



T.C.
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

ENERJİ GÜVENLİĞİ VE DENİZ GÜVENLİĞİ KAPSAMINDA
TÜRKİYE'NİN DOĞU AKDENİZ POLİTİKASI: LİBYA ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SİNAN ZIVKARA

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. ARİF BAĞBAŞLIOĞLU

ÇANAKKALE 2023



T.C.

ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

**ENERJİ GÜVENLİĞİ VE DENİZ GÜVENLİĞİ KAPSAMINDA
TÜRKİYE'NİN DOĞU AKDENİZ POLİTİKASI: LİBYA ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SİNAN ZIVKARA

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. ARİF BAĞBAŞLIOĞLU

ÇANAKKALE – 2023



T.C.
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART
ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM
ENSTİTÜSÜ



Sinan ZIVKARA tarafından Doç. Dr. Arif BAĞBAŞLIOĞLU yönetiminde hazırlanan ve .././20.. tarihinde aşağıdaki jüri karşısında sunulan **“Enerji Güvenliği ve Deniz Güvenliği Kapsamında Türkiye'nin Doğu Akdeniz Politikası: Libya Örneği”** başlıklı çalışma, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü **Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak oy birliği/oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Doç. Dr. Arif BAĞBAŞLIOĞLU
(Danışman)

.....

Doç. Dr.

.....

Doç. Dr.

.....

Tez No :

Tez Savunma Tarihi :

.....

İSİM SOYİSMİ

Enstitü Müdürü

.././20..

ETİK BEYAN

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kuralları'na uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi taahhüt ve beyan ederim.

.../.../2023

Sinan ZIVKARA

İmza

TEŐEKKÖR

Bu tezin gerçekleřtirilmesinde, çalıřmam boyunca benden bir an olsun yardımlarını esirgemeyen ve beni motive eden saygı deęer danıřman hocam Doç. Dr. Arif BAĖBAŐLIOĖLU'na ve çalıřma sűresince tűm zorlukları benimle göęűsleyen ve hayatımın her evresinde bana destek olan aileme sonsuz teőekkűrlerimi sunarım.

Sinan ZIVKARA

anakkale, 2023



ÖZET

ENERJİ GÜVENLİĞİ VE DENİZ GÜVENLİĞİ KAPSAMINDA TÜRKİYE'NİN DOĞU AKDENİZ POLİTİKASI: LİBYA ÖRNEĞİ

Sinan ZIVKARA

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Yüksek Lisans

Tezi Danışman: Doç. Dr. Arif BAĞBAŞLIOĞLU

31/01/2023, 147

Enerji, devletlerin ulusal davranışlarını şekillendiren önemli bir unsurdur. Milli güç unsurları arasında önemli yer tutan enerji, ekonomilere yön vermesi nedeniyle toplumsal refahın anahtarı olarak görülmektedir. Öte yandan geleneksel anlamda deniz güvenliği, devlet kaynaklı tehditlere odaklanmaktadır. Ancak 11 Eylül 2001 saldırıları, deniz güvenliği algısında dönüşümlere yol açmıştır. Denizlerin, asimetrik veya düzensiz modern tehditler kümesine elverişli olması yeni bir endişe kaynağı yaratmıştır. Bunun bir sonucu olarak deniz güvenliği ve enerji güvenliği kavramlarının birlikte değerlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Günümüzde devletlerin deniz alanlarındaki egemenlik rekabeti ve denizden kaynaklı yasa dışı faaliyetlerin varlığı konuyu daha önemli hale getirmektedir. Bu çalışmanın amacı, Türkiye ile Libya arasında imzalanan mutabakat muhtıralarını deniz güvenliği ve enerji güvenliği ilişkisi çerçevesinde analiz etmektir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Libya, Doğu Akdeniz, Enerji Güvenliği, Deniz Güvenliği

ABSTRACT

TURKEY'S EASTERN MEDITERRANEAN POLICY IN THE SCOPE OF ENERGY SECURITY AND MARITIME SECURITY: THE CASE OF LIBYA

Sinan ZIVKARA

Çanakkale Onsekiz Mart University

School of Graduate Studies

Master of Science Thesis in Social Science

Supervisor: Doç. Dr. Arif BAĞBAŞLIOĞLU

31/01/2023, 147

Energy is an important element that shapes the national behavior of states. Energy, which has an important place among the elements of national power, is seen as the key to social welfare because it directs the economies. On the other hand, maritime security in the traditional sense focuses on threats originating from the state. However, the September 11, 2001 attacks led to transformations in the perception of maritime security. The fact that the seas are suitable for an asymmetrical or irregular set of modern threats has created a new concern. As a result of this, it has emerged that the concepts of maritime security and energy security should be evaluated together. Today, the competition for sovereignty of states in maritime areas and the existence of illegal activities originating from the sea make the issue more important. The aim of this study is to analyze the memorandums of understanding signed between Turkey and Libya within the scope of maritime security and energy security relations.

Keywords: Turkey, Libya, Eastern Mediterranean, Energy Security, Maritime Security

İÇİNDEKİLER

JÜRİ ONAY SAYFASI	i
ETİK BEYAN	ii
TEŞEKKÜR	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
SİMGELER VE KISALTMALAR	ix
TABLolar DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

İKİNCİ BÖLÜM

KURAMSAL VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Enerji Güvenliği Kavramı.....	6
2.1.1. Enerji Güvenliği Tanımı	6
2.1.2. Enerji Güvenliğinin Kavramsal Gelişim Süreci.....	12
2.1.3. Enerji Güvenliği ve Dış Politika İlişkisi	19
2.1.4. Dünya Enerji Görünümü	22
2.2. Deniz Güvenliği Kavramı.....	27
2.2.1. Deniz Güvenliği Tanımı.....	27
2.2.2. Deniz Güvenliği Kavramsal Gelişim Süreci	31
2.3. Enerji Güvenliği ve Deniz Güvenliği İlişkisi	35
2.3.1. Denizde Enerji Ulaşım Güvenliği	40
2.3.2. Denizde Enerji Erişim Güvenliği	55

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ’DE ENERJİ KEŞİFLERİ, ENERJİ GÖRÜNÜMÜ, ENERJİ ALTYAPISI VE BÖLGESEL AKTÖRLERİN POLİTİKALARI

3.1. Doğu Akdeniz’in Stratejik Önemi	60
3.2. Doğu Akdeniz Ülkelerinin Enerji Görünümü.....	62
3.2.1. Doğu Akdeniz Enerji Potansiyeli.....	66
3.2.2. Doğu Akdeniz Enerji Keşifleri.....	67
3.2.3. Doğu Akdeniz’in Enerji Altyapısı	71
3.3. Doğu Akdeniz Endeksleri	76
3.3.1. Doğu Akdeniz Enerji Güvenliği Endeksi.....	76
3.3.2. Doğu Akdeniz Deniz Güvenliği Endeksi	81
3.4. Doğu Akdeniz’de Bölgesel Aktörlerin Politikaları	86
3.4.1. Mısır... ..	86
3.4.2. İsrail.....	89
3.4.3. Yunanistan.....	92
3.4.4. KKTC ve GKRY	93
3.4.5. Lübnan.....	96

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE-LİBYA İLİŞKİLERİNİN DOĞU AKDENİZ’E YANSIMALARI

4.1. Mavi Vatan Kavramı ve Türkiye’nin Doğu Akdeniz Politikası	102
4.2. Türk Deniz Kuvvetlerinin Enerji Güvenliği ve Deniz Güvenliği Pratiğindeki Rolü.....	105
4.2.1. Akdeniz Kalkanı Harekâtı.....	106
4.2.2. UNIFIL Deniz Görev Kuvveti	107
4.2.3. Deniz Muhafızı Harekâtı.....	107
4.2.4. Türk Deniz Görev Grubu	108
4.3. Türkiye-Libya İlişkileri.....	108
4.3.1. Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası.	112
4.3.2. Güvenlik ve Askeri İş Birliği Mutabakat Muhtırası	114
4.3.3. Libya Tezkeresi	116
4.3.4. Hidrokarbon Alanında İş Birliğine Dair Mutabakat Muhtırası.....	117

BEŞİNCİ BÖLÜM
SONUÇ VE ÖNERİLER

KAYNAKÇA	125
ÖZGEÇMİŞ.....	147



SİMGELER VE KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AKÇT	Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
AKH	Akdeniz Kalkanı Harekâtı
APERC	Asya Pasifik Enerji Araştırma Merkezi
BAE	Birleşik Arap Emirlikleri
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMGK	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
BP	British Petroleum
BTC	Bakü-Tiflis-Ceyhan
CMF	Birleşik Deniz Kuvvetler
CSCAP	Asya Pasifik Güvenlik İş Birliği Konseyi
DEAŞ	Irak Şam İslam Devleti
DMH	Deniz Muhafızı Harekâtı
DWT	Dedveyt Tonaj
EÇH	Etkin Çaba Harekâtı
EURATOM	Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
FSRU	Yüzer LNG Depolama ve Gazlaştırma Ünitesi
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GT	Gros Tonaj

ICRP	Acil Durum Müdahale Planı
IEA	Uluslararası Enerji Ajansı
IMB	Uluslararası Denizcilik Bürosu
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISPS	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği
KİS	Kitle İmha Silahları
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
LNG	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
LTTE	Tamil İlam Kurtuluş Kaplanları
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü
OPEC	Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı
SUA	Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol
TANAP	Trans Anadolu Boru Hattı
TAP	Trans Adriyatik Boru Hattı
TDGG	Türk Deniz Görev Grubu
UNDP	Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
UNIFIL-MTF	BM Lübnan Geçici Kuvvetleri – Deniz Görev Gücü
USGS	ABD Jeoloji Araştırmaları Kurumu
VLCC	Çok Büyük Ham Taşıyıcı

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo No	Tablo Adı	Sayfa No
Tablo 1	Ülkeler için enerji güvenliğinin boyutları	8
Tablo 2	Dünya kanıtlanmış petrol rezervlerinin bölgelere göre dağılımı (bin milyon varil)	23
Tablo 3	Dünya kanıtlanmış doğal gaz rezervlerinin bölgelere göre dağılımı (trilyon metre küp)	25
Tablo 4	Dünya denizyolu taşımacılığı (milyon ton)	37
Tablo 5	Doğu Akdeniz ülkelerinin petrol ve doğal gaz rezervleri	63
Tablo 6	Doğu Akdeniz ülkelerinin 2012-2021 yılları ortalama petrol üretimi ve tüketimi	64
Tablo 7	Doğu Akdeniz ülkelerinin 2012-2021 yılları ortalama doğal gaz üretimi ve tüketimi	65
Tablo 8	Doğu Akdeniz'deki önemli doğal gaz keşifleri (2004-2022)	68
Tablo 9	Doğu Akdeniz ülkelerinin LNG altyapısı	72
Tablo 10	Doğu Akdeniz ülkelerinde başlıca bölgesel doğal gaz boru hatları	75
Tablo 11	Enerji güvenliği endeksi boyutları	77
Tablo 12	Doğu Akdeniz deniz güvenliği endeksi	85

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil No	Şekil Adı	Sayfa No
Şekil 1	6-A (MUSE-2U) yaklaşımı	11
Şekil 2	Dünya birincil enerji tüketimi dağılımı	22
Şekil 3	Dünya kanıtlanmış petrol rezervlerinin yüzdelik dağılımı	24
Şekil 4	Dünya kanıtlanmış doğal gaz rezervlerinin bölgelere göre yüzdelik dağılımı	26
Şekil 5	Taşıma modlarına göre dünya taşımacılığı	36
Şekil 6	2019 yılı dünya deniz yolu taşımacılığı (milyon ton %)	39
Şekil 7	2010-2020 yılları arasında bildirilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası	46
Şekil 8	Dünya denizaltı kablo haritası	49
Şekil 9	Doğu Akdeniz coğrafyası ve kıyısında bulunan ülkeler	60
Şekil 10	Doğu Akdeniz’de beş hidrokarbon havzası	67
Şekil 11	Doğu Akdeniz doğal gaz sahaları, enerji altyapısı ve önerilen boru hatları	70
Şekil 12	Doğu Akdeniz enerji güvenliği endeksi	80
Şekil 13	Mısır-Yunanistan meb anlaşması sınırları	88
Şekil 14	İsrail kıyı ötesi doğal gaz keşifleri ve boru hatları	90
Şekil 15	Yunanistan’ın Doğu Akdeniz’deki meb iddiası (sevilla haritası)	93
Şekil 16	Kıbrıs Adası çevresindeki ihtilaflı parseller	95
Şekil 17	İsrail – Lübnan meb sınırları	96
Şekil 18	Türkiye’nin Mavi Vatan sınırları	103
Şekil 19	Türkiye Libya anlaşmasına göre deniz sınırları	113

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

Enerji güvenliği, 19. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle üzerinde akademik çalışmaların yoğunlaştığı bir kavram olmuştur. Günümüzde enerji güvenliğine yönelik farklı tanımlamalar bulunmaktadır. Ortak bir tanımın bulunmamasının temel nedeni devletlerin enerji güvenliğine yönelik farklı bakış açılarına sahip olması gösterilebilir. Bu bakış açısının şekillenmesinde ise devletlerin enerji ticareti bakımından hangi konumda bulunduğu belirleyici olmaktadır. Enerji ithal eden bir ülkenin öncelikli amacı “düşük maliyetler ile kesintisiz arz”ı sağlayacak şekilde enerji kaynağına erişebilmektir. Öte yandan enerji ihraç eden üretici konumdaki ülkenin öncelikli amacı ise “en yüksek kâr ile kesintisiz talebin” varlığının sürdürebilmektir. Bunların dışında geçiş konumunda bulunan ülkeler de mevcuttur. Geçiş ülkesinin öncelikli amaçları, transit ülke konumunu korumak, sürekliliğini devam ettirmek, enerji arz güvenliğini sağlamak ve önemli bir enerji ticaret merkezi haline gelebilmektir (Özgen, 2020: 152). Günümüzde enerji güvenliği kavramı, yalnızca arz, talep ve geçiş güvenliği üzerinden değerlendirilmemektedir. Çünkü “güvenlik” kavramı odağındaki tehdit algılamaları doğası gereği dönüşüme uğramaktadır.

Güvenlik kavramı en genel tanımıyla "varlığını koruma ve sürdürme" amacı taşıyan davranış biçimidir. Devlet aktörünün güvenlik algısı, uluslararası sistemde zaman ve koşullara göre yaşanan önemli gelişmelerden etkilenmektedir. (Dedeoğlu, 2014: 28, 39) Bu çerçevede enerji güvenliği ve deniz güvenliği algısı da yaşanan bazı olaylar sonucunda değişime uğradığı kabul edilmektedir. Enerji güvenliği ilk olarak 1970’li yıllar itibariyle OPEC ülkelerinin petrol ihracatını dış politika aracı olarak kullanması sonucunda küresel bir krize neden olmuştur. 1980’li yıllarda İran-İrak Savaşı sırasında enerji gemileri dahil yapılan saldırılar devlet kaynaklı oluşabilecek tehditleri ortaya çıkarmıştır. Deniz güvenliği kavramı Soğuk Savaş döneminde genel olarak denizlerin kontrolü ve devletlerin birbiri ile olan mücadelesi çerçevesinde şekillenmiştir. Ancak 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri (ABD)’nin New York’taki ikiz kulelerine ve Washington’daki Pentagon binasına yönelik terör saldırılarının yaşanması bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir (Elmas, 2013: 195; Şahin, 2020: 197-198). Enerji güvenliği ve deniz güvenliği kavramlarının birlikte alınması açısından 11 Eylül saldırıları önemli görülmektedir. Bu durumun başlıca sebepleri; devlet dışı aktörlerin enerji ticaretine ve enerji altyapısına yönelik asimetrik tehditlerin ortaya çıkmasıdır. Bunun yanı sıra devletlerin deniz yetki

alanlarının paylaşımına yönelik rekabetler de ön plana çıkmaktadır. Özellikle sondaj teknolojisinin gelişmeye başladığı bu dönemde denizler, hidrokarbon rezervlerine erişmeye çalışan devletlerin mücadele alanına dönüşmektedir.

Doğu Akdeniz’de devlet dışı aktörlerin oluşturduğu tehdit deniz alanlarında sınırlı olmuştur. 1985 yılında Achille Lauro isimli İtalyan gemisinin kaçırılmasında sonra bölgede bildirilen ciddi bir girişimle karşılaşılmasıdır. Ancak Suriye, Libya ve Lübnan gibi devletlerin yaşadığı iç savaşlar sonucu oluşan otorite boşluğu, silah kaçakçılığı ve insan ticareti gibi yasa dışı faaliyetlerin yaygınlaşmasına neden olmaktadır. Doğu Akdeniz’in dünya denizlerinin küçük bir kısmını oluşturması ve kıyıdaş ülkelere her an müdahale edilebilir olması deniz güvenliğine olumlu katkı sağlamaktadır. Ancak devletlerin deniz yetki alanları paylaşımlarında düştüğü ihtilafların varlığı deniz güvenliği açısından daha ciddi sorunlar teşkil etmektedir. Bu bağlamda çalışmada ele alınacak temel konu, Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki çıkarlarını korumasında Libya’nın rolü ve önemi olacaktır. Bu bağlamda yapılacak analizde Türkiye ve Libya arasında imzalanan mutabakat muhtıraları incelenecek, Doğu Akdeniz’de enerji güvenliği ve deniz güvenliği sağlanmasında Libya’nın Türkiye açısından önemi ortaya koyulacaktır. Bu analiz yapılırken öncelikle küresel anlamda enerji güvenliği, deniz güvenliği ve hidrokarbon rezervleri incelenecektir. Böylelikle Doğu Akdeniz’in diğer bölgelerden farklılıkları da ortaya koyulacaktır.

Doğu Akdeniz’deki hidrokarbon rezervlerinin keşfedilmesiyle yaşanan rekabet birçok akademik çalışmanın konusunu oluşturmaktadır. Akademik alanyazın taraması sonucu enerji güvenliği, deniz güvenliği ve Doğu Akdeniz konuları üzerine birçok doktora/yüksek lisans çalışmasının bulunduğu görülmektedir. Bu akademik çalışmaların genel olarak kapsamı ve bazı çalışmalar; deniz güvenliği konusunun uluslararası hukuk bağlamında incelenmesi (Doğru, 2008; Ergüven 2016; Kalkavan, 2021), Türkiye’nin deniz güvenliği politikalarının incelenmesi (Akgül, 2019; Elikoğlu 2020), Türkiye’nin Doğu Akdeniz politikasında enerji güvenliği (Beşoğlu, 2019; Aşçı, 2020; Çügen, 2022), Türkiye’nin enerji güvenliği yaklaşımları (Kalkan, 2015; Özgen, 2014; Yeşilkaya, 2022), Türkiye-Libya arasında imzalanan Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası’nın hukuki açıdan incelenmesi (Çelik, 2020) olarak sıralandırılabilir. Yapılan alanyazın taraması sonucunda Türkiye ve Libya arasında imzalanan mutabakat muhtıralarını enerji güvenliği ve deniz güvenliği çerçevesinde analiz eden çalışmaların sık

ele alınmadığı görülmüş ve güncel bir çalışmanın gerekliliği saptanmıştır.

Bu nedenle çalışmanın odak noktası, enerji güvenliği ve deniz güvenliği ilişkisi çerçevesinde Türkiye ile Libya arasında imzalanan mutabakat muhtıralarının değerlendirilmesidir. Böylelikle konuya farklı bir bakış açısı ile yaklaşılması tezin önemine dikkat çekmekte ve literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

1928 yılında Hasan El Benna isimli bir öğretmen tarafından Mısır'da kurulan, siyasi, sosyal ve ekonomik sistemi İslam dinini referans alarak şekillendirme amacı taşıyan “Müslüman Kardeşler” ya da “İhvanı Müslimin” hareketi Arap coğrafyasında giderek güç kazanmaya başlamıştır (Ülger, 2016: 140-141). 2011 yılında Arap Baharı'nın etkisiyle dönemin Mısır Devlet Başkanı Hüsnü Mübarek'in devrilmesi, Müslüman Kardeşler hareketinin Mısır iç siyasetinde ağırlığını artırmasına neden olmuştur. 30 Nisan 2011 tarihinde Mısır'da Hürriyet ve Adalet Partisi'ni kuran Müslüman Kardeşler, parti başkanlığına Muhammed Mursi'yi seçmiştir. 2012 yılında yapılan seçimler sonucunda Mursi, Mısır'ın yeni cumhurbaşkanı seçilerek göreve başlamıştır (Kalabalık, 2020). 2013 yılında Mursi karşıtı protestoların giderek artması, dönemin Mısır Silahlı Kuvvetleri Genelkurmay Başkanı Abdülfettah es-Sisi öncülüğündeki askeri darbeye zemin hazırlamıştır.

Darbe sonrası Mısır'da hükûmet, Müslüman Kardeşler hareketini terör örgütü olarak ilan etmiştir (Kökçam, 2019). Öte yandan Mısır'da demokratik yöntemlerle iktidara gelen bu hareket, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve Suudi Arabistan gibi monarşi ile yönetilen ülkelerde güçlenme ve bunun sonucunda rejimleri tehdit etme ihtimali kaygıya yol açmıştır (Öztürk, 2018: 175). Bu nedenle Müslüman Kardeşler hareketinin etkin olduğu bir başka ülke olan Libya'da; Mısır, BAE ve Suudi Arabistan bu hareketin sindirilmesini amaçlamaktadır. Bu nedenle desteklenen Halife Belkasım Hafter isimli eski bir subayın harekete geçmesiyle İkinci Libya İç Savaşı başlamıştır (Kurt, 2020: 9). Bu durumun doğal bir sonucu olarak Libya'nın siyasi yalnızlıktan ve istikrarsızlıktan doğan iş birliği ihtiyacı, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki çıkarları ile uyuşması doğal bir ortaklığın oluşmasına neden olması çalışmanın temel varsayımını oluşturmaktadır. Ayrıca kıyıdaş ülkeler ile Türkiye arasında çıkar çatışmasının varlığı, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de enerji güvenliği ve deniz güvenliği açısından Libya ile iş birliğinin oluşmasına neden olmuştur.

Türkiye'nin dış politikasında enerji güvenliği ve deniz güvenliğinin giderek birlikte

ağırlık kazanması nedeniyle aşağıda verilen araştırma sorularına cevap aranacaktır:

- Türkiye'nin enerji güvenliği ve deniz güvenliğini sağlamasında Libya'nın önemi nedir?
- Türkiye Doğu Akdeniz'de çıkarlarını korumak için hangi somut adımları atmıştır?
- Libya'da Ulusal Mutabakat Hükümeti'nin uluslararası arenada siyasi yalnızlığa terk edilmesi, Türkiye'nin bölge üzerinde çıkarlarını önceleyen politikalarına doğal bir müttefiklik algısı yaratmış mıdır?
- Bölge ülkelerinin mutabık kaldığı deniz yetki alanları sınırlarının olmaması, bölgede enerji güvenliğinin ve deniz güvenliğinin sağlanması açısından çeşitli ittifakların kurulmasına neden olmakta mıdır? Eğer kurulan ittifak ilişkisi ve anlaşmalar var ise bunlar ülkelerin çıkarlarının örtüşmesi sonucu mu şekillenmektedir?
- Kıta sahanlığı/MEB sınırları ihtilafları Doğu Akdeniz'de bitişik sınırlara sahip devletlerde daha yoğun mu görülmektedir?

Bu minvalde hazırlanan çalışmada, realist bir yaklaşım ve pozitivist bir yöntem benimsenmiştir. Realizm, “güç politikaları ve ulusal çıkarları koruma” eğilimine dayanmaktadır (Düzgün, 2020: 256). Kitlese nitelikteki kaçakçılık, siber savaş, anarşizm vb. olguların varlığı nedeniyle realizm, uluslararası sistemde önemli bir yaklaşım olarak görülmektedir (Karabulut ve Değer, 2015: 70). Ayrıca enerji güvenliği ve deniz güvenliğine yönelik tehditlerin de kitlese nitelikte olduğu bilinmektedir. Bu nedenle çalışmada realist bir yaklaşım benimsenmektedir. Çalışmada, realizmin epistemolojik altyapısını oluşturan ve deney ve gözleme dayanan pozitivist bir yöntem benimsenmiştir (Çelenk, 2022). Bu çerçevede çalışma, giriş ve sonuç dahil olmak üzere beş bölümden müteşekkildir. Çalışmanın ikinci bölümü, enerji güvenliği ve deniz güvenliği kavramlarının hangi olayların sonucunda değişime uğradığı, devletlerin dış politikalarını nasıl etkilediği ve iki kavramın günümüzde hangi boyutlarının birbiriyle bağlantılı olduğunu ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bunun için öncelikle enerji güvenliği kavramının tanımı ve algılanmasındaki dönüşümü tarihsel süreç içerisinde incelenmiştir. Ayrıca enerji güvenliğinin devletlerin dış politikasına etkisi analiz edilmiştir. Yine aynı bölümde deniz güvenliği kavramının tanımı ve tarihsel süreç içerisinde hangi dinamiklere

bağlı olarak dönüşüm yaşadığı incelenmiştir. Daha sonra iki kavramın ilişkisi ve kavramlara yönelik ortak tehditlere yer verilmiştir. Son olarak dünya denizlerindeki potansiyel enerji rezervleri ve yaşanan rekabetler analiz edilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, Doğu Akdeniz’de enerji güvenliği ve deniz güvenliğinin analiz edilebilmesi amacıyla öncelikle bölgenin stratejik önemine, önemli boru hatlarına, enerji altyapılarına, kıyıdaş ülkelerin enerji görünümüne ve keşfedilen rezervlere detaylı olarak yer verilmiştir. Buna ek olarak Doğu Akdeniz ülkelerinin enerji güvenliği ve deniz güvenliği endeksleri oluşturularak bölgedeki durumun daha iyi anlaşılması amaçlanmıştır. Daha sonra bölgesel aktörlerin Doğu Akdeniz’e yönelik politikaları enerji güvenliği ve deniz güvenliği çerçevesinde ele alınmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde ise çalışmamızın temelini oluşturan Türkiye-Libya ilişkilerinin enerji güvenliği ve deniz güvenliği kavramları çerçevesinde ortaya koyulması amaçlanmıştır. Öncelikle Türkiye’nin Doğu Akdeniz politikası ve Mavi Vatan kavramına yer verilmiştir. Sonraki başlıkta Türkiye’nin enerji güvenliği ve deniz güvenliğine yönelik Türk Deniz Kuvvetleri tarafından icra edilen harekâtlar incelenmiştir. Son olarak Türkiye-Libya arasında imzalanan mutabakat muhtıralarının içeriğinin ve Libya tezkeresinin enerji güvenliği ve deniz güvenliği kavramları çerçevesinde incelenmesine yer verilmiştir. Böylelikle Türkiye-Libya ilişkilerinde siyasi, ekonomik ve askeri odaklı iş birliğinin iki devletin enerji güvenliğini ve deniz güvenliğini sağlamasındaki rolü analiz edilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

KURAMSAL VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Çalışmanın ikinci bölümünde, kavramsal açıklamalara yer verilmektedir. Bu nedenle öncelikle enerji güvenliği tanımı yapılacaktır. Daha sonra kavramsal gelişim sürecine yer verilerek konunun dönemsel açıdan analizi amaçlanmaktadır. Öte yandan enerji güvenliği ve dış politika ilişkisinin analizi önem arz etmektedir. Bu nedenle devletler açısından kavramın önemi analiz edilmektedir. Çalışmanın bir başka temel çerçevesini oluşturan deniz güvenliği kavramının ilerleyen başlıklarda önemine dikkat çekilmiştir. Bu nedenle öncelikle tanımı ve kavramsal gelişim sürecine yer verilmektedir. Son olarak enerji güvenliği ve deniz güvenliği kavramlarının ilişkisi ortaya koyulmaktadır.

2.1. Enerji Güvenliği Kavramı

2.1.1. Enerji Güvenliği Tanımı

Enerji; ulusal ekonominin, endüstriyel büyümenin ve ulusal refahın kaynağıdır. Nitekim günümüzde devletler için enerji kaynaklarına erişim ve enerji yönetimi hayati öneme sahiptir. Enerji üretimi ve ihracatı bir ülkenin gelir kaynağı olarak maddi zenginlik getirirken, enerji tüketimi ise bir halkın sosyo-ekonomik refahının ve endüstriyel büyümesinin iyi bir göstergesi olmaktadır (İgbokoyi, 2016: 1). Enerji talebinde yaşanan artış ile ekonomik büyüme arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Ekonomik büyüme enerji ihtiyacını artıran önemli bir faktördür. Örneğin Çin ve Hindistan gibi Asya ülkelerinde yaşanan büyüme oranları paralelinde enerji talebi de artmaktadır. Bu durumun bir sonucu olarak dünya enerji talebi de artmaktadır.

