

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZCİLİK
POLİTİKALARI

DOKTORA TEZİ

Yılmaz KARAKAYA
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman
Prof.Dr. Cem GAZİOĞLU

KASIM, 2021

T. C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

YILMAZ KARAKAYA tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKALARI” başlıklı tez **DENİZ İŞLETMECİLİĞİ** Anabilim Dalı Deniz Politikası Bilim Dalında DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

Jüri Üyesi
Prof. Dr. Selmin BURAK

Jüri Üyesi
Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Ali AKKAYA

Jüri Üyesi
Dr. Öğr. Üyesi Cemil YURTSEVEN

Jüri Üyesi
Dr. Öğr. Üyesi Sibel ZEKİ

Tez Savunma Tarihi: 03/01/2022

ETİK BEYAN

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu kurallarına uygun olarak hazırladığım “*ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKALARI*” başlıklı *DOKTORA* tez çalışmasında bilimsel etik ve akademik kurallara riayet ettiğimi;

- Çalışma konusunun özgün olduğunu,
- Tez içinde sunduğum tüm veri ve belgeleri bilimsel etik ve ahlak kuralları çerçevesinde elde ettiğimi,
- Çalışmanın bulgularında tahrifat yapmadığımı ve yanlış davranmadığımı,
- Tez kapsamında yararlandığım tüm eserlere ve doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya atıfta bulunduğumu,
- Yararlandığım tüm eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu,
- Kullandığım veri ve belgelerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Patent ve telif haklarını ihlal etmediğimi bildirir, aksinin vuku bulması durumunda yasal sonuç/sonuçları ve aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabul ettiğimi beyan ederim.

.../.../2021

Yılmaz KARAKAYA

ÖNSÖZ

Türkler, binlerce yıllık tarihi boyunca donmuş Kuzey Buz Denizi’den, kızgın Afrika çöllerine, Hindistan’dan Tuna Boyları Macaristan ovalarına kadar bir çok devlet kurmuş bir medeniyetin ve geleneğin temsilcileri olarak, denizciliği Büyük Selçuklu Beylerinden Çaka Bey’e (- Ö.1095) kadar dayanan bir geleneğimiz bulunmaktadır.

Çaka Bey ile başlayan denizciliğimiz, Osmanlı ile Marmara, Ege, Karadeniz, Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra Körfezi’nde hakimiyet sürdürdükten sonra devlet yönetiminin Kanuni Sultan Süleyman’la birlikte devşirme sarayın eline geçmesiyle parlak zaferler döneminden çöküşe geçmiş ve nihayetinde altıyüz yıl sonunda yıkılmış bir Osmanlı Devletinden sonra Anadolu’ya geçen bir avuç vatan sever asker ve sivilin verdiği Kurtuluş Savaşı ile kurulan yeni Türk Devleti ile var olmaya çalışmışız.

Son üç-dört asırdır akıl ve bilimle çalışarak ortaya koymamız gereken çalışmaları, ilerlemeleri, maalesef devşirme saray entrikaları sebebiyle yapamadığımız için Osmanlı Devleti, Türk Milleti’ne ağır bedeller ödeterek tarihe karışırken yeni kurulan Türk Devleti yeni bir ruh ve heyecanla başlanmış. Ancak Atatürk’ün ölümü çok ani ve kiritik bir zamanda olması kendisinin ifadesiyle “Bu ikinci genel savaş beni yataktan kımıldanamayacak halde yakayacak olursa, memleketin hali ne olacaktır. Ben devlet işlerine mutlaka müdahale edecek bir vaziyete gelmeliyim...” (Aydemir, 1999) diye endişelerini belirttiğinde, meğer ne kadar haklıymış endişesinde. Zaman kendisini haklı çıkartmıştı maalesef. Kendisinin ardından daha ölümünün üzerinde 24 saat geçmemişken İsmet İnönü Cumhurbaşkanı seçilir.

İsmet İnönü’nü seçilir seçilmez usulen hükümet istifa eder, yeni hükümet kurulur. Yeni hükümette kendisinin başbakanlıktan ayrılmasına sebep olan kişileri kabine dışı bırakır. Olanğanüstü toplanan CHP kurultayında Milli Şef ve Değizmez Genel Başkan sıfatlarını alır. Sonra ülkeyi yeni bir seçime götürür ve Atatürk döneminde ne kadar Atatürk’e muhalifetiyle bilinen ve zamanla Atatürk tarafından kenara konmuş kişi var ise hepsini milletvekili yapar. Prof.Dr. Çetin Yetki’nin ifadesiyle işte karşı devrim başlamış olur. (Yetkin, 2020)

İnönü Cumhurbaşkanı ve değışmez genel başkan ve milli şef ünvanları ile devletin, partinin tek yetkili mevkiine gelir gelmesine ama Atatürk dönemindeki Başbakan İnönü’den ve

başarılarından söz etmemiz mümkün değildir. BBYSP (Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı) başarı ile uygulanmış, ikincisi yani İBYSP (İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı) daha detaylı alt sektörleri de içine alacak daha geniş kitlelere ve sektörlerle hitap edecek şekilde hazırlanmış ve uygulanmak üzere Eylül 1938 tarihinde hükümet kararıyla yürürlüğe girmiş ise de Atatürk'ün ölümüyle uygulamaya geçmemiştir. BBYSP ve İBYSP ile yakalacağı sanayileşme hamlesini kaçırmış yine kısır döngü içine girmiştir.

Artık Haliç'teki tersaneler günün şartlarında yeterli gelmediğinden Atatürk'ün talimatıyla 1936 yılında Pendik'de yeni bir tersane yapımı için hazırlıklara başlanmıştı, Atatürk'ün ölümünden sonra Cumhurbaşkanı olan İnönü İstanbul'a trenle gidip geldiğinde gördüğü Pendik Tersanesi'ni ziyaret etmek istemiş. Yanına tersanenin yapımından sorumlu bakanı Ali Çetinkaya'yı alarak geldiği Pendik Tersanesi'den bir ilerleme olmadığını görünce, kapantın burayı demesi ile İnönü Döneminde kapatılacak ve sonra yıllar yılı sürececek bir serüven ile 1982'de yarı tamam şeklinde açılacaktır. Aslında bizim bütün politikalarımızın ve deniz politikalarımızın da özü Pendik Tersanesi'nin hikayesi gibidir.

Ali Çetinkaya gibi Atatürk'ün çok önemli silah ve siyaset arkadaşı, yurdun demir ağlarla örülme işinin icracısı bir bakan nasıl olurda Pendik Tersanesi'nde başarısız olur? Yine yurdun demir ağlarla örülmesindeki sivil kahramını Nuri Demirağ, Atatürk sonrası demirağları ile ve uçak fabrikasıyla birden piyasadan silinmesi de aslında bizim kamu politikalarının bir yansımasıdır.

1923'te Atatürk ile başlayan yeni bir devlet yeni bir heyecan ile milletin top yekün kalkınmasının kırılma dönemi, İnönü dönemidir. Tekparti yönetimi, doğru yönetilemeyen bir devletin II. Dünya Savaşı'na girmeyen, ancak milletin yoksulluk, çaresizlik, salgın hastalıklarla savaşında kaybetmesi... Sonra dış tehditler karşısında eski Osmanlı hastalığına sarılarak bir başka destekle ayakta durmaya çalışırken, ülkenin ekonomisi, askeriyesi ve siyaseti o ülkelere bağlanmıştır.

Tek parti döneminden, çok partili döneme geçerken zaten Atatürk sonra uygulanmayan planlı sanayileşme ve kalkınmadan, popülist devlet yönetimi ve siyasetine geçmişti. Kısır siyasi çekişmelerle dolu bir 80 sene. Eskiden yabancı askeri danışmanların kontrolüyle, o ülkelerin kontrolünde olan bir Osmanlı döneminden, bağımsız ve bağlantısız kendi gücüyle ayaklarının üstünde duran Atatürk Dönemi'nden sonra güçlü emperyal güçlerin

peşine takılarak askeri ittifak olan NATO'ya ve eski hastalıklı tutuma dönmüş Türkiye Cumhuriyeti.

İncelediğimiz dönem dünyadaki siyasi, teknolojik ve askeri gelişim ve değişim bundan önceki yüzyıllarla kıyaslanmayacak derecede hızlı ve farklı olmuştur. Dünya'daki bu değişimler ister istemez ülkemize de yansımıştır. Eski dönemlerde devletler kendi başlarına hareket edebilirken, bu dönemde artık ne kadar güçlü olursa olsun tek başına hareket etmektense bir blok hareketini görmekteyiz.

İncelediğimiz dönem II. Dünya Savaşı'ı bitiminde Yalta ile kurulan Yeni Dünya Düzeni. Artık Dünya Doğu ve Batı diye iki kutuplu bir Dünya'ya ayrılmıştı. Doğu bloku diğer ifadelerle Demir Perde veya Sosyalist Blok, ekonomik olarak devletçi sosyalist ekonomi uygulanmışlardı. Batı Bloku ise serbest piyasa ekonomisi uygulamıştı. Bu ekonomi modelini yürüten küçük orta ölçekli devlet idarecileri eğer üreterek ve kendi öz kaynaklarıyla kalkınmayı ve halklarını önceleyip siyasetlerini ve kamu yönetimlerini buna göre yapmıyorlarsa ki bunları yapabilmek için çalışıp termeyi gerektirir. Eğer öz kaynakla kalkınma siyaseti takip edilmiyorsa borca dayalı para/finansla, halka popülist vaatler ve hizmetlerle günü gün etme ile devlet yönetilirse geri kalmışlığı ve her beş on senede mali, siyasi krizlerle yönetilen bir ülke haline gelmiştir Türkiye.

Bu çerçevede konumuzu ele almaya, incelemeye çalıştık. Çalışmamda ilgisini her daim yanında bulduğum değerli tez danışman hocam Prof. Dr. Cem Gazioğlu'na, Doç. Dr. Mehmet Ali Akkaya hocama ve Dr. Öğretim Üyesi Oktay Çetin hocama teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	iv
ÖZET	ix
ABSTRACT	xi
TABLO LİSTESİ	xiii
ŞEKİL LİSTESİ	xv
KISALTMA LİSTESİ	xvi
1.GİRİŞ	1
1.1. Güvenlik	2
1.2. Çevre Denizler	3
1.3. Önerilen Tezin Konusu, Önemi ve Yöntemi	4
2. POLİTİKA NEDİR?	6
2.1. Kamu Politikası	7
2.2. Kamu Politika Aktörleri	8
2.3. Resmi Aktörler	9
2.4. Gayri Resmi Aktörler	10
2.5. Uluslararası Aktörler	11
2.6. Kamu Politika Süreci	11
2.7. Ülkemizde Kamu Politikası	12
2.8. Politika ve Ekonomi Korelasyonu	13
2.9. Uluslararası Aktörlerin Türkiye’de Kamu Politikaları Oluşturulmasında Rolü	14
2.10. Devlet ve Özellikleri	15
2.11. Uluslararası Alanda Devlet ve Devletlerin Özellikleri	17
2.12. Orta Büyüklükte Devlet	19
2.13. Devlet /Ekonomi ve Politika	20
2.14. Türkiye’nin Ekonomik Sosyal ve Siyasi Durumu	23
2.15. Cumhuriyet Dönemi	30
2.16. Yeni Türkiye Cumhuriyeti’nde Tarım	31
2.17. Yeni Türkiye Cumhuriyeti’nde Sanayi	32
2.18. İnönü Dönemi	39
2.19. Savaş Sonrası Çok Partili Siyasi Hayata Geçiş	46
2.20. Demokrat Parti Dönemi	50
2.21. 1960 Sonrası Planlı Kalkınma Dönemi	55
3. DENİZ POLİTİKASININ KAVRAMLARI	62
3.1. İçdeniz ve İçsular	62
3.2. Karasular	62
3.3. Orta Hat	63
3.4. Kıta Sahaneliği	63
3.5. Anakara-Ada	63

3.6. Açık Deniz	63
3.7. Kapalı veya Yarı Kapalı Deniz	64
3.8. Takımda Devleti	64
3.9. Adacık ve Kayalıklar	64
3.10. Suni Ada	64
3.11. Bitişik Bölge	64
3.12. Münsahır Ekonomik Bölge (MEB)	65
3.13. Flight Information Region (FIR)	65
4. POLİTİKA AKTÖRÜ OLARAK ULUSLARARASI SİSTEM VE ULUSLARARASI HUKUK	66
4.1. Uluslararası Hukuk	66
4.2. Uluslararası Hukuk'ta Yasama	67
4.3. Uluslararası Anlaşmalar	68
4.4. Uluslararası Hukukun Düzenlenmesi	68
4.5. Uluslararası Sistem ve Uluslararası Hukuk Sistemi İlişkisi	69
4.6. Uluslararası ve Ulusal Kuruluşlar	70
4.7. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmeleri	72
4.8. Deniz Hukukunun Oluşumu	74
4.9. I ve II Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansları	75
4.10. III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı ve Sözleşmesi	76
4.11. III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Süreci ve Getirdiği Yenilikler	77
4.12. Türkiye ve BMDH Sözleşmeleri	80
4.13. Türkiye'nin Deniz Hukuku	85
4.14. Türk Karasuları Hukuku	87
4.15. 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 Sayılı Karasuları Kanunu	88
4.16. Ege Denizi'nde Karasuların Karşılıklı Durumu	89
4.17. Karadeniz'de Karasuları	90
4.18. Akdeniz'de Karasuları	91
5. ULUSLARARASI TİCARİ/SİVİL DENİZ POLİTİKASINI OLUŞTURAN IMO	92
5.1. IMO'nun Kurulumasından Önce	92
5.2. IMO'nun Kısa Tarihi ve Gelişimi	93
5.3. Uluslararası Politika Yapıcısı IMO'nun Yapısı	95
5.4. 2020-2021 Yılları İçin Konsey Üyeleri	96
5.5. Komiteler	96
5.6. IMO Bütçesi	98
5.7. IMO Üye Devletler ve International Governmental Organization (IGO) ve Sivil Toplum Kuruluşları (STK)	98
5.8. Türkiye'deki Denizcilikle İlgili Kurum ve Kuruluşlar	99
6. DENİZLERİMİZ	101
6.1. Karadeniz	101
6.1.1. Karadeniz'de deniz yetki alanları	102
6.1.2. Karadeniz'de kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge	103
6.1.3. SSCB'nin dağılmasından sonra Karadeniz	106
6.1.4. Karadeniz'in en önemli problemi Karadeniz donanması ve Kırım sorunu	107
6.1.5. Kırım meselesi	111
6.1.6. Kırım'ın ilhakından sonra Karadeniz'de güç dengesi	113

6.1.7. ABD ve AB ve NATO'nun Karadeniz'e ilgisi ve ilişkileri	114
6.1.8. Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT)	117
6.1.9. Avrupa Konvansiyonel Silahlı Kuvvetler Antlaşması (Atlantik'ten Urallara) (AKKA)	118
6.1.10. Açık Semalar Antlaşması (ASA)	118
6.1.11. Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (Black Sea Naval Co-operatin Task Group/ Blackseafor)	118
6.1.12. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü	120
6.1.13. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ)'nin amacı-kapsamı ve yapısı	121
6.1.14. Karadeniz enerji havzası	122
6.1.15. Türkiye – Rusya Federasyonu Karadeniz enerji boru hatları	123
6.1.16. Karadeniz enerji havzasının güvenliği	127
6.1.17. Karadeniz dip sularında saklı zenginliğimiz	130
6.1.18. Karadeniz'deki hidrojen sülfür ve UNIDO-ICHET	132
6.1.19. Karadeniz'in tehlike arzeden kirliliği	133
6.2. Marmara ve Boğazlar	134
6.2.1. Marmara Denizi	134
6.2.2. Marmara bölgesindeki faylar ve depremler	137
6.2.3. Marmara bölgesinin nüfusu	138
6.2.4. Marmara Denizi ve boğazların stratejisi	139
6.2.5. Marmara Denizi ve boğazların deniz alanları	140
6.2.6. Marmara'da gemi inşası	141
6.2.7. Montrö Boğazlar Sözleşmesi	142
6.2.8. Lozan Boğazlar Sözleşmesi	147
6.2.9. Lozan Antlaşması'ndan sonraki gelişmeler	148
6.2.10. Lozan Antlaşması ile bağımsız devlet olarak kurulan Türkiye Cumhuriyeti Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesini istiyor	155
6.2.11. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi arasındaki farklar	157
6.2.12. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra konjoktürel olarak değişen talepler	159
6.2.13. Türk boğazlarında gemi kazaları ve deniz trafiği	165
6.3. Ege Denizi	169
6.3.1. Ege Denizi'nin genel özellikleri	169
6.3.2. Ege adaları	173
6.3.3. Ege Denizi sorunlarının ortaya çıkışı ve adaların silahlandırılması	174
6.3.4. Kıta sahanlığı ve petrol / doğalgaz aramaları	176
6.3.5. Ege hava sahası sorunu	179
6.3.6. Ege Deniz'nin karasuları meselesi	180
6.3.7. Ege sorunlarına dair çözüm çalışmaları	182
6.4. Akdeniz	182
6.4.1. Akdeniz'in genel özellikleri	182
6.4.2. II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye – Yunanistan ilişkileri	189
6.4.3. Kıbrıs sorununun ortaya çıkması	190
6.4.4. Zürih Anlaşması	196
6.4.5. II. Londra Konferansı ve Londra Anlaşması	197

6.4.6. Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurulması	198
6.4.7. Kıbrıs'ta Cumhuriyet sonrası gelişmeler	198
6.4.8. Başkan Johnson'nun mektubu ve gelişmeler	201
6.4.9. Kıbrıs Barış Harekâtı	202
6.4.10. Amerika Birleşik Devletleri'nin tepkisi ve ambargosu	205
6.4.11. Kıbrıs Barış Harekâtından sonraki diğer gelişmeler	205
6.4.12. Kıbrıs Rum Kesimi'nin Avrupa Birliğine müracaatı ve üyeliği	207
6.4.13. Kıbrıs'ta Annan planı	207
6.4.14. Kıbrıs ve Doğu Akdeniz'deki son gelişmeler	208
6.4.15. ABD'den Yunanistan'a tokat gibi Sevilla haritası cevabı	210
7. DENİZ GÜCÜ	212
7.1. Deniz Kuvvetlerimiz	212
7.2. Deniz Kuvvetlerimiz'in Mevcut Gemileri / Kuvvet Yapısı	229
7.2.1. Fırkateynler	229
7.2.2. Korvetler	232
7.2.3. Hücumbotlar	233
7.2.4. Mayın gemileri	235
7.2.5. Karakol gemileri	236
7.2.6. Denizaltılar	237
7.2.7. Türk deniz kuvvetlerindeki yardımcı gemiler	239
7.3. Ticari Denizciliğimiz	241
7.4. Balıkçılık	256
7.5. Gemi İnşa Sanayi/Tersaneler	264
7.5.1. Gemi yapım sanayinin başlıca özellikleri	266
7.5.2. Gemi inşa sanayi temel yatırımları	268
7.5.3. Tersanelerimizin tarihsel gelişimi	270
7.5.3.1. Cumhuriyetin ilk yıllarında gemi inşa sanayi	275
7.5.3.2. Gölcük Tersanesi	276
7.5.3.3. Birinci beş yıllık sanayi planında gemi inşa sanayii	278
7.5.3.4. Yeni gemi inşaatları Gölcük Tankeri ve Ata Nutku	278
7.5.3.5. Pendik Tersanesi	280
7.5.3.6. Planlı dönemde Pendik Tersanesi	282
7.5.3.7. Tuzla tersaneler bölgesi	286
7.5.4. 1970'lerde Japonya ve Türkiye'de gemi sanayinin durumu	287
7.5.4.1. Japon tersaneciliğinin gelişme nedenleri	288
7.5.4.2. Türk tersaneciliğinin tarihi gelişimi ve bugünkü durumunu ile Japonya tersaneciliğinin kısa bir mukayesesi	290
7.5.5. Gemi inşa sanayi ve ekonomi	291
7.5.6. Gemi inşa sanayinin gelişmesi türkiye açısından önemi	292
7.5.6.1. Türkiye Gemi Sanayii AŞ	295
7.5.6.2. Haliç Tersanesi'nin 1980-1990'lı yıllardaki durumu	296
7.5.6.3. Camialtı Tersanesi'nin 1980-1990 lı yılları	296
7.5.6.4. Pendik Tersanesi	296
7.5.6.5. Alaybey Tersanesi	297
7.5.6.6. Pendik Motor fabrikası	297
7.5.6.7. İstinye Tersanesi	297

7.5.6.8. Gemi İnşa sanayiinin 2000 ve sonrası yılları	298
7.5.6.9. Türk tersanelerinin gemi inşası	304
7.5.6.10. Gemi inşa sanayinin son durumu	305
7.5.6.11. Milli gemilerimiz	306
8. SONUÇ VE ÖNERİLER	311
KAYNAKLAR	332
ÖZGEÇMİŞ	340



ÖZET

ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKALARI

Yılmaz KARAKAYA

Denizler yaşadığımız yeryüzünün yaklaşık %75'ini oluşturmaktadır. Denizlerin insan, toplum ve devlet hayatında önemli yeri olmuştur. Dünya devleti olma denizci devlet, denizden yeterince istifade eden devlet olmakla mümkündür.

Deniz politikası, kamu politikalarının bir parçasıdır. Kamu politikalarının temeli ekonomi politikasına dayanır. Bir ülke otarşik ise o ülkenin her konuda kendi ayakları üzerine durabiliyorsa, o ülkenin uyguladığı politikalar başarı gösterir. Ekonomide üreten bir ekonomi var ise denk bütçe var ise, borca dahil bir ekonomi ve para-finans sistemi kullanılmıyorsa özellikle dış borca dayalı bir ekonomi politikası izleniyorsa, o ülkenin her hangi bir konuda oluşturacağı politikada başarılı olması mümkün olmayacaktır.

Tez konumuz olan “Atatürk Dönemi Sonrası Türk Deniz Politikaları”; Atatürk Dönemi ve öncesi ile de birbirini etkileyen bir süreç olduğu gibi kamu politikaları da bir bütünlük içinde bir birini etkileyen unsurlardır. Atatürk döneminin en önemli özelliği Osmanlı dönemindeki çıkmazların ve hastalıklı yapıların bertaraf edildiği, devletin yeniden yapılandırıldığı, artık yabancı devletlerin ekonomik ve siyasi olarak yarı sömürge vaziyetinden çıkarılmaya çalışıldığı, kendi ayakları üzerinde duran bir Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmasıdır. Atatürk Dönemi sonrasından kastımız 1938 yılından itibaren 2020 yılları arasını kapsamaktadır.

Atatürk sonrası ise yeni yeni emeklemeye çalışan yeni devletin, II. Dünya Savaşı'nda tek parti yönetiminin getirdiği milletin ihtiyaçlarına cevap veremeyen yönetimi, Cumhurbaşkanı İnönü'nün ise devlette ve partide tek yetkili olmasına rağmen, devletin ve milletin kötü yönetilmesinden sorumlu mevkiinde iken kötü yönetimden şikayetlenmesi acziyetin itirafı ile Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundaki yeni ruh ve heyecanın öldüğünü gösterir. İçerdeki kötü yönetim halkın genelini çok bunaltmıştı, Bunun üstüne bir de dışardan

Sovyet tehdidi gelince, yöneticiler II. Dünya Savaşı'nın galibi ABD ve Batı blokuna kayıtsız şartsız teslim olarak devleti ve milleti yönetmeği onlardan alınacak kredi ve imkanlarla sürdürmeyi tercih ettiler. Bu tutum yine eski kötü hastalıklara düşerek, devletin ve milletin hayatını yabancı ülkelerin himmetine, yardımına muhtaç hale getirmiştir.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra oluşturulan yeni dünya düzeninde küresel kurumlar Birleş Milletler ve ona bağlı IMF, Dünya Bankası, IMO gibi bundan önce hiçbir dönemde olmadığı kadar dünya sistemini kurmuş ve çalıştırmıştır. Süper güç ABD dünya siyasetine bu kurumlar vasıtasıyla yön vermiştir. IMO Dünya'da sivil denizciliğe dair her türlü düzenleyi yaparken, askeri olarak da dünyadaki 1990'lara kadar hakim olan iki kutuplu Dünya'nın askeri ittifakı yön vermiştir. Türkiye bu iki kutuplu Dünya'da batı, NATO kutubunda yer alarak askeri stratejilerini oluşturmuştur.

Bu dönemin devlet yönetici siyasetçileri popülist politikalarla kendi gününü kurtarmayı devletin ve milletin yarınlarını kurtarılmasına tercih etmişlerdir.

Anahtar Kelimeler: Atatürk sonrası, ABD yardımları, tersane, Doğu Akdeniz, Karadeniz, deniz politikası

ABSTRACT

TURKISH MARITIME POLICIES AFTER ATATÜRK PERIOD

Yılmaz KARAKAYA

Seas constitute three quaters of the world in which seas take an important place regarding States, humans and society. Be respected as a world state is only possible if the state quite avail itself of the sea.

Maritime politics are also part of public policies which are based on economic policies. If a country is autarchic and can stand on its own feet in all matters, the policies implemented by that country will be successful. It will not be expected implemented policies to fail unless the country's economic model is based on production, its public budget is on equilibrium, it does not adopt a financial system form on debt, particularly external one.

While the thesis topic "Turkish Maritime Politics in the Post Atatürk Era" is a process that influence each other in the Atatürk period and before, public policies are indeed affect each other in integrity. The most significant particularity of the Atatürk period was that construing the Turkey standing on its own feet was formed, in which the deadlocks and diseased structures of the Ottoman period were eliminated, the state was restructured, and foreign states were tried to be removed from the semi-colonial state economically and politically.

Post Atatürk era, the new state, which was just trying to crawl, could not meet the needs of the nation brought by the single-party rule in the 2nd World War, despite the fact that President Inonu is the only authorized in the state and in the party, the fact that he was in charge of the mismanagement of the state and the nation, complaining about the mismanagement shows that the new spirit and excitement in the establishment of the Republic of Turkey died with the confession of helplessness. The internal mismanagement overwhelmed the people on an important level. Furthermore, when the Soviet threat came from the outside, the administrators preferred to continue their duty with the loans and opportunities to be taken from them by unconditionally surrendering to the USA and the Western bloc, the winner of 2nd World

War. This attitude again fell into old bad diseases and made the future of the state and the nation in need of the help, especially help of foreign countries.

Global institutions established after the 2nd World War's new world order like United Nations and its subsidiaries such as World Bank, IMF, IMO had dominated the world's system as it has never been dominated. USA, the super power, has directed world politics through these organizations. Whereas IMO was making all regulations regarding civil maritime in the world, it also steered the military alliance of the bipolar World, which dominated until the 1990s militarily. In this bipolar world, Turkey has formed its military strategies by taking place at the western, NATO pole.

On this period, politicians preferred saving their days with populist policies instead of saving the future of the state and the nation.

Key Words: Post Atatürk Era, USA aids, shipyard, Eastern Mediterranean, Black Sea, maritime policies

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1: Türkiye sınırları içindeki nüfus, (1831-1927)	25
Tablo 2: Türkiye Cumhuriyeti'nde bankaların sermaye menşei (1923-1953).....	39
Tablo 3. Kıbrıs'ın nüfusu (1881-1960) (Gürel, 1984)	191
Tablo 4. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan gemiler.	213
Tablo 5. II. Dünya Savaşı esnasında Deniz Kuvvetlerimiz'deki gemilerimiz.....	218
Tablo 6. Yavuz sınıfı fırkateynler.	229
Tablo 7. Yavuz sınıfı fırkateynlerin ana karakteristikleri.	230
Tablo 8. Barbaros sınıfı fırkateynler.	231
Tablo 9. Barbaros Sınıfı Fırkateynlerin Ana Karakteristikleri.	231
Tablo 10. Gabya sınıfı fırkateynler.	231
Tablo 11. Gabya sınıfı fırkateynlerin ana karakteristikleri.	232
Tablo 12. Burak sınıfı korvetler.	232
Tablo 13. Burak sınıfı korvetlerin ana karakteristikleri.	232
Tablo 14. Ada sınıfı korvetler.	233
Tablo 15. Ada sınıfı korvetlerin ana karakteristikleri.	233
Tablo 16. Doğan sınıfı hucumbotlar.	233
Tablo 17. Doğan sınıfı hucumbotların ana karakteristikleri.	233
Tablo 18. Rüzgar sınıfı hucumbotlar.	234
Tablo 19. Rüzgar sınıfı hucumbotların ana karakteristikleri.	234
Tablo 20. Yıldız sınıfı hucumbotlar.	234
Tablo 21. Yıldız sınıfı hucumbotların ana karakteristikleri.	234
Tablo 22. Kılıç sınıfı hucumbotlar.	235
Tablo 23. Kılıç sınıfı hucumbotların ana karakteristikleri.	235
Tablo 24. Engin sınıfı mayın gemileri.	235
Tablo 25. Engin sınıfı mayın gemilerinin ana karakteristikleri.	236
Tablo 26. Aydın sınıfı mayın gemileri.	236
Tablo 27. Aydın sınıfı mayın gemilerinin ana karakteristikleri.	236
Tablo 28. Tuzla sınıfı karakol gemileri.	237
Tablo 29. Tuzla sınıfı karakol gemilerinin ana karakteristikleri.	237
Tablo 30. Ay sınıfı denizaltılar.	238
Tablo 31. Ay sınıfı denizaltıların ana karakteristikleri.	238
Tablo 32. Preveze sınıfı denizaltılar.	238
Tablo 33. Preveze sınıfı denizaltıların ana karakteristikleri.	238
Tablo 34. Gür sınıfı denizaltılar.	239
Tablo 35. Gür sınıfı denizaltıların ana karakteristikleri.	239
Tablo 36. Türlerine göre Türk Deniz Kuvvetleri'ndeki yardımcı gemiler.	239
Tablo 37. Komşu ülkelerin deniz kuvvetleri.	240
Tablo 38. Dünya'da belli başlı ülkelerin deniz kuvvetleri.	240

Tablo 39. Fevaid-i Osmaniye'nin ilk döneminde osmanlı limanlarına gelen gemi sayısı (1841-1849).	242
Tablo 40. I. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı limanlarına kayıtlı Türk gemileri.	243
Tablo 41. Milli ticaret filomuzun gelişmesine dair rakamlar.	247
Tablo 42. Milli filonun firmalara göre mevcudu (1929).	248
Tablo 43. Milli ticaret filomuzun kapasitesi (1935-1960).	248
Tablo 44. Milli filonun firmalara göre mevcudu (1957).	249
Tablo 45. Dünya deniz ticaret filosunun gelişmesi (1955-1982)	250
Tablo 46. Dünya deniz ticaret filolarındaki ülkelere göre gelişme (1970-1982).	250
Tablo 47. 1950 sonrası ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeler.....	251
Tablo 48. Adet olarak türk ticari filosu.....	252
Tablo 49. Dünya deniz ticaret filosunun gemi tipleri itibarıyla adet ve DWT Gelişimi (300 GT ve Üzeri).....	253
Tablo 50. Ocak 2020 itibarıyla dünya deniz ticaret filosu (300 GT ve üzeri).	255
Tablo 51. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri).....	256
Tablo 52. Türkiye'de 1943-1956 ilk kurulan su ürünleri kooperatifleri.	258
Tablo 53. Türkiye su ürünleri kooperatifleri (1973 2016).	259
Tablo 54. Türkiye su ürünleri kooperatif bölge birlikleri.	260
Tablo 55. Türkiye'de su ürünleri üretimi 2002-2014.	261
Tablo 56. Kullanım şekli ve uzunluğa göre balıkçı gemilerinin sayısı 2005-2014.	261
Tablo 57. Dünya'da ve Türkiye'de balık üretimi.	262
Tablo 58. Ülkemiz su ürünleri sektörünün Dünya ve AB Ülkeleri arasındaki yeri.....	263
Tablo 59. Türkiye'nin su ürünleri üretimi ve tüketimi (2002-2016).	263
Tablo 60. Türk deniz ticaret filosunun planlı dönem gelişimi	293
Tablo 61. Yapımcı ülkelere göre Dünya gemi siparişlerinin durumu.	294
Tablo 62. Türkiye'de üretilen gemi tipleri (TÜSİAD, 2010).	299
Tablo 63. Ülkemizin gemi inşa sanayisindeki payı	304
Tablo 64. Dünyadaki gemi üretiminde ilk 10 ülke	305
Tablo 65. Türk gemi inşa sektörü ihracatı (milyon dolar).	309
Tablo 66. Dünya gemi ana sanayi ihracatı (milyon dolar).	310
Tablo 67. Gemi yan sanayi ihracatı (milyon dolar)	310

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1. Deniz Hukuku'nun yapısı	73
Şekil 2. IMO'nun yapısı.....	99
Şekil 3. Karadeniz'de yeni münhasır ekonomik bölge – MEB uyuşmazlıkları.....	114
Şekil 4. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü ablemi	120
Şekil 5. Karadeniz'deki doğalgaz boru hatları.....	124
Şekil 6. Türk Akımı hava fotoğrafı.....	127
Şekil 7. BTC ve BTE petrol ve doğalgaz hatları	129
Şekil 8. Türkiye'deki petrol ve doğalgaz boru hatları ağları	129
Şekil 9. Başlıca boru hattı sistemleri ve projeleri	130
Şekil 10. Marmara Bölgesi Haritası.....	135
Şekil 11. Marmara Bölgesi Haritası.....	136
Şekil 12. Marmara Bölgesi Fiziki Haritası	137
Şekil 13. Türkiye deprem haritası.....	137
Şekil 14. Türkiye nüfus yoğunluğu haritası.....	138
Şekil 15. Türk Boğazları'nda hakimiyetin tarihsel gelişimi	161
Şekil 16. Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler haritası	162
Şekil 17. Soğuk Savaş sonrasında NATO ve AB genişlemelerinin neticesinde Karadeniz ve Boğazlar'daki yeni askeri güç dengesi	163
Şekil 18. Kanal İstanbul güzergahı	165
Şekil 19. Boğaz Tüzüğü ve trafik istatistiği	169
Şekil 20. Ege haritası	170
Şekil 21. Ege Denizi topoğrafi haritası	171
Şekil 22. Ege Denizi'nin silahlandırılan adalar	176
Şekil 23. Ege Deniz'inde karasuları haritası.....	181
Şekil 24. Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler haritası	183
Şekil 25. Akdeniz haritası.....	184
Şekil 26. Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesi	210
Şekil 27. Sevilla Haritası ile Türkiye karasularına hapsediliyor	211
Şekil 28. Milli ticaret filomuzun gelişiminin yıllara göre seyri.....	247
Şekil 29. Dünya deniz ticaret filosunun gelişimi 1987-2020 (1000 DWT).....	254
Şekil 30. Dünya deniz ticaret filosu gemi tipleri yüzdelik dağılımı (DWT).	254
Şekil 31. Türk bayraklı deniz ticaret filosunun dünya sıralaması.....	256
Şekil 32. Karadeniz'de gırgır tekneleri.	260
Şekil 33. Yıllara göre su ürünleri avcılık ve yetiştiricilik üretimi (ton/yıl).	264
Şekil 34. Faal tersanelerimiz.....	301
Şekil 35. Yatırımdaki tersanelerin illere göre dağılımı.....	302
Şekil 36. Ülkemizde gemi dönüşüm adedi	303
Şekil 37. Yüzer havuz yatırımları	303
Şekil 38. Kuru havuz yatırımları.....	304

KISALTMA LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADS	: Açık Deniz Sözleşmesi
AGİK	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı
AGİT	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AKAY	: Anadolu Yakası, Adalar ve Yalova (Deniz Hatları İşletmesi)
AKKA	: Avrupa Konvansiyonel Silahlı Kuvvetler Antlaşması
ANAP	: Anavatan Partisi
AP	: Adalet Partisi
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
ARMERKOM	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Araştırma Merkezi Komutanlığı
ASA	: Açık Semalar Anlaşması
ASELSAN	: Askeri Elektronik Sanayii
AŞ	: Anomin Şirketi
BADS	: Balıkçılık ve Açık Deniz Canlı Kaynaklarının Korunması Sözleşmesi
BBYSP	: Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı
BİO	: Barış İçin Ortaklık
BLES	: Reducing the load: Managing transboundary nutrient pollution in the Danube/Black Sea basin
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BOP	: Büyük Ortadoğu Projesi
BOTAŞ	: Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BS-SAP	: Black Sea The Strategic Action Plan/ Karadeniz Stratejik Eylem Planı
BTC	: Bakü Tiflis Ceyhan Petrol Boru Hattı
BTE	: Bakü Tiflis Erzurum Doğalgaz Boru Hattı
CCC	: Carriage of Cargoes and Containers
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
COLREG	: Convention on the international regulations for preventing collusion at sea
CSC-72	: International convention for safe containers 1972) Güvenli konteynerlere ilişkin uluslar arası sözleşme
DP	: Demokrat Parti
DPO	: Dizayn Proje Ofisi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DRPC	: Danube River Protection Convention/ Tuna Nehri Koruma Sözleşmesi
DSP	: Demokratik Sol Parti
DWT	: Deadweight long tons
EOKA	: Ethniki Organosis Kipriaoü Agönos/ Kıbrıs Mücadelesi Ulusal Örgütü
EYT	: Emeklilikte Yaşa Takılanlar
FAO	: Food and Agriculture Organization/ Gıda ve Tarım Örgütü

FC	: Facilitation Committee
FIR	: Flight Information Region
GEF	: Global Environmental Facility / Küresel Çevre Fonu
GİSBİR	: Gemi İnşa Sanayiciliği Birliği
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GMDSS	: Global Maritime Distress Safety System – Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi
GRT	:
HAVELSAN	: Hava Elektronik Sanayii
HTW	: Human Element, Training and Watchkeeping /İnsan Elemanları, Eğitim ve Gezitim
ICAO	: International Civil Aviation Organisation/ Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ICHET	: International Center for Hydrogen Energy Technology /Uluslararası Hidrojen Enerji Teknolojileri Merkezi
IGO	: International Governmental Organization
III	: Implementation ou IMO Instruments
IMCO	: International Maritime Consultative Organization
IMF	: International Monetary Fund
IMO	: International Maritime Organization
IMSO	: International Mobile Satellite Organization / Uluslararası Mobil Uydu Organizasyonu
INOGATE	: Interstate Oil and Gas Transport to Eurpe / Avrupa'ya Devletlerarası Petrol ve Gaz Taşımacılığı
ITG	: Italy Turkey Greece Doğalgaz Boru Hattı
İBYSP	: İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı
İMEAK DTO	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
KBBS	: Karasular ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KEİÖ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KEİT	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
KGB	: Komitet Gosudarstvennoy Bezopasnosti/ Devlet Güvenlik Komitesi
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KİGEM	: Kamu İşletmeciliğini Geliştirme Merkezi
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KSS	: Kıta Sahanlığı Sözleşmesi
LNG	: Likit Natural Gaz
LPG	: Likit Petrol Gaz
LST	: Landing Ship Tank
MAHK	: Milletlerarası Hukuk Komisyonu
MARPOL	: Marine Pollution (Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi)
MARYAT	: Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği
MC	: Milletler Cemiyeti
MEB	: Münsahır Ekonomik Bölge

MEPC	:The Marine Environment Protection Committee / Deniz Çevre Koruma Komitesi
MHP	: Milliyetçi Hareket Partisi
MİLGEM	: Milli Gemi (Projesi)
MÖ	: Milattan Önce
MSC	: Maritime Safety Committee
MSP	: Milli Selamet Partisi
MTA	: Maden Tetkik Arama
NATO	: North Atlantic Treaty Organization / Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü
NCSR	: Navigation, Communications and Search and Rescue / Navigasyon, İletişim ve Arama Kurtarma
NOTAM	: Notice to Airmen / Havacılara İhtar Bildirimi
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
PCA	: Partnership and Cooperation Agreement / Ortaklık ve İş Birliği Anlaşması
PETKİM	: Petrokimya A.Ş.
PPBS	: Planning Programming and Budgeting Systems
PPR	: Pollution Prevention and Response / Kirliliği Önleme ve Müdahale
ROKETSAN	: Roket Sanayi Anonim Şirketi
Ro-Ro	: Roll on roll off
SAS	: Sualtı Savunma
SAT	: Sualtı Taarruz
SDC	: Ship Design and Construction/ Gemi Tasarım ve İnşası Alt Komitesi
SEKA	: Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları A.Ş.
SOCAR	: State Oil Company of Azerbaijan Republic
SOLAS	: Safty of Life at Sea (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi)
SSB	: Savunma Sanayii Başkanlığı
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SSE	: Ship Systems and Equipment
SSM	: Savunma Sanayii Müsteşarlığı
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
STM	: Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş.
SÜMER	: Su Ürünü Mühendisleri Derneği
TAD	: Boğazlar ve Marmara'da Trafik Ayrım Düzeni
TAİS	: Türk Armatör İşverenler Sendikası
TANAP	: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı
TAO	: Türk Anonim Ortaklığı
TAŞ	: Türk Anonim Şirket
TAYK	: Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TC	: Türkiye Cumhuriyeti
TCC	: Technical Cooperation Committee
TDS	: Türkiye Denizciler Sendikası
TEKEL	: Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri A.Ş.
TELEKOM	: Türk Telekomünikasyon Anonim Şirketi
TPAO	: Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı
TUGKD	: Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği

TURMEPA	: Deniz Temiz Derneği
TUSAŞ	: Türkiye Uçak Sanayii Anonim Şirketi
TÜDAV	: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
TÜDEK	: Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü
TÜDEV	: Türk Deniz Eğitim Vakfı
TÜPRAŞ	: Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi
TV	: Televizyon
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı
UNIDO	: United Nation Industrial Developmenet Organization /Birleşmiş Milletler Endüstriyel Gelişme Örgütü
UROD	: Uluslararası Lisanslı Radyo Elektronik ve Radyotelgraf Operatörleri Derneği
USD	: United State of America's Dolar / Amerika Doları
VTŞ	: Vessel Trafic Sytem
WB	: World Bank
YDOMD	: Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği

1.GİRİŞ

Denizlerin önemi insanlara sunmuş olduğu imkân ve hizmetlerle canlı ve cansız kaynakları ile giderek yükselen bir trendle her geçen gün önemi daha da artmaktadır.

Ulusal ve uluslararası emtia, enerji kaynağı ve ham ve mamul madde taşımacılığı büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden bir yere taşınması imkânını sağlaması, güvenilir olması, hava yoluna göre 14, kara yoluna göre 7, demir yoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedeniyle dünyada en çok tercih edilen ulaşım yoludur.

Dünya ticaretinin ağırlık olarak %80'i, petrol taşımacılığının %60 ve doğalgaz taşımacılığının %25'i deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen ulusal ve uluslararası ticaret hacmi her geçen gün artmakta, ülkelerin ticari rekabet gücü uluslararası deniz ulaştırma sisteminden istifade edebilmesi ile orantılı hale geldiği görülmektedir.

Deniz ticaretindeki yoğun ve hacmin büyüklüğü deniz ticaretinde birkaç günlük aksamanın firmaların, ülkelerin ve borsaların sıkıntıya girmesine, dalgalanmalara sebep olmaktadır. Bu büyüklükteki ilişkiler karşılıklı bağımlılığı ve güvenlik endişesini artırmakta, Devletlerin dış politikaları üzerinde belirleyici rol oynamaktadır.

Bu çerçevede çevre denizlerimiz, bir taraftan sahilvar ülkelerin kendi arasındaki, diğer taraftan kıyıdaşların Avrupa ve Asya Pasifik ülkeleriyle siyasi, askeri, ekonomik ve enerji alanlarındaki etkileşimin deniz ulaştırma yolları üzerinden sağlandığı stratejik bir konumda bulunmakta, bu etkileşimin rekabet ya da iş birliği odaklı olması, ilgili devletlerin güvenlik pozisyonlarını da önemli ölçüde şekillendirmektedir.

Asya-Pasifik bölgesi gibi belli merkezlerin jeoekonomik ağırlığının nispeten artması, nüfus faktörünün yanı sıra, deniz ticareti ile yakından ilgilidir. Çünkü bu bölgenin ürettiği ve tükettiği malların ticareti büyük oranda deniz ortamında gerçekleşmektedir.

Belli bölgelerde artan bu ekonomik hareketliliğin getirdiği zenginlik, askeri ve politik güce aksetmesi ise mevcut jeopolitik dengeleri etkileyen gelişmelere yol açmakta, güç merkezleri arasındaki ilişkileri şekillendirmektedir.

Küresel aktörlerin küresel açılımlarının ve diğer aktörlerle etkileşiminin büyük ölçüde deniz ulaştırma yolları üzerinden gerçekleştirmesi, gerektiğinde güç aktarımının sağlandığı bu yollar üzerindeki kritik geçitlerin kontrolünü jeopolitik rekabetin önemli bir unsuru haline getirmektedir.

Devletlerarasında son zamanlarda giderek artan diğer bir rekabet alanı da, deniz ortamındaki kaynakların paylaşımıdır. Gıda üretimindeki yeri her geçen gün artan deniz kaynaklarının ve teknolojinin gelişimi ile ekonomiye kazandırılmaya başlanan deniz altındaki hidrokarbon yatakları ile metan hidrat ve hidrojen gibi yeni enerji kaynaklarının bulunduğu deniz alanları, devletlerarası ihtilafların ve krizlerin önemli sebeplerinden biri haline gelmiştir.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra diğer alanlarda olduğu gibi denizlerdeki askeri güç dengesini tayin eden Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD)'nin donanma konuşlanmasını Avrupa-Atlantik ve Asya-Pasifik'teki müttefik ve ortaklarının yeni risk tehdit pozisyonlara göre oluşturması, Çin, Rusya, Hindistan ve Brezilya gibi devletlerin güç aktarımı yapabilecek türde yeteneklerle deniz gücü kapasite geliştirmelerini; North Atlantic Treaty Organization/ Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO)'nun Avrupa Birliği (AB)'nin ve Afrika Birliği'nin ve pek çok ülkenin deniz stratejileri ve deniz güvenlik stratejilerini güncellemelerini de denizlerin artan önemi çerçevesinde görmek mümkündür.

Kutuplardaki zengin petrol ve doğalgaz rezervleri ve maden kaynakları giderek artan rekabette denizlerin önemini artıran sebepler arasındadır. Hızlı gelişen rekabet ortamında deniz alanlarına erişim ve kontrol mücadelesinin barışçıl ya da çatışmacı yollarla sürdürülmesi, “deniz çağı” olarak nitelendirilen 21. Yüzyılda küresel düzenin geleceğini belirleyecek en temel parametrelerden biri olacaktır.

1.1. Güvenlik

Bölgesel Güvenlik Ortamı, Türkiye küresel rekabetin yoğun yaşandığı Afro-Avrasya Bölgesi'nin merkezinde, kuzey güney ve doğu batı eksenlerindeki jeostratejik etkileşimlerin tesirlerine açık kritik bir coğrafyada bulunmaktadır.

Dünyanın jeoekonomik ağırlık merkezi haline gelmekte olan Asya, yükselen ekonomisi ve sahip olduğu doğal zenginlikleri ile ekonomik, politik, askeri gücü itibarıyla dünya dengeleri içindeki ağırlığı nispi olarak azalmakta olan Avrupa'nın kesiştiği bir coğrafyada bulunan Türkiye, tüm bu küresel ölçekli dönüşümlerin yol açtığı gerilimlere maruz kalmaktadır.

Son zamanlarda güneyimizde Orta Doğu'daki sosyal-siyasal çalkantılar, kuzeyimizde Rusya Federasyonu ile Batı bloku arasındaki küresel ölçekli jeopolitik rekabet, bölgede yaşanan riskleri çeşitlendirmektedir. Ayrıca, Ege'de tarihi derinliği bulunan sorunlar her zaman olduğu gibi ciddiyetini devam ettirirken, Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ve Yunanistan'ın faaliyetleriyle önemli bir bölgesel ihtilaf haline gelmiştir.

Orta Doğu'nun hassas yapısı, 2010 yılında Kuzey Afrika'da başlayan ve kısa bir süre içinde geniş bir coğrafyayı etkisi altına alan "Arap Baharı" süreciyle daha kırılgan bir mahiyet arz etmeye başlayan, bölgesel ülkelerle ikili ilişkiler sistematığı yeni parametrelere göre dönüştüren bu bölgesel dinamik, kısa süre içinde uluslararası aktörleri içine çekerek küresel bir jeopolitik rekabete dönüşmüştür.

Ortaya çıkan istikrarsız ortamda daha geniş bir hareket alanı bulan radikal/terörist grupların faaliyetleri ise, bir taraftan bölgedeki bir kısım siyasi sınırları belirsiz hale getirmiş, diğer taraftan, Avrupa'yı da kapsayana geniş bir coğrafyada terör algısını yükselterek batı dünyasının Müslüman topluluklarla ilişkilerini olumsuz etkilemeye başlamıştır. Düzensiz göç olgusu, hem ülkemiz hem de Avrupa ülkeleri için önemli sosyal ve güvenlik sorunlarına yol açabilmektedir.

1.2. Çevre Denizler

Türkiye'yi çevreleyen denizler, kıyıdaş devletin karakteri, tarihi sorunların mevcudiyeti, bölge dışı aktörlerin hedefleri ve bölge ülkeleriyle ilişkileri, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması, mevcut potansiyel enerji rezervleri ve deniz ticaretinin yoğunluğu gibi faktörlere bağlı olarak farklı dinamiklere sahiptir.

Sahip olduğu ekonomik zenginlikler nedeniyle önemi giderek artan deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin ihtilaflar, Türkiye ile çevre denizlerimize kıyıdaş olan ülkeler arasındaki ilişkilerimizi etkileyen en önemli hususlardan biri haline gelmiştir. Ege ve Doğu Akdeniz'deki sınırlarının hakkaniyet ilkesine göre antlaşmalarla belirlenmesi hususu ile Ege'de başta karasuları meselesi olmak üzere, birbiriyle bağlantılı muhtelif sorunlar, hukuki boyutunun yanı sıra, ülke güvenliğimiz açısından da önem taşımaktadır. Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'in kendilerine özgü güvenlik dinamikleri bulunmakla birlikte, jeopolitik ve askeri hareketliliğin yoğunluğuna göre birbirleriyle etkileşimi de artabilmektedir.

Bu bağlamda, 2011’de başlayan Suriye krizi ile birlikte Rusya Federasyonu’nun Akdeniz’deki, 2014 Ukrayna krizi sonrasında ise bölge dışı aktörlerin Karadeniz’deki askeri varlığının ve faaliyetlerinin artmasına bağlı olarak son dönemde Karadeniz ve Akdeniz daha yoğun bir etkileşim içine girmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti’nin dış politika vizyonu “istikrar, iş birliği ve kıta ölçekli açılım odaklıdır. Bu hedefler, mobilite özelliğinden istifadeyle çevre denizlerimizden okyanuslara kadar Türkiye’nin ilgi ve faaliyet sahalarının uzandığı tüm coğrafyalara erişebilme yeteneği olan Deniz Politikasını bir dış politika enstrümanı olarak ön plana çıkarmaktadır. Yakın çevresinde ve küresel ölçekte yapıcı ve katılımcı bir yaklaşımla kendine dünya dengelerinde bir yer edinme gayreti içinde olan Türkiye’nin, bu yönelimini savunma, güvenlik ve dış politika boyutları itibarıyla destekleyebilecek güçlü deniz politikalarına ihtiyacı vardır.

Küresel denizcilik faaliyetleri: Deniz yolu ulaşımı, nakliyatı uluslararası ticaretin büyüklüğü ve alternatifsizliği küreselleşme deniz yolu taşımacılığını artırırken, deniz yolu taşımacılığı da küreselleşmeyi artırmıştır. Diğer yandan yeni ticaret alanları Afrika, Uzak Doğu (Hindistan-Endonezya) ve Orta Doğu eksenine kaymaktadır.

Türkiye’nin 8.985 km’lik kıyı şeridiyle üç tarafı denizlerle çevrili olan ve üç kıtanın etkileşim hatları üzerinde bulunan Türkiye, küresel taşımacılık faaliyetlerinin büyük bir bölümünün gerçekleştirildiği deniz taşımacılığı alanında doğal bir avantaja sahiptir.

Türkiye, gelecek 10 yıl içinde 46 trilyon dolara ulaşması beklenen dünya ticaret hacminden daha fazla pay alabilmek için denizcilik hedeflerini de büyütme niyetindedir. Türkiye’nin dış ticaret ilişkilerinin yaklaşık % 87’sinin deniz yolu ile taşınması sebebiyle denizciliğin gelişmesi için gerçekleştirilen yatırımlar ve bu alanda yürütülen faaliyetlerin önemini göstermektedir.

1.3. Önerilen Tezin Konusu, Önemi ve Yöntemi

Tezin Adı “Atatürk Dönemi Sonrası Türk Deniz Politikaları”dır. / “Turkish Maritime Policies After Atatürk Period”

Yukarıda ana hatlarıyla ifade etmeye çalıştığımız olaylar çerçevesinde olmuş ve olacak deniz politikalarını “Atatürk Dönemi Sonrası Türk Deniz Politikaları” kapsamında inceleyeceğiz. Tez konusunu üç ana unsur üzerine oluşturarak ortaya koyacağız.

1. Politika kavramı ve içeriği

2. Türkiye'nin Denizcilik potansiyeli ile mevcut durum ele alınarak olması gerekenler üzerinde önerilerde bulunmak
3. Her iki unsuru bütünüyle etkileyecek ana unsur olarak Türkiye'nin ele alındığı dönemdeki ekonomik durumu. Çünkü ekonomi bütün politikaları etkileyecek temeldir. 1941 yılında Amerikalıların uğradığı Pearl Harbour baskınından çok kısa sonra Pasifik'teki güç dengesini sağlayacak sayıda gemi inşa etme ekonomik ve teknik kabiliyeti olmasaydı, tarih sahnesine süper güç olarak çıkmadan ikinci lige düşeceği kesindir. Tıpkı Osmanlı Devletinin Ekim 1571 yılında İnebahtı'da Birleşik Avrupa Donanması karşısında Osmanlı Donanması'nın yakılarak yok edilmesinden sonra 5-6 ay gibi kısa sürede 158 yeni gemiyi tersanelerinde yaparak Akdeniz'de varlığını sürdürmesi gibi. Her iki olayda büyük devletlerin ekonomik ve teknik üstünlüklerini gösterdiği muhakkaktır. Bu üstünlük sayesinde egemenliklerini sürdürmüşlerdir.

2. POLİTİKA NEDİR?

Tezimizin konusu olan “ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKALARI ” cümlesinin ne ifade ettiğini kelime kelime ele alıp, hem sözlük ve terim anlamlarlarını kısa kısa açıklamakta yarar vardır. Çünkü cümleler ve kelimelerle eski tabirle zarftır, içindeki mazrufu ifade eder yani kelimeler birer semboldür ve kullanıldığı zaman ve yere göre birikim ve geçmiş ile birlikte bir anlam ifade eder.

Denizcilik her halükarda konumuzun temelini oluşturmaktadır. Ele aldığımız her başlığın amacı ilgili dönemin ve ilgili birimin denizciliğini açıklamak üzere aldığımız açıktır. Ancak politika kelimesiyle ne anlıyoruz ne anlatmak istiyoruz işe buradan başlamamız gerekir.

Politika, Türk Dil Kurumu sözlüğünde ufak tefek farklılıkla hem basılı Türkçe Sözlük’ünde hem de elektronik ortamdaki sözlükte şu manalarda kullanılmaktadır.

“1. İsim Devletin etkinliklerini amaç, yöntem ve içerik olarak düzenleme ve gerçekleştirme esaslarının bütünü, siyaset, siyasa: “Vergi yükünün adaletli ve dengeli dağılımı maliye politikasının sosyal amacıdır.” – Anayasa.

2. İsim Davranış biçimi, düşünce yapısı: “Bir mirasyedi politikasıyla, birikmiş altını, el sürülmedik kaynaklarını har vurup harman savurdular.” -Necati Cumalı.

3. İsim, mecaz, bir hedefe varmak için karşısındakilerin duygularını okşama, zayıf noktalarından veya aralarındaki uyuşmazlıklardan yararlanma vb. yollarla işini yürütme: “Bana karşı kullandığı tehdit ve şantaj politikası güverte halkınca malumdu.” – Yakup Kadri Karaosmanoğlu” (Politika, 2020; TDK, 1988).

Politika (policy) ya da eski ifade ile siyasa İngilizce “policy” olarak karşılık bulan bir kelimedir. Bu ifade terim olarak “policy making” “politika oluşturma/yapma” olarak kullanılır. Politika kelimesiyle birlikte “kamu, sağlık, eğitim, inşaat, ticaret, uluslararası ilişkiler, uluslararası ticaret, savunma, havacılık, deniz gibi sözcüklerle kullanıldığında, o alandaki yapılan işleri ifade etmektedir.

Politika (Policy-siyaset); politika ve siyaset devletin yönetimi, anayasa, yasa diğer alt mevzuatla, devletin ve toplumun teamül ve örfleriyle idaresiyle ilgili bir kavramdır. Politika (siyaset) devletin yönetilmesi, toplumun devlet otoritesi ile yönetilmesi için demokratik devlet

düzenlerinde siyasi partiler eliyle şekillenmesidir. Politika devlet mekanizmasını yönetim bilim ve ehliyetiyle de yönetilmesi diye ifade edilir. Bu bakımdan yönetime gelen bir siyasi parti devleti idare ederken kendi fikir düşünce ve görüşleri ve ilkeleri, planları, programları çerçevesinde olabildiğince yönetmeye çalışarak kendi politikalarını da hayata geçirmeye çalışır.

Devletin veya bir kamu kurumunun veya özel kurumun politikası olduğu gibi kişilerin de politikası olabilir. Kurumların bir genel politikalarının yanında üretim, personel veya satış politikaları da olabilir. Bütün bu tabirler kişinin veya kurumun tutum ve davranışlarını ifade eder (Çevik, 2016a). Devlet ise bir ülkede o ülkenin en büyük yapısı ve organizasyonudur. Devlet kurum ve kuruluşlarının her yaptığı şeyler o ülke insanları için her bakımdan önem arz eder. Tabiatıyla Devletin özellikleri de politikalarında etkindir. Devletin olmazsa olmaz yapması gereken işler, hizmetler vardır, güvenlik, adalet, savunma gibi bunun dışındaki işleri hizmetleri kamu da yapabilir, özel şahıs ve kurumlarda yapabilir veya karma bir şekilde işler, hizmetler yürütülebilir.

2.1. Kamu Politikası

Kamu politikası kavramı, kamu yönetiminin iş ve işlemlerin yürütülmesi, işler ve hizmetler yürütülürken ortaya çıkan eksiklik ve aksaklıklarının yeniden gözden geçirilmesi ile giderilmesi veya belli bir hedef ve stratejiye ulaşmak için yapılan işleri ifade eder. Kamu politikasını çeşitli açılardan bakılarak tanımlanmıştır. Anderson'a göre politika "bir problemle ilgili olarak bir aktör ya da aktörlerce izlenen amaçlı eylemler paketidir." , Dye'ye göre ise kamu politikaları "hükümetlerin ve/veya kamu kurumlarının yapmayı ya da yapmamayı tercih ettiği şeyler" diye tanımlanmıştır. Süreç içinde hangi aktörün hangi şekilde işlerine etki ettiği şekillenerek politikalar oluşur. Etkileşim zaman ve imkânlarla göre de değişim gösterebilir (Çevik, 2016b).

Bazen idarelerin veya hükümetlerin sessiz/eylemsiz kalmaları da bir politik amaç içerebilir. Dye'nin çok kapsayıcı tanımı dolayısıyla bilinçli veya bilinçsiz şekilde yapılan veya yapılmayan herşey politika gereği gibi görülebilir. Ona göre politika bir bilinç üzere yapılan şeyler olması beklenir. Bir başka ifadeyle bilinçli bir tercih olması istenir.

Kamu politikaları kurumlar arası, kurum içi birliktelikle belli bir eylem süreciyle gerçekleştirilir. Kamu politikaları analizi, süreci ve uygulamaları yalnızca karar vermek olmaz, bu kararların sistematik bir eylem zinciriyle gerçekleşmesi beklenir. Kamu politikaları genelde

aniden ortaya çıkan eylemler değildir. Gerçi beklenmedik hadiseler karşısında bile olağan dışı durumlara ilişkin alınmış oluşturulmuş politikalar ve stratejiler olmakla birlikte bu tür durumların genelin dışında istinai durumlardır.

Hogwood ve Gunn kamu politikasının öğelerini geliştirerek farklı ve benzer yönleriyle şöyle sıralamıştır:

- “Politika, karardan daha geniş ve onu da kapsayan bir süreçtir.
- Politika yönetimden çok fazla ayrılabilen bir şey değildir.
- Politika, niyetler (amaçlar) kadar davranışları da kapsamaktadır.
- Politika olumlu bir hareketi içerdiği gibi hareketsiz sessiz durmayı da içerir.
- Kamu politikaları önceden tahmin edilen veya edilemeyen sonuçları içerir.
- Kamu politikası amaçlı hareketler bütünü olarak tanımlanmıştır. Ancak bazen amaçlar önceden açıklanmayıp sonraya bırakılabilir.
- Politika bir süreç içinde işler ve ortaya çıkar. Kamu politikası kamu kuruluşları için önemli roller içerir. Ancak kamu politikası sürecinde sadece kamu kuruluşları rol oynamaz. Diğer sivil ve gönüllü kuruluşlar da rol oynar” (Çevik, 2016).

Sonuçta kamu politikası, siyasi, idari, ekonomik ve sosyal olarak kamu hizmetlerinin yürütülmesi ve hedeflerin gerçekleşmesidir.

2.2. Kamu Politika Aktörleri

Kamu politikası oluşumunda tercih edenler ve tercihi etkileyenler diye de kamu politikasında kamu politikasını yapanların seçilmesi ve seçilen politikacılarında kamu politikalarını yapmasını ifade eder. Aslında kamu politikalarında karşılıklı etkileşim vardır. Eğer bu süreçler şeffaf ve makul eylem ise ve algı yönetimi yok ise kamu politikalarının yapımı uygulaması ve sonuçları itibarıyla tutarlık ve gelişme oluşabilir. Toplumun/ülkenin problemlerini çözmek, ihtiyaçlarını karşılamak ve hedeflerini gerçekleştirmek için yapılan kamu politikaların oluşturulmasında, uygulamasında ve sonuçlarında bütün süreçlerde ulusal ve uluslararası aktörler/faktörler etki eder, kamu politikası oluşumunda rol oynarlar. Bu aktörlerden bazıları politika yapımını direk etkilerken bir kısmı da tecihleri etkilerler. Başka bir ifade ile bir kısmı kamu politikası yapımında görev, yetki ve sorumluluk sahibi iken bir kısmı ise yapılan kamu politikalarını etkileme, kendi lehlerine kamu politika oluşturma ya da aleylerine olabilecek politikaların oluşmaması için rol almaya, etkilemeye çalışırlar.

Özellikle bilgi ve iletişimin bütün dünyada anlık yayılıp etkileşim yaparken ister kamu, ister şirket, isterse şahıs politikaları, davranışları bu etkileşimden etkilendikleri bir gerçektir. 20. Yy ikinci yarısından sonra yani II. Dünya Savaşında başlayan ülkeler/devletler ve milletler arası iletişim ve etkileşim o kadar hızla gelişmiş ve değişmiştir ki siyasal, ekonomik, kültürel ve sosyal etkileşim anlık olabilmektedir. II. Dünya Savaşı sonrası oluşturulan BM, International Monetary Fund (IMF), Dünya Sağlık Örgütü, Dünya Ticaret Örgütü, Dünya Bankası gibi küresel kuruluşlar ve çok uluslu şirketler, teknoloji şirketleri tutum davranışlarıyla küresel etkiye sahiptir.

Sınırların olmadığı bir dünyada para, sermaye, medya ve kültürlerin etkileşimi ve yayılması diğer bir ifade ile devletler üstü bir ortamda ulusal politikalar oluşturmak ne kadar mümkündür? Bu da başka bir açıdan sorulabilecek bir durumdur. Bütün herşeye rağmen kamu politika aktörlerini a) resmi aktörler, b) gayri resmi aktörler c) uluslararası aktörler diye üçe ayıra biliriz (Yıldız ve Sobacı, 2015).

2.3. Resmi Aktörler

Kamu politikasının oluşum sürecinde demokratik ülkelerde en önemli aktör siyasi partilerdir. Siyasi partiler vasıtasıyla seçilerek gelen parlamento ve parlamenterler karar almada en etkin kurumdur. Bu durumu en güzel ifade eden, veciz bir söz haline gelmiş “siyasi partiler demokrasinin vaz geçilmez kurumlarıdır” ifadesidir. Siyasi partiler toplumun problemlerini çözme ve/veya hizmetlerin yerine getirilmesinde belli bir fikir ve düşünce ortaya koyarak halktan oy alırlar. Demokratik ülkelerde parlamenterler ve parlamento kamu politikasının oluşumunda etkin olması halktan aldıkları yetkiyi halk adına politikalar oluşturarak hizmetlerin görülmesi, problemlerin çözümü ve gelecek stratejileri ile hedeflerin gerçekleştirilmesini sağlarlar (Yıldız ve Sobacı, 2015).

Kamu idaresinin politikacılaran sonra bir diğer aktörü ise kamu yöneticileri, bürokrasi ve bürokratlardır. Kamu politikalarının oluşmasında bilgi, tecrübe ve uzmanlığı ile politikaların oluşumunda ve yürütülmesinde büyük bir rol oynar. Devlet aklı diye de nitelendirilen birikim istifade edilmesi gereken bir olgudur. Kamu politikalarının oluşturulmasında etkin olan geniş aktör yelpazesinde danışmanlar, uzmanlar ve lobiciler de bulunmaktadır (Çevik, 2016b). Kamu politikalarının oluşturulmasından sonra onların uygulaması da oluşması kadar önemlidir. Kamu politikalarını uygulayacak bürokrasinin bu politikaları uygulayacak bilgi, tecrübe ve şeffaflığa sahip olmasının yanında oluşturulmuş

politikaları benimseyip benimsemedikleri de ayrıca önem kazanmaktadır (Yıldız ve Sobacı, 2015). Bir devletin süper devlet, büyük devlet ve orta büyüklükte devlet yada küresel süper güç, küresel güç ve bölgesel güç olma durumu, ülke ve devlet kültürü ve teammülleri her ülkeden ülkeye değişmekle birlikte, bürokrasinin ifa ettiği rolleriyle bütün devletlerde önemli aktördür.

Kamu politikalarında, kamunun yani devletin nitelikleri de çok önemlidir. Hukuk devletinde her kamu hizmeti yapan ister seçilmiş ister atanmış olsun yazılı hukuka uygun davranmaları gereklidir. Hukuk devletinde yasama, yürütme ve yürütmenin unsurları hukuk normlarına uygun hareket etmek zorundadırlar. Yasamanın ve yürütmenin hukuka uygun davranıp davranmadığını kontrol edecekler ise bağımsız ve tarafsız yargı ve denetim mekanizmalarıdır. Kamu idaleri tarafından kamu politikaları oluşturulurken yasa ve mevzuata uygun hareket etmeleri gerekir. Kamu politikaları bir yerde yasa ve mevzuatla hayata geçirilir. Bu bakımdan yasa ve mevzuat ve bunların yürütülmesinin denetimini yapan bağımsız ve tarafsız bir yargıyı da kamu politikalarının önemli aktörleri haline getirmektedir (Yıldız ve Sobacı, 2015).

2.4. Gayri Resmi Aktörler

Demokratik siyasi sistemde yurttaşlar kamu yönetiminin ve devletin temelini teşkil eder. Onun için yurttaşlar kamu politikası sürecinin devlet dışı en önemli aktörüdür. Hükümetler, kamu idareleri uyguladıkları politikaları, hizmetleri işleri halkın talep ve tercihlerini dikkate almak ve onların onayına sunmak zorundadırlar. Bunun en önemli yolu dört veya beş yılda bir genel seçim, gerekli zamanlarda referandumlara gidilmesi, halkın katılımı politikaların onaylanması yada değiştirilmesi olarak tezahür eder.

Her hangi bir konuda politik teşebbüscüler, kamu yönetimlerini etkilemeye ve politika oluşturmak için kamuoyu oluşturmaya çalışırlar. Emeklilikte Yaşa Takılanlar (EYT) mağdurları gibi belli bir platformda bir araya gelebilirler.

Kamu politikalarının devlet dışı ama gerektiğinde devlet içi olabilen siyasi partiler de kamu politikasının gayri resmi aktörlerindendir. Siyasi partiler belli bir ekonomik, kültürel etnik ve mezhep temmelli bir sivil organizasyon olarak oluşabilir ve demokratik sistemler de seçimlerle kamu idarelerini yönetme hakkını elde edebilirler.

Baskı grupları, kamu politikasının oluşumunda oldukça etkindir. Temsil ettikleri grubun veya üyelerin hak ve menfaatlerini korumak veya daha fazla hak ve menfaat elde etmek

için oluşmuş baskı gruplarıdır. Bunların bir kısmı yarı resmi kuruluşlar da olabilir, meslek odaları ve ticaret odaları gibi.

Kamu politikalarının oluşmasında think-tank/ araştırma ve geliştirme kuruluşları da önemli roller oynayabilir. Bütün bunları halkı/toplumu bilgilendirme amaçlı iş yapan medya, sosyal medya kurumlarında politik aktörlerden sayılır. Medya için demokratik sistemlerde 4. kuvvet diye de isimlendirilir (Yıldız ve Sobacı, 2015).

2.5. Uluslararası Aktörler

Anlık iletişim ve etkileşimin yaşandığı, sınırların sanal ve dijital dünya ile çok rahat geçilebildiği küreselleşen bir dünyada ister ulusal devletin kendi iradesiyle katılarak oluşan uluslararası birlik ve örgütler olsun isterse uluslar üstü ekonomik yapılar şirketler olsun, ulusal devletin kamu politikalarını bundan önceki yüzyıllara kıyaslanmayacak derecede etkilemektedirler. Bunların başından Birleşmiş Milletler ve ona bağlı kuruluşlar, Dünya Sağlık Örgütü, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Dünya Ticaret Örgütü. IMO gibi veya Batı Süper hegemonik Amerika Birleşik Devletleri ve müttefiklerinin oluşturduğu Dünya Bankası, IMF, NATO gibi kuruluşlar siyasi, ekonomik, askeri olarak hem üye devletleri hem de diğer devletlerin politikalarını etkilemektedir.

Birleşmiş Milletler çatısı altında örgütlenmiş olan denizciliğe dair International Maritime Organization (IMO) kuruluşu da ulusal deniz politikalarına, ticari yük-eşya ve yolcu araçlarından, liman iskele ve deniz güvenliğinden, gemi personeline, deniz kirliliğinden, deniz işletmeciliğine kısacası A'dan Z kadar ulusal ve uluslararası nitelikli denizle ilgili her şeye bir standart koyarak deniz politikasının askeri olmayan her aşamasında kural koymuş ve bir çeşit politika oluşturmuştur. Askeri açıdan da ulusal devletin üye olduğu askeri paktların koymuş olduğu ortak kurallarla, standartlar politikalarda etkilidir.

2.6. Kamu Politika Süreci

Kamu politikası oluşumu bir döngüsel süreçtir. Halkın ihtiyaç ve talepleri, ulusal ve uluslararası gelişmeler birçok aktörlerin bir arada bir birlerini etkileme sonucunda bir kamu politikası oluşur. Bu alan akademisyenleri kamu politika süreçlerini farklı şekillerde ifade etmişlerdir. Kamu politikası sürecini gündem oluşturma, politikanın oluşturulması, uygulama ve değerlendirme olarak aşamalara ayırmak mümkün olur.

Gündem oluşturma, toplumsal problemlerin ve ihtiyaçların gündem oluşturarak, çözümünü için idarelerin çeşitli yol ve yöntemlerle politikalar oluşturmalarıdır. Gündem oluşturma

diğer bir ifadeyle halkın ihtiyaç ve taleplerinin hükümetlerce ele alınmasıdır. Gündem aynı zamanda halkın ve baskı gruplarının ihtiyaç ve talepleri karşısında kamu idarelerinin bu ihtiyaç ve talepleri öncelik tercihi söz konusudur.

Politika oluşturma, bu süreçte kamu politikasının ihtiyaç ve taleplerin yerine getirilmesinde hedefler ve yöntemlerin tesbitidir. Politikanın oluşturulmasında maksat ve öncelikler belirlenir. Bu hedeflere erişmede seçenekler nelerdir, bu seçeneklerinin maliyeti nedir, altertifleri nelerdir. Seçeneklerin avantajlı ve deavantajlı yönleri nelerdir. Bütün bunlar değerlendirilir.

Uygulama, kamu politikasında uygulama süreci bir kanun ve kararla politika haline gelen hedeflerin gerçekleştirilmesi demektir. Oluşmuş politikanın sorumlu kurum ve kuruluşlar politikanın uygulama detaylarını bütçesinin varlığı ile gerçekleştirebilir. Uygulama süreci en önemli süreçtir. Oluşturulan politikalar hayata geçirilip geçirilmediği, hayata geçirilemedi ise nedenleri nelerdir? Bunların hepsi kaydedilir.

Değerlendirme, hükümetler veya kamu idareleri tarafından oluşturulan kamu politikaları toplumsal ihtiyaç ve taleplerin karşılanması için yapılır. Varsa problemlerin çözülmesi sağlanır. Değerlendirme safhası, uygulanan kamu politikasının sonuçlarının değerlendirilmesi, hedeflerin gerçekleştirilmesinin ölçülmesidir. Politikaların değerlendirilmesi mutlak yapılmalı başarılı olup olmadığı ortaya konularak, başarılı olunamamış ise bunların sebepleri incelenerek, hedeflerin revize edilerek gerçekleşmesi için çalışılır. Tabiatıyla bütün işlerde olduğu gibi kamu politikası da şeffaf bir şekilde yürütülmesi, aktörler arasında uyum ve güvenirlilik, işbirliği olması şarttır (Yıldız ve Sobacı, 2015).

2.7. Türkiye’de Kamu Politikası

A.Argun Akdoğan “Türkiye’de Kamu Politikası Disiplinin Tarihsel İzleri” çalışmasında, Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşundan beri beş önemli fırsat oluştuğunu, fakat bunlardan çeşitli nedenlerle yararlanamadığını söylemektedir (Akdoğan, 2011).

Bu fırsatların birincisi 1924 yılında zamanının ünlü ABD’li uzmanı John Dewey’in, Türkiye Cumhuriyeti eğitim politikaları için bir rapor hazırlamış, bu rapor Türk eğitim sisteminde rol oynamıştır. Bir diğeri ise 1950-1965 yılları arasında Türkiye’de sosyal bilimler alanında araştırmalar yapan yabancı bilim adamlarının çalışmaları. Üçüncü fırsat 1961 yılında Devlet Planlama Teşkilatı kurulması ile devlette planlı sisteme geçilmesi. Dördüncüsü 1975

yılında Yöneylem Araştırmalır Derneği'nin kurulması. Beşinci fırsat ise 2002 yılında yürürlüğe konulan 5018 sayılı Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu'dur (Yıldız ve Sobacı, 2015).

Kanaatimizce bu tür girişimleri Osmanlı Döneminden itibaren alırsak, reformlar, III. Selim'in Islahatları, Nizam-i cedidi, II. Mahmut'un yenilikleri, Sultan Abdülmecidin Tanzimat ve Islahatları, Nihayet Cumhuriyet dönemi bambaşka bir atılım değışim ve dönüşümler, devrimler, 1933 yılında yürürlüğe konulan ve başarı ile tamamlanan I. Sanayi Kalkınma Planı. 1937 yılında kabul edilen ve 1938 yılında yürürlüğe giren II. Sanayi Kalkınma Planı gibi sayabileceğimiz pekçok teşebbüs var ise de bunların istikrarlı ve devlette devamlılık esası ile devam ettirilememesi başlı başına bir sorun olarak görünmektedir.

Türkiye'de araştırmalar yapan Philip Robins "Public Pulicy Making in Turkey; Faltering Atemppts to Generate a National Durgs Policy" isimli makalesinde Türkiye gibi gelişmemiş/az gelişmiş ülkelerde kamu politikaları kök salamamasını, bu ülkelerde ekonimide liberal ekonominin ve siyasi alanda da demokrasinin tam kural ve kuruluşlarıyla benimseyememiş ve özümsememiş olmasından, ülke yönetimde kuralsızlık ve yolsuzluklardan ekonomik ve siyasi olarak şeffaflık ve hesap sorulabilirlik olmayan ülkelerde kamu politikalarının kök salmasını beklemek, gerçekçi olmadığını söylemektedir (Yıldız ve Sobacı, 2015).

2.8. Politika ve Ekonomi Korelasyonu

Kamu politikaları alanında birçok fark görüşler vardır. Kamu politikaları gibi birçok karmaşık, çatışmalı ve belirsizliğin bulunduğu bir alanda karar alıp politika oluşturma ve uygulamada birçok etkenin var olduğunu göz önüne aldığımızda bu alanda birçok disiplinin etki ettiğini söyleyebiliriz. Kamu politikaları iyi araştırılmış ve sistemli bilgi ile bir tek disiplin bakış açısıyla değil disiplinler arası bir bakış açısıyla meselelere yaklaşır.

Bu bakış açısıyla bakıldığında ki bu bakış açısının doğru bir yaklaşım oluşturduğu da bir gerçektir. Planning Programming and Budgeting Sytems- Plannama, Programlama ve Bütçeleme Sistemleri (PPBS) Özellikle kamu politikalarında uygulanmaya çalışılmış bu sistem kamu politikasının bütçelemesi ile uygulaması arasında korelasyon vardır. Bu bakımdan kamu politikası ele adığı problemi ve/veya hedefi gerçekleştirmek için alternatiflerin belirlenmesi, bu alternatiflerin sonuçlarının tahmin edilmesi ve neticede en az girdiyle en fazla hedefin gerçekleştirilmesini sağlamayı amaçlar.

Aslında kamu politikalarının ele alınması ve özellikle bu kamu politikalarının nasıl belirlendiğini ve uygulandığını çalışan ve bu alanda yazılan eserler sosyal bilimlerin diğer alanlarındaki çalışmaların benzeridir. Siyaset bilimi ve diğer sosyal bilimler açısından kullandıkları yol ve yöntemlerle kamu politikalarını anlamaya ve anlatmaya çalışırlar.

“Aslında güneş altında yeni bir şey yok diyenleri haklı çıkarırcasına eski eleştiriler yeni bir düzlemde ya da yeni bir seviyede bu kez kamu politikalarının belirlenmesi ve uygulanması sürecine odaklanarak kendilerini bir defa daha ortaya koymuşlardır (Orhan, 2015).

2.9. Uluslararası Aktörlerin Türkiye’de Kamu Politikaları Oluşturulmasında Rolü

Kamu politikası devlet idarelerinin toplumun ihtiyaç ve taleplerini veya problemlerini çözmek için oluşturdukları politikaların bütünüdür. Eğitimden sağlığa, sosyal güvenlik, maliyeye, savunmadan, ekonomiye pek çok alanda yapılması öngörülen politikalar geliştirilir. Kamu politikaları bir süreç içinde oluşturulur ve uygulanırlar. Sorunların ve hedeflerin belirlenmesi, politikaların tesbiti ve uygulaması ve değerlendirilmesi bir birini takip eden ve birbirleriyle eşgüdümle yürütülür. Kamu politikalarının oluşumunda resmi ve gayri resmi aktörler yanında uluslararası aktörlerde yer almaktadır. Resmi aktörler olarak parlamenterler, parlamento, bürokrasi ve bürokratlar bulunur. Gayri resmi aktörler içinde vatandaşlar, sivil toplum kuruluşları, medya vb aktörler yer alır. İlk küçük örneklerini 19.yy da ve 20.yy ilk yarısında gördüğümüz ancak 20.yy ikinci yarısından sonra yani II. Dünya Savaşından sonra oluşan ve klasik egemlik anlayışı yerine geçen egemlikte uluslararası aktörlerinde varlığını kabul ederek devlet yapılarını, kanunlarını ve icrasını buna uygun yürütmek. Devletlerin politikaları oluşurken uluslararası aktörlerinde büyük rol oynadığını görmekteyiz. Ekonomi politikalarında Dünya Bankası, IMF, Dünya Ticaret Örgütü ve Avrupa Birliği gibi (Eroğlu, 2015).

Kamu politikaları, devletlerin/ülkelerin sosyo-ekonomik, sosyo-kültürel, jeo-politik, jeo-stratejik ihtiyaç ve taleplerin sonucu oluşmaktadır. Talep ve ihtiyaçların teknik gelişmelere, bölgesel ve küresel siyasi, askeri ve ekonomik gelişmelere göre de şekillenmektedir. II. Dünya Savaşı sonrası oluşan/oluşturulan Birleşmiş Milletler ile Yeni Dünya düzeni Amerika Birleşik Devletleri’nin etrafında örgütlenen Batı Bloku, ekonomide serbest piyasa ekonomisi, kapitalist, liberal bir model, askeri olarak NATO örgütü etrafında, Doğu Bloku tehdidine karşı savunma ittifakı içinde ülkeler arasında ilişkiler gelişirken, diğer taraftan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) etrafında sosyalist ekonomik modelle ve askeri olarakta Varşova paktı altında

iki kutuplu bir Dünya düzeni kurulmuştu. Bir üçüncü Blok ise resmi her iki blokla bağlantısı olmayan ülkeler ki bağlantısızlar diye de isimlendirilen ülkelerdi. Her İki kutup ülkeleri kendi aralarında ekonomik, siyasi, askeri işbirliği içinde olarak politikalarını oluşturmuşlardı.

II. Dünya Savaşı sonrası egemlik ve ulusal egemenlik anlayışı, önceki dönemlere göre çok farklılaşmıştır. Dış egemenlik, yaşadığı değişim ve gelişimi ile iç egemenlik yönünden daha üst dereceye çıkmıştır. Devletler dış ilişkiler bağlamında birçok anlaşmaya taraf olarak imza atmakla iç hukuk normlarını buna göre ayarlamak yada uluslararası anlaşmayı özellikle uluslararası iş ve işlemlerde geçerli kabul etmektedir. Bu açıdan uluslararası hukuk normları ulusal devletin dış egemenliğinin sınırlamaktadır. Avrupa Birliği, NATO, gibi kuruluşlara üye olan ülkeler söz konusu birliğin kurallarını kendi anayasa ve yasalarından daha üste tutamayacağı kabul etmiş olurlar (Eroğlu, 2015).

II. Dünya Savaşı sonrası başta en büyük kuruluş olan, Birleşmiş Milletler olmak üzere, ister BM'ye direk bağlı IMF, Dünya Bankası (WB), Dünya Ticaret Örgütü, OECD ve IMO vb kuruluşlar olsun, ister Batı ve Doğu bloklarının oluşturdukları NATO, Varşova paktları gibi örgütler olsun, isterse savunma veya ortak çatışmayı önleyici Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı (AGİK) gibi kuruluşlara üye olarak, bunların kurallarını kendi anayasa ve yasalarından daha üstünde tutarak devlet politikalarını da bunlara uygun hareket etmeği kabul etmektedir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası tüm dünya savaşın tahrip izlerini silmek üzere ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel olarak ABD'nin öncülüğünde Birleşmiş Milletler (BM) kuruluşları olan IMF ve Dünya Bankası vasıtasıyla gelişmekte ve az gelişmiş ülkelerde kamu politikaların belirlenmesinde ve uygulanmasında büyük aktör olmuşlardır. Tez konumuzun döneminde ilgili kuruluşlardan IMF, Dünya Bankası ve Avrupa Birliği ve NATO gibi kurumların ülkemizin ekonomisi, siyasi ve kültürel, askeri politikalarında büyük bir etkisi söz konusudur.

2.10. Devlet ve Özellikleri

İnsan, toplum ve devlet üzerine kafa yoran ve söz söyleyen antik çağdan günümüze kadar birçok filozof, yazar ve akademisyen olmuştur. Platon/Eflatun'dan Arsitoteles'e, Farabi'den İbn-i Halduna ve Rousseau'dan Hegel'e ve günümüz siyaset bilimi insanlarına varıncaya kadar devletin insan topluluklarının iyiliği ve mutluluğu için var olduğunu düşünür ve söylerler.

“Devletin, dünya görüşü ile sosyopolitik kültür arasındaki teorik konumu ve tarihi gerçeklik içindeki pratik oluşumu siyasi düşünce tarihinin en eski ve en temel meselesidir. Devlet, Eflatun için filozof- kralın gerçek hakkındaki bilgisinin ve insan ruhunun ideal bir form halinde tecessüm etmesidir. Aristo için ferdin siyasi bir varlık olarak mensup olduğu organik bütünlüktür. Hobbes için insanın antolajik varlığını güvence altına alan siyasi güç yapılanması, Rousseau için toplumun ortak iradesini temsil eden siyasi birlik, Hegel için Tanrı’nın yeryüzündeki yansıması ya da mutlak ruhun (geist) tarih içindeki tecessüm etmiş şeklidir. Zengin bir çeşitlilik arz eden bütün bu tanımlarda tarihi süreç içinde iki ana kutba doğru bir meylin varlığı açık şekilde görünmektedir. Birinci akım, devleti mahiyeti ve özü itibariyle mutlak değer ifade eden soyut ve aşkın bir kurum olarak görmektedir. Eflatun’un ideal devletinde ilk özgün ifadesini bulan bu yaklaşım, Hegel’in kapsamlı felsefi sisteminde en keskin formülüne ulaşmıştır. İkincisi ise devleti belli sosyal işlevleri üstlenen bir siyasi üst kurum olarak kabul etmektedir. Pragmatist felsefenin devlete yaklaşımını aksettiren bu görüşte devletin kendisi değer belirleyici değil, sivil toplumun ürettiği değerlerin yaşanır hale getirilmesinde aracı konumundadır” (Davutoğlu, 2020).

Devlet, Türkçe’de 5 farklı anlama gelmektedir.

1. İsim, hukuk, toplum bilimi. Toprak bütünlüğüne bağlı olarak siyasal bakımdan örgütlenmiş, millet veya milletler topluluğunun oluşturduğu tüzel kişilik.”
2. İsim. Bu tüzel varlığın yönetim organları.
3. İsim, mecaz. Büyüklük, mevki.
4. İsim. Mutluluk
5. İsim. Talih manalarına gelmektedir (TDK, 2020).

İnsan toplulukları belli bir aşamadan geçerek devlet oluşumuna kavuşmuşlardır. Evvela insan toplulukları toplayıcılık ve avcılıkla iştigal etmiş, sonra tarıma yönelmiş, ticaret ile birlikte daha kalabalık toplulukların bir araya gelmesi ve ortak bir bölge ve ortak ilkelerle hareket etme anlayışı ile ortak yönetim kurulmuştur.

İbn-i Haldun’a göre devletin dayandığı iki temel vardır. Biri asker, diğeri paradır. Devlet büyüdükçe her iki temel ihtiyaçta büyür. Devlet ekonominin büyümesiyle vergi alır. Vergi alabilmesi içinde ekonominin sağlam ve gelişen bir ekonomi yapısı gerektirir (Manaz, 2021).

Modern devlet fikri 15-16. Yy’larda oluşmuştur. Modern devleti klasik devletten farklı kılan özellik egemenlik anlayışı ve meşruiyet anlayışıdır. İlk görüş Machiavelli tarafından laik bir siyasal iktidar fikri ortaya atılmış, Thomas Hobbes ise toplum sözleşmesi ile yeni bir aşama kaydetmiş, John Locke ile serbest piyasa ekonomis, kuvvetler ayrılığı ve doğal haklar fikri ile mutlakiyetçiliğe karşı çıkmıştır. Daha sonra Rousseau toplumsal sözleşme ile egemenliğin

halka ait olduğunu ifade ederek geniş insan topluluklarında karşılık bulmuştur. Modern devlet herkesi temsil eden bir devlettir.

Devletin günümüzde de birçok siyaset bilimci ve düşünür tarafında ifade edilen farklı farklı tarifleri vardır. Hukuki açıdan dayandığı ülke diye isimlendirilen belli bir toprak içinde, bulunan insanların bir egemenlik anlayışı ile hukuki bir çerçevede bir yönetim altında örgütlenmesidir. İnsan topluluklarının devlet oluşturması için insan sayısının ne olması gerektiği konusu belli değildir. Diğer bir unsur egemenlik unsurudur. Siyasal iktidar da diyebileceğimiz bu husus, devletin esasını oluşturur. Egemenlik o ülkedeki meşru gücü ifade ederken ülke dışında yani uluslararası alanda da bağımsız olmak anlamına gelmektedir. Toprak/Ülke unsuru, coğrafi bakımdan sınırları belirli bir kara parçasını ifade eder. Karayı esas alarak, devletin kara ülkesi ve buna bağlı olarak deniz ülkesi ve hava ülkesi gibi tabirlerle de devletin egemen olduğu alanları ifade eder.

Yönetim şekline göre devletler üniter, birleşik diye iki ayırabiliriz. Üniter Devletler, siyasi erkin tek merkezde bulunduğu, merkezi idarenin tek anayasa ile sağlandığı devletlerdir. Yasama organının yaptığı kanunlar bütün ülkenin tamamında geçerli bir yapıdır. Türkiye, İngiltere, Fransa, İsrail, İtalya'da olduğu gibi.

Birleşik Devletler, birden fazla devletlerin bir araya gelerek oluşturdukları bir yapıdır. Konfederasyon ve federasyon şekliyle birliktelikleri oluşur. Konfederasyon, merkezi bir devlet olmamakla birlikte birden fazla devletin bazı konularda işbirliği yapmak için bir araya geldikleri yapıdır. Avrupa Birliği gibi. Federasyon ise birden çok devletin bir araya gelerek ortak bir anayasa etrafında federal devlet (merkezi devlet) oluşturmasıdır. Her federe devlet federal anayasa dışına çıkmadan kendi içinde yasama yürütme, yargısı vardır ABD, Rusya gibi (Çam, 1987).

2.11. Uluslararası Alanda Devlet ve Devletlerin Özellikleri

Günümüzde Dünya üzerinde uluslararası siyasal sistemin temelini devletler oluşturmaktadır. Devletlerin en önemli özelliği bir toprağı ve sınırları belli olan bir coğrafya parçası içerisinde yaşayan insanların oluşturduğu ve idari yapısı bulunan organize dir.

Yirminci yüzyılda uluslararası sistemin içinde belki devletlerin üstünde uluslararası politikalarda yeni aktörlerin/kuruluşların ortaya çıkmasıdır. Bu kuruluşlar çok uluslu şirketler, uluslararası kuruluşlar ve bazı ulusal bağımsızlık örgütlerini sayabiliriz. İkinci Dünya Savaşından sonra bu kurumların etkisi devletler üstü daha fazla olduğunu söyleyebiliriz.

Bununla birlikte uluslararası ortamda devletlerin özellikle süper devletlerin etkisi yine de büyüktür.

Ulusal ve uluslararası politikanın en önemli unsuru devlet ve devletlerdir. Devletler özellikleri birçok bakımdan farklılık gösterir ve çeşitli değerlendirmeye tabi tutulur. Devletler yönetim şekli, içyapısı, nüfus sayısı ve yoğunluğu, toprak büyüklüğü, kalkınmışlık ve büyüme gücü, siyasi yapısı vb açılardan değerlendirilir. Toprak büyüklüğü açısından Rusya Federasyonu, Amerika Birleşik Devletleri, Çin, Kanada, Brezilya, Avustralya ve Hindistan dünyanın yarısından fazlasını oluştururken, nüfus olarakta Hindistan ile Çin neredeyse dünya nüfusunun yarısını oluşturmaktadır. Diğer taraftan hem toprak hem de nüfus bakımından bunların binde birileri ile ifade edebileceğimiz küçük devletler de bulunmaktadır. Bütün bu kriterler gözönüne alınarak devletleri büyük, orta ve küçük devletler diye nitelendirebiliriz. Bunun yanı sıra bütün bunların üzerinde en güçlü devletleri, Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya Federasyonu ve Çin gibi devletler süper devletler diye biliriz (Gönlübol, 1985).

Devletin gücü, o devletin uluslararası prestiji ile bir birine karıştırmamak gerekir. Güç, devletin uluslararası prestijinin sadece bir unsurudur. Devletin 18onucu etkileyen başka unsurlar da vardır. Bu unsurların başında siyasal ve ekonomik yapısı ve tutumu ile dış dünyada oluşturduğu saygınlık ve prestij önemlidir. Bir zamanların Yugoslavya'nın Mareşal Tito'su kendi krakter ve siyasi tutumuna bağlı olarak bağlantısız politika taraftarı olarak Batı ve doğu bloku dışında yani NATO ve Varşo Paktları dışında kalan ülkeler arasında prestij ve saygınlığı, Yugoslavya'nın ekonomik ve askeri gücünün çok üstünde bir prestije sahipti. Atatürk dönemi Türkiye'sinin ve Nehru döneminin Hindistanı çevre ülkelerde etkisi ve prestiji, o ülkelerin ekonomik ve askeri gücünün daha üstündeydi (Gönlübol, 1985).

Devletin/ülkenin gücü çeşitli unsurlardan oluşur. Bu unsurlar dinamiktir ve mütemadiyen değişme gösterir. Bu değişim gücü dönem dönem birçok unsura bağlı olarak değişir. Devletin gücünün gerçekte görüldüğü ortam devletin diğer devletlerle olan ilişkilerinde ve rekabetinde görülür (Yenigün, 1997).

Gönlübol devletin gücünü şöyle niteler. Bir devletin gücünü oluşturan öğeler iki ana bölümde toplanabilirler: 1- Elle tutulabilen, somut nitelikteki öğeler; 2- elle tutulamayan, soyut nitelikteki öğeler. Birinci tür öğeler çeşitli biçimlerde sıralanabilmekle birlikte, biz bunları beş başlık etrafında toplayacağız:

1. Coğrafi konum

2. Nüfus ve işgücü
3. Doğal kaynaklar
4. Endüstriyel ve tarımsal potansiyel ve gelişme düzeyi
5. Askeri güç.

Elle tutulamayanlar ise üç guruba ayrılabilirler:

1. Ulusal moral;
2. Diplomasinin kalitesi
3. Hükümetin niteliği.

Ülkemizin önemli siyasi liderlerinden Prof. Dr. Necmettin Erbakan birçok siyasi konuşmalarında “bir milletin/ülkenin gücü tankı topu değil şuurlu (bilinçli) gençliğidir” ifadesiyle de Gönlübol’un devletlerin güç tasnifindeki “Ulusal moral” tasnifinin bir başka ifadesini vurgulamıştır.

Güç unsurlarının arasında en önemlisi sürdürülebilir askeri güçtür. Birçok yerde devletin gücü askeri güçle eşdeğer olarak gösterilir. Askeri güç devletler arasında en son kullanılacak güç olmasına rağmen daha öncelikli kullanılan diğer güç unsurlarına da direk etkisi bulunmaktadır. Diploması ince ayar oyunlar zaman zaman blöf gibi yürütülse de elinde askeri güç yok ise bu oyunlarla pek netice alınmaz. Askeri güç yeni doğal kaynaklara ulaşmada ve onları elde etmede de büyük bir araçtır (Yenigün, 1997).

2.12. Orta Büyüklükte Devlet

Orta büyüklükte devlet kavramı 1990’lı yıllardan sonra Soğuk Savaş dönemi sonrasında uluslararası ilişkiler çalışmalarında kullanılmaya başlandı. Doğu Bloku dağılıp ortada bir tek süper güç kalınca, bu kavram daha popüler hale geldi. İki kutuplu dünyadan tek kutuplu dünyaya dönüşünce uluslararası ilişkilerde devletler, süper devlet de bire inince, orta büyüklükteki devletlerin rolü ve önemi de eskiye göre daha da artmış oldu. Soğuk Savaş sonrası tek kutuplu dünyayı ifade ederken yeni bir kavramda ortaya çıkmış oldu hiper güç. Hiper güç kavramı Fransa Dış İşleri Bakanı Hubert Vedrine tarafından kullanılmıştır, Amerika Birleşik Devletlerini nitelendirmek için (Barlas ve Güvenç, 2014).

Orta büyüklükte devlet ifadesi bölgesel ve küresel birçok ilişkilerde rol alan ülkeler için kullanılmıştır. Dilek Barlas ve Serhat Güvenç “Türkiye’nin Akdeniz Siyaseti (1923-1939)” Kitaplarında Martin Wight’ın orta büyüklükte devleti şöyle tarif ettiğini aktarıyor. “.... Orta büyüklükte bir devlet güç, askeri kuvvet, kaynaklar ve stratejik konumu açısından öyle bir

devlettir ki, barış zamanında büyük devletlerin desteğini kazanmaya uğraşır. Savaş zamanında ise, bir büyük devlete karşı savaş kazanma ihtimali hiç olmasa bile, o büyük devletin ona saldırarak kazanabileceklerin çok daha fazla kayıp verdirebilir.”

Orta büyüklükte devletlerin hangi kriterlere göre değerlendirileceği konusunda farklı görüşler vardır. Birinci görüş, uluslararası ilişkilerde güç hiyerajisi bakımından. Bir diğer istatistiksel bakış, yüzölçümü, nüfus, coğrafi konumu, askeri gücü, ekonomik gücü ve büyüme hızı gibi o devletin verilerine dayandırılır. Carsten Holbraad ise orta büyüklükte devletler *“sistemdeki devletlerden daha zayıf olan ama normalde etkileşim içinde bulunduğu küçük devletlerden kayda değer ölçüde daha güçlü devletlerdir”* der (Barlas ve Güvenç, 2014).

Türkiye’nin dünyadaki konumunu tanımlamak için ifade edilen diğer kavram da bölgesel güç/bölgesel büyük güçtür.

2.13. Devlet /Ekonomi ve Politika

Sosyal bilimlerde bölümlere ayırarak ekonomi, politika vb. gibi alanları bağımsız olarak görmek ve konulara böyle yaklaşmak bizi doğru sonuçlara götürmez. Sosyal olaylara bir bütün olarak bakmak daha doğru bir yaklaşım olacaktır (Kozak, 2011).

İbn-i Haldun devleti iki temel’e dayandırır, biri asker diğeri de para/ekonomidir. Devlet büyüdükçe her iki temel ihtiyaçta büyür. Devlet ekonominin büyümesiyle vergi alır. Vergi alabilmesi içinde ekonominin sağlam ve gelişen bir ekonomi yapısı gerektirir (Manaz, 2021). Siyaset ve uluslararası ilişkiler uzmanı Prof. Dr. Mehmet Gönlübol devletin gücünü şöyle niteler. “Bir devletin gücünü oluşturan öğeler iki ana bölümde toplanabilirler: 1- Elle tutulabilen, somut nitelikteki öğeler; 2- elle tutulamayan, soyut nitelikteki öğelerdir.

Bugünü anlamamız için dünü yani geçmişe kısa bir göz atalım. Osmanlı Devleti kuruluş itibarıyla İç Marmara bölgesinde bugünkü Bilecik İlinin Soğüt ilçesinde varlığını sürdürüyordu. Daha sonraları Marmara Deniz’i sahillerine dayandı. Sonra Ege, Karadeniz ve Akdeniz sahillerine hakim oldu. Balkanlarıda ki fetihlerle birlikte Mora yarımadası, Adriyatik sahillerine hakim oldu. İstanbul’un fethi ile devletin denizcilik stratejileri gelişti ve genişledi. Haliç’te kurulan tersane ile birlikte artık Avrupalı rakipleri ile rekabet etmeye başladı. II. Beyazıt dönemi denizde yeni bir strateji ile yeni bir atılım yapıldı. Ünlü Türk denizci Kemal Reis, devlet hizmetine alındı. Yavuz Sultan Selim’in İran ve Mısır seferiyle Doğu Akdeniz sahillerine tamamen hakim olan Osmanlı, mevcut denizcilik kapasitesinin yeterli olmadığını

görerek Venedik tarzı gemi yapımı ile birlikte İstanbul'daki mevcut tersanenin kapasitesini de iki katına çıkardı.

Kanuni Sultan Süleyman ise ünlü Türk denizci Oruç ve Barbaros kardeşleri devlet hizmetine alarak Osmanlı Devleti Akdeniz'deki sahillerine koruma stratejisinden, bütün Akdeniz'e hakim olma stratejisine geçmişti. Barbarosla birlikte Kuzey Afrika ülkelerinin Osmanlı devletine tabi olmasının yanında Akdeniz'de ki birçok ada Osmanlıya kapılarını açmıştı. Avrupalı devletlerle yapılan bir çok muharebeden galip çıkmıştı. Barbaros 28 Eylül 1538 Preveze'de birleşik Avrupa Donanmasını büyük bir yenilgiye uğratması, Avrupa'nın morallerini tamamen bozmuştu. Preveze zaferinden aşağı yukarı kırk yıl sonra yine birleşik Avrupa donanması Venediklilerin ve Papanın öncülüğünde Osmanlıya ağır bir darbe vurarak Akdeniz'de hakimiyet kurmak istediler. İnebahtı'da karşı karşıya gelen Osmanlı Donanması ile Birleşik Avrupa Donanmasının savaşında Osmanlı Donanması çok ağır bir hezimete uğradı. Hemen hemen donanması tamam yok edilmişti. Avrupa devletleri, Osmanlıyı ve Akdeniz'i zapt ü rabt altına aldıkları düşünerek büyük sevinç içindeydiler. Ancak yok edilen donanmanın yerine, bir kış mevsimi gibi 5-6 ay içinde daha iyisi ve daha fazlasıyla bir donanma yapılmıştı. Bu durum kaynaklar da şöyle anlatılır. “.... Her halde Vezir-i azam malzeme ve masraf gibi ihtiyaçları, temin etmesine mükabil teknik tarafının bu işlerde en büyük mütehasıs olan Uluç Ali Paşının himmetiyle temin edilmiş olduğu muhakkaktır. Zaten Sokullu kadar Şeyhü'l-islam Ebusuud Efendi'nin de bu işe ehemmiyet verdiği rivayet edilir. Osmanlı sahillerinin düşman taarruzlarına açık bulunduğu bir devirde bu alakalar pek tabiidir. Sokullu ile Uluc'a bu münasebetle pek tuhaf bir muhavere isnat edilir: Pecevi ile Katip Çelebi'nin birbirine pek yakın ifadeleriyle kaydettiklerine göre Uluc Ali Paşa “her bar” Sokullu Mehmet Paşa'ya şöyle bir şey söylemiş:

“Tekne binası asandür: ve illa iki yüz pare gemiye beş altı yüz lenger ve ana göre alat ve yelken ve sair levazımını tek mil muhal görünür.”

Sokullu da nihayet bu itiraza şöyle cevap vermiş:

“Paşa Hazretleri, sen henüz bu Devlet-i Aliyye'yi bilmemişsin! Be vallah böyle itikaad eyle: Bu Devlet-i Aliyye'nün kuvvet ü kudreti ol mertebedür ki cümle donanma lengerleri gümüşden, resenleri ibrişimden, yelkenleri atlasdan itmek ferman olunsa müyesserdür! Kangı geminin mühimmatı yitişmezse bu minval üzre benden al.” (Danişmend, 1971)

Böylece 5-6 ay gibi kısa bir kış mevsiminde eski donanmadan adet ve nitelik olarak daha üstün bir donanma yapılarak baharda Akdeniz'e açılınca, bütün Avrupa Devletleri hayretler içerisinde sukutuhayale düşmüşlerdi. Bu gelişme ile birlikte Avrupa Devletleri yüzlerini Akdeniz'den Okyanusa çevirerek, keşiflerle edindikleri sömürgelerine yoğunluk vermişlerdi. Bir kış mevsiminde yeniden bir donanma hazırlamakla Osmanlı Devletinin o zaman ki ekonomik ve idare üstünlüğünü ve bunun oluşturduğu deniz politikasını görmekteyiz.

Avrupa'nın Akdeniz'den yüz çevirerek âdete Osmanlı'yı kendi haline bırakmaları, Rusların sıcak denizlere inme hedeflerini gerçekleştirmek için Baltık Deniz'inden donanmalarını İngiliz ve Fransız subaylarının yardımıyla Akdeniz'e sokmaları ve Çeşme'de Osmanlı Donanmasını hezimete uğratarak yok etmelerine kadar sürmüştür. Osmanlı Devleti 1770 Çeşme Faciasında kaybettiği donanmasını uzun seneler yerine koyamamıştı. Oysa Osmanlı ekonomik ve idari açıdan güçlü olduğu 1571'de altı ay içinde eski donanmasından daha üstün bir donanmayı hazır etmişti.

Dünya tarihinde benzer bir olayda II. Dünya Savaşında yaşandı. Amerika Birleşik Devletleri bağımsızlık mücadelesi vermiş sonra kuzey güney iç savaşını yaşamış nihayet birliğini kazanmış ve ekonomik ve sanayi olarak büyümeye ve gelişmeye devam etmişti. I. Dünya Savaşı'na galip devletler lehinde girmiş ise de aslında pekde Avrupa Devletlerinin kendi aralarında ki mücadeleye girmek istemiyordu. ABD II. Dünya Savaşında ise ana aktördü.

Bütün savaşlar devletlerin ekonomik, siyasi hedeflerine ulaşmak ya da kendi ekonomik ve siyasi hak ve menfaatlerine karşı yapılmış ve yapılabilecek müdahaleler 22onucu çıktığından II. Dünya Savaşı I. Dünya Savaşı sonucu oluşan durumdan memnun olmayan Almanya, İtalya ve Japonya'nın ekonomik, siyasi ve askeri olarak kendilerine biçilen çerçeveyi aşarak genişlemeleri üzerine çıkmıştı. ABD I. Dünya Savaşında savaşan taraflara bol bol silah ve mühimmat satarak büyük karlar elde etmişti. II. Dünya Savaşına baştan bulaşmamak isterken, sonradan yaptığı açıklamalarla diktörlüklere yani İtalyan ve Alman faşizmine karşı olduğunu beyan etti (Geçeker, 2021).

Japonya II. Dünya Savaşına Almanyanın yanında girmişti. Japonya Çin'in Mancurya bölgesine saldırmasıyla Japonya'ya karşı ABD ve İngiltere ve Hollandanın tepkisi büyük oldu. Milletler Cemiyetinde Japonya'yı kınayan bir karar çıkarıldı. Japonya tıpkı Almanya ve İtalya gibi Milletler Cemiyeti üyeliğinden ayrıldı ve kendi yolunu kendisi çizmeye başladı. Amerika Birleşik Devletleri bir Ada Devleti/ İmparatorluğu olan Japonya'ya adalar bakımından

komşuydu. Bundan dolayı Japonya'nın Mancurya'ya saldırmasından çok rahsızdı ve karşılıklı sert açıklamalarla bir diplomatik savaşa girdiler.

Japonlar gerekirse İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri ve Hollanda ile kendi hakk ve menfaatlerine zarar getirecek bir tutum içinde olursalar savaşa gireceğini açık açık ifade ediyordu. Japonlar savaş planlarını da yapmışlardı. Japonların ilk hedefleri Britanya'ya bağlı krallık filosunu bombalayıp ABD'yi savaşa sokmamaktı. Ancak Japonlar yaptıkları bu planları son anda değiştirirerek 6 uçak gemisinden oluşan Pasifik filosunun ABD'nin adalardaki filolarına yönlendirdi. 6 Uçak gemisi ve 408 uçakla ABD'nin tüm donanmasını ve pasifikteki askeri gücünü yok edecekti. Japonlar ABD'nin askeri üstü olan Pearl Harbour'a ani baskınla, ABD kuvvetlerine büyük zarar verdiyse de ancak tamamen yok etmeden geri çekildi (Geçeker, 2021).

Japonların ABD üstelerine saldırmasıyla ABD fiilen savaşa girmiş oldu. Japon Deniz Kuvvetleri 170 gemiden oluşuyor, ABD, İngiltere ve Hollanda devletlerinin toplam Deniz Kuvvetleri ise 150 gemiydi. İki okyanus savaşıyla yani Avrupa kıtası Asya kıtası savaşlarıyla ABD'nin zayıflayacağını ve bu süre içerisinde ise Japonya gücünü daha da artıracığını hesaplıyorlardı. Samuel Eliot Morisson, Pearl Harbour baskınını “stratejik bir budalalık olarak niteliyor. Bu baskın ABD'yi ani olarak birbirine bağlı tek vücut haline getirdi (Tarakçı, 2005).

“Ancak Japonlar, ABD'nin tam ekonomik seferberliği için bir yıl veya daha fazla zamana ihtiyacı olduğunu, ABD'nin Pasifik Filosuna yeni gemi takviyelerinin gönderilmesine kadar geçecek zaman içinde, Japonya'nın batı Pasifik'teki savunma çemberini, caydırıcı veya taarruzları püskürtecek seviyede güçlendireceğini hesaplayamadılar. Amerikan endüstrisinin seferber olma kabiliyetini hesaplama yaptıkları aceleci stratejik aptallık” yaptılar (Tarakçı, 2005).

Amerikan ekonomisi ve sanayisinin yüksek gücü, Japonya ve Almanya'nın kat be kat üzerindeydi. 1941-1944 yılları arasında Amerika Birleşik Devletleri 21 uçak gemisi denize indirmişken, Japonya sadece 5 tane indirebilmişti. Japonya abluka altına alınınca ham madde kaynakları kesildi, otomatik olarak ekonomisi ve sanayisi stop etme noktasına gelmişti.

2.14. Türkiye'nin Ekonomik Sosyal ve Siyasi Durumu

Tez konumuzu ve dönemimizi ele almadan önce konumuzun hangi şartlar ve imkanlar içinde nasıl bir ortamda olduğunu anlamak için ülkemizin hangi ekonomik, sosyal ve siyasal süreçlerden geldiğini kısaca özetler halinde ele almak isterim.

Türkiye 14.yy başında kurulmuş Osmanlı Devleti, 14. yy da kuruluşunu tamamlamış, 15. yy gelişmesini sürdürmüş, 16.yy ekonomik, sosyal ve siyasi olarak dünyanın tek süper gücü haline gelmişti. Kanuni ile birlikte duraklama sürecine girmişti. Osmanlı toplumu Fatih'a kadar bütün ülke sathında yaygın olan toprak sahibi Türk aristokratların nüfusu kırıları olarak devletin merkezi otoritesi artırılmıştı. Kanuni ile birlikte Devletin merkezinde olan Devşirmeler devletin yönetimini tamamen ele geçirdi. Türk kökenli aristokrasi yenilirken, iktidar devşirme saray yönetiminin elinde toplandı (Pamuk, 2018). Nihayet Osmanlı Devleti 18.yy da toprak, nüfus ve prestij kayıplarıyla yıkılma sürecine girmişti. 18. yy sonu ve 19. yy başlarına kadar zayıflamak ve hiçbir problemle baş edemez olmasına rağmen Osmanlı Devleti ham madde ile üretimi ve tüketimi ile otarşik bir ülkeydi. Batı keşiflerle zenginleşmiş, reform ve aydınlanmayla ekonomik, sosyal, siyasi ve teknik açıdan atılımlar ve gelişmelerle Osmanlı Devletinden çok ileri derecelere varmıştı. Buhar gücünü üretime ve sanayiye uygulanması ile aradaki mesafe daha da açılmaya başlıyor. Osmanlı, sanayi devrimini ve yeni teknolojiyi elde edemediği gibi mevcut üretimini ve sosyal yapısını da tamamen bozuyor.

Osmanlı toplumunda devlete hakim olan devşirme saray yönetimi gelişmeyi özendirmek ve desteklemekten çok engellediği, çıkar odaklarının ve mevcut statükonun korunması yönünde girişimlerde bulunduğu onun içinde Padişah Genç Osman'la başlayan reform girişimleri başarıya ulaşmamıştır.

Devleti ve devletin bütün politikalarını etkileyen, belirleyen unsurların başında coğrafya ve doğal kaynaklar, kültür, inançlar; toplumsal yapı ve farklı çıkarlar yatar (Pamuk, 2018). Devlet politikalarının başarılı olması için devlet politikalarının kısa süreli amaçlar yerine daha uzun süreçli ve toplumunun bütününün yararına olmalı, bu politikaların şu yada bu kesimin kısa süreli talepleri yönünde taviz vermeden, sürdürecektir gücünün olması gerekir.

Bir ülkenin gücünün önemli göstergelerinden biri de nüfusu olduğunu söylemiştik. Osmanlı da modern manada ilk nüfus sayımı 1831 yılında yapılmıştır. Aslında kuruluşundan itibaren vergiye ve tapuya dair esas alınan tapu tahrir defterleri tutulmuş ve bunların üzerinde vergileme diğer birçok iş görülmüştü. Ancak bu defterler direk nüfus sayımı olmadığı için nüfusun sayısı dolaylı olarak çıkarılmaktaydı. Zaten klasik devlet kurumlarının birçoğu işlemez ve iş görmez olduğundan yeni ve Avrupai usulde nüfus sayımı ve kaydına 1831'de başlanmıştı. Çeşitli aralıklarla yapılan sayımlarla bugünkü Türkiye sınırları içinde kalan coğrafya ve yerleşim yerleri için tahmin edilen nüfus Tablo 1 (Pamuk (2018)'den aynen alınmıştır).

Tablo 1. Türkiye sınırları içindeki nüfus, (1831-1927).

Yıl	Toplam Nüfus	Önceki dönemde yıllık Artış Hızı (%)
1820	9.4	-
1840	10	0.3
1860	10.8	0.4
1880	13	0.9
1900	14.8	0.7
1914	16.5	0.7
1927	13.9	-1.3

1911 yılından başlayan ve 1923 yılına kadar süren, 10 yılı aşkın bir süre savaşlar ülkeyi ve milleti her bakımdan büyük kayıplara uğratmıştı. Osmanlının Türkiye sınırlarında kalan nüfusunun tahminen % 20 sini kaybetmişti. Nüfus azalması hem ülke savunmasında, hem de kırsal alanlarda büyük miktarda topraklar ekilemeden boş kalması tarıma ve ekonomiye olumsuz yansımaktaydı. Nüfusun artırılması 1920'lerden sonra sosyal ve ekonomik politikaların önceliği olmuştur. Cumhuriyet döneminde istatistik kurumu oluşturularak ilk sayım 1927'de yapılmıştı.

Avrupa deniz aşırı sömürgelerinin kaynaklarıyla ile zenginleşmiş ve makinenin gücünü üretimi ve ulaşımına uygulaması ile muazzam bir potansiyele sahip olmuş. 1770-1774 Osmanlı- Rus savaşında, Rusların Baltık denizinden İngiliz ve Fransız subayların yardımlarıyla Akdeniz'e ve Anadolu kıyılarına gelip, 1770'te Çeşme'de Osmanlı Donanmasını yok etmesi, Avrupa devletlerinin 1571'den sonra yüzünü Akdeniz'den Okyanuslara çevirme durumunu geriye çevirerek, Osmanlının artık koca bir hiç olduğunu görmüşlerdi. Osmanlı artık kara savaşları ile Rusya ve Avusturya ile mücadelenin yanında artık Akdenizde de İngiltere ve Fransa'ya karşı mücadele vermek durumundaydı. Bu mücadele sadece askeri değil, siyasi ve ekonomik mücadele ile birlikteydi. Belki askeri mücadele en sonuncuydu. Osmanlının 18. Yüzyılın sonunda III. Selim döneminde başlayan ve I. Dünya savaşının sonuna kadar sürecek olan bu dönemde, Avrupanın çok üstün sanayi üretimine dayanan ekonomik gücünü siyasi ve askeri güce dönüştürebilen bir Avrupa ile mücadele etmekle geçmiştir.

Osmanlı Devleti bir yandan içteki siyasi, etnik ve ekonomik problemlerle uğraşırken diğer yandanda Batılı devletlerle mücadele etmeye çalışıyordu. Maalesef reform diye yapılanlar

batının dayatması ve batılı devletlerin menfaatlerine hizmet edecek kararlardı. Ekonomik referormlar yerli üretimi baltalayan, tarımı, üretimi ve ticareti derinden etkiledi. Osmanlı yeni gümrük rejimi ile ithalatın ve ihracaatın tam bir serbestliğı ile Osmanlı toplumunun geleneksel üretim ve ticaret yapısını alt üst etti. Halkı fakirleştirdi, yerli üretimi yok etti. Askeri ve siyasi reformlar ise öteden beri devlet yönetimini elinde tutan devşirme elitlerin elinde ruhsuz şekillerden ibaret kalmıştır.

Sanayi devrimi ile başta İngiltere olmak üzere, Avrupa ülkeleri daha az zamanda daha az emekle düşük maliyetlerle büyük miktarlarda üretim yapabilmekteydi. Ürettikleri malları sömürgeleri dışında satacak ülkeler bulmak zorundaydılar. Böylece eskiden beri var olan deniz taşımacılığı da kat be kat artmıştı. Avrupa sömürgecilik, üretim ve ticaret ile elde ettikleri gelirlerle ciddi birikim oluşturmuştu. Bu birikim finans ve bankacılığında geliştirmiş, biriken sermayesiyle de borç vererek ülkeleri siyasi ve ekonomik etkileri altına almaya başlamıştı.

Doğu Akdeniz'in en önemli ülkesi olan Mısır, nüfus, tarım ve ticaret potansiyeliyle ve Kızıldeniz yoluyla Arap yarımadası ve Hindistan ile bağlantısıyla Avrupa devletlerinin yüzlerini Akdeniz'e çevirdiklerinde dikkatlerini çeken ilk bölgeydi. Fransa / Napolyon rakibi olan İngiltere'den önce davranarak Mısır'ı işgal etti. Napolyon'un Mısır'ı işgali Avrupa ve Akdeniz'de İngiltere ve Osmanlı aleyhine bütün dengeleri bozmuştu. İngiltere Fransız işgalini sonlandırmak için Osmanlı'ya destek vererek Fransa'yı ve Napolyonu Mısır'dan çıkardı.

Mısır'ın işgalden kurtuluşunda büyük cesaret ve başarıları olan Kavalalı Mehmet Ali Paşa'ya Mısır valiliğı verildi. Mehmet Ali Paşa yaptığı mali ve idari reformlarla Mısır'ın gelirlerini kısa zaman içinde üç dört katına çıkarmıştı. Vergi toplama da başarısı dış ticarettde devletin müdahalesi ve Mısır'da üretilen tarım ürünlerinin devlet tekeliyle yürütölmesi ve ihraç edilmesiyle Mısır yönetimi büyük bir güç kazanmıştı (Pamuk, 2018). Mora İsyânlarında İstanbul yönetimi aciz kaldı. Mısır Valisinden yardım istendi. Mehmet Ali Paşa bu fırsatı kaçırmadı. İmtiyazlar alarak Mısır'da özerk bir yönetim oluşturdu. İstanbul yönetimi Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'ya vadettiklerini vermeyince, Mehmet Ali Paşa'nın oğlu Mısır ordusuyla Kütahya'ya kadar geldi. Güçlenen bir Mısır yönetimi batının işine de gelmediğı için Mısır yönetiminin tedip edilmesi yönündeki fırsatları kaçırmayarak Osmanlı'ya Mısır galesi için İngiltere ve Rusya yardım yaptılar. Yapılan anlaşmalarla Mısır'ın özerkliği tanırken Mısır'da yapılan bütün reformları bertaraf eden kararlalar alınarak, yeni filizlenen bir fidanı Osmanlı merkez devşirme yönetimi ve batılı müttetikleri kökten çürüttüler.

Mısır'da Mehmet Ali Paşa'nın başarılı reformları İstanbul'daki Osmanlı Merkezi yönetimini de bu yönde adım atmaya sevk etti. 1830'lu ve 1840'lı yıllarda Osmanlı yönetimi Avrupa ve Amerika'dan en son teknolojiyi kullanan makineler getirterek devlet eliyle ordunun, donanmanın ve sarayın talep ve ihtiyaçlarını karşılayacak fabrikalar yapıldı. Bunlar yoğunluklu olarak İstanbul ve Marmara bölgesinde yapılmıştı. 1850'lilerde Avrupalı bir yazarın söylediği gibi Türkiye'de Avrupa makineleriyle, Avrupa hammaddeleriyle ve Avrupalı usta elleriyle üretilen kumaş diye. Maalesef devlet destekli olmasına rağmen ithal mallara karşı rekabet edemeyerek fabrikaların çoğu işletilemez hale gelmişti (Pamuk, 2018).

Özellikle Tanzimat ve sonrasındaki yapılan mali ve idare ve siyasi reformlar, Avrupalı devletlerin baskı ve desteği ile yapıldığı ve bunlarında Osmanlı Devletini gittikçe mali ve ekonomik olarak dışa, Avrupa devletlerine daha bağımlı hale getirerek Osmanlı Devletini daha da güçsüzleştirdiği çelişkisini görmekteyiz. Bu sürecin en önemli adımı, 1838 yılında imzalanan ticaret ve gümrük anlaşmalarıdır. İlk olarak İngiltere ile yapılmış olup daha sonra aşağı yukarı aynı şart ve şablonla diğer Avrupalı devletlerle yapılmıştır (Hakikat Matbası, 1294). 1854 yılında başlayan dış borçlanma ve 1850'den itibaren demiryolları yapımı için yabancılara verilen imtiyazlar, 1856 yılında Islahat Fermanıyla yabancı sermaye yatırımları, 1867 yılında yabancıların imparatorlukta toprak satın almalarına izin verilmesi. Yapılan bütün işlerde Osmanlı yöneticileri uzun vadeli, ekonomik, siyasi ve sosyal neticelerinden daha çok kısa vadeli Avrupa devletlerinden sağlanacak mali ve siyasi desteği düşünmüşlerdir. Diğer bir ifadeyle günü ve kendilerini kurtararak, geleceği ve toplumu tehlike atmışlardır.

Baltalimanı Anlaşmaları ile “Yed-i Vahit” denilen Devletin tekel uygulamalarına ve belli ham maddelerin ve bazı gıda maddelerinin, ya da darlık ve ürün eksikliği dönemlerinde veya savaş hallerinde uygulanan ihracaat kısıtlamaları tamamen kaldırılmıştır. Böylece Osmanlı hammaddeleri hiçbir kısıtlamaya tabi olmadan ihracaatı mümkün olmuştu. Anlaşmalarla ihracat vergileri yüzde üç, ithalat vergisi de yüzde üçe indirildi. Yabancıların getirterek sattıkları mallardan iç piyasada bunlardan başka her hangi vergi alınmayacağı da taahhüt edilerek iç ticaretten alınan vergiler de kaldırılmış oluyordu (Hakikat Matbası, 1294). Devlet hem ithalat ve ihracaat vergilerinde, hem de iç ticaretteki vergilerinde büyük kayıplar olunca, devletin ihtiyacı olan parayı da borçlanmayla, özellikle dış borçlanma yaparak devlet ve millet olarak büyük yüklerin altına girilmiş oldu. Avrupa devletleri her fırsatı siyasi

ekonomik ve askeri açıdan değerlendirip, Osmanlı Devletinden bir parça koparıyorlardı. Lübnan hadiseleri ve mali bunalım fırsatıyla ihracaatta gümrük vergisi % 1'e düşürüldü.

Avrupa devletleri İngiltereyi takiben sanayi üretimine geçmişlerdi. Kendi aralarındaki rekabetten Avrupa ülkeleri korumacı tedbirlerle hareket ediyor, biri diğerinin mallarına karşı gümrük duvarları ile engelleme koyuyordu. Sanayi devriminin lider ülkesi İngiltere 1820 ile 1840 arasında Latin Amerika'dan Çin'e kadar bir çok ülkede ya yerel iktidarlarla anlaşarak yada silah gücüne başvurarak serbest ticaret anlaşmaları imzalamıştı.

Napolyon Savaşlarından sonra yaklaşık yüzyıl yani I. Dünya Savaşına kadar ne Avrupa kendi için bir savaşa girişmişti, ne Osmanlı Devleti ile bir savaşa girmişti. Batı ve Orta Avrupa ülkeleri Osmanlı ile ticari ve siyasi işleri serbest şekilde gelişmemişti. Osmanlıdan gıda ve hammede ithal ederken mamul malları Osmanlıya satmaktaydılar. Osmanlıda 19. Yüzyılın sonlarında üretim için sanayi fabrikaları kurma teşebbüsleri olsa da gümrük vergilerinin yükseltilememesinden rekabet imkanı olmadığı için bu tür sanayi girişimleri de akim kalmıştır (Pamuk, 2018).

1850'li yıllardan sonra Osmanlı ekonomisi ve idaresinin dışa açılımlarından bir tanesi de doğrudan yabancı sermayeli yatırımlardır. Osmanlı idaresinden imtiyaz alan kişiler anonim şirket kurarak faaliyet yapıyorlardı. I. Dünya Savaşı'na kadar devletin borçlanması dışında 75 milyon sterlin değerinde doğrudan yabancı yatırım yapılmıştı. Yabancı sermaye artıkça siyasi gücü de o nisbette artıyordu. Yabancı sermaye bankacılık, sigortacılık, limanlara, su ve gaz şirketlerine ve şehirlerde belediye hizmetlerine girdiği gibi yüzde 10 kadarı da madencilik, tarım ve sanayi girmişti. Doğrudan sermayenin üçte ikisi ise demiryollarına yatırılmıştı.

19. yüzyılın başlarında para sıkıntısını aşmak için düşük ayarlı gümüş ve altın darbı yani parada tağşiş edilmesi daha sonra iç borçlanmaya sonra bunlar da yetmeyince dış borçlanmaya gidildi. Galata bankerleri Avrupalı bankerlerle ortaklılara girerek ve yeni bankalar açarak faaliyet göstermeye devam ettiler. 1863 yılında Osmanlı Bankası'nın İngiliz-Fransız ortaklığı ile kurularak Bank-ı Osmani-i Şahane ismini aldı. Osmanlı Bankası İngiliz-Fransız sermayeli Osmanlı Devlet bankasıdır. Devletin borç ödemeleri bu banka üzerinde ödenecek ve yüzde 1 komisyon alacaktı. Osmanlı Devleti adına kağıt para çıkarmayı taahhüt ediyor ve altın karşılığı para tedavüle sürülmesi konusunda imtiyazı verilmişti. İngiliz –Fransız sermayeyle Osmanlı Bankası bu imkan ve imtiyazlarla fevkaalede ekonomik ve siyasi karlar elde etti (Pamuk, 2018).

Bu düzenlemelerle mali sorunların üstesinden geldiği söylenemez. Özellikle savaş veya iç kargaşalarda daha da artan bir mali krizle karşılaşılıyordu. 1840'lı yıllardan itibaren Avrupalı devletler ve semayedarlar mali sorunların aşılması için dış borçlanmayı merkezi devşirme yönetime dayatılıyordu. Alınan borçlarla da Avrupanın ürettiği sanayi mamulleri, donanmaya gemiler gibi şeyler alınarak, yine kendi ekonomileri ve sanayilerini ve teknolojilerini güçlendiriyorlardı. 1854 yılından, devletin borçlarını ödeyemez hale geldiği zamana kadar yani Duyun-ı Umumi idaresine kadar devlet diğer devletlerden daha kötü şartlarla borçlanmıştı. Daha fazla faiz ödedi ve büyük miktarlarda borç paralar aldı. Alınan paralarla kalkınma sağlayacak, ekonomiye, sanayiye katkı sağlayacak işler yerine cari harcamalara ve batıdan alınan modern donanma gemilerine verildi. O gemiler de neticede haliçte yatırıldı ve çürütüldü. Büyük bankalar ve spekülasyoncular her sene geri ödenmesi gereken para için daha fazla para borç vererek borcu borçla kapatmak ve faizleri katlanarak gitmesi, tıpkı günümüzde olduğu gibi. Sonunda devlet borcunu ödeyemez hale gelince şirketlerin konkordato ilanı gibi Duyun-ı Umumiye idaresi kurularak ülkenin gelirlerine el koyup kendi alacaklarını tahsil ettikten sonra geriye kalanı da ülkeye bırakırlar.

Osmanlı Devleti borç ödemelerini durdurduğunu ilan ettikten sonra Osmanlı Devleti ile Fransız, İngiliz, Avusturyalı, Alman ve diğer alacaklıların temsilcileri arasında görüşmeler başladı. 93. Harbi denilen Osmanlı Rus harbi çıkınca görüşmelere ara verildi. Sonrasında görüşmelere devam edilerek Muharrrem Kararnamesi diye isimlendirilen kararname yayınlanarak anlaşma sağlandı ve Duyun-ı Umumiyye İdaresi kurulur.

Tarım, Anadolu nüfusunun yüzde 80'den fazlasının geçim kaynağıydı. Avrupalıya ihracaatın en büyük payı tarıma aitti. Bu ürünler, tütün, üzüm, incir, ham ipek, tiftik, afyon, fındık, zentinyağı ve hububat gibi tarımsal ürünler oluşturmaktaydı. Daha önce kendi ihtiyaçları için ürettikleri iplik ve kumaş gibi malları artık satmak üzere tarımsal ürünler yetiştirmekteydiler. Demiryollarının inşası da üretilen ürünlerin limanlara ve büyük şehirlere ulaştırılmasını kolaylaştırır.

1858 tarihli Arazi Kanunnamesi ile de devlet özel mülkiyeti tanımış, toprakların da alım satımını serbest bırakmıştı. 1867'de ise yabancılara toprak satışına müsaade edilmişti. İngiliz sermayedarları büyük ölçekte toprak satın alarak çiftlikler kurmuşlardı. Ancak bu çiftliklerde yeterince insan istihdam edilemediği için İngiliz ve diğer batılı toprak satın alan sermayedarlar istediklerini elde edemezler (Pamuk, 2018).

19. yüzyıl boyunca Avrupadan ithal edilen sanayi ürünleri kat be kat artmıştı. Yerli üretim sanayi devrimini gerçekleştirmiş İngiltere, Fransa ve diğer Avrupa ülkeleriyle rekabet edebilecek nitelikte değildi. Sanayinin getirmiş olduğu seri üretim ve iş gücünün azalması ile verimliliği artırmıştı. İthalat için 1838 yılında yapılan Baltalimanı Ticaret anlaşması da fevkaledede zemin hazırlamış ve ithal malların önünü açmıştı. Başta tekstil olmak üzere bir çok yerli üretim tezgahı ve atölyeleri kapanmak durumunda kalmıştı (Çadircı, 1991).

1908 yılında iktidara gelen İttihat ve Terakki yönetimi liberal politikaları bırakarak korumacı gümrük duvarları ile tarımı ve sanayii kalkındırmak istediye de siyasi çalkantılar, savaşlar ve nihayet I. Dünya Savaşına girmekle, istenilen ekonomik kalkınma gerçekleşmediği gibi elde hiçbir şey kalmadı, Osmanlı Devleti tarihe karıştı.

2.15. Cumhuriyet Dönemi

Devletin giderek çözüldüğünü siyasi, ekonomik ve askeri olarak yok olmaya gidildiğini görülmesi, dümeni bozulmuş bir gemi gibi bir o tarafa bir bu tarafa çarban, her konuda radikal tavırlarıyla devleti istikrarsızlık içinde yöneten İttihat ve Terakki yönetimi liberal politikalar yerine yerli üretimi kalkındırmak için Aralık 1913 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu Muvakkatını (Geçici Sanayii Teşvik Yasasını) çıkardı. Ancak siyasi ve idari istikrarı olmayan bu dönemde ne çıkarılırsa çıkarılsın, uygulanması mümkün olmamıştı. Üstüne üstlük bu kanunun çıkarılmasından 8-10 ay sonra I.Dünya Savaşına girilerek zaten her türlü yokluk ve çaresizlik içinde olan devlet ve millet 40 cephede ölüm kalım savaşı vermek mecburiyetinde kalmıştı (Karluk, 1997).

İttihat Terakki içinde iktisat politikaları konusunda farklı farklı görüşleri olanlar vardı. Maliye Bakanı Cavit Bey liberal politkalardan yanaydı. Kalkınma için tarım kesimine ağırlık verilmesi gerektiğini savunuyordu. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla iktisat politikalarında çok radikal adımlar atılarak yabancıların hukuk, yargı, ticaret diğer alanlardaki imtiyazları diğer bir tabirle kapitülasyonlar tek taraflı olarak kaldırıldı. Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren şirketlerinde Osmanlı tüzel kişiliği alması istendi (Pamuk, 2018). İstinye Tersanesi Fransız şirketi idi bu kararlarla birlikte bir Osmanlı Şirketi haline geldi. Daha sonra ise Atatürk ve Cumhuriyetin milli politikaları sayesinde kamuya devredilmek zorunda kalındı.