Devletlerin enerji politikalarını oluşturmalarındaki temel amaç, enerji kaynaklarının ulusal çıkarlara uygun olarak kullanılmasıdır. Enerji politikalarının hayata geçirilmesinde enerji stratejileri büyük öneme sahip olmakla birlikte enerji stratejisinin uygulanmasında enerji güvenliğinin sağlanması çok önemlidir (Özgen 2020: 150-51). Ancak enerji güvenliği üzerine hâkim anlatı, evrensel bir tanımın bulunmaması üzerine inşa edilmiştir. Enerji güvenliği tanımı üzerine akademik alanyazında tartışmalar uzun zamandır devam etmekle birlikte, bir ülkeden başka bir ülkeye göre anlayış farklılığı bulunmaktadır.

Ülkelerin dış politikalarında enerji güvenliği yaklaşımlarında farklılıklar bulunmasının nedeni, tarihsel olarak enerji güvenliği kavramının tüketici ülkelerde doğması ve tüketici ülkelerin öncelikli kendi çıkarları ve kaygıları çerçevesinde enerji güvenliği anlayışını oluşturmalarıdır (Kaveshnikov, 2010: 586). Böylelikle enerji güvenliği daha çok enerji kaynaklarına erişimi, satın alınabilirliği, enerji kesintileri veya tedarikinde yaşanan aksaklıkları ortadan kaldıracı ile ilgilidir. Ayrıca enerji güvenliği devletler için coğrafi konumlarına, jeoloji biliminin gelişimine, diplomasi yeteneklerine, siyasi sistemlerine ve ekonomik güçlerine göre de farklı anlamlar taşımaktadır. Bu durum enerji güvenliği algılamalarını her ülke için farklılaştırmaktadır (Luft ve Korin, 2009: 5) Kısacası tüm bu faktörler devletlerin enerji güvenliğine bakış açısını ve algılamasını uzun ve kısa vadeli olarak etkileyebilmektedir.

Enerji güvenliği anlayışı üzerine genel bir tanımlama olmasa da birçok kapsamlı tanımlamalar yapılmaya çalışılmıştır. Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) enerji güvenliğini "uygun bir fiyata enerji kaynaklarının kesintisiz kullanılabilirliği" olarak tanımlamaktadır. (İEA, 2019). Ayrıca İEA enerji güvenliğini, uzun ve kısa vadeli olarak incelemektedir. Uzun vadeli enerji güvenliği, ekonomik gelişmeler ve çevresel ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak yapılan yatırımlardır. Çevresel duyarlılığı yüksek olan bir devletin, nükleer enerjiye bakış açısı ile çevresel duyarlılığı daha az olan bir devletin nükleer enerjiye bakış açısı bir olmamaktadır. Diğer yandan kısa vadeli enerji güvenliği, arz-talep dengesindeki ani değişikliklere anında tepki verebilme yeteneği olarak ifade edilmektedir.

Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP), enerji güvenliğini, IEA'nın tanımına benzer bir şekilde "enerjinin her zaman çeşitli şekillerde, yeterli miktarlarda ve uygun fiyatlarla bulunabilirliği" olarak tanımlamıştır. (UNDP, 2000: 11). Ayrıca çevre üzerine geri dönüşü olmayan zararlar vermeyecek şekilde enerji güvenliğinin sağlanması gerekmektedir.

Avrupa Birliği'ne (AB) göre enerji güvenliği, "sürdürülebilir ekonominin işleyişi ve vatandaşlarının refahının korunması için uygun fiyata enerji ürünlerine erişimi ve çevre duyarlılığı göz önünde bulundurularak istikrarlı bir biçimde sürdürülmesi" olarak tanımlanmıştır (Green Paper, 2000: 2-7). AB'nin temelini oluşturan üç anlaşmadan ikisinin odak noktası enerjidir. Bunlar Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (EURATOM) anlaşmalarıdır (Green Paper, 2000: 9). Enerji

güvenliği ve kendi kendine yeterlilik her zaman AB'ye üye olan devletlerin, enerji politikalarının mihenk taşı olmaktadır.

Dünya Bankası'na göre enerji güvenliği “ülkelerin sürdürülebilir bir şekilde enerjiyi makul bir maliyetle üretebilmelerini ve kullanabilmelerini sağlamak” anlamına gelir. Ayrıca enerji güvenliğinin sağlanması, istikrarlı bir biçimde üretim yapmayı kolaylaştırır ve ekonomik büyümeye olanak tanır (The World Bank Group, 2005: 3). Dünya Bankası enerjinin yaşam kalitesini doğrudan etkilediğini belirtmektedir.

Asya Pasifik Enerji Araştırma Merkezi (APERC) enerji güvenliğinin temel unsurlarını, dört terimin baş harflerinden oluşan “4A yaklaşımı” olarak ifade etmektedir. Bu unsurların içine; enerji kaynağının “mevcudiyeti” (Availability), enerji kaynağının “ekonomikliği” (Affordability), enerji kaynağının “erişilebilirliği” (Accessibility) ve enerji kaynağının “kabul edilebilirliği” (Acceptability) dâhil edilmektedir (Cherp ve Jewell, 2014: 414).

Tablo 1

Ülkeler için enerji güvenliğinin boyutları

Enerji Güvenliğinin Boyutları		Enerji İhraç Eden Ülke İçin	Enerji İthal Eden Ülke İçin
Enerji Kaynağının Mevcudiyeti (Availability)	Anlamı	-Üretiminin tüketimini aşan ihtiyaç fazlası kısmını ihraç etmektedir.	-Tüketimini karşılayabilmesi için ithal etmesi gerekmektedir.
	Olası riskler	-Enerji kaynaklarının saha güvenliğinin zayıflığı. -Enerji ihracatından elde edilen gelirlere aşırı bağımlılık.	-İthal enerjiye aşırı bağımlılık. -Enerjinin ithalatçı ülkelere yönelik dış politika aracı olarak kullanılması.

“Tablo 1’in devamı”

	Politika önerileri	-Enerji kaynaklarının saha güvenliği artırılmalıdır. -Enerji ihracatı gelirlerinin farklı ekonomik faaliyetlere yönlendirilmesi gerekmektedir.	-Kullanılan enerji kaynaklarının ve enerjinin ithal edildiği ülkelerin çeşitlendirilmesi gerekmektedir.
Enerji Kaynağının Ekonomikliği (Affordability)	Anlamı	-Enerji fiyatlarının, üretim maliyetlerine eşit veya maliyetlerinden daha fazla olmasıdır.	İthal edilen enerjinin makul fiyatlarla satın alınabilir olmasıdır.
	Olası riskler	-Enerji fiyatlarının, üretim maliyetlerin altında kalmasıdır. -Enerji gelirlerine bağımlılığın yüksek olması durumunda, fiyatlardaki dalgalanmalardan ülke ekonomisinin yüksek düzeyde etkilenmesidir.	-İthal enerjiye bağımlılığın yüksek olması durumunda, fiyatlardaki dalgalanmalardan ülke ekonomisinin yüksek düzeyde etkilenmesidir. -Döviz kurlarındaki dalgalanmalardan etkilenmesidir.

“Tablo 1’in devamı”

	Politika önerileri	-Yeni üretim teknikleriyle üretim maliyetleri düşürülmelidir. -Üretim maliyetleri, enerjinin ithal edilme maliyetlerinden yüksekse enerjiyi ithal etmelidir. -Fiyat yapıcı durumda ise üretim düzeyini veya fiyatları artırmalıdır.	-Döviz kurunda istikrar sağlayıcı para politikası uygulanmalıdır. -Enerji ticaretinde yerel para birimleri kullanılmalıdır. -Kullanılan enerji kaynaklarının ve enerjinin ithal edildiği ülkelerin çeşitlendirilmesi gerekmektedir.
Enerji Kaynağının Erişilebilirliği (Accessibility)	Anlamı	-Mevcut olan enerji kaynaklarının sürekli ulaşılabilir durumda olmasıdır.	-Enerji kaynaklarının ithalatında sürekli olarak ulaşılabilir durumda olmasıdır.
	Olası riskler	-Enerji kaynakları sahalarının, dağıtım kanallarının ve geçiş rotalarının güvenliğinin sağlanamaması.	- Geçiş rotalarının güvenliğinin sağlanamaması ve ihracatçı ülkelerin enerjiyi dış politika aracı olarak kullanması.
Enerji Kaynağının Sürdürülebilirliği (Acceptability)	Anlamı	Enerji tüketiminin çevresel etkileri ve sosyal nitelikte kabul edilebilirliği.	
	Olası riskler	Aşırı tüketim nedeniyle karbon emisyonlarının artması, kirlilik (hava, su, toprak), iklim değişikliği, ekolojik tahribat, enerji kaynaklarının tükenmesi, dağıtım kanallarında meydana gelebilecek kazalar olmaktadır.	

“Tablo 1’in devamı”

	Politika önerileri	Olası riskleri en aza indirmek için yenilenebilir enerji tüketimi artırılmalı, enerji verimliliği sağlanmalı, enerji tasarrufu yapılmalı ve yasal düzenlemeler hayata geçirilmelidir.
--	-----------------------	---

Kaynak: Kartal, 2022: 488-489.

Enerji güvenliği yaklaşımları günümüz küresel şartların dinamik yapısından dolayı değişime uğrayabilmektedir. Enerji nakil güzergâhı üzerinde bulunan ülkeler ile uyum halinde arz-talep arasındaki fiziki mesafede taşınacak enerjinin güvenlik, ekonomik ve teknolojik duruma uygun olarak taşınmasını ve değişen şartlar göz önünde bulundurularak bölgesel konularda uzlaşmanın sağlanmasıyla enerji kaynağının taşınmasıdır.



Şekil 1. 6-A (MUSE-2U) yaklaşımı

Kaynak: Tuğrul, 2020: 587.

Politik açıdan enerji arz güvenliğinin taraflar arasında enerji iş birliğine dayalı olması büyük önem taşımaktadır. Bu durum 4A yaklaşımının genişlemesine neden olmaktadır. Şekil 1’de görüldüğü gibi enerji kaynağının taşınmasının uygunluğunu ifade

eden *Appropriateness* ve taşınmasında uzlaşmayı ifade eden *Adjustment* kavramları enerji güvenliğinin unsurları olan 4A yaklaşımını genişleterek “6A (MUSE-2U)” kavramını ortaya çıkarmıştır (Tuğrul, 2020: 587-588). Nitekim enerji güvenliğinin daha önceki yaklaşımlarının önemi kadar transit ülkelerin uygunluğu ve taşıma yolları olan boru hatları ve deniz iletişim hatlarının (SLOCs) güvenliği de ön plana çıkmaktadır.

Enerji kesintileri, enerji tedarikinde yaşanabilecek aksaklıklar ve fiyatlarda yaşanması muhtemel şoklar birçok araştırmacı ve politikacı açısından endişe verici bir durum olarak görülmektedir. Petrol ve doğal gaz başta olmak üzere yüksek oranda ithal enerji kaynaklarına bağımlı hale gelen ülkeler, enerji tedariki sağladığı ihracatçı bir ülke ile girilen siyasi, ekonomik veya askeri rekabet sonucu olası bir enerji yaptırımı karşısında savunmasız kalabilmektedir (Yi-chong, 2006: 266). Enerji ithal eden ülkeler de enerji odaklı bölgesel rekabet içerisine girebilmekte ve bunun sonucunda anlaşmazlıklar ortaya çıkabilmektedir.

Bunun yanı sıra enerji güvenliği yapısı gereği dış etkilere açıktır. Kasti kesintiler, iç siyasi sorunlar, teknik arızalar ve doğal afetler sonucu oluşan aksaklıkların yanı sıra savaş, terörizm ve deniz haydutluğu gibi tehlikelerle karşı karşıya kalmaktadır.

2.1.2. Enerji Güvenliğinin Kavramsal Gelişim Süreci

Enerji kavramının bir dış politika unsuru olarak kullanımı tarihsel olarak uzun yıllar öncesine dayanır. 1789'da John Williams'ın kaleme aldığı "*Mineral Krallığının Doğal Tarihi (Natural History of the Mineral Kingdom)*" adlı kitabında kömürün sınırlı bir kaynak olduğunu belirterek, kömür madenlerinin tüketilme riskine dikkat çekmiştir. O dönemde birçok düşünür kömürün tüketiminde dikkatli olunmadığı sürece ciddi sorunların ortaya çıkabileceğini savunmuştur. Bu yüzden jeolojik araştırma sürecinin ilerlemesi ve Maden Kayıt Ofisi'nin kurulması gibi önemli çalışmalar yapılmıştır.

1864 yılında İngiliz araştırmacılar tarafından kömür sahalarını tespit eden ve bazı araştırmalar sonucu tahmini kömür rezervlerini ortaya koyan makaleler yayımlanmıştır (Jevons, 1865: 1-8). 23 Ocak 1860 yılında İngiltere – Fransa arasında imzalanan Cobden-Chevalier Anlaşması'nın 11. maddesinde yer alan, Fransa'ya çok düşük tarifeli gümrük vergisi ile kömür ihracatının İngiltere için çok olumsuz bir anlaşma olduğu öne sürülmüş, bu konu ile ilgili güçlü muhalefet ile karşılaşmıştır (Jevons, 1865: 35). Ayrıca bu

tartışmaların yanı sıra, kömürün yerine daha kârlı rüzgâr ve güneş gibi ikamenin ortaya çıkabileceği de öngörülmüştür. Kömür yerine yeni bir enerji kaynağının keşfi İngiltere ekonomisi açısından kötü sonuçlara yol açabileceği ve endüstriyel üstünlüğün kaybedileceği ihtimali üzerine de durulmuştur (Jevons, 1865: 144). Enerjinin o dönemin uluslararası sisteminde başat güç olan İngiltere için ne kadar hayati önem taşıdığı ortadadır.

İngiliz Amiral John Fisher tarafından ortaya atılan, I. Dünya Savaşı öncesinde Winston Churchill'in 1912-1914 yılları arasında uygulamaya koyduğu İngiliz Donanması'nda kömür yerine petrolün kullanılması ile yeni bir devir başlamıştır. Churchill, Galler'den gelen güvenli ve ulusal bir kaynak olan kömürü değil, İran'dan getirilen petrolü tercih etmiştir (Yergin, 2006: 69). Bunun altında yatan sebepler; petrolü kullanan donanmanın manevra kabiliyetinin yüksek olması ve sürat konusunda kömürden daha iyi olması, yakıt personelinin daha az olması ve daha yüksek ateş kabiliyetine erişmesidir (Harford, 2019). İngiliz Donanması'nın kömür yerine petrole geçişi ile birlikte bir düşmanın petrol sahalarını işgal etmesi ve ulaşım hatlarına saldırıların engellenmesi önemli bir öncelik olmuştur.

20. yüzyıla kadar genel olarak aydınlatmada kullanılan petrol, içten yanmalı motorların icadı ile kısa sürede önemli bir enerji kaynağı olmuştur. Petrolün öneminin artmasıyla, enerji güvenliği, bir ulusal strateji sorununa dönüşmüştür (Yergin, 2006: 69). Winston Churchill bu ulusal strateji sorununun çözümünü “*Tek bir kaliteye, tek bir sürece, tek bir ülkeye, tek bir rotaya ve tek bir sahaya bağımlı olmamalıyız. Petrolde güvenlik ve kesinlik, çeşitlilikte yalnızca çeşitlilikte yatmaktadır*” ifadeleriyle açıklamaktadır (Skinner, 2005: 3). Churchill'in bu yaklaşımıyla öncelikle donanma için gerekli olan petrol tedarikinin çeşitlendirilerek risklerin en az düzeye indirilmesini amaçlamıştır.

İngiltere Donanması'nın, Alman Donanması'na karşı üstün duruma gelebilmek için uygulamaya koyduğu kömürden petrole geçme atılımı, diğer devletlerin petrole olan ilgisini artırmıştır. Churchill'in Kraliyet Donanması'nda yaptığı devrimin ardından “petrolün sahibi ya da kaynaktan takipçisi olmanın gerekliliği” düşüncesi I. Dünya Savaşı'nın temel nedenini ortaya koymaktadır. Savaşın sonuna doğru İngiliz Amiral Slade'in hazırladığı bir rapor, Savaş Kabinesi Sekreteri Maurice Hankey tarafından Kabine'ye sunulmuştur. Bu raporda, Mezopotamya'nın zengin petrol alanlarını ele geçirmenin önemi ve geçerli sebepleri üzerinde durulmuştur (Pamir, 2017: 86-87). Bunun

üzerine dönemin başbakanı David L. George, savaş sona ermeden Musul'un işgal edilmesi talimatını vermiştir.

Alman yetkililer de petrolün önemini teknolojik gelişmelerle birlikte fark etmiş ve çeşitli girişimlerde bulunmuştur. 1889'da başlatılan Berlin-Bağdat demiryolu bunun bir örneğidir. Bu durum uluslararası sistemin büyük oyuncularını olan İngiltere ve Almanya'yı Ortadoğu petrolü üzerine mücadele etmesine neden olmuştur. Bu mücadele I. Dünya Savaşı'nın zeminini hazırlamıştır. Böylelikle enerji kaynaklarını kontrol edebilme amaçlı ilk büyük çatışma gerçekleşerek, enerji güvenliği ve siyasi – ekonomik güç arasındaki ilişki ortaya çıkmıştır.

I. Dünya Savaşı'nın bitmesiyle petrol kaynaklarını kontrol altına almak isteyen itilaf devletleri, Orta Doğu'daki petrolü paylaşma konusunda ihtilafa düşmüş olsa da çeşitli anlaşmalar ile sorunlar çözümlenmiştir. Bu anlaşmalar 1920 San Remo Anlaşması ve 1928 Kırmızı Hat Anlaşması'dır. İngiltere, Bağdat petrolünün %25'ini San Remo Anlaşması ile Fransa'ya vermiş ancak ABD bu duruma tepki göstererek petrol kaynakları üzerinde hak iddia etmiştir. Bunun üzerine ABD'nin ilk kez Orta Doğu petrollerinden pay aldığı 1928 tarihli Kırmızı Hat Anlaşması imzalanmıştır (Sevim, 2009: 95). I. Dünya Savaşı'nın temelinde yatan petrol başta olmak üzere enerji kaynaklarının kontrol edebilme arzusu, savaş sonrasında çeşitli anlaşmalar ile ortaya çıkmıştır.

Enerji güvenliğinin askerileştirilmesi teorik bir kavram olmamakla birlikte tarihsel açıdan örnekleri mevcuttur. Petrol kaynaklarına erişimin bir başka yolu olarak savaşa başvurma yöntemi, devletler açısından enerji kaynaklarının ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Japonya'nın 1930'lu yıllarda petrole olan bağımlılığı saldırgan ve yayılcı bir dış politika izlemesine neden olarak, önce Çin ile ardından ABD ile çatışma içerisine sokmuştur (Luft ve Korin, 2009: 7-8). Bunun sonucunda Japonya, II. Dünya Savaşı'nın sonuna doğru atom bombalarının hedefi olmuştur.

Petrol, II. Dünya Savaşı yıllarında stratejik sınırları çizen bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. 1940 yılında Nazi Almanyası petrol ihtiyacının %58'ini Romanya, takriben %30 oranındaki kısmı ise 1939 Sovyet-Nazi paktı ile Sovyetler Birliği'nden karşılanmıştır. 1940 yılında Sovyetler Birliği'nde ise petrol üretiminin %72 Azerbaycan topraklarından tedarik edilmiştir. Nazi Almanyası'nın Sovyetler Birliği'ne savaş açmasının bir nedeni de ordusunun petrol ihtiyacını bu topraklardan karşılayabileceği düşüncesi olmuştur. Petrol

savaşın gidişatında önemli bir unsur olmuştur. Örneğin Nazilerin Bakü'yü ele geçirmesi olasılığı üzerine İngiltere ve Fransa, Bakü petrol kuyularını bombalamak için plan hazırlamıştır (Pamir, 2017: 25-26). Ordusunun bir kısmını Moskova önlerinden petrol zengini Bakü'ye kaydırma kararı Nazi Almanyası'nın kaderini de belirlemiştir.

Enerji kaynaklarının özellikle çatışmaya ve siyasi istikrarsızlığa eğilimli bölgelerde olmasına karşılık, enerji arz güvenliğini sağlamaya çalışan büyük ithalatçı ülkeler enerji kaynaklarına erişimlerini sürdürebilmek için bölgedeki rejimlere mali ve özellikle askeri destek sağlamaktadır (Klare, 2009: 54). Böylelikle başta petrol ve doğal gaz olmak üzere enerji kaynakları ithalatını güvence altına almak ve tedarik zincirinde yaşanacak aksaklıkların engellenmesi için gerekli gördüğü durumlarda askeri kuvvetleriyle bölgelerdeki rejimlere koruma sağlayabilmektedir. Örneğin, ABD Başkanı Franklin D. Roosevelt, 1945 yılında Suudi Arabistan Kralı İbn Suud ile yaptığı anlaşma gereği, Suudi Arabistan'ı koruma görevi üslenmiş, bunun karşılığında Suud Kralı, petrol ihracatını kesintisiz sürdüreceğine dair teminat vermiştir. ABD'nin Suudi Arabistan'ı koruma görevinin temelinde enerji arz güvenliğini sağlama arzusu yatmaktadır. Ayrıca II. Dünya Savaşı'nda müttefik devletlerin harcadığı toplam 7 milyar varil petrolün, 6 milyar varili ABD tarafından sağlanmıştır. Bu dönemde ABD, petrol rezervinin üçte birini tüketmiştir (Pamir, 2017: 87). Bu durum ABD'nin enerji güvenliği konusunda daha aktif olmasına neden olmuştur.

1950-1960 yılları arasında yaşanan bazı küresel gelişmeler petrol üreticisi ülkelerin petrol fiyatlarını, üretim kapasitesini belirlemek başta olmak üzere petrol üzerinde kontrolü artırmak amacıyla tek çatı altında toplanmayı hedefleyerek 1960 yılında Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı'nı (OPEC) kurmuştur. Bu örgüt, 1973 Petrol Krizi'ne kadar uluslararası sistemde pek önemslenmeyen bir örgüt olarak görülmüştür. OPEC ülkeleri, Yom Kippur Savaşı'nda ABD'nin İsrail'e olan desteğini protesto etmek amacıyla, İsrail'e destek veren ülkelere petrol ihraç etmeyeceğini ilan etmiştir (Cherp ve Jewell, 2011: 203). Bu durum petrol arzındaki kırılganlığı gözler önüne sererek ekonomik krizi tetiklemiştir

1973 Petrol Krizi ve diğer piyasa koşullarının yarattığı şok, petrol varil fiyatlarının yaklaşık 2,5 dolardan 10 doların üzerine çıkmasına sebep olmuştur. Sonraki süreçte 1979 İran İslam Devrimi petrol varil fiyatlarındaki dalgalanmalara neden olmuş ve varil fiyatı 13 dolardan 34 dolara çıkmıştır. Yaşananlar ekonomilerin durgunlaşmasına, yüksek işsizliğe

ve dış borçlanmalara neden olarak 1929 Büyük Buhran'dan sonraki küresel çapta en ciddi kriz olarak nitelendirilmiştir (Yergin, 1988: 113-114). Yaşanan bu olayların küresel çapta hissedilmesi enerji arz güvenliğini sağlamaya çalışan devletleri harekete geçirmiştir.

İngiltere'de hükümet belgelerinin 30 yılı doldurması sonrası kamuoyu ile paylaşılmasını mecbur kılan bir yasa gereği, 2004 yılında Birleşik Krallık Ulusal Arşivleri tarafından yayınlanan bir rapor dikkat çekici olmuştur. Percy Cradock tarafından 12 Aralık 1973'te İngiltere Başbakanı Edward Heath'e sunulan *UK Eyes Alpha* başlıklı raporda, ABD ordusunun uzun süren petrol yaptırımlarına yanıt olarak petrol üreten bölgelerini ele geçireceği konusunda uyarılmıştır. Söz konusu raporda “*ABD hükümeti, ABD ve müttefiklerinin küçük bir grup mantıksız ülkenin insafına kaldığı bir duruma tahammül edemeyeceğini düşünebilir*” ifadeleri kullanılmıştır (Alvarez, 2004). Raporda ayrıca olası bir ABD askeri operasyonunda ilk hedefin Suudi Arabistan, daha sonra Kuveyt ve Birleşik Arap Emirlikleri ihtimali üzerinde durulmuştur. Rapor, enerji tedarikinin güvence altına alınması konusunda gerektiğinde ülkelerin sert güce başvurabileceğini ve dış politikalarını önemli ölçüde etkilediğini göstermektedir.

23 Ocak 1980 yılında ABD Başkanı Jimmy Carter, kendi adını taşıyan Carter Doktrinini ilan ederek, ABD'nin hayati çıkarları olarak gördüğü Basra Körfezi'nde düşmanca gerçekleşecek faaliyet ile petrol akışının engellenmesi durumunda askeri güç kullanımı dâhil her türlü girişimi başlatacaklarını duyurmuştur (Sovacool ve Brown, 2010: 78). Ayrıca ABD kongresine alternatif enerji kaynaklarına yatırım yapma amacıyla çeşitli girişimlere başlamıştır. Carter yönetiminden sonra gelen Ronald Reagan, George H. Bush, Bill Clinton ve George W. Bush yönetimleri de enerji tedarikini aksatacak düşmanca faaliyetleri engellemeye yönelik askeri güç kullanma seçeneğinin üzerinde durmuştur

1973 Petrol Krizi'nden sonraki dönemlerde ABD, enerji arz güvenliğini sağlamak ve enerji tedarikinde yaşanabilecek durumlara karşı askeri gücünü kullanmaktan çekinmemiştir. I. Körfez Savaşı ve II. Körfez Savaşı, enerji güvenliğini sağlamanın ABD dış politikası açısından önemli bir amaç olduğunu ortaya koyan örneklerdir. Bunlara ek olarak ABD, Suudi Arabistan, Bahreyn, Katar gibi Ortadoğu ülkelerinde, Azerbaycan, Kazakistan ve Özbekistan gibi Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinde ve Kolombiya gibi Latin Amerika ülkelerinde –bazıları günümüzde faal olmasa da- çeşitli zamanlarda askeri tesisler kurmuştur. Enerji kaynakları bakımından zengin olan bu ülkelerde askeri konuşlanmaların

ve askeri yardımların büyük bir bölümünün doğrudan enerji güvenliği ile ilgili olduğu bilinmektedir (Luft ve Korin, 2009: 8). Ayrıca ABD savunma bütçesindeki artışların da enerji arz güvenliği ile ilişkisi olduğu bilinmektedir.

OPEC üyesi devletleri tarafından petrol üretiminin düşürülmesi ve petrol fiyatlarında yaşanan artış, büyük oranda enerji ithalatçısı olan devletleri harekete geçirmiştir. Özellikle Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü (OECD) üyeleri tarafından Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) kurularak Arap ambargosu ile yaşanan petrolün siyasi araç olarak kullanılmasından doğan güç durumlara refleks geliştirmeyi amaçlamışlardır. 1970'lerden Sovyetler Birliği'nin yıkılışına kadar geçen sürede devletler, Churchill'in çeşitlendirme modelini ve sürdürülebilir petrol ithalatı anlayışını benimseyerek enerji arz güvenliğini sağlamayı amaçlamıştır (Çelikpala, 2014: 79-81).

Enerji güvenliği sürekli değişen ve genişleyen dinamik bir kavramdır. Özellikle Soğuk Savaş'ın sona ermesi, güvenlik algılamalarında değişimlere neden olmuş ve bu değişimler enerji güvenliği anlayışına da yansımıştır. Karşılıklı bağımlılığın uluslararası alanda artması, enerji arz güvenliği ve enerji talep güvenliğini sağlamaya çalışan devletler arasında çok boyutlu analizi daha önemli hale getirmiştir. Ayrıca enerji güvenliği kavramının genişlemesiyle birlikte ülkeler açısından farklılık gösteren tanım giderek daha da belirsizleşmekte ve "Rorschach mürekkep lekesi kişilik testi" örneğinde olduğu gibi görmek istenilen ne ise, bakanın o şekilde algılaması durumu ortaya çıkmaktadır (Telli, 2016: 218). Bu nedenle analizi yapılırken devletlerin gelişmişlik durumu, üretici, tüketici veya transit ülke olma durumu, üretilen veya tüketilen kaynağın türü incelenmelidir. Aksi takdirde bir devlet hakkında yapılacak analizlerde yanlış saptamalar ortaya koyulacaktır.

II. Dünya Savaşı sonrasında sanayileşme sürecinin hızlanması, 1973'te yaşanan ilk petrol krizinin küresel nitelikte yarattığı ekonomik ve siyasi bunalımların yanı sıra Ortadoğu bölgesinde yaşanan savaşlar ve siyasi istikrarsızlıklar; sadece bölgesel nitelikte değil, uluslararası nitelikte de etkisini hissettirmiştir. Çoğu devlet ekonomisinin petrole olan bağımlılığı, Ortadoğu bölgesinden kaynaklanan sorunlardan doğrudan etkilenmesine neden olmuştur. Nitekim Arap – İsrail savaşları (1947, 1956, 1967 ve 1973), 1951 yılında İran Başbakanı Muhammed Musaddık'ın İran petrollerini millileştirmesi, 1956 yılında yaşanan Süveyş Krizi enerji güvenliği açısından önemli olaylar olmuştur. (Mabro, 2008: 5). Sonraki süreçte sırasıyla Irak'ta (1958), Libya'da (1969) ve İran'da (1979) gerçekleşen

darbeler, 1980'lerde yaşanan Irak- İran savaşı, 1975 – 1990 yılları arasında süren Lübnan iç savaşı, 1990'da Irak'ın Kuveyt'i işgali, 2003 yılında Irak'ın ABD ve müttefikleri tarafından işgali, 2006 yılında İsrail – Lübnan savaşı gibi olaylar enerji güvenliği açısından küresel etkilere sahip olmuştur.

Günümüze kadar yaşanan pek çok çatışmanın temeli olan enerji, uluslararası güvenlik algısının şekillenmesine neden olmuştur. Enerji güvenliği ve ulusal güvenlik ilişkisi, ülkelerin dış politika oluşturma sürecini etkilemektedir. Yergin'e (2013: 69-70) göre enerjiye olan bağımlılığın ve enerji güvenliğine yönelik tehditlerin giderek artması bakımından kavramın 21. yüzyıla uygun biçimde incelenmesini gerekli kılmaktadır. Geçmişte petrol merkezli enerji güvenliği algısının, doğal gaz sektörünün gelişmesi ve tüketimindeki artış günümüz koşullarını değiştirerek yeni enerji güvenliği çalışmalarına doğal gaz arz güvenliği de eklenmiştir.

21. yüzyılda enerji güvenliği kavramı, yaşanan bazı gelişmeler çerçevesinde dönüşüme uğramış ve genişlemiştir. Bu gelişmelerden birincisi devlet temelli endişelerin yanı sıra devlet dışı aktörlerin de endişe kaynağı olarak ortaya çıkmasıdır. 11 Eylül saldırıları bu açıdan dikkate değerdir. Ulusal güvenliğin bir parçası olan enerji güvenliğine yönelik modern tehditlerin ortaya çıkmasıyla birlikte, petrol ticaretinin yanı sıra diğer enerji tedarik sistemlerinin devlet dışı aktörler için potansiyel bir hedef olarak görülmeye başlanmıştır. Bunun yanı sıra nükleer santraller ve diğer radyolojik tesislerin korunması önemli görülmüş ve buna ek olarak siber güvenlik kavramı ortaya çıkmıştır. Böylelikle yeni bir tehdit aktörü ortaya çıkmış, üst düzey riskli enerji tedarik sistemlerini koruyucu önlemler alınmıştır.

Irie'ye (2017: 38) göre 11 Eylül saldırıları, enerji güvenliği tanımına yeni bir tehdit edici unsurun eklenmesine neden olmuştur. 11 Eylül saldırıları sonrasında başlayan süreçte Afganistan ve Irak'ta yaşanan savaşlar, Arap Baharı ve sonrasında yaşanan istikrarsızlık enerji güvenliği kaygıları artırmıştır. Öte yandan denizyolu enerji taşımacılığının hacimsel artışı ve daha sonra İran'ın nükleer program üzerine çalışmaları enerji güvenliği açısından önemli hususlar olarak görülmektedir (Energy Charter Secretariat, 2015: 8). Bu gelişmelerin Hürmüz ve Malakka Boğazları gibi dar ulaşım boğazlarına yönelik endişelerin derinleşmesine sebep olmaktadır.

21. yüzyılda enerji güvenliği kavramının dönüşümüne sebep olan ikinci gelişme,

2005-2006 yıllarında yaşanan Rusya-Ukrayna arasındaki doğal gaz fiyatı ve transit geçiş maliyeti anlaşmazlığının Avrupa'da yarattığı enerji arz güvenliği sorunudur. Petrolün baskın enerji kaynağı olarak önemini korumasına karşın, Avrupa'da doğal gaza yönelik talebin artması, yaşanan olay sonucunda doğal gaz arz güvenliği sorununu ortaya çıkarmıştır. Doğal gazın stoklanması, petrolün stoklanmasından daha zor olması nedeniyle enerji güvenliği açısından büyük bir endişe yaratmıştır (Irei, 2017: 38). 2006, 2009 ve 2014'te yaşanan Ukrayna doğal gaz krizleri, Rusya ile Batı arasında 2014'te Ukrayna konusunda yaşanan açmazdan kaynaklanan enerji güvenliğine yönelik tehdit, Avrupa'daki doğal gaz ithalatçısı ülkelerin, Rusya'ya yönelik algılarında değişim yaratmıştır (Energy Charter Secretariat, 2015: 8) Ayrıca Şubat 2022 itibariyle başlayan Rusya-Ukrayna savaşının Avrupa devletlerinin enerji güvenliğini doğrudan tehdit ettiği görülmektedir.

Üçüncü gelişme ise 2005 yılında ABD'nin Meksika Körfezi'ndeki petrol üretim ve rafineri tesislerinde ciddi tahribata yol açan Katrina Kasırgası ve yarattığı sonuçlarıdır. Olayın yarattığı tahribat üzerine ABD Enerji Bakanlığı stratejik petrol rezervlerini serbest bırakmıştır. Ayrıca IEA, Acil Durum Müdahale Planı (ICRP) çerçevesinde üyelerinin petrol stoklarını serbest bırakmasına yönelik çağrıda bulunmuştur. Bu olayla birlikte, 2011 yılında yaşanan Büyük Doğu Japonya Depremi önemli görülmektedir. Deprem sonucu Fukushima Nükleer Santrali'nde hasar meydana gelmiş ve radyoaktif maddeler atmosfere yayılmıştır. Öte yandan 2013 yılında Haiyan Tayfunu'nun Filipinler'deki enerji altyapısını tahrip etmesi bir diğer önemli olaydır (Irie, 2017: 39). Yaşanan doğal afetler sonucunda enerji güvenliği kavramına yeni bir tehdit unsuru eklenmiştir. Böylelikle enerji altyapısının doğal afetlere karşı dayanıklılığı önemli bir öncelik olmuştur

Günümüzde, enerji güvenliğine yönelik tehdit oluşturan devlet dışı aktörler ve doğal afetlerin yanı sıra, enerji kaynaklarına erişimde ülkelerarası rekabetin artması, anlaşmazlıkları da beraberinde getirmektedir. Anlaşmazlıkların olmadığı durumlarda bile enerji ithalatçısı devletler ulusal stratejilerini enerji güvenliğini iyileştirecek şekilde oluşturmaktadır. Ayrıca devletler ulusal stratejilerini sadece günümüzde yoğun biçimde kullanılan enerji kaynaklarına göre değil, aynı zamanda gelecek yıllarda küresel enerji sisteminde önemli rol alması beklenen enerji kaynakları için de oluşturmaktadırlar.

2.1.3. Enerji Güvenliği ve Dış Politika İlişkisi

Devletlerin gücünü temsil eden ve gücün temel unsurları arasında sayılan doğal kaynaklar, devletlerin dış politikalarının oluşturulmasında da önemli bir yere sahip olmuştur. Modern dünya ekonomilerinin temelini oluşturan enerji kavramının dış politika ile olan ilişkisi tarihsel süreçler içerisinde karşımıza çıkmaktadır. Artık askeri kapasite ve nükleer silahlara sahip olmanın yanı sıra petrol ve doğal gaz olmak üzere enerji kaynakları rezervleri ve erişim imkânları öne çıkan önemli unsurlar olmuştur (Telli, 2016: 220). Ayrıca uluslararası sistemde bir devletin hiyerarşik sıralaması enerji kaynaklarının öneminin artmasıyla değişmektedir.

Enerji, devletlerin ulusal ve dış politikaları arasında bir bağ oluşturur. İklim değişikliği, enerji fiyatları ve enerji arzının mevcudiyeti ile ilgili endişelerin, bir devletin yerel enerji tüketimi alışkanlıklarını, ulusal ve dış politikalarını etkilemektedir. Uluslararası sistemin yapısını etkilemesi bakımından enerji kullanımı önemlidir. Başta petrol ve doğal gaz olmak üzere enerji kullanımı, devletler açısından bir karşılıklı bağımlılık unsuru yaratır.

Küresel ihtiyaç bakımından önemli olan petrolün, fiyatını ve üretimini tüm tüketicilerin talebi etkilemektedir. Enerji ihracatçıları ve önemli transit devletlerde yaşanan yerel siyasi gelişmeler, sadece o ülkeyi ilgilendiren konu olmaktan çıkarak uluslararası sistemde enerji ithal eden devletleri de etkiler. Dünya petrol piyasalarındaki koşullar altında, bir petrol ihracatçısındaki veya büyük geçiş ülkesinde yaşanan siyasi istikrarsızlık büyüyerek uluslararası bir konu haline gelebilmektedir (Schaffer, 2009: 3). 1973 krizi bu durumun bir örneğidir. Yaşanan kriz ile enerji, siyasi ve güvenlik boyutu ön plana çıkan unsur haline gelmiştir. Böylece enerji güvenliği, askeri alanların dışına taşarak dış politikanın öncelikli alanlarından birisi olmuştur. Enerji kaynaklarına erişmek ve kontrol etmek, devletlerin ulusal çıkarlarının arasına girmesi anlaşmazlıkların artmasına neden olabilmektedir.

Enerji güvenliğine bakış açısı hususunda ihracatçı ve ithalatçı ülkeler açısından bazı farklılıklar vardır. İthalatçı konumundaki enerji tedarikçisi bir ülke için enerji güvenliği, çeşitli, istikrarlı, makul fiyatlarla kesintisiz bir biçimde azami verimli enerjinin sağlanmasıdır. Bu tanım “enerji arz güvenliği” kavramını ortaya çıkarmıştır. İhracatçı konumundaki enerji üreticisi bir ülke için ise enerji güvenliği, petrol, kömür ve doğal gaz başta olmak üzere üreticisi olduğu enerji kaynaklarına yönelik talebin kesintisiz bir şekilde devam etmesi, azami fiyattan azami sayıda ülkeye kendi kaynaklarını ihraç edebilmesidir.

Bu tanım ise “enerji talep güvenliği” kavramını ortaya çıkarmıştır. “Enerji geçiş güvenliği” kavramı çerçevesinde ele alınacak grubun özellikleri ise, ülkesinin transit konumda olmasını korumakla birlikte sürekliliğini devam ettirmek ve enerji arz güvenliğini sağlamaktır. Bu özelliklere sahip ülkeler geçiş ülkeleridir (Özgen, 2020: 152). Geçmişten günümüze enerjiyi dış politikada siyasi bir araç olarak kullanma eğilimi üç grup için de geçerlidir.

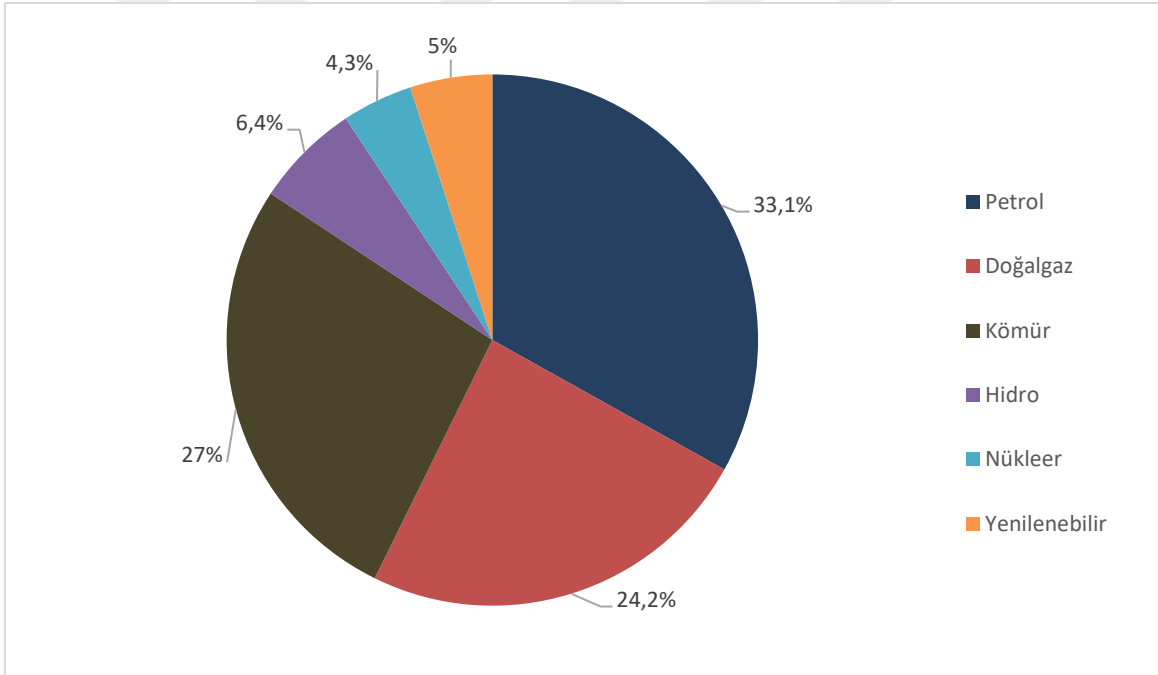
Enerji talep güvenliği grubuna dâhil olan devletler 1973 Petrol Krizi ile enerjiyi siyasi baskı aracı olarak kullanmışlardır. Günümüzde ise enerji arz güvenliği grubuna dâhil olan ve tüketimi ciddi oranda yüksek olan devletler tarafından en etkili petrol ambargoları yürütölmektedir. ABD'nin İran'a ve BM'nin Irak'a yönelik uyguladığı ambargolar gibi örnekler bu durumu açıklar mahiyettedir. Ancak tedarikçi ve tüketici devletler günümüzde enerjiyi siyasi araç olarak nadiren kullanmaktadır. Geçiş ülkesi olarak tanımlanan transit ülkelerin ise enerjiyi dış politika aracı olarak kullanmaya daha meyilli olduğı görölmektedir. Ukrayna ve Beyaz Rusya gibi ülkeler, siyasi ve ekonomik hedeflere ulaşmak için Rus petrol ve gazının, Avrupa pazarlarına akışını zaman zaman engellemeye çalışmaktadır (Schaffer, 2009: 4). Bunların sonucunda siyasi ve askeri krizler ortaya çıkmaktadır.

Devletlerin dış politikalarında enerjiyi ele alma biçimleri bu çerçevede şekillenirken bir diğör husus ihracatçı ülkelerin ihraç ettiğı enerjinin önceliğı ve ithalatçı bir ülkenin de öncelikli ihtiyacı olduğı enerji türlerinin farklılıklarıdır. Ayrıca enerji ihraç eden ülkelerin birçoğunun aynı zamanda yurtiçi arz sorunları ile karşı karşıya olduğı durumlar ortaya çıkabilmektedir. Öte yandan ekonomik genişleme, yüksek nüfus artışı, elektrik tüketimi ve ulaşım sektöründeki hızlı yakıt kullanımı artışı yaşanabilmektedir

21. yüzyılda Çin, büyük bir enerji tüketicisi ve enerji tedariki için ABD'ye potansiyel bir rakip olmaktadır. Çin'in ekonomik yükselişi, bölgesel ve uluslararası güvenlik sistemleri için bir dizi uyum zorluğu yaratmakta ve enerji tedarikinde yaşadığı büyüme, özellikle ABD ile enerji alanında önemli bir çekişme yaşaması muhtemel bir senaryodur. Schaffer'a (2009: 5-6) göre gelecekte, enerji kaynakları için rekabet, Rusya'nın doğal gaz kaynakları üzerinden, aslında AB ile Çin arasında daha muhtemeldir. Rusya hem Avrupa'ya hem de Çin'e yapacağı enerji satışı ile iki pazarı daha yüksek fiyatlar için birbirine karşı oynayabilecek duruma erişebilecektir.

2.1.4. Dünya Enerji Görünümü

2019 yılında devletlerin ekonomik büyümelerinde yaşanan düşüşler ve 2018 yılında dünya enerji talebinin artmasını tetikleyen bazı faktörlerin azalmasıyla dünya enerji piyasasındaki büyüme yavaşlamıştır. ABD, Rusya ve Hindistan’da enerji talebi düşüş kaydetmiştir. Ancak enerji talebinde Çin, büyümeye devam etmiştir. 2019 yılı verilerine göre (BP, 2020: 4). Enerji talebindeki yavaşlama ve enerji talebinin kömürden doğal gaz ve yenilenebilir enerjiye doğru yaşanan kayma ile karbon emisyonlarının yavaşlamasını sağlamıştır. Üretimdeki büyümenin tüketimi geride bıraktığı bu dönemde stokların birikmesine ve fiyatların aşağı yönlü hareket etmesine de neden olmuştur



Şekil 2. Dünya birincil enerji tüketimi dağılımı

Şekil 2’de de görüldüğü üzere 2019 yılı BP verilerine göre dünya genelinde en fazla tüketilen enerji kaynağı %33,1 ile petrol olmuştur. Petrolden sonra en çok tüketilen enerji kaynakları ise %27 ile kömür ve %24,2 ile doğal gaz olmuştur. Kömür, geçen 6 yıllık sürede dördüncü kez düşüş kaydetmiştir. Dahası kömür, 2020 yılı itibarıyla 16 yılın en düşük seviyesine gerilemiştir. Yenilenebilir enerji üretimi ise büyüme kaydederek ilk kez nükleer enerjiyi geçmiştir.

Tablo 2

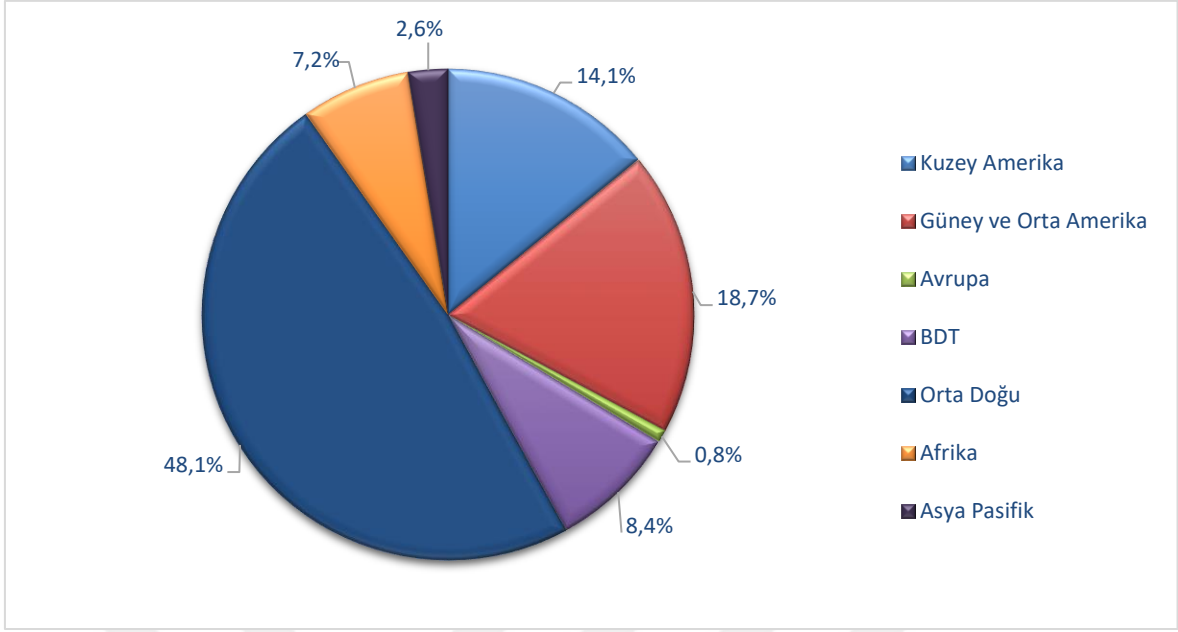
Dünya kanıtlanmış petrol rezervlerinin bölgelere göre dağılımı (bin milyon varil)

Bölge	1999	2009	2019
Kuzey Amerika	232,8	217,8	244,4
Güney ve Orta Amerika	95,9	233,3	324,1
Avrupa	20,7	14,0	14,4
Bağımsız Devletler Topluluğu	120,1	144,0	145,7
Orta Doğu	685,8	753,1	833,8
Afrika	84,7	123,0	125,7
Asya-Pasifik	37,0	46,6	45,7
TOPLAM	1277,1	1531,8	1733,9

Kaynak: BP, 2020: 14.

Tablo 2’de de görüldüğü gibi Ortadoğu Bölgesi, kanıtlanmış petrol rezervleri bakımından birinci sıradadır. Burada dikkat çekici husus, Güney ve Orta Amerika Bölgesinin son on yıllar içinde kanıtlanmış petrol rezervlerinin hızlı biçimde artması olmuştur. Özellikle bölge ülkesi Venezuela rezerv bakımından önemli bir devlet olmaktadır

Dünya genelinde kanıtlanmış petrol rezervi bakımından ilk sırada yer alan ülke %17,5 oranıyla Venezuela’dır. Venezuela’nın kanıtlanmış 303.8 bin milyon varil (48.0 bin milyon ton) petrol rezervi bulunmaktadır. Venezuela’yı sırasıyla %17,2 oranıyla Suudi Arabistan, %9,8 oranıyla Kanada, %9 oranıyla İran, %8,4 oranıyla Irak, %6,2 oranıyla Rusya, %5,9 oranıyla Kuveyt, %5,6 oranıyla Birleşik Arap Emirlikleri, %4 oranıyla ABD ve %2,8 oranıyla Libya takip etmektedir. Petrol rezervi bakımından zengin olan bu on ülke dünya kanıtlanmış petrol rezervinin %86,4’üne sahiptir.



Şekil 3. Dünya kanıtlanmış petrol rezervlerinin yüzdelik dağılımı

Kaynak: BP, 2020: 15.

2019 yılında petrol üretimi 95,192 milyon varil/gün olarak kayıtlara geçmiştir. Şekil 1.3'te de görüldüğü gibi dünyada kanıtlanmış petrol rezervlerinin takriben yarısı (%48,1) Ortadoğu Bölgesi bulunmaktadır. Rezervlerinin yanı sıra dünya petrol üretiminin de en fazla olduğu bölge %31,9 oranı ile Ortadoğu Bölgesi olmuştur. Ortadoğu'yu ise %25,9 oranı ile Kuzey Amerika bölgesi takip etmiştir. 2019 yılında ham petrol ve kondensatı üretimi 83,182 milyon varil/gün olarak kayıtlara geçmiştir. 2019 yılı itibariyle tüm sıvı yakıtların tüketimi bir önceki yıla göre 1,1 milyon varil artarak 100,959 milyon varil/gün olmuştur.

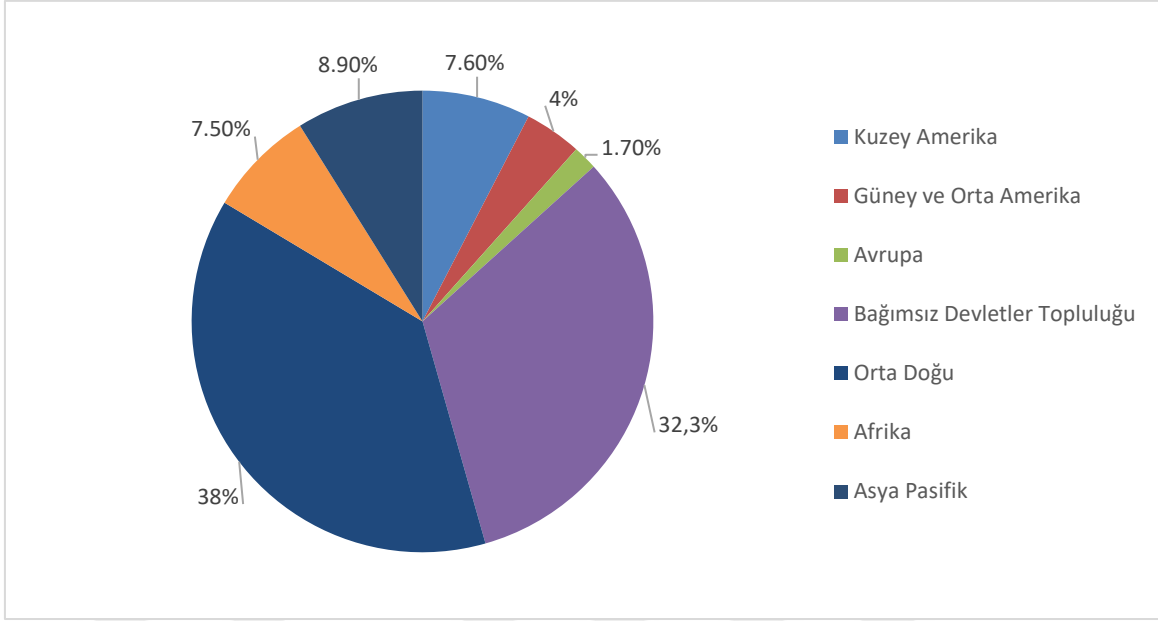
Tablo 3

Dünya kanıtlanmış doğal gaz rezervlerinin bölgelere göre dağılımı (trilyon metre küp)

Bölgeler	1999	2009	2019
Kuzey Amerika	7	9,4	15
Güney ve Orta Amerika	6,8	7,6	8
Avrupa	5,6	5,3	3,4
Bağımsız Devletler Topluluğu	39,8	46,6	64,2
Orta Doğu	53,0	73,6	75,6
Afrika	11,0	14,2	14,9
Asya-Pasifik	9,5	13,9	17,7
TOPLAM	132,8	170,5	198,8

Kaynak: BP, 2020: 3.

Dünya genelinde petrol ve kömür tüketiminde sonra en çok kullanılan enerji kaynağı olan doğal gaz kullanılmaktadır. Dünya genelinde kanıtlanmış rezervler bakımından Tablo 3'te ve Şekil 4'te görüldüğü gibi ilk sırada yine Ortadoğu Bölgesi yer almaktadır. Ancak devletler nezdinde incelendiğinde en fazla rezerve sahip ülke %19,1 oranıyla Rusya'dır. Rusya'nın kanıtlanmış 38 trilyon metre küp (1340,5 trilyon fit küp) doğal gaz rezervi bulunmaktadır. Rusya'yı sırasıyla, %16,1 oranıyla İran, %12,4 oranıyla Katar, %9,8 oranıyla Türkmenistan, %6,5 oranıyla ABD, %4,2 oranıyla Çin, %3,2 oranıyla Venezuela, %3 oranıyla Suudi Arabistan, %3 oranıyla BAE ve %2,7 oranıyla Nijerya takip etmektedir. Doğal gaz rezervi bakımından zengin olan bu on ülke, dünya kanıtlanmış doğal gaz rezervinin %80'ine sahiptir.



Şekil 4. Dünya kanıtlanmış doğal gaz rezervlerinin bölgelere göre yüzdelik dağılımı

Kaynak: BP, 2020: 33.

2019 yılında dünya toplam doğal gaz üretimi 3989.3 milyar metre küp olmuştur. Toplam üretimde %23,1 oranıyla ABD ilk sırada yer almaktadır. %17 oranıyla Rusya ikinci sırada yer almaktadır. Toplam doğal gaz tüketimi ise 3929.2 milyar metre küp olmuştur. Toplam doğal gaz tüketiminde ABD %21,5 oranıyla ilk sırada yer almaktadır. ABD'yi %11,3 oranıyla Rusya ve %7,8 oranıyla Çin takip etmektedir.