Osmanlı Devleti I.Dünya Savaşı sırasında kapitülasyonları kaldırdı. Bütün mallara aynı oranda gümrük vergisi uygulanmasına son verdi. Osmanlı Devletinin tüm dış borçları için yapılan ödemeler ve Duyun-ı Umumiye'nin faaliyetleri durduruldu (Pamuk, 2018). Savaşa

girilmesiyle birlikte, kapitülasyonların ve dış borçların askıya alınması birden bire ithalatı da durdurmuştu. Başkent in iaşesi tarihinde ilk kez Anadolu topraklarından yapılmıştı. Normal dönemlerde Anadolunun üretimi İstanbul'a da ülkenin birçok şehirlerine de yetebilecek kapasitede olmasına rağmen, savaş koşullarında yeterince iş gücü olmaması durumu sıkıntıya sokmuştu. Başkent İstanbul'un iaşesi başlı başına bir problem olmuştu. Bundan dolayıdır ki savaş yıllarında Osmanlı ve Türkiye tarihinin en büyük gıda eflasyonu yaşandı. Savaş sürecince Osmanlı Devletindeki fiyat artışları Batı Avrupa, Avusturya-Macaristan ve Balkanlardaki ülkelerin çok üzerindeydi. Tıpkı II. Dünya Savaşı'na girmememize rağmen savaşan ülkelere daha yüksek fiyat artışları ve salgın hastalıklar gibi (Pamuk, 2018).

I.Dünya Savaşı, Osmanlı Devletinin az gelişmiş bir ekonomi ve yöneticilerin de idare kabiliyetinin yokluğunu olağanüstü durumlarda devletin etkin ve yeterli olmadığını her haliyle göstermiş oldu. 1912 yılında başlayan Balkan Savaşı, I.Dünya Savaşı sonrasında İstiklal Savaşı sonrasında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu topraklarda ki 1912 yılındaki tahmini nüfusu onaltı 31onuc milyon iken savaşlarda kayıplar, Ermenilerin tehciri ve mübadele gibi nüfus hareketleri ile Türkiye'nin 1924 yılında ki tahmini nüfusu 13 milyona gerilemişti.

2.16. Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nde Tarım

Dar manada tarım; ekim, dikim, bakım ve yetiştirme ile bitki, hayvan ve hayvansal ürünlerin üretilmesi, ormancılık ve su ürünleridir. Sanayi devrimini gerçekleştirememiş ve Avrupalı devletlerle yaptığı ticaret ve gümrük anlaşmalarıyla da onların sanayi ürünlerine kapılarını sonuna kadar açmış olan Osmanlı Devletinin, geride elinde bir tek tarım kalmıştı. Tarımsal üretim milli gelirin % 65'ni teşkil etmekteydi. I. Dünya Savaşı öncesi tarımsal üretimin % 80 'i bitkisel % 20 si ise hayvansal üretimdir. Zamanla tarım ürünleri içindeki endüstriyel bitkilerin payı artmaya başlamıştı. Koza, pamuk, fındık ve tütün üretimi Düyün-ı Umumiyenin de teşvikiyle artmıştır. 1858 Arazi Kanunnamesiyle miri arazilerin hukuki rejimi değiştirilerek alınıp satılma yolu açılmıştı. 1878 yılında İzmir bölgesinde tarım arazilerinin tamamı İngilizlerin eline geçmişti. Sonra bu çiftlikler iş gücü eksikliğinden işletilememiştir.

Osmanlı'dan Cumhuriyete geçerken, Cumhuriyetin kuruluşunda tarım arazilerinin yarısı ilkel metodlarla bilinçsiz bir şekilde işlenebiliyordu. 10-12 milyon hektar arazi boş, atıl bir şekilde sahipsizlikten ve iş gücü eksikliğinden işlenmiyordu. Boş tarım arazileri Ziraat Bankası ve Zirai Donatım Kurumu tarafından işlenmesi teşvik edilmişti.

İstiklal Savaşı henüz bitmişken daha ortada yeni devlet yok iken 17.Şubat 1923 tarihinde toplanan I. İzmir İktisat Kongresinde tarımla ilgili alınan kararlar olmuştur. Bunlar bazıları aşarın kaldırılması, yabancıların toprak mülkiyeti hakkının kalkması, vergi muafiyeti, tütün ekiminin ve ticaretinin serbest bırakılması, tarım kredilerinin düzene sokulması, orman köylülerin desteklenmesi, hayvan hastalıkları ile mücadele, tarım alet edavatlari ve makinalarının standartlaştırılması, makine bakım ve atölyelerinin kurulması, göllerde balık üretilmesi, yükseköğrenim görmüş insanların bir süreliğine köylere gönderilmesi gibi kararlar alınmıştır.

1925 yılında tarım üretimini engelleyen aşar vergisi 552 sayılı kanunla kaldırıldı. Devlet arazilerinin köylülere satılması ile ilgili karar alındı. Türkiye dışından gelen ve iskan edilen göçmen 22.000 aileye 73.000 hektar devlet arazi dağıtılmıştı. 1932-1933 yıllarında 90.000 dönüm 1934 ise 6 milyon dönüm toprak vatandaşlara devredilmiştir (Karluk, 1997). 1936 yılında toprak reformu gündeme getirilmiş ise de Atatürk'ün zamansız ölümüyle gerçekleştirilememiştir.

Cumhuriyet tarımı geliştirmek için tohum, damızlık, fide, fidan yetiştirip köylüye dağıtmak üzere örnek çiftlikler kurmuştur. Bizzat Atatürk'ün teşebbüsleriyle 1925 tarihinde 20.000 dönüm arazi üzerinde bugünkü Atatürk Orman Çiftliği kurulmuştur. Bu tür çiftliklerin başarısı üzerine Devlet Üretim Çiftlikleri Genel Müdürlüğü kurulmuştur. 1935 yılında ise Tarım Satış Kooperatifleri Kanunu çıkarılmış, birçok ürüne destekleme yapılmıştır.

2.17. Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nde Sanayi

Sanayi ekonominin temel sektörlerinden biri ve en önemlisidir. Sanayi ham madde kullanarak mamul maddeye dönüştürmektir. Bir başka ifadeyle sanayi emek ve sermayeyi, makine ve teknoloji ile işleyerek kullanılacak mal, malzeme ve araç gereç imalatıdır. 18. Yüzyılda İngiltere'de 1774 yılında İngiliz James Watt'ın buharın gücünü makine ile sanayide kullanması ile başlayan, ilk önceleri katı yakıtları kullanarak elde edilen ısı ve buharın makinelerde güce dönüştürülmesi, insan ve hayvan gücüyle sınırlı bir şekilde çalışan ve çalıştırılan tezgahların artık daha yüksek kapasiteli çalışması ve üretim yapmasıyla, eskisine göre kat be kat fazla üretim oluşturma, daha düzgün mal üretimi sağlanması, insanlık tarihi açısından çok önemli bir ilerleme olmuştur (Karluk, 1997). Sanayileşme kalkınma manasında kullanılır. Sanayileşme üretim ve teknoloji demektir. Japonya kıt ham madde kaynaklarına sahip olmasına rağmen dünyada sanayi ve teknoloji ile kalkınmış tipik ülkelerden biridir.

Osmanlı ekonomisi bir çok kez ifade ettiğimiz gibi tarıma ve küçük el tezgahlarına bağlı bir ekonomi ve otarşik bir ülkeydi. Kaynakları ve üretimiyle kendi kendine yeterli ülkeydi. 15., 16., 17. Yüzyılda dünyanın en zengin güçlü ve müreffeh ülkesi Osmanlı, devşirme yöneticiler elinde idialist ve dünyadaki gelişmeleri takipden çok, kendi içindeki itidar oyunlarıyla meşgul bir ülke haline gelmişti. Batının keşifler, rönesans reformlar ve aydınlanmayla nereye gittiğini görememiş bir yönetimdi. Batının sömürgelerle elde ettiği zenginliği, sanayi ve teknoloji ile üretimi ve askeri gücüyle de desteklemişti. Osmanlı yönetimi ise kendi elleriyle yaptıkları ticaret ve gümrük anlaşmalarıyla, Avrupa mallarını tüketmek, borç alıp yine borç aldıkları ülkelerin mallarını tüketmekten başka bir şey yapmamışlardı. Daha da açısı bu zihniyet halen devam etmektedir. Osmanlıda sınırlı sayıda ordunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere, 1810 Beykoz kundura fabrikası, 1835 de Feshane ve Tersanede buharlı birkaç gemi yapımından başka bir şey yapılmamıştır. Batılı Devletlerle yapılan ticaret ve gümrük anlaşmaları da sanayileşmeye imkan vermemiştir. Osmanlı, sanayi üretimi yapan ve ham maddeyi de sömürgelerinden temin eden Avrupa ülkelerinin açık pazarı haline gelen bir ülke olmuştur.

II. Meşrutiyet'ten sonra bir kısım aydınlar ve devlet adamları sanayi olmadan kalkınma olmayacağını savunmuşlarsa da diğer bir kısmı ise sanayileşmeyi hala kaynak israfı olarak görmekteydi. Savaşlar ve siyasi çalkantılar içinde Aralık 1913'te sanayileşmeyi teşvik için "Teşvik-i Sanayi Kanunu Muvakkatını" (Geçici Sanayi Teşvik Yasasını) yürürlüğe koydular. I. Dünya Savaşının çıkmasıyla kapitülasyonların kaldırılması ve gümrük rejiminin değiştirilmesi bu politikaları destekleyen yeni düzenlemeler olarak görmekteyiz. Ancak bütün bu düzenlemelerin hayata geçirilmesi ise Cumhuriyet ve Atatürk'le birlikte olacaktır (Pamuk, 2018).

Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşları Türk halkının gerçek kurtuluşunun ancak ekonomik kalkınmayla olacağını savunuyordu. 17 Şubat 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde Mustafa Kemal şöyle demiştir.

"Siyasi ve askeri zaferler ne kadar büyük olursa olsun iktisadi zaferlerle taçlandırılmazlarsa meydana gelen zaferler kalıcı olamaz, az zamanda söner. Bu sebeple en kuvvetli, en parlak zaferlerimizin dahi temin edebileceği fayadalı sonuçları temin etmek için iktisadiyatımızın,. İktisadi egemenliğimizin sağlanması, kuvvetlendirilmesi zorunludur... Yeni

Türkiyemizi layık olduğu mertebeye çıkarmak için vakit geçirmeden iktisadiyatımıza önem vermek zorundayız.”

Sözlerinin devamında Osmanlı Devleti’nin Batı’ya bağımlılığını ve boyun eğiyişini şu sözlerle ifade eder.

“Bir devlet ki tebaasına koyduğu vergiyi ecnebilere koyamaz; bir devlet ki gümrükleri için resim muamelesi ve saire tanzimi hakkından men edilir, bir devlet ki ecnebler üzerinde hakk-ı kazasını (yargı) tatbikten mahrumdur, o devlete müstakil denemez... Osmanlı ülkesi ecneblerin müstemlekesinden başka bir şey değildi.”

Atatürk *“İktisadiyatımıza önem vermek zorundayız” ifade ettiği şey sanayileşmektir. Ekonomik gelişme, sanayi ve teknoloji olmadan olmaz. Yine Atatürk bunu şöyle ifade eder. “Sanayileşme en ileri ve gelişmiş Türkiye’ye ulaşmak için en kısa yoldur. Vatan savunması buna bağlıdır”* der. Bu söylediklerini de tarımı ihmal etmeden Osmanlı’ya yani eskiye kıyasla büyük ölçüde başarır.

Birinci İzmir İktisat Kongresi’nde sanayinin oluşması ve gelişmesi için yabancı mallara karşı rekabet edebilmesi için gümrükler yoluyla dış rekabetten korunması gerektiği belirtildi. Ayrıca 1913 yılında İttihat ve Terakki tarafından çıkartılan Teşvik-i Sanayi Kanunu’nun yeniden düzenlenmesi, bir sanayi bankasının kurulması ve makine, araç gereç ithaline vergi muafiyeti getirilmesi istenmiştir. 9 Nisan 1924 tarihinde çıkarılan bir yasa ile ihracaata yönelik imalat yapacak sanayilerin ham madde girişlerindeki gümrük vergisine muafiyet getirilmiştir. Yine 1924 yılında Türkiye İşbankası, 1925 yılında Sanayi ve Maadin Bankası kurularak bu sektörlerdeki gerekli para, sermaye teminine çalışılmıştır.

Lozan’da konulan gümrüklerle ilgili hükümler beş yıl yürürlükte olacaktı. Nitekim 1929 tarihinden sonra gerekli düzenlemeler yapılarak gümrük resimleri ve rejimleri ile yerli sanayi teşviki yeni bir aşama kaydetmiştir (Karluk, 1997). Cumhuriyetin ilk yıllarında özel teşebbüsün sanayi yatırımı yapması için teşvik edilmiş, özel teşebbüsün yetersiz kaldığı veya girmedığı alanda devlet yatırım yaparak girmişti. Örneğin 5 Nisan 1925 tarihinde çıkarılan 601 sayılı Kanunla şeker sanayiine yatırım yapacak özel teşebbüslere önemli muafiyet ve haklar verilmişti. Şeker ihtiyacının %14’ü yerli üretimle karşılandığı, şeker temel bir tüketim maddesi olmasından dolayı yerli üretimi artırmak için beşer illik bölge esaslı, 25 yıllık şeker fabrikası kurma imtiyazı alan özel şirkete Devlet, hazine arazisi verecek, ayrıca şeker üretimini 8 yıl üretim vergisinden muaf tutan, gerekli enerji için maden kömüründe ve devlet demiryolları ve

deniz yolları nakiyesinde özel indirimli tarife uygulanmıştır. Türkiye’de şeker sanayi için Uşak’ta Nuri Şeker’in Uşak Terakki Ziraat Türk Anonim Şirketi (TAŞ)’ kurulmuş ve 1926’da açılmış, ikinci fabrika Alpullu’da 1926 da, üçüncüsü 1933’te Eskişehir’de dördüncüsü 1934’de Turhal’da üretime başlamıştır. 1926 yılında toplam yerli üretim 573 ton iken 1935’te 53.823 tona çıkarılmıştır (Karluk, 1997).

1055 Sayılı Teşvik-i Sanayi Kanun şu teşvik ve muafiyetleri getirmiştir. Belediye sınırları dışındaki hazine arazilerinden 10 hektara kadar (şeker fabrikaları için 50 hektara kadar) araziler bedelsiz olarak, belediye sınırları içinde hazine arsa ve binaları ise bedelleri 10 yılda ödenmek üzere, Bakanlar Kurulu Kararları ile özel teşebbüslere verilebilecektir. Özel teşebbüslerin özel telgraf ve telefon hatları yapmalarına vergi, harç alınmadan izin verilecektir. Bunlar için elektrik enerjisi taşıyan hatlar için gerekli direkleri devlet yapacaktır. Fabrikalar bina, arazi, kazanç vergilerinden ve belediyelere ait inşaat, buhar kazanları, motor ve imbik ruhsat vergilerinden, hisse senetleri ve tahviller üstündeki damga vergisinden muaf olacaktır. Devlet demir ve deniz yolları, teşvikle yapılan kuruluşlara ait inşaat malzemesi, makine ve aletlerin taşınmasında % 30 indirim uygulayacaktır. Teşvikle kurulan kuruluşların hammadde ve mamullerinin taşınmasında da özel indirim yapılacaktır. Ticaret Bakanlığının teklifi ile Bakanlar Kurulu kararı ile bir yıllık imalat değerlerinin % 10’u kadar prim ödenebilecektir. Tuz, alkol ve batlayıcı madde tekelleri kanunundan istifade eden kuruluşlara özel indirimli tarifeler uygulanacaktır. Merkezi bütçeye bağlı bakanlık kurum ve kuruluşları, il özel idareleri ve belediyeler, bunlara bağlı kuruluşlar, imtiyazlı şirketler ve teşviklerden yararlanacak sanayi şirketleri ihtiyaçlarını karşılamak için satın almalarda ülke içinde yeterli miktarda üretilmeyen veya aynı niteliklere sahip olmayan malları dışarıdan gelenlerden % 10 pahalı da olsa, yurt içi üretim olan ürünlerden almaya mecbur tutulacaktır.

Bu teşviklerden yararlanan özel teşebbüs sayıları hızla artmış ve ülkeyi gerçek manada üretim yapan bir yapıya sevk etmiştir. 1928 yılında 1.261, 1929’da 1.589, 1930 1.857 kuruluş bu teşviklerden yararlanmıştır. Atatürk döneminin ilk on yılında devlet sanayi sektörüne öncelik veren bir kalkınma stratejisini benimsemesine rağmen, tarım sektörünün de kalkınması için gerekli her şey yapılmıştır. Tarım öteden beri iyi kötü yapılan ve toplumun temel ihtiyaçlarını gören hatta bunun belli bir ölçede de olsa ihracaat yapılarak döviz temin edilen bir sektördü. Tarım, toplumun % 80 den fazlasının geçim kaynağıydı. Devlet sanayileşmeyi

gerçekleştirmek için tarımında ileri seviyeye getirmesi halkın alım gücünün ve ekonominin gücünün olması gerekliydi.

Sanayileşme, ilke olarak özel teşebbüs eliyle gerçekleşecekti. Fakat gerekli sermaye, altyapı ve müteşebbis azdı. Bu durumda devlet özel teşebbüsün girmediği alanlarda, devlet yatırım yaptı. Demiryolu yapımına ve yabancıların ellerindeki bir takım tesis ve işletmelerin yapılması ve satın alınmasında kullanıldı. 1929 Dünya ekonomik krizinden sonra ise bu krizi hiç hissetmeyen ülke olarak SSCB den de örnekler alınarak “korumacı ve ithal ikameci” diye isimlendirilen devlet eliyle yatırımlara önem veren bir modele ağırlık verilmiştir.

Ekonomik şartlar, yeterli sermaye ve müteşebbis azlığı, vasıflı işgücü azlığı, rekabetden dolayı özel sektör eliyle sanayileşme sektöründeki büyüme diğer sektörlerin gerisinde kalmıştı. Bundan dolayıdır ki devlet bizzat kendisi sanayi sektöründe kalkınma hamlesini başlatmıştır. Devletçilik sanayileşmeyi hızlandırmak için “devlet öncülüğünde planlı sanayileşme” hedeflenmiştir. Bizdeki devletçilik Sovyetler Birliği’ndeki iktisadın her alanını her sektörünü kapsayan ve doktoriner değil ihtiyaçtan dolayı pragmatik bir devletçilik anlayışıdır. Bizdeki devletçilik milletin ihtiyaçlarını karşılayacak özel teşebbüs olmayınca, devlet milletin ihtiyaçlarını görecektir yatırımlar yapmasıdır, der dönemin Başbakanı İsmet İnönü.

Sanayinin teşviklerle ve özel teşebbüs eliyle yeterince hızlı kalkınma sağlanmayınca, Sovyet uzmanlar grubu ve Şevket Sürreyya Aydemir’inde bulundu bir kısım Türk heyetle birlikte “sanayi programı” niteliğinde bir plan hazırlamışlardır. Plan beş yıl içinde kamu tarafından gerçekleştirilecek sanayi projelerinin yatırım tutarları, sermaye kaynakları, işletmelerin üretim kapasitesi şeklinde oluşturulmuştu. Dış sermaye kullanılması öngörülmemiş, öz kaynaklara dayalı olarak yürütüleceği benimsemişti. Bu arada Atatürk döneminde borçlanmadan denk bütçe ile kalkınma oluşturulmuştu. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı (BBYSP) 17.4.1934 tarihinde yürürlüğe konmuş ve 1934-1938 yıllarında uygulanmıştır. BBYSP stratejisi un, şeker, pamuklu kumaş “üç beyaz” ile kömür, demir ve akaryakıt gibi “üç siyah” temel ihtiyaç maddelerinde dışa bağımlılığı yok ederek yerli ve milli üretim yapmaktı.

Plana konulan 23 tesisten 4’ü dışında tamamı yapılarak üretime geçmiştir. Tesislerin sermayesi bütçeden karşılanmıştır. 44 milyon tahmin edilen maliyet ise 100 milyon olarak gerçekleşmişti. Baştan öngörülmemesine rağmen Sovyetler Birliği’nden 10.5 milyon dokuma sanayi için temin edilmiş, Karabük Demir-Çelik için ise 22 milyon İngiltere’den temin edilmiştir. BBYSP’nın uygulandığı dönem de ortalama Türkiye’nin büyümesi % 6 dır.

Sanayinin ise büyümedeki payı ise 1927’de % 10 iken 1938 yılında % 16’ya çıkmıştır (Karluk, 1997).

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı’nın uygulaması sürerken 20 Ocak ila 24 Ocak 1936 tarihleri arasında İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı’nın (İBYSP) hazırlıklarını yapmak üzere İktisat Bakanı Celal Bayar’ın başkanlığında Sanayi Kongresi toplanmıştır. “Kongre’de, planla ilgili olarak yapılan eleştiriler genel olarak; Türkiye’de planı yürütecek yeterli kalifiye elemanın bulunmadığı, Hükümet’in sanayi ile uğraşmasının yanlış bir politika olduğu, plan ile yurtiçinde yapılan imalâttan elde edilecek gümrük vergilerinde azalma olacağı ve bundan dolayı da mali sıkıntıların yaşanacağı, Türkiye’nin sanayileşmesi yerine, ziraat ile ilgilenmesi ve hammadde üreticisi kalması üzerine oldu” (Polatoğlu, 2017).

“Dokuz ana kola ayrılan İBYSP kendi içinde; A- Madencilik 1- Şark kromları işletmeleri a- Guleman krom madeni b- Guleman çevresindeki yedek krom yatakları 2- Ferro krom sanayi 3- Ergani bakır madeni işletmesi 4- Kuvarshan ve Murgul bakır madenleri işletmeleri a- Kuvarshan bakır madeni b- Murgul-Cansul bakır madenleri 5- Krom ve bakır dışı metal madenler işletmeleri a- Simli kurşun ve çinko bileşim cevherleri b- Yardımcı cevherler c- Demir cevherleri B- Maden kömürü ocakları işletmeleri 1- Ereğli taşkömürü havzası işletmesinin genişletilmesi ve modernize edilmesi 2- Kütahya linyit havzası işletmesi C- Bölgesel elektrik santrelleri 1- Zonguldak muntıkası elektrik santralı 2- Kütahya muntıkası elektrik santralı D- Ev yakıtı sanayi ve ticareti E- Toprak sanayi 1- Cüruf çimentosu sanayi F- Şamot (ateşe dayanıklı malzeme) sanayi G- Gıda maddeleri sanayi ve ticareti 1- Ekmek ve un sanayi 2- Zeytinyağı rafinerisi 3- Yaş ve kuru meyve sanayi ve ticareti 4- Et sanayi H- Kimya sanayi 1- Soda sanayi 2- Reçine sanayi 3- Afyon (morfin) sanayi 4- Gülyağı sanayi 5- Gliserin, yağ asitleri ve sabun sanayi 6- Petrol rafinerisi 7- Sentetik benzin sanayi 8- Azot sanayi İ- Mekanik Sanayi 1- Makina ve madeni eşya sanayi 2- Ölçü sanayi ve ticareti 3- Kalay galvanizli sac (teneke) sanayi 4- Boru sanayi J- Denizcilik. 1- Deniz sanayi ve ticareti 2- Su mahsulleri sanayi ve ticareti olarak sınıflara ayrıldı” (Polatoğlu, 2017).

İBYSP Eylül 1938 tarihinde hükümet kararıyla yürürlüğe girmiş ise de Atatürk’ün ölümüyle uygulanmaya geçmemiş ve BBYSP ve İBYSP ile yakalacağı sanayileşme hamlesini kaçırmış yine kısır döngü içine girmiştir.

Ulaşım sektörü deniz, demiryolları, kara ve hava taşımacılığını kapsar. Türkiye’nin üç tarafı denizlerle çevrili ve geniş bir coğrafyaya sahip bir ülke olarak deniz taşımacılığı,

demiryolları ve karayolu taşımacılığında önce ulaştırma vasıtası olarak ham maddeleri yarı mamul maddelerin ve tarım ürünlerin ihtiyaç olan bölgelere taşınmasında önemli yeri bulunmaktadır. Osmanlı döneminde yetirince önem verilmeyen bir tek imtiyazlarla yaptırılan Bağdat Demiryolları ki bu da koca bir imparatorluk için elli yıllık bir dönemde 4.000 km'dir. Oysa Atatürk Döneminde 14 yılda buna ilaveten 3.000 km demiryolu yapılmıştır. Ortalama yılbasına 200 km demiryolu yapılmıştır. O zamanın yapım şartlarına göre büyük maliyet ve zahmetlere rağmen bu başarılmıştır (Pamuk, 2018). Zamanın veciz ifadesiyle “Demirağlarla ördük ana Yurdu”. Osmanlı'dan Cumhuriyete kalan demiryollarından bir kısmı yabancıların ellerindeki 8 adet demiryolları ve liman şirketi de satın alınarak devletleştirilmiştir. Bunlar için de 120.5 milyon tl verilmişti (Karluk, 1997). Atatürk Döneminde yapılan “Demirağlarla ördük ana Yurdu” veciz ifadesiyle belirtilen demiryolları sayesinde tarihte ilkkez İstanbul Anadolu'dan II. Dünya Savaşı süresince iaşesini temin etmiş ve diğer bölgelerde de bu demiryolları ağı sayesinde ürünleri pazarlara ve limanlara rahat ulaştırılması sağlanmıştı (Pamuk, 2018). Demiryollarının yapımı ve işletilmesi 23. Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı Yasa ile Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi'ne verilmişti.

Denizyolları, deniz ulaşımı insanlık tarihin en eski ve toplu taşıma yoludur. Denizyolu taşımacılığı hem demiryolu, hem de karayolu taşımacılığına göre daha avantajlıdır. Karayolu taşımacılığına göre 25 kat daha ucuzdur. Osmanlı'dan devr alınan Seyirsefain idaresi, Türkiye seyrisefain idaresi olmuştu. Kabotaj ile birlikte yabancıların iç taşımacılıkta imtiyazları sona erdirilmiş ve 1933 yılında da limanlar arası yolcu taşımacılığı taşıma hakkı özel teşebbüsten alınarak devlete işletmelerine verilmişti.

Karayolları Osmanlı Devletinden devir alınan düşük standartlı karayolu uzunluğu 13.900 km idi. Türkiye gibi geniş bir coğrafyası olan bir ülke için bu karayolu yetersizdi. Ancak karayolu kara vasıtaları gerektiren ve üstelikte karayolu yapımı pahalı ve ulaşımı pahalı olan bir ulaşım idi. Atatürk Döneminde karayolu tercih edilmemiştir. Bunun yerine ondan daha kat bekat ülkeye ve ülke ekonomisine katkısı olacak demiryolu tercih edilmiştir. 1923 yılında karayolu motorlu taşıt miktarı 19 bin adet iken, 1950 yılında 340 bin olmuştu. 1950 sonrasında ise demiryolları tercihi yerini karayolu almıştır (Karluk, 1997).

Atatürk döneminde ekonomiyi ve yatırımları desteklemek için gerekli sermaye finansmanı temin için her ihtiyaç doğduğunda bir banka kurularak yatırımlar ve ekonomi desteklenmiştir. Bunların başlıcaları; 1924 yılında Türkiye İş Bankası; 17 Eylül 1924 Türkiye

Tütüncüler Bankası; 1925 Sanayi Maadin Bankası; 1926 Emlak ve Eytam Bankası; 1927 Eskişehir Bankası (Esbank); 1928 Egebank (İzmir Esnaf ve Ahali Bankası); 1933 Sümerbank; 1933 Belediyeler (İller Bankası); 1935 Etibank; 1937 Denizbank; 1938 Halkbank.

Merkez Bankası; Türkiye Cumhuriyet 29 Ekim 1923 kurulmuştu. Lozan Antlaşması ile kapitülasyonlar kaldırılmış ama batılı ülkeler ve onların arkasına gizlenen bir avuç dünyayı yöneten elit bankerler elde ettikleri imkanlardan vazgeçmek istemiyordu. Onlardan bir tanesi de İngiliz-Fransız sermayeli adı Osmanlı ama kendi yabancı olan Osmanlı Bankasıydı. Osmanlı Bankası devlet adına para basan ve tedavüle sokan bir merkez bankası niteliğinde bir bankaydı. Lozan Antlaşmasında bu yetki ve imtiyazlarını belli süreç içinde bıraktaran yeni Türkiye Cumhuriyeti'dir. Atatürk Osmanlı Bankası'nın devletin parasını basma ve tedavüle sokma yetkisini 1930'da Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nı kurarak son vermiştir (Çimen, 2020). Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan 1953 yılına kadar Türkiye'de faaliyet gösteren bankaların sermaye menşesine göre durumunu gösteren Tablo 2 (Yay (1983)'dan aynen alınmıştır).

Tablo 2. Türkiye Cumhuriyeti'nde bankaların sermaye menşei (1923-1953).

	1923	1928	1933	1938	1943	1948	1953
Ulusal Bankalar	18	39	47	41	33	35	43
Yabancı Bankalar	13	18	10	9	9	7	6

Atatürk Dönemi ekonomisini kısa özetlersek, 1929 Dünya Buhranı şartlarına rağmen ekonomi büyümesi ve sanayileşmeyi kendi öz kaynaklarıyla borç almadan gerçekleştirmiş, 1930-1939 dış ticaret açığı vermemiş, 1938 yılı hariç her yıl dış ticaret fazlası vermiş, Tanzimat'tan beri kangiren olmuş alışkanlıkların tam tersine dış kaynak (borçlanmadan) denk bütçelerler planladığı hedeflerine ulaşmış bir Türkiye vardı (Boratav, 2018).

2.18. İnönü Dönemi

“Tarihi şahsiyetleri sübjektif bir şekilde ya çok över onları göklere çıkarırız, yada onları ruh tepkileri, kinler garazlar, hınçlarla nefret ederiz” (Aydemir, 1999). Atatürk'ten sonra onunla Kurtuluş savaşında birlikte cephede, Lozan'da diplomasi masasında, sonra Büyük

Millet Meclisinde ve hükümette küçük aralıklar hariç 20 yıla yakın birliktelikten sonra 1937 yılında Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) Genel Sekreteri Recep Peker'in İtalya ziyaretinden dönüşünde hazırladığı "faşit konsey" kurulmasına dair hazırladığı raporu imzalayarak yollaması, Atatürk ile aralarının açılmasına ve görevden azledilmesine sebep olmuştu. Bunun dışında ayrılığın sebepleri arasında dışişleri ile ilgili konuları ve tarım işleriyle ilgili işlerin iyi gitmediğine dair olan fikir ayrılıkları da sebep olarak iddia edilmektedir. (GKBaşkanlığı, 1987) Eylül 1937 Başbakanlıktan ayrıldı. Yerine Ticaret Vekili olan ve sanayi planının uygulamasını yürüten Celal Bayar getirilmişti. İsmet İnönü başkanlıktan ayrılışının üzerinden bir sene iki ay geçtikten sonra Cumhurbaşkanı olarak devletin başına döndü. "Tek parti, tek şef ve otoriter Hükümet" anlayışı ile yürütülen devlet ve millet işleri, SSCB'nin tehditleri ile batı blokuna yanaşarak demokratikleşme ve çok partili hayata geçme ile neticelenecektir.

İsmet İnönü ise 11 Kasım 1938 tarihinde, yani Atatürk'ün vefatının üzerinden daha birkaç saat geçmişti ki Cumhurbaşkanı seçilmişti. İsmet İnönü, Cumhurbaşkanı seçilince, Celal Bayar Kabinesi usulen istifa etmişti. İnönü yeni kabineyi kurması için tekrar Celal Bayar'ı görevlendirdi. Bayar'ın kabinesinde İnönü'nün isteği ile iki önemli değişiklik olmuştu. İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'nın yerine Dr. Refik Saydam, Dışişleri Bakanı Dr. Tevfik Rüştü Aras'ın yerine Şükrü Saraçoğlu getirilmişti. İnönü bu değişikliği şöyle ifade etmişti. "*Dış siyasetin ve İçişlerinde yönetimin iyi gitmediğini görüyordum.*" Çünkü özellikle Nyon Konferansı esnasında Dr. Tevfik Rüştü Aras'ın Atatürk ile görüşerek hareket etmesi, İnönü bundan habersiz farklı ve aykırı fikirlerde bulunması gibi işlerden dolayı azledilmesi, Dışişleri Bakanı Dr. Tevfik Rüştü Aras olan itimat ve samimiyetinin zaafa uğramasına sebep olmuştur (Aydemir, 1999).

26 Aralık 1938 tarihinde CHP I. Olağanüstü kurultayı toplanarak İnönü'yü partinin "değişmez genel başkanı" seçildi ve İnönü'ye "milli şef" ünvanı verildi. 25 Ocak 1939 tarihinde genel seçimlerin yapılması kararı alındı ve Celal Bayar hükümeti istifa etti. Yeni kabineyi kurma görevi Dr. Refik Saydam'a verildi. Yeni seçimler 26 Mart 1939 tarihinde yapılarak meclis yenilenmiş ve Atatürk döneminin kırılgan ve küskünlerin bir çoğu yeni mecliste İnönü'nü vesilesiyle yer almıştı (Mahmutoğlu, 2016).

Şevket Sürreyya Aydemir, İnönü ile ilgili şu notu düşer. "Yeni hamleleri İnönü Cumhurreisi olduktan sonra pek çabuk başlayan II.Dünya Savaşı'nın engellerini ileri sürülebilir. Bu yetersiz bir izah olur. Hulasa İnönü'nün bir taraftan Milli Şef ve Değişmez Başkan sistemini kurup yeni ve kökten hareketlere el atacak gibi görünürken, diğer taraftan,

halkın sosyal yapısında etkileri olacak devrimci müdahalelere yönelmemiş olması onun hayat hikayesini yazacaklar için ileride çözülemeyen bir istifam olarak kalacaktır.” Der (Aydemir, 1999).

Atatürk Döneminde ziraat ve tarımda modernleşme ve iyileşme, belli bir ölçüde topraksız köylüye toprak verilsede, topyekün memleketin bir başından bir başına bir toprak reformu yapılamamıştı. Hatta İnönü’nün başvekaletten azil sebeblerinden biri de ziraat ve tarım işlerinin iyi gitmemesi diye de kaynaklarda belirtilir. (GKBaşkanlığı, 1987) Osmanlı Devleti döneminde devlet hiçbir zaman tam anlamıyla anlamıyla idari ve siyasi hakimiyet kurmamıştır. Özellikle Fırat’ın doğusu ve Irak bölgesine kadar olan bölgede devlet ne siyasi, ne idari ne de yargısal bir hakimiyet kurmamıştır. Bu bölge daima halkı kendi keyfine göre yöneten ve onlara hiçbir değer vermeyen hanlar, şeyhler ve aşiretler sistemiydi. Toprak, Türk Milletinin dörtte üçünden fazlasını oluşturan köy nüfusunun daimi ve gizli bir iç savaşıydı. Toprak bolluğu içinde toprak yoksulu köylü halk vardı. Atatürk döneminde alınan kararlar ve çıkarılan kanunlar kısmen uygulanmış ve daha çok kargaşa ve kaos oluşmuştu. İnönü döneminde ise Atatürk döneminin köylü üretici için en önemli devrim niteliğindeki aşarın kaldırılması geri getirildi. Bundan sonra ise II. Dünya Savaşı’nın bütün olumsuzluklarını yaşayan köylü ve halka büyük bir devrim oluşturacak Toprak Reform Kanun çıkarılmış ise de uygulanamamıştır.

Atatürk “Bu ikinci genel savaş beni yataktan kımıldanamayacak halde yakalacak olursa, memleketin hali ne olacaktır. Ben devlet işlerine mutlaka müdahale edecek bir vaziyete gelmeliyim...” diye endişelerini belirtmişti (Aydemir, 1999). İnönü Cumhurbaşkanı olduğu süreçte Almanya, Doğu Avrupa’da, İtalya ise Akdeniz ve Afrika’da yayılmaya çoktan başlamıştı. Bir tek bloklar arası resmi savaş ilanı yapılmamıştı. Türkiye, Osmanlı’nın yarı sömürgecilik boyunduruğundan Kurtuluş Savaşı ile siyaseten kurtulmuş olmakla, memleketin kalkınması hemen olacak iş değildi. Milli sermaye, sanayiden yoksun ekonomik ve sosyal yapısı Avrupa’ya göre çok zayıf olan bir ülke vardı. Daha yeni yeni nefes almaya başlayacakken II. Dünya Savaşının patlak vermesi, Atatürk gibi öngörüsü mükemmel birinin de ani kaybı ve Atatürk’ün son zamanlarda yakın çalışma arkadaşlarının da yeni dönemde yönetim dışında kalması da devlet yönetiminde bir başka handikap oluşturmuştu. İnönü’nün birtek stratejisi vardı, hiçbir şekilde savaşa taraf olmamaktı.

Savaşlar eskisi gibi cesaret ve yiğitlikle değil, ülkelerin, milletlerin askeri güçleri de gizemli sırlar ve çok gizli kasalarda saklı harp planları ile değil, ülkelerin, devletlerin ekonomik

ve teknolojik üstünlükleri, silah, mühimmat, uçak, tank ve gemi vs ile kazanıldığı açıktır. Bu bakımdan yarı sömürge olan Osmanlı Devletinin mirascısı olan Türkiye Cumhuriyeti daha yeni yeni emeklemeye başlayan bir çocuk misaliydi. Başka milletler ve ülkeleri için savaş, ekonominin ve teknolojinin en son icat ve icaplarına göre yapılırken iken, bizim için savaş, kanımızın son damlasına kadar olmak durumundaydı (Aydemir, 1999).

Şevket Süreyya Aydemir Türkiye Cumhuriyetinin II. Dünya Savaşı sırasındaki durumunu şöyle ifade ediyor. “.... Memleketin İaşe İşleri Müsteşar Yardımcısı olarak sivil ve askeri bütün askeri ve sivil yönetim cihazları ile olan direkt temaslarım ve işbirliği çalışmalarım, beni gerek halk, gerek ordu ihtiyaçları bakımından ihtiyaçlarımızla imkanlarımıza ait bütün materyali, öz kaynaklarından toplamak, hülasa memleketin nabzının atışını ve nefes alışını, dakikası dakikasına izlemek imkanları için de bırakmıştır. Bu arada gerek Başvekillik Makamı ve koordinasyon heyeti ile direkt temaslar, gerekse Milli Savunma'nın ilgili daireleri veya bizzat Milli Savunma Bakanlığı makamında ilgililerle yapılan temas ve çalışmalar bana şunu göstermiştir ki memleket, bir savaş ihtimali karşısında hemen her cephesi ile halsiz ve yetersizdir. Herhangi bir savaş halinde milletin kahramanlık geleneği tahammül ve fedakarlık gücünden başka dayanacak amiller azdır. Bunu da şu şahıs veya makamının şu veya bu ihmali ve kayıtsızlığı ile değil tarihimizin ve onun zaruretlerinin akışı ile aydınlatmak gerekiyordu” (Aydemir, 1999).

Cumhuriyet, Osmanlı'dan ekonomik olarak yarı sömürge bir ülke, mali perişanlık, yokluk ve imkansızlık bir de ağır borç devralmıştı. Tarımda yeterli insan ve teknoloji alet edavat bilgi ve bilinç yoktu. Sanayi zaten hiç yoktu. Gümrük bağımsızlığımızı 1929'da kazandık. Gümrük bağımsızlığımızı kazandığımız günlerde Dünya ekonomik kriz içinde olduğundan bizim yegane ihraç ürünlerimiz olan tarım ürünlerinin fiyatları da % 90 oranında düşmüştü. Bütün bunlara rağmen krizler atlatılmış ve 1930-1938 yılları arasında Türk Milletinin tarihinde ilke kez bilinçli bir şekilde sanayi politikası uygulanmış, Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı başarıyla hayata geçirilmiş bir takım temel ihtiyaçların üretimi için fabrikalar açılmıştı. Bir taraftanda ordumuzun ihtiyacı için imalat-ı harbiye sanayii hayata geçirilmişti. Borçlanmadan denk bütçe ile Türk parasını kıymetinin koruması ve Merkez Bankasının ile bir çok para ve sermaye gerekli bir çok sahada milli bankalar kurulmuş ve ekonomi hayatına kan ve can olmuştu. Demiryollarını yurdun bir başından bir başına örülmüştü.

Türkiye Cumhuriyetinin temel ilkesi “yurtta sulh, cihanda sulh” olarak komşuları ile ve diğer ülkelerle barış içinde karşılık saygıya dayanan bir ilişki kurmaktı. Türkiye Cumhuriyetini yöneten kadroların halkın refah ve huzurunu temin etmek asıl amaçtı. II. Dünya Savaşı Türkiye için hiçbir şekilde vatana, millete hizmet edecek bir amaç ve zarureti yoktu. Türkiye’nin tahlihsizliği coğrafyasıydı. Türkiye jeostratejik konumu ile doğu batı arasında, güneyle kuzey arasında Akdeniz ve Balkanlar sıcak bölgesinde, güçlü emperyalist ülkeler ile zayıf Ortadoğu’nun zengin enerji kaynaklarına sahip ülkelerin ortasında bir ülke. Bütün bunların ortasında tarafsız kalabilmek çok zor bir tercihtir. Böyle bir tercih ortalık olmayı gerektirir, tarımda, sanayide, ticarete, teknolojiye vs.

İnönü’nün hayat hikayesinin ve siyasi hayatının en enterasan dönemi II.Dünya Savaşı yıllarıdır. Uluslararası ilişkilerden bir taraftan Almanya diğer taraftan İngiltere ve Fransa savaşa kendi taraflarında girmesi için hertürlü teklif ve tehdide rağmen sabır, sukunet ve direnişle ülkeyi yeni bir savaş macarasına sokmamasıdır. Bu başarının yanında memleketin idare yapısı, tek parti yapısı, yetersiz ekonomik yapısı ve insan hayatının en temel ihtiyaçları olan un, ekmek, yağ ihtiyacının yeterince karşılanamaması. 3.5 kuruş olan buğdayın 100 kuruşa, 8.5 olan zeytin yağının litresi 350 kuruşu yükselmesi ve yeterince de bulunmaması, yani kıtlığı, yüksek enflasyon ve yoksulluk ve çaresizlik. Memleketin dört bir yanında salgın hastalıklar. Bizzat savaşan ülkeler İngiltere ve Almanya vb. ülkelere çok daha derin ve büyük olması. Bunların yönetilememesi de İnönü’nün ve yönetiminin en büyük handigabı olmuştur (Aydemir, 1999).

Atatürk sonrası İnönü döneminin önemli göstergelerinden bir tanesi, Milli Korunma Kanunu’dur. Avrupa’da Alman’ların Polonya’ya saldırmaları üzerine daha top yekün bir savaştan önce bile Türkiye’de bir takım malların ithalatında başlayan sıkıntılardan dolayı, bir takım mallarda karaborsacılık ve fırsatçılık baş göstermişti. Bu problemi Çoruh Millet Vekili Mazhar Müfit Kansu bir soru önergesiyle TBMM’nin gündemine getirmişti. Bu tür olayların önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasını istemişti. Kamuoyu ve basında da bu tür haberler çokça çıkmaya başlamıştı. İnönü yönetimi yaklaşan savaş ihtimaline karşı halkı, orduyu ve devleti korumak ve zafa düşürmemek için 3780 Sayılı, 18 Ocak 1940 tarihli Milli Korunma Kanunu meclisten çıkarıldı.

Kanunun çıkarılma gerekçesi, son zamanlarda Avrupa’da başlayan savaş, bölge ülkelerini de direk ve dolaylı yollardan büyük ölçüde etkilemiş ve etkilemeye devam etmektedir. Olabilecek gelişmelere karşı toplumu ve devleti savaşa her şart altında hazırlanacak

ordumuzu alınacak ekonomik, idari tedbirlerle yerli yerince sorunların üstesinden gelmektir. Çıkarılan kanunla Meclis, hükümete yetki vermiştir. Olağanüstü durumlarda devletin bünyesini ekonomik ve milli savunma açısından zafa düşmemek ve güçlendirmek için;

A. “*Umumi veya kısmi seferberlik,*

B. *Devletin bir harbe girmesi ihtimali,*

C. *Türkiye Cumhuriyetini de alakalandıran yabancı Devletler arasındaki harb hali*”

bu hallerde hükümet bu kanun uygulanmasını yürürlüğe sokabilecekti. Olağanüstü hal kıldığı zamanda yürürlüğüne son verecekti. Kanuna göre bakanlar dan oluşacak bir koordinasyon kurulu oluşturacak işleri yürütecekti. Hükümet sanayi, maden işletmelerinin milli savunmaya ihtiyaç olacak her türlü tedbiri alacaktı. Üretimin aksaması için çalışanların kabul edilebilecek bir mazareti olmadıkça işten çıkmalarını yasaklamıştı. Kısaca hükümet gerekirse ülkedeki ekonomik kriz, hakin geçim zorluğunu, karaborsayı, vurgunculuğu, fiyat yükselmesini, mal kıtlığını önlemek ve ortadan kaldırmak için hertürlü teşebbüsü ile yetkilendirilmişti (Goloğlu, 2017).

İnönü döneminin bir diğer önemli adımı da “Varlık Vergisi” dir. 11 Kasım 1942 tarihinde ülkenin ekonomik durumu ve alınacak önlemler çerçevesinde yeni bir kanun teklifi olarak Büyük Millet Meclisine gelmişti. Başbakan Şükrü Saraçoğlu kanun hakkında meclise bilgi verirken “Genellikle eşya fiyatlarının bugünkü delice artışında gerçekten üretim azlığının, ithalat eksikliğinin yanlış tedbirlerin, özellikle doymak bilmeyen aşırı isteklerin ve vurgunculuğun geniş payları vardır...” Diyerek devam ediyordu sözlerine. Zenginlerden ve bu arada zenginleşmiş olanlardan Varlık Vergisi adıyla vergi tahsil edilerek toplumun ekonomik gücü olmayan alt gruplarına ve yoksul kesimlere ve devletin savaş dolayısıyla artan giderlerine katkı sağlaması amaçlanmıştı. Büyük sözlerle ve ümitlerle çıkarılan Varlık Vergisi öngörülen 465 milyon iken, tahsilat sadece 221 milyon da kalmıştı. Dönemin bürokratları, yazar ve gazetecileri bunun “Varlık Vergisi Faciasına” dönüştüğünü bir çok dramatik hikayelerle anlatırlar (Aydemir, 1999; Goloğlu, 2017; Metinsoy, 2017).

Toprak Mahsulleri Vergisi Kanun-ı Muvakkatı 15 Mayıs 1943 tarihinde Büyük Millet Meclisin’e verildi. Kanunun çıkarılma sebebi olarak “zirai malların fiyatlarındaki artışın köylüler adına hükümetçe memnuniyetle karşılanmasına karşın, artan milli müdafaa maliyetlerinin halk arasında eşit bölüştürülmesi için fiyatları maliyetlerinin üzerinde artan zirai mallara bir verginin zorunlu olduğu” şekli ile izah ediliyordu. Kanun 4 Haziran 1943’te kabul

edilerek yürürlüğe kondu. Vergi oranları ürünlere göre % 8 ila % 12 oranında değişmekteydi (Metinsoy, 2017). Aşağı yukarı bir yıl sonra bu kanundaki vergi oranlarının bütün ürünleri için % 10 olarak alınması ile ilgili değişikle tekrar meclise getirildiğinde, Eskişehir Millet Vekili Emin Sazak meclis konuşmasında çok ağır eleştirilerde bulundu. Yaptığı konuşmada “köylünün ayağında bir donu kalmıştı, onu da alacaksınız, kaldı ki bu istediğiniz vergileri de toplayamayacaksınız ...” gibi eleştirilerde bulunmuştu (Goloğlu, 2017). Cumhuriyet döneminde köylüyü desteklemek ve üretimi teşvik için birinci öncelikli yapılardan biri olan aşar vergisinin kaldırılması Cumhuriyet’in köylüye, çiftçiye sağladığı bu kazanımı tekrar geri alınmıştı. Toprak Mahsulleri Vergisi aşarın kaldırılmasından sonra ilk kez tarıma yönelik büyük ölçüde ilk direk vergidir. Piyasa için üretemeyen sadece kendi ihtiyacı için üreten köylünün üzerinde çok ağır yük oluşturmuştur.

1945 yılının sonuna gelindiğinde CHP iktidarı, Cumhuriyet’in ilk onbeş yılında yani Atatürk ile kazandığı siyasi, ekonomik ve sosyal hakları, kazanımları sıfırlamıştı (Boratav, 2018). 1942 yılı TBMM açılış konuşmasında Cumhurbaşkanı İnönü “*Bulanık zamanı bir daha ele geçmez fırsat sayan eski bataklı çiftlik ağası ve elinden gelse teneffüs ettiğimiz havayı ticari metaı yapmaya yeltenen gözü doymaz vurguncu tüccar ve bütün bu sıkıntıları politik ihtirasları için büyük fırsat sayan ve hangi yabancı milletin hesabına çalıştığı belli olmayan birkaç politikacı, büyük bir milletin bütün hayatına küstah bir surette kundak sokmaya çalışmaktadır.*” Diyerek duygu ve düşüncelerini ifade etmiştir. Ancak Türkiye Cumhuriyeti’nin en yetkili makamındaki kişi bu sözlerle şikayetlenmiştir. İktidar şikayetlenme yeri olmadığı, hertürlü icranın yapılması gerekli olduğu yerdir.

Savaş yıllarında başbakanlık yapan Dr. Refik Saydam ve Şükrü Saraçoğlu hükümetleri ekonomik ve diğer meselelerde iki farklı yaklaşımı temsil eder. İki hükümetin de karşı karşıya kaldığı problemler aynıdır. Azalan üretim, darlanan ithalat, önlemeyen fahiş fiyat artışları, halk kitlelerinin tahammül sınırını aşan iâşe, hastalık ve kıtlık sorunları. Bir taraftan yiyecek içecek kıtlığı, bir taraftan yüksek fiyatlar, karaborsacılık, temel ihtiyaç maddelerinin karneye bağlanması. Bir taraftan her vesileyle para kazanan çiftlik ağaları, siyasiler, tüccarlar. Milli Koruma Kanunu ile oluşturulan işten çıkma yasağını suistimal eden fabrikatörler, az paraya çok iş yaptıran işveren. Emegın ve dar gelirlinin yüksek eflasyona ezilmesi. Şehirlerde kiraların yükselmesi, insanların barakalarda yaşamaya başlaması, kötüleşen çalışma şartları, düşük ücretler. Yoksulluk ve açlığın getirdiğı Tifüs, verem, sıtma ve çocuk, yaşlı ve kimsesizlerin

ölümleri. Savaşa girmemiş bir memleketin insanının köyde, kasabada ve şehirde yoklukla, kıtlıkla ve hastalıkla savaşı (Aydemir, 1999; Boratav, 2018; Metinsoy, 2017; Goloğlu, 2017).

2.19. Savaş Sonrası Çok Partili Siyasi Hayata Geçiş

Türkiye'nin II. Dünya Savaşı dışında tutulması siyasi ve diplomatik büyük bir başarı iken, memleketin ekonomik, teknik ve askeri olarak eksiklik, çaresizlik hatta savaş boyunca halkın büyük bir kıtlık ve sefalet çekmesi de bir o kadar kahredici bir durumdu. Bu durumu bizzat Cumhurbaşkanı İsmet İnönü konuşlarında itiraf ediyor. İnönü *“Milletler arası siyasi müzakerelerde ve herhangi bir devletin temsilcileri ile bir masanın başında oturduğumuz zaman siyasi davaları ve davalarımızı, eşit şartlarla, açık dille ve gururla konuşuyor, savunuyoruz. Ama bu konuşmalar bitip de iş iktisadi davalara geldi mi, o zaman sesimizin tonu değişiyor. Sesimiz kısılıyor. Çünkü iğneden ipliğe kadar her şeyi onlardan istemeye başlıyoruz. İşte o vakit siyasi konulardaki sözlerimiz de kıymetlerinden kaybediyor. Küçülüyoruz”* Der (Aydemir, 1999).

1944 Sonbaharında Avrupa'da savaşın sonlarına gelinmişti. İtalya çok önce savaştan çekilmiş Almanya tek başına kalmıştı. Almanya'nında gücü kırılmış ve başkent Berlin'e girilmişti. Türkiye hertürlü baskılara rağmen savaş dışı kalmayı başarmıştı. Savaşın Müttefikler tarafından galibiyetle bitirilceği kesinleşince Türkiye 1945 yılın başlarında Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etti (Uçarol, 1995). Sovyetler Birliği II. Dünya savaşının başından beri bazı endişelerden dolayı 25 Eylül 1939 tarihinde Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu'nun Movkova ziyaretinde Boğazların müşterek savunulması talebiyle boğazlarda askeri üst kurulması için talepte bulundu. Ancak bu teklifler kabul edilmemişti. Şimdi II. Dünya Savaşı gibi büyük bir savaştan galip çıkınca bu taleplerini yeniden gündeme getirmiş oldu. Sovyetler Birliği bu taleplerini müttefiklerin kendi aralarında yaptıkları görüşmelerde Boğazların statüsünün kendi lehlerine değiştirilmesini istemekteydi. Yalta Konferansından birkaç hafta sonra Türk Büyükelçisi Selim Sarper'e bu talepler iletilti. Büyük elçi de Ankara'yla temasa geçerek verdiği cevapta Montreux Anlaşması'nın uluslararası bir anlaşma olduğu için bunun değiştirilmesi Türkiye'nin elinde olmadığı, anlaşmaya taraf ülkelerin buna karar verebileceğini ifade etti (Uçarol, 1995).

Sovyetlerin bu talepleri Türkiye'yi batı bloku Amerika ve İngiltere tarafına itmiş oldu. Türkiye Batı Bloku ile hareket edebilmesi için tekparti rejiminden, çok partili ve hürriyetçi politikaları benimsemesi gerekli olduğu her şartta belliydi. Memlekette savaşa girmemenin

dışında herşeyin kötü gittiğini gören Atatürk'ün son başbakanı Celal Bayar, toprak reformdan rahatsız olan Adnan Menderes ve arkadaşları 7 Haziran 1945 günü Meclis'e bir önerge vererek çok partili bir siyasi rejime geçilmesini talep ettiler. 12 Haziran 1945 tarihinde yapılan toplantı önerge okunda ve reddedildi. Bunun üzerine bu milletvekilleri partilerinden ayrıldılar. Daha sonra yasal değişiklikten yararlanarak 4 Aralık 1945 tarihinde yeni bir parti kurdular (GKBaşkanlığı, 1987). 21 Temmuz 1946'da yapılan iki partili seçimlerde meclise 40 milletvekili girmişti. CHP ise 400 milletvekil çıkarmıştı. Sonra yapılan Cumhurbaşkanlığı seçimine ise 12 Ocak 1944'te yaş haddinden emekli olan Fevzi Çakmak ile İsmet İnönü kılınmış, Çakmak 59 ve İnönü ise 388 oy alarak yeniden Cumhurbaşkanı seçilmişti.

Savaş sonunda yürürlüğe konmak için yapılan yatırım planları ve çıkarılan toprak reformu kanunu bizzat CHP iktidarı tarafından uygulanmayınca Demokrat Partinin plansız ve projesiz, bir tek “yeter söz milletindir” sloganıyla popülist siyasete zemin hazırlanmış oldu (Aydemir, 1999).

Türkiye II. Dünya Savaşının çarklarını vücudunu kaptırmamıştı İnönü'nün sayesinde. Ancak millet köyde kentte yoksulluk, yokluk, açlık ve salgın hastalıklarını pençesinde inin inin inlemişti. Savaşın getirdiği olumsuzluğu savaş sonrası bertaraf etmek için I. Ve II. Sanayi kalkınma planlarını hazırlayanlar yeni bir kalkınma planı hazırladılar. Programlar, projeler, planlar hazırlandı. Ancak iktidar yorgundu. İnönü ve CHP, savaş sonunda bu programı ele alıp, memleketi yeni bir kalkınma hamlesine sokamamışlardır.

Demiryollarında gösterilen başarı, milli gücü harekete geçirerek elde edilecek gelişmeler diğer alanlarda gösterilememiştir. 1923-1938 yılları arasında gerek bütçe ve para istikrarı, gerekse dış ticaret dengesi, sanayileşme alanında gözle görülen başarılar oldu. Ne yazık ki Türkiye'nin yeniden inşası açısından yeterli değildi, top yekün toplumun her kesimi ve hayatın her alanıyla sürdürülebilen bir kalkınma havası yakalanamamıştı. Atatürk 'ün vefatıyla girilmiş bu yoldan çıkılmış oldu. Kalkınmış bir çok ülkeler ve milletler hep kendi milli güçleriyle kalmışlardı. Ülke olarak millet olarak kendini kurtarma ve kalkınmanın yolu top yekün bir çalışma ve mücadeleden geçiyordu. Türk Milleti olarak Kurtuluş Savaşı'nda ve sonrasında, Atatürk döneminde 1938'e kadar eskiye kıyasla çok önemli şeyler yapılmıştı. Ancak özellikle işlenmeyen boş arazilerin çokluğu ve toprak reformunun yapılamaması büyük bir eksiklikti. Diğer alanlarda da dünyanın gelişmiş ülkelerine kıyaslayınca daha alınması gerekli çok mesafe vardı. Sanayi planları sanayi devrimi hissiyatı vermiş olsa da top yekün ve

sürdürülememesi istenilen seviyeye varamamıştı. Türkiye II. Dünya Savaşı sonunda tarımdan, sanayii, ulaşımdan denizcilik ve limanlarına topyekun bir geri kalmışlık ve yetersizlikle içinde kalmıştı. Ulaşım ağı, tarım, sanayi, bayındırlık vs tüm bunları etkileyen para politikası, gümrük rejimi ve işçi ve sosyal siyaset.

II. Dünya Savaşı'na girmemiş ancak her türlü sıkıntılarla savaşmış bir millet vardı. Tek parti yönetiminin siyaset simsarları, haklı haksız bir makam ve mevki sahiplerinin yersiz ve yolsuz işleri. Hiçbir ümit ve vaat vermeyen CHP yönetimi. CHP yönetiminin ileri gelenleri artık sanayileşme, fabrika yapma, tarımı geliştirme siyaseti yerine günü birlik hareket etme fikrindeydi (Aydemir, 1999).

Savaş sonrası artık Dünya ve Türkiye siyasi ve ekonomik değişme ve dönüşme işaretleri vermişti. Dünya artık iki kutuplu bir Dünya olma yolundaydı. Biri Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği etrafında ve onun önderliğinde genellikle ona komşu olan ülkeler ile, liderliğini ABD yaptığı özgürlükçü ve demokratik, piyasa ekonomisini esas alan batı bloğu vardı. Türkiye ise SSCB'nin öncesi ve sonrası çeşitli vesilelerle gündeme getirdiği Boğazlar ve Kars, Ardahan toprak talepleri ilgili talep ve tehditleri sonucu Batı Bloku'na sığınmıştı. Batı bloğunun temel özelliğini teşkil eden hür çok parti siyasi hayat ve hür özel teşebbüs. Türkiye de artık bu iki esasa göre şekillenmek durumundaydı (Boratav, 2018).

Dış etkilerin yanında iç gelişmelerin bir ayağı basındı. Basında Ahmet Emin Yalman demokrasinin öncülüğünü yapıyordu. CHP içinde de Hamdullah Suphi Tanrıöver, Fuat Köprülü, Celal Bayar ve Adnan Menderes. Her birinin farklı farklı çıkış noktaları vardı. Birleştikleri nokta ise çok partili bir demokratik siyasi rejime geçilmesiydi. Adnan Menderes 11/05/1945 tarihinde çıkan Toprak Reform'una karşı çıkanlardandı. Adnan Menderes Ege'de, Cavit Oral Çukurova'da, Emin Sazak İç Anadolu'da ve Şeref Uluğ Güneydoğu Anadolu'da toprak reformu yasasına karşı çıkanların başında geliyordu. Toprak Reformu kanunu CHP parti içi muhalefete rağmen çıkarılmış, ama hiç uygulama yapılmadan mevzuat kulliyatının tozlu raflarda yerini almıştı. (Boratav, 2018; Goloğlu, 2017).

7 Haziran 1945 tarihinde CHP içinde Atatürk'ün son başbakanı Celal Bayar, Fuat Köprülü, Refik Koraltan ve Adnan Menderes bir takrir vererek çok partili siyasi hayata geçilmesini talep ettiler. 12 Haziran 1945 tarihinde parti grubunda takrir görüşülerek red edildi. 17 Eylül'de Celal Bayar milletvekilliğinden istifa etti. Fuat Köprülü ve Adnan Menderes ve Refik Koraltan ise daha sonra parti tarafından ihraç edildiler. Celal Bayar 2 Aralık'ta CHP istifa

ederek 4 Aralık'ta Demokrat Parti'yi kuracağını basına açıklamıştı. Demokrat Parti'den önce 5 Eylül 1945'te Atatürk Döneminin en başarılı iş adamlarından Demiryollarının kahramanı Nuri Demirağ Milli Kalkınma Partisi kurmuştu. 7 Ocak 1946 tarihinde de Demokrat Parti Resmen Kuruldu. 21 Temmuz 1946 Tarihinde bütün baskı ve usulsüzlüklere rağmen ilk kez çok partili yapılan seçimlerde CHP 395 milletvekili ile ezici çoğunlağa sahip olsa da Demokrat Parti 65 milletvekili çıkarmış bağımsızlar da 6 milletvekili çıkarmışlardı.

Savaş sonrası bir başka değişim ise ekonomide yaşanmaktaydı. 1923 hatta belki İttihat ve Terakki yönetiminden de başlatmamız mümkün olacak korumacı, dış dengeye dayalı ve içe dönük serbest ticarete dayalı ancak tarımda, sanayi de ve diğer sektörlerde devlet destekli politikalar yerine, ithalatın Osmanlı dönemindeki gibi serbestleştiği büyük ölçülerde dış kaynak yardımları ve borçlarla arttırıldığı, dış açık vermeye ve dış açıklar kronikleşmeye başladığı bir döneme girilmiş oldu.

CHP tek parti yönetimi, parti yöneticilerinin bulundukları yerlerde devleti kendi istedikleri gibi organize etmeleri, öteden beri kültürel, sosyal ve dini alanda yapılan reformlardan rahatsız olan ama sesini çıkaramayan kesimler, Osmanlı düzeninden ve saltanatından çıkarı olanlar, üstüne üstlük Atatürk sonrası devletin kötü yönetilmesi sonucu halkın savaşa girmeden açlık, yoksulluk ve salgın hastalıklarla savaşması içteki toplumsal yapıyı dışdaki uluslararası gelişmelere paralel değiştirmişti. Dışta savaş sonrası iki kutuplu dünyanın serbest piyasa sisteminin yeni lideri Amerika Birleşik Devletleri'ydi. Amerika nüfusu alanına giren Türkiye'ye peş peşe Amerikan heyetleri geliyor, Amerika kaynaklı dış krediler, yardımlar sözkonusu yapılarak Türkiye'yi kalkındarmak (!) için hertürlü yardım yapılmaya çalışılıyordu. 1923'ten 1938'e kadar dış açık vermeyen ve kendi öz kaynaklarıyla yatırım yapan ve sürekli büyüyen bir ülke iken, artık yeni moda "dış yardımsız olmaz, kalkınma imkansız" kanaatinin doğruymuş gibi yerleşmesi oldu. Oysa savaş yıllarında uygulanamamış İBYSP hazırlayanlar tarafından yeniden revize edilerek savaş sonra yürürlüğe konması için bütün hazırlıklar yapılmıştı. Sanayi Kalkınma Planların amacı Osmanlı Devletinin ve yöneticilerinin tuzağa düştüğü gibi tuzağa düşerek ülkenin sömürge veya yarı sömürge haline gelmemesi için yapılması gerekenlerdi. İ. Tekeli ve S. İlkin bu plan için "bir taraftan yarı müstemleke şeraiti içine düşmemek, diğer taraftan da milli tekamülümüzün seyrini arızaya uğratacak her türlü tazyi ve tesirlerden korunmak ve bunun için hem sanayii, hem ziraat ve ulaştırma işlerini genişleterek memleketi bir kül haline koyacak çareler bulmak" amacı taşıyordu, derler (Boratav, 2018).

Savaş sonuna gelindiğinde yeniden revize edilen kalkınma-sanayi planının dış yardımlara ve dış kredilere kapalı ve liberal ekonomi anlayışına uygun olmadığını anlayan çevreler ve yeni dönemin ruhuna canla başla uymaya çalışan CHP yönetimi bu planı bir kenara iterek liberal ekonomi anlayışı ile yeni bir plan hazırlattılar. Yeni planın özü özel sektör ağırlıklı tarım, ulaştırma ve enerji sektörlerine öncelik verilmiş. Artık bu anlayışla yeni bir dönem başlamış ve yine eski dış yardımlar ve borç sarmalına kapı aralanmıştı.

1946 yılında hazine 250 milyon dolarlık yani 1946 yılı ithalat hacminin iki katı daha fazla döviz rezervi vardı. 1946 yılında 100 milyon dolar ticaret fazlası veren Türkiye'nin yoğun bir şekilde dış yardım aramaya girmesi hiçbir gerekçesi olmayan, akli ve mantiki bir durum değildi. Türkiye'nin Truman Doktrini daha sonra Marshall Planı çerçevesi içinde yardım almaya başlaması Batı Bloku ve Amerika güdümüne sokmuş. Bu siyaset bu tarihlerde başlayarak sonra Demokrat Parti (DP) ile de devam eden bir ana siyaset olmuştur. İlk resmi adımlar CHP tarafından 1947 yılı Mayıs ve Mart 1950 de yabancı sermayeye konulan sınırlamalar kaldırılarak yapılır. DP aynı yoldan giderek 1951'de Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanunu, 1954 başlarında Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu ve Petrol Kanununu kabul ederek devam ettirmiştir.

Türkiye savaş sonrası Amerika liderliğinde oluşturulan uluslararası kuruluşlar BM, IMF, Dünya Bankası ve Avrupa İktisadi İşbirliği Örgütü'ne üye olmuştu. 1946 yılında Amerika Zırhlısı Missouri'si İstanbul'u ziyaret etmiş Amerika-Türkiye yakınlaşması gösterişli bir şekilde Türk kamoyuna sunulmuştu. Çoğu Amerikalı uzman heyetler gelerek raporlar verip telkinlerde bulunuyorlardı. Nihayet ekonomik ve siyasi birlikteliğin sonucu olarak askeri birliktelikte gündeme gelmişti. Kore savaşı sonrası Türkiye NATO'ya kabul edilerek Sovyetlerin tehditlerinden kurtulmuş oldu (Pamuk, 2018; Boratav, 2018).

2.20. Demokrat Parti Dönemi

Türkiye'deki zorunlu değişimin sosyal ve ekonomik sebepleri II. Dünya Savaşı yıllarındaki kötü yönetim, çaresizlik ve başı bozuklukla oluşmuştu. Bir tarafta devlet bütün gücü ve mevzuatıyla dururken, bir tarafta bunlara rağmen yönetimi ve kanunları kendi lehlerine kullanan siyasetçi, brükrot ve tüccar. Sonuçta bi çare halk toplulukları. Açlıktan, yoksulluktan ve salgın hastalıklardan kırılan insanlar, yaşlılar ve çocuklar.

CHP tek parti yönetimi artık yönetimiyordu, acizdi, bozulmuş ve eskiye Osmanlının halktan kopuk yönetimlerine dönmüştü. Bir taraftanda eski düzenden çıkarı olanlar, yapılan

sosyal, kültürel ve ekonomik devrimlerden rahatsız ve menfaati zarar gören kesimler, iktidara muhalefeti körüklüyordu. Dış ilişkilerde artık tek parti yönetiminin kabullenmeyecek açık rejimlerle işbirliği içine girilmesi ile başlayan bir süreçti. Çok partili ve serbest seçimlerin getirdiği artık nisbi de olsa halk topluluklarının ekonomik, sosyal ve kültürel talep ve tercihleri belirleyici öneme sahip oluyordu. Siyasi partiler artık köylü, işçi, esnaf ve kalabalık halk toplulukların sözlerine taleplerine seçimden seçime dahi olsa kulak vermişti (Boratav, 2018).

Birinci Dünya Savaşı sonrası kurulan dünya düzeni galip devletlerin çok ağır şartlarla mağlup devletleri sıkı bir cendereye alması ve mağlup devletlerle de bu şartları kabul etmemeleri, İtalya'nın ise galip devletler arasında yer almasına rağmen savaş sonunda bir şey elde edememesi ile şartların değişmesi için ekonomik ve askeri gelişme ve genişleme ile başlayan II.Dünya Savaşı sürerken diktatörlük ve faşizan devletlerin savaşı mağlup olarak bitireceği belirmesiyle dünyada yeni düzen kurmak üzere şavaşın galibi ABD ve İngiltere bir araya gelerek serbest piyasa ekonomisini esas alan ülkelerle bir düzen kurma çalışmaları da başlamış oldu. 1930'lardaki ekonomik kriz yaşamamak adına ABD ve Batılı müttefikleri, savaş sona ermeden yeni düzeni inşa etmek üzere toplantılara başladılar. 1944 yılında ABD'nin Bretton Woods kasabasında toplantıda serbest ticaret özendiren, uluslararası ticareti destekleyen, istikrarsızlık yaratmamaları için uluslararası sermaye hareketlerini denetim altında bulunduracak bir sistem kurulması tasarlandı. Amerika dolarını esas alan bir sabit kur düzeni kurulması kararlaştırıldı. Yeni sistemde Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası özel görevleri olacaktı. Tüm dünya ekonomisinin, özellikle de batı ittifakına dahil ülke ekonomilerinin bir an önce toplanması için aktif politikalar izlenecekti. Savaşta müttefik olan ABD ile Sovyetler Birliği savaş sonra iki karşı ittifakın liderleri olarak aradaki gerginlikler gittikçe arttı ve soğuk savaş dönemi denilen bir dönem oluştu. Batı yani ABD blokunda yer alan Almanya ve Japonya bir an önce toparlanması için gerekli yardımlar yapıldı. Türkiye'de IMF ve Dünya Bankasına üye olmuş ve ABD himayesi Truman ve Marshall yardımlarına alınmıştı.

Bu dönemde pek çok yabancı özellikle ABD'li uzman Türkiye'ye gelerek daha liberal ve açık bir ekonominin uygulanmasını tavsiye ettiler. Bunların en önemlilerinden biri sanayici Max Thornburg heyetinin Dünya Bankası için hazırladığı rapordur. Rapor, Karabük demir-çelik işletmesi de dahil olmak üzere devletçilik döneminin sanayi kuruluşlarından vazgeçilmesini, özel sektöre daha önem verilmesi, yabancı sermayenin teşvik edilmesini daha

açık liberal kambiyo ve ticaret sistemiyle tarımsal gelişmeye daha fazla önem verilmesini tavsiye (!) ediyordu. Raporlar da Türkiye'nin ABD ve diğer dış kredi ve yardımlarının alına bilmesi için bunların yapılmasını şart koşuyordu (Pamuk, 2018). Neticede Karabük demir-çelik işletmelerinden vazgeçilmemiş ise de daha stratejik kamu ve özel sektör elindeki uçak sanayiden vazgeçilmiştir. Hatta tarıma ağırlık verilmesi tavsiye edilen raporlar ve dayatmalar da bile kendi çıkarlarını korumak amaçlı tarımda belli ürünler de ekim dikim sınırlaması ve yasaklarını kapsamaktaydı. Pamuk, afyon gibi.

Genelde Demokrat Parti'nin 1950 genel seçimlerini kazanmasıyla ekonomide eksen değiştirdiği yanlış bilinen ve kabul edilen bir durumdur. Gerçek ise Atatürk sonrası ekonomide ve idarede başı boş ve çok kötü yönetim ile birlikte yapılan planların uygulanmaması, en son 1947 yılında CHP yönetiminin Üçüncü Beş Yıllık Sanayi Planı'nı uygulamaktan vazgeçmesiyle, IMF ve Dünya Bankası raporlarını esas almasıyla eksen değişikliği olmuştur (Pamuk, 2018; Boratav, 2018).

Son altı, yedi yılın kötü yönetimin yansıdığı ekonomi ve üretimdi. Atatürk döneminde bilinçli ve haklı bir şekilde kapalı ve korumacı dış dengeye dayalı ve içe dönük ekonomik ve üretim modeli, İnönü döneminde tam bir çıkmaza ve süistimale sebep olmuştu. Bir avuç siyasetçi, toprak ağası ve tüccarın dışında geniş halkın sıkıntıları çektiği bir kapalı yapıdan, dışa açık yapıya geçilmişti. İçteki bu değişimler savaş sonrası dünyada da keskin ve kesin bir şekilde kapitalist bir dünya sistemine dönüşmüştü. İçerdeki değişim dışardaki değişimle uyumluydu. II. Dünya Savaşının demokratik ve serbest piyasa ekonomisi sürdüren ülkelerin lideri ABD'ydi. Türkiye de dünya sistemi içinde demokratik sistemi seçmiş veya seçmek durumunda bırakılmıştı. Artık Türkiye ABD'nin alanındaydı. Siyasi iktidar buna göre kararlar alıyor ve kanunlar çıkarılıyordu. Serbet ticaret doktrini gereği sermaye hareketlerinin önündeki engeller tek tek kaldırılıyordu. Amerikan heyetleri biri gidiyor diğeri geliyordu. Truman ve Marşal yardımları, dış yardımsız ekonomi ve kalkınma olmaz güzellmeleri. Cumhuriyet'in kuruluşundan II. Dünya Savaş'ın sonuna kadar dış ticarete hiç açık vermemiş, her yıl dış ticaret fazlası vermiş olmasına rağmen dış açılma ve dış yardımsız olmaz deyerek böyle bir mantıkla ekonomi, sanayi ve ticarete yön vermekle savaş sonrası sürekli dış ticarete açık vermeye, bu açığıda borçlanarak sürdürme Osmanlı hastalığının tekrar nüksetmesine sebep olmuştu. 1947 yılında ithalat patması olmuştu. İthalat yüzde yüz artarken ihracaat sabit kalmıştı. Bu yıldan

itibaren dış ticaret açığı kronikleşerek artış göstermiştir. 1946-1953 dış ticaret açığı toplamı 500 milyon doları bulmuştu, bu açıklar ABD yardımları ve dış kredilerle kapatılmıştı.

Savaş sonrası yani 1945-1953 yılları genişleme konjonktürünün ve liberal dış ticaret yani ithalatın kapılarının kontrolsüz bir şekilde açıldığı yıllardı. 1954 ila 1961 yılları arası ise dış ticaret kontrollere ve iç piyasayı korumacılığa gidilmişti. Bunun nedeni liberal ithalat rejiminin sürekli ve giderek büyüyen dış açılara ve dış kredi ve yardımların temininde güçlükler çekilmesi. Dış krediler ve yardımlar kayıtsız ve şartsız verilmiyordu. Verilen kredilerde uygulanan şartlar Türkiye'nin iç potansiyelini kullanmasına ve gelişmesine mani oluyordu, yada mevcut üretimi olumsuz etkiliyordu. Mesele ABD'den alınan traktörler pamuk ziraatında kullanmamak şartı olmasına rağmen, traktörlerin pamuk ziraatında kullanılması diplomatik sıkıntılara sebep olmuştu. "Barker Raporunun hemen ardından bambaşka bir olay Türkiye'nin nerelere kaymakta olduğunu çarpıcı bir biçimde ortaya koyar. Türkiye Amerika ile bir ticaret anlaşması yapar. Dışişleri Bakanı Fevzi Lütfü Karaosmanoğlu'dur. Anlaşma ilk anda basit bir traktör dışalımına ilişkindir. Ancak anlaşmada herkesin gözünden kaçan bir madde yer alır. Amerika Türkiye'ye traktör vermektedir. Ne var ki, verilen traktörler pamuk tarlalarında kullanılamayacaktır.

Pamuk tarlaları dışında kullanımına izin verilen traktörlerin, Türkiye'ye ancak geldikten sonra, anlaşma metninin farkına varılır. Çünkü Anadolu'ya gönderilen traktörlerin kullanımı ve "yardım kanalıyla gelmiş olduğu" kamuoyuna büyük bir propagandayla açıklandığının ertesi günü Amerika'nın Büyükelçisi Dışişleri Bakanını ziyaret ederek "anlaşma maddelerini hatırlatmak gereğini" duyar. Menderes gerçeği öğrenince, küplere biner. Ama iş işten geçmiştir. Dışişleri Bakanı Karaosmanoğlu çaresiz istifa eder. Çünkü o tarihlerde, çok yanlış bir adım atan bakanların istifa etmek gibi meziyetleri henüz bozulmamış bir gelenektir" (Doğan, 1986)¹.

Dış krediler ve yardımların miktarı düşünce ithalatın da miktarı düşüyordu. Hükümet dış etkilerden daha fazla etkilenmemek için ithalatı kontrollere ve korumacılığa gidildi. Söz konusu ithalatın kontrol altına alınması geleneksel ithalat ve kambiyo denetimleri içinde sürdürülmekteydi. Demokrat Parti ekonomik zorlamalar neticesinde, bir taraftan kontrollü bir

¹ Yalçın Doğan Dışişleri Bakanı olduğunu söylüyor, ancak diğer kaynaklarda Devlet Bakanı ve İçişleri Bakanı ve Marshall yardımlarından sorumlu olarak geçiyor. Ayrıca Dışişleri Bakanlığı sitesinde de dışişleri bakanları listesinde de adı yoktur.

dış ticaret ve ithalat, öte yanda tüketim mallarındaki talebi karşılamak için devlet yatırımlarıyla yapılan ithal ikamesi politikasına girilmiş oldu.

DP “Devlet İşletmelerinin özel sektöre devri” slogan ve propagandalarıyla iktidar olmuş ama toplum ve hayat gerçeği ile karşı karşıya kalınca devlet eliyle kamu yatırımlarını genişletmek mecburiyetinde kalmıştı. Enerji, kömür, çimento, şeker sektörlerinde yatırımlar yapmaya ve bunların milli gelirdeki payını artırmaya devam etmiştir (Boratav, 2018). Böylece sanayileşmenin “muharrik gücü” devlet eliyle büyük yatırımlar yaparken diğer taraftan da özel sektöre yatırımları için her türlü teşvik ve destek verilmişti. Sonuçta Kamu, özel sektör karma bir ekonomi yürütülmüştür.

1954-1958 yılları arasında Türkiye’ye gelen IMF heyetleri “standart IMF” reçetesi diye bilinen istikrar politikası önlemleri diye de bilenen ve dış yardımların gelmesi için istenen şeyler. 4 Ağustos 1953’te devalüasyon sonrasında ithalatın sınırlı gevşetilmesi. 600 milyon dolarlık borcun ertelenmesi ve 359 milyon dolarlık yeni kredi taahhüdü.

1950 yıllar aynı zamanda köyden kente geniş nüfusların göç etme ve kentlerde kendi yaşayacak, barınacak yerleri, gecekondualarını yaptığı yıllardır. Tabii gecekondualar özellikle II. Dünya Savaşı yıllarında ev kiralarının ve inşaat malzemelerinin çok artması ile mantar evler ve barakalarla başlamış bir durumdu. 1950 sonrasında da hızla artış gösterdi. Hükümetler de kamu ve özel sektör eliyle açılan yeni fabrika ve iş yerlerine işgücü temin edilmesini de kolaylaştıran bir durum olduğu için teşvik edilmişti.

DP yönetimi tarımsal gelirlerin düşmemesi için ilkönce buğday daha sonra tütünde yüksek fiyatlarla destekleme alımları yaptı. Bu ürünleri diğer ürünler de izledi. 1952-1953 yıllarında 550 milyon dolara kadar yükselen ithalat hacmi, 1956, 1957, 1958 yıllarında 400 milyon doların altına inmişti. Pazarda kahveden, şeker ve beyaz peynire kadar bir sıkıntı vardı. Kuyruklar günlük yaşamın bir parçası oldu. Ekonomideki darboğazları, piyasaları rahatlatmak için ekonomik liberalizm düşüncesiyle, devleti küçültme sözleriyle iktidara gelen DP, darlık ve kuyrukları ortadan kaldırmak için müdahaleciliğe sarılarak Milli Koruma Kanunu raftan indirerek uygulamaya başlamıştı. Şehir ekonomisi polisiye tedbirlerle yürütülüyordu. Temel gıda maddelerine narh uygulayarak denetim sağlanıyordu. Daha önce kamunun elindeki tesisler satılacağı söylenirken, bu kuruluşlara yeni görevler verilerek daha da aktif hale getirilmişti (Pamuk, 2018).

1950'lerin ortasında serbest ithalat sistemi ve tarıma dayalı kalkınma hamleleri döviz bunalımına sebep olmuştu. Döviz krizi DP iktidarını yerli üretime yöneltti. 1957 seçimlerinin sonrasına kadar direndiler. Döviz krizinin aşılması ve makro dengelerin yeniden kurulması için 1958 yılında başlatılan istikrar programı kapsamında doların değeri 2.80'den 9 liraya çıkarıldı. Türk lirasının değeri düşürülerek makro dengeleri tutturulmaya çalışıldı. Atatürk döneminin denk bütçe sağlam para politikası yerine DP döneminde makroekonomik politikalar Türkiye Cumhuriyetinde ilk popülist politika denemesidir. Köylünün talebine karşılık verilirken dengeler göz ardı edilmiş ve dengeler sarsılmıştır. Tarıma çok sayıda traktör vs. araçların girmesi ile tarımda yeni arazilerin ekilmeye başlanması tarım açısından iyi bir gelişme olmuştur. Sonraki yıllar da ise klasik IMF paketleri uygulanmaya, zaman zaman bunlardan sapmalar sürgit devam etti.

Batı Avrupa ülkeleri de kendi aralarında 1952 yılında Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunu oluşturdular. Altı Batı Avrupa ülkesi arasındaki ekonomik ve siyasi işbirliği daha sonra Avrupa Ekonomik Topluluğu altında gümrük birliğine daha sonra Avrupa Birliği'ne dönüşecektir. Avrupa'nın batısında durum böyle iken doğusunda ise sosyalist ekonomiler hakimdi. Merkezi planlama sanayi kesimde yüksek yatırımla Soğuk Savaş döneminde dünya ekonomisi tarihinde en güçlü büyümeyi gerçekleştirmiştir.

Demokrat Parti en önemli değişikliklerinden biri de ulaştırma politikasında olmuştur. Atatürk ve Cumhuriyetin önemli politikalarından olan demir ağlar, raylı sistem ulaşım esas alınmıştı tıpkı batıdaki gibi. Demokrat Parti yönetiminde karayollarına ağırlık verildi. Demokrat Parti ABD'nin Marshall Planı'nın ve gelişmeye başlayan otomotiv sanayiinin de desteğini de arkasına alarak karayolu taşımacılığına ağırlık verdi (Pamuk, 2018).

1954-1961 yılları kendisinden önceki ve sonraki dönemlere kıyasla milli gelirin büyümüş hızı düşük olduğu ve ekonominin artık doğal olduğu birikim ve büyümenin temel etkeni dış kaynaklardır. Ekonomi sanayi tüketim malından daha çok ithal malların girdilerine bağımlı hale gelmişti. Bu girdilerin tıkanması halinde büyüme hızı zorunlu olarak düşmekteydi (Boratav, 2018).

2.21. 1960 Sonrası Planlı Kalkınma Dönemi

1950 yıllarda tarıma dayalı kalkınma stratejisi önemli bir canlılık getirdi ise popülist yaklaşımla bütçe dengelerini sarmasıyla kısa sürede tıkanmıştı. DP iktidarının bir başka zaafiyeti eşgüdüm ve uzun vadeli bir perspektifin yokluğuydu. Ekonomide planlı bir hareket

yerine günü kurtarma çabası, seçimlere ve seçmenlere endeksli hareket ağırlık kazanmıştı. 1960 darbesi sonrası askeri rejim bu başıboşluğu kapatmak üzere Devlet Planlama Teşkilatı'nı kurdu (DPT). DPT'nin kuruluşunu OECD'de desteklemişti. DPT öncülüğünde hazırlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963 yılında yürürlüğe kondu. Planın yönü iç pazara yönelik sanayileşmeydi. Tarım büyük ölçüde plan dışında kalmıştı.

DP'nin devamı niteliğindeki Adalet Partisi (AP) muhalefteki sloganı “plan değil pilav istiyoruz” şeklideydi. AP iktidara gelmesiyle Turgut Özal DPT'nin başına getirilmiş, artık ithal ikame sürecinin yönünü kamu ve Ankara değil İstanbul ve özel sektörün tercihleri belirlemiştir.

Özel sektör güçlendirmek için ithalatla kısıtlama hatta yasaklama, yerli üreticilere ucuz kredi, vergi muafiyeti, ucuz döviz tahsisleriyle teşvik edilmişti. Sanayi kesimi de ithal etmek zorunda olduğu ara malları ile makine teçhizat için gerekli döviz büyük ölçüde tarım ihracaatından karşılanmıştı. Sanayinin ihracaata yönlendirilmesi henüz yoktu. Yeni bir mal üretmek isteyen firmalar biraz çaba ile Ankara'dan gerekli onayları alabiliyor ve sonrasında ise o malın ithalatı kısıtlama ve yasaklama getirilerek yerli üretimin pazarda rekabetsiz satışını sağlıyordu.

1950'li yıllara kadar devletçilik döneminde ipler büyük miktarda kamu kuruluşlarının elindeydi. Karma ekonomi modelinin geçerli olduğu 1950 ila 1960'lı yıllarda ise kamu sektörü ile özel sektör arasında yeni bir iş bölümü ortaya çıkmıştı. Büyük yatırımlar gerektiren demir-çelik, petrol, kimya, enerjide Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT)'ler, daha küçük ölçekli yatırımlarda da özel sektör yer almıştı. İthal ikamesi döneminde iç pazara yönelik üretim yapan gıda, tekstil, dayanıklı tüketim malları, turizm ve otomotiv gibi farklı sektörlerdeki şirketler yer alıyordu.

Çok partili sisteme geçişle yani 1950 sonrası yönetimler çeşitli toplumsal kesimlerin, tüccar, sanayici, köylü, esnaf ve işçilerin taleplerine der demez daha duyarlı, daha açık oldular. İktidarların bir taraftan bu talepleri karşılarken bir taraftan da uzun vadeli ekonomik gelişmeyi hedefleyen planlar yapması oldukça zordu. Bir de siyasi istikrarsızlık arttığı dönemlerde büsbütün DPT yaptığı planları gerçekleştirememiştir. Yine de bir kısım yatırımlar yapılmıştır. ABD ambargo koyduğu zaman başta ASELSAN, ve Tank-Palet Fabrikası gibi kuruluşlar ve Necmettin Erbakan kendi eğitim ve öğretiminden ve sivil hayatındaki mücadelesinde de bildiğimiz gibi sanayileşmeyi çok önemseyen; sanayi, kalkınmanın esası olarak gören bir anlayışla baktığını “şeftaliden başka bir şey üretemiyiz” diyenlere karşı 200 ortakla motor

fabrikası kurması (a.a.com.tr, 2020). Ayrıca bulunduğu hükümetlerde yatırımlardan sorumlu başbakan yardımcılığı görevlerindeyken bir çok sanayi tesisi, organize sanayi bölgesi vs yapmıştır (ESAM, 2021).

1979 yılının son günlerinde başbakan Demirel'e sunduğu "hizmete özel" bir raporda Turgut Özal "24 Ocak kararları" diye bilinen istikrar programını sunmuştu. Bu raporun en önemli tezlerinden biri Türkiye'deki ücretlerin çok yüksek olduğu, bu ücretlerle üretim yapıp ihracaat yapılamayacağıydı. 24 Ocak kararları Dünya Bankası aracılığı ile uluslararası ve yerli sermayenin emeğe karşı güçlendirilmesini hedefleyen bir yapısal reform kararlarıydı. 12 Eylül 1980 tarihinde askeri darbeye 24 Ocak kararlarının Türkiye'deki baş mimarı olan Turgut Özal ekonominin sorumlusu ve patronu konumuna getirilmişti.

"Alternatif yoktur" sloganıyla ve çok yoğun bir ideolojik kampanyayla halka ve kamuoyuna takdim edilen neo liberal model, 1970'li yıllardan itibaren IMF, dış tıkanma koşullarında bulunan pekçok azgelişmiş ülkeye empoze ettiği standart programlardı.

1980'li yılların ekonomik politikaları reel devalüasyonlar ile kambiyo politikası, adım adım liberasyona yönelen ithalat rejimi, pahalı döviz, ucuz kredi ve vergi iadesi gibi teşviklerle desteklenen ihracaat. Fiyat kontrolleri ve temel mallarda sübvansiyonların kaldırılması ve iç talebin daraltılmasına dönük makro ekonomik politikalar. 24 Ocak kararlarıyla başlayan yeni ekonomi politikaları 1980-1988 arasında devam etmiştir.

Bu dönemde farklı popülizmler de uygulanmıştı. Dar gelirli ve yoksul kesimlerin yaşadığı gecekondulara tapu tahsis ve imar affı ile şehir rantları verilmiş, ücretlilere vergi iadesi, fakir fukara fon gibi uygulamalar yoksul kesimlere yönelik politikalar olmuştur. 1984 yılında belediyelerin tamamı Anavatan Partisi (ANAP) kontörölüne geçmesiyle burada yeni belediye ve imar kanunlarıyla şehir, inşaat rantları oluşturulmuştu. 1988 yılında % 36'lık bir oranla konut sektörü yatırımlarda aslan payını almıştı.

Neoliberal ekonomi politikalar izlenirken, devlet aracılığı ile rant yaratan ve avanta mekanizmalarını azaltmamış, bilakis yolsuzluk boyutu 1980 sonrası önceki korumacı ve müdahaleci dönemlerden daha fazlaydı. Ayrıca dünyada dış ticarete ve sermaye hareketlerinde tam serbestlikle ulusal devletlerde göreceli bağımsız sanayileşmeyi gerçekleştirmek için oluşturulan müdahaleci mekanizmlar IMF ve Dünya Bankası uygulamalarıyla adım adım yokedilmiştir. Türkiye IMF ve Dünya bankasının receteleriyle ABD ve AB'ye ekonomik, teknolojik ve sanayi olarak bağımlı hale getirilmişti.

Türkiye ekonomisi de neoliberal ekonomi döneminde her üç beş yılda bir ekonomik kriz yaşamaktadır. 1994, 1988-1999, 2001, 2008-2009 Dünya krizi ile birlikte, 2019 – gibi her üçbeş senede bir krizler kronikleşti. 1986 yılında Hazine'nin iç piyasalarda borçlanmasına önündeki sınırlama kaldırılmış, 1989 yılında ise kombiyo rejimini liberalleşmesi ve yapabancı sermaye giriş ve çıkışları bu arada devletin dış borçlanmasının önündeki engeller kaldırılmıştır. Hızla gelişen dış kaynak girişleri sonunda dış faiz, iç faiz ve döviz sarmalında 1989 sonrasında finans kapital, iç ve dış rantiyeler için de bir altın çağ oldu. Dış ticaret politikalarının liberalleşmesinin önemli kilomet taşlarında biri de 1995 yılındaki Gümrük Birliği, anlaşmasıdır (Pamuk, 2018). Tabiri caiz ise ayakta zar zor duran bir yapıyı gümrük birliği darbesiyle iyice sarılsılmış duruma düştü tıpkı 1838 Baltalimanı ticaret anlaşmaları gibi.

1996-1997 yılları Türkiye'nin IMF'siz yıllarıdır. Bu yıllarda merkez bankası döviz fiyatlarını kabaca enlasyona bağlayarak reel döviz kuruna istikrar getirmiş. Dövizde spekülasyon ve kriz olabilecek politikalara geçit vermemiştir. Sermaye hareketlerinin sebestleşmesi artan dış kaynakların kamu finanmanında kullanılması, bütçe açıklarının yüksek faizle iç borçlanmalar kamu dengelerinde ağır bozulmalara yol açtı. Borcu borçla kapatmak adeti sürdürülmeye devam edildi (Boratav, 2018).

Küresel finans kapitalciler ve onların yerli işbirlikçilerinin yıktıkları Refah-Yol hükümetinden sonra iktidara gelen Ecevit, 1970'lerdeki CHP lideri Ecevit ile 1999-2002 yıllarındaki Demokratik Sol Parti (DSP) lideri Ecevit arasında çok fark vardı. "Birinci Ecevit" düzen değişmeli diyen ve ona göre politikalar yapan, halkçı Ecevit, 1978-1979 yıllarında Türkiye ekonomisini IMF programına teslim etmemek için zor mücadeleler veren bir siyasetçiydi. 1999 ise Ecevit on yıllık bir IMF/Dünya Bankası vesayetine sokarak standby anlaşmalarını imzalayan, IMF programlarını daha iyi uygulamak için Dünya Bankası Başkan Yardımcısı Kemal Derviş'i getirip, IMF/Dünya Bankası yetkililerince oluşturulan 15 günde 15 yasanın TBMM'den geçmesini sağlayan siyasetçiydi (Boratav, 2018).

Türkiye ekonomisinin dizaynı ve yönetimi, bazı kurumsal düzenlemeleri adım adım 2002 sonuna kadar Ecevit, sonraki yıllarda ise Akparti hükümetlerince yapılarak IMF/Dünya Bankasının dolayısıyla küresel kapital finansın denetimine sokacaktır. Borcu borçla kapatıp, yeni borç almakla hayatını sürdürme.

1994 krizi sonrasında IMF ile yapılan standby anlaşması 1995 seçimlerinden sonra devam ettirilme imkanı bulunmadı. Sonrasında gelen Refah-Yol hükümeti ise öteden beri

sürdüğü milli kalkınma milli kaynaklarla olur tezi ile 11 aylık hükümeti döneminde dış kaynak veya farklı bir kaynak arayışına gitmedi.

Bretten Woods kurumları olarak bilinen IMF ve Dünya Bankası o yıllarda Doğu Asya krizine ve Rusya'ya neoliberal politikaları dayanmıştı. Malezya, Rusya ve Arjantin bu reçeteleri kabul etmedi. Kendi yollarını kendileri belirlediler. Rusya ve Arjantin dış borç ödemelerini tek yönlü olarak askıya aldılar. Malezya ise borçlarını tasfiye etmek için özel bir oluşuma giderek kendi öz kaynaklarıyla halletti.

“IMF icra kuruluna sunulan 28 Nisan 2005 tarihli ve IMF web sitesinde yedi ay sonra yayımlanan uzmanlar raporuna göre Türkiye'nin istisani kredi talebi IMF kurallarına uymamaktaydı. Zira bu kredilerin ön koşulu olan sermaye hesabı üzerinde istisnai yararlanmayı düzenleyen ödemeler dengesi baskıları 2005 Türkiye'sinde yoktur ve bu nedenle Türkiye istisnai yararlanmayı düzenleyen tüm ölçütler karşılanmamaktadır. Uzmanlar, buna rağmen Türkiye'nin kerdi talebinin karşılanmasını istisnanın istisnası olarak yorumlanabilecek olan ve açıkcası politik kayırma anlamına gelen olağan dışı koşulları (exceptinal circustances) ileri sürerek desteklemişlerdir. Rapor'da Türkiye'nin olağan dışı koşullar ayrıcalığı için gösteriln neden de ilginçtir. Üç yıllık bir program Kasım 2007'de yapılacak olan bir sonraki genel seçim için bir çıpa sağlayacaktır.

Bu kredi bir yandan T.C hükümetlerinin 2003-2005 yılları için IMF denetiminden aklandığını ifade eder bir yandan da sonraki yıllar için Akparti iktidarına açık bir destek belgesi özelliği taşır. Bu kayırmada IMF yönetiminde ağırlığı olan ABD'nin etkisi akla gelmektedir” (Boratav, 2018).

Neoliberalist makro ekonomik politika kuralları yeni yüzyıla girildiğinde faiz dışı fazla kuralıyla şekillenmiştir. Faiz dışında devlet bütçesi daima fazla vermeli. Merkez bankalarının özerkliği para politikalarının en temel kaidesidir. Merkez bankaları faizleri daima enflasyon oranın üstünde tutacaktır. Döviz piyasaları, serbest piyasada dalgalanmaya teslim edilecektir. Bu ilkeler, uluslararası finans kapitalin gelişmekteki ülkeler diye adlandırılan ülkelerde istediği olmazsa olmaz ilkelerdir. Mali esaslar, devletin borç sorumluluklarını çıkmaza girmemesi için frenlemektedir. Döviz piyasaları kaidesi, siyasi iktidarların aktif döviz kuru politikalar uygulama, mesela devalüasyonlar ile rekabet gücünün artırma yolunu önlemektedir. Enlasyon hedefiyse, kısa süreli spekülatif finans sermayesi için, “yükselen piyasalar” diye isimlendirilen ekonomilerde yerli para cinsinden bir minimum getiri oranını

teminat altına almaktadır. Özerk merkez bankası kuralı ise para ve döviz kuru politikalarını hükümetlerden soyutlamaktadır. Merkez bankaları, bu şekilde uluslararası finans kapitale karşı bağımlılaştırılmıştır. Siyasal iktidarlara karşı özerkleştirilmiştir. Kısaca bütün ekonomik yapıyı ulusal egemenlik ve bağımsızlığa göre değil, uluslararası finans kapitalin egemenliğine göre düzenlenmiştir. Ülkelerde bütün bunları nasıl gerçekleştirirler, beceriksiz, ufuksuz ama iktidar olma ihtirası olan siyasilerle gerçekleştirecekleri açıktır. Bunları kabul edip, uluslararası finans kapitale teslim olmuş hiçbir ülkenin iki yakası bir araya gelmiş değildir.

Merkez Bankası'nın özerkliği 2001 yılında gerçekleşti. DSP-Milliyetçi Harekat Partisi (MHP) ve Anavatan Partisi (ANAP) koalisyonu sıkı sıkıya bu politikaları uygulamıştır. Onlardan sonra 2002 yılının sonunda iktidar olan Akparti de aynı politikaları sıkı sıkıya sürdürmeye devam etmiştir. Akparti'nin ilk beş yılı “yüksek faiz, ucuz döviz” ile devam etti. İthalata dayanan ve ucuz kredi ve inşaat emlak rantıyla ülke ekonomisi yürütölmeye çalışıldı.

Başlangıçta kamuya bütçeye yük olmayacakmış gibi gösterilen bir çok iş, otoyollar, köprüler, şehir hastahaneleri, üçüncü köprü ve üçüncü havaalanı ve diğer havaalanları gibi büyük yatırımlar sonradan bütçenin ana gider kalemini oluşturmaktaydı.

2002 sonrası dönemde Cumhuriyet boyunca başta Atatürk döneminde ve sonra da her iktidar döneminde yapılan bütün kamu kurum ve kuruluşları Türk Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi (TÜPRAŞ), Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri AŞ (TEKEL), Türk Telekomünikasyon Anonim Şirketi (TELEKOM), Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları AŞ (SEKA), Petro Kimya AŞ (PETKİM) , ŞEKER FABRİKALARI vs 19 yıl içinde yaklaşık 70 milyar dolarlık kamu kurum ve kuruluşları satıldı.

Akparti öncesi 2001 yılında oluşturulan özerk kurullar, Akparti döneminde seçici bir uygulamaya tabi tutuldular. Tarımsal reformlar, şeker, tütün gibi kurullar çalıştırılırken, kamu ihale kurulu ve mevzuatı yüzlerce kez değiştirildi. Suistimaller ise IMF ve Dünya Bankası tarafından ses çıkarılmadan geçirtilmişti. İktidar ile sermaye grupları arasındaki bölüşüm ilişkilerini, kaynak ve rant konuları, uluslararası kurumlar tarafından hiç dillendirilmemişti.

Akpartinin ilk on üç, onbeş yılı dış dünya ve ekonomi medyasınca büyük başarı olarak gösterilmiştir. Bu dönemin ortalama büyümesi 4.4 iken, Türk ekonomisinin neoliberal dönem diye isimlendirilen 1980-2002 döneminin ortalama büyüme oranıda 4.3 gibidir. Eğer kaotik 1997-2002 dönemini çıkarsak neoliberal dönemin 1980-1997 dönemi büyüme oranı 4.6 gibidir (Boratav, 2018).

1989 yılında serbestleşen sermaye ve finans hareketleri çeşitli krizlere sebep olmuştur. Finans kapitalin dünya ekonomisi içinde artan ağırlığı, sistemle bağlantılı olan bütün ülkelerde çeşitli krizlere neden olmuştur. Gelişmekte diye tabir edilen çevre ülkelerde bunların etkileri gelişmiş ülkelere çok daha derin ve ağır hissedilmiştir. Türkiye hem kendi özel krizleri 1994, 2001 krizlerinden hem de 1999 Asya krizi ve 2008-2009 Amerika krizlerinden çok etkilenmişler tabiri caiz ise gelişmiş ülkeler nezle veya grip olsa biz zatüre oluyoruz. Çünkü Türk ekonomisi neoliberal dönemde ve özellikle Akparti döneminde gelişmiş ülkelere ve finans kapitale dört yönden büyük bağımlılık oluşturdu. Birincisi sermaye hareketleri, serbestliği ile denetimsiz sıcak para olarak girip, çıkmaları. Girdiği zaman büyüme gibi görünmesi, istediği karı elde ettiği zamanda çıkması ekonomide daralma yapması gibi. İkincisi ekonominin dış dengelerinde bozulma ve sürekli açık verme, yapısal sorun haline gelmesi. Üçüncüsü dış dünyaya üreterek açılmak yerine mülkiyetin yabancılaşması önem kazanmış ve önemli bir girdi oluşturmuştur. Dördüncüsü ise dış borçların oranı, borç toplamına olan oranında yükselmesi, satacak ve verecek bir şey kalmayınca döviz krizlerine sebep olması.

Bu dönemdeki istisnai bir gelişme denizcilik ve gemi inşa sanayi olmuştur. Akparti lideri Recep Tayyip Erdoğan ve onun en yakın çalışma arkadaşı olan Binali Yıldırım'ın denizciliğe olan özel ilgilerinden dolayı ilgili bölümde vurgulandığı gibi denizcilik ve gemi inşa sektöründe ciddi gelişme göstermiştir.

3. DENİZ POLİTİKASININ KAVRAMLARI

3.1. İçdeniz ve İçsular

“Kıyıları aynı devlete ait ve genişliği karasularının genişliğinin iki katından az olan bir boğazla açık denize bağlı bir deniz “iç deniz” olarak kabul edilmektedir.” Bu coğrafi özelliğin dışında tarihi ve teamüli olarak da içdeniz olarak görülmüş denizler bulunmuştur. 1774 tarihine kadar yani Küçük Kaynarca antlaşmasına kadar Azak Denizi ve Karadeniz Osmanlı Devletinin bir iç deniziydi. İlk önce Rusların Azak Denizine inmesi daha sonra ise Romanya ve Bulgaristanın Karadeniz’de kıyıları olan bağımsız devlet olmaları ile birlikte Karadeniz bir içdeniz statüsünden çıkmış oldu.

Marmara Denizi’de yine bir iç denizdir. Marmara Denizi’nin bütün kıyıları Türkiye Cumhuriyeti Devletinin hâkimiyeti altında olup, yine Türkiye Cumhuriyeti’nin hâkimiyetinde olan karasularının iki katını geçmeyen iki boğazla açıkdenizlere bağlanan bir içdenizdir.

İçsular karasularının başladığı esas hattın kara tarafında kalan, deniz alanlarına içsular denir. Diğer bir ifadeyle karasularının kara iç sınırı ile, kara parçasının yada kara ülkesinin deniz kesimi içsuları oluşturur. Sahile bağlı olan bu denizalanı sahildar ülkeye sıkı sıkıya bağlı olan sulardır. Bu su sahaları koylar, limanlar, körfezler, içdenizler ve kapalı denizler gibi düz esas hatlar yöntemi ile belirlenen sınırlar içinde kalan su kesimleridir (Yenigün, 1997).

İçsular, nehir ağızları, limanlar, resif hattının gerisi, cezir yüksekliklerinin gerisi, belli özelliklere haiz körfezler olarak sayılmaktadır (Yenigün, 1997).

3.2. Karasular

Bir devlet, içsularla birlikte mutlak hakim olduğu denizdeki ülkesidir. Devlet, karada olduğu gibi karasularında, içsularda ve bunların üzerindeki hava sahasında mutlak hükümrân olduğu gibi deniz yüzeyinde, deniz altında, yatağında ve toprak altında da tam hükümrândır (Yenigün, 1997).

III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) madde 3 göre “Her devlet karasularının genişliğini, bu sözleşmeye uygun şekilde belirlenen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini aşmayan bir sınıra dek belirleme hakkına sahiptir” (Özman , 1984).

III. BMDHS madde 3, 6. Fıkrasına göre “Karasuların genişliği “normal esas hatlar” veya “düz esas hatlar” yöntemleri ile belirlenebilir. Fakat bu yöntemler bir devlet tarafından başka bir devletin karasularını açık denizden veya Münsahır Ekonomik Bölgeden” ayıracak bir tarzda uygulanmaz(Özman , 1984).

Anakaranın uzantısında adacıklar oluşması ile karasularının da başlangıç noktasının bu adacıklar esas alınarak açık denize doğru uzar (Yenigün, 1997).

3.3. Orta Hat

Kıtasahanlığı ve karasuların sınırını tesbit için kullanılan bir ifadedir. 1958 tarihli Kıtasahanlığı sözleşmesinde, kıyılar arasında karşılıklı hattı/sınırı belirlemek için “Median line”, kıyıları bitişikler için ise “Equidistance line” tabirleri kullanılmış. Her iki ifade terim de Türkçe’ye “orta hat” yada “ortay hat” olarak çevrilmiştir. (AÜHFakültesi, 2020)

3.4. Kıta Sahanlığı

Bir denize sahildar olan devletin anakarasının denizdeki doğal uzantısı, anakaranın dış sınırına kadar uzanan veya karasularından itibaren 200 deniz miline kadar uzanan, su altı alanları, deniz yatağı ve toprak altını kapsayan bir ifadedir. Diğer bir ifade ile sahildar devletin anakarasının denizde uzanan doğal uzantısıdır.

Kıta Sahanlığı ilk defa 1945 yılında ABD Başkanı Truman’ın bildirisi ile ortaya çıkmış daha sonra ise örf ve teamül olarak kabul görmüştür. Sahildar her devletin kıta sahanlığı vardır. Anakaranın doğal uzantısı olarak 200 mile kadar olan kısmıdır. Eğer bu uzantı 200 deniz milinden az ise 200 deniz mili olarak kabul edilir. Şayet bu doğal uzantı 200 deniz milinden çok uzun ise sınırsız olarak kabul edilmez. 350 deniz miline kadar veya derinlik olarak ise 2500 metre derinliğe ve 100 deniz miline kadar kabul edilir (aofkredili.net, 2020).

3.5. Anakara-Ada

Anakara, bir kıtanın parçasına denir. Ada ise bir anakara parçası ile kara bağlantısı olmayan kara parçasına denir. Yarım adalar da anakara özelliğindedir.

3.6. Açık Deniz

Bütün devletlerin üzerinde serbestçe seyrüsefer, uçma, sualtı tesisleri kurma, suni ada yapma, benzeri tesis platform yapma, balıkçılık, bilimsel faaliyet yapabilecekleri alanlardır (Yenigün, 1997; Özman, 1984).

3.7. Kapalı veya Yarı Kapalı Deniz

Etrafında birden fazla devlet olan başka bir deniz veya okyanusa dar bir su yoluyla bağlanan birden fazla ülkenin karasuları ve Münhasır Ekonomik Bölgesi bulunan, körfez, havuz veya denizlere kapalı veya yarı kapalı deniz denir (Yenigü, 1997). Akdeniz, Karadeniz, İran Körfezi, Karaipler Denizi yarı kapalı denizlerdir. Yarı kapalı denize sahildar ülkeler kendi aralarında Karasularını, Münhasır Ekonomik Bölgelerini vs anlaşarak yapabilecekleri gibi uluslararası örgütlerle işbirliği ile de çalışmalar yapabilirler.

3.8. Takımada Devleti

Bir veya birden çok takımadalardan oluşan devlete/ülkeye takımada devleti denir. Bu takımadalar bütün oluşturan veya tarihi olarak öyle düşünülen bir biriyle bağlantısı bulunan adalardır. En sondaki adadan birbine çizilen bir çizgi/hat o devletin sınırlarını oluşturur. İçte kalan sular karasuları sayılmaktadır. Adaların esas hatlarının boyu da 100 mili aşmamalıdır (Yenigün, 1997).

Ayrıca bir takımada devleti başka bir devletin karasularını açık denizden veya münhasır ekonomik bölgesinden ayıracak şekilde kullanamaz ve münhasır ekonomik bölgesi olduğunu kabul edemez. Takımada devleti kendini takımada olarak BM'e bildirmelidir, III: BMDHS Madde 122 (Özman, 1984).

3.9. Adacık ve Kayalıklar

Üzerinde yaşanması mümkün olmayan küçük ölçüdeki adalara adacık denir. Daha da küçük olan bazen deniz yükselmesinde veya gelgit ve fırtınalarda sular altında kalan küçük kara parçalarına da kayalık denilmektedir. BMDHS lerinde ada, adacık ve kayalıkların büyüklüklüğü ile ilgili bir açıklık yoktur. Ancak adalara, anakara gibi haklar tanınırken üzerinde yaşam olmayan adacıklara ve kayalıklara bu haklar yani kıtasahanlığı ve münhasır ekonomik bölge vs haklar verilmemiştir.

3.10. Suni Ada

Denizlerden petrol, doğalgaz vs çıkarmak için kurulunan platformlar (Yenigün, 1997). İran Körfezi, Kuzey Denizi, Meksika Körfezi gibi bölgelerde sıkça rastlanılır. Bu tesislerin çevresinde 500 mt güvenlik alanı oluşturulabilir.

3.11. Bitişik Bölge

Karasularıyla birlikte azami 24 mile kadar olan bölge bitişik bölgedir. Egemen sahildar ülke bu alanda gümrük, maliye, göçmen ve sağlıkla alakalı hususların karasularında ihlalini

önlemek veya karasularındaki ihlalini cezalandırmak için kontrol yapma yetkisi tanınmıştır, BMDHS madde 33. (Özman, 1984) Münsahır ekenomik bölge kavramı kullanılmasıyla önemi kalmamış bir kavram olmakla birlikte Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmelerinde bulunan bir kavramdır. Denize kıyısı olan devletler bitişik bölgelerini ilan etmek durumundadırlar. İlan edilmiş bir bitişik bölgeleri yoksa böyle bir uygulama yapamazlar. Özellikle Ege Deniz’inde karşılıklı olarak Yunanistan ile bizim bitişik bölgemiz yoktur.

3.12. Münsahır Ekonomik Bölge (MEB)

Karasularının başladı sınırlardan başlayarak en çok 200 deniz mili kadar uzanan bölgedir. Mühasır ekonomik bölgede denizüstü ve deniz yatağındaki bölgede tüm doğal kaynakları araştırma, işletme faaliyetlerini bölge sahibinin yapma hakkı vardır.

3.13. Flight Information Region (FIR)

1952 Paris Bölgesel Antlaşması ile Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün oluşturduğu uçuş bildirim bölgelerine göre, Ege’deki “Uçuş Bildirim Bölgesi” İstanbul ve Atina’da bulunan kontrol merkezleri ile yürütülmektedir. Türkiye ve Yunanistan kendi bölgelerinden diğerine geçecek uçakları bu kontrol merkezine bildirmek zorundadır. Kıbrıs Barış Harekâtı sebebiyle 1974 ila 1980 arası işletilmemiş olan bu kural 1980 sonrası FIR kuralı işletilmeye başlanmıştır.

Ulusal ve uluslararası deniz politikası bu kavramlar çevresinde şekillenir.

4. POLİTİKA AKTÖRÜ OLARAK ULUSLARARASI SİSTEM VE ULUSLARARASI HUKUK

4.1. Uluslararası Hukuk

Son üçyüz dörtyüz yıldır uluslararası ilişkiler, devletlerin bir biri ile münasebetleri genellikle bağlayıcı olarak kabul edilen bazı kuralların etkisi altında cereyan etmiştir. Bu kurallar ilk kez onyedinci yüzyılın başlarında Hollandalı diplomat Hugo Groitius tarafından “uluslararası hukuk” un ilkeleri olarak sistemli bir duruma getirilmiştir. (Gönlübol, 1985) Her hukuk gibi yazılı, sistematik hale gelinceye kadar uzun yıllar geçmiş olduğu tabidir. Ancak sistematik ve yazılı hale gelince onun gelişmesi çok daha hızlı olduğu da açıktır. Uluslararası hukuk zamanla devletlerin haklarını ve vecibelerini kapsamı içine alan açık ve seçik bütünleşmiş kurallar ve ilkeler durumuna gelmiştir. Ayrıca ikili ve çok taraflı devletlerarası anlaşmalar ve sözleşmeler, örf ve adetler (teamüller) zamanla uluslararası hukuk kuralları oluşturmuştur.

Kendi ülkesinde güce ve kudrete sahip olan hükümdar /iktidar diğer ülke veya hükümdar /iktidarlalarla olan ilişkilerinde içerdeki gibi davranamayacağı açıktır. Eğer böyle davranmaya kalkmaları halinde sürekli bir çatışma ve kaos oluşacağı bunun da sürdürülmesinin mümkün olmadığı, ayrıca yeni keşfedilen ülkelerin, kıtaların ve denizlerinde kime veya kimlere ait olacağı, denizlerdeki sınırların nasıl olacağı da belirsiz konulardı. Devletlerin kendi ülkesindeki yabancı uyruklulara veya kendi vatandaşların yabancı ülkelerde nasıl bir haklara sahip olacağı. Limanlarda yabancı gemiler nasıl hareket edecekleri gibi meseleler uluslararası hukukun doğuşunu meydana getirmiştir. Ayrıca uluslararası hukuk kurallarının devletlerce ihlali nasıl tesbit edileceği, ihlal eden tarafa karşı ne gibi tedbirler ve yaptırımlar yapılacağı gibi durumlar giderek uluslararası gündemi yoğun bir şekilde meşgul etmiştir.

Uluslararası hukuk yazarları çeşitli açılardan değerlendirerek, bazıları uluslararası politikada “gerçekçi” diye bilinen görüş taraftarı, bazıları ise uluslararası politikada sadece “güç”ün hakim olduğunu kabul ederek, uluslararası bir hukukun varlığını reddederler. Bazı kişiler ise uluslararası hukukun kodifiye edilmesi ve devletlerarasındaki bütün ilişkileri düzenleyecek biçimde kapsamlı hale getirilmesi “güç çatışması”nın yerini alabileceğini, en

azından çatışmaları ölçülü, sınırlı tutabileceğini iddia ederler. Uluslararası hukukun en zayıf yani, hakk ihlali yapan, kural ihlali yapan devlete karşı uygulanacak müeyyide ne olacağı ve müeyyidenin nasıl uygulanacağıdır.

Ulusal hukukla uluslararası hukuku birbirinden ayırın en temel özellik kural ihlalinde müeyyidenin kimin nasıl uygulayacağıdır. Bu açıdan uluslararası hukuka gelişmemiş toplum hukuku olarak da bakılır. Uluslararası hukuk gelişmemiştir, uluslararası hukuk toplumun merkezileşmemiş olmasının doğal bir sonucudur. Ulusal toplumda hukuk, devlet otoritesi ile uygulanır (Gönlübol, 1985).

Uluslararası hukukun kaynaklarını dörde ayırmak mümkündür. 1. Anlaşmalar 2. Teamüller 3. Hukukun temel ilkeleri. 4. Yargı kararları ve doktrinlerdir.

4.2. Uluslararası Hukuk'ta Yasama

Ulusal toplumlarda hukuk yasama organları tarafından oluşturulmaktadır. Uluslararası hukuk kuralları ise devletlerarasında fikir birliği, oydaşla (consensus) ile oluşmaktadır. Uluslararası hukuk kurallarının oluşumu her devletin kendi rızası ile kabul ettiği kurallarla bağlı kalmasıdır. Bu rıza açık yada kapalı bir biçimde belirtilebilir. Açık rıza bir devletin başka devletlerle anlaşmalar imzalaması, kapalı yada diğer zimmi kabul ise genellikle örf ve adet kurallarının işlemesi ve buna karşı bir itirazın ve reddin yapılmaması gösterilebilir.

Bir devlet bir konuda diğer devletlerin uygulamalarına karşı itiraz etmiyorsa, o uygulamayı aksi olmadıkça kabul etmiş olmaktadır. Kıtasanlığı yeni bir tabir ve kuraldır. Sahillerin devamında deniz yataklarında petrol yataklarının bulunduğu anlaşıncı ABD başkanı Truman bir bildiri yayınlayarak ABD'nin kıyılarına bitişik derinliği ikiyüz metreyi aşmayan denizlerin yatağı ile bunun toprak altında bulunan doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi hususunda ABD kendine ait olduğunu ilan etmişti. ABD'nin bu ilanı, o güne kadar uygulanan teammüllere aykırıydı. O güne kadar karasuları dışındaki deniz alanlarından tüm devletler eşit biçimde yararlanma hakkına sahip idi. ABD Başkanı Truman'ın bu bildirisinden sonra birçok devlet aynı şekilde ya bildiri yayınlamışlar ya da bu şekilde kanunlar çıkarmışlardır. Böylece ilk çıkışında o güne kadar uygulanan ve kabul görmüş bir teamüle aykırı bir çıkış, o günden sonra bir genel kabul görmüş bir uluslararası kural olmuştur.

Uluslararası hukuk oluşturmak veya oluşması belli bir prosedürü olmadığı için diğer bir tabirle yasama işlemi diyebileceğimiz işlemin merkezileşmemiş olması, uluslararası hukukun belki de en zayıf yönüdür. Uluslararası hukukun merkezi yasama diyebileceğimiz bir

durumu olmadığından iki önemli sonuç doğurmaktadır. 1. Uluslararası ilişkilerle ilgili birçok konularda konsensüs/oydaşma olmadığından bu konular uluslararası hukukun dışında kalmaktadır. 2. Bir başka handikap ise uluslararası hukukun bir çok kuralları açık ve seçik olmaktan uzak olmaktadır (Gönlübol, 1985). Herhangi bir devletin uluslararası hukukda hangi kurallarına bağlı olduğunu anlamak için o ülkenin taraf olduğu ikili ve çok taraflı anlaşmalarına bakmak gereklidir.

Uluslararası hukukta örf ve teamüller bütün devletleri bağlamamaktadır, iki veya daha fazla devleti bağlayan kurallar olduğu gibi bölgesel örf ve teamüllerde bulunmaktadır. Latin Amerika, Anglo-Sakson, Avrupa gibi uluslararası hukuk örf ve teamüllerinden söz edilir ki bunların hemen hemen hepsi coğrafi keşiflerle Amerika, Afrika ve Asya’da sömürge, koloni vs sahibi denizci ülkelerdir.

4.3. Uluslararası Anlaşmalar

Devletlerarası ikili antlaşmalar çok eski tarihlere dayanmaktadır. 19. Yüzyıldan itibaren ise çok taraflı antlaşmalar oluşmaya başlamış 20. Yy ikinci yarısından sonra BM’nin oluşumu ile birlikte “Küresel İşbirliği” uluslararası ilişkilerin temelini teşkil etmiştir. Devletlerin birbiriyle yaptıkları antlaşmalar büyük bir çoğunluğu itibarıyla yazılı nitelikte olan dökümanlara antlaşma, antlaşma, sözleşme, protokol, senet, misak, modus vivendi gibi isimler verilse de bunlar arasında uluslararası hukuk açısından bir fark yoktur (Gönlübol, 1985). Anlaşmalar çeşitli aşamalardan geçerek kabul edilerek yürürlüğe girer. Antlaşmaların yürürlüğe girmesi her devletin kendi hukuksal yapısı ve prosüdürüne göre olur. Nihayetinde devletler anlaşmaları ya şartsız kabul eder, yada çekincelerle (ihtirazı kayıtlı) onaylarlar. Çekince demek genellikle söz konusu anlaşmanın belirli hükümleriyle bağlı olmama isteğini açıklamak demektir.

4.4. Uluslararası Hukukun Düzenlenmesi

Düzenleme/ Kodifikasyon/Taknin; teamüllerin (yapıla geliş) hukuk kaidesi olara yazılı hukuk biçimine dönüştürülmesi işidir. Uluslararası hukukta yakın zamanlara kadar örf ve adet kuralları yazılı kurallar gibi açık ve seçik değildi ve ihtilaflara daima müsaitti. Yazılı hukuk haline geçmesinin en iyi örnekleri IMO tarafından yapılmaktadır.

Birleşmiş Milletler Örgütü kuruluşundan itibaren, uluslararası düzenlemelerini daha önceki dönemlerde 1899 ve 1907 La Haye Konferansları ve Milletler Cemiyeti dönemlerinden daha ciddi olarak ele almış ve Genel Kurul, BM Antlaşmasının 13. Maddesi “devletlerarası

hukukun tedrici geliştirilmesi ve taknini/yasama” ile görevlendirilmiştir. Genel Kurul bu yetkisine istinaden 1947 senesinde Uluslararası Hukuk Komisyonu’nu kurmuştur. Kurulan komisyon önemli konuları ele alarak bunların kodifikasyonu/düzenlenmesi/yasaması ile meşgul olmaktadır. Komisyon yeni kuralları derlemenin yanında kabul edilmiş kuralları da daha iyileştirmektedir. Uluslararası Hukuk Komisyonu bir ölçüde “yasama organı” ya da “hukuk yapıcı” gibi çalışmaktadır. Komisyonun kabul ettiği kuralların devletleri bağlayıcı olabilmesi için bunların onaylanması gerekir. Onaylamayan devletler, eski kurallara bağlı kalmaya devam ederler. Komisyonca hazırlanan metinler “yeterince” devlet tarafından onaylanmaları halinde yürürlük kazanır. Onaylamayan devletler için de zaman içinde örf ve adet yoluyla bu kurallara bağlılığı oluşur (Gönlübol, 1985).

Devletler Hukuku Komisyonunu bugüne kadar ele aldığı konuların başlıcaları şöyledir. 1. Devletlerin hakları ve görevleri. 2. Teamül olarak uygulanan uluslararası hukuk belgelerinin daha kolay el altında bulundurulması. 3. Nüremberg Mahkemesinin uyguladığı ilkelerin belirlenmesi. 4. Uluslararası Ceza Mahkemesi kurulması 5. Çok taraflı anlaşmalarda çekince sorunu 6. İnsanlığın barış ve güvenliğine karşı işlenecek suçlar. 7. Saldırının tanımlanması. 8. Uyruksuzluğun (tabiiyet) azaltılması. 9. Uluslararası hakemlik yöntemi. 10. Deniz Hukuku 11. Diplomasi ilişkileri, dokunulmazlıkları (imtiyazları), bağıışıklıkları (muafiyetler). 12. Konsolosluk ilişkileri. 13. Anlaşmalar hukuku 14. Devletlerin uluslararası örgütlerle ilişkileri. 15. Uluslararası nehirlerden ulaşım dışında yararlanma 16. Devletlerin halef olması. 17. Devletlerin uluslararası sorumluluğu 18. En fazla müsaadeye mazhar ulus kaydı. 19. Devletlerle uluslararası örgütler arasında yapılan anlaşmalar (Gönlübol, 1985).

4.5. Uluslararası Sistem ve Uluslararası Hukuk Sistemi İlişkisi

Uluslararası hukuk, uluslararası sistemlerin yarattığı kuralların bütünüdür diye biliriz. Uluslararası aktörlerin vasıfları uluslararası hukuka şekil verir. Uluslararası hukuk, uluslararası nizamın bir yansıması, göstergesi olduğundan en önemli görevi yanyana yaşayan devletlerin bir düzen barış içinde yaşamalarını ve bu barış düzenini sürdürmelerini sağlamaktır. Hukuk kurallarının var olması onların işlerliğini sağlamaz. İşlerlik kazandıracak şey ise güç dengeleri ve hukuku tesis edecek ve koruyacak güçtür. Uluslararası otorite her zaman tartışmalı olagelmıştır.

II. Dünya savaşı sonrası oluşan uluslararası işbirliği, uluslararası hukuk her zamankinden daha elzem daha hayati olmasıdır. Uluslararası hukuk, devletlerin, ulusların

ihtiyaç ve beklentilerini karşılayacak şekilde gelişme göstermesi, uluslararası ilişkilerin iyileşmesine ve kökleşmesini yol açar. Uluslararası hukuk çalışmalarının en önemli gelişimi Deniz Hukuk alanında göstermiştir. Yeni deniz hukuku esasları merkantilist bir uygulama ile zenginliklerine zenginlik katmak isteyen bilhassa savaş esnasında denizlerde ticaretlerini devam ettirme imkânı vererek, haklarını koruyordu. Savaşlarda tarafsız kalmanın haklarını ve sorumluluklarını uluslararası hukuk çerçevesinde düzenlenerek korunmuştur (Gönlübol, 1985).

Deniz alanlarında çatışmalar ve ihtilaflar kuralların yetersizliği ve açık olmadığından kaynaklanıyor, böylece bu alanlarda bir anaşinin sürüp gitmesine imkan veriyordu. Bazı hakemlik yöntemleri dışında, uyuşmazlıkların çözülmesi ve kuralların yetersizliği bunların bir neticeye/karara bağlanmasını zorlaştırıyordu.

Diğer açıdan denge politikası, savaşlar sonunda oluşan dengenin korunması adına büyük devletlerin küçük devletlerin üzerinden pazarlıkların yapılmasını doğurmuştur. Devletler birçok alanda “kendi serbest iradeleri ile” sayıları her geçen gün artan uluslararası kuruluş lehine “egemenliklerinden” barışın ve sürdürülebilir bir ilişkilerin oluşması adına “fedakârlık” ta bulunmaktadır. Özellikle uzay ve deniz alanındaki ilerlemeler bu alanlarda ki oluşan hukukun gelişmesi “ülke” kavramına önemli yenilikler getirmiştir (Gönlübol, 1985).

4.6. Uluslararası ve Ulusal Kuruluşlar

Denizler, tarihin en eski zamanlarından beri ulaşım, askeri, stratejik ve ticari amaçlarla önemli fonksiyonları olmuştur. Ancak gelişen bilimsel ve teknolojik gelişmeler denizlerden ve sualtı yataklarından faydanlanmayı daha da kolaylaştırması, sualtında bulunan petrol ve maden yatakları denizlere olan ilgiyi kat be kat artırmış, artırmaya da devam ederek uluslararası rekabet, işbirliği ve çatışmalarıda beraberinde doğurmaktadır.

Deniz ve deniz çevresinin öneminin artması onların kullanım şeklinin, amacının çeşitlenmesi ulusal ve uluslararası düzenlemeler, eskiden teamül olarak uygulanan birçok şeyin artık yazılı uluslararası hukuk oluşmasıyla ulusal uyulması zorunlu kanunlar ve direktifler halini almıştır. Deniz hukuku, uluslararası hukukun en eski konularından biri olmuştur. 17. Yüzyılın başlarından beri oluşan uluslararası deniz hukunun esas kaynağı teamül, örf ve adet olmuştur. Diğer yandan ise güçlü devletlerin diğer devletler aleyhine oluşturduğu dayatmalar gibi uygulamalar devletlerarasında rekabete ve çatışmaya yol açmıştır. Çatışmalar zaman zaman devletlerarası oldu gibi devlet ittifakları/bloklar arasında da yaşanmıştır. 1853 Kırım

harbi, I. Dünya Savaşı ve II. Dünya Savaşı gibi bloklar ve ittifaklar arası savaşlar, çatışmalar olmuştur.

I. Dünya Savaşından sonra mevcut durumu muhafaza ile devletler ve bloklar arası çatışmayı önlemek amacıyla Milletler Cemiyeti çerçevesinde deniz teamülleri, örfleri ve adetleri yazılı hukuk şekline dönüştürme teşebbüsleri olmuş ise de I. Dünya Savaş'ının mağlup devletlere getirdiği ağır şartlar nedeniyle hayata geçirilmesi mümkün olmamıştır. Ancak II. Dünya Savaşından sonra oluşan barış ve barışı koruma teşebbüsleri ile birlikte de uluslararası önemli çatışma alanı olan denizlerin bir hukuk kuralları manzumesine kavuşarak çatışmadan uzak durulması hedeflendi. 1947 yılında çalışmalara başlanmış nihayet 24 Şubat- 27 Nisan 1958 tarihleri arasında İsviçre'nin Cenevre Şehrinde toplanan Deniz Hukuku Konferansı, daha önce Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na sunulmuş olan bir antlaşma taslağı üzerinde çalışarak, deniz hukukuyla ilgili dört antlaşma metnini kabul etmiştir. 1. "Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi", 2. "Açık Denizler Sözleşmesi", 3. "Kıta Sahanelığı Sözleşmesi", 4. "Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına Dair Sözleşme" (Uçarol, 1995).

29 Nisan 1958 tarihinde imzalanan ve Cenevre Sözleşmeleri diye de bilinen sözleşmeler, Uluslararası Deniz Hukuku'nun temellerini oluşturmuştur. Cenevre Sözleşmeleri'nde bazı konularda anlaşılabilmesi ve "Kıta Sahanelığı" gibi bazı kavramların yeni ortaya çıkması, uygulamalarda ki aksaklık ve eksiklikler, deniz hukuku konusunda yeni bir konferansın düzenlenerek yeni anlayış ve mutabakatların oluşması için Birleşmiş Milletler Örgütü öncülüğünde yeni bir Deniz Hukuku konferansı 20 Haziran 1974'te Venezuela'nın başşehri Karakas'da 138 ülkeden 5.000 civarında delegenin katılımıyla toplanmıştır. Konferansın hedefleri, yeni gündeme gelmiş "Kıta Sahanelığı" gibi kavramları ki bu terim aslında coğrafyacılar ve jeologlar tarafından kullanılan teknik bir terimdir. Yapılan araştırmalara göre, genelde deniz yatağının, kıyıdan itibaren 200 metreye kadar derinleşmesi yavaş yavaş olmakta, 200 metreden sonra derinlik birden bire çoğalmaktadır. İşte kıyıdan bu 200 metre derinliğe kadar giden deniz yatağına coğrafyacılar ve jeologlar "Kıta Sahanelığı" adını vermekteydiler. Konferans daha ilk anlardan itibaren devletlerarasındaki görüş farklılığından dolayı çıkmaza girmiş ve bir sonuca varılamamıştı.

Bu konferanslar devam ettirilerek, Mart 1975'te Cenevre'de, Nisan-Mayıs ve Ağustos 1976'da New York'ta, Mayıs-Haziran 1977'de Cenevre'de, 1979'da New York'ta, son olarak da Mart 1982'de yine New York'ta toplanıp çalışmalara devam etmiştir.

Konferansa katılan devletlerin menfaatlerinin çatışması nedeniyle BM Örgütü çerçevesinde sürdürülen toplantılar uzun sürmüştür. 3. Deniz Hukuku Konferansı, ancak dokuz yıllık bir çalışmadan sonra, denizlerin ve deniz dibindeki kaynakların kullanımı ve işletilmesini düzenleyen ve belli kurallara bağlayan sözleşme 30 Nisan 1982 günü Türkiye, ABD, Venezuela ve İsrail'in aleyhte, 130 ülkenin lehte oyu ile kabul edilmiştir. SSCB, İngiltere, İtalya, İspanya, Federal Almanya ve Doğu Almanya gibi 17 ülke ise çekimser kalmıştır.

Deniz Hukuku Sözleşmesi 320 madde ile 8 ek maddeden oluşmuştur. Bu sözleşme ile ortaya konulan konular özetle şunlardır.

1. Kıyı sahilдар ülke daha önce 3 mil olan karasularını 12 mile çıkartabilecektir. Türkiye'nin itirazı vardır.
2. Sahildar ülke yalnızca kendilerine mahsus olmak üzere 200 millik ekonomik bölgeye sahip olacaklar ve kıta sahanlıklarını en çok 350 mile kadar uzatabileceklerdir. Sahildar ülkeler bu bölgelerde deniz dibi kaynaklarını işletebilme hakkına sahip olabileceklerdir.
3. Savaş gemileri de dâhil bütün gemiler "barışçı amaçlarla" boğazlardan ve karasularından geçme serbestliğine sahiptirler.
4. Ekonomik bölge sınırlarını aşan denizler ise "insanlığın ortak mirası" olarak kabul edilmiştir.
5. Deniz dibindeki kaynakların işletilmesi ise, Jamaika'da kurulacak bir uluslararası deniz yatağı kurulunun kontrolü altında olacaktır (Uçarol, 1995).

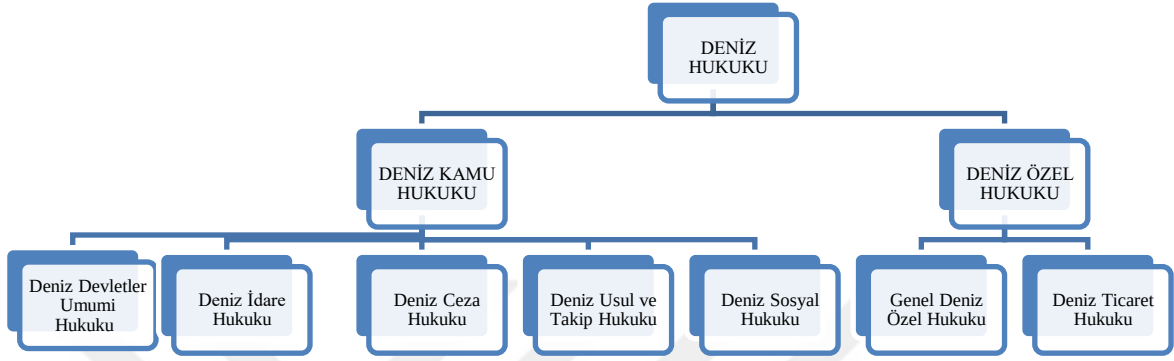
Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın çalışmaları sonucunda, uluslararası alanda, "Deniz Hukuku" ile ilgili yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Ancak devletlerin siyasi ve coğrafi özelliklerinden kaynaklanan hak ve menfaatleri yeni çatışma alanları ve konuları oluşturmuştur.

Uluslararası politikada yumuşama politikaları atmosfer, uzay gelişmeleri, denizlerin öneminin artması gibi yeni faktörlerin belirmesi bloklararası ve devletlerarası ilişkilerin kapsamı ile niteliklerini çok yönlü geliştirmiş ve değiştirmiştir.

4.7. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmeleri

Ulusal ve uluslararası deniz politikalarının yönünü ve gücünü en fazla etkileyen aktörlardan biri de denizlerin uluslararası hukuk normları ve uygulamalarıdır. Deniz hukuku ikiye ayırmak mümkün, deniz kamu hukuku ve deniz özel hukuku diye. Deniz kamu hukukunu da deniz devletler umumui hukuku, deniz idare hukuku, deniz ceza hukuku, deniz usul ve takip

hukuku, deniz sosyal hukuku olarak beşe ayrılır. Deniz özel hukuku ise genel deniz özel hukuku, deniz ticaret hukuku diye ikiye ayırmak mümkündür. Deniz hukukun şematik görünüşü Şekil 1’de görülmektedir.



Şekil 1. Deniz Hukuku'nun yapısı (Yenigün (1997)'den aynen alınmıştır).

Deniz devletler umumi hukuku; Denizlerin serbestliği, kıta sahanlığı, karasuları, münhasır ekonomik bölge, yabancı gemilerin uyucağı kurallar, savaş ve barış dönemlerinde denizlerdeki tüm kuralların düzenleyen hukuk branşıdır.

Deniz idare hukuku; gemilerin emniyet içinde denizlerde seyirini düzen altına alarak, geminin yükü ve deniz adamlarını muhafaza için konulan kurallarla, bayrak taşıma, gemi adamlarının yeterliliği, gemi evrakları gibi düzenlemeleri ihtiva eden hukuk kısmıdır.

Deniz ceza hukuku da deniz idare hukuku kurallarının ihlali durumunda uygulanan yaptırımları içeren deniz hukuk dalıdır.

Deniz sosyal hukuku, gemi personelinin iş hukukunu kapsayan bir hukuktur.

Genel deniz hukuku, tüm sivil gemilerin münasebetleri, kaza, çatma, yardım vs düzenleyen hukuktur.

Deniz ticaret hukuku ise, ticaret gemilerinin çalışma kurallarını düzenleyen hukuktur.

Deniz politikalarını tüm hukuk alanları etkilemek ve ilgisi bakımda var olmakla birlikte bütün deniz hukuku dallarını kapsayan ve etkileyen deniz devler hukuku'dur. Devletin egemenlik alanlarını belirleyici, karasuları, iç sular vd. önemli bir hukuk alanıdır.

4.8. Deniz Hukukunun Oluşumu

Deniz hukuku; kuvvetli denizci ülkelerin kendi bölgelerinde deniz egemenliği kurma ve bunu sürdürme çabaları, tek taraflı, iki taraflı ve çok taraflı ilişkiler ve antlaşmalarla veya teamüllerle ortaya çıkmıştır. Uluslararası deniz hukukunun ilk evreleri daha çok güçlü devletlerin otoriter tutumu ile şekillense de daha sonraki düzenlemeler, özellikle BMDHS bir konsensus ile oluşmuştur.

Karasuları deniz hukukunun ilk kullanılan aktörüdür. 15. yy da korsanları takip etmede ortaya çıkmış bir kavramdır. 1610 yılında İngiltere-Hollanda arasında karasuları antlaşması yapılmış ve karasularının mesafesi top menzili kıstasına göre belirlenmiştir. Topun gidebildiği mesafe devletin karasuları sayılmıştır. Daha sonra ise “görülebilir ufuk”, daha sonra da “belirli bir mesafe” ölçüsü uygulanmıştır (Ertuğrul M, 1933).

Savaşan devletlerin, tarafsız devletlerin karasularında hareketlerinde saygıyla hareket etmesini getiren 1907’deki La Haye antlaşması ile karasularında hareketlerin kurallarını koymuştu. Harp gemilerinin hareketlerinin izlenmesi, gümrük ve sağlık işlemlerinin düzenlenmesi ve kamu düzeninin muhafazası için kıyı menfaatlerinin muhafazası, kabotaj serbestliği, ulaştırma seferlerini tertip, karasularında gemilerin geçişine müsaade etmek, harp esnasında harp gemilerine muamelede insiyatif kullanmak, karasularında kendi kanunlarını uygulamak kıyı devletinin hakkı olduğu kabul edilmiştir. Bu antlaşma toplam 33 madde olup, antlaşmayı İspanya, Rusya, Fransa gibi ülkelerle birlikte, Yunanistan, Türkiye de imza koymuştur. Türkiye bu maddelerden 6. Maddenin Boğazlara uygulanamayacağı şerhini koymuştur (Yenigün, 1997).

Portekiz 1910 yılında 3 millik bölgeyi balıkçılık bölgesi ilan etmiş, 1916 da İspanyol oşinograf Odon de Buen, 1927’de Portekizli Magelhaes ve Arjantinli Suarez karasuları ve kıtasahanlığının aynı olduğunu ileri sürmüşler. Buna benzer görüşler ve tartışmalar yoğunluk kazanmaya başlayınca artık yerel örf ve adetlerin bir kargaşaya sebep olduğu, bunun bir çerçevede yeknesaklığa kavuşturulması iyi olacağı düşüncesiyle 1927’de Milletler Cemiyeti (MC) çerçevesinde yazılı ortak bir hukuk olması için teşebbüse geçilmişti. Deniz hukukuna ilişkin ilk ortak kodifikasyon 1930 da La Haye konferansı ile başlamış oldu. Bu konferansa 42 devlet delege göndermiş 28 maddelik bir metin hazırlanmıştı.

1941 yılında Churchill “Atlantik Yasası”nı çıkarmış. Bu kanunun denizlerle alakalı olan 7. Maddesi ise “açık denizlerin ve okyanusların tüm gemilerin serbestçe kullanması gerektiği

ifade edilmiştir. Daha sonra 1945 yılında ABD Başkanı Truman'ın tebliği ile kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge iddiaları örf ve adet hukukunun oluşumuna katkı etmiştir. ABD kıyılarında açık denizlerde yeraltı ve deniz üstünün vs ABD'ye ait olduğunu dekra etti. Truman'nın o günkü uluslararası teamüllere aykırı olmakla birlikte, o günden sonra başka ülkelerinde bu minval üzere kararlar alması, o güne kadar aykırı gibi görünen bu kararlar, o günden sonra teamülü oluşturmuştur. Hatta Truman'ın bu çıkışı BMDHS'lerinin temelini teşkil etmiştir.

Deniz hukuku hususunda önemli girişim, Birleşmiş Milletler BM çerçevesinde 1947 yılında olmuştur. BM Genel Kurulu deniz konularını ele almak üzere “Milletlerarası Hukuk Komisyonu”nu (MAHK) kurmuştu. MAHK, 1949 yılına kadar çalışmalarını sürdürerek deniz hukuki rejimini belirleyecek bir konfederasyona gerek olduğunu belirterek “deniz hukuku konfederasyon kararı”nı vermiştir. Nihayet 1958 yılında I. BM Deniz Hukuku Konferansı toplantısı yapılmıştır (Yenigün, 1997).

4.9. I ve II Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansları

24 Şubat -27 Nisan tarihleri arasında İsviçre'nin Cenevre şehrinde toplanan birinci Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı 75onucu 4 madde üzerinde antlaşma imzalanmıştır. Bu dört madde “Karasular ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS)”, “Kıta Sahanlığı Sözleşmesi (KSS)”, “Açık Deniz Sözleşmesi (ADS)” ve “Balıkçılık ve Açık Deniz Canlı Kaynaklarının Korunması Sözleşmesi (BADS)”. (Algantürk, 2002) Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin ele alındığı konular, karasularının tarifi yapılmış ancak genişliği konusunda bir sınırlama yapılmamıştır. Zararsız geçiş hakkı tanımlanarak bunun şartları belirlenmiş, ticari gemilerin zararsız ve ücretsiz geçiş şartları ele alınmıştır. Bitişik Bölge şartları belirlenmiş, bu bölgede gümrük, maliye, muhacerat ve sağlıkla ilgili düzeni korumak, karasularında ortaya çıkacak ihlalleri takip ve men etme şartıyla kıyı devletine kontrol yetkisi verilmiştir.

Bu sözleşmeyi İngiltere, ABD, SSCB, İtalya ve İspanya gibi denizci devletler de onaylamış, 10 Eylül 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Kıtasahanlığı, kıyı ile birlikte su ve toprak altı kıyı devletine haklar tanıyan bir kavramdır. Karasularının dışında denizin 200 metre derinliğine kadar deniz yatağını ve toprak altındaki kaynakları kapsar. Bu sözleşmeye göre kıyıdaş olan ve karşı karşıya bulunan devletlerarasında kıtasahanlığı karşılıklı antlaşma ile tanzim edilecektir

Açık Deniz Sözleşmesi, karasular ve iç sular olmayan tüm denizler Açık deniz sayılmıştır. Açık denizlerde gemilerin seyr serbestisi, avlanma, kablo ve boru hatlarının serbestliği esastır. Savaş gemileri açık denizlerde kendi devletlerinin kurallarına tabidir. Açık denizlerde deniz haydutluğunun takibi diğer bir devletin karasularına kadar yapılabileceği sözkonusudur. Açık Deniz Sözleşmesi de 30 Eylül 1962 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Balıkçılık ve açık denizin canlı kaynaklarının korunması sözleşmesi, açık denizlerde balıkçılık şartlarını, anlaşmazlıkları ve koruma konularını ele almıştır. Bu sözleşmede öngörülen tedbirler çok da çaydırıcı nitelikte değildir. 20 Mart 1966 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1958 yılında ele alınarak yapılan sözleşmelerin yeterli olmadığı daha ilk zamanlarda görülmeye başlaması ile yeniden daha kapsamlı sözleşmelere ihtiyaç duyulmuş ise de 1960'da II. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı toplanmış ancak ele alınan konularda bir uzlaşma sağlanamamıştır.

4.10. III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı ve Sözleşmesi

1960'lı yıllarda 4000 metre ve daha derinlerde manganez yumruları tabir edilen, içinde manganez, nikel, kobalt ve bakır gibi zengin madenlerin bulunduğu keşfedilmişti. Gelişmiş ülkelerin bunları çıkarması da zor değildi (Gönlübol, 1986). Bu tür çalışmalarına meşruiyet kazandırmak için ise çok taraflı bir deniz hukuku oluşturma ihtiyacı da belirmişti. Kısacası III. BMDHS toplantıları gelişmiş ülkelerin ekonomik taleplerini karşılama nedeniyle de yapılmıştır (Yenigün, 1997).

Devletlerarasında küresel vasıfta bir işbirliği, Birleşmiş Milletlerin nezdinde toplanan ve 1970'li yıllardan itibaren sürdürülen “Deniz Hukuku Konferansları”nın önce 1970 yılında BM 2749 sayılı BM Deniz Yatağı Deklarasyonu’nun da kabul edildiği “İlkeler Demecinde” devletlerin ulusal yetki hududunun dışında kalan deniz yatağı ve toprak altındaki tabi kaynaklar “insanlığın ortak mirası” (common heritage of mankind) olduğu, bunlardan bütün insanlığın yararlanabileceği bir şekilde işletilmesi prensibi kabul edildi (Gönlübol, 1985). Süreç içinde doğal kaynaklara ulusal güvenlik gibi kaygı ve ifadelerle denizlerde karasuları, münhasır ekonomik bölge ve kıtasahaneliği gibi kavramlar da paylaşılmıştır.

III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi’nin oluşması önceki sözleşmelerin yenilenmesi ve geliştirmesini zorunlu kılan ekonomik ve siyasi sebepler de olmuştur. Siyasi gelişmelerin başında 1960'lı yılların başında bağımsız devlet sayısı 90 civarında iken 1960'da

BM’de alınan kararla “Sömürge altındaki ülke ve halklara bağımsızlık verilmesine ilişkin bildiri” kabul edilmesiyle 1970 yıllarda bağımsız devletlerin sayısı 126 yükselmiştir. Yeni oluşan devletler kendilerinin katılmadığı hiçbir antlaşmaları kabul etmeme ve tanımama tezini ileri sürmüşlerdir. 1930 daki deniz hukuku kodifikasyonuna 42 devlet katılırken, 1958 konferansına 86 ülke katılmıştır. Birleşmiş Milletler daha kapsayıcı olma ve daha kabul görür olma amacıyla 1982 tarihinde III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansını tertip etmiş ve bu konferansa ise 151 ülke katılmıştır (Yenigün, 1997).

Ekonomik sebeplerin bir kısmıda yine siyasi gelişmelere bağlıdır. Bağımsızlık kazan yeni devletler, eski sömürge devletlerin oluşturdukları kendi menfaatlerine uygun olan ekonomik düzeni kabul etmeyerek yeni bir ekonomik düzen kurmak “yeni uluslararası ekonomik düzen” kurulmasını savunmuşlardır. Bunun denizlere yansması ise Avrupa devletlerinin kendi sahillerinin açıklarında tabi kaynaklar üzerinde, yine kendilerinin tekellerini kullanma isteğini sürdürmek istemeleridir.

Diğer bir ekonomik neden ise deniz yataklarından çıkarılan yumru madenlerin çok zengin içerikli olmasıyla az gelişmiş ülkelerin bu madenleri çıkaranların değil, tüm insanların ortak mirası olduğu iddiaları, buna mukabil gelişmiş ülkelerin bunlara kayıtsız şartsız sahip olma isteklerinin çatışmış olması. Bu ihtimal içinde yeni bir takım düzenlemelere gidilmesi ihtiyacı da bir başka sebeptir.

Diğer iki sebep ise gelişmiş ülkelerin denizleri çok daha fazla kirletmeleri ve ayrıca balık avının çok yapılabilmesi de gelişmiş ve gelişmemiş deniz devletleri arasında bir başka eşitsizliği de oluşturmuştu.

Diğer taraftan iki kutuplu dünyada kutupların liderliğini yapan ABD ve SSCB kendi aralarında ikili antlaşma yaparak denizlerde ortak hareket etme yoluna gitmişler, diğer küçük ülkeleri yok sayabilmişlerdi.

4.11. III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Süreci ve Getirdiği Yenilikler

III. BMDHS görüşmeleri, 9 yıl boyunca 585 gün oturum yapılmıştır. 35 devletle çalışmalar başlamış ve 157 devlet, onlarca kurum kuruluş ile 3000’nin üzerinde resmi delege katılım sağlamıştır. III. BMDHS, o güne kadar olmuş çok taraflı antlaşmaların en geniş katılımını gerçekleştirmiştir. 1994 yılında yürürlüğe girmiştir.

Karasuları, Kıta Sahaneliği, Açık Denizler ve Uluslararası Boğazlar gibi hususlarda III. BMDH Sözleşmesi eki sözleşmelere göre yeni şeyler getirmiştir. O tarihe kadar uzlaşamayan

karasularının “karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan başlayarak azami 12 mil kadar uzatılabileceği” kabul edilmişti, BMDHS madde 3. (Özman, 1984) Sözleşmeye göre her devlet kendi karasularını belirleme hakkına sahip olacak ancak bunun suistimali ve çatışma doğurmasına da sebep olmaması gerektiği ifade edilmiştir.

1958 Kıta Sahanlığı maddesi en fazla değişiklik görmüş bir maddedir. Önceki sözleşmelerde kıyıda 200 metre derinliğe kadar ve işletilebilirlik esas iken III. BMDHS de ise 4 ayrı tanım getirilmişti.

1. Karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz mili
2. Kıta kenarının deniz dibinde sona erdiği nokta
3. Kıta kenarının deniz dibinde 200 milden ileri uzanması halinde, karasuların ölçülmeye başlanan noktadan itibaren 350 deniz mili
4. 2500 metre eş derinlik sınırından itibaren 100 deniz mili

Komşu devletlerin birbirleri ile hakkaniyet ölçüleri içinde anlaşması ifade edilmiştir. III. BMDH Sözleşmesi “açık deniz” alanlarını sınırlandırmıştır. Takımda sularının ve münhasır ekonomik bölgenin devletin yetki alanlarına sokulması, dünya açık denizler oranını azaltmıştır. Ayrıca 1982 sözleşmesiyle seyrüsefer serbestisi, balık avlama ve kablo ve boru hatlarının düşenmesi ve uçakların uçuş serbestisinin yanında suni ada kurma ve bilimsel araştırma yapma için tesisler inşasına da müsaade etmiştir. Açık denizlerde izinsiz radyo ve TV yayını kişi ve gemilere müdahale hakkının verilmesi bayrak yasasını biraz daraltmıştır, BMDHS madde 86-122 (Özman, 1984).

Boğazlar rejimi III. BMDH Sözleşmesi ile uluslararası hukukda yeni değişiklikler getirmiştir. Önceden boğazlardan geçiş deniz hukukunda zararsız geçiş şartları kabul edilirken, III. BMDH Sözleşmesinde transit geçiş şartları kabul edilmiştir. Bir açık denizden ve münhasır ekonomik bölgeden, bir başka açık deniz ve münhasır ekonomik bölgeye geçmek, boğazdan devamlı ve süratlı bir geçiş yapma amacıyla seyrüsefer yapmak ve aynı bölge üzerinde uçuş serbestisi vardır. Karasularının 12 deniz miline çıkartılması 78onucu açık deniz vasfında olan birçok yer ve boğaz yeni karasuları dâhilinde kaldığından transit geçiş niteliğine girmiştir. Ancak III. BMDH Sözleşmesi daha önce sözleşmelerle düzenlenmiş olmayan boğazlar için bu hükümlerin geçerli olacağını ifade etmiştir, BMDHS madde 38 (Özman, 1984).

III. BMDH Sözleşmesi daha önce yazılı bir hukuk kuralı olmayan konularda da yeni hüküm ve düzenlemeler getirmiştir. Takımda, münhasır ekonomik bölge, kapalı ve yarı kapalı denizler, milli egemenlik hariçindeki deniz yatağı ve toprak altı, denizlerin kirletilmesi ve bilimsel araştırma yapma konuları ele alınmıştır.

Takımda devleti, bir veya birden çok takımadalardan oluşan ve diğer adaları da kapsayan devlet olarak açıklanmıştır. Bu adalara en dıştaki uç noktaları birleştirerek, 100 deniz miline kadar düz hatlarla birleştirme hakkı verilmiş ve iç kısımları ise takımda denizi olarak kabul edilmiştir, BMDHS madde 46-50 (Özman, 1984).

Münasır ekonomik bölge ilk defa bu sözleşmede yazılı hukuka girmiştir. Eski sömürge devletleri özellikle Latin Amerika devletlerinin “200 millik” karasuları ve münhasır ekonomik bölge istekleri neticesi de yumuşatılarak kabul edilmiş bir konudur. Münhasır ekonomik bölgelerde devlete karasularından az, açık deniz haklarından daha fazla haklar ve yetkiler tanınmıştır. Münasır ekonomik bölge hem kıta sahanlığını hem canlı kaynakları da kapsayan bir anlayıştır. Bilhassa balıkçılığı sahildevletinin düzenlemelerine tabi kılınmasını getirmiştir.

Kapalı ve yarı kapalı deniz kavramı uluslararası hukuka ilke III. BMDH Sözleşmesi’nde yer almıştır. “İki veya daha çok devlet tarafından çevrili ve diğer bir deniz veya okyanusa dar bir geçitle bağlı olan, bütünü veya büyük bir bölümü ile iki veya daha çok devletin karasularından ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir deniz olarak tanımlanmıştır.” Kapalı ve yarı kapalı denizde sahildevletler bütün konularda işbirliği yapacaklarını belirtilmiştir. Sözleşme kapalı ve yarı kapalı denizlere hukuken bir statü getirmiş ise de bu gibi denizlerde sorunların nasıl çözüleceğine dair bir kural ve şablon getirmemiştir. Getirmesi de mümkün olmamıştır. Ege Denizi’nde olduğu gibi.

Ulusal egemenlik alanı dışında deniz alanlarında deniz yatağı ve deniz altı toprak altı düzenin ilke bu sözleşmeyle ele alınmış yazılı hukuka girmiştir. Teknolojide ileri olmayan devletler, teknolojide ileri ülkelerin açık deniz diye nitelendirebileceğimiz alanlarda ki doğal kaynakların çıkartılması ve işletilmesi konusunda ciddi bir tavır takınarak bu gibi kaynakların insanlığın ortak malı olarak kabul görmesi ve ortak çıkarılarak işletilmesi, elde edilecek gelirinde ülkeler arasında bölünmesi talep edilmiş ve bunun için uluslararası deniz yatağı otoritesi kurulması ve bu alanlarda yapılacak işlerin bu otorite vasıtasıyla yapılmasını kabul edilmiştir. BMDHS madde 131-191 (Özman, 1984). Bütün konularda bir antlaşma zemini

bulmuşken açık denizlerdeki deniz yatağı ve toprak altındaki madencilik konusunu bırakmak istemeyen, buraların uluslararası bir otorite tarafından idaresinde ısrar eden büyük çoğunluk arasında bir anlaşma uzlaşma sağlanamamış ve bundan dolayı iplerin kopmasına sebep olmuştur. Bu tarihe kadar açık deniz niteliğinde, deniz yatağı ve toprak altında bu şekilde araştırmalar yapan ve bu teknolojiye sahip ABD, İngiltere ve Almanya gibi ülkeler bu hükümlerden dolayı sözleşmeyi imza etmemişlerdir. Türkiye ise Ege denizinin özel konumuna bir çözüm getirilmediği için, İsrail, Arnavutluk, Ekvator, Peru ve Venezuela yine kendilerine özgü özel sebeplerden dolayı III. BMDH Sözleşmesini imzalamamışlardır.

III. BMDH Sözleşmesinde ele alınan bir başka konu da denizlerin kirlenmesinin önlenmesi hakkında hükümlerdir. IMO nezdinde 1973 yılında imzalanan Marine Pollution / Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) sözleşmesi bu sözleşmeye girmesini sağlamıştır (Tütüncü, 2004).

III. BMDH Sözleşmesinin getirdiği bir başka yenilik ise bilimsel araştırmalar ile ilgili devletlerarasında işbirliği ve araştırmaların yöntem ve sonuçlarının paylaşılması düzenlenmiştir (Yenigün, 1997; Özman, 1986).

4.12. Türkiye ve BMDH Sözleşmeleri

1958 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku müzakerelerine Büyükelçi Necmettin Tuncel başkanlığında bir heyet katılmıştır. 1952 yılında Deniz Hukuku müzakerelerinde kıta sahanlığı müzakerelerinde “kıta sahanlığı mevzuunda işletilmeye müsait derinlik” fikrini savunmuş, 1953 yılındaki görüşmelerde “200 metre derinlik” fikri savunulmuş, 1956 yılındaki görüşmelerde ise her iki görüşü birlikte “200 metre derinlik ve işletilmeye müsaitlik” fikrini savunmuştur (Yenigün, 1997).

71. maddede güvenlik bölgeleri çevresinde makul uzunluğun kesin olmasını ve bunun da İsveç’in teklifi olarak getirilen 500 mt olarak kabul edilmesini teklif etmiş.

Karasuları ile ilgili de ABD’nin 6 deniz mili karasuları ve 6 deniz mili de balıkçılık bölgesi” önerisine olumlu oy vermiştir. SSCB’nin “tarihi ve coğrafi şartlar, kıyı devletinin güvenliği ve uluslararası taşımacılığın çıkarları gözönünde tutulmak şartıyla karasularının 3 ila 12 deniz mili genişlikte tespit yetkisi” önerisine Türkiye karşı oy vermiştir. Keza karasularının 12 deniz mili olmasını teklif eden 8 ülkenin önerisine de red oyu vermiştir. 1958 BMDH Sözleşmelerinde Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nde (KBBS) özel denizlerde karasuyu belirlenmesinin nasıl yapılması gerektiği konusunda açık hüküm olmadığından konulan

kıstaslar genel nitelik taşıdığından, Ege Deniz’indeki problemlere bir çözüm getirmediğinden sözleşme imzalanmamıştır (Yenigün, 1997).

1960 BMDH Sözleşmesi, Türkiye bu dönem görüşmelerinde ABD-Kanada’nın müşterek teklifi olan “6 deniz mili karasuları, 6 deniz mili balıkçılık bölgesi ve bölgede devletin balıkçılık konusunda haiz olduğu tüm yetkileri kullanabilmesi” teklifini, Brezilya, Küba ve Uruguay’ın ilaveleri ile 1960 Cenevre Konferansı’nda Türkiye’nde olumlu oy vermesine rağmen kabul edilmemiştir.

III. BMDH Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları 1971 yılından itibaren başlamış ve Türkiye de 1971-1974 yıllarında Büyükelçi Necmettin Tuncel başkanlığında, 1974 ten sonra ise Büyükelçi Namık Yolga başkanlığında sürdürmüştür. Türkiye bu konferanslarda genel olarak gelişmiş ülkelerinin aksine yani İngiltere, ABD, Fransa vb ülkelerin aksine “milli yetki sınırları” dışındaki deniz alanlarının “insanlığın ortak mirası” olarak kabul eden diğer ülkelerin fikrini savunmuştur.

1971 BMDH hazırlık konferanslarında Türk heyeti görüşülen maddeleri çok isabetli tahliller yaparak hangilerinin Türkiye’nin lehinde, hangilerinin aleyhinde olabileceğini raporlarla devlete bildirmiştir.

Karasuları konusunda, Türkiye’nin sahildar olduğu üç deniz için ayrı ayrı özellik taşıdığından ayrı ayrı değerlendirmesi gerektiği, Karadeniz’de her açıdan uygun olması Karadeniz’de kıyı olan komşularla her hangi bir itlaf oluşturmayacağı için 12 deniz mili, yine Akdeniz’de de 12 deniz milinin karasu mesafesi olarak benimsenmesi uygun olacağı, Ege’de ise Anadolu yarımadasının tabi uzantısı olan Ege adalarının Yunanistanın hakimiyetinde olmasından dolayı Ege’de de karasularını 12 deniz mili olarak kabul edilmesi durumunda Türkiye’nin kendi sahillerine haps olacağı onun için, Ege’de dar karasularının kabul edilmesi, yani 6 deniz mili olarak kabul edilmesi benimsenmiştir.

Kıta Sahaneliği konusunda 1958 BMDH Sözleşmesinde esas alınan derinlik esas alındığı için yer yer farklılık göstermekteydi. Ege Trakya hariç, Karadeniz’de ise Ereğli hariç, Akdeniz’de İskenderun hariç dar bir kıtasahanlığına sahip olduğu kabul edilmişti. Ege gibi sığ kıyılarda doğalgaz ve petrol yataklarından dolayı ikili anlaşma ve çözüm yollarının araştırılması gerektiği benimsenmiştir.

Mart-Nisan 1973’de New York’ görüşmelerinde Türkiye ilk defa bir tasarı teklifi sunmuştur. Teklifin ana konuları şöyledir.

1. *“Her devlet karasularının genişliğini (.....) milden fazla olmamak kaydıyla 2. Madde gözonünde tutularak tesbit etme haklarına sahiptir.*
2. *Özel şartlara haiz bölgelerde, yarı kapalı ve kapalı denizlerde, bir devletin karasularının genişletilmesi bölgedeki diğer sahildar devletlerin hak ve menfaatlerini zedelediği durumlarda, karasuyunun genişliği, bölgedeki devletlerin mütabakatı ile gerçekleşecektir”* (Yenigün, 1997).

Yunanistanın karşı teklif tezlerinin sonrasında Türk heyeti 3 Nisan’da yeniden söz alarak ve şu görüşleri ifade etmiştir. “Kıyıları karşı karşıya ve komşu ülkeler arasında, karasularının genişliği konusu ancak karışıklık antlaşma ile çözülebilir ve bu da Uluslararası Adalet Divanının (UAD) 20 Şubat 1969 kararına dayanmaktadır. Antlaşmanın olmadığı durumlarda “ortahat prensibi” tek çözüm sayılmamalıdır. Çünkü orta hat prensibi tek çözüm sayılmamalıdır, ortahat prensibi özel denizlerde problemler çıkarabilmektedir. Yine ortahat prensibi özel denizlerde kıta sahanlığı konusunda da haksızlığa sebep olabilir.”

1. *Özel şartların mevcut olmadığı hallerde, sınırlandırma eşit mesafe veya ortahat prensibi ile yapılabilir.”*

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) ile ilgili Anadolu Yarımadasının doğal uzantısı olup, Yunanistanın hâkimiyetinde olan Ege adalarının çok özel durumundan dolayı burayla ilgili özel hükümler koyulması yönünde çapa sarf edilmiştir (Yenigün, 1997).

1974 Caracas BMDH Konferans ve oturumları hem Türkiye, hem de birçok ülkenin denizlerle ilgili olarak ortaya koydukları tezler, görüşler ülkelerin deniz politikalarına dair fikirler vermesi açısından önemlidir. Türkiye’nin de bu oturumlardaki beyanatları bizimde deniz politikamız ve hukukumuzu kapsadığını söylememiz mümkündür.

Caracas’a katılan Türk heyetinin başkanı olan Büyükelçi Namık Yolga Genel Kurulun 39. Toplantısında ortaya koyduğu Türkiye’nin görüşleri şöyledir.

1. *“Adalet ve eşitliğin sağlanması için coğrafi özelliği olan bölgeler gözonünde bulundurulur, sorunlara yaklaşılmalıdır. Birbirine çok yakın kıyıları olan denizlerde ekonomik bölge ve karasuları sınırlandırılması, birkaç devletle kıyıları sınırlı olan, kıyıları veya adalarla kıyıları kapanmış olan, yarı kapalı denizler ve uluslararası boğazlar coğrafi özelliğe sahip bölgelerdir. Bir okyanustaki ada ile başka bir devletin karasuyundaki adalar eşit işleme tabi tutulmamalıdır. 1958 Konvansiyonunun en büyük eksikliği de adaların özel bir karakteristiğe sahip olanlarını ayırt etmemesidir.*

1982 Konferansı kendi ana-karasularından uzakta olan ve başka bir devletin karasuyu, münhasır ekonomik bölgesi veya kıtı sahanlığında bulunan adaların durumu muhakkak bir karara bağlamalıdır.

2. Karasuları konusunda muhakkak bir düzen sağlanmalıdır. Bu konuda kısıtlı bir düzenleme getiren 1958 sözleşmeleri Türkiye'nin çıkarlarına uygun olmadığından Türkiye bu sözleşmeyi imzalamamıştır. Küçük denizlerdeki karasuları, kuralları, denge aktörünü önemsenmelidir. Yunan delegelinin dağıttığı haritada da görüldüğü gibi Ege'de bu denge sadece bir devlet lehine bozulmakta ve diğer denizci devletlerin de meşru haklarını zedelemektedir. Karasuları belirlenirken Ege Denizi gibi özelliği olan denizlere dikkat edilmelidir. Haritalarda görüldüğü gibi Ege'ye 12 dm karasuyu uygulandığında Türkiye'nin batısı açık denizden tamamen kopmakta ve Ege kapalı bir deniz olmaktadır.

3. Boğazlar Dünyada 3 kategoriye ayrılmaktadır.

- a. Çok eskiden beri uluslararası denizcilikte kullanılan boğazlar,
- b. Diğer devletlere bağlantı kuran boğazlar
- c. Sadece bir ülkeye bağlı olan boğazlar.

İlk iki boğaz çeşidi uluslararası kuruluşları ilgilendirmektedir. Fakat son katagori için, güvenlik, sağlık, gemi kazaları, kaza giderleri, gittikçe tehlikeli bir boyuta ulaşan kirlenme gibi meseleleri düzenlemek için kıyı devletine, düzenleme yapma hakkı verilmelidir. Yine boğazlardan geçen gemilerin tonaj ve su çekme kapasiteleri ile boğazların derinliği ve genişliği karşılaştırılarak, bir düzenleme getirilmesi gerekmektedir.

20 Şubat 1969 Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası'nda UAD kıta sahanlığı'nı "doğal uzantı" sıfatıyla bir karara bağlamıştır. Kıta sahanlığı terimi ortaya çıktığından beri jeomorfolojik bir terim olarak algılanmıştır. Bundan sonra da bu terim doğal uzantıyı ayırmak için kullanılması beklenmektedir. Bu konuda 1958 KSS'indeki 6. Maddede böyle bir eksiklik vardır. Bu da "özel durumlar" terimidir. Özel durumlar neyi kapsadığı belirtilmelidir ve adaleti yansıtacak şekilde hükümler getirilmelidir."

Caracas'taki BMDH Konferansında Türk heyeti ile Yunan heyetinin ele alınan karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge konularında kıyasıya bir mücadele verilmiş herkes kendi tezlerini delegelere anlatabilmek için haritalar ve dökümanlar vs dağıtma yarışına girilmişti.

Türk heyeti Caracas'taki BMDH Konferansında 6 konuda tasarı teklifi sunmuştur.

1. Karasularının mesafesi
2. Karasularının nasıl sınırlandırılması
3. Kıta sahanlığının ülkeler arasında sınırlandırılması
4. Bitişik ve karşılıklı kıyı devletlerarasında münhasır ekonomik bölgelerin belirlenmesi
5. Adalar sitemi
6. Kapalı ve yarı kapalı denizler

Türk heyetinin vermiş olduğu teklifler Türkiye'nin direkt olarak ilgili olduğu problemler ve konular olarak Ege ve Akdeniz'de yaşamakta olduğu sorunların yasınası olarak görölmektedir (Yenigün, 1997).

Kıbrıs Barış Harekâtı öncesi her halde harekât hazırlıkları yapılırken Dışışleri Bakanlığı Türkiye'nin deniz politası, amaç ve hedefleri gibi arayışları içerisinde girdiğinde bu konuda bir boşluğun olduğu gördüğünden olsa gerek Dışışleri Bakanlığında 12/06/1974 tarihinde yapılan toplantıda deniz politikası oluşturan konular “üç tarafı denizlerle çevrili olan ölkemizde bu denizlerden ölkemizin sosyal ve ekonomik kalkınmasına daha fazla yarar sağlamak üzere girişimlerde ve çabalarda bulunması özellikle son yıllarda üzerinde önemli durulması gereken konulardan biri olarak ortaya çıkmış bulunmaktadır. Ticaret, yer altı ve yer üstü doğal kaynaklar, beslenme, taşıma, denize ilişkin endüstriler gibi önemli ekonomik sektörlerin yanı sıra, kirlenme, çevre sorunlarıyla birlikte kıta sahanlığı, karasuları, ekonomik etki alanı ve deniz trafiğı ile güvenlik kavramları açısından son yıllarda Türkiye olarak ulusal ve uluslararası düzeyde önemli dar boğazlarla karşılaşmıştır. Bu durumun dikkate alınmasıyla Dışışleri Bakanlığının isteğı üzerine Dışışleri Bakanlığında 12.06.1974 tarihinde yapılan toplantıda konu ele alınmış, gerekli çözümlerin bulunmasını sağlamak üzere Başbakanlığa arz edilmiştir.” denilerek devletçe böyle bir çalışmanın yapılmasına başlanılmıştır (DPT, 1976).

Yapılan çalışmada sorunlar şu başlıklarda ele alınarak çözüm teklifleri getirilmiştir.

1. Uluslararası ilişkiler ve güvenlik
2. Deniziçi ve denizaltı maden kaynakları
3. Deniziçi canlı kaynaklar
4. Ulaştırma sorunları
5. Deniz endüstrisi
6. Deniz kirlenmesi konu başlıkları ile sorunlar ve çözüm yolları ele alınmıştır.

4.13. Türkiye'nin Deniz Hukuku

Uluslararası Deniz Hukukunun dayanakları olarak deniz örf ve adet teamülü ile yazılı iki taraflı veya çok taraflı yazılı antlaşmaları ile oluşan deniz hukuku diye tariflemiştik. Türkiye'nin deniz hukuku dayanakları ise kendi komşularıyla oluşmuş olan örf ve adet teamülleri ve ikili ve çok taraflı yapılmış antlaşmaları ve Türk kanun, tüzük ve yönetmenlik, karar ve tebliğlerinden oluşan iç hukuku, Türk Deniz Hukuku'dur.

Lozan

Lozan'a gelmeden önce bizim Ege ve Akdeniz'de deniz politikamızı belirleyen 1911 Osmanlı-İtalyan savaşı ve Balkan Savaşları ile birlikte Yunanistan'ın Ege ve Akdeniz'de adaları fiilen işgal etmiş olmasıdır. 1912 yılına kadar Ege Denizi Osmanlı İmparatorluğu ve Yunanistan arasında bir denge vardı. Batı ve güney-batı Ege adaları Yunanistan'ın doğu ve kuzey Ege adaları ve Girit Osmanlı egemenliğindeydi. Bu denge 1911-1912 İtalyan savaşı ve 1912-1913 Balkan savaşları ile fiilen işgallerle bozuldu. Anadolu yarımadasının doğal uzantısı olan adaları ilk önce İtalyanların sonra ise Yunanlıların işgaliyle günümüze dek süregelen bir çatışma ve mücadelenin de konusu olmuştur.

Osmanlı Devleti, İtalya ve Yunan işgalindeki adaların işgallerini tanımamaktaydı. İtalya ile yapılan Ouchy barış antlaşmasıyla İtalya işgalindeki adalardan çekilmeyi kabul ederken fiilen işgali sürdürmüştür. Yunanistan ise Balkan savaşlarının sonucunda imzalanan Londra barış antlaşmasında sonuç alınamayınca askıda bırakılır. Yunanistanın işgalleri sürürken bir taraftan da adalarda yayılmacı işgal politikalarına devam etmiştir (Şimşir, 1976).

Ege ve Akdeniz'deki adalarla ilgili Lozan'da Türk görüşü iki noktada yoğunlaşmıştır.

1. İmroz, Bozcaada, Semadirek gibi Anadolu sahillerine yakın küçük adalar 14 şubat 1914 Londra Konferansında ortaya konulduğu gibi Türkiye'ye verilmelidir.
2. Diğer adalar ise tarafsız ve bağımsız ve askerden arındırılmış bir statüde olmalıdır (Yenigün, 1997).

Ege ve Akdeniz adaları coğrafi açıdan Anadolu yarımadasının tabi bir uzantısı ve tabi birer parçalarıdır. Birçoğu Türkiye'nin karasuları içinde yer almaktadır. Onun içinde Anadolu yarımadasının tabi parçası olan bu adaların Türkiye'nin güvenliği açısından Türkiye'nin hâkimiyetinde olması gereklidir. Ayrıca bu adalar ekonomik olarakta Anadolu yarımadasıyla irtibatlı ve bağımlıdır.

Yunanistan ise Ege adalarının halkının Rum kökenli olduğundan bu adaların tamamının Yunanistan'a verilmesini talep etmiştir. Lozan konferasının başkanlığını yapan İngiltere heyeti başkanı Lord Gurzon da Wilson prensiplerine göre adaların halkının Rum olmasından Yunanistana bırakılmasının doğru olduğunu savunmuştur. Sonuçta İmroz, Bozcaada ve Tavşan ve Merkep adası dışında bütün adalar isimleri yazılarak Yunanistana bırakılmıştır (Turan, 2020). Meis ise İtalya'nın talebiyle İtalya'ya bırakılmıştır. Kıbrıs ise Lozan'ın 16. Ve 20 maddeleriyle İngilizlere bırakılmıştır.

Lozan Antlaşması'nın 6. Ve 12'nci maddelerinde Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz sınırlarını 3 deniz milline kadar ve bu antlaşmada tersi bir hüküm bulunmadıkça bu mesafe içinde kalan bütün ada ve adacıkların Türkiye Cumhuriyetine ait olduğunu belirtir. 15. Maddesinde ise On iki ada ise İtalyanların boşaltması gerekirken boşaltmayarak fiili işgallerini sürdürdükleri Astropalya, Rodos, Kalki, Skarpanto, Kazos Piskopis, Misiros, Kalimnos, Leros, Patmos, Lipsos, Sömbeki, İstanköy ve bunların etrafındaki adacıklar ile Meis İtalya'ya bırakılmıştır (Soysal, 1983).

Boğazlar yani Çanakkale ve Karadeniz (İstanbul) boğazları ile ilgili gemi ve uçakların yani deniz ve havayolu seferlerini düzenleyen Lozan Andlaşmasının 23. Maddesi ile Lozan Andlaşmasının ek sözleşmesi olan Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşmeye göre, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı deniz ve havayolu savaş ve barış zamanlarında tüm geçişlere açık tutulacaktır.

“Madde: 23 Tarafeyni Aliyyeyni akideyn, boğazların usulüne dair bugünkü tarihle münakit mukavelename-i mahsusta beyan olunduğu vechile Çanakkale Boğazında, Marmara Denizinde ve Karadeniz Boğzında bahren ve turuku havaiye ile gerek sulh ve gerek harp zamanlarında serbeti-i murur ve seyrisefain esasını tastik ve beyan hususunda metahhittirler. Mezku'r mukavelenamede buradaki tarafeyni aliyyeyni akideyn nazarında işbu muahedenamede münderiç olduğu takdirde haiz olacağı hüküm ve kuvvetin aynını haiz olacaktır.” Yazılarak hava ve deniz yollarının her halükarda açık olacağı hükmü getirilmiştir (Dustur, 1931).

Lozan Andlaşması Boğazlar Rejimi Sözleşmesi'ne göre savaş ve ticaret gemileri hiçbir kısıtlamaya tabi olmadan hiçbir vergi harç olmaksızın gece-gündüz geçiş yapabilecekler. Savaş sırasında eğer Türkiye tarafsızsa yine aynı şartlarla işlem yapılacak, savaş zamanında Türkiye savaşan taraf ise tarafsız devlet gemileri geçebilecek düşman gemileri 86onucu için ise

gerekli tedbirler alınabilecekti. Yine bir devlet, Karadeniz’e sahilدار devletlerin en kuvvetli donanmanın kuvvetini geçecek şekilde bir geçiş yapmayacaktı (Soysal, 1983).

Denizaltılar ise deniz üstünden seyredecek, boğazlardan geçecek denizaltılar önceden haber vermek zorunda olacaktı.

Lozan Andlaşması Boğazlar Rejimi Sözleşmesi madde 4 göre boğazlar ve Marmara Denizi sahilleri askerden arındırılacak. Boğazlarla ilgili her türlü tesbit ve denetimi madde 5 göre Fransa, İngiltere, İtalya ve Türkiye Hükümetlerinin atayacağı üyelerden oluşacak Boğaz Komisyonunca yürütülecekti.

Madde 8’e göre İstanbul ve çevresinde en fazla 12.000 kişik askeri kuvvet bulundurulabilecekti. İstanbul’da bir tersane ve bir deniz üssü bulundurulabilecekti.

Bütün bu antlaşma ve sözleşmeler bize Türklerin uzun bir süredir fiilen yok sayıldığı ve olmadığı denizlerde bu seferde resmen yazılı olarak tescil edilmesi idi.

4.14. Türk Karasuları Hukuku

Deniz Hukukun en eski kavramı karasular kavramıdır. Türkiye Cumhuriyeti. 1930 yılındaki uluslararası deniz hukuku kodifikasyonunda ilk resmi beyanı olmuştur (Yenigün, 1997). Cumhuriyet öncesi Osmanlı devleti döneminde ise çok büyük ve uzun sahil şeridine sahip olmasına rağmen bu konuda ilk dolaylı ifadenin 7 Nisan 1740 tarihli Osmanlı devleti ile İki Sicilya Krallığı arasındaki yapılan antlaşmada ufuk çizgisinin karasuları olarak benimsenmiş olduğunu ifade etmek mümkündür (Özman, 2006). İç hukuk açısından doğrudan karasuları ifadesiyle genel bir düzenleme yerine belli konularında deniz bölgelerinde yetki öngören düzenlemeler yapıldığı görülmektedir. 26 Kanunsani 1297/ 26 Aralık 1881 tarihli Avcılık yönetmenliğini değiştiren 20 Kasım 1902 tarihli nizamnamenin 29 maddesinde serbest denizlerde Osmanlı kıyılarından üç mil açığa kadar balık ve sünger avcılığını yasaklanması. Direk karasuları ifade edilerek yapılan bir düzenleme olmamasına 87onucu karasuları anlamı ima edilmesi, aynı şekilde benzer bir düzenleme askeri maksatlarla “Türk karasularının genişliğinin altı mil olduğunu” ifade eden Osmanlı devletinin hariciye bakanlığının yabancı devlet temsilciliklerine duyurduğu sözlü Nota’da yer almıştır. (Özman, 2006) Bazı yazarlar bu Nota’daki 6 millik mesafeyi karasuları olarak kabul etmişlerdir (Gönlübol, 1959).

Cumhuriyet döneminde 1930 daki uluslararası deniz hukuku çalışmaları dışında iç hukukta 1964 yılına kadar doğrudan karasularının genişliğini belirleyen bir mevzuat bulunmamaktadır. Ancak çıkarılan bazı kanunlarda dolaylı olarak bir takım mesafelerden

bahsedilmiştir. 7 Haziran 1926 tarih ve 906 sayılı “Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Tadiline Dair Kanun” da, bir diğer 21 Haziran 1927 tarih ve 1110 sayılı “Askeri Memnu Mıntikalar Kanunun” da belli bir mesafe yer almıştır. Fakat bunları tam bir karasuyu kavramını ifade etmediği gibi bunlar zamanla değiştirilmiştir. Bu mevzuatın dışında 815 sayılı Kabotaj Kanunu ve 625 sayılı Limanlar Kanununda da karasularının genişliği ile ilgili bir düzenleme bulunmamaktadır.

Karasuları konusunda oluşan boşluğun giderilmesi için ilk çalışma 1955 yılında Bakanlar Kurulunca oluşturulan komisyonca yapılmıştır. Komisyon 1956 yılında çalışmalarını tamamlayarak “Türkiye Cumhuriyeti Karasuları Kanunu Tasarısı” olarak tamamlamış ve Türkiye Büyük Millet Meclisine vermiş ise de bu kanun tasarısı yasalaşmamıştır. Bilahere hazırlanan yeni bir tasarı 15 Mayıs 1964 tarihinde TBMM tarafından yasalaştırılmıştır.

476 Sayılı Türk Karasuları Kanununda “Türk Karasularının Türkiye ülkesine dahil” olduğu ve Türk Karasularının 6 deniz mili olduğu hükmünü getirmiştir. Türk Karasularının 6 deniz miline ek olarak 6 deniz millikte balıkçılık bitişik bölgesi olarak kabul etmiştir.

476 Sayılı Türk Karasuları Kanunu birçok yönüyle açık olmayan ve tereddütler içeren kısımlarını gidermek, sonuçta BMDH Sözleşmeleri ile ulusal mevzuat arasında uyum oluşması için 1982 yılında 2674 sayılı Karasuları Kanunu kabul edilmiştir.

4.15. 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 Sayılı Karasuları Kanunu

Karasularının genişliği genel olarak 6 deniz milidir. Ancak “Bakanlar Kurulu/Cumhurbaşkanı, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları gözönünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir.” İşte bu hükme istinaden 29 Mayıs 1982 tarihinde Bakanlar Kurulu, Karadeniz ve Akdeniz’de mevcut olan karasuları durumunun sürdürülmesi kararını almıştır. Karadeniz ve Akdeniz’de karasuları durumu ise 476 Sayılı Kanunda benimsenen 6 deniz mili değil, fiili olarak uygulanan 12 deniz milidir. Böylece eksiden kanuna aykırı gibi görünen fiil durum 2674 Sayılı yeni kanunla yasallaşmış oldu. Karadeniz ve Akdeniz’de Türkiye’nin karasuları 12 deniz mili, Ege’de ise 6 deniz mili olarak 88onuc edilmekle birlikte , BMDH Sözleşmesine de uygun olarak yasanın 2. Maddesi “Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan Devletler arasında karasuları anlaşma ile sınırlandırılır. Bu anlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak,

hakkaniyet ilkesine göre yapılır.” Hükmüne uygun hareket edileceği anlaşılmaktadır (Özman, 1986).

4.16. Ege Denizi’nde Karasuların Karşılıklı Durumu

Türk Karasularını ele alırken Ege Denizi’ndeki Türk ve Yunanistan’ın karasularını kısaca incelemek gereklidir. Ege Denizi’nde Yunanistan karasularını 12 deniz miline çıkartmak istiyor, böylece fiili Ege Denizi’nde BMDH Sözleşmesine ve yerleşik örf ve adet hukukuna aykırı olacağı gibi Anadolu Yarımadasının doğal parçaları olan Ege Denizi’ndeki ada ve adacıklar Türkiye’nin önüne aşılmaz bir duvar oluşturur. Vaziyetin iyi anlaşılması açısından Ege Denizi’nin bir kısım özelliklerini madde madde ele alalım.

- a. Ege Denizi en geniş yeri güneyde 480 kilometre olan yarı kapalı 213.016 kilometre karelik bir denizdir.
- b. Büyüklü küçüklü 3100 civarında bulunan bir adalar denizidir. 3100 civarında olan adalardan 100 kadarı önemli büyüklüktedir. Ege Denizi’ndeki adaların toplam yüzölçümü 22.894 kilometre iken Ege Denizi’nin denizalanı ise 190.122 kilometre karedir.
- c. 6 deniz mili olarak esas alındığında Ege Denizi’nin 14.322 kilometre karesi yani % 7.5 Türkiye’nin, 79.007 kilometre karesi ki % 41.5 nin Yunanistanın, açık deniz niteliğindeki denizalanı ise 96.793 kilometre kare ile açık denizalanı olur.
- d. Ege Denizi’nde bulunan 3100 civarındaki adaların büyük kısmı Anadolu Yarımadasının yani Türk topraklarının doğal uzantısı olarak hemen önüne serpiştirilmiş şekilde durarak Türkiye topraklarının önünde bir duvar oluşturmaktadır. Eğer bu adalara biz sahip olsaydık duvar olmak yerine Anadolu topraklarının doğal uzantısı olacaktı.
- e. Ege Denizi, Karadeniz’den Akdenize açılan zorunlu su güzergâhındadır.

Ege Denizi’nde karasularının 12 deniz mili olması durumunda açık deniz alanları 6 deniz mili iken 96.763 kilometre kare ve % 29.1 düşmüş, Yunanistanın karasuları ise 116.607 kilometre kare ve % 61.3; Türkiye’nin karasuları ise 18.209 kilometre kare ve % 9.6 yükselmiş olacak. Ancak bu durumda Akdeniz’den Karadeniz’e, Karadeniz’den Akdeniz’e geçiş açık deniz alanlarından değil Yunanistanın karasularından geçiş olacak ki bu durum hem Türkiye hem diğer ülkeler açısından kabul edilebilecek bir durum değildir (Özman, 2006).

Ege Deniz’inde komşumuz Yunanistan’la hem denizde karşılıklı hem de deniz yan sınır komşuluk konumuz vardır. Sınırların tesbiti konusunda Türk Devleti ile I. Dünya Savaşı sonrasında yapılan Lozan Antlaşmasının 5. Maddesi gereğince bir komisyon kurulmuş ve bu komisyon çalışmalarını yaparak 3 Kasım 1926 tarihinde Atina’da imzalanan “Türkiye-Yunanistan Sınır Belirleme Komisyonu, Komisyonun Vardığı Sonuçlara İlişkin Protokol” a göre Meriç Nehri’nin denize ulaştığı noktada gemilerin seyrine elverişli kısmın ortasından geçen hattın sınır hattı olduğu ifade edilmiş, bu hattın denizle birleştiği noktadan itibaren sınırın 3 deniz mili uzaklığa kadar yaklaşık güney-batı yönünde çekilecek hattın orta çizgi olacağı yer almıştır. “Bu konuda özellikle Ege Deniz’inde, bugün Türkiye ve Yunanistan’ın karasularının 6 mil genişlikte olduğu gerçeğinden hareketle, iki ülke arasındaki sınırın yeniden gözden geçirilmesi ve günün şartlarına uydurulması zorunlu görünmektedir” (Özman, 2006).

Ege Deniz’inde karşı komşu olan Yunanistan’la karşılıklı karasularının belirlenmesi antlaşması bulunmamaktadır. Geçmişte de böyle bir dayanak olacak bir sözleşme antlaşma olmamakla birlikte, Lozan Antlaşmasının 15. Maddesince İtalya’ya bırakılan On İki Adanın bulunduğu bölgedeki bazı adacıkların hangi devlete ait olacağı hususunda çıkan ihtilafın halli için Türkiye ile İtalya arasında yapılan 4 Ocak 1932 tarihli “Anadolu Sahilleri ile Meis Adası arasındaki ada ve adacıkların ve Bodrum Körfezi karşısındaki adanın cihet-i Aidiyeti hakkında ihtilafname” bulunmaktadır. Bu sözleşmenin 5. Maddesi bir genel deniz sınırından bahsilmıştır. Ancak 2674 Sayılı Karasuları Kanun 2. Maddesine görede karşılıklı kıyılarda sınırlandırmanın nasıl yapılacağı ifade edilmiş ve bu konuda yapılmış bir antlaşmadan da söz edilmemiştir.

4.17. Karadeniz’de Karasuları

Karadeniz’e sahildar ülkeler karşılıklı olarak uzak mesafelerde olduğundan ve Ege ve Akdeniz’deki gibi ada ve adalar veya adacık gibi kara parçaları da bulunmadığından her hangi bir ihtilafı ve tartışmalı konu yoktur. Karadeniz’de komşu ülkelerin deniz yan sınırı söz konusudur. Bu çerçevede, o zaman ki SSCB ile 17 Nisan 1973 sınırlandırma anlaşması yapılmıştır (Özman, 2006). SSCB dağılmasından sonra Gürcistan ile Türkiye arasında yürülükte bu antlaşmanın karşılıklı uygulamasının kabul edilmiş, 14 Temmuz 1997 Gürcistan ile Türkiye arasında imzalanan protokol ile 1973 deniz yan sınırı anlaşmanın 1978 yılında kıta sahanlığı ve 1986-1987 münhasır ekonomik bölge sınırı anlaşmalarının her iki ülke içinde geçerli olduğu kabul edilmiştir. Bulgaristan’la ise bir süre deniz yan sınırı konusunda bir süre

anlaşmazlık olmuşsa da 4 Aralık 1997 tarihinde imzalanan anlaşmayla halledilerek Bulgaristan ile Türkiye arasındaki deniz yan sınırı eşit uzaklık yöntemi esas alınarak tespit edilmiştir.

4.18. Akdeniz’de Karasuları

Ülkemizin Akdeniz’deki karasuları ise 1947 Paris Barış Antlaşması ile İtalya’dan Oniki Ada’nın Yunanistan’a devredilmesi Meis Adası ile Anadolu sahili arasındaki sınırdır. Antlaşmada sınırın bölgedeki bazı adalar esas alınarak tesbit edilmekte “Doğuda Tugh burnu güneyinden üç mil mesefade bulunan bir noktada, Türkiye ile İtalya arasında asla tartışma konusu yapılmayan, genel deniz sınırı ile birleşir” (madde 5) (Özman, 2006).

Komşumuz Suriye ile deniz yan sınırı ile alakalı bir düzenleme henüz yapılmamış ancak 23 Haziran 1939 tarihinde Türkiye ile Suriye arasında yapılan ve “Türkiye ile Suriye arasında arazi mesailinin kat-i surette hallini muntazammın itilafname” nin 1. Maddesinde kara hududunun Karaduran deresinin denize döküldüğü yer olarak belirtilmiş dolayısıyla deniz yan hududunun başlangıç noktası da tespit edilmiştir. Ayrıca 9 Haziran 1971 tarihinde yapılan “Türkiye-Suriye Hudut Komisyonu Toplantıları Protokülü”nde “iki devlet uyruklarının, bölgede balık avlaması yada zararsız geçiş haklarını kullanmaları sırasında, her bir devletin egemenliği altında bulunan karasularında uluslararası hukuka uygun davranmaları gerektiği” ifade edilmektedir.

5. ULUSLARARASI TİCARİ/SİVİL DENİZ POLİTİKASINI OLUŞTURAN IMO

5.1. IMO'nun Kurulmasından Önce Denizcilik Politikası

Güçlü denizci devletler kendi kural ve uygulamalarını kendi ülkesinde, bölgesinde hatta gücünün geçtiği yerlerde bir kural ve uygulama olarak uygulatmış ve uygulanmasını da dayatmaya çalışmıştır. Bu tür davranışlar ülkeler arasında sıkıntılar doğurduğu tabidir. Bütün bunların önüne geçebilmek için ortak bir anlayışla karşılıklı hak ve mefaat ihlaline yol açmadan hareket etmek arayışları 19.yy ikinci yarısından itibaren olmuştur. Bazen bu arayışlar ikili antlaşmalar ile bazen bölgesel antlaşmalarla sağlanmaya çalışılsa da kalıcı bir zemine sahip olmamıştır. I. Dünya Savaşından sonra oluşturulan Cemiyet-i Akvam (Milletler Cemiyeti) savaş sonrası oluşturulan barışı sürekli kılmaya yetmemiş, nihayetinde II. Dünya Savaşı patlak vermiştir.

II. Dünya Savaşı sonrası barışın korunması bölgesel ve küresel çatışmaların işbirliği ile önüne geçilme gayesi ile 24 Ekim 1945 tarihinde BM kurulmuştur. Deniz güvenliğini ve ticaretini daha etkin bir hale getirmek için kalıcı bir uluslararası kuruluşun kurulmasını bazı ülkeler önererek, bu çalışmalara devam etmişlerdir. Dünya ticaretinin % 90'nın üzerinde deniz yoluyla yapılmaktadır. Nihayet 1948 yılında Cenevre'deki uluslararası bir konferansla IMO sözleşmesi kabul edilir. İlk kuruluşunda Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (IMCO), 1982 de IMO olarak değiştirilmiştir.

IMO kuruluşu 1948 yılında kabul edilmiş ve IMO sözleşmesi 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. IMO'nun amaçları, IMO sözleşmesinin 1. Maddesinde özetle şöyledir. “Hükümet düzenlemeleri sahasında, hükümetler arasında ilişkiler ve işbirlikleri için makine ve uluslararası ticaretle meşgul olan nakliyeciliği etkileyen, her türlü teknik meselelerle alakalı uygulamalar icra etmek, deniz güvenliği, gemilerin seyr ü seferler ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile alakalı konularda uygulanabilir olan en yüksek standartların genel olarak kabul görmesini teşvik etmek” şeklinde ifade edilmektedir.

BM nezdinde denizcilik hususlarında çalışmalar yürüten uzman bir kurumun kurulması gündeme geldiğinde gayenin denizde emniyetin artırılması için uluslararası bir sistemi harekete geçirmekti.

Denizciliğin ulusal niteliğinden daha çok uluslararası hacmi ve niteliği çok daha önemli olması eskiden beri denizcilik faaliyetlerinde emniyetin sağlanması için yapılacak çalışmalar bir ülkenin veya bir bölge ittifakının veya birkaç devletin yapacağı şeyler değildi. Daha öncede çeşitli vesilelerle belirttiğimiz gibi Dünya ticaretinin gelişmesi ve hacim olarak büyümesi ayrıca mamul, yarı mamul ve hammadde ürünlerinin farklı ülkeler ve bölgelerden farklı bölgelere sürekli taşınması ve bu nakliyenin en uygun fiyat ve şartlarla deniz yoluyla olması, bu taşımayı gerçekleştiren gemilerin sürekli farklı devletler ve farklı prosüdür ve mevzuatla karşı karşıya gelmesi, muhatap olması dolayısı birçok ülkenin veya bütün ülkelerin müştereken hareket etmeleri gerektiği bir sahadır. Böyle bir uluslararası niteliği olmaz ise başarı sağlayamacağı da açıktı. Bu hassasiyetle uluslararası eşgüdümle faaliyet gösterdiği takdirde başarı sağlanabileceği açık bir gerçektir. Her ne kadar denizcilik faaliyetleri ile ilgili çeşitli mutabakat antlaşmaları olsa da, bu konularda faaliyetleri yürütecek ve eşgüdümü sağlayacak daimi bir kuruma ihtiyaç olduğundan dolayı IMO kurulmuştur (Ayan ve Baykal, 2010)

IMO Uluslararası denizlerde seyir emniyeti için gerekli teknik tedbirleri almak ve seyir güvenliğinin sağlanması için uluslararası kurallar, normlar düzenlemesini sağlamaktır. Deniz işletmeciliğinin daha sağlıklı ve verimli yürütülmesi için faaliyetleri, kuralların işlenmesini kontrol ve denetlemektir. Gemilerin denizleri kirletmesinin önlenmesi için devletlerarasında işbirliği yapmaktır. IMO kurulduğu tarihten itibaren günümüze gelinceye kadar denizcilikte karşılaştığı sorunları üye devletlerarasında görüşerek, sorunların aşılması, sürdürülebilir bir durumun oluşması için devamlı bir şekilde çalışmalar yaparak bunları uluslararası sözleşmelere bağlamıştır.

5.2. IMO'nun Kısa Tarihi ve Gelişimi

1948 yılında İsviçre'nin Cenevre şehrinde uluslararası bir konferansla kurulan IMO, kuruluş sözleşmesinin üye devletler tarafından imza edilerek yürürlüğe girmesi ise 1958 yılında olmuştur. IMO'nun ilk görevi denizde güvenliğin sağlanması için "Denizde Yaşam Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi" yani "SOLAS"ın ilk versiyonunu 1960 yılında başararak yürürlüğe koymuştu. SOLAS sözleşmesi deniz nakliyatının emniyetini temin etmek üzere düzenlenmiş, kapsayıcı tedbirleri içermektedir. Gemi dengesi, makine ve elektronik donanımları, yangına karşı tedbirler, can kurtarma donanımları, seyir emniyeti, taşıma türleri tehlikeli yüklerin taşınması ve nükleer gemiler gibi bölümler olarak sözleşme ele alınmıştır. 1960 SOLAS sözleşmesi deniz emniyeti ile ilgili en temel uluslararası sözleşme olmakla birlikte yeni ortaya

çıkan gelişmelerle bu sözleşmede de pek çok değişiklikler yapılmıştır. Değişikliklerin yapılması ve yürürlüğe sokulmasında yaşanan güçlükler sebebiyle bu değişikliklerin hiç birisi uluslararası bağlayıcılık niteliğinde değildi. Bunu çözmek için 1974 yeni bir konferans tetiplenerek 1960 sözleşmesinde yapılan değişiklikleri ve yapılması gerekli yeni değişikliklerin eklendiği daha gelişmiş bir değişiklik metodunu da kapsayan yeni sözleşmeyi görüşmüştür. Yeni yöntem gereğince Deniz Güvenliği Komitesi /Maritime Safety Committea (MSC) yapılan değişiklikler belli sayıda devlet tarafından karşı çıkılmadığı süreçte, belirlenmiş tarihte kendiliğinden yürürlüğe girmiş sayılmaktadır. Bu tarz uygulamaya “sessiz kabul” ismi verilir. 1974 SOLAS sözleşmesi 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe sokulmuş, o tarihten bugüne sözleşmede pek çok değişiklikler yapılmıştır. IMO bu çalışmanın ardından deniz trafiğini daha uygun ve belli standartlara getirmek diğer taraftan ise taşınan yüklerin ve yük hatlarının standartlaştırılması ile ilgili konulara yöneldi.

IMO 1966 yılında “Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi” ile bir geminin en azami hangi su çekimine kadar yükleme yapabileceğine dair getirilen sınırlamalar ve bunun fribord üzerinde markalanması konusunda sözleşme imzalanmış böylece 1930 yılında kabul edilen uluslararası sözleşme 1968 yılında yenilenerek gelişmiş kurallar eklenerek yürürlüğe konmuştur. Gemilerin tonaj ölçümü uluslararası sorunlardan biri olarak hep tartışma konusu olmuş bu konuda da 1969 bir sözleşme oluşturulmuş ise de ancak 1982 yılında yürürlüğe konmuştur.

IMO 1972 yılında, Convention on the International Regulations for Preventing Collusion at Sea (COLREG) diye adlandırılan Uluslararası “Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü” kabul etmiştir. Bununla birlikte yeni kurallar getirilmiştir. Trafik ayırım şemalarına uyulması zorunlu hale getirilmesi ile yoğun gemi trafiği olan bölgelerde gemi kazaları azalmıştır

IMO bu çalışmaları yürütürken 1967 yılındaki Torrey Kanyonu felaketi ile deniz yolu ile taşınan petrolün çok önemli çevre sorunlarına yol açtığı görülerek tanker kazalarını önlemek ve olabilecek kazalarda çevre kirliliğinin asgari ölçüye indirilmesi için bir dizi önlem getirildi. Diğer taraftan gemilerin kendi atıklarının da çevre kirliliği oluşturmaması için de önemli kurallar getirildi. “Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önleme Uluslararası Sözleşmesi “MARPOL 73/78” kabul edilerek yürürlüğe sokuldu.

IMO kirlilik sebebiyle zarar görenlere tazminat temini için sistem geliştirme görevi almış ve 1992 ve 2000 yıllarında bu tazminatların sınırlarını artırmak üzere bir dizi sözleşmeler

geliştirilmiştir. Telsiz ve diğer mesajların Uluslararası Mobil Uydu Organizasyonu (IMSO) kurulmasıyla 1970'lerden itibaren küresel arama ve kurtarma sistemi başladı. Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS) 1988'de kabul tarihinden itibaren aşamalı olarak 1999 da ise GMDSS tamamen faaliyete geçti. Dünyanın herhangi bir yerinde yardıma ihtiyacı olan bir gemi garanti altına alındı.

1972 senesinde IMO'nun kabul ettiği uluslararası ticarete giderek önemli bir yer almaya başlayan konteynir taşımacılığı için "Konteynir Güvenliği Hakkında Uluslararası Sözleşme (CSC-72) kabul edilerek, 1977 yılında yürürlüğe girmiştir.

5.3. Uluslararası Politika Yapıcısı IMO'nun Yapısı

IMO, (International Maritime of Organizaiton) bir Meclis, Konsey ve beş ana Komiteden oluşmaktadır. Beş ana komitenin altında ana teknik komitelerin çalışmalarını desteklemek üzere alt komiteler bulunmaktadır.

Meclis: (Assembly)

Bu organizasyonun en yüksek yönetim organıdır. Tüm üye devletlerin temsilcilerinden oluşur, İki yılda bir dönem toplanır. Gerektiğinde olağanüstü toplantı da yapılabilir. Meclis organizasyonun programını, bütçeyi onaylar ve mali düzenlemeleri yaparak, kendi adına yönetim organı olan konseyi seçer.

Konsey: Council

Konsey organizasyonun her iki yılda bir toplanan meclisde iki yıl için seçilir. Yürütme organıdır. Kurumun çalışmalarını yürütmekle meclise karşı sorumludur. IMO sözleşmesinin 15j maddesi gereği konsey, hükümetlere deniz güvenliği ve kirliliğinin önlenmesi konusunda tavsiyelerde bulunmanın yanında, meclisin tüm foksiyonunu icra eder.

Konseyin diğer görevleri şunlardır.

- A. Teşkilatın organlarının faaliyetlerini koordine;
- B. Planlanan iş grogramını ve kuruluşun tahmini bütçesini yaparak meclise sunar;
- C. Komiteler ve diğer organların raporlarını ve tekliflerini almak ve uygun bulunanları üye devletlere ve IMO meclisine sunmak;
- D. Genel sekreteri tayin ederek meclisin onayına sunar;
- E. Örgütün diğer örgütlerle ve kurumlarla ilişkisi ile ilgili anlaşmalar veya düzenlemeler yaparak IMO meclisinin onayına sunar.

5.4. 2020-2021 Yılları İçin Konsey Üyeleri

- A. Kategorisindeki üye devletler, uluslararası deniz taşımacılığı işlerini en fazla yapan ilk 10 devlet, Çin, Yunanistan, İtalya, Japonya, Norveç, Panama, Kore Cumhuriyeti, Rusya, İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri.
- B. Kategorisindeki üye devletler, uluslararası deniz ticaretindeki sonraki ilk on devletler, Arjantin, Avusturya, Brezilya, Kanada, Fransa, Almanya, Hindistan, Hollanda, İspanya, Birleşik Arap Emirlikleri.
- C. Kategorisindeki üye devletler. A ve B kategorisinde olmayıp, deniz taşımacılığına ilgi duyan ve Dünyanın bütün önemli coğrafi bölgelerinin temsilini sağlayacak şekilde seçilen devletler. Bahamalar, Belçika, Şili, Kıbrıs, Danimarka, Mısır, Endonezya, Jamaika, Kenya, Kuveyt, Malezya, Malta, Meksika, Fas, Peru, Filipinler, Singapur, Güney Afrika, Tayland ve Türkiye

5.5. Komiteler

Deniz Güvenliği Komitesi ((MSC) Maritime Safety Committee) :

MSC Organizasyonun en önemli komitesidir. Tüm üye ülkelerin temsilcilerinden oluşur. Deniz Güvenliği Komitesinin görevi, gemilerin seyrüsefer, inşaat ve ekipmanlarına güvenlik açısından bakılması, çatışmaların önlenmesi için kurallar oluşturmak, tehlikeli yüklerin taşınması denizcilik ilgili her hangi bir konuyu ele alarak incelemek, güvenlik prosedürleri ve yürütülmesi, hidrografik bilgiler, seyir defterleri ve seyir kayıtları, deniz kazası araştırmaları, kurtarma ve deniz güvenliğini ilgilendiren diğer konular.

Komite IMO sözleşmesi tarafından kendisine verilen bir görev veya iş kapsamında herhangi bir uluslararası belge veya herhangi bir uluslararası araç tarafından atanabilecek ve Örgüt tarafından kabul edilebilecek herhangi bir görevi yerine getirmek için araç gereç temin etmek. Ayrıca Meclis tarafından kabul edilmesi için güvenlikle ilgili öneri ve yönergeleri dikkate almak ve meclise sunmakla görevlidir.

MSC, SOLAS gibi sözleşmelerde değişiklikleri kabul ederek tüm IMO üye devletlere ve SOLAS'a taraf ülkelerde yürütülmesi için bildirim yapar.

Deniz Çevre Koruma Komitesi ((MEPC) The Marine Environment Protection Committee):

Tüm IMO üye devletlerden oluşur. MEPC, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ve kontrolü ile alakalı örgüt kapsamında her hangi bir hususu dikkate almaya yetkilidir. Bu konuların uygulamasını temin edecek sözleşmelerin ve düzenlemelerin kabul ve değiştirilmesinde yetkilidir.

Alt Komiteler

MSC ve MEPC komiteleri faaliyetlerinde tüm üye devletlere açık bir kısım alt komiteleri vardır.

- İnsan Elemanları, Eğitim ve Gözetim Alt Komitesi (HTW);
- IMO Araçlarının Uygulanması Alt Komitesi/ Implementation ou IMO İnstruments (III);
- Navigasyon, İletişim ve Arama ve Kurtarma Alt Komitesi (NCSR);
- Kirliliği Önleme ve Müdahale Alt Komitesi (PPR);
- Gemi Tasarım ve İnşası Alt Komitesi (SDC);
- Gemi Sistemleri ve Ekipmanları Alt Komitesi (SSE); ve
- Kargo ve Konteyner Taşımacılığı Alt Komitesi (CCC).

Hukuk Komitesi

Hukuk Komitesi, Örgüt kapsamındaki yasal konularla ilgilenme yetkisine sahiptir. Komite, IMO'nun tüm Üye Devletlerinden oluşur. 1967 yılında, Torrey Kanyonu felaketinden sonra ortaya çıkan hukuki sorunların ele alınması için bir yan kuruluş olarak kurulmuştur.

Hukuk Komitesi ayrıca, yetkileri dahilinde kendisine verilen görevleri Organizasyonun kabul edebileceği uluslararası ensturmanları da kullanarak yerine getirmekle sorumludur (<http://www.imo.org>).

Teknik İşbirliği Komitesi (TCC) Technical Cooperation Committee)

Örgütün denizcilik sahasında bilhassa gelişmekte olan ülkelere teknik yardım verilmesi çalışmalarında işbirliği yapması için kurulmuştur. Önem verildiğinden IMO sözleşmesinde yer alan tek komitedir.

Kolaylaştırma Komitesi ((FC) Facilitation Committee)

IMO deniz trafiğinin kolaylaştırılması için faaliyetlerini yürütmektedir. Formalitelerin azaltılması ve gemilerin limanlara giriş çıkışlarındaki istenen belgelerin basitleştirilmesi ve standartlaştırılması çalışmalarını yapar. Komite üyeleri bütün üye devletlerdir.

Sekretarya

IMO Sekreteryası, Organizasyonun genel merkezi Londra'da Genel Sekreter ve 300 uluslararası personelden oluşur. Mevcut Genel Sekreter 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere dört yıllık bir dönem için atanan Sayın Kitack Lim (Kore Cumhuriyeti)'dir.

Kuruluşundan bugüne kadar IMO Sekreterleri;

Ove Nielsen (Danimarka) 1959-1961

William Graham (Birleşik Krallık,) 1961-1963

Jean Roullier (Fransa) 1964-1967

Colin Goad (Birleşik Krallık) 1968-1973

Chandrika Prasad Srivastava (Hindistan) 1974-1989

William A. O'Neil (Kanada) 1990-2003

Efthimios E. Mitropoulos (Yunanistan) 2004-2011

Koji Sekimizu (Japonya) 2012-2015

Kitack Lim (Kore Cumhuriyeti) 2016-

Bölgesel Ofisler

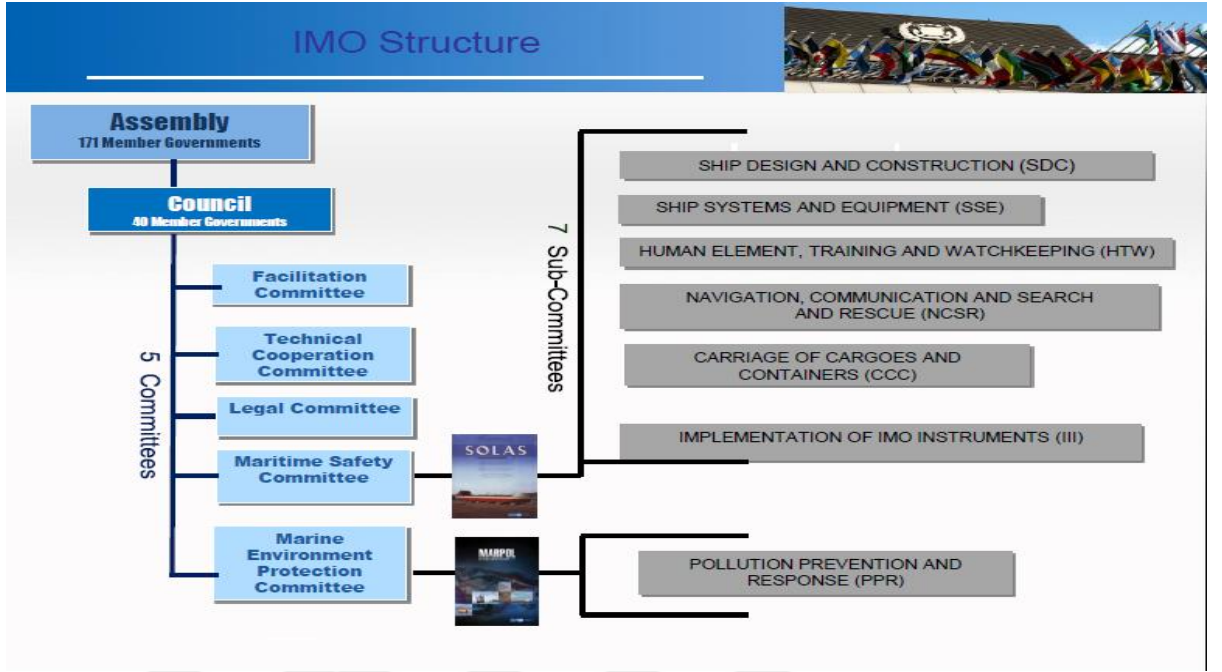
IMO'nun Fildişi Sahili, Gana, Kenya, Filipinler, Trinidad ve Tobago'da teknik işbirliği işleri için beş bölgesel koordinatörü/danışmanı vardır (IMO, 2020).

5.6. IMO Bütçesi

IMO bütçesi her üye devlet tarafından ödenen miktar, esas olarak ticaret filosunun tonajına göre olmaktadır. 2018 ve 2019 bütçeleri 2017 yılında IMO meclisinde kabul edilmiştir. 2018 yılı için 31.864.000 £, 2019 yılı için ise 33.224.000 £ olarak kabul edilmiştir.

5.7. IMO Üye Devletler ve International Governmental Organization (IGO) ve Sivil Toplum Kuruluşları (STK)

IMO 174 üye devlet ve üç ortak üye devlet bulunmaktadır. IMO denizcilik alanında her türlü işbirliğini sağlamak için hükümetlerarası kuruluşlarla ortak çalışmalar ve işbirliği yapmakta, ayrıca anlaşmalarla 80 uluslararası sivil toplum kuruluşuna danışman statüsü verilmiştir. Şekil 2'de IMO'nun yapısını gösterir şema (IMO (2020)'den aynen alınmıştır).



Şekil 2. IMO'nun yapısı

5.8. Türkiye'deki Denizcilikle İlgili Kurum ve Kuruluşlar

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Güncel İsmi)

Denizcilikle İlgili Sivil Kurum ve Kuruluşlar

Odalar ve Ticaret Borsaları /İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

Deniz Ticaret Odası (İMEAK DTO)

Vakıflar

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)

Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV)

Türk Loydu Vakfı

Sualtı Sporlarını ve Sualtı Değerlerini Koruma Vakfı

Türkiye Denizcilik Vakfı

Amiral Vehbi Ziya Dümer Eğitim Vakfı

Piri Reis Denizcilik ve Deniz Kaynaklar, Araştırma, Geliştirme ve Eğitim Vakfı (Piri Reis Vakfı)

Piri Reis Denizcilik Vakfı

Dernekler

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği

Deniz Hukuku Derneği
Denizciler Dayanışma Derneği
Denizciler Yardımlaşma Derneği
Deniz Temiz Derneği (TURMEPA)
Doğa ve Barış Derneği
Doğal Hayatı Koruma Derneği
Ege Balıkçıları Su Ürünleri Koruma Derneği
İstanbul Kumcular Derneği
İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakóltesi Mezunları Derneği
Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği (MARYAT)
Su ürünleri Mühendisleri Derneği (SÜMER)
Aktif Balıkadamlar Kulübü Derneği
Telsiz Operatörleri Derneği
Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği
Uluslararası Lisanlı Radyo Elektronik ve Radyotelgraf Operatörleri Derneği (UROD)
Vapur Donatanları ve Acentesi
Sendikalar
Türk Armatör İşverenler Sendikası (TAİS)
Türkiye Denizciler Sendikası (TDS)
Türkiye Liman Dok ve Gemi İnşa Sanayi İşçiler Sendikası (Türkiye Dok, Gemi-İş)
Türkiye Liman ve Kara Tahmil Tahliye İşçileri Sendikası (Liman-İş)
Birlik ve Kulüpler
Gemi İnşa Sanayiciliği Birliği (GİSBİR)
Türk Armatörler Birliği
Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü (TAYK) (Çetin, 2012)

6. DENİZLERİMİZ

6.1. Karadeniz

“(Bulgarca: *Черно море* (Çerno more); Rumence: *Marea Neagră*; Rusça: *Чёрное море* (Çyornoye more); Ukraynaca: *Чорне море* (Çorne more); Gürcüce: *შავი ზღვა* (Şavi Zğva); Abhazca: *Амшын Еуқәа* (Amşın Eyk’wa); Lazca/Megrelce: *უჩა ზუგა* (Uça Zuğa); Çerkesçe: *Хы ФыццӀэ, Ахын*”.

Karadeniz, “Güneydoğu Avrupa ile Anadolu yarımadası arasında yer alan kuzeyinde Ukrayna, kuzeydoğusunda Rusya, doğuda Gürcistan güneyde Türkiye ve batıda Romanya ve Bulgaristan’la çevrili, Atlas Okyanusu’na Akdeniz, Ege Denizi ve Marmara Denizi aracılığıyla bağlanan bir iç denizdir. İstanbul Boğazı vasıtasıyla Marmara, Kerç Boğazı vasıtasıyla Azak Denizi’ne bağlanmaktadır” (Wikipedia, 2020).

Karadeniz, “8.350 kilometre kıyı şeridine sahip, 461.000 km² alan kaplayan (Azak Denizi dahil, Marmara Denizi hariç) en geniş yeri doğudan batıya 1.175 km, en derin noktası 2.210 m olan, Marmara Denizi vasıtasıyla Ege Denizi’ne bağlanan, batıdan doğuya böbrek formund bir denizdir. Karadeniz üzerinde bulunan önemli liman kentleri Köstence, Mankalya, Burgaz, Varna, Odessa, Sivastopol, Yalta, Kerç, Novorossiysk, Soçi, Sohum, Poti, Batum, Hopa, Trabzon, Samsun, Ordu, Giresun, Sinop ve Zonguldak’tır”.

Karadeniz ülkeleri; Karadeniz’de I. Dünya savaşıdan sonra büyük sahil şeridine sahip iki ülke vardı. Bunlardan biri Türkiye diğeri ise SSCB idi. SSCB’nin dağılmasıyla birlikte eskiden beri var olan Bulgaristan ve Romanya’nın yanı sıra Gürcistan ve Ukrayna da yeni devletler olarak ortaya çıkmıştır.

Bulgaristan, Karadeniz’in batısında bulunan Bulgaristan’ın başkenti Sofya olup, Karadeniz’e kıyısı olan şehirleri Varna ve Burgaz’dır.

Gürcistan; Karadeniz’in doğusunda bulunan Gürcistan’ın başkenti Tiflis’tir. Karadeniz’e kıyısı olan şehirleri Sohum, Batum ve Poti şehirleridir.

Romanya; Karadeniz’in batı kıyısında bulunan Romanya’nın başkenti Bükreş’tir. Romanya’nın Karadeniz’deki kıyısı olan şehirleri Köstence ve Mankalya’dır.

Rusya, Karadeniz'in kuzeydoğusunda bulunan Rusya'nın başkenti Moskova'dır. Rusya'nın daha önce Ukrayna'nın olan Kırım bölgesini Rusya'ya ilhak etmesinden sonra kuzey Karadeniz'de en uzun sahil şeridine sahip olmuştur. Rusya'nın Kırımın ilhakıyla birlikte Yalta, Kerç ve Sivastopol Rusya'nın egemenliğine geçmiştir. Rusya'nın Kırım'ın dışındaki Karadeniz'e kıyısı olan önemli şehirleri Soçi ve Novorossiysk'dir.

Türkiye; Karadeniz'in güneyince uzanan Türkiye'nin başkenti Ankara'dır. Türkiye'nin Karadeniz kıyısındaki en önemli liman şehirleri, Artvin/Hopa, Trabzon, Samsun, Ordu, Giresun, Sinop ve Zonguldak'tır.

Ukrayna, Karadeniz'in kuzeyinde bulunan Ukrayna'nın başkenti Kiev'dir. Karadeniz'i kıyısı olan en önemli liman şehirleri Odessa, Kherson, Çornomorsk ve Mikolayiv şehirleridir (kesfetsek, 2020).

6.1.1. Karadeniz'de deniz yetki alanları

Karasuları: Karadeniz'de komşu ülkelerin sahilleri karşı karşıya olmadığı için Ukrayna ile Rusya Federasyonunun ihtilafı durumu hariç karasuları konusunda her hangi bir ihtilaf söz konusu değildir. Sahillerin karşılıklı yakın olmaması komşuların yan sınırlarla bir birine komşu olmalarından dolayı deniz yan sınırı ve karasuları konusunda 17 Nisan 1973 tarihinde SSCB ile bir deniz yan sınırı ve karasuları sözleşmesi yapılmıştır (Resmigazete, 1973). Yapılan protokolle deniz yan sınırı tesbit edilmiş hem de müştereken karasuların 12 deniz milli olarak karşılıklı kabul edilmiştir. SSCB dağılmasından sonra da özellikle sınır anlaşmalarının devamlığı söz konusu olduğundan SSCB den ayrılan Gürcistan anlaşmaların devam ettiğine dair uygulama kabul edilmiş, her hangi bir ihtilaf çıkmamıştır. Ayrıca 14 Temmuz 1997 yılında Gürcistanla yapılan protokolle SSCB döneminde yapılan 1973 de yapılan deniz yan sınırı ve karasuları anlaşması, 1978 yılında yapılan kıta sahanlığı sınırı ve 1986-1987 tarihlerinde yapılan münisahır ekonomik bölge sınırlaması anlaşmalarının 14 Temmuz 1997 tarihinde yapılan sözleşme ile her iki devlet tarafından kabul edilerek geçerliliğini teyit etmiştir (Resmigazete, 1998).

Türkiye'nin Karadeniz'de kara ve deniz sınır komşusu olan Bulgaristan'la yan sınır konusunda uzun süren bir ihtilaftan sonra nihayet 4 Aralık 1997 yılında anlaşma imzalanarak karasularının karşılıklı olarak 12 deniz mili olarak kabul edilmiştir. (Resmigazete, 1998). İki devlet arasındaki yan sınırı eşit uzaklık yöntemi esas alınarak tespit edilmiştir (Özman, 2006).

6.1.2. Karadeniz’de kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge

Münhasır Ekonomik Bölge (Exclusive economic zone) “bir kıyı devletinin karasuları esas çizgisinden başlayarak 200 mile kadar varan ve karasuları dışında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında kıyı devletine münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanınan deniz alanıdır” (Pazarcı, 1996). BMDHS (mad. 56) sahil dar devletin münhasır ekonomik bölgede ekonomik ve diğer hak ve yetkilere sahip olmasının yanında üçüncü devletlere de bu bölgelerde kablo ve boru hattı döşeme hakkı tanınmıştır. 1994 senesi sonunda 95 ülke 200 millik münhasır ekonomik bölge prensibini kabul ettiğini ilan etmişti.

Karadeniz’de ise Sovyetler Birliği Şubat 1984 tarihinde, Romanya, Nisan 1986 tarihinde 200 millik münhasır ekonomik bölge kararlarını ilan etmişti. Türkiye ise 5.12.1986 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararı ile Karadeniz’de 200 millik münhasır ekonomik bölge ilan ederek Karadeniz’deki ülkeler karşılıklı olarak 200 millik münhasır ekonomik bölge konusunda mutabık olmuşlardır. Türkiye’nin 23.12.1986 tarih, SSCB’nin ise 6.2.1987 tarihli mektup teatileri ile 1978 tarihli kıta sahanlığı anlaşmasının kabul edilen sınırın münhasır ekonomik bölge için esas alınması kabul edilmiştir. SSCB’nin dağılmasından sonra ise aynı anlaşmaların Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan içinde geçerli olduğu kabul edilmiştir. Bulgaristan da 200 deniz millik münhasır ekonomik bölge kabul etmiştir (Pazarcı, 1996).

Kıta Sahanlığı:

Karadeniz’de kıyıdaş olan devletler karşılıklı olarak münhasır ekonomik bölge konusunda olduğu gibi kıta sahanlığı konusunda da anlaşmışlar ve herhangi itilafı bir durum oluşturmamışlardır. SSCB ile Türkiye 23.6.1978 tarihinde kıta sahanlığı sınırlandırması anlaşması imzalamıştır (Pazarcı, 1996). SSCB dağılmasından sonra ise ortaya çıkan Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan ile de eski anlaşmaların kabul edildiğine dair anlaşmalarla yürürlüğü kabul edilmiştir. Bulgaristan ile ise yine yukarıda belirttiğimiz deniz alanlarını sınırlandırma anlaşması ile anlaşmaya varılmıştır (Resmigazete, 1998).

Karadeniz’in karşılıklı genişliği 400 dm’ni geçmediği için Karadeniz’de karşılıklı olarak bütün alanların kıta sahanlığı içinde kaldığı için Açık deniz niteliğinde deniz alanı bulunmamaktadır. Bu açıdan Karadeniz “küçük denizler” vasfındadır.

Karadeniz, Fatih Sultan Mehmet zamanında 1475 yılında Kırım Hanlığı’nın Osmanlı Devletinin tabiyetine girmesinden, 1774 Küçük Kaynarça Antlaşmasına kadar bir Osmanlı iç deniziydi. Küçük Kaynarça’dan sonra Karadeniz Rusya’nın sıcak denizlere inme politikasının

merkezi haline gelmesiyle Doğu Avrupa, İstanbul-Anadolu ve Kafkasların en sıcak stratejik bölgesi ve denizi olmuştur. Zaman zaman değişen güç dengelerine göre şekil alsada daima gerileyen Osmanlı Devletinin aleyhine ve Rusyanın da lehine gelişmeler göstermiştir. Lozan Barış antlaşmasıyla oluşan barış süreciyle Türkiye bir nefes almış, sonra ilerleyen süreçte Avrupa'daki gelişen güç dengeleri ile oluşan bir fırsatla Montrö Bağozlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Montrö Sözleşmesi, Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin 1774 Küçük Kaynarca anlaşmasından sonra elde ettiği en önemli kazanım olmuştur.

Karadeniz'de siyasi, askeri ve ekonomik ilişkileri ve dengeleri değiştiren en önemli olay tabiatıyla Doğu Bloğunun ve SSCB'nin Batı Bloku ve ABD ile soğuk savaş döneminde girdiği silahlanma yarışında Doğu Bloku ve SSCB ekonomik ve sosyal açıdan gerilemesi, SSCB ve doğu blokunu dağılma sürecine girmesidir. *“Durdurulamayan bu parçalanma süreci, 1985 yılında Mihail Gorbaçov'un birliğin başkanı olmasıyla bu süreci durdurmak için yeni önlem paketleri ortaya atılmasına yol açmıştı. Temelde Glasnost (açıklık) ve Perestroyka (yeniden yapılandırma) olarak kendini gösteren bu politikalar bazı ekonomik, sosyal ve siyasal hakların verilmesi ve bu konularda daha esnek bir yönetim anlayışının benimsenmesi prensibini içeriyordu. Ancak bu politikalar zaten parçalanmakta olan birliği bir arada tutmaya yetmedi”* (Wikipedia, 2020). SSCB'nin dağılmasından sonra Karadeniz'de, Doğu Avrupa ve Baltık Bölgesinde eski siyasi askeri düzenin bozulması yeni bir düzen kurma çabaları içinde eski Doğu Bloku ve Varşo Paktı'nın üye ülkeleri Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya'nın 1999 yılında, Bulgaristan, Letonya, Litvanya, Estonya, Romanya, Slovenya, Slavakya'nın 2004 yılında karşı bloka dahil olmaya başlamaları, Rusya Federasyonu'nun ise bir bocalama döneminden sonra toparlaması ile birlikte yeni gerginliklere zemin oluşturdu (Nato, 2020).

SSCB döneminde dünyada en büyük iki deniz gücünden biriydi. Dağıldıktan sonra Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasında Kırım ve donanmanın paylaşımı Karadeniz'in uzun süre sakin olan sularını birden ısıttı. Krizin başında her iki tarafta SSCB'nin karadeniz donanmasının kendilerine ait olduğunu iddia etmişlerdi. 1993 yılında devlet başkanları Yeltsin ve Kravçuk, donanmanın yarı yarıya bölünmesini kabul eden bir anlaşma imzalamış olsalarda, Rusya parlamentosu Duma Sivastopol'u bir Rus şehri ilan etmesiyle bu anlaşma ve paylaşım rafa kalmış oldu. Rusya Sivastopol'ı donanmanın beşiği olarak görmekteydi.

1993 yılında Rusya Federasyonu doğalgazı ve borçları kesme tehdidinde bulunarak Ukrayna'yı sıkıştırarak donanma ve Kırım ve Sivastopol üzerindeki talepleri kabul ettirmeye

çalışmıştı. Ukrayna donanmasının % 30-35'ini Rusya'ya satarak borçlarının silinmesini isterken Rusya 1995'de Sivastopol'da tam kontrol hakkı ve Kırım'daki tüm donanma üslelerinin 99 yıllığına kiralanmasını isteyince yine problemler çözülememiştir (Yenigün, 1997).

Rusya ve Rusya Çarlığının üzerine kurulan SSCB'nin 1774 Küçük Kaynarça'dan beri Karadeniz'de daima büyüyen ve gelişen ve sıcak denizlere inme hedefinin icra merci olarak gördüğü Karadeniz, Rusya için vazgeçilmez bir stratejik, hayati öneme sahip konumdaydı. Karadeniz, Türk boğazlarıyla İstanbul ve Çanakkale boğazlarıyla Akdeniz'e, , Kerç Boğazı'yla Azak Denizi'ne, Volga-Don kanalıyla Hazar Denizi'ne, Main-Tuna kanalıyla Baltık Denizi'ne, Ren-Tuna kanalıyla Kuzey Denizi'ne açılabilen aslında bir iç deniz gibi olmakla birlikte bu su yollarıyla Avrasya'nın merkezinde ulaşım ve etkileşim merkeziydi. Karadeniz'e hâkim olan Orta Avrupa'dan Kafkaslara ve Asya'ya kadar nüfus sahibi olacağı açıktır. SSCB'nin dağılma sürecinden sonra ekonomik, siyasi ve stratejik sarsıntılar içine giren Rusya Federasyonu'nun karşındaki NATO ve batı bloğu fırsatı hiç kaçırmadan eski Varşo Paktı ülkelerine ekonomik yardımlarla tek tek yanına geçirerek ya NATO üyesi yaptı yada NATO'yu hedef edinmiş ülkeler haline getirmesi, Rusya Federasyonu'nun boğazına atılmış bir iple gün begün nefes alması zorlaşmıştı. Rusya Federasyonu Başkanı Boris Yeltsin'in istifasıyla yerine vekâleten geçen eski Komitet Gosudarstvennoy Bezopasnosti/ Devlet Güvenlik Komitesi (KGB) ajanı olan Vilademir Putin'le Rusya çöküşün dönüm noktası olmuş, 2000'li yıllardan itibaren Rusya toparlanma sürecine girmişti.

Rusya etrafındaki eski Doğu bloku ve kendi müttefiki ülkeleri NATO ve Amerikaya kaptırmış. Ukrayna ve Gürcistan'da turuncu devrimlerle Amerikancı yönetimlerin başa geçmesi ile çemberin gittikçe daraldığını gösteriyordu. Gürcistanda turuncu devrimle başa geçen Amerikan yanlısı Mihail Saakaşvili NATO ülkeleri, İsrail ve Ukrayna devlet başkanı Yuçenko'nun desteği ve ABD askeri eğitimleri sonucu öteden beri Rusya, Osetya ve Gürcistan arasında gelirim sahası olan Güney Osetya ve Abhzaya'ya karşı askeri girişimlerde bulundu. Bölgeye askeri müdahalede bulunan Rusya Güney Osetya ve Abhazya'nın bağımsızlıklarını tanıdı. Bunun üzerine Gürcistan da Bağımsız Devletler Topluluğundan ayrıldığını açıkladı.

Petrol fiyatlarının tavan yapması petrol ve doğalgaz zengini ve ihracaatçısı olan Rusya Federasyonu ekonomik olarak rahatlattı, ekonomik gelişmesini askeri ve siyasi açılardanda avantajlı durumu çeviren Rusya kendisini kuşatan turuncu devrimle yönetime gelen eski

müttefiklerin ve NATO ve ABD hedeflerini stratejilerini bozarak kendi etrafındaki daralan çemberi birer birer kırarak yeni alanlar kazanmaya başladı. ABD ise 2000’li yıllardan itibaren Ortadoğu’da giriştiği Büyük Ortadoğu Projesi ile gerçekleştirmek istediği siyasal ve ekonomik hedeflere ulaşmakta çeşitli sebeplerle zorlanıyor, Ortadoğu’daki bu durum kendisine ağır ekonomik ve prestij kayıplara sebep olmuştur. ABD Ortadoğu ve Dünyada ekonomik ve siyasal prestij kaybederken Rusya SSCB dağılmasından sonra bocalama ve gerileme dönemini geride bırakarak toparlanma sağlıyordu. Rusyanın tarihi boyunca hem güney sıcak denizler ve bölgelere açılma yolu hemde gerilim bölgesi olan Kafkasya’nın kilit noktası olan Karadeniz’de kendisi için hayati önemi olan özerk bölge olan Kırım’ı iç kargaşalıklar bahanesiyle topraklarına katarak Karadeniz’de SSCB’nin dağılmasından sonra oluşan dengelerin Rusya Federasyonu lehine yeniden şekillenmesini sağladı (Tulun, 2020).

6.1.3. SSCB’nin dağılmasından sonra Karadeniz

Karadeniz, Avrupa kıtası ile Asya kıtası arasında tarih boyunca önemli devletlerin ve medeniyetlerin kesiştiği noktada stratejik önemini korumuş bir denizdir. Halford J. Mackinder, I. Dünya Savaşı sonrası yazdığı “Democratic Ideals and Reality” (Demokratik İdealler ve Gerçekler) kitabında Heartland (kalpgah) diye isimlendirdiği çok stratejik önemi olan yerlerin içinde Karadeniz’i de sayar (Çalışkan, 2020). II. Dünya Savaşı sonrası oluşan yeni Dünya düzeninde Karadeniz’de batı blokunda bir Türkiye vardı. Soğuk Savaş döneminde Türkiye NATO, ABD ve batı blokunun bir üyesi olarak Karadeniz’e kıyısı olan bir tek ülkedir. 1990’lı yıllarda SSCB nin dağılmasıyla Karadenizde kıyısı olan SSCB üyesi ülkeler Ukrayna, Gürcistan da katılmış, böylece Doğu bloku ve Varşova Askeri Paketi üyesi Romanya ve Bulgaristan ile birlikte toplamda altı ülke Karadeniz’e kıyısı olan ülke olmuş oldu.

SSCB dağılması sonrası Batı blokunun bir üyesi olan Türkiye, yeni oluşan bu siyasi durumdan bölgesel olarak barışa ve ekonomik kalkınmaya önem vererek Karadeniz ülkeleri arasında eski psikolojik gerginlik yerine işbirliği barış içinde ekonomik kalkınmayı hedef alan Karadeniz Ekonomik ve İşbirliği Teşkilatını kurulmasına öncülük etti. ABD ve batılı müttefiklerinin öteden beri Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin güncellenerek kıyıdaş olmayan ülkelerinde askeri ve ticari geçişlerinin serbest ve sınırsız olması yönündeki taleplerini de dikkate alarak olası bu yöndeki baskılara da karşı durabilmek için Karadeniz eksenli bir bölgesel ekonomik işbirliğinin bütün Karadeniz ülkelerinin hayrına olacağını görmüştü.

Rusya ise SSCB'nin dağılmasıyla kaybetmiş olduğu siyasi ve askeri prestijini ekonomik ve ticari ilişkilerle sağlamaya çalışırken, eski güçlü ve prestijli günlerini tekrar kazanma yolunda gayret göstermiştir. Ekonomik ilişkilerinin en başında hiç kuşkusuz Hazar bölgesi enerji kaynaklarının uluslararası piyasalara ulaşmasında Karadeniz'in büyük bir önem taşıdığı ve bunun içinde bölge ülkeleriyle ilişkilerinin gelişmesi Rusya içinde hayati önem taşımaktaydı. Türkiye'nin öncülüğünde Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, 1992 yılında, Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya, Sırbistan, Türkiye, Ukrayna, Yunanistan'nın üyeliğiyle kurulmuştu, Mısır, Fransa, Almanya, İsrail, İtalya, Polonya, Slovakya, Tunus, Çek Cumhuriyeti, ABD, Hırvatistan, Beyaz Rusya, Avusturya, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'na (KEİT), gözlemci ülke olarak üye olmuşlardır (Yel, 2009).

6.1.4. Karadeniz'in en önemli problemi Karadeniz donanması ve Kırım sorunu

24 Ağustos 1991 Ukrayna'nın SSCB den ayrılıp bağımsız bir ülke kararı almasından sonra SSCB döneminde, Karadeniz filosunu oluşturan Karadeniz donanması ve donanmanın konuşlanmış olduğu bölge Kırım, Karadeniz bölgesinin en gerelimli problemi olmuştur. Rusya ve Ukrayna, tarihsel, etnik, kültürel ve dini birliği olmasına rağmen SSCB'nin dağılım sonrası varlıkların ve borçların bölüşümünde anlaşmazlık çıkmıştır. SSCB ana unsurunu oluşturan Çarlık Rusyası, dağılma sonrasında ana payın kendisinin alması düşüncesi tabidir (Büyükkancı, 2020).

SSCB ülkelerinin 1991 yılında ayrılma kararı hiçbir ülkenin hazırlıklı olmadığı bir süreçti. Ne SSCB ana gövdesini teşkil eden Rusya, ne de diğer ülkelerin. Adeta sudan çıkmış balık misali yeni yaşam ortamına ayak uydurmak, kapalı sosyalist bir ekonomik düzenden, birden rekabetçi açıkpazar ekonomisine sosyal düzenine geçiş, bir hayli sancılar, sıkıntılarla beraberinde getirmişti. Rusya dışında bütün SSCB ülkeleri, birlikten ayrılınca batılı gelişmiş ekonomi ülkeler gibi olacakları, batının ve ABD kendilerini sınırsız, sorunsuz destekleyecekleri gibi bir algıya kapıldılar. Hatta öyleki batılı devletlerden daha çok batıcı olmaya kendi ülkelerin durumlarını hiçbir analiz ve strateji belirlemeden salt bir eskiden kaçış ile devlet yönetmek, belli aşamadan sonra gerçeklerle yüzyüze kalmalarını sağladı.

Karadeniz'in en önemli iki eski müttefik arasında Ukrayna ile Rusya Federasyonunun arasında sorunlar şu dört temel sorunu oluşturmaktaydı.

1. Nükleer silahların sökülerek Rusya'ya iadesi.

2. SSCB dönemindeki Karadeniz Deniz Filosunun ve bunun konuşlu olduğu Kırım'daki üstlerin statüsü.
3. Ukrayna'da bulunan ve ülke nüfusunun yaklaşık % 20'sini teşkil eden bölge bölge bazen çoğunluğu teşkil eden Rus nüfus
4. Rusya'nın Ukrayna'nın ve diğer yakın çevre ülkelerinin bağımsızlığına yönelik algı ve güvensizlik ile batı ABD ve NATO'nun bu ülkelerde faaliyetleri.

SSCB dağılması sonrası yeni bağımsızlık sürecinde varlıkların paylaşılmasında Karadeniz Filosunun ve onun konuşlandığı mevki, tesislerin paylaşılması, aslında Karadeniz'de büyük bir donanma sahibi olmak Avrasya ortasında Karadeniz, Kafkaslar ve Hazar havzasında söz sahibi olmak ve strateji belirlemek demek olduğu açıktır (Büyükkancı, 2020).

Bu çerçevede Karadeniz filosunun üç ana başlıkta görebiliriz.

1. Savaş gemilerinin Rusya ve Ukrayna arsında bölüşümü
2. Kırım limanı Sivastopol ve çevresindeki deniz üstlerinin hukuki statüsünün belirlenmesi
3. Kırım'ın siyasi statüsü

Karadeniz filosunun paylaşımı ile ilgili olarak 1993 Haziran'ında Boris Yeltin ve Leonid Kravçuk, donanmayı % 50 , % 50 paylaşmaya karar vermişlerdi. Fakat Rusya parlamentosu alt kanatı Duma Sivastopol'u bir Rus şehri ilan etmesi üzerine bu paylaşım anlaşması gerçekleşmedi (Yenigün, 1997). Donanma ve Kırım sorunları her geçen gün bir başka gelişmeyle karşı karşıya kalıyordu. Ruslar doğalgazı ve Ukrayna'nın Rusya'ya olan borçları konusunda tehdide karşılık Ukrayna donanma gemilerini satmayı kabul etti. Rusya Sivastopol'daki üstlerinde kendisine tahsisle kiralanmasını ise Ukrayna parlamentosu redd etti. Donanma ve donanma üstleri 1992 ve 1997 arasınd bir dizi görüşmelerle aşılmaya çalışılmıştır. Bütün bu sorunların temeli Kırım meselesidir aslında. 1954 yılında SSCB döneminde bir dostluk nişanesi olarak Hruşçev tarafından Sovyet Rusya'dan alınıp, Ukrayna'ya'ya bağlanmıştı. Kırım'da % 60'lara varan Rus nüfusu ve Çarlık Rusya'sından beri Rusların büyük idealleri olan sıcak denizlere inme hedefinin donanma üstü olan Kırım'ın egemenlik meselesini tartışmalı duruma getirmiştir. Ukranya'ya bağlanmasının sebebini Ukrayna'nın eski dışişleri bakanı ve Araştırmacı Borys Tarasyuk'a göre "Kırım Yarımadasının Ukrayna'ya verilmesi bir hediye değildir, Kırım'ın elektrik, su, iye vs gibi giderlerinin çok olmasından dolayı

Ukrayna'ya bağlanarak bu giderlerin Rusya'dan değil, Ukrayna'dan karşılanmıştır (Tarasyuk, 1996). Rus milliyetçileri ve Duma Kırımın bir Rus toprağı olarak kabul etmesinin ana unsuru olarak donanmanın varlığı ve turizmde önemli yeri olması olarak görmektedir. SSCB dağılması ve Ukrayna'nın bağımsızlığını ilanından sonra gerek Kırım Meclisinde gerekse Ukrayna Meclisi'nde özel statüsünün korunması kabul edilmiştir.

SSCB'nin Karadeniz filosunun paylaşımı iki taraflı görüşmeler sürecinde, 1992 Ocak ayında Rusya'nın hem filonun tamamı hem de Sivastopol donanma üssü üzerinde tam egemliğinin olduğunu ilan etmekteydi. Buna karşılık Ukrayna ise Kırım'da Ukrayna deniz üssünün kurulacağını ilan etmesi karşılıklı olarak gerginliği artırmıştı (Büyükkıncı, 2020).

İki taraf arasında ilk görüşme Odessa'da 29-30 Nisan 1992 tarihlerinde yapıldı. Görüşmede ana konu Karadeniz Filosunun paylaşımıydı. Taraflar bunun bir komisyon kurularak halledilmesi kararına vardılar. Rus devlet başkanı Boris Yeltsin ile Ukrayna devlet başkanı Leonid Kravşuk Ağustos ayında Kırım'da bir araya gelerek, "Yalta Anlaşması" adı verilen bir antlaşma imzaladılar. Bu antlaşmaya göre :

- a) Karadeniz filosu, Bağımsız Devletler Topluluğı yönetiminden çıkarılıp, Rusya ile Ukrayna'nın müşterek kontrolüne verilecek
- b) Bu müşterek kontrol üç yıl sürecek bu üç yıl içinde paylaşım antlaşması yapılacaktır.
- c) Filodaki Rus askerlerinin Ukrayna hükümetine bağlılık yeminleri geçersiz addedilecek.

Kiev Eylül 1992 tarihinde Rusya'ya bir nota vererek, anlaşmanın ihlal edilerek Sivastopol'da donanma akademisinin kendilerine ait olduğunu ve bunun ihlal edildiğini öne sürdüler. Mart 1993 tarihinde Ukrayna parlamentosu Yalta Antlaşmasını askıya aldı. 9 Temmuz 1993 tarihinde ise Rus parlamentosu Kırımın Rusya Federasyonunun bir parçası olduğunu kabul etti.

Rus devlet başkanı Yeltsin Rus parlamentosunun kararını yersiz olduğunu ve problemlerin aşama aşama çözülmesi gerektiğini açıkladı. Ukrayna devlet başkanı Kravşuk ise Rus parlamentosunun kararını uluslararası hukukun çiğnenmesi ve Ukrayna'nın iç işlerine ve toprak bütünlüğüne müdahale olduğunu söylemiştir. ABD ise Rus parlamentosunun kararının tek taraflı ve uygunsuz olduğu, Sivastopol ve Kırım'ın Ukrayna'ya ait olarak tanıdıklarını açıkladılar. Karşılıklı gerginlik ve olaylar devam etti. 1994 Moskova'da Bağımsız Devletler Topluluğı zirvesinde Rusya devlet başkanı Yeltsin ve Ukrayna devlet başkanı Kravşuk bir

anlaşmaya vardılar. Buna göre donanmanın % 80-85 i Rusya bırakılıyordu ve Kırım'daki donanma üstlerini de Rusya kira karşılığı kullanmaya devam edecekti. Buna karşılık Rusya ise kira ve tazminat ödeyecekti.

1994 Ocak ayında Kırım'da yapılan seçimleri Rusya taraftarı Kırım Cumhuriyetçi Parti Üyesi Yuri Meşkov kazanmıştı. Meşkov, Kırım'lılara çifte vatandaşlık hakkının hukuken tanınmasını, Ukrayna ile Kırım arasında eşitlikçilik bazında kurulmasını istemekteydi. 1995 yılında ise Ukrayna parlamentosu Kırımın 1992 tarihli özerk anayasasını yürürlükten kaldırarak yerel özerkliğe son verdi.

Ukrayna'da Doğu Ukrayna doğumlu Rus asıllı Kuçma başkanlık seçimini kazanınca Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasındaki sorunların daha rahat çözüleceği umudu oluştu. Kırım'da oyların % 80'inden fazlasını almıştı. Kravçuk ise % 5 oy almıştı Kırım'dan.

Ukrayna 1995 Nisandan itibaren Rusya ile olan ihtilaflı konuları başta Kırım ve donanma olmak üzere bağımsız bir hakemin nezdinde çözmeyi dillendirdi. Kiev Washington'a çağrı yaparak üç taraflı görüşme sürecinin tekrar canlandırmasını ve arabulucu görevini üstlenmesini istedi. 1995 Mayıs ayında Bill Clinton'un Kiev ziyareti esnasında bu talep yinelendi, Moskova'nın sıcak bakmaması sebebiyle Amerikalılar doğrudan bir cevap vermedikleri dikkat çekmişti. Kiev'in bu teşebbüslerine karşı ise Rusya Ukrayna'nın borçlarını talep etmeyi tekrar gündeme getirdi.

1995 Haziran'da Soçi'de bir araya gelen Yeltsin ve Kuçma aralarındaki anlaşmazlıklarla ilgili tekrar bir anlaşmaya vardılar. Buna göre donanmanın %81.7'sini Rusya %18.3 nü de Ukrayna alacak, Sivastopol üslerini Rusya kullanmaya devam edecekti. Buna karşılık Rusya enerji yardımları ve alacaklarından vazgeçerek, askeri üsler için kira ödeyecekti. Ayrıca iki lider bu anlaşmadan sonra stratejik ortaklık konusunda da anlaşmalarını açıkladılar (Büyükkıncı, 2020).

Soçi mutabakatından sonra Ukrayna'daki milliyetçi çevreler Kuçma'nın Rusya'ya ve Yeltsin'e çok tavizkar olmakla suçlanmasının ardından, iki başkan görüşerek Soçi mutabakatının uygulanmasını erteleyerek, yeni bir çalışmanın yapılması için bir heyet oluşturulması benimsendi. 1997 Nisan'ında uzlaşma çalışmaları yoğunluk kazanmış sonuçta Ukrayna Başbakanı P.Lazarenko ile Rusy Başbakanı V. Çernomırdin, 28 Mayıs 1997 tarihinde anlaşmaya imza attılar. Anlaşmaya göre Karadeniz Filosu taraflar arasında yarı yarıya paylaşılması kabul edilirken yeni gemilerin Rusya'da kalması, Sivastopol ve çevresi ise 20

yıllığına yıllık 97.75 milyon dolar karşılığı kiralanmasına, Ukrayna'daki nükleer silahların nakli için ise 200 milyon dolarlık kredi açmak üzere anlaşılmış oldu. Ukrayna kendi donanmasıyla Rusya Karadeniz donanmasıyla ortak tatbikatlar yapması üzerinde de anlaşıldı (Büyükkakıncı, 2020).

6.1.5. Kırım meselesi

Kırım meselesi Karadeniz'in en gergin ve en karmaşık problemi olarak görünmektedir. Yarımada'nın demografisi uzun zaman içinde değişikliğe uğradığından Ukrayna'nın egemenlik bakımından önemli bir probleme dönüşmüştür. Aslında 1954'te ki idari olarak Ukrayna devredilmesi Rusların 1774 Küçük Kaynarca'da Osmanlı Devletinden aldığı yarımada'yı kendi elleriyle Ukrayna bırakması ilerdeki SSCB dağılması ile problem haline gelmiştir. 1991'de SSCB dağılması sırasında yarımada'nın nüfusunun %68'i Ruslardan oluştuğundan Ukrayna yönetimi her ne kadar kendilerine bağlı olmakla birlikte yarımada'nın gerek nüfus bakımından Rusların çoğunluk olması gereksi Rus deniz kuvvetleri ve hedefleri açısından önemli olmasından dolayı anayasal özerklik statüsü verilmişti.

1994'te yapılan ilk cumhurbaşkanlığı seçimini Rusya yanlısı Yuri Meşkov'un kazanmasıyla, Ukrayna'dan ayrılma söylemleri gündeme geldi. Böylece Karadeniz donanmasının paylaşımında da Rusya Fedarasyonunun eli güçlenmiş oldu. 20 Mayıs 1994 tarihinde kendi anayasasını kabul ederek Kiev karşında özerkliğini ilan etmişti. Kravçuk, Kırım Meclisinin bu kararını reddederek, siyasal kopma amacının önene geçmeye çalıştı. 1995 yılında ayrılıkçı girişimleri bertaraf ederek yerel başkanlık sistemini kaldırdı. Bir diğer adım ise II. Dünya savaşı sırasında Almanlara yardım etmekle suçlanarak topraklarında başta Sibirya olmak üzere SSCB'nin birçok bölgesine sürgüne gönderilen Kırım Tatarlarının Gorbaçov döneminde çıkarılan iade-i itibar ve geri dönüşleri ilgili yasaya dayanarak Kırım Tatarlarını tekrar topraklarına dönmeye teşvik etti. Bununla nisbeten Rus nüfusu azaltmak isteselerde pek başarılı olunadı.

Kırım'ın öne çıkan en önemli özelliği ise Akdeniz iklimine yakın sıcak bir denize sahip olması ve sahillerdeki turistik tesislerin ise Rus işletmecilere ait olması ve bunlarında Ukrayna yerine Rusya'yı tercih etmeleridir. Ukrayna ise bu avantajlı bölgeyi Ruslara bırakmak istememesi (Büyükkakıncı, 2020). Ukrayna, ABD, AB ve batı ile Rusya arasında güdübirlik hareketle stratejik olmayan politikalarla bir siyasal tutum içinde sürgit bir yol izlemiştir. Kiev'de Kasım 2013 tarihinde muhaliflerin başlattığı hareket tüm dünyada dikkatleri üzerine

toplamıştı. Dönemin devlet başkanı Viktor Yanukoviç AB ile yapılacak ortaklık görüşme ve anlaşmalarını iptal ederek ters u dönüşü ile Rusya ile işbirliği yapması, muhaliflerin tepkisi ve protestolar sonucu Viktor Yanukoviç Şubat 2014'te Ukrayna'yı terk etmek zorunda kaldı. Yanukoviç ülkeyi terk ederken ABD ve AB muhaliflere desteğini açıklamış, Ukrayna Parlamentosu ülkeyi terk eden cumhurbaşkanını azl ederek geçici bir hükümet kurmuştu. Kırım'da ise Rusya'nın yardımı ile Rus milisler kontrolü ele geçirmişti (Çalışkan, 2020).

16 Mart 2014 Kırım Parlamentosu bağımsızlık ilan etmiş, Rusya Federasyonu da bu bağımsızlığı tanımış, ardında da 21 Mart 2014 tarihinde ise Kırım resmen Rusya'ya bağlanmıştır. SSCB dağılımdan sonra oluşan Karadeniz'de ki güç dengeleri yeni bir hal alarak yeniden 1774 tarihinden sonra oluşan ve 200 yıl süren Rusya'nın etkin olduğu güç dengesine dönmüş oldu. Aslında bu yeni denge hiçte yadırganacak bir durum değil, tabi olan bir durumdur. Karadeniz'in tabi iki başat/hakim ülkesi vardır biri Osmanlı/Türkiye diğeri ise birkaç yüz yıldır daima gelişen büyüyen bir ülke olarak Çarlık Rusyası/ Rusya Federasyonudur. Diğer güç oluşumu gayri tabi ve dışardan destekli olacağı da açıktır.

Rusya'nın Kırım'daki fiili ve yarı resmi durumu artık resmi ve kalıcı hale gelmişti. Rusya'nın Ekim Bolşevik devriminden itibaren, II. Dünya Savaşı sonrasında bir iki pürüzlü ve sürtüşmesi dışında aslında ilişkiler hiçte fena değildi. Özellikle Atatürk sonrası Türk hükümetlerin ekonomi politik arayışları içinde günü birlik döviz/borç açmazlarından zaman zaman bölgesel istikrarlı güç dengesine aykırı ekonomi politiğe dayanarak siyasi hareketler yapsa da ana eksen olarak Karadeniz'de siyasal dengeleri bozacak bir teşebbüsü olmamıştır.

Türkiye'nin Karadeniz'de başta Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve diğer ekonomik, siyasi ve askeri ve çevresel teşebbüslerine destek vererek bölge ülkeleri arasında işbirliği ve eşgüdümü esas almıştır. Rusya da Türkiye gibi Karadeniz'in bütün dengelerinin kurulması rol oynayan Montrö Boğazlar Sözleşmesinin devamından yana. Bölgenin iki başat ülkesinin mevcut barış ve işbirliği içinde olan Karadeniz'in mevcut statokusunun devam etmesini istemektedir.

Kırım'ın Türkiye ile tarihi bağları olması ve orda bir zamanlar o toprakların çoğunluğunu teşkil eden Türk ve müsliman halkın bakisi olan insanların hakları Türkiye için çok önemlidir. Bu açıdan Kırım Rusya'ya ilhakı bu insanların haklarını korumak ve geliştirmek açısından ilişkilerin devam ettirilmesi, diğer yandan ise olası kötü gelişmeler olmaması içinde, Ukrayna'nın toprak bütünlüğünün korunması gerektiği yönünde resmi açıklamalar yapılmıştır.

Kırım Türklerinin hakları açısından da konunun dikkatle izlenildiğini göstermesi bakımından Rusya'ya ve bütün Dünya'ya Kırım Tatar Milli Meclisi Başkanı Mustafa Abdül Cemil Kırımoğlu müteaddit kez Türkiye gelmiş, getirilmiş ve dönemin Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün elinden "Cumhuriyet Nişanı" verilmiştir.

Türkiye, Kırım krizinin başından itibaren dikkatle ihtiyatlı bir politika izlemiş, bütün taraflarla görüşerek sıcak bir çatışma çıkmaması için çaba göstermiştir. ABD ve AB'nin Rusya'ya uyguladığı ambargolara hem siyasi, hem de Rusya ile olan enerji ve ekonomik ilişkilerin yoğun ve alternatifsiz olması dolayısıyla katılmayarak süreci diplomatik kanalları açık tutarak sürdürmüştür.

6.1.6. Kırım'ın ilhakından sonra Karadeniz'de güç dengesi

Kırım'ın ilhakından önce Rusya Karadeniz'de kıyısı daha az bir alanda ve deniz kuvvetleri faaliyetleri ise kendi toprakları dışında ana üs olarak öteden beri faaliyette bulunduğu Kırım'da bulunmasıydı. Bunun getirdiği sıkıntılar ve gerginlikler içerisinde 1991 de SSCB'nin dağılma sürecinden 2014 yılında Kırım'ın ilhakına kadar yaşanmıştır.

Birçok yazar ve düşünür gibi Türkiye gibi orta büyüklükte bir devletin, büyük bir devlet hatta askeri açıdan süper güç olan Rusya Federasyonu ile kıyaslamayı doğru bulmam. Bu kıyaslamayı askeri kısımda ele alırken bütün komşu ve çevre ülkeler bazında kıyaslama yapacağım. Ancak son yıllarda Türk Deniz kuvvetlerinin Milli Gemi "MİLGEM" projesiyle ciddi bir atılım sağladığı açıktır. "MİLGEM" yanı sıra milli yazılım ve milli ateş gücü projeleri de bir birini tamamlayan unsurlar devam etmektedir. Bir ülkenin eğitimi, ekonomisi ve sanayi-teknolojisi güçlü olursa silahlı kuvvetleri de o nisbette güçlü olur. Başkalarının araç gereç ve teknolojisini satınalmakla bir yere kadar güç kazanabiliriz. Bunun sürdürülebilir dinamik bir yapıya ulaşması için mutlak kendi ürettiğimiz silah, araç gereç ve personelimizle başarı kazanırız. Karadeniz'deki son münhasır ekonomik bölge durumu Şekil 3 de gösterilmiş, (Çaşın (2017)'den aynen alınmıştır).



Şekil 3. Karadeniz’de yeni münhasır ekonomik bölge – MEB uyuşmazlıkları (Çaşın, 2017)

6.1.7. ABD ve AB ve NATO’nun Karadeniz’e ilgisi ve ilişkileri

NATO, SSCB’nin yayılmacılığına karşı Bir savunma, güvenlik paktı olarak Kuzey Atlantik Anlaşması ile 4 Nisan 1949’da Washington’da kurulmuştur. Daha sonra yeni devletleri üyeliğe alarak genişlemiştir. Türkiy ve Yunanistan 18 Şubat 1952’de Federal Almanya ise 1955 ve İspanya 1982 yılında NATO’ya üye olmuşlardır. Varşova Paktı ise 14 Mayıs 1955 tarihinde, Arnavutluk, Bulgaristan, Çekoslovakya, Doğu Almanya, Macaristan, Polonya, Romanya ve SSCB tarafından NATO’ya karşı kendi aralarında askeri ve güvenlik işbirliği teşkilatı olarak kurulmuştur (Keskin, 2011).

SSCB’nin ekonomik ve idari çöküntüsüyle 1991 yılında dağılma sürecine girmiş ve Doğu ile Batı arasında ki Soğuş Savaş tabir edilen dönem sona ermişti. Dünyada yeni bir döneme ve ülkeler yeni arayışlara girmişti. SSCB dağılmasından sonra ortaya çıkan Doğu Avrupa ve Kafkaslardaki etnik, dini, kültürel farklılık ve kargaşa beraberinde getirdiği terör, Dünyanın diğer taraflardaki benzer problemler NATO’yu, dağılan Varşova Paktı karşısında dağılması işlevsiz hale gelmesi yerine, yeni bir tehdit algılaması ile terör vb unsurlar için ittifak üyeleri ile yeni bir dayanışmaya girmiştir. NATO 1991’de yeni stratejik konseptini ilan ederek, bir bloka karşı oluşturulmuş bir savunma örgütü niteliğinden küresel bir güvenlik ve işbirliği yapacak bir örgüte dönüştü (Polat, 2017).

NATO artık Varşova Paktı bir tehdit olmaktan çıktığını ve Varşova Paktı ülkelerine siyasi, ekonomik yardım ile kendi taraflarına çekme strateji uygulamayı hedef edindi. 1990 Temmuz’da Londra’da NATO toplantısında yayınlanan bildiri ile Doğu ile Batı arasındaki

gerginlik sona erdirmek için çeşitli önemli adımlar atılmasına karar verildi. Doğu Bloku ülkeleri ile diplomatik, ekonomik ilişkilerin güçlendirilmesi tavsiye edilmiş, ardından Doğu Avrupa ülkeleri NATO karargahına davet edilerek ilişkilerin geliştirilmesi planlanmıştır. Bu gelişmelerin sonucu olarak Paris'te Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Antlaşması (AKKA) imzalanmış, böylece NATO yenilenme ve gelişme sürecine başlamıştır. (Keskin, 2011) 1991 yılında Roma'da üzerinde varılan “Stratejik Konsept” fikriyle eski Doğu-Batı arasındaki düşmanlıkları bir kenara bırakarak işbirliğine gitmeyi amaçlamışlardı. 1997 İspanya Madrid zirvesinde Doğu Avrupa ülkelerinden Çek Cumhuriyeti, Polonya ve Macaristan ittifak üyeğili için davet edilmişlerdir. NATO'nun kuruluşunun 50. Yılında Washington Zirvesi'nde yeni üyeler Polonya, Macaristan ve Çek Cumhuriyeti'nin katılımıyla gerçekleşti. Romanya, Slovenya, Estonya, Letonya, Litvanya, Bulgaristan, Slovakya, Makedonya ve Arnavutluk'a da isim isim çağrı yapılarak ittifaka davet edildi. 21-22 Kasım 2002 Prag Zirvesinde Bulgaristan, Estonya, Letonya, Litvanya, Romanya, Slovakya, ve Slovenya'ya üyelik görüşmeleri için çağrı yapılarak 2004 yılı Mart ayında İstanbul'da yapılan toplantıda, bu yeni üye ülkelerin katılımıyla NATO zirvesi yapılmıştır (Polat, 2017). NATO genişleme stratejisine devam ederek kuruluşunun 60. Yılında Arnavutluk ve Hırvatistan'ı da üyeleri arasına katmıştır. Makedonya'nın üyeliği ise Yunanistan'ın vetosu ile gerçekleşmemiştir. Böylece ittifaka üye ülkelerin sayısı 28 de kalmıştı. 19-20 Kasım Lizbon zirvesinde NATO Ukrayna ve NATO-Gürcistan komisyonları kurularak onları da birliğe dahil etme çalışmaları başlatılmıştı. Herne kadar 1990 yıllardan sonra NATO'nun yeni konseptinde Rusya ile de ilişkilerin güçlendirilmesi birçok ilan edilmesine rağmen eski Varşova Paktı ülkelerinin hatta SSCB ülkelerinin NATO'ya dahil edilerek füze savunma sistemleri ve yeni tehditlere karşı bu ülkelere NATO ve ABD askerlerinin konuşlanması Rusya Federasyonunu tabiatıyla tedirgin edip, kaygılandırmıştır.

SSCB'nin ve Varşova Paktının dağılmasıyla Doğu bloku ülkeleri ekonomik ve sosyal sıkıntılarının bir an önce iyileştirilmeleri için Batı bloku ülkeleri ile işbirliğine girmek daha müreffeh bir ülke olmak için hızla eski yapıdan kurtulmak istiyorlardı. Bu arayış içerisinde Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT), AB ve NATO gibi örgütlere üyelik için arkalarına bakmadan hızla hareket ediyorlardı. Rusya ise kendi blokundan ayrılan ülkelerin ekonomik kalkınma ve refahı, diğer taraftan güvenlik ve işbirliği içine girmelerinde sakınca görmediği gibi dağılma sürecinde kendi toplum ve devlet problemleri içinde bocalıyordu. 1994 de NATO'nun en anlamlı girişimi olan Barış İçin Ortaklık (BİO) projesi başlamıştı. Başlangıçta

bu tür girişimlere sıcak bakan Rusya Federasyonu, NATO'nun eski Varşova Paktı ülkelerine yayılmasıyla tedirgin olmaya başladı. 2000'li yıllarda petrol ve doğalgaz fiyatlarının oldukça yükselmesi ve eski KGB ajanı Viladimir Putin'nin bir derin devlet operasyonu ile iktidara gelmesiyle toparlanma, kendine gelmesiyle NATO ve ABD nin kendi eski hegemonik alanına yayılmasına karşı tedbirler almaya başladı. ABD ileri hedef olarak Ukrayna, Moldova, Azerbaycan ve Gürcistan'ında ittifak dahil edilmesi karşısında Rusya Federasyonu 5 Şubat 2010 tarihinde yeni bir askeri doktrin belgesi ile yeni bir strateji belirlemiştir.

Karadeniz Bölgesi'ne ilginin sebebi ekonomik, enerji kaynakları ve enerji koridoru olduğundandır. Enerji tüketici Avrupa ile Enerji kaynaklarının bulunduğu Asya ve Kafkasya'nın ortasında olması, bu kaynaklara Rusya'nın tek başına kontrol etmesindendir. Karadeniz Mavi Akım Projesi (Blue Stream Project), Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Nabucco Projesi ve Güney Akım (South Stream Project) projeleriyle Avrupa'nın enerji ihtiyacının büyük kısmını karşılaması.

NATO ve ABD Karadeniz'e erişmek, serbestçe girip, kontrol etmek istemektedir. Bölge ülkelerini de ekonomik ve siyasal olarak destekleyerek yanlarına çekmektedir. (Polat, 2017) Romanya ve Bulgaristan NATO'ya katıldıktan sonra ABD bu ülkelerde yeni askeri üs kurarak kontrolü sağlamaya çalışmaktadır. Rusya ise donanmasını yenileyerek füze sistemleri ile donatmaya çalışmaktadır.

Karadeniz-Kafkasya bölgesinde birçok etnik ve dini toprak –sınır krizleri problemleri bulunmaktadır. Gürcistan ile Rusya arasında Güney Osetya, Abhazya, Ukrayna ile Kırım ve Transdinyester (Kırım'ın ilhakıyla sonuçlandı.) Ermenistan ile Azerbaycan arasında Dağlık Karabağ, Rusya ile Çecenistan arasında problemler zaman zaman alevlenen kirizlerini yaşamaktayız. Ayrıca SSCB döneminde özerk cumhuriyet ve özerk bölge statüsü verilmiş olan yerlerde de zaman zaman ayrılıkçı hareketler yaşanmakta. Adigey, Karaçay, Çerkes, Kabarday, Balkar, Kuzey Osetya, İnguşetya, Dağıstan gibi. Fiilen bağımsızlığını ilan etmiş Çeçenistan, Abhazya, Güney Osetya gibi yerlerde de problemler çıkmaktadır. Rusya Federasyonu, Batı ve ABD bölgedeki ayrılıkçı hareketleri desteklemelerinden rahatsızlık duymaktadır. Bütün bunları gözönünde tutarak Batı ile dengeli ilişkilerini sürdürmek durumunda kalan Rusya, Ukrayna'nın Batı ile ilişkilerinde aşırı giderek bu dengeleri bozmasında çok rahatsız olduğu, Rusya'nın Ukrayna'dan beklentisi bu dengeleri Rusya aleyhine bozmamaya çalışmasıdır. Rusya kendisine gelebilecek potansil tehlikelere karşı near abroad –yakın çevre” olarak

gördüğü eski SSCB üyesi ülkelerin kendi aleyhine batı ile ittifakı yerine bir “buffer zone-tampon bölge” oluşturmalarını istemektedir. Yakın çevre tabir ettiği ülkeleri ise Rusya’nın hegemonik yaklaşımından ve içişlerine müdahaleden rahatsız olmaktadır. Ukrayna ve Gürcistan’ın NATO’ya üyeliğini kendisi için bir savaş tehdidi olarak görmektedir. NATO ise durumu daha da kötüleştirmemek adına şimdilik bu ülkelerin üyeliklerin de ısrarcı olmak yerine karşılıklı ikili ilişkiler şeklinde sürdürmektedir (Polat, 2017). Aslında bu gibi ülkeler Batı ile Rusya’nın sıcak nüfus mücadelesinin yaşandığı ülkeler, her iki tarafta kendilerinden yana politikalar izlemesini istemektedir, bu ülkeler ise varlıklarını kendi başına sürdürebilecek alt yapı potansiyeline sahip olmadıkları için her iki taraftan gelecek yardımlarla ayakta kalabilmektedirler. Bu da şimdilik problemlerin zaman zaman tırmandığı zaman zaman tansiyonun düştüğü süreçlerle sürgit devam edecek gibi görünmektedir.