Tüm bu bilgiler ışığında dünya üzerinde kanıtlanan petrol ve doğal gaz rezervlerinin çıkarılması ve üretilmesi, dünya üzerinde artan enerji ihtiyacı, deniz sondaj teknolojisinin yaygınlaşması ile kanıtlanmamış rezervlerin tespit edilme isteği, Arktik Bölgesinde yeni deniz yolu ve yeni enerji kaynaklarının keşfi gibi nedenler enerji güvenliğini daha önemli hale getirmekte ve rekabeti artırmaktadır. Daha önce belirtildiği gibi devletler; enerji kaynağının mevcudiyeti, ulaşılabilirliği, sürdürülebilirliği, ekonomikliğinin sağlanması gibi nedenlerle enerji politikaları oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra enerji kaynağının taşınmasının uygunluğu ve taşınmasında uzlaşma faktörleri de ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle enerji kaynaklarının taşınmasında deniz yollarının güvenliği de son yıllarda önemli hale gelmektedir. Dahası enerji güvenliği ve deniz güvenliği kavramları da birlikte alınması gereken hususlar olarak önem arz etmektedir.

2.2. Deniz Güvenliği Kavramı

2.2.1. Deniz Güvenliği Tanımı

Soğuk Savaş sonrası dönemde, güvenlik endişelerinin artık bir devletin savaşa girmesi, kaçınması veya galip gelmesi gibi genel anlamda askeri çıkarlara odaklanmadığı kabul edilmekte ve bir devletin güvenliğine yönelik yalnızca askeri değil, aynı zamanda politik, ekonomik, toplumsal ve çevresel tehditler de ön plana çıkmaya başlamıştır. Bunun nedeni, tehdit kaynakları ile birlikte hedeflerinin çeşitli hale gelmesi ve denizlerde devlet dışı aktör kaynaklı tehditlerin giderek daha fazla önem kazanmaya başlamasıdır.

Özellikle 11 Eylül saldırıları sonrasında, okyanusların ve denizlerin geniş, kontrol edilmesi zor ve düzenlenmemiş doğaları nedeniyle birçok yasadışı faaliyete elverişli olduğu görülmüştür (Klein vd., 2009: 8). Ayrıca USS Cole ve Limburg saldırıları gibi olaylar neticesinde, uluslararası terörizmin oluşturduğu tehdit yeni bir boyut kazanmış, teröristlerin hedeflerine ulaşmak için denizcilik alanını kullanmakla ilgilendiklerini ve buna muktedir olduklarını göstermiştir. Bu durum deniz güvenliği kültüründe değişime neden olmuş ve deniz güvenliğini, güvenlik çalışmalarının normal bir parçası haline getirmiştir (Hardy, 2005: 1). Böylelikle deniz güvenliği, tüm denizcilerin ve balıkçıların korunması, deniz çevresinin güvenliği, deniz sathında ve dibinde bulunan kaynaklara erişimi ve güvenliği, denizdeki suçlara karşı güvenliğin sağlanması, deniz iletişim hatlarının (SLOCs) güvenliği, egemenlik ve toprak bütünlüğü, uluslararası ve ulusal düzeyde barış ve güvenliğin tesis edilmesi konularıyla ilişkili bir kavram haline gelmiştir (Feldt vd., 2016: 2-3).

Deniz güvenliğine ilişkin alanyazında deniz güvenliği üzerine genel kabul görmüş bir tanım bulunmamakla birlikte, deniz güvenliğinin sağlanması ulusal, bölgesel ve uluslararası düzeyde önemli bir konudur. Deniz güvenliği kavramı kimin kullandığına veya kavramın hangi bağlamda kullandığına bağlı olarak farklı anlamlara sahip olabilmektedir (Klein, 2011: 8). Örneğin, askeri perspektiften bakıldığında, deniz güvenliği geleneksel olarak bir devletin toprak bütünlüğünün savunulması ve korunmasına odaklanmıştır.

Deniz güvenliği kavramı üzerine, siyasi, ideolojik önyargılar ve örgütsel menfaatlere bağlı olarak bireyler ve kuruluşlar tarafından çeşitli tanımlamalar yapılmaktadır (Rahman, 2009: 29). Ayrıca devletler, ulusal güvenliğini en üst düzeye çıkarmaya çalışırken hangi araçların kullanılması gerektiği konusunda çoğu kez

anlaşamadıkları gibi, deniz güvenliği tanımı konusunda da evrensel bir uzlaşa bulunmamaktadır (Kraska ve Pedrozo, 2013, s. 5). Bu durum deniz güvenliği kavramı üzerine hâkim bir tanımlamayı zorlaştırmaktadır. Küresel anlamda birçok sektör açısından geçmişten günümüze önemli olan deniz güvenliği, denizlerde meydana gelen veya denizden kaynaklanan tehditler üzerinden tanımlanmaktadır.

Deniz güvenliği, iki ana boyut üzerinden incelenmektedir. Birincisi, devlet temelli veya devletlerarası geleneksel tehditleri içeren, deniz yetki alanlarına yönelik anlaşmazlıklar ve jeopolitik rekabetlerdir (Chapsos, 2019). Günümüzde Doğu Akdeniz’de yaşanan deniz sınırı anlaşmazlıkları ve İran’ın Hürmüz Boğazı’nda enerji ticaretine yönelik saldırı endişeleri bu duruma örneklerdir.

Deniz güvenliğinin ikinci boyutu ise, geleneksel deniz savunmasının aksine, devlet dışı aktörlerin dâhil olduğu denizlerde meydana gelen haydutluk, terör faaliyetleri, insan kaçakçılığı, uyuşturucu kaçakçılığı, silah kaçakçılığı, yasadışı balıkçılık ve çevreye kasıtlı zarar verme gibi asimetrik veya düzensiz modern tehditler kümesini kapsamaktadır (Bağbaşıoğlu, 2021: 68).

Geleneksel denizcilik anlayışı çerçevesinde Till (2006: 5) deniz güvenliğini, risk ve tehdit odaklı olmayan bir tanımlamaya giderek “denizde iyi düzen” olarak tanımlamıştır. Ancak denizcilik doğasının değişkenliği nedeniyle geleneksel denizcilik anlayışı yetersizdir (Feldt, 2016: 11). Deniz güvenliğini, “bir dizi tehditlerin yokluğu” olarak tarif eden Bueger (2015: 159), denizlerde risk ve tehditlere dikkat çekmiştir. Ayrıca denizlerde “iyi veya istikrarlı” düzenin ne olduğu konusunun net olarak belirlenememesi, deniz güvenliği tanımına yönelik bu anlayışın yetersiz kalabileceği öngörülerek, risk ve tehdit temelli yaklaşımlar ön plana çıkmıştır.

Genel olarak deniz şiddetini engelleme veya kaçınma üzerine inşa edilen deniz güvenliğine ilişkin alanyazında birçok tanımlama mevcuttur. Örneğin Germond (2015: 137), deniz alanını güvenlik düzleminde ele alarak, deniz alanında var olan risk ve tehditleri engelleyebilmeye yönelik “bir dizi politika, düzenleme, önlem ve işlemler” bütünü olarak deniz güvenliğini açıklamaktadır. Rahman (2009: 29-31) ise deniz güvenliği kavramına ilişkin analizinde beş perspektif öne sürmüştür. Bunlar; “denizin kendisinin güvenliği”, “okyanus yönetimi”, “deniz sınırının korunması”, “denizdeki askeri faaliyetler” ve “deniz ulaştırma sisteminin güvenlik düzenlemesi” olarak sıralanmıştır.

BM, deniz güvenliği üzerine ortak bir tanımın olmadığını, tehdit olarak algılanan faaliyetler üzerinden deniz güvenliği tarifi yapılması gerektiğini belirtmiştir. Daha önce 2008 yılında BM Genel Sekreterliği tarafından yayımlanan “*Oceans and the Law of the Sea*” başlıklı raporda deniz güvenliğine yönelik tehditler belirtilmiştir (UN, 2008). 2020 yılında aynı başlıkla yayımlanan BM Genel Sekreterliği raporunda da deniz güvenliğine yönelik tehditler benzer biçimde tanımlanmıştır. Deniz güvenliğine yönelik tehditler;

- “Seyrüsefer ve deniz yoluyla yapılan ticarete yönelik haydutluk ve silahlı soygunlar,
- Enerji güvenliğini tehlikeye sokan açık deniz tesislerine ve kritik altyapılara yönelik terörist eylemler,
- Uyuşturucu ve psikotrop maddelerin yasa dışı ticareti,
- Nükleer madde ve kitle imha silahları (KİS)’nin yasadışı ticareti,
- Deniz çevresine kasıtlı ve yasadışı zarar verme,
- İnsan kaçakçılığı ve ticareti,
- Balıkçılık başta olmak üzere denizlerde yasa dışı tüm avcılık faaliyetleri,
- Siber tehditler dâhil olmak üzere denizde diğer suç veya yasadışı faaliyetler” olarak ifade edilmiştir (UNGA, 2020: 8-9).

Mevcut tehdit ortamında, bir tehdidin diğer bir tehditten daha büyük olarak belirlenmesi zor olmaktadır. Bunun nedeni tehditlerin farklı bölgelerde ve farklı yoğunlukta olabilmesi nedeniyle, farklı devletler açısından değişken sonuçlarının var olmasıdır. Karada gerçekleşen olaylara göre daha sık olmasa bile denizde meydana gelen terör eylemlerinin daha yüksek sonuçlar doğurabildiği bilinmektedir (Chapsos, 2019). Örneğin enerji ithalatına bağımlı bir ülke için denizde yaşanan terör eylemleri çok büyük sonuçlar doğurabilmektedir. Öte yandan yüksek oranda balıkçılık sektörüne bağımlı bir kıyı devleti için, yasadışı balıkçılığın var olması risk teşkil edebilmektedir. Bu durum artan önlemler ihtiyacını beraberinde getirmektedir. Ancak herhangi bir risk ve tehdidin ülkeler açısından önemi değişkenlik gösterse de deniz ortamında kabul edilen suçlar benzer niteliktedir.

Mevcut tehdit ortamı, yeni düşünceleri ve stratejik yaklaşımlarda bir değişikliği gerektirir. Deniz alanını güvence altına almak, ilgili ulusal kurumların tüm yelpazesini bir araya getiren, kurumlar arası geniş bir yaklaşım gerektirmektedir. 2006 yılında dönemin

ABD Donanması Deniz Operasyonları Şefi Amiral Michael Mullen: "*Deniz gücü tartışmasını yükseltmenin zamanı geldi. Çok uzun zamandır ve çok fazla yönden, büyük gemi savaşları ve yüksek teknoloji silah sistemleri ile ilgiliydi. Hayat artık o kadar basit değil ... tamamen yeni zorluklarla karşı karşıyayız*" ifadeleri ile deniz ortamında meydana gelen devlet dışı aktörlerden kaynaklı risk ve tehditlere dikkat çekmiştir. BM Genel Sekreterliği tarafından yayımlanan 2008 tarihli "Okyanuslar ve Deniz Hukuku" raporu ile deniz ortamında risk ve tehditler belirtilmiş, sonraki süreçte diğer ülkeler ve uluslararası kuruluşlar tarafından benzer strateji belgeleri yayımlanmıştır. 2011 yılında NATO tarafından "İttifak Denizcilik Stratejisi" yayımlanmıştır. 2014 yılında Birleşik Krallık tarafından "Ulusal Deniz Güvenliği Stratejisi" ve aynı yıl AB tarafından "Deniz Güvenliği Stratejisi" yayımlanmıştır. 2015 yılında Fransa tarafından "Denizcilik Alanları Güvenliği Ulusal Stratejisi" ve aynı yıl G7 "Deniz Güvenliği Bildirgesi" yayımlanmıştır. 2016 yılında ise Afrika Birliği tarafından "Deniz Güvenliği Bildirgesi" yayımlanmıştır (Bueger ve Edmunds, 2017: 1298). Deniz güvenliği stratejilerinin temel amacı, deniz alanlarının tüm yasa dışı faaliyetler için kullanılmasını önlemek ve dünya denizlerindeki enerji kaynaklarının ulaşımında modern tehditlere karşı güvenliği sağlamaktır. Devletlerin tek başına mevcut olan tehditler ile başa çıkmak için yeterli kaynağa sahip olmaması nedeniyle, devletlerarası koordineli bir yaklaşım ve müdahaleyi gerektirmektedir.

Deniz güvenliği tanımının eksikliği, aktörlere güvenlik ortamlarıyla ilgili yeni ortaya çıkan tehditleri dâhil etme ve deniz güvenliğini ulusal veya bölgesel ihtiyaçları ve çıkarlarına göre tanımlama esnekliği sunmaktadır (Chapsos, 2019). Örneğin, 2014 yılında Birleşik Krallık tarafından yayınlanan "Ulusal Deniz Güvenliği Stratejisi" belgesinde denizcilik alanında siber saldırıları en büyük risk ve tehditlerden biri olarak gören ilk ülke olmuştur (UK, 2014). Benzer şekilde AB, "Deniz Güvenliği Stratejisi" belgesinde yasadışı arkeolojik çalışmalar ve arkeolojik nesnelerin yağmalanmasını risk ve tehditler grubuna dâhil etmiştir. Bu açıdan bakıldığında deniz güvenliği, esnek bir kavram olma özelliği taşımaktadır.

Deniz güvenliği, ulusal anlamda "kara ve deniz bölgesinin, altyapısının, ekonomisinin, çevresinin ve toplumunun" denizde ortaya çıkan risk ve tehditlerden etkilenmesini engellemek olarak tanımlanabilir (Klein, 2011: 11). Bölgesel anlamda ülkelerin iş birliği temeline dayalı, belirli bir bölgedeki denizcilik çıkarlarını etkileyenler risk ve tehditleri bertaraf etme olarak açıklanabilir (Banlaoi, 2005: 59-60). Küresel

anlamda “tüm denizde, sathında, altında ve denizden uluslararası sistemde istikrarı sürdürme süreci” temelinde koordineli bir yaklaşım olarak sınıflandırılabilir (Rahman, 2009: 29).

Deniz güvenliği kavramına yönelik evrensel bir uzlaşa bulunmamakla beraber, deniz alanlarının ve benzeri suç faaliyetlerinin dinamik doğası nedeniyle kavram genişlemeye devam etmektedir. Ancak deniz güvenliği tanımı üzerine yapılan çalışmaların deniz alanlarında ortaya çıkan risk ve tehdide odaklı genel yaklaşımlar olduğu görülmektedir. Burada göz ardı edilmemesi gereken şey, deniz güvenliğini farklı tehditlerin ayrı ayrı siloları olarak değil, tehditlerin birbirine bağlı olduğunu anlamaktır (Chapsos, 2019). Deniz güvenliği, çeşitli biçimlerde, farklı yerel veya bölgesel özelliklerin etkilediği kapsamlı bir kavram özelliği taşımaktadır

Deniz güvenliği ile ilgili bilinmesi gereken bir başka husus ise “Deniz emniyeti” kavramından farklı olmasıdır. İki kavram birbirinin yerine kullanılarak karıştırılabilmektedir. Deniz emniyeti genel anlamda, gemilerin, mürettebatın ve gemilerin limanlara girerken emniyetine, gemilerin güvenli bir şekilde inşa edilmesi, düzenli aralıklarla incelenmesi, uygun şekilde teçhiz edilmesi, mürettebatın iyi eğitilmiş olması, gemiye yüklenen kargoların uygun şekilde istiflenmesi ve etkin bir iletişim sisteminin gemide bulundurulması olarak tanımlanmaktadır (Feldt vd., 2013: 2). Kısacası, deniz emniyeti deniz ortamında yaşanabilecek kaza, doğal afet, riskler ve kayıplara karşı koruyucu önlemler bütünüdür.

2.2.2. Deniz Güvenliği Kavramsal Gelişim Süreci

Deniz güvenliği olgusu, son yıllarda akademik alanyazında yer bulan bir endişe konusu olsa da ticaret ve ulaşım maksatlı deniz taşımacılığının insan hayatına girmesi kadar eskidir. Jeopolitik anlamda deniz güvenliği çalışmalarının ve deniz alanına yönelik politika oluşturma tarihsel kökleri 1455 yılında Papa V. Nicholas tarafından yayımlanan *Romanus Pontifex*’e kadar dayandırılmaktadır. Yayımlanan bu papalık fermanı ile küresel anlamda deniz güvenliği rejimi ilan edilerek Portekiz’e keşfedilen topraklarının yanı sıra Gine’nin güneyindeki tüm denizlere egemenlik hakkı verilmiştir. Böylelikle “kapalı deniz (*mare clausum*)” ilkesi çerçevesinde güney denizlerinde Portekiz’e haraç ödmeden ve gerekli izin belgesi olmadan yelken açmak, ticaret yapmak ve balık tutmak yasaklanmıştır

(Amirell, 2016: 277-278). Ancak sonraki yıllarda Kastilya Krallığı ile Portekiz Krallığı arasında denizler üzerinden egemenlik çatışmaları başlamıştır.

Amerika'nın keşfi ile birlikte yaşanan anlaşmazlıklar ve başka devletler ile yaşanabilecek çatışmaların önüne geçmek için Papa VI. Alexander tarafından 1493 yılında *inter caetera* fermanı yayımlanmıştır. Bu ferman ile birlikte Azor Adaları ve Yeşil Burun Adaları'nın 100 fersah (yaklaşık 575 km/310 deniz mili) batısında başlayan bir hat çizilmiştir (Quaglioni, 2018: 1). Bu hattın batısında yer alan denizler Kastilya Krallığı egemenliğine, doğusunda yer alan denizler ise Portekiz Krallığı egemenliğine verilmiştir. Böylelikle iki devletin egemen kabul edildiği denizlerde faaliyet gösterebilmek için ilgili devletlerden izin belgesi alınması şartı koşulmuştur.

1494 yılında ise Portekiz ve Kastilya arasında imzalanan Tordesillas Antlaşması Yeşil Burun Adaları'nın 370 fersah (yaklaşık 2130 km/1150 deniz mili) batısı yeni hat olarak belirlenmiş ve denizler üzerinde egemenliklerini tasdik etmişlerdir (Meray, 1955: 83). Bu dönemde Hindistan'a giden deniz yolunun keşfedilmesiyle birlikte Portekiz, hâkimiyet iddia ettiği alanlarda, deniz güvenliğini sağlamak ve deniz ticaretini korsanlar, deniz haydutları veya başka bir düşman saldırısından korumak amaçlı, gemilere çeşitli geçiş kartları tahsis etmiştir (Amirell, 2016: 278). Bu dönemde papalık fermanları genel itibariyle deniz hâkimiyetinin ve deniz ticaretinin iki devletin tekeline verilmesine doğrudan atıfta bulunmuştur (Russell, 1992: 378).

16. yüzyılın sonlarına doğru Portekiz ve İspanya'nın zayıflayan deniz gücü ile birlikte ticaret şirketlerinin denizaşırı genişlemesi, deniz güvenliğinin özelleştirilme sonucunu beraberinde getirmiştir (Amirell, 2016: 279). Özellikle Hollanda'nın, kendisini bir denizaşırı ülke olarak revize etmeye başlaması ve 1602 yılında kurulan Doğu Hindistan Şirketi aracılığıyla denizaşırı ticaretini genişletmesi önemli bir gelişme olarak görülmüştür (Meray, 1955: 85). Bununla birlikte deniz güvenliği rejimi, 1609 yılında Hugo Grotius tarafından formüle edilen “açık deniz (*mare liberium*)” kavramı ile yeni bir boyut kazanmıştır. Böylelikle devletlerin denizler üzerindeki tekeli reddedilerek, herkesin özgürce denizler üzerinde yelken açma, balık tutma ve ticaret yapma hakkının olduğu ortaya atılmıştır.

Ticaret şirketlerinin yükseldiği bu dönemde deniz ticaretinin, korsanlığa, deniz

haydutluğuna veya bir düşmana karşı korumaya çalışmak her geminin kendi sorumluluğu olmuştur. 19. yüzyıl itibariyle İngiltere başta olmak üzere Fransa Hollanda ve Amerika'nın deniz gücü olarak yükselmesi ve denizasıırı ticaret şirketlerinin, artan güvenlik maliyetleri nedeniyle güç kaybı yaşaması, deniz güvenliği sorumluluğunun özel şirketlerden devletlere kademeli olarak dönmesine neden olmuştur (Otto, 2020: 3).

19. Yüzyılın ilk yarısında, deniz korsanlığı ve köle ticaretine karşı yürütülen operasyonlar, deniz güvenliğinin temel unsurları arasındayken, donanmalarda yaşanan teknolojik gelişmeler ile birlikte deniz korsanlarına yönelik ihtiyacın kalmaması ve donanmalar karşısında çok zayıf duruma düşmesi sonucu yaygınlığını kaybetmiştir. 1856 Paris Beyannamesi ile devletlerin kendi deniz gücü dışında özel kişiler tarafından icra edilen denizde silahlı faaliyetler yasa dışı ilan edilmiştir (Topal, 2010: 104). Ayrıca 19. yüzyılda kölelik çeşitli tarihlerde ülkeler tarafından kaldırılmıştır.

Alfred Thayer Mahan, yaşanan gelişmelere öncülük eden İngiltere'nin, küresel güç olarak yükselmenin ana arterini denizleri kontrol edebilme kabiliyeti olarak görmüştür. Mahan, İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğünün, küresel hâkimiyet açısından kritik öneme sahip olan ticaret yolları üzerindeki konumunu güçlendirdiği ve ticari akışa hâkim olmasını sağladığını vurgulamıştır (Manship, 1964: 21). Ayrıca savaş zamanlarında düşman devletlerin kritik bölgelere erişimini ve malzeme taşıyan gemilerini engelleme avantajını sahip olduğunu ileri sürmüştür.

Donanmalarda yaşanan devrimler, devletlerin deniz gücü olarak yükselmesi ve deniz güvenliğinin devlet kontrolüne girmesi açısından önem arz etmiştir. Buharlı savaş gemilerinin ortaya çıkmasının yanı sıra 1875-1900 yılları arasında metalürji biliminin gelişmesiyle birlikte savaş gemilerinin gövdeleri çelik zırh ile kaplanmıştır. Bununla birlikte silah teknolojisinde devrim yaşanmış, küçük toplardan yüksek ateş oranları elde edilmiş ve hızlı atış yapabilen toplar savaş gemilerine yerleştirilmiştir (Sharrett, 1987: 86-88). Yaşanan teknolojik gelişmeler, devletlerin deniz gücünü uzak denizlere aktarma kapasitesini geliştirerek, devlet kontrollü küresel deniz güvenliği rejiminin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

19. yüzyılın ortalarından 1990'daki Soğuk Savaş'ın sonuna kadar olan bu dönem, Alfred Thayer Mahan'ın belirttiği gibi "Deniz Gücü" dönemi olarak adlandırılmıştır. Deniz temelli tehditlerin azalmasıyla birlikte iki dünya savaşı dışında genel olarak seyrüsefer

özgürlüğü ve ticaretin güvenliği küresel deniz güvenliği anlayışını oluşturmuştur. Deniz gücü olarak yükselen devletler, deniz yollarının güvenliğini sağlamayı denizcilik, ticari ve jeopolitik çıkarları açısından öncelik olarak görmüştür (Amirell, 2016: 280-81).

I. ve II. Dünya Savaşı sırasında deniz güvenliği algısı, Benner'e (2004: 3) göre deniz yoluyla tedarik edilen ürünlerin, deniz yoluyla taşınan askerlerin ve askeri malzemelerin, konvoyların, deniz iletişim hatlarının düşman unsurlardan korunması ve denizde düşman kuvvetlerinin küresel ölçekte yok edilmesi çerçevesinde şekillenmiştir.

Soğuk Savaş döneminde deniz güvenliği, iki kutuplu sistemin rekabetinden kaynaklanan gerçek savaş tehlikesi nedeniyle siyasi ve askeri kaygıların ön planda olduğu, dönemin gereklilikleri etrafında şekillenen bir kavram olmuştur (Lundqvist, 2017: 12). Askeri kontrolün hâkim olduğu bu dönemde deniz alanları bölgesel savunma, erişim, güç gösterimi ve ticari faaliyetlerin korunması açısından önemli görülmüştür.

1980'ler ve 1990'ların başlarında yaşanan uluslararası gelişmeler küresel deniz güvenliği koşullarını değiştirmiştir. Soğuk Savaş'ın gerekliliği olan yoğun deniz gücünün varlığı, iki kutuplu sistemin sona ermesiyle birlikte azalmaya başlamıştır. Böylelikle denizlerde güç boşluğu oluşmaya başlamış ve üçüncü dünya ülkelerine verilen destekler azalmıştır. Ayrıca 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile karasuların genişletilmesi ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) kavramının kabul edilmesi sonucu deniz alanlarındaki sorumluluğu kıyı devletleri üstlenmiştir. Bu durum ülkelerin küresel deniz güvenliği rejiminin uygulanmasının aksine kendi deniz yetki alanlarına odaklanmasına neden olmuştur (Amirell, 2016: 281). MEB kavramının kabul edilmesinin yanı sıra Soğuk Savaş sonrası üçüncü dünya ülkelerine verilen desteklerin azalması, kaynaktan yoksun olan kıyı ülkelerinin deniz güvenliğini sağlama konusunda yetersiz kalmasına neden olmuştur.

Deniz güvenliğinin tarihsel arka planına karşı, akademik alanyazında daha fazla yer bulması 2000'li yıllarda olmuştur. Deniz güvenliği çalışmaları Germond'a (2015: 137) göre şu sebeplere bağlı olarak artmıştır: (1) 11 Eylül saldırısının gerçekleşmesi, (2) denizde gerçekleşen yüksek profilli terör eylemleri (2000 yılında ABD muhribi *USS Cole*'a, 2002 yılında petrol tankeri *Limburg*'a, 2004 yılında yolcu gemisi olan *SuperFerry 14*'e yapılan saldırılar), (3) Malakka Boğazı ve Afrika Boynuzu'nda deniz haydutluğu vakalarının artmasıyla birçok araştırmacı, deniz haydutluğunun yasal, kültürel, askeri, ekonomik ve enerji boyutlarını tartışmaya başlamıştır.

Özellikle 11 Eylül saldırıları sonrasında, denizcilik altyapısının güvenlik açığı sık sık dile getirilmiştir. Genel olarak liman güvenliğine ilişkin endişeler ve gemilerin yüzen bombalara¹ veya özellikle terör faaliyetleri alanlarına dönüştürülebileceği korkusu yaygınlaşmıştır (Nincic, 2009: 31). Deniz ortamında var olan tehditler yalnızca deniz gücü ve hâkimiyeti açısından değil, aynı zamanda ekonomik refah, çevrenin korunması ve toplumların bütünlüğü açısından da zorluklar yaratmaktadır (Bağbaşıoğlu, 2021: 60). Bu nedenle, dünya deniz yollarının korunması, güvenliğin temel bir boyutu olarak görülmektedir

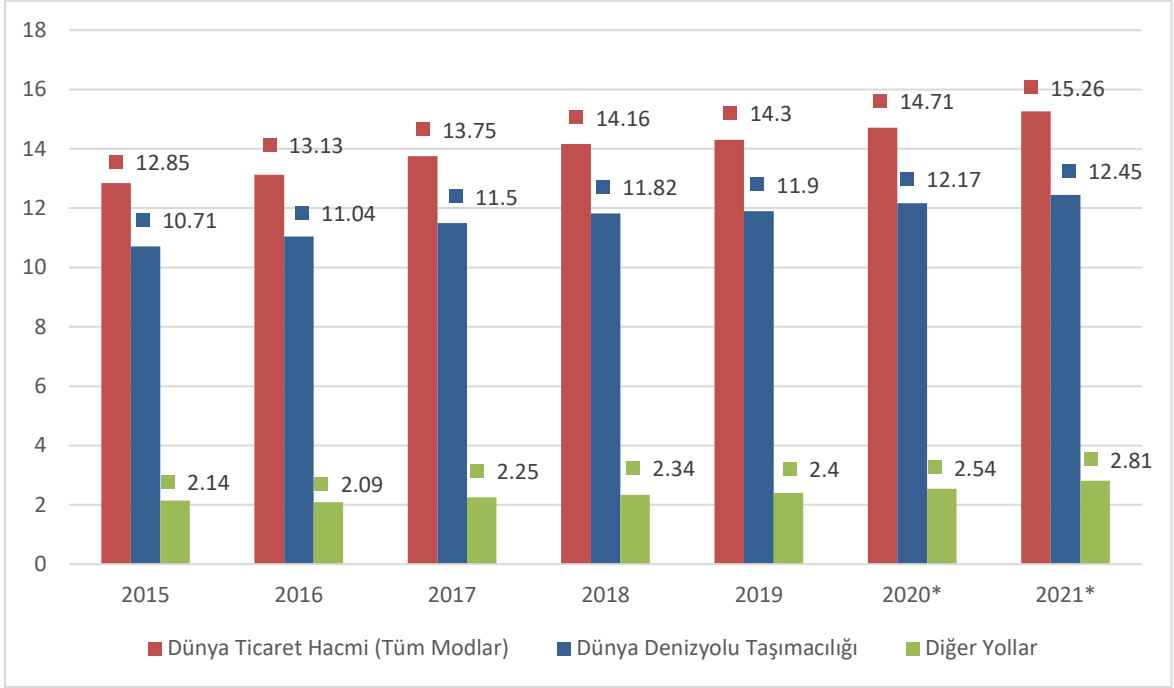
Devlet dışı aktörlerin yanı sıra, son yıllarda, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin deniz gücü olarak yükselmesi, jeopolitik rekabetlerin artması, denizlerin ülkeleştirilmesi, teknolojik gelişmeler ile deniz dibi madenciliğinin yaygınlaşması ve kaynak çıkarma yarışı ve deniz coğrafyasında yaşanan değişiklikler önemli görülmektedir (Behr vd., 2013: 2-3). Bu nedenlerle küresel deniz güvenliği anlayışı değişim yaşamıştır.