Bütün gerginliklere, problemlere ve olumsuz olayların yanında Karadeniz ülkeleri arasında gerek bölgesel gerekse küresel birçok iyi, dostane ilişkileri benimseyen, hedefleyen bir kısım anlaşmalar ve örgütler, oluşumlar da meydana gelmiş, getirilmiştir. Bunların başında hiç kuşkusuz Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (Örgütü) gelir.

6.1.8. Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT)

Teşkilatın amacı: “güvenliğin üç boyutunda (siyasi-askeri, ekonomi-çevre ve insani) ilke, norm ve standartlara geliştirmekte, yükümlülüklerin uygulanma durumlarını izlemekte, esnek müzakere ve siyasi diyalog forumu teşkil etmekte, ayrıca katılımcı devletlerin demokratikleşme, hukukun üstünlüğü ve insan haklarına saygı alanlarındaki çabalarına destek ve yardım işlevi görmektedir.” Kuruluş tarihi 1975/1994, merkezi Viyana’dır (Dışişleribakanlığı, 2020). Katılımcı ülkeler Arnavutluk, Andorra, Ermenistan, Avusturya, Azerbaycan, Belarus, Belçika, Bosna Hersek, Bulgaristan, Kanada, Hırvatistan, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İzlanda, İrlanda, İtalya Kazakistan, Kırgızistan, Letonya, Lihtenştayn, Litvanya, Lüksemburg, Makedonya, Malta, Moldova, Monako, Karadağ, Moğolistan, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya, San Marino, Sırbistan, İspanya, Slovakya, Slovenya, İsveç, İsviçre, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan, Ukrayna, İngiltere, ABD, Özbekistan ve Vatikan’dır.

6.1.9. Avrupa Konvansiyonel Silahlı Kuvvetler Antlaşması (Atlantik'ten Urallara) (AKKA)

NATO ile Sovyetler Birliği arasında, Avrupa'da konvansiyonel silahların belli kategorilerine sınırlama getirerek, fazla silahların imha edilmesi için yapılarak imza edilen bir antlaşmadır. Antlaşmayı 22 devlet Paris'te imzalamıştır. Antlaşmayı imzalayan NATO üyesi ülkeler ABD, Almanya, Belçika, İngiltere, Danimarka, Fransa, Hollanda, İspanya, İtalya, İzlanda, Kanada, Lüksemburg, Norveç, Portekiz, Türkiye ve Yunanistan. Varşova Paktı üyeleri, Bulgaristan, Çekoslovakya, Macaristan, Polonya, Romanya ve SSCB imza etmişlerdir.

6.1.10. Açık Semalar Antlaşması (ASA)

Açıklık ilkesine dayanarak güven ve istikrarı geliştirmek maksadıyla Doğu ile Batı blokları arasında 1992 yılında Filandiya'nın başkenti Helsinki'de imzalanmıştır. Rusya Parlamentosu ancak Kasım 2000'de onay vermiş, böylece yürürlüğe girmiştir. Açık Semalar Antlaşması'na göre taraf ülkeler diğer tarafın ülke toprakları üzerinde havadan silahsız gözlem uçuşları yapabilmektedir. Açık Semalar Antlaşması (ASA) dünya üzerinde en teknik ve en detaylı antlaşmadır şu ana kadar imzalanan. En önemli özelliği gelişen teknolojiye göre devamlı yenilenmektedir. ABD 22 Mayıs 2020 tarihinde açıklama yaparak Açık Semalar Antlaşmasından çekildiğini duyurdu. ABD Dışişleri Bakanı Mike Pompeo, 6 ay yürürlükte olmak üzere Açık Semalar Antlaşması'ndan Rusya'nın antlaşmayı ihlal ettiğinden antlaşmadan çekildiklerini ilan etti. Rusya'nın antlaşmaya tam uyması halinde antlaşmaya yeniden dönmeyi değerlendirebileceklerini açıklamıştır. Bu açıklama üzerine başta NATO ülkeleri olmak üzere ABD'nin kendi içerisinde de bu antlaşmadan çekilmemesi gerektiğine dair birçok açıklama yapıldı.

6.1.11. Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (Black Sea Naval Co-operatin Task Group/ Blackseafor)

1998 yılında Bulgaristan'nın Varna şehrinde yapılan II. Karadeniz Deniz Kuvvetleir Komutanları Toplantısı'nda Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetler Komutanı Oramiral Salim Dervişoğlu tarafından gündeme getirilerek teklif edilmiştir. Soğuk savaş sonrası Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ile başlayan Karadeniz ülkeleri arasında ekonomik ilişkilerle birlikte barış ve istikrarın devamı amacıyla bölgesel deniz kuvvetlerinin işbirliği faaliyetlerinin artırılması Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin müşterek bir deniz kuvvetlerinin oluşturulması, karşılıklı görüşmeler sonucunda kıyıdaş ülkelerin büyükelçileri antlaşmayı 28 Haziran 2000

tarihinde Ankara’da imzalandı. Nihai antlaşma ise İstanbul Çırağan Sarayı’nda Karadeniz’de sahilgar 6 ÷lkenin dışışeri bakanları ve yetkilendirdikleri üst düzey temsilciler ve deniz kuvvetleri komutanları tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Antlaşmanın tarafı olan Karadeniz ÷lkeleri, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna’dır (DZKK, 2020).

Blackseaför’un belirtilmiş görevleri şöyledir. Müşterek Arama ve kurtarma, İnsani yardım, mayınlara karşı tedbir harekatı, çevre koruma, iyi niyet ziyaretleri ile taraflarca kararlaştırılan diğer görevler yapılacaktır.

Karadeniz ÷lkeleri soğuk savaşın ardında kendi aralarında ekonomik, kültürel, siyasi ve askeri ilişkilerini artırmaya ve bir birleriyle iyi komşuluk ilişkilere kurmaya özen göstermişlerdir. Bu çerçevede “Karadeniz’de Deniz Kuvvetleri Alanında Güven ve Güven Artırıcı Önlemler Belgesi” sini 23 Haziran 1998 yılından başlayarak,1 Kasım 2001 tarihine kadar yapılan müzakereler sonucu imza edilmiştir.

Karadeniz ÷lkeleri Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Gürcistan imza edilen Karadeniz’de Deniz Kuvvetleri Alanında Güven ve Güven Artırıcı Önlemler Belgesi 25 Nisan 2002 tarihinde Kiev’de yapılan bir toplantıda bildirilmiştir. Bildiride Karadeniz’de emniyetin, barışın ve istikrarın temini ve desteklenmesi, aynı zamanda Avrupa ve Dünya’nın barış ve güvenliğine hizmet olduğu ifade edilmiştir. Bu antlaşmanın herhangi bir ÷lkeye karşı olmadığı gibi Karadeniz’de serbest seyrüseferliğine mani ve etkileyen değil bilakis onu destekleyecek veya ÷lkelerin deniz kuvvetlerini yönelik bir faaliyet amaçlamamaktadır, diye teyit edilmiştir. Antlaşma ile üye ÷lkelerin deniz kuvvetleri arasında hertürlü işbirliği, temas, bilgi teatisi ve ortak tatbikatları öngörmekteydi.

Bir başka vurgulanan husus ise Türk Boğazlarının 1936 Motrö Sözleşmesi kapsamında seyrüsefer serbestliği ve sözleşmenin yükümlölüklerine sıkı sıkıya bağı kalmak (Tulun, 2020).

Karadeniz bölgesinde SSCB dağılmasından sonra Kafkasya bölgesinde çıkan etnik, dini, ayrılıkçı tehdış ve silahlı gurubların, teröristlerin zuhur etmesi, ayrıca Hint Okyanusu ve Doğı Afrika bölgelerinde ortaya çıkan modern korsanlık olayları, Türkiye’den Rusya gidecek olan RoRo gemisinin bir takım silahlı kişilerce kaçırılması Karadeniz deniz güvenliği daha dikkatlice uygulanması gerektiğini de öne çıkarmıştır. Daha geniş bilgi için bk (Yüce ve Gaziöğı, 2006).

6.1.12. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİÖ) Black Sea Economic Cooperation Organization İstanbul'da 25 Haziran 1992 tarihinde kuruldu. Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin doğuşu 1980'li yılların sonuna doğru Doğu Bloku'nun çözülmesiyle başladı. Varşova Paktı üyeleri Doğu Avrupa ülkeleri ve Sovyetler Birliği'nin ekonomik olarak çökmesi ve bu ülkelerin vatandaşlarının Türkiye'ye tüketim malları almaya gelmesiyle ve bu ilişkilerin gelişmesiyle doğmuştur.



Şekil 4. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü amblemi

Başta tekstil olmak üzere diğer tüketim maddelerinin turistik seyahat vesilesiyle Türkiye'ye gelen doğu bloku ülkeleri vatandaşlarının geli-gidişleri ile doğmaya başladı. Çok zengin ham madde ve enerji kaynaklarına sahip olan ve ağır sanayi, savunma sanayi ve uzay sanayi teknolojisinde çok gelişmesine rağmen, halkın gündelik ihtiyaçlarını karşılayan, tüketim malları açısından oldukça yetersiz ve geri olan Doğu Bloku ve SSCB ülkelerinin bu tür taleplerini karşılamak ve karşılıklı ticari ve siyasi ilişkilerinde güçlenmesi hedeflenerek Türkiye tarafından teşebbüs edilerek gerçekleştirilmiş bir organizasyondur. Türkiye bu mallar açısından Batı Avrupa ülkelerine göre daha avantajlı durumdaydı. Yani Doğu Bloku ülkeleri ve SSCB ve Türki Cumhuriyetleri ülkelerin gündelik tüketim mallarına ihtiyacı vardı, Türkiye'nin ise başta enerji kaynaklarına ihtiyacı vardı. Karşılıklı böyle ihtiyaçların kalıcı ve kurumsal yapıya dönüşmesi ise Karadeniz Ekonomik İşbirliği ile tescillenmesi olmuştur.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Doğu Bloku'nün dağılmasıyla oluşan yeni dönemin ilk ekonomik ve siyasi işbirliğinin adımı ve örneğidir. Doğu Bloku ülkelerinde ekonomik olarak serbest piyasa ekonomisi ve siyasi olarak çoğulcu demokratik bir sürece geçişin adımlarıdır. KEİ, Karadenize kıyısı bulunan Türkiye, Sovyetler Birliği, Romanya ve Bulgaristan tarafından kurulmuş, SSCB dağılması sonrası ise SSCB'den ayrılan Bağımsız Devletler topluluğu üyesi

Rusya Federasyonu, Ukrayna, Azerbaycan Moldova, Gürcistan ve Ermenistan kurucu üye olarak, daha sonra ise Karadeniz’e kıyısı olmayan Yunanistan ve Arnavutluk kurucu üye olarak katılmışlardır.

Türkiye’nin teşebbüsü ile 19 Aralık 1990’da KEİ’nin ilk toplantısı Ankara’da yapılmıştır. SSCB, Romanya ve Bulgaristan ve Türkiye’nin resmi delegelerinin yanında SSCB heyeti içinde Azerbaycan, Gürcistan, Moldova ve Ermenistan Cumhuriyetlerinin de dış işleri bakan yardımcıları bulunmuştur. Türkiye tarafından hazırlanan ve teklif edilen temel prensipleri kapsayan taslak üzerinde çalışılmıştır. Neticede “Karadeniz Ekonomik İşbirliği” nin kurulması konusunda anlaşmışlardır. 12-13 Mart 1991 tarihlerinde Romanya’nın başkenti Bükreş’te, 23-24 Nisan 1991 tarihlerinde ise Bulgaristan’nın başkenti Sofya’da toplantılar devam etmiş, 11-12 Temmuz 1991 tarihlerinde Moskova’da yapılan toplantıda nihai antlaşma metninde karar kılınarak, KEİ antlaşmasının Türkiye yapılacak toplantısında imza edilmesi kararlaştırılmıştır. 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul’da tertiplenen Zirve toplantısında dokuz üye ülke ile birlikte Yunanistan ve Arnavutluk da kurucu üye olarak onbir üye ülkenin devlet ve hükümet başkanlarının imzaları ile kurulmuştur.

KEİ hükümetler arası, parlamentolar arası, belediyeler arası, özel sektör ve STK arası işbirliğini öngörmüştür. Çalışma organları, usulleri ve metodları ile Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası ile istatistik, veri ve ekonomik bilgi değişim koordinasyon merkezi ile birçok projeleri sonuçlandırabilecek yapıya sahiptir. KEİ, 5 Haziran 1998’de Yalta’da imzalanan antlaşmayla uluslararası nitelik kazanarak KEİT, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı haline gelmiştir.

6.1.13. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ)’nin amacı-kapsamı ve yapısı

Karadeniz havzası ülkeleri arasında coğrafi yakınlığı ekonomik işbirliği ile ticari, bilimsel ve siyasi ilişkileri geliştirerek bölgesel kalkınma ve refahı artırmaktır. Karadeniz Bölgesini çatışmadan uzak tutarak, barış ve işbirliği ile karşılıklı diyalogu esas almıştır.

Teşkilatın amacı “KEİ üyesi ülkelerin potansiyellerinden, coğrafi yakınlıklarından, ekonomilerinin birbirilerini tamamlayıcı özelliklerinden yararlanarak aralarındaki ikili ve çok taraflı ekonomik, teknolojik ve sosyal ilişkilerini çeşitlendirmeleri ve daha da geliştirmeleri. Böylelikle Karadeniz havzasının bir barış, istikrar ve refah bölgesi olmasını amaçlamaktadır. Bu amaca ulaşmak için seçilen araç ise ekonomik işbirliğidir”. Kuruluş tarihi 25 Haziran 1992 Merkezi İstanbul. Kurucu üyeler, Türkiye, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova,

Rusya Federasyonu, Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya'dır. Diğer üyeler ise Arnavutluk, Sırbistan ve Yunanistandır.

KEİT, gerek hükümetler arası, gerek parlamentolar arası gerekse STK ve iş çevreleri arasında geniş, kapsamlı bir işbirliğini esas almıştır. KEİ beş ayrı çalışma grubu halinde faaliyetlerini icra etmekteydiler. 1. Hükümetler arası. 2. Parlamentolar arası. 3. İş çevreleri arası. 4. Bankacılık finans 5. Akademik örgütlenmedir (Erkek, 2006). Teşkilat içerisinde daimi ve geçici çalışma gurubları oluşturulmuştur.

Daimi çalışma gurupları; İstatistik Veri ve Ekonomik Bilgi Değişimi Gurubu, Banka ve Finans Gurubu, Ticari ve Sınai İşbirliği Gurubu, Tarım ve Tarımsal Sanayi Gurubu, Ulaşım ve İletişim Gurubu; Çevre Korunması Gurubu, Bilim ve Teknoloji Gurubu, Suçlarla Mücadele Gurubu.

Geçici çalışma gurubları ise İşadamlarına Seyahat ve Vize Kolaylığı Gurubu, Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Gurubu, Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Koruması Gurubu, Mevzuata İlişkin Bilgi Değişimi Gurubu, Ulaştırma Gurubu gibi gurublar çalışmaktadır (Erkek, 2006). Bu guruplar Dışişleri Bakanları Toplantılarında ve KEİ işlerini ilgilendiren mevzularda faaliyetler yürüten organlardır.

6.1.14. Karadeniz enerji havzası

Rusya Federasyonu, Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan Özbekistan ve İran'ı da içine alan Hazar Bölgesinde önemli petrol ve doğal gaz bulunmaktadır. Mevcut bulunan bu kaynakların enerji ihtiyacı olan Batı pazarlarına ulaşması ve ulaştırılması için Karadeniz bölgesinden geçerek batıya tüketici pazarlarına ulaşması lazımdır. SSCB dağılmadan önce ulaşım ağına tek hâkimdi. SSCB dağıldıktan hemen sonrası ise SSCB mirascısı olan Rusya Federasyonu hem kendi petrol ve doğal gazına, hemde eski SSCB ülkelerinin petrol ve doğalgazının pazarlanmasında tekeldi.

Batılı petrol devleri ve batı ülkeleri Rusya'yı olabildiğince devre dışı bırakmak üzere alternatif güzergâhları desteklemek ve Rusya bağımlılığından kurtulmak istediler. Rusya ise kendi tabi etki alanında olan Kafkasya ve Hazar bölgesini petrol ve doğalgazının boru hatları ile batı pazarına pazarlama çabasındaydı. ABD ve AB ülkeleri kendi dev petrol şirketlerinin bu bölgedeki faaliyetlerine desteklemek, bölgedeki paylarını artırma politikalarını izlemektedirler. Azerbaycan'la Güneşli, Çıralı gibi bölgelerin petrollerinin çıkarılması ve işletilmesi anlaşması 20 Eylül 1994 tarihinde imzalanınca asrın anlaşması diye nitelendirilerek Rusya

Federasyonunun dışında eski SSCB’li bir ülke batılı şirketlerle kendi başına bir anlaşma imzalamıştı. ABD ve AB petrol şirketleri projenin % 70 payına sahiplerdi (Aşık, 2010). ABD hem ekonomik hem siyasi her türlü fırsatı dev şirketleri vasıtasıyla girerek hem SSCB ayrılmış ülkeleri hem İran, Afganistan hatta Çin’i enerji kaynaklarına ulaşmada kontrol altında tutmayı hedeflemiştir.

Gürcistan, Ermenistan ve Türkiye de dahil Batı pazarlarına gidecek doğalgaz ve petrolün kendi ülkesinden geçerek gitmesini istemektedirler. Topraklarından geçecek boru hattı ile bir ekonomik gelir yanında siyasi bir kazançta sağlamış olacaktırlar. Karadeniz Bölgesinin Doğu-Batı enerji koridorunun tam ortasında olması büyük devletlerin ABD ve Rusya’nın güç mücadelesinin de merkezi haline getirmiştir (Aşık, 2010).

Türkiye Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasındaki krizde tarafsız kalarak aynı zamanda Ukrayna’nın toprak bütünlüğünü korunması ve Kırım Türklerinin haklarının korunması gerektiğini söyleyerek ABD ve AB nin Rusya’ya yaptırımlar çerçevesinde ambargoya da katılmayarak bir orta yol izlemesi, güçler arasında bir denge politikası ile de dikkatleri çekmişti. Bu siyaset tarzı hem Rusya hem de Ukrayna tarafından itimata şayan olarak her iki taraf arasında diyalogu sürdürmüş ve her iki taraf arasında diyalogların sürdürülmesini tavsiye ve telkin etmiştir.

2000’li yıllarda iktidara Putin’in gelmesi ile petrol ve doğalgaz fiyatlarının 140 dolar gibi tavan yapması çok iyi değerlendiren Rusya Federasyonu, SSCB’nin dağılıp çözülmesinden sonra yeniden toparlanmaya başlamıştı. Putin Rusya’nın elindeki enerji kozunu çok iyi kullanarak batının ambargosuna karşı aslında satmak zorunda olduğu doğalgazı Ukrayna’ya da bir ders olması için Ukrayna topraklarından geçecek olan Güney akım doğalgaz boru hattını Aralık 2014 yılındaki Türkiye ziyaretinde Türkiye’den geçirerek Avrupa’ya Türkiye vasıtasıyla satılmasını teklif etti. Teklif Türkiye tarafından da tabiatıyla kabul edilerek adı Türk Akım doğalgaz boru hattı olarak değiştirildi (Aşık, 2010).

6.1.15. Türkiye – Rusya Federasyonu Karadeniz enerji boru hatları

Türkiye Coğrafi konumu itibarıyla Dünya petrol ve doğalgaz üreticisi doğal kaynak sahibi ülkeler ile doğal kaynaklara /enerji kaynaklarına ihtiyaç duyan gelişmiş batı ülkeleri arasında bir konumdadır. Üretim bölgeleri ile tüketim bölgelerinin ortasında bulunan Türkiye’yi bir enerji koridoru yapmaktadır. Karadeniz’den geçen boru hatları şekil 5’de görünmektedir, (Botaş (2020)’dan aynen alınmıştır).



Şekil 5. Karadeniz’deki doğalgaz boru hatları (Botaş, 2020)

1. Rusya-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı (Batı Hattı)

Batı Hattı, Türkiye’nin ilk doğalgaz boru hattı olup, Eylül 1984’de SSCB ile yapılan anlaşmayla yapılmıştır. Ukrayna, Romanya, Bulgaristan üzerinden, Bulgaristan sınırında Malkoçlar’dan girerek, Hamitabat, Ambarlı, İstanbul, Kocaeli, Bursa, Eskişehir üzerinden Ankara’ya gelen Türkiye içinde 845 km uzunluğu olan doğalgaz boru hattıdır (Botaş, 2020).

26 Ekim 1986’da yapımına başlanmış, Ağustos 1988’ tarihinde Ankara’ya gelmiştir. 1988 Ekim ayından başlayarak başta Ankara olmak üzere İstanbul ve diğer güzergahta bulunan şehirlerde konut ve ticaret sektöründe kullanılmaya başlanmıştır. Bu hatla birlikte Türkiye’de doğalgaz kullanımı artmıştır. Bu sayede başta Ankara, İstanbul olmak üzere büyük şehirlerdeki kullanılan CO2 salınımı yüksek olan katı ve petrol türevlerinin kullanımı yasaklanmıştır. Doğalgaz ile birlikte büyük şehirlerdeki hava kirliliği büyük oranda azalmıştır. Boru hattının kapasitesi de zamanla 8 milyar m³ /yıl’dan 14 milyar m³ küpe çıkarılmıştır (Güneş, 2020).

2. Samsun-Ankara (Mavi Akım) Doğalgaz Hattı

Türkiye’de büyükşehirde hava kirliliğin önlenmesi ve doğalgaz elektrik üretim santrallerinin çoğalması sonucu doğalgaz talebi artmıştı. Bu çerçevesinde 15 Aralık 1997’de

Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ) VE GAZEXPORT 25 yıllık gaz alım anlaşması imzalanmıştır. Rusya Federasyonun'dan Karadeniz boru hattıyla geçen bir hattır. Hat üç ana bölümden oluşmakta, Rusya bölümü 370 km Karadeniz geçişi 390 km iki hat ve Türkiye topraklarında 501 km uzunluğundadır. (Güneş, 2020) Rusya bölümü ile Karadeniz geçiş boru hattını Rusya, Türkiye bölümünü ise BOTAŞ karşılamıştır.

Mavi Akım, Samsundan, Amasya, Çorum, Kırıkkale üzerinden Ankara gelerek, Diğer birinci hattla bağlantılanmaktadır. Hat 20 Şubat 2003 tarihinde işletmeye açılmıştır (Botaş, 2020).

3. Azerbaycan – Türkiye (Şahdenizi) / Bakü Tiflis – Erzurum Doğalgaz Hattı

12 Mart 2001 tarihinde imzalanan Türkiye – Azerbaycan anlaşmayla gerçekleşmiştir. Türkiye'nin BOTAŞ ile Azerbaycan'ın State Oil Company of Azerbaijan Republic (SOCAR) arasında 6.6 milyar m³/yıl Azerbaycan doğal gazının Türkiye tarafından satın alınması anlaşması. Azerbaycan, Gürcistan üzerinde Erzurum Horasanda İran doğalgaz istasyonunda birleşerek batıya doğru sevk edilmektedir. Bu doğalgaz hattı ile Bakü Tiflis Ceyhan (BTC) ham petrol hattı paralel döşenmiştir. İnşasına 16 Ekim 2004 yılında başlanmış ve 4 Temmuz 2007 tarihinde gaz akışı başlamıştır.

Bakü Tiflis Erzurum doğalgazı ve İran doğal gazı ile birlikte Türkiye'nin Rusya'ya olan tekel ve bağımlılığı azalmış oldu. Çünkü Rusya veya İranla olası bir siyasi krizde doğalgazsız kalma ihtimaliden kurtulmuş oldu (Güneş, 2020).

4. Doğu Anadolu Doğalgaz Ana İletim Hattı (İran – Türkiye)

Türkiye Rusya'dan aldığı doğalgazın dışında enerji arz güvenliği açısından alternatif arayışı ile İran ile 8 Ağustos 1996 tarihinde doğalgaz alım anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşma ile 10 milyar3 İran doğalgazının alımı öngörülmüştür. 2001 yılında işletilmeye başlanan bu hat Doğubeyazıt'tan, Erzurum, Sivas ve Kayseri üzerinden Ankara'ya 1.491 km uzunluğunda ulaşmaktadır. Bu hattın açılmasıyla Rusya'ya bağımlılık azaltılmıştır (Botaş, 2020).

5. Türkiye – Yunanistan Doğalgaz Enterkonneksiyonu (ITG)

Türkiye'nin BOTAŞ ile Yunanistan'ın DEPA kamu şirketeri arasında 23 Şubat 2003 yılında 15 yıl süreli Doğalgaz alım satım anlaşması ile inşa edilmiş bir hattır. 18 Kasım 2007'de işletmeye açılmıştır. Proje devamında hattın İtalya'ya uzatılması da vardır. Yunanistan Türkiye'nin gaz ihraç ettiği tek ülkedir.

6. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)

TANAP Projesi 26 Haziran 2012’de imzalanmıştır. Yıllık 16 milyar m3 başlangıçta doğalgaz Azerbaycan’dan sevkedilecek, bunun 6 milyar m3 Türkiye’ye, 10 milyar ise Avrupaya transit geçecek. Türkiye Şah Deniz Faz II ile Güney Kafkasya Boru Hattı Genişleme projesinde Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) ve BOTAŞ hissedardırlar. TANAP ile 32 milyar m3 yıllık hacmiyle, Gürcistan’dan Yunanistan’a kadar 1.850 km uzunluğunda bir boru hattıdır.

17 Mart 2015’de birçok devlet başkanları ve hükümet başkanlarının katılımıyla Kars’ta temeli atılmış, 12 Haziran 2018 yılında ise gaz açılışı yapılmıştır. 2020 yılında da Avrupa’ya gaz akışı sağlanacaktır (Botaş, 2020).

7. Türk Akım Doğalgaz Boru Hattı

Rusya Federasyonu tarafından Kırım’ın ilhakından sonra, Rusya Federasyonu’na karşı ABD ve AB ambargo kararları aldılar. Rusya da Avrupaya doğalgaz sağlayacak Güney Akım Doğalgaz boru hattını iptal ederek, ambargoya katılmayacağını açıklayan Türkiye’ye Güney Akım doğalgaz boru hattının Türkiye üzerinde geçirilmesini, Rusya Devlet Başkanı Putin tarafından 1 Aralık 2014 tarihinde yaptığı ziyarette teklif etti. 10 Ekim 2016’de Hükümetler arası anlaşma imzalanarak resmiyet kazanmıştı.

Rusya’nın Kırım krizinde Avrupa’nın ambargosuna karşı, Avrupa ve Batıya gaz taşıyan boru hatlarının akışını kesince ambargoya katılmayan Türkiye de bundan etkilenmiş ve batı doğalgaz hattından Türkiye’ye verilen doğalgaz kesintiye uğramıştı. Putin tarafından teklif edilen ve adının da bizzat Putin tarafından konulan Türk Akımı projesi, Türkiye’nin de doğalgaz arz güvenliği içinde önemli bir gelişme olacaktı, doğalgazı aldığımız Rusya’dan direk Karadeniz kullanılarak tıpkı Mavi akım gibi direk Türkiye gelmiş olacaktı. Türkiye’nin Kasım 2015 Rus jetini düşürmesi ve sonucunda jetin düşürülmesi bilinçli yapıldığına dair açıklamalar sonucunda Türkiye ile Rusya ilişkileri gerginleşince askıya alındı. Daha sonra ilişkiler düzeldi.

Nihayet Mayıs 2017 yılında inşaatına başlanılan boru hattı 19 Kasım 2018’de Karadeniz deniz geçişi tamamlandı. Karada devam eden terminal ve boru hatlarının tamamlanması ile birlikte 8 Ocak 2020 tarihinde Haliç Kongre Merkezi’nde açılışı yapıldı. Türk akımının hava fotoğrafı şekil 6’de görülmektedir, (Bavra (2020)’dan aynen alınmıştır).



Şekil 6. Türk Akımı hava fotoğrafı (Bavra (2020)’den alınmıştır).

6.1.16. Karadeniz enerji havzasının güvenliği

Enerji Kaynaklarına sahip Kafkasya, Hazar ve Hazar üzerinden Orta Asya Ülkeleri SSCB’nin dağılmasıyla pelki yıllarca bastırılmış sindirilmiş kamu otoritesinin düzeni sağlaması sayesinde ortaya çıkmamış veya çıkarılmamış ekonomik, siyasi, etnik ve dini ihtilafların çıkmasıyla başta Kafkaslar olmak üzere bütün bölgede bir endişe yaratmıştı. Bir tarafta SSCB dağılmasıyla Doğu Bloku’na siyasi olarak özür, eşitlik, demokrasi, ekonomik olarak serbest piyasa ekonomisi götürmeye çalışan enerji kaynaklarına ihtiyacı olan Batı Avrupa ülkeleri ve ABD, diğer tarafta ise ekonomik, siyasi ve etnik, dini problemleri, çatışmaları olan enerji kaynaklarına sahip Kafkasya, Hazar ve Orta Asya ülkelerinin bulunduğu yer Karadeniz’di (Erkek, 2006).

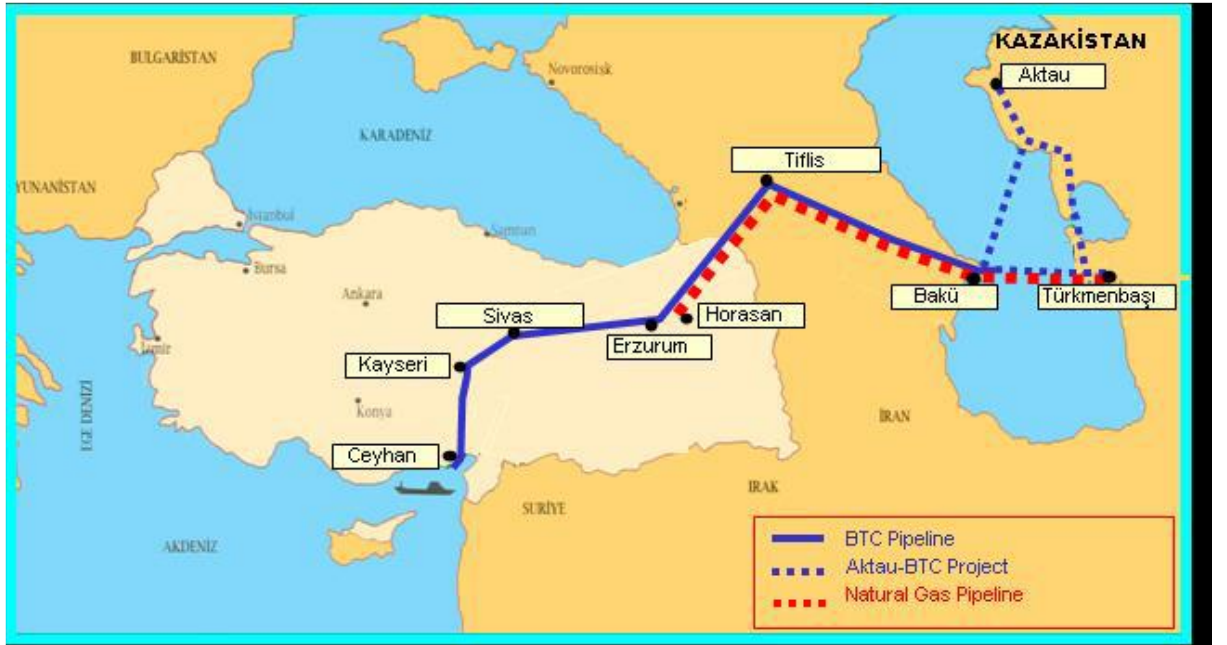
Enerji kaynakları aslında direk çatışmaların kaynağı görünmesinde emperyal güçler tarafından çatışmaların derinleşme ve sürdürülmesinde direk etken olduğu hiç şüphesizdir. Karadeniz havzası enerjisini tüketim için ihtiyaç duyan ekonomik ve siyasi açıdan istikrarlı ve gelişmiş Batı Avrupa ülkelerinin Karadeniz havzasındaki çatışmalardan pek memnun olacağı düşünülemez, ancak Rusya’nda bu enerji kaynakları üzerinde tek belirleyici olması, tekel olmasını da isteyecekleri durum değildir. Doğu Bloku’nun yıkılmasından sonra Rusya bir

bocalama döneminden sonra başta Hazar bölgesi, Orta Asya ve diğer bölgelerdeki enerji kaynaklarını kontrol sağlayarak kaybettiği eski siyasi ve askeri gücünü tekrar kazanmaya çalışmıştır. 11 Eylül 2001 sonrası ABD'nin başlattığı Afganistan ardından Irak işgalleri ve İran'la daima çatışma hali Dünya enerji kaynaklarının büyük bir oranına sahip bu bölgelerinin çatışma ve kargaşadan dolayı petrol fiyatları 140 doların üzerine çıkmıştır. Petrol fiyatlarının çok yükselmesi Karadeniz Havzası enerji tekeli olan Rusya'nın siyasi ve ekonomik toparlanmasına destek olmuştur.

AB 1997'nin Aralık ayında Ortaklık ve İş Birliği Anlaşması yani Partnership and Co-operation Agreement (PCA) yaparak Rusya ile enerji ve diğer çevre konularında işbirliğine girmişlerdir. Bu gibi teşebbüslerle AB'nin ihtiyaç duyduğu enerjinin arz güvenliğini sağlamak bunun yanı sıra Rusya'nın da enerji yatırımları ve enerji tasarrufu konularında AB ile kurumsal işbirliği yapmayı öngörülmüştür (Erkek, 2006).

Interstate Oil and Gas Transport to Europe (INOGATE) Avrupa'ya Devletlerarası Petrol ve Gaz Taşımacılığı Programı AB'nin ve Türkiye'nin de dahil olduğu bu projeyle AB ülkeleri daha önce bire bire devletler kendi aralarında yaptıkları enerji anlaşmalarının üstünde biraz da gelecekte oluşabilecek enerji krizlerine ön alabilmek amacıyla yapılmış bir anlaşmadır.

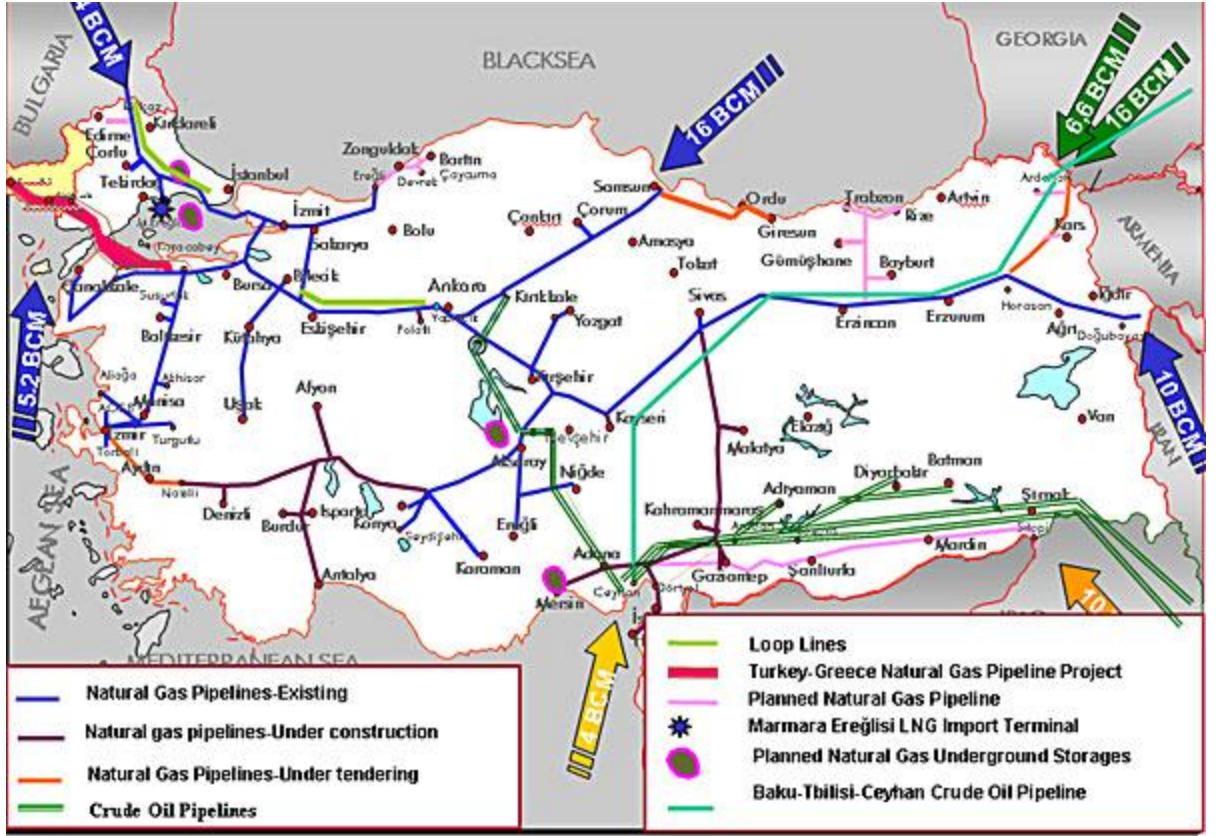
Rusya'nın enerji tekelinin kırılması için Türkiye ile Azerbaycan, Türkiye ile İran ve diğer Türk Cumhuriyetleri arasındaki doğalgaz ve petrol anlaşmaları da AB ve ABD tarafından desteklenmektedir. Bu çerçevede Türkiye ve Azerbaycan arasında yapılan Bakü Tiflis Ceyhan petrol boru hattı hayata geçirilmiştir. Şekil 7'de BTC ve BTE petrol ve doğalgaz boru hatları; şekil 8 ve 9'de ise Türkiye'deki petrol ve doğalgaz boru hattı ağları görülmektedir, (Dışişleribakanlığı (2008)'den aynen alınmıştır).



Şekil 7. BTC ve BTE petrol ve doğalgaz hatları



Şekil 8. Türkiye'deki petrol ve doğalgaz boru hatları ağı



Şekil 9. Başlıca boru hattı sistemleri ve projeleri (Dışişleribakanlığı, 2008).

6.1.17. Karadeniz dip sularında saklı zenginliğimiz

Hergün gelişen ve değişen teknoloji ve teknoloji alet ve edavatlar hayatı biraz daha kolaylaştırırken her geçen gün daha fazla enerjiye ihtiyaç duymaktadır. İnsanlık dünya ve evrende var olan bütün kaynakları kullanarak enerji ihtiyacını karşılamaya çalışmaktadır. Enerji hayatın hava gibi gıda gibi olmazsa olmazı olmuş durumda. Hergün artan enerji talebini karşılamak için artık yeni çevre dostu ve yenilenebilir enerji kaynaklarını yaşamın sürdürülebilmesi için gereklidir. Teknoloji ve insanlık Rüzgâr, güneş gibi yeni yeni yenilenebilir kaynaklara yönelirken yenilebilir enerji kaynaklarından biri de hidrojen olarak görünmekte. Karadeniz’e akan birçok akarsuyun getirmiş olduğu atıklar Karadeniz’in dibinde zararlı H₂S birikimi yapmıştır. H₂S’den hidrojen gazı ve kükürt elde etmek, hidrojeni enerji kaynağı olarak, kükürtü ise sanayide olarak kullanmak mümkündür. Ayrıca yakın gelecekte Karadeniz’de bütün canlı yaşamını tehdit edecek bu zararlı birikinti denizden temizlenmiş ve canlı türlerinin artması, çoğalması desteklenmiş olacaktır (Terzi, 2018).

Enerji özellikle elektrik enerjisi yaşam vazgeçilmezidir. Fosil yakıt kaynaklarının hızla tükenmesi yanında çevreye verdiği zararda dikkate alındığında alternatif yenilenebilir enerji kaynaklarına ve bunlardan üretilebilecek elektrik enerjisine ihtiyaç vardır. 20 yy. enerjisi elektrik iken 21. yy. enerjisi ise Hidrojen (H₂) olarak düşünülmektedir. Gelişmiş ülkelerde Hidrojen enerjisi üzerine birçok Araştırma Geliştirme (AR-GE) çalışmaları yürütülmektedir. Türkiye de bu gelişmeleri yakından takip edip, gerekli adımlar atılmalıdır.

Hidrojen üretimi ve depolanması için birçok AR-GE çalışmaları sürdürülmektedir. Hidrojen dünyada basit ve çok bulunan bir element olup, havadan 14.4 daha hafif, zehirsiz, kokusuz ve renksiz bir gazdır. Oksijen ile etkileşimde yanan, yandığında su açığa çıkaran bir elementtir. “Hidrojen doğada normal şartlarda saf halde bulunmayıp biatomik (iki atomlu) gaz (H₂) olarak bulunur. Ancak çeşitli yöntemlerle elde edilebilir. Günümüzde dünya genelinde hidrojen üretimi yıllık 40 milyon ton civarındadır. Enerji taşıyıcı olarak kullanılan hidrojene ilerleyen yıllarda daha fazla ihtiyaç duyulacak ve daha fazla üretilecektir. Hidrojen üretimi ve depolanması konusunda araştırmalar son yıllarda büyük bir ivme kazanmıştır” (Terzi, 2018).

Karadeniz’i besleyen akarsuların getirmiş olduğu organik ve kimyasal atıklarla 2.300.000 m² bir alanın kirlenmesine ve kirlenen suya dipe çökerek böylece kalmıştır. Karadeniz Marmara ile boğaz akıntısı ile kısmen sirkülasyon olsada bu çok cüzi bir sirkülasyon olduğundan Karadeniz’in suyunun oksijensiz ve H₂S yoğunluklu kalmasına sebep olmuştur. Bu haliyle canlı varlıkların yaşamına da ciddi tehdittir. Karadeniz’in kıyı bölgelerinde 125 ila 150 metrede açıklarda ise 100 metrede hidrojen sülfür tabakası mevcuttur. Karadeniz’in dip suyunda bulunan hidrojen sülfürü bileşenlerine ayrıştırarak çevre zararlarını yok ederken açığa çıkan hidrojeni enerji kaynağı olarak elektrik üretiminde ve yakıt olarak da kullanılabilir. Sülfür ise endüstride kullanılabilir.

Bulgaristan rüzgâr-güneş enerjisinden istifadeyle Karadeniz’in H₂S içeren suyundan hidrojen üretimi üzerine çalışmalar yürütmektedir (Terzi, 2018).

Birleşmiş Milletler Uluslararası Hidrojen Enerji Teknolojileri Merkezi (BM UNIDO-ICHET) ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile müşterek tertiplediği “Karadeniz’deki Hidrojen Sülfür Çalıştayı” 14 Aralık 2011 yapılmış, çalıştaya katılan Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Enerji İşleri Genel Müdür Yardımcısı Nilgün Açıkalın, “–enerjinin kesintisiz ve karşılanabilir maliyetlerle arzının teminin ekonomik büyümede ön koşul olduğunu, talep artışlarının karşılanabilmesi için önümüzdeki 15 yılda elektrik sektöründe, 100 milyar dolarlık

yatırımın gerçekleştirilmesi gerekmektedir” (Milligazete, 2011). Diyerek enerjinin ve enerji yatırımlarını ekonomi ve Türkiye için önemini vurgulamıştır. UNIDO-ICHET Genel Direktörü Mustafa Hatipoğlu ise “bu tür çalışmalarla gelişmekte olan ülkelerde hidrojen ile ilgili faaliyetlerin artırılmasının amaçlandığını ifade ederek, bu çalıştayda, Karadeniz’in dibinde biriken hidrojen sülfürün toplanarak, içindeki hidrojenini elde edilmesiyle ilgili çalışmaların yürütüleceğini kaydetti” (Milligazete, 2011).

Hidrojen enerjisi araştırmacıları Prof. Dr. Murat Çekirge ve Dr. Mükerrerem Şahin hidrojenin geleceğin yakıtı olduğunu söyleyerek, Dr. Şahin “Karadeniz’de yerli olarak bulunan hidrojen sülfürün enerjiye dönüştürülmesi gerektiğini, yerli kaynağın harekete geçirilmesi, mevcut konvensiyonel yakıtlara alternatif bir enerjiyle elektrik üretilmesi ve Karadeniz’in zeminin temizlenmesi çok önemlidir. Hidrojen sülfür herhangi bir yöntemle Karadeniz’in zemininden alınamazsa, ilerideki zamanlar için tehdit oluşturacaktır. Bu enerji denizin 200 metre altındadır. Herhangi bir afetle Karadeniz harekete geçerse ve bu gaz sahile ulaşırsa, öldürücü etkisi vardır. Karadeniz’in temizlenmesi zaruridir. Burada kimyasal enerjiye dönüşürse deniz temizlenmiş olur.” Diye hem Karadeniz’in temizlenmesi hem de Karadeniz’in dip suyundaki hidrojen sülfürün değerlendirilerek enerji ve edüstriyel malzeme üretilmesi gerektiğini ifade etmiş (Milligazete, 2011).

Hidrojen enerjileri üzerine AR-GE araştırmaları yapan Dr. Mükerrerem Şahin ve ekibi kendi geliştirdikleri katalizör sistemi ile Karadeniz’in dip sularında bulunan H₂S’den hidrojen gazı ile sülfürü ayırtırmayı başardıklarını, Karadeniz’deki H₂S potansiyelinin ise bölge ülkelerinin 100 yıllık elektrik enerjisini karşılayabileceğini öne sürmüştür. Ayrıca Karadeniz’in dibindeki H₂S 20-30 yıl içinde temizlenmediği takdirde Karadeniz’in zehirlenecek Karadeniz Bölgesinde çevre felaketiyle karşı karşıya kalacağını iddia etmiştir (Hürriyet, 2011).

6.1.18. Karadeniz’deki hidrojen sülfür ve UNIDO-ICHET

Türk asıllı bilim insanı Turhan Nejat Veziroğlu “Dünya Barışı İçin Türkiye Dünya Barışı İçin Hidrojen” adlı kitabında Miami Üniversite’nde 1962 yılında çalışmaya başladığında, yer aldığı ilk proje Mars’a gönderilecek aracın hidrojen-atom reaktörlü motoruyla ilgiliydi. Daha sonra Dünyadaki büyükşehirlerin hava kirliliğini ortadan kaldıracak yakıtlarla ilgilenir. Uzun süren çalışmalarının sonunda hidrojenin en hafif, en verimli en temiz ve yenilenebilir yakıt olduğunu görür. 1973 petrol krizinden sonra ABD Miami Üniversitesinde başladığı “Hidrojen Enerji Sistemi ve Hidrojen Ekonomisi” konferanslarını Dünya’nın birçok yerinde

vermeye devam eder. Çeşitli ülkelerde ve üniversitelerinde ilgi uyandıran hidrojen enerjisi projesi sonucunda BM Sinai Kalkınma Teşkilatı UNIDO kendisine danışmanlık teklif eder. 1991 yılında UNIDO bağlı hidrojen araştırma geliştirme merkezi kurulması kabul edilir. Veziroğlu'nun büyük gayretleri ile 1996'da UNIDO ICHET merkezinin İstanbul'da kurulmasını kabul eder (Veziroğlu, 2004).

21 Ekim 2003 yılında Dönemin Enerji ve Tabii Kaynakları Bakanı M. Hilmi Güler ile UNIDO başkanı tarafından ICHET merkezinin İstanbul'da kurulmasına dair anlaşma imza edilir. 2004 Haziran'ında, UNIDO, Başbakanlık ve Enerji Bakanlığından yetkililerden oluşan bir heyeti Sarıyer Belediyesinde görev yaparken Sarıyer'in Karadeniz kıyılarında bir ICHET merkezi için keşif ve inceleme gezisinde kendilerine eşlik ettim. Uskumruköy'deki Adile Mermerci Polis Okulu'nun karşısında arazinin uygun olacağı konuşuldu. Bu yerde veya İstanbul herhangi bir yerinde ICHET merkezi kurulmadı. Uzun yıllar tabele olarak bulunan merkez ise 2011 yılında Karadeniz'in dibinde bulunan Hidrojen Sülfürle ilgili bir sempozyum düzenler. 2012 yılında ise UNIDO, merkezin kapanmasını kararlaştırır, ICHET (Uluslararası Hidrojen Araştırma Merkezi) kapanır. Doğrusu Karadeniz'deki Hidrojen Sülfür ve ICHET başlı başına bir araştırma konusu olabilir (Hidrojenenerjihareketi, 2020).

6.1.19. Karadeniz'in tehlike arzeden kirliliği

Çevre ve deniz kirliliği “insanların her türlü faaliyetleri sonucu havada, suda ve toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle, ekolojik dengenin bozulması ve aynı faaliyet sonucu ortaya çıkan koku, gürültü ve atıkların çevrede meydana getirdiği istenmeyen sonuçları ifade eder. Deniz kirliliği ise canlı kaynaklara ve deniz hayatına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlı kullanımı da dahil olmak üzere denizcilik faaliyetlerini engelleneme, deniz suyunun niteliğini bozma ve güzellikleri azaltma gibi zararlı etkileri olan veya olması muhtemel olan maddelerin veya enerjinin deniz çevresine sokulması demektir. Kirlilik doğal ekolojik ortamın bozulmasına sebep olan kimyasal maddeler, gürültü, ısı ve ışık, enerji vb şeylerdir.

Karadeniz 420.000 km² alanı kaplayan ortalama derinliği 1300 metre ve en derin yeri 2212 metre, toplam hacmi 573.000 km³ olan bir iç denizdir. Kuzeyde Azak denizi, güneyde Akdeniz ile bağlantılıdır. Karadeniz'i Akdeniz'in tuzlu suyu alt akıntıyla gelirken Karadeniz'in suları da üst akıntıyla Marmara ve Akdenize ulaşmaktadır. Karadeniz'in suyunun farklı yoğunlukta olduğundan tabakalı bir durum göstermektedir. Karadeniz'in tabakalı olan suyunda

150 ila 200 üst tabakasında biolojik canlılık vardır. Karadeniz'in su kütlesinin % 90'ını oluşturan ve 200 metre derinlikten başlayarak aşağı inen su kütesi hidrojen sülfürlü su bulunmaktadır.

Karadeniz'e dökülen nehirler ve akarsular kendi büyüklüğünün 5 katı 2.2 milyon km² olup, Tuna, Dinyester ve Dinyeper Avrupa ve Asya'nın önemli akarsuları olup bu akarsuların geçtiği yerlerden sanayi ve tarım atıklarını toplayarak nihayet Karadeniz'e ulaştırır. Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan direk, dolaylı olarak da Arnavutluk, Avusturya, Beyaz Rusya, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Almanya, Macaristan, İtalya, Makedonya, Moldova, Polonya, Slovakya, Slovenya, İsviçre ve Yugoslavya ise Karadeniz'i etkileyen ülkelerdir.

Karadeniz'in en önde gelen kirlilik sebeplerinden biri 1950 ila 1992 yılları arasında iki kutuplu dünya düzeni ve Soğuk Savaş çevre bilinçinden uzak sanayileşme anlayışıdır. 1976 yılında Akdeniz'de çevre ile ilgili yeni kararlar yürürlüğe konulurken bloklar arası diyalogsuzluktan dolayı Karadeniz bu çevre kararlarından istisna tutulmuştu. İki kutuplu Karadeniz özelinde bir araya gelinip bir konuşması da mümkün olmamıştır. 1992 yılında Bükreş Sözleşmesiyle bir adım atılmış oldu. Eylül 1993'ten itibaren de Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin katılımı ile Küresel Çevre Fonu Global Environmental Facility (GEF) tarafından desteklenen Reducing the load managing transboundary nutrient pollution in the Danube/ Black Sea basin (BLES) projesi başlatılmıştır. Bu çalışmayla Karadeniz'de kirliliğin önlenmesi ve kontrolü ele almıştır. 29 Haziran 1994 tarihinde ise Almanya, Avusturya, Bulgaristan Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Moldova, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Ukrayna devletleri Tuna havzasında zehirli atıkların önlenmesi, Karadeniz kirlenmesinin önlenmesi ve sürdürülebilir su yönetimi amacıyla 11 ülke ve AB, Danube River Protection Convention'ı (DRPC) imzalanmıştı. 31 Ekim 1996 tarihinde ise Karadeniz'e kıyıdaş altı ülke bir araya gelerek Karadeniz Stratejik Eylem Planı (BS-SAP) oluşturmuş böylelikle 1996'dan itibaren ülkeler tarafından eylem planları hazırlanarak yürürlüğe konmuştur (Erkek, 2006).

6.2. Marmara ve Boğazlar

6.2.1. Marmara Denizi

Türkiye Devleti'nin bir iç denizi olmakla birlikte Karadeniz'i iki boğazla Akdeniz'e bağlayan uluslararası önemli su yoludur. İstanbul Boğaz'ı ile Karadeniz'i Marmara'ya, Çanakkale Boğaz'ı ile de Ege ve Akdeniz'e açan bir konumdadır. Aynı zamanda bu iki boğaz

iki büyük kıtayı karasal anlamda birbirinden ayırır. Marmara ismi bu denizin ortasında bulunan ve Yunanca'da mermer anlamına gelen Marmaros'dan gelir. İsim hem bu adaya hem de bu denize ve bölgeye verilen bir isim olmuştur.

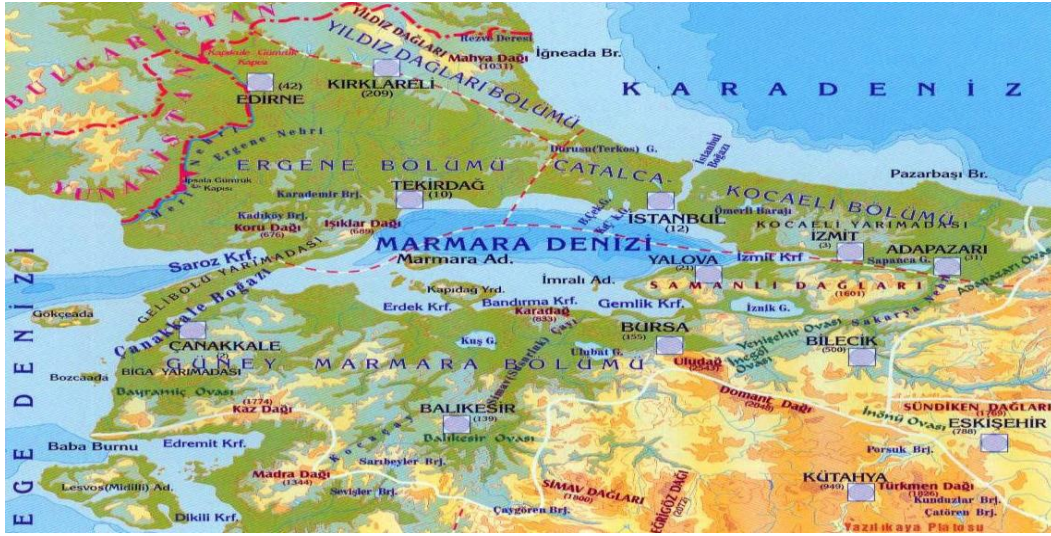
Marmara Denizi 11.500 km² yüzölçümü, yaklaşık 240 km uzunluğu ve 70 km genişliği olan ve en derin yeri -1.270 metre olan, yüzeyden Karadeniz kökenli, dipten ise Ege ve Akdeniz kökenli daha tuzlu su akıntısı olan bir denizdir. Şekil 10'da Marmara Bölgesi Haritası görünmektedir, (Coğrafya.gen.tr (2020)'dan aynen alınmıştır).



Şekil 10. Marmara Bölgesi Haritası (Coğrafya.gen.tr, 2020).

Marmara bir iç deniz olmakla birlikte bazı yabancı uluslararası deniz hukukçuları, Marmara'nın kıyıları aynı devletin egemenliğinde kalması ve açık denizle yine aynı devletin egemenliğindeki ve karasularının iki katından az iki boğazla bağlantı halinde olmasına rağmen, uluslararası bir su yolu ve bütün ticaret gemilerine açık bulunması bakımından bir açık deniz sayılması gerektiğini ileri sürseler de Marmara çok eski teamüllere tabi bir iç denizdir.

Marmara Denizi önemli uluslararası su yolu ve boğazları olması dolayısıyla uluslararası öneme sahip olmasının yanında Türkiye sanayisinin, ticaretinin ve nüfusunun büyük bir ağırlığı bu bölgede olmasından Türkiye için de çok önemli bir yere sahiptir (Coğrafya.gen.tr, 2020).

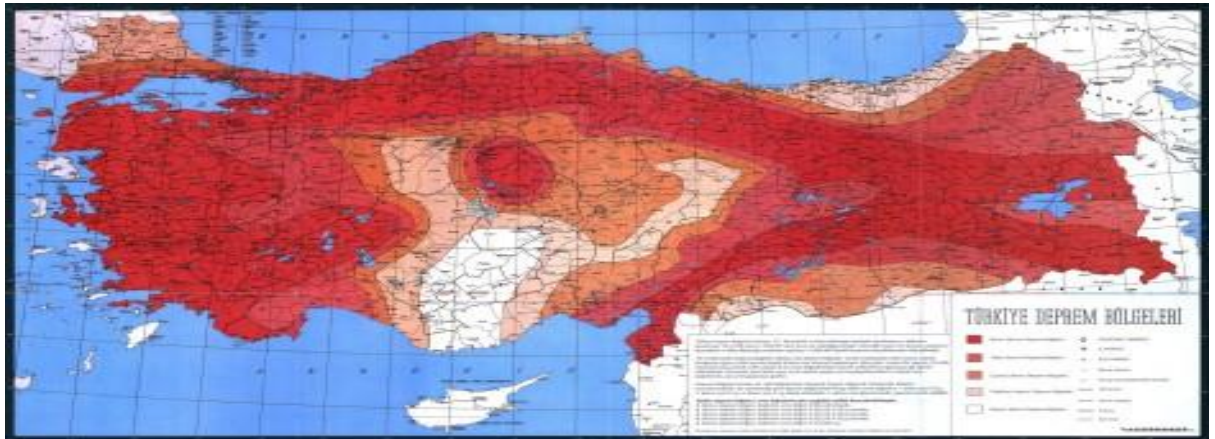


Şekil 12. Marmara Bölgesi Fiziki Haritası (Coğrafya.gen.tr, 2020).

Marmara Denizi, Türkiye'nin de topraklarını Asya ve Avrupa kısımlarını İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile ikiye ayıran bir denizdir. Türkiye'nin en büyük şehirleri İstanbul, İzmit ve Bursa Marmara bölgesinde ve Marmara Denizi kıyılarındadır (Coğrafya.gen.tr, 2020).

6.2.2. Marmara bölgesindeki faylar ve depremler

Kuzey Anadolu Fay Hattı'nın batısında, Marmara Deniz'i altında Marmara Fay'ı diye isimlendirilen faylar bulunmaktadır. Çeşitli tarihlerde 7 ve 7'nin üstü şiddetinde ürettiği depremlerle yıkıcı etkileri olmuş faylardır. 1509 Büyük İstanbul Depremi ve 1999 Gölcük Depremi gibi. Şekil 13'de Türkiye Deprem Haritası görünmektedir, (Coğrafya.gen.tr (2020)'den aynen alınmıştır).



Şekil 13. Türkiye deprem haritası (Coğrafya.gen.tr, 2020).

6.2.3. Marmara bölgesinin nüfusu

İçişleri Bakanlığı Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü 11.07.2019 Dünya Nüfus Günü münasebetiyle açıkladığı verilere göre Türkiye'nin en yoğun bölgesi Marmara Bölgesi olduğu, Marmara Bölgesi 24 milyon 465 bin 689 nüfus ile en yakın yani ikinci sırada olan İç Anadolu Bölgesi nüfusunun iki katı kadar olduğu. Bu nüfusun yine illere göre dağılımın da ise İstanbul nüfusunun 14. Milyon 612 bin 273 nüfusla Türkiye'nin 7 coğrafi bölge nüfus dağılımında Marmara Bölgesinden sonra ikinci sırada olan İç Anadolu nüfusundan resmi rakamlara göre 2 milyon fazladır. Şekil 14'de Türkiye'nin nüfus yoğunluk haritası görülmektedir, (Coğrafya.gen.tr (2020)'den aynen alınmıştır).



Şekil 14. Türkiye nüfus yoğunluğu haritası (Coğrafya.gen.tr, 2020).

Marmara Bölgesi, Türkiye'nin 7 coğrafi bölgesinden biridir. Avrupa ve Asya kıtalarının geçiş noktası ve 67.000 kilometrekare ile Türkiye toprağının % 8.5'idir. Marmara Deniz'i de 11.000 km² ile bu bölgede yer alan bir iç denizdir.

Marmara, Türkiye'nin sanayi, ticaret ve tarımda en gelişmiş önemli bölgesidir. İstanbul – Kocaeli hattı ticaret, sanayi, bankacılık, kültür, sanat, medya, ulaşım, tekstil, kimya, dericilik, kundura, ilaç, cam, besin ve turizm açısından Türkiye'nin önemli merkezidir. İstanbul ve Kocaeli'ne II. Dünya Savaşı sonrası başlayan göçle bu iki şehrin nüfusu Türkiye nüfusunun ¼ ne ulaşmıştır. Başta İstanbul olmak üzere bölgenin aldığı göçe nisbeten planlı şehir, altyapı ve konut ihtiyacı 2000'li yıllara kadar yetersiz kalması, düzensiz ve çarpık şehirleşmeye sebep olmuş iken, 2000'li yıllardan sonra ise oluşturulan emlak inşaat rantıyla bu kezde plan

bütünlüğünden uzak rant projeleri ve lüks konut fazlası ve yabancı göçmen sorunları hat safaya çıkmıştır.

Marmara Bölgesi sanayide istihdam edilen iş gücünün yarıya yakını bu bölgede olup, sanayi üretiminin üçte birinden fazlası bu bölgede üretilmektedir. Türkiye’de ilk sanayi örnekleri tersane ve etrafında tersanenin yan kuruluşları şeklinde başladığını söyleyebiliriz. Sonra diğer sanayii dalları İstanbul ve çevresinde kurulmaya devam etti. 1915 yılında yapılan sanayi sayımında bunların çoğunun İstanbul çevresinden sonra İzmir, Manisa ve Bursa olduğu görülmektedir. Ülkemizde düzensiz ve plansız şehirleşmenin yanında sanayinin durumu da düzensizdir. Türkiye sanayiinin % 60’ı Marmara bölgesinde bulunmaktadır.

6.2.4. Marmara Denizi ve boğazların stratejisi

Marmara ve Boğazlar antik çağlardan beri Avrupa ve Asya’nın kesiştiği bölgesi yani Avrasya’nın en stratejik yeri olmuştur. Türklerin Karadeniz’deki tek hakim konumunu yani Karadeniz’in de bir Türk iç denizi, Türk gölü olma özelliğini kaybettiği 1774 Küçük Kaynarca antlaşmasından sonra ilk önceleri Rusya ile Osmanlı arasında özellikle Rusya’nın güç kazanarak Osmanlı’nın güç kaybetmesi ve 1850 sonrasında ise Avrupa’nın Osmanlı ile Rusya’nın ve bölge devletlerinin güç mücadelesinde en gergin ve stratejik mevki olmuştur. Bugünde bu stratejik konumunu ve güç mücadelesi serüveninin devam ettiğini görmekteyiz (Yenigün, 1997). Dünyaca meşhur Rus donanma komutanı Gorshkow, “.... *I. Dünya Savaşında Rusların en büyük amacı Güney Karadeniz harekatı alanında İstanbul Boğazı’nı zaptetmekti. Tüm harp boyunca Rusya bunun için yoğun hazırlık yapmış fakat hareket başarıya ulaşamamıştır. Çanakkale muharebelerinde de bu amaç için çalışılmış, fakat Türklerin kahramanlığı karşısında hedefe ulaşmamıştır*” (Yenigün, 1997).

Nihayet I. Dünya Savaşı’nda Osmanlının yenik düşmesi ve İstiklal Harbi sonrası yapılan Lozan Barış Anlaşması ve eki Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye’nin Boğazlarda hakimiyeti kalmamıştı. Galip devletlerden oluşan uluslararası boğazlar komisyonuna bırakılmıştı (Yenigün, 1997).

I. Dünya Savaşından sonra ve II. Dünya Savaşı arafesinde Avrupa’da dengeler değişmeye başlamış. Almanya I. Dünya Savaşı’nda kendisine getirilen ağır şartları bir bir değiştirmek ve kendisi için yeni şartlar ve müttefikler oluşturmaya çalışıyordu. Akdeniz de ise İtalya, hakimiyet kurmaya ve İngiltere’nin buradaki hakimiyet ve imtiyazlarının kendisine geçmesi için politikalar geliştirdiyordu. Türkiye ise “Yurtta sulh, Cihanda sulh” ilkesini esas

prensip edinmiş, orta büyüklükte bir ülkenin yapabileceği tüm diplomatik adımları ve ilişkileri başarılı bir şekilde sürdürüyordu. 1936 yılına gelindiğinde Atatürk ve Türk Diplomasisinin başarısı olarak “şartların ve uluslararası ortamın değiştiği gerekçesiyle” yeni bir düzenleme yapılmasına için çağrı yapmış ve bu çağrı başta İngiltere olmak üzere taraf ülkelerde bir yankı bulmuş ve Montrö Sözleşmesi sürecine girilmiştir.

Lozan Antlaşması yeni Türk Devletinin bağımsızlığını, Montrö ise egemenliğinin tescilidir. I. Dünya Savaşı galiplerinin oluşturduğu komisyonunun kontrolünde olan Boğazlar ve Marmara, Montrö ile Türk Devleti egemenlik hakkını elde ederek, kontrolü ele almıştır. II. Dünya Savaşından sonra SSCB Şartların değişmesini sebep göstererek Montrö’nün değişmesini istemiş (Yenigün, 1997). 07 Haziran 1945 tarihinde Rusya Türkiye’ye sözlü bir nota vermiştir. Rusya 1925 yılında yapılan Saldırmazlık antlaşmasının yenilenmesi için Montrö Boğazlar Sözleşmesinde bazı değişiklikler ve Boğazların ortak savunulması için Boğazlarda üst verilmesini istemişti. Potsdam Konferansı’nda ABD, İngiltere ve SSCB. Montrö Boğazlar Sözleşmesini’nin eskidiği konusunda mutabık olmalarına rağmen yeni bir antlaşmanın içeriğinde anlaşamadılar. Potsdam Konferansından sonra ABD, Türkiye’ye Boğazlar konusunda istenilen ve dikkat çekilen konularda bir nota vermiştir. Notada “Boğazlar her zaman ticaret gemilerine açık olmalı, barış zamanında diğer devlet gemileri belli bir tonaj üstünde savaş gemisi sokmamalı, Montrö sözleşmesinde değişiklikler yapılmalı ve bunun için konferans toplanmalı” (Yenigün, 1997). Bir dizi notalardan sonra Türkiye’nin NATO’ya girmesiyle bu girişimler ve tacizler son bulmuştur.

6.2.5. Marmara Denizi ve boğazların deniz alanları

İstanbul Boğazı kuzeyde Karadeniz kıyısı Anadolu Feneri ve Rumeli Feneri arasındaki hattı başlayarak, güneyde Ahırkapı Feneri ve Kadıköy İnciburnu mendirek Feneri arasındaki bölgeye İstanbul Boğazı diyoruz. Çanakkale Boğazı ise Marmara denizinin çıkışında Zincirbozan hattından güneyde ise Mehmetçik Burnu Feneri ile Kumkale Burnu arasındaki kısma Çanakkale Boğazı diyoruz (Çetin, 2018).

Boğazların her iki kıyısının Türk toprakları olması iki boğaz arasında kalan tüm bölgelerdeki içsular, kıta sahanlığı, MEB, Balıkçılık Bölgesi ve diğer tüm deniz alanları Türkiye’ye aittir. Lozan Boğazlar Sözleşmesinde Marmara Denizi de Boğazlar gibi görülmüş ve öylece kararlar alınmıştır. Yani Marmara bir iç su olmasına rağmen uluslararası önemli bir su yolu olmasından dolayı serbest geçiş esastır (Yenigün, 1997).

Türk Boğazları Dünya'daki sayılı stratejik boğazlardan biridir. Avrupa açısından ise 2. Derecede önemli boğazdır. Küresel güç olan Rusya/SSCB / daha sonra tekrar Rusya Federasyonu olan devletin sıcak denizler hedef ve stratejileri çerçevesinde Akdeniz'e inmesi Türk Boğazları vasıtasıyla olacaktır. Bunun tam tersi durumda ise yani Karadeniz'de olmayan küresel güçler ve ABD Karadeniz'i ve Rusya'yı kontrol etmek ve zayıflatmak için Boğazları kullanmak, askeri olarak istedikleri gibi, istedikleri kapasitede girip çıkmayı istedikleri de bir başka yönüdür.

Türkiye açısından ise tüm hak ve menfaatlarımızı korumak ve uluslararası problemler çıkmadan bir dengede boğazlardaki seyrü seferi kazasız zararız sürdürmektir. Hazar ve Orta Asya petrol ve doğalgazının Avrupa ve diğer ülkelere ilk önceleri boğazlardan geçerek taşınması, boğazdaki gemi trafiği açısından tedirginlik vermiş ise de hem boğazdaki gemi trafiğini yeni bir tüzük ve sisteme sokulması, hem de yapılan enerji boru hatları endişelendiren boğazlardaki gemi trafiğini düşürmüştür.

Diğer taraftan gelişen askeri teknoloji sayesinde Rusların boğazlardan gelebilecek harp gemilerinin ihtiyaç halinde uzun menzilli füzeleri ile bertaraf edebileceği, Rusların boğazları ortak savunma talebinden de vazgeçirtmiştir.

Marmara, İstanbul ve Çanakkale Boğazları Türkiye'nin içsuları olmakla birlikte öteden beri anlaşmalarla uluslararası su yolu niteliğini almıştır. III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin III. Kısmı Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar bölümü ile madde 34 ila 45 arasında bu tür boğazlarda uygulanacak hükümleri açıklamıştır. Türk Boğazları da bunlara tabi boğazlardır. Bu sözleşmeye göre dünya boğazları 4 kategoriye ayırmak mümkündür. Birincisi önceden beri uluslararası sözleşmelerle düzenleme yapılmış boğazlar, bizim İstanbul ve Çanakkale Boğazları gibi (Yenigün, 1997).

6.2.6. Marmara'da gemi inşası

İstanbul ve Marmara Denizi Türklerin Marmara kıyılarını fethi ile başlayan ve o günden bu güne Türk gemi inşasının merkezi olmuştur. İstanbul'un fethi ile Osmanlı Devletinin en büyük merkezi tersanesi Haliç'te kurulmuş, kuruluşundan Osmanlı Devletinin yıkılışına kadar da gemi inşa merkezi görevini yerine getirmiştir. I. Dünya Savaşında Osmanlı Devleti yenilince Osmanlı Topraklarının işgal edildiği gibi başkent İstanbul da işgal edilmiştir. Lozan Barış antlaşmasıyla Marmara ve Boğazlar askerden arındırılması ile Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlının son yıllarında Haliç'teki tersanelerinin yeterli büyüklükte olmadığından yeni

tersane mevki arayışları olmuş nihayet İzmit'in Gölcük bölgesinde böyle bir tersanenin kurulması kararlaştırılmış ise de çıkan Dünya savaşı sebebiyle bu çalışmalar proje aşamasında kalmıştı. Yeni Türk Devleti bu ihtiyacın bir an önce giderilmesi için çalışmalara hız verdi. Gölcük Tersanesi faaliyete geçti.

Haliç'te yeterli büyükte olmayan tersaneler yerine, Atatürk'ün direktifleriyle İstanbul Pendik'te ki İstanbul Tersanesi'nin temelleri atıldı ise de, yapımı çok uzun yıllar süren Pendik Tersanesi nihayetinde 1980'li yıllarda faaliyete geçti. Özel tersanelerin de daha geniş ve modern imkanlarla Tuzla' tersaneler bölgesine kuruldu. 2000'li yıllarda Tuzladaki özel tersaneler bölgesi özel tersanelerimize yetmeyince Yalova tersaneler bölgesi kuruldu. Türkiye'de faaliyet gösteren kamu ve özel sektör tersanelerin büyük bir kısmı Marmara bölgesindedir.

6.2.7. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Osmanlı Devleti'ni Marmara bölgesi merkezli kurulmuş, fetihler, zaferler ve yükselme döneminde hem gücünü artırıyor hemde egemenlik bölgesini genişletiyordu. Osmanlı Devleti topraklarının ve devletin dışarıdan deniz yoluyla maruz kalacak tehdit ve tehlikelere karşı Kale-i Sultaniye ve Kilitbahr Kalelerini inşa etmiş, hem İstanbul'un fethini kolaylaştırmak hem de Karadeniz tarafından Ceneviz ve Venediklilerce gelebilecek saldırılara karşı Yıldırım Beyazıt döneminde yapılmış Anadoluhisarı'nın karşısına Rumelihisar'ını inşa etmiştir (Yüksel, 2016).

İstanbul'un fethinden sonra devletin yeni başkentinde en büyük tersane yapılmıştır. Fatih, 1459'da Amasra'yı Cenevizlilerden, 1461'de Sinop ve civarını Çandarogullarından, Trabzon Rum İmparatorluğu'ndan ise Doğu Karadeniz bölgesini Osmanlı Devletine katmıştır. Karadenizin Anadolu yarım adasının kuzey sahilleri, Karadenizin güney kıyıları tamamen Osmanlı egemenliğine girmiştir. 1475 tarihinde ise başta Kefe olmak üzere Kuzey Karadeniz kıyıları feth edilmiş, Kırım Tatar Hanlığı Osmanlı'ya iltihak ederek, Karadeniz bir Türk gölü haline getirilmişti (Yüksel, 2016).

Karadeniz bir Osmanlı gölü haline getirildikten sonra İstanbul ve Devletin merkezi olan Marmara bölgesinin güvenliğini temin ve tesis için donanma Adalar Deniz'ine yönelmiş, Taşoz, Semadirek, İmroz ve Limni ve Midilli adaları Osmanlı egemenliğine geçirilmiştir. Güç mücadelesi artık Akdeniz'e açılmıştı.

Osmanlı Donanması Avrupa güçleriyle yarışmaya başlaması ve başlangıçta Doğu Akdeniz’de sonra da bütün Akdeniz’de Avrupa donanmalarıyla mücadeleye girişmesi II. Beyazıt dönemindedir (Yüksel, 2016). Venedikli’lerle geçici bir barış yapılmasını fırsat bilen Venedikli’ler 1489 yılında Kıbrısı ele geçirmesiyle Anadolu sahilleri ve Akdeniz ticaret yolları tehdit ve tehlike altına girmiş oldu. II. Beyazıt Akdeniz’de Venedik ve Avrupalı donanmalarla mücadele edebilmek için Osmanlı Donanması’nın yeniden teşkilatlandırarak donatılması için büyük Türk denizci Kemal Reisi devlet hizmetine almıştır (Gencer, 1985). Kemal Reis ile birlikte “Büyük Türk Donanma Kaptanları” diye adlandırılan yaklaşık 1 asır süren dönem başlamış oldu. 1499-1500 yıllarında Venedik’in Mora’daki önemli üstleri olan Modon, Koron, Navarin ve İnebahtı Osmanlı’nın eline geçmiştir. II. Beyazıt döneminde denizler de mücadele Akdeniz ve Batı Avrupa devletlerinin Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’ndaki faaliyetlerinde zarar gören müsliman ülkelerin daveti üzerine de bu bölgelere gönderilen donanmalarla mücadele devam etmiştir.

Yavuz’un İran ve Mısır seferleri ile bütün Ortadoğu ve Doğu Akdeniz kıyıları Osmanlı egemenliğine geçmişti. Yavuz, yüz parçadan oluşan donanmanın bu geniş coğrafyada cihan devleti olma/küresel güç olma için yeterli olmadığını görerek Vezir-i Azam Piri Mehmet Paşa’ya kadirgâ adedini ikiyüze çıkarmasını, bunun içinde Tersane-i Amire ve diğer tersanelerin büyütülerek yenilenmesini emretmiştir (Uzunçarşılı, 1998).

Büyük Türk Donanma Kaptanları diye adlandıran, Oruç Reis, Hızır Hayrettin Reis vd başarıları ile Akdeniz doğusu ile kuzey ile güneyi ile neredeyse bir Türk gölü haline gelmişti. Avrupa devletlerin donanması Akdeniz’in Kuzey Batısı, İberik yarımadası vs. habs olmuştu. Avrupa donanmaları 1538’deki Preveze mağlubiyetinden sonra uzun bir süre Osmanlı Donanması karşısına çıkmamıştır. 1571 yılında İnebahtı’da Birleşik Avrupa Donanması Osmanlı Donanmasını tamamen yok etmiş, bir daha Osmanlı, denizlerde olmaz düşünürken 1572 baharında eskisinden daha büyük ve yeni bir donanmayla Akdeniz’e açılınca, Avrupalı devletler artık çok uzun süre yüzlerini Akdenizden Okyanuslara çevirecektir.

Avrupalıların Akdeniz’e tekrar dönüşleri Rusların 1770’de İngiliz kaptanların da yardımıyla Akdeniz’e gelerek Çeşme önlerinde Osmanlı Donanması’na yakmaları ile başlar. Osmanlı Devleti Ruslarla yapılan bu savaşta da varlık gösteremiyerek büyük hezimete uğrar 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması imza edilir. Ruslar bu antlaşmayla Karadeniz’de sahilgar bir ülke olmuş ve Rus ticaret gemileri Karadeniz ve Akdeniz’de hareket serbestisine

sahip olarak, istedikleri zaman boğazlardan geçme hakkına sahip oldular. Osmanlı limanlarında kalabileceklerdi. Böylelikle Karadeniz bir Türk gölü olmaktan çıkmıştı (Beydilli, 2020). Osmanlı Devleti cihan devleti/ küresel güç olmaktan çıkarak, küresel güçler arasında dengede ayakta durmaya çalışıyordu.

Rusların Baltık'tan dolaşıp, Cebelitarık Boğazı'ndan geçerek İngilizlerin yardımıyla Çeşme önlerine gelip, Osmanlı Donanmasını tamamen yakmasıyla artık Avrupa devletleri Fransa ve İngiltere'nin Akdeniz'in savunmasız olduğu görünce Karadeniz üzerinden Ruslar, Akdeniz üzerinde bazen Fransızlar, bazen İngilizler Osmanlıyı sıkıştırmışlardır. 1806 yılında başlayan Osmanlı Rus savaşında, Rusları destekleyen İngiliz Donanması Çanakkale Boğazı'nı geçerek 20 Şubat 1807 tarihinde başkent İstanbul önlerine gelmişlerdi. Halkın top yekün bir savunma hazırlıkları karşısında bir başarı sağlayamacağını düşünen İngiliz Donanması bir manevra yaparak geri Akdenize çekilmiştir (Kartal, 1983). 1809'da İngilizler tarafından yapılan Kale-i Sultaniye Anlaşmasında (Çanakkale Anlaşması), boğazlardan hiçbir devletin savaş gemisine açmama taahhüdünde bulunmuştur.

Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'ya karşı Osmanlıya yardıma gelen Rus Donanması İstanbul Boğazına girmişti. Rusya yardım için yaptığı 8 Temmuz 1833 tarihinde sekiz yıl süreli Hünkâr İskelesi Anlaşmasını imzalamış, anlaşmayla Osmanlı boğazları bütün devletlerin savaş gemilerine kapatmayı taahhüt etmiştir (Yel, 2009).

Osmanlı Devleti artık kendi ayakları üzerine duran bir devlet değildir. İngiltere bu sefer bir nota vererek, 13 Temmuz 1841 yılında Londra Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. İngiltere'nin maksatı Rusya'nın Hünkâr İskelesi Anlaşmasıyla elde ettiği imkanı ve üstünlüğü bertaraf etmektir. Küresel güç olan İngiltere, Rusya ve Fransa tek başlarına Osmanlı üzerinde etkin olduklarında diğer taraf bunu bertaraf etmek için Osmanlı ile beraber hareket ederek, durumu değiştirmek için diplomatik, askeri çapalar göstermişlerdir. Londra Sözleşmesi her ne kadar Osmanlı lehinde görülsede aslında Osmanlı'nın kendi kendini savunacak bir durumu olmadığını ve küresel güçler kendi aralarında "Şark Meselesi" (Osmanlı Meselesini) halledebilselerdi çoktan Osmanlı Devleti tarihe karıştırdı. İngilterenin amacı Rusya'yı Karadenize hapsedmektir. Londra Boğazlar Sözleşmesiyle bunu başarmış olsa da, Rusya buna razı olmayacağı ve bunun değiştirilmesi için gerekli diplomatik teşebbüsleri yaptıktan sonra 1853 yılında Osmanlıya savaş açar. Londra Sözleşmesi gereği İngiltere, Fransa ve Sardunya, Osmanlı Devletine yardım eder (Kartal, 1983).

I. Dünya Savaşı öncesi Rus Dış İşleri Bakanlığınca hazırlanılarak Çar'a verilen bir raporda Boğazların güçlü bir devletin elinde olmasındansa Osmanlı elinde olmasını yeğledikleri ifade edilir (Bayur, 1943).

I.Dünya Savaşının başlıca hedeflerinden biri de Osmanlı Devletinin savaşa katılmasıyla Boğazlar meselesi olmuştur. Ruslar bu tarihi fırsatı kaçırmak istememişlerdir. İtilaf Devletleri kendi aralarında Osmanlı topraklarının paylaştıkları 26 Nisan 1915 Londra Anlaşması, 18 Mayıs 1916 Sykes Picot ve 21 Nisan 1917 Sain Jean de Maurienne Anlaşmalarında Boğazlar ve civarını hep Ruslar talep etmişti. İtilaf Devletlerinin Çanakkale'yi geçemeyişleri, Rusyada Bolşevik ihtilali olması bütün hesapları değiştirmişti.

Savaş sonra ise İtilaf Devletleri donanması Mondros Mütarekesi sonrası İstanbul'a girmiş, harble geçemediği Boğazları müterake ile geçerek İstanbul'u işgal etmişlerdi. İstanbul ve boğazların geleceği İtilaf Devletlerinin her biri tarafından önemle üzerinde durulan bir konuydu. Londra, Paris ve San Remo Konferanslarında görüşmeler ve tartışmalar şiddetle devam etmişti. Kendi aralarında bir türlü ittifak edemiyorlardı. İngiltere boğazlardan geçişin tıpkı Panama Kanalı gibi serbest geçiş olmasını istiyordu. Bu fikrini geçerli kılma adına boğazların Milletler Cemiyetinin idaresine verilmesini teklif etmişti. 1920'lerde Cemiyet-i Akvam İngilizlerin kontrolünde olduğu için bu fikrini kabul ettirmesiyle boğazları kendi kontrolüne almış demektir.

Sevr Anlaşmasıyla kabul edilen Boğazlar ve Marmara ile ilgili hükümler, kararlar 28 Ocak 1920'de Osmanlı Mebusan Meclisi'nce alınan Misak-i Milli kararına tamamen tersti. Misak-ı Milli kararının 4. Maddesi "İslam Halifeliğinin ve Yüce Saltanatın merkezi ve Osmanlı Hükümetinin başkenti olan İstanbul kenti ve Marmara Denzinin güvenliği her türlü tehlikeden uzak tutulmalıdır. Bu ilke saklı kalmak koşuluyla Akdeniz ve Karadeniz Boğazlarının Dünya ticaret ve ulaşımına açılması konusunda bizimle birlikte, öteki tüm devletlerin oybirliği ile verecekleri karar geçerlidir" (Soysal, 1983).

Sevr Anlaşması İtilaf Devletlerinin kendi aralarında yapmış oldukları gizli anlaşmaların büyük oranda uygulandığı bir antlaşma olup, Osmanlı Devleti'nin toprakları kendi aralarında paylaşılmıştı. Türklere Anadolu'da ufak bir coğrafya ile İstanbul başkent olarak bırakılmıştı. İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve Marmara bölgesi uluslararası bir komisyonun idaresine bırakılmış, Boğazlardan geçiş savaş ve barışta bütün gemilerin için serbestti. Boğazlar

ve Marmara Deniz'inin büyük kısmı askerden arındırılmış ve savunmasız bırakılmıştı (Yel, 2009).

Sevr'in ağır şartlarını kabul etmeyen bir avuç asker ve sivil vatanperver insan Misak-ı Milli'yi esas alarak İtilaf Devletlerinin işgal ve zulümlerine karşı Kuva-yı Milli hareketi başlatmışlardı. İstanbul'da işgal kuvvetleri Meclis-i Mebusan kapatınca hem meclis-i mebusana seçilmiş üyeleri hem de her şehirden yeni üyelerin seçilerek gelmesiyle, Millet'in temsilcilerinin oluşturduğu Büyük Millet Meclisi Ankara'da açılarak, millet top yekün İşgalcilere karşı mücadeleye başladı.

Diğer taraftan İngiltere'nin teşvik ve destekleri ile İzmir'e çıkarma yapan Yunanistan ise İzmir'den başlamak üzere Ege, İç Ege ve Marmara bölgesini işgal ederek, Anadolu'nun içlerine doğru ilerliyordu. TBMM Anadolu'da birliği sağlayarak işgal güçlerine karşı başarı göstermeye başlayınca, uluslararası ilişkilerde itibar görmeye başladı. Daha önce Sovyet Rusya ile diplomatik ilişki kurulmuş bir takım destekler sağlanmış ise de, Anadolu mücadelesinin I. İnönü zaferinden sonra istenilen gerçek bir anlaşma 21 Mart 1921'de Moskova Dostluk Antlaşması imzalanabilmişti.

Sovyet Rusya ile yapılan Moskova Antlaşmasının 5. Maddesi Türk boğazları ile ilgiliydi. Buna göre "Boğazların tüm ulusların ticaretine açılması ve geçiş özgürlüğünün sağlanması için, bağıtılı taraflar, Karadeniz ve boğazların bağlı olacağı rejimin kesin biçimde hazırlanması işi, kıyı devletlerinin temsilcilerinden oluşmak üzere, daha sonra yapılacak bir konferansa bırakılmasını uygun bulurlar. Şu da var ki, bu konferansta alınacak kararların Türkiye'nin salt egemenliğine ve Türkiye ile onun başkenti olan İstanbul'un güvenliğine hiçbir zarar getirmemesi gerekir" (Soysal, 1983).

Yunanlıların mağlubiyetlerle geri çekilişi sürerken onların yerine Türk askerleri konuşlanırken Boğazlar konusu ortaya çıkıyordu. Bu konuda TBMM ve Mustafa Kemal, boğazların kesinlikle, Türklerin kontrolünde olması gerektiğini gazetelere verdiği beyanatlarda bildirirken, İngilizlerde boğazları bırakmak istemiyor, bırakmamak içinde her türlü tedbir ve teşebbüsleri yapıyorlardı. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti'nin İç İşleri Bakanı olan Ali Fethi (Okyar), İngilizlerin boğazları Cebelitarık Boğazı gibi ellerinde tutarak her türlü imkam ve imtiyazı kullanmak istediklerini, ifade etmişti (Sonyel, 1986).

Mudanya Mütarekesinden sonra kesin ve kalıcı barış görüşmelerinin ve antlaşmanın bir an önce yapılması taraflarca kabul edilmişti. Bunun üzerine görüşmelerin yeri ve zamanı

hakkında Türkiye görüşme yeri olarak İzmir ve İstanbul gibi yerlerini nota vererek teklif etmiş ise de bu teklifler kabul görmemiş nihayet tarafsız bir ülke ve şehir seçilmesi uygun görülerek İsviçre'nin Lozan kasabası görüşme yeri olarak kararlaştırılmıştı (Yel, 2009). Lozan görüşmeleri I. Dünya Savaşı sonrası yapılan barış görüşmelerinin sonuncusudur. Diğer devletlerle yapılan anlaşmalar olsun Osmanlı ile yapılan Sevr anlaşması olsun çok ağır şartlar içerdiği için Dünyanın gözü kulağı yeni yapılacak olan bu görüşmelerdeydi. İngiltere'nin anlaşma konularından en fazla önemi Musul ve boğazlar konularına verdiği her türlü girişim ve teşebbüslerinden anlaşılıyordu (Yel, 2009). İngilizler Boğazlar konularında istedikleri gibi hareket edebilmek için özellikle Rusya'nın anlaşmalara taraf olmadan, anlaşmalara katılmadan oldu bittiye getirmek istiyordu. Türkiye ise boğazlar konusunda kıyıdaş ülkelerin mutlaka katılması gerektiğini savunarak, katılmaları yönünde hertürlü teşebbüste bulunmuştu.

Konferansta boğazlar konusunda üç farklı tez ortaya konmuştur. Bunlar Türkiye'nin, Sovyet Rusya'nın ve İngiltere'nin tezleridir. İngilizler direk kendileri sahip olamayacağı için boğazlardan serbest geçişi savunuyorlardı. Zaten İngiltere I. Dünya Savaşı ile birlikte istediği şeyleri büyük ölçüde elde etmişti. Ortadoğuya yerleşmiş, petrolü ve petrol bölgelerini ve Kudüs'ü elde etmişti. Rusya ise Bolşevik ihtilali ile karışık durumdaydı. Bölgede ileri bir hamle yapması mümkün görünmüyordu. İngiltere boğazlarda barış ve savaş zamanlarında serbest geçişi savunarak gerektiği zamanda boğazlardan geçerek Sovyet Rusya'ya da müdahale edebilecekti.

Sovyet Rusya ise boğazların sadece Karadenize kıyısı olan ülkelere açık olması diğer ülkelere ise belli şartlarla geçiş verilmesini istiyordu. Boğazların emniyette olması Türkiye açısından ne kadar önemli ise Sovyet Rusya içinde o kadar önemliydi. Diğer ülkelerin Karadeniz'e ne kadar az gelirse, Rusya'nın Karadeniz'deki üstünlüğü o derece olacağını biliyordu.

Türkiye'nin tezi ise boğazların Türklerin kontrolünde olmalı ve ülke savunmasına yönelik gelebilecek türlü tehdit ve tehlikeye karşı gerekli tedbirler alınmalı bunun yanında boğazlardan serbest geçiş esas olmalıydı. Maalesef ne Sovyet Rusya'nın görüşü ne de Türkiye'nin görüşü diğer devletler tarafından desteklenmemiştir.

6.2.8. Lozan Boğazlar Sözleşmesi

Boğazlar Sözleşmesi Lozan Barış Antlaşmasına ek bir antlaşmadır. Anlaşmaya katılan ve imza atan ülkeler, Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan,

Romanya, Rusya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ve Türkiye'dir. (Anlaşma metni için bkz) (Soysal, 1983). Sözleşme Türk Boğazlarından ticari ve askeri gemi ve uçakların serbest geçişleri esas alınmış. Boğazların ve Marmara bölgesi kıyı kesimlerinin ayrı bir statüyle antlaşmaya katılan devletlerin temsilcilerinden oluşan bir komisyon tarafından idare edileceği, Marmara ve boğazların askerden arındırılacağı, sadece başkent İstanbul'un asayiş ve emniyeti için 12 bin asker, bir deniz üssü ve bir de tersane olacağı kabul edilmişti.

İtilaf Devletlerinin ve özellikle İngiltere'nin boğazlar üzerindeki önemle durması küresel güçlerin boğazlar yoluyla geçip diğerinin sahasına müdalesini önlemek ve I. Dünya Savaşında bütün güçleriyle her türlü teşebbüslerine rağmen Çanakkale Boğazı'nı geçememeleri kendilerinde ağır yaralar bırakmıştı. Onun için işi sıkı tutarak olabilecek muhtemel aksi gelişmeleri şimdiden önlemek istiyorlardı (Yel, 2009).

Sevr Antlaşması ile Lozan Antlaşmasının boğazlar yönünde kıyaslarsak, şartların daha hafifletildiğini görmekteyiz. Sevr'e göre oluşturulacak Boğazlar Komisyonunun kendisine ait bir bayrağı, teşkilatı ve bütçesi olacak vergi toplayabilecekti. Sanki bir bağımsız devlet gibi hareket ederecek halktan ihtiyacı kadar polis teşkilatı kurarak, kendisine verilmiş görevleri ve deniz trafiğini kontrol edecek kolluk gücü oluşturacaktı.

Osmanlı Devleti boğazlarda ve Marmara bölgesinde hatta İstanbul'da egemenliği kayıp ederken galip İtilaf Devletleri boğazlar bölgesini Karadeniz sahillerinden Sakarya'nın batısına, İzmit'in doğusundan Bursa ve Manyas'ın kuzeyinden, Edremit Körfezi'ne kadar bölgeyi Boğazlar Komisyonunun yetki alanı olarak belirlemişti. Trakya'da ise Karacaköy'den başlayarak Çerkezköy'ü Çorlu ve Tekirdağı da içine alın Saroz Körfezi'ne kadar bir alanı kapsamaktaydı. Adeta son dönem Bizans'ın sınırları çizilerek ihya edilmeye çalışılmıştı (Yel, 2009).

6.2.9. Lozan Antlaşması'ndan sonraki gelişmeler

I. Dünya Savaşı sonrası yapılan Versailles Antlaşması ve Lozan Antlaşması ve diğer anlaşmalarla galip devletler mağlup ülkelere ağır şartlar getirmiş, ekonomik, sosyal ve siyasi yaralar açmışlardı. İlk yıllarda mağlup devletler savaşın ağır yaralarını sarma ve toparlanma kendine gelme dönemi olmuştu. Özellikle Almanya (Prusya) ile yapılan anlaşma Almanlara ağır gelmiş bu anlaşma âdete Almanlar için kin ve intikam belgesi olmuştu (Armaoğlu, 1989). I.Dünya Savaşı sonrası yapılan barış antlaşmaları çok ağır şartlar getirdiği için her açıdan geçici olmaya mahkûmdu. Avrupa'da ve Orta Doğu'da bütün dengeler ve sınırlar değişmiş, Avrupada

üç büyük kadim imparatorluklar Rus Çarlığı, Avusturya-Macaristan imparatorluğu ve Alman İmparatorluğu tarihe karışmış bunlardan bir sürü devletler çıkmıştı. Osmanlı Devleti'nin yıkılmasında da Orta Doğuda bir sürü devletler çıkmış ise de bunlar İngiltere ve Fransa'nın sömürge devletleriydi (Armaoğlu, 1989). Gerçi barışın kalıcı olabilmesi için Cemiyet-i Akvam (Milletler Cemiyeti) kurulmuş olsa da, bu kurum da daha çok İngiltere ve güçlü devletlerin güdümündeydi (Uçarol, 1995). İtalya ise I.Dünya Savaşı galipleri arasında olmasına rağmen beklediklerini alamamıştı.

Bütün menfi şartlara rağmen ekonomik gelişme gösteren Almanya ve İtalya'ya karşı Fransa ve İngiltere gümrük kısıtlamaları getirmişlerdi. İngiltere ve Fransa sömürgeleri kendileri için Pazar olarak yetmekteydi. Almanya ve İtalya'nın dışa açılarak büyümelerini gerçekleştirimediklerinden ekonomik ve sosyal çalkantılara girmişlerdi. Toplumlar hoşnutsuzluklarından aşırı uçlara kaymışlardı. İtalya'da Masolini, Almanya'da ise naziler iktidar olmuşlardı. Uzak doğu da ise Japonya ekonomik gelişmişliğini sürdürebilmek için sömürgecilik girişimlerine başlamıştı. Revisyonist ülkeler yani Almanya, İtalya ve Japonya mevcut statükonun değişmesini istiyorlardı. Statükonun korunması gerektiğini ve ona göre politikalar uygulayanlar ise İngiltere, Fransa ile hem Almanların hem Japonların politikalarından kaygılanan Sovyet Rusya vardı. Devletler Avrupa merkezli ancak Uzakdoğuya da uzanan Revizyonistler ve Statükocular diğer iki bloğa ayrılmışlardı.

Musolini İtalyan faşizminin başarılı olabilmesi için Akdeniz'e hakim olması ve Afrika'ya açılma politikasını sürdürmüş Akdeniz adalarını günbe gün tahkim etmiş. (Yel, 2009) İtalya diğer taraftan Balkan ülkelerine baskılarını artırmıştı.

Türkiye ise her iki bloktan birine yanaşmaktansa ortayolu tutmuştu. “Yurtta sulh, Cihanda sulh” prensipiyle komşu ülkelerle barış içinde ekonomik siyasal, kültürel işbirliğini esas almıştı (Gönlübol ve Sar, 1974). Boğazların askersiz ve tahkimsiz olması ülke savunması için büyük bir handikap oluşturmaktaydı, bunu bilen Atatürk boğazların ve Marmara'nın durumunu Revizyonist bloka yanaşarak harb yoluyla değil değişen şartların getirdiği durumdan istifade ile barış ve diplomasi yoluyla yapmayı tercih etti.

Revizyonist blokundan İtalya ile Akdeniz, Afrika ve Balkanlardaki olumsuz politikalarına rağmen, ilişkilerin olumluya gitmesi, daha da kötüleşmemesi adına 30 Mayıs 1928 tarihinde “Dostluk ve Tarafsızlık Anlaşması imzalanmıştır (Soysal, 1983). 1930'lu yıllarda İtalya, Akdeniz ve Balkanlarda nüfus faaliyetlerini artırmaya devam etti. 12 Ada'da

ciddi bir askeri tahkimat yaptı. Başbakan İnönü 22 Eylül 1935 tarihinde “Adalarda ardı arkası kesilmeyen faaliyetleri sukunetle seyretmek güçtür” beyanatıyla durumun endişe verici olduğunu ifade etmiştir (Dışişleribakanlığı, 1973).

İtalya 30 Ekim 1935 tarihinde Habeşistan’a saldırmış, İtalyanların mütecaviz tutumları Türkiye’yi Akdeniz ve Balkanlardaki yaklaşan tehdit ve tehlikeye karşı komşuları ile birlikte adım atmayı hızlandırdı. Türkiye ile Yugoslavya arasında Küçük Antant ile İtalya’nın nüfüsü kırılmaya çalışıldı.

Revizyonist Almanya ve İtalya’nın adım adım Avrupayı, dolayısıyla dünyayı yeni bir savaşa götürmeleri karşısında Atatürk, Türkiye’yi savaşa sokmamak ancak savunma zaafiyetlerini de takviye etmek için her türlü imkanı seferber etmişti. Türkiye’nin ekonomik, kültürel ve tarihi en önemli bölgesi olan Marmara ve boğazların askersizliği ve tahkimatsızlığı ülkenin en büyük zaafiyeti olduğu açıktı. Bu durumu değiştirmek için Lozan’a taraf olan bütün ülkelerle diplomasi yoluyla girişimlerde bulunuyordu.

Yeni Türk Devleti kuruluşundan hatta kurulmadan önce Anadolu’da İstiklal Savaşı hazırlığı döneminden itibaren komşularıyla iyilişkiler, karşılıklı hakkaniyet içinde sürdürülmesini ana prensip edinmişti. TBMM açılışı ve TBMM Meclisi hükümetinin teşkili ile birlikte bütün dünya devletleri ve milletleriyle iyi ilişkiler sürdürülmesi esas alınmıştı.

23 Nisan 1920’de TBMM Meclisi açılmış, 25 Nisan’da TBMM geçici Bakanlar Kurulu atanmış, 26 Nisan Mustafa Kemal Sovyetler Birliğinin kurucu Lideri Lenin’e siyasal ve askeri işbirliğini içeren mektup yazmıştı. Urfa’da Antep’te ve Maraş’ta halk direnişlerine karşı duramayan Fransa, en son 30 Mayıs’ta Pozantı’da yenilmesi üzerine Ankara’da 20 gün için Türk-Fransız Mütarekesi yapılmıştı. 2 Haziran 1920 tarihinde Mustafa Kemal’in Rus Lideri Lenin’e gönderdiği mektubun cevabı olarak Çiçerin’in Mustafa Kemal’e gönderdiği mektupta işbirliği yapılması gerektiği, ayrıca TBMM kabul edilen Misak-i Milli ilkelerini iyi karşılandığı ve Ankara Hükümetiyle hemen siyasal ilişkiler kurmak istediğini bildirmiştir. 7 Haziran 1920 tarihinde TBMM İstanbul hükümetinin yapacağı bütün anlaşmaların geçersiz sayılacağı kararını almıştı. 24 Ağustos 1920 Moskova’da Türk Sovyet Anlaşmasının parafe edilmesi ki bu anlaşma Kafkasya hadiseleri sebebiyle 16 Mart 1921 imza edilebilmiştir.

1 Mart 1921 tarihinde Moskova’da Afganistanla Dostluk ve Dayanışma Anlaşması imzalanması. 16 Mart 1921 tarihinde Moskova Anlaşması imzalanmış. 15 Temmuz 1921 İtalyanların Güney Anadolu’dan çekilmesi. 13 Ekim 1921’de Gürcistan, Ermenistan ve

Azerbaycan Sovyet Cumhuriyetleriyle Moskova Anlaşmasına uygun Kars Anlaşması yapılması. 20 Ekim 1921 tarihinde Ankara’da Franklin Bouillon ile Türk-Fransız Ön Barış Anlaşması yapılması.

2 Ocak 1922 tarihinde Türkiye ve Ukrayna Sovyet Cumhuriyeti arasında, Moskova Anlaşması gibi bir Dostluk Anlaşması yapılması. Mart 1922’de Dışişleri Bakanı Yusuf Kemal Tengirşek’in Londra ve Paris’te mütareke ve barış koşulları üzerindeki görüşmeler yapması, 11 Ekim 1922 Mudanya Mütarekesi, 20 Kasım 1922 Lozan Barış Konferansının başlaması,

23 Temmuz 1923’te Türkiye-Polonya Dostluk Anlaşması Lozan’da imzalanması, 24 Temmuz 1923 Lozan Barış Anlaşmasının imzalanması. 6 Ağustos Lozan’da Türkiye ile ABD arasında bir genel anlaşma yapılmıştı. (Amerika kongresi onaylamayınca yürürlüğe girmemiştir.) 15 Aralık 1923 Türkiye-Arnavutluk Dostluk Anlaşması yapılması. 18 Aralık 1923 Türkiye-Macaristan Dostluk Anlaşması yapılması,

28 Ocak 1924 Türkiye- Avusturya Dostluk Anlaşması, 3 Mart 1924 Türkiye – Almanya Dostluk Anlaşması, 31 Mayıs Türkiye – İsveç dostluk Anlaşması, 16 Ağustos 1924 Türkiye Hollanda Dostluk Anlaşması, 27 Eylül 1924 Türkiye İspanya Dostluk Anlaşması, 11 Ekim 1924 Çekoslovakya Dostluk Anlaşması, 1 Aralık 1924 Türkiye Estonya Dostluk Anlaşması, 9 Aralık 1924 Dostluk Anlaşması,

3 Ocak 1925 Türkiye Letonya Dostluk Anlaşması, 26 Ocak Türkiye Danimarka Dostluk Anlaşması, 2 Mayıs 1925 Türkiye Norveç Dostluk Anlaşması, 19 Eylül Türkiye İsviçre Dostluk Anlaşması, 18 Ekim 1925 Türkiye Bulgaristan Dostluk Anlaşması, 28 Ekim 1925 Türkiye ile Sırp-Hırvat ve Sloven Devleti arasında Dostluk Anlaşması, 17 Aralık 1925 Türk-Sovyet Saldırmazlık Paktının yapılması,

30 Ocak 1926 Türkiye Şili Dostluk Anlaşması, 22 Nisan 1926 Türk-İran Dostluk ve Güvenlik Anlaşması, 30 Mayıs 1926 Türkiye Suriye (Fransa) Dostluk ve İyi Komşuluk Sözleşmesi, 5 Haziran 1926 Türkiye İngiltere Irak arasında sınır Anlaşması (Musul Anlaşması), 29 Haziran 1926 Türkiye- Arjantin Dostluk Anlaşması, 1 Aralık 1926 Türk Yunan “Etabli” Anlaşması.

11 Mart 1927 Türkiye Sovyet Birliği arasında Ticaret ve Denizcilik Anlaşması, 25 Mayıs 1927 Türkiye Meksika Dostluk Anlaşması, 8 Eylül 1927 Türkiye Brezilya Dostluk Anlaşması.

9 Ocak 1928 Türkiye İsviçre Uzlaştırma, Yargısal çözüm ve Hakemlik Anlaşması, 16 Mart 1928 Türkiye Sovyetlerin desteği ile Cenevre'deki Silahsızlanma Konferansına katılması, 20-26 Mayıs Afgan Kralı Amanullah Han'ın Türkiye ziyareti ve Türkiye Afganistan Dostluk ve İşbirliği Anlaşması, 30 Mayıs 1928 Türkiye İtalya Tarafsızlık Uzlaştırma ve Yargısal Çözüm Anlaşması, 27 Ağustos 1928 Savaştan Vazgeçilmesine ilişkin Briand-Kellogg Anlaşmasının Paris'te imzalanması, 28-30 Ağustos 1928 Venizelos'un Türkiye ile Dostluk kurmak üzere İsmet Paşa'ya mektubu ve cevabi mektup gönderilmesi.

4 Ocak 1929 Türkiye Uruguay Dostluk Anlaşması, 5 Ocak 1929 Türkiye Macaristan Tarafsızlık, Uzlaştırma, Yargısal Çözüm Anlaşması, 9 Şubat 1929 Savaştan Vazgeçilmesine İlişkin Paris Anlaşmasının yürürlüğe girmesi için Moskova Protokolü (Litvinof Anlaşması), 6 Mart 1929 Türkiye Bulgaristan Tarafsızlık, Uzlaştırma Yargısal Çözüm ve Hakemlik Anlaşması, 16 Mart 1929 Türkiye Almanya Tarafsızlık Uzlaştırma Yargısal Çözüm ve Hakemlik Anlaşması, 3 Ağustos 1929 Türkiye Suudi Arabistan Dostluk Anlaşması, 6-10 Ekim Atina'da Evrensel Barış Kongresinde Yunanistan eski başbakanı Papanasta'nın Balkan Pakti kurulmasını teklif etmesi. 17 Aralık 1929 Türkiye Sovyetler Birliği arasında 1925 yılında yapılan Saldırmazlık Pakti'nı uzatan ve ona yeni maddeler ekleyen Protokol'ün imza edilmesi.

3 Şubat 1930 Türkiye Fransa Dostluk Uzlaştırma ve Hakemlik Anlaşması, 4 Nisan 1930 Türkiye İspanya Uzlaştırma, Yargısal Çözüm ve Hakemlik Anlaşmanın yapılması, 10 Haziran 1930 Türk Yunan nüfus değişimininden doğan sorunların halline ilişkin sözleşme, 17 Eylül 1930 Türkiye Litvanya Dostluk Anlaşması, 6-10 Ekim 1930 İlk Balkan Konferansının Atina'da toplanması, 27-31 Ekim Yunanistan Başbakanı Venizelos'un Türkiye'yi ziyareti ve Türkiye Yunanistan Dostluk, Tarafsızlık ve Uzlaştırma Anlaşması ve Deniz Kuvvetlerinin Sınırlandırılması Protokolü, Oturma, Ticaret ve Denizcilik Sözleşmesi yapılması.

17 Mart 1931 Türkiye Sovyetler Birliği Deniz Kuvvetlerinin Sınırlandırılması Protokolü yapılması, 17 Mart 1931 Türkiye Çekoslovakya Yargısal Çözüm, Hakemlik ve Uzlaşma Anlaşması, 4 Nisan 1931 Türkiye Belçika Uzlaştırma, Hakemlik ve Yargısal Çözüm Anlaşması, 6-8 Temmuz Irak Kralı Emir Faysal'ın Türkiye'yi ziyareti, 5 Ekim 1931 Başbakan İsmet İnönü ile Dışişleri Bakanı Tefik Rüştü Aras'ın Yunanistan ziyareti ve 1930 Türk Yunan Dostluk Anlaşmasının yürürlüğe konulması, 20-26 Ekim İkinci Balkan Konferansının İstanbul'da toplanması, 28 Ekim Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında Oturma

Anlaşması, 30 Ekim 1931 1925 Türk Sovyet Saldırmaklık Paktı ile onun 1929 ve 1931’de yapılan eklerini 2 yıl için uzatan bir Protokolün yapılması.

4 Ocak 1932 Türkiye İtalya Meis Adası deniz sınırına ilişkin Anlaşma, 23 Ocak 1932 Türkiye İran Uzlaştırma, Yargısal Çözüm ve Hakemlik Anlaşması, 2 Şubat 1932 Cenevre’de 60 Devletin katıldığı Silahsızlanma Konferansının açılışı, 19 Şubat 1932 Türkiye İsviçre Uzlaştırma, Yargısal Çözüm ve Hakemlik Anlaşması, 8 Mart 1932 Türkiye Danimarka Uzlaştırma Yargısal Çözüm ve Hakemlik Anlaşması, 16 Nisan 1932 Türkiye Hollanda Uzlaştırma, Yargısal Çözüm ve Hakemlik Anlaşması, 25 Nisan 1 Mayıs 1932 Başbakan İnönü’nün SSCB’yi ziyareti, 24 Mayıs 5 Haziran 1932 Başbakan İnönü’nün İtalya’yı ziyareti, 18 Temmuz 1932 Türkiye’nin Cemiyet-i Akvama girişi, 23-26 Ekim Üçüncü Balkan Konferansının Bükreş’te toplanması, 3 Kasım 1932 Türkiye İran dostluk ve Güvenlik Anlaşması.

16 Ocak 1933 Türkiye Norveç Uzlaştırma, Yargısal Çözüm ve Hakemlik Anlaşması, 16 Şubat 1933 Statuquocu Çekoslovakya, Romanya ve Yugoslavya’nın 1920-1922 de ikili İttifak Anlaşmalarıyla kurdukları Küçük Antantı güçlendirmek için toplu bir Pakt imzalamaları, 22 Nisan 1933 Osmanlı borçlarının arıtılması ilgili Paris Sözleşmesi, 23 Mayıs 1933 Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras’ın Cenevre Silahsızlanma Konferansında Boğazların Silahlandırılması gereğini ifade etmesi, 14 Eylül 1933 Türkiye’nin Yunanistan İçten Anlaşma Paktının İnönü ve Çaldaris tarafından imza edilmesi, 14 Eylül 1933 Hitler’in Cenevre Silahsızlanma Konferansından bir sonuç çıkmayacağına dair beyanları ile hem konferanstan hem de Milletler Cemiyetinden çekilmesi, 20 Eylül 1933 Başbakan İnönü ve Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras’ın Bulgaristan, Sofya ziyareti ve 1929 tarafsızlık Anlaşmasının uzatılması, 4-5 Ekim 1933 Yugoslavya Kralı Aleksandr’ın İstanbul ziyareti, 10 Ekim 1933 Savaş önleme için Rio De Janeiro Anlaşması, 17 Ekim 1933 Türk Romanya Dostluk ve Saldırmazlık, Hakemlik ve Uzlaştırma Antlaşması yapılması, 5-11 Kasım Dördüncü Balkan Konferansının Selanik’te toplanması, 27 Kasım 1933 Ygoslavya Türkiye Dostluk, Saldırmazlık, Yargısal Çözüm Hakemlik ve Uzlaştırma Anlaşması yapılması.

21 Ocak 1934 Sovyetler Birliğinin Türkiye’ye 8 milyon dolarlık sanayi yatırım kredisi verişile ilgili Protokol yapılmış, 9 Şubat 1934 Balkan Paktı’nın Atina’da imzalanması, 4 Nisan 1934 Çin ile Dostluk Anlaşması yapılması, 5 Haziran 1934 Cenevre’de Silahsızlanma Konferansının başarısızlıkla sonuçlanması, 5 Haziran 1934 Balkan Paktı çerçevesinde Türkiye

İle Romanya ve Yugoslavya arasında ikili askeri Sözleşmeler yapılması, 16-26 Haziran 1934 İran Şahinşahi Rıza Pehlevi'nin Türkiye ziyareti, 4-6 Eylül 1934 İngiltere Kralı VIII. Edward'ın İstanbul'u ziyareti, 17 Eylül 1934 Türkiye'nin üç yıl için Milletler Cemiyetine seçilmesi, 18 Eylül Sovyetler Birliği'nin Milletler Cemiyetine girişi, 26 Eylül 1934 Türkiye'nin uyuşmazlıkların Barışçı Yoldan Çözümüne ilişkin 1928 Genel Bağıtına katılması, 2 Kasım 1934 Balkan Paktı Dışişleri Bakanlarının Ankara toplantısından Pakt Örgütü Anlaşmasının kabul edilmesi.

16 Mart 1935 Almanya'nın zorunlu askerlik yasasını kabul ederek, Versailles Anlaşmasının silahsızlanma ile ilgili hükümlerini tanımadığını beyan etti, İngiliz, Fransız ve İtalya'nın Almanya'ya karşı tedbir için bir araya gelmeleri, 15 Nisan 1935 Habeşistan probleminin Milletler Cemiyetine getirilmesi, İtalyan tehditlerinin ifadesi, 2 Mayıs 1935 Fransa ve Sovyetler Birliği arasında Alman tehlikesine karşı Yardımlaşma Anlaşması, 3 Ekim 1935 İtalya'nın Habeşistan'a saldırması, 10 Ekim 6 Kasım 1935 Milletler Cemiyeti'nin İtalya'ya ambargo kararı, 7 Kasım 1935 1925 Türk Sovyet Saldırmazlık Paktı ve Eklerinin süresinin 10 yıl uzatılması.

15 Ocak 1936 Japonya'nın Londra Deniz Silahları Konferansını terketmesi, 22 Ocak Habeşistan savaşı esnasında Türkiye'nin Fransa, Yunanistan ve Yugoslavya gibi İngiltere ile İtalya'nın olası saldırısına karşı ittifak içine girmesi, 7 Mart 1936 Almanya askerden arındırılmış Ren Bölgesini işgal etmekle Versailles Antlaşmasını çiğnemesi, 11 Nisan 1936 Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesini değiştirmek üzere ilgili Devletlere birer Nota vermesi, 22 Haziran 1936 Boğazlar için yeni bir sözleşme yapmak üzere Montreux konferansının toplanması, 24 Temmuz 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesinin kabul edilmesi (Soysal, 1983).

Lozan Anlaşmasıyla kurulmuş olan Yeni Türk devletinin Misak-i Milli çerçevesinde kalan Hatay ve Boğazlar ve Marmara'da tam egemen olamaması en önemli eksikliği olmakla birlikte bunların zaman içerisinde barış yoluyla hallini de hedef edinmişti. Sovyet Rusya ile ta başlangıçtan beri dayanışma ve işbirliği içinde dostluk anlaşmaları yapılmıştı. Doğu komşumuz İran'la da 22 Nisan 1926 Dostluk ve Güvenlik anlaşması yapılmış aramızdaki ufak tefek ihtilaflar da halledilmişti. İtalya ve Almanya'nın diyalogdan uzaklaşıp, mütecaviz tavırları dünya barışını tehdit etmeye başlamıştı. Türkiye TBMM açılışından itibaren hep barış ve diyalog içinde sürdürdüğü politikasını sürdürerek yaklaşan harp sebebiyle kendi ülkesinin

güvenliğini sağlamak için özellikle Akdeniz ve Balkanlardan gelebilecek İtalyan tehlikesine karşı Boğazları bir an önce tahkim edilmesi gerektiğini devletlerle olan bire bir veya çoklu ilişki ve toplantılarda dile getiriyordu.

Diğer yandan İtalya ve Mussolini'nin tutumu Türkiye gibi diğer balkan ülkeleri Yunanistan ve Yugoslavya'yı da rahatsız ediyordu. Romanya I. Dünya Savaşından topraklarını büterek çıkmıştı. Mevcut durumdan yana politikalar izliyordu. Bu minval üzere Romanya, Çekoslovakya ve Yugoslavya ile birlikte Balkanlar'da barışın korunması için Küçük Antant'ı kurmuşlardı 1933'de. Romanya Dış İşleri Bakanı Tituleskov'un Ankara'yı ziyaretinde Türkiye Romanya Dostluk Anlaşması yapılmıştı. İlk Balkan Konferansı 1930 yılında Atina'da Arnavutluk, Bulgaristan, Romanya, Türkiye, Yugoslavya'nın katılımıyla ve Yunanistan'ın ev sahipliğinde yapıldı. İkinci toplantı İstanbul'da Türkiye'nin ev sahipliğinde yapıldı. Nihayet 9 Şubat 1934 de Atina'da Balkan Paktı kuruluşu imza edilmiş oldu.

Balkan Antantı ile Balkanlardan gelebilecek bir harp tehdidi ortadan kalmış oldu. Boğazların tahkimi ve Lozan Boğazlar Sözleşmesinin değiştirilmesinde hem Karadeniz'de sahilدار ülkelerin hem de diğer Balkan ülkelerinin desteklerini alacaktır. Milletler Cemiyeti ile ilişkilerini oldukça sıcak tutan Türkiye Milletler Cemiyeti çatısı altındaki faaliyetlere katılmış, yada Cemiyetin Türkiye konusunda ki kararlarını kabul etmiş, problemlerin sulh yoluyla çözümünden yana tavrını daima ortaya koymuştu. Japonya, Almanya ve İtalya'nın Cemiyetin kararlarını ihlal ederek üyelikten çekilmelerinin yanında Türkiye ve Sovyetler Birliği Cemiyete üye olmuşlardı. Türkiye 18 Temmuz 1932 tarihinde Cemiyete üye olarak kabul edilmişti.

6.2.10. Lozan Antlaşması ile bağımsız devlet olarak kurulan Türkiye Cumhuriyeti Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesini istiyor

Türkiye Kuruluşundan itibaren uluslararası ilişkilerinde diyalog, barıştan yana olduğunu her haliyle sergilemişti. Birebir veya çoklu anlaşmalarla dostluk ve iyi komşuluk ilişkilerini geliştirmişti. Böylece hem kendi güvenliğini hem de komşularının güvenliğini temin ve tesis eden Türkiye, 23 Mayıs 1933 Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın Cenevre Silahsızlanma Konferansında boğazların Silahlandırılması ve olası harbe karşı önlem için boğazların tahkim edilmesi gerektiğini ifade etmişti. Türkiye'nin Boğazlar Sözleşmesini değiştirilmesi ve olası harbe karşı tahkim edilmesi talepleri, İtalya ve Almanya'nın Avrupayı giderek genel bir harbe sürüklemesi ihtimalinden dolayı İngere ve Fransa tarafından olumlu bulundu. Türkiye 10 Nisan 1936 tarihinde Lozan'a taraf olan ülkelerle birlikte Karadeniz'de

sahildar ülkelere, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya ve Sovyet Rusya'ya birer nota göndererek Lozan Boğazlar Sözleşmesinin değiştirilmesi için bir konferans yapılmasını istedi. Konferans 22 Haziran 1936 tarihinde Monreux'da delegelerin katılımıyla başlamış oldu. İtalya toplantının ertelenmesi halinde katılacağını bildirdi ise de bu görüş kabul edilmeyerek toplantılara devam edildi (Yel, 2009).

Montreux'de de küresel güçlerin çatışmasını gördük, tıpkı Osmanlı'nın zayıflayıp, küresel güçler arasında gel-git yapmaya başladığı tarihlerden itibaren olduğu gibi. Bunlar zamanın Dünyanın bir numarası olan İngiltere, diğeri ise Türk Boğazlarına mahkûm ve mecbur olan Rusya/Sovyet Rusya'dır. Diğer ülkeler ise kendi menfaat ve ilişkiler bakımından bu iki taraftan birinin yanında ve yakınında yer almışlardı.

İngiltere'nin Rusya'dan korkusu kalmamıştı. Rusya'nın kendi içerisinde bulunduğu konum ve rejim itibarıyla çok fazla Hindistan bölgesine açılabilmesi mümkün görünmemekteydi. İngiltere'nin Akdeniz'de rakibi ve korkusu İtalya'ydı. İtalya hem Akdeniz'de, hem de Akdeniz Bölgesinde yerleşik bir güç olursa, İngiltere'nin işi çok zorlaşacaktı. Türkiye'ninde İtalya yanında yer almasıyla İtalya'nın çok daha etkili hale gelmesinden çekindiği için, Türk Boğazlarından geçişin serbest rejim olmasını istemekle birlikte ancak bunda Türkiye'yi kaybetmemek için ısrarcı olmadığı görülmekteydi (Yel, 2009).

Rusya ise Türk Boğazlarının ticaret gemilerine serbest olmalı ancak askeri gemilere ise Karadeniz'e sahildar ülkelerin askeri gemileri geçebilmeli, sahildar olmayan ülkelerin askeri gemilerine kapalı olmalıdır. Fransa ise Montreux'da Türk Boğazlarında ilk önce Türkiye'nin, ikinci olarak da Karadeniz devletlerinin güvenliği esas alınmalı ve dünya barışına katkı sağlamalı, güvenli geçiş esas olmalı şeklindeydi (Yel, 2009).

Montreux'ya katılan Japonya ise Rusya ile olan ihtilaflarından dolayı Rusya'nın aleyhine olabilecek hertürlü teklif ve gelişmeyi desteklemek gibi bir yaklaşımı vardı. İtalya ise bir tarafta savaşta ve barışta askeri gemilerin dahi serbest geçişini isterken, diğer taraftan Rusya'nın Akdeniz'e çıkmaması için Sovyet Rusya'nın askeri gemilerinin kısıtlanması gerektiğini savunmuştur. Almanya da İtalya'ya benzer fikirlerdeydi. Burada Montreux'ya katılan Japonya, katılmayan İtalya ve katılımcı olmayan Almanya, Sovyet Rusya Aleyhine bir Boğazlar rejimi istemekteydiler (Yel, 2009).

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde İngiltere'nin desteği alınmıştı. Bunun dışında 4 Mayıs 1936 tarihinde Belgrad'da toplanan Balkan Paketi'nin daimi konseyi de Türkiye'nin Türk

Boğazları ile ilgili kaygıları ve taleplerinde haklı bulunduğunu ve bu konuda Türkiye'yi destekleme kararı almışlardı. Türkiye talepleri 22 Haziran'da toplanan konferans, 20 Temmuz 1936 tarihinde Boğazlar Sözleşmesi imzalanarak sonuçlanmıştır. Konferansa katılan ve Montreux'ya imza atan ülkeler Bulgaristan, Fransa, Büyük Britanya, Avustralya, Yunanistan, Japonya, Romanya, SSCB, Yugoslavya ve Türkiye'dir.

6.2.11. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi arasındaki farklar

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Sevr'de ve Lozan'da kabul edilerek kurulmuş ve boğazların kontrol ve idaresini yapan "Uluslararası Boğazlar Komisyonu'nu" kaldırmış, boğazların idaresini bazı şartlar çerçevesinde mutlak egemenlik hakkıyla birlikte Türkiye Cumhuriyeti'ne vermiştir. Lozan Barış Antlaşmasıyla bağımsız yeni Türk Devleti kurulmuş, Montreux ile de bu bağımsız devletin "Egemen" bir devlet olma niteliği kazanmıştır. Montre Boğazlar Sözleşmesi metni için bakınız (Soysal, 1983). Montreux Boğazlar Sözleşmesinin kısa özü şöyledir.

Ticari Gemilerin Geçişi

Barış zamanlarında, bayrak ve yükü farketmeksizin boğazlardan seyü seferleri ancak sağlık denetimene tutulmaları hariç serbesttir.

Savaş zamanlarında ise Türkiye savaşan taraf değilse yine geçiş serbestisi geçerlidir.

Eğer Türkiye savaşan taraf ise tarafsız bir ülkenin gemisi düşmana yardım etmemek kaydıyla serbest geçişe tabi, geçişler gündüz ve Türk makamlarının gösterdiği güzergahtan yapılacaktır.

Türkiye savaş yakın bir savaş tehdidi ve tehlikesiyle karşı karşıya ise, boğazlardan geçiş serbest olmakla birlikte gemilerin boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerinde Türk makamları tarafından gösterilen yoldan yapılması gerekecektir.

Savaş gemilerinin geçişi 1- Barış zamanında, Karadeniz ülkeleri, Karadeniz dışında yaptıkları veya satın aldıkları denizaltılarını Türkiye'ye haber verilmiş ise, boğazlardan geçirebilirler. Ayrıca tamirat ve tadilat için de boğazlardan geçebilirler. Her iki durumda da denizaltılar gündüz ve su üstünden gitmeleri ve boğazlardan tek başına geçmeleri şarttır.

Bütün askeri gemiler Türk Hükümeti'ne usulüne uygun bildirimde bulunmaları gerekir. Bu bildirimin normal süresi 8 gündür. Ancak Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkeler için bu süre 15 gündür.

Boğazlardan geçiş yapacak Karadeniz ülkesi olmayan ülkelerin gemilerinin en yüksek tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır.

Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı sözleşmenin imzalanma tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton aşarsa diğer kıyıdaş ülkeler Karadeniz donanmalarının tonajlarını en çok 45.000 tona varıncaya kadar arttırabilirler. Bunun için kıyıdaş devletler Türk Hükümetine her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde Karadeniz'deki donanmasının toplam tonajını bildirecektir. Türkiye ise bu bilgiyi kıyıdaş olmayan ve Sözleşme'de imzası bulunan ülkelere ve Milletler Cemiyetine bildirimde bulunacaktır.

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan bir veya birkaç devlet bu denize insani bir amaçla deniz gücü göndermek isterse, bu kuvvetin toplamı hiçbir durumda 8.000 tonu geçemeyecek.

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi bir günden çok kalamayacaktır.

Savaş Hali:

Savaş zamanında Türkiye savaşıyor değilse, savaş gemileri 10-18 maddelerde ifade edilen şartlar içinde, boğazlardan tam bir geçiş ve gidiş-geliş serbestliğinden yararlanacaktır. Saldırıya uğrayan bir devlete, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım antlaşması gereğince yapılan yardım durumları hariçinde savaşıyor her hangi bir devletin savaş gemilerinin boğazlar'dan geçmesi yasaktır.

Savaş zamanında, Türkiye savaşıyor devlet ise savaş gemilerinin geçişinde Türk Hükümeti dilediği gibi davranma hürriyetine sahiptir.

Genel Hükümler ve Fesih:

Boğazlar kayıtsız şartsız Türki Cumhuriyeti'nin hüküm ve tasarrufunda olarak istediği gibi tahkimatı yapabilecektir.

Türkiye sözleşmenin savaş gemileri hakkındaki hükümlerini yürütülmesinin sorumluluğuna sahiptir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesinin süresi yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 20 yıldır. Bununla beraber 1 maddede ifade edilen geçiş serbestliği ilelebettir.

“Madde 28. İşbu Sözleşmenin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olacaktır. Bununla birlikte, işbu sözleşmenin 1. Maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır. Sözü edilen yirmi yıllık sürenin

bitiminden iki yıl önce, hiçbir bağıtlı yüksek taraf, Fransız Hükümetine Sözleşmeyi sona erdirmeye ön-bildirim vermemişse, işbu sözleşme, bir sona erdirmeye ön-bildirim gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön-bildirim, Fransız Hükümetince, bağıtlı yüksek taraflara iletilecektir. İşbu sözleşme, işbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, bağıtlı yüksek taraflar, yeni bir sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansça temsil ettirmeye kabul etmektedirler.

Madde 29. İşbu sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, bağıtlı yüksek taraflardan her biri, işbu sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Bağıtlı yüksek taraflardan birisi yapılacak değiştirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. yada 18. Maddelerin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka bir bağıtlı yüksek tarafça; başka herhangi bir maddenin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka iki bağıtlı yüksek tarafça desteklenmesi gerekir. Böylece desteklenmiş değişiklik istemi, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce, bağıtlı yüksek taraflardan her birine bildirilecektir. Bu bildiri, önerilen değişikliğin niteliğini ve gerekçesini kapsayacaktır. Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, bağıtlı yüksek taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansça kendilerini temsil ettireceklerdir. Bu konferans, ancak oybirliğiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. Maddelere ilişkin değişiklik durumları bu hükmün dışında kalmaktadır; bu durumlar için bağıtlı yüksek tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır. Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyıdaşı bağıtlı yüksek tarafların dörtte üçünü kapsamak üzere hesaplanacaktır". 14. Madde askeri gemilerin boğazlardan geçiş şartları ve tonajları içermekte, 18. Madde ise Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin askeri gemilerinin Karadeniz'de bulunma şartlarını içermektedir.

6.2.12. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra konjktürel olarak değişen talepler

Montreux Boğazlar Sözleşmesi 1923'te Lozan'la kurulan bağımsız yeni Türk Devletinin ve onun kurucusu olan Mustafa Kemal Atatürk'ün egemen bir devlet olduğunun tescilidir. Yaklaşan Avrupa merkezli yeni bir dünya savaşı öncesi ülkenin topraklarını, en stratejik ve en ekonomik açıdan en gelişmiş bölgesini ve tarihi, kültürel şehri olan İstanbul'u muhtemel tehlikelerden elden geldiği nisbette yabancı saldırılara karşı tahkim edilmiş oldu. Avrupa I.Dünya Savaşı'nın ağır sonuçlarını ve yaralarını daha atlatmadan yeni bir Avrupa merkezli II. Dünya Savaşı'nın eşiğine gelmişti. İtalya ve Almanya'nın kalıbına sığmayan

davranışları Akdeniz ve Avrupa'nın doğusunda, batısında yeni işgaller getirmişti. Uzun süren savaşlardan sonra Avrupa Almanya ve İtalya ve onun çevresindeki müttefik devletleri ile Uzakdoğuda Japonya yenilmişti. Avrupa ve Japonya savaştan büyük yaralar almış milyonlarca insan kaybedilmiş ve şehirler ülkeler yok olmuştu.

II. Dünya Savaşından galip çıkan devletler ABD, İngiltere ve SSCB olmuştu. Sovyet Rusya Montreux anlaşmasından hemen sonra Boğazlar Sözleşmesinden Türkiye Cumhuriyetine gönderdikleri bir mesajla, sözleşmenin Karadeniz'e kıyıdaş olan ülkelerin büyük yararına olduğunu ifade etmişken (Akşam, 1936). II. Dünya Savaşı sonrası ve savaştan galip ve güçlü çıkınca Montreux Boğazlar Sözleşmesinin değişmesini talep etmeye başlamıştır.

SSCB Montreux değiştirilmesi ve Karadenize kıyıdaş olmayan ülkelerinin askeri gemilerinin Karadeniz'e girişine hiçbir şekilde izin verilmemesi, ayrıca Türk Boğazları konusunda Karadeniz'e kıyıdaş olan ülkelerin ne olup, olmayacağına karar vermesi gerektiğine dair talepleri içeren nota çeşitli zamanlarda Türkiye, ABD ve İngiltere'ye vermiştir. Bu taleplere karşı verilen cevabı notalarda bunun yersiz olduğu bu tür su yollarının uluslararası su yolları olduğu geçiş serbestisinin esas olduğu bildirilmiş. Ancak Sovyet Rusya bu taleplerinden vazgeçmeyerek her fırsatta bunları gündeme getirmiştir (Yel, 2009). Bu talepler Türkiye'nin NATO'ya üye olmasıyla birlikte SSCB'nin gündeminden ve söylemlerinde çıkmıştır.

Soğuk savaş dönemi denilen II. Dünya Savaşı sonrasında 1990'lı yıllara kadar ise ABD gizliden gizliye Montreux'yu Karadeniz'e kıyıdaş olmayanların lehine değiştirmek, her devletin hem ticari hem de askeri gemilerinin hiçbir kısıtlamaya tabi olmadan girip çıkabilecekleri hale getirilmesini talep ederek, bu talepleri hem kendisi hemde başka ülkeler üzerinden çeşitli uluslararası toplantı ve kurum ve kuruluşlarda gündeme getirmiştir. Şekil 15'de Türk boğazlarının tarih içinde hâkimiyet seyri görünmektedir, (Çaşın (2017)'den aynen alınmıştır).



Şekil 15. Türk Boğazları'nda hâkimiyetin tarihsel gelişimi (Çaşın, 2017).

20. yy'dan 21. yy geçerken 1980'lerin sonu ve 1990'lı yılların başında Dünya Siyasi ve ekonomik olarak iki eksen den biri olan SSCB'nin başını çektiği çoğu kendi etrafındaki ülkeler olmak üzere askeri olarak Varşova Paktını oluşturan ve ekonomik olarak Sosyalist ekonomik düzeni oluşturan Demir Perde ülkeleri, II. Dünya Savaşı sonrası yürüttükleri ekonomik model, toplumlarının refahını sağlamadığı, içten içe problem ürettiği, insan yaşamını kolaylaştıran üretimden uzak olarak, devletin askeri gelişmelere öncelik verdiği bir yapı, toplumları geri bırakmıştı. Gorbaçov'un perestroika ve glastnost gibi yapısal reformlarının da sonuç vermemesi ile ilk önce Varşova Paktı ülkelerinin batıya açılması ekonomik ilişkiler vs. Bölünmüş Almanya'nın, Berlin Duvarının yıkılmasıyla birleşmesi gibi olaylar bir birini takip etti. Varşova Paktının ve Demir Perde ülkelerinin ana omurgası olan SSCB de ekonomik ve sosyal problemlerin bir türlü çözülememesi sebebiyle dağılma; SSCB'nin yerine bağımsız devletler topluluğu kurulmasına karar verildi, 8 Aralık 1991. Bu karara Baltık ülkeleri ve Gürcistan katılmadılar. Böylece SSCB yeni bir aşamaya geçmiş oldu. Şekil 16.da Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin yakın tarihlerdeki durumunu gösterir harita, (Çaşın (2017)'den aynen alınmıştır).



Şekil 16. Karadeniz’e kıyıdaş ülkeler haritası (Çaşın, 2017).

Karadeniz’de SSCB’nin dağılmasından önce Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve SSCB devletleri var iken ki bunlardan Bulgaristan ve Romanya da Varşova Paktına dahil askeri ve ekonomik olarak SSCB’nin çevre ülkeleriydiler. SSCB dağılmasıyla Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya, Gürcistan ve bunlara bağlı özerk bölgeler Karadeniz’e kıyıdaş oldular. Avrupa Birliği ülkeleri ve Amerika Birleşik Devletleri eski Varşova Paktı ülkelerini ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini ekonomik ve askeri olarak destekleyerek Rusya’nın hegemonyasından çıkarmak istiyorlardı. SSCB eski ülkeleri olan Baltık ülkeleri ve Polonya, Rusya’nın Kuzey batısından NATO ya katılmış, Karadeniz ülkelerinden Bulgaristan ve Romanya da NATO ya katıldı, diğer taraftan Ukrayna ve Gürcistan ise NATO’ya katılmak isteyerek, Rusya bir kuşatmaya alınmıştı. 2008 yılında çıkan Rusya ile Gürcistan arasında krizde ABD, Gürcistan’a yardım etmek istemiş ise de yardım Boğazları aşamadığından yardım etmesi sınırlı kalmıştı. Şekil 17’de Doğu Avrupa ve Karadeniz Bölgesinde NATO’nun gelişmesini gösterir harita (Çaşın (2017)’den aynen alınmıştır).



Şekil 17. Soğuk Savaş sonrasında NATO ve AB genişlemelerinin neticesinde Karadeniz ve Boğazlar'daki yeni askeri güç dengesi (Çaşın, 2017).

Rusya 1990'lı yılların ekonomik, siyasi ve sosyal travmalarını 2000'li yıllarda Putin'in iktidara gelmesi ve yeni bir ekonomik ve dış politika izlenmesi, ayrıca enerji ihracaatçısı olan Rusya'nın yine bu dönemde petrol ve doğalgaz fiyatlarının 40-50 dolardan 150 dolara çıkmasıyla Rusya, Gorbaçov dönemindeki Perestroykasını (yeniden yapılanma) gerçekleştirdi.

İki kutuplu dünyadan değişen dengelerle birlikte tek kutuplu Dünya'ya giderken SSCB ve Doğu Bloku ülkeleri tek tek batı ve ABD ittifakına geçerken, Rusya yalnız kalmıştı. ABD ve batılı ittifakları bundan istifade ile Montreux'nun değişen şartlar çerçevesinde yenilenmesi ve Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin askeri gemilerinin kısıtlamaya tabi olmadan Karadeniz'e girebilmesi için her fırsatı demektedir. ABD'nin Akdeniz'de görevli 6. Filosunun web sitesinden 16 Şubat 2018 tarihinde Arleigh Burke sınıfı Ross (DDG 71) muhribinin, daha sonra aynı sınıf USS Carney (DDG 64) Karadenize girdiğini, Karadeniz'e gitme sebebinin ise "ABD'nin bölgede operasyonel varlığını sürdürmek, deniz güvenlik hareketi icra etmek, bölgesel deniz istikrarını artırmak ve NATO müttefikleri arasında operasyonel hazırlık kapasitesini güçlendirmek." Diye açıklanmıştı. Oysa ABD her vesile ile Montreux'yü delmek

için bir bahane aramaktadır. 1999 Marmara Depreminde yardıma gelen Hastane gemisini Karadeniz’e göndermek istemiş, ABD’nin bu manevrası Türkiye tarafında engellenmişti (Erbaş, 2020).

Ukrayna ve Gürcistan krizleri sırasında ise ABD Karadeniz’e Montreux’nun sınırlarını aşan miktar ve tonajda gemi sokma ve sokulan gemilerin de burada süre kısıtlamasını delmeye çalışmaları, ABD’nin Montreux ile kayıtlı olmamak isteğini göstermektedir. Soğuk Savaş sonrası Doğu Bloku’nun çökmesiyle yegane küresel güç olarak kalan Amerika Birleşik Devletleri Dünya’nın bütün denizlerine istediği gibi girip çıkabilirken, Karadeniz’e kısıtlı zaman ve kısıtlı tonajla girmek üstelikte Doğu Bloku yok olmuş ve Doğu Blokunu oluşturan ülkelerin tamamı ABD’nin askeri ve ekonomik olarak uydusu olmuşken böyle bir durumu kabullenmek istemiyor.

ABD Karadeniz’de bulunma isteği deniz güvenliği bahanesiyle ki, Karadeniz’de deniz güvenliğini Karadeniz’e kıyıdaş ülkeler kendi aralarında oluşturdukları “Blakseafor” ile Karadeniz’de kriz yönetimi ve insani yardım işbirliği uygulandığı, diğer taraftan deniz güvenliği ve denetimi için “Karadeniz Uyum Harekatı” birlikteliği uygulanmaktadır. Rusya ise kendisinin gittikçe çembere alınıp, alanının daraltıldığını görmesi, kendisini rahatsız etmektedir (Erbaş, 2020).

Yapılmak istenen İstanbul Kanalı’nın “Montreux Boğazlar Sözleşmesi”nden dolayı geçen gemilerden para alamıyoruz, yapılacak kanaldan gemileri geçirtir, ücret alırsınız gibi afaki görüşler Türkçemizde ki deyimle “Dimyata pirinçe giderken evdeki bulgurdan olmak” gibi bir durumla karşılaşılabılır. Çünkü siz eğer bölgesel ve küresel güç iseniz coğrafyanın avantajını kullanırsınız, o zaman tam ve bağımsız egemen bir devlet olarak sizin boğazlarınızla ilgili bütün hakk menfaatleri siz gözetir ve bütün kuralları siz koyarsınız tıpkı Osmanlı Devletinin güçlü olduğu dönemde olduğu gibi. Kırım’ın ve Kefe’nin Osmanlı topraklarına katıldığı günden 1774 KüçükKaynarca Antlaşmasına kadar olan dönemdeki gibi. Eğer gücünüzü kaybederseniz diğer güçler karşısında müzakere ile dengede kalma hesabı yaparsınız. Kaldıki Montreux Sözleşmesinde uygulamadığımız altın karşılığı hizmet harçlarını devreye sokabiliriz. Şekil 18’de İstanbul Kanalı’nın güzergahını gösteren harita ve hava fotoğrafları, (Çaşın, 2017)’den aynen alınmıştır.



Şekil 18. Kanal İstanbul güzergâhı

6.2.13. Türk boğazlarında gemi kazaları ve deniz trafiği

Dumlupınar denizaltısı Blue Sea tatbikatı için Gölcük'ten ayrıldıktan sonra Ege Denizi'nde üç gün üç gece açıkta kalmış, tatbikatın sona ermesi ile 3 Nisan 1953 günü hiç bir yere uğramadan ana üsse intikal etmek üzere seyrine başlamıştı. Dumlupınar Denizaltısı Çanakkale Boğazı'na girmiş, Gölcük'e doğru seyir halinde iken İsveç bandıralı Naboland isimli ticari gemi ile Nara Burnu'nun bir mil açığında çarpışarak 4 Nisan gecesi saat 02.15 civarında 46 kulaç (85 metre) derinlikte batmıştı, kurtarma çalışmaları hemen başlatılmasına rağmen, kurtarma çalışmaları sonuç vermemiş ve 81 denizci şehit olmuştu (Metel, 1960).

14 Aralık 1960 33 bin tonluk Yunan gemisi World Harmony, boş olarak Pire Limanı'ndan hareket etmiş Rusya'nın Novoroski Limanı'na akaryakıt yüklemeye gidiyordu. Rusya'nın Tuapse Limanı'ndan çıkış yapan 26 bin tonluk Yugoslav tankeri Peter Zoranic ise taşıdığı 12 bin ton benzin ve 10 bin ton petrolle Hamburg'a gitmek üzere Boğaz'da yol alıyordu. Tankerler Boğaz'ın en dar geçitlerinden biri olan Kanlıca- İstinye arasında karşılaştı. Yugoslav tankeri boğaz trafiği kuralına göre sağdan geçecekti, işaret vererek yol istemiş, Yunan gemisi işareti göremeyince olanlar olmuş, iki gemi büyük bir sarsıntıyla çarpışmış.

41 mürettebatlı World Harmony'den aralarında birinci kaptanın da bulunduğu 28 denizci ile ikinci kaptanın eşinin öldüğü. Kazada boğazın sularına yaklaşık 20 bin ton petrol dökülmüş. Cesetler günler sonra kıyılara vurmuştu. Toplam 56 gün süren gemi yangını boğazı

adeta kasıp kavurmuştu. Boğaz'ın Anadolu ve Avrupa yakasında oturanlar yaklaşık 3 ay diken üstünde yaşamıştı, 52 gemici ölmüştü (Şimşek, 2020).

1 Mart 1966 Sovyet bandıralı Lutsk ve Kransk tankerlerinin çarpışması sonucunda çevreye mazot sızmış ve sızan matozütün alev almasıyla yüzer iskele olan Karaköy İskelesi ve Kadıköy Vapuru yanmıştı (Yel, 2009).

15 Kasım 1979 tarihinde Haydarpaşa önlerinde Yunan şilebi Erviali ve Roman Independenta ile çarpışmış, Tanker infilak etmiş, 51 denizci ölmüş, 96 bin ton ham petrol denize akıp, çevre kirliliğine sebep olmuş, yangında bir ay sürmüştü.

14 Kasım 1991 tarihinde İstanbul Boğaz'ında koyun yüklü Lübnan bandralı gemi ile Filipin bandıralı gemi çarpışmış, kazada 22.000 koyun boğaz sularına gömülerek çevre ve hayvan telefine sebep olmuştu.

Bu listeyi tek tek uzatmamız mümkün. Boğazlarda her sene onlarca kaza olmakta ve kazanın çeşidine göre insanlar ölmekte ve çevre felaketine sebep olmakta. Özellikle yakıt tankerleri tehlike açısından çok büyük bir risk ve potansel taşımaktalar (NTV, 2020).

1936 yılında imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra Dünya denizciliği ve Dünya ticareti bir hayli değişmiş ve gelişmiştir. Hem ticari gemilerin hem de askeri gemilerin boyutları hacimleri devasa büyümüştür. Dünya ticaretindeki ham madde/ enerji kaynakları kuzeyden güney, doğudan batıya gece gündüz taşınmaktadır. Gemilerin taşıdıkları yükler yada kendi özellikleri, boyutları, hacimleri başlı başına risk oluşturmakta. Konumuzla ilgili olarak 1936 yılından itibaren Boğazlardaki gemi trafiği ve gemilerin tonaj ve nitelikleri başlı başına problem oluşturmaya, yukardaki birkaç örneğini verdiğimiz gibi can ve mal, çevre için büyük tehlikeler arz etmekteydi. Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO bünyesinde çeşitli Komiteler ve sözleşmelerle bunları kurallara bağlanmış ise de, IMO, düzenlemeleri genel mahiyette olduğundan, IMO düzenlemeleri esas alınarak Boğazlardan geçecek ticari gemiler için bir düzenleme yapmak gereği yaşanan kazalardan ortaya çıkmıştı.

Türk Boğazları, Dünyadaki en dar ve jeolojik olarak girintili çıkıntılı, virajlı su yollarından biridir. Özellikle İstanbul tarihi, kültürel ve yoğun insan nüfusu ile Türkiye'nin en önemli yerleşim alanıdır. İstanbul ve boğazlar can ve mal, çevre felaketiyle karşı karşıya kalma olasılığı her geçen gün artmıştır. Boğazların fiziki, coğrafi ve morfolojik sebebiyle gemi trafiği için risk taşımaktadır. Boğazlarda oluşan kazalar bize bu kazadan hem Türkiye, hem bölge halkı

hem denizlerimiz, hemde boğazlara muhtaç olan Karadeniz’e kıyıdaş ülkeleri bundan zarar görmektedir.

Rusya Federasyonu Hazar ve Orta Asya petrol ve doğalgazını Boğazlar yoluyla Avrupaya ve diğer bölgelere satmayı düşünüyor. Boğazlardan nakledilecek petrol ve doğalgazın 10.000 tonluk tankerle taşımak yada daha büyük tankerler taşımak her ikisinin getireceği, birinin sayısal trafik yoğunluğu diğerinin ise hacim olarak risk ve tehlike arzemesi. Boğazdaki gemi trafiğinin artmasından dolayı Montreux Boğazlar Sözleşmesinin tadilini mi istemek mi? Yoksa olabilecek tehlikelere karşı IMO çerçevesinde önlemler almak mı? Diye düşünülerek hareket edilmiş.

Montreux Boğazlar Sözleşmesine göre taraf ülkeler, yeni bir sözleşmede mutabık kalamazlar ise eğer, serbest geçiş ilkesi saklı kalmak kaydıyla mevcut cari uluslararası hukuk göre geçiş rejimi oluşturulması gerekir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi uygulanır. Buna göre tanker geçişini kısıtlayamadığı gibi Montreux’nun birçok avantajını da kaybetmiş olur. Türkiye askeri gemilerin geçişinde yetkisi bir avantajdır. Ayrıca ticari gemilerden alabileceği harçlarda başka bir avantajdır. Cebel-i Tarık Boğazı, Türk Boğazları gibi tabi bir boğazdır. Cebel-i Tarık Boğazında ticari ve askeri gemilerinin geçişi her hangi bir kısıtlamaya ve ücrete tabi değildir. Montreux değiştirilmesini istemekle tamamen Türkiye’nin aleyhine dönebilecek bir durum oluşabilir, hatta ABD Potsdam görüşmelerinde ifade ettiği gibi uluslararası komisyona kontrolüne verilmesi de olabilir. Bütün bunları gözönünde tutarak ticari gemilerin mümkün olduğunca can-mal ve çevre emniyetini gözetecek kurallarla geçmesidir.

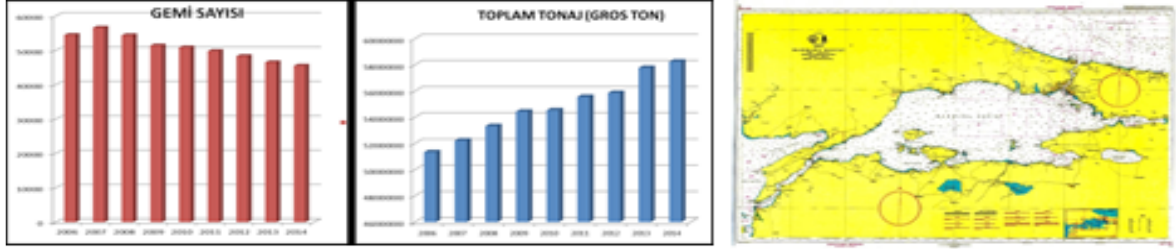
Karadeniz ve çevresinin enerji havzası olması, bu enerji kaynaklarının bir şekilde enerji talebi olan bölge ve ülkelere taşınması. Taşınırken de deniz yoluyla gemi ile taşınması boğazlardaki riski daha da arttırdığı muhakkak. Bütün bu sebeplerden dolayı Montreux ve IMO hükümlerine bağlı kalarak 1994 yılında “Yeni Boğazlar Tüzüğü” oluşturup yürürlüğe konuldu. Boğazda gemi trafiği ile ilgili 1968 yılında Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği (YDOMD) bir tüzük hazırlığı ile başlamış, YDOMD adına M.Efruz İnceceli ve Gündüz Akbay bir rapor hazırlamış bu rapor 1982 yılında yürürlüğe konulan İstanbul Liman Tüzüğü’ne konulmuştu. Raporun özü deniz trafiği ve çevre güvenliği, can-mal emniyetidir. Gemilerin kaza yaparak çevreye zarar vermemeli için hızlarının 10 milden fazla hız yapmamaları gibi. Daha sonraki yıllarda ise Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği (TUGKD) tarafından 1987 “Boğazlar ve Marmara’da Trafik Ayrım Düzeni (TAD) Önerisi” yapılmıştı.

1990 yılında Boğazlardaki trafiği tanzim maksadıyla yeni bir tüzük çalışması için 30 kişilik bir ekip oluşturulmuş, bu kapsamda 1991 yılında “radar kontrollü trafik ayırım şeması” için de çalışmalar başlatılmıştı. Bu çalışmalar sırasında 12 Kasım 1992 İstanbul’da Uluslararası Denizde Güvenlik Konferansı” organize edilmiş, IMO heyetinde katıldığı bu konferansı, Deniz Ticaret Odası, Deniz Hukuku Derneği, Klavuz Kaptanlar Derneği, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği ve Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği ortak girişimleri ile gerçekleştirilmişti. Bu organizasyondan amaç deniz trafiğinin İstanbul ve boğazlar için ne kadar tehlike arz ettiğidir. 1993 yılında çalışmaları yapılan tüzük IMO’nun onayına sunulmuştur (Yel, 2009).

11 Ocak 1994 tarihinde Resmi Gazete yayınlanan tüzüğün, LVIII. Maddesi, 1 Temmuz 1994’de trafik ayırım şemaları ise 25 Kasım 1994’de IMO’nun kabulünden sonra yürürlüğe sokulmuştur. Ocak ayında Resmi Gazete’de yayınlanınca Rusya Federasyonunun Ankara Büyükelçisi durumdan rahatsızlıklarını bildirerek, böyle bir düzenlemenin ancak Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin katılımıyla yapılabileceğini bildirmiş ve Montreux’ye aykırı olduğunu iddia etmiş ise de Türk Dış İşleri Bakanlığı, “Tüzük Montreux’ye aykırı değildir. Tartışmaya açılmayacak 1 Temmuz’da Resmi Gazete’de yayınlandığı şekli ile yürürlüğe girecek. Hiçbir ülkeye tatmin için değişiklik söz konusu değildir.” Açıklamasıyla kararlılığını göstermiştir (Yel, 2009).

1994 yılında yürürlüğe sokulan Boğazlar Tüzüğü, Rusya Federasyonu’nunda bir takım talepleri kabul edilerek tadil edilmesi ile 6 Kasım 1998’de yeni Boğazlar Tüzüğü yürürlüğe konmuştur. Diğer taraftan Boğazlardaki gemi trafiği tam manasıyla kontrol edilebilmesi için Vessel Trafic Sytem (VTS) elektronik takip sistemi 1 Ocak 2004 devreye sokulmuştur. Şekil 19’da boğazlar tüzüğü ve boğazlar trafiğini gösteren harita istatistikler ve grafikler (Çaşın (2017)’den aynen alınmıştır).

BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ



- Yıllık ortalama 50.000 gemi Türk Boğazlarından geçmektedir.

İstanbul Liman Tüzüğü'nün 24.maddesi limandan gelecek ya da limandan hareket edecek gemilerle **"transit gemilerin" limana gelişlerini 24 saat önceden bazı makamlara bildirmek yükümlülüğünü** getirmektedir.

Şekil 19. Boğaz Tüzüğü ve trafik istatistiği (Çaşın, 2017).

6.3. Ege Denizi

6.3.1. Ege Denizi'nin genel özellikleri

Ege Denizi Yunanca Egeo Pelagos eskiden Osmanlı'da kullanılan adıyla Adalar Denizi, Anadolu Yarımadası ile Balkan Yarımadasının arasında güneyde Akdeniz ile iç içe olan bir denizdir. Çanakkale Boğazıyla Marmara ve Karadeniz'e bağlanan ve Kuzeyinde Trakya ve Batı Trakya, güneyinde Girit ve Rodos adaları bulunmaktadır. Ege Denizinin doğusu, Asya kıtasının sonu olan Anadolu Yarımadası Türkiye, Batısında ise Yunanistan bulunmaktadır. Şekil 20'de Ege Deniz'i genel görünümü haritası görünmektedir, (Wikipedia (2020)'den aynen alınmıştır).



Şekil 20. Ege haritası

Ege kelimesinin menşei konusunda çeşitli görüşler vardır. En eski ve bilineni “Mitolojik, inanışa göre ismin kökeni Aegeus efsanesine dayandırılmaktadır. Bu efsaneye göre Atina’da düzenlenen bir bayram olan Panathenaia’da Girit Kralı Minos’un oğlu Androgues öldürülür. Buna karşılık Girit kralı Atina’dan her yıl yarı insan yarı boğa olan Minotaur’a kurban edilmek üzere yedi kız ve yedi erkeğin gönderilmesini talep eder. Bundan hoşlanmayan Atina kralı Aegeus, oğlu Theseus’a Minotaur’u öldürme görevi verir. Bu görevi başarması halinde geri dönerken gemisine beyaz bayrak çekmesini, başaramaması halinde ise siyah bayrak çekmesini ister. Girit’e giden kralın oğlu Theseus, görevini başarıyla sonlandırır ve zafer sarhoşluğuyla geri dönerken babasının söylediklerini karıştırır ve gemisine yanlışlıkla siyah bayrak çeker. Bunu gören kral oğlunun başarısızlığa uğradığını düşünerek kendini denize atarak intihar eder. Bu olay sonunda kralın atladığı yer olan Atina Körfezi’ne “Aegeus Pontos” (Ege Denizi-Aegeus’un Denizi) denilmeye başlar ve isim yaygınlaşır”.

Türkçeye geçişi ise Fransızca “Mer Égée”den geçmiştir. 1941 yılında 1. Coğrafya Kurultayında Ege adı coğrafi isimlerin standartlaşmasını sağlamak için resmiyet kazanmıştır. Ege Deniz’inin bir başka adı ise Arşipel’dir. Bölgenin teknotik yapısı oluşan birçok adadan dolayı coğrafi açıdan Arşipel (Archipelogo) takımadalar, Adalar Deniz’i denilmekteydi. Ege

Deniz’i bölgesel bölümlerine şu adlar verilir. Trakya Denizi Ege Deniz’inin Kuzeyi, Trakya ve Batı Trakya bölgesi için kullanılır. Girit Denizi, Girit ile Kiklad Adaları arasında ki bölgeye verilen isimdir. Mirtoan Denizi, Mora Yarımadası ile Kiklad Adaları arasına verilen isimdir.

Ege, Akdeniz, Kıbrıs ve diğer bölgelerde, Türk Yunan işliklerinde problemlerin temeli 1821 yılında Mora isyanı ile başlayan ve 200 yılı aşkın bir tarihi mevcuttur. 1821 yılının baharında başlayan Mora isyanı kısa zaman içinde Orta Yunanistan ve Girit’e de sıçradı. 1822 yılında ise Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa’nın oğlu İbrahim Paşa’nın ordusuyla isyanı bastırdı. Ancak 1827 Navarin’de bütün Osmanlı Donanması’nın İngiliz, Fransız ve Rus donanması tarafından yok edilmesinden sonra, Osmanlı idaresindeki Akdeniz toprak ve adalarında otorite boşluğu doğmuştu. Nihayet 1829’da Ruslarla yapılan Edirne Anlaşmasıyla Mora’ya bağımsızlık verilmişti (Hacısalihoglu, 2020). O günden bugüne 200 yıllık Türk Yunan işlikleri batılı devletlerin Yunanistan’a arka çıkmaları ile hep Türkler aleyhine sonuçlanmıştı ki taki 1950’li yıllarda Kıbrıs’ta Enosis meselesi çıkana kadar. Bu tarihten itibaren artık karşılıklı krizler ve gerginliklerle dolu bir süreç olmakta.

Yunanlılar her fırsatta bir kargaşa ile Osmanlı aleyhine genişlemeye devam ettiler, 1861 Girit İsyanı, sonra 1897 Osmanlı Yunan harbi, Balkan Harpleri hep Yunanlılar bir takım topraklarla genişlemeye devam etmişlerdir.

I.Dünya Savaşı sonrası İngilizlerin destekleri ile Yunanlıların İzmir’i ve Batı Anadolu’yu işgale başladı. Ankara’da TBMM teşikili ve İstiklal savaşının Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde yapılarak, Yunanlılar yenildi. En son İzmir’in de 9 Eylül 1922 ‘de işgalden kurtarmasıyla I.Dünya Savaşı ve ardından yapılan İstiklal Savaşı fiilen bitmişti. İngiliz, Fransız ve İtalya karşısında yenik bir devlet ve millet olarak, Yunanistan’a karşı ise İstiklal Savaşı vererek galip bir ülke ve millet olarak Lozan Barış Antlaşmasını yaptık. Lozan Anlaşması Yeni Türk Devleti’nin temelini atıldığı anlaşmadır. Her ne kadar Batılılar Lozan’ı bir time out/ bir geçici anlaşma olarak görmek isteseler de onlar için Sevr Anlaşması esastır, Atatürk’ün önderliğinde Lozan’ı “Yurtta sulh, Dünyada sulh” ilkesiyle komşuları ile barış içinde diyalogla ilişkilerini geliştirme ve sürdürme başarısını göstermiştir. Bu bağlamda Yunanistan ile Lozan Anlaşması’yla nüfus mübadelesi yapılmış, mübadele sürecinde çıkan problemler hep anlaşmalarla çözülmüştür. Yunan Başbakanı Vezilos defalarca Türkiye’ye gelmişti. Yunanistan ve Balkanlardaki diğer komşu ülkelerle ikili ve çok taraflı anlaşmalar yapılarak, ikili ve bölgesel barış içinde işbirliği sürdürülmüş, nihayetinde Balkan Paktı

kurulmuştu. Balkan Paktından sonra Türkiye en büyük savunma zaafiyeti olan Boğazlar ve Marmara bölgesinin askersiz olmasını bütün diplomatik ilişkilerde revizyonist maceralara girmeden barışçı bir şekilde dile getirmiş, nihayet İngiltere, Fransa ve Rusya'yı da ikna ederek, Yunanistan ve diğer Balkan ülkelerinde desteği ile 1936 yılında Montreux Boğazlar sözleşmesiyle yapılabilmisti.

Montreux 20 Temmuz 1936 tarihinde imza edilmiş, 9 Kasım 1936 tarihinde ise yürürlüğe girmişti. Montreux daha henüz yeni imza edilmiş iken 13 Ekim 1936 tarihinde Yunanistan Lozan'daki karasuların 3 mil olması esasına aykırı olarak Yunan karasularını 6 mil olarak kabul ettiğine dair kanun çıkarmıştır. Türkiye'nin bu karara karşı bir şey yapmadığı bilinmekte, bunun sebepleri ve sonuçları bir araştırma konusudur (Turkishgreek, 2020).

6.3.2. Ege adaları

Yunanistan 1821 İsyanı ile birlikte İngiltere, Fransa ve Rusya'nın istekleri ve Osmanlı Devleti'nin bu devletler karşısında yenilmesi sonucu Mora Yarımadası ve Atina'dan ibaret küçük bir bölge Yunan Krallığı adı altında kuruldu. İlk Yunan Kralı olarak da Bavyeralı aristokrat olan Otto isminde bir Alman tayin edildi.

Yunanistan Batılı devletlerin desteği ile bütün krizler sonrası genişlemeye devam etti. 1877-78 Osmanlı Rus Harbi sonrasında Tesalya Orta Yunanistan, Yunanistan'a verildi. 1912-1913 Balkan Savaşları sonrası Selanik, Girit, Midilli, Sisam adaları, 1918 I. Dünya Savaşı sonrası Batı Trakya ve II. Dünya Savaşından sonra İtalya'nın elinde olan 12 Ada Yunanistan'a verildi. 1821 -1946 yılları arasında 125 yılda Batılı Devletlerin istekleriyle kurulan ve ilk kurulduğu tarihten itibaren 10 misli topraklara sahip edilmiştir.

II. Dünya savaşında İtalya Ekim 1940'ta Yunanistan'ı işgale başlamış ancak işgalde yeteri kadar başarı gösteremeyince Almanya 1941 yılında yıldırım harekâtıyla Yunanistan'ı işgal etmişti. Yani Yunanistan II. Dünya savaşında savaşıyan taraf olup Almanya ve İtalya tarafından işgal edilmişti. 1943 yılının sonbaharında İtalya savaştan çekilince resmen İtalya'nın işgalinde olan 12 Ada temsilcileri Newyork'ta bir toplantı yaparak Yunanistana ilhak etmek istediklerini ilan ettiler. 12 Ada resmen İtalya'nın olsa bile fiilen Almanların idaresideydi. Almanların 12 Ada'da olmalarının nedenlerinden biri de Türkleri Savaş dışı bırakmaktı (Uçarol, 1995). Almanlar savaşın aleyhlerine dönmesi üzerine Oniki Ada'yı teslim almaya Türkiye'yi davet etmiş, Türkiye, durumu İngiltere bildirmiş, o da adaları kendisinin işgal edeceğini belirtmişti (Erkin, 1976). 13 Mayıs 1945 tarihinde Yunanistan İngiltere'ye başvurarak Oniki

Adanın kendisine verilmesini istemiş, böylece 1945 yılında Oniki Ada resmen olmasada fiilen Yunanistan'ın idaresine geçmiştir. 10 Şubat 1947'de Paris'te yapılan İtalyan Barış Anlaşmasıyla da Meis ve Oniki Ada Yunanistan'a resmen verilmiştir (Uçarol, 1995).

1947 Paris, İtalya Barış Anlaşmasında Yunanistan'a verilen Oniki ada için de Lozan Anlaşması'nın 13. Maddesindeki Anadolu kıyılarına yakın olan adaların silahtan arınmış olması şartıyla Yunanistan'a bırakılmıştır. Oniki Ada'da askeri üsler kuramayacağı, istihkam yapamayacağı hatta Lozan'dan farklı olarak bu adalarla birlikte onlara yakın adacıklarda aynı şartlara uyulacağı şartıyla verilmişti (Pazarcı, 1986).

Oniki Ada II. Dünya Savaşı sonrası, Ege'de Bozcaada ve Gökçeada hariçinde meskûn adaların tamamı ise I.Dünya Savaşı sonrası İngiltere ve batılı devletlerin isteği ile Yunanistan'a verilmiş oldu. Türkiye'nin elinde ise Anadolu kıyılarına yakın yerlerde 104 civarında ada ve adacık, kayalık mevcut olmakla birlikte, Bozcaada, Gökçeada ve Uzunada haricindekiler 25 km karenin altındadır. Yunanistan'ın elindeki adalar ise Rodos ve Midilli gibi 1.000 km² nin çok üstün büyük olan adalar ve 25 km²'den büyük 21 ada bulunmaktadır.

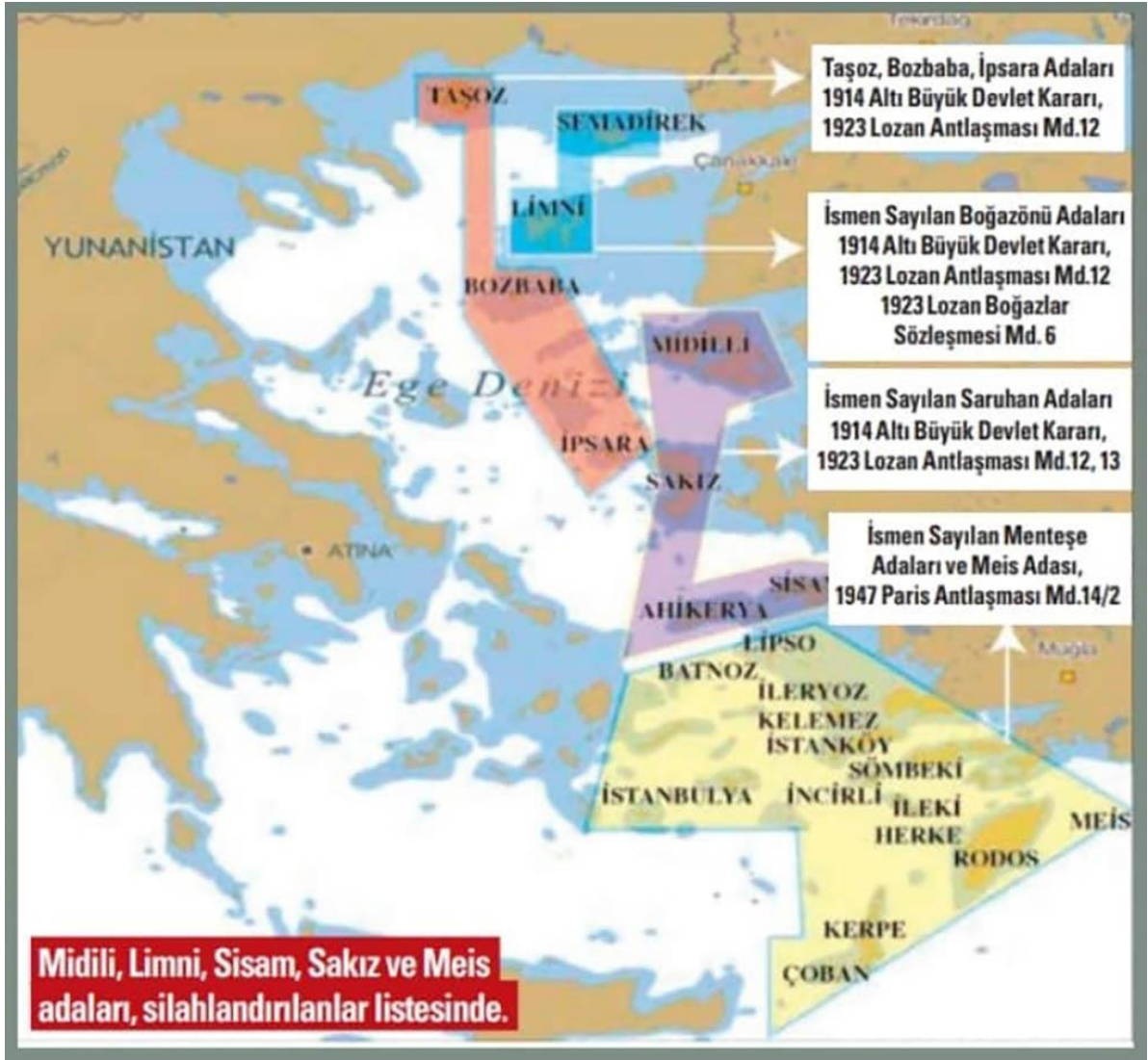
Yunanistan kurulduğu 1829 tarihinden itibaren 1881, 1897, 1913, 1918-1922 ve 1947 tarihlerinde Batılı Devletlerin Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyetin'den alıp verdikleri toprak ve adalarla bugünkü sınırlarına ulaşmıştır (Uçarol, 1995).

6.3.3. Ege Denizi sorunlarının ortaya çıkışı ve adaların silahlandırılması

Yunanistan kurulduğu günden itibaren kendi gücüyle değil Batılı devletlerin Yunanistan'a bahşetmesiyle topraklarını adalar da dahil 10 katına çıkarınca Megalo İdea (Büyük Fikir/Helen İmparatorluğu) hayali peşinde koşmak hiç de öyle zor olmadığını gördüler. Batılı Devletlerin Yunanistan'ı Batı Uygarlığının temellerinden biri olarak gördüklerinden ve Türkleri de ta Atilla'dan beri Avrupa'nın içlerine kadar girmiş bir virüs olarak gördüklerinden, bizim yönetim zafiyetlerimizden de yararlanarak daima Türklerin aleyhine tavır almışlardır.

13 Ekim 1936 tarihinde Yunanistan, karasularını Lozan Barış Anlaşmasına aykırı bir şekilde 3 mil'den 6 mil'e çıkarmasında sesiz kalınması, daha sonra II. Dünya Savaşı sonrası İtalyan-Almanların boşalttığı ve İtalyanların Uşi Anlatmasına rağmen boşaltmayarak I. Dünya Savaşı ile birlikte fiili durumu resmileştirdiler. Yani hukuksuz bir şekilde İtalya'nın elinde kalmış Oniki Ada'nın İngilizlerin isteği ile Yunanistan'a bırakılmıştı. Yunanistan Batılıların kendilerine verdikleri sonsuz ödünlere dayanarak 1951 yılında Kıbrıs'ın da Kendisine verilmesini İngiltere'den istedi. Yunanistan bir taraftan diplomatik ataklar yaparken bir taraftan

da Kıbrıs'taki Rumları kışkırtarak Enosis'i yani yerli Rumların Yunanistan'a katılma taleplerini tahrik etti. Kıbrısın asli sahibi ve oradaki Türklerin hamisi olarak Türkiye ile 1950'li yıllar İngiltere, Yunanistan ve Türkiye üçgeninde Kıbrıs meselesi müzakere edildi. Sonunda Zürih ve Londra Anlaşmaları ile Kıbrıs yeni bir anayasa ile bağımsız bir devlet olması kabul edildi. Ancak Kıbrısta beklenen sükunet ve huzur hiç oluşmadı. Rumlar daima Enosis peşinde koşarak, Türklere karşı hertürlü terör ve katliamlara girişmeye devam ettiler. 1960'lı yıllar Kıbrısta ki Ethniki Organosis Kipriaoü Agösnos/ Kıbrıs Mücadelesi Ulusal Örgütü (EOKA) terörü ile geçti. Sonuçta 1974 Kıbrıs'taki kötü dahi olsa meşru yönetim darbe ile yönetimden uzaklaştırılınca, Türkiye garantör olan üç devletten bir olarak İngiltere ile görüşerek birlikte bir müdahale yolu aradıysa da bu mümkün olmayınca Kıbrıs'a tekbaşına müdahale etti. Yunanistan Kıbrıs hadiselerinin yaşandığı 1950 ve 1960'lı yıllarda daha sesiz bir şekilde hem Lozan'a hem de Paris Anlaşmalarına aykırı bir şekilde adalara askeri tahkimat yapmaya başladı. Adaları silahlandırmayı 1974 Kıbrıs Barış Harekatından sonra ise çok daha ileri boyutlara götürdü. Türk Dış Politikasının ana işlerinden biri Yunanistanla ilgili sorunlar teşkil ettiği, zaman zaman da birçok krizlere sebep olmuştur. Adaların askeri tahkimat meselesinde en son 1995 yılındaki Kardak Kayalıkları meselesinde iki ülke savaş eşiğine gelmiş ABD ve NATO devreye girmesiyle durum yatışmıştı. Şekil 22'de Ege ve Akdeniz'de Yunanistan tarafından silahlandırılan adalar görünmektedir. (Stratejikortak (2020)'den aynen alınmıştır).



Şekil 22. Ege Denizi'nin silahlandırılan adalar (Stratejikortak, 2020).

6.3.4. Kıta sahanlığı ve petrol / doğalgaz aramaları

Karasuları 20. Yy başından itibaren bilenen ve uygulanan birşeydi. Ancak gelişen teknoloji ve sürekli büyüyen üretimler, azalan kaynaklar, hammaddeler, gelişen teknoloji hem ihtiyaç duyulan ham madde için hemde egemenliğin daha güçlü bir hale gelebilmesi için yeni kaynaklara yöneltmişti. Denizler, klasik manada kısıtlı balıkçılık vb şeyler için istihsal edilsede modern zamanlarda artık petrol/doğalgaz, maden ve minareller içinde bulunmaz eşsiz kaynak olmuştur. Gelişen teknoloji insanı denizin derinliklerine ve gökyüzünün derinliklerine yöneltmişti. II. Dünya Savaşı'ndan sonra başta ABD olmak üzere ülkelerin kıtasahanlığı ve

münhasır ekonomik bölgelerini ilan ederek bu alanlarda tasarruf haklarını kullanacaklarını, başka ülkelerin bu alanlarda herhangi bir hak iddiasında bulunmasının önüne geçerek, olası ihtilaf ve çatışmaları da önlemiş oldular. Yapılan I., II. Ve III. BMDH konferansları ve sonucunda yapılan sözleşmelerde Karasularının 12 mile kadar, kıtasahanlığında 200 metre derinlik sonra 200 mil gibi çeşitli kıstaslarla yeni farklı bakış açıları getirmiş, münhasır ekonomik bölge ile de eğer ihtilafa sebep olmayacak durumda ise 200 mil hatta 350 mile kadar ilan etme gibi haklar tanınmıştı. Tabiki iç denizlerde birden çok devletin ihtilafı olduğu ve olabileceği yerlerde bunu uygulamanın olmayacağı, bu durumlarda iki taraflı veya çok taraflı anlaşmalarla durumun hallini tıpkı Karadeniz'deki hem karasuları, hem kıtasahanlığı hem de münhasır ekonomik bölge anlaşmaları gibi yapmak gerektiği açıktır. Ege gibi yarı kapalı ve 3000'den fazla ada, adacık ve kayacıkların bulunduğu bir denizde, Yunanistan gibi kurulduğu günden kendisini kuran büyüten Batılı Devletlerin imkamlarına güvenerek herşeyi kriz haline dönüştüren bir devlet ve yönetim II. Dünya Savaşı sonrası oluşan yeni kavramları da bir kriz ve çatışma vesilesi yaparak "Megalo İdea"sını gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

Yunanistan 1961 yılında Ege Deniz'in de petrol aramak isteyen şirketlere ilk önce Ege'nin kuzey batı bölgelerinde kendi karasularında arama izni vermişti. Bu arama sahaları zamanla doğuya doğru kaydırılmıştır. 1970'li yıllarda bu arama sahaları Türk Kıtasahanlığına kadar uzanmıştı (Uçarol, 1995). Yunanistan verdikleri arama ruhsatlarında öyle bir harita oluşturmuşlar ki, bu haritaya göre Türkiye'nin hemen karşısında bulunan adalar arasındaki orta hattı esas karasularının dışında bir hak tanımayan ve Türkiye, Ege Denizi'nde sahillerine hapsedilmiş bir durumdaydı. Ege tam manasıyla bir Yunan gölü olarak görülmekteydi.

Ege Denizi'nde kıtasahanlığı krizi Türkiye'nin 1974 yılında TPO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına) Ege Denizi'nin bazı yerlerinde arama ruhsatı vermesi üzerine, 7 Şubat 1974 tarihinde Yunanistan bu durumu bir nota vererek protosto etmişti. O günden itibaren kıtasahanlığı konusu krize dönüşmüş karşılıklı notalar verilmişti. Yunanistan BMDHS kıtasahanlığı konusunda adaların da karasuları, kıtasahanlıkları olduğu tıpkı anakıta gibi sadece bir maddesine dayanarak, diğer maddeleri dikkate almadan bütün Ege'yi kendisinin görüyordu. Kendisinden sekiz on kat bir ülkeyi, üstelikte buraların eski hakimi olan bir ülkeyi yok sayarak. Türkiye ise adaların anakıta gibi kıtasahanlığının ve münhasır ekonomik bölgelerinin olamayacağını söylemektedir. Kıtasahanlığı anakıtanın bir uzantısıdır, anakıtanın hakkıdır davasıydı. Bu davasını da şu davalara ve tarihi müktesebliğe dayandırmaktadır.

Uluslararası Adalet Divanı 1969 yılında Kuzey Deniz'i davasında Almanya ile Danimarka ve Hollanda arasındaki "kıtasahanlığı kıtanın doğal bir uzantısıdır" diye karar vermiştir. Sovyetler Birliği ile İsveç arasında Gotland Adası münasebetiyle, Sovyetler birliği iki ülke arasında kıtasahanlığın orta hat olması gerektiği adalara böyle bir kıtasahanlığının verilemeyeceğini savunmuştur. İngilterenin Fransa'ya 20 mil mesafede bulunan Guernsey ve Jersey adaları için iki ülke sınırının bu ada itibar alınarak yapılması gerektiğini söylemiş. Hadise Uluslararası Hakem Mahkemesine götürülmüş, mahkeme 18 Temmuz 1977 de Fransa'nın lehine karar vermişti. İki ülke arasındaki kıtasahanlığı bu adaları itibara almadan iki ülke arasında orta hat esasıyla ikiye bölünmüştür.

29 Mayıs – 5 Haziran 1974 tarihlerinde Türkiye arama yapmak için Çandarlı gemisini Ege'ye göndermişti. Bu hadiseden sonra yine ilişkiler gerginleşmiş, fakat arkasından Kıbrıs Barış Harekatı olunca bütün dikkatler Ege'den Kıbrıs'a yönelmişti (Uçarol, 1995).

Türkiye eski adıyla Hora Gemisini sismik araştırma gereçleriyle donatarak sonra ismini değiştirerek Maden Tetkik Arama (MTA) Sismik 1 adını vermişti. Bu gemi Enerji Bakanlığı ve MTA uzmanları ile birlikte 29 Temmuz 1976 Ege Deniz'inde tekrar arama çalışmaları yapmak üzere yola çıkmıştı. İlk etap çalışmalar 4 Ağustos'ta tamamlanmıştı. İkinci etap çalışmada 7 Ağustos 1976 tarihinde başlamış ve 26 Ağustos 1976 tarihinde tamamlamıştı. Bu çalışmalar esnasında Yunanistan Hava Kuvvetleri'ne ait uçaklar ve Yunan Donanması MTA Sismik 1'i sürekli taciz etmişler, Türk ve Yunan kuvvetleri çatışma noktasına gelmişti.

Yunanistan, MTA Sismik 1 Ege'ye açıldığı ve çalışmalar yaptığı tarihlerde, 6 ve 8 Ağustos 1976 tarihlerinde Türkiye'ye nota vererek bu çalışmaları protesto etti. Türkiye'nin araştırma yaptığı suların Yunan egemenliğinde olduğunu iddia etti. Türkiye ise 8 ve 10 Ağustos 1976 tarihlerinde verdiği cevabı notada MTA Sismik 1'in çalışmalarına tacizde bulunmasını protesto etti. Yunanistan 10 Ağustos 1976 tarihinde Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyini toplantıya çağırarak, diğer taraftanda Lahey Uluslararası Adalet Divanı'na başvurmuştu. Toplanan BM Güvenlik Konseyi, 25 Ağustos 1976 tarihinde iki ülkeye de problemlerin çözülemeyecek çatışmalara götürülmemesi tavsiyesinde bulundu. Yunanistan'ın Lahey Uluslararası Adalet Divanı'na, Türkiye'nin Ege'de yaptığı araştırmaları durdurması isteği ile yaptığı müracaat etti isede beklediği arama çalışmalarını durdurma kararı almamıştır (Armaoğlu, 1989). Bunun üzerine Kasım 1976 tarihlerinde görüşmelere başlanarak sorunu

diplomasi yoluyla çözüme görüşmeleri yapılmıştır. Yunanistan Ege’de tekbaşına oldu bittiği ile istediği gibi hareket etmek istemiş, Türkiye ise karşı hamlesiyle Ege Denizi’nin iki ülke arasında olan bir deniz olduğu, Ege’de deniz alanlarının tekbaşına belirleme hakk ve yetkisinin olmadığını, karşılıklı anlaşmalarla deniz yetki alanlarının belirlenebileceğini fiilen göstermiş oldu (Uçarol, 1995).

Yunanistan’ın BM Güvenlik Konseyini toplantıya çağırması, BM Güvenlik Konseyinin her iki ülkede gerginliğin artırılmaması tavsiyesi ve yine Yunanistan’ın Lahey Uluslararası Adalet Divanı’na Ege MTA Sismik 1’in arama faaliyetlerini durdurma talebiyle müracaatına red cevabı alması Yunanistanı yumuşatmış ve iki ülke arasında diplomatik görüşmeler başlamıştı. İsviçre’nin başkenti Bern’de bir araya gelen iki taraf yetkilileri 11 Kasım 1976’da 10 maddelik bir ön anlaşma imza ettiler. Buna göre kıtasahanlığı konusunda iki taraf arasındaki sınırlarının çizilmesi görüşmelerinin yapılması, görüşmeler samimiyet ve iyi niyet ile yürütülmesi, tarafların birbirini küçük düşürücü açıklama ve ifadelerden uzak durması, kıtasahanlığı meselesi çözülene kadar kıtasahanlığı konusu faaliyetlerden uzak durulması konularında mutabık kalınmıştı.

Müzakere zaman zaman yapılmış olsa da bugüne kadar her hangi bir uzlaşmaya varılamamıştır. Türkiye ile Yunanistan arasında bir dizi anlaşmazlık meselesi vardır ancak bunların en temeli kıtasahanlığı ve karasuları meselerleridir (Armaoğlu, 1989).

6.3.5. Ege hava sahası sorunu

Türkiye ile Yunanistan ilişkilerinde Kıbrıs meselesi ve Kıbrıs Barış Hareketi önemli bir kilometre taşı olmuştur. Kıbrıs Barış Harekâtı donmuş veya kurcalanmamış problemlerin su üstüne çıkmasına neden olmuştur. Onlardan bir tanesi de “Ege Hava Sahası Sorunu” olmuştur. 1950 yılına kadar, Türkiye’nin doğu sınırları ile İtalya’nın doğusu arasındaki alan Türkiye’nin kontrolündeydi. 1950’de Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) İstanbul toplantısında Ege Denizi hava sahasını ikiye bölünmesi FIR bu hattın doğusunun İstanbul’a, batısının ise Atina’ya bağlanması teklif edilmişti. Türkiye konuyu önemsemediğinden bu teklifin ek idari ve mali külfet getirmesi olarak bakıldığından dolayı Ege Denizindeki adaların karasularından itibaren görev ve sorumluluk almayı tercih etti. Ege Denizindeki hava sahasının bütünün kontrolü Yunanistan’a bırakmıştı. 23 Mayıs 1952’de Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyince onaylanmıştı (Uçarol, 1995).

Türkiye 1950 yılında belirlenen ve uygulanan FIR sahasının güvenlik açısından çok büyük bir zafiyet ve risk taşıdığını 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sırasında anlayarak 6 Ağustos 1974'te 714 sayılı Notic to Airmen: Havacılara İhtar Bildirimi (NOTAM) yayınladı. Türkiye kıyılarına 50 mil kala uçakların kimlikleri hakkında kendisine bilgi verilmesini istedi.

16 Ağustos 1974 tarihinde ise Yunanistan Ege Deniz'inin tamamını "tehlikeli bölge" ilan ederek ve FIR hizmetlerini durdu. 20 Ağustos 1974 tarihinde 1066 sayılı NOTAM'ı yayınlayarak Ege Denizi üzerinde uluslararası hava trafiğini ve Türk sivil ve askeri uçuşlarına kapattı. Yunanistan bütün bu bölgeyi kendi hava sahası olarak görerek kendi iznine bağlamıştı. Bu durum uluslararası sivil havacılık açısından ve Türk sivil ve askeri havacılık açısından zorluklar getirmişti. NATO'nun talep ve baskılarıyla 22 Şubat 1980 tarihinde her iki ülkede koydukları NOTAM'ları kaldırarak eski hale dönmüş oldu (Armaoğlu, 1989).

6.3.6. Ege Deniz'nin karasuları meselesi

Ege Deniz'inde Türkiye ile Yunanistan arasında bir başka mesele ise Karasuların genişliği meselesidir. Karasuları 19. Yy sonlarından itibaren yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Karasuları tıpkı bir ülkenin toprak parçası gibi hâkimiyetini ifade eden bölge kavramıdır. İstiklal Harbi sonrası yapılan Lozan Barış Anlaşmasında Ege'deki Yunan adalarının ve İtalya'daki Meis Adasının karasuları 3 mil olarak kabul edilmişti. Yunanistan Montre Boğazlar Sözleşmesinin imza edilmesinin üzerinden daha birkaç gün geçmeden 13 Ekim 1936 tarihinde bir kanunla Yunan karasularını 6 mile çıkardığını ilan etti. Ancak buna karşı diğer ülkelerin bu arada Türkiye'nin herhangi bir beyan ve tavrını bilmiyoruz.

Türkiye de uzun bir zaman sonra 1964 yılında karasuları kanunu çıkararak Ege Denizi'ndeki karasularını 6 mile çıkardığını ilan etti. Karşılıklı anlaşmayla değil de açıklamalarla ve fiilen uygulanan 6 mil karasuları esasına göre, Ege Denizi'nin % 8.8 Türk karasuları, % 35 i Yunan karasuları, % 56.2'si ise uluslararası sular oluyor. Eğer Yunanistan karasularını 12 mile çıkarmasını Türkiye ve ABD ve Rusya vb. ülkelere kabul ettiği takdirde Ege Denizi'nin % 63.9 u Yunan karasuları, % 8.3 Türk karasuları ve % 26.1 uluslararası sular diğer bir tabirle açık deniz statüsünde olacaktı (Armaoğlu, 1989).

Yunanistan'ın karasularını 6 milden 12 mile çıkardığı zaman Ege Denizi'ndeki egemenlik alanının yüzde yüze yakın artmasının sebebi Yunanistan'ın sahip olduğu irili ufaklı adaların bütün Ege Deniz'ine serpiştirilmiş gibi olduğundandır. Türk karasularının nisbi azalışıda zaten var olan karasuların orta hat esas alındığından miktar çok fazla değişmemiştir..

Ancak Yunanistan'ın 12 mile çıkarması halinde İstanbul'dan kalkacak bir gemi Ege kıyılarında bir limana, şehre veya Akdeniz'deki bir limana ve şehre Yunan karasularından geçmeden varamayacaktır. Bu durum ise stratejik olarak Türkiye'nin elini kolunu bağlayacak, zaten ters yöndeki adalar sebebiyle bir sürü problem yaşarken başka başka problemler yaşayacaktır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin bir denizinin diğer denizleriyle irtibatının olmayacağı manasına gelecektir.

Türkiye, Yunanistan'ın Ege'deki karasularını 6 milin üstüne çıkarmasını savaş sebebi olarak (casus belli) olarak diplomatik dekrasyonla bildirmiştir. Ayrıca Yunanistan'ın 12 mil kararına ABD ve Rusya da karşıdılar. Çünkü Rusya Akdenize açılırken Yunan karasularından geçmek mecburiyetinde kalacağı, ABD'nin ise Karadeniz'e geçerken Yunanistan'ın karasularından geçmek mecburiyetinde kalması istemedikleri durumdur (Armaoğlu, 1989). Şekil 23'de Ege Deniz'inde 6 mil ve 12 mile göre karasularını gösteren harita, haritası (Stratejikortak (2020)'den aynen alınmıştır).



Şekil 23. Ege Deniz'inde karasuları haritası (Stratejikortak, 2020).

6.3.7. Ege sorunlarına dair çözüm çalışmaları

Ege ve Kıbrıs'ta Yunanistan'ın ve Enosis yanlısı Rumların oldu bitti, tek taraflı girişimleri 200 yıllık ilişkilerimizde daima problem oluşturmıştır. Kıbrıs ve Doğu Akdeniz meselesi ayrıca ele alınacaktır. Ege'de Şubat 1974 tarihinde ortaya çıkan kıtasahanlığı ve FIR hattı anlaşmazlıkların ikili görüşmelerle halli için teşebbüslerden önce Yunanistan 20 Haziran 1974 tarihinde Karakas'ta toplanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nda kendi isteklerini sözleşmeye konulması yönünde çok garet sarfetti. Bu gayretlerinden bir sonuç alamadı. Ayrıca kıtasahanlığı ve Türkiye'nin Ege'de petrol arama çalışmalarını durdurmak ve kendi lehine karar çıkartma düşüncesiyle Uluslararası Lahey Adet Divan'a müracaat etmişti. Fakat bu müracaatından bir şey elde edemeyince, gerilimin düşürülmesi yönündeki baskıları 182onucu Türkiye ile Yunanistan FIR hattı ve kıtasahanlığı sorunlarının çözümü için 17 Mayıs 1975'te Roma'da Dışişleri Bakanları düzeyinde, 31 Mayıs 1975 tarihinde Brüksel'de Başbakanlar düzeyinde görüşmeler yapmış, sonucunda "Brüksel Deklarasyonu" imzalanmıştı (Uçarol, 1995).

3 Kasım 1976 tarihinde FIR hattı sorununu için Paris'te, kıtasahanlığı meselesini de İsviçre'nin başkenti Bern'de görüşmek üzere bir araya gelindi. 11 Kasım 1976 tarihinde Bern'de Türkiye ve Yunanistan ön anlaşması imza edildi. Bu anlaşmaya göre taraflar kıtasahanlığı konusunda anlaşmaya varmadan Ege'de arama faaliyetlerinde bulunmamayı taahhüt etti. O tarihten günümüze kadar bir anlaşma yapılmadığından Bern'de yapılan ön anlaşma halen geçerliliğini korumaktadır.

6.4. Akdeniz

6.4.1. Akdeniz'in genel özellikleri

Akdeniz, Osmanlı dönemindeki adıyla Bahr-i Sefit, Arapça ismiyle Bahr-i Mutavassıt El-ebyaz, Batı dillerindeki karşılığı ise Mediterranean Sea, Romalılar ise Akdeniz'in iki yakasında da hakim olduklarından Mare Nostrum (Bizim Deniz) demişlerdi.

Akdeniz, Avrupa, Afrika ve Asya kıtalarının ortasında Dünya'nın en büyük iç denizidir. 2.5 milyon km² alanı kaplayan Akdeniz, Batı'da Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanus'a, Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz'e bağlanır. Ege Deniz'i ile ayrılığı ise fiziki değil, itibari bir ayrılık sözkonusudur. Ege Deniz'inden Girit ve Rodos Adaları ile itibari olarak ayrılır.

Akdeniz Ülkeleri, Akdeniz’e kıyısı olan veya yakın civarında bulunan ülkelerdir. Bunları bölgelere de ayırmak mümkündür. Avrupa Bölgesindeki Akdeniz ülkeleri, İspanya, Fransa, Monako, İtalya, Malta, Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Cebel-i Tarık /İngiltere (Cebel-i Tarık, İber Yarımadası’nın güney ucunda yer alan İngiltere’nin Denizaşırı toprağıdır.) Akdeniz’e kıyısı olmayan ancak yakınında olan Avrupa ülkeleri Andorra, Kosova, Kuzey Makedonya, San Marino, Sırbistan ve Vatikan.

Avrasya Bölgesindeki Akdeniz Ülkeleri, Türkiye ve Kıbrıs Cumhuriyeti, (Güney Kıbrıs Rum Kesimi- Kuzey Kıbrıs Türk Kesim), Ağrotur ve Dikelya (İngiltere’nin 1960’da Kıbrıs’ta Bağımsız Cumhuriyet kurulunca anayasal olarak ve Osmanlı Devletinin anlaşmalarla kendisine verdiği üsselerdir.)

Asya Bölgesindeki Akdeniz Ülkeleri, Suriye, Lübnan ve İsrail ve Filistin’dir. Akdenize kıyısı olmayan ancak yakın ülke ise Ürdün’dür.

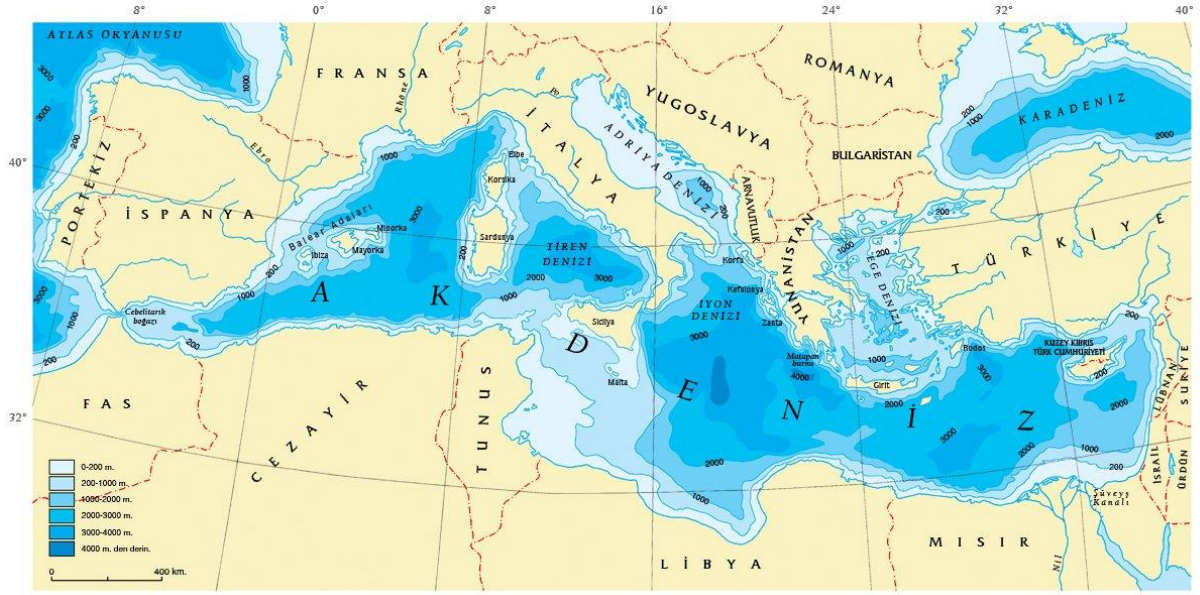
Afrika Bölgesindeki Akdeniz Ülkeleri, Mısır, Libya, Tunus, Cezayir, Fas’dır. Afrika Akdeniz’in özerk bölgeler Meilla Ceuta (Septe) (İspanya’nın Kuzey Afrika kıyılarındaki toprağıdır. Şekil 24’de Akdeniz’e kıyısı olan ülkeler haritası görünmektedir, (Kesfetsek (2020)’den aynen alınmıştır).



Şekil 24. Akdeniz’e kıyısı olan ülkeler haritası (Kesfetsek, 2020).

Akdeniz, Dünya’nın en büyük iç denizi olmakla birlikte derinlik açısından derin bir denizdir. Derinlik Doğu Akdeniz havzasında 4.000 metreyi geçen bir çukura sahiptir. Batı Akdeniz havzası daha az derin bir havzadır.

Akdeniz çeşitli bölgesel denizlere ayrılır. İspanya ve Fas arası Alboran Denizi, İspanya Balear Adaları arası, Balear Denizi, Korsika ve Sardunya Adaları arası Ligurya Denizi, İtalya Yarımadası-Sicilya ve Sardunya Adası arası Tiren Denizi, İtalya Yarımadası ile Balkan Yarımadası arası Adriyatik Denizi, İtalya ile Arnavutluk ve Yunanistan arası İyon Denizi, Libya ile Girit Adası arası Libya Denizi, Türkiye ile Yunanistan arası Ege Denizi, Türkiye ile Kıbrıs arası Kilikya Denizi diye adlandırılır. Şekil 25’de Akdeniz Haritası görünmektedir, (Tuncel (2021)’den aynen alınmıştır).



Şekil 25. Akdeniz haritası (Tuncel, 2021).

Konumuz olan Akdeniz, Akdeniz’in bütününe göre Doğu Akdeniz’i oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz Müslümanların tabi coğrafyaları, ülkeleridir. İslam Mekke ve Medine’de çıkıp yayılınca bu coğrafyanın insanları islamı benimsemişler, kimlik ve kültürleriyle Müslüman olmuşlardı. Bu coğrafya içinde Müslümanlığı tercih etmeyenler halen kimliklerini ve kültürlerini korumaktadırlar. Türkler ise Abbasiler döneminde devletin askeri gücü olarak görev almışlar, bunun sonunda Ortaya Asya’dan aşiretler beylikler oluk oluk bu coğrafyaya gelip yerleşmişlerdir. Abbasilerden sonra bölgede var olan Türk Beylikleri ve Büyük Selçuk Devleti hüküm sürmüştü. Büyük Selçuklu Türkleri Ege kıyılarından önce Doğu Akdeniz kıyılarında Bizans Devletine karşı mücadele ederek buraları feth ederek yerleşmişlerdi (Gencer, 1985).

Osmanlı ise Söğüt'te küçük bir beylik olarak başlayan zamanla Marmara Bölgesindeki Bizans Devleti'nin kasaba ve şehirlerini feth ederek, Trakya'ya geçmiş, sonra orada büyümesini sürdürerek Balkanların fethini gerçekleştirmiştir. Anadolu'da ise diğer Türk beyliklerini hâkimiyetine katarak Anadolu'ya doğru da büyümüştü. Yavuz Sultan Selim Mısır seferi ile Suriye ve Mısır'ı Osmanlı'ya dâhil etti. II. Beyazıt döneminde ünlü Türk denizci Kemal Reis'in Osmanlı Devletinin hizmetine girmesiyle Serbest Türk Kaptanları geleneği başlamış, bunun devamında Kanuni Oruç ve Hızır Kardeşlerin de Osmanlı Devleti hizmetine girmesiyle onların fethettikleri Kuzey Afrika ülkeleri de Osmanlı topraklarına katılmıştı. Bu birliktelikle Akdeniz kısa süre içinde bir Osmanlı gölü haline gelmişti ki Batılılar 28 Eylül 1538 tarihinde Preveze'de ağır bir yenilgi alınca uzunca bir süre Akdeniz'de varlık gösterememişlerdir. Batılılar Akdeniz'de Osmanlı ve Türk Kaptanlarının karşısında varlık gösteremeyince yarım asrı geçkin Okyanus yoluyla Çin'e ve Hindistan'a ulaşma hedeflerine yoğunlaştılar.

Kıbrıs, Doğu Akdeniz'de Anadolu, Suriye-Lübnan ve Mısır'ın tam orta yerinde bir stratejik konumdaydı. Bu bölgelere giden gemilerin kontrolü rahatlıkla buradan yapılıyordu. Zaman zaman gemi ile hacca giden gemilere veya Osmanlı Devleti'nin Mısır'dan gelen emtialarına çeşitli taarruz yapılarak ele geçirildiği de oluyordu. Yani Kıbrıs'ın Osmanlı idaresine geçmesi şarttı. Ayrıca Kıbrıs'ın şaraplarının çok iyi olmasından ve Jasef Nasi isimli Padişah II. Selim'in has adamlarından, gözdesi Nurbanu Sultan'ın da akrabası olan Jasef Nasi'nin de Kıbrıs'ın fethini teşvik ettiği rivayet edilir. Sonuç olarak 15 Mayıs 1570 tarihinde Lala Mustafa Paşa serdarlığında, donanmanın başına da Piyale Paşa tayin edilerek sefer çıkılmıştı. Kıbrıs seferine çıkılmadan önce Venedik'e elçiler gönderilmiş, sulh yoluyla Kıbrıs'ın Osmanlı'ya verilmesi istenmiş ancak kabul edilmemişti. 15 Mayıs 1570 tarihinde başlayan sefer, Kıbrıs'taki kaleler tek tek fetih edilerek nihayetinde 1 Ağustos 1571 Magosa kalesinin de teslimiyle Kıbrıs'ın fethi tamamlanmış olacaktır (Danişmend, 1971).

Venedik Doğu Akdeniz'de Anadolu, Suriye ve Mısır'ın tam ortasında çok önemli stratejik mevkiini kaybedince, Papa'yı da harekete geçirerek Avrupa Müttelik Donanması hazırlamış ve Osmanlı Donanması'nı İnebahtı/Leponto körfezinde tamamen yok etmişti. Tamamen yok edilen Osmanlı Donanması'nın yerine 21 Ekim tarihinde yenisi yapılmak üzere bütün Osmanlı Tersanelerinde hummalı çalışma yapılarak bahar mevsiminde denize eskisinden daha güçlü ve daha yeni bir donanmayla Avrupalıların karşısına çıkılmıştır (Danişmend, 1971). Avrupalılar Osmanlı'nın yeni ve daha büyük donanmasını görünce şaşkına dönmüşler, başta

Venedik olmak üzere bütün Avrupa devletleri Osmanlı ile barış yaparak, yüzlerini uzun asırlar, ta 1770 Çeşme faciasına kadar okyanuslara çevirmişlerdi Akdeniz'den. Rusya yıllar boyunca Kafkasya-Kırım, Doğu Avrupa ve Balkanlar'da Hristiyan Ortodoks halkları tahrik etmiş, Osmanlıya savaş açmış adım adım bu bölgelerde ilerlemeye ve topraklarına toprak katmaya, yada Osmanlıya bağlı özerk yönetimlere bağımsızlık verdirmeye mecbur kılmıştı. Bu hareketlerin devamı olarak karadan balkanlar üzerinde çeşitli propagandalarla Rumları isyana teşvik etti. Hacı Murat sahte isimli bir Rus casusu Mora'ya gelerek isyan etmeye teşvik çalışmaları yaptı. Eğer isyan edecek olurlarsa Rusya ve İngiltere tarafından destekleneceklerini temin etti. Bu isyanları deniz yoluyla da desteklemek üzere Rus Baltık donanmasını, Atlas Okyanus ve İngiltere üzerinden Akdeniz'e göndermişti (Uzunçarşılı, 1982). Ruslara Akdeniz harekâtında İngilizler, Venedikliler ve Fransızların dışında diğer ülkelerde yardım etmişlerdi. Fransa ve Cezayir-i Garp Ocakları, Rus ve İngiliz Donanmasının Akdeniz'deki faaliyetlerini İstanbul'a bildirmelerine rağmen ilk önceleri bunu bir safsata olarak kabul ettiler, Ruslar nasıl Akdeniz'e gelecekler diye baktılar. Sonrasında ise Osmanlı Donanması Rus Donanması'ndan çok üstün olmasına rağmen karşısına çıkma cesaretini göstermeyerek bir iki ufak çatışma ile manevra yaparak İzmir Çeşme Limanına gelen Osmanlı Donanmasını, Rus ve İngiliz Donanması ateş gemileri ile top yekun yakılarak yok edildi. Rus Donanması 1769 dan 17 Temmuz 1774 tarihinde Küçük Kaynarca Anlaşması yapıncaya kadar Akdeniz'de faaliyet göstermiş, Beyrut, İskenderiye vs gibi yerleri taciz etmişti.

1774 Küçükkaynarca Anlaşmasıyla Karadeniz, artık bir Türk gölü olmaktan çıkmıştı. Ruslar yeni kazandıkları Kırım sahillerinde bir Karadeniz donanması oluşturmak için Avlita (Sivastopol)'da ve Gerson'da faaliyete geçtiler. 1787 Osmanlı Rus savaşında, Rus Donanması Osmanlı Donanmasından üstün vaziyetteydi. Osmanlı karada olduğu gibi denizde de deniz gücünü kayıp etmesiyle batılı devletler başta İngiltere ve Fransa olmak üzere Akdeniz'de, Rusya ise Karadeniz istedikleri gibi hareket ediyorlardı.

1789 Fransız Devrim'inden sonra, Avrupalı devletler Fransa'da ortaya çıkan devrimin krallıklara karşı duruşu, yeni fikirler ve düşünceler getirmesiyle Fransa'ya mesafeli duruş, hatta karşı duruş gösterilmişti. Fransa da Devrim'i yaşatmak için bütün baskılara karşı duruş sergiledi. İtalya ve Avusturya'nın Fransa'ya karşı savaş açmasına karşılık verildi. Bu arada Fransa, Avrupa'da bulunduğu duruma karşı kendisine destek arayışları içinde Osmanlı'ya gönderdikleri elçileri bu misyonla görevlendirdi. Napolyon Bonapart, İtalyan savaşlarından

önce ismi daha bilinmezken devrim komitesi olan “Selamet-i Umumiye” komitesine dilekçe vererek “Rusya İmparatoriçesinin Rusya- Avusturya dostluk bağlarını kuvvetlendirdiği bir devirde, Türkiye’nin askerlik bakımından hatırı sayılır bir hale gelmesi için, Fransa’nın elinden gelen her şeyi yapması kendi çıkarınadır.” Diyerek İstanbul’a gelerek Osmanlı askeriyesini yeniden ihya etmek istediğini ifade etmişti (Kara, 1983). Bonapart İtalyan savaşlarından sonra düşüncelerini değiştirmişti. “Osmanlı İmparatorluğu yıkılmak üzere idi” “Türkiye’yi savunmayı düşünmek beyhude idi.” Düşünerek İngiltere’yi mağlup etmek için onu sömürgesi Hindistan’da yenmek gerekli, bunun içinde Mısır’a yerleşmeli diye düşünüyordu. Napolyon Bonapart, 280 parça donanma ve 38. 000 kişilik bir ordu 19 Mayıs 1798 tarihinde Fransa’dan sefere çıktı. 12 Haziran’da Malta’yı aldı, 2 Temmuz’da ise İskenderiye’ye çıkarma yaptı (Danışmend, 1971). İngiliz Donanması Amiral Nelson’un komutasında Napolyon’u takip ediyordu. Amiral Nelson 1 Ağustos 1798 tarihinde Fransız Donanmasını Ebuhr Limanı’nda yakaladı. Fransız Donanması’nın 17 gemisinden 13’ü batırdı. Fransa’nın Osmanlı toprağı Mısır’a tecavüzüne karşı, İngiltere ve Rusya Osmanlı’ya ittifak teklif ettiler. Osmanlı yönetimi Ebuhr’da Fransız Donanmasının ağır yara aldığı haberini alınca ittifak tekliflerini kabul ederek ittifak anlaşmaları yaptı. Uzun süren mücadeleler sonucunda 30 Ağustos 1801’de Fransa ile mütareke imzalanarak Fransızlar Mısır’ı terk ettiler. Napolyon’nun Mısır işgali, Mısır ve Doğu Akdeniz bölgesini Avrupa’yı ilgilendiren bir problem haline getirmiş ve üç yıl meşgul etmişti. Ayrıca Ruslar tarihlerinde ilk kez donanmasıyla boğazlardan aşağı Akdeniz’e geçmişler sıcak denizlere ulaşma ideallerine bir adım daha atmışlardı. Osmanlı artık kendi başına ayakları üzerinde duramadığı, topraklarının güvenliğini tek başına sağlayamadığını görerek “denge politikası” tahterevallisine bindi (Kara, 1983).

19. yy ’da Osmanlı Devleti ekonomik ve teknolojik olarak batının gelişmesini takip edemediği gibi halkın ekonomik, sosyal refahı düşmeye devam ediyordu. Osmanlı bir taraftan da batılı ülkelere ve Rusya’ya karşı askeri olarak da yenilmeye ve gerilemeye devam ediyordu. 1821 Mora’da isyan çıkmış, binlerce Müslüman katledilmişti. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa’nın oğlu İbrahim Paşa’nın yardımı ile isyan 1822’de bastırılmış ancak kendi içinde isyanı sürdüren şehirler ve bölgeler isyana devam etmişlerdi. İsyanın sürdüğü yerler de tek tek İbrahim Paşa ve Osmanlı kuvvetlerince geri alınmıştı. En son 1827 Atina da düşmüştü. Rumlara yardıma gelen batılı müttefik donanması Osmanlı Donanmasını Navarin’de imha ettiler.1829 yılında Yunanistan’a bağımsızlık verildi.

1830 Fransa Cezayir'i işgal etti. 1832 Yunan isyanına katılmış Sisam adasına Fransa, İngiltere ve Rusya'nın baskılarıyla özerklik verildi. 1832 yılında Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı ve bu isyanın Rusya, Fransa ve İngiltere'nin yardımları ile anlaşmayla sonuçlandı. Osmanlının ekonomik ve üretim yapısını tamamen bozacak olan ekonomiyi ithalata ve tüketime dayandıracak olan 1838 Osmanlı İngiliz Ticaret Anlaşması yapıldı. İngiltere ile yapılan anlaşmanın benzerleri diğer ülkelerle de yapıldı. 1866'de Girit İsyanı etti (Danişmend, 1971). 1878'de Kıbrıs anlaşma ile İngiliz idaresine bırakıldı. 1881 Fransa Tunus'u işgal etti. 1881'de Duyun-ı Umumiye kuruldu. 1882'de Mısır İngilizler tarafından işgal edildi. 1897 Osmanlı Yunan harbi, Yunanlılar mağlup olmasına rağmen yapılan barış anlatmasında batılıların baskılarıyla Girit'e özerklik verildi. 1901'de Fransız Donanması Midilliye asker çıkardı. 1911'de İtalya Libya'yı işgal etti (Danişmend, 1971). Nihayet 1914 I. Dünya Savaşı'na girilmesi ve Osmanlı mağlup olarak tarihe karıştı. Sevr Anlaşmasıyla Anadolu yarımadasında Orta Anadolu'da Türklere bir küçük toprak bırakıldı. Ancak bir avuç vatansever asker sivil kurtuluş savaşını vererek, Lozan'la yeni Türkiye Cumhuriyeti'ni bu topraklarda kurdular.

Bu kronoloji ile anlatmak istediğimiz Osmanlı Devleti bir kar gibi eridiği ve gücünü topraklarını ve denizlerini kaybettiğidir. Konumuz olan Doğu Akdeniz ve Kıbrıs ise 93 Harbi diye bilenen yine Osmanlı Rus savaşlarının birinde, Rus Ordusu başkentin köyleri olan Ayastefanos /Yeşilköy'e kadar gelmesi üzerine, başkente girmesi an meselesi iken İngilizlerin müdahalesiyle mütarekeye zorlanıyor. Osmanlı her türlü barışa razıydı. Ayastefanos Anlaşması imza edilmişti. İngilizler Osmanlı padişahı ile görüşerek Kıbrıs'ın kendilerine verilmesi şartıyla Ruslarla yapılan Ayastefanos Anlaşmasının iyileştirilmesi için çaba sarf edebileceklerini ifade etmişti (Danişmend, 1971). Aksi takdirde zaten zorla Kıbrıs'a girebileceklerini ima etmişlerdi. İngiltere aslında direkt Mısır'a yerleşmek istiyordu ancak bu aşamada Fransa'yı kıskırtmamak ve dengede tutmak adına Mısır yerine Mısır'a yakın Doğu Akdeniz'i ve Hindistan Ticaret yolu Süveyş Kanalı'nı kontrol edebileceği bir yer olan Kıbrıs'ı istiyordu (Gürel, 1984).

İngiltere'nin İstanbul'daki büyükelçisi Layard, 25 Mayıs günü II. Abdülhamit'in huzuruna kabulünü sağladı. Görüşmede padişah tedirgin ve hasta görünüyordu, zira Ali Suavi olayının üzerinden pek zaman geçmemişti. Layard, İngiltere Osmanlı'ya yardım etmek istediğini söyledi. Padişah ise kendisinin son derece rahatsız olduğundan konuyu sadrazamla görüşmesini isteyerek görüşmeye son verdi (Gürel, 1984). İngiltere Büyük Elçisi Layard,

Dışişleri Bakanı Lord Salisbury'e bütün gelişmeleri adım adım aktararak yapılacak Kıbrıs anlaşmaya çok önem veriyorlardı (Gazioğlu, 1996).

Kıbrıs'ın İngiltere'ye anlaşıma ile verilmesinden sonra Kıbrıs yönetimini üç başlıkta inceleyebiliriz. Birinci bölüm 1878 ila 1914 I. Dünya Savaşı başına kadar. İkinci bölüm 1914 ila 1945 II. Dünya Savaşı sonuna kadar. Üçün bölüm II. Dünya Savaş'ından 1960'a kadar olan dönemdir.

6.4.2. II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye – Yunanistan ilişkileri

II. Dünya Savaşı sonrası iki kutuplu bir dünya düzeni kuruluyordu. Demokratik ve serbest piyasa ekonomisine, dayanan ABD etrafında kurulan Batı /NATO Paktı. Diğer tarafta komünist partilerin yönetiminde olduğu anti demokratik ve sosyalist ekonomi düzenin olduğu ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği etrafında oluşan Doğu Bloku / Varşova Paktı. Doğu Avrupa ve Balkan ülkeleri Macaristan, Polonya, Romanya, Bulgaristan Yugoslavya'da komünist partiler yönetimdeydi. Zamanla diğer partileri de tasfiye ettiler. Balkanlarda bir tek Türkiye ile Yunanistan Doğu Bloku dışında kalmıştı (Bilge, 1974). Doğu Avrupa ve Balkanlar'daki bu Doğu Bloku yoğunlaşması Türkiye ve Yunanistan'ı endişelendirmiş, Batı blokuna ve birbirlerine de yaklaştırmıştı. 1947 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Türkiye'nin savunmasını kuvvetlendirme kararı almıştı. Her ne kadar 1948 yılı yazında Yugoslavya'yı Kominform'dan çıkarma kararı alınmış ise de bu Balkanlar'da durumu yeterince dengeleyen ve rahatlatan bir durum değildi. Türkiye NATO'ya katılmak için ilk müracaatını Mayıs 1950'de ikinci müracaatını ise 1 Ağustos 1950 tarihlerinde yapmıştı. Türkiye ve Yunanistan'ın müracaatları NATO Bakanlar Konseyi tarafından kabul görmedi (Uçarol, 1995). Kore Savaşı Dünya'da iki blok arasındaki gerginliği üst seviyeye çekmişti. Türkiye ve Yunanistan'nın da NATO'ya katılması yaralı olacağı düşünülerek 15 Eylül 1951 Ottawa toplantısında Türkiye ve Yunanistan'a NATO'ya katılma daveti yapıldı ve 22 Ekim Londra'daki NATO merkezinde Türkiye ve Yunanistan'ın katılım imzaları atıldı.

Türkiye'nin NATO'ya katılımına SSCB tepki göstererek 13 Kasım 1951 tarihinde Türkiye'ye nota verdi. SSCB Türkiye'ye karşı kendisi tavır alırken kendi etkisi olan Bulgaristan da Bulgaristan'daki Türklere karşı göç ettirme politikası uygulanması Türkiye'yi her haliyle Balkanlar'da kendine ilişkilerini geliştirecek, olumsuz gelişmelere karşı tedbir alacak müttefikler aradı. Yugoslavya'nın Sovyet Blokundan dışlanması ile Türkiye, Yunanistan ve Yugoslavya işbirliğinin gelişmesini sağladı. Karşılıklı Devlet yetkililerinin görüşmeleri ile 28

Şubat 1953'te Balkan Paktı adıyla “Dostluk ve İşbirliği Anlaşması” imzalandı. 9 Ağustos 1954 tarihinde Yugoslavya Bled'de “İttifak, Siyasi İşbirliği ve Karşılıklı Yardımlaşma Antlaşması” imzalandı. Bu Paktın kurulması NATO'nun işini kolaylaştırdığı için ABD ve İngiltere tarafından da desteklenmiştir. 1955 yılından itibaren Sovyetler Birliği, Yugoslavya'ya karşı tavrını yumuşatarak ilişkilerin gelişmesine önem verdi. Yugoslavya bu gelişmeden sonra Balkan Paktı'nı ikinci plana attı. Asıl problem ise Yunanistan'dan Kıbrıs meselesi yüzünden gelmeye başladı. Fiilen Balkan Paktı işlevsiz hale geldi (Uçarol, 1995).

6.4.3. Kıbrıs sorununun ortaya çıkması

Kıbrıs 1877-1878/93 yılı harbi diye bilinen Osmanlı Rus savaşında, Ruslar Yeşilköy'e kadar geldikleri başkente girmeleri an meselesi iken, Osmanlı yönetimi Rusya'nın her isteğini kabul ederek yaptıkları Ayastefanos/ Yeşilköy Anlaşmasını yaptı. İngilizler, biz sizi bu anlaşmanın altında ezilmekten kurtarabiliriz, yalnız Kıbrıs'ı bize vermeniz şartıyla diyerek, Osmanlı Yönetimi de denize düşen yılana sarılır misali, Kıbrıs'ı vererek kurtulduğu bir anlaşmayla Kıbrıs İngiltere'ye bırakıldı.

4 Haziran 1878 tarihinde Osmanlı Devleti adına Dışişleri Bakanı Saffet Paşa ve İngiltere adına İngiltere Büyükelçisi Layard tarafından yapılan anlaşmaya göre,

1. Adada Müslüman halk için şeri mahkemelerin korunması.
2. Evkaf idaresinin Osmanlı Devleti'nin ve İngiliz Hükümeti'nin atadığı birer temsilci eliyle idare edilmesi.
3. Son beş yılın gelir ortalaması esas alınarak, ada gelirinin İngiltere tarafından Osmanlı Devleti'ne verilmesi.
4. Kıbrıs'ta Osmanlı Devletine ve Padişaha ait arazi ve emlakın Osmanlı Devletinin tasarrufuna bırakılması.
5. Adanın idaresinin İngiltere'ye bırakılmasından sonra, İngiltere'nin yaptığı masraflarla ilgili her hangi bir tazminat istemeyeceği.
6. Eğer Kars ve Doğu Anadolu'da Rusya'nın işgal ettiği yerlerden çekilirse anlaşma sona erecekti.

Ek maddeler:

7. Rusya eğer Doğu Anadolu'da işgal ettiği toprakların dışında yeni bir toprağı işgal etmeye kalkarsa İngiltere buna askeri gücüyle karşı koyacak (Gürel, 1984).

Osmanlı Devleti yukardaki şartlar çerçevesinde Doğu Akdeniz ülkelerinin tam ortasında ve Hindistan ve Çin deniz yolu olan Süveyş Kanalı'nın tam karşısında, çok stratejik Kıbrıs Adasını İngiltere'ye anlaşmayla vermiştir.

1878 yaz aylarında adaya gelen ilk İngiliz Yüksek Komiseri Wolseley'i Larnaka Limanında karşılayanlar arasında Rum Ortodoks Kilisesi Başpiskoposu ve beraberindeki Rum heyet de vardı. Başpiskopos hoş geldiniz derken, “Biz bu yönetim değişikliğini hoş karşılıyoruz, çünkü İngiltere'nin, daha önce Yunan Adalarını verdiği gibi Kıbrıs'ı da Yunanistan'a anavatanımıza bırakacağından eminiz” der (Gürel, 1984; Uçarol, 1995). Tablo 3'de Kıbrıs'ın İngiltere yönetiminde iken 1881'den 1960 tarihine kadar nüfus dağılımı (Gürel (1984)'den aynen alınmıştır).

Tablo 3. Kıbrıs'ın nüfusu (1881-1960).

Yıllar	Türk	Rum	Diğer	Toplam
1881	46.389	136.629	5.066	186.084
1891	47.926	158.585	2.775	209.286
1901	51.309	182.739	2.974	237.022
1911	46.428	214.489	3.056	263.964
1921	51.339	244.887	4.489	300.715
1931	64.245	276.572	7.142	347.959
1938	66.459	310.070	----	376.529
1946	80.548	361.199	8.367	450.114
1960	105.494	448.861	-----	554.335

Ekim 1914'de Osmanlı Devletinin I. Dünya Savaş'ına Almanya'nın yanında savaşa girmesi ile birlikte İngiltere Kıbrıs'ı topraklarına ilhak ettiğini ilan etti. İlhaktan sonra 1 Temmuz 1878 yapılan anlaşmasının Müslüman halkla ilgili maddelerin geçerli olduğu ve uygulanmaya devam edileceğini Kıbrıs Halkına ilan edildi. 1878 ila 1914 tarihleri arasında Enosis taleplerine, İngiliz Hükümetleri uluslararası anlaşmalarla Kıbrıs'ta bulunduğunu böyle bir şeye hakkı olmadığını ifade etmişti. 14 Kasım 1914 tarihli Elefteria gazetesi Venizelos'un şu demecini yayınlamıştı. “*Kıbrıs'ın ilhakı, bu Yunan adasının anavatana katılması için son*

aşama olarak nitelendirilebilir. Hükümetimizin istihbaratına göre, Kıbrıs'ın anavatanla birleşmesi, çok yakın gelecekte gerçekleşecektir” (Gazioğlu, 1996).

İngiltere Yunanistan'ın kendi taraflarında I. Dünya Savaşına girme şartıyla Kıbrıs'ı Yunanistan'a vermeyi teklif etti. İngiliz taraftarı ve Enosis ve Megalo idea hayalcisi Yunan Başbakanı Venizelos'un bunu büyük bir sevinçle karşıladıysa da, Yunan kralı savaşa girme taraftarı değildi, Kralla olan anlaşmazlığından dolayı başbakanlıktan azledilmişti. Ancak yapılan seçimlerle tekrar başbakanlığa gelen Venizelos 5 Ekim 1915 tarihinde 150.000 kişilik İngiliz – Fransız kuvvetlerini Selanik'e bir oldubittiyle konuşlandırmıştı. Bunun üzerine yine Venizelos başbakanlıktan azledildi. Venizelos Yunanistan'da İngiliz politikasının en büyük destekçisi ve Atina'daki İngiliz Büyükelçisi'nin en yakın danışmanıydı (Gürel, 1984).

Kıbrıs'ın 1878 yılında anlaşmayla İngiltere'ye devri sonrasında 5 Kasım 1914 tarihinde İngiltere'nin Kıbrıs'ı topraklarına ilhak ilanı, Lozan Barış Anlaşmasının 19. Maddesi ile resmen kabullenilmiştir (Gürel, 1984).

400 yıldır adada yaşayan Türklerin yaşama haklarının güvenceye alınması, eşit, adil ve özgür yaşamaları için ve Yunanistan doymak bilmez Türk topraklarına işgal arzuları ve Türkiye'yi âdete karasularına hapsedme stratejisini kırmak için Kıbrıs'ta oldubittiye müsaade etmeyerek Kıbrıs'ı daima gündeminde tuttu. Kıbrıs'taki Rum Ortodoks kilisesinin, Rumlar arasında daima Yunanistan'a bağlanmayı (Enosis) işleyerek diri tutmasından, zaman zaman da olay ve teşebbüslerle de bunu gerçekleştirmeye çalışmışlardır. II. Dünya Savaşında sonra Kıbrıs'ın da diğer 12 ada vb. adalar gibi kendisine verilmesi için İngiltere'ye 1951 yılında başvurmuştu. İngiltere bu talebe olumlu bakmamıştır.

20 Ağustos 1951 tarihinde bir gazetenin sorusu üzerine Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü Kıbrıs'la ilgili şöyle söylemiştir. “*Ülkemize nispetle coğrafi ehemmiyeti, oradaki soydaşlarımızın mühim bir kütle teşkil etmesi ve tarihi bağlarımız dolayısıyla Kıbrıs'ın durumunun bizi çok yakından alakadar etmesi gayet tabiidir. Adanın bugünkü hukuki vaziyetinin değişmesi için bir sebep görmemekteyiz. Fakat bu vaziyette her hangi bir değişiklik ciddi surette bahis mevzuu olacak olursa, bunun bizsiz ve o zaman bahis mevzuu edebileceğimiz haklarımıza aykırı bir şekilde yapılmasına imkân bırakmayız*” der (Bilge, 1974). Bir milletvekilinin sorusu üzerine Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü 1 Nisan 1954 tarihinde verdiği cevapta “*Dost ve müttefik Yunanistan'ın devlet adamlarıyla vaki görüşmelerde Kıbrıs üzerinde her hangi bir muhabere veya müzakere cereyan etmiş değildir. Bunun sebebi,*

Türkiye'nin Kıbrıs meselesi diye bir şey mevcut olmadığı mütalaasında bulunması ve Kıbrıs halen İngiltere'ye ait olduğuna göre, bu ada hakkında Yunanistan'la ikili konuşmalar yapılmasının caiz olmamasıdır. Günün birinde Kıbrıs'ın İngiltere ile müzakereye mevzu olması halinde, pek tabii, bu adada mühim bir Türk ekalliyeti bulunması keyfiyeti bizim de söz sahibi olmamızı istilzam edecektir. Kaldı ki, biz bu adanın bugünkü statüsünde bir değişiklik yapılması lüzumuna kani değiliz” demiştir. Bu durum Eski Dışişleri Bakanı ve büyükelçi Melih Esenbel'e göre Kıbrıs' meselesindeki 1940 yıllardaki politikası “Bir yandan İngiltere'nin Kıbrıs Adası'nı terk etme niyetinde olmadığını belirtmek, diğer yandan da, Türk- Yunan dostluğunun korunmasına önem verildiğini vurgulamaktı. 1948'de ve sonraki yıllarda, hükümet özellikle Dışişleri Bakanı Necmettin Sadak, Türk kamuoyunun yatıştırmaya çalıştı. Bakan, Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki bir konuşmasında şöyle diyordu: Kıbrıs sorunu diye bir sorun yoktur. Ada bugün, İngiltere'nin hâkimiyeti ve idaresi altındadır. Kıbrıs'ı bir başka devlete devretmek niyetinde de değildir. 1950 yılında yeni Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü de Demokrat Parti'nin bir grup toplantısında, Kıbrıs sorununun mevcut olmadığını belirtiyordu” (Uçarol, 1995).

Kıbrıs'ın kendisine bağlanması için 16 Ağustos 1954 tarihinde Yunanistan Birleşmiş Milletlere konuyu götürdü. Bu tarihten itibaren Kıbrıs meselesi artık bir uluslararası bir mesele hale dönüşmüş oldu. Yunanistan müracaatından ada halkının self determination kendi geleceğini kendilerinin karar vermesini istemekteydi. BM Eylül 1954'te konuyu gündemine aldı. 17 Aralıkta konu görüşülerek reddedildi. Yunanistan'ın yaptığı, Kıbrıs halkına Yunanistan'a katılma kararını onaylatmak istemişti. Bunun üzerine Türkiye harekete geçti. Bu tarihten günümüze kadar Türk dış politikasının ve aynı zamanda Türkiye Yunanistan ilişkilerinin en önemli konularından bir hale gelmiştir (Uçarol, 1995) .

Türkiye Kıbrıs problemi ortaya çıktığında demokratik, hür batı bloku arasında ihtilaf çıkmasın sulh ve sükûnetle meseleler halledilsin düşüncesindeydi. Konu Birleşmiş Milletler'de görüşülürken çekimser oy vermişti. Başbakan Adnan Menderes de 18 Aralık 1954 günü “*Bu mesele tamamıyla kapandığı için artık müttefikimiz Yunanistan ile aramızdaki dostluğun hatta gölgelenmemesine dikkat ve itina göstermek zamanı gelmiş bulunuyor.*” Diyerek Türkiye'nin duruşunu belirtiyordu (Uçarol, 1995).

Yunanistan'ın BM'de isteği olmayınca, Rumlar 1955 yılında EOKA yeraltı örgütünü kurarak, İngilizlere sonrada Türklere karşı asayişsizlik ve terör uygulamaya başladılar. Artık

olaylar planlı programlı bir şekilde sürekli artıyordu. Yunanistan da olayları kışkırtıyordu. Olayların ardı arkası kesilmeyince İngiltere çareyi üç devlet Türkiye, Yunanistan ve İngiltere arasında bir toplantı yaparak çözüm aramaya başladı. 30 Haziran 1955 bu açıklamayla Türkiye resmen taraflardan biri olmuştu. İngiltere, Yunanistan'ın karşısında tek kalmamak için Türkiye'yi adanın eski sahip, Türklerin tabi hamisi olarak işin içine dahil etti. 29 Ağustos 1955 tarihinde "Doğu Akdeniz ve Kıbrıs Hakkında Üçlü Konferans" adıyla Londra'da toplantı başlamış ve 7 Eylül 1955 tarihinde de sona ermişti. Herkesin farklı talepleri olunca konferanstan bir sonuç çıkmadı. İngiltere, adaya özerklik verebileceğini söyledi, Yunanistan direk kendisine verilmesini ya da self-determination yapılmasını yani kendisine bağlanmasını istemişti. Türkiye ise mevcut statükonun değişmesi halinde adanın eski sahibi kendisine verilmesini talep etti.

Toplantı sonrası İngiltere kendi planı çerçevesinde özerklik çalışmalarını başlattı. Türkiye kamuoyunda Kıbrıs'taki Türklerin hayatları konusunda endişe gittikçe artmaya başladı. Yunanistan'ın tutumuna karşı da kampanya oluştu. Kıbrıs'taki Türklerin Girit'te ve diğer adalardaki Türkler gibi katliama uğrayacağı endişesi kamuoyunu germişti. Rumların bu hareketlerine karşı Türklerde Dr. Fazlı Küçük liderlerinde Kıbrıs Türk Mukavemet Birliği kuruldu (Emircan, 2000). İki ülke arasında oluşan gerginlik sonucu NATO tatbikatları yapılamamıştı. Amerika Birleşik Devletleri harekete geçerek anlaşmazlıkların bir an önce sonuçlandırılmasını istedi.

Kıbrıs'taki Rum tedhiş ve terörü her geçen gün artıyordu. Rumların ve Yunanistan'ın amacı Kıbrıs'ı uluslararası gündemde tutarak, İngiliz kamuoyunu kendi lehlerinde oluşturarak istediklerine ulaşmak istiyordu. Ayrıca Türklerin İngiliz güvenlik hizmetlerinde yer almalarına da mani olarak Türklerin adadaki bağlarını gün be gün kopararak kaçırmak istiyorlardı. Daha önce Girit'te, Midilli'de ve diğer adalarda yaptıkları gibi. Olayların etkisi Türkiye ve Yunanistan'a da yansıyor.

1956 yılında İngiltere Kıbrıs Türk ve Rum toplumlarının liderleri ve Türkiye, Yunanistan ile temasa geçerek Kıbrıs'ta çözüm arayışlarına başladı. İngiltere iyi niyetle yapmak istedikleri şeyler EOKA tarafından sabote edildiğini görünce, bu örgütün gizli lideri olan Başpiskopos Makarios'u 9 Mart 1956 tarihinde Hint Okyanusu'ndaki Seychelles adalarına sürgüne gönderdi. 14 Mart 1956 tarihinde İngiltere Başbakanı Anthony Eden, Avam Kamarasındaki konuşmasında, Kıbrıs sorunu Türkiye'nin onayı olmadan sadece Yunanistan ile çözülmesinin mümkün olmadığını, ayrıca Kıbrıs'ın Türkiye'nin güvenliği açısından da stratejik

bir konuma sahip olduğunu vurgulamıştı. Aynı günlerde Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü de Kıbrıs'ın özerklik konusu suiistimal edilerek Enosis'e gidecek bir yol yapılmak istendiği açıktır diyerek özerkliğin uygun olmayacağını ifade etmiştir (Uçarol, 1995).

İngiltere özerklik konusunda geri atmayınca Türkiye kendi özerklik planını öne sürmeye başladı. Yunanistan'ın destek ve tahrikleriyle Kıbrıs'ta Rumların tedhiş ve terörleri her geçen gün artıyordu. Bu da İngiltere'yi yapacağı çalışmayı bir an önce yapmaya itiyordu. 1956 Temmuz'unda Lord Ridcliffe'i Kıbrıs için bir anayasa yapmak için görevlendirdi. O da Kıbrıs'a giderek taraflarla görüşerek hazırladığı taslağı 12 Kasım 1956 tarihinde hükümete sundu. Taslak olduğu gibi kabul edilerek 19 Aralık 1956 resmen açıklandı. Buna göre Kıbrıs'a özerklik verileceği, ancak bunun yürürlüğe konulabilmesi için tedhiş ve terör olaylarının bir an önce bitmesi gerektiği, özerkliğin niteliği ise dışişleri, savunma ve iç güvenlik alanlarının dışında kalacaktı. Bu üç konu İngiltere tarafından yerine getirilecekti. Kıbrıslılara bırakılan işlerle ilgili yerel meclisler seçilecek yürütme ve yargı kurumları kurulacaktı. Türkler bu yönetimler içinde özerk olacaktı. Aynı açıklamada adanın bölünmesi de ihtimal dahilinde olduğu da açıklandı. İngiltere'nin bu açıklamasından sonra Türkiye'nin özerklik yerine taksim daha benimsediğini görüyoruz. Adanın iki toplum arasında bölünmesiyle ilgili kamuoyu da hazırlandı.

İngiltere'nin Yunan ve Rumlarının istedikleri self determination'a yanaşmaması Yunanistan'ın 1957 yılında tekrar Birleşmiş Milletler'e taşınmasına sebep oldu. BM'de Yunanistan, adada self-determination uygulanması gerektiğini savundu. İngiltere ise BM üye bir ülkenin başka bir üyenin ülkesinden bir parça için bağımsızlık isteme hakkı yoktur, diye savunma yaptı. Türkiye ise Yunanistan ve Rumları bütün çabalarının Enosis ile Yunanistan'a Kıbrıs'ı bağlamak istediklerini söyledi. Sonuçta BM Siyasi Komisyonu Hindistan'ın teklifi ile tarafların görüşerek barışçı bir şekilde meselenin halli konusunda karar aldı. Aralık 1957 BM Siyasi Komisyonu'nda Yunanistan'ın self determination teklifi yirmiye otuzüç kabul edildi. Bu karar Genel Kurul'da gerekli olan üçte iki oy çokluğunu bulmadığı için Genel Kurul'un daha önce aldığı taraflar arasında barışçı görüşmeler kararı geçerli oldu.

20 Mart 1957 tarihinde NATO Genel Sekreteri Kıbrıs konusunda arabuluculuğu üzerine görev aldığını ilan etti ve tarafları bir araya getirmek için çağrı yaptı İngiltere ve Türkiye çağrıya olumlu cevap verirken Yunanistan çağrıya cevap vermedi. Aralık 1957'de NATO Paris toplantısında Genel Sekreter Paul-Henri Spaak'ın ısrarıyla Türkiye Yunanistan ve İngiltere

başbakanları bir araya gelip konuştularsa da bir uzlaşma olmadı. İngiltere 1957 yılının sonunda askeri vali yerine sivil bir vali atadı ve sivil vali taraflarla bir araya gelerek çözüm aradı.

19 Haziran 1958 tarihinde İngiliz Başbakanı Macmillan, Türk ve Rum toplumlarıyla, Türkiye, Yunanistan ve İngiltere'nin işbirliği ile bir üçlü yönetim kurulmasını teklif etti. Adadaki olaylar yine hız kesmeden devam ediyordu. Kıbrıs'taki tehdit ve terör olayları, Türkiye ve Yunanistan'ın karşılıklı gerginlikleri artırması NATO'nun Doğu Akdeniz kanadını iyice yıpratmıştı. Amerika Birleşik Devletleri ve NATO baskı yaparak Yunanistan ve Türkiye arasında ikili görüşmeleri başlattılar.

6.4.4. Zürih Anlaşması

1958 yılının sonlarına doğru Kıbrıs meselesi Birleşmiş Millet gündemine taşındı tekrar Yunanistan tarafından. BM Genel Kurul'u 5 Aralık 1958 tarihinde yine, eski kararlar gibi konunun taraflar arasında barışçıl bir şekilde görüşülerek çözülmesi tavsiyesinde bulundu. Gerek bu karar gerek bundan önceki kararlar sonucunda Amerika Birleşik Devletleri'nin telkin ve baskıları sonunda Yunanistan görüşmeleri kabul etti.

Taraflar arasında doğrudan ilk temas NATO'nun Paris'teki toplantısında Türk Dışişleri Bakanı Fatin Rüştü Zorlu ile Yunan Dışişleri Bakanı Avanghelos Averof tarafından 18 Aralık 1958 tarihinde yapıldı. Taraflar bundan sonraki görüşmelerin Zürih'te yapılmasını kararlaştırdı. 5 Şubat 1959 tarihinde Türk Başbakanı Adnan Menderes ve Yunan Başbakanı Kostantin Karamanlis ile birlikte dışişleri bakanları Zürih'te bir araya geldiler. Görüşmeler sonunda Kıbrıs'ta bir bağımsız bir cumhuriyet kurulması, Rum ve Türk toplumlarının yönetimde yer alması, Rum ve Türk toplumlarının haklarının ne olacağı konusunda anlaşmalarını 11 Şubat 1959 yılında açıkladılar.

Zürih Anlaşmasından sonra Türk ve Yunan Dışişleri Bakanları konunun üçüncü tarafı olan İngiltere'ye Anlaşmayı bildirerek onun da onayı alınmak üzere Londra'da buluştular (Bilge, 1974). Zürih Anlaşması sonrasında Başbakan Adnan Menderes 13 Şubat 1959 tarihinde anlaşmayla ilgili verdiği beyanatta, Kıbrıs sorunu Türk-Yunan ilişkilerini ve NATO içindeki işbirliğini etkilediği, zedelediği, Türkiye ve Yunanistan arasındaki ilişkilerinin artık eskisi gibi dostane ilişkilere dönmesi gerektiğini söyleyerek, anlaşma hakkında “...*Vardığımız bu netice, esas ve ruh itibarıyla haklarımız ve milli menfaatlerimizden bir fedakârlıkta bulunmamakla beraber diğer tarafın da hak ve menfaatlerine riayet etmeyi kalp huzuru ile karşılayan bir zihniyetin eseri olarak telakki edilmek icap eder ki bu takdirde galibiyet ve mağlubiyet her iki*

taraf için de bahis mevzuu olmamak lazım. Kıbrıs Adası sakinlerine gelince, bu adada yaşayan Türk ve Rum cemaatlerinin bütün mensupları artık kanlı ve kavgalı bir devrin tamamıyla kapanmış olduğuna emin olabilir, gerek ferden gerek cemaat olarak hak ve menfaatlerin en adil ve ölçülü bir şekilde korunmasını mümkün kılacak esasların iki devletçe artık kayıt ve tespit edilmiş bulunması sebebiyle istikbali büyük bir emniyet ve huzur içinde karşılayabilirler....” Açıklamasında bulunmuştur (Bilge, 1974).

6.4.5. II. Londra Konferansı ve Londra Anlaşması

Zürih’te yapılan görüşmeler neticesi yapılan anlaşmaları üçüncü taraf olan İngiltere’ye bildirmek ve onun da onayını almak üzere Türk ve Yunan dışişleri bakanları Londra’ya gittiler. Londra’da yapılan görüşmelerde Türkiye Başbakanı, Yunanistan Başbakanı, Kıbrıs’taki Türk toplumu lideri Dr. Fazıl Küçük ve Rum toplumu lideri Başpiskopos Makarios’un katılımıyla bir Londra Konferansı tertip edildi. Yapılan Konferansta anlaşma sağlanarak Londra Anlaşması 19 Şubat 1959 tarihinde imza edilerek, 23 Şubat 1959 tarihinde her üç devletin başkentinde resmen ilan edildi.

Londra Anlaşmasına göre “

1. Kıbrıs üzerindeki İngiltere’nin egemenliğinin Kıbrıs Cumhuriyeti’ne devrine dair Kuruluş Anlaşması,
2. Kıbrıs’ın bağımsızlığını, toprak bütünlüğünü ve anayasa düzenini güvenlik altına alan Garanti Antlaşması,
3. Türkiye, Yunanistan ve Kıbrıs Cumhuriyeti arasında yapılacak askeri ittifak anlaşması,
4. Kıbrıs’ta yeni anlaşmalar hazırlanması hususunda üzerinde anlaşılan önlemler” (Uçarol, 1995).

Varılan anlaşma Kıbrıs meselesinde “her taraf için başarı” diye gösterilecek nitelikteydi. Her üç devletin ve adadaki Türk ve Rum toplumunun hak ve menfaatlerini korumuştur. Ne Rumların Enosis hayalleri ne de Türklerin ve Türkiye’nin taksim istek ve tezleri olmuştur. Adada her iki tarafında ortaklığına dayanan, Türkiye ve Yunanistan arasında da sıkı işbirliği öngörülen bağımsız bir Cumhuriyet kurulmuş oldu.

Yapılan ittifak anlaşmasıyla Kıbrıs’ta oluşturulacak karargâha Türkiye 650 kişilik, Yunanistan 950 kişilik birer kuvvet göndereceklerdi. Garanti anlaşmasıyla da Kıbrıs’ta kurulan anayasal düzeni korumak üzere topluca, bu olmaz ise tek başına müdahale imkânı verilmiş oldu.

Gerçi Rum toplumu lideri başpiskopos Makarios Kıbrıs'a döner dönmez, oluşacak Kıbrıs Cumhuriyeti Enosise bir basamak olacağını açıklamıştır (Emircan, 2000).

6.4.6. Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurulması

Zürih ve Londra Anlaşmalarınca öngörülen Bağımsız Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kuruluşu için gerekli ön çalışmaları yapmak üzere geçici hükümet kuruldu. Kıbrıs'ın anayasasını ve diğer anlaşmaları hazırlamak üzere Londra ve Lefkoşa'da komisyonlar kuruldu. Anayasa komisyonuna Türkiye'yi temsilen Nihat Erim başkanlığında bir heyet katıldı.

Komisyon çalışmalarında iki hususta anlaşma sağlanamamıştı. Londra'daki Kıbrıs'ın uluslararası statüsünü hazırlayan komisyonda İngiltere'ye bırakılacak üslerle ilgili anlaşmazlık çıkarken, Lefkoşa'daki anayasa komisyonunda ise Rumlar Türklere verilecek haklar konusunda anlaşmazlık çıktı ise de bunlar Temmuz 1960 tarihlerinde giderildi.

21 Temmuz'da Kıbrıs'ın bağımsız bir Cumhuriyet olması kanunlaştı. 29 Temmuz 1960 tarihinde de kraliçe tarafından onaylandı. Londra ve Lefkoşa'daki çalışmalar sona erince, hazırlanan anlaşma metinleri Lefkoşa'da Türkiye'yi temsilen Başkonsolos, Yunan temsilcisi ve İngiliz Vali ve Türk Toplumuna adına Dr. Fazıl Küçük ve Rum Toplumuna adına Başpiskopos Makarios tarafından 16 Ağustos 1960 tarihinde imzalanarak yürürlüğe girdi. Aynı gün anlaşmalarla birliğe Türk ve Yunan askerleri Kıbrıs'a geldiler. İngiliz askerleri ise kendi üstlerine çekildiler (Uçarol , 1995).

6.4.7. Kıbrıs'ta Cumhuriyet sonrası gelişmeler

Kıbrıs'ta bütün ihtilaflar halledilmek üzere anlaşılan cumhuriyet, anayasa vb. bütün anlaşmalar daha ilk günden Kıbrıs Rum toplumu liderleri tarafından görmemezlikten gelindi. Uygulanmamaya çalışıldı, güçlükler çıkarılarak Türkleri yıldırma adadan tecrit ve tehcir etmeyi hedeflediler. Uygulanmak istenmeyen şeyler, Türk belediyeleri, devlet görevlerine Türklerin yüzde otuz oranında alınmaları, Türk Cumhurbaşkanı Yardımcısının veto hakkı ve Kıbrıs ordusunun kurulması gibi somut konularda bir ihtilaf çıkarma, maraza çıkarma durumu oluştu.

Türk belediyeleri, 1958 yılından beri başta Lefkoşa olmak üzere kurulmuş olan Türk belediyeleriydi. Çünkü Belediyeler Türklere hizmet vermedikleri için Türk Toplumuna da kendi hizmetlerini ortak bir şekilde görmek üzere Türk Belediyeleri kuruldu. Ayrı belediyeler kurulması yapılan anayasaya da konmuştu. Cumhuriyet yönetimi başlayınca Rum Bakanların çoğunluk kararlarıyla bu belediyeler genel ve ortak yönetim konuları arasına alındı. Bu ihlale

karşı Türk toplumu Kıbrıs Anayasa Mahkemesi'ne başvurdular. Türk toplumunun bu davada haklı olduğuna hükmeden Anayasa Mahkemesi kararını Rumlar uygulamadılar. Anayasa Mahkemesinin tarafsız başkanı Alman Prof. Forsthoff'u istifaya mecbur bıraktılar (Bilge, 1974). Forsthoff "Anayasa Mahkemesi'nin kararının uygulanmayacağı bana açıkça hissettirilmişti. Nitekim uygulanmadı da. Bir Anayasa Mahkemesi kararının uygulanmaması böyle bir mahkemenin başkanını istifa etmeye zorlayan sebeptir." Diye istifasını açıklamıştı (Denktaş, 1996).

Rum Lideri Makarios Anayasa mahkemesi kararını uygulamayacağını açıklaması tarafları yeni bir krize soktu. Bu belediyeler 1958 yılından beri var olan ve İngiliz yönetiminin kabul ederek tanıdığı belediyelerdi. Türk Dışişleri Bakan Feridun Cemal Erkin Büyük Millet Meclisi'nde yaptığı konuşmada "Kıbrıslı mesul Rum şahsiyetleri, imzaladıkları milletlerarası anlaşmaları ve anayasa çiğnemek hususunda kararlı iseler, Türkiye Cumhuriyeti de, anlaşmaların ve anayasanın tamamının uygulanmasını sağlamak ve Türk haklarını mahfuz tutmak hususunda sarsılmaz bir suretle kararlı ve azimlidir. Kıbrıslı Rum idareciler, Türkiye'nin dikkat ve enerjisini iç meselelere teksif ettiği şu arada Kıbrıs'ta yaratmayı tasarladıkları olupbittilerin gözden kaçıracağı ve binetice Kıbrıs'ta Türk haklarının tehlikesizce ihlal olunabileceği gibi, sakim kanaatlere sahip iseler, bilsinler ki çok vahim bir hataya düşmektedirler... Dışarda haklarımızın ve hayati menfaatlerimizin ihlalinin muhtemel olduğunu müşahade ettiğimiz an, bu ihlal keyfiyeti, bu tecavüz teşebbüsü, Türk Milletini bütün gücü ile ve yekvücut olarak dimdik karşısında bulacaktır. ..." (Bilge, 1974).

Makarios, Türkiye'nin Kıbrıs'ı ve Kıbrıs'ta yapılan her şeyi çok iyi takip ettiklerini, kendisine ve Rumlara keyfi harekete izin vermeyeceklerini görünce, "Akritas Planı" hazırlanmıştı. Planının temel hedefi Enosis'i gerçekleştirmek. Plana göre hükümet içerisinde bir darbe yapılarak muhalefet susturmak ve temizlemektir. İlk teşebbüs ise hükümet tarafından bir dizi anayasa değişikliği yapmaktır. Türk muhaliflerden gelecek tepkileri ise sindirmek, eğer kuvvetli bir tepki olursa da ezici bir kuvvetle gösterileri sindirmek. Çıkabilecek çatışmalarda da silahlı unsurları mümkün mertebe kullanmak, nihayetinde Enosis'i gerçekleştirmek...

Makarios 30 Kasım 1963 tarihinde Türk Toplum Lideri ile Türkiye, Yunanistan ve İngiltere'ye bir muhtıra vererek Anayasanın değiştirilmesini resmen teklif etti. On maddelik bu teklifle Türklerin Anayasal güvenceye aldıkları hakları mülga etmek, Türkleri de adada azınlık

statüsü ile Rumların yönetimine, tahakkümüne sokmaktı. Türkiye teklifi 6 Aralık 1963 tarihinde reddetti.

Makarios ve Rumların Akritas Planı işlemeye başlamıştı. Makarios'un hukuksuz olarak anayasa değişikliği ret edilince Rumlarla Türkler arasında olaylar kışkırtıldı. 21 Aralık 1963 gecesi Rum polis bir Türk kadını öldürmesi sonrasında Türklerin tepki göstermesi ile gerginlik ve olaylar bütün adaya yayıldı. Rumlar planladıkları gibi bunu fırsat bilerek şiddetin dozunu artırdılar, bu arada birçok Türk öldürüldü. Türkiye bu olaylar üzerine Yunanistan ve İngiltere'den Rumların yaptığı tedhiş ve terör olaylarını önlemelerini istedi. Üç devletin temsilcileri Lefkoşa'da ortak bir açıklama yaparak, olayların sonlandırılmasını istediler. Makarios ise işi gayri ciddiye aldığından geçiştirici cevaplar verdi. 25 Aralık 1963 tarihinde Türk Hava Kuvvetleri uçakları ada üzerinde uyarı uçuşları yaptı. Durumun ciddileşmesi üzerine İngiltere harekete geçerek garantör üç devlet temsilcileri İngiltere Yüksek Komiseri, Türk ve Yunan büyükelçileri bir araya gelerek Kıbrıs'ta düzeni sağlamak üzere hazır olduklarını bildirerek, bir İngiliz komutanın komutasında üç devletin askerinden oluşan bir "barış gücü" kuruldu. Lefkoşa'yı iki bölgeye ayıran "Yeşil Hat" üzerinde anlaşıldı. Türk ve Rum toplumları arasında ateşkes kabul edildi. Makarios dezenformasyonla Türkiye'nin adanın içişlerine karıştığı gerekçesiyle Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne başvurdu.

İngiltere'nin teklifiyle Londra'da bir konferans tertiplendi, 15 Ocak 1964 başlayan konferansta Türkler anayasal haklarının sağlanması ve korunmasını isterken Rumların uygulanamayacağını ve kaldırılması gerektiğini iddia ettiler. Böylece bir neticeye varılmadan 31 Ocak 1964 tarihinde konferans dağıldı. Kıbrıs Türk Liderlerinden Kuzey Kıbrıs Türk Cumhurbaşkanı bütün yaşanan olayların içinde olan birisi olarak, olayları gün be gün belgeleri hatıratında anlatır (Denktaş, 1996).

Taraflar uzlaşamayınca konu Birleşmiş Milletlere götürüldü. Birleşmiş Milletler Örgütü Genel Sekreteri U-Thant'ın teşebbüsleri ile Güvenlik Konseyi'nin 5 geçici üyesinin hazırladığı tasarı kabul edildi. Buna göre taraflar arasında şiddeti tırmandıracak olaylardan kaçınması ve bir barış gücünün kurularak, ihtilafların barışçı yollarla çözülmesi amacıyla bir arabulucu tayin edilmesi. 27 Mart 1964 Barış Gücü Kıbrıs'ta görev yapmaya başladı (Bilge, 1974). Finlandiyalı diplomat S. Tuomioja arabulucu olarak görevlendirildi. Ancak bir sonuç alınamadı, olaylar sürgit devam etti. 29 Mayıs 1964 tarihinde Türkiye, İngiltere ve Yunanistan'a birer nota verdi. Olayların gittikçe büyüdüğüne dikkat çekti. 5 Haziran 1964

Dışışleri Bakanı Feridun Cemal Erkin “Eğer Rumlar hareketlerine devam ederlerse, günün birinde Kıbrıs’a gitmemiz mukadderdir.” Diyerek adaya müdahale edileceğini bildirdi.

6.4.8. Başkan Johnson’nun mektubu ve gelişmeler

Türk Hükümetinin Kıbrıs olaylarına seyirci kalmayacağını her türlü tavrından ve açıklamalarından anlaşıyordu. Yunanistan da diğer taraftan Makarios’un yaptıklarını teşvik ediyordu. Yunan Başbakanı Yorgo Papandreou yayınladığı beyanatta, Yunanistan’ın Kıbrıs’taki Rum halkının mücadelesini kayıtsız-şartsız desteklediğini Zürih ve Londra anlaşmalarının yürümediğini, bu anlaşmaların durumu çıkmaza soktuğunu ifade etmiştir.

Türk Hükümeti garantörlük anlaşması gereği adaya müdahale edeceği ortaya çıkınca. Türk Hükümetini diplomatik girişimlerle kararından vaz geçiremeyince 5 Haziran 1964 tarihinde bir mektup gönderdi. “Johnson Mektubu” diye de bilinen bu mektupla Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Johnson, Başbakan İsmet İnönü’ye ifadesi ağır ve tehdit dolu bir mektup yolladı. Johnson diplomatik mektupta şunları ifade etmişti:

1. Türkiye’nin müdahale kararı çok erken, garanti anlaşmasını işletmeden müdahale hakkını kullanamaz.
2. Türkiye’nin Kıbrıs’a tek taraflı bir müdahalesi, Sovyetler Birliği ile karşı karşıya getirebilir, Türkiye NATO üyesi bir müttefiki ile onlara danışmadan ve onayını almadan böyle bir teşebbüste NATO’nun Türkiye’yi savunma yükümlülüğü var mı? Türkiye böyle bir müdahalede bu açıdan düşündü mü?
3. Türkiye ile ABD arasında bulunan 12 Temmuz 1947 tarihli anlaşmasının 4. Maddesine göre, Türkiye Amerika’nın verdiği silahları Kıbrıs’a müdahalede kullanamaz. Zira bu silahlar savunma amacı ile verilmiştir.
4. Bütün bunları yüz yüze görüşmek için Başbakan İnönü Washington’a gelirse Başkan Johnson bundan memnun olacaktır.

Başkan Johnson’un mektubu ile şunlar ortaya çıkmıştı. Türkiye’nin bütün çabalarına rağmen Kıbrıs meselesine dahil olmayan ABD birden bire adadaki Rumların tedhiş, terör ve katliamlarını görmezden gelerek Rumların ve Yunanistan’ın lehine müdahalesi Türk Milletini şok etmişti. Türkiye’nin ihtiyacı olduğunda, NATO’nun Türkiye’nin yardımına koşmayacağı. Truman Doktrini ile kurulan Türk-Amerikan ilişkilerinde bir dönüm noktası olmuştur. Türkiye’nin haklı ve en hassas davasında yanında olmadığı gibi karşısında olması ABD’ye olan güveni zedelemişti.

Başbakan İnönü 21 Haziran'da ABD'ye gitti. 22-23 Haziran Tarihlerinde yapılan görüşmelerde Zürich ve Londra anlaşmaları ile Türk Toplumuna ve Türkiye tanınan haklar teyit edildi. Görüşme sonrası ABD eski Dışişleri Bakanlarından Dean Acheson'un aracılığı olarak tayin edilmesi karara bağlanmıştı.

Dean Acheson'ın Kıbrıs sorunlarına kesin bir çözüm getirmek üzere faaliyetlerine 10 Temmuz 1964 tarihinde Cenevre'de başladı. Acheson'nun çalışmaları, Kıbrıs'ı taraflar arasında ikiye bölünmesi ve bazı kantonlar oluşturmaları gibi konuları içermekteydi. Kantonları ve özerk bölgeleri de hesaba katarsak adanın % 25-30 kadarı Türkiye'nin kontrolü altına giriyordu.

Cenevre'de bu çalışmalar yapılırken, Rumlar yine olayları ateşledi, Erenköy ve Mansura bölgesindeki Türklere karşı katliamlara giriştiler. 8-9 Ağustos da Türk Hava Kuvvetleri Rum mevzilerini bombaladı. Makarios bombardıman üzerine Sovyetler Birliğini, Suriye ve Mısır'ı yardıma çağırdı. Adadaki olaylar katliamlar diplomatik teşebbüsler 1974 Türk Barış Harekâtına kadar sürgit devam etti.

6.4.9. Kıbrıs Barış Harekâtı

Kıbrıs'a yeni bir düzen getirme arayışları 1950'li yıllarda başlayan halende sürmeye devam bir süreçtir. Yunanistan'ın Kıbrıs'ı İngiltere'den istemesi, talebi onaylanmayınca talebini BM götürmesi, BM Yunanistan'ın talebine ret vermesi, Rumların adada tedhiş ve terör saçmaları, İngiltere'nin Türkiye ve Yunanistan'la adaya bir yeni düzen getirme çabaları. 1960 adada bağımsız bir cumhuriyet kurulması kararı. Rumlar daha fazlasını isteyerek adadaki Türkleri yok sayarak, yok etmeye çalışmaları sürgit devam edegelmişti. Yunanistan'ın ve Kıbrıslı Rumların nihai hedefleri Enosis, bunu gerçekleştirmek için her zaman her zeminde buna gayret etmişlerdi.

Türk Toplumunun ve Türkiye'nin gayesi ise doğdukları topraklarda yaşama, huzur ve barış içinde adil, özgür ve eşit yurttaşlar olarak yaşamak. Türkiye'de 1973 Ekim'de seçimler yapılmış. Seçimler sonrası CHP ve Milli Selamet Partisi (MSP) koalisyon hükümeti kurulmuştu. Yeni hükümet Mayıs 1974 tarihinde Çandarlı araştırma gemisine Ege Denizi'nde petrol arama izni verdi. Türkiye ile Yunanistan arasında 1950'li yıllardan beri süren ve zaman zaman hat safaya çıkan krizler yaşanmıştı. Türkiye'nin Çandarlı araştırma gemisine Ege'de petrol arama izni vermesi, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'de kıta sahanlığı meselesini ortaya çıkardı. Yunanistan ise Ege'de 1960'li yıllardan beri petrol arama izinleri vermişti. Türkiye aynı şeyi yapınca kriz çıkmıştı.

Kıta sahanlığı meselesi taraflar arasında devam ederken. Toplumlar arası müzakereler sonuçsuz devam ediyordu. Rumlar görüşmeleri iş olsun diye oyalama ve yıpratma için yapıyorlardı. Çünkü bu görüşmelerden Enosis çıkmayacağı bilinen bir gerçektir. Yunan cuntası Kıbrıs'ın artık ilhak edilmesi gerektiğini düşünüyor, hatta bu iş için Makarios da bir engel olarak görüyorlardı. Yunanistan, adadaki subayları vasıtasıyla Makarios aleyhinde faaliyete geçerek onu iktidardan düşürmeyi hedeflediler. Daha fazla sertlik taraftarı olan Rumları Makarios'a karşı kışkırttılar. 2 Temmuz 1974 tarihinde Makarios, Yunanistan Cumhurbaşkanı'na bir mektup yazarak, kendisinin atanan bir vali olmadığını seçilmiş bir lider olduğunu, kendisine buna göre davranılması gerektiğini belirtmişti (Armaoğlu, 1989).

EOKA tedhiş ve teröristlerinden meşhur Nikos Sampson, Rum Milli Muhafızlarını da yanına alarak, Kıbrıs'ta darbe yapıp, Makarios'u yönetimden düşürdü. Kıbrıs Elen Cumhuriyetini ilan etti. Darbe Yunanistan'ın Kıbrıs'a direk müdahalesiydi. Türkiye Sampson darbesinin anayasal düzeninin yıkılması ve gayri meşru bir yönetimin kurulması olduğunu ve yönetimi tanımadığını ilan etti. İngiltere de aynı şekilde açıklama yaptı.

Türkiye Kıbrıs Anayasasının tamamen iptal ve ilgası olarak gördüğü darbeye karşı harekete geçerek Zürih ve Londra Garantörlük Anlaşmasının 4. Maddesine istinaden adaya müdahale kararı alarak İngiltere ile beraber müdahale etmek istedi. Başbakan Bülent Ecevit bu maksatla İngiltere'ye 17 Temmuz'da gitti. Bülent Ecevit Başbakan Wilson ve Dışişleri Bakanı Callaghan'la yaptığı görüşmelerde teklifine sıcak bakılmadığını gördü. İngiltere garantörlük meselesinden daha büyük bir mesele olduğu, Kıbrıs'taki darbe hadisesinin BM ve NATO çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini söyledi.

Amerika'nın Yunanistan'a baskılarına rağmen Yunan Cuntası Kıbrıs'taki Sampson'u yönetimden çekmedi. Türkiye'nin tek taraflı müdahalesi sözkonusu olursa kendisinin de müdahale edeceğini ilan ederek, Türkiye'nin müdahalesini mümkün görmedi.

Başbakan Bülent Ecevit 19 Temmuz akşamı Londra'dan Ankara'ya geldi. 20 Temmuz 1974 sabahın erken saatlerinde Türk Silahlı Kuvvetleri hava indirme ile Girne'ye asker indirdi. 22 Temmuz akşamı ateşkes yapılana kadar Türk kuvvetleri Girne-Lefkoşe yolunu hâkimiyeti altına almıştı. 1. Kıbrıs Barış Harekâtı ateşkes ile sonuçlanmıştı. Bu arada Türkiye harekâtın akim kalmaması ve Türk askerinin oradaki varlığını tehlikeye atmamak için Türk askeri kuvvetine 40.000 asker ve 300 tank takviyesi yapılmıştı. Türkiye 15 Temmuz'da Nikos Sampson darbesinde BM harekete geçirmeye çalışırken pek bir şey yapmayan BM Güvenlik

Konseyi, Türkiye'nin Barış Harekâtını durdurması için pek hızlı hareket etti. BM Güvenlik Konseyi Barış harekâtının daha ilk günü 20 Temmuz'da 353 sayılı BM kararıyla tarafları ateşkes yapılması, adadaki bütün yabancı kuvvetlerin Kıbrıs'tan çıkmaları, bütün ülkelerin Kıbrıs'ın egemenlik, bağımsızlık ve toprak bütünlüğünü tanınması ve saygı göstermeye davet etti.

Amerika'nın Türkiye ve Yunanistan'a yaptığı baskı ve telkinler sonucu Türkiye 22 Temmuz saat 17.00 itibarıyla ateşkese uyacağını açıkladı. 23 Temmuz'da Yunan Hükümeti istifa etti. Yerine Yunan Cumhurbaşkanı'nı Fransa'dan getirttiği Konstantin Karamanlis'i milli birlik hükümeti kurma görevi verdi. Kıbrıs'ta Nikos Sampson'un yerine Glafkos Klerides gelmişti.

BM 353 sayılı kararı gereğince garantör üç devlet anayasa düzenini sağlamak üzere Cenevre'de bir araya geldi. Beş günlük bir çalışma sonrasında 30 Temmuz 1974 tarihinde Cenevre Deklarasyonu imzalandı. Buna göre 1960 Anayasa düzenini yeniden tesis etmek için üç devlet de beraber çalışacaklardı. 31 Temmuz saat 24 itibarıyla her kesim kontrolleri altında olan bölgeleri genişletmeyecekler. 30 Temmuz ateşkes çizgisinde sadece BM barış gücü bulunacaktır. Rum ve Yunan kuvvetlerinin muhasarası altında olan Türk bölgelerinden kuvvetler çekilecek ve bu Türk bölgeleri BM kuvvetlerinin korumasında olacaktır. Yeni Anayasa düzeni tesis edilinceye kadar Cumhurbaşkanı Yardımcısı Rauf Denktaş, 1960 Anayasasına Cumhurbaşkanı olarak görev yapacaktı.

Birinci Cenevre toplantısında alınan kararlar yerine getirilmemişti. İkinci Cenevre toplantısına Türk Toplum Lideri Rauf Denktaş ve Rum Toplum Lideri Glafkos G-Klerides de katılmıştı. 8 Ağustos'tan 14 Ağustos'a kadar yapılan görüşmelerde hiçbir netice alınamamış, ayrıca daha önce alınmış Cenevre Deklarasyonu da uygulanmamış olması üzerine Türk Heyeti 14 Ağustos sabahı görüşmelerden çekildi.

14 Ağustos Cenevre görüşmelerinden çekilir çekilmez 2. Kıbrıs Barış Harekâtı başlatıldı. 16 Ağustos 1974 saat 19'da BM 360 sayılı kararına uyularak ateşkese uyacağını açıkladığı zaman Türkiye, Türk Silahlı Kuvvetleri, Magusa-Lefkoşa-Lefke-Kokina çizgisine ulaşarak yaklaşık adanın % 38'ini kontrol altına almıştı.

2. Kıbrıs Barış Harekâtına en sert tepkiler Sovyet Rusya ve Amerika Birleşik Devletler'den gelmişti. 14 Ağustos'ta 2. Kıbrıs Barış Harekâtı başlamasıyla Yunanistan NATO'nun askeri kanadından çekildiğini duyurdu. Bu durum 1967 tarihinde Yunanistan'da askeri darbe

ile oluşan sağcı Amerikancı yönetimin etkisinden çıkılmış, Sovyetlere bir adım yaklaşmıştı. Bu olay Sovyet Rusya'nın sevinmesi ve umutlanmasına vesile oldu. 23 Ağustos tarihinde yayınladığı deklarasyonda Sovyet Rusya, Kıbrıs meselesinin bir uluslararası bir mesele olduğunu ve artık İngiltere, Türkiye ve Yunanistan arasında yapılan garantörlük anlaşmasının yürümediğini bunların geçersiz sayılarak BM düzeyinde meselenin ele alınması gerektiğini açıkladı.

6.4.10. Amerika Birleşik Devletleri'nin tepkisi ve ambargosu

1960'lı yılların başından beri Kıbrıs'ta Türklere karşı yapılan tedhiş, terör ve katliamların sonu gelmeyince, Türkiye artık diplomatik teşebbüslerle bir yere varılamadığını gördüğünden Kıbrıs'a Zürih ve Londra Anlaşmalarından doğan garantörlük hakkıyla askeri müdahalede bulundu. Bu fikri fiile geçirme teşebbüsünde dost ve müttefik ülke ABD başkanından tehdit dolu bir mektup almıştı. Johnson Mektubu, Türk-Amerikan ilişkilerinde ilk ve derin sarsıntı oluşturmuştu.

ABD'nin talebi ile 1971 yılında Nihat Erim Hükümeti tarafından yerine getirilen haşhaş ekim yasağı, CHP-MSP Koalisyon Hükümeti'nce 1 Temmuz 1974 tarihinde kaldırılması ABD'nin tepkisine sebep olmuştu. I. Ve II. Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra ABD'de harekete geçen Türkiye karşıtı odaklar, Türkiye'ye Şubat 1975 tarihinde Ambargo kararı aldılar. İki NATO ülkesi arasında üstelikte NATO'nun ikinci askeri gücü olan ve yerli hiçbir üretimi olmayan Türkiye'ye ambargo kararı büyük bir şok etkisi oluşturdu.