2.3. Enerji Güvenliği ve Deniz Güvenliği İlişkisi

Dünya yüzeyinin %71'ini kaplayan denizler, günümüzde dünya ticaretinin can damarını oluşturmaktadır. Dünya ticaretinin değer bazında %90'ı denizler yoluyla yapılmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2020: 26). 2020 yılında hacim bazında ise %82 olarak kayıtlara geçmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 8). Deniz taşımacılığının, uluslararası ticaret sistemindeki payının yüksek olmasının en önemli nedeni, malların dünyanın bir noktasından diğer bir noktasına hızlı bir şekilde, tüketici için fiyatı, hava ve kara taşımacılığına nazaran önemli ölçüde artırmadan taşınmasını sağlamasıdır. Ayrıca BM üyesi olan 193 ülkenin (2011 itibariyle), 150'den fazlasının denizlere kıyısı bulunmaktadır (Gürdeniz, 2009: 32).

¹ Yüzen bombalara dair endişeler daha öncesine dayanmaktadır. Albert Einstein, 1939 yılında dönemin ABD Başkanı Franklin D. Roosevelt'e yazdığı bir mektupta denizlerden gelecek önemli bir tehdide dikkat çekmiştir. Yeni türden son derece güçlü bir bombanın (sonraki yıllarda üretilecek olan atom bombası) ağır olması nedeniyle hava araçlarıyla taşınmasının güç olabileceği, tekne veya benzeri bir deniz aracıyla limanda patlatılabileceği, bunun sonucunda liman ile birlikte o bölgenin ağır şekilde tahrip edilebileceğini ifade etmiştir. Mektubun tam metni için bkz. NNSA, "Trinity Test: The Dawn of America's Scientific Innovation" 2020, s. 26.

Günümüzde ise akademisyenler enerji kaynaklarını taşıyan gemilerin –özellikle LNG tankeri- limanlarda patlatılma tehlikesine dikkat çekerek "yüzen bomba" ifadesini kullanmaktadır.



Şekil 5. Taşıma modlarına göre dünya taşımacılığı

Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 8.

Kıyı devletleri, deniz ticaret bağlantıları oluşturmak ve malların uluslararası pazarlara güvenli akışını sağlamak için deniz altyapısı geliştirmiştir. Denize kıyısı olan ülkeler tarafından geliştirilen günümüz deniz temelli ticaret sistemi, ekonomik büyüme ve refah açısından önemli olan enerji kaynaklarına ve diğer mallara erişimi ve dağıtımını sağlamaktadır (Chapsos, 2016: 60). 2020'nin başlarında, 300 gros tonaj (GT) ve üzeri dünya ticaret gemilerinin sayısı 55.655 ve toplam tonajı 1, 97 milyar dedveyt tonaj (DWT) olarak kayıtlara geçmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 17). Dünya ticaret filosunun 100 GT ve üzeri gemi sayısı ise 98.140 ve 2,061 milyar DWT kapasiteye ulaşmıştır. Petrol tankerleri 601,163 milyon DWT ile dünya filosunun %29'unu oluşturmaktadır. Gaz taşıyıcı gemiler ise 73,586 milyon DWT ile dünya filosunun %4'ünü oluşturmaktadır (UNCTAD, 2020: 37).

2020 itibariyle Statista (2020) verilerine göre dünya ham petrol tanker filusunda 810 adet Malakka Boğazı'ndan geçebilecek şekilde tasarlanan Çok Büyük Ham Taşıyıcı (Very Large Crude Carriers/VLCC), ULCC ve VLCC tipi gemilerin geçemediği veya yavaşamadığı limanlar için tasarlanan 668 adet Aframax, Süveyş Kanalı'ndan geçebilecek şekilde tasarlanan 571 adet Suezmax tipi gemiler bulunmaktadır. Ayrıca 83 adet Small Dirty Tanker ve 78 adet Dirty Panamax tipi gemiler de mevcuttur. Dünya denizlerinde

faaliyet gösteren 7.000'nin üzerinde petrol taşıyıcı tankerlerin olduğu bilinmektedir. Görüldüğü üzere deniz yollarından daha aktif biçimde ham petrol taşınabilmesi için coğrafi şartlara uygun olarak gemiler tasarlanabilmektedir.

2020 itibariyle yeni inşa edilen 42 geminin de katılmasıyla birlikte 30.000 cm ve üzeri kapasiteye sahip küresel sıvılaştırılmış doğal gaz (Liquefied Natural Gas/LNG) filosu 541'e yükselmiştir (IGU, 2020: 52). Ayrıca 80.000m³ LPG taşıyabilen 200'den fazla Çok Büyük Gaz Taşıyıcı (Very Large Gas Carriers/VLGC) bulunmaktadır. Yeni inşa edilenlerle birlikte toplam VLGC filosu 302'e yükselmiştir (WLPGA, 2019: 13). Ayrıca 2021 yılı itibariyle sıvılaştırılmış doğal gazı depolamak ve yeniden gaza dönüştürmek için kullanılan Yüzer LNG Depolama ve Gazlaştırma Ünitesi (FSRU) sayısı 48'e yükselmiştir. FSRU gemileri dahil toplam LNG tankerlerinin toplam sayısı 700 ulaşmıştır (Sönnichsen, 2022). LNG ticaretinin yıllar içinde daha çok genişlemesi LNG filosunun hızlı bir şekilde artmasına sebep olmaktadır. Petrol ve LNG gemilerinin, ticari faaliyetlerde daha az maliyetli taşıma yapabilmesinin yanı sıra çeşitli tehditleri de beraberinde getirmekte veya dış tehditlere karşı savunmasız kalabilmektedir.

2020 yılında küresel deniz ticareti 12,167 milyar ton, 2021 yılında ise toplam küresel deniz ticaretinin 12,446 milyar ton olarak gerçekleşeceği öngörülmektedir. Mezkûr gemiler vasıtasıyla yapılan enerji ticareti Tablo 4'te gösterildiği gibidir.

Tablo 4

Dünya denizyolu taşımacılığı (milyon ton)

MİLYON TON	2015	2016	2017	2018	2019	2020(*)	2021(*)
Ham Petrol	1.858	1.938	2.004	2.014	1.999	2.027	2.064
Petrol Ürünleri	1.002	1.048	1.061	1.074	1.032	1.064	1.083
Doğal gaz	329	357	383	416	459	489	509
Kömür	1.138	1.141	1.202	1.263	1.290	1.302	1.311
TOPLAM	4.327	4.484	4.650	4.764	4.780	4.882	4.967

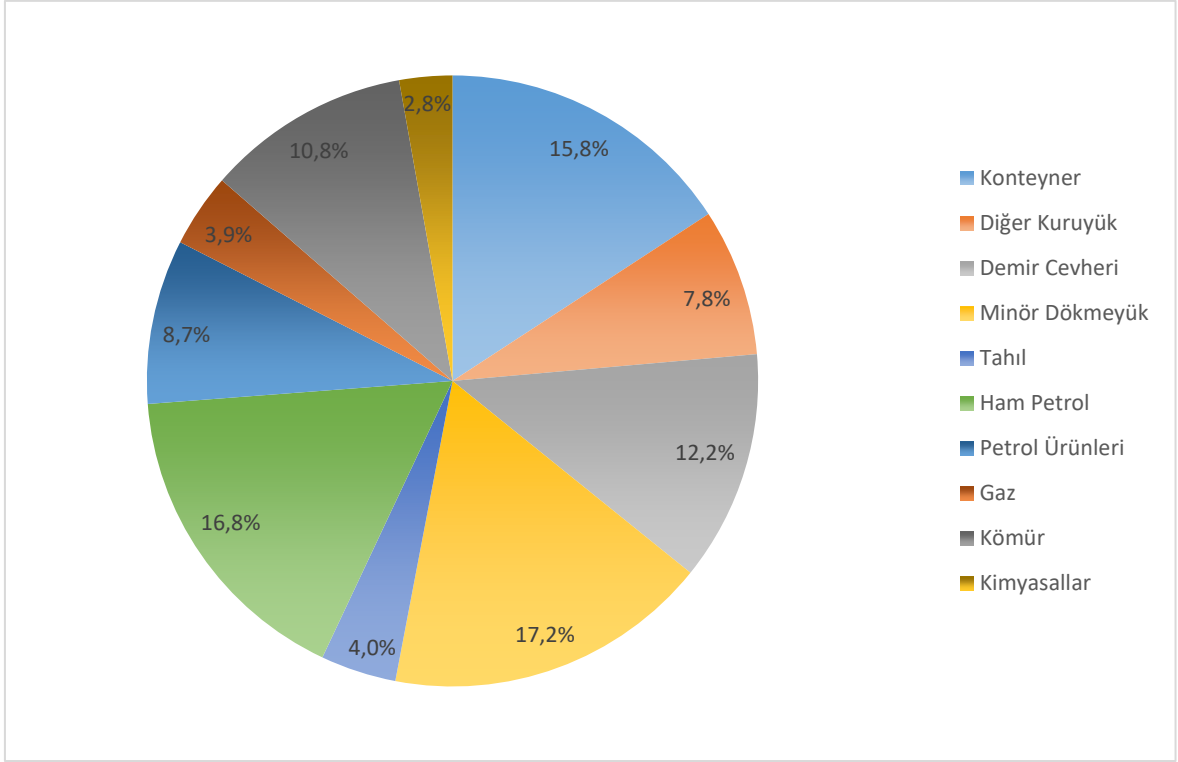
(*) Öngörülen

Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 9.

Tablo 4’te de görüleceği gibi ülkelerde yaşanan hızlı sanayileşmeler ve ekonomik gelişmeler, yıllar içinde artan enerji talebini yaratmıştır. Birçok ülkenin başta petrol, doğal gaz ve diğer ithal enerji kaynaklarına bağımlılığı ve bu ürünlerin deniz ticaretinde önemli bir bölümü oluşturması konuyu önemli hale getirmektedir.

Şekil 6’da görüldüğü üzere, petrol ürünleri, ham petrol, gaz ve termal kömür gibi ürünlerin ticaretini kapsayan enerji ticareti, 2019 yılı dünya deniz yolu taşımacılığının ortalama %40’nı oluşturmaktadır. ABD Enerji Enformasyon İdaresi (*The U.S. Energy Information Administration/EIA*) verilerine göre petrolün toplam günlük üretimi 96.7 milyon varil olmuştur. Bu üretimin yaklaşık olarak günlük 58.9 milyon varili denizler üzerinden taşınmıştır. Petrol ticaretinin %61’i deniz yoluyla yapılmaktadır (EIA, 2017).

Doğal gaz ticareti iki farklı yol ile gerçekleştirilir. Bunlar; boru hattı ile taşınan ve LNG formunda gemilerle taşınan doğal gaz türleridir. Boru hattı, doğal gazın boru hatları aracılığıyla, ağırlıklı olarak komşu ülkeler arasında taşınmasını içerir. Bununla birlikte, doğal gaz üretilen ve doğal gaz tüketilen bölgeler arasındaki düzensiz mekânsal dağılım ve bağlantısızlık nedeniyle, doğal gaz ticaretinin büyük çoğunluğu, LNG formunda farklı limanlar arasında gemilerle taşınmaktadır (Peng vd., 2020: 1). 2019 yılında toplam LNG ticareti 485.1 milyar metre küp olarak gerçekleşmiştir. 2019 yılında doğal gazın %37,7’si LNG formunda deniz yoluyla taşınmıştır (BP, 2020: 42-43).



Şekil 6. 2019 yılı dünya deniz yolu taşımacılığı (milyon ton %)

Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 10.

Deniz ticaret yollarının, limanların ve ticari gemilerin güvenliğinin sağlanamadığı durumlarda dünya ticaretinden bahsetmek olanaksızdır. Dünya deniz taşımacılığında enerji kaynakları payının yüksek olması, deniz güvenliğinin sadece dünya ticareti açısından değil, enerji güvenliği açısından da önemini ortaya koymaktadır. Enerji kaynaklarının taşındığı güzergâhların güvenliğinin sağlanması küresel enerji güvenliği açısından kritik öneme sahiptir (Gürdeniz 2009: 35). Deniz alanlarında, deniz haydutluğu ve deniz terörizmi gibi modern tehditler kümesi enerji kaynaklarının denizyoluyla taşınmasının güvenliğini tehdit etmektedir.

Denizlerde yaşanan olaylar, devletlerin karada yapacağı faaliyetleri de etkileyebilmektedir. Örneğin bir ülke açısından hayati öneme sahip enerji nakil hatları üzerinde petrol ve diğer enerji kaynaklarını taşıyan bir gemiye yönelik deniz haydutluğu vakası, terör saldırısı veya nadir bir durum olsa da savaşlar, ihtiyaç duyduğu teslimatı engelleyecek ve ticari faaliyetleri aksatarak ülkenin farklı bölgelerindeki çeşitli endüstrileri etkileyecektir (Klein, 2011: 4).

Denizler, enerji ticareti açısından önemli olmanın yanı sıra, zengin hidrokarbon rezervlerini de barındırmaktadır. Dünyadaki petrol ve gaz rezervlerinin önemli oranda deniz alanlarında olması, deniz sınırları ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) kapsamı konusundaki anlaşmazlıkları yaygınlaştırmaktadır. Deniz ortamında jeostratejik çatışma genellikle doğal kaynaklara erişimi ve yönetimi üzerine olmaktadır (Percy, 2018: 607-621). Deniz mülkünden elde edilen getiriyi en üst düzeye çıkarmak, devletler için nihai amaç taşımakta ve bu bakımdan deniz güvenliği ulusal güvenliğin anahtarı olarak görülmektedir (Kelly, 2014). Bu nedenle günümüzde küresel ve bölgesel güç mücadeleleri denizlerde artmakta ve denizler, devletler açısından vazgeçilmez bir unsur olmaktadır.

Deniz güvenliği ve enerji güvenliği ilişkisi iki temel üzerine dayandırılabilir. Bunlar; denizde enerji erişim güvenliği ve denizde enerji ulaşım güvenliğidir. Denizde enerji erişim güvenliği, deniz alanlarında bulunan doğal gaz ve petrol rezervleri üzerindeki hak iddiasından kaynaklanan geleneksel anlamda devletlerarası anlaşmazlıklara ve çatışmaya odaklanır. Gelişmekte olan ve yüksek oranda ithal enerji kaynaklarına bağımlı olan ülkelerin yeni petrol ve doğal gaz kaynaklarına erişim için yeni dürtüleri, enerji güvenliğine yönelik tehditleri ortaya çıkarmıştır. Diğer yandan devlet dışı aktörlerden veya modern tehditlerden kaynaklanan denizde enerji ulaşım güvenliğine odaklanmaktadır (Ninnic, 2009: 31). Deniz yoluyla petrol ve doğal gaz taşımacılığına yönelik tehditler, bu kategoride değerlendirilmektedir.

2.3.1. Denizde Enerji Ulaşım Güvenliği

Petrol ve doğal gaz başta olmak üzere enerji kaynaklarını taşıyan çoğu gemi, yolculukları esnasında bazı dar geçitlerden veya boğazlardan geçmek zorunda kalmaktadır. Bu tip rotalar üzerinde gemilerin genellikle hızlarını yavaşlatmaları gerekmektedir. Bu durum gemilere karşı saldırı riskini yükseltmektedir. Mürettebatının az olması ve geminin karaya yakınlığı, gemiyi risklere karşı savunmasız hale getirmektedir (Ninnic, 2009: 35). Hürmüz Boğazı ve Malakka Boğazı dünya petrol transit güzergâhları olarak en dar noktalardır. Bunun yanında küresel enerji güvenliği açısından kritik öneme sahip olan Bab el-Mandeb, Süveyş Kanalı, Türk Boğazları, Panama Kanalı ve Danimarka Boğazları enerji ticaretinde gemilerin yoğunlukla kullandığı boğazlardır.

Hürmüz Boğazı, 2015 yılında günlük 17 milyon varil petrol akışıyla, yıl boyunca deniz yoluyla ticareti yapılan tüm ham petrol ve diğer sıvıların yaklaşık % 30'u ile dünyanın en önemli boğazıdır. Körfez petrollerinin yaklaşık %90'ı bu boğazdan geçmektedir. ABD, ithal ettiği petrol ihtiyacının yaklaşık %20'sini, Japonya ise %70'ini Hürmüz Boğazı'ndan geçen gemilerden sağlamaktadır (EİA, 2017). Japonya, Hindistan, Çin ve Güney Kore gibi ülkeler Hürmüz Boğazı çıkışlı enerji kaynaklarının en büyük alıcılarıdır. Günümüzde bölgede yaşanacak bir saldırının enerji tedarikinde büyük sorunlar yaratacağı ve boğazın kapanması halinde bu durumun kıyamet senaryosu olacağı belirtilmektedir (The Washington Post, 2020). Ayrıca İran'ın kritik enerji altyapılarına ve boğazdan geçecek olan tankerlere karşı saldırı yeteneğinin olduğu görülmüştür.

Hürmüz Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin Hürmüz Boğazı'nın kullanılamaması sonucunda enerji fiyatlarında ani yükseliş yaşanabilir ve enerji krizi ortaya çıkabilmektedir. Örneğin, 1979-88 yıllarında yaşanan İran-İrak Savaşı'nda Hürmüz Boğazı'nda 240 gemiye gerçekleştirilen saldırılar sonucu boğaz trafiği %25 oranında azalmış, bunun sonucunda ham petrol ve sigorta fiyatlarında artış yaşanmıştır (Gürdeniz, 2009: 35). 2016 yılı itibariyle, Hürmüz Boğazı'ndaki günlük toplam petrol akışı 18,5 milyon varile, 2018 yılında ise günde 21 milyon varile yükselmiştir. Ayrıca Hürmüz Boğazı'ndan 2018 yılı boyunca 4,1 trilyon fit küp LNG akışı gerçekleşmiştir. Hürmüz Boğazı'ndan 2018 yılında geçen toplam ham petrol ve kondensatın %76'sı Asya pazarlarına akmıştır (EIA, 2019).

Malakka Boğazı, Hint Okyanusu ile Pasifik Okyanusu'nu birbirine bağlamaktadır. Endonezya, Malezya ve Singapur arasında yer alan Malakka Boğazı, Orta Doğu ile Asya arasındaki en kısa deniz yoludur. Malakka Boğazı'nın güvenliği Çin başta olmak üzere Asya Pasifik ülkeleri için kritik öneme sahiptir. Her yıl 90.000 gemi boğazı kullanmakta ve dünya ticaretinin üçte biri, Doğu Asya'ya petrol ihracatının %80'i ve LNG ihracatının üçte ikisi Malakka Boğazı'ndan geçmektedir.

Malakka Boğazı'nda bir süper tankerin batırılması durumunda boğazdaki tüm trafik kitlenecek ve diğer gemiler Endonezya'nın Sunda ve Flores adaları güzergâhını kullanmak zorunda kalacaktır. Böylelikle gemilerin nakliye rotasına en az 1.000 km eklenecek ve nakliyenin iki gün geç ulaşması ile sonuçlanacaktır. Ortaya çıkan maliyetler yılda yaklaşık 8 milyar ABD dolarına eşittir (Feldt vd., 2013: 7). Malakka Boğazı'ndan geçen akışlar 2016 yılı itibariyle günde 16 milyon varile yükselmiş ve ikinci en yoğun deniz geçiş rotası

olmuştur. Ayrıca Malakka Boğazı'ndan 2016 yılı boyunca 3,2 trilyon fit küp LNG akışı gerçekleşmiştir

Kızıldeniz ve Aden Körfezini birbirine bağlayan Bab el-Mandeb Boğazı, en dar noktasında 28 mil genişliğinde olup Afrika ile Arap Yarımadası'nı birbirinden ayırmaktadır. Bab el-Mandeb boğazında 2018 yılı boyunca günlük 6,2 milyon varil ham petrol, doğal gaz kondensatı ve rafine edilmiş petrol ürünleri akışı yaşanmıştır (EİA, 2019). Denizde ticareti yapılan toplam petrolün %9'u bu güzergâh üzerinden taşınmıştır.

Süveyş Kanalı ve SUMED Boru Hattı, Avrupa ve Kuzey Amerika'ya petrol ve doğal gaz sevkiyatları için stratejik rotalardır. Bu iki güzergâh üzerinden 2016 yılında günde 5.5 milyon varil petrol ve petrol ürünleri taşınarak, dünyanın deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinin yaklaşık %9'unu oluşturmuştur. Ayrıca 2016 yılı boyunca 1,2 trilyon fit küp LNG akışı bu iki güzergâh üzerinden geçiş yaparak dünya ölçeğinde taşınan LNG'nin %9'unu oluşturmuştur. SUMED Boru Hattı, gemilerin Süveyş Kanalı üzerinden geçememesi durumunda petrol ürünleri Kızıldeniz'den Akdeniz'e taşımak için tek alternatif yoldur. Süveyş Kanalı'nın ve SUMED Boru Hattının kapatılması durumunda, petrol tankerlerinin Ümit Burnu rotasını kullanmasını gerektirecektir. Bu durum Suudi Arabistan'dan ABD'ye deniz yoluyla nakil için 2,700 mil eklenmesi sonucunu doğurmaktadır. Bunun sonucunda nakliye maliyeti yükselmekle birlikte, nakliyesi süresini Avrupa'ya 15 gün, ABD'ye ise 8-10 gün uzamaktadır (EIA, 2017). 1967 Arap – İsrail Savaşı akabinde kanalın 1967-1975 yılları arasında kapatılması enerji tedarikinde gecikmelere neden olmuştur.

En dar noktası 30 metre genişliğinde olan Panama Kanalı'ndan, 2016 yılı itibariyle günde 921 bin varil petrol ve petrol ürünü kanaldan geçiş yapmıştır. Panama Kanalı ABD'nin petrol ticareti açısından önemli bir rota olarak görülmemektedir. Panama Kanalı'nın kapanması durumunda gemiler yaklaşık 8.000 mil daha eklenecektir. Danimarka Boğazları, Avrupa'nın Rusya'dan deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinde önemli rol oynamaktadır. 2016 yılı itibariyle günde 3.2 milyon varil petrol ve petrol ürünleri Danimarka Boğazlarından geçiş yapmıştır (EİA, 2017).

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'ni kapsayan Türk Boğazları ise Rusya Federasyonu ve Hazar Denizi bölgesinden Batı ve Güney Avrupa'ya petrol ticaretinde kullanılan noktalardır. 2020 yılında İstanbul Boğazı'ndan toplam 38.404 gemi

geçmiştir. Çanakkale Boğazı'ndan ise 42.036 çıkış yapmıştır. Toplam 80.440 gemiden 12.097'si ham petrol, LNG ve LPG tankerleri olmuştur (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020). Boğazlardan 2011 yılında günde 2.9 milyon varil petrol ve petrol ürünleri taşınmıştır. 2016 yılına gelindiğinde ise günde 2.4 milyon varile düşmüştür.

Ümit Burnu ise diğer boğazlardan farklı olarak dar geçiti bulunmayan, enerji ticareti için küresel anlamda önemli bir güzergâhtır. 2016 yılında günlük 5,8 milyon varil ham petrol iki yönlü olarak Ümit Burnu'ndan geçiş yaparak denizde enerji ticaretinin %9'unu oluşturmuştur (EIA, 2017). Ayrıca Aden Körfezi, Süveyş Kanalı veya Bab el-Mandeb Boğazı'nı geçiş yolu olarak kullanmak istemeyen gemilerin batı seyahatlerinde kullanacağı alternatif yoldur.

Görüldüğü gibi denizlerde enerji ticaretinin yoğun olması deniz güvenliğinin önemini artırmakta ve enerji güvenliği ile deniz güvenliği ilişkisini ortaya koymaktadır. Denizler üzerinden taşınan petrol ve doğal gazın herhangi bir deniz haydutluğu veya deniz terörizmi saldırılarına, kazalara ve güzergâhlar üzerindeki kıyı devletinde yaşanacak siyasi istikrarsızlıklar gibi engelleyici faaliyetlere maruz kalması sonucunda enerji fiyatlarında ve sigortalarda yaşanacak dalgalanmalar kaçınılmaz olacaktır. Ayrıca yaşanan aksaklıklar ve kazalar, dar geçiş noktalarında trafiği artıracak, rotaların değişmesine neden olacak, yolların uzaması sonucu maliyetler daha da artıracaktır. Deniz yoluyla taşınan enerji kaynaklarına yönelik tehditler nadiren devlet temellidir. Yoğunlukla deniz enerji ulaşım güvenliğine yönelik iki tehdit ön plana çıkmaktadır. Bunlar, deniz haydutluğu ve deniz terörizmidir.

Deniz Haydutluğu

Denizde enerji ulaşım güvenliğine veya kritik enerji altyapılarına yönelik tehditlerden birisi deniz haydutluğudur. Deniz haydutluğu kavramına değinmeden önce birbirinden farklı olmalarına rağmen sıklıkla karıştırılan deniz korsanlığı kavramının ele alınması gerekmektedir.

Deniz korsanlığı, özel şahıslara ait gemilerle, bağlı bulundukları devletin iznini gösteren yasal belgeleri olan, düşman tarafından yakalandıklarında savaşa esiri sayılarak savaş hukukuna tabi tutulan, savaş durumunda düşman gemilerine veya düşmanın egemen olduğu kara alanlarına karşı harekâtlar icra eden kişilerce yürütülen faaliyetlerdir.

Korsanlık, 16 Nisan 1856 tarihli Paris Beyannamesi ile yasaklanmış ve günümüzde uygulama alanı kalmamıştır (Ergüven, 2016: 218-220). Deniz haydutluğu ise denizden yasadışı servet edinme yoluna giden suçlulardır. İnsanların okyanusları bir geçim kaynağı ve ticari faaliyetler açısından kullandığı ilk dönemlerden itibaren varlığını sürdürmektedir.

Soğuk savaşın sona ermesinden kaynaklanan caydırıcı bir etkiye sahip olabilecek deniz konuşlandırmalarının azalması ve deniz haydutlarına karşı önlemler sağlayabilecek üçüncü dünya donanmalarına verilen desteğin azalması deniz haydutlarının cesaretini artırmıştır. Deniz ticaretinin her yıl önemli ölçüde genişlemesi ve sürekli artan dünya ticaret gemisi sayısı, gemilerde güvenliği sağlayacak personel sayısının yetersiz olması ve gemilerin yakıt tasarrufu sağlayabilmek veya dar boğazlardan geçerken hızlarını düşürmeleri gibi birçok faktör deniz haydutlarının gemileri hedef almasına neden olmaktadır (Bragdon, 2011: 152). Ayrıca denizlerde geniş ve hukuki açıdan boşlukların bulunması, elverişli coğrafya ve güvenli sığınaklar olarak görülen zayıf veya uyumlu devletler nedeniyle deniz haydutluğu varlığını sürdürmektedir (Chapsos, 2016: 68). Buna ek olarak, kolaylıkla taşınabilir, kullanımı kolay, ucuz ve dayanıklı küçük silahların küresel olarak yaygınlaşması, deniz haydutlarının faaliyetlerine katkıda bulunmaktadır.