Amerika Birleşik Devletleri ambargosunun çok hayırlı bir tarafı olmuştu. Ambargo vesilesiyle Türkiye askeri ve teknolojik ihtiyaçlarını karşılamak üzere Askeri Elektronik Sanayii (ASELSAN), Hava Elektronik Sanayii (HAVELSAN), Roket Sanayii Anonim Şirketi (ROKETSAN), Türkiye Uçak Sanayii Anonim Şirketi (TUSAŞ), TANK-PALET FAB. Gibi kuruluşları kurmasına ve bunları zaman içerisinde geliştirmesine vesile oldu.

6.4.11. Kıbrıs Barış Harekâtından sonraki diğer gelişmeler

BM Güvenlik Konseyi 21 Temmuz ve 16 Ağustos 1974 tarihlerinde I. Ve II. Kıbrıs Barış Harekâtlarından sonra aldığı kararlar ve I. Kıbrıs Barış Harekâtından sonra toplanan I. Cenevre toplantısında alınan Cenevre Deklarasyonu ile alınan kararlarda, Zürih ve Londra Anlaşmaları ve bu anlaşmalara göre kurulan 1960 anayasasının geçerliliğini tekrar onaylanmış oldu. I. Ve II. Barış Harekâtından sonra Türkler adanın kuzeyinde, Rumları ise güneyinde ayrı ayrı bölgelerde yaşamaları kesinleşmiş oldu.

Görüşmelerden bir sonuç çıkmayınca 13 Şubat 1975 tarihinde Kıbrıs Türk Federe Devleti kurulduğu ilan edildi. Rum Kesimi, Kıbrıs Türk Federe Devleti kurulması anlaşmalarına ve 1960 Kıbrıs Anayasasına aykırı olduğunu, Kıbrıs'ın toprak bütünlüğüne ve bağımsızlığını ihlal olduğunu açıkladı. 2 Ağustos 1975 de yapılan anlaşmayla, adanın kuzeyinde yaşayan Rumlar ile adanın güneyinde yaşayan Türkler karşılıklı olarak mübadele edildi (Vatansever, 2012). Mübadele ile birlikte adada Kıbrıs'ın 1571 fethinden itibaren karışık yaşayan Türkler ve Rumlar ayrı ayrı bölgelerde yaşamaya başladılar.

Daha sonraki tarihlerde iki toplum liderleri arasında sürekli görüşmeler olmuştur. Türk tarafı iki eşit toplum olarak bir devlet çatısında yaşamayı kabul edebileceklerini, Enosise veya Türk toplumu azınlık statüsüne düşürecek bir anlaşmaya razı olmayacaklarını. Rumlar ise ortak makul bir anlaşma yapmak yerine adanın tek sahibi gibi hareket edip, Türk toplumu ve onun güvencesi olan Türk Silahlı Kuvvetlerini daima uluslararası platformlarda şikâyet etmektedirler. Türk tarafı 17 Haziran 1983 tarihinde Kıbrıs Türklerinin self-determinasyon hakkının olduğunu bu yönde irade koyacağını ilan etmiştir. Türk toplumu 13 Şubat 1975 tarihinde devlet kurarken adına Kıbrıs Türk Federe Devleti adını vererek uzlaşma ve barıştan yana olduklarını ortaya koymalarına rağmen, Rum Kesimi ve Yunanistan her fırsatta Türkiye ve Kıbrıs Türk Toplumu aleyhinde her türlü tezviratı yapmaktaydılar. BM 13 Mayıs 1983 tarihinde aldığı karar artık iyi niyetle Federe devlet ismini ve niyetini taşımanın hiçbir anlamı olmadığını göstermişti. Türk tarafı 15 Kasım 1983 tarihinde son seçeneği kullanarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) kuruluşunu ilan etti. Fiili durum artık resmi hale gelmiş oldu. Türkiye Cumhuriyeti tanıdı. Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi 16 Kasım 1983 de protesto etti. Bir diğer garantör devlet olan İngiltere durumu 18 Kasım 1983 tarihinde BM Güvenlik Konseyine götürdü. BM 541 sayılı kararı ile devlet ilanının hukuken geçersiz sayarak, bütün devletlerden bu yeni devleti tanımamalarını istedi (Vatansever, 2012).

Kıbrıs'ta Türk tarafının bağımsız devlet ilanından sonra da iki toplum arasında görüşmeler ve Federe bir tek devlet fikriyle birçok görüşmeler yapılmaya devam etti. Ancak bunlardan bir netice çıkmamıştır. Çünkü üzerinde çalışılan taslaklar Türk tarafının temel haklarını yok saydığına Türk tarafı, eğer eşit bir şekilde oluşturulmuş bir taslak ise Rumlar tarafından kabul edilmeyerek görüşmeler sürgit devam etmektedir.

BM Genel Sekreteri Butros Gali, 1992 yılında “Fikirler Dizisi” projesi ile çözüm önerisi sunmuştu. Buna göre iki tarafın eşit siyasi haklara dayalı olarak garanti ve ittifak

anlaşmaları geçerli olacak, her hangi bir ülkeyle kısmen ve tamamen birleşme veya taksim olmayacaktı. Bu teklif de taraflarca kabul edilmedi.

6.4.12. Kıbrıs Rum Kesimi'nin Avrupa Birliğine müracaatı ve üyeliği

1990 yılında Kıbrıs Rum Yönetimi, Avrupa Birliğine tam üyelik için başvurmuştu. Rumlar bu müracaatla Avrupa Birliği ülkesi olmak ve AB siyasi ve ekonomik gücü ile Kıbrıs'ın tamamına hâkim olmayı istemekteydiler. Kıbrıs Meselesinde böylece artık Yunanistan, Türkiye, İngiltere'nin dışında AB ülkeleri de bulunacaktı. Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti diplomasi alanında Yunanistan ve Rum kesimi ile baş edemezken bir de bütün Avrupa ülkeleri meseleye dâhil olmuş olacaktı.

Rum Yönetiminin başvurusu kabul edilmiş ve 1995 yılında Kıbrıs Rum Kesimine adaylık statüsü verilmişti. 6 Mart 1995 tarihinde Türkiye ile AB ortaklık Konseyi toplantısında Gümrük Birliği kararı imzalanmıştı, AB Gümrük Birliğine geçmenin ön şartı, Rum kesimiyle AB arasında başlayacak tam üyelik görüşmelerine itiraz etmemesi istemişti. Türkiye de bir bildiri yayınlayarak şu hususlar açıklamıştır.

1. Kıbrıs meselesi çözülse bile, Kıbrıs Türkiye'den önce AB'ye giremez. Zira bu Türkiye ile Yunanistan arasındaki siyasi dengeyi bozacaktır.
2. Türkiye Anlaşmalardan doğan haklarını saklı tutmaktadır. İçinde Yunanistan'ında bulunduğu AB, Kıbrıs ve diğer problemlerin çözüm yeri değildir.
3. GKRY ile AB üyeliği ileri götürülür ise, Türkiye KKTC ile benzeri bir bütünleşmeye gitmek durumunda olacaktır (Vatansever, 2012).

1997 yılında AB ile Rum Yönetimi müzakerelere başlanmış, 2000-2001 yıllarında Avrupa Parlamentosunda kabul edilen Kıbrıs Raporlarında Kıbrıs Cumhuriyeti (Rum Yönetimi) adanın bütününü temsil etmektedir. Ayrıca raporda Türkiye de Kıbrıs'ta işgalci olduğu belirtilmektedir. 1950'li yıllardan beri bin bir acı katliamlarla mücadelesini sürdürmüş olan Türkiye Cumhuriyeti Zürih ve Londra Anlaşmalarından doğan garantörlük ve Türkiye ve Yunanistan'ın eşzamanlı olarak birlikte üye olmadığı bir birliğe katılması mümkün olmamasına rağmen Türkiye Cumhuriyeti, Kıbrıs Rum Yönetiminin, bütün Kıbrıs'ı temsilen AB'ye girmesine ve alınmasına karşı çıkmamıştır (Koyuncuoğlu, 2000).

6.4.13. Kıbrıs'ta Annan planı

Butros Gali'den sonra BM Genel Sekreteri olan Annan, Kıbrıs meselesinde taraflara yüz yüze görüşme talep ve teklifinde bulundu. Bunun üzerine tekrar başlayan görüşmeler 1997-

2000 yılları arasında devam etti. Bu görüşmelerden de bir neticeye varılamadı. 2001 yılında Rauf Denktaş, Rum lider Klerides’e mektup yazarak tekrar görüşme teklif etti. Ocak 2002’de başlayan görüşmeler BM Genel Sekreteri Kofi Atta Annan kapsamlı çözüm planıyla görüşmeler devam etti (Vatansever, 2012).

Annan Planının içeriği şöyledir. Bir ana metin ve kuruluş anlaşması, 10 ek madde ve bu eklere bağlı 43 ekten teşkil olan kapsamlı bir metindir. Kuruluş anlaşmasında, Kıbrıs’ın bir ortak devlet olduğu. Bu devletin iki eşit devletten oluştuğu. Fesh olunmaz bir ortak kuruluş olduğunu. Kuruluş, garanti ve ittifak anlaşmaların meri olacağı. Bunlara ait ek protokollerin, Avrupa birliğine katılım anlaşmasının onaylanacağı protokollerin, her iki devletinde eşit statüde, tek bir Kıbrıs vatandaşı, adanın askerden ve silahtan arındırılacağı, anlaşmanın uygulanmasını müteakip yeni bir BM Barış Gücü yerleştirilmesi, yeniden yerleşmeler ve gayrimenkul kurullarının oluşacağı öngörülmüştü (Dışişleribakanlığı, 2020). Bu planla 1960 anayasasının çok gerisine gidilerek Türkler azınlık olacaktı (Vatansever, 2012).

Annan Planı’nda yetki “basit federal sisteme” dayalı bir federal yapıyı oluşturmayı öngörmüştü. Alt ve üst meclisler olacak daha çok yetkilerin olacağı alt meclis nüfus oranına göre seçilecek, bu da peşinen Rumların hâkim olduğu bir mecliste Türkler azınlık olacaktı. Bir başka konu ise Kıbrıs Türklerinin statüsü açık değildi. Türk toplumunun bir toplum olarak kendilerine sağladığı hak ve imtiyazları kaybetmiş olacaktı. Annan Planı ile iki kesim ve iki halk ortadan kalkacaktı. Mülkiyet konusunda düzenlemeler ve Türk tarafına yerleştirilecek Rum nüfusu ve toprak tavizleri gibi konular yeni kargaşa ve kavgalara sebep olacaktı.

Neticede Annan Planı 24 Nisan 2004’te her iki kesimde referanduma sunulmuş, Kıbrıs Türlerinin % 64.9 evet, Rumlar % 75.8 hayır demiş ve Plan Rumlar tarafından ret edilmişti. Annan Planı Rumlar tarafından ret edilmesine rağmen ödüllendirmek üzere 1 Mayıs 2004’te bütün adayı temsilen AB’ye üye yapılmıştır.

6.4.14. Kıbrıs ve Doğu Akdeniz’deki son gelişmeler

Kıbrıs Rum Yönetimi AB’ye girdikten sonra, adanın tek hâkimi ve temsilcisi olarak(!) daha pervasızca hareket ederek Doğu Akdeniz’i ele geçirme düşüncesiyle hareket etmeye başladı. Artık problem Kıbrıs’ın karasından çıktı, Akdeniz sularına ulaştı. Petrol arama, münhasır ekonomik bölge gibi konularda tek başına bir kara ülkesiymiş gibi hareket etti. Rum Yönetimi 17 Şubat 2003’te Mısır’la ve 17 Ocak 2007’de Lübnan’la münhasır ekonomik bölge

anlaşmaları imzalamıştır. Rum yönetimi hem KKTC hem de Türkiye Cumhuriyetini yok saymıştır (Vatansever, 2012).

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi masa başı anlaşmaların yanında saha çalışmaları aramaları da yaptırmaya başladı. 17 Aralık 2010'da İsrail ile münhasır ekonomik bölge anlaşması yaparak petrol ve doğalgaz arama izinleri verdi. Türkiye'nin savaş nedeni olarak açıkladığı bölgelerde, İsrail ortaklı bir Amerikan şirketi Noble Enerji'yle Güney Kıbrıs'ın münhasır ekonomik bölge ilan ettiği bölgede doğalgaz-petrol arama ve sondaj işlemleri başlattı (Vatansever, 2012).

Doğu Akdeniz'de Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin adımlarına karşı geç de olsa Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Türkiye Cumhuriyeti 21 Eylül 2011 tarihinde bir anlaşma yaparak Akdeniz'deki kıta sahanlığının uluslararası hukuka ve teamüllere uygun bir şekilde 27 coğrafi koordinatın birleştirilmesiyle oluşan bir hat ile sınırlandırdı. Bu anlaşmadan sonra Türkiye, Kıbrıs'ın on iki mil açığında petrol ve doğalgaz aramaya başlamıştır.

Doğu Akdeniz'de Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Türkiye'yi köşeye sıkıştırma hamlelerinden sonra devreye Yunanistan girdi. Yunanistan tıpkı Ege'de olduğu gibi Doğu Akdeniz'de de Türkiye'yi sahillerine, karasularına hapsedmek derdindeydi. Hristiyan ve AB üyesi olan Yunanistan bütün tarihi boyunca yaptığı gibi hakkaniyet ölçüsünü tanımadan Batı Dünyasına güvenerek Kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölgeler ilan edip bir oldu bitti ile Türkiye'ye kabul ettirmek istiyordu. İspanya'nın Sevilla Üniversitesi, Beşeri Denizcilik Coğrafyası alanında çalışan Juan Luis Suarez de Vivero isimli bir akademisyen profesöre bir harita hazırlatıp, Yunanistan'ın Ege ve Akdeniz'de kıta sahanlığı olarak iddia ettiği bölge ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin AB'ye girdikten sonra ilan ettiği Münhasır Ekonomik Bölge sınırlarını sözde AB sınırları olarak haritasında belirtti. Bu harita ile de politika belirlemeye kalkıştıkları, petrol ve doğalgaz aramaları yaptırdıkları bir oldu bittiyle karşı karşıyayız.

Bu haritaya göre Yunanistan'ın Kıta sahanlığı, Antalya'nın Kaş ilçesine 2 kilometre uzaklıkta olan Meis Adasından başlıyor, Akdeniz'in ortasına kadar gidiyor. Türkiye ise Antalya Körfezine ve karasularına hapsediliyor. Yüzölçümü 10 kilometrekare olan Meis Adası Türkiye'ye iki kilometre mesafede, Yunanistan'a ise 580 kilometre uzakta olup, 10 kilometre kare alanı olan bir adanın 40 bin kilometre kare kıta sahanlığı verilmesi, anakarayı karasularına hapsedmenin rasyonel ve uluslararası hukuka uyarlığı yoktur, diyerek bu iddialar red edildi. Türkiye. Bu haritanın AB tarafından hazırlanmadığı AB yetkilerince ifade edilerek böyle bir

haritayı da resmîyette kabul etmediklerini söylüyorlar ancak yine Yunanistan ve GKRY bu gibi iddiaların peşinde koşarak kriz çıkartmaya devam ediyorlar (Hürriyet, 2020).

Yunanistan MEB iddia ettiği alanlarda batılı şirketlere petrol ve doğalgaz arama izinleri vererek, krizleri tırmandırdı. Türkiye ise bu alanların büyük bir kısmının kendi Münhasır Ekonomik Bölgesinde kaldığı için protesto etti. 2010 yılından beri gündemde olan Libya ile MEB anlaşması, Büyük Ortadoğu Projesi (BOP) çerçevesinde ülkesi karıştırılan Kaddafi iktidardan düşünce ve Libya’da bir kargaşa sürdüğünden karşılıklı yapılan MEB anlaşması akim kalmıştı. Nihayet Libya’da bulutlu hava biraz durulduğunda, BM’ce tanınan meşru Libya hükümetiyle 27 Kasım 2019 tarihinde “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Hükümeti Arasında Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası” imza edildi. Bu anlaşma BM bildirilerek nihayetinde 1 Ekim 2020 tarihinde tescil edildi (Aslan, 2020). Şekil 26’da Doğu Akdeniz’de Türkiye’nin münhasır ekonomik bölgesini gösteren harita, (Yaycı (2020)’den aynen alınmıştır).



Şekil 26. Doğu Akdeniz’de Türkiye’nin münhasır ekonomik bölgesi (Yaycı, 2020).

6.4.15. ABD’den Yunanistan’a tokat gibi Sevilla haritası cevabı

Amerika Birleşik Devletlerinin Ankara Büyükelçiliği, Yunanistan’ın sözde karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlarını gösteren Sevilla haritası diye bilinen

haritanın hukuki önemi olduğu düşünülmemektedir, diye açıklama yapmıştır. Açıklama şöyledir, “ABD’nin “prensip gereği” diğer devletlerin deniz yetki alanlarıyla ilgili ihtilaflarda herhangi bir pozisyon almadığı, Sevilla Haritasının hukuki statüsü hususunda Amerika Birleşik Devletleri, Sevilla Haritasının hukuki bir öneme sahip olduğunu düşünmemektedir. Avrupa Birliğinin de Sevilla Haritasını hukuki bağlayıcılığı olan bir belge olarak değerlendirmedğini görmekteyiz.” Diye açıklama yaparak Yunanistan’ın her zaman ki gibi hukuksuz tutumundan dolayı tırmanan krizde tansiyonu biraz düşürmüştür Şekil 27’.de Sevilla Haritasıyla Yunanistan’ın münhasır ekonomik bölgesini gösteren harita, (Hürriyet (2020)’den aynen alınmıştır).

Şekil 27. Sevilla Haritası ile Türkiye karasularına hapsediliyor (Hürriyet, 2020).

7. DENİZ GÜCÜ

7.1. Deniz Kuvvetlerimiz

Deniz Gücümüzün en önemli unsuru Deniz Kuvvetlerimiz'dir. Deniz, denize kıyısı olan bir ülkenin, Dünya ile ekonomik, siyasal ilişkisini ve iletişimini ve etkileşimi oluşturan ve sürdüren bir ögedir. Üstelik bizim ülkemiz gibi dünyanın doğu batı, kuzey güney olarak ortasında, dünya tarihi ve kültürel olarak dünyanın en eski medeniyetlerinin beşiği, modern zamanların enerji kaynakları ve enerji kaynaklarının nakil hatlarının coğrafyası olunca daha da bir önemli bir jeopolitik bir konum almış oluyor. Böyle bir coğrafyada yaşama ve varlığını devam ettirebilmek için herşeyi ile kendi kendine yeterli olması lazımdır.

Deniz politikalarımız üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu ve Trakya yarımadalarında hayatımızı sürdürmemiz için son derece dinamik olmamız gereklidir. Şanlı tarihimizin son üç dört asırdaki gibi canımızın son damlasına kadar mücadele etmeğe ihtiyaç duymadan zamanında aklın, bilimin ve tekniğin gereğini çalışarak ortaya koyarak sürdürmemiz gereklidir. Maalesef aklın, bilimin ve tekniğin gereğini çalışarak ortaya koymadığımız uzun süren serüvenlerin sonunda Osmanlı Devleti, altı asır süren ömrünü Türk Milletine ağır bedeller ödeterek tarihe karıştığında bir avuç vatanperver asker ve sivilin verdiği İstiklal Harbiyle Türkiye Cumhuriyeti kurulmuştur.

Sultan Abdülaziz döneminde, dışardan aldığımız borç paralarla yine onların yaptıkları ürettikleri malları ve gemileri satın alarak Dünya'nın sayılı donanmaları arasına girdikten sonra, aldığımız borçları ödeyemez ve yapılan ekonomik, siyasal ve sosyal reformlarla çözülmenin hızlanmasından başka bir işe yaramayan bir yönetimle Osmanlı, tarih olurken, Türkiye Cumhuriyetine miras olarak hareket imkan ve yeteneği sınırlı sayıda gemiler kalmıştı. Mondros Ateşkes Antlaşmasından sonra ordu ve donanması, galip müttefik devletler tarafından teslim alınmıştı. Karacı Atatürk ve silah arkadaşları gibi denizciler de kendi kendilerine inisiyatif olarak ellerindeki imkanlarını mevcut duruma ve yasalara rağmen İstiklal Harbine katılmışlardı (Metin Ataç, 2008; Sancar, 2009).

Mondros Ateşkes Antlaşmasından 11 Ekim 1922 Mudanya Ateşkes Antlaşmasına kadar donanma gemilerinin büyük kısmı Haliç'te eterne edilmişti. Osmanlı'dan Cumhuriyete

intikal etmiş donanma gemileri şunlardı. Tablo 4’de Osmanlı’dan Cumhuriyete intikal etmiş gemileri görmekteyiz, (Karlıklı (2014)’den aynen alınmıştır).”

Tablo 4. Osmanlı’dan Cumhuriyet’e kalan gemiler.

	Adı	İnşa yeri	İnşa tarihi	Deplasman T.	Tipi
1	Yavuz	Almanya	1909	23.500	Muharebe Kruvazörü
2	Turgut Reis	Almanya	1890	10.013	Kruvazör
3	Hamidiye	İngiltere	1903	3.967	Kruvazör
4	Mecidiye	A.B.D.	1901	3.967	Kruvazör
5	Berk-i Satvet	Almanya	1906	775	Torpedo Kruvazör
6	Peyk-i Şevket	Almanya	1906	775	Torpedo Kruvazör
7	Muavenet-i Milliye	Almanya	1909	765	Destroyer
8	Numune-i Hamiyet	Almanya	1909	765	Destroyer
9	Taşöz	Fransa	1906	290	Torpidobot
10	Basra	Fransa	1906	290	Torpidobot
11	Samsun	Fransa	1906	290	Torpidobot
12	Sultanhisar	Fransa	1906	97	Torpidobot
13	Sivrihisar	Fransa	1906	97	Torpidobot
14	Yunus	İtalya	1901	145	Torpidobot
15	Akhisar	İtalya	1902	165	Torpidobot
16	Draç	İtalya	1904	165	Torpidobot
17	Berk-i Efşan	Türkiye	1891	270	Torpidobot
18	Musul	İtalya	1904	165	Torpidobot
19	Burak Reis	İtalya	1912	502	Gambot
20	Hızır Reis	İtalya	1911	413	Gambot
21	Kemal Reis	İtalya	1911	413	Gambot
22	İsa Reis	İtalya	1911	413	Gambot
23	Aydın Reis	İtalya	1912	502	Gambot
24	Preveze	İtalya	1912	502	Gambot
25	Sakız	İtalya	1912	502	Gambot
26	Zuhaf	Türkiye	1892	650	Korvet
27	İntibah	İngiltere	1886	616	Mayın Dökücü
28	Nusret	Almanya	1911	365	Mayın Dökücü
29	Tir-i Müjgan	İngiltere	1883	2.362	Mayın Dökücü
30	Muini Zafer	İngiltere	1869	2.362	Kurs Gemisi
31	İclaliye	İtalya	1868	2.228	Kurs Gemisi
32	Necmi Şevket	Fransa	1867	2.080	Kurs Gemisi
33	Ertuğrul	İngiltere	1903	900	Yat
34	Söğütlü	İngiltere	1908	120	Yat
35	9 Adet Motor				

Cumhuriyetin kuruluşundan sonra Atatürk, Cumhurbaşkanı olarak Deniz Kuvvetleri ile ilk teması 11-21 Eylül 1924 tarihleri arasında Hamideye Kruvazörü ve Peyk-i Şevket Torpedo Kruvazörü ile yaptığı Karadeniz gezintisi ile kurmuştur. 20 Eylül 1924 tarihinde

Hamidiye'nin şeref defterine yazdığı yazıda Denize ve Deniz Kuvvetleri'ne dair düşüncelerini ifade etmiştir.

“Hamidiye Kruvazörü, maziden kalan Donanma aksamı içinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerinde faaliyete geçen ilk gemisi oldu. Beş seneden beri mütehasşiri olduğum deniz hayatını bana yaşatan bu gemi oldu. Türk Donanması kumanda ve zabitan heyetini bu gemide ve buna refakat eden Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü'nde tanıdım.

Temas ettiğim, ruhu genç, mefkûresi genç, bu istikbal kumandan ve zabitleri bende Bahriyemiz için kuvvetli ümitler hasıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu heyeti yadigarı mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müsait ve müstahak oldukları kadar inkişafa mazhar edebilmek için bugünün icabatına başvurmak lazımdır.

Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin Donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanması'na malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabitlere, mütehasşislara malikiyettir. Hamidiye'de ve Peyk-i Şevket'te tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilidirler.

Bugün için bu güzide heyet büyük alaka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük, küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız Heyet-i Umumiyesi'nde, faal ve nafi unsurlardan mütevazı bir bahri cüz'ü tam vücuda getirmek imkânına kani oldum.

Bunun için Hükümet-i Cumhuriyetin, tedbir ve teşebbüsleri ile şahsen alakadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir nokta-i azimeti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürümek ve ona vasil olmak elbette müyesser olacaktır.”

Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK

Atatürk, Türk Bahriyesinin gemileri ile yaptığı Karadeniz gezisinden kısa süre sonra yeni dönem açılışı yapılan T.B.M.Meclisi'nin açılış konuşmasında şunları ifade etmiştir. *“Efendiler! Bahriye'yi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır.”* Atatürk, Deniz Kuvvetleri gibi pahalı ve zaman gerektiren bir kuvvetin bir anda oluşmayacağını, bir anda oluşmasının bir fantezi olduğunu bilerek Deniz Kuvvetlerinin en sağlam temellere oturarak gelişmesini hedeflemiştir (DZKK, 2021).

30 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Vekâleti kuruluş yasası Türkiye Büyük Millet Meclisinden çıkarılmış ve Bahriye Vekâleti kurulmuştur. Vekâlet yeni harplerden çıkmış, yokluk ve perişanlık içindeki memleketin mali koşullarına en uygunu Osmanlı'dan kalan gemileri gerekli tadilat ve tamiratına yaparak onları göreve hazır hale getirmekle işe başladı.

Lozan Antlaşması gereği İstanbul askerden ve askeri üstlerden arındırılınca, artık bahriye alternatifler aramıştı. Yavuz Gemisinin hizmet edebilmesi için tamir görmesi gerekiyordu. Yavuz'un tamiri için Gölcük'e yeni bir tersane kurulması ve Haliçte kullanılamayan makine ve teçhizatında buraya aktırması kararlaştırıldı. Gölcük'te Haliç'ten daha büyük bir tersane kurulmuş, Gölcük zamanla Deniz Kuvvetlerinin ana üstü olmuştur.

Yabancı Deniz Kuvvetleri ile ilişkiler geliştirilerek Dünyadaki yenilikler takip edilmeye başlanmıştır. Alman patentli iki adet denizaltı siparişi Hollanda'ya verilerek sözleşmeleri yapılmıştır. 27 Aralık 1927 tarihinde Bahriye Vekâleti kaldırılarak Deniz Müsteşarlığına dönüştürülmüştür. 16 Ocak 1928 tarih ve 1198 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak Genelkurmay Başkanlığı'nda bir "Deniz Müsteşarlığı" makamı kuruldu. Bu yapılanmayla Donanma Komutanlığı, idari ve lojistik bakımından Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmış oldu. Bahriye Vekâleti döneminde Hollanda'ya sipariş edilen, Kurtuluş Savaşı'nın şanlı safhalarından olan I. Ve II. İnönü Muhaberelerine atfen isimleri I. İnönü ve II. İnönü denizaltıları Deniz Kuvvetlerimize katılmış oldu. Padişah Abdülhamit döneminde şaibeli bir şekilde alınmış ve hiç kullanılamamış olan iki deniz altıdan sonra Türkiye Cumhuriyet döneminde ilk denizaltılarımız hizmete alınmıştır (DZKK, 2021).

2 Kasım 1930 tarihinde deniz kurmay subay eğitimi için Yıldız Sarayı'ndaki Harp Akademiğinde Deniz Harp Akademisi eğitim öğretimine başlamıştır. (Sancar, 2009)Deniz Kuvvetlerinin önemli simgelerinden olan Yavuz Gemisi, onarımının ardından 1930 yılında hizmete girmiş ve 1950 yılına kadar da Deniz Kuvvetlerinde hizmette kalmıştır. İtalya'ya sipariş edilmiş, Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer Muhripleri, Dumlupınar ve Sakarya Denizaltıları, Martı, Denizkuş ve Doğan Hücumbotları 1931 yılında hizmete girmiş, Gölcük Tankeri ise Mühendis asker Ata Nuktu tarafından uzun yıllar sonra ilk yerli bir gemi inşa edilerek hizmete alınmıştır (Büyüktuğrul, 2005).

I.Dünya Savaşının getirdiği statokonun değişmesini isteyen Almanya ve İtalya'nın güç kazanarak ve kullanarak takip ettiği siyasetin dışında sulh ve sukunetle, karşılıklı diyalogla ülkenin ve bölgenin selameti için değişmesi gerekli, sürdürülmesi mümkün olmayan şartların değiştirilmesini önemli bir örnek olan Lozan Boğazlar Sözleşmesinin değiştiren Montreux Boğazlar Sözleşmesi yapıldıktan sonra, müttefik galip devletlerin kontrolünde olan İstanbul ve Çanakkale Boğazı, Türkiye Cumhuriyeti kontrolüne geçince İstanbul ve Çanakkale

Boğazları'nda Müstahkem Mevki Komutanlıkları ve Deniz Komutanlıkları kurulmuştur (Sancar, 2009).

II.Dünya Savaşı öncesi Avrupa'da bir büyük savaşın çıkacağını tahmin eden Atatürk, Türk Silahlı Kuvvetlerini ve Deniz Kuvvetlerini memleketin imkanları el verdiğince bizzat Atatürk tarafından isimleri verilen Atılay ve Yıldıray Denizaltıları Taşkızak Tersanesinde yaptırılırken, 1939 yılında İngiltere'ye 4 muhrip, 4 denizaltı ve 2 mayın gemisi sipariş edilmiştir.

II.Dünya Savaşı sırasında Deniz Okulları güvenlik açısından İstanbul'dan Mersin'e taşınmıştı. 23 Haziran 1941 tarihinde İngiltere'den 4 deniz altı gemisini teslim alacak personel ile İngiltere'de eğitim görmeye gidecek olan 20 Pilot adayı Mersin'den Refah Şilebi ile İskenderiye giderken bir denizaltının attığı torpido ile batmış ve 167 şehit verilmişti. Atılay denizaltısı ise Çanakkale Boğazı'nda görev seyirinde iken I.Dünya Savaşı'ndan kalma mayınlara çarparak battı ve 39 şehit verildi.

Uzun süren II.Dünya Savaşı'ndan çekilen İtalya'dan sonra yalnız kalan Almanya'da da artık çöküş başlamıştı. Savaşın galibleri belirmeye başlamıştı. Galipler kendi aralarında ki konferans ve görüşmelerde savaş sonrası dönemin siyasi, askeri ve ekonomik modellerini ortaya koyarak galip ülkelerin kendi etraflarında bu modele göre şekillenmesini yapmaktaydılar. Savaşın galiplerinden Sovyetler Birliğinin savaş öncesi ve savaş sırasında ve savaş sonrasında ki tutumlarında Türkiye'ye karşı bir tehdit ve güvenmezlik oluşmasından ve savaş sonrası Türk Boğazları ve Kars, Ardahan üzerinde taleplerde bulunması, Türkiye'nin Sovyetlere karşı tek başına kendisini savunamayacağını düşünmesi üzerine savaş sonrası oluşan demokratik ve piyasa ekonomisi ve hürriyet esaslı, liderliğini Amerika Birleşik Devletlerinin yaptığı Batı blokuna yaklaştı (Akalin, 2003). Artık Atatürk döneminin ekonomisinden, siyasetine ve askeriyesine kadar bağımsız, kendi ayakları üzerinde durmaya çalışan devlet yönetimi sona ermiş yine eski Osmanlı Devletinin dışa bağımlı olarak ayakta durma politikalarına tekrar geri dönmüştü.

II. Dünya Savaşı I. Dünya Savaşının getirdiği ve İngiltere'nin Dünya sistemine hakim olduğu hegemonik sisteme karşı başta Almanya olmak üzere değiştirilmesi ve kendilerine de çeşitli imkanlar sağlanması için yapılmıştı. II. Dünya Savaşı'nda Almanya ve Japonya bertaraf edilmiş ise de İngiltere de ağır yara almış ve eski gücünü kaybettiği gibi Dünya'daki hegemonik kontrollünü de kaybetmişti. II. Dünya Savaşı sonrası Yeni Dünya Sistemi'nin başına ABD,

İngiltere tarafından geçirildi. Yeni sistem ABD tarafından kurulmuştur. Bu çerçevede ABD merkezli yeni dünya düzeni kurulmasını temin edecek ilk adım ABD'nin New Hapshire Eyaleti'nde Bretton Woods kasabasında uluslararası bir konferansla Yeni Dünya Sisteminin ekonomik temelleri IMF ve Dünya Bankasının kuruluşu ve ABD dolarının Dünya rezerv parası olarak kabul edilmesi ile atılmış oldu.

II. Dünya Savaşı sonrası kurulan ABD merkezli IMF ve Dünya Bankası'nın "istikrar" sağlamak amaçlı yapılan rehberlik ve dayatmaları kendisinin etrafındaki ülkeleri bağımlı ve daha kırılgan hale getirerek bağımlılık dozunu da artırmıştır.

ABD etrafındaki devletleri ve serbest piyasa ekonomisi uyguladığını düşünen ancak günü kurtarmak ve kendi ve etrafındakilerin menfaatini esas alan şeffaf olmayan, demokrasisi de gelişmemiş ülkelerde IMF ve Dünya Bankası'nın "istikrar" adı verilen idari, ekonomik, askeri uygulamalarla daha dışa bağımlı ve daha derin sorunlar oluşmasına sebep olmuştur. Sonuçta bu yapı ABD'yi daha müreffeh hale getirirken dolara bağlı yaşamaya başlayan ülkeleri daha da zayıf hale getirmiştir.

II. Dünya Savaşı sırasında Deniz Kuvvetlerimiz, Deniz Müsteşarlığı olarak Genel Kurmay Başkanlığına bağlı bir Kara Kuvvetlerinin yardımcı unsuru pozisyonunda idi. Bu çerçevede vatan savunması hazırlığı içinde Türk karasularında olası hareketlere karşı tedbirler almak, Boğaz önlerinde kuzeyden ve güneyden gelebilecek hertürlü dost olmayan harekate karşı savunma tedbirleri alma ve yine Almanya'nın batıdan Trakya topraklarına yönelik bir saldırısına karşıda Kara birliklerini Trakya'ya geçirme gibi planlar ve tedbirler alınmıştı (Yüksel, 2016). 1938-1939 yıllarında Deniz Harp Akademisinde kurmaylık eğitimi alan Afif Büyüktuğrul Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977) hatıratında "Kara Taktiği dersinde Kurmay Albay Mithat Alacalıoğlu gene kürsüde karşımızdaydı. Sert eleştirileri gene sürüyordu. Öyle ki, yıl ortasında bütün Deniz Akademesi öğrencileri "Kara taktiğine çalışmazsanız kurmay olamazsınız" diye yazılı bir gizli tebliğ de almıştır" (Büyüktuğrul, 2005). Diyerek askeriyede karacı etkinin deniz kuvvetlerinin üzerinde de baskın olduğunu anlatmaya çalışmıştır.

19 Ekim 1939 tarihinde Türkiye, İngiltere ve Fransa'nın aralarında imzaladıkları "Karşılıklı Yardım Antlaşması" çerçevesinde ve öncesinde Almanya'dan satın alınan muhrip, hücum bot, denizaltı ve mayın gemileri şunlardır. Tablo 5'de II. Dünya Savaşı esnasında Deniz Kuvvetlerimiz'deki gemilerimiz, (Yüksel (2016)'den aynen alınmıştır).

Tablo 5. II. Dünya Savaşı esnasında Deniz Kuvvetlerimiz'deki gemilerimiz

	Gemi Adı	Kapasite/Ton	Hız/Mil	Yapım yılı ve yeri	Hizmete girişi
1	Sultanhisar Muhribi	2.100	35.5	1939 İngiltere	1942
2	Demirhisar Muhribi	2.100	35.5	1939 İngiltere	1942
3	Oruçreis Denizaltısı	861	13.5	1939 İngiltere	1942
4	Muratreis Denizaltısı	861	13.5	1939 İngiltere	1942
5	Atılay Denizaltısı	1228	20	1937 Taşkızak Ter.	1940
6	Saldıray Denizaltısı	1228	20	1937 Almanya	1940
7	Sivrihisar Mayın Gemisi	350	15	1940 İngiltere	1941
8	Yüzbaşı Hakkı Mayın Gemisi	350	15	1940 İngiltere	1941
9	Çanak Mayın Gemisi	32	15	1937 İngiltere	1939
10	Kavak Mayın Gemisi	32	15	1937 İngiltere	1939
11	Atak Mayın Gemisi	500	13	1936 Gölçük Tersanesi	1939
12	Bora Hücumbotu	65	33	1941 Taşkızak Tersanesi	1942
13	Kasırğa Hücumbotu	65	33	1945 Taşkızak Tersanesi	1946
14	Tayfun Hücumbotu	65	33	1943 Taşkızak Tersanesi	1944
15	Şimşek Hücumbotu	65	33	1941 Taşkızak Tersanesi	1942
16	Yıldırım Hücumbotu	65	33	1941 Taşkızak Tersanesi	1942"

II. Dünya Savaşı'nın yaklaştığı, Atatürk'ün ölümü sonrası Türkiye'nin Kurtuluş Savaşı ile başlayan kendi ayakları üzerinde durarak kendi yolunu tayin etme stratejisinden uzaklaşmaya başladığını görmeye başlıyoruz. 19 Ekim 1939 tarihinde İngiltere ve Fransa ile yaptığımız Karşılıklı Yardım Anlaşması sonrası Almanların Türkiye'de yaptıkları işlere son vererek yurtlarına dönmesi. Daha sonrasın da ise İngiliz eğitimcilerin ve diğer yetkililerin Türkiye'de yer aldıklarını görmekteyiz. 1942 yılında İngiliz teknik ve personel desteği ile İstanbul'da Denizaltı Savunma Okulu kurulmuştur. Ayrıca gemilere radar ve digavsing, weiping sisemleri takılmıştır. Savaş sürecinde Deniz Kuvvetlerinin bir çok birimi daha güvenli yerlere taşınarak olası bir saldırılara karşı önlem alınmıştır (Yüksel, 2016).

II. Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar gemi inşa alanında Almanya'nın verdiği destek sürmüştür. Savaşın başlamasıyla Almanlar memketlerine dönmüşler, daha sonraki süreçte İngilizler bu desteği vermeye başlamışlardır. Taşkızak Tersanesinde Almanlarla başlatılan denizaltı inşası Türk mühendislerin ve teknik ekipin tecrübesini artırmış, 1941 yılında

üç adet hücumbotun inşasına da burada başlanarak bitirilmiş. 1942-1945 yıllarında üç adet daha hücumbot inşasına başlamış ise de bir tanesi bitirilmiş diğerler iptal edilmiş, zamanla inşai faaliyetlerin yerine eski alışkanlıklar geri gelerek, dışarıdan gemi alımlarına ağırlık verilerek tersanelerde tamirat tadilat işleri ağırlıklı olarak yapılmaya başlanmıştır (Yüksel, 2016).

Türkiye II. Dünya Savaşı'na girmemesine rağmen savaşta yaşanabilecek bir çok olumsuzlukları basiretsiz ve kifayetsiz tek parti yönetiminin ihmal ve suistimalleriyle yaşamıştı. Bununla beraber II. Dünya Savaşı'nın mutlak galiplerinden Sovyet Rusya, tarihi emel ve taleplerine geri dönerek Türk Boğazları ve Anadolu'da toprak talepleri, Türk Devletinin yöneticilerini adeta bila kayd ü şart Batı Dünyasının lideri olan ABD'ye teslim etmiş, kendi ekonomisiyle kendi savunmasını kendi ayakları üzerine durarak çizmek yerine.

Savaş yıllarında Alman işgalinde olan Yunanistan'ın ekonomik olarak çok kötü durumda olması ve İngiltere ise 24 Şubat 1947 tarihinde artık Yunanistan'a ekonomik ve askeri yardımı sürdüremeyeceğini ilan etmesi ile Amerikan yönetimini harekete geçirdi. ABD başkanı Truman günlüklerine "ABD'yi özgür Dünya'nın içine, tepesine yerleştirmenin vakti geldi." Diye yazacaktır (Akalin, 2003). ABD Dışişleri, Donanma ve Savaş Bakanlıklarının hazırladıkları yardım paketini 27 Şubat 1947 tarihinde ABD Başkanı Truman onayladı. ABD Türkiye ve Yunanistan'a Acil Yardım Konusundaki Tavsiyeleri başlığını taşıyan ve ABD'nin Doğu Akdeniz ve Ortadoğuya açılmasında tarihsel bir adımda Türkiye için şunlar öngörülmektedir. 1- Kredi açılması, 2- Uzun süreli mali yardım için yasa çıkarılması, 3- Her türlü askeri yardımın yapılması. Bu kararlar için İngiliz dergisi The Economist "Türkiye Amerikan nüfus alanına geçti" diye yazmıştır (Akalin, 2003). Türkiye'nin ABD yardım programına dahil edilmesinin asıl sebebi Türkiye ekonomisinin vahim durumu değil, SSCB'nin olası bir nüfus etkisidir. ABD Dışişleri Bakanı Marshall' ABD Dışişleri Komitesi ve ilgililere hitaben ".... Türkiye'deki sorun biraz farklı. Sovyetler'in yürüttüğü sınır savaşıyla Türk Ordusu'nu tümüyle silah altında tutarak, ülkenin ekonomisine mevcut demode yapısı nedeniyle uzun süre kaldıramayacağı bir yük bindirmiştir. Ülkenin iki şeye ihtiyacı vardır. Üretkenliği artırmak için mali destek ve silahlı kuvvetlerin daha az personel ile aynı etkinliğe ulaşmasını sağlamak için askeri yardım. Bunu ancak ABD sağlayabilir. Askeri otoritelerimiz Türkiye'nin bütünlüğünün korunmasının tüm Doğu Akdeniz ve Ortadoğu'nun bağımsızlığı için temel teşkil ettiği görüşünde birleşmişlerdir" (Akalin, 2003).

Truman Doktorini kapsamında olası bir Sovyet saldırısının durdurulabileceği yer olarak Torosların güneyi ile İskenderun arasındaki ikmal güzergahındaki yolların tamamlanması da vardır. Türk- Amerikan işbirliği Karadeniz sahillerinde radar istasyonları, roket üstleri, askeri hizmetlere alınacaklara okuma ve yazma öğretilmeleri dahil geniş bir yelpazeyi kapsamaktaydı.

ABD/Marshall yardımlarının en büyük ayağı ise Avrupaydı. İngiltere başta olmak üzere Fransa, Belçika, İtalya, Portekiz, İrlanda, Hollanda, Lüksemburg, İsviçre, İzlanda, Avusturya, Norveç, Danimarka, İsveç'tir. ABD Türkiye'ye verdiği yardımlarında her yardım türü için farklı farklı şartları olmuştur. Ziraat yardımlarında ABD yardımı ile alınan traktörlerin pamuk ziraatında kullanılmaması, Cumhuriyeti'nin başından beri büyük stratejik hamle olarak ortaya konulan demiryolu siyaseti ve stratejisi bir kenara konularak artık Karayollarına ağırlık verilmesi. Yardımların getirdiği araç gereçleri ve onların yedek parçaları vs ciddi bir ithalat ve ABD'ye bağımlılık getirmiştir. II. Dünya Savaşı sonrası "Truman Doktrini ve Marshall Planı" ile ABD ve SSCB eksenli iki kutuplu bir politik, ekonomik ve askeri sistem oluşmuş, Türkiye de Batı, kapitalist sistem içerisinde yer almıştı (Akkaya, 2006).

Savaş sonrası ekonomik, siyasi ve askeri olarak ABD'nin güdümüne girilmişti. Suüstü gemiler ve deniz altılar ABD sistemine göre dizayn edilmeye ve ABD'nin hizmet dışı kalacak envanteri hibe kredi ve yardım şekliyle kendi güdümündeki ülkelere ve Türkiye'ye verildiği ve ABD hegemonyasının yerleştiği dönem oldu.

ABD 11 Mart 1941 tarihli Ödünç Verme ve Kiralama Kanunu ile daha savaşa girmeden Avrupada savaşan müttefiklerine her türlü yardımları yapmıştı. Savaşın bitiminde bu kanun görevini bitirmiş ve ABD öncülüğünü yaptığı serbest piyasa ve demokratik ülkelerde siyasi, ekonomik ve askeri yapılamasını sağlayarak kendi etrafında oluşacak bir bloğu idare etmeyi yeni bir anlayış, kararlar ve antlaşmalarla yürütülecektir. Bu çerçevede Türkiye ile 23 Şubat 1945 tarihli yeni bir anlaşma imzalanmış Bu anlaşmaya istinaden 1946-1961 yılları arasında ABD'den 2.1 milyar dolar askeri, 1.3 milyar dolar ekonomik yardım almıştır. ABD'nin Türkiye üzerine siyasi etkisi direk, ekonomik etkisi IMF ve Dünya Bankası ile askeri etkisi ise NATO üzerinden olmuştur. 1970 yılında Başbakanın açıkladığına göre o güne kadar yapılan anlaşmaların adedi 91 adetmiş. ABD elindeki ikinci el veya ihtiyaç fazlası silah ve malzemeleri müttefiklerine vererek hem müttefiklerini güçlendiriyor hem de kendi ihtiyaçları için yeni silahlar geliştirip üretmişti (Yüksel, 2016).

Deniz Kuvvetlerinin modernizasyon çalışmaları Amerika Birleşik Devletlerinden alınan suüstü gemisi ve denizaltı gemileri ile personel eğitimi, lojistik konusunda yeni bir döneme girilmiş oldu.

Genelkurmay Başkanlığında Deniz Müsteşarlığı olarak yer alan Donanma ve Deniz Kuvvetleri, 15 Ağustos 1949 tarihli Yüksek Askeri Şurasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı olarak müstakil kuvvet olarak teşkil ve temsil edilmesi kararlaştırılmıştı. O günden sonra Kuvvet Komutanlığı olarak bugüne kadar faaliyetlerine devam etmiştir. 18 Şubat 1952 tarihinde Kuzey Atlantik Savunma Pakı (NATO) üyeliğiyle birlikte Türk Deniz Kuvvetleri yapısını eğitimini ve kabiliyetlerini NATO standartlarına yükseltmiştir (DZKK, 2021).

II. Dünya Savaşında büyük yara alan ve eski gücünü kaybeden İngiltere artık Dünya liderliğini ABD'ye devretmişti. Bu devir bir çatışma ile değil bir bayrak yarışı gibi birbirinden el alma şeklinde gerçekleşmişti. Savaş sonrası güç dengeleri yeniden kurulurken Avrupa da artık eski aktörler yerine SSCB rakip ve düşman unsur olarak belirmişti. Özgür ve serbest piyasa ekonomisi esas alan dünya ile, sosyalist ve kapalı ekonomi siyasi anlayışı arasında, başta kıta Avrupası olmak üzere büyük gerginlik, soğuk savaş hakim olmuştur. ABD hegemonik gücünü askeri ve özellikle de donanma gücü ile sürdürme stratejisini esas almıştır. Türkiye Cumhuriyeti ise Atatürk döneminde 1923-1938 yıllarında oluşturulmaya çalışılan kendi ayakları üzerinde duran ve kendi yolunu çizen bir siyaset anlayışından ayrılarak yine Osmanlı dönemindeki kötü alışkanlıkları olan, uluslararası ilişkilerde büyük devletlere tutunarak ayakta kalma politikalarına dönmüştü. 1939 ila 1945 yıllarında İngiltere ile hareket ederken, Almanya'ya karşı da tam net bir duruş tutunmaktan kaçınmıştır. 1945 sonrası ise İngiltere'nin el verdiği Dünyanın hegemonik gücü olan ABD merkezli batı ittifakında yer almış ve onun ekonomik, siyasi ve askeri modeline uygun yapılanmasını sürdürmüştür. ABD, yapılan ikili anlaşmalarla Türkiye'nin her sahasında ve her yerinde var olmaya başlamıştı.

Yeni düzene göre Deniz Kuvvetleri de yeni yeni yapılanmaya gitmiştir. Deniz Kuvvetleri muharip unsurları Harp, Denizaltı ve Emniyet Filosu olarak üç filoya ayrılmıştır. Diğer taraftan deniz komutanlığı, deniz üs komutanlığı ve deniz ileri üs komutanlıkları kurulmuştur. Trabzon'da Deniz İleri Üs Komutanlığı 13 Ekim 1946 tarihinde, Sinop Deniz Üs Komutanlığı 25 Eylül 1947 tarihinde, Karadeniz Ereğli Deniz Komutanlığı 11 Ağustos 1947 tarihinde kurulmuştur. ABD yardım heyetinin yapmış olduğu çalışmalar sonrasında teşkilat yapısı şöyle şekillenmiştir. Bu heyetin raporunda öne çıkan :

1. Silahlı Kuvvetler bütününde olduğu gibi donanmada da birbiriyle ilgisi olmayan standart dışı techizatlar yoğunlukta olduğu,
2. İngiliz, Alman ve İtalyan gemilerinden oluşan donanmadaki 90 gemiden % 40'nın hurdaya ayrılması.
3. Kıyı tesislerinin yetersizliği donanmanın başarılı bir hareket yapmasını temin edemez.

Bu gibi eksiklikleri gidermek için ABD Türkiye'ye yaklaşık 14.750.000 dolar değerinde

1. Dört muhrip, dört denizaltı, sekiz avcıbot, sekiz mayın arama tarama gemisi, bir ağ gemisi, bir akaryakıt gemisi, bir onarım gemi verilmesi,
2. Fabrika ve İkmal imalat tesislerinin yenilenip genişletilmesi,
3. Eğitim kurumlarına birer ABD'li danışman subay tayin edilmesi,
4. Malzeme kontrolü için Amerikan subayları gönderilmesi kararlaştırılmıştır.

Amerika ile başlayan işbirliği gerek Türk personelinin Amerika'ya giderek eğitim/kurs almaları gerekse Amerikalı eğitimcilerin Türkiye gelerek Amerika ve NATO standartlarında eğitim ve araç gereç oluşturulduğunu görmekteyiz. Amerika'dan alınacak gemi ve araç-gereçlerin kullanılabilmesi için 1948 yılında ABD'ye 350 personel kurs ve eğitim için gitmişlerdir (Yüksel, 2016).

Osmanlıdan Günümüze Türk Dalgıçlık Tarihi isimli henüz basılmamış çalışmamızda da, o tarihlerde görev yapan askeri dalgıçlar Muammer Ceylan, Adnan Tunçeer ve Feridun Boruk gibi dalgıçların rapörtajlarında da bu eğitim ve kursları anlattıklarını görmekteyiz.

ABD ile ilgili istek ve taleplerde Türkiye'nin istediklerinden çok ABD'nin istedikleri gemi ve araç gereçleri vermişlerdir. Vermedikleri gemi ve techizat için ise yeteri kadar eğitilmiş personelin bulunmadığını sebep olarak sunmuşlardır. Sonuç olarak Tanzimat'tan sonraki gibi her kim ile anlaşma ve ittifak yapılyorsa denizcilik ve donanma o ülkenin gemi malzeme ve personel stratejileri ile baştan aşağı dizayn edilmiştir. Atatürk dönemindeki kendi ayakları üzerinde durarak, kendi yolunu kendi çizmesi gibi bir stratejiden uzaklaşmıştır (Yüksel, 2016).

Menderes, döneminde ise Soğuk Savaş'ın artık resmileştiği ve cephele ve safların belirginleştiği ve karşılıklı mücadelenin zirveleştiği zamanlardır. Bu dönemde iktidarı ile muhalefetiyle, Demokrat Parti ve Cumhuriyet Halk Partisi, Türkiye'nin bir kurtarıcı olarak ABD'nin peşine takılmış ve ekonomisiyle iç ve dış siyasetiyle ve savunma politikalarıyla

bütünleşmişti. Bütünleşmesin ilk sıkıntıları ekonomik alanda göstermeye başlamıştı. Artık Atatürk dönemindeki denk bütçeler, açık veren, cari fazla yerine cari açık veren ihraçtan çok ithal eden, üretmekten çok tükenden bir devlet ve toplum yapısıyla alarım zilleri çalmaya başlamıştı. Batı blokunda yer almaya başladığımız tarihlerden itibaren böyle olmuştu. Bu kötü gidişata bir düzenleme getirmek için DP 1954 yılında şu tedbirleri almayı kararlaştırdı.

1. İthalata kontrol ve sınırlama getirilmesi
2. Dolar kuruna farklı bir uygulama getirilmesi
3. Milli Koruma Kanunu tekrar yürürlüğe konularak fiyatlara denetim getirilmesi
4. Ticari banka kredilerine bir kontrol ve sınırlama ile faiz oranların yükseltilerek kredilerin zorlaştırılması.

Türkiye ve ABD ilişkilerinde Kıbrıs meselesinde Türkiye'nin garantörlük hakkını kullanmayı düşünüp, teşebbüs etmesi II. Dünya Savaşı döneminde başlayan bahar havasını ABD başkanın Türkiye Başbakanı'na yazdığı mektupla buz kesmişti. ABD Başkanı Johnson'unun mektubunda askeri yardımlar çerçevesinde Türkiye'ye verilen ABD askeri araç gereç ve mühimmatın, ABD'nin izni olmadan kullanılamayacağını, ikili anlaşmalar gereği olduğu ifade edilmişti. Bu süreçle birlikte artık Türkiye'nin düşmanının ve dostunun ABD ve müttefikleri tarafından belirleneceği gibi bir durum ortaya çıkmış oluyordu. Türkiye'nin kendi müttefiklerinden gelecek ve gelebilecek ulusal menfaatine karşı hareketlere karşı ise NATO ittifakının zarar görmemesi için ses çıkarmayacaktır. Kıbrıs ve Küba krizleri Türkiye'ye, Türkiye'nin güvenliği ve savunmasından daha çok ABD'nin güvenliği ve menfaatleri öncelikli olduğudur. Bu krizlerin ardında Türkiye ABD ile yaptığı bir çok anlaşmayı tek anlaşmaya dönüştürerek askeri olarak ABD altındaki mahkumiyetini kontrol altına almak istemiş ise de ekonomik bağımlılık sürdüğü ve daha da derinleştiği için bunu yapamamıştır.

Deniz Kuvvetler Komutanlığı kendi tersanelerinde Cumhuriyetin ve Tanzimanattan sonra son yüz yılın ilk savaş gemisi TCG KOÇHİSAR, 1960 yılında Gölcük Tersanesinde kızağa konulmuş 1965 yılında yapımı bitirilmiştir. 1960'lı yıllarda Kıbrıs'a bir hareket düzenlenmek istendiğinde en büyük eksiklik olarak görülenlerden biri de çıkarma gemilerinin olmaması görülmüştü. O günlerden sonra bu eksiklik tamamlanmak için LCT(Landing Craft Tank), LCU (Landing Craft Utility) ve LCM gibi çıkarma gemileri de Gölcük ve Taşkızak Tersanelerinde yapılmıştır.

1952 yılında başlanan fakat daha sonra durdurulan okul gemisi yapımı 1968 yılında Gölcük tersanesinde kızağa konulmuş, TCG BERK adı ile 12 Temmuz 1972 yılında yapımı bitirilmiştir. TCG PEYK ise 24 Temmuz 1975 yılında hizmete alınmıştır. 1963 ila 1974 yıllarında Taşkızak ve Gölcük askeri tersanelerinde avcıbot, 11 LCT, 11 LCU, ve 20 LCM tipi çıkarma gemisi, 16 tane de yardımcı sınıf gemi inşa edilmiştir (Yüksel, 2016).

Kıbrıs'ta Türklere karşı yapılan zulüm ve soykırımlara Türkiye'nin dur demek maksadıyla garantörlük anlaşmasından doğan hakkıyla Kıbrıs'a müdahale etmeyi düşünürken müttefikimiz ve stratejik ortağımız olan ABD devlet başkanı Johnson'dan aldığımız uyarı mektubu ile sukutu hale uğrayan Türkiye, kendi göbeğini kendi kesmesi gerektiğini anlayarak olası bir deniz çıkartması için kendi imkan ve kabiliyetlerini seferber ederek kendi tersanelerinde çıkartma gemileri ve diğer hazırlıklarını yapmıştı. Bu çerçevede Kıbrıs Barış Harekatı'na Harp Filosu gemileri ve 20 çıkartma gemis ile Sualtı Taarruz (SAT) ve Sualtı Savunma (SAS) timleri katılmıştır. Kıbrıs Barış Harekatı'nda ABD silahlarının kullanılmasının karşısında ABD'nin Türkiye'ye karşı 5 Şubat 1975'ten sonra silah ambargosu kararı alarak yürürlüğe koydu. Türkiye ise kendi yoluna devam ederek 13 Şubat 1975 tarihinde Kıbrıs Türk Federe Devleti kurulmuş ve 25 Temmuz 1975 ise 3 Temmuz 1969 tarihli ABD ile yapılan Savunma İşbirliği Anlaşması iptal edilmiştir.

Yaşanan olaylarla Türkiye'nin hakk ve menfaatleriyle, müttefiklerin menfaatlerinin örtüşmediği, müttefiklerimize rağmen bizim kendi ihtiyaçlarımızı kendimizin karşılaması gerektiği açıkça ortaya çıkmıştı. Gerek ambargo tehditleri gerekse şubat 1975'te ABD ambargosu Türkiye Cumhuriyeti'ni bu işte ciddi bir yol tutmasını gerektirmiştir. Bu çerçevede hükümet programlarına ve kalkınma planlarına önemli projeler konmuştur. 1978'de Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti programında şu ifadeler yer almıştır. “Ekonomimizi ve ulusal güvenliğimizi dışa bağımlıktan kurtaracak sanayilere yatırım malları ve ara mallar sanayiine genel sanayileşme politikasıyla uyumlu savunma sanayiine büyük önem ve öncelik verilecektir. Hükümetimiz, ulusal güvenliği ön planda tutan, ülkemizin çıkarları ile, başka ülkeleri ve sınır komşularımız olmak üzere, başka ulusların çıkarları arasında adil bir denge kurulmasını gözetken, doğruluk, tutarlılık ve açıklığı bir ilke olarak benimseyen dinamik bir dış politika izleyecektir.

Dünya'nın en hassas bölgesinde bulunan Türkiye, kendi ulusal savunmasını başka ülkelerin kararlarına veya kararsızlığına bağlı tutamaz. Üyesi bulunduğu ortak savunma

sistemine yıllardır ekonomik olanaklarının çok üstünde katkılarda bulunan Türkiye, son zamanlarda, gerek duyduğu savunma araçlarını ve gereçlerini veya sahip olduğu araçların gereçlerin parçalarını, müttefiklerinden kendi parasıyla sağlamakta bile güçlük çeker durumda bırakılmıştır.

Bu acı deney, ulusal güvenliğimizi bir ölçünün ötesinde dış olanaklara, hele tek kaynağa dayandırmanın sakıncasını ortaya koymuştur.

Hükümetimiz, Türkiye'nin gereksinmelerini ve olanaklarına uygun bir ulusal güvenlik kavramı oluşturmayı ivedi sorunlarımızın başında saymaktadır. Bu ittifak üyeliğimizin önemini gözönünde tutmakla birlikte, Türkiye'nin ulusal güvenliğini öncelikle gözeten ve bağımsızlığımızı sağlam temellere dayandıran bir kavram olmalıdır.

Böyle bir kavram süratle oluşturulup uygulamaya konuncaya kadar, ulusal güvenliğimizde herhangi bir aksama ve boşluk olmaması gözönünde tutulacaktır” (TCHükümetleri, 1978).

Bu hükümet programında ortaya konulduğu üzere Milli Savunma anlayışı çerçevesinde Türkiye Cumhuriyeti silah ve mühimmat, araç gereç temininde tek kaynağa bağımlılığı azaltmak ve mümkün mertebe kendi ihtiyacını kendi temin etmek için bir çok yerli sanayi ve teknoloji kuruluşları kurulmuştur. Diğer bir taraftan da komşu ülkelerle ilişkileri geliştirerek gereksiz silahlanma harcamalarını düşürmeye ve tehdit algılamasını da Sovyetler Birliği'nden Ege ve Yunanistan'a çevirmeyi esas almıştır (Yüksel, 2016).

Denizcilik Politikası oluşturulması yönünde gayret ve çapalar içinde 24 Milletvelinin 2001 yılında bir araştırma önergesinde Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik konusunu şöyle ifade edilmiştir. “Ülkemiz, üç tarafı denizlerle çevrili, aynı zamanda, kıtalararası köprü konumunda olmasına rağmen, bu avantajları yeterince değerlendirebildiğimizi söylemek mümkün değildir.... Türkiye bir deniz ülkesi olmasına rağmen, biz onu hala denizci bir ülke konumuna getiremedik. Denizden ve içindeki varlıklardan yeterince faydalanamayı sağlayamadığımız gibi, onun ne kıymeti bir doğal zenginlik olduğunu da halen idrak etmiş değiliz....” (TBMM, 2001).

II. Dünya Savaşı yıllarında İngilizler tarafından havaalanı olarak kullanılan daha sonraki yıllarda ABD-Türkiye Savunma Kurumu olarak Sovyetlere karşı istihbarat merkezi olarak kullanılan Karamürsel'deki tesisler 1979 yılında Deniz Kuvvetlerine verilmiş, Gölçük

Güverte Sınıf Okulu ve Yassıada Eğitim Merkezi buraya taşınmıştır. 1977 yılında başlanılan Deniz Harp Okulu Kampüsü 31 Temmuz 1985 tarihinde hizmet vermeye başlamıştır.

Gölcük Tersanesi 1975'ten itibaren Ay sınıfı denizaltılar, 1983 itibaren ise MEKO sınıfı fırkateynler, Taşkızak Tersanesi'nde ise 1976'dan itibaren güdümlü mermili hücum bot monte çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. Bu tersanelerdeki inşai faaliyetlere rağmen Deniz Kuvvetlerinin ana vurucu parçaları fırkateynler Amerikan ve Alman, hücum bot ve denizaltı ise Alman, mayın gemileri ise Amerikan, Fransız ve Alman gemileri teşkil etmekteydi.

SSC Birliği'nin ve Varşova Paktının dağılmasından sonra iki kutuplu dünyadan tek kutuplu dünyaya geçerken Doğu Bloku'nun mevzi kaybettiği ülkeler ve bölgelerde hızla ABD mevzi almaya ve Rusya'ya karşı güç kazanmaya başladı. Balkanlar, Kafkaslar ve Ortadoğu ABD merkezli yeni güç kazanımları oluşurken Dünya enerji kaynaklarını ve enerji nakil hatlarının kontrolünü sağlamak ABD için en önemli stratejik hedef olmuştur.

ABD, 1979 İran İslam Devrim sonrası İran'da kontrolünü kaybetmesi üzerine İran'ı ekonomik ve uluslararası ortamda sıkıntılara sokmak üzere Saddam Hüseyin'in liderliğini yaptığı Irak ile 8-9 yıl savaştırdı. İran-Irak savaşında başta ABD ve batılı ülkelerle birlikte bölgedeki Arap ülkelerinde her türlü desteğini alan Irak Lideri Saddam Hüseyin, bu hızla Kuveyti işgal etmiş sonrasında ise ABD'nin Saddam Hüseyin'in Kuveyti işgali ve elinde nükleer, biyolojik silahları bahane ederek Irak'ı işgali ile başlayan BOP projesi, Soğuk Savaş sonrası tek kutuplu dünya düzeninin zirvesi olmuştur. Türkiye ise Soğuk Savaş sonrası Sovyet tehdidinin resmen bitmesiyle ABD politikalarından bağımsız bir yol çizmesi mümkün gibi görünse de ekonomik bağımlılık ve devleti idare edenler günü kurtarma ve terlemenden hazır borç alarak devleti idare etme acziyeti içinde yeni bağımsız politikalar oluşturulamamıştır. Necmettin Erbakan'ın 1996-1997 yıllarında kurduğu ve 11 ay süren bir hükümeti döneminde ekonomik ve siyasi olarak ABD ve IMF politikalarından bağımsız ekonomik ve uluslararası siyasi ilişkilere teşebbüs etmiş ise de hükümetin ömrü kısa sürmüştür. Daha sonra ki yıllarda ekonomik sıkıntılarla boğuşan Türkiye nihayetinde erken genel seçim ile iş başına gelen Akparti ABD ile daha sıkı ilişkiler ve stratejik ortaklıkla, ABD'nin Irak'ın işgaline ve bölgedeki stratejilerine destek olmuştur.

Soğuk Savaş döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin NATO üyesi bir ülkenin temel yaklaşımı Varşova Paktı ülkelerine karşı NATO ve Batı ülkelerinin güvenlik ve menfaati olan siyaseti takip etmek Karadeniz ve İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının güvenliğini sağlamak ve

Ege ve Akdenizde NATO müttefikimiz Yunanistan'ın Türkiye aleyhine teşebbüslerine izin vermemekle birlikte, NATO güvenlik politikalarını sürdürmekti. Soğuk savaş döneminde de Karadeniz'de komşusu Varşova Paktı Ülkelerle dostane ilişkilerle işbirliği içinde olmak ve Karadeniz'de deniz hukukunun konularını karasuları, kıtasahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeleri karşılıklı ele alarak ihtilafsız bir düzleme yapılmıştır. Soğuk Savaş sonrası ise Milli Savunma Bakanlığı tarafından hazırlanan Beyaz Kitap diye de nitelendirilen “Savunma Politikası ve Türk Silahlı Kuvvetleri Beyaz Kitap 1998'de Türk Deniz Kuvvetleri'nin görevi

1. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının güvenliği ve deniz nakliyatının devamlığını sağlamak.
2. Terör ve suç yapılarının deniz yoluyla yapacakları işlere mani olmak
3. İnsan kaçakçılığı ve yasa dışı göçmen trafiğine izin vermemek
4. Bütün bu konularda ilgili ülkelerle ve komşularla işbirliği içinde hareket etmek.

Diye açıklanırken 2000 yılı Beyaz Kitap'ın da ise gerekli yatırımlar yapılmasıyla 15-20 yıl içinde açık denizlerde varlık göstererek, deniz kontrolü, deniz ticaretinin devamı ve insani operasyonlarda görev alma şeklinde nitelendirilmiştir. Bu ifade ve ufukla deniz savunma stratejisinde artık kıyı savunma değil, uzak denizlerde var olma stratejisi öngörülmüştür.

Dönemin Deniz Kuvvetleri komutanı olan Oramiral E.Murat Bilgel “Proceedings” dergisinin “Komutanlar Cevap Veriyor” başlığı ile “Dünyanın dört bir yanındaki ekonomiler küçülmeye devam ederken, donanmalara, ordulara ve hava kuvvetlerine, “daha azıyla daha fazlasını yapın”, en azından “daha azıyla aynı şeyi yapın” söylendi. Bu nedenle, tutanaklar tüm dünyadaki deniz hizmeti komutanlarına sordu: Kuvvet hazırlığını iyileştirmek için hangi yenilikçi verimlilikleri ve ekonomileri uyguluyorsunuz veya uygulamayı düşünüyorsunuz?” diye sorulan soruya verdiği cevapta,

“Günümüz güvenlik ortamının karmaşık ve değişken yapısı görev alanını genişletmekte, operasyon temposunu artırmakta ve daha hızlı tepki verilmesini gerektirmektedir. Yüksek operasyon temposu içerisinde gemiler yeterli seviyede değilse ve personelde eğitim eksikliği bulunduğu zararlı sonuçlar doğura bilmektedir. Bugünün bütçe kısıtlamaları da göz önüne alındığında bu türlü ihtiyaçları gidermek için inovasyonla verimlilik sağlamak ve kaynakları akıllıca kullanmak ile deniz gücünü hazır bulundurmayı dikte etmektedir. Bu konuların üstesinden gelmek için Türk Donanması, kuvvet hazırlığında gerekli temel ilkeleri elde etmek için analitik araçlarla bilgi toplamakta ve analiz etmektedir. Bu sayede aşağı veya yukarı çıkan trendler belirlenmekte ve zamanında önlem alınması yönünde karar vericilere destek sağlanmaktadır. Bu sürecin temel alınması yönünde karar vericilere destek sağlanmaktadır. Bu sürecin temel bileşeni ise yerli olarak dizayn edilen Örgütsel Stratejik

Analiz Sistemi'dir. Bu sistemle personel, ekipman, tedarik, eğitim ve mühimmat ile ilgili güncel bilgiler derlenmekte daha sonra sistematik olarak analiz edilerek istatistiksel sonuçlar insan gücü, eğitim, tedarik ve finansal yönetimine destek sağlanmaktadır. Bu çalışma alternatif planlama senaryoları oluşturmaya imkan vermekte ve çıkışların değerlendirilmesi ile planlama, programlama ve bütçeleme süreci içine doğrudan giriş sağlamakta, mevcut ve gelecekteki kuvvet hazırlığını dengelemektedir. Bu ekonomik-kuvvet hazırlığı dengesinde günümüzde şu faaliyetler gerçekleştirilmektedir:

- “Çok çeşitli görevlerde suüstü platformların yerine uçak ve denizaltı kullanılmakta,
- Birim ve grup eğitimleri birleştirilmeye çalışılmakta,
- Simülatörlerden yararlanılmakta
- Görev alanlarında gemilerin müdahalesi için konuşlandığında lojistik destek gemileri de beraberinde bulundurarak görev süresini uzatmak,
- Biodizel yakıt olanakları araştırılmakta,
- Maddi yükün hafifletilmesi için uluslararası eğitimlere ve operasyonlara iştirak edilmektedir.”

“Gelecek dönemlerde tüm görevleri kapsayacak şekilde yapılacak gemiler daha az personele sahip ve daha az yakıt tüketecek şekilde tasarlanacaktır. Karakol görevleri için platformların kullanımı sınırlamak için denizde durumsal farkındalık yetenekleri geliştirilecek, insansız hava ve sualtı araç kullanımına öncelik verilecektir. Bu kapsamda ayrıca çok amaçlı platformlar inşa edilmesi planlanmakta ve bu platformlar tasarım ve kritik teknolojileri ile maliyet ve bağımlılığı en aza indirmek için yerli özel sektör tersanelerde yapımı düşünülmektedir. İnsan gücü gereksinimlerinin tek tek seçeneklere göre bir korelasyon oluşturularak kariyer planlaması yapılmaktadır. Ayrıca ekonomik giderlerin paylaşımı konusunda uluslararası faaliyetlere katılmaya devam edilecektir” (Bilgel, 2013).

2010’lu yıllarda yeniden güncellenen Deniz Kuvvetleri stratejisi “Türk Deniz Kuvvetleri, 2011-2013 yıllarını kapsayan son iki yıllık süreçte küresel, bölgesel ve ulusal ölçekteki gelişmelerin şekillendirdiği güvenlik ortamında ve geleceğe yönelik öngörüler çerçevesinde; Türkiye’nin güvenliğine katkı sağlamak, Mavi Vatan olarak adlandırdığımız, takriben Türkiye’nin yüz ölçümünün yarısından fazla bir alana tekabül eden deniz yetki alanlarımız başta olmak üzere etki ve ilgi alanındaki denizlerde hak ve menfaatlerimizi korumak, Türk deniz ulaştırma ve enerji aktarım yollarının güvenliğini sağlamak ve uluslararası barışa katkı sağlamak üzere, çevre denizlerimizde caydırıcı bir deniz kuvveti idame ederken, Aden Körfezi ve Arap Denizi’nde sürekli varlık göstermek, ittifak sorumlulukları ve bölgesel oluşumlar çerçevesindeki inisiyatiflere katkı sağlamaktır.

Ülkemizin genişleyen etki ve ilgi alanına paralel olarak Türk Deniz Kuvvetlerinin başta Hint Okyanusu olmak üzere, açık denizlerde daha fazla varlık göstermesini gerektirebilecek görev spektrumunun ve hareket çapının genişlediği, hareket temposunun

arttığı bu konjokktür, bir taraftan icra edilen ve edilecek muhtelif görevler için hazırlık durumunun kesintisiz idamesini, diğer taraftan geleceğin güvenlik ortamına uygun kuvvet yapısı oluşturma çalışmaları, dinamik güvenlik ortamına adapte olacak şekilde titizlikle sürdürülmektedir” (DZKK, 2013 Ekim).

“*Ana Vatanda Güvende Olmak için, Denizde Güçlü Olmak, Dünyada Söz Sahibi Olmak için, Tüm Denizlerde Var Olmak*” hedefiyle Deniz Kuvvetleri Komutanı Bülent Bostanoğlu döneminde yayınlanan Türk Deniz Kuvvetleri Stratejsi’nde, denizlerin önemi, güvenlik, dış politika hedefleri, denizcilik hedefleri, deniz kuvvetlerinin misyon ve görevleri, mevcut kuvvet ve teşkilat yapısı, strateji hedefler, kuvvet kullanma konsepti, kuvvet yapısının geliştirilmesi, kurumlar arası işbirliği gibi başlıklarla Türk Deniz Kuvvetlerinin bugününü ve yarınını ele alan bir belge yayınlanmıştır.

Gölcük Tersanesi denizaltı imalatında ihtisaslaşmıştır. AQAP 2120 NATO kalite belgesiyle denizaltılar üretmektedir. Gölcük Tersanesi- Savunma Sanayi Müşteşarlığı ile HDW-MFI ortak girişimi ile Cerbe Sınıfı havadan bağımsız tahrik sistemine sahip altı denizaltı inşası planlanmıştır. 1999 Gölcük depreminden sonra Gölcük Tersanesi ciddi hasar almasından dolayı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’nda olan Pendik İstanbul Tersanesi, Türk Deniz Kuvvetleri’ne devredilmişti. İstanbul Tersanesin’de 2 Mart 2004’de MİLGEM Tasarı Ofisi kurulmuş burada Deniz Kuvvetlerinin askeri sivil personelleriyle MİLGEM Korvetlerinin çalışmaları yürütülmüştür. 2005 yılında imalatına başlanan ilk MİLGEM gemisi 27 Eylül 2008’de Preveze Deniz Zaferinin 470’inci yıl dönümü ve Deniz Kuvvetleri Günü’nde denize indirilmiştir. Projenin başarıyla gerçekleştirilmesi Türk Savunma Sanayine önemli kazanımlar sağlamıştır (Yüksel, 2016).

7.2. Deniz Kuvvetlerimiz’in Mevcut Gemileri / Kuvvet Yapısı

Deniz Kuvvetlerimizde halen hizmette olan gemilerimiz Tablo 6’dan Tablo 36 ‘ya kadar sınıf sınıf ve miktarları ile birlikte (DZKK (2021)’dan aynen alınarak verilmiştir).

7.2.1. Fırkateynler

Deniz Kuvvetlerimizde halen hizmette olan fırkateynlerimizin sınıfları özellikleri aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 6. Yavuz sınıfı fırkateynler

İSİM	SEMBOL
TCG YAVUZ	F 240
TCG TURGUT REİS	F 241
TCG FATİH	F 242
TCG YILDIRIM	F 243

Tablo 7. Yavuz sınıfı fırkateynlerin ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	115,5 x 14,2 x 4,1 mt
Deplasman Tonaj	Standart : 2414 t. Tam yük : 2919 t.
Ana Tahrik	CODAD / 4 MTU Dizel/ 30.000 HP/ 2 Pervane
Seyir Siası / Sürati	18 kts / 4100 nm – Azami Sürat: 27 kts
Personel	21 Subay – 90 Astsubay – 11 Uzman Erbaş – 46 Erbaş/Er
Helikopter	AB-212 (Elektronik Harp, Suüstü Harbi)

Tablo 8. Barbaros sınıfı fırkateynler

İSİM	SEMBOL
TCG BARBAROS	F 244
TCG ORUÇ REİS	F 245
TCG SALİH REİS	F 246
TCG KEMAL REİS	F 247

Tablo 9. Barbaros Sınıfı Fırkateynlerin Ana Karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	118 x 14,8 x 4,3 mt
Deplasman Tonaj	TamYük : 3380 t.
Ana Tahrik	CODAD / 4 GE LM 2500 Gaz Türbin / 2 MTU Dizel / 60000 HP/2 Pervane
Seyir Siası / Sürati	18 kts / 4100nm – Azami Sürat : 32 kts
Personel	21 Subay – 91 Astsubay – 11 Uzman Erbaş – 46 Erbaş/Er
Helikopter	AB-212 , SEHAWK (Denizaltı Savunma Harbi, Elektronik Harp, Suüstü Harbi)

Tablo 10. Gabya sınıfı fırkateynler

İSİM	SEMBOL
TCG GAZİANTEP	F 490
TCG GİRESUN	F 491
TCG GEMLİK	F 492
TCG GELİBOLU	F 493
TCG GÖKÇEADA	F 494
TCG GEDİZ	F 495
TCG GÖKOVA	F 496
TCG GÖKSU	F 497

Tablo 11. Gabya sınıfı fırkateynlerin ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	135,6 x 13,7 x 8,5 mt
Deplasman Tonaj	TamYük : 4100 t.
Ana Tahrik	2 x GE LM 2500 Gaz Türbini / 41000 HP / 1 Pervane 2 Ad Manevra için Baş İtici
Seyir Siası / Sürati	20 kts / 4500 nm – Azami Sürat : 30kts
Personel	21 Subay – 98 Astsubay – 13 Uzman Erbaş – 48 Erbaş/Er
Helikopter	AB-212 , Sea Hawk (Denizaltı Savunma Harbi, Elektronik Harp, Suüstü Harbi)

7.2.2. Korvetler

Deniz Kuvvetlerimizde halen hizmette olan korvetlerimizin sınıfları özellikleri aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 12. Burak sınıfı korvetler

İSİM	SEMBOL
TCG BOZCAADA	F 500
TCG BODRUM	F 501
TCG BANDIRMA	F 502
TCG BEYKOZ	F 503
TCG BARTIN	F 504
TCG BAFRA	F 505

Tablo 13. Burak sınıfı korvetlerin ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	80,52 x 10,2 x 3,42 mt
Deplasman Tonaj	TamYük : 1325 t.
Ana Tahrik	SEMT PIELSTICK / 2 X 6000 Dizel / 12000 HP / 2 Pervane
Seyir Siası / Sürati	23 kts
Personel	11 Subay – 43 Astsubay – 0 Uzman Erbaş – 32 Erbaş/Er

Tablo 14. Ada sınıfı korvetler

İSİM	SEMBOL
TCG HEYBELİADA	F 511
TCG BÜYÜKADA	F 512
TCG BURGAZADA	F 513
TCG KINALIADA	F 514

Tablo 15. Ada sınıfı korvetlerin ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	99,5 x 14,4 x 3,9 mt
Deplasman Tonaj	TamYük : 2300 t.
Ana Tahrik	2 Dizel / 1 Gaz Türbini (CODAC) 2 Pitch Kontrollü Pervane
Seyir Siası / Sürati	29 kts
Personel	15 Subay – 53 Astsubay – 0 Uzman Erbaş – 28 Erbaş/Er
Helikopter	AB-212 , SeaHawk (Denizaltı Savunma Harbi, Elektronik Harp, Suüstü Harbi)

7.2.3. Hücumbotlar

Deniz Kuvvetlerimizde halen hizmette olan hücumbotlarımızın sınıfları özellikleri aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 16. Doğan sınıfı hücumbotlar

İSİM	SEMBOL
TCG DOĞAN	P 340
TCG MARTI	P 341
TCG TAYFUN	P 342
TCG VOLKAN	P 343

Tablo 17. Doğan sınıfı hucumbotların ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	58,10 x 7,62 x 2,74 mt
Deplasman Tonaj	Tam Yük : 436 t.
Ana Tahrik	4 x MTU Dizel / 12000 HP / 4 Pervane
Seyir Siası / Sürati	30 kts / 1050 nm, Azami Sürat : 38 kts
Personel	6 Subay – 22 Astsubay – 11 Uzman Erbaş – 6 Erbaş/Er

Tablo 18. Rüzgar sınıfı hucumbotlar.

İSİM	SEMBOL
TCG RÜZGAR	P 344
TCG RÜZGARLARIN EFENDİSİ	P 345
TCG GURBET	P 346
TCG FIRTINA	P 347

Tablo 19. Rüzgar sınıfı hucumbotların ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	57,84X7,62X2,68m. mt
Deplasman Tonaj	Tam Yük : 410 t.
Ana Tahrik	4 Dizel 4x4250 Hp
Seyir Siası / Sürati	30 kts / 1050 nm, Azami Sürat : 38 kts
Personel	6 Subay – 22 Astsubay – 11 Uzman Erbaş – 6 Erbaş/Er

Tablo 20. Yıldız sınıfı hucumbotlar

İSİM	SEMBOL
TCG YILDIZ	P 348
TCG KARAYEL	P 349

Tablo 21. Yıldız sınıfı hucumbotların ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	57,8 x 7,6 x 2,7 mt
Deplasman Tonaj	Tam yük : 433 t.
Ana Tahrik	4 x MTU 16V956TB91 Dizel / 15120 HP / 4 Pervane
Seyir Siası / Sürati	30 kts / 1050 nm, Azami Sürat : 38 kts
Personel	6 Subay – 22 Astsubay – 11 Uzman Erbaş – 6 Erbaş/Er

Tablo 22. Kılıç sınıfı hücumbotlar

İSİM	SEMBOL
TCG KILIÇ	P 330
TCG KALKAN	P 331
TCG MİZRAK	P 332
TCG TUFAN	P 333
TCG MELTEM	P 334
TCG İMBAT	P 335
TCG ZIPKIN	P 336
TCG ATAĞ	P 337
TCG BORA	P 338

Tablo 23. Kılıç sınıfı hucumbotların ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	62,4 x 8,6 x 2,82 mt
Deplasman Tonaj	Tam Yük : 548 t
Ana Tahrik	4 MTU Dizel / 4 Pervane
Seyir Siası / Sürati	30 kts / 1050 nm – Azami Sürat:39,7 kts
Personel	7 Subay – 22 Astsubay – 11 Uzman Erbaş – 6 Erbaş/Er

7.2.4. Mayın gemileri

Deniz Kuvvetlerimizde halen hizmette olan mayın gemilerimizin sınıfları özellikleri aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 24. Engin sınıfı mayın gemileri

İSİM	SEMBOL
TCG EDİNCİK	M 260
TCG EDREMİT	M 261
TCG ENEZ	M 262
TCG ERDEK	M 263
TCG ERDEMLİ	M 264

Tablo 25. Engin sınıfı mayın gemilerinin ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	50,9 x 8,9 x 3,4 mt
Deplasman Tonaj	TamYük : 510 t.
Ana Tahrik	1 MTU Dizel / 1800 HP / 1 Pervane
Seyir Siası / Sürati	12 kts / 3000 nm – Azami Sürat : 15 kts
Personel	7 Subay – 20 Astsubay – 0 Uzman Erbaş – 20 Erbaş/Er
Avlama Sistemi	DCN Mintac PAP Cihazı

Tablo 26. Aydın sınıfı mayın gemileri

İSİM	SEMBOL
TCG ALANYA	M 265
TCG AMASRA	M 266
TCG AYVALIK	M 267
TCG AKÇAKOCA	M 268
TCG ANAMUR	M 269
TCG AKÇAY	M 270

Tablo 27. Aydın sınıfı mayın gemilerinin ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	54,5 x 9,66 x 2,6 mt
Deplasman Tonaj	TamYük : 657,2 t.
Ana Tahrik	2 Adet MTU 8V 396 TB84 Dizel / 1319 HP / 2 Pervane
Seyir Siası / Sürati	10 kts / 2400 nm – Azami Sürat : 14,2 kts
Personel	7 Subay – 24 Astsubay – 0 Uzman Erbaş – 20 Erbaş/Er
Avlama Sistemi	2 Adet ECA PAP Mk 5 ROV , 1 Adet Tek Taraflı OROPEZA -4

7.2.5. Karakol gemileri

Deniz Kuvvetlerimizde halen hizmette olan karakol gemilerimizin sınıfları özellikleri aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 28. Tuzla sınıfı karakol gemileri

İSİM	SEMBOL
TCG TUZLA	P 1800
TCG KARABURUN	P 1201
TCG KÖYCEĞİZ	P 1202
TCG KUMKALE	P 1203
TCG TARSUS	P 1204
TCG KARABİGA	P 1205
TCG KARŞIYAKA	P 1206
TCG TEKİRDAĞ	P 1207
TCG KAŞ	P 1208
TCG KİLİMLİ	P 1209
TCG TÜRKELİ	P 1210
TCG TAŞUCU	P 1211
TCG KARATAŞ	P 1212
TCG KARPAZ	P 1213
TCG KARADENİZ EREĞLİ	P 1214
TCG KUŞADASI	P 1215

Tablo 29. Tuzla sınıfı karakol gemilerinin ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	56,7 x 8,9 mt
Deplasman Tonaj	400 t.
Ana Tahrik	2 Dizel Motor, 2 Şaft, 2 FPP, 2 Dizel Jeneratör
Seyir Siası / Sürati	22 kts
Personel	5 Subay – 11 Astsubay – 0 Uzman Erbaş – 18 Erbaş-Er

7.2.6. Denizaltılar

Deniz Kuvvetlerimizde halen hizmette olan denizaltıların sınıfları özellikleri aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 30. Ay sınıfı denizaltılar

İSİM	SEMBOL
TCG BATIRAY	S 349
TCG YILDIRAY	S 350
TCG DOĞANAY	S 351
TCG DOLUNAY	S 352

Tablo 31. Ay sınıfı denizaltıların ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	61,2 x 6,2 x 5,5 mt
Deplasman Tonaj	Satıhta : 980 t. Dalmış : 1185 t.
Ana Tahrik	Dizel – Elektrik/ 4 MTU Dizel / 4600 HP / 1 Pervane
Sürati	11 kts satıhta / 22 kts dalmış
Seyir Siası	Satıhta 8 kts / 7500 nm
Personel	9 Subay – 25 Astsubay – 2 Uzman Erbaş – 3 Erbaş/Er

Tablo 32. Preveze sınıfı denizaltılar

İSİM	SEMBOL
TCG PREVEZE	S 353
TCG SAKARYA	S 354
TCG 18 MART	S 355
TCG ANAFARTALAR	S 356

Tablo 33. Preveze sınıfı denizaltıların ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	62 x 6,2 x 5,5 mt
Deplasman Tonaj	Satıhta : 1454 t. Dalmış : 1586 t.
Ana Tahrik	4 MTU Dizel / 4000 HP / 1 Pervane
Sürati	15 kts Satıhta / 21,5 kts Dalmış
Seyir Siası	Satıhta 8 kts / 8200 nm
Personel	9 Subay – 30 Astsubay – 2 Uzman Erbaş – 3 Erbaş/Er

Tablo 34. Gür sınıfı denizaltılar.

İSİM	SEMBOL
TCG GÜR	S 357
TCG ÇANAKKALE	S 358
TCG BURAK REİS	S 359
TCG I. İNÖNÜ	S 360

Tablo 35. Gür sınıfı denizaltıların ana karakteristikleri

Ana Karakteristikleri	
Boy-En-Draft	62 x 6,2 x 5,8 mt
Deplasman Tonaj	Satıhta : 1454 t. Dalmış : 1586 t.
Ana Tahrik	Dizel – Elektrik/ 4 MTU Dizel / 3800 HP / 1 Pervane
Sürati	11 kts Satıhta / 21 kts Dalmış
Seyir Siası	Satıhta 8 kts / 7500 nm
Personel	9 Subay – 31 Astsubay – 2 Uzman Erbaş – 3 Erbaş/Er

7.2.7. Türk deniz kuvvetlerindeki yardımcı gemiler

Deniz Kuvvetlerimizde halen hizmette olan yardımcı gemilerin özellikleri aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 36. Türlerine göre Türk Deniz Kuvvetleri’ndeki yardımcı gemiler

Eğitim gemileri	2	
Eğitim botları	8	
Akaryakıt ikmal gemileri	2	
Akaryakıt nakliye tankerleri	2	
Personel nakliye gemisi	1	
Açık deniz remörkörleri	8	
Denizaltı kurtarma gemisi	1	
Kurtarma gemisi	2	
Ağ gemileri	2	
Hidrografi gemileri	2	
Çıkarma gemi ve araçları	26	

(DZKK, 2021)

Ülkemizin komşuları ve dünyadaki belli başlı ülkelerle mukayesesini yapmak için tablo 37 ve tablo 38 verilmiştir, (Globalfirepower (2021)’den aynen alınmıştır).

Tablo 37. Komşu ülkelerin deniz kuvvetleri

Platform	Ülkeler						
	Yunanistan	Mısır	Suriye	Ukrayna	İsrail	Romanya	Bulgaristan
Nüfus	10.607.051	104.124.440	19.398448	43.922.083	8.675.475	21.302.893	6.966.899
Uçak Gemileri	0	0	0	0	0	0	0
Helikopter taşıyıcıları	0	0	0	0	0	0	0
Yok ediciler	0	0	0	0	0	0	0
Fırkateynler	13	9	0	1	0	3	4
Korvetler	0	7	0	0	4	7	3
Denizaltılar	13	8	0	0	5	3	0
Devriye gemileri	35	50	33	11	48	3	0
Mayın gemileri	3	23	7	1	0	5	12
Toplam	116	316	56	25	65	48	29

(Globalfirepower, 2021)

Tablo 38. Dünya’da belli başlı ülkelerin deniz kuvvetleri

Platform	Ülkeler							
	ABD	Rusya	Çin	Hindistan	Japonya	Fransa	İngiltere	Brezilya
Nüfus	332.639.102	141.722.205	1.394.015.977	1.326.093.247	125.507.472	67.848.156	65.761.117	211.715.973
Uçak Gemileri	11	1	2	1	0	1	2	0
Helikopter taşıyıcıları	10	0	0	0	4	3	0	1
Yok ediciler (Muhip)	92	15	50	10	37	11	6	0
Fırkateynler	0	15	46	13	0	11	13	7
Korvetler	21	85	72	23	6	0	0	2
Denizaltılar	68	64	79	17	20	10	11	6
Devriye gemileri	13	55	123	139	6	15	25	22
Mayın gemileri	8	48	36	0	21	17	13	5
Toplam	490	603	777	285	155	180	88	122

(Globalfirepower, 2021)

7.3. Ticari Denizcilğimiz

Osmanlı Devleti başlangıçta Avrupa devletlerinden siyaseten yararlanmak istedikleri devletlere tek taraflı olarak kapitülasyonlar vererek kendi ekonomik düzeni kurmuştu. Kapitülasyonlarda Osmanlı ülkelerinde üretilen tarım ürünleri ve diğer madenlerden müsaade edilenleri ve Uzak Doğu'dan gelerek Osmanlı ülkelerinden batıya transit geçecek ürünlerin ihracaatına müsaade edilmesi. Bu müsaadeler zaman zaman mahsulün rekoltesine göre kısıtlana bilmekteydi de. Osmanlı Devleti böyle bir ekonomik düzen kurmuş iken Akdeniz, Ege ve Karadeniz de mutlak hakimiyetini askeri denizcilikle sürdürmüştür.

Askeri denizcilik de zamanla rakipleri karşısında gerilemeye başlamış, bir taraftan kara savaşları ile Rusya ve Avusturya karşısında yenilmeye ve gerilemeye başlarken bir taraftanda deniz savaşlarıyla da Rusya İngiltere ve Fransa karşısında yenilmiş ve varlık gösterememişti.

Osmanlı'nın rakipleri olan batılı devletler ise son yüz yıllarda uzak denizcilikle başlayan sömürge ve kolonileşme ile hem zenginleşmiş hem de teknolojiye ilerlemişti. Zenginleşme ve teknolojiye ilerlemenin yanında siyasi ve askeri organizasyonla artık emperyal güç olmuşlardı. Buharın gücünün makineye tatbikiyle açtığı yeni çılgırla üretim, ulaşım ile herşey eskisinden çok daha kuvvetle ve süratli. Daha fazla üretim oluşmaya başlamıştı. Bütün bunlar olurken Osmanlı Devleti bunlardan çok uzakta kendi içine kapanık siyasi, ekonomik ve askeri düzende idi.

Batı karşısında siyasi, askeri ve ekonomik olarak gerilemesinin yanında üstüne üstelik 1838 yılında Baltalimanı Anlaşmasıyla İngiltere ile başlayan daha sonra bütün Avrupa devletlerine verilen yeni imtiyazlarla Osmanlı Devletinin alışıla gelmiş ekonomik düzenini de batı üretimi karşısında iyiden iyi bozmuştu.

Osmanlı Devleti bütün bu şartlar altında batılı Avrupalı devletlerle rekabete girmek gibi bir ufku ve stratejisi de yoktu. Osmanlı devleti içerde hiç olmaz ise kendi vatandaşlarının ihtiyacını karşılamak üzere bir takım girişlerde bulunmuştur.

Fevaid-i Osmaniye Şirketi (1843-1870) Osmanlı'nın siyasi ve ekonomik geleneği belki de İslami geleniği ile kapitalist mantıkla oluşmuş bir sermaye birikimi ve bunun yansıması olarak büyük müteşebbisler, büyük müteşebbis aileler yoktu gayri müslim Galata Bankerleri dışında. Böyle bir ortamda devlet 1843 yılında ortaya çıkan ihtiyacı gidermek üzere Şirket-i Osmaniye adıyla deniz taşıma işi için bir şirket kuruldu, bu daha sonra Mecidiye Şirketi ve

1843 yılından sonra ise Fevaid-i Osmaniye Şirketi adını almıştır. Başlangıçta İstanbul- İzmir hattında ve ara iskelelere de uğrayarak yolcu ve yük taşıma işini yapmaya başlamıştı. Bu yerli kuruluşun gemisi yeterli yolcu ve yük almadan yabancı bir gemiye yolcu ve yük almasına müsaade edilmeyerek de bayrak himayesi yapılmıştı. Daha sonra bu hatta ilave olarak Tekirdağ- Bandırma ve İzmit-Gemlik hatları arasında düzenli seferler yapılarak “Türkiye Deniz Yolları İşletmesi”nin temeli atılmış oldu. Daha sonra bu üç hatta ilave olarak İstanbul- Selanik ve İstanbul- Trabzon hatları ilave edilerek düzenli bir şekilde sürdürülmüştür.

İdare-i Aziziyye (1870-1878) : Fevaid-i Osmaniye’nin adı devrin padişahı adına atfen İdare-i Aziziyye olarak değiştirildi. Abdülhamit döneminde ise İdare-i Mahsusa adıyla (1878-1909) yıllarında hizmet vermeye devam etti. 1910 yılında ise Osmanlı Seyr-i Sefain adıyla (1910-1923) hizmetlerini sürdürdü. Tablo 39’de Fevaid-i Osmaniye’nin 1800’lerdeki durumunu gösterir tablo (Topuz (2010)’den aynen alınmıştır).

Tablo 39. Fevaid-i Osmaniye'nin ilk döneminde osmanlı limanlarına gelen gemi sayısı (1841-1849)

Yıllar	Büyük Gemi	Buharlı	Toplam
1841	5.318	274	5.592
1842	4.503	314	4.819
1843	4.925	394	5.319
1844	5.305	380	5.685
1845	5.631	373	6.004
1846	6.739	426	7.165
1847	10.500	437	10.937
1848	6.395	430	6.825
1849	5.270	486	5.756

Şirket-i Hayriyye (1853-1945): 19.yy dan itibaren İstanbul’un çeşitli sahil semtlerinden ve boğaziçi köylerinden İstanbul merkezine olan gidiş gelişler çok artması ve eski ulaşım aracı olan kayıkların kapasitesi, güvenliği ve konforsuzluğu nedeniyle daha kapasiteli, güvenlik ve konforlu ulaşım ile bu ihtiyacı görmek üzere kurulmuştur. Yüz yıla yakın faaliyeti nihayet 20 Ekim 1944 tarihinde bütün mal, hak ve imtiyazlarının 2.550.000 TL ile devletleştirmesine kadar faaliyetlerini sürdürmüştür.

Osmanlı döneminde özellikle 1838 Baltalimanı Anlatmasıyla başlayan süreçte sürekli açık veren bir dış ticaret dengesinde ve sürekli borçlanarak bu açığı kapatmaya çalışan bir yönetim anlayışı ile de ticari deniz taşımacılığımızda o nisbette geriye. I. Dünya Savaşı öncesi Osmanlı limanları arasında gerçekleşen taşıma faaliyetlerinin ancak % 10'u Türk gemileriyle yapılmıştır. Kabotaj anlayışı olmadığından o dönemde başta Yunanlılar olmak üzere bir çok yabancı şahıs ve şirketler iç ve dış taşımalar yapmaktaydılar. (Nebioğlu, 1986) Cumhuriyet öncesi Osmanlı limanlarına kayıtlı Türk gemileri tablo 40'da gösterilmiştir (Topuz (2010)'den aynen alınmıştır).

Tablo 40. I. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı limanlarına kayıtlı Türk gemileri

	Adet	Tonalito
Buharlı/Motorlu Gemi ve Deniz Vasıtaları	195	69.089
Yelkenli ve Yelkensiz Tekneler	19.088	124.900
Toplam	19.283	193.989

Osmanlı'dan Cumhuriyet geçerken, Türk deniz ticaret filomuz 456 gemi 82.948 gros ton kapasitedeydi. Bunların sadece 11.024 gros tonu motor ile çalışan gemiydi. Bunların tamamında devlete aitti. Şahıslara ait diğer gemilerin tamamı ise geleneksel yelkenli taşıma gemileriydi. Limanların durumu ise gemilerden farksız, yük indirmek ve yüklemek bir hayli güçtü. Cumhuriyetin ilk on yılında ticaret filomuz adet bazında % 22 artarak 574'e, tonaj bazında ise % 151.4 büyüyerek 208.574 gros tona çıkmıştı yapılan teşvik ve alınan tedbirlerle.

Cumhuriyet döneminde deniz taşımacılığını geliştirmek için şahıs ve şirketlere ithal alacakları gemilerde gümrük muafiyeti getirilerek bu alanda girişimciler oluşması desteklenmiştir. 1911 yılında Türk limanları arasındaki hizmetlerin sadece % 11 sağlayan Seyri Sefain İdaresi Cumhuriyet'le birlikte yolcu taşımayı bir kamu hizmeti olarak üzerine almış, yük taşımada ise özel teşebbüsle birlikte yapmaya devam etmiştir. Özellikle kabotaj kanunu ile ülke içi taşımada belirgin yeri olmuştur.

Osmanlı döneminden gelen hatların yanına Köprü-Pendik ile Köprü-Yeşilköy seferleri açılmıştır. Sonraki yıllarda ise özellikle Lozan Boğazlar sözleşmesinin getirdiği İstanbul'un askerden ve bahriyeden arındırılması sonrası, İzmit ve Gölcüğün Bahriyenin yeni üstü olması dolayısıyla İstanbul-İzmit Körfezi hattı açılmış ve bu hat Yalova'ya da uzatılmıştır.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi,1 Temmuz 1933 tarih ve 2248 nolu kanunla Anadolu Yakası, Adalar ve Yalova (AKAY), Denizyolları, Fabrika ve havuzlar Müdürlükleri diye üçe ayrılmıştı. Bu yapıyla idare 1933-1937 yılları arası yürütülmüştür.

Denizbank (1938-1939), Denizbank deniz ulaştırmasında hizmet veren kamu kuruluşlarını bir çatı altında toplayarak daha verimli hale getirmek üzere kurularak İktisat Vekaletine bağlanmıştır. 1 Ocak 1938 kurulan Denizbank, üç adet gemi alarak dış hatlarda yük taşıma hizmeti vermeye başlamıştır.

Devlet Denizyolları İşletmesi (1939-1944) 3633 sayılı kanunla kurulan Denizyolları, ilkönce AKAY, şehirhatları ismiyle çalıştırılmış daha sonra Haliç Şirketini devr almış, 1943 yılında ise İzmit-Körfez hattı açılarak Suvat vapuru bu hatta verilmiştir. Ayrıca yeni gemiler alarak deniz taşıma filosunu büyüterek, gemi sayısı 40'a tonaj ise 86.985 grostona çıkarmıştır.

Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü (1944-1952) 1 Şubat 1944 tarih ve 4517 sayılı kanunla kurularak yeni bir düzenleme tarihi olan 1952 yılına kadar bu isimle hizmet vermiştir. Bu dönemde dört adet araba vapuru, 6 adet Bahçe ve Yeniköy tiplerinde yeni vapur ile Beşiktaş tipi iki vapur alınarak, ayrıca Kartal-Yalova arası arabalı vapur, İstanbul İzmit hattı yeniden açılmıştır. 10 Nisan 1950'de Sirkeci-Kadıköy araba vapuru seferleri başlatılmıştır.

Denizcilik Bankası T.A.Ş (1952-1983) “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (TAO) 1951 yılında, 5842 sayılı Kanun'la kurularak 01.03.1952 tarihinden itibaren faaliyete geçmiştir. Denizcilik Bankası TAO'nun Ana Sözleşmesinde yer alan faaliyet konuları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir; - Bankacılık, - Türkiye kıyılarında ve yabancı denizlerde nakliyat, - Şehirhatları, - Liman işleri, - Denizde can ve mal güvenliği işleri (Kıyı Emniyeti), - Denizde gemi kurtarma işleri, - Fabrika ve havuzlar (Tersanecilik), Denizcilik Bankası TAO'nun ismi 1983 yılında 117 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü (TÜDEK) olarak değiştirilmiştir. Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü'nün adı, 1984 yılında yürürlüğe giren Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesi ile ilgili 233 sayılı KHK gereği Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir” (TDİ, 2021).

Deniz filomuz Cumhuriyetin kuruluşunda yaşlı ve yetersiz 88 parçalık gemi ve 34.902 net tonluk bir filoydu. 15 yıl sonra II. Dünya Savaşı öncesi 130.318 bin tona, savaş sonrası ise 258.555 tona yükselmiştir. Denizciliğin ve Uluslararası Deniz ticaretinin önemi fark edilerek

yapılması gerek tedbir ve teşvikler yapılarak büyüme sağlanmıştı. Bunları kısaca ifade etmek gerekirse, kapitülasyonların kaldırılması. Kapitülasyonlar I. Dünya Savaşı sırasında kaldırılmış ise de uygulaması mümkün olmamış hatta savaş müttefikimiz Almanya bile bunu kabul etmemişti. Kapitülasyonların kaldırılması ciddi müzakere hatta barış görüşmelerin ara vermesine bile sebep olacak nitelikteki müzakereler sonrasında Lozan Antlaşması ile sona erdirilmiştir.

Lozan müzakereleri sürürken Atatürk liderliğinde I. İzmir İktisat Kongresi toplanmış ve memleketin barış sonrası tam bir bağımsız ülke olabilmesi için ekonomik olarak bağımsız ve güçlü olması için neler yapılması gerekir ise memleketin çiftçisi, işçisi, tüccarı ve sanayici ve denizcisi ile birlikte konuşarak ortak kararlar almıştı. Deniz ticaretine dair de alınan kararlar şunlardır.

“Madde 1-Kendi limanlarımızda kendi bayrağımızdan başkasının ticaret yapmaması (kabotaj), bağımsızlık hakkımızın tamamen kullanılması,

Madde 2- Armatörlere vapur almak konusunda izin ve sermaye temin edecek deniz ticaret bankalarının merkez sigortacılığı yapması,

Madde 3- Donanma cemiyetinin sermaye ve ta şınmazlarının şehit evlatlarına tahsis ve mevcut sermayesi ile bir deniz ticaret bankasının kurulması,

Madde 4- Denizcilik sanayinin himayesi için hükümete ait araziden tersane ve çekek yerlerinin bedelsiz olarak ve denizcilikle uğraşanlara verilmesi,

Madde 5- Mevcut olup da ihtiyaca kâfi olmayan inşaat tezgâhlarının, ihtiyacı olan malzeme ve teçhizatın yurt dışından getirilmesinde vergiden muaf tutulmaları,

Madde 6- Gemi inşa tezgâhlarının ve ustalarının 5 yıl müddetle vergiden muaf tutulması,

Madde 7 - İnşa edilecek gemilerin tekneleri ve motorlarının vergiden muaf tutulması,

Madde 8- Yapılacak olan gemilerin modern olmaları gerekli olduğundan Bahriye Vekâleti’nin gemi planları ve inşaları için her türlü yardımın yapılması,

Madde 9-300 ton’dan daha büyük tekne yapan tezgâhlara mükâfatlar verilmesi,

Madde 10- Limanlar arasındaki postacılık hizmetlerinin ticaret gemilerimiz tarafından yapılması,

Madde 11 -Gemi inşası için gerekli olan kerestenin ormandan teminine izin verilmesi,

Madde 12- Denizcilikte sigorta esasının getirilmesi,

Madde 13 - Seyr-i Sefâin İdaresi’nin ticârî bir heyet tarafından idaresi ve geliştirilmesi,

Madde 14- Hükümet tarafından yapılan deniz ticareti ile ilgili yasal düzenlemelere tamamıyla uyulması,

Madde 15- Posta nakliyatı yapan Türk gemilerinden sadece fener ve sağlık vergisinin alınması,

Madde 16- Vapur ve motorlardan yük listelerine karşılık vergi alınmaması, bunlardan sadece liman girişlerinde bir vergi alınması,

Madde 17- Hangi zamanda olursa olsun limana gelen gemilere sağlık kontrol kâğıdının verilmesi(Bundan maksat gemilerin limanda bekletilmelerinin teminidir),

Madde 18- Limanlarımızın her türlü hava ve deniz koşullarına açık olduğu dikkate alınarak Karadeniz ve Akdeniz’e yeni limanlar yapılmaması,

Madde 19- Yükleme ve boşaltmaların yapılabilmesi için gerekli iskeleler tespit edilerek buralara kayık limanlarının yapılması (o dönemde rıhtımlar çok seyrek olduğundan gemiler açıkta demirleyerek kayıklar vasıtasıyla yükleme ve boşaltma yapabilmektedirler),

Madde 20- Küçük teknelerinde transit eşya taşımalarına müsaade verilmesi,

Madde 21- Deniz ticareti yapanların kaynaşmaları ve dayanışmaları için esnaf cemiyetleri (Deniz Ticaret Odaları) kurmalarına yardımcı olunması,

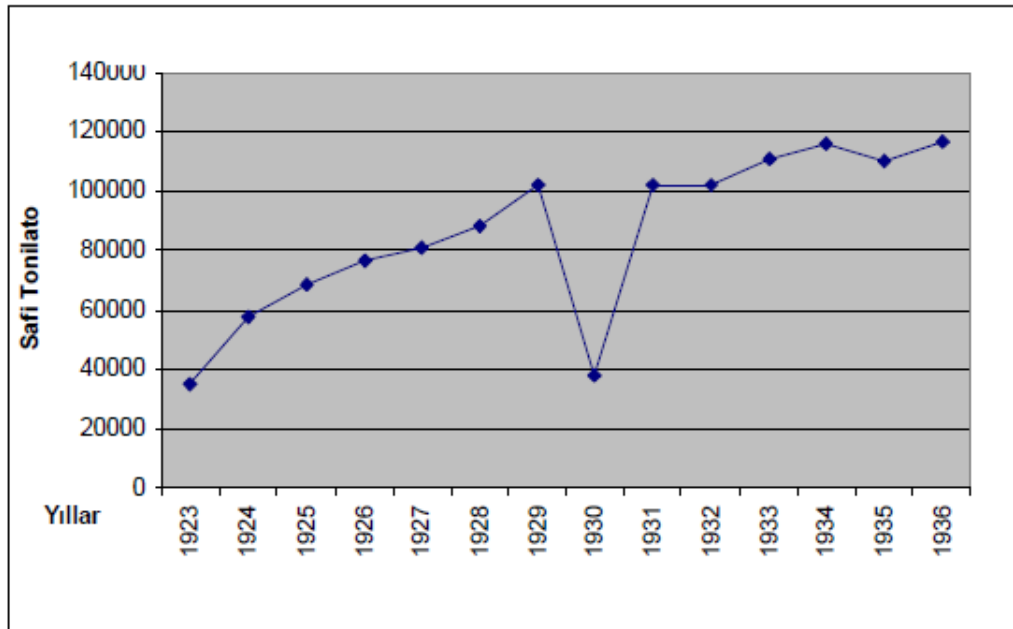
Madde 22- Deniz ticaret okullarının kurulması,” (Topuz, 2010).

Deniz Ticareti için önemli bir başka adım ise liman hizmetlerinin daha iyi hale getirilmesi için 14 Nisan 1925 tarih ve 618 sayılı liman kanunun çıkarılmasıdır.

Ülke içinde Deniz Ticaretini tamam dizayn edecek ve buradan alınan güç ve tecrübe ile ülke dışınada yansıyacak olan kabotaj hakkının ve Kabotaj kanunun çıkarılması olmuştur. Her ne kadar Lozan Antlaşmasıyla kapitülasyonlar kaldırılmış ise de bunun detayı niteliğinde ki uygulamalar aşama aşama yürürlüğe konmuştur. Bunlardan bir tanesi de kabotaj hakkıdır. Kabotaj Kanunu 1 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılarak artık ülke içinde yolcu ve yük taşıma hakkı yerli kuruluşların hakkı olduğu tescillenmiş oldu. Eskiden verilmiş imtiyaz ve haklar da zamanla bu kişi ve şirketlerin iç piyasa şartların zorlaşmasından dolayı bu işletlerini milli kişi ve kurumlara devretmek durumunda kalmışlardır. Cumhuriyet’in başından 1923’ten 1936 yılına kadar olan dönemdeki milli ticaret filomuz tablo 41 ve şekil 28’de verilmiştir, (Topuz (2010)’dan aynen alınmıştır).

Tablo 41. Milli ticaret filomuzun gelişmesine dair rakamlar

Seneler	Safi Tonilato
1923	34.902
1924	57.830
1925	68.901
1926	76.507
1927	80.744
1928	88.069
1929	102.310
1930	38.051
1931	101.869
1932	101.924
1933	110.7774
1934	115.686
1935	110.304
1936	116.745



Şekil 28. Milli ticaret filomuzun gelişiminin yıllara göre seyri

1929 yılı itibarıyla milli filomuzun özel ve kamuya ait olan gemilerin adet ve tonajlarını gösteren tablo 42’tedir, (Topuz (2010)’dan aynen alınmıştır).

Tablo 42. Milli filonun firmalara göre mevcudu (1929).

	Gemi Adedi	Gros Tonilatosu
Türk Armatörleri	114	96.623
Seyr-i Sefain	25	54.610
Akay	18	8.646
Şirket-i Hayriye	25	7.795
Haliç	12	1.786
Yekün	194	169.460

Ticaret filomuz 1935-1960 arası 5’er yıllık ara ile gelişmesi tablo 43’de verilmiştir, (Topuz (2010)’dan aynen alınmıştır).

Tablo 43. Milli ticaret filomuzun kapasitesi (1935-1960).

Yıl	Groston
1935	261.072
1940	268.631
1945	318.907
1950	534.876
1955	738.322
1960	837.156

Milli filomuzun firmalara göre mevcudu Tablo 44’de gösterilmiştir (Topuz (2010)’dan aynen alınmıştır).

Tablo 44. Milli filonun firmalara göre mevcudu-1957 (Topuz, 2010).

	Gemi Adedi	Gros Ton	Net Ton	D.W. Ton
Armatör Gemileri	112	277.083	169.358	436.593
Denizyolları Gemileri	33	137.167	78.799	85.914
D.B.Deniz Nakliyat Şirketi	28	130.561	72.820	187.286
Yekün	173	544.811	320.977	709793

İnsanlık tarihi içinde teknoloji gelişip bunun hayata yansmasıyla birlikte bütün hayatın alanlarında olduğu gibi denizcilikte o nispette gelişmiştir. Hatta Uzay çalışmalarının öncesinde dünyadaki gelişmenin öncülüğünü denizcilik yapmaktaydı. Bugün de Uzay teknoloji veya ona yakın teknolojilerle denizcilikte gelişmeler araştırmalar yapılırken bir taraftanda ülkeler, kıtalar arası ticari ilişkiler deniz üzerinden sürdürülmektedir.

Ülkeler arası, kıtalar arası bir yerden hammadde giderken, diğer taraftan işlenmiş mamul eşya, mallar öbür tarafa denizler üzerinden gitmektedir. Taşıma sektörü havayolu, karayolu (raylı taşıma ve karayolu taşıması) ve denizyolu taşımasıdır. Bu hammadelerin ve malların taşınmasında en rantabil yol ise deniz yoludur. Onun için tarihin en eski dönemlerinden bugüne kadar bu ilişkiler her geçen gün biraz daha artarak devam etmektedir. Dünyanın $\frac{3}{4}$ sularla kaplıdır. Sular tabi bir ulaşım aracıdır. Dünya ticaretinin % 90'dan fazlası denizyolu ile yapılmaktadır. Tablo 45'de Dünya deniz ticaret filosunun gelişimi (1955-1982) görülmekte, (Topuz (2010)'den aynen alınmıştır).

Tablo 45. Dünya deniz ticret filosunun gelişmesi (1955-1982).

Yıllar	Milyon G.R.T.	Bir Önceki Yıla Göre Artış (%)
1955	97.1	3.2
1956	101.8	4.8
1957	106.8	4.9
1958	114.6	7.3
1959	121.4	5.9
1960	126.2	4.0
1961	132.4	4.9
1962	136.5	3.0
1963	142.4	4.3
1964	149.7	5.1
1965	157.2	5.0
1966	167.8	6.7
1967	178.7	6.5
1968	190.9	6.8
1969	208.4	9.2
1970	224.3	7.6
1971	243.9	8.7
1972	265.1	8.7
1973	286.7	8.1
1974	308.1	7.5
1975	342.2	11.1
1976	372.0	8.0
1977	393.7	5.8
1978	406.8	3.1
1979	413.0	1.7
1980	419.9	1.7
1981	420.8	0.2
1982	424.7	0.9

Dünya ticaretinin ülkelere deniz ticaret filolarındaki gelişmesi (1970-1982) Tablo 46 ile verilmiştir, (Şipal (2013)'den aynen alınmıştır).

Tablo 46. Dünya deniz ticaret filolarındaki ülkelere göre gelişme (1970-1982).

Ülkeler	1970	1976	1982
Liberya	33.297	73.477	70.718
Japonya	27.004	41.663	41.594
Yunanistan	10.952	25.035	40.035
Panama	5.646	15.631	32.600
S.S.C.B	14.832	20.668	23.789
İngiltere	25.825	32.923	22.505
Norveç	19.347	27.944	21.862
A.B.D	18.463	14.908	19.111
Türkiye	697	1.107	2.014

Ülkemizde II. Dünya Savaşı'nın sonrasına kadar yürütülen korumacı anlayış, nisbeten özel sektörü daha arka planda tutmuştu. Savaş öncesi ulaşım ana stratejisi demiryolu ile bağlantılı denizyolları esas iken, 1950 sonrası başlayan ithal kara vasıtaları ile karayolları esas alınmıştır. Bu strateji kayması da demiryolları, denizyollarının ve deniz ticaret filosu ikinci plana itmiştir. 1960 yıllarda ikinci dönem planlı kalkınma dönemi başlamıştı. Bu dönemde istatistiki bilgiler sağlıklı tutulmaya başlandığı görülmektedir. Bu dönemde deniz ticaret filomuz büyük bir oranı yaşlı ve küçük gemiler olmak üzere 2803 adet gemi ile 925.000 grostondur (Şipal, 2013).

Tablo 47'de 1950 sonrası dünyadaki ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeler gösterilmiştir, ((Şipal (2013)'den aynen alınmıştır).

Tablo 47. 1950 sonrası ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeler

Ulaştırmada temel teknolojik ilerlemeler- (20. yy ın ikinci yarısı)		
YENİLİK	ÖZELLİKLER	ROLÜ
Süper Gemiler (1960-...)	Yarım milyon tona kadar yük taşıyabilen tekneler	Büyük ölçekli ekonomileri sonucu taşıma maliyetlerinin azalması
Konteyner Tekneleri (1968-...)	Konteyner taşımak için özel olarak tasarlanmış tekneler	Ana kara ulaşım sistemlerini karşılayacak kapasite ile başlıca mamul taşıma
Jet Uçağı (1958-...)	Ana kentsel merkezler arasında duraksız hızlı hizmet	Bankacılık, Finans ve Turizm gibi hizmet etkinliklerinin gelişmesi
Yakıtta etkin araçlar (1970-...)	Daha az ağırlık ve daha etkin motorlara bağlı olarak yakıt tüketiminde azalma	Karayolu ulaşımının kent ve kentler arası ulaşım payını artırmasını sağlaması
Yüksek hızlı trenler (1964-...)	200 km/s üstünde hız yapabilen trenler	Yüksek nüfus yoğunluklu bölgelerde kentler arası hava ve karayolu ulaşımı arasında etkili rekabet.

Türk sivil Deniz Ticari Filosu Osmanlı'dan beri bu alanda faaliyet gösteren aile şirketeri şeklindedir. Bu yapısını da hala devam ettirmektedir. Deniz ticaret filosu ciddi bir büyümesi 24 Ocak 1980 kararları ve 12 Ocak 1982 tarih ve 2581 sayılı “Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki” hakkındaki kanunla serbest piyasa ekonomisine geçmesiyle bir sıçrama yaşadığı görülmektedir. 1980 yılında 2.765.000 ton taşıma hacmi var iken 1982 yılına iki kat artarak 4.105.996 tona ulaşır. (Şipal, 2013)

1990'lı yılların sonu ile 2000'li yılların başında ulusal gemi siciline kayıtlarda sürekli azalma olurken Türk uyruklu yabancı sicile kayıtların arttığını görmekteyiz. 1999 ila 2011 yılları

arası Türk Ticari Filosu adet ve kapasite olarak aşağıdaki Tablo 48’de gösterilmiştir, (Şipal (2013)’den aynen alınmıştır).

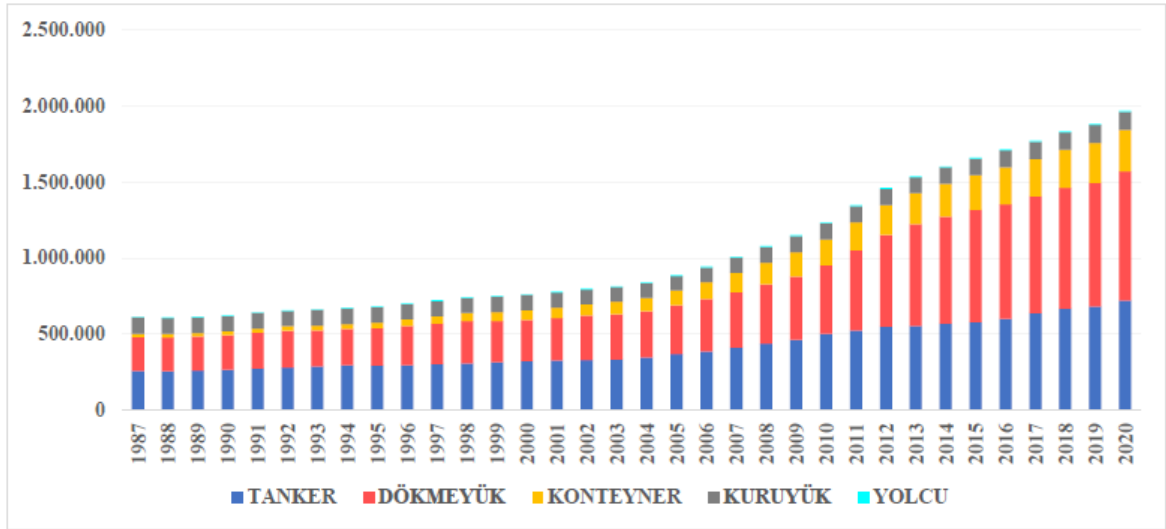
Tablo 48. Adet olarak türk ticari filosu

Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi			
YIL	TUGS	MİLLÎ GEMİ SİCİLİ	TOPLAM
1999	0	1.242	1.242
2000	264	1.006	1.270
2001	316	945	1.261
2002	408	777	1.185
2003	446	702	1.148
2004	535	674	1.209
2005	677	702	1.379
2006	734	695	1.429
2007	807	744	1.551
2008	887	762	1.649
2009	936	784	1.720
2010	967	810	1.777
2011	987	845	1.832

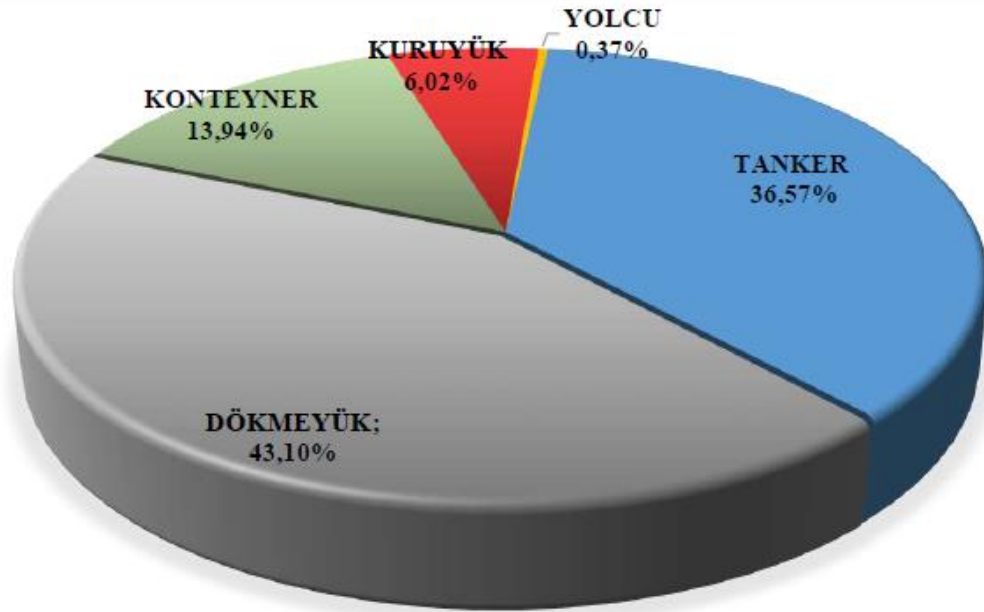
Tablo 49’ ve Şekil 29 ve 30’da Dünya deniz ticaret filosunun gemi tipi itibarıyla adet GWT gelişimi 1987-2020 tarihleri arasında, (DTO (2020)’den aynen alınmıştır).

Tablo 49. Dünya deniz ticaret filosunun gemi tipleri itibarıyla adet ve DWT Gelişimi (300 GT ve Üzeri).

YILLAR	TANKER	DÖKMEYÜK	KONTEYNER	KURUYÜK	YOLCU	TOPLAM
1987	257.233	223.186	21.105	108.174	3.445	613.143
1988	256.925	222.258	22.212	105.545	3.478	610.418
1989	261.168	223.212	23.735	103.355	3.589	615.059
1990	264.875	228.601	25.026	100.622	3.620	622.744
1991	273.342	236.574	26.992	101.966	3.774	642.648
1992	282.211	240.590	29.595	100.840	3.875	657.111
1993	287.141	237.423	31.578	102.430	3.980	662.552
1994	294.425	238.432	33.964	103.721	4.193	674.735
1995	292.801	245.787	38.851	100.020	4.342	681.801
1996	296.695	257.355	43.234	100.414	4.646	702.344
1997	303.417	265.993	48.250	100.028	4.877	722.565
1998	309.314	275.949	55.068	98.338	4.940	743.609
1999	313.950	271.568	60.709	99.484	5.079	750.790
2000	321.626	271.682	63.296	100.061	5.245	761.910
2001	327.455	278.084	68.715	99.174	5.330	778.758
2002	330.718	291.175	76.131	96.128	5.611	799.763
2003	333.176	296.855	83.744	96.754	5.856	816.385
2004	347.453	301.617	90.214	95.187	5.884	840.355
2005	368.399	319.167	99.190	95.346	5.933	888.035
2006	387.707	341.720	111.663	97.417	5.991	944.498
2007	411.319	363.646	128.174	100.322	6.062	1.009.523
2008	439.291	386.650	144.552	102.784	6.062	1.079.339
2009	463.287	414.431	161.945	106.820	6.062	1.152.545
2010	501.573	451.223	169.514	105.781	6.062	1.234.153
2011	523.608	528.126	183.722	107.049	6.062	1.348.567
2012	547.390	605.757	196.885	105.284	6.442	1.461.759
2013	555.181	666.861	206.409	104.531	6.282	1.539.263
2014	567.933	705.826	216.275	107.983	6.358	1.604.375
2015	579.205	738.612	227.674	109.139	6.378	1.661.008
2016	600.130	752.936	244.186	112.306	6.530	1.716.088
2017	636.364	771.086	245.555	112.773	6.659	1.772.437
2018	668.696	791.691	252.692	113.626	6.842	1.833.547
2019	680.185	813.197	265.094	116.035	7.078	1.881.589
2020	524.750	849.314	274.659	118.583	7.325	1.774.631



Şekil 29. Dünya deniz ticaret filosunun gelişimi 1987-2020 (1000 DWT).

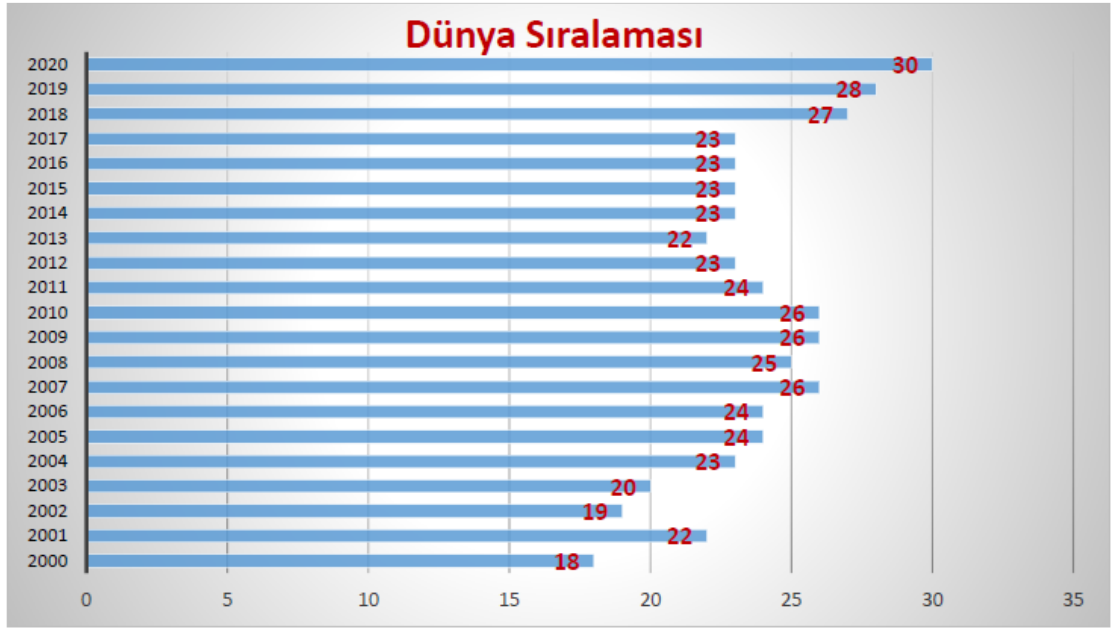


Şekil 30. Dünya deniz ticaret filosu gemi tipleri yüzdelik dağılımı (DWT).

Ocak 2020 itibarıyla Türkiye'nin Dünya deniz ticaret filoları arasındaki yeri Tablo 50'de ve Şekil 31 sıralaması görünmekte; Tablo 51'de Türkiye'nin komşu ülkeler arasında durumu verilmiştir, (DTO (2020)'den alınmıştır).

Tablo 50. Ocak 2020 itibarıyla dünya deniz ticaret filosu (300 GT ve üzeri).

2020 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2019				1 Ocak 2020				DWT %	Yıllık Değişim %
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Panama	6.398	211.917	323.031	3.291	6.486	212.179	320.335	3.489	16.3	-0.8
2	Liberya	3.332	149.541	236.874	3.876	3.553	165.854	266.245	4.009	13.5	12.4
3	Marşal Adaları	3.255	146.245	237.316	1.267	3.404	155.141	254.460	1.250	12.9	7.2
4	Hong Kong	2.544	124.263	197.725	3.454	2.534	126.763	200.544	3.596	10.2	1.4
5	Singapur	2.326	84.497	126.533	2.345	2.362	90.016	135.649	2.467	6.9	7.2
6	Malta	1.998	73.890	109.635	1.590	2.036	79.320	114.468	2.036	5.8	4.4
7	Çin	4.346	59.916	93.592	936	4.425	61.277	95.759	954	4.9	2.3
8	Yunanistan	913	39.573	69.099	50	913	39.843	68.887	51	3.5	-0.3
9	Bahama	1.146	54.383	65.727	177	1.133	55.419	65.224	212	3.3	-0.8
10	Japonya	2.552	27.083	38.385	159	2.591	28.738	39.822	244	2.0	3.7
11	İngiltere	735	30.755	42.844	826	634	24.038	34.465	384	1.7	-19.6
12	G. Kıbrıs	839	21.801	33.774	461	864	22.402	33.785	497	1.7	0.0
13	Danimarka	504	20.310	22.436	1.494	516	21.035	23.177	1.528	1.2	3.3
14	Endonezya	3.267	14.689	20.564	216	3.391	16.037	22.651	218	1.1	10.1
15	Portekiz	517	14.667	19.620	907	561	15.284	20.798	902	1.1	6.0
16	Norveç	807	15.099	18.961	62	865	16.037	19.969	61	1.0	5.3
17	İran	375	2.747	4.126	106	449	10.785	19.402	104	1.0	370.2
18	Hindistan	883	9.746	16.571	58	888	9.645	16.501	57	0.8	-0.4
19	Güney Kore	1.021	8.763	12.439	110	1.025	10.558	14.763	145	0.7	18.7
20	Suudi Arabistan	125	7.334	13.054	8	129	7.536	13.479	8	0.7	3.3
21	İtalya	673	14.541	12.904	121	641	13.976	11.372	109	0.6	-11.9
22	Belçika	92	6.033	10.178	1	102	6.230	10.358	22	0.5	1.8
23	Rusya	1.515	6.542	8.307	102	1.546	6.989	8.957	108	0.5	7.8
24	Amerika	364	7.326	8.126	241	363	7.652	8.388	253	0.4	3.2
25	Vietnam	1.370	4.710	7.710	40	1.401	5.113	8.359	40	0.4	8.4
26	Almanya	246	7.664	8.352	600	238	7.672	8.338	605	0.4	-0.2
27	Bermuda	133	9.973	7.929	39	128	9.713	7.355	44	0.4	-7.2
28	Fransa	203	5.777	6.956	220	218	6.011	7.116	242	0.4	2.3
29	Malezya	417	5.656	6.860	23	429	5.627	6.907	27	0.4	0.7
30	Türkiye	782	5.270	7.303	120	735	4.943	6.698	97	0.3	-8.3
31	Tayvan	184	3.820	5.636	160	200	4.421	6.659	176	0.3	18.1
32	Antigua & Barbuda	744	5.631	7.478	381	691	5.000	6.590	343	0.3	-11.9
33	Tayland	565	3.443	5.650	30	567	3.930	6.544	31	0.3	15.8
34	Cayman Adaları	144	4.454	6.611	1	138	4.392	6.524	1	0.3	-1.3
35	Filipinler	1.021	3.716	5.362	52	1.041	4.166	6.165	51	0.3	15.0
36	Hollanda	773	6.138	6.237	246	763	6.067	6.147	246	0.3	-1.4
37	Brezilya	127	2.651	4.310	54	131	2.752	4.427	64	0.2	2.7
38	Kuveyt	40	2.275	4.135	1	40	2.317	4.182	1	0.2	1.1
39	Bangladeş	276	1.359	2.370	1	315	1.840	3.185	0	0.2	34.4
40	Belize	448	1.960	3.086	17-	452	1.890	2.936	15	0.1	-4.8
155	Toplam	54.672	1.266.660	1.889.112	24.328	55.655	1.320.140	1.970.526	25.227	100	4.3



Şekil 31. Türk bayraklı deniz ticaret filosunun dünya sıralaması

Tablo 51. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya %	Değişim %
8	Yunanistan	913	68.887	3,5%	-0,3%
12	G. Kıbrıs	864	33.785	1,7%	0,0%
17	İran	449	19.402	1,0%	370,2%
23	Rusya	1.546	8.957	0,5%	7,8%
30	Türkiye	735	6.698	0,3%	-8,3%
53	Mısır	99	1.431	0,1%	3,5%
88	Ukrayna	103	274	0,0%	0,9%
98	Bulgaristan	29	144	0,0%	-2,3%
107	Suriye	13	78	0,0%	25,0%
108	Gürcistan	20	76	0,0%	-39,7%
121	Romanya	16	41	0,0%	-

7.4. Balıkçılık

Balık, insanın temel besin kaynaklarından biridir. Türkiye’de balıkçılık ülkemizi çevreleyen 8.333 km uzunluğunda Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz’de ve iç sularımızda yapılmaktadır. Ülkemizde ekonomik değeri olan avlanan ve beslenen 100 çeşit balık olsa da Akdeniz’de 500, Ege’de 300, Marmara’da 200 ve Karadeniz de ise 247 çeşit balık bulunmaktadır.

Ülkemiz bir yarımada ülkesi olmasına rağmen balık tüketimi Dünya ortalaması ve Avrupa ortalamasına göre çok düşüktür. Türkiye’de yıllık kişi başı balık tüketimi 8 kg iken, Dünya ortalaması 16 kg ve Avrupa ortalaması ise 26 kg’dır. Balıkçılıkta istihdam %0.4 ile 47.000 kişidir.

Ülkemizde balık tüketiminin az olmasının sebepleri,

- Nüfusun çok avlanmanın ve üretimin yeterli olmaması
- Vatandaşın gelir seviyesinin düşük olması
- Yıllar içinde dalgalanan fiyatlar ve üretim miktarı
- Balık kültürü ve tüketim tercihleri.

Denizlerimizin giderek daha kirli hale gelmesi ve yanlış avlanma gibi sebeplerden balık stoklarının azaldığını, buna karşın kültür balıkçılığının yani besi balıkçılığının yaygınlaştığını görmekteyiz.

Karadeniz’de başta hamsi olmak üzere Türkiye’nin balık avının % 76’sı yapılır. Karadeniz ülkeleri arasında en fazla balık avını Türkiye yapmaktadır. Karadeniz’den sonra Türkiye’nin av oranı en yüksek denizi Marmara’dır % 10 gibidir. 2002 yılından sonra balık teknelerinin adedi sınırlandırılmış ise de teknelerin hacimleri büyümüştür ve gelişen teknoloji ile teknelerin av gücü artmıştır. Türkiye’de 2011 itibarıyla 20.289 balıkçı teknesi bulunmaktadır (Wikipedia, 2021).

Tarım bitkisel üretim, hayvancılık ve su ürünleri olarak ele alınabilir, balıkçılığı da içine alan tarım, Dünya’daki küreselleşme sürecinde en fazla etkilenecek sektörlerden biridir. İnsan hayatının ve ekonominin temel unsurlarından olan tarım ürünleri, gıda üretiminden pazarlamaya bir çok risklerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu riskleri öngörülür ve üstesinden gelinir kılmak için örgütlenmenin önemi çok büyüktür. Türkiye’de balıkçılığında içine alan tarım sektörünün örgütlenmesi kooperatifler, ziraat odaları, hizmet birlikleri ve üretici örgütleri olarak faaliyet vermektedirler.

Bu örgütlenmelerin içerisinde en önemli yeri kooperatifler oluşturmaktadır. 2016 yılı itibarıyla tarımda faaliyet gösteren 12.387 tarım kooperatifi ve 4.124.435 ortağı bulunmaktadır. Türkiye’de balıkçılık, balıkçıların su ürünleri kooperatiflerinin kurulmasıyla organizi bir birliktelik şeklinde faaliyet yapmaktadırlar. Kooperatifler balıkçıların ekonomik ve sosyal bir örgütlenmesi ile balıkçılıkta bir politaka oluşumunu sağlamaktadır. Türkiye’de su ürünleri kooperatifleri Halk Bankasının öncülüğünde ilk su ürünleri kooperatifi 1943 yılında İstanbul’da

kurulmuştur. İlk önce 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu daha sonra ise 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu ile örgütlenmişlerdir. Türkiye’de 552 su ürünleri kooperatifi ile 30.845 balıkçı ortağı ve 16 bölge birliği olarak faaliyet sürdürmektedir 2016 tarihi itibarıyla (Doğan, 2017). Tablo 52’de Türkiye’de 1943-1956 yılları arası ilk kurulan su ürünleri kooperatifleri görülmektedir, (Doğan (2017)’den aynen alınmıştır).

Tablo 52. Türkiye’de 1943-1956 ilk kurulan su ürünleri kooperatifleri

İli	Kooperatif Adı	Kuruluş Tarihi
İstanbul	İstanbul Balık Avcıları İstihsal ve Kredi Satış Kooperatifi	03.03.1943
İstanbul	İstanbul Balık Müstahsilleri Kooperatifi	25.10.1949
Sinop	Sinop Balık Avcıları İstihsal, Kredi, İşletme ve Satış Kooperatifi	26.12.1949
Kocaeli	Kocaeli Ereğli İzmit Körfezi Balık Avcıları Tüketim, Kredi, İşletme ve Satış Kooperatifi	29.03.1950
Çanakkale	Çanakkale Balık Avcıları Tüketim, Kredi, İşletme ve Satış Kooperatifi	31.03.1950
Antalya	Antalya Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	21.04.1950
Hatay	Hatay İskenderun Akdeniz Balıkçıları Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	10.06.1950
Çanakkale	Çanakkale Gelibolu Balık Avcıları İstihsal Kredi, İşletme ve Satış Kooperatifi	21.09.1950
Rize	Rize Pazar Balıkyağı İstihsal ve Satış Kooperatifi	14.10.1950
Rize	Rize Çayeli Balıkyağı İstihsal ve Satış Kooperatifi	27.10.1950
Kocaeli	Kocaeli Karamürsel Körfez Balık Avcıları Kooperatifi	28.10.1950
Çanakkale	Çanakkale Çardak Balık Avcıları Kooperatifi	23.12.1950
Giresun	Giresun Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	29.12.1950
Ordu	Ordu Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	29.12.1950
Ordu	Ordu Perşembe Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	29.12.1950
Trabzon	Trabzon Akçaabat Balık İstihsal Kooperatifi	29.12.1950
Trabzon	Trabzon Akçaabat Mersin Köyü Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	29.12.1950
Trabzon	Trabzon Vakfıkebir Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	14.02.1951
Trabzon	Trabzon Sürmene Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	16.02.1951
Trabzon	Trabzon İskefiye (Çarşıbaşı Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	16.02.1951
Trabzon	Trabzon Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	23.03.1951
İstanbul	İstanbul Küçük Balıkçılar İstihsal ve Satış Kooperatifi	06.04.1951
Balıkesir	Balıkesir Bandırma Balık İstihsal, Kredi İşletme ve Satış Kooperatifi	05.05.1951
Balıkesir	Balıkesir Ayvalık Alibey Sünger Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	01.08.1951
İstanbul	İstanbul Marmara Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	01.08.1951
Tekirdağ	Tekirdağ Balık Avcıları İstihsal, Kredi İşleme ve Satış Kooperatifi	03.09.1951
Muğla	Muğla Bodrum Sünger İstihsal ve Satış Kooperatifi	29.02.1952
İzmir	İzmir Balık Avcıları İstihsal, Kredi İşleme ve Satış Kooperatifi	18.10.1952
Ankara	Ankara Küçük Balıkçılar İstihsal, Kredi ve Satış Kooperatifi	15.12.1952
Bartın	Bartın Amasra Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	09.10.1953
İsparta	İsparta Eğridir Yeşilada Mahallesi Balık Avcıları İstihsal ve Satış Kooperatifi	20.03.1954
İzmir	İzmir Çeşme Balık Avcıları İstihsal, Kredi İşleme ve Satış Kooperatifi	03.12.1954
Ordu	Ordu Yalıköy Balık Avcıları İstihsal, Kredi, İşleme ve Satış Kooperatifi	11.02.1955
Samsun	Samsun Gümenüz (Yakakent) Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	14.04.1955
Samsun	Samsun Bafra Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	06.05.1955
Balıkesir	Balıkesir Ayvalık Samsun Gümenüz (Yakakent) Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi	14.09.1956

Tarım ve gıda üretimini karada et üretimini denizde de balıkçılığı ve benzer deniz ürünlerinin avlanması için merkezi bir teşkilat olarak Tarım Bakanlığı’na bağlı olarak Et ve Balık Kurumu 1 Ekim 1952 tarihinde kurulmuş, karada besiciliği desteklemek için kombina ve

Üretim iftlikleri kurarken, denizde de balıkığı ve sünger avcılığını desteklemiştir. Caddebostan Balıkadamlar Klübü yelerinden Tosun Sezen ve Baskın Sokullu 1959-1960 yıllarında geleneksel sünger avcılarına, sünger avındaki vurgunları önlemek üzere dekompresyon vs diğer güncel bilgileri öğretmek için Et ve Balık Kurumunda görev yaparak, sünger avcılarını eğitmişlerdir (Karakaya, 2021). Tablo 53’de Türkiye’deki su ürünleri kooperatifleri 1973-2016 tarihleri arasında, Tablo 54 ise Türkiye su ürünleri kooperatifleri bölge birlikleri görünmektedir, (Doğan (2017)’den aynen alınmıştır).

Tablo 53. Türkiye su ürünleri kooperatifleri (1973 2016).

Yıllar	BİRİM SU ÜRÜNLERİ KOOPERATİFLERİ		SU ÜRÜNLERİ KOOPERATİF BÖLGE BİRLİKLERİ			SU ÜRÜNLERİ KOOPERATİF MERKEZ BİRLİKLERİ			
	Kooperatif Sayısı	Ortak Sayısı	Kooperatif Birliği Sayısı	Ortak Kooperatif Sayısı	Ortak Balıkçı Sayısı	Sa-yısı	Ortak Birlik Sayısı	Ortak Kooperatif Sayısı	Ortak Balıkçı Sayısı
1973	133	5.600	4	45	1.743				
1980	227	14.750	6	55	2.586				
1985	260	16.940	6	85	5.281				
1986	384	-	8	-	-	-	-	-	-
1987	393	23.861	8	-					
1989	421	21.703	8	115	8.250				
1990	208	14.500	2	45	4.567				
1995	312	15.783	4	51	5.054				
1999	374	19.058	-	141	-	-	-	-	-
2000	379	17.329	5	77	9.680				
2001	398	18.139	7	92	9.700	0	0	0	0
2002	410	21.762	8	99	9.750	0	0	0	0
2003	413	21.719	8	111	9.800	1	7	97	6.200
2004	432	23.843	10	129	11.100	1	8	112	6.789
2005	479	25.325	12	160	11.150	1	8	111	6.801
2006	501	27.072	13	158	11.174	1	8	120	7.367
2007	519	28.162	13	178	11.189	1	11	159	9.722
2008	523	28.400	14	197	12.013	1	11	174	10.144
2009	539	28.640	14	200	11.962	1	12	180	10.420
2010	550	29.957	14	202	12.377	1	12	182	10.824
2011	557	30.021	15	207	13.539	1	12	179	10.935
2012	574	30.893	16	212	13.020	1	13	185	10.416
2013	577	31.238	16	210	13.053	1	13	184	10.511
2014	559	29.997	16	224	14.549	1	15	215	13.457
2015	547	30.568	16	225	14.718	1	15	216	13.626
2016	552	30.845	16	223	14.713	1	15	216	13.652

Tablo 54. Türkiye su ürünleri kooperatif bölge birlikleri

Kooperatif Birliğinin Adı	Birliğin Kuruluş Tarihi	Birliğin Çalışma Bölgesi
Adana Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2005	Adana, K. Maraş, G. Antep, Kilis, Osmaniye
Antalya Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2004	Antalya
Balıkesir Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2000	Balıkesir
Çanakkale Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2001	Çanakkale
Doğu Karadeniz Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	1979	Trabzon,
Hatay Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2005	Hatay
İstanbul Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	1980	İstanbul
İzmir Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	1992	İzmir
Kocaeli Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2011	Kocaeli
Marmara Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	1968	İstanbul ve Marmara Bölgesi İlleri
Mersin Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2002	Mersin
Muğla Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2001	Muğla
Rize-Artvin Bölgeleri Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2010	Rize, Artvin
Samsun Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2004	Samsun, Ordu
Sinop Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2005	Sinop, Kastamonu
Tekirdağ Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği	2007	Tekirdağ

Balık avcılığı geleneksel balıkçılık (küçük tekne ve kayıklarla) yapılırken ticari balıkçılık ise 12 metreden büyük teknelerle yapılan balıkçılıktır. Ticari balıkçılık 12 metrenin üzerinde gırgır ve trol diye isimlendirilen balıkçı tekneleriyle yapılır. Kıyı ötesi balıkçılık da denir. Gırgır tekneleri balık sürülerini eco-sounder ile tespit ederek uzun ağlarla çevreleyip balıkları toplarlar. Trol balıkçılık ta ise tekneye bağlı olarak deniz dibinde veya su içinde sürüklenerek balıkların torbaması şeklindeki balıkçılığa denir.



Şekil 32. Karadeniz'de gırgır tekneleri ((Ulukan (2016))'den aynen alınmıştır).

Tablo 55'de Türkiye'de su ürünleri üretimi 2002-2014 ve Tablo 56'da kullanım şekli ve uzunluğuna göre balıkçı gemilerin sayısı 2005-2014 görünmektedir, (Ulukan (2016))'dan aynen alınmıştır).

Tablo 55. Türkiye'de su ürünleri üretimi (2002-2014).

Yıllar	Deniz Ürünleri	%	Yetiştiricilik Üretimi	%	Tatlısu Ürünleri	%	Toplam
2002	522.744	83	61.165	10	43.938	7	627.847
2003	463.074	79	79.943	14	44.698	8	587.715
2004	504.897	78	94.010	15	45.585	7	644.492
2005	380.381	70	118.277	22	46.115	8	544.773
2006	488.966	74	128.943	19	44.082	7	661.991
2007	589.129	76	139.873	18	43.321	6	772.323
2008	453.113	70	152.186	23	41.011	6	646.310
2009	425.046	68	158.729	25	39.187	6	622.962
2010	445.680	68	167.141	26	40.259	6	653.080
2011	477.658	68	188.790	27	37.097	5	703.545
2012	396.322	61	212.410	33	36.120	6	644.852
2013	339.047	56	233.394	38	35.074	6	607.515
2014	266.078	49	235.133	44	36.134	7	537.345

Tablo 56. Kullanım şekli ve uzunluğa göre balıkçı gemilerinin sayısı (2005-2014).

	Türkiye					Doğu Karadeniz				
	2005	2010	2014	2010/ 2014 (%)	2005/ 2014 (%)	2005	2010	2014	2010/ 2014 (%)	2005/ 2014 (%)
Kullanım Şekli										
Trol gemisi	688	669	652	-3%	-6%	64	154	124	-24%	48%
Trol-Gırgır gemisi	443	337				90	58			
Gırgır gemisi	510	485	415	-17%	-23%	125	104	109	5%	-15%
Taşıyıcı gemi	295	130	104	-25%	-184%	78	73	40	-83%	-95%
Diğer	16.460	15.029	13.424	-12%	-23%	4.298	2.999	3.369	11%	-28%
Toplam	18.396	16.650	14.595	-14%	-26%	4.655	3.388	3.642	7%	-28%
Uzunluk Grubu (metre)										
1 - 4.9	172					125				
5 - 7.9	10.609	9.196	9.508	-12%	-22%	3.366	2.200	2.777	10%	-24%
8 - 9.9	4.770	4.871	3.064			661	705	468		
10 - 11.9	926	728	621			138	110	109		
12 - 14.9	649	603	392	-35%	-55%	105	70	31	-31%	-7%
15 - 19.9	443	420	286			54	52	37		
20 - 29.9	598	609	489	-25%	-22%	138	175	139	-26%	1%
30 - 49.9	219	215	227	5%	4%	64	69	74	7%	14%
50+	10	8	8	0%	-25%	4	7	7	0%	43%
Toplam	18.396	16.650	14.595	-14%	-26%	4.655	3.388	3.642	7%	-28%

Balıkçılık ve su ürünleri makro ve mikro ölçeklerde ülkemizin ekonomisine katkı sağlayan, insanların protein ihtiyacını karşılayan bir faaliyettir. Faaliyet sahası olarak 4 deniz, 200 doğal göl, 318 baraj gölü, 1300 gölet ve 33 nehirdir. Denizlerin kıyı uzunluğu 8.333 km, 33 nehir ise 177.714 km'dir.

Dünyada su ürünleri üretimi 2015 yılında toplamı 170 milyon ton olurken bunun 93.7 milyon tonuna tekabül eden % 55 avcılık 76.6 milyon tona karşılık gelen % 45 ise yetiştiricilikle elde edilmişti. 2017 yılında ise dünyada toplam üretim 172 milyon ton olurken bunun 92.5 milyon tonu % 53.59 u avcılıkla, 80.1 milyon tonu % 46.41 ise yetiştiricilikle elde edilmiştir. Yapılan analiz ve öngörülere göre 2030 yılında bu oranlar yani avcılık ve yetiştiricilikle elde edilen ürünler %50 % 50 olarak eşitleneceği öngörülmektedir. Balık yetiştiriciliği Food and Agriculture Organization/ Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) verilerine göre son on yılda en hızlı büyüyen gıda üretim sektörü olmuştur. Tablo 57’de Dünya’da ve Türkiye’de balık üretimi ve tablo 58’de ise Türkiye’nin su ürünleri sektörünün Dünya ve AB ülkeleri arasındaki yeri görülmektedir, ((Suymerbir (2018) ‘dan aynen alınmıştır).

Tablo 57. Dünya'da ve Türkiye'de balık üretimi

Dünya (2015)		170,3	milyon ton
	Avcılık	93,7	milyon ton
	Yetiştiricilik	76,6	milyon ton
Türkiye (2016)		588	bin ton
	Avcılık	335	bin ton
	Yetiştiricilik	253	bin ton

Tablo 58. Ülkemiz su ürünleri sektörünün Dünya ve AB Ülkeleri arasındaki yeri

	Deniz Avcılığında	İçsu Avcılığında	Yetiştiricilikte	Toplam Üretimde
2010	28. sırada	30. sırada	24. sırada	31. sırada
2011	29. sırada	32. sırada	23. sırada	32. sırada
2012	36. sırada	35. sırada	22. sırada	31. sırada
2013	38. sırada	35. sırada	21. sırada	34. sırada
2014	43. sırada	37. sırada	22. sırada	39. sırada
2015	36. sırada	42. sırada	22. sırada	33. sırada

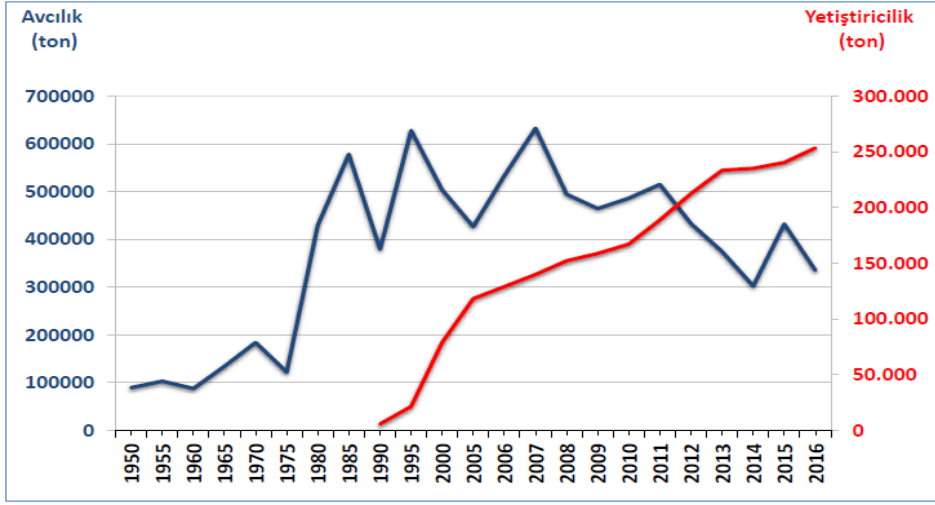
Türkiye'nin Avrupa Birliği Ülkeleri (28 Ülke) Su Ürünleri Üretimindeki Yeri

	Deniz Avcılığında	İçsu Avcılığında	Yetiştiricilikte	Toplam Üretim
2010	4. sırada	1. sırada	4. sırada	5. sırada
2011	4. sırada	1. sırada	3. sırada	4. sırada
2012	5. sırada	1. sırada	2. sırada	3. sırada
2013	5. sırada	1. sırada	1. sırada	5. sırada
2014	7. sırada	1. sırada	2. sırada	5. sırada
2015	5. sırada	1. sırada	2. sırada	5. sırada ₁₁

Tablo 59'da Türkiye'nin su ürünleri üretimi ve tüketimi 2002-2016 ve Şekil 33'de 1950'den 2016 arası su ürünlerinde avcılık ve yetiştiriciliğin oranları görünmektedir, (Suymerbir (2018)'den aynen alınmıştır).

Tablo 59. Türkiye'nin su ürünleri üretimi ve tüketimi (2002-2016).

Yıllar	Avcılık (ton)		Yetiştiricilik (ton)		TOPLAM ÜRETİM (ton)	İç Tüketi m (ton)	Kişi Başına Tüketim (kg)
	Deniz	İç su	Deniz	İçsu			
2002	522.744	43.938	26.868	34.297	627.847	466.289	6,7
2003	463.074	44.698	39.726	40.217	587.715	470.131	6,7
2004	504.897	45.585	49.895	44.115	644.492	555.859	7,8
2005	380.381	46.115	69.673	48.604	544.773	520.985	7,2
2006	488.966	44.082	72.249	56.694	662.103	597.738	8,1
2007	589.129	43.321	80.840	59.033	772.323	604.695	8,6
2008	453.113	41.011	85.629	66.557	646.310	555.275	7,8
2009	425.275	39.187	82.481	76.248	623.191	545.597	7,6
2010	445.680	40.259	88.573	78.568	653.080	505.059	6,9
2011	477.658	37.097	88.344	100.446	703.545	468.041	6,3
2012	396.322	36.120	100.853	111.557	644.852	532.347	7,1
2013	339.046	35.074	110.375	123.019	607.515	479.708	6,3
2014	266.078	36.134	126.894	108.239	537.345	420.361	5,5
2015	397.731	34.176	138.879	101.455	672.241	479.741	6,1
2016	301.464	33.856	151.794	101.601	588.715	426.085	5,4



Şekil 33. Yıllara göre su ürünleri avcılık ve yetiştiricilik üretimi (ton/yıl).

7.5. Gemi İnşa Sanayi/Tersaneler

Kara ve deniz, dünyayı oluşturun iki temel unsurdur. İnsan yaşamını sürdürdüğü ortamın kendisidir deniz ve kara. İlk bakışta karada doğan ve yürüyen insan için denizler ve sular farklı bir ortam gibi gelse de, aslında yerkürenin üçte ikisini oluşturan denizlerdir. İnsanların yaşamlarını sürdürdükleri karalar arasında var olan denizler ülkeleri insanları birbirinden uzaklaştırmış gibi görünse de, bir denize kıyısı olan ülke ve toplumlar aslında dünyanın en uzak yeri ile iletişim ve etkileşim içinde komşudur.

Dünyanın bugünkü geldiğimiz teknolojik ve ekonomik düzeye gelmemizde denizin ve denizciliğin büyük payı vardır. Antik Mısırdan başlayan gemi ve denizcilik serüveni, bugün çok daha önem kazanarak devam etmektedir. Denizler coğrafi keşiflerden ve deniz aşırı ticaretten çok daha öteye büyük bir değerler zincirini ifade etmektedir.

Ülkemiz teknolojik ve ekonomik olarak dışa bağımlı ürettiğinden çok tüketen, borca dayalı ekonomik modeliyle, gelişmiş, kendine yeter bir ülke olmadığı çok açıktır. Bu bakımdan tarihte birçok kez ekonomik, siyasi ve sosyal krizler yaşamış çok ciddi badireler geçirmiş bir ülkeyiz. Çalışmamızda zaman zaman yakın veya biraz daha uzak geçmişlere/tarihlere giderek bunları anlamaya, incelemeye çalışacağız.

Osmanlı Devleti'nden sonra yeni kurulan cumhuriyetle birlikte Türk Milleti Osmanlı'dan kalan bütün alışkanlıkları değiştirme, yenilenme ve gelişmelere açılmak için bin bir caba ve gayret içine girmişti, yeni dönemin her bakımdan tek lider ve kurucusu Atatürk

önderliğinde. 1920’li yıllar toplumun temellerini oluşturacak siyasal, ekonomik ve hukuksal temelleri atılmıştı. Nerede bir boşluk ve ihtiyaç var ise oraya seferber olarak orada bir ulusal varlık oluşturmaya ve kendi ayakları üzerinde var olmaya azim ve kararlık göstermiştir. 1929 yılında Dünyanın içine sürüklendiği ekonomik kriz ve bu krizin göstermiş olduğu sonuçlardan hemen hiç etkilenmemiş olan Sovyetler Birliği, Türkiye’ye kalkınma ve gelişmesinde örnek olması ortaya çıkmıştı. 1930’lu yıllardan başlamak üzere beş yıllık planlar yaparak kalkınma, özellikle sanayileşme gayretleri zaman zaman kesilse aksaklıklara da uğrasa, kör total da olsa kalkınma, sanayileşme, teknolojik gelişmişliği yakalama gayretleri hep süre gelmiştir (Demir, 1967).

Halen ülkemizde birçok çeşit sanayi kolları kurulmuş ise de bunlar içinde ileri teknoloji ve stratejik teknoloji sahip bir elin parmakları kadar sanayi kolu olduğunu söylememiz de bir beis yoktur. Bu sanayilerden biri de çok eski geçmişe sahip gemi inşa sanayiidir.

Bu sanayi kolunda son on beş-yirmi yılda büyük bir mevzi kazanmış olmamıza rağmen diğer ülkelerle kıyasladığımız zaman daha çok mesafe olmamız gerektiğini söylemek mümkündür. Ülkemiz coğrafi konumu itibarıyla iki yarımada dan meydana gelmiş bir deniz ülkesi ve devleti olmasına rağmen, halk olarak denizden ve denizcilikten toplumsal ve psikolojik olarak çok uzağız. Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizin de dış ticaretinin % 90’nın üzerinde deniz yoluyla yapmaktadır. Her ne kadar iletişim ve alışkanlıklarımız hızla değişse de mal ve emtianın ulaştırılmasında tarih boyu kullanılmakta olan deniz yolu kullanılmaya devam ediyor, önümüzdeki dönemlerde de kullanılmaya devam edecektir.

Gemi inşa sanayi ticaret gemilerinin yapılması yanı sıra harp gemilerimizin ve turistik, bireysel talepler için yapılan yat-kotra vs. gibi gemi sanayinin işlerinin çeşitliğini oluşturmaktadır. Kendi ihtiyacımız olan gemileri yapmamız, üretim ve istihdam oluşturmalarının yanında ülke kalkınmasında birçok yan sektörü de hareketlendirerek fevkalade katma değer katmaktadır.

Cumhuriyetin bu ilk yıllarında alınan karar ve tedbirlerle kendi tersanelerimizde kendi gemilerimizi yapabileceğimiz ve bu sayede genel masraflar içinde çok büyük bir yüzde tutan işçilik ücreti de dâhil, büyük bir döviz tasarrufu sağlanabileceği kabul edilmişti. Kendi gemilerimizi yapmamız deniz ticaret filomuzun ve gemi sanayimizin geliştirilmesi, gemi yapım teknolojisine sahip olunca da donanmamızın hem güçlü hem yeni ve kullanılabilir olmasını da dolaylı olarak sağlayacaktır.

Gemi inşa sanayi denildiğinde, geniş ölçüde en ufak bot ve kayıktan başlayarak, kullanım amaçlarına göre balıkçı gemileri(balık avlama ve ürün işlemi), yolcu gemileri(yat, kruvazör, Roll on roll off (Ro-Ro), feribot, vapur) , kuru yük gemileri(genel kargo, konteyner, dökme yük, canlı hayvan) , tankerler (petrol, ürün tankeri, kimyasal, Likit Petrol Gaz (LPG) , Likit Natural Gaz (LNG)), özel amaçlı hizmet gemileri (römorkör, hastane, kurtarma, araştırma, enerji (elektrik üretim, temizlik)), askeri gemiler, (zırhlı, denizaltı, torpidobot, firkateyn, hücumbot, korvet, uçak gemisi vd.), ayrıca yakıt ve güç sistemlerine göre gemiler buhar makineli, buhar türbinli, gaz türbinli, rüzgâr, nükleer ve motorlu gemilerin inşası ve donatılmasıdır (Biservis, 2019).

Bu açıdan gemi yapımı ile uğraşan bu sanayi kolunda en ilkel araçlarla çalışan ufak bir yerler olduğu gibi en modern tesis ve teçhizatla donatılmış büyük kuruluşlar da bulunmaktadır.

Tersaneler çeşitli tesislere sahip, genellikle deniz kıyısında veya denizle bağlantısı olan su kıyılarında tesis edilmiş, gemi yapımı ile iştigal eden bir sanayi sektörü olarak belirtmek mümkündür. Tersaneleri diğer fabrikalardan ayıran en farklı özellik inşaatın yanı sıra bakım onarım, tadilat gibi işlerde yaparlar.

7.5.1. Gemi yapım sanayinin başlıca özellikleri

Eski bir sanayi koludur. Dünyanın teknoloji ve ekonomide geldiğimiz son noktada denizin ve denizciliğin çok önemli bir yeri vardır. Gemi yapımının çok eski bir tarihe sahip olduğu muhakkaktır. Başlangıçta insanlar gayet basit tekne ve salları yolculuk yapma ve yük taşımada kullanmışlardır. Tekerleğin icadı ve bu sayede kara ulaşımında kolaylık sağlanmadan çok önce deniz ulaşımında basit vasıtaların kullanılışı gerçekleşmiştir (Larousse, 1953). Ayrıca, daha ekonomik oluşu yönünden elverişli şartlar emniyet, hava, deniz şartları mevcut olduğu takdirde deniz ulaşımı kara ulaşımına göre çok büyük avantaja sahiptir.

Üretim ünitesi büyüktür; gemi insanın yaptığı hareket edebilen en büyük bir ulaşım aracıdır. Bu açıdan bir geminin ağırlığı birkaç yüz ton olabileceği gibi boyu 500 metre ve binlerce ton ağırlığında devasa boyutlarda da olabilir (Arslan, 2013). Üretim ünitesinin büyüklüğü ve kompleks bir yapıya sahip olması daha inşaatla başlamadan çok önce geniş ölçüde bir planlama çalışmasını gerektirmektedir. İnşaat sırasında da çok sayıda kalifiye işçiye ihtiyaç olmakta, gemi cinsine büyüklüğüne göre bu inşaat bazen yıllarca sürmektedir. Bilhassa yüksek

kalitede ve çok sayıda insan işgücüne ihtiyaç gösteren gemilerin yapımı birkaç yıl sürebilmektedir.

Gemi inşa sanayisi bir montaj sanayidir. Geminin birçok çeşit parçalardan meydana gelmesi bunların pek çoğunun ayrı ayrı firmalardan mamul bir şekilde alınarak monte edilmesinden dolayı bir montaj sanayide denilmektedir. Kamaraları, yemekhaneleri, eğlence yerleri, yüzme havuzları ile küçük bir şehirden farksız bir yolcu gemisinde, günlük hayatta kullanılan çok farklı malzeme ve ekipmanın bulunması gerekmektedir.

Bir geminin yapılması kararlaştırıldıktan sonra önce planları hazırlanır, sonra o geminin ufak bir maketi yapılarak bu maketin deney laboratuvarında denize ve dalgalara karşı mukavemeti ölçülür. Daha sonra teknenin çeşitli parçalarının (saç kaplama levhaları postalar ve benzeri) şekilleri bu modele uygun olarak normal büyüklükte ve endazhane denilen yerlerde tabana çizilir ve çیتالardan bütün bu parçaların aynı şekilde modelleri hazırlanır. Modellerin saç ve profilleri üzerine uygulanarak malzeme gemide alacakları duruma göre şekillendirilir. Bunlar bittikten sonra kızak yanına taşınır ve yerli yerine koyularak gemi teknesi tamamlanır. Kızaktaki iş geminin gövdesinin tamamlanmasıyla biter ve denize indirilerek teçhiz (fitting out) için tersanenin bu işe ayrılmış bir rıhtımına yanaştırılır. Geminin makinaları monte edilir. İç teşkilatı tamamlanır, güverte kısımları vs.

Geminin yapımında kullanılan malzemelerden sadece tekneyi meydana getiren saç ve profil gibi çelik kısımları yarı mamul olarak dışarıdan alınıp, işlenmesine rağmen, bunlar haricinde kalan pek çok çeşit malzeme ve ekipman başka firmalardan alınır yada sipariş edilerek yaptırılır ve gemiye monte edilir. Geminin ana ve yardımcı makinaları türbinleri gibi bazı teçhizatı kendi tersanelerinde üreten tesisler, fabrikalar tersaneler olsa da genelde tersaneler birçok malzemeyi haberleşme araçlarını, radar, sonar, seyir aletlerini, masa, sandalye, halı, buzdolabı gibi bin bir çeşit malzemeyi tedarik yoluyla temin eder.

Gemi inşasında en önemli konu yapım süreçlerini planlamadır. Gemi yapımına başlandığı andan itibaren gerekli malzemenin zamanında temini önem arz eder. Eğer bu tedarikler zamanında eksiksiz yapılması durumunda gemi yapımı hızla aksamadan yapılabilir. Her geminin ayrı bir dizaynı olduğu söz konusu olduğundan bunun için hazır olarak piyasada bulunabileceklerin yanında özel ölçülere göre imalat yaptırılması mümkündür.

7.5.2. Gemi inşa sanayinin temel yatırımları

Gemi yapımı ağır bir sanayi koludur ve bir takım fabrika ve atölyelerin var olmasını gerektirir. İlkönce üzerinde gemi inşa edebilecek büyüklükte ve/veya yapacağı gemilerin büyüklüğüne bir arazi üzerinde kurulması gereklidir. Yapılacak geminin planlarının hazırlanacağı resimhaneler, endazhaneler, torna tezgâhları, vinçler, inşa kızakların ve benzeri sistemlerin kurulması gereklidir. Kuru havuz ve yüzer havuzlar yapılması, personelin ihtiyacı olan binalar, stok ambarları, iç yerleşkenin güzel dizaynı ile bunlar arasında ulaşım ve iletişimin sağlanması tersanelerin verimli çalışmasını sağlar.

Gemi yapımı montaj sanayi olmasından dolayı iş gücünün payı yüksektir. Ayrıca özellikle büyük gemi yapan tersanelerde işçi sayısının da çok yüksek olmasını gerektirir. Büyük bir geminin yapımı sırasında inşaatla ilgili tersanenin gerek çeşitli fabrika ve atölyelerinde gerekse kızak yerinde pek çok işçi aynı geminin yapımı ile uğraşmaktadır. Aynı tersanede aynı anda birçok gemi yapılıyorsa, gemi yapım yanında tamirat, tadilat işleri de yapılıyorsa işçi sayısı daha da çok olacaktır.

Diğer yandan gemi yapım sanayinde işçi ücretleri diğer sektörlerle göre daha yüksektir. Yüksek olmasının nedenleri iş gücünün ağır ve güç olmasından ve riskli olmasından kaynaklanmaktadır. Gemi talebinin değişkenliğinden işgücü istihdamı da istikrarlı değildir. Dalgalanmalar görülür. Talebin yoğun olduğu dönemlerde işçi talebinin yükselmesi, işlerin durgun olduğu dönemlerde işlerine son verilmesi söz konusudur. İşçi çeşitli alternatiflerle karşılaştığı zaman bu sanayinde çalışmayı kabul ederken ileride muhtemel işsizlik riski nedeniyle ücretleri yüksel olmak durumunda. Bu durum gemi sanayinin dönem dönem gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkelere kaydığını görmekteyiz.

Talep dalgalanmalarının rolü çok büyüktür. Gemi yapım sanayinde en büyük ekonomik unsur gemi taleplerindeki dalgalanmalardır. Gemi cinsindeki değişmelerin de dalgalanmaları etkiler. Gemi talebini etkileyen sebeplerin başında şunlar gelir.

Savaş Durumu: Bir savaş çıktığında gemilere karşı olan talep artmaktadır. Gerek I. Dünya Savaş'ı sırasında gerekse II. Dünya Savaşında İngiltere, ABD ve Japonya gibi ülkelerde savaş esnasında batan gemilerin telafisi için gemi yapımına hız verilmiştir. İngiltere gerek ada halkının ihtiyaçlarını karşılamak, gerekse savunma sistemini ayakta tutabilmek için, çok büyük tonajlı gemiye ihtiyaç hissetmiş ve kendi tezgâhlarındaki gemi yapımına hız verdiği gibi ABD ve Kanada'ya da siparişler vermişti. Zamanında dünyanın bir numaralı gemi inşaatçısı olan

ABD gerek müttefiklerine yardım, gerekse Japonya'nın yayılma politikasına karşı savaşı birliklerinin ihtiyacı için büyük gemi inşa etmiştir.

Savaş sırasında talebin zirve yapmasından sonra savaş sonrası talep azalması yaşayan gemi yapım sektörü çok zor durumlara düşmektedir. Diğer taraftan birçok ülkede gemi yapım sanayi çoğunlukla büyük çelik üreticilerin elinde olduğu ve bazen bu sanayi kolundaki durgunluğun diğer sanayi sektörlerine de yansıdığı bilinmektedir. Özellikle birinci Dünya Savaşı'ndan sonra silahsızlanma ve ekonomik krizin etkisi ile İngiltere'nin dünyaca ünlü Armstrong şirketi iflasın eşiğine getirmiştir.

Gemilerin ömrü geliştirilen teknik ve teknoloji ile uzaması ve tamir tadilatın kolaylaşması ile gemilerin elverişli kullanılması uzatıldı. Bu gelişmeler ve yenilikler sektörü büyük ölçüde etkilemiştir. Gemi yapım sanayinde bu şekilde genel etkilerin yanında işçi ücretleri ve diğer girdiler sebebiyle sektörün gelişmiş ülkelerden diğer ülkelere ve coğrafyalara kaydığını görmekteyiz. İş gücünün ucuza sağlandığı ülkelerde bu sanayi sektörünün gelişmekte, ücretlerin yüksek veya yatırımların verimliliğinin düştüğü veya iyi kullanılmadığı ülkelerde gerilediği görülmektedir. Örneğin bu ücretler 1960'lı yıllarda işçiye ödenen para ABD'de saat başına 2 dolar iken, Norveç'te 80, İngiltere'de 50, İtalya'da 33 ve Japonya'da 10 sentti. Sonuç olarak ABD'de durgunluk ve gerileme yaşanırken, Japonya o yıllarda dünyanın bir numaralı üreticisi durumundaydı.

Gemi yapımı ile çelik üretimi arasında önemli bir bağ vardır. Çelik üretimi olan ülkelerde gemi üretimi de olmakta. Bunlar birbirini izlemektedir. Bu açıdan demir-çelik üreten coğrafi bölgesi ile gemi yapım coğrafyası arasında büyük bir bağ bulunmaktadır. Gemi yapımında ağaç yerini demir-çelik bırakırken yürütücü güç olarak da yelkenden buhara, buhardan dizel tipi motorlara, daha sonra da diğer gelişmiş motorlara bırakmıştır. Gemi tiplerinde de farklılıklar artmıştır. Askeri gemilerle ticari gemiler çok değişiklik göstermiştir. Ayrıca motorlu araçların (kamyon, otomobil, uçak vb.) yaygınlaşması akaryakıt taşıyan tanker tipi gemileri doğurmuş ve çeşitlendirip geliştirmiştir. Gemi inşasında iki önemli gelişme olmuştur. Kaynak usulünün kullanılıp geliştirilmesi perçin uygulamasını sonlandırmış, alüminyum ve alaşımları metal hafifliğini sağlayarak hacim ve yük kısımlarını yükseltmiştir.

Yine kaynak kullanılmasının ikinci bir etkisi zamandan tasarrufla gemi yapımında ölçülerin standartlaşarak prefabrikasyona uygun hale gelmesini sağladı. Bu sistemle geminin çeşitli aksamı ayrı ayrı hazırlanarak daha sonra vinçlerle yerlerine monta edilebilmektedir. Bu

işler bazı tersanelerde o kadar iyi uygulanmaktadır ki daha gemi kızağa konmadan pek çok kısmı hazırlanmaya başlamaktadır. Geminin yapımında ise önce gövdesinin yapılıp suya indirilmesi yerine bütün işlerin gemi kızakta iken bitirmek üzere çalışılması “assembly-line” metodunun (seri üretim) uygulanmaktadır. Bu tip bir üretim, tersanelerin çeşitli tesislerini yeniden planlamasını gerektirmiştir. Üretim en rasyonel bir şekilde yapılması ve donatılması da en verimli bir şekilde uygulanmaya başlamıştır.

7.5.3. Tersanelerimizin tarihsel gelişimi

Tarihe bakıldığında denizciliğe ve gemiciliğe katkısı olan ülkelerin başında Fenikeliler ve Mısırlılar görmekteyiz. Mevcut bilgilere göre Fenikeliler gemi inşaatında büyük ilerleme göstermişler, özellikle MÖ 1000-600 yılları arasında ticaret filoları oluşturmuşlar. Daha sonra Akdeniz’de denizci milletler olarak Yunan, Kartaca ve Romalıları, ortaçağın sonu ve yeniçağların başında Venedik ve Cenovalıları görüyoruz. Aynı dönemlerde tarih sahnesine çıkan Osmanlı Devleti de denizcilikte, donanması ile Akdeniz’i bir Türk gölü haline getirerek XV ve XVI. Yüzyılda Akdeniz’in dolayısıyla dünyanın en güçlü donanmasına sahipti.

Osmanlıların yanı sıra XV ve XVI yüzyıllarda Portekiz ve İspanya’nın kuvvetli donanmalarını ve denizciliğini görmekteyiz. Daha sonra ki yüzyıllarda Hollanda, Fransa ve İngiltere’nin büyük ticaret ve donanma filolarına sahip olduğu. İngiltere’nin XVII asrın ortalarından başlayarak II. Dünya Savaşı sonuna kadar dünyanın en büyük ticaret filosu ile donanmasına sahip ülke konumundaydı.

Anadolu Türklerinin Anadolu’ya 1071 den sonra Akdeniz ve Karadeniz kıyılarındaki şehirlere yerleşmeleri ile gemi yapımı Selçukluların Sinop, Antalya, Alanya’daki tersaneleri ile başlar. Sonra Ege ve diğer ele geçen sahil şehirlerin Bizans topraklarındaki tersane ve denizcilik geleneğini sürdürmeleriyle devam eder. Beylikler içinde Aydınoğulları ve Menteşe beylikleri denizcilikte öne çıkmışlardı. Osmanlı Devleti ise bir uç beyliği olarak devamlı Bizans topraklarında ilerlemiş, nihayet Bizans toprakları olan Trakya’ya açılmıştı. (Daha geniş bilgi için bk. İdris Bostan- Salih Özbaran, Türk Denizcilik Tarihi c.1; Özbaran, 2009; Uzunçarşılı, 1984; Bostan, 1992). Osmanlı Beyliği daha sonra topraklarını genişleterek Ege, Akdeniz ve Karadeniz’deki beylikleri kendi topraklarına katması üzerine donanmaya ve tersaneye ihtiyacı belirmişti. Bu ihtiyacın yerine getirilmesi için Karesi, Saruhan, Aydın ve Menteşe beyliklerinin ve Karadeniz kıyısında Candaroğullarının donanma ve tersanelerinden faydalanılmıştır. İzmit’in Bizans’tan alınması sonucu buradaki tersaneler yenilenerek kullanılmış, daha sonra ise

Gelibolu’da yeni bir tersane kurulmuştur. Osmanlı Devleti bir taraftan topraklarını genişletirken donanmadan yararlanmış, bir taraftan da yararlandığı donanmanın daha iyi olması için her türlü gayreti göstermiştir. Osmanlının ilk büyük tersanesi Gelibolu tersanesidir. Gelibolu’dan öncede Karamürsel, Edincik, İzmit tersaneleri olmakla birlikte, devletin büyümesi ile ihtiyaç da büyümüştü. Bu ihtiyacı karşılamak üzere düşman saldırılarına da maruz kalmayacak bir mevki olan Gelibolu’da ilk büyük tersane inşa edilmiştir.

İstanbul’un fethinden sonra, Fatih Haliç’te tersane kurdurmuştur. Artık Fatih tarafından ilk temelleri atılan İstanbul Tersanesi, Osmanlı Devleti’nin sonuna kadar Türklerin denizcilik merkezi olmasını sürdürmüştür. Osmanlı topraklarında Gelibolu ve İstanbul başta olmak üzere birçok sahilde tersaneler ve gemi yapım tezgâhları bulunmaktaydı. Osmanlı devletinin stratejik bulduğu noktalar ki bunlar Balkanlar, Mısır ve Basra körfezidir. Buralarda da Tuna-Ruşuk, Süveyş ve Birecik tersaneleri yapılmıştır (Bostan, 1992; Uzunçarşılı, 1984).

Kanuni devrinde Barbaros Hayrettin Paşa komutasında Preveze zaferini kazanan Türkler, donanmasıyla Akdeniz’in hâkimi olmuştur. Osmanlılar gemi inşadaki üstünlüğünü İnebahtı’da donanmanın tamamen yok olmasının ardından bir kış mevsiminde eskisinden daha üstün bir donanmayı yaparak deniz mevsiminde Avrupa’nın karşısına çıkarak isbat etmiştir. Avrupa devletleri bundan sonra Akdeniz’de güç mücadelesinden vazgeçerek okyanuslara ve diğer ülkelere yönelmişlerdir. Türkler bir yandan Akdeniz’de üstünlüklerini tesis ederken diğer yandan topraklarına kattığı Irak dolayısıyla Basra körfezine ve Hindistan’a, Mısır dolayısıylada Kızıldeniz ve Afrika’da Avrupa devletlerin karşısına çıkmıştır.

O günlerde bugünün gemi inşa eden birçok ülkesinde henüz gemi inşa edilmezken, Türk tersanelerinde devrinin en büyük gemileri inşa edilmekteydi. Osmanlı denizciliğinin ve donanmasının güçlenmesinde hiç şüphesiz dirayetli hükümdarların büyük rolü vardır. Özellikle Fatih’in Haliç’te gemi inşa ve tamiri için göz tabir edilen kızaklar yaptırması, sonra Yavuz ve Kanuni döneminde bunların sayısı ikiyüze çıkarılması, ambarlar, mahzenler vs gibi ilavesiyle İstanbul Tersanesi mükemmel bir tersane haline getirilmiştir. İstanbul Tersanesi, Türkiye Cumhuriyeti’nin de gemi sanayinin ilk çekirdeği olarak kabul edilir.

Osmanlı gemi yapımını ve gemiciliği üç döneme ayırmak mümkündür. Osmanlı devletinin kuruluşundan XVII Yüzyılın ikinci yarısına kadar kürekli gemiler yani kadirga vb gemiler, XVII yüzyılın ortalarında başlayan yelkenli yani kalyonlar ve XIX ortalarında

başlayan buharlı gemiler ki II. Dünya savaşına kadar kullanılmıştır (Bostan, 2009; Aydın, 2011).

Kadırğa çağında Osmanlının rakibi Avrupa devletleri ne kadar güçlense de Osmanlı kadirğa döneminde dünyanın en güçlü donanmasına sahipti, kalyon da ise gelişmeleri takip ederek gelişmelerden geri kalmıyordu. Osmanlı 19. Yüzyılda yaşadığı özellikle Baltalimanı anlaşmasıyla üretim ekonomisinden tüketim ve borçlamaya dayalı ekonomik modele geçmesinden sonra artık Avrupa devletleri karşısında her yönden hızla gerileyerek bir çöküşü yaşamaya başladı.

Osmanlı denizciliği kadirğa devrinde çağının dünyasına eşdeğer gemiler yaparken belki en iyilerini yaparken, kalyon gemilerine Avrupadan biraz geç geçmişti. Fakat buhar çağında ise çağdaşlarından oldukça geri kalmıştı. Bu dönemde Osmanlı Devleti gemi inşasında ilişkileri iyi olduğu devletlerden istifade yolunu tercihle o devletlerin etkisinde kalmış, onların doğrultusunda denizcilik ve gemi inşası şekillenmiştir. 1770 Çeşme faciasından ve 1774 KüçükKaynarca antlaşmasından sonra Osmanlı devletinin bütün çabaları durumu muhazafa üzerine kurulmuştu. Osmanlı donansını tamamen kaybetmesinin yanında, Karadeniz artık bir kapalı deniz olmaktan çıkmıştı. Ruslar Karadenizde donanma bulunduracak ve ticaret gemileri boğazlardan Akdenize açılaktı (Beydilli, 2019; sabah Gazetesi, 2019). Çeşme Faciasından sonra devletin bütün gündemi denizcilikte, yenilikleri elde etme ve dünya denizciliğindeki yeniliklere ayak uydurma. Ancak İnebahtı mağlubiyetinden sonra bir kış mevsiminde 4-5 aylık gibi kısa sürede eski donanmadan daha yeni ve güçlü bir donanma çıkaran Osmanlı devleti Çeşme Faciasından sonra kaybettiği donanmanın yarısını bile 3-5 yılda yerine koyamamıştı. Yüzyıllardır kullanılan malzeme ve usullerle yapılan gemiler de yani kalyonlarda bile Osmanlı, Avrupadan epey bir geri kalmışken, 19.Yüzyıldaki Avrupadaki teknolojik gelişmeler, gemi yapımını ve malzemelerini çeşitlendirmiş ciddi maliyetler oluşturmuştu. Güçlü bir donanmaya sahip olmak her zaman ki gibi güçlü hatta daha da güçlü bir ekonomiye sahip olmak ve sahip olduğu güçlü ekonomiyi sürdürebilmekle mümkündü (Örenç, 2013).

Kadırğa ve kalyon döneminde marangozlar ve kalafatçılar gemi inşasının en önemli sanatkârları iken buhar çağında makinacı ve çarkçılar öne çıkmıştır. Buhar teknolojisi ile tersanede motordan, demir ve çelikten anlayan işleyebilen ustalar yeşişmeye, ilk önceleri ise Avrupadan getirilmeye başlandı.

19. yüzyılda buhar makinalarının ve pervanenin gemilerde kullanılması denizcilik açısından çok önemli bir gelişme sağladı. Buhar makinaları ilkönce ticaret gemilerinde ve sonra donanmada kullanıldı. İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya gibi devletlerin donanma ve tersanelerinin güçleri oranında etkin oldular. Buhar ve zırhlı gemilerin kullanılması ile gemi yapımında yeni yeni malzemeler ve sektörler oluştu. Teknolojik alt yapıya, üreten güçlü ekonomi sahip ülkeler güçlü deniz kuvvetlerine sahip olarak güçlerini sürdürdüler. Osmanlı ise bütün bunlara stratejik yaklaşım yerine günü kurtarma modeliyle bakarak Avrupa veya Amerikadan teknik destek sağlayarak gemi yapmaya ve donanma oluşturmaya çalışırken, daha sonraki tarihlerde de direk borçlanarak güçlü bir donanma elde etme yolunu gitmiştir (Örenç, 2013).

Denizcilikte yabancı mühendis ve müşavirlerin etkinliği 1770 Çeşme faciasından sonra çok olmuştur. III. Selim döneminde Fransız gemi inşa mühendisi Jacques Balthazard Le Brun'a görev verilerek Tersane-i Amire'nin yenilenmesine başlar. Le Brun devletin diğer tersanelerinde yapılan gemiler için model çizimler oluşturarak yapılmasına nezaret etmiş. Mühendishanede dersler vermiş. Fransa'nın Mısır'ı işgaliyle Osmanlı Fransız ilişkileri gerginleşince Fransızların yerini İsveç ve İngiliz uzmanlar aldı. Kabakçı İsyanı ile III. Selim'in tahtan indirilmesiyle adeta devlette yapılan bütün yenilikler de yok edilmişti. III. Selim sonrasında tahta çıkan II. Mahmut istikrarsız bir ülke ve etkinliğini kaybetmiş bir donanma ve tersane devralmıştır. Avrupa ise hızla buharlı gemilere geçişin içindeydi.

Devletin ayakta durabilmesi için yenilenmesinin ve gelişmesinin farkında olan II. Mahmut ve devlet adamları diğer alanlarda yapılan reformların yanında donanma ve tersanede birçok yenilenmelere gidildi. İngiliz-Fransız-Rus birleşik filosunun Navarin Limanı'ndaki Osmanlı-Mısır gemilerini 20 Ekim 1827 ani bir baskınla yakmasıyla Osmanlı hem donanmasını hem de yetmiş personelini kaybetmişti. Navarin'den sonra Osmanlı ancak 3-5 senede kendini toparlayabildi. Osmanlı artık Avrupa ile ilişkileri bozulunca Sultan Mahmut, 1930 yılında Amerika ile Dostluk ve Ticaret ve Seyr-i sefain antlaşması yapmış 1830-1839 yılları arasında birçok Amerikalı uzman Osmanlı tersanelerinde çalışmaya başlamıştı. İstanbul'da ilk görev alan gemi inşa mühendisi Henry Ecford'du, daha sonra 1832 yılında Forster Rhodes görev aldı. Rhodes 1840'a kadar İstanbul'da çalıştı. Mahmudiye, Nusretiye kalyonlarından sonra Eser-i hayr buharlı gemisini 26 Kasım 1837 tarihinde denize indirdi. Böylece Türk tersanelerinde ilk

buharlı gemi inşa edilmiş oldu. Tabiatıyla bütün yeniliklerin ve gelişmenin iki önemli unsuru vardır. Biri para/mali güç, diğeri nitelikli insan.

1852'den sonra montaj stratejisi ile Avrupa firmaları Osmanlı pazarına yönelmişlerdir.

Sultan Abdülaziz'in güçlü donanma politikası Türk denizlik tarihinde önemli tartışma konularından biri olmuş, kendisinden sonra tahta çıkan Abdülhamit'in bu donanmayı muhafaza edemediği tartışmaları hep yapıla gelmiştir. Sultan Abdülaziz devletin güçlü ve ihtişamlı günlerine dönmesi hayali ile güçlü ordu ve donanma sahibi olmayı önemsemiş, bu isteği için döneminin devlet ricali ve aydınlarıyla ters düşerek mali dengeleri sarsacak harcamalar yapmıştı. Döneminde dünya istatistiklerinde yer bulan büyük bir donanmaya sahipti. Ancak devletin mali dengeleri çok bozulmuş ve mali iflasa sürüklenmişti. Borçla alınan gemilerin modernizasyonu bile yapılamamıştı. 1866 Girit İsyanı'nda donanmanın varlık gösteremeyişi, Sultan Abdülaziz'i ahşap yapı gemilerden Avrupa'da yaygınlaşan zırhlı gemilere yöneltmişti. Avrupa firmaları da bu fırsatı ganimete çevirmişler, borç vererek gemilerini satmışlardır.

Makine devrini yakalamak ancak makine yapmakla elde edileceğine, makineli zırhlı gemileri satın alma yoluna gidilmişse de sayıca çok ve büyük gemiler almak ancak alt yapısı olmayan ve stratejik hedefi olmayan bir şekilde donanma oluşturmak, donanmayı yerli yerince kullanılamayan göstermelik bir donanma oluşturdu. Abdülaziz oluşturduğu maliyetli donanma devletin mali krizlerine, sonunda da Abdülaziz'in tahtan indirilmesine yol açtı. Abdülaziz'in hemen sonrasında patlak veren Osmanlı Rus savaşında hem donanmanın hem askeriye'nin başarısızlığı, oluşturulan donanmanın ne kadar jeopolitik ve stratejiden uzak olduğunu göstermiştir.

Yukarı bölümlerde ifade ettiğimiz gibi XVII-XIX yüzyıllardaki Batı'daki teknolojik ilerlemeler, buhar gücünün makineye uygulanmasıyla birlikte karada kervanların yerini demiryolları, denizlerde de yelkenli gemilerin yerini buharlı makineli gemiler (vapurlar) almışlardır. İlk buharlı gemiyi Robert Fulton yaparak 1807'de Hudson Nehri'nde çalıştırdı, 1 Şubat 1809 tarihinde patentini aldı. Osmanlı ise ilk buharlı gemisini 1827 yılında Tersane-i Amire tarafından İngiliz Kaptan Kelly'den satın almıştı. Eğitim gemisi olarak düşünülen bu gemi ile II. Mahmut Marmara Denizinde çeşitli seyahatler yaptı (Koraltürk, 2009). Osmanlı Tersanesinde inşa edilen ilk buharlı gemi ise Amerikalılar tarafından 1837 yılında denize indirilmişti.

III. Selimle başlayan devleti reform ederek güçlü hale getirme çabaları birçok hukuki, yapısal ve mali değişikliğe gidildi. Bahriyenin de güçlenmesi için Fransız, İngiliz, İsveç, İtalyan ve Amerikalı uzman ve danışmanlara görev verilmiştir (Çoker, 1994). Osmanlı makine devriminde ortaya çıkan icatları ilk önceleri kendi tersanesinde yapmaya, yaptırmaya icatları ve yenilikleri elde etmeye adapte olmaya çalışırken, 1850'lerden sonra artık bu gibi çabaları bir kenara koymuş ve direk yurt dışından satın alarak kullanma yoluna gitmiştir.

7.5.3.1. Cumhuriyetin ilk yıllarında gemi inşa sanayi

Osmanlı Devleti'nin gemi inşa sanayiinin ve donanmasının ana üssü fetihten itibaren İstanbul Haliç bölgesi olmuştur. Buradaki gemi inşa yerinin adı Tersane-i Amire diğer tabirle İstanbul Tersanesidir. Hali hazırda İstanbul Büyükşehir Belediyesine bırakılmış olan ve sadece şehir hatları gemilerinin küçük onarımlarının yapıldığı Haliç tersanesi dâhil Camialtı, Taşkızak ve Hasköy tersanelerinin bulunduğu bölgedir. İstanbul Tersanesi ilk kez 1913'te bölünmüştür (Koraltürk, 2009). Taşkızak Tersanesi askeriye, Haliç, Camialtı ise İnşaat-ı Bahriye-i Osmaniye adı altında kurulan şirkete bırakıldı. Bu idari yapılanmanın ardından patlak veren I. Dünya Savaşı'nda bütün tersaneler kara ordularının silah ve mühimmat eksikliklerini, tadilat ve tamiratını yapmıştır. I. Dünya Savaşı'nda mağlup olan Osmanlı Devleti, yapılan mübareke şartları gereğince Haliç'teki bütün faaliyet hemen hemen durmuştu. Sadece galip devletlerin ihtiyacı olan şeyler yapılıyordu. Mübareke ve işgal yıllarından sonra Lozan Antlaşması'yla kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı'dan kalan kurum ve kuruluşları, tesisleri yeniden gözden geçirerek ihtiyaçlara göre yeniden şekillendirmişti. 4 Nisan 1925 tarihinde Osmanlı Seyri-i Sefain İdaresi Türkiye Seyri Sefain İdaresi adını almış, bu çerçevede Taşkızak Tersanesi yine askeriyede kalırken Haliç ve Camialtı Türkiye Seyri Sefain İdaresine bağlanmıştı. Ülkenin her yerinde ve her konuda yeniden var olma seferberliği başlatılmış, bu bağlamda tersanelerde üretim ve verimliliği artırmak, milli bir varlık göstermek üzere reorganizasyon yapıldı. İdari ve mekânsal düzenlemelerin yanında ihtiyaç duyulan makine ve teçhizat alınarak faaliyete geçirildi. Eskiden kalma daha çok insan gücüne dayanan işler, makine ve motor sistemlerine dönüştürüldü.

Askeriyeye ait Taşkızak, Türkiye Seyri Sefain İdaresine ait Haliç ve Camialtı'nın dışında Haliç'te Şirketi Hayriye İdaresine ait Hasköy Tersanesi ve Ayvansaray'da Haliç Vapurları Şirketine ait 50 kişinin çalıştığı küçük bir tersanenin yanında özel şahıslara ait gemi

ekek ve kızak atölyeleri de mevcuttu. Haliç'in dışında Fransız şirketinin İstinye Tersanesi ile Büyükdere'de Türk Seyri Sefain İdaresi'nin kızak yeri vardı (Koraltürk, 2009).

7.5.3.2. Gölcük Tersanesi

20. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Donanması'nın büyük gemilerle güçlenmesi ile birlikte Haliç suları ve tersaneleri büyük gemiler için elverişli olmadığı ortaya çıkınca yeni ve daha büyük bir tersane yapma düşüncesi belirdi. Bu düşünceyle 1909 yılında İngiliz Danışman Amiral Gamble bir heyetle birlikte yeni tersane alanı belirlemek için bir çalışma yaptılar. Heyet iki yeri uygun buldular. Osmanlı'nın Akdeniz, adalar ve diğer sahillerini de göz önüne alınarak birinci alternatif yer olarak Marmaris Limanı, ikinci olarak da Gölcük bölgesini uygun buldular. Osmanlı Hükümeti Gölcük bölgesini tercih etti.

Gölcük Tersanesi'nin kuruluşu ile ilgili çalışmalar 1911 yılından itibaren hızlandırıldı. Hızlandırılmanın nedeni donanmanın büyük gemilerle güçlendirilmesiydi. İngiltere'de inşasına başlanan 25.000 tonluk Reşadiye zırhlısının ihtiyaç halinde havuzlanması ve/veya onarımı için daha geniş deniz sahası olan bir bölgeye ihtiyaç vardı. Gölcük'te bir tersane kurulması işi 1.350.000 sterlin'e Reşadiye zırhlısını inşa eden Vickers Ltd. Barrow in Furness şirketine verildi. İlahede 30.000 tonluk yüzer havuz ve diğer atölyeler yapılması öngörülmüştü. İstanbul ile telli ve telsiz haberleşme ağı kurulacaktı. Şirket yapım işine başladı ise de Osmanlı Devletinin I. Dünya Savaşı'na İngiltere'nin karşı cephesinde savaşa girmesiyle tersane inşaatı yarım kaldı. Savaş sırasında Yavuz zırhlısının havuzlama ihtiyacına karşı Gölcük Tersanesinin yapımına devam etmek üzere Alman Blohm Und Voss şirketi İstanbul'da bir şirket kurdu. Savaş şartlarında bitirilmesi mümkün olmadı.

Gölcük Tersanesi nihayet Lozan Antlaşması'nın da getirdiği İstanbul ve Boğazların askerlerden ve askeri faaliyetlerden arındırılması sebebiyle yapımına hız verildi (Hergüner, 2003).

Yavuz zırhlısının onarımı için havuz yapım işi Alman Flender şirketine verildi. Havuz yapımı ile birlikte Gölcük'te makine, tekne, elektrik fabrikaları, döküm atölyesi ve mayın fabrikası da yapılmıştır. 1927 yılında Tuzla'dan yedeklenerek getirilen Yavuz zırhlısının havuz içinde onarımı 1930 yılı Mart ayına kadar sürmüş, havuzdan indirilen Yavuz, Turgutreis zırhlısına aborda edilerek tamirâtı sürdürüldü. Gölcük Tersanesinin yapım sürecinde Haliç tersanelerinde bulunan askeri makineler, malzemeler Gölcüğe nakledilmiştir.

1928 yılında I. ve II. İnönü adlarıyla iki deniz altı alımıyla Türk Donanması ilk önce denizaltı komutanlığı adıyla İstanbul'da konuşlanmış, ancak Lozan'ın getirdiği şartlarda harekât, tadilat, tamirat ve torpido silahların korunması mümkün olamayacağından denizaltıların kıyı test ünitelerinin Gölcük'te yapılması kararlaştırıldı.

1930 yılında Gölcük tersanesinde 750 işçi toplamda 1100 kişi çalışmaktaydı. Bahriyeli olup yurtdışında gemi inşa mühendisliği eğitimi alan Ata Nutku gibi gemi inşa mühendislerinin de devreye girmesiyle tamirat tadilatın yanında gemi inşasına da başlanmıştır. Gölcük tersanesinde ilk inşa edilen gemi Gölcük adıyla Gölcük Akaryakıt Gemisi'dir. Dr. Mustafa HERGÜNER'in "Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)" adlı çalışmasında hatalı olarak Gölcük Gemisi'nin 1931 yılında kızağa konulduğunu ve 1938 yılında hizmete alındığını yazsa da Gölcük Gemisi'nin inşasına 26 Mayıs 1934 günü başlanmış, 17 Eylül 1937 tarihinde hizmete girmiştir. Böylece II. Abdülhamit'ten diğer bir ifade ile 1874 yılında inşa edilen İzmit Gemisi'nden 64 yıl sonra ilk kez kendi tersanemizde bir gemi tasarım ve inşa edilmiş oldu (Eken, 2013; Can, 2002).

Geçen zaman içinde Gölcük Tersanesi güdümlü mermi (G/M) taşıyan firkateyn ve denizaltı yapmaktadır.

İktisadi Devletçilik ve Gemi İnşa Sanayii

Yeni kurulmuş Türkiye Cumhuriyeti bütün Dünyayı etkileyen 1929 krizini çok büyük bir etkisinde kalmadan, 1930'lu yıllarda korumacı ve devletçi iktisadi kalkınma politikalarını uygulamaya yöneldi.

Devletin iktisatta çok daha etkin olmaya başladığı bu yıllarda gemi inşa sanayiinin geliştirilmesi için öneriler yer almıştır. Bu dönemin İktisat Vekili Şakir Kesebir'in hazırladığı "İktisadi Vaziyetimize Dair Rapor" da gemi inşa sanayini teşvik amacıyla bu sahadaki yatırımların muamele ve kazanç vergilerinden, ham maddelerinde gümrük vergisinden muaf tutulması önerisini ifade etmiştir. Böylece yerli gemi inşa ve tamirat, tadilatın gelişerek hem istihdam sağlanması, teknolojinin geliştirilmesi hem de dışarı döviz çıkmasının önleneceği öngörülmüştür (Tekeli ve İlkin, 1983).

22-23 Nisan 1930 tarihinde işadamları ve teknokratların katılımıyla gerçekleştirilen Sanayi Kongresi'nde "Vapur Tamirhaneleri" başlığı ile konu ele alınmış, İstanbul'un önemli bir denizyolu üzerinde bulunduğu ancak bunu avantaja çeviremediğini, yerli ve yabancı gemilerin ihtiyaçları için Pire limanına ve tersanelerine gittiği belirtilmiş. Bunun nedeni ise

kullanılan malzemenin ithal olması ve ithalatında gümrük vergisi ve işlem vergileriyle fiyatların çok yükselmesi gösterildi. Ayrıca kalifiye işçi olmadığından bu konuda da yüzde on beş gibi bir oranda yabancı işçi çalıştırmaya izin verilmesi ifade edilmiştir (ASO, 2008).

7.5.3.3. Birinci beş yıllık sanayi planında gemi inşa sanayii

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planının hazırlık yılları 1929 yıllarına dayanan bir hazırlık aşamasından sonra Başbakan İsmet İnönü'nün 1932 yılında Sovyetler Birliğine ziyareti sonrasında gelen Sovyet heyeti ile birlikte son şeklinin verilerek 1933'te kabul edilip 1934'te uygulamaya başlanmıştır. Planda bir dünya tahlili yapılarak, sanayileşmiş ülkelerin siyasi ve iktisadi durumu belirtilerek ülkemizin de kalkınması için izlenmesi gereken yol çizilmiştir. Planın ana hedef ve stratejisi, ülkenin yerüstü kaynaklarını değerlendirerek ithalata konu olan özellikle şeker, dokuma ve kağıt başta olmak üzere temel gereksinimi maddelerinin yurt içinde üretme, tarıma ve doğal kaynaklara dayalı sanayiın kurulması ve geliştirilmesi. Ayrıca kurulacak sanayi tesislerinin hem iş gücü hem de hammadde kaynaklarına yakın olması öngörülmüştü (Yücel, 2014) .

Gemi Sanayinin yegâne merkezi olan Haliç tersanelerinde iyileştirme ve insan gücüyle yapılan işlerin makine gücüyle yapılarak verimliliği artırılması hedeflenmişti.

Uygulama imkânı bulmayan II. Beş Yıllık Sanayi Planında Gemi İnşa Sanayii ile ilgili önemli şeyler yer almıştır. Donanmanın ve ticari gemilerin bakım ve onarımı için Haliç'te ki tersanelerin kapasitesinin yetersiz olduğu, bunların kapasitesinin artırılması için yeni yatırımların yapılması gerektiği, yine Boğazların transit geçiş yolları olması dolayısıyla önemli gemi trafiği olduğu ve yabancı gemilerin tamir ihtiyacı için Haliç'i kullanamamaya Yunanistan'ın Pire limanına gittikleri belirtilmiştir.

7.5.3.4. Yeni gemi inşaatları Gölcük Tankeri ve Ata Nutku

Askeri ihtiyaçları karşılamak için yeni kurulan Gölcük Tersanesi yurt dışına gemi inşa mühendisliği öğrenimi için gönderilen Ata Nutku'nun eğitimini tamamlayarak yurda dönünce, Gölcük Askeri Tersanesi'nde görevlendirildi. Ata Nutku Bey donanmanın ihtiyacı olan bir akaryakıt gemisini Gölcük tersanesinde yapmayı Komutanlığa ve Milli Savunma Bakanlığına teklif eder. Aslında donanma ve tersanede ki idareciler buna pek sıcak bakmazlar. Böyle bir riskin ve sıkıntının altına girmek istemezler. Dönemin ruhuna uygun olduğu için de aleni karşı

duramazlar, Sonunda Ata Nutku böyle bir geminin yapımını üstelenir; Milli Savunma Bakanlığı da böyle güzel bir müjdeyi Başvekâlete şu enteresan içerikli yazıyla bildirir:

“Yarım asrı mütecaviz bir zamandan beri İstanbul’daki tersane yeni inşa kabiliyetini gaip ederek donanmayı teşkil eden harp gemilerimiz yabancı memleketlerde yaptırılıyor ve bu tersane ancak donanmanın tamiratını temin edebiliyordu. Birçok mahzurları ihtiva eden bu vaziyet, memleketimizin denizden müdafaası için müsamaha edilemeyecek ve behemehâl ıslahı icap eden bir keyfiyet idi.

Hali hazırda Gölcük’te İstanbul Tersanesi’nin bakayasından teşekkül ettirilen Deniz Fabrikaları mevcut olup personelinin kabiliyetini ispat etmek üzere, donanmanın ehemmiyetli bir ihtiyacı olan 1.255 ton mai mahrecinde ve 10 deniz mili süratinde bir yağ gemisi inşa etmeği vekâletimize teklif etmiş ve bu teklif kabul olunmuştur” (Koral Türk, 2009).

26 Mayıs 1934 tarihinde kızağa konan Gölcük Tankeri 16 ay gibi zaman şartlarına göre oldukça kısa bir sürede denize indirilir.

Denizcilik ve Denizcilik Tarihi konularında çok önemli eserler yazmış olan Amiral Afif BÜYÜKTUĞRUL’un anılarında Gölcük Tanker ’inin denize indirilişi şöyle anlatılır.

“Gölcük Tersanesinde yapılan ilk gemi olarak Gölcük Yağ Gemisi denize indirildi. Geminin ilgi çekici bir hikâyesi de oldu. Bu gemiyi Gemi İnşa Mühendisi Yüzbaşı Atıullah Nutku (ünlü deniz subayı Binbaşı Süleyman Nutku’nun oğlu) planlamıştı. İnşa kararı aldirmek için bir hayli uğraştı. Gölcük fabrikaları erkânı ya da müdürleri bu geminin yapılmasını istemiyorlardı. Çünkü onlarda bu inşaatın sorumluluğunu alacak cesaret yoktu.

Bundan ötürü Yüzbaşı Ata Nutku inşa sırasında gemi inşa muhasebesinin fabrika muhasebesinden ayrı tutulmasını istedi ve isteği de kabul edildi.

Geminin inşasına 29 Mayıs 1934 tarihinde başlanmış ve Ata Nutku tarafından Avrupalı bir çalışma sistemi kurulmuştu. Kızak etrafında örneğin “Günde 100 perçin yapacak kabiliyette işçi alınır.”, Kaynakçıların günde şu kadar metre kaynak yapmaları gerekir.” Gibi levhalar görünüyordu. Ata her başvuruyu alıyordu ama, ilmi esaslara göre kabiliyetli olmayanları da hemen çıkarıveriyordu. Amacı gemiyi mümkün olduğu derecede kısa zamanda ve en ucuza mal etmekti.

Fabrika müdürleri ise Gölcük yağ gemisi bütçesi içinde başka onarımlar da yapmak istemekteydiler. Zaten bu sistem onların yıllardır kullandıkları sistemdi. Bir geminin onarım parasından bir miktar alarak başkasını onarmak.

Ata Nutku razı değildi ve fabrika müdürlerine başka bir iş için metelik bile koklatmıyordu. Buna karşılık fabrika müdürlerinde Ata’ya karşı müthiş bir reaksiyon başlamıştı. Açık açık ‘Bu gemi yapılmayacak’ Nihayet ‘Bu gemileri hurdacılara satacağız’ gibi çirkin sözler de harcanıyordu.

Bu reaksiyon o kadar şiddetli idi ki; bugün gemi teknesi denize indirilirken hiçbir tören yapılmadı. Gemi, bizler ve Ata’nın arkadaşları huzurunda sessiz sedasız denize indirildi. Ortalıkta fabrika müdürlerinden kimse yoktu. Bizler onu candan tebrik ettik.

Denizaltı Filosu levazım müdür yardımcısı Yüzbaşı Nazif Ergüder, ortaya bir fikir attı, ‘Mademki Deniz Kuvvetleri düşünmüyor, Ata onuruna biz Marmara ana gemisinde bir akşam yemeği tertipleylim.’

Herkes tarafından bu teklif büyük bir istek ve sevinçle kabul edilince, sonradan maaşlarımızdan kesilmek üzere gereken harcamaların yapılması için Nazif'e yetki verdik. O da akşama kadar, çiçeklerine kadar düşünülmüş güzel bir ziyafet hazırladı. Ve Ata'ya bir de hediye buldu.

Nazif, aynı zamanda kabiliyetli bir hatipti. Yemekten sonra güzel bir de nutuk verdi. Ata, geçen kuşağın meşhur tarihçi subayı Binbaşı Süleyman Nutku beyin oğlu idi. Cevabi nutkunda, "Karşıma ne kadar çok engel dikerlerse diksınler, babam gibi, ben de ekmeğimi bu meslekten yiyecek ve bu mesleğe hizmet edeceğim" dedi. O gece çok güzel bir akşam yemeği yedik" (Büyüktuğrul, 2005).

Ayrıca geminin kızaktan indirilmesi de bambaşka bir olay, 1 Kasım 1935 Cuma günü, süre elvermediği için geniş katılımın sağlanamadığı bir törenle denize indirilmesi gündeme geldi. Geminin denize indirilmesi sırasında teknenin kızakta hareket etmemesi üzerine 50 kadar işçinin çabası ile gemi kızakta harekete geçti ve denize indi (Koraltürk, 2009).

1960 ihtilalinden sonra komutanların isteği üzerine çok kısa sürede birkaç prototipi üretilen devrim arabalarının deposuna benzin konulmaya unutulması veya 1994 ASELSAN tarafından üretilen cep telefonu İngiltere'de teknoloji fuarında 1. Seçilmesine rağmen patent tartışmaları yüzünden üretimin sürdürülmemesi ki o zaman Iphone, Samsung, Ericsoon vs. hiçbir piyasa yok birçok ülkeden çok büyük talep görmesine rağmen bu tür hadiseler bize, denizi geçip dereye boğulmaya ya da ufak tefek küçücük ayrıntı ve aksaklıkla kocaman büyük başarıları gölgelemesi (Haber7, 2019). Başarının münferit çabaların toplumsal çapa ve karaktere dönüşmedikçe sürdürülmesinin mümkün olmadığını göstermektedir.

Boğaziçi'nde yolcu gemileriyle taşımacılık yapan Şirket-i Hayriyye kendi tersanesi olan Hasköy tersanesinde Kocataş ve Sarıyer Gemilerini yaptırarak 1938 yılında hizmete almıştı. Cumhuriyet döneminde yeniden başlayan gemi inşa süreci Haliç'te ki diğer tersanelerde de devam ederek günün ihtiyaçlarına göre birçok gemi, motor, mavna yapımları sürdü.

7.5.3.5. Pendik Tersanesi

Haliç'teki tersanelerin artık günün şartlarında küçük kalması ve daha büyük ve modern gemilerin inşası ve tamiri için Atatürk'ün emriyle 1936 tarihinde İstanbul'da yeni ve daha modern ve büyük bir tersane kurmak için İktisat Vekâlet'inin gözetiminde Tersane Fabrika ve Havuzlar İşletmesi Müdürlüğü görevlendirildi. İşletme görevlilerinden Yük. Müh. Naci Ark, Mümtaz Balsöz, Yük. Müh. Zeyyat Parlar, Yük. Müh. Bahaeddin Elgiz, Yük. Müh. Mesut Togar, Ulaştırma Bakanlığından Zeki Güder ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığından Kur. Alb

Nurettin (?) in katılımıyla yer tespit heyeti çalışmalarına başladı (Koraltürk, 2009). Heyetin mühendis olan üyeleri Amerika, İngiltere, Almanya’da gemi mühendisliği eğitimi yapmış en az iki dil bilen çok iyi eğitilmiş kişiler (Can, 2002). Heyet bütün Marmara’yı dolaşır nihayetinde Pendik’de Pavli Adasının bulunduğu koyun uygun olduğuna karar verir, burada yeterince hazine arazisi olmayınca çevrenin istimlak edilmesi kararlaştırılır. Heyet içinde yer alan Yük. Müh. Mümtaz Balsöz, Pendik Tersanesi Müdürü olarak atanır. 1937 ile 1940 arasında istimlak ve arazi işleri ile uğraşılır.

1 Ocak 1938’de Denizbank kurulmuş, hem kurulacak Pendik hem de diğer tersanelerin ihtiyacı için yurtdışında gemi mühendisliği eğitimi alacak lise birinci ve ikincilerinden 4 kişi Nedret Utkan, Sadullah Bigat, Tahir Söker ve Feyyaz Söker öncü grup olarak İngiltere’ye gönderilir, daha sonra ise lise ve ortaokul mezunlarından sınavla İngiltere’ye 6 kişi Almanya’ya ise 9 kişilik iki grup daha gönderilmiştir. Ayrıca ortaokul mezunlarından da 20 kişilik bir grupta Almanya ve İngiltere’ye gönderilir. Çok kısa bir süre sonra Almanya’nın Polonya’ya saldırması üzerine yani Almanya’nın harbe girmesi üzerine Denizbank Almanya’daki 29 kişilik öğrenciyi İngiltere’ye göndermeye karar vermiştir. II. Dünya savaşında çok büyük ekonomik sıkıntılar yaşamasına rağmen Türkiye Cumhuriyeti bu öğrencilerin burslarını elçiliğimize düzenli bir şekilde gönderir.

İsmet İnönü Ankara’dan İstanbul’a beyaz treni ile sık sık gider gelir, her gidiş gelişinde de tren yolundan çok rahatlıkla görülebilen Pendik tersanesini görür ki bir İstanbul seyahatinin dönüşünde Ulaştırma (Münakalat Vekili) Bakanı meşhur Ali Çetinkaya’yı (Kel Ali, 172. Alayın Ayvalık direnişinin kahramanı) arar. Paşa bu tersane ne zaman bitecek der. Bakanda düşünmeden seneye bitecek gibi bir söz söyler.

Günler gelir geçer, aradan bir yıl gibi geçince Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya’nın telefonu çalar, arayan İsmet İnönü’dür. Ali der, İsmet İnönü; yarın hazırlan, yarın İstanbul’a gidiyoruz. Devlet görevlileri haberdar edilir. Tersane müdürü bilgilendirilir. Devlet erkânı Pendik İstasyonunda Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’nün beyaz treni beklenir. Sonunda Beyaz tren gelir. İsmet İnönü ve arkasından Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya iner. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü trenden indikten sonra birkaç adım ileri giderek şöyle bir tersane alanına bakar, deniz kenarında görünen bir şantiye barakası, bir kamyon, bir dozer ve etrafta dolaşıp duran birkaç işçiden başka bir şey görünmüyor. İsmet İnönü gördüğü manzara karşısında son derece

hiddetlenir, döner kapatın burayı der, Pendik Tersane müdürü olarak görev yapan Mümtaz Balsöz'den naklen Ali Can (Can, 2002).

Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya Atatürk döneminde 16 Şubat 1934 yılında Nafia (Bayındırlık) oldu, Atatürk'ün vefatından sonra ise İsmet İnönü döneminde Nafia Bakanlığı'ndan Ulaştırma kısmı ayrılınca Ulaştırma Bakanı olarak bakanlığa devam etmiş, Kasım 1940 tarihinde ise bakanlık görevinden ayrılmıştır. 7 Şubat 1940 tarihli Başbakanlığa sunduğu yazıda, İstanbul'da yapılacak yeni bir tersanenin ne kadar önemli ve faydalı olacağını ihtiva eden bir yazı sunmuş ki bu tarihten kısa bir süre sonra bu seyahat ve bu seyahatin ardından da bakanlıktan ayrılmıştır (Koraltürk, 2009). Ali Çetinkaya Atatürk'ün çok çok yakınında olan ve bütün yurdu Demirağlarla ören bakanlığın sorumlu bakanıdır (Biyografi.info, 2019) . Bu konunun ayrıca araştırılması faydalı olacak bir konudur.

Pendik Tersanesinin ilk aşaması İsmet İnönü'nün bu seyahatiyle “kapatın burayı kapatın burayı” gürlmesiyle 1950'ye kadar bir daha söz konusu edilmeden kapatılmış bir konu olmuştur. 1952 yılında Denizcilik Bankası adıyla tekrar bir yenileme ve yenilenme hareketi başlayınca Pendik Tersanesi de tekrar kaldığı yani istimlak işlerine devamla başladı. İstimlak işleri çok sahipli ve parça parça yerler olması dolayısıyla uzun süren işlerdi. Bu arada güzel sayfiyeler elden gidiyor kampanyaları da bir yandan sürmeye devam etmiş. 1960 ihtilali ve devlet yönetiminde planlı döneme geçilene kadar bu şekilde ve bu seyirle devam etmiştir.

Yurt dışına gemi mühendisliği için gönderilen gençlerin büyük kısmı yurda dönerek, 1952 yılında başlatılan gemi inşa hamlesinde öncü rol oynarlar ve bunların içinden ileride Tersane müdürleri ve Denizcilik Bankası ve/veya zaman zaman isimleri değişse de bu kurumların üst düzey yöneticileri olmuşlardır.

Ali Can Bey “*Aramızdan ayrılan bu ağabeylerimizden bazıları Pendik Tersanesi için mühendislik eğitimi görmüş oldukları halde Pendik Tersanesi'nin açılışını bile göremediler. Uğuruna İngiltere'ye gittikleri bu tersane bitirilip açılmadığı için, orada çalışmadıkları için belki de gözleri açık göçtüler*” der (Can, 2002).

7.5.3.6. Planlı dönemde Pendik Tersanesi

27 Mayıs 1960 ihtilalinden sonra Devlet Planlama Teşkilatı kuruldu. Ülke yatırımları beşer yıllık planlama esası getirildi. Pendik Tersanesi de Ulaştırma Bakanlığına bağlı Denizcilik Bankası'na görev olarak verildi. 1967 yılına kadar yine arazinin istimlak işleri devam etti. Bu tarihlerde yeterince arazi temin edildiğinden, uluslararası proje ihalesine çıkıldı.

İhaleye Alman, İsveç, Norveç, Danimarka, Fransız, Polonya ve İspanya firmaları katılır, teklifleri değerlendirmek üzere Fen işleri Müdürü Zekai Beşkurt, İstinye Tersanesi müdürü Mübin Boysan ve Pendik Tersanesi müdürü Lütfi Hızlan'dan oluşan heyet kurulur. Tekliflerden fiyat olarak ve yetiştirecek mühendis ve elemanların Polonya'da eğitimleri de dâhil edilince daha uygun gelir ihale Polonya'nın Cekop firmasına verilir. İhale çerçevesinde 50 kişilik mühendis, tekniksken vs. Polonya'ya eğitim ve tecrübe için gitmişler, dönüşlerinde tersane yapım aşamasında olduğundan eski yerlerinde görevlerine devam etmişlerdir.

Denizcilik Bankası genel müdür yardımcısı Celalettin Erol Ankara irtibat bürosunda çalışırken bir telefonla 1969 yılı başında Çankaya Köşküne Milli Güvenlik Kurulu'na çağrılır. Heyecan ve merakla biraz bekledikten sonra toplantı salonuna alınır, Toplantıda niçin Pendik Tersanesinin o kadar koy ve sahil varken burada kurulduğunun izahatını isterler, Cumhurbaşkanı, Başbakan, Genel Kurmay Başkanı vs. bulunduğu heyete Celalettin Bey dünyadaki diğer örneklerle de tersanenin kuruluş yerinin nasıl olması gerektiğini etraflıca izah eder. Fırsatını bulunca da:

“Sayın Cumhurbaşkanım, ben ve diğer birçok arkadaşım 1938 yılında Pendik Tersanesi için mühendislik eğitimi görmek üzere İngiltere'ye gönderildik. Ben döndüm, yıllarca eski tersanelerde mühendis olarak çalıştım. Müdürlük yaptım. Şimdi genel müdür yardımcısıyım, neredeyse emekli olacağım 1938 yılından bu yana tam 31 yıl geçti, Pendik tersanesi hala arazi halinde. Müsaade edin de şu tersaneyi yapalım, efendim,” der.

Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay, aldığı izahattan tatmin olmuş bir yüz ifadesi ve olanca babacanlığı ile “Tamam evladım, tersaneni yapacaksın,” der (Can, 2002).

29 Mayıs 1969 tarihinde 1937 yılından sonra ikinci kez temeli atılır. Bir taraftan inşaatın hızlanması bir taraftan tezgâh ve teçhizatın alınması için gerekli şartnameler hazırlanırken O tarihlerde DPT müsteşarı olan Turgut Özal'ın Japon yatırımcılara deniz sektörü ve Pendik Tersanesi ile ilgili yatırım ortaklığı teklifi yapınca, Japon firması IHI bu teklifi kabul eder ve Pendik Tersanesi ilgili revize çalışmaları yapılmaya başlanır. O sıralarda Mısır-İsrail savaşı nedeniyle Süveyş kanalı kapanmış, petrol tankerleri Afrika'nın güneyini dolaşmaya başlamışlar. Bu nedenle de petrol tankerleri artık 40-50 bin tonluk yerine 200-300 bin tonluk devasa tankerler tercih edilmiş. Yapılacak revizyonlara bunun gibi yeni bakış açısı getirilmişti.

1969'dan 1974 gelinceye kadar Projenin tadil edilmesi yanında Tersane önünde 300 metrelik rıhtım ve Pavli Adası'nı karaya bağlayan mendirek inşaatı devam eder. Diğer

yapılacak işlere hiç girilmez. CHP-MSP koalisyon hükümeti kurulur ve hükümet kararı doğrultusunda yapılacak yatırımların öz kaynakla yapılması ve işletilmesi kararlaştırılır.

Bazen hatıratlar bildik formatın ve resmi yazışmanın dışına çıkarak insan duygu ve düşüncelerini, insanın insanla ve toplumla ilişkilerini yalın bir şekilde ifade etmesi işin aslını, özünü ortaya koyması çok önemli yazılar olmakta bu doğrultuda, Ali Can Bey “Bir Tersane Bir Hayat” hatırat kitabında Pendik Tersanesi ile ilgili şunları anlatır:

“Ocak 1977 başında Haliç Tersane Müdürlüğünden ayrılıp, I. Milli Cephe Hükümeti tarafından tayin edildiğim Denizcilik Bankası Genel Müdür Yardımcılığı ve Yönetim Kurulu Üyeliği görevine başladım. Genel Müdür Yardımcılığına başlayalı 1 ay kadar bir zaman geçmişti ki bir gün İnşaat İşleri Müdür Vekili İhsan Tandoğan’la Müdür muavini Hayrettin Özşahin birlikte beni ziyarete geldiler. İhsan Tandoğan Banka’da eskiydi.

İhsan Bey heyecanlı bir sesle söze başladı. ‘Ali Can Bey, sizin tayininize ne kadar sevindik bilemezsiniz. Sizi tersanelerden tanıyoruz. Ne olur inşaat işlerini siz devralın. Pendik Tersanesi yapım işini siz alın, biz çok dertliyiz. Müteahhitlerle büyük ihtilafımız var, bunları çözemiyoruz. Neredeyse hiçbir müteahhit çalışmıyor. İşler tamamen durdu. Ayrıca maalesef büyük yolsuzluklar da var. Biz kimseye derdimizi anlatamıyoruz, problemleri çözemiyoruz, ne olur bize yardım edin’ diye uzun uzun dert yandı.

İhsan Bey’i sükûnetle dinledikten sonra, “Beni şu Pendik Tersanesi’ne götürün de ben de şu inşaatları yakından göreyim” dedim. Ertesi gün onları da arabama alıp Pendik Tersanesi’ne gittik. Çok soğuk bir şubat sabahıydı, yağmur hafif çiseliyordu. Arabamızla arazide gidebildiğimiz kadar gittik ve arabadan indik. Önümüzde arabanın durduğu yerin biraz ötesinden başlayıp denize kadar uzanan içi su dolu kocaman bir çukur uzanıyordu.

Meşhur kuru havuz bu mu İhsan Bey? Diye sordum. “Evet, Ali Can Bey, havuz bu maalesef,” dedi. Bu havuz bildiğim kadarıyla iki senedir yapılıyor, şimdiye kadar aşağı yukarı bitmesi gerekmez miydi? Diye üstelleyince, ‘Nerede efendim, müteahhit bırakıp, gitti, ihtilaflıyız, akıbeti de meçhul’ dedi.

Havuz çukurunun ilerisinde mendirek inşaatının başlangıcı görünüyordu, ama ortada mendirek filan yoktu. Onun müteahhidi de aynıydı ve mendirek inşaatı da durmuştu.

Geniş arazi üzerinde, inşaatları başlamış ama yarım bırakılmış atölye binaları görünüyordu. Ortalıkta çalışan işçi ve makine de yoktu, tersane inşaatları sanki terk edilmiş gibiydi.

Tersanenin perişan durumunu görünce çok üzüldüm. Büyük Atatürk’ün kurulmasını 1936’larda emrettiği ve Cumhuriyet tarihinin en büyük ve çağdaş tersanesi hayali, ehil olmayan ellerde tam 41 yıl sonra 1977 Şubatında çamurlu bir arazi halindeydi ne yazık ki. (Can, 2002).

Yugoslav Tersaneler Birliği’nden gelen davet üzerine Denizcilik Bankası Genel Müdür Yardımcısı Ali Can Bey eşliğinde Pendik Müdürü Cemal Karademir ve Camialtı Tersanesi Müdürü Yücel Bengisoy ve Deniz Nakliyat Genel Müdür Yardımcısı Nazif Ergin Bey ve iki arkadaşı katılmış. Heyeti karşılayıp, ilgili bakanlığa götürmüşler ve bir toplantı salonuna alıp ziyaret, programını ve gösterecekleri tesisleri slaytla göstermişler. Belgrat’ta Türk

Eserlerini gezdirmişler. Sonrada uçakla Zagreb'e geçmişler. Birçok makine ve elektrik imalatçısı fabrikayı gezip görmüşler. Oradan da kara yoluyla meşhur 3 Mayıs tersanesini görmek üzere Split'e geçmişler.

Müdüriyetin kapısında heyeti tersanenin meşhur Genel Müdür'ü Mr. Tuhtan karşılamış. Hep birlikte tersanenin topları salonuna geçilmiş. "Ben beraberimdekileri Mr. Tuhtan'a takdime başladım. Sıra Pendik Tersanesi Müdürü Cemal Kandemir'e gelince, Mr. Kandemir, Pendik Shipyard Manager," dedim. Mr. Tuhtan, daha lafımı bitirmeden koca vücudunu sarsa sarsa kahkahalar atmaya başladı. "Hah, hah, hah. He is not Pendik Shipyard Manager, he is Pendik Area Manager," demez mi? Türkçesiyle, O Tersane Müdürü değil, Arazi Müdürü" demek istemişti.

Adamın katıla katıla gülmesi ve Cemal Karademir'i tersane müdürü değil arazi müdür ilan etmesi, salonda buz gibi bir hava estirdi. Hepimiz donup kalmıştık. Adam bizimle düpedüz alay etmişti.

Meğer Mr. Tuhtan bir yıl evvel gelip Pendik Tersanesi'ni geçmiş, benim birkaç ay evvel gördüğüm çamurlu araziye o da gözleriyle görmüştü. Esasında adam haklıydı. İlk gördüğüm de ben de tersaneden çok, çamurlu bir araziye benzetmemiş miydim Pendik Tersanesi'ni?

Adam haklıydı da tavrı ve katıla katıla gülmesi bizi çok incitmişti. Kendimizi feci şekilde aşağılanmış hissettik.

Benzer bir olay Japonya'da benim başıma gelmişti. 1973 yılında Japonya'da bulunduğum sırada, ne zaman Pendik Tersanesi'nin lafı geçse, Japonlar "Pendik is pending (Pendik sallantıda)" deyip gülüyorlar, bizimle dalga geçiyorlardı.

Pendik Tersanesi 1937'den beri dünya tersanecilik çevrelerinde konuşuluyordu ve inşaatı en uzun süren tersane olarak bütün dünyada adeta meşhur olmuştu.

Mr. Tuhtan'ın sözleri benim üzerimde adeta bir kamçı tesiri yapmıştı. Dönüşte ne yapıp yapıp, bu tersanenin bitirilmesini sağlamalıydık. Bizim neslimiz, artık bu ayıbı temizlemeliydi. Kendi kendime adeta söz verdim. Allah bana imkân verirse ben elimden geleni yapacak bu tersaneyi mutlaka bitirip açacaktım" (Can, 2002).

Bu hatıratı niçin uzun uzadıya nakletmek ihtiyacı hissettim. Bazen bir kelime veya bir olay olur ki o bütün sayfalar ve kitaplar dolusu ifadelerin yerine cup diye oturur. Şimdi aslında Atatürk sonrası Devlet ve Ülke yönetiminin özetidir desek yeridir Pendik Tersanesi.

Bu tarihten Ocak 1980 kadar tersanenin inşaat ve kuru havuz, mendirek vb. işlerin ihaleleri yapılmış, ancak işler yarı kalmış. Bütün yarı kalmış işler müteahhitler hakkedişler vs. fazla ödemeler gibi bin bir türlü handikaplar davalar mahkemeler uğraşılmış. Nihayet ön eleme ile çok iyi müteahhitler seçilerek 7 Ocak 1980 tarihinde havuz ihalesine ikinci defa çıkılmıştı. En uygun teklifi yapan müteahhit firma olan İNTES firmasına ihale verilmiş ancak yine bitirilememişti. Havuz ihalesi ve yapımı ertelenerek, kızak inşaatına karar verilerek tersanenin bir an önce faaliyete sokulması istendi. 1950'lerde Haliç Tersanesinde dizel motor üretme projesi sonuçlandırılmamış, 1960'larda planlı dönemde tekrar gündeme gelmişse de çok uzun süren çalışmalar sonucunda 1982'de Pendik-Sulzer dizel motor fabrikası da hayata geçirilmiş

oldu. Neticede 1 Temmuz 1982 tarihinde Pendik Tersanesi faaliyete geçti. Sonra kuru havuz, tersanenin açıldığı 1982 yılından ancak 4 sene sonra ve ülke ekonomisinin nispeten istikrarlı olduğu bir devrede 20 Mayıs 1986 tarihinde üçüncü defa ihale edildi, 5 yıl süren bir çalışmayla 15 Ocak 1991 tarihinde bitirilebilmiştir.

Denizciliği ekonominin büyük bir dinamiği, ciddi bir istihdam ve döviz kaynağı olarak görmek büyük yatırımların değerini bir kat daha artıracaktır.

Ali Can Bey “Hayatımın tek gayesi gemi inşa sanayimizi geliştirmek, Pendik Tersanesi ve Motor Fabrikası oldu. Pendik Tersanesi’ni 1977 başındaki arazi halinden çıkarıp dünyanın sayılı tersanelerinden biri haline getiren sevgili arkadaşlarıma, bu projelere destek veren insanlara, Türk tersaneciliği şükran borçludur. Devlet sektöründe iş yapabilmenin güçlüklerini, çektiğimiz sıkıntıları, üzüntülerimiz, sevinçlerimizi büyük bir içtenlikle anlatmaya, tarihe bir not düşmeye gayret ettim” der (Can, 2002). .

7.5.3.7. Tuzla tersaneler bölgesi

Haliç’te Ayvansaray, Balat sahillerinde, Karaköy ile Atatürk Köprüsü arasında Osmanlı’dan beri 1950’li 60’lı yıllara kadar irili ufaklı özel çekek, kızak ve kalafat tesisleri daracık kıyı şeridinde iç içe gemi tamir yerleri vardı. Yeni yapım ise sadece Ayvansaray ’da ahşap balıkçı tekneleri yapılmaktaydı. Beykoz’da ki Hayri Baran’a ait küçük tersane ve Büyükdere’de küçük çapta çelik tekneler yapılıyordu.

Haliç ve Boğazdaki dar alanlardaki gemi tamir ve yapım yerlerini daha müsait bir yere taşımayı düşünen hükümet ve Ulaştırma Bakanlığı 1969 yılında Tuzla’daki Piyade Okulu ilerisindeki sahil şeridini özel tersaneler alanı olarak tahsis etmeyi düşünmüş. Son kararı vermek üzere zamanın Ulaştırma Bakanı Saadettin Bilgiç, özel tersane temsilcilerini de tahsis edilecek bu alana davet ederek arazinin yanında onların da fikirlerini sorar,. Toplantıya davet edilen bir zamanlar Denizcilik Bankası yani resmi sektör için İngiltere’de gemi mühendisliği için gönderilen, bir süre devlette hizmet eden, sonra ayrılarak özel sektörde kendi adına iş yapan Sadullah Bigat da vardır. Sadullah Bey söz alarak bu sahanın rüzgârlara ve dalgalara açık bir sahil olduğunu burada tersanelerin verimli çalışamayacağını söyler. Bu alanın yerine Tuzla’daki bugünkü tersaneler alanını teklif eder daha korunaklı yer olduğu için. Böylece Özel teşebbüsün Tuzla tersaneler alanı da belirlenmiş olur (Can, 2002).

1960-70’li yıllarda gemi inşa işinde çok başarılı olmamamıza rağmen gemi tamiratında oldukça iyi olduğumuz ifade edilir (Can, 2002).

7.5.4. 1970’lerde Japonya ve Türkiye’de gemi sanayinin durumu

Bu başlık altında 1970’lerdeki Japonya’nın ve Türkiye’nin şu kadar tersanesi, bu kadar kapasitesi, bu kadar çelik işleme kapasitesi, bu kadar istihdam vardı şeklinde bir takım rakamsal ve istatistiksel bilgileri vermek yerine iki ülke insanın ve toplumunun durumunu ve zihniyetlerini daha anlamlı bulduğum için rakamları değil çok değerli gözlemleri vermeyi faydalı buldum. Rakamlar ve istatistiksel durumlar ihtiyaç ve şartlara göre gelişebilir. Ancak istikrarlı bir anlayış değişikliği olmayınca, iki ileri bir geri, yada bir ileri iki geri gitme şeklinde fasit daire içinde dönüp durmaktayız.

1973 yılında Deniz Nakliyat’ın Japonya’ya sipariş ettiği gemilerin kontrol mühendisliğini yapmak üzere bir grup arkadaşı ile Japonya’ya gönderilen Ali Can Bey hatıratında, Kawasaki Tersanesi küçük bir tersane olmadığı, bizim Pendik Tersanemiz gibi büyük bir arazi üzerine kurulmuştu (bu tarihlerde Pendik Tersanesi boş arazi durumunda), çeşitli ölçülerde gemi inşa kızakları, büyük bir gemi inşa havuzu bulunmaktaydı, o zamana göre son derece modern makine ve çelik işleme atölyeleri, devasa vinçleri ile göz kamaştıran bir tersane. Kawasaki gemi inşaatı dışında Almanların M.A. N. lisansı ile gemi tipi dizel motor imal eden bir motor fabrikası bulunmakta, Kawasaki Tersanesi’ni gezerken hem tersanenin büyüklüğü, modernliği ve hem de aynı anda 5-6 geminin inşa halinde edilebildiği bir tersane olduğunu görmüşler.

Ali Can “Neden bizim böyle bir tersanemiz yoktu? Neden bizim dizel motoru imal eden bir fabrikamız yoktu? Tersane ’ye hem hayran olmuştuk hem de kıskanmıştık galiba.

Bu Japonlara hayran olmamak mümkün değildi. Japonya’da bulunduğum 9 ay zarfında gerek Namura Tersanesi makinelerinin ve gerekse Kawasaki Tersanesi makinelerinin fabrika tecrübelerinde bulunmak üzere, dosyalarda belirtilen günlerde çeşitli seyahatler yaptım. Bu tecrübelerin hiç birinde daha önce dosyada belirtilen gün ve saatlerde hiçbir aksama ve gecikme olmadı. Makine tecrübelerinin hepsi, değişik şehirlerde, değişik firmalarda, ama mutlaka daha evvel dosyada belirtilen gün ve saatlerde yapıldı. Tecrübeleri yapılan makineler yine dosyalarda belirtilen gün ve saatlerde tersanelere geldiler ve gemilere monte edildiler.

Bazen “Acaba falanca makine, bugün saat 11’de tersanede olacak mı? Bakalım o saatte gelecek mi? Diye tersanenin kapısına gider nöbet tutardım. İçimden belki de şuuraltı olarak belki de isterdim ki makine zamanında gelmesin, geciksin, onların da bize benzer bir tarafları

olsun, ama boşuna ümitlenirdim. Biraz sonra makineyi getiren kamyon uzakta belirir ve zamanında tersanenin kapısına makineyi teslim etmek için gelir ve dururdu.

Japonya’da şehirlerarası seyahatler, genellikle trenle yapılırdı. O zamanlar Tokyo-Osaka arasındaki hızlı tren dışında, bütün şehirler normal hızda seyreden elektrikli trenle birbirine bağlanmıştı. Trene binmek üzere perona gittiğimizde, trenimiz bilfarz 15.10’da kalkacaksa tren 15.08’de dahi ortalıkta görünmezdi. Derdim ki herhalde tren gecikecek bu düşünceyi aklımdan geçirmeye başladığım anda uzakta tren görünür, bir iki dakikada yolcularını indirir, bindirir ve 15.10’da muhakkak kalkardı. Çok arzu etmeme rağmen hiçbir zaman, hiçbir tren gecikmedi ve ben böyle bir gecikmeyi görüp sevinemedim.

Japonlar hem nüfuslarına göre toprakları çok az olduğu hem de bizim gibi apartman hayatını hiç sevmedikleri için küçücük evlerde yaşamayı tercih ediyorlar. Çünkü Japonya’da en kıymetli şey toprak. Japon zenginleri bile bizim zenginlerimiz gibi çok geniş arazilerle çevrilmiş malikânelerde yaşamıyorlar. Onlar da mütevazı yaşamayı tercih ediyorlar. Gösteriş sevmiyorlar. Japonya’da öyle bizdeki gibi tantanalı, havada dolarlar uçuşan düğünler göremezsiniz. Koskoca holding sahipleri zenginlerini etrafa belli etmemeye çalışıyorlar, sosyal dengelere dikkat ediyorlar” der (Can, 2002).

7.5.4.1. Japon tersaneciliğinin gelişme nedenleri

Japon sanayii ve tersaneciliğinin 100-150 yıl gibi milletlerin ülkelerin tarihlerinde kısa sayılabilecek bir zaman içinde dünyada lider konumuna gelmesinin sebeplerini dört ana başlıkta toplamak mümkündür. Teknolojiyi kayıtsız şartsız kabullenmek, eğitim ve gelişmeye gerçek manada önem vermek, özelleştirme ve Japon karakterindeki özveri ve dayanışma.

1850’lerde kendi içine kapalı ve ilkel geleneksel bir toplumken 1850’lerden itibaren Amerikalı, Hollandalı ve Fransız teknisyenlere büyük paralar ödeyerek sanayi tesisleri kurdurmuşlar, bununla da yetinmemişler Meiji döneminde binlerce genci batıya teknolojik eğitim için göndermişlerdir. Meiji dönemi veya Meiji devri, Japonya tarihinde 23 Ekim 1868-30 Temmuz 1912 tarihleri arasında İmparator Meiji’nin saltanatını kapsayan dönemdir. Bu dönem Japon toplumunun soyutlanmış bir feodal toplumdan modern biçimine geçtiği, Japon İmparatorluğu’nun ilk yarısını temsil etmektedir. 1880’lerde devlet eliyle kurulmuş olan tesisler, fabrikalar hantallaşmaya ve zarar etmeye başlayınca özelleştirmişler, özelleştirilen tesisler kar etmeye başlamış.

Kalkınmada Japon İnsanın rolü: Japonya’da zenginlik pek o kadar önemsenmiyor, manevi değerlere daha çok değer veriliyor. Zenginlik ve şatafat toplum tarafından pek hoş karşılanmıyor, zenginler de şatafatlı bir yaşam tarzından daima kaçınıyorlar. Japonya da her insan devlete, topluma minnettar olduğunu kabul ediyor. Bu borcu da her Japon samimiyetle yerine getirmeye gayret ediyor. Japonya’da devlete maddi bir menfaat gözetmeksizin çalışan devlet adamları, bürokratlar, sanayiciler ve iş adamları birer milli kahramanlardır. Bir Japon, eğitim hayatını bitirip çalışmaya başladı mı, hangi firmada işe başladıysa hayatının sonuna kadar o firmadan çıkmıyor. Çalıştığı yerin başarısı için de bütün benliği ile çalışıyor.

Dünyada gemi imalatı çok büyük hamlelerle ilerleme gösterirken bizdeki çok cılız gelişmeler, biraz ilerleyip, sonra geriye gitmeler, II. Dünya Savaşı’nda yerle bir olmuş Japonya sonra Güney Kore, son zamanlarda da Çin’in çok büyük hamleler, büyük ilerlemeler göstermesi, bizim ise 1850’lerde kaybettiğimiz, sonra 1920’li ve 1930 yıllarda hafif bir kıpırdayış, sonra her girdiğimiz ekonomik ve askeri birliktelik yani uluslararası kuruluşlar, IMF, NATO gibi, bizi biz olmamıza müsaade etmemiştir.

1930’lu yıllardan başlayarak 1980’lere kadar Haliç, Camialtı vd. tersanelerimizde birçok gemi yapıldıysa da inşa süreleri hem çok uzun, maliyetleri de dünya standartlarına nazaran hep yüksek oldu. Bu sebeplerden dolayı tersanelerimiz hiçbir zaman özel sektörden ve yurtdışından sipariş alabilecek bir seviyeye gelmemiştir.

Gemi mühendisi bir Türk askerlik dönüşü çalıştığı tersaneden istifa ederek, Almanya’ya A.G. Wesser Tersanesi’nde çalışmaya başlar. Almanya’daki tersaneler çok yoğun olduğundan gemi yaptırmak isteyen bir Armatörü Türkiye getirmiş 1970’li yıllarda, Camialtı Tersanesine gitmişler. Alman armatör masanın üzerine yaymış, yaptırmak istediği geminin ölçülerini uzun uzun anlatmış. Sonra da geminin kaçta yapılabileceğini ve ne kadar sürede yapılabileceğini sormuş. Tersane müdür ve yardımcıları düşünmüşler taşınmışlar sonunda Alman armatöre “size fiyat garantisi veremeyiz” demişler. Alman da “Ya ne zaman teslim edersiniz” diye heyecanla sorunca bu defa da “süre garantisi de veremeyiz” demişler. Oysa o tersane müdürü bir cesaret gösterip, bu geminin yapımını alsa zamanında teslim edemediği gemi için kendisi ve ekibi ömründe kazanamayacağı kadar para tazminat ödeyebilirdi. 1960’lı ve 1970’li yıllarda Avrupa ve Japonya’da yapıldığı gibi yurt dışına gemiler yapmayı arzulamışlardır bütün tersane yöneticileri. Böyle neoklasik çalışmaya devam edilmiş. 1970’li yıllarda bütün gemi mühendisleri ve tersane idarecilerin hayali çağdaş gemi inşaatı imkânı

olacak Pendik Tersanesinin hizmete girerek, biz de batıda ve Japonya’da olduğu gibi serbest rekabete dayalı hızlı ve ucuz gemi inşaat etmek (Can, 2002).

7.5.4.2. Türk tersaneciliğinin tarihi gelişimi ve bugünkü durumunu ile Japonya tersaneciliğinin kısa bir mukayesesi

Japonya;

1850’li yıllarda ilk tersane ile tanışmış.

1870’li yıllarda Japonya tersane adedi 3 olmuş, bu tersanelerde 1885’e kadar küçük tonajlı da olsa 40 gemi inşa edilmiş.

1880’li yıllarda çelik tekne inşaatına geçmişler.

1890’lı yıllarda Fransız mühendislerin yardımları ile askeri tersaneler kurmuşlar, bu tersanelerde inşa ettikleri gemilerle 1905 yılında dünya donanmaları arasına girmişler.

1920’li yıllarda askeri ve ticari gemilerle Japon filoları dünyanın üçüncü büyük filosu haline gelmiş.

1940’lı yıllarda 2. Dünya Savaşı’nda Japon filoları ve tersaneleri büyük kayıplara uğramış.

1950’li yıllarda II. Dünya Savaşı’ndan sonra yeniden kurulan ve genişletilen tersanelerde Japonya gemi sanayisinde dev hamleler yapmış.

1956 yılında, o yıllara kadar dünya gemi inşa sanayisinin efsanevi gücü İngiltere’yi geride bırakarak bütün dünyada yapılan gemilerin toplam gemi tonajının % 50 sinden fazlası Japonya’da inşa edilmiş.

1969 yılında Japonya’daki bütün tersaneler önlerindeki 4-5 yıllık siparişlerini alarak 1974 senesi sonuna kadar tamamen dolu olarak çalışmışlar. Yeni sipariş kabul etmemişler.

Türk Tersaneciliği;

1200’lü yıllarda Alanya ve Sinop tersanelerinde başlamış.

Osmanlı topraklarının genişlemesiyle Karamürsel, İzmit, Gelibolu’da yenileri yapılmış.

1455’de İstanbul Tersane-i Amire yapılmış.

1572 yılında Avrupa müttefikleri tarafından yakılan ve yok edilen Osmanlı Donanmasının yerine, daha güçlü ve sayıca daha üstün bir donanmayı 5 ay içinde yaparak denize indirmiş.

1700’lü yıllara kadar Osmanlı tersaneleri ve denizciliği durağan bir seyir izlemiş.

1700'lü yılların sonlarında 1770 Çeşme faciasıyla artık yeniden var olmak için atılımlara ve denizciliği ve tersaneyi yeniden ihya etme çabaları başlamış. Fransız, İngiliz, İsveçli uzmanlarla bahriye ve tersane yeniden dizayn ve ihyaya çalışılmış.

1837 yılında Amerikalı mühendislerin yardımıyla İstanbul tersanesinde ilk buharlı gemi inşa edilmiş.

1850'li yıllardan sonra gemi inşa yerine borçlanarak gemi satın alma yoluna gidilmiş.

1850 ila 1920 ye kadar zamanın icabına göre ufak tefek gelişmeler atölyeler fabrikalar yapılmışsa da gelişme stratejisi gibi bir strateji izlenmemiştir.

1926 yılında Gölcük tersanesiyle Cumhuriyet döneminde yeni bir atılımlara başlanmış ve kendi ihtiyacımız olan bir takım tamir ve yeni gemileri yapmaya başladığımız bir dönem olmuş.

1936-1980 Pendik tersanesinin 44 yılda yapılabilmiş.

1980-2003 yılları kendi halinde seyir

2003- Yıllar yeniden büyük bir gemi inşa alanında uluslararası ölçekte var olma girişimleri.

7.5.5. Gemi inşa sanayi ve ekonomi

Gemi yapımı ekonomik, askeri ve stratejik faaliyetlerle doğru bir orantılı işlemektedir. Ekonominin canlandığı geliştiği bölge ve ülkelerde hızla geliştiği büyüdüğünü görmekteyiz. Arkasında stratejik ve askeri hedefler doğrultusunda askeri gemilerinde çoğaldığını ve büyüdüğü görürüz. Bunun çok az istisnası vardır, Osmanlı da Sultan Abdülaziz döneminde ekonominin iyi olmamasına rağmen dış borçlar alınarak satın alınan donanma gibi.

II. Dünya savaşı sonrası ekonomileri deki hızlı gelişimler gösteren Japonya ve Güney Kore dünyada ki gemi üretiminin büyük bir kısmını üretmekteydi. 20. yy sonu ve 2000'li yılların başlarından itibaren ise Çin'in ekonomide ve sanayide olduğu gibi gemi inşa sanayinde de hızlı bir yükselişini görmekteyiz.

Avrupa Birliğinin gemi yapım sanayi ile ilgili direktifler yayınlamaya başlamış ve gemi yapımıcılığına sağlanan sübvansiyon vb. teşvikleri Roma Antlaşması'nın rekabete ilişkin hükümlerine istinaden kısıtlama yoluna gitmiştir. OECD gemi inşa sübvansiyonlarının dünya çapında kaldırılması için yaptığı anlaşmasını AB, Güney Kore, Japonya ve Norveç tarafından imzalanmış ise de ABD antlaşmayı imzalamadığı gibi tam tersine Amerika tersanelerinde

devlet desteğiyle yeni gemi inşaatı yoğun biçimde sürmektedir. Gemi inşa sanayinde devlet destekleri Güney Kore, Çin ve Doğu Avrupa ülkelerinde devam etmektedir (KİGEM, 1999).

1990'ların sonundan itibaren ABD ile diğer ülkeler arasında ticari ihtilaflar artmakta, ABD'nin 1916 yılından beri düzenli hat rekabet mevzuatının konteyner yük çağıyla uyumlu haline getirilmesi, "Jones Act"la ABD yüklerinin yasal olarak ABD bayraklı gemilere tahsisi aynen devam etmektedir. Aynı uygulamaları başka ülkeler yaptığı zaman ise ABD onlara yaptırım uygulamaya gitmektedir.

Gemi yapım sanayi, demir-çelik, makine imalat, ahşap, boya-kimya, elektrik-elektronik, tekstil, plastik-lastik gibi birçok sanayi dalının ürünlerinin bileşkesi ile hareket eden bir ağır sanayi koludur.

Gemiler, inşasında kullanılan malzeme, kullanım gayesi, sevk idare sistemlerine göre çeşitli tip ve tonajlarda, farklı teknolojik olanaklara sahip olarak yapılırlar. Bu sebeple tersanelerde farklı teknolojik donanımına sahip olabilmektedir. Normal ve küçük bir ticari gemiyi dar bir alanda yapan bir tersane ile süper tankerleri, modern savaş gemileri ve denizaltıları vs yapan tersaneler her biri ayrı ayrı özel donanım ve teçhizata sahiptir. Gemi inşa sanayi emek-yoğun bir sanayi olduğu gibi teknolojik ve sermaye-yoğun bir sanayi dalıdır da.

Gemi inşa sanayini geliştirme stratejisi izleyen ülkeler, ilk önce çok basit ve seri üretimi nispeten kolay, sistematik bir iş anlayışı gerektiren ve ileri teknolojiye ihtiyaç olmayan sıvı ve kuru yük gemilerinin yapımını tercih etmekte bu amaçla tersaneler kurmakta. Buralarda edinilen tecrübe ile daha ileri teknolojik tersaneler kurup, geliştirmektedirler.

Dünyamızın dörtte üçünü oluşturan denizlerin uluslararası ticarete yüklerin % 95 i denizyolu ile taşınıyor olması bu sektörün aracı olan gemilerin de zamanın şartlarına teknik ve ekonomik özelliklerine cevap verecek şekilde teçhiz edilirler. Denizde can ve mal güvenliği ve deniz ve çevre güvenliği, deniz ekonomisinin teknoloji ile birlikte büyümesi, ülke stratejilerinde denizlerin önemli yer alması gemi yapım sanayini etkilemektedir.

7.5.6. Gemi inşa sanayinin gelişmesi Türkiye açısından önemi

- Savunma sanayinin destekleme ve dışa bağımlılığı azaltma ve ulusal ticaret filosunun artırma.
- Yan sanayii geliştirme ki 1980'lerde İngiltere'de yapılmış bir araştırma gemi sanayiinde çalışan bir işçinin yan sanayide 7 işçiye istihdam oluşturduğunu göstermiştir.

- İstihdamı artırma.
- Döviz sağlama ve/veya gemi ithalatı durumunda döviz kaybını önleme.
- Teknolojik gelişme ve birikim oluşturma özellikleri açısından stratejik önem arz etmektedir.

Dünya ticareti deniz yolu yapılması taşınan malların yıllar itibarıyla değişmesi rağmen sürekli bir artış göstermektedir. 1983 de 3 milyar ton iken 1997 yılında 5 milyar tonu geçen bir büyüklüğe ulaşmıştır. Taşınan mallar büyük bölümü ham ve yarı mamul madde, petrol ve petrol ürünleri, demir, kömür ve madenler, tahıllar ve buğdaydan oluşmaktadır. Bunların mamul hale gelen tüketin ve kullanıl malları ise yine deniz yolu ile başka yerlere, ülkelere taşınmaktadır.

1998 yılında 38.500 parça gemiden oluşan 743 milyon DWT kapasiteye sahip dünya ticaret filosu yıllık 400 milyar dolar navlun geliri elde etmekteydi. 6.885 parça gemi ve 284 milyon DWT (% 38) ile akaryakıt tankerleri ilk sırayı alırken, 265 milyon DWT ile dökme yük gemileri ikinci sıradadır.

Türkiye'nin 1990'lı yıllarda dış ticaret taşımalarında denizyolunun oranı % 91'in üzerinde olduğu, ancak bunun çok az bir kısmı Türk Bayraklı gemilerimizle yapılmıştır. 1 Mart 1998 itibarıyla Türk Deniz Ticaret Filosu, 482'si ithal, 718'i yerli inşa olmak üzere toplam 1200 adet gemiden oluşmaktaydı,

1963 yılında planlı kalkınma dönemi içinde gerekli tedbirler alınmamış ve kaynaklar sağlanmamış olmasından dolayı sektör istenilen gelişmeyi gösterememiştir. 1971-1973 arasında özel sektör tersaneleri yurt dışı için Almanya'ya 3 adet Ro-Ro gemisi yapmıştır. "Türk Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları" kararnamesi 1975 yılında çıkarılarak yurt içinde yapılacak gemilerle filonun geliştirilmesi ve kredi imkânları sağlamayı esas almıştır. Tablo 60'da Türk deniz ticaret filosunun planlı dönemdeki gelişimi görünmektedir, (KİGEM (1999)'den aynen alınmıştır).

Tablo 60. Türk deniz ticaret filosunun planlı dönem gelişimi (KİGEM, 1999).

Yıllar	Yük Gemileri	Yolcu Gemileri	Tankerler	TOPLAM
1962	565.000	59.200	174.100	808.300
1967	478.000	37.700	257.500	793.200
1978	1.073.900	27.200	598.800	1.729.900
1983	2.746.300	5.600	2.103.500	4.895.400
1987	3.782.800	11.100	1.446.800	5.290.700
1991	4.331.700	12.400	1.620.200	5.964.300
1993	6.038.000	13.500	2.161.000	8.255.180
1995	8.255.000	20.600	1.822.000	10.310.800
1997	9.088.000	25.000	1.120.000	10.563.300

1974-1983 arası gemi yapım sanayimiz için bir atılım yılları olmuştur. 1980 yılından itibaren de özel sektör tersaneleri Tuzla'da kendileri için tahsis edilen daha uygun mekânlarda faaliyete başlamışlardır.

1950 ve 60'lı yıllarda Japonya ve sonrasında 1970'li yıllarda Güney Kore ve 1990 ve 2000 yıllarda ise Çin gemi yapım sanayiinde çok önemli ilerleme kaydetmiştir. Tablo 61'de yapımçı ülkelere göre Dünya gemi siparişlerinin durumu görünmektedir, (KİGEM (1999)'den aynen alınmıştır).

Tablo 61. Yapımçı ülkelere göre Dünya gemi siparişlerinin durumu (KİGEM, 1999).

YAPIMCI ÜLKELER	Gemi Adedi		Toplam Tonaj (DWT)			
	05/1997	08/1998	05/1997	%	08/1998	%
Japonya	630	622	27.925.334	36.0	37.090.378	40.0
Güney Kore	321	345	23.904.949	30.8	33.598.494	36.2
Çin Halk Cumhuriyeti	250	240	6.474.904	8.3	5.656.564	6.1
Almanya	135	98	2.537.285	3.3	1.954.921	2.1
Polonya	107	66	2.598.657	3.4	1.879.250	2.0
Türkiye	44	38	493.354	0.6	409.039	0.4

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gölcük Tersanesi 30.000 DWT/yıl tonaj ve 10.000 ton çelik/yıl çelik işleme kapasitesine, Taşkızak Tersanesi'nin 10.000 DWT/yıl tonaj ve 2.500 ton çelik/yıl çelik işleme kapasitesine sahip olduğunu, Gölcük Tersanesi 30.000 DWT'a kadar, Taşkızak Tersanesi ise 10.000. DWT'a kadar yeni gemi yapımı gerçekleştirecek durumda olduğunu 1990'lı yıllar için söylemek mümkündür.

Yeni gemi yapımının yanında bizim tersanelerimiz özellikle bakım onarım konusunda oldukça iyi olduğunu her vesileyle belirtiriz. Özellikle kriz dönemlerinde yeni gemi siparişi

alamayan tersaneler, gemi bakım ve onarımında başarılı çalışmalar yapmışlardır. Yedinci Beş yıllık Kalkınma Planı Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporuna göre mevcut kapasitesinin yılda 1,2 milyon dolar döviz ikame ve yılda 600 milyon dolar döviz girdisi sağlama kabiliyetine sahip olduğu, kapasitenin tam kullanımıyla yılda 105 milyon adam x saat istihdam imkânı ve devlet olarak 340 milyon dolar elde edilebileceği vurgulanmıştır.

1987'den sonra denizcilik, liman inşaatları ve gemi yapım sanayii kendi kaderine terk edilmiştir. Kamu kesiminde bazı tersanelerin kapatılması “özelleştirme” uygulamaları ile süregelen belirsizlik, sektörün bu kesimde tüm yatırımların durmasına sebep olmuştur. Bu yıllarda çıkarılan teşvik kararnameleriyle her yaş ve tonajda geminin gümrüksüz ithalinin serbest bırakılıp teşvik edilmiş olması, daha yeni yeni faaliyete geçmiş olan özel sektör Tuzla Gemi İnşa Sanayiini çok olumsuz etkilemiştir. Tüm bunların sonucunda gemi inşa sanayii özel sektörün imkânları ölçüsünde geliştirilmeye çalışmış ve özel sektör, bugün yalnızca devletin doğrudan kaynak aktarımıyla yaşayabilen yapıdan sıyrılmış bulunmaktadır.

Türkiye gemi inşa sanayiinin dünya gemi inşa sanayine göre en önemli farkı, bugün Finlandiya, İspanya, Almanya ve Güney Kore, Çin gibi ülkelerde devletçe belirlenmiş uzun vadeli ve bağımsız bir gelişim politikasına sahip bulunmamaktadır. Dünyada gemi inşa sanayiinde öne çıkan ülkeler, finans, eğitim, nakdi ve aynı teşviklerle kendi gemi inşa sektörünü destekleyerek bunun meyvelerini almakta, ülkemiz de ise 2003 yılına kadar desteklerden yoksun olarak özel sektörün kendi imkânlarıyla belli bir konuma gelmeye çalışmışlardır.

7.5.6.1. Türkiye Gemi Sanayii AŞ (Anonim Şirket)

Genelde Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT) olarak bilinen Türkiye Gemi Sanayii AŞ, 17 Haziran 1982 gün 2680 sayılı yasaya göre çıkarılmış 08.06.1984 gün ve 233 sayılı KHK ile faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı KİT olarak faaliyette bulunan tersanelerimiz:

- Haliç Tersanesi
- Camialtı Tersanesi
- Alaybey Tersanesi
- Pendik Tersanesi
- Pendik Motor Fabrikası'dır.

7.5.6.2. Haliç Tersanesi'nin 1980-1990'lı yıllardaki durumu

Haliç Tersanesi İstanbul'un fethinden hemen sonra 1455 yılında kurulmuş Tersane-i Amire veya İstanbul Tersanesi'nin devamıdır. 69.810 m2 alan içinde birçok atölye ve idari binanın yanısıra; 18. ve 19. yüzyıl da yapılmış 3 adet kuru havuz, 2 adet yeni gemi inşa kızağı, 475 metrelik onarım-donatım rıhtımı ve bir dökümhanesi bulunmaktaydı. 1 adet 100 tonluk yüzer vinç ve yeteri kadar kızak ve rıhtım kreyini ve çeşitli mobil kreyne bulunmaktaydı.

Haliç Tersanesinin en önemli özelliği mevcut atölye, teçhizat ve diğer olanaklarla ülkemizin en büyük ve en gelişmiş bakım-onarım tersanesi olmasıydı (KİGEM, 1999).

7.5.6.3. Camialtı Tersanesi'nin 1980-1990 lı yılları

Bu tersanenin de kuruluşu İstanbul Tersanesi ile birlikte yani İstanbul'un fetihten sonradır. Osmanlı döneminden kalma bir tesis bulunmamaktadır. Tersane alanı 72.000 m2 alan içinde atölye ve idari bina, 2 adet yeni gemi inşa kızağı, 400 metrelik donatım rıhtımı, günde 400 metre kapasiteli shot-blasting, shop-priming ve transport ünitesi mevcut idi. Camialtı Tersanesinin özelliği Pendik Tersanesinden önce ülkemizin en büyük ve modern tersanesi olması iç ve dış piyasada talebin en yüksek olduğu 18.000-20.000 DWT'lik gemileri yapabilen, yolcu gemisi ve feribot gibi katma değeri yüksek olan gemi tiplerinde uzmanlaşmış bir deneyime sahip tersanemiz idi.

7.5.6.4. Pendik Tersanesi

Türkiye'nin en büyük, modern ve gelişmiş tersanesidir. Kuruluşu Atatürk'ün direktifleriyle kuruluş çalışmalarına başlanmış. Çok uzun süren yapım aşaması nihayet 01.07.1982 tarihinde yapılacak bölümler yapılmaya devam ederek, tamamlanmış kısımları ile 44 yıl sonra işletmeye açılmıştır. 1.063.280 m2 alanda kurulu tersanenin 1.093 metre rıhtımı vardır. Gemi yapım faaliyetleri yarı havuz tipi kızağın üzerinde gerçekleştirilmektedir. Tersane alanı içindeki 300x70 metre boyutundaki kuru havuza ek olarak kapatılan İstinye Tersanesi'nden getirilen 14.500 ve 5.000 ton kaldırma kapasiteli iki adet yüzer havuz Tuzla Aydınli Koyu'nda Pendik Tersanesine bağlı olarak havuzlama işlerinde kullanılmaktadır. Kuru havuz 170.000 DWT'a kadar gemileri havuzlayabilmektedir. Gemi yapım, havuzlama yanında galvanizleme, boya imalatı, oksijen-asitilen üretimi gibi yardımcı işletmeleri ile kendi ihtiyaçlarını karşılamasının yanında gemi inşa sanayiinin ihtiyaçlarını da görmektedir.

7.5.6.5. Alaybey Tersanesi

Kuruluşu 1925 yılına dayanan ve 1973'te genişletilerek 71.433 m² alanda kurulu çeşitli atölye ve idari binaları bulunan tersane, İstinye Tersanesinin kapatılmasından sonra buraya gönderilmiş olan 1 adet 7.500 ton kaldırma kapasiteli yüzer havuz ve raylı ve mobil kreyne sahiptir. Tersane 12.000 DWT'a kadar gemilerin havuzlama, bakım ve onarım işleri ile birlikte 100 metrenin altında çeşitli tip gemi inşasında bulanmaktaydı. Alaybey Tersanesi ülkemizin Ege ve Akdeniz kıyılarındaki tek tersanesi olması ile önemli fonksiyonu vardı. Komşuları ile çeşitli ihtilafları olan Türkiye için askeri açıdan da önemli stratejik bir konumdaydı.

7.5.6.6. Pendik Motor fabrikası

İsviçre Sulzer firmasının lisansı ile modern teknolojiye uygun ve 35.000 BHP güç kadar gemi diesel motorları üretebilen fabrikanın toplam kapasitesi 64.000BHP/yıl. Türkiye'nin gemi motoru üreten tek fabrikası olan kuruluş, bu güne kadar başta kamu kurum kuruluşları olmak üzere bütün ülkeye hizmet etmektedir.

7.5.6.7. İstinye Tersanesi

İstinye Tersanesi, 1912 yılında, Rusya, Romanya, Bulgaristan vd ülkeleri yani Karadeniz'i Marmara Denizi yoluyla Ege ve Akdeniz'e bağlayan yoğun gemi trafiğinin olduğu İstanbul Boğazı'nın İstinye Koyu'nda Fransız St. Nazair şirketi tarafından "Chantier de Bosphorus" adı altında (Boğaziçi Şantiyesi) kurulmuş. 11.403 m²'lik bir alana makine, inşaiye atölyeleri ve dökümhaneden yapımı ile birlikte Fransa'dan da 8500 tonluk bir yüzer havuz getirilmişti. İstinye Tersanesi boğazlardan geçen gemilerin acil tamir ihtiyaçları için çok önemli hizmet vermiş bir tersaneydi. İstinye Koyu gemilerin boğazdan geçiş yolları üzerinde korunaklı ve yüzer havuzunda rahat çalışabileceği derinlikte suya sahip olmasından burada kurulmuştur. Gemilerin girip çıkmasının güçlüğü özellikle büyük gemilerin girmesinin mümkün olmadığı Haliç yerine şehre ve piyasaya da yakınlığı sebebiyle İstinye Koyu tercih edilmiştir. 26.000 m² alanda faaliyet gösteren tersane 250 tona kadar gemi inşası ile 8500 tonluk yüzer havuzuyla yerli ve yabancı gemilere hizmet vermeye başladıktan sonra, I. Dünya Savaş'ı patlak vermiş, Harbiye Nezaretine bağlı Seyri Sefain İdaresine verilmişti (Hergüner, 2003).

İstinye Tersanesi I. Dünya Savaşı sırasında, sonra mütareke yıllarında, Lozan Antlaşması'ndan sonra nihayet 1 Temmuz 1926 yılında yani kabotaj kanundan sonra Fransız şirketle TC hükümeti arasında hep bir ihtilaf olmuş, Devlet satın almak istemiş, şirket satmamak

istemış vs. Sonuçta Kabotaj kanunu da göz önüne alınarak, İstinye Tersanesi “Boğaziçi İstinye Dok Şirketi” olarak ismini değiştirerek, 1928 yılında Deniz Bank’ın kontrolüne verilerek, Fransız uyruklu sahipleri yine tersaneyi yönetmişler. 1938 yılında 300.000 lira karşılığında Nafia Vekaleti tarafından satın alınarak Devlet Deniz Yolları İşletmesine verilmiştir.

İstinye Tersanesi’nin 1950 ‘li yıllarda kapatılması gündeme gelmiş ise de, Eski Bahriyeli Gemi Mühendisi, O dönemde İTÜ Gemi İnşaatı Profesörü olan Ata NUTKU Hoca dönemin Başbakanına, tersanelerin önemi ve İstinye Tersanesi’nin önemini anlatan bir mektup göndermiş. O yıllarda kapatılmaktan vaz geçilmiş ise de 1980’li yıllarda hem neo-liberal ekonomi politikaları yani özelleştirme veya kapatma gibi düşünceler, hem de Boğaziçi Kanunun getirdiği şartlardan dolayı kapatılması kararlaştırıldı. Yine Ata NUTKU Hoca dönemin Başbakanı Bülent ULUSU’ya mektup yazmış ise de eski tesir olmamış bu sefer maalesef 1991 yılında kapatılarak, makine ve teçhizatı diğer tersanelere dağıtılmıştır (Baykal, 2017).

Ayrıca geçmişten günümüze kadar bütün tersanelerimizin teknik özellik, kapasite ve buralarda yapılan gemilerin adedi ve isimleri özellikleri için Prof. Dr. Reşat BAYKAL’ın “İstanbul’un Fethi’nden Günümüze Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız” adlı çalışmasına bakılabilir.