1958 Cenevre Sözleşmesi, deniz haydutluğuna yönelik uluslararası bir tanımın eksikliğine değinmiş ve açık denizlerle ilgili uluslararası hukuk kurallarını düzenlemeye çalışmıştır. Deniz haydutluğu tanımı, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (BMDHS) benzer şekilde belirtilmiştir. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 101. Maddesi deniz haydutluğunu şu şekilde tanımlamaktadır:

“Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu teşkil eder;

a) Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından;

i) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

ii) Hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;

b) Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait

bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;

c) (a) ve (b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fil.” (BMDHS, 1982, Md:101).

Ayrıca sözleşmenin 102. Maddesinde belirtilen “*mürettebatının isyan ederek bir savaş gemisi veya bir devlet gemisinin denetimini ele geçirmesi*” ve sonrasında 101. maddede belirtilen fiillerden en az birini işlemesi durumunda deniz haydutluğu kapsamına alınacağı ifade edilmiştir (BMDHS, 1982, Md:102).

BMDHS tarafından yapılan tanımda herhangi bir devletin yetki alanı dışında yapılan eylemleri içermektedir. Bu nedenle yapılan tanım sorunlu ve yetersiz görülmektedir (Liss, 2010: 115). Tanımın karmaşıklığı deniz haydutluğuna karşı devletlere el koyma yetkisi verilirken hukuki yaptırım eylemlerini açık denizlerde kısıtlamakta ve devletler açısından bazı zorluklar ortaya çıkmaktadır (Murphy, 2007: 6) Örneğin bir devlet tarafından takip edilen deniz haydutları başka bir devletin sularına girdiğini anda sıcak takip hukuken sona ermektedir. Bu durum 1982 BMDHS 111. maddede açıkça belirtilmiştir.

Üzerinde tüm taraflarca kabul edilen standartlaştırılmış bir tanımın olmaması deniz haydutluğunu tartışmalı bir kavram olarak görülmesine neden olmaktadır. Açık deniz haricinde, yani limanlarda, iç sularda, karasularda ve Münhasır Ekonomik Bölgeler (MEB)’de deniz haydutluğu vakalarının hangi kapsamda değerlendirileceği tartışma konusu olmuştur (Liss, 2010: 114). Bu nedenle, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 2000 yılında yayımlanan “Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Kodu” isimli genelgenin 2. Maddesinde, tartışma konusu olan boşluk “denizde silahlı soygun (*armed robbery against ship*)” kavramı ile doldurulmaya çalışılmıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yayımlanan “*Gemilere Karşı Korsanlık ve Silahlı Soygun Suçlarının Araştırılmasına İlişkin Uygulama Kuralları*” hakkındaki “A.1025 (26) sayılı Karar” gemilere yönelik silahlı soygunun aşağıdaki eylemlerden herhangi birini içerdiğini belirlemektedir:

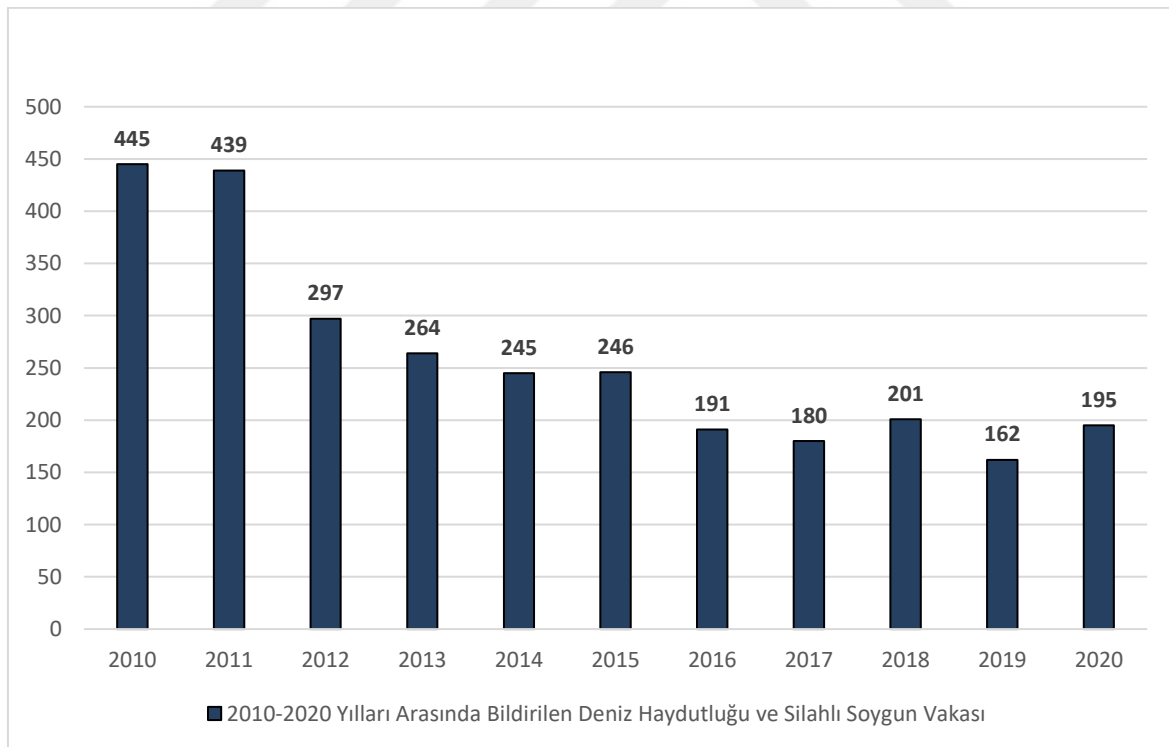
(a) Bir devletin iç sularında, takımda sularında ve karasularında özel amaçlar için işlenen ve bir gemiye, bir gemide bulunan kişilere veya mülklere yönelik, deniz

haydutluğu eylemi dışındaki herhangi bir yasadışı şiddet eylemi, alıkoyma eylemi veya bunlarla ilgili herhangi bir tehdit:

(b) Yukarıda belirtilen eylemlere yönelik teşvik veya kolaylaştırmaya yönelik herhangi bir hareket.” (IMO, 2002).

Böylelikle deniz haydutluğu ile denizde silahlı soygun kavramları arasında ayırım yapılmıştır. Kısacası, deniz haydutluğu açık denizlerde, denizde silahlı soygun ise devletin yetki alanlarında yapılan eylemlerdir.

1990'ların başında deniz haydutluğu saldırılarının sayısı endişe verici biçimde artmaya başlamıştır. Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) tarafından üç aylık ve yıllık olmak üzere “Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Raporu” yayımlanmaktadır. Bu raporlara göre Ocak 1994-Aralık 2015 tarihleri arasında dünya genelinde gerçekleşmiş veya teşebbüs edilmiş toplam deniz haydutluğu ve silahlı soygun sayısı 6.617 olarak kayıtlara geçmiştir.



Şekil 7. 2010-2020 yılları arasında bildirilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası

Kaynak: İMB, 2020.

Şekil 7’de de görüldüğü gibi 2010 yılında 445 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası rapor edilmiştir. Ancak Ocak 2011 itibariyle deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası önceki yıllara göre düşüşe geçmiştir. 2015 yılında gerçekleşen 246 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası 2016 yılında 191’e, 2017 yılında da 180’e düşmüştür. 2018 yılında bir önceki yıla göre yükselerek 201 olarak kayıtlara geçmiştir. 2019 yılında ise bir önceki yıla göre düşüş göstererek 162 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası rapor edilmiştir. Son olarak Ocak 2020-Aralık 2020 tarihleri arasında dünya genelinde toplam 195 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası kayıtlara geçmiştir.

IMB 2020 yılı raporuna göre boyunca bildirilen 195 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının 88’i Afrika’da, 62’si Güneydoğu Asya’da, 30’u Amerika’da, 10 Hindistan Yarımadası’nda ve 4’ü Doğu Asya’da gerçekleşmiştir. 2020 yılı boyunca bildirilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırısı veya saldırı girişimi vakasının 35’i Nijerya’da, 26’sı Endonezya’da, 23’ü Singapur Boğazı’nda ve 11’i Benin’de gerçekleşmiştir. Bu dört konum, 2020 yılı boyunca bildirilen toplam saldırıların % 49’unu oluşturmaktadır

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırıları basit soygunlar olarak görülse de özellikle enerji gemilerine yönelik yapılan saldırılar ağır mali kayıplara neden olabilmektedir. Nisan 1998 tarihinde Singapur açıklarında 9.600 ton dizel petrol ve 1.200 ton jet yakıtı taşıyan Malezya bandıralı *Petro Ranger* isimli gemi deniz haydutları tarafından ele geçirilmiş ve yükün neredeyse yarısı çalınmıştır (Nincic, 2009: 37). Ağustos 2003 tarihinde Malezya bandıralı *Pendrider* isimli yakıt tankeri deniz haydutları tarafından ele geçirildi. 15 Kasım 2008’de 2 milyon varil petrol taşıyan Liberya bandıralı Çok Büyük Ham Taşıyıcı (VLCC) *Sirius Star* isimli gemi Somalili deniz haydutları tarafından kaçırıldı. Deniz haydutları tarafından bugüne kadar kaçırılan en büyük tanker olan *Sirius Star* ve mürettebatı için 3 milyon dolarlık fidye ödenmiştir. Bu saldırılar, çok büyük gemilerin bile deniz haydutlarına karşı savunmasızlığını göstermiştir (Marlow, 2010: 669). Bu örnekler deniz haydutlarının gelişmiş denizcilik becerileri edindiğini göstermektedir. Deniz yoluyla enerji taşımacılığına yönelik deniz haydutluğu tehdidi günümüzde devam etmektedir.

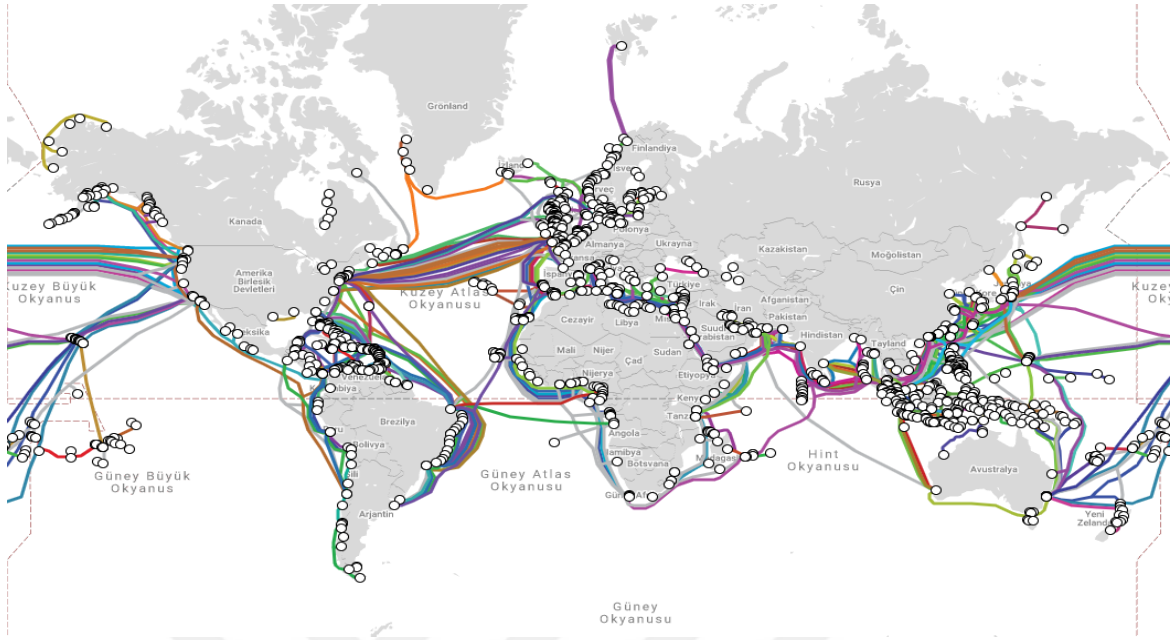
IMB raporlarına göre 2016-2020 yılları arasında deniz haydutları, 9’u LNG gemisi, 36’sı LPG gemisi, 77’si ham petrol gemisi olmak üzere toplam 122 enerji gemisini hedef

almıştır. 2016-2020 yılları arasında bildirilen enerji gemilerine yönelik saldırılar, yine bu yıllarda kayıtlara geçen toplam 929 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının %13'ünü oluşturmaktadır.

Deniz haydutluğunun ekonomik maliyeti yüksektir. En son 2017 yılında yayımlanan Okyanusların Ötesindeki Deniz Haydutluğu (Esposito, 2017) raporuna göre Doğu Afrika'da deniz haydutluğu ekonomik maliyeti 1.4 milyar dolar, Batı Afrika'da 818 milyon dolar, Asya'da ise 6.3 milyon dolardır.

Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) tarafından yayımlanan veriler bazı nedenlere bağlı olarak eksiklik içerebilmektedir. Bazı gemi sahipleri, bir saldırı sonrasında yapılacak soruşturmanın nakliye sürelerini uzatarak ek maliyetlerin ortaya çıkmasından, artan sigorta maliyetlerinden ve güvenilmez yük taşıyıcıları olarak etiketlenmek istemediklerinden dolayı saldırıları bildirmek konusunda isteksiz davranmaktadır (Liss, 2010: 115). Bu durum Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) raporlarında bildirilen vaka sayısından önemli ölçüde daha fazla olabileceği ve ciddi bir saldırı sorununun varlığına işaret etmektedir.

Denizler, dünya ticareti için önemli olmakla birlikte haberleşme açısından da hayati öneme sahiptir. Haberleşme, yörüngeye yerleştirilen uyduların sayısının artmasına bağlı değildir. Aksine, internetin ve okyanus ötesi dijital iletişimin işleyişi, okyanusların ve denizlerin dibinde bulunan 20 ila 50 milimetre çapındaki fiber optik kablolarla sağlanmaktadır. Global kablo ağı, yaklaşık olarak 450 denizaltı kablo sistemi ve 1,2 milyon kilometre denizaltı kablosu ve uluslararası veri trafiğinin %99'unu yönetmektedir (Saunavaara ve Salminen, 2020: 1-3). Küresel bir iletişim ağının fiziksel inşası, nakliye yollarının ve teknik yeniliklerle sağlanan navigasyon sisteminin geliştirilmesine olanak tanımaktadır.



Şekil 8. Dünya denizaltı kablo haritası

Kaynak: TeleGeography, 2022.

Şekil 8’de görüldüğü gibi optik kablolar dünyayı dijital anlamda birbirine bağlamaktadır. Bu kabloların hasar alması dünya üzerinde ekonomik ve siyasi krizleri dahi tetikleme ihtimali bulunmaktadır. Denizaltı kabloları, deniz haydutlarının, deniz teröristlerinin veya devletlerin saldırılarına maruz kalma riski taşımaktadır.

Deniz Terörizmi

Deniz haydutluğu ve silahlı soygunun aksine, deniz alanındaki terörizm nispeten yeni bir olgudur. Enerji güvenliğine yönelik ciddi tehdit oluşturan diğer devlet dışı aktörler teröristlerdir. Deniz haydutluğunda olduğu gibi, deniz terörizmini de tanımlamak zordur. Terörizme ilişkin uluslararası hukukta kapsamlı ve genel bir tanım bulunmamakla birlikte deniz terörizmini; deniz haydutluğundan ayıran temel fark, önceliklerinin finansal kâr amacı gütmemesidir. Deniz terörizminin motivasyonu siyasi odaklıdır. (Bateman, 1997: 21) Ancak uluslararası barış ve güvenliği tehdit etme niteliği ve suç teşkil eden eylemler kapsamında değerlendirilmektedir (Ergüven, 2016: 263). Terörizm, korkunun şiddet yoluyla bilinçli olarak yaratılarak kullanılması veya siyasi değişim arayışında olan bir grubun bu amaca yönelik şiddet veya şiddet kullanım tehdididir.

Tüm terör eylemleri, şiddet veya şiddet kullanım tehdidini içerir. Liss'e (2010:117) göre özellikle terör saldırısının kurbanlarının veya hedefinin ötesinde geniş kapsamlı psikolojik etkilere sahip olacak şekilde tasarlanmıştır. Öteki olarak tanımlanan etnik veya dini grubu, bir ülkeyi, bir hükümeti, siyasi partiyi veya bütün bir kamuoyunu içerebilecek daha geniş bir hedef kitleyi korkutmak anlamına gelmektedir.

1982 BMDHS deniz terörizmi konusunda net tanım yapmamıştır. Ancak Asya Pasifik Güvenlik İşbirliği Konseyi (CSCAP) deniz terörizmini hangi durumların oluşturduğuna yönelik tanımlama yapmıştır. Deniz terörizmi: " ...deniz ortamında, denizde veya limanda gemilere veya sabit platformlara karşı veya bunların yolcularına veya personeline karşı, turistik tatil köyleri, liman alanları ve liman kasabaları veya şehirleri dâhil olmak üzere kıyı tesislerine veya yerleşim yerlerine yönelik terörist eylem ve faaliyetlerin üstlenilmesi" olarak tanımlamıştır (Marlow, 2010: 670). Yapılan bu tanımlama aslında deniz haydutluğunda olduğu gibi hangi durumların deniz terörizmi kapsamına alınacağını ortaya koymaktadır

Deniz terörizmi, siyasi, ideolojik veya dini bir geçmişe sahip olan ve deniz alanında en etkili şekilde eylem yapma amacı taşımaktadır. Temel olarak deniz alanında eylemlerini siyasi ve ideolojik güdüler çerçevesinde gerçekleştirilen teröristler, maddi kazanç amacı taşıyan deniz haydutluğundan motivasyon anlamında ayrılmaktadır (Feldt vd., 2013: 7). Deniz terörizmi denizcilik sektörünün heterojen bir yapıya sahip olmasından yararlanabilmektedir. Dünya üzerinde birçok pazar, farklı gemi türleri, yükler, rotalar ve limanlar vardır. Bunların hepsi teröristlere potansiyel hedefler sunmaktadır. Deniz taşımacılığı faaliyetlerinin kötüye kullanılabilme ihtimali büyük endişe yaratmaktadır. Kimyasal, biyolojik, radyolojik veya nükleer silahların bir gemiye yerleştirilmesi ve büyük limanlarda yüzen bombalara dönüştürülme tehdidi, 11 Eylül saldırıları sonrası uluslararası nakliye güvenliği politikalarının ana itici gücü haline gelmiştir (Marlow, 2010: 670).

Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle ortaya çıkan ilk düşünceler, ulusal ve uluslararası güvenliğe yönelik istikrarsızlaştırıcı tehditlerin orantılı bir şekilde azalacağı şeklinde olmuştur. Ancak bu durum geçen zaman içerisinde küresel istikrarın sağlanamadığı gibi geleneksel olmayan ulus ötesi güvenlik zorluklarının güçlendiği görülmüştür. Özellikle denizler, geniş ve düzenlenmemiş doğası nedeniyle anarşik bir yapıya sahip olarak modern tehditlerin varlığını sürdürmesine elverişli olduğu gözlemlenmiştir (Greenberg vd., 2006:

1). Yeni gelişmeler ulusal güvenliğin sağlanması için oluşturulan geleneksel savunmalarla sonlandırılmayacağı anlaşılmıştır (Rahman, 2009: 3). Nitekim 11 Eylül olayları, tüm deniz taşımacılığı sisteminin terör saldırı riski altında olabileceği, uluslararası ortamda kabul edilmiştir.

RAND terörizm veri tabanına göre, 1968-2007 yılları arası yaklaşık 40 yıl boyunca yaşanan toplam 40.126 terör saldırısının sadece 136'sı denizlerde gerçekleşmiştir. Denizde gerçekleşen terör eylemi, toplam terör eyleminin sadece %0,34'ünü oluşturmaktadır (Nincic, 2012: 2). Bunun nedenlerinden biri, deniz ortamının bir terör eylemi için kolay bir yer olmamasıdır. Ayrıca teröristlerin denizde yapacağı bir eylemde, izleyicilerin ve medya temsilcilerinin görüş alanından uzakta olması ve sonuç olarak medya gösterisine dönüşmeyeceği düşüncesi hâkimdir. Teröristler, yapacağı eylemlerde daha çok uluslararası ilgi aramaktadır (Liss, 2010: 118). Bu çerçeveden bakıldığında denizde yapılan eylemlerin karadakilere kıyasla daha az olduğu görülmektedir. Ancak denizde yapılan terör eylemleri karada yapılanlara göre çok daha az olsa da yaratacağı maliyetler çok yüksek olabilmektedir.

Deniz terörizmi ile ilgili uluslararası düzenleme Ekim 1985'te İtalyan yolcu gemisi *Achille Lauro*'nun İsrail'de tutulan 50 Filistinlinin serbest bırakılmasını zorlamak amacıyla Filistin Kurtuluş Cephesi üyeleri tarafından kaçırılması ve gemideki engelli bir Amerikalı turistin öldürülmesi sonrasında yapılmıştır. Denizde yaşanan ilk terörist eylem olarak kabul edilen bu olay ile birlikte deniz terörizmi, deniz hukukunda yer almaya başlamıştır. 1988 yılında kabul edilen *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)* Achille Lauro olayının ardından, terörizmle ilgili anlaşmalara duyulan ihtiyaç etrafında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tavsiyeleri ile geliştirilmiş deniz terörizmini kapsayan ilk uluslararası yasal araçtır (Otto vd., 2020: 150). Sözleşme ile birlikte gemilere yasa dışı, kasıtlı ve tehditle kontrol etmesini suç haline getirmekte ve yıkıcı bir aygıtın yerleştirilmesini de yasaklamaktadır. Sözleşme bu kapsamda deniz terörizmini ele almıştır. Ayrıca 1988 yılında kabul edilen *Kıta Saharlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokolü)* deniz ortamında ekonomik faaliyetler yürüten suni ada, tesis veya yapının korunmasını içermektedir (Özer, 2015: 39). 11 Eylül sonrasında terörizm, deniz güvenliğini anlayışını ve deniz taşımacılığına yönelik düzenleyici yasal rejimleri tamamen değiştirmiştir. Böylelikle SUA Sözleşmesi yetersiz

görülmüştür

2005 yılında SUA Sözleşmesi'nde değişiklikler kabul edilmiştir. Sözleşmede yapılan değişikliklerinin kabul edilmesiyle birlikte, gemilerin teröristler tarafından nakliye amaçlı kullanımı, geminin kendisinin silah olarak kullanılması ve gemilerle silahların taşınması eylemleri suç olarak kabul edilmiştir. Ayrıca bu eylemleri işleyen gemilere yönelik bayrak devleti rızasıyla müdahale edebilme yetkisi bu sözleşmede ayrıntılı olarak düzenlenmiştir (Otto vd., 2020: 151). Bunun yanı sıra Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1 Temmuz 2004'te yürürlüğe giren Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Kodunu benimseyerek uluslararası bir çerçevenin kurulmasını amaçlamıştır. ISPS Kodu ile birlikte gemiler, limanlar ve deniz ulaştırma sektöründe güvenliği tehdit eden tüm eylemler önceden tespit edilmek istenmiştir (Thai ve Grewal, 2007:120). Böylece deniz terörizmi ile mücadelede başka bir yasal yol ve kontrol mekanizması oluşturulmuştur.

ABD Dışişleri Bakanlığı'nın 2009 yılında yayımladığı “Terörizmle İlgili Ülke Raporları” başlıklı belgede 44 terör örgütünden denizcilik alanında on tanesinin geçmiş tecrübesi veya denizde eylem kapasitesinin olduğunu açıklamıştır (Nincic, 2012: 3). Rapora göre bu örgütler El Kaide, Ebu Nidal Örgütü, Ebu Seyyaf Grubu, Bask Anavatanı ve Özgürlük, Hamas, Hizbullah, Cemaat-i İslami, Leşker-i Tayyibe, Tamil İlam Kurtuluş Kaplanları (feshedildi) ve Filistin Kurtuluş Cephesi-Ebu Abbas Grubu olarak sıralanmaktadır

Denizde ve kıyı şeridinde ticari petrol üretim ve dağıtım altyapısını bozmak, denizde faaliyet gösteren terörist gruplar için önemli bir hedeftir. Örneğin El Kaide terör örgütünün eski lideri Usame Bin Ladin, “okyanustan okyanusa daha büyük bir İslam devleti” kurma arzusu olduğunu dile getirmiştir. Böylelikle örgüt saldırgan bir denizcilik stratejisi uygulamaktadır (Rawley, 2011: 4-5). El-Kaide'nin bir dönem baş denizcilik stratejisti olarak bilinen ve *USS Cole* saldırısının mimarı olan Abd el-Rahim el-Nasheri'nin yakalanması ile El Kaide'nin saldırgan denizcilik stratejisi açığa çıkmıştır. Örgütün Batılı denizcilik çıkarlarına yönelik stratejisi; (1) gemilere doğrudan intihar saldırıları düzenlemek, (2) orta büyüklükteki gemileri diğer gemilerin yakınında veya gemileri limanlarda patlatmak, (3) patlayıcı yüklü küçük hava araçları kullanarak süper tankerlere hava yoluyla saldırmak (4) limpet mayınları veya intihar bombacıları kullanarak su altı yıkım ekipleri ile gemilere saldırılar düzenlenmesi olarak ifade edilmiştir (Nincic, 2009:

39). Bu açıdan bakıldığında örgüt için başta petrol tankerleri olmak üzere batılı ekonomik çıkarlarını yüksek düzeyde etkileyecek saldırılar kritik bir öncelik olmaktadır

Nitekim El Kaide bazı başarılı saldırılar düzenlemiş ve terörizmin deniz yoluyla ciddiye alınması gereken tehditler oluşturduğu anlaşılmıştır. Ekim 2000'de ABD muhribi *USS Cole*'a Aden limanında yakıt ikmali yaparken El Kaide terör örgütü tarafından bir intihar saldırısı düzenlenmiştir. Bu saldırıda 17 ABD denizcisi ölmüş, 39 kişi yaralanmıştır (Chalk, 2008: 49). Ekim 2002'de 397.000 varil petrol taşıyan Fransız bandıralı petrol tankeri *MV Limburg*, El Kaide ile bağlantılı bir terörist grup tarafından saldırıya uğramıştır. Saldırı sonrası Aden Körfezi'ne 90.000 ton petrol dökülmüş ve Yemen'deki aylık konteyner trafiği 43.000'den 3.000'e düşmüştür. Ayrıca ülke ekonomisi GSYH'nin %1 oranında gerilemiş ve 3.000 liman personeli işini kaybetmiştir (Feldt vd., 2013: 7) Temmuz 2010'da ise Abdullah Azzam Tugayı (Lübnan El-Kaidesi) tarafından Hürmüz Boğazı'nda Japon petrol tankeri *MStar*'a intihar saldırısı düzenlenmiş, ancak herhangi bir petrol sızıntısı yaşanmamıştır.

El Kaide dışında denizde terör saldırılarını, az sayıda örgütün gerçekleştirme kabiliyeti ve tecrübesi vardır. Özellikle iki terörist grubun denizde terör faaliyetleri gerçekleştirmede başarılı olduğu bilinmektedir. Otto'ya (2020: 148) göre bunlar; Güneydoğu Asya merkezli Sri Lanka'nın Tamil İlam Kurtuluş Kaplanları (LTTE) ve Filipinler'deki Ebu Sayyaf Grubu'dur.

Tamil İlam Kurtuluş Kaplanları (LTTE)'nin deniz kolu olan Deniz Kaplanları, denizde faaliyet gösteren tüm terör örgütleri arasında en gelişmiş denizcilik yeteneklerine sahip örgüt olarak kabul edilmektedir. Açık denizde saldırılar gerçekleştirebilen örgüt özellikle Sri Lanka Donanması'na karşı önemli başarılar elde etmiştir. Hedefleri genellikle savaş halinde oldukları Sri Lanka'nın askeri donanması veya askeri malzeme taşıyan gemiler olmuştur. Ekim 2001'de Sri Lanka'nın Point Pedro limanına 650 ton benzin ve kerosen taşıyan *MV Silk Pride* isimli petrol tankerine LTTE tarafından saldırı düzenlenmiştir. Saldırıda 7 kişi hayatını kaybetmiştir (Nincic, 2009: 39-40). Görüldüğü üzere terör örgütü, Sri Lanka'nın sadece askeri araçlarına değil, enerji kaynaklarına saldırılar düzenleyecek taktikler de geliştirmiştir.

Denizde faaliyet gösteren bir diğer önemli terör örgütü Ebu Sayyaf Grubu'dur. Uzun yıllardır denizde faaliyet gösteren örgüt, etkili taktik operasyonlarının yanı sıra

dikkatleri dağlık sığınaklarından uzaklaştırmak için kentsel terör saldırıları da gerçekleştirmektedir (Otto vd., 2020: 148-149). Örgüt tarafından Şubat 2004'te Filipinler'de *SuperFerry 14* isimli feribota saldırı düzenlenmiştir. Bu saldırıda 116 kişi hayatını kaybetmiştir. Olay, denizcilik tarihindeki en yıkıcı terör eylemi ve 11 Eylül 2001'den sonra dördüncü en ciddi uluslararası olay olarak nitelendirilmiştir (Greenberg vd., 2006: 22).

Diğer yandan, denizde gerçekleşmeyen ancak deniz yolunu bir araç olarak kullanan teröristlerin varlığı da endişe yaratmaktadır. Kasım 2008'de Leşker-i Tayyibe terör örgütü tarafından Mumbai'ye gerçekleştirilen saldırı bu duruma örnek teşkil etmektedir (Chapsos, 2016: 69). Umman Denizi üzerinden deniz yoluyla seyahat eden teröristler, bir Hintli balıkçı teknesindeki dört kişilik mürettebatı öldürmüş ve ardından kaptanı Mumbai'ye yelken açmaya zorlamıştır. Kaptanı öldürdükten sonra lastik bir sandalla Mumbai'ye giren teröristler, gerçekleştirdikleri saldırıda 164 kişinin ölümüne ve 308 kişinin yaralanmasına neden olmuştur (Feldt vd., 2013: 7). Mumbai'ye düzenlenen saldırılar, denizin, karadaki hedeflere karşı iyi organize edilmiş ölümcül saldırılar başlatmak için bir araç olarak da kullanılabileceğini göstermiştir

Denizde, enerji nakliyesine yönelik gerçekleşen terör eylemleri önemli sorunlar yaratabilir. Denizde seyir halindeki bir petrol veya LNG tankerine yönelik intihar saldırıları, enerji kaynaklarını büyük ölçüde ithal eden ülkeler açısından önemli sonuçlar doğuracaktır. Öte yandan dünya ticaret rotalarının dar noktalarında gerçekleşecek bu tip saldırılar gemi trafiğini arttıracaktır.

Denizde doğrudan saldırıya maruz kalabilecek tankerler haricinde, bir LNG tankerinin limanda patlatılması senaryosu büyük endişe yaratmaktadır. Örneğin büyük bir LNG tankeri yaklaşık 33 milyon galon sıvılaştırılmış gazı taşıyabilmektedir. Bu sıvılaştırılmış gaz 10 milyondan fazla evin günlük enerji ihtiyacını karşılayabilmektedir (Nincic, 2009: 39). Terör örgütleri tarafından ele geçirilen bu büyüklükteki bir tankerin, yoğun nüfuslu bir şehir merkezine veya stratejik öneme sahip bir alana yakın olan bir liman veya noktada patlatılması çok büyük yıkımlara sebebiyet verecektir.

2.3.2. Denizde Enerji Erişim Güvenliği

Devletler, deniz erişimini ve kaynaklarını koruma gereksinimleri ile tüm devletlerin ortak yararına olan “açık deniz” ilkesi arasında denge sağlamaya çalışmaktadır. Bir devletin denize olan erişimini koruması, ulusal güvenliği sağlayabilmek açısından önemli bir faktördür. Devletler ayrıca denizlerde ticaretin sorunsuz bir şekilde akışına bağlı olarak ekonomik güvenliğini sağlamaya çalışmaktadır. Devletler, kendileri için önemli olan iki durumu da koruyabilmek açısından uluslararası hukuka güvence de bazı durumlarda içsel çelişkileri ön plana çıkarmaktadır (Percy, 2018: 607-621). Özellikle enerji güvenliği geleceğinin okyanusların ve denizlerin diplerinde yatması nedeniyle ortaya çıkan anlaşmazlıklar çatışmayı veya çatışma riskini doğurabilmektedir. Günümüzde deniz sınırlarına yönelik anlaşmazlıklar çoğunlukla hidrokarbon rezervlerinin bulunduğu denizlerde yaşanmaktadır.

1872-1876 yılları arasında İngilizler tarafından başlatılan “Challenger Seferi”, okyanus sıcaklıkları, deniz suyu kimyası, akıntılar, deniz yaşamı ve deniz tabanının jeolojisi dâhil olmak üzere çok çeşitli okyanus özellikleri hakkında veri toplamak için özel olarak düzenlenen ilk keşif gezisidir. Bu keşif gezisi, okyanus biliminin öncüsü sayılmaktadır. Bu sefer ile birlikte deniz dibinde bulunan birçok maden ve kaynak keşfedilmiştir. Deniz dibi madenciliğinin yapılabileceği fikri o dönemde çıkmasına rağmen karasal madenciliğin ön planda olması denizleri ikinci plana itmiştir.

1947 yılında Kerr Mc Gee tarafından deniz dibinde tarihin ilk sondaj faaliyeti Louisiana açıklarında gerçekleştirilmiştir. Ancak deniz dibi sondajının, karasal sondajdan daha maliyetli olması ve kıta sahanlığı sorunlarından dolayı sondaj faaliyetlerinde gelişme kaydedilememiştir. 1960’lı yıllarda çokuluslu şirketler sayesinde 400 metreye kadar sondaj yapabilme imkânı olan devletler, 1985 yılı sonrasında teknolojik gelişmeler sayesinde deniz dibi sondaj uzunluğu artmasıyla deniz dibi sondaj faaliyetlerine ağırlık vermiştir. Günümüzde 10.000 metre üzeri sondaj faaliyetleri yapılabilmektedir (Gürdeniz, 2015: 53-54). Petrol ve doğal gaz kaynaklarının azalması ve kaynakların dünya üzerinde belirli yerlerde adil olmayan biçimde dağılması sonucu devletler ilerleyen yıllarda deniz diplerinden çıkarılabilecek hidrokarbon rezervlerine yönelmiştir. Teknolojinin gelişmesine paralel olarak devletler deniz diplerine daha çok yönelmeye başlamıştır. Bu durum deniz sınır anlaşmazlıklarını artırmaktadır.

Mavi Ekonomi olarak adlandırılan okyanus temelli kaynaklar, devletlerin ekonomileri açısından günümüzde daha önemli hale gelmiştir. Bu kaynaklara erişim için devletler kendi çıkarları doğrultusunda taleplerde bulunmuştur. Deniz sınırı anlaşmazlıkları, 12 deniz mili karasuları, 200 deniz mili MEB'leri ve 200 deniz milini aşabilen kıta sahanlıkları için devletlerarasındaki çakışan iddialardan ve birden fazla devletin egemenlik iddiasında bulunduğu adalardan kaynaklanmaktadır. Özellikle iddialar, doğal gaz, petrol ve diğer deniz kaynaklarının yoğun olarak bulunduğu alanlarda ortaya çıkmaktadır (Østhagen, 2020: 1-2). Deniz sınırı anlaşmazlıklarının günümüzde çatışma potansiyeli yüksek olması bakımından endişe yaratmaktadır. Deniz sınırlarının tanımlanması veya deniz sınırı anlaşmazlığının hızlı çözümü kıyı devletleri arasında barışın sürdürülebilmesi açısından önemlidir.

Deniz sınırlarında yaşanan anlaşmazlıklar, kara sınır anlaşmazlıklarıyla karşılaştırıldığında ilginç paradoks ortaya çıkmaktadır. Yapılan çalışmalara göre, toplam 417 deniz sınırı arasından yaklaşık %54,7'si (228 deniz sınırı) çözümsüz kalmıştır. Denizde sınırların çizilmesine dair yaşanan uyuşmazlıklar çatışma olasılığını da beraberinde getirmektedir. Aynı sınırlar içindeki siyasi, ekonomik ve tarihi çıkarlar, devletlerin ikili müzakerelerde anlaşmalarını zorlaştırmıştır (Østhagen, 2020: 6). Yapılan çalışmaların neredeyse tamamı denizdeki tüm sınırların yarısından fazlasının hala tartışmalı olduğunu ortaya koymaktadır

2002 yılında Kosta Rika, Nikaragua hükümetinin denizde petrol arama faaliyetlerine itiraz etmiştir. Kosta Rika, Nikaragua'nın arama yapacağı bazı bölgelerde imtiyaz sahibi olduğunu öne sürmüştür (Bayıllıoğlu, 2018: 96). 2018 yılında Uluslararası Adalet Divanı, Karayip Denizi'nde bulunan adalar hakkında kararını açıklayarak, karasuları, kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırmaları yapmıştır

Meksika Körfezi'nde "Batı Boşluğu" veya "Halka Deliği" olarak adlandırılan bir bölge ABD ve Meksika arasında her iki ülkenin MEB sınırlarının dışında kalmasına rağmen uzun yıllar sorun olmuştur. Ancak 2000 yılında bu sorun "Meksika Körfezi'nin Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasına İlişkin Meksika ile Batı Boşluğu Anlaşması (*The Gulf of Mexico's Western Gap Treaty with Mexico on the Delimitation of the Continental Shelf/TDMCS*)" anlaşması ile belirtilen bölgenin iki ülke arasında bölünmesi ile çözümlenmiştir (Ferrara, 2019: 205). Meksika Körfezi'nde, ABD Okyanus Enerjisi

Yönetimi Bürosu tarafından yayımlanan verilere göre 172 milyon varil petrol ve 304 milyar metre küp doğal gaz rezervi bulunmaktadır (U.S. Department of the Interior, 2014). Bölgenin petrol ve doğal gaz kaynakları açısından zengin olması iki ülkenin anlaşmazlığının temelini oluşturmuştur.

Yine bu bölgeye yakın bir alanda Surinam ve Guyana arasında anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Haziran 2000’de Surinam donanması, Guyana ile anlaşmazlık yaşadığı petrol ve doğal gaz yataklarının bulunduğu bir bölgeden, Guyana adına petrol arama faaliyeti yürüten Kanada’nın CGX Energy şirketine ait bir petrol sondaj gemisini ve kulesinden personeli zorla tahliye etmesiyle başlayan gerginlik, BM mahkemesi tarafından Eylül 2007’de verilen bir karar neticesinde azalmıştır. Mahkeme, Guyana lehine karar vermiştir (Offshore, 2007).

Güney Çin Denizi, bölge ülkelerin tezleri nedeniyle çatışma potansiyeli yüksek olan bir bölgedir. Bölge, dünya ticaretinin yaklaşık 5,5 trilyon dolarlık payına sahiptir. Ayrıca zengin balıkçılık, petrol ve doğal gaz rezervleri bakımından dünya üzerinde önemli bölgelerden biridir. EIA verilerine göre, Güney Çin Denizi’nde yaklaşık 11 milyar varil petrol rezervi ve 190 trilyon fit küp (5.3 trilyon metre küp) doğal gaz rezervi olduğu tahmin edilmektedir (EIA, 2013). Güney Çin Denizi, birçok ülkenin çakışan iddiaları nedeniyle uzun yıllardır² anlaşmazlıklara sahne olmuştur. Çin, bölge üzerinde iddia ettiği egemenliğini dokuz çizgi³ hatlarına dayandırmaktadır.

2005 yılında yine bu bölgede iki önemli olay olmuştur. Japonya, Doğu Çin Denizi’nden savaş gemileri vasıtasıyla Çin arama gemilerini çıkarmıştır. Bir diğer olay ise Malezya ve Endonezya arasında gerçekleşmiştir. Endonezya petrol ve doğal gaz rezervi bakımından zengin olan bölgedeki iddialarını savunmak üzere Malezya ile olan tartışmalı

² Bölgedeki gerginlikler Spratly, Paracel, Pratas, Natuna adaları ve Scarborough sahili etrafında yaşanmaktadır (Kasım, 2018: 2). Güney Çin Denizi, zengin enerji rezervleri bakımından, ülkeler arasında mücadele alanına dönüşmektedir. Çin’in Paracel Adaları’nı işgal edip ele geçirdiği 1974’ten bu yana birçok askeri gerginlikler mevcuttur. Güney Çin Denizi’nde, 1990’larda Çin ve Vietnam Wan An Bet ve Tu Chinh olarak bilinen tartışmalı alanda petrol arama faaliyetlerine başlamıştır. Vietnam’ın sondaj haklarını bir şirkete kiralaması üzerine Çin, sondaj faaliyetlerini engellemek üzere savaş gemilerini bölgeye göndermiştir. Bölgenin en önemli hidrokarbon rezervlerini barındıran Natuna Adaları, Çin ve Endonezya arasında gerginliğe neden olmuştur. Çin tarihi iddialarını öne sürerek 1994 yılında, Natuna Adası’nı Endonezya’dan talep etmiştir. Bunun üzerine Endonezya, bölgedeki devriyelerini artırmıştır.

³ 1947 yılında “Güney Çin Denizi Adaları Haritası” isimli 11 kesik çizgi hatlarından oluşan bir harita, Çin hükümeti tarafından yayınlanmıştır. Harita belirtilen 11 kesik çizgi hatları Güney Çin Denizi’nin çoğunda Çin egemenliğini göstermektedir. Çin Komünist Partisi’nin iktidara gelmesiyle birlikte 1949 yılında Tonkin Körfezi’ndeki iki çizgi Vietnam’ın lehine çıkarılmıştır.

bazı adalara savaş gemileri, Malezya sınırına ise savaş uçakları sevk etmiştir. Malezya ise bunun üzerine kendi savaş gemilerini bölgeye göndererek karşılık vermiştir (Ninnic, 2009: 32).

Denizde petrol ve doğal gaz erişim güvenliğine yönelik örnekler yalnızca dünya denizleri ve okyanuslarında değildir. Teknik olarak bir deniz olmasa da Hazar Denizi, bölge ülkeleri açısından önemlidir. Ancak yasal statüsünün deniz mi yoksa göl mü olduğu konusunda karmaşıklığı nedeniyle bölge ülkeleri fikir ayrılıklarına düşebilmektedir. Bu durum deniz kaynakları üzerinde mülkiyet haklarını konusunda tartışmaların sürmesine neden olmaktadır. EİA verilerine göre Hazar Denizi'nde kanıtlanmış ve muhtemel 48,2 milyar varil ham petrol ve kondensatı, 292 trilyon fit küp doğal gaz rezervleri bulunmaktadır. Petrolün yaklaşık %75'i ve doğal gaz rezervinin %67'si kıyıya 100 mil mesafede bulunmaktadır.

Bölgesel anlaşmazlıklar ve buna bağlı olarak sınırlı keşifler, hidrokarbon kaynaklarının toplam miktarının belirlenmesini zorlaştırmaktadır. ABD Jeoloji Araştırmaları Kurumu (*U.S. Geological Survey/USGS*) verilerine göre bölgede kanıtlanmamış 48 milyar varil petrol ve 292 trilyon fit küp doğal gaz rezervleri bulunmaktadır (EİA, 2013: 8-10). Hazar Denizi'ne Azerbaycan, Özbekistan, Kazakistan, İran, Rusya ve Türkmenistan'ın kıyısı bulunmaktadır. Hidrokarbon rezervleri bakımından dünyanın önemli alanlarından olan Hazar Denizi bölge ülkeleri arasında gerginliklere sebebiyet vermektedir.

USGS (2008) verilerine göre Arktik bölgesinde keşfedilmemiş toplam petrol ve gaz kaynaklarının yaklaşık 90 milyar varil petrol, 1,669 trilyon fit küp doğal gaz ve 44 milyar varil doğal gaz sıvısı olduğu tahmin edilmektedir. Bölgedeki petrol ve doğal gazın yaklaşık %84'ünün açık denizde olduğu öngörülmektedir.

Arktik bölgesini çevreleyen sekiz ülkenin⁴ yanı sıra bölge dışı ülkelerin de, dünya sahnesinde şimdiye kadar çok az ilgi gören bir alanda zengin rezervlerin bulunmasından dolayı bölgeye olan ilgisi artmaktadır. Bölgede bazı askeri yığınak işaretleri mevcut olsa da enerji kaynakları konusundaki rekabetin askeri çatışmalara yol açma ihtimalinin kısa dönemde düşük olduğu savunulmaktadır (Keil, 2014: 180). Ancak İsveç ve Finlandiya'nın,

⁴ İsveç, Finlandiya, Danimarka, İzlanda, Rusya, Norveç ABD ve Kanada.

Rusya-Ukrayna arasında başlayan savaş sonrasında NATO'ya katılma talepleri, Arktik bölgesinde NATO'nun daha aktif biçimde yığınak yapmasına olanak sağlayacak ve problemlerin derinleşmesine etki edecektir.

Günümüzde enerjinin, dış politikaya yadsınamaz etkisi ve ekonomik getirisi çerçevesinde ülkeler, enerji güvenliğini artırmaya çalışmaktadır. Deniz dibi sondaj teknolojisinin gelişmesiyle birlikte yüksek oranda ithal enerji kaynaklarına bağımlı olan ülkeler için enerji güvenliğinin geleceği denizlerde yatmaktadır. Bu durum, dünya denizlerinin önemini artırmaktadır. İlerleyen bölümde dünya denizlerinin %1'ini oluşturmasına rağmen hidrokarbon potansiyeli ve ticari olarak önemli bir bölge olan Doğu Akdeniz'in analizi yapılacaktır. Öncelikle Doğu Akdeniz'in stratejik önemi, enerji potansiyeli, enerji keşifleri ve enerji altyapıları detaylı şekilde incelenecektir. Ayrıca bu ana kadar enerji güvenliği ve deniz güvenliği ilişkisi gözler önüne serilmekte ve Doğu Akdeniz'e yönelik yaklaşımın da bu çerçevede yapılmasının bölgesel aktörlerin politikalarının anlaşılması açısından önemli olduğu görülmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ'DE ENERJİ KEŞİFLERİ, ENERJİ GÖRÜNÜMÜ, ENERJİ ALTYAPISI VE BÖLGESEL AKTÖRLERİN POLİTİKALARI

Çalışmanın bu bölümünde Doğu Akdeniz'in stratejik önemine, enerji görünümüne ve enerji altyapısına yönelik analizlere yer verilmektedir. Daha sonra Doğu Akdeniz'e kıyısı olan devletlerin politikaları açıklanmaktadır.

3.1. Doğu Akdeniz'in Stratejik Önemi

Doğu Akdeniz, bulunduğu konum ve sahip olduğu stratejik adalar sebebiyle tarih boyunca birçok medeniyetin egemenlik mücadelesi verdiği bir alan olmuştur. Özellikle Doğu-Batı arasındaki deniz ticaretinin geçiş güzergâhı üzerinde bulunması bu bölgenin stratejik önemini artırmıştır. Bir taraftan Çanakkale Boğazı ile Karadeniz ve Ege'den gelen ticaret gemilerinin dünyaya açılan kapısı niteliğinde olan bölge, diğer taraftan da dünyanın en işlek kanallarından biri olan Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz'e bağlanır (Yücel, 2019: 8). Bu açıdan bölge, küresel ulaşım ve ticaret hacminin yoğun olduğu stratejik bir noktadadır.

Akdeniz'in doğusunda bulunan bölge, yaklaşık 15 ülkeye ev sahipliği yapmaktadır. Şekil 9'da haritadaki konumu ve çevresinde bulunan ülkeler gösterilmiştir. Bu kapsamda Doğu Akdeniz "*İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, Libya ve Tunus*" sınırlarının arasında kalan bölgeyi oluşturmaktadır (Yaycı, 2012: 2).



Şekil 9. Doğu Akdeniz coğrafyası ve kıyısında bulunan ülkeler.

Kaynak: Gemi Trafik, t.y.

Doğu Akdeniz bölgesi, Uluslararası İlişkiler disiplininde devletlerin denizler ve su yolları üzerindeki hâkimiyetini araştıran teorisyenler tarafından da stratejik bir nokta olarak kabul edilmiştir. Alfred Thayer Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Teorisine göre “denizlere hâkim olan bir devletin tüm dünyaya hâkim olacağı” ifade edilir (Gün, 2022: 186). Bu teoriye göre ulusların yükselişinde ve düşüşünde denizlerin kontrol edilmesi kilit bir faktör olmaktadır. Mahan'a göre bir devletin bölge üzerinde nüfuz sahibi olabilmesinin, ulusal güvenliğini sağlayabilmesinin ve çıkarlarını koruyabilmesinin yolu güçlü bir donanmanın varlığına, deniz operasyonlarının sürdürülebilirliğine ve bu sayede deniz gücünü kıyı ötesine yansıtma yeteneğine bağlı olmaktadır. Aynı minvalde Sir Walter Raleigh'ın “Her kim denize hâkim olursa ticarete de hâkim olur, her kim ticarete hâkim olursa dünyanın zenginliklerine ve nihayetinde dünyaya hâkim olur” (Fulton, 2002: 136) sözü, deniz hâkimiyetinin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Bu açıdan Doğu Akdeniz bölgesi, Doğu-Batı dünyasının ticareti için vazgeçilemez nitelikte olduğu için bu bölgede üstünlük kuran devlet dünyada üstün bir güç haline gelecektir.

Mackinder'ın Kara Hâkimiyeti Teorisinde ise Doğu Akdeniz, “Kalpgah” olarak adlandırılan merkez bölgeye giden stratejik bir konumda yer almaktadır (Özsağlam, 2020: 523). Nicholas Spykman'ın Kenar Kuşak Teorisine göre Doğu Akdeniz, merkezi çevreleyen kenar kuşak ülkelerinin bulunduğu bir bölgedir. Spykman'a göre bu bölgede egemen olan devlet, Avrasya'da egemen olur, Avrasya'da egemen olan ise Dünya'da egemen bir güç haline gelir (Achkoski, 2021: 95). Son olarak Hava Hâkimiyeti Teorisi'nin temsilcisi olan Douhet'e göre Doğu Akdeniz, bünyesinde birçok devleti barındırdığı için bu devletlere havadan müdahale etme imkânı veren stratejik bir noktadır (Ferrari, 2019: 72).

Doğu Akdeniz, dünya kanıtlanmış petrol rezervinin %48'ini ve kanıtlanmış doğal gaz rezervinin %38'ini (BP, 2020: 15, 33) barındıran Ortadoğu coğrafyasının bir parçası olarak kabul edilmektedir. Dünya toplam ticaretinin yaklaşık %30'u ve deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinin %20'si Akdeniz rotasını kullanmaktadır (Köylü, 2021: 40-41). Ayrıca Süveyş Kanalı ve SUMED Boru Hattı deniz yoluyla yapılan küresel petrol ticaretinin %9'unu ve yine bu hat üzerinden gerçekleşen LNG ticareti ise küresel LNG ticaretinin %8'ini oluşturmaktadır. Dahası Süveyş Kanalı'nın kuzeye giden trafiğinin %85'ini petrol ihracatı oluşturmaktadır (EİA, 2019). Bunlara ek olarak bölgede son yıllarda keşfedilen hidrokarbon kaynakları bölgenin sahip olduğu stratejik önemi daha da

artırmıştır. Doğu Akdeniz’de keşfedilen petrol ve doğal gaz rezervleri, kanıtlanmış dünya petrol rezervinin %0,3’ünü ve kanıtlanmış dünya doğal gaz rezervlerinin %6,8’ini oluşturmaktadır (Kavaz, 2021: 145). Günümüzde devletlerin maliyetleri açısından en üst sıralarda yer alan doğal gaz ve petrol fiyatları göz önünde bulundurulduğunda hidrokarbon keşifleri hem bölgesel hem küresel aktörlerin odak noktasını bu bölgeye çevirmiştir.

Covid-19 pandemisi ve Rusya-Ukrayna savaşı ile derinleşen küresel ekonomik kriz ile petrol ve doğal gaz fiyatlarının dalgalanması ve devletlerin bu kaynaklara olan ihtiyacının her geçen gün daha da artmasının sonucunda, bölgede keşfedilen enerji kaynakları, kıyıdaş devletlere ek olarak küresel aktörlerin de bölgeye yönelmesine yol açmıştır (Kırval ve Özkan, 2021: 96). Doğu Akdeniz’in faydası ve stratejik önemi arttıkça bölge, ABD, AB, Rusya ve Çin gibi küresel aktörlerin stratejik planlamalarında giderek daha kritik bir parametre haline gelmiştir. Bu sebeple konunun daha iyi anlaşılması açısından bölgesel aktörlerin enerji kaynaklarının keşfine ve bu kaynakların dünyaya sevkine yönelik yapmış oldukları çalışmaları ve izledikleri politikaları ele almak yerinde olacaktır. Ancak bölgesel ve küresel aktörlerin politikalarına geçmeden önce Doğu Akdeniz’de keşfedilen enerji kaynaklarının miktarı, keşfedildikleri havzalar, enerji altyapısı ve bölge ülkelerinin enerji güvenliği ve deniz güvenliği endeksleri ortaya koyulacaktır. Daha sonra bölgesel aktörlerin politikaları ele alınacaktır.

3.2. Doğu Akdeniz Ülkelerinin Enerji Görünümü

Ocak 2022 tahminlerine (EİA, 2022: 2) göre Mısır, Tablo 5’de görüleceği üzere kanıtlanmış 3,3 milyar ham petrol rezervleri ile Doğu Akdeniz’deki en büyük rezervlere sahip ülke konumundadır. Mısır’ı daha küçük rezervlerle takip eden Türkiye ise kanıtlanmış 371 milyon varil petrol ile bölgedeki en büyük ikinci ülke konumundadır. Yunanistan, İsrail ve Ürdün; Türkiye ve Mısır ile kıyaslandığında çok daha küçük petrol rezervlerine sahiptir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ve Lübnan’ın ise kanıtlanmış ham petrol rezervlerine ilişkin veriler bulunmamaktadır.

Tablo 5

Doğu akdeniz ülkelerinin petrol ve doğal gaz rezervleri

Ülke	Petrol Rezervi (Milyon varil)	Doğal Gaz Rezervi (Trilyon fit küp)
Mısır	3.300	63,30
Türkiye	371	0,11
İsrail	13	6,22
Yunanistan	10	0,04
Ürdün	1	0,21

Kaynak: EIA, 2022: 2, 4.

Doğu Akdeniz ülkelerinin kanıtlanmış doğal gaz rezervlerine ilişkin Ocak 2022 tahminlerine (EİA, 2022: 4) göre Mısır, petrol rezervlerinde olduğu gibi doğal gaz rezervlerinde de bölgedeki en büyük ülke konumundadır. Mısır'ın kanıtlanmış 63,3 trilyon fit küp doğal gaz rezervleri bulunmaktadır. Mısır'ı daha küçük rezervler ile takip eden İsrail, 6,22 trilyon fit küp doğal gaz rezervi ile bölgedeki en büyük ikinci ülke konumundadır. Diğer ülkelere bakıldığında ise Tablo 5'de de görüldüğü gibi kanıtlanmış doğal gaz rezervleri 1 trilyon fit küpün altındadır.

Petrol üretimine bakıldığında ise Mısır, 2012-2021 yılları arasında ortalama 702.000 varil/gün petrol üretimi gerçekleştirmiştir. Doğu Akdeniz ülkeleri arasında Mısır, petrol üretiminde en büyük ülke konumundadır. Petrol üretimi konusunda ikinci sırada ise Türkiye bulunmaktadır. Türkiye, 2012-2021 yılları arasında ortalama 66.000 varil/gün petrol üretimi gerçekleştirmiştir. Yunanistan, 2012-2021 yılları arasında ortalama 13.000 varil/gün petrol üretimi gerçekleştirmiştir. İsrail ise 2012-2021 yılları arasında 5.000 varil/gün petrol üretimi gerçekleştirmiştir. Lübnan, Ürdün, KKTC ve GKRY 2012-2021 yılları arasında kayda değer bir üretim gerçekleştirmemiştir.

Tablo 6

Doğu Akdeniz ülkelerinin 2012-2021 yılları ortalama petrol üretimi ve tüketimi

Ülkeler	Petrol Üretimi (varil/gün)	Petrol Tüketimi(varil/gün)
Mısır	702.000	816.000
Türkiye	66.000	886.000
İsrail	5.000	230.000
Yunanistan	13.000	289.500
Lübnan	-	160.000
Ürdün	-	126.000
Kıbrıs Adası	-	51.000

Kaynak: (EİA, 2022: 3-4).

Petrol tüketiminde ise Türkiye, 2012-2021 yılları arasında ortalama 886.000 varil/gün ile ilk sırada yer almaktadır. Petrol tüketimi konusunda ikinci sırada Mısır yer almaktadır. Mısır, 2012-2021 yılları arasında ortalama 816.000 varil/gün petrol tüketimi gerçekleştirmiştir. Türkiye ve Mısır nüfuslarının ve ekonomilerinin daha büyük olması gibi nedenlerden dolayı daha fazla tüketim gerçekleştirmektedir.