7.5.6.8. Gemi İnşa sanayiinin 2000 ve sonrası yılları

2002 yılında Akparti iktidarı ile birlikte Sn. Recep Tayyip Erdoğan’ın ve uzun yıllar birlikte çalışmakta oldukları Ulaştırma-Denizcilik/Haberleşme (Bu bakanlık çeşitli tarihlerde isim ve görev tanımları değişti ise de aşağı yukarı hep aynı sahada görev yaptı) bakanlığı yapan Binali Yıldırım’la birlikte kayda değer bir gelişme göstermiştir. 2004-2008 döneminde dünya gemi inşa sanayi %89’luk bir büyüme gösterirken, Türk gemi inşa sanayi sektörü yaptığı yatırımlarla % 360 gibi yüksek bir büyüme oranını yakalamıştır. Bu dönemde gelişme gösteren gemi inşa sanayimiz, tersanelerin sahip olduğu yeni ve modern alt yapı ile inşa, tadilat ve tamirat gibi tüm çalışmaları ile uluslararası rekabet edebilecek konuma yükselmiştir.

Eskiden beri daha küçük tonajlı gemi inşa eden Türk tersaneleri özellikle küçük kimyasal/petrol tankerleri ile konteyner gemi yapımında uzmanlaşmış ve küçük tanker piyasasında Çin’den sonra açık ara ile ikinci konumdadır. Kimyasal/ürün tankerleri, konteyner gemileri ve yatlar katma değerinin yüksek olması ve Avrupa’ya ihracatı dönük olmasından dolayı ülkemiz tercih edilmektedir.

Son dönemlerde, MİL-GEM çerçevesinde askeri gemi inşasında yüksek bir ivme yakalanmıştır. % 75'e varan yerli katkı oranı ile inşa edilen, Ç 151 süratli amfibi gemisi de, Türkiye'nin doğru gemi tiplerinde uzmanlaşmaya başlamasının örneklerini teşkil etmektedir. Türk gemi sanayiinin dış pazarlara yönelmiş olması yeni tip gemilerin uluslararası ticaretinde söz sahibi olmasını sağlamıştır. Dış pazarlara yönelik üretilen gemiler arasında, balıkçı tekneleri, araştırma gemileri, römorkörler, mega yatlar, ikmal gemileri ve açık deniz tekneleri bulunmaktadır. Tablo 62'de Türkiye'de üretilen gemi tipleri (TÜSİAD (2010)'den aynen alınmıştır).

Tablo 62. Türkiye'de üretilen gemi tipleri (TÜSİAD, 2010).

ÜRETİLEN GEMİ TİPLERİ	TÜRKİYE
Ham petrol tankerleri	
Kimyasal ve ürün tankerleri	☐
Dökme yük gemileri	☐
Genel kargo gemileri	☐
Konteyner gemileri	☐
Yolcu gemileri, feribotlar ve Ro-Ro gemileri	
Römorkör ve açık deniz destek gemileri	☐
Özel maksatlı gemiler (yüzer havuzlar, tarak gemileri, ağır yük gemileri vs.)	☐
Yatlar	☐
Askeri gemiler	☐

Kaynak: Türkiye Sanayine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayi, 2010, TÜSİAD

Japonya, Güney Kore, Çin gibi Uzakdoğu ülkelerinde büyük ham petrol ve dökme yük gemileri daha düşük katma değerle ve çeşitli tonajlarda seri imalat yapabildikleri için Türkiye bu tip gemilerde tercih edilmemektedir. Türkiye o ülkelerle karşılaştırılınca tersanelerimiz 180.000 DWT'lik gemileri üretebilecek kapasiteye sahiptir.

Ülkemiz son yıllarda gemi inşa sanayiinin kapasite ve verimliliğinin artırılmasına yönelik projelere ağırlık vermiştir. Tersanelerin, tesislerin modernize edilmesi ve teknolojilerin iyileştirilmesi yönünde pek çok yatırım gerçekleştirmiştir. Ayrıca bu sahada dışa bağımlılığı asgariye indirmek için gemi ve yat inşasında temel materyallerin ülke içinde üretilmesini hedeflemektedir.

Akparti Hükümetleri 2002-2007 yılları arasında dünyadaki likidite bolluğundan istifade ile ekonomide borçlanarak büyüme sağlamış ise de 2007 sonrası 2008 de ABD de gayrimenkul vb krizler bütün dünyayı etkilediği gibi, dışa bağımlı borca dayalı para politikaları sebebiyle mali finansmanda teğet geçse de, yatırım ve ihracata dayalı imalat sektörlerini özellikle gemi inşa sanayini çok etkilemiştir. Gemi inşa sanayi yeni siparişlerinde ciddi düşüşler yaşanmıştır.

Gemi sanayimizin ihracata 2.7 milyon dolar katkısı ve ekonomiye 1.5 milyon dolar katkı sağlayan tamir ve bakım hizmetleri, Türk ekonomisi açısından önemlidir. Ekonomik katkı yanında istihdam, endüstriyel ve teknolojik gelişmeleri takip ve uygulama veya geliştirme de ülkemiz açısından çok önemlidir.

Ülkemizde 2002 yılında kamu ve özel sektör tersanelerinin toplamı 37 iken, on yıl içinde yaklaşık iki katına çıkmıştır. 2008 yılında 58 adet, 2010 yılında 69 adet olan faal tersane sayısı, 2012 yılında çalışır olması planlanan tersane sayısı 71'den fazla olmasına rağmen, 2008 krizinin etkileri ve yurt dışı gemi talebinin, siparişinin düşmesi nedeniyle bu sayı 2013 yıllarında da aynı kalmıştır. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü verilerine göre ülkemizde faal 71 tersane, Marmara, Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde bulunmaktadır. Bu tersanelerin büyük bir bölümü İstanbul ve Yalova'da bulunmaktadır. Yeni gemi inşası ve siparişi azalınca bakım onarım ve tadilat işlerine ağırlık verilmiştir. Şekil 34'de faal tersanelerimiz görünmektedir, (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2013)'den aynen alınmıştır).



Şekil 34 Faal tersanelerimiz (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013).

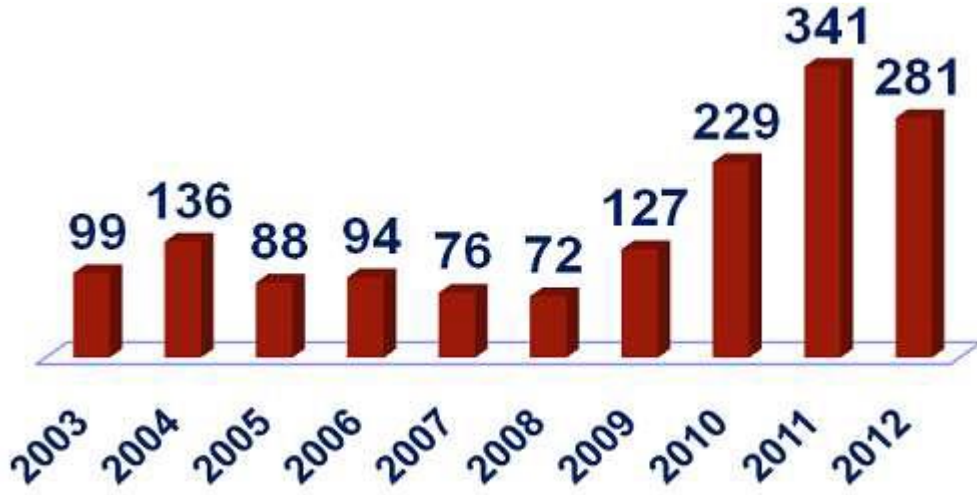
Gemi inşa sanayi Ak Gemi inşa sanayi Akparti'nin bu sahadaki özel ilgisi ve gayretleri sayesinde Haziran 2013 itibarıyla yatırımda ve proje halindeki tesislerin sayısı 53 olup bu tesislerin 20 tanesinin Yalova tersaneler bölgesinde faaliyete geçmesi planlanmaktaydı. Türkiye özel ve kamu gemi inşa sanayi sektörünün, yoğunlaştığı bölge Tuzla idi. Tuzla bölgesinin yeni yatırımlar için yetersiz olması sebebiyle girişimciler Yalova-Altınova ve İzmit'te (Kocaeli Serbest Bölgesi) bulunan yatırım alanlarına odaklanmışlardır. Faal olan 71 tersanenin toplam proje alanı 3.905.122 m² lik bir alana yayılmış olup, 13.176 m'lik bir deniz cephesini kaplamaktadır. Tersanelerin toplam gemi inşa kapasitesi 3.671.321 DWT/yıl dır. Yatırım aşamasındaki 52 tersanenin toplam gemi inşa kapasitesi 3.560.000 DWT/yıl dır. Bunlarında faaliyete geçmesiyle yaklaşık 9 milyon m² lik bir alanda 12.200 metre deniz cephesi olan tesisler faaliyete eklenecektir. Mevcut kapasiteye 3 milyon 560 dwt lik kapasite daha eklenerek 7 milyon DWT'in üzerine çıkacaktı. Yatırımdaki tersanelerin illere göre dağılımı Şekil 35'de görünmektedir, (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2013)'den aynen alınmıştır).



Şekil 35 Yatırımdaki tersanelerin illere göre dağılımı (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013).

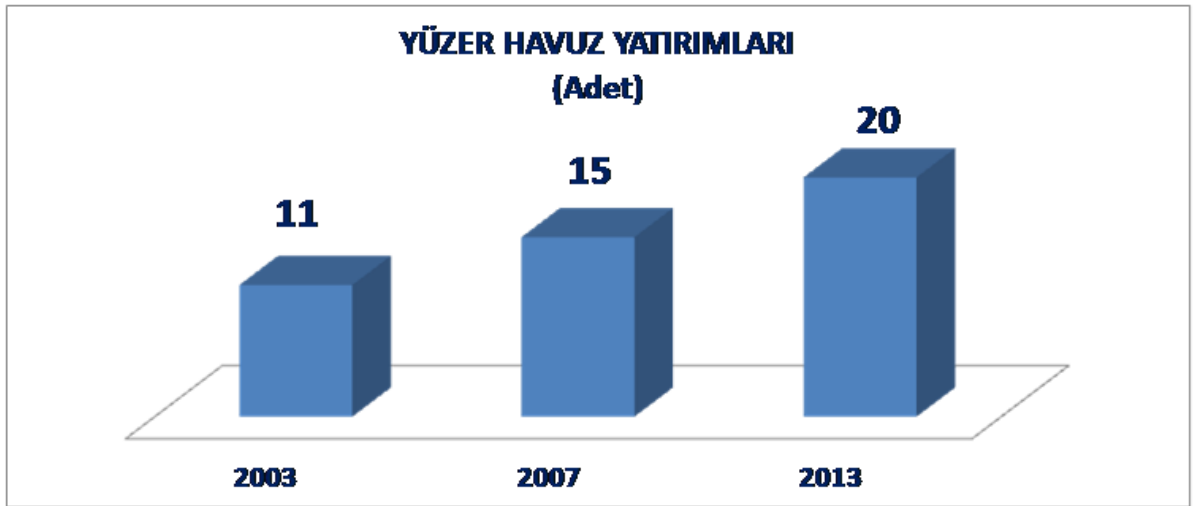
Deniz Ticaret Odası raporunda öngörülen 2013 yılında Türkiye’de 140 faal durumda tersanenin bulunmasıydı. Ancak 2008 krizi gemi inşaatlarını olumsuz etkilemiş hızlı yükselme durmuş, yatırımlar ertelenmişti.

Tersanelerimizin çok amaçlı kullanıma uygun olarak tasarlanması yeni gemi inşasının yanında geri dönüşüm, tamir ve bakım hizmetleri ile yerli ve yabancı gemi sahiplerine bakım ve onarım ve geri dönüşüm hizmetleri sunmakla kriz dönemlerin de faaliyetlerini sürdürmeleri sektör açısından çok önemli bir gelişme olmuştur. Geri dönüşüme giren gemi sayısı 2000-2008 yılları arasında yatay ve hafif dalgalı bir seyir izlerken, kriz sonrası dönüşüme odaklanarak bu rakamları 3.5 katına çıkarmıştır. Yeni gemi imalatının yanında geri dönüşümde ülkemizde Güney Asya ve Çin’den sonra Dünya’da 5. büyük ülke durumdadır. Geri dönüşüm rakamları Şekil 36’da görünmektedir. (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2013)’den aynen alınmıştır) .

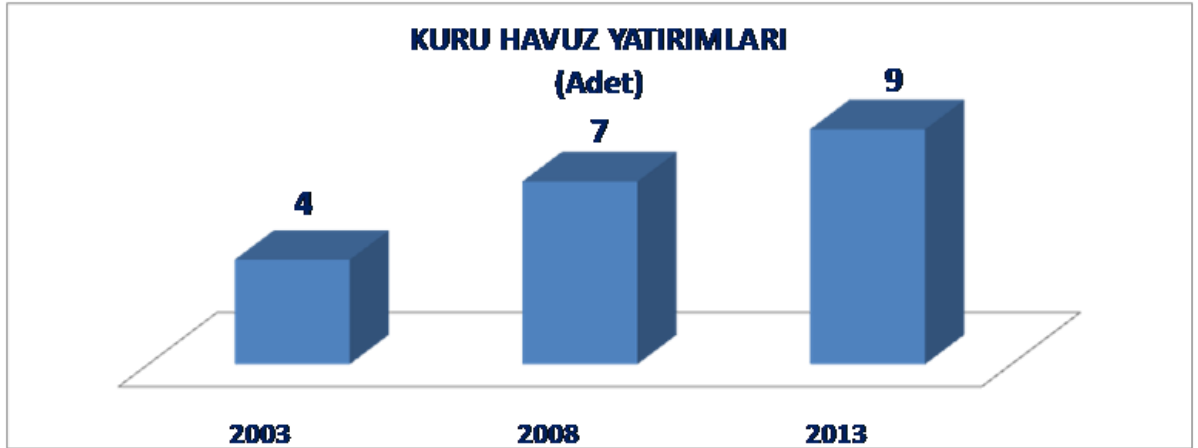


Şekil 36. Ülkemizde gemi dönüşüm adedi (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013).

2003 yılında 11 adet yüzer havuz varken, 2003-2013 gibi kısa süre de iki katına çıkmış 20 olmuş, 4 olan kur havuz sayısı ise 9'a çıkarılarak ülkemizdeki havuz sayısı iki katına ulaşmıştır. Yüzer ve kuru havuzların yıllara göre sayıları Şekil 37 ve 38 görünmektedir, (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2013)'den aynen alınmıştır).



Şekil 37. Yüzer havuz yatırımları (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013).



Şekil 38. Kuru havuz yatırımları (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013).

7.5.6.9. Türk tersanelerinin gemi inşası

Türk gemi inşa sanayi son yıllarda küresel pazarda rekabet gücünü yükseltmiş bulunmaktadır. Türkiye 2002 yılında dünya toplam gemi imalat ve teslimatındaki payı % 0,51 da iken tersanelerin rekabet düzeyinin artması ve hem yerli hem de yabancı satın alıcılarından gelen siparişlerin artışı 2008 yılına kadar olan sürede Türkiye'nin payı % 1,93 olmuştur. Sektöre yapılan yatırımla doğru orantılı olarak iki katından fazla olmuştur. Ülkemizin gemi inşa sanayisindeki 1999 ila 2010 yılları arasında dünyadaki payı Tablo 63'de ülkemizin gemi inşa sanayisindeki payı görünmektedir, (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2013)'den aynen alınmıştır).

Tablo 63. Ülkemizin gemi inşa sanayisindeki payı (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013).

Yıl	1999	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cgt (milyon)	0,17	0,11	0,26	0,34	0,42	0,66	0,82	0,68	0,47
Dünya'daki Payı (%)	0,91	0,51	1,00	1,17	1,28	1,88	1,93	1,52	0,90

2008 küresel ekonomik kriz gemi siparişlerini ve imalat-teslimatları çok ciddi olarak etkilemiştir. Pazar şartları tersaneleri farklı şekillerde etkilemiş, bazı ülke ekonomileri bu durumu dünya üretimindeki payını artırarak birer fırsata çevirirken bir kısmı ise gemi üretimlerinde büyük düşüşler yaşamıştır. Türkiye de ciddi düşüşler yaşayan ülkelerdendir. Bunun en büyük sebeplerinden birisi de veya en önemlisi de dış kaynaklı borçlanarak

ekonomiyi ve yatırımları sürdürmek olsa gerek. 2008-2010 küresel kriz sürecinde Güney Kore, Japonya ve Türkiye durgunluk ve düşüş yaşarken Filipinler ve Vietnam ve Çin krizi fırsata çevirebilen ülkelerdir.

1995-2001 yıllarında toplam 836.000 DWT’lik 166 adet gemi teslim edilirken, 2002-2007 arasında 3.051.000 DWT’lik 443 adet geminin teslimatı yapılmıştır. 2008 in sonundan itibaren navlun fiyatlarının düşmesi, banka kredilerinin yükselmesi ve bankaların kredileri geri istemesi, finans teminindeki güçlükler 2007 yılında zirve yapan yeni gemi sipariş ve teslimatı, 2008 yılında ciddi düşüşler yaşamıştır. Sonuçta 2008 yılında 114 adet 852.000 DWT gemi teslimi yapılmıştır. 2010 yılı sonunda tersanelerimiz 68 adet 350.000 DWT luk gemi teslimatı yapmıştır. Yeni gemi yapımının yeterince olmadığı bu yılda 10.707.057 DWT lik bakım-onarım gerçekleştirilmiştir. Türkiye’nin rekabet halinde olduğu ülkeler Hindistan, Brezilya, Filipinler, Vietnam gibi ülkeler ülkemize kıyasla rekabet gücünü yükselten esas faktörlerin gemi inşa sanayiine verilen yoğun devlet desteği ve ucuz iş gücü olduğundandır. Dünya gemi üretiminde ilk 10 ülke sıralaması Tablo 64’de görünmektedir, (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2013)’den aynen alınmıştır).

Tablo 64. Dünyadaki gemi üretiminde ilk 10 ülke (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013).

Sıra	2010 (%)		2008 (%)	
1	Çin	35.56%	Kore	34.59%
2	Kore	28.94%	Japonya	23.08%
3	Japonya	19.04%	Çin	21.88%
4	Almanya	1.66%	Almanya	2.77%
5	İtalya	1.50%	Türkiye	1.93%
6	Filipinler	1.19%	İtalya	1.77%
7	Vietnam	1.09%	Polonya	1.37%
8	Türkiye	0.90%	Romanya	1.26%
9	Romanya	0.88%	Çin Taypey	0.91%
10	Çin Taypey	0.72%	Hrvatistan	0.87%

7.5.6.10. Gemi inşa sanayinin son durumu

GİSBİR tarafından yapılan “Tersanelerin Güncel Durumu” sonucunda, yürürlükteki mevzuata göre bu alanlardan 99 tanesi tersane, 46 tanesi tekne imal ve çekek yeri statüsünde olduğu, 57’si faal olarak çalışırken, 42 tanesinin ise faal olarak çalışmadığı tespit edilmiş. Tekne imal ve çekek yeri olarak tahsis edilen alanlardan da 36 tanesinin faal, 10 tanesinin ise gayri

faal olduğu tespit edilmiştir. Böylece tesislerimizden 93 tanesi çalışır durumdayken, 52 adedi çalışmadığı grlmştir (İMEAK DTO, 2014).

GİSBİR in yaptığı çalışmada tersanelerin kendi beyanlarına göre 145 tesisin 24 nde yeni yapım, 30 unda hem yeni yapım hem tamir, 24 nde ise sadece bakım onarım yapıldığı, 67 tesiste ise hiçbir çalışma yapılmadığı tespit edilmiştir. Bu beyanlara göre tamir yapan 54 tesiste 1801 geminin bakım-onarımı gerçekleştirilmiş, toplam elleçlenen gemi tonajı 20.000.000 DWT'dır. Bunların 1203 adedinin Tuzla'da, 406 adedinin ise Yalova'da ve 192 tanesinin ise diğer bölgelerde yapıldığı tespit edilmiştir.

Gemi İnşa Kapasitesi: Son duruma göre tersanelerde 24 adet yüzer, 6 adet kuru ve 1 adet senkrolift olmak üzere toplamda 31 tane havuz bulunmaktadır. Ülkemizdeki gemi inşa kapasitesi toplam 4.200.000 DWT. 1.680.960 DWT'u Tuzla, 1.302.000 DWT'u Yalova'da, 1.217.040. DWT'u diğer bölgelerdedir. Gemi inşa tesislerine tahsis edilmiş toplam 7.526.654 metrekaare alan bulunmaktadır. Bu alanların 2.286.516 metrekaresi Yalova'da, 1.207.897 metrekaresi Tuzla'da, 1.207.520. metrekaresi Zonguldak'ta, 1.005.000 metrekaresi Samsun'da ve 1.819.714 metrekaresi diğer bölgelerde bulunmaktadır. Tahsis edilen 7.526.647 metrekaare alanın 3.948.160 metrekaresinde aktif üretim yapılırken, 3.578.487 metrekaresinde ise faaliyet bulunmamaktadır.

2013 Ağustos ila 2014 Ağustos döneminde gemi inşa sanayinin tamir-bakım hariç gemi inşa sanayiinin ihracat toplamı 1.252.677.000 USD olarak gerçekleşmiş, aktif tesislerin metrekaresi baz alındığında metrekaare başına yıllık 317 USD ihracat geliri elde edilmiştir.

7.5.6.11. Milli gemilerimiz

Gemi mühendisi ve bahriye subayı Ata Nutku'nun büyük gayret ve bin bir güçlüklerle Gölcük Tersanesinde Gölcük adlı akaryakıt gemisiyle başlayan ve bir asırdan fazladır unutulmuş olan gemi inşa işi tekrar başlamış oldu. Atatürk döneminde başlatılan bu milli gemi inşa işi istikrarlı bir seyir izlemese de ilk önceleri yardımcı sınıf gemiler sonrada harp sınıf gemilerin inşası Gölcük, Taşkızak, İstanbul Pendik tersanesinin Deniz Kuvvetler Komutanlığına devredilmesi ile ivme kazanarak devam etmiştir.

Paket Malzeme Temin Modeli: Günümüz savaş gemilerinin, dünyanın önde gelen yabancı tersanelerinden temin edilerek malzeme paketi kullanılarak tasarım şekliyle tersanelerimizde inşası, ilk defa Türkiye tarafından başarıyla uygulanmış, daha sonra da birçok ülke tarafından da örnek alınarak uygulanmıştır. Bu modelle bir dereceye kadar kendi savaş

gemimizi inşa etsek de dışa bağımlılığımızı ve teknoloji geliştirme konusunda sıg bir düzeyde kalındığı görüldü.

Özel sektör tersanelerinin askeri gemi inşa kabiliyetinin geliştirilmesi son dönemde Savunma Sanayi Müsteşarlığı tarafından özel sektör tersanelerine ihale edilen 4 adet Sahil Güvenlik Arama ve Kurtarma Gemisi ve 16 adet yeni tip 400 tonluk Karakol Botu, 8 adet süratli amfibi çıkarma gemisi, Landing Ship Tank (LST) , Havuzlu Çıkarma Gemisi (MOSHİP&KURYED, LPD) çok önemli katkı sağlayacağı beklenmekte, Gemilerin inşa ve dizaynında yurtiçinde yapılması ülke içinde üretilen malzeme, cihaz ve sistemlerin seçilmesi kullanılmasına ve geliştirilmesini sağlayacaktır.

MİLGEM dizayn ve entegrasyonu yerli sanayi tarafından sağlanan büyük bir projedir. Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ortaklaşa gösterdiği büyük vizyon ve kararlı tutum ile gerçekleşen ve Türkiye'nin milli imkanlarını geniş ölçüde kullanılarak planlanan ve inşa edilen Milli Gemi projesi ile Türkiye'de ilk defa olarak günümüz ileri teknolojisine uygun, yüksek standartlara sahip, komplike bir su üstü harp gemisinin dizayn ve entegrasyonu yerli sanayinin desteği ile milli imkanlarla gerçekleştirilmiştir. MİLGEM Kamu ve özel sektör işbirliği ile gerçekleşen müşterek bir projedir. SSM ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi, Gebze İleri teknoloji Enstitüsü ve Türk Loydu Vakfı tarafından yürütülmektedir.

MİLGEM projesinde Türkiye'de ilk defa muharip sınıf bir savaş gemisinde yerli üretim çelik sac ve profil kullanıldı. Bu gemiler için ERDEMİR ve ÖZKAN Demir Çelik firmasınca üretilen yüksek kalitede çelik sac ve özel profil kullanılmış, geminin en önemli sistemlerinden biri olan dümen makinası ve donanımı DATA ve GÜRDESAN firmalarınca askeri standartlara uygun imal edilmiştir. 2000 Kw'dan büyük bir elektrik gücünün kontrolünü ve dağıtımını sağlayan elektrik dağıtım tabloları ANEL şirketi tarafından yüksek askeri standartlarda imal edilmiştir. MİLGEM'de kullanılan kaportalar ÖZMAK şirketi tarafından, Türkiye'de ilk defa yüksek askeri standartlara elverişli uygun üretilmiş sızdırmazlık ve yangınla ilgili bir seri testten geçirilmiştir (İMEAK DTO, 2014).

Daha önce denizcilik ve gemi inşa sektöründe olmamış bir kısım kuruluşlar da MİLGEM projesi ile gemi inşa sanayine girmişler ve katkı vermişlerdir. Gemideki şok ve titreşim izole edici elemanları geliştiren ve üreten Tekno-Kauçuk firması, torpido kapaklarını

ilk defa ülkemizde geliştiren ve üreten MEG gemi firması, mühendislik ve dizayn işleri için FİGES VE DELTA şirketleri hep birlikte çalışmışlar, böylece bu alanda kendilerini geliştirmişlerdir. MİLGEM projesi korvet sınıfı savaş gemisinin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın harekât ihtiyacını karşılayacak ve kabiliyetlerini yükseltecek şekilde dizayn ve inşası için başta gemi formu ve sevki olmak üzere, stabilite, denizcilik, dayanıklılık, şok ve titreşim, geminin akustik, termal, manyetik ve radar izleri, elektro-manyetik etkileşim, gemi elektrik ve havalandırma/iklimlendirme sistemleri alanlarında bir çok mühendislik analizleri ve dizayn çalışmaları ve ilgili dizayn dokümanları oluşturulmuştur. MİLGEM ve GENESİS Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Araştırma Merkezi Komutanlığı (ARMERKOM) ve Dizayn Proje Ofisi (DPO) ve yukarıda bahsedilen kamu ve özel sektör kurum ve kuruluşları ile yapılmaktadır.

Gölcük Tersanesi Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret AŞ (STM) sorumluluğunda yeni tip denizaltı projesi gerçekleştirmek üzere “Kemere Puntalama” “Kaynakağzı Açma Tezgâhın” modernizasyonu gerçekleştirilmiş, denizaltı mukavim tekne saçlarının bükülmesi sırasında kullanılmak üzere “Bükme Tezgâhı Destek Mekanizması” imal yapılmıştır. Yeni kurulan “Plazma Kesme Tezgâhı”nı ise Konya ilinde faaliyet gösteren SEYKOM firması yapmıştır.

Türk Deniz Kuvvetlerinde bulunan denizaltılarda ilk defa, makine overhol kaportası olarak ifade edilebilecek “soft patch” bulunacak ki bu kaportanın imalatını da denizaltı mukavim teşnesi üzerine yerleştirilerek kullanılacak 5 eksenli, yaklaşık 60 ton ağırlığındaki özel portatif freze tezgâhını da milli imkânlarla yurtiçinde yapılmıştır (Dirinler, 2019). Denizaltılara ait detay özellikleri ve bütün malzeme, makine vs. hep yurt içinden tedarik edilmeye gayret gösterilmiştir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) bağlı birim ve şirketler MİLGEM projesi ile Gölcük Tersanesini bir denizaltı ihtisas tersanesi, İstanbul (Pendik) tersanesi ise bir su üstü muharip sınıfı MİLGEM tersanesi haline getirerek yapılan bütün imalat ve sistemlerin milli kaynaklardan tedarikini sağlamaktadırlar (İMEAK DTO, 2014).

Türk gemi inşa sektörü modern tersanelere, gelişmiş teknoloji ve kalite sertifikalarına sahip olmanın yanında tecrübeli ve kalifiye bir iş gücüne de sahiptir. Gemi inşa sanayi yan sektörlerle birlikte 50.000. kişi çalışmaktadır. Uluslararası rekabete açık ve uluslararası normlara göre idare edilen kurumlar, ülke için askeri, ticari ve sosyal açıdan özel bir önem

sahiptir. Türkiye ekonomisine yeni gemi yapımından 1.5 milyar dolar, tadilat, tamiratla da 1 milyar dolar katkısı bulunmaktadır.

Tersanelerimiz başlıca gemi tipleri, kimyasal madde tankeri, balıkçı gemisi, konteyner, dökme yük gemisi, yat, devasa yat, genel kargo gemisi, römorkör, tanker, yelkenli, yakıt tankeri, hızlı müdahale gemisi, sahil güvenlik botu, çok amaçlı tanker, sürat teknesi, kuru yük gemisi, çimento gemisi ve mavnalar üretmektedir. Tersanelerimiz uluslararası standartlara (ISO, AQAP vb.) uygun ve belirli denetim kuruluşların gözetimi altında üretim yapılmaktadır. Tablo 65’de Türk gemi inşa sektörü ihracaatı görünmektedir, (T.C. Ekonomi Bakanlığı (2016)’dan aynen alınmıştır).

Tablo 65. Türk gemi inşa sektörü ihracatı (milyon dolar) (T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2016).

GTİP	Ürün	2013	2014	2015	Başlıca dış pazarlar ve payları (2015)
8901	Yolcu, gezi gemileri, feribotlar, yük gemileri, salapuryalar, vb.	522	640	394	Faroe Adaları(%22), Panama(%16),Norveç(%12,6)İzlanda (%12,4)
8902	Balıkçı gemileri, fabrikalı gemiler, balık işleyen gemiler.	200	52	196	Norveç(%50),İngiltere(%16,6), Almanya(%16,2)
8903	Yatlar, eğlence, spor tekneleri, kürek tekneleri, kanolar.	250	105	79	ABD(%26.9), Yunanistan(%15), İngiliz Virgin Adaları(%10)
8904	Römorkörler, itici gemiler.	110	192	173	İtalya (%29), Ürdün (%19,7), Singapur(%17), BAE(%10)
8905	Fener gemileri, yangın söndürme gemileri, tarak dubaları, vb.	6	68	93	Suudi Arabistan(%45), Brezilya (%37), St.Vincent ve Grenides(%14)
8906	Diğer gemiler (Savaş gemileri, kurtarma gemileri, vb.)	22	205	44	İrlanda(%47),Norveç(%34), Suudi Arabistan (%15),
8907	Diğer yüzer araçlar (Sal, tank, koferdam, rıhtım, samandıra,vb.)	11	5	15	Rusya Federasyonu(%37), Malta (%24), Fas (%17).
8908	Sökülecek gemiler, suda işleyen diğer sökülecek araçlar.	14	0.07	0.51	Rusya Federasyon (%100)
	Toplam	1.139	1.270	996	Norveç(%16,6) ,Faroe Adaları (%12.1), Panama(%6,9), İtalya (%5,5)

Gemi ihracat verilerine göre 2015 yılında dünya gemi inşa ihracatı, G.Kore % 26.2 pay ile dünyanın en fazla gemi ihracatı yapan ülkesidir. G.Kore’yi Çin % 19.6 lik payla takip etmekte, Fransa % 8,3 ve 7.8 Japonya ve 3.9 Almanya takip etmekte. Türkiye ise dünya sıralamasında % 0.9 luk payla 21 sırada yer almaktadır. Tablo 66’da Dünya gemi ana sanayi ihracaatı ve Tablo 67’de gemi inşa yan sanayi ihracaatı görünmektedir. (T.C. Ekonomi Bakanlığı (2016)’dan aynen alınmıştır).

Tablo 66. Dünya gemi ana sanayi ihracatı (milyon dolar) (T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2016).

GTİP	Ürün	2013	2014	2015	Başlıca İhracatçılar ve payları (2015)
8901	Yolcu, gezi gemileri, feribotlar, yük gemileri, salapuryalar, vb.	83.925	72.664	76.038	G.Kore(%28,4), Çin(%26,8),Japonya(%14,5)
8902	Balıkçı gemileri, fabrikalı gemiler, balık işleyen gemiler.	1.330	1.664	1.497	Polonya (%21,6), İspanya (%18,2), Türkiye(%13,1)
8903	Yatlar, eğlence, spor tekneleri, kürek tekneleri, kanolar.	11.126	12.098	22.146	Fransa (%28,1), Cayman Adaları (%21,1), İtalya (%8,1)
8904	Römorkörler, itici gemiler.	6.120	3.721	4.797	Suudi Arabistan (%42,3), ÇHC (%16,8), Hindistan(%8,1), Türkiye(%3,6),
8905	Fener gemileri, yangın söndürme gemileri, tarak dubaları, vb.	39.286	38.235	34.856	G.Kore(%42), Çin(%12,9),Hindistan(%8,7),
8906	Diğer gemiler (Savaş gemileri, kurtarma gemileri, vb.)	4.639	4.914	5.530	Fransa (%29), ÇHC (%13,2), Rusya (%11,4)
8907	Diğer yüzer araçlar (Sal, tank, koferdam, rıhtım, samandıra,vb.)	1.557	1.569	1.693	İngiltere(%15,2),G.Kore (15,1),ABD (%13,1)
8908	Sökülecek gemiler, suda işleyen diğer sökülecek araçlar.	232	273	230	BAE (%29,4), Vanuatu (7,8),Marshall Adaları (%7,8)
	Toplam	148.219	135.142		

Tablo 67. Gemi yan sanayi ihracatı (milyon dolar) (T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2016).

GTİP	Ürün	2013	2014	2015	Başlıca İhracatçılar ve payları (2015)
7316	Demir çelikten filika demiri, çapa, aksam ve parçaları	250	264	248	Çin(%30,7), G.Kore (%11,7), Hollanda (%9,6)
840721	Deniz taşıtlarının dıştan takmalı motorları	2.595	2.594	2.411	Japonya(%61,5), ABD(14,7),Çin (%6,6)
840729	Diğer dıştan takmalı deniz taşıtları motorları	311	312	369	Japonya (32,6) Avusturya(%24,5), ABD(%20,5),
840810	Deniz taşıtları için motorlar: dizel, yarı dizel	4.160	4.317	3.893	G.Kore (22,7), Almanya (%21,3), ABD (%12,3)
848710	Gemi pervaneleri ve bunların kanatları	1.090	1.214	1.061	Japonya(%21,5), Almanya(%13,8), Çin (%12,1)
	Toplam	8.442	8.737	7.982	

8. SONUÇ VE ÖNERİLER

“ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZ POLİTİKALARI” çalışmamız devlet politikalarının bir parçası olmakla birlikte, Atatürk dönemiyle hatta öncesi ile sonrasıyla bir birine tamamlayan parçalardır. Kamu politikaların birçok karmaşık, birbirine zıt gibi görünen veya bir çok belirsizliği içinde bulunduran bir alanda karar alıp politika oluşturmada bir çok etkenin var olduğunu göz önüne aldığımızda bir çok disiplinin etki ettiğini söylememiz gerekir. Kamu politikaları iyi araştırılmış ve sistemli bilgi ile bir tek disiplin bakışıyla değil disiplinler arasında bir bakışla ve ortak bakışla ortaya koyulması gerekli bir çalışmadır.

Devletin büyüklüğü, küçüklüğe bulunduğu bölgede ve dünyada oynadığı rolü değiştirir. Her asır ve her dönemde bölgesinde ve dünyada etkin olan devletler olmuştur. Bu onların güçleri ile alakadır. Devlet ise bir ülkede o ülkenin en büyük yapısı ve organizasyonudur. Devlet kurum ve kuruluşlarının her yaptığı şeyler o ülke insanları için her bakımdan önem arz eder. Tabiatıyla devletin özellikleri de politikalarında etkindir. Devletin olmazsa olmaz yapması gereken işler, hizmetler vardır, güvenlik, adalet, savunma gibi bunun dışındaki işleri, hizmetleri kamu da yapabilir, özel şahıs ve kurumlarda yapabilir veya karma bir şekilde işler, hizmetler yürütülebilir.

Bir devlet süper devlet, büyük devlet ve orta büyüklükte devlet yada küresel süper güç, küresel güç ve bölgesel güç olabilirler. Ülke ve devlet kültürü ve teammülleri her ülkeden ülkeye değişmekle birlikte, bürokrasi, ifa ettiği rolleriyle bütün devletlerde önemli aktördür.

Kamu politikalarında, kamunun yani devletin nitelikleri de çok önemlidir. Hukuk devletinde her kamu hizmeti yapan ister seçilmiş ister atanmış olsun yazılı hukuka uygun davranmaları gereklidir. Hukuk devletinde yasama, yürütme ve yürütmenin unsurları hukuk normlarına uygun hareket etmek zorundadırlar. Yasamanın ve yürütmenin hukuka uygun davranıp davranmadığını kontrol edecekler ise bağımsız ve tarafsız yargı ve denetim mekanizmalarıdır. Kamu idareleri tarafından kamu politikaları oluşturulurken yasa ve mevzuata uygun hareket etmeleri gerekir. Kamu politikaları bir yerde yasa ve mevzuatla hayata geçirilir. Bu bakımdan yasa ve mevzuat ve bunların yürütülmesinin denetimini yapan bağımsız ve tarafsız bir yargıyı da kamu politikalarının önemli aktörleri haline getirmektedir.

Tarihte yükselen güçlü devletlere baktığımız zaman yukarda anlatmaya çalıştığımız, hukukun üstünlüğü, ferdin devletle, devletin fert ve toplumla ilişkilerinin iyi olduğunu, refahın bireyin ve toplumun bütünü ile geliştiğini görürüz. Bu yapının bir şekilde bozulduğunda o ülkenin ve devletin çöküşe geçtiğini görürüz. Devlet, büyük veya süper devlet gibi çok büyük bir organizasyondur, bu büyük organizasyonun iyi bir şekilde işlemesi için adaletli bir hukuk ve şeffaf bir yönetime ihtiyaç duyar. Her ne kadar Kanuni Sultan Süleyman ile birlikte devlet yönetimini Türk Milleti’den kopuk devşirme saray yönetimi eline geçmiş ise de o güne kadar oluşmuş devlet organizasyonun büyük gücüyle 1571 yılında Osmanlı Donanması’nın tamamen yok edilmesine rağmen, devletin ve ülkenin ekonomik organizasyon gücüyle 5-6 ayda eskisinden daha büyük bir donanma yaparak deniz mevsimine yetiştirerek denize açılmasıyla Avrupalı devletler artık yüzlerini Akdeniz’den Okyanuslara çevirmişlerdi. Böylece Osmanlı Devleti de Akdeniz’deki varlığını bir ikiyüz yıl daha yani 1770 Çeşme Faciası’na kadar sürdürebilmiştir. Bir başka örnek ise 1941 yılında Amerikalıların uğradığı Pearl Harbour baskınından çok kısa sonra Pasifik’teki güç dengesini sağlayacak sayıda gemi inşa etme ekonomik ve teknik kabiliyeti olmasaydı, tarih sahnesine süper güç olarak çıkmadan ikinci lige düşeceği kesindir.

Devletin/ülkenin gücü çeşitli unsurlardan oluşur. Bu unsurlar dinamiktir ve mütemadiyen değişme gösterir. Bu değişim gücü dönem dönem birçok unsura bağlı olarak değişir. Devletin gücünün gerçekte görüldüğü ortam devletin diğer devletlerle olan ilişkilerinde ve rekabetinde görülür (Yenigün, 1997).

Gönlübol, devletin gücünü şöyle niteler. “Bir devletin gücünü oluşturan öğeler iki ana bölümde toplanabilirler: 1- Elle tutulabilen, somut nitelikteki öğeler; 2- elle tutulamayan, soyut nitelikteki öğeler. Birinci tür öğeler çeşitli biçimlerde sıralanabilmekle birlikte, biz bunları beş başlık etrafında toplayacağız:

- 1.1. Coğrafi konum;
- 1.2. Nüfus ve işgücü
- 1.3. Doğal kaynaklar
- 1.4. Endüstriyel ve tarımsal potansiyel ve gelişme düzeyi
- 1.5. Askeri güç.

2- Elle tutulamayanlar ise üç guruba ayrılabilirler:

- 2.1 Ulusal moral;

2.2 Diplomasinin kalitesi

2.3 Hükümetin niteliği.”

Toplumları, devletleri hatta bireyleri en fazla etkileyen, en önemli dayanak ekonomidir. Ekonomi bütün diğer her şeyi etkileyen ana faktördür. Ekonomi ve sosyolojik tesbit ve gözlemleriyle çağları aşan ufkuyla İbn-i Haldun, devletin dayandığı iki temel vardır der. Biri asker, diğeri para. Bunlar devlet büyüdükçe askeri, ordusu, silahlı kuvvtleri de, ekonomiside büyür der.

Döneminin coğrafi konumu, toprak büyüklüğü, nüfusu ve doğal kaynakları bakımından büyük devletlerinden olan Osmanlı Devleti yönetim zaafiyetlerinden, ekonomik yetersizlik ve nihayet istibtat yönetiminden kurtulmak üzere bir başka mecaracı yönetime savurulması, peşe peşe girmiş olduğu savaşlar sonunda yıkılması üzerine, bir avuç vatan sever subay ve sivillin Anadolu’da başlattıkları kurtuluş savaşı ile elde kalan küçük Anadolu ve Trakya topraklarında kurulan Türkiye Cumhuriyeti’yle yeni bir başlangıç yapılmıştı. Yeni kurulan bu devlet artık büyük bir devlet değil, bölgesel orta büyüklükte bir devlettir.

Deniz, denize kıyısı olan bir ülkenin, Dünya ile ekonomik, siyasal ilişkisini ve iletişimini ve etkileşimi oluşturan ve sürdüren bir öğedir. Üstelik bizim ülkemiz gibi dünyanın doğu batı, kuzey güney olarak ortasında, dünya tarihi ve kültürel olarak dünyanın en eski medeniyetlerinin beşiği, modern zamanların enerji kaynakları ve enerji kaynaklarının nakil hatlarının coğrafyası olunca daha da bir önemli jeopolitik bir konum almış oluyor. Böyle bir coğrafyada yaşama ve varlığını devam ettirebilmek için herşeyi ile kendi kendine yeterli olması lazımdır.

Mustafa Kemal Atatürk daha yeni cumhuriyeti kurmadan Lozan Barış Anlaşması’nın görüşmeleri sürdüğü esnada 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir’de memleketin her tarafından, her kesiminden çiftçi, köylü, sanayici, denizci insanları toplayarak İzmir İktisat Kongresi’ni yaptı. Kongrenin açılışında ise şu hakikati dile getirmiştir. “Siyasi ve askeri zaferler ne kadar büyük olursa olsun iktisadi zaferlerle taçlandırılmazlarsa meydana gelen zaferler kalıcı olamaz, az zamanda söner. Bu sebeple en kuvvetli, en parlak zaferlerimizin dahi temin edebileceği faydalı sonuçları temin etmek için iktisadiyatımızın, İktisadi egemenliğimizin sağlanması, kuvvetlendirilmesi zorunludur. Yeni Türkiye’mizi layık olduğu mertebeye çıkarmak için vakit geçirmeden iktisadiyatımıza önem vermek zorundayız.” diyerek yeni devletin, ülkenin ve toplumun temel hedefini ortaya koymuştu.

Deniz Politikalarımız üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu ve Trakya yarımadalarında hayatımızı sürdürmemiz için son derece dinamik olmamız gereklidir. Şanlı tarihimizin son üç dört asırdaki gibi canımızın son damlasına kadar mücadele etmeğe ihtiyaç duymadan zamanında aklın, bilimin ve tekniğin gereğini çalışarak ortaya koyarak sürdürmemiz gereklidir. Maalesef aklın, bilimin ve tekniğin gereğini çalışarak ortaya koymadığımız uzun süren serüvenlerin sonunda Osmanlı Devleti, altı asır süren ömrünü Türk Milletine ağır bedeller ödeterek tarihe karıştığında bir avuç vatanperver asker ve sivilin verdiği İstiklal Harbiyle Türkiye Cumhuriyeti kurulmuştur.

Sanayinin teşvikler ve özel teşebbüs eliyle yeterince hızlı kalkınması sağlanamayınca, Sovyet uzmanlar grubu ve Şevket Süreyya Aydemir’inde içinde bulunduğu Türk heyetle birlikte “sanayi programı” niteliğinde bir plan hazırlamışlardır. Plan beş yıl içinde kamu tarafından gerçekleştirilecek sanayi projelerinin yatırım tutarları, sermaye kaynakları, işletmelerin üretim kapasitesi şeklinde oluşturulmuştu. Dış sermaye kullanılması öngörülmemiş, öz kaynaklara dayalı olarak yürütüleceği benimsenmişti. Bu arada Atatürk döneminde borçlanmadan denk bütçe ile kalkınma oluşturulmuştu. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı (BBYSP) 17.4.1934 tarihinde yürürlüğe konmuş ve 1934-1938 yıllarında uygulanmıştır. BBYSP stratejisi un, şeker, pamuklu kumaş “üç beyaz” ile kömür, demir ve akaryakıt gibi “üç siyah” temel ihtiyaç maddelerinde dışa bağımlılığı yok ederek yerli ve milli üretim yapmaktı.

Plana konulan 23 tesisten 4’ü dışında tamamı yapılarak üretime geçmiştir. Tesislerin sermayesi bütçeden karşılanmıştır. 44 milyon tahmin edilen maliyet ise 100 milyon olarak gerçekleşmişti. Baştan öngörülmemesine rağmen Sovyetler Birliği’nden 10.5 milyon dokuma sanayi için temin edilmiş, Karabük Demir-Çelik için ise 22 milyon İngiltere’den temin edilmiştir. BBYSP’nin uygulandığı dönem de ortalama Türkiye’nin büyümesi % 6 dır. Sanayinin ise büyümedeki payı ise 1927’de % 10 iken 1938 yılında % 16’ya çıkmıştır (Karluk, 1997).

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı’nın uygulaması sürerken 20 Ocak ila 24 Ocak 1936 tarihleri arasında İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı’nın (İBYSP) hazırlıklarını yapmak üzere İktisat Bakanı Celal Bayar’ın başkanlığında Sanayi Kongresi toplanmıştır. “Kongre’de, planla ilgili olarak yapılan eleştiriler genel olarak; Türkiye’de planı yürütecek yeterli kalifiye elemanın bulunmadığı, Hükümet’in sanayi ile uğraşmasının yanlış bir politika olduğu, plan ile yurtiçinde yapılan imalâttan elde edilecek gümrük vergilerinde azalma olacağı ve bundan dolayı da mali

sıkıntıların yaşanacağı, Türkiye'nin sanayileşmesi yerine, ziraat ile ilgilenmesi ve hammadde üreticisi kalması üzerine oldu" (Polatoğlu, 2017).

İBYSP Eylül 1938 tarihinde hükümet kararıyla yürürlüğe girmiş ise de Atatürk'ün ölümüyle uygulanmaya geçmemiş ve BBYSP ve İBYSP ile yakalacağı sanayileşme hamlesini kaçırmış yine kısır döngü içine girmiştir.

Karayolları Osmanlı Devletinden devir alınan düşük standartlı karayolu uzunluğu 13.900 km idi. Türkiye gibi geniş bir coğrafyası olan bir ülke için bu karayolu yetersizdi. Ancak karayolu kara vasıtaları gerektiren ve üstelikte karayolu yapımı pahalı ve ulaşımı pahalı olan bir ulaşımdı. Atatürk Döneminde karayolu tercih edilmemiştir. Bunun yerine ondan daha kat bekat ülkeye ve ülke ekonomisine katkısı olacak demiryolu tercih edilmiştir. 1923 yılında karayolu motorlu taşıt miktarı 19 bin adet iken, 1950 yılında 340 bin olmuştur. 1950 sonrasında ise demiryolları tercihi yerini karayolu almıştır (Karluk, 1997).

Atatürk döneminde ekonomiyi ve yatırımları desteklemek için gerekli sermaye finansmanı temin için her ihtiyaç doğduğunda bir banka kurularak yatırımlar ve ekonomi desteklenmiştir. Bunların başlıcaları; 1924 yılında Türkiye İş Bankası; 17 Eylül 1924 Türkiye Tütüncüler Bankası; 1925 Sanayi Maadin Bankası; 1926 Emlak ve Eytam Bankası; 1927 Eskişehir Bankası (Esbank); 1928 Egebank (İzmir Esnaf ve Ahali Bankası); 1933 Sümerbank; 1933 Belediyeler (İller Bankası); 1935 Etibank; 1937 Denizbank; 1938 Halkbank.

Merkez Bankası; Türkiye Cumhuriyet 29 Ekim 1923 kurulmuştur. Lozan Antlaşması ile kapitülasyonlar kaldırılmış ama batılı ülkeler ve onların arkasına gizlenen bir avuç dünyayı yöneten elit bankerler elde ettikleri imkânlardan vazgeçmek istemiyordu. Onlardan bir tanesi de İngiliz-Fransız sermayeli adı Osmanlı ama kendi yabancı olan Osmanlı Bankasıydı. Osmanlı Bankası devlet adına para basan ve tedavüle sokan bir merkez bankası niteliğinde bir bankaydı. Lozan Antlaşmasında bu yetki ve imtiyazlarını belli süreç içinde bıraktıran yeni Türkiye Cumhuriyeti'dir. Atatürk Osmanlı Bankası'nın devletin parasını basma ve tedavüle sokma yetkisini 1930'da Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nı kurarak son vermiştir (Çimen, 2020).

Atatürk Dönemi ekonomisini kısa özetlersek, 1929 Dünya buhranı şartlarına rağmen ekonomi büyümesi ve sanayileşmeyi kendi öz kaynaklarıyla borç almadan gerçekleştirmiş, 1930-1939 dış ticaret açığı vermemiş, 1938 yılı hariç her yıl dış ticaret fazlası vermiş,

Tanzimat'tan beri kangren olmuş alışkanlıkların tam tersine dış kaynak (borçlanmadan) denk bütçelerler planladığı hedeflerine ulaşmış bir Türkiye vardı (Boratav, 2018).

Atatürk'ün denizciliğe dair yaptığı şeyleri ise şöyle özetleyebiliriz. Cumhuriyetin kuruluşundan sonra Atatürk, Cumhurbaşkanı olarak Deniz Kuvvetleri ile ilk teması 11-21 Eylül 1924 tarihleri arasında Hamidiye Kruvazörü ve Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü ile yaptığı Karadeniz gezintisi ile kurmuştur. 20 Eylül 1924 tarihinde Hamidiye'nin şeref defterine yazdığı yazıda Denize ve Deniz Kuvvetleri'ne dair düşüncelerini şöyle ifade etmiştir. “Hamidiye Kruvazörü, maziden kalan Donanma aksamı içinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerinde faaliyete geçen ilk gemi oldu. Beş seneden beri mütehassiri olduğum deniz hayatını bana yaşatan bu gemi oldu. Türk Donanması kumanda ve zabitan heyetini bu gemide ve buna refakat eden Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü'nde tanıdım.

Temas ettiğim, ruhu genç, mefkûresi genç, bu istikbal kumandan ve zabitleri bende Bahriyemiz için kuvvetli ümitler hasıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu heyeti yadigârı mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müsait ve müstahak oldukları kadar inkişafa mazhar edebilmek için bugünün icabatına başvurmak lazımdır.

Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin Donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanması'na malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabitlere, mütehassıslara malikiyettir. Hamidiye'de ve Peyk-i Şevket'te tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilidirler.

Bugün için bu güzide heyet büyük alaka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük, küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız Heyet-i Umumiyesi'nde, faal ve nafi unsurlardan mütevazı bir bahri cüz'ü tam vücuda getirmek imkânına kani oldum.

Bunun için Hükümet-i Cumhuriyetin, tedbir ve teşebbüsleri ile şahsen alakadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir nokta-i azimeti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürümek ve ona vasıl olmak elbette müyesser olacaktır.”

Atatürk Türk Bahriyesinin gemileri ile yaptığı Karadeniz gezisinden kısa süre sonra yeni dönem açılışı yapılan TBM Meclisi'nin açılış konuşmasında şunları ifade etmiştir. “Efendiler!

Bahriye’yi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır.” Atatürk, Deniz Kuvvetleri gibi pahalı ve zaman gerektiren bir kuvvetin bir anda oluşmayacağını, bir anda oluşmasının bir fantezi olduğunu bilerek Deniz Kuvvetlerinin en sağlam temellere oturarak gelişmesini hedeflemiştir (DZKK, 2021).

30 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Vekâleti kuruluş yasası Türkiye Büyük Millet Meclisinden çıkarılmış ve Bahriye Vekâleti kurulmuştur. Vekâlet yeni harplerden çıkmış, yokluk ve perişanlık içindeki memleketin mali koşullarına en uygunu Osmanlı’dan kalan gemileri gerekli tadilat ve tamiratına yaparak onları göreve hazır hale getirmekle işe başladı. Lozan Antlaşması gereği İstanbul askerden ve askeri üstlerden arındırılınca, artık bahriye alternatifler aramıştı. Yavuz Gemisinin hizmet edebilmesi için tamir görmesi gerekiyordu. Yavuz’un tamiri için Gölcük’e yeni bir tersane kurulması ve Haliçte kullanılamayan makine ve teçhizatında buraya aktırması kararlaştırıldı. Gölcük’te Haliç’ten daha büyük bir tersane kurulmuş, Gölcük zamanla Deniz Kuvvetlerinin ana üstü olmuştur.

Yabancı deniz kuvvetleri ile ilişkiler geliştirilerek Dünyadaki yenilikler takip edilmeye başlanmıştır. Alman patentli iki adet denizaltı siparişi Hollanda’ya verilerek sözleşmeleri yapılmıştır. 27 Aralık 1927 tarihinde Bahriye Vekaleti kaldırılarak Deniz Müsteşarlığına dönüştürülmüştür. 16 Ocak 1928 tarih ve 1198 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak Genelkurmay Başkanlığı’nda bir “Deniz Müsteşarlığı” makamı kuruldu. Bu yapılanmayla Donanma Komutanlığı, idari ve lojistik bakımından Genelkurmay Başkanlığı’na bağlanmış oldu. Bahriye Vekâleti döneminde Hollanda’ya sipariş edilen, Kurtuluş Savaşı’nın şanlı safhalarından olan I. ve II. İnönü Muhaberelerine atfen isimleri I. İnönü ve II. İnönü denizaltıları Deniz Kuvvetlerimize katılmış oldu. Padişah Abdülhamit döneminde şaibeli bir şekilde alınmış ve hiç kullanılamamış olan iki deniz altıdan sonra Türkiye Cumhuriyet döneminde ilk denizaltılarımız hizmete alınmıştır (DZKK, 2021).

2 Kasım 1930 tarihinde deniz kurmay subay eğitimi için Yıldız Sarayı'ndaki Harp Akademiğinde Deniz Harp Akademisi eğitim öğretimine başlamıştır (Sancar, 2009). Deniz Kuvvetlerinin önemli simgelerinden olan Yavuz Gemisi, onarımının ardından 1930 yılında hizmete girmiş ve 1950 yılına kadar da Deniz Kuvvetlerinde hizmette kalmıştır. İtalya'ya sipariş edilmiş, Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer Muhripleri, Dumlupınar ve Sakarya Denizaltıları, Martı, Denizkuş ve Doğan Hücumbotları 1931 yılında hizmete girmiş, Gölcük Tankeri ise Mühendis asker Ata Nuktu tarafından uzun yıllar sonra ilk yerli bir gemi inşa edilerek hizmete alınmıştır (Büyüktuğrul, 2005).

I.Dünya Savaşının getirdiği statokonun değişmesini isteyen Almanya ve İtalya'nın güç kazanarak ve kullanarak takip ettiği siyasetin dışında sulh ve sukunetle, karşılıklı diyalogla ülkenin ve bölgenin selameti için değişmesi gerekli, sürdürülmesi mümkün olmayan şartların değiştirilmesini önemli bir örnek olan Lozan Boğazlar Sözleşmesinin değiştiren Montreux Boğazlar Sözleşmesi yapıldıktan sonra, müttefik galip devletlerin kontrolünde olan İstanbul ve Çanakkale Boğazı, Türkiye Cumhuriyeti kontrolüne geçince İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda Müstahkem Mevki Komutanlıkları ve Deniz Komutanlıkları kurulmuştur (Sancar, 2009).

II.Dünya Savaşı öncesi Avrupa'da bir büyük savaşın çıkacağını tahmin eden Atatürk, Türk Silahlı Kuvvetlerini ve Deniz Kuvvetlerini memleketin imkanları el verdiğince bizzat Atatürk tarafından isimleri verilen Atılay ve Yıldıray Denizaltıları Taşkızak Tersanesinde yaptırılmıştır.

Atatürk devleti ve milleti kendi ayakları üzerinde üreterek kendi ihtiyacını kendisi görecektir şeklinde borç almadan her hangi bir devlete veya pakta dayanmadan ekonomik askeri ve siyasi gelişmesini sürdürüyordu. Atatürk'ün ani rahatsızlığı kendi ifadesiyle “Bu ikinci genel savaş beni yataktan kımıldanmayacak halde yakalacak olursa, memleketin hali ne olacaktır. Ben devlet işlerine mutlaka müdahale edecek bir vaziyete gelmeliyim...” diye endişelerini belirtmişti (Aydemir, 1999).

Atatürk 10 Kasım 1938 günü vefat eder, Atatürk'ün vefatının üzerinden 24 saat geçmeden Sabık Eski Başbakan İnönü, yeni Cumhurbaşkanı Seçilir. Şevket Sürreyya Aydemir, İnönü ile ilgili şu notu düşer. “Yeni hamleleri İnönü Cumhurreisi olduktan sonra pek çabuk başlayan II.Dünya Savaşı'nın engellerini ileri sürülebilir. Bu yetersiz bir izah olur. Hulasa İnönü'nün bir taraftan Milli Şef ve Değişmez Başkan sistemini kurup yeni ve kökten hareketlere

el atacak gibi görünürken, diğer taraftan, halkın sosyal yapısında etkileri olacak devrimci müdahalelere yönelmemiş olması onun hayat hikayesini yazacaklar için ileride çözölemeyen bir istifam olarak kalacaktır” der (Aydemir, 1999).

Savaşlar eskisi gibi cesaret ve yiğitlikle değil, ölkelerin, milletlerin askeri güçleri de gizemli sırlar ve çok gizli kasalarda saklı harp planları ile değil, ölkelerin, devletlerin ekonomik ve teknolojik üstünlükleri, silah, mühimmat, uçak, tank ve gemi vs ile kazanıldığı açıktır. Bu bakımdan yarı sömürge olan Osmanlı Devletinin mirascısı olan Türkiye Cumhuriyeti daha yeni yeni emeklemeye başlayan bir çocuk misaliydi. Başka milletler ve ölkeleri için savaş, ekonominin ve teknolojinin en son icat ve icaplarına göre yapılırken iken, bizim için savaş, kanımızın son damlasına kadar olmak durumundaydı (Aydemir, 1999).

Şevket Süreyya Aydemir Türkiye Cumhuriyetinin II. Dünya Savaşı sırasındaki durumunu şöyle ifade ediyor. “.... Memleketin İaşe İşleri Müsteşar Yardımcısı olarak sivil ve askeri bütün askeri ve sivil yönetim cihazları ile olan direkt temaslarım ve işbirliği çalışmalarım, beni gerek halk, gerek ordu ihtiyaçları bakımından ihtiyaçlarımızla imkanlarımıza ait bütün materyali, öz kaynaklarından toplamak, hülasa memleketin nabzının atışını ve nefes alışını, dakikası dakikasına izlemek imkanları için de bırakmıştır. Bu arada gerek Başvekillik Makamı ve koordinasyon heyeti ile direkt temaslar, gerekse Milli Savunma’nın ilgili daireleri veya bizzat Milli Savunma Bakanlığı makamında ilgililerle yapılan temas ve çalışmalar bana şunu göstermiştir ki memleket, bir savaş ihtimali karşısında hemen her cephesi ile halsiz ve yetersizdir. Herhangi bir savaş halinde milletin kahramanlık geleneği tahammül ve fedakarlık gücünden başka dayanacak amiller azdır. Bunu da şu şahıs veya makamının şu veya bu ihmal ve kayıtsızlığı ile değil tarihimizin ve onun zaruretlerinin akışı ile aydınlatmak gerekiyordu” (Aydemir, 1999).

Türkiye Cumhuriyetinin temel ilkesi “yurtta sulh, cihanda sulh” olarak komşuları ile ve diğer ölkelerle barış içinde karşılıklı saygıya dayanan bir ilişki kurmaktır. Türkiye Cumhuriyeti’ni yöneten kadroların halkın refah ve huzurunu temin etmek asıl amaçtı. II. Dünya Savaşı Türkiye için hiçbir şekilde vatana, millete hizmet edecek bir amaç ve zarureti yoktu. Türkiye’nin tahlihsizliği coğrafyasıydı. Türkiye jeostratejik konumu ile doğu batı arasında, güneyle kuzey arasında Akdeniz ve Balkanlar’ın sıcak bölgesinde, güçlü emperyalist ölkeler ile zayıf Ortadoğu’nun zengin enerji kaynaklarına sahip ölkelerin ortasında bir ölk. Bütün

bunların ortasında tarafsız kalabilmek çok zor bir tercihtir. Böyle bir tercih ortarşik olmayı gerektirir, tarımda, sanayide, ticarete, teknolojiye vs.

İnönü'nün hayat hikayesinin ve siyasi hayatının en enterasan dönemi II.Dünya Savaşı yıllarıdır. Uluslararası ilişkilerden bir taraftan Almanya diğer taraftan İngiltere ve Fransa savaşa kendi taraflarında girmesi için hertürlü teklif ve tehdide rağmen sabır, sukunet ve direnişle ülkeyi yeni bir savaş macarasına sokmamasıdır. Bu başarının yanında memleketin idare yapısı, tek parti yapısı, yetersiz ekonomik yapısı ve insan hayatının en temel ihtiyaçları olan un, ekmek, yağ ihtiyacının yeterince karşılanamaması. 3.5 kuruş olan buğdayın 100 kuruşa, 8.5 olan zeytin yağının litresi 350 kuruşu yükselmesi ve yeterince de bulunmaması, yani kıtlığı, yüksek enflasyon ve yoksulluk ve çaresizlik. Memleketin dört bir yanında salgın hastalıklar. Bizzat savaşan ülkeler İngiltere ve Almanya vb. ülkelere çok daha derin ve büyük olması. Bunların yönetilememesi de İnönü'nün ve yönetiminin en büyük handigabı olmuştur (Aydemir, 1999).

1945 yılının sonuna gelindiğinde CHP iktidarı, Cumhuriyet'in ilk onbeş yılında yani Atatürk ile kazandığı siyasi, ekonomik ve sosyal hakları sıfırlamıştı. (Boratav, 2018) 1942 yılı TBMM açılış konuşmasında Cumhurbaşkanı İnönü “Bulanık zamanı bir daha ele geçmez fırsat sayan eski bataklık çiftlik ağası ve elinden gelse teneffüs ettiğimiz havayı ticari metaı yapmaya yeltenen gözü doymaz vurguncu tüccar ve bütün bu sıkıntıları politik ihtirasları için büyük fırsat sayan ve hangi yabancı milletin hesabına çalıştığı belli olmayan birkaç politikacı, büyük bir milletin bütün hayatına küstah bir surette kundak sokmaya çalışmaktadır.” Diyerek duygu ve düşüncelerini ifade etmiştir. Ancak Türkiye Cumhuriyeti'nin en yetkili makamındaki kişi bu sözlerle şikayetlenmiştir. İktidar şikayetlenme yeri olmadığı, hertürlü icranın yapılması gerekli olduğu yerdir.

Savaş yıllarında başbakanlık yapan Dr. Refik Saydam ve Şükrü Saraçoğlu hükümetleri ekonomik ve diğer meselelerde iki farklı yaklaşımı temsil eder. İki hükümetin de karşı karşıya kaldığı problemler aynıdır. Azalan üretim, darlanan ithalat, önlemeyen fahiş fiyat artışları, halk kitlelerinin tahammül sınırını aşan iâşe, hastalık ve kıtlık sorunları. Bir taraftan yiyecek içecek kıtlığı, bir taraftan yüksek fiyatlar, karaborsacılık, temel ihtiyaç maddelerinin karneye bağlanması. Bir taraftan her vesileyle para kazanan çiftlik ağaları, siyasiler, tüccarlar. Milli Koruma Kanunu ile oluşturulan işten çıkma yasağını suistimal eden fabrikatörler, az paraya çok iş yaptıran işveren. Emeğin ve dar gelirlinin yüksek eflasyona ezilmesi. Şehirlerde kiralardan yükselmesi, insanların barakalarda yaşamaya başlaması, kötüleşen çalışma şartları, düşük

ücretler. Yoksulluk ve açlığın getirdiği tifüs, verem, sıtma; çocuk, yaşlı ve kimsesizlerin ölümleri. Savaşa girmemiş bir memleket insanın köyde, kasabada ve şehirde yoklukla, kıtlıkla ve hastalıkla savaşı (Aydemir, 1999; Boratav, 2018; Metinsoy, 2017; Goloğlu, 2017).

Türkiye'nin II. Dünya Savaşı dışında tutulması siyasi ve diplomatik büyük bir başarı iken, memleketin ekonomik, teknik ve askeri olarak eksiklik, çaresizlik hatta savaş boyunca halkın büyük bir kıtlık ve sefalet çekmesi de bir o kadar kahredici bir durumdu. Bu durumu bizzat Cumhurbaşkanı İsmet İnönü konuşlarında itiraf ediyor. İnönü "Milletler arası siyasi müzakerelerde ve herhangi bir devletin temsilcileri ile bir masanın başında oturduğumuz zaman siyasi davaları ve davalarımızı, eşit şartlarla, açık dille ve gururla konuşuyor, savunuyoruz. Ama bu konuşmalar bitip de iş iktisadi davalara geldi mi, o zaman sesimizin tonu değişiyor. Sesimiz kısılıyor. Çünkü iğneden ipliğe kadar her şeyi onlardan istemeye başlıyoruz. İşte o vakit siyasi konulardaki sözlerimiz de kıymetlerinden kaybediyor. Küçülüyoruz" der (Aydemir, 1999).

Türk Milleti olarak Kurtuluş Savaşı'nda ve sonrasında, Atatürk döneminde 1938'e kadar eskiye kıyasla çok önemli şeyler yapılmıştı. Ancak özellikle işlenmeyen boş arazilerin çokluğu ve toprak reformunun yapılamaması büyük bir eksiklikti. Diğer alanlarda da dünyanın gelişmiş ülkelerine kıyaslayınca daha alınması gerekli çok mesafe vardı. Sanayi planları sanayi devrimi hissiyatı vermiş olsa da top yekün ve sürdürülememesi istenilen seviyeye varamamıştı. Türkiye II. Dünya Savaşı sonunda tarımdan sanayiye, ulaşımdan denizcilik ve limanlarına topyekun bir geri kalmışlık ve yetersizlikler içinde kalmıştı. Ulaşım ağı, tarım, sanayi, bayındırlık vs tüm bunları etkileyen para politikası, gümrük rejimi ve işçi ve sosyal siyaset.

II. Dünya Savaşı'na girmemiş ancak her türlü sıkıntılarla savaşmış bir millet vardı. Tek parti yönetiminin siyaset simsarları, haklı haksız bir makam ve mevki sahiplerinin yersiz ve yolsuz işleri. Hiçbir ümit ve vaat vermeyen CHP yönetimi. CHP yönetiminin ileri gelenleri artık sanayileşme, fabrika yapma, tarımı geliştirme siyaseti yerine günü birlik hareket etme fikrindeydi (Aydemir, 1999).

Savaşın sonuna gelindiğinde yeniden revize edilen kalkınma-sanayi planının dış yardımlara ve dış kredilere kapalı ve liberal ekonomi anlayışına uygun olmadığını anlayan çevreler ve yeni dönemin ruhuna canla başla uymaya çalışan CHP yönetimi bu planı bir kenara iterek liberal ekonomi anlayışı ile yeni bir plan hazırlattılar. Yeni planın özü özel sektör ağırlıklı

tarım, ulaştırma ve enerji sektörlerine öncelik verilmişti. Artık bu anlayışla yeni bir dönem başlamış ve yine eski dış yardımlar ve borç sarmalına kapı aralanmıştı.

1946 yılında hazine 250 milyon dolarlık yani 1946 yılı ithalat hacminin iki katı daha fazla döviz rezervi vardı. 1946 yılında 100 milyon dolar ticaret fazlası veren Türkiye'nin yoğun bir şekilde dış yardım aramaya girmesi hiçbir gerekçesi olmayan, akli ve mantiki bir durum değildi. Türkiye'nin Truman Doktrini daha sonra Marshall Planı çerçevesi içinde yardım almaya başlaması Batı Bloku ve Amerika güdümüne sokmuştu. Bu siyaset bu tarihlerde başlayarak sonra Demokrat Parti (DP) ile de devam eden bir ana siyaset olmuştur. İlk resmi adımlar, 1947 yılı Mayıs ayında CHP ve Mart 1950 de yabancı sermayeye konulan sınırlamalar kaldırılarak yapıldı. DP aynı yoldan giderek 1951'de Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanunu, 1954 başlarında Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu ve Petrol Kanununu kabul ederek devam ettirmiştir.

1950'lerin ortasında serbest ithalat sistemi ve tarıma dayalı kalkınma hamleleri döviz bunalımına sebep olmuştu. Döviz krizi DP iktidarını yerli üretime yöneltti. 1957 seçimlerinin sonrasına kadar direndiler. Döviz krizinin aşılması ve makro dengelerin yeniden kurulması için 1958 yılında başlatılan istikrar programı kapsamında doların değeri 2.80'den 9 liraya çıkarıldı. Türk lirasının değeri düşürölerek makro dengeleri tutturulmaya çalışıldı. Atatürk döneminin denk bütçe sağlam para politikası yerine DP döneminde makroekonomik politikalar Türkiye Cumhuriyetinde ilk popülist politika denemesidir. Köylünün talebine karşılık verilirken dengeler göz ardı edilmiş ve dengeler sarsılmıştır. Tarıma çok sayıda traktör vs. araçların girmesi ile tarımda yeni arazilerin ekilmeye başlanması tarım açasından iyi bir gelişme olmuştur. Sonraki yıllar da ise klasik IMF paketleri uygulanmaya, zaman zaman bunlardan sapmalarla sürgit devam etti.

II. Dünya Savaşı sonrası kurulan ABD merkezli IMF ve Dünya Bankası'nın "istikrar" sağlamak amaçlı yapılan rehberlik ve dayatmaları kendisinin etrafındaki ölkeleri bağımlı ve daha kırılgan hale getirerek bağımlılık dozunu da artırmıştır.

ABD etrafındaki devletleri ve serbest piyasa ekonomisi uyguladığını düşünen ancak günü kurtarmak ve kendi ve etrafındakilerin menfaatini esas alan şefaf olmayan, demokrasisi de gelişmemiş ölkelerde IMF ve Dünya Bankası'nın "istikrar"adı verilen idari, ekonomik, askeri uygulamalarla daha dışa bağımlı ve daha derin sorunlar oluşmasına sebep olmuştur.

Sonuçta bu yapı ABD'yi daha müreffeh hale getirirken dolara bağlı yaşamaya başlayan ülkeleri daha da zayıf hale getirmiştir.

Türkiye ve ABD ilişkilerinde Kıbrıs meselesinde Türkiye'nin garantörlük hakkını kullanmayı düşünüp, teşebbüs etmesi, II. Dünya Savaşı döneminde başlayan bahar havasını ABD başkanın Türkiye Başbakanı'na yazdığı mektupla buz kesmişti. ABD Başkanı Johnson'unun mektubunda askeri yardımlar çerçevesinde Türkiye'ye verilen ABD askeri araç gereç ve mühimmatın, ABD'nin izni olmadan kullanılamayacağını, ikili anlaşmalar gereği olduğu ifade edilmişti. Bu süreçle birlikte artık Türkiye'nin düşmanının ve dostunun ABD ve müttefikleri tarafından belirleneceği gibi bir durum ortaya çıkmış oluyordu. Türkiye'nin kendi müttefiklerinden gelecek ve gelebilecek ulusal menfaatine karşı hareketlere karşı ise NATO ittifakının zarar görmemesi için ses çıkarmayacaktır. Kıbrıs ve Küba krizleri Türkiye'ye, Türkiye'nin güvenliği ve savunmasından daha çok ABD'nin güvenliği ve menfaatleri öncelikli olduğudur. Bu krizlerin ardında Türkiye ABD ile yaptığı bir çok anlaşmayı tek anlaşmaya dönüştürerek askeri olarak ABD altındaki mahkumiyetini kontrol altına almak istemiş ise de ekonomik bağımlılık sürdüğü ve daha da derinleştiği için bunu yapamamıştır.

Bu acı deney, ulusal güvenliğimizi bir ölçünün ötesinde dış olanaklara, hele tek kaynağa dayandırmanın sakıncasını ortaya koymuştur. Nitekim bu minval üzere politikalar oluşturmak için çeşitli kararlar ve teşebbüsler olmuştur. “Hükümetimiz, Türkiye'nin gereksinmelerini ve olanaklarına uygun bir ulusal güvenlik kavramı oluşturmaya ivedi sorunlarımızın başında saymaktadır. Bu ittifak üyeliğimizin önemini gözönünde tutmakla birlikte, Türkiye'nin ulusal güvenliğini öncelikle gözeten ve bağımsızlığımızı sağlam temellere dayandıran bir kavram olmalıdır. Böyle bir kavram süratle oluşturulup uygulamaya konuncaya kadar, ulusal güvenliğimizde herhangi bir aksama ve boşluk olmaması gözönünde tutulacaktır” (TCHükümetleri, 1978).

ABD, 1979 İran İslam Devrim sonrası İran'da kontrolünü kaybetmesi üzerine İran'ı ekononimik ve uluslararası ortamda sıkıntılara sokmak üzere Saddam Hüseyin'nin liderliğini yaptığı Irak ile 8-9 yıl savaştırdı. İran-Irak savaşında başta ABD ve batılı ülkelerle birlikte bölgedeki Arap ülkelerinde her türlü desteğini alan Irak Lideri Saddam Hüseyin, bu hızla Kuveyti işgal etmiş sonrasında ise ABD'nin Saddam Hüseyin'nin Kuveyti işgali ve elinde nükleer, biyolojik silahları bahane ederek Irak'ı işgali ile başlayan BOP projesi, Soğuk Savaş sonrası tek kutuplu dünya düzeninin zirvesi olmuştur. Türkiye ise Soğuk Savaş sonrası Sovyet

tehdidinin resmen bitmesiyle ABD politikalarından bağımsız bir yol çizmesi mümkün gibi görünse de ekonomik bağımlılık ve devleti idare edenler günü kurtarma ve terlemenden hazır borç alarak devleti idare etme acziyeti içinde yeni bağımsız politikalar oluşturulamamıştır. Necmettin Erbakan'ın 1996-1997 yıllarında kurduğu ve 11 ay süren bir hükümeti döneminde ekonomik ve siyasi olarak ABD ve IMF politikalarından bağımsız ekonomik ve uluslararası siyasi ilişkilere teşebbüs etmiş ise de hükümetin ömrü kısa sürmüştür. Daha sonra ki yıllarda ekonomik sıkıntılarla boğuşan Türkiye nihayetinde erken genel seçim ile iş başına gelen Akparti ABD ile daha sıkı ilişkiler ve stratejik ortaklıkla, ABD'nin Irak'ın işgaline ve bölgedeki stratejilerine destek olmuştur.

Ülkemiz teknolojik ve ekonomik olarak dışa bağımlı ürettiğinden çok tüketen, borca dayalı ekonomik modeliyle, gelişmiş, kendine yeter bir ülke olmadığı çok açıktır. Bu bakımdan tarihte birçok kez ekonomik, siyasi ve sosyal krizler yaşamış çok ciddi badireler geçirmiş bir ülkeyiz.

Merkezi hükümetin ve diğer kamu kurum ve kuruluşlarının borca dayalı para ve bütçe sistemini anayasal olarak yasaklamalı. Ancak yatırım ortaklığı şeklinde ki kamu finansman ihtiyacına müsaade edilmelidir. Yoksa basiretsiz, günü kurtarma veya birilerinin finansman desteği ile iktidar olup yapılan nakit finans desteği ile ülkeyi, halkı narkozlayarak ülke ve bölge üzerinde istedikleri ameliyatı yaptıklarını görmekteyiz. İktidara talip olanlar borç alarak devleti ve belediyeleri yönetmek yerine, çalışarak, terleyerek kaynak oluşturarak devleti ve belediyeleri yönetmeleri gerekir.

Ülkemiz son yıllarda gemi inşa sanayiinin kapasite ve verimliliğinin artırılmasına yönelik projelere ağırlık vermiştir. Tersanelerin, tesislerin modernize edilmesi ve teknolojilerin iyileştirilmesi yönünde pek çok yatırım gerçekleştirmiştir. Ayrıca bu sahada dışa bağımlılığı asgariye indirmek için gemi ve yat inşasında temel materyallerin ülke içinde üretilmesini hedeflemektedir.

Akparti Hükümetleri 2002-2007 yılları arasında dünyadaki likidite bolluğundan istifade ile ekonomide borçlanarak büyüme sağlamış ise de 2007 sonrası 2008 de ABD de gayrimenkul vb krizler bütün dünyayı etkilediği gibi, dışa bağımlı borca dayalı para politikaları sebebiyle mali finansmanda teğet geçse de, yatırım ve ihracata dayalı imalat sektörlerini özellikle gemi inşa sanayini çok etkilemiştir. Gemi inşa sanayi yeni siparişlerinde ciddi düşüşler yaşanmıştır.

Gemi sanayimizin toplam 2.7 milyar dolar katkısı Türk ekonomisi açısından önemlidir. Ekonomik katkı yanında istihdam, endüstriyel ve teknolojik gelişmeleri takip ve uygulama veya geliştirmede de Türkiye açısından çok önemlidir.

Atatürk dönemindeki kendi ayakları üzerinde kendi gücüyle ve kendi kendine yeterli ekonomisiyle yol alırken, II. Dünya Savaşı'nda Türkiye savaşa girmemeyi başarmakla birlikte güçler arasında kalmış, ne Almanya'ya ne karşı cepheye hayır diyebilmişti. İngiltere ve müttefikleri savaşa onların safından girilmesi yönündeki istek ve baskılara da kesin bir cevap vermeyerek sürüncemede bırakılmıştı. Almanya ile ticari ilişkiler sürdürülmüş Alman harp sanayii için çok önemli olan krom ihracaatı hiç kesilmemişti. Almanların denizaltıları boğazdan görünmeden veya görünmemiş gibi yaparak Karadeniz'e çıkarak SSCB'ye tacizlerde bulunması da SSCB'nin savaşın sonlarında galip gelmeleri ile birlikte Türkiye üzerinde boğazlar ve Doğu'da Kars, Ardahan talepleriyle Türkiye'nin tarafsız kalmasının yada zimmen Alman tarafı olmanın bedeli olarak karşısına çıkarmıştı.

Türkiye'nin SSCB karşısında askeri olarak varlık gösteremeyeceğini düşündüklerinden boğazlar konusundaki taleplerini yani Montreux'nun değiştirilmesi konusunda taleplerini, Montreux'nun çok taraflı bir antlaşma olduğundan Türkiye'nin tek taraflı karar veremeyeceğini bildirdi. Savaş süresince ABD ve İngiltere ile ilişkiler ABD'nin yardımları zaman kesilse de devam etmişti. Savaş sonrası ise artık SSCB tehditleri sonucu Türkiye'nin batı blokunda yer almasına yol açtı. ABD ile yapılan karşılıklı antlaşmalar ve ABD heyetlerinin biri gidip, diğerinin gelmesiyle, Türkiye'nin SSCB karşısında desteklenerek ekonomik ve askeri açıda dinamik yapıya kazanması hedef edinilmişti (!).

Türkiye savaş sonrasında Atatürk döneminde hazırlanarak yürürlüğe konan ancak hiç yürütülmeyen İBYSP'nin revize ederek yürütmek için hazırlanırken, CHP, İsmet İnönü ve tek parti yönetimi iktidar yorgunluğu ve II. Dünya Savaşı'nda savaşa girmemiş, ancak millet yoklukla, açlıkla, salgın hastalıklarla savaşında yenik düşmüş, halkın umudu yöneticilerinde basireti kalmamıştı. Devletin hazinesinde 250 milyon Amerikan doları ki bu rezerv ülkenin iki yıllık ithalatından fazla olmasına ve 1946 yılında bütçe 100 milyon dolar cari fazlası olmasına rağmen, ABD'nin dış yardım ve kredileri ile devlet ve millet yeniden yapılanmaya gidilmiştir. Devlet yöneticilerin çalışarak, alınteri ve göz nuru dökerek kendi imkanlarıyla üretip kalkınmak yerine, hazır kredilerle üreten ülkelerin mallarını, onlardan borç alarak tüketmek. Bu Osmanlı döneminde devleti ve milleti borça esir ederek yıkılmasına, perişan olmasına sebep olan

hastalığa tekrar geri dönmekti. Cumhuriyetin kurucusu Ulu Önder Atatürk'ün daha henüz cumhuriyet ilan edilmemişken İzmir İktisat Kongresindeki o veciz ve derin hakikatler içeren konuşması unutulmuştu.

II. Dünya Savaşı sonrasında yeni bir Dünya düzeni kuruluyordu. Birleşmiş Milletler ve ona bağlı IMF, Dünya Bankası, Dünya Ticaret Örgütü IMO gibi kuruluşlar Dünya'yı yeniden bir dünya savaşına sokmamak için baştan yeni bir düzen kurulması ve o düzenin kimse tarafından yani, o düzeni elinde tutan ABD ve müttefiklerinin dışında kimsenin bozmasına müsaade edilmesin istenildi. Türkiye de bu yeni düzende yerini almak için göstermelik de olsa savaşın bitiminde Almanya ve Japonya'ya savaş ilan ederek, yeni kurulacak düzende yerine almaya çalıştı.

Yine Dünya düzeninde artık süper güç bile olsa bir devlet tek başına hareket etmeyecekti. Bunu BM ve diğer müttefikleri ile birlikte hareket ederek politikalar belirleyeceklerdi.

BM'in ilk çalışmalarından belki de en kapsayıcı çalışmalarından biri BM Deniz Hukuku çalışmalarıdır. BMDHS önce deniz alanlarına dair ülke ve bölgelere yerleşmiş teamüller uygulanıyordu. Şüphesiz bu uygulamaların farklılıklarından dolayı ihtilaflar ve kargaşa oluşmaktaydı. İlk derli toplu çalışma Birleşmiş Milletler Teşkilatı çerçevesinde Cenevre'de I. Deniz Hukuku Konferansı yapıldı. Bu sözleşmede dört temel sözleşme yazılı hale dönüştü. Daha sonra gelişmeler çerçevesinde bunlar daha kapsamlı olarak ele alınarak II. Deniz Hukuk Konferansı yapıldı. 1960 sonra ise yeni kurulan ve bağımsızlıklarını elde eden devletler ile III. BMDH Konferansı 3-14 Aralık 1973 New York'ta başlayan konferans dizisi nihayet 6-10 Aralık 1982 yılında Jamaika'da Montego Bay'da III. BMDHS imzalanmasıyla sonuçlandı.

III. BMDHS Türkiye tarafından, Ege'de Yunanistan'la olan itilaflardan dolayı imza edilmemiştir. Ancak birçok devlet tarafından daha konferans görüşmeleri sürerken kendi deniz alanları ile ilgili MEB, kıtasahanlığı, karasular gibi konularda BM bildirimlerde bulunuldu. II. Dünya Savaşı'ndan sonra devletler, deniz alanları konusunda ihtilaflı bölgeler hariç olmak üzere bir konses oluşmuş oldu.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra BM nezdinde ele alınarak geliştirilen bir diğer konu ise sivil denizcilikle ilgili konular ve bunları yöreten IMO olmuştur. IMO kendi konusunda A-Z kurallar ve sözleşmeler oluşturarak dünya ticari denizciliğinde farklı farklı uygulamalar yerine, standart bir uygulama ve kurallar getirmiştir. IMO gemilerin standartlaşması, yüklerin

standartlaşması, personelin standartlaşması ve bütün konuların standartlaşmasını sağlayarak ticari denizcilikte birliktelik oluşturmayı başarmıştır.

Bölgemiz ve denizlerimiz çerçevesinde Karadeniz; Karadeniz de Türkiye gibi Dünyanın doğu, batı, kuzey ve güneyinin ortasında, tarihi kültürel konumu, Kafkasya enerji kaynaklarının bulunduğu ve Ortaya Asya enerji kaynaklarının nakil hatlarının geçtiği bölgedir. Karadeniz Soğuk Savaş sonrası Dünya'nın en sıcak, stresli ve kritik bölgesidir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve II.Dünya Savaşı sonrası oluşan Yeni Dünya düzeninin 1990'ın başında SSCB'nin ekonomik olarak çökmesi, Varşova Paktı'nın dağılmasıyla, Karadeniz ve Doğu Avrupa Bölgesi'nde bir boşluk oluştu.

Karadeniz Bölgesi, Avrupa'yı, Orta Asya ve Asya'ya bağlayan kara ve deniz yolu üzerindedir. AB enerji açığı olan ve enerji kaynaklarına ihtiyaç duyan ülkeler olarak Kafkasya ve Orta Asya enerji kaynaklarına ihtiyacı vardır. Bu açıdan da Karadeniz AB için hayati önem taşıyan bir bölgedir. Diğer taraftan Soğuk Savaş dönemi, iki kutuplu Dünyanın doğu blokunu temsil eden SSCB ve Varşova Paktı'nın lider ülkesi Rusya bu bölgenin en güçlü ülkesi olması bakımından da ABD'nin de doğal ilgi alanıdır.

ABD ve dolayısıyla NATO, SSCB ve Varşova Paktı'nın çöküşünden sonra doğan boşluğu ekonomik desteklerle doldurmak üzere Doğu Avrupa ve Karadeniz ülkelerini NATO ittifakına alarak Rusya Federasyonunu batıdan, güneyden ve kuzeyden bir çembere alma stratejisini başarıyla yürütmektedir. Rusya ise boçalama dönemini 2000'li yıllardan itibaren atarak, petrol ve doğalgaz fiyatlarının artması ve Putin'in Rusya'da iktidara gelmesiyle toparlanmaya başladı. Eskiden kaybettiği mevzileri geri kazanırken, ABD'nin Ortadoğu'da uyguladığı BOP'sindeki boşluklardan istifadeyle tarihinde hiç olmadığı bir biçimde Suriye'de ve Doğu Akdeniz'de oyun kurucu olmaya başladı.

Karadeniz'de KEİ, BLACKSEAFOR, BLACSEA HARMONY, BİO çerçevesinde mevcut problemleri bölgesel işbirliği ile çözmeli, bölge dışı küresel güçlerin müdahalesine fırsat vermeden mevcut barış ve işbirliği devam ettirilmelidir.

Karadeniz'in dip sularındaki hidrojen sülfür, Karadeniz ülkeleri işbirliği ile değerlendirilerek ekonomiye kazandırılmalı ve Karadeniz'in tehlika saçacak olan bu dip suyundan arındırılarak bölge ülkeleri içinde ekonomik gelir sağlanmalı.

Karadeniz'in mevcut statukosunu koruyan Montreux Boğazlar Sözleşmesini bozacak talep ve teşebbüslerden uzak durulmalı, bölge ülkelerinden veya bölge dışı ülkelere gelen bu tür talepler bertaraf edilmelidir.

Marmara Denizi ve Marmara Bölgesi; Türkiye sanayisinin, ticaretinin ve nüfusunun büyük bir ağırlığı bu bölgede bulunmaktadır. Türkiye'nin 7 coğrafi bölgesinin yüz ölçüm olarak en küçüklerindendir. Yaklaşık 67.000 kilometrekarelik bir yüzölçümü ile Türkiye'nin %8,5'ini oluşturur. Nüfus olarak resmi rakamlara göre 25 milyon civarında olup, son yıllardaki Suriye ve diğer ülkelere gelen göçmenlerle 30 milyonu bulduğu düşünülmektedir. Türkiye nüfusunun yaklaşık 1/3 Marmara Bölgesinde, özellikle de İstanbul, İzmit, Bursa şehirlerinde yaşamaktadır.

Türkiye nüfusunun yaklaşık 1/3 biri bu bölgede olduğu gibi, Türkiye sanayisinin % 60 da bu bölgededir. İstanbul Asya ve Avrupa'nın buluştuğu şehir, birçok mediyenetlere ve devletlere yurt olmasıyla tarihi ve kültürel olarak ülkemiz ve dünyanın sayılı şehirlerindendir. Bütün bunların yanında Marmara Bölgesi Kuzey Anadolu Fay Hattları'nın geçtiği, tarih boyunca çok yıkıcı depremlerin de yaşandığı bir bölgedir.

Bu özellikleriyle Marmara Bölgesi ve İstanbul Türkiye'nin milli güvenlik sorunu, beka sorunu haline gelmiştir. Türkiye sanayinin % 60 bu bölgede, Türkiye nüfusun 1/3 bu bölgede olmasıyla Marmara Deniz'i sanayi ve insan atıkları ile sürekli kirlenmektedir. Marmara'da canlı türleri gittikçe azalmakta böyle giderse yakında ölü deniz niteliği alacağına hiç kuşku yoktur. Ayrıca Türkiye sanayinin % 60'nın ve Türkiye nüfusunun 1/3 küçük bir coğrafi bölgede özellikle de şehirlerde bulunmasının savaş halinde dış tehditlere karşı bir milli güvenlik ve beka sorunu da oluşturduğu açıktır. Yaşamış olduğumuz I. Dünya Savaşı ve II. Dünya Savaşı bize üç beş aydan fazla sürecek olan savaşlarda büyük ve nüfusu kalabalık olan şehirlerin çok zor günler geçirdiğini salgın hastalıkların, açlığın kıtlığın kol gezdiğini, ayrıca düşman saldırılarına karşı savunulması zor olduğu da bir başka gerçektir. Kuzey Marmara Fay Hattı'nda oluşacak yıkıcı büyüklükteki depremde başta İstanbul ve çevre illerde tıpkı 1999 Gölcük depremi gibi yıkıcı bir depremde büyük can ve mal kayıplarına uğranacağı açıktır.

1950'lerde başlayan Marmara Bölgesine ve İstanbul'a göçü durdurmak, sonrasında tersine göçü gerçekleştirmek Türkiye Cumhuriyeti Devletinin ana stratejilerinden biri olmalıdır. Bölgedeki sanayi tesislerinin ve insan atıklarının da denize tam bir arıtmayla verilmeli yada atıkları tekrar kullanılacak durumda arıtılmalı, tekrar kullanılması sağlanmalıdır.

Özellikle İstanbul, Türkiye ekonomisinde sürdürülemez etkiye sahiptir. İstanbul'un kaynakları İstanbul'a yetmediğinden Trakya'nın ve Doğu Marmara'nın su kaynaklarını tüketmektedir. Tersine göç hızlandırılmalıdır.

Yapılmak istenen İstanbul Kanalı'nın "Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden dolayı geçen gemilerden para alamıyoruz, yapılacak kanaldan gemileri geçirtir, ücret alırsız gibi afaki görüşler Türkçemizde ki deyimle "Dimyata pirince giderken evdeki bulgurdan olmak" gibi bir durumla karşılaşılabılır. Montreux'nun getirdiği statikonun bozulmasına, bozacak teklif ve teşebbüslere meydan vermemek gereklidir. Kaldı ki Montreux Sözleşmesi'nde uygulamadığımız altın karşılığı hizmet harçlarını devreye sokabiliriz.

Ege Denizi; Ege Osmanlı'nın bir iç denizi iken 1821'de Yunanlıların Mora İsyanı ve 1829 Ruslarla yapılan Edirne Antlaşması sonucu Yunanistan'a bağımsızlık verilmişti. Yunanistan'ın kurulduğu 1829'den itibaren 1881,1897,1913,1918-1922 ve nihayet Cumhuriyet döneminde 1947 yılında 12 Ada'nın İngiltere tarafından verilmesi ile, Yunanistan'a verilen toprak ve adalarla bugünkü sınırlarına ulaştırılmıştır. Yunanistan hiçbir zaman kendi başarısı ve zaferi ile hiçbir şey kazanmamıştır. Bazen mezhepdaşlığı sebebiyle Rusya, bazende batı medeniyetinin Grek-Roma medeniyet kökleri sebebiyle, Ortaçağdan beri Selçukluyla başlayan ve Osmanlıyla doruğa çıkan Türk hobisi sebebiyle olsun hep Yunanlıların lehine, bizim de aleyhimize tavır almışlardır. Yunanistan kurulduğu tarihten bugüne topraklarını batılılar sayesinde 10 kat büyüttürmüşlerdir.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra bölge ülkeleri ve komşu ülkelerle yeni bir başlangıç yapmak "Yurtta Sulh, Cihan Sulh" prensipiyle ülkenin bölgenin iyi ilişkilerle kalkınması ve refah hedeflenmişti. Bu gaye için karşılıklı ikili ve çok taraflı antlaşmalar yapılmıştı. Yunanistan ile de Balkan Parktı'nda birlikte hareket edilmişti. İkili ve çok taraflı barış içinde ilişkiler sonucunda Montreux Boğazlar Sözleşmesi gerçekleştirilmişti. Montreux Boğazlar Antlaşması sonrasında Yunanistan 13 Ekim 1936 tarihinde karasularını 3 mil'den 6 mil'e çıkardığını ilan etti. Bu tek taraflı karar yerine karşılıklı anlaşarak iki tarafında karasularını 6 mil'e çıkarması daha uygun olacaktı. Böyle iki taraflı bir antlaşma ile yapılsaydı ilerki zamanlarda yeni kavram ve kararlarda da karşılıklı antlaşma esas olması teamül olacaktı. Yunanistanın tek başına kararlar alınmasını baştan masum diye ses çıkarılmaması, Yunanistanı şımartmış görünmektedir.

Yunanistan'ın Lonzan Antlaşmasına aykırı olarak Adaları silahlandırmasına da yeterli tepki ve tedbir alınmadığından her geçen gün bir adım daha ileri gitmesine sebep olmuştur.

Akdeniz; 1770 Çeşme Facia'sına kadar birkaç yüzyıl süren Osmanlı'nın Akdeniz hakimiyetinden sonra, Osmanlının yıkılması ile büyük güçlerin mücadele alanı haline gelmiştir. Akdeniz'de 18. ve 19. yüzyılda İngiliz ve Fransız, zaman zaman da Rusların mücadeleye dahil olduklarını görüyoruz. 20. yüzyılda ise II. Dünya Savaşı'na kadar İngilizlerin, sonrasında ise ABD'nin Akdeniz'e ve Doğu Akdeniz'e hakim olma çabalarını görmekteyiz.

İngiltere II. Dünya Savaşı sonrası son emperyal güç rolünü oynayarak savaş mağlubu olan İtalya'nın boşalttığı 12 Ada'yı Yunanistan'a vermişti. Yunanlılar kuruluşundan beri başta İngiltere olmak üzere diğer batılı devletlerin ve Rusya'nın kendilerini bahşetmeleri rahatlığı ile 12 Ada'dan sonra İngiltere'nin yönetiminde olan Kıbrıs'da kendisine katmak isteyerek II. Dünya Savaş'ından sonra İngiltere nezdinde bu tür girişimlerde bulunmuş, netice almayınca konuyu BM gündemine taşımıştı.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra gündeme gelmiş olan Kıbrıs meselesinde Türk Hükümetleri basiretli davranarak yapılması gerekenleri hakıyla yaparak 2000'li yıllara kadar Kıbrıs Davası yerli yerince sürdürülerek getirilmiştir. BM Genel Sekreteri Kofi Annan (1 Ocak 1997-31 Aralık 2006) Kıbrıs meselesinde taraflara yüz yüze görüşme talep ve teklifinde bulundu. Yeniden başlayan görüşmeler 1997-2000 yılları arası devam etti. Sonuç alınamadı. Kıbrıs meselesinde kendi ismiyle anılan bir plan yani Annan Planı çerçevesinde görüşmeler tekrar başlamışken Türkiye'de genel seçimler yapıldı, iktidara Akparti geldi.

Akparti Kıbrıs meselesinde çözümsüzlük çözüm değildir, sloganıyla her türlü çözümün çözümsüzlükten iyi olduğunu söyleyerek Annan Planının kabulü yönünde baskı yaptı. 1950'li yıllardan itibaren Kıbrıs Meselesinde canla başla mücadele etmiş, Kıbrıs Davası'nın kahramanlarından ve Kıbrıslı mücahidlerin temsilcisi Rauf Dentaş'ı bile hain ve çıkarları için hareket eden biri olarak göstererek bir kenara itmişti. Sonuçta Annan Planı 24 Nisan 2004'te her iki kesimde de referanduma sunulmuş, Kıbrıs Türkleri Akparti'nin propogandalarının etkisiyle % 64.9 evet, Rumlar ise % 75.8 hayırla Annan Planına hayır demiş ve böylece Annan Planı kabul edilmemişti. Plan kabul edilmiş olsaydı Kıbrıs, Kuzeyi ile Güneyi ile bir olacak ve Rumların yönetiminde olacaktı. Türkler azınlık statüsünde olacaktı. Allah'tan ki kabul edilmedi. Kabul edilmiş olsaydı bugün ne Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, ne de Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin söz hakkı kalabilirdi.

Doğu Akdeniz’de Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin AB üyeliğine karşı, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile daha önce uluslararası kamu oyuna ilan edildiği gibi bütünleşme sağlanmalıydı. III. BMDHS sonrasında hiç zaman kaybetmeden ihtilafsız olan Doğu Akdeniz’de bulunan Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır ve Libya ile münhasır ekonomik bölge anlaşmalar gerçekleştirilmesi gerekliydi. Bu tür anlaşmalar için Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin ve Yunanistan’ın bölge ülkeleri ile yaptığı anlaşmalar sonrasında harekete geçilmiş. 2011 yılında Libya ile MEB antlaşması söz konusu olmuş ise de Kaddafi’nin devrilmesiyle Libya’da oluşan kaos ve istikrarsızlık sonucu bu antlaşma 27 Kasım 2019 yılında gerçekleşebilmiştir.

Libya dışında diğer ülkelerle henüz antlaşma yapılmamış, bu ülkelerle antlaşmalar bir an önce yapılarak, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’ne bırakılan meydana tekrar var olma gerçekleştirilmelidir.

KAYNAKLAR

- A.A. (2020). Potreler Yeni Bir Dünya İeali Sunan Lider Erbakan. Erişim adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/portre/yeni-bir-dunya-ideali-sunan-lider-erbakan/1402966> (Erişim tarihi: 28.12.2020).
- Akalın, C. (2003). Soğuk Savaş ABD ve Türkiye 1. İstanbul, Kaynak.
- Akar, O. , Terzi, Ü.K. (2018). Karadeniz Dip Sularında Saklı Zenginliğimiz. 3e Electrotech, sf. 46-50
- Akkaya, E. (2006). Türk Ordusunundaki Stratejik ve Doktriner Değişiklikler (1923-1960) (Yayımlanmamış Doktora Tezi). A.Ü. Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Akşam. (1936). Montreux. Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/aksam/1936-07-23/5> (Erişim tarihi: 28.08.2020).
- Akdoğan, A. Argun (2011). Türkiye’de Kamu Politikası Disiplinin Tarihsel İzleri, Türkiye’de Kamu Yönetimi ve Kamu Politikası (Ed. Filiz Kartal), Ankara, TODAİE Yayınları.
- Algantürk, S. (2002). Deniz Hukuku Ders Notları. İstanbul, TÜDEV.
- AOF (2020). Uluslararası Hukuku. Erişim adresi: <https://aofkredili.net/huk222u-uluslararasi-hukuku> (Erişim tarihiri: 23.01.2020).
- Armaoğlu, F. (1989). 20.yy Siyasi Tarihi. Ankara, İş Bankası.
- Aslan, M. (2020). Dogu Akdeniz’de Denge Lehimize Değişti. Erişim adresi: <https://www.sabah.com.tr/yazarlar/perspektif/murat-aslan/2020/10/03/> (Erişim tarihi: 05.10.2020).
- ASO. (2008). 1930 Sanayi Kongresi Raporlar Zabıtlar. Ankara, Ankara Sanayi Odası.
- Aşık, A. (2010). Karadeniz Bölgesi’ndeki Değişimin Analizi. Güvenlik Stratejileri Dergisi , 6.
- Ataç, M., Polat, S. (2008). İstiklal Harbi’nde Bahriyemiz. Ankara, Deniz Kuvvetler Komutanlığı.
- AÜHFakültesi. (2020). Ortahat veya Ortay Hat. Erişim adresi:<http://dehukam.ankara.edu.tr/> (Erişim tarihi: 23.01.2020).
- Ayan, M., Baykal, T. (2010). Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre, Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 275-297.
- Aydemir, Ş. S. (1999). İkinci Adam Cilt II 1938-1950. İstanbul, Remzi Kitabevi.
- Aydemir, Ş. S. (1999). Tek Adam Cilt III 1922-1938. İstanbul, Remzi Kitabevi.
- Aydın, Y. A. (2011). Sultanın Kalyonları (Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770). İstanbul, Küre.
- Barlas, D., Güvenç, S. (2014). Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti. İstanbul, Koç Üniversitesi.
- Bavra, M. (2020). Beş soruda Türk Akımı Projesi. Erişim adresi: <https://t24.com.tr/haber/bes-soruda-turk-akim-projesi,855249> (Erişim tarihi:27.06.2020).
- Baykal, R. (2017). İstanbul'un Fethi'den Günümüze Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız. İstanbul, İTÜ Vakfı Yayınları.
- Bayur, Y. H. (1943). Boğazlar Sorununun Bir Evresi. Belleten, 10, 89.

- Beydilli, K. (2019). Küçük Kaynarca Antlaşması. Erişim adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/kucuk-kaynarca-antlasmasi>. (Erişim tarihi: 06.10.2019).
- Bilge, S. (1974). II.Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Türkiye Sovyetler Birliği İlişkileri. Gönülbol, M., Sar, C., Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973). Ankara, AÜ SBF.
- Bilgel, E. (2013). Commanders Respond Turkish Naval Forces. Erişim adresi: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2013/march/commanders-respond-turkish-naval-forces> (Erişim tarihi: 07.04.2021).
- Biservis. (2019). Denizcilik Gemi Çesitleri. Erişim adresi: <https://biservis.com.tr/blog/denizcilik/gemi-cesitleri>. (Erişim tarihi: 5.10.2019).
- Biyografi.info. (2019). Biyografi.info. Erişim adresi: <https://www.biyografi.info/kisi/alice-tinkaya>. (Erişim tarihi: 14.10.2019).
- Boratav, K. (2018). Türkiye İktisat Tarihi 1908-2015. Ankara, İmge.
- Bostan, İ. (1992). Osmanlı Bahriye Tşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire. Ankara, TTTK.
- Bostan, İ. (2009). XVII Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş. Bostan, İ., Özbaran S. Türk Denizlik Tarihi. İstanbul, Deniz Basımevi, 269-280.
- Botaş. (2020). Doğalgaz. Erişim adresi: <https://www.botas.gov.tr/Sayfa/dogal-gaz/12> (Erişim tarihi: 26. 6.2020).
- Büyükakıncı, E.(2020). Rusya Donanması. Erişim adresi: https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:TtYLFVpWOREJ:scholar.google.com/&hl=tr&as_sdt=0,5&as_vis=1&scioq=sscb+sonras%C4%B1+rusya+donanmas%C4%B1 (Erişim tarihi: 27.05.2020).
- Büyüktuğrul, A. (2005). Cumhuriyet Donanmasının Kuruluş Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977). İstanbul, Dz.K.K. Deniz Kitabevi.
- Can, A. (2002). Bir Tersane Bir Hayat. İstanbul, Üstün Eserler.
- Coğrafya.gen.tr. (2020). Bölgeler. Erişim adresi: <http://www.cografya.gen.tr/egitim/bolgeler>. (Erişim tarihi: 28.07.2020).
- Coğrafya.gen.tr. (2020). Marmara. Erişim adresi: <http://www.cografya.gen.tr/egitim/bolgeler/marmara.htm> (Erişim tarihi: 28.07.2020).
- Coğrafya.gen.tr. (2020). Türkiye Deprem Haritası. Erişim adresi: <http://www.cografya.gen.tr/harita/turkiye-deprem-haritasi.htm> (Erişim tarihi: 28.07.2020).
- Coğrafya.gen.tr. (2020). Türkiye Nüfus Yoğunluğu Haritası. Erişim adresi: <http://www.cografya.gen.tr/harita/turkiye-nufus-yogunlugu-haritasi.htm> (Erişim tarihi: 28.07.2020).
- Çadırcı, M. (1991). Tanzimat Döneminde Anadolu Kentler'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları. Ankara, TTK.
- Çalışkan, B. (2020). Karadeniz Değişim Güç Dengeleri ve İlişkileri. Erişim adresi: <http://insamer.com/tr/karadeniz-degisen-guc-dengeleri-ve-iliskileri> 532.html (Erişim tarihi: 26.05.2020).
- Çam, E. (1987). Devlet Sistemleri. İstanbul, Der.
- Çaşın, M. H. (2017). Askeri ve Stratejik Açından Montreux'ün Dünü ve Geceği. Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni. cilt 37 sf 51-112.
- Çetin, O. (2012). Denizci Türkiye İçin Yol Haritası. İstanbul, Dönence.
- Çetin, O. (2018). The Montreux Convention and effects at Turkish Straits. Oil Spill Along The Turkish Straits Sea Area; Accidents, Environmental Pollution, Socio Economic Impacts and Protection. İstanbul. TÜDAV. 33-43.
- Çevik, H. (2016a). Politika. Kamu Politikaları Ansiklopedisi. Ankara. Nobel, 244-245.

- Çevik, H. (2016b). Kamu Politikası. Kamu Politikaları Ansiklopedisi. Ankara, Nobel, 142-144.
- Çimen, A. (2020). Atatürk Döneminde Kurulan Bankalar. Erişim adresi: <http://www.sessiztarih.net/2013/11/ataturk-doneminde-aclan-bankalar.html> (Erişim tarihi: 29.11.2020).
- Çoker, F. (1994). Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler. İstanbul, DZKK
- Danişmend, İ. H. (1971). İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi. İstanbul, Türkiye .
- Davutoğlu, A. (2009). Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu. İstanbul, Küre.
- Davutoğlu, A. (2020). Devlet. Erişim adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/devlet>, (Erişim tarihi: 17.11.2020).
- Demir, A. (1967). Türkiyede Gemi Yapım Sanayiinde Kuruluş Yeri. Ankara, A.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi.
- Denktaş, R. (1996). Rauf Dentaş'ın Hatıraları 1964-1974. İstanbul, Boğaziçi.
- Dışişleribakanlığı. (1973). Montrö ve Savaş Öncesi Yılları 1935-1939. Ankara, Dışişleri Bakanlığı.
- Dışişleribakanlığı. (2019). T.C. Dış İşleri Bakanlığı. Erişim adresi: <http://www.mfa.gov.tr/birlesmis-milletler-teskilati-ve-turkiye.tr.mfa> (Erişim tarihi: 25.11.2019).
- Dışişleribakanlığı. (2020). BM Kapsamlı Çözüm Planı Annan Planı. Erişim adresi: [http://www.mfa.gov.tr/bm-kapsamli-cozum-planı-annan-planı.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/bm-kapsamli-cozum-plani-annan-planı.tr.mfa) (Erişim tarihi: 03.10.2020).
- Dışişleribakanlığı. (2020). Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü. Erişim adresi: http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-_kei_.tr.mfa (Erişim tarihi: 01.07.2020).
- Dışişleribakanlığı. (2020). Türkiye ve Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı. Erişim adresi: http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ve-avrupa-guvenli-ve-isbirligi-teskilati-_agit_.tr.mfa (Erişim tarihi: 01.07.2020).
- Dışişleribakanlığı.(2008). Dış Politika Turkiyenin Enerji Stratejisi Ocak2008.pdf. Erişim adresi: http://www.mfa.gov.tr/data/Dışpolitika/Turkiyenin_Enerji_Stratejisi_Ocak2008.pdf (Erişim tarihi:28.06.2020).
- Dirinler. (2019). Dirinler Erişim adresi: <http://www.dirinler.com/> (Erişim tarihi: 31.10.2020).
- Doğan, K. (2017). Su Ürünleri Kooperatiflerinin Türkiye'deki Dünyü, Bugünü ve Geleceği. Turkish Journal Of Aquatic Sciences, 21-34.
- Doğan, Y. (1986). IMF Kısadında Türkiye 1946-1980. İstanbul, Tekin.
- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı. (2013). Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu. Yalova, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı.
- DPT. (1976). Deniz Sorunları Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara, DTP.
- DTO. (2020). Sektör raporu. Erişim adresi: <https://www.denizticaretodasi.org.tr/2020.pdf> (Erişim tarihi: 15.05.2021).
- Dustur. (1931). Düstur Üçüncü Tertip c.5. İstanbul, TBMM.
- DZKK. (2013). Türk Deniz Kuvvetleri 2011-2013. Deniz Kuvvetleri Dergisi.
- DZKK. (2020). Black Sea For. Erişim adresi https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=248&dil=tr&blackseafort=1 (Erişim tarihi: 02.07.2020).

- DZKK. (2020). Türkiye'nin Denizlerini Tanıyor muyuz? Erişim adresi https://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=136&dil=1&wiki=1&catid=1 (Erişim tarihi: 16.09.2020).
- DZKK. (2021). Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi. Erişim adresi <https://www.dzkk.tsk.tr/ArsivAskeriTarih/icerik/deniz-kuvvetleri-komutanligi-tarihcesi> (Erişim tarihi: 12.01.2021).
- DZKK. (2021). Platformlar. Erişim adresi: <https://www.dzkk.tsk.tr/> (Erişim tarihi: 27.04.2021).
- Eken, A. (2013). Ord.Prof. Ata Nuktu Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi ve Mühendislik Eğitiminin Önderi. İstanbul, İTÜ Vakfı.
- Emircan, M. S. (2000). Kıbrıs Türk Toprağıdır. Ankara, Türk Metal İş Sen.
- Erbaş, F. (2020). ABD Şimdi de Montrö'yu Zorluyor. Erişim adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/abd-simdi-de-montroyu-zorluyor/1079988> (Erişim tarihi: 29.08.2020).
- Erkek, L. (2006). Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İ.Ü. Deniz Bilimleri Enst. İstanbul.
- Erkin, F. C. (1976). 12 Ada'yı Yunanistan'a Kim ve Nasıl Verdi? Milliyet. 28 07, 1.
- Eroğlu, H. T. (2015). Türkiye'de Kamu Politikası Oluşturmasında Uluslararası Aktörlerin Rolü. Kamu Politikası Kuram ve Uygulama. Ankara, Adres, 148-165.
- Ertuğrul, M. (1933). Açık Denizler ve Karasuları. Deniz Mecmuası, 199-222.
- ESAM, 2021. Prof.Dr. Necmettin Erbakan. Erişim adresi: http://www.esam.org.tr/prof-dr-necmettin-erbakan_d110.html (Erişim tarihi: 28.12.2020). Gazioglu, A. C. (1996). Enosis Çemberinde Türkler İngiliz Yönetiminde Kıbrıs II (1878-1952). Lefkoşa, Kıbrıs Araştırma ve Yayın Merkezi.
- Geçeker, S. (2021). II.Dünya Savaşına Katılma Hikayesi Pearl Harbor. Erişim adresi: <https://www.mynet.com/iidunya-savasina-katilma-hikayesi-pearl-harbor-190101089451> (Erişim tarihi: 22.11.2020).
- Gencer, A. İ. (1985). Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867). İstanbul, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi.
- GKBaşkanlığı. (1987). İsmet İnönü. Ankara, Gen.Kur.Bşk..
- Globalfirepower. (2021). Country Military Strength Detail. Erişim adresi <https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.php?country> (Erişim tarihi: 21.04.2021).
- Goloğlu, M. (2017). 1939-1945 Milli Şef Dönemi. İstanbul, Türkiye İş Bankası .
- Gönlübol M., Sar, C. (1974). Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973). Ankara, AÜ SBF.
- Gönlübol, M. (1959). Barış Zamanında Sahil Suları (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuki Statüsü. Ankara, AÜ SBF.
- Gönlübol, M. (1985). Uluslararası Politika İlkeler-Kavramlar-Kurumlar. Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi.
- Gönlübol, M. (1986). Açış Konuşması. Ege'de Deniz Sorunları. Ankara, AÜSBF, 7.
- Güneş, N. (2020). Türkiye'nin Stratejik Doğal Boru Hatları. Erişim adresi: <https://www.ilimvemedeniyyet.com/turkiyenin-stratejik-dogalgaz-boru-hatlari.html> (Erişim tarihi: 26.06.2020).
- Gürel, Ş. S. (1984). Kıbrıs Tarihi. Ankara, Kaynak.
- Haber7. (2019). Yerli Telefonumuz Böyle Tarihe Karıştı. Erişim adresi: <http://video.haber7.com/video-galeri/126607-yerli-cep-telefonumuz-boyle-tarihe-karismisti> (Erişim tarihi: 13.10.2019).

- Hacısalıhoğlu, M. (2020). Yunanistan. Erişim adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/yunanistan> (Erişim tarihi: 16.09.2020).
- Hakikat Matbaası. (1294). Muahedat Mecmuası 1-5. İstanbul, Hakikat Matbaası.
- Hergüner, M. (2003). Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme. İstanbul, İMEAK Deniz Ticaret Odası.
- Hidrojenenerjihareketi. (2020). ICHET Merkeziniin Kapatılması. Erişim adresi: <https://hidrojenenerjihareketi.tr.gg/> (Erişim tarihi: 03.07.2020).
- Hürriyet. (2011). Karadeniz'de Büyük Buluş. Erişim adresi: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/karadenizde-buyuk-bulus-18603887> (Erişim tarihi: 29.06.2020).
- Hürriyet. (2020). ABD'den Yunanistana'a Tokat gibi Sevilla Haritası Yanıtı. Erişim adresi: <https://www.hurriyet.com.tr/dunya/son-dakika-haberi-abdden-yunanistana-tokat-gibi-sevilla-haritasi-yaniti-41617334> (Erişim tarihi: 22.09.2020).
- IMO. (2020). IMO Yapısı. Erişim adresi: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>. (Erişim tarihi: 09.06.2020).
- İMEAK DTO. (2014). Gemi İnşa Sanayimizin Son Durumu. İstanbul, İMEAK DTO.
- Karakaya, Y., 2021. Osmanlıdan Günümüze Türk Dalgıçlık Tarihi (Basılmamış kendi çalışmam). İstanbul.
- Karal, E. Z. (1983). Osmanlı Tarihi V.Cilt. Ankara, TTK.
- Karlıklı, Y. (2014). Atatürk Dönemi Türk Deniz Politikası 1923-1938. İstanbul, Derlem.
- Karluk, S. (1997). Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim ve Sosyal Değişim. İstanbul, Beta.
- Kesfetsek. (2020). Akdeniz'e Kıyısı Olan Ülkeler. Erişim adresi: <https://twitter.com/kesfetsek/status/1091730821235597315/photo/2> (Erişim tarihi: 22.09.2020).
- Kesfetsek. (2020). Karadeniz'e Kıyısı Olan Ülkeler. Erişim adresi: <https://kesfetsek.com/karadenize-kiyisi-olan-ulkeler/> (Erişim tarihi: 12.05.2020).
- Keskin, S. (2011). Nato'nun Genişleme Politikasının Karadeniz Güvenliğine Etkisi. Ankara, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksel Kurulu, 973.
- KİGEM. (1999). Tersaneler Raporu. İstanbul, KİGEM.
- Koraltürk, M. (2009). Türk Deniz Tarihi2. Arıkan Z, Sancar, L. İstanbul, Deniz Basımevi.
- Koyuncuoğlu, İ. (2000). Avrupa Birliği Genişleme Sürecinde Kıbrıs (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul. İÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kozak, E. (2011). İbn-i Haldun Ekonomi. Erişim adresi: <http://www.hazarderneği.org/ibnihaldun-ekonomi/> (Erişim tarihi: 20.11.2020).
- Larousse. (1953). La Mer. Larousse. Paris, 21.
- Mahmutoğlu, T. B. (2016). Atatürksüz İlk Seçimler-1939 Seçimlerinde CHP'nin Çalışma ve Propogandaları. Atatürk, 38-64.
- Manaz, A. (2021). İbn-i Haldun ve Devlete. Erişim adresi: <https://www.manaz.net/arastirma/ibni-haldun-ve-devlet/> (Erişim tarihi: 18.11.2020).
- Metel, R., 1960. Türk Denizaltıcılık Tarihi I. İstanbul, Deniz Basımevi.
- Metinsoy, M. (2017). İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye Gündelik Yaşamda Devlet ve Toplum. İstanbul, Türkiye İş Bankası.
- Milligazete. (2011). Karadeniz'deki Hidrojen Sülfür Çalıştayı. Erişim adresi: <https://www.milligazete.com.tr/haber/1108566/karadenizdeki-hidrojen-sulfur-calistayi> (Erişim tarihi: 29.06.2020).
- Nato. (2020). Erişim adresi: https://www.nato.int/nato-welcome/index_tr.html (Erişim tarihi: 24.05.2020).

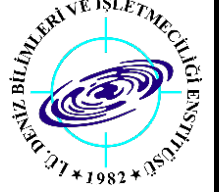
- Nebioğlu, O. (1986). Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar. İstanbul, Türkiye İş Bankası.
- NTV. (2020). Boğazlar ve Marmara'da Gemi Terörü. Erişim adresi <http://arsiv.ntv.com.tr/news/1121.asp> (Erişim tarihi: 31.08.2020).
- Orhan, G. (2015). Kamu Politikasına Yorumlamacı Yaklaşımlar. Kamu Politikası Kuram ve Uygulama. Ankara, Adres, 66-87.
- Örenç, A. F. (2013). Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918. İstanbul, Timaş .
- Özbaran, S., Bostan İ. (2009). Türk Denizcilik Tarihi c.1. İstanbul, Deniz Basımevi.
- Özman, A. (1984). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmeleri, İstanbul. İDTO.
- Özman, A. (1986). Ege'de Deniz Sorunları Semineri. Ankara, AÜ Siyasal Bilgiler Fak., 10-27.
- Özman, A. (2006). Deniz Hukuku I. Ankara, Turhan.
- Pamuk, Ş. (2018). Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi. İstanbul, Türkiye İş Bankası.
- Pazarcı, H. (1986). Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılması Statüsü. Ankara, A.Ü. SBF.
- Pazarcı, H. (1996). Uluslararası Hukuk Dersleri II. Ankara, Turhan.
- Polat, D. Ş. (2017). Nato ve Rusya Federasyonu'nun Yeni Mücadele Alanı: Karadeniz. Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, 56-66.
- Polatoğlu, M. (2017). İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı. Atatürk, 55-87.
- Resmigazete. (1973). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti Arasında Karadeniz'de Karasuları Ant. Ankara,
- Resmigazete. (1998). Türkiye Cumhuriyeti ve Bulgaristan Cumhuriyeti Sınır Anlaşması. Ankara.
- Resmigazete. (1998). Türkiye Cumhuriyeti ve Gürcistan Cumhuriyeti Arasında Sınır Sözleşmesi. Ankara.
- Sabah (2013). sabah.com. Erişim adresi <https://www.sabah.com.tr/dunya/2013/12/05/dunyanin-en-buyuk-gemisi-suya-indirildi> (Erişim tarihi: 05.10.2019).
- Sabah Gazetesi. (2019). Küçük Kaynarca Antlaşmasının Önemi ve Sonuçları. Erişim adresi: <https://www.sabah.com.tr/kultur-sanat/2018/12/27/kucuk-kaynarca-antlasmasi-nedeni-ve-sonuclari-nelerdir> (Erişim tarihi: 06.10.2019).
- Sancar, E. (2009). Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Kurulması, Yeniden Yapılanması (1921-1949). Türk Denizcilik Tarihi 2. İstanbul. Deniz Basımevi, 237-243.
- Seykom. (2019). Erişim adresi: <https://15158-tr.all.biz/contacts>. (Erişim tarihi: 31.10.2019).
- Sonyel, S. R. (1986). Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika I-II. Ankara, TTK.
- Soysal, İ. (1983). Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları I-II. Ankara, TTK.
- Stratejikortak (2020). Ege Denizi'nde Silahlandırılan Adaların Haritası. Erişim adresi: <https://www.stratejikortak.com/2020/04/ege-denizi-silahlandirilan-adalar-harita.html> (Erişim tarihi: 16.09.2020).
- Suymerbir (2018). Su Ürünleri Yetiştiriciliğinin Dünü Bugünü 6. Su Ürünleri Yetiştiricilik Çalıştayı. Erişim adresi <http://suymerbir.org.tr> (Erişim tarihi: 03.05.2021).
- Şimşek, M. (2020). Boğaz'da Ateşten Günler. Erişim adresi: <http://panorama.khas.edu.tr/bogazda-atesten-gunler-38> (Erişim tarihi: 31.08.2020).
- Şimşir, B. (1976). Ege Sorunu I-II. Ankara, TTK.
- Şipal, Y. Z. (2013). Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türk Deniz Ticari Filosu, 2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu, sf.130-146 1-4 Kasım 2013, Muğla. Bodrum Belediyesi.

- T.C. Ekonomi Bakanlığı. (2016). Gemi İnşa Sektörü. Ankara, T.C. Ekonomi Bakanlığı.
- Tarakçı, N. (2005). Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Denizci Stratejinin Tarihi Analizi. İstanbul, Deniz Basımevi.
- Tarasyuk, B. (1996). Ukraine in Word. Harvard Ukrainian Studies sf.9 Newyork, Harvard.
- Tarihnedio. (2019). Tarihnedio.com. Erişim adresi: <https://tarihnedio.com/ilk-buharli-gemi-ve-mucidi-robert-fultan/> (Erişim tarihi: 09.10.2019).
- TBMM. (2001). tbmm.gov.tr. Erişim adresi: https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_g_sd.birlesim_baslangic?P4=6388&P5=B&page1=9&page2=9 (Erişim tarihi: 27.04.2021).
- TCHükümetleri (1978). Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri 1960-1978 C.2. Ankara, Başbakanlık O ve M Daire Başkanlığı.
- TDİ. (2021). Tarihçe. Erişim adresi: <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/> (Erişim tarihi: 11.05.2021).
- TDK. (1988). Türkçe Sözlük. Ankara, TDK.
- TDK. (2020). Devlet. Erişim adresi: <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim tarihi: 17.11.2020).
- TDK. (2020). Politika. Erişim adresi: <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim tarihi 06.11.2020).
- Tekeli, İ., İlkin, S. (1983). 1929 Dünya Burhanında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları. Ankara, ODTÜ İdari İlimler Fak.
- Topuz, H. (2010). Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923-1980. İstanbul, Beta.
- Tulun, T. E. (2018). Karadeniz'in Her Zamankinden Daha Fazla Güven ve Güvenlik Artırıcı Önlemlere Gereksinimi Var. Erişim adresi: <https://avim.org.tr/tr/Analiz/> (Erişim tarihi: 25.05.2020).
- Tuncel, M. (2021). Akdeniz. Erişim adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/akdeniz> (Erişim tarihi: 22.09.2020).
- Turan, Ş. (2020). Lozan Antlaşması. Erişim adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/lozan-antlasmasi> (Erişim tarihi: 14.02.2020).
- Turkishgreek. (2020). Ege Denizi'ne İlişkin Sorunlar. Erişim adresi: <http://www.turkishgreek.org/iki-uelke-arasindaki-temel-sorunlar-ve-taraflarin-yaklasimlari/ege-denizi-ne-ilisk-in-sorunlar/karasular-n-n-genisletilmesi-sorunu> (Erişim tarihi: 16.09.2020).
- TÜSİAD. (2010). Türkiye Sanayine Sektörel Bakış Gemi İnşa Sanayii. İstanbul, TÜSİAD.
- Tütüncü, A. N. (2004). Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi. İstanbul, Beta.
- Uçarol, R. (1995). Siyasi Tarih (1789-1994). İstanbul, Filiz Kitabevi.
- Ulukan, U. (2016) . Balıklar, Tekneler ve Tayfalar: Türkiye'de Balıkçılık Sektöründe Çalışma ve Yaşam Koşulları. Çalışma ve Toplum: Ekonomi ve Hukuk Dergisi, sf. 115-142.
- Uluslararası hukuk çalışmaları. (2020). Kapalı Denizler İç Denizler Düz Esas Hattın Belirlenmesinde Dikkate Alınan Unsurlar 5. Erişim adresi: <https://uluslararasihukukcalismalari.wordpress.com/> (Erişim tarihi: 28.07.2020).
- Uzunçarşılı, İ. H. (1982). Osmanlı Tarihi IV. 1. Bölüm. Ankara, TTK.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1984). Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı. Ankara, TTK.
- Vatansever, M. (2012). Kıbrıs Sorununun Tarihi Gelişimi. Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, sf. 1487-1530.
- Veziroğlu, T. N. (2004) . Dünya Barışı İçin Türkiye Dünya Barışı İçin Hidrojen. İstanbul, Kaynak.
- Wikipedia. (2020). Ege Denizi. Erişim adresi: https://tr.wikipedia.org/wiki/Ege_Denizi (Erişim tarihi: 16.09.2020).

- Wikipedia. (2020). Karadeniz. Erişim adresi: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Karadeniz> (Erişim tarihi: 12.05.2020).
- Wikipedia. (2020). Marmara Denizi. Erişim adresi: https://tr.wikipedia.org/wiki/Marmara_Denizi (Erişim tarihi: 21.07.2020).
- Yalım, Ü. (2018). Doğu Akdeniz’de, Türk Kıta Sahanlığı Ve Münhasır Ekonomik Bölgesi Derhal İlan Edilmelidir! Erişim adresi: <https://21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/balkanlar-ve-kibris-arastirmalari-merkezi/dogu-akdeniz-de-turk-kita-sahanligi-ve-munhasir-ekonomik-bolgesi-derhal-ilan-edilmelidir> (Erişim tarihi: 16.09.2020).
- Yay, T. (1983). 1929 Dünya Bunalımının Türk Bankacılık Sistemine Etkileri. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi. İstanbul, İletişim, sf. 158-170.
- Yaycı, C. (2020). Türkiye ve Libya Anlaşmasının Sonuç ve Etkileri. Erişim adresi: <https://kriterdergi.com/dosya/turkiye-ve-libya-arasindaki-anlasmanin-sonuc-ve-etkileri> (Erişim tarihi: 05.10.2020).
- Yel, S. (2009). Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923-2008). Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi.
- Yenigün, M. C. (1997). Askeri, Hukuki, Ekonomik ve Dış Politik Açılardan Türk Deniz Politikası (Basılmamış Doktora Tezi). İstanbul, İ.Ü. İktisat Fakültesi.
- Yetkin, Ç. (2020). Karşı Devrim 1945-1950. Ankara, Kilityayınları.
- Yücel, F. (2014). Cumhuriyet Türkiye’sinin Sanayileşmede İlk Adımı Birinci Beş Yıllık Sanayi Kalkınma Planı 1934-1938. Ankara, TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası.
- Yıldız, M.; Sobacı, M.Z. (2015). Kamu Politikası ve Kamu Politikası Analizi. Kamu Politikası Kuram ve Uygulama. Ankara, Adres, 16-46



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
TEZ BENZERLİK RAPORU UYGUNLUK FORMU



ÖĞRENCİNİN ADI SOYADI : Yılmaz KARAKAYA
ÖĞRENCİ NO : 3002960006
ÖĞRETİM YILI : 2011
ANABİLİM DALI / BİLİM DALI : DENİZ İŞLETMECİLİĞİ
PROGRAM TÜRÜ : YÜKSEK LİSANS □ DOKTORA X
TEZ DANIŞMANI ÜNVANI ADI SOYADI : Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU
II. TEZ DANIŞMANI ÜNVAN ADI SOYADI :
TEZ BAŞLIĞI : ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZ
POLİTİKALARI

DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Yukarıda başlığı verilen tez çalışmamın Kapak sayfası, Türkçe ve İngilizce özet, giriş ve amaç, genel bilgiler, materyal-metot, bulgular, tartışma, sonuç ve kaynaklar bölümlerinden oluşan toplam. . . . sayfalık kısmına ilişkin, 15 / 11 / 2021 tarihinde Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsünün kullandığı TURNİTİN programı ile, *Lisansüstü Tezlere ait Benzerlik Raporlarının Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Uygulama Esaslarının* 5inci madde ikinci fıkrasında belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış nihai rapora göre benzerlik oranı % 14 'dir.

Tezimin benzerlik oranı, 06/122017 tarih ve 20 sayılı *Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yönetim Kurul Kararıyla Tezin intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için kabul edilmiş olan üst sınır benzerlik oranını* aşmamaktadır.

İntihal programı ile raporlanan Tezime ait Benzerlik oranım Üst sınır benzerlik oranının altında olsa dahi aksinin tespit edilmesi durumunda her türlü yasal sorumluluğu kabul ettiğimi ve hukuki sonuçlarına razı olduğumu beyan ederim.

Gereğini arz ederim.

İmza
Öğrenci Ad-Soyadı
Tarih:/...../.....
Yılmaz KARAKAYA

EK: TURNİTİN Benzerlik Nihai Raporu ilk sayfa çıktısı

DANIŞMAN ONAYI
UYGUNDUR / UYGUN DEĞİLDİR
(Ünvan, Ad Soyadı, İmza)
Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM VE ÖĞRETİM YÖNETMELİĞİ (08.09.2016/29825)

(Yüksek Lisans) MADDE 36 – (2) Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.

(Doktora) MADDE 50 – (4) Öğrenci, doktora tezinin savunmasından önce tezini, düzeltme verilen tezlerde ise düzeltilmiş tezini danışmanına sunar. Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir

ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKALARI

Yazar Yılmaz Karakaya

Gönderim Tarihi: 15-Kas-2021 02:41PM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 1703334847

Dosya adı: ATAT_RK_D_NEM_SONRASI_T_RK_DEN_ZC_L_K_POL_T_KALARI.docx (11M)

Kelime sayısı: 97320

Karakter sayısı: 660177

ATATÜRK DÖNEMİ SONRASI TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKALARI

ORIJİNALLİK RAPORU

% **14**

BENZERLİK ENDEKSİ

% **13**

İNTERNET KAYNAKLARI

% **2**

YAYINLAR

% **4**

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1

www.dzkk.tsk.tr

İnternet Kaynağı

% **2**

2

www.gmo.org.tr

İnternet Kaynağı

% **1**

3

www.chamberofshipping.org.tr

İnternet Kaynağı

<% **1**

4

www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr

İnternet Kaynağı

<% **1**

5

archive.org

İnternet Kaynağı

<% **1**

6

tr.wikipedia.org

İnternet Kaynağı

<% **1**

7

Submitted to The Scientific & Technological
Research Council of Turkey (TUBITAK)

Öğrenci Ödevi

<% **1**

8

www.tarihistan.org

İnternet Kaynağı

<% **1**

9

idoc.pub

İnternet Kaynağı

<% **1**

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi :
Doğum yeri :
Lise : (1979-1983) Sarıyer İmam-Hatip Lisesi
Lisans : (1983-1987) İ.Ü. Edebiyat Fakültesi/ Tarih Bölümü
Yüksek Lisans : (1993-1996) İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü/ Yakınçağ ABD
Doktora : (1996-2021) İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü / Deniz Politikası

Çalıştığı Kurumlar

- 1987-1993 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri Daire Başkanlığı,
- 1993-1996 DZKK Deniz Müzesi Tarihi Deniz Arşivi/ Denizcilik Tarihi Uzmanı,
- 1996-2000 Kültür Bakanlığı, 2000-2004 Eminönü Belediyesi Başkanlığı,
- 2004-2009 Sarıyer Belediyesi meclis üyeliği ve başkan yardımcılığı,
- 2009-2014 İstanbul Valiliği/ İl Özel İdaresi, 2014- devam ediyor) Beşiktaş Belediyesi.

Bilimsel etkinlikler : Başbakanlık Osmanlı Arşivleri Mühimme ve Tapu Tahrir Defterleri yayın kurulu, Deniz Müzesi Komutanlığı, Gazavat-ı Hayrettin Paşa kitabı, “Osmanlı’dan Günümüze Türk Dalgıçlık Tarihi” konulu bir çalışma.