İsrail, Yunanistan, Lübnan ve Ürdün nüfuslarının Türkiye ve Mısır'a göre daha az olması nedeniyle nispeten daha az tüketim gerçekleştirmektedir. 2012-2021 yılları arasında ortalama Yunanistan 289.500 varil/gün, İsrail 230.000 varil/gün, Lübnan 160.000 varil/gün, Ürdün 126.000 varil/gün ve Kıbrıs adası 51.000 varil/gün petrol tüketimi gerçekleştirmiştir. (EİA, 2022:3). Bu noktada Türkiye'nin günlük 816.000 varil petrol tüketimine karşılık günlük 66.000 varil petrol üretimi bölgedeki önemli bir petrol ithalatçısı olduğunu ve petrolde dışa bağımlılığını açıkça göstermektedir

Doğal gaz üretimine bakıldığında ise Mısır, petrol üretimde olduğu gibi doğal gaz üretiminde de Doğu Akdeniz'de ilk sırada yer almaktadır. Özellikle Zohr sahasının keşfedilmesi ve faaliyete geçmesiyle birlikte üretimde önemli artış yaşanmıştır. 2018 yılında 2,1 trilyon fit küp olan Mısır'ın doğal gaz üretimi, Zohr sahasının faaliyete geçmesinden önceki 2016 yılına göre yaklaşık %40 daha fazla olmuştur. Mısır, 2012-2019 yılları arasında yılda 1,9 trilyon fit küp doğal gaz üretimi gerçekleştirmiştir.

İsrail, Doğu Akdeniz’de doğal gaz üretimi konusunda ikinci en büyük ülke konumundadır. 2012 yılına kadar önemli üretimi bulunmayan İsrail, özellikle 2013 yılında Tamar gaz sahasının faaliyete geçmesiyle birlikte bu durum değişmiştir. Ayrıca Karish, Leviathan ve Tanin gaz sahalarının faaliyete geçmesi doğal gaz üretimine önemli katkı sağlayacaktır. İsrail, 2012-2019 yılları arasında yılda ortalama 276 milyar fit küp doğal gaz üretimi gerçekleştirmiştir.

Türkiye, 2012-2019 yılları arasında yılda ortalama 16 milyar fit küp doğal gaz üretimi gerçekleştirmiştir. Türkiye’nin doğal gaz üretiminin çoğu Trakya bölgesinden elde edilmektedir. Karadeniz bölgesinde keşfedilen deniz doğal gaz sahalarının ilerleyen yıllarda faaliyete geçmesi ülkenin üretimine önemli katkılar sağlayacaktır. Ürdün ise 2012-2019 yılları arasında yılda ortalama 5 milyar fit küp üretim gerçekleştirmiştir. Kıbrıs adası, Yunanistan ve Lübnan 2012-2019 yılları arasında kayda değer doğal gaz üretimi gerçekleştirmemiştir (EİA, 2022:5).

Tablo 7

Doğu Akdeniz ülkelerinin 2012-2021 yılları ortalama doğal gaz üretimi ve tüketimi

Ülkeler	Doğal Gaz Üretimi (milyar fit küp)	Doğal Gaz Tüketimi (milyar fit küp)
Mısır	1.900	1.940
Türkiye	16	1.700
İsrail	276	282,5
Yunanistan	-	164
Ürdün	5	115

Kaynak: EİA, 2022: 5-6.

Doğal gaz tüketimine bakıldığında ise Mısır Doğu Akdeniz bölgesinde en büyük tüketici ülke konumundadır. Mısır, 2012-2021 yılları arasında yılda ortalama 1,94 trilyon fit küp doğal gaz tüketimi gerçekleştirmiştir. Doğal gaz tüketiminde bölgenin en büyük ikinci ülkesi konumunda olan ülke ise Türkiye’dir. Türkiye, 2012-2021 yılları arasında yılda 1,7 trilyon fit küp doğal gaz tüketimi gerçekleştirmiştir. Türkiye’nin doğal gaz üretimi ile tüketimi karşılaştırıldığında büyük fark bulunmaktadır. Tüketimini Azerbaycan, Rusya ve İran’dan doğal gaz boru hatlarıyla ve ithal LNG ile karşılamaktadır. Karadeniz

bölgesinde Sakarya ve Amasra sahalarının faaliyete geçmesiyle birlikte ilerleyen yıllarda enerji ihtiyacının bir kısmını yerli doğal gaz üretimiyle karşılayabilecektir.

Mısır ve Türkiye'ye kıyasla İsrail, daha az miktarda doğal gaz tüketimi gerçekleştirmektedir. İsrail 2012-2021 yılları arasında yılda ortalama 282,5 milyar fit küp doğal gaz tüketimi gerçekleştirmiştir (BP, 2022: 31). Ayrıca İsrail'in 2012 yılından bu yana istikrarlı bir biçimde doğal gaz tüketimi artmaktadır. Bunun nedenleri arasında özellikle keşfedilen doğal gaz sahalarının faaliyete geçmesi, kömür ve petrol tüketiminin yerini doğal gaz kaynaklarının yer alması olarak gösterilebilir.

Yunanistan 2012-2021 yılları arasında yılda ortalama 164 milyar fit küp, Ürdün 2012-2021 yılları arasında yılda ortalama 115 milyar fit küp doğal gaz tüketimi gerçekleştirmiştir (EİA, 2022: 6). Kıbrıs adası ve Lübnan'ın doğal gaz tüketimi hakkında ise veri bulunmamaktadır.

3.2.1. Doğu Akdeniz Enerji Potansiyeli

USGS, Doğu Akdeniz özelinde keşfedilmemiş petrol ve doğal gaz kaynaklarının potansiyeline yönelik üç inceleme raporu yayımlamıştır. Bunlardan ilk ikisi 2010 yılında, üçüncüsü ise 2021 yılında yayımlanmıştır. Mart 2010'da yayımlanan ilk rapora göre (USGS, 2010a: 3) Levant Havzasında keşfedilmemiş toplam 1.689 milyon varil petrol, 3.075 milyon varil doğal gaz sıvısı ve 122.378 milyar fit küp doğal gaz varlığının olduğu tahmin edilmiştir.

Mayıs 2010'da yayımlanan ikinci rapora göre (USGS, 2010b: 3) Nil Delta Havzasında keşfedilmemiş toplam 1.763 milyon varil petrol, 223.242 milyar fit küp doğal gaz ve 5.974 milyon varil doğal gaz sıvısı rezervlerinin bulunduğunu ileri sürmüştür.

Temmuz 2021'de yayımlanan üçüncü rapora göre (USGS, 2021: 2-3) ise Doğu Akdeniz'de keşfedilmemiş toplam 879 milyon varil petrol, 286.174 milyar fit küp doğal gaz ve 2.207 milyon varil doğal gaz sıvısı rezervlerinin bulunduğu tahmin edilmiştir. 2010 raporlarına kıyasla 2021 raporunda keşfedilmemiş petrol rezervleri ve doğal gaz sıvıları rezervleri azalmıştır. Ayrıca Şekil 10'da görüleceği üzere 2021 raporunda önceki raporlardan daha geniş bir alanın analizi yapılmaktadır.



Şekil 10. Doğu Akdeniz’de beş hidrokarbon havzası

Kaynak: USGS, 2021: 1.

Şekil 10’da görüldüğü gibi USGS, Doğu Akdeniz analizini beş havza üzerinden ortaya koymaktadır. Buna göre; Akdeniz Sırtı Havzası’nda keşfedilmemiş 2.443 milyar fit küp doğal gaz, Herodot Havzasında keşfedilmemiş 19.352 milyar fit küp doğal gaz, Nil Delta Havzasında keşfedilmemiş yaklaşık 137 trilyon fit küp doğal gaz, 573 milyon varil petrol ve 1.945 doğal gaz sıvısı, Levant Havzasında keşfedilmemiş yaklaşık 81 trilyon fit küp doğal gaz, 306 milyon varil petrol ve 193 milyar varil doğal gaz sıvısı, Erastosten Havzasında keşfedilmemiş yaklaşık 46 trilyon fit küp doğal gaz ve 69 milyar varil doğal gaz sıvısı rezervi bulunmaktadır.

3.2.2. Doğu Akdeniz Enerji Keşifleri

Doğu Akdeniz’de doğal gaz keşifleri silsilesi başlangıcı 1960’lara kadar uzanmaktadır. 1967 yılında International Egyptian Oil Company tarafından Nil Delta karasında Abu Madi’de ilk gaz keşfi yapılmıştır. Ardından 1969 yılında Phillips Petroleum Company tarafından gerçekleştirilen Abu Qir 1 NFW keşfi, Doğu Akdeniz’de açık denizde keşfedilen ilk gaz sahası olmuştur (El-Ella, 1990: 337). Özellikle 2000 yılından sonra bölgede, sondaj ve sismik araştırma teknolojilerinin gelişmesiyle ve bölgede

keşfedilmemiş rezervlerin bulunduğu dair analizlerin artmasıyla birlikte bölgedeki gaz arama faaliyetleri yoğunlaşmıştır. 2000 yılı sonrası önemli doğal gaz keşifleri Tablo 8’te gösterilmiştir.

Tablo 8

Doğu akdeniz’deki önemli doğal gaz keşifleri (2004-2022)

Ülke	Keşif adı	Keşif tarihi	Konum	İşletmeci	Tahmini Başlangıç Tarihi	Tahmini Zirve Üretim Seviyesi (*)
Kıbrıs Adası	<i>Aphrodite</i>	2011	Parsel 12, açık derin deniz	Noble Energy	2029	202
	<i>Calypso</i>	2018	Parsel 6, açık derin deniz	Eni	2036	276
	<i>Glaucus</i>	2019	Parsel 10, açık derin deniz	ExxonMobil	2038	276
	<i>Cronos</i>	2022	Parsel 6, açık derin deniz	Eni	-	-
Mısır	<i>Zohr</i>	2015	Nil Delta Havzası, açık deniz	Eni	2017	1144
	<i>Baltim Southwest</i>	2016	Nil Delta Havzası, açık deniz	Eni, EGPC ⁵	2019	0.16
	<i>Raven</i>	2004	Kuzey İskenderiye	BP	2021	0.23

⁵ Egyptian General Petroleum Corporation

“Tablo 8’in devamı”

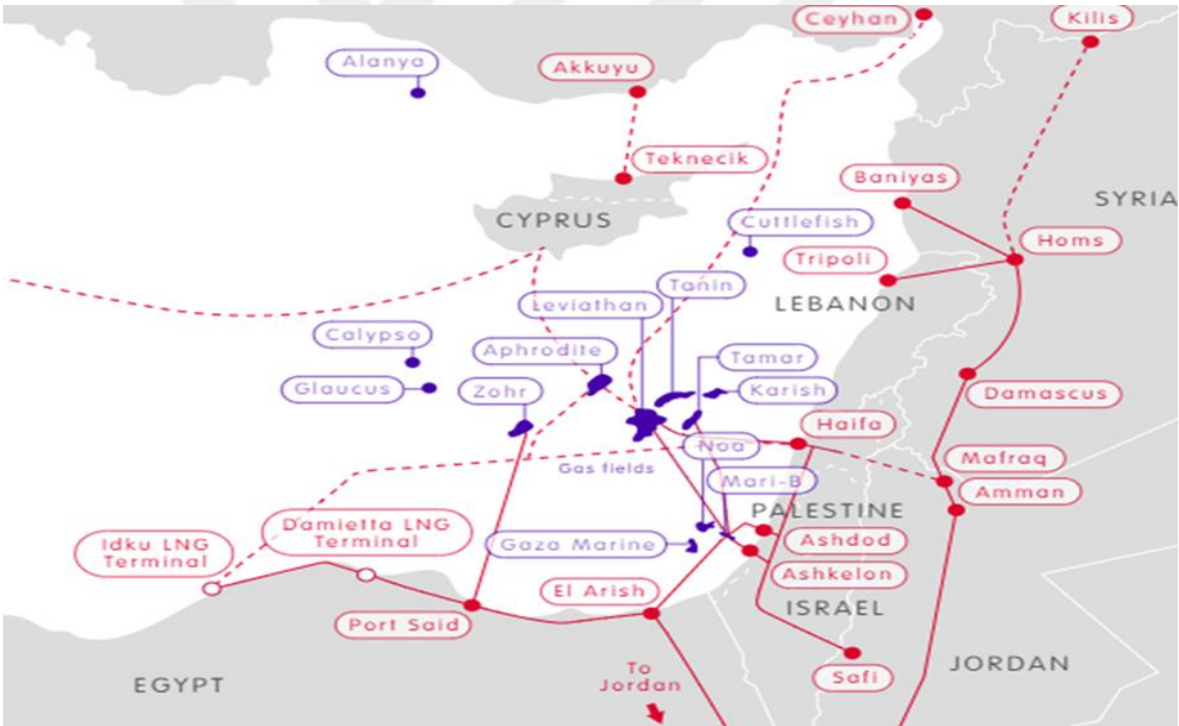
	<i>Bashrush</i>	2020	Açık deniz	Eni	2025	0.05
İsrail	<i>Leviathan</i>	Faz 1A, 1B ve 2: 2010	Parsel l/14 ve l/15, açık deniz	Chevron	Faz 1A: 2020, Faz 1B: 2026, Faz 2: 2030	779
	<i>Tamar</i>	Faz 1 ve 2: 2009, Tamar SW: 2013	Parsel l/12, açık deniz	Chevron	Faz 1: 2013, Tamar SW: 2019, Faz 2: 2027	585
	<i>Karish</i>	2013	Parsel Alon C, açık deniz	Energean	2022	0.22
	<i>Karish North</i>	2019	Parsel l/17, açık deniz	Energean	2023	104
	<i>Athena</i>	2022	Parsel 12, açık deniz	Energean	2027	0.05
	<i>Tanin</i>	2012	Parsel Alon A, açık deniz	Energean	2028	0.11

(*) Yılda milyar fit küp

Kaynak: (EIA, 2022: 7-8).

Doğu Akdeniz’deki doğal gaz keşiflerinden en büyük rezerve ve Tablo 8’te de görüleceği üzere en yüksek yıllık üretim kapasitesine sahip olan sahalar sırasıyla Zohr, Leviathan ve Tamar sahalarıdır. Zohr sahası 30 trilyon fit küp doğal gaz rezervine, Leviathan 22 trilyon fit küp doğal gaz rezervine ve Tamar 11 trilyon fit küp doğal gaz rezervine sahiptir.

Kıbrıs adası açıklarında keşfedilen ilk gaz sahası olan Aphrodite 4,5 trilyon fit küp doğal gaz rezervine sahiptir. Sahanın işletmecileri %35 hisse ile Noble Energy, %35 hisse ile Shell ve %30 hisse ile Delek Drilling şirketleridir. Ayrıca göre sahanın, 9 milyar dolardan fazla GKRY ekonomisine doğrudan fayda sağlayacağı tahmin edilmektedir. Parsel 6'daki birinci keşif olan Calypso sahası 3,5 trilyon fit küp doğal gaz rezervine sahiptir. Cronos sahası ise 2018 yılında Calypso doğal gaz keşfinden sonra Parsel 6'daki ikinci keşiftir. Yaklaşık 2,5 trilyon fit küp doğal gaz rezervine sahip saha, Kıbrıs adasının 160 km açığında bulunmaktadır (NS Energy 2022). Glaucus-1 sahasında 5 ila 8 trilyon fit küp doğal gaz rezervi bulunduğu tahmin edilmektedir. Öte yandan Glaucus-2 sahasında yüksek kaliteli doğal gaz keşfedildiği ancak miktarının henüz bilinmediği ifade edilmiştir (Tsindas, 2022). Saha, %60 hisse ile Exxon Mobil ve %40 hisse ile Qatar Petroleum konsorsiyumu tarafından işletilmektedir.



Şekil 11. Doğu akdeniz doğal gaz sahaları, enerji altyapısı ve önerilen boru hatları

Kaynak: European Council on Foreign Relations, 2020.

İsrail'in Leviathan ve Tamar dışındaki diğer keşifleri; Karish, Karish North, Tanin ve Athena sahalarıdır. Karish sahası 1,4 trilyon fit küp doğal gaz rezervine, Karish North sahası 1,14 trilyon fit küp doğal gaz rezervine, Tanin sahası 921 milyar fit küp doğal gaz rezervine ve Athena sahası 283 milyar fit küp doğal gaz rezervine sahiptir (Energean,

2019).

Raven sahası; Taurus, Libra, Giza ve Faoyum gaz sahaları ile Batı Nil Deltası Projesi kapsamındadır. Bu projenin beşinci sahası ve üçüncü aşaması olan Raven gaz ve yoğunlaşma sahası, yeni açılan tesisleriyle birlikte Batı Nil Deltası Projesinin karadaki tesisleri günde yaklaşık 1,4 milyar fit küp gaz işleme kapasitesine sahiptir (Offshore Technology, 2021). Ayrıca projenin en büyük hissesi %82,75 ile BP şirketine aittir. Öte yandan Mısır için başka önemli bir keşif olan Baltim Southwest sahası ise yaklaşık 3 trilyon fit küp doğal gaz rezervine sahiptir.

3.2.3. Doğu Akdeniz'in Enerji Altyapısı

Enerji altyapısı, enerji ticaretinin en önemli unsurlarındandır. Enerji ticareti LNG formunda gemilerle ve boru hatları vasıtasıyla yapılmaktadır. Bunun yanı sıra kıyı şehirlerinde bulunan LNG terminalleri enerji ticaretini önemli bir parçası olmaktadır. Doğu Akdeniz bölgesinde keşfedilen enerji kaynaklarına paralel olarak ülkelerin de son yıllara enerji altyapısı gelişmektedir. GKRY'nin 2022 itibariyle faaliyette olan LNG altyapısı bulunmamaktadır. Şu an yapım aşamasında olan "Vassiliko" isimli FSRU gemisi 2023 yılında faaliyete geçmesi beklenmektedir. Ayrıca GKRY, Mısır'ın LNG altyapısını üretim aşamasına geçtiği takdirde doğal gaz ihracatı için kullanabileceği belirtilmektedir. Mısır, Damietta terminalinde "SEGAS LNG" tesisi ve Idku terminalinde "Egyptian LNG" tesisi bulunmaktadır. Bu terminaller LNG ihracatı için önemlidir. Ayrıca iki ihracat terminallerinin yanı sıra SUMED limanında da FSRU işletmektedir.

Yunanistan, Saron Adaları'nın kuzeyinde bulunan ve küçük bir ada olan Revithoussa'da 2000 yılından bu yana FSRU işletmektedir. Yunanistan 2007 ve 2018 yıllarında terminalin depolama kapasitesini artırmıştır. Son kapasite artırımı çalışması, 2022 yılında Rusya-Ukrayna savaşının başlamasından kısa süre sonra Rusya'dan ithal edilen doğal gazın kesintiye uğrayabileceği endişesiyle başlatılmıştır (EİA, 2022: 9) Ayrıca Yunanistan Dedeagaç'ta FSRU yapım çalışmasına devam etmektedir. Corinth, Volos, Selanik ve Trakya'da ise yatırım kararları alındığı takdirde yapım aşamasına geçilecek projeler bulunmaktadır.

İsrail'in 2013 yılında faaliyete geçen ve Hadera limanında işlettiği bir adet FSRU'su bulunmaktadır. Aralık 2022 tarihinde sözleşmesi bitecek olan FSRU gemisinin İsrail'in Hadera limanından ayrılacağı ve yeni sözleşme imzaladığı Almanya'nın Wilhelmshaven Limanı'na demirleyeceği açıklanmıştır (Smith, 2022) Lübnan'ın günümüzde LNG altyapısı bulunmamaktadır. Ancak ilerleyen yıllar için Beddawi, Selaata ve Zahrani yakınlarına planlanan yatırımlar mevcuttur. Ürdün'ün ise Al Sabah LNG terminali ve Golar Eskimo terminalinde faaliyet gösteren FSRU gemisi bulunmaktadır.

Türkiye'nin ise faaliyette olan iki LNG terminali ve iki FSRU gemisi bulunmaktadır. Bunlardan sadece Dörtyol FSRU Doğu Akdeniz'de faaliyet göstermektedir (EİA, 2022: 10). Ayrıca Türkiye'nin Saros FSRU isimli yapım aşamasında olan terminali bulunmaktadır.

Tablo 9

Doğu akdeniz ülkelerinin LNG altyapısı

Ülke	Tesis Adı	Durum	Tesis Tipi	Konum	Başlangıç Tarihi	Kapasite (*)
GKRY	<i>Vassiliko FSRU</i>	Yapım aşaması	FSRU	Vassiliko Limanı	2023	240 ⁶
Mısır	<i>SEGAS LNG</i>	Faal	LNG ihracat terminali	Damietta	2005	266
	<i>Egyptian LNG</i>	Faal	LNG ihracat terminali	Idku	2005	346
	<i>SUMED BW, BW Singapore</i>	Faal	FSRU	SUMED Limanı	2015	274

⁶ İhracat kapasitesi: 240, ithalat kapasitesi: 29

“Tablo 9’un devamı”

Yunanistan	<i>Revithoussa FSRU</i>	Faal	FSRU	Revithoussa	2000	244
	<i>Dioriga FSRU</i>	Proje aşması	FSRU	Corinth	2023	92
	<i>Argo FSRU</i>	Proje aşması	FSRU	Volos Limanı	2023	162
	<i>Thessaloniki FSRU</i>	Proje aşması	FSRU	Selanik	2025	258
	<i>Thrace FSRU</i>	Proje aşması	FSRU	Trakya	-	194
	<i>Alexandroupolis FSRU</i>	Yapım aşması	FSRU	Dedeğaç	2023	194
İsrail	<i>Excelsior FSRU</i>	Faal	FSRU	Hadera	2013	88
Ürdün	<i>Sheikh Sabah Al Ahmad Al Jaber Al Sabah LNG Terminal, Golar Eskimo</i>	Faal	FSRU	Aqaba	2015	183
Lübnan	<i>Beddawi FSRU</i>	Beklemede	FSRU	Beddawi	-	-
	<i>Zahrani FSRU</i>	Proje aşması	FSRU	Zahrani	-	-
	<i>Selaata FSRU</i>	Beklemede	FSRU	Selaata	-	-

“Tablo 9’un devamı”

Türkiye	<i>Marmara LNG terminali</i>	Faal	Yeniden gazlaştırma terminali	Marmara Ereğlisi, Tekirdağ	1994	221
	<i>İzmir Aliağa LNG terminali</i>	Faal	Yeniden gazlaştırma terminali	İzmir	2006	514
	<i>Etki FSRU, Turkuaz P FSRU</i>	Faal	FSRU	İzmir	2016	360
	<i>Dörtyol LNG terminali, Ertuğrul Gazi FSRU</i>	Faal	FSRU	İskenderun Körfezi	2018	197
	<i>Saroz FSRU, Ertuğrul Gazi FSRU</i>	Yapım aşaması	FSRU	Saroz Körfezi	2022	361

(*) Milyar fit küp

Kaynak: EIA, 2022: 10-11.

Doğu Akdeniz ülkelerinin son yıllarda LNG altyapılarını iyileştirdiği görülmektedir. Tablo 9’da görüldüğü üzere Türkiye ve Mısır’ın diğer ülkelere kıyasla altyapı konusunda daha ileride olduğu ifade edilebilir. Yunanistan’ın son dönemde LNG altyapısı konusunda ciddi adımlar attığı görülmektedir. Özellikle proje aşamasında olan Yunanistan LNG altyapılarının faaliyete geçecek olması Balkanlar ve Avrupa için önemli ithalat yapılmasını sağlayacaktır. Nitekim Rusya-Ukrayna savaşıyla birlikte Avrupa’da doğal gaz tedarik problemlerinin ortaya çıkması bu altyapıların önemini artırmaktadır. Bir başka önemli enerji ticareti altyapısı olan bölgesel boru hatları ise Tablo 10’da gösterilmiştir.

Tablo 10

Doğu Akdeniz ülkelerinde başlıca bölgesel doğal gaz boru hatları

Boru Hattı Adı	Durum	Uzunluk (Mil)	Yıllık Kapasite (*)	İşletmeci
<i>Arish-Ashkelon Pipeline</i>	Faal	56	147-247	EMGC, Merhav, Snam S.P.A., EMI-EGI LP, EGPC
<i>Arab Gas Pipeline (AGP)</i>	Faal	750	364	EGAS, PETROGET, SPC, ENPPI, GASCO
<i>Eastern Mediterranean Pipeline (EastMed/EMG)</i>	Proje Aşaması	1,243	353	IGI Poseidon S.A.
<i>Trans Adriatic Pipeline (TAP)</i>	Faal	541	706	BP, Snam S.P.A., SOCAR, Fluxys, Enagás, Axpo,
<i>Trans-Anatolian Pipeline (TANAP)</i>	Faal	1,150	565	SGC, BOTAS, BP, SOCAR,

(*) Milyar fit küp

Kaynak: (EIA, 2022: 12-13).

Ariş-Aşkelon Boru Hattı İsrail'in açık deniz alanından Mısır'a doğal gaz taşıyan denizaltı boru hattıdır. Daha önce Arap Doğal Gaz Boru Hattı'ndan İsrail'e doğal gaz sevkiyatı için ek bir boru hattı olarak tasarlanırken daha sonra İsrail'in açık deniz sahasından Mısır'a doğal gaz sevkiyatı yapılması yönünde yeniden tasarlanmıştır.

Arap Doğal Gaz Boru Hattı Mısır'dan; Ürdün, Suriye ve Lübnan'a doğal gaz taşıyan kara boru hattı olarak faaliyet göstermektedir. Ortadoğu ülkeleri için kritik öneme sahip olan boru hattı terör saldırılarının birçok kez hedefi olmuştur. Ayrıca Avrupa'ya doğal gaz sevkiyatı için alternatif olarak görülmektedir. Bu nedenle hattın bir bölümü Humus'tan Kilis'e kadar uzatılmıştır (Gnana, 2021).

Doğu Akdeniz Boru Hattı veya EastMed İsrail, Kıbrıs ve Girit'ten Avrupa'ya doğal gaz taşınması planlanan denizaltı boru hattıdır. Fizibilite çalışmaları devam eden altyapı, teknik sorunlar ve bölge ülkelerinin arasında cereyan eden bazı anlaşmazlıklar nedeniyle henüz proje aşamasındadır.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de mevcut boru hattı altyapısı bulunmamaktadır (EİA, 2022: 12). Ancak Avrasya ile Avrupa arasında doğal gaz sevkiyatında transit ülke konumundadır. Trans Adriyatik Boru Hattı (TAP) ve Trans Anadolu Boru Hattı (TANAP) altyapılarıyla Avrupa'nın doğal gaz tedarikinde önemli bir rol oynamaktadır. TAP, Türkiye'den Yunanistan ve Arnavutluk üzerinden İtalya'ya doğal gaz taşıyan kara ve deniz boru hattı olarak, TANAP ise Azerbaycan doğal gazını Türkiye üzerinden Yunanistan'a oradan da Avrupa'ya taşıyan kara boru hattı olarak faaliyet göstermektedir.

Sonuç olarak Doğu Akdeniz'de keşfedilen enerji kaynaklarının öneminin yanı sıra LNG altyapısının ve boru hattı altyapısının korunması yalnızca bölge ülkeleri için değil başta Avrupa olmak üzere küresel ölçekte enerji güvenliğinin sağlanmasında çok önemli husustur. Bölgede keşfedilen enerji kaynaklarının çıkarılması, işlenmesi ve taşınmasında önemli rol oynayan kritik altyapılar ve denizde enerji ulaşımının; deniz sınırı anlaşmazlıkları veya istikrarsız devletlerden kaynaklanan sorunlarla tehlikeye girebilmektedir. Arap Baharı sonrası bazı Doğu Akdeniz ülkelerinde yaşanan iç savaş, terör olayları ve enerji altyapılarına yönelik tehditlerin varlığı deniz güvenliği kavramını da ön plana çıkarmıştır. Bu nedenle bölgesel ve küresel aktörlerin politikalarına değinmeden önce Doğu Akdeniz ülkelerinin enerji güvenliği ve deniz güvenliği görünümünün geniş bir perspektiften ortaya koyulması, güçlü ve zayıf yönlerinin irdelenmesi konunun anlaşılması bakımından önem arz etmektedir.

3.3. Doğu Akdeniz Endeksleri

3.3.1. Doğu Akdeniz Enerji Güvenliği Endeksi

Enerji güvenliği devletlerin dış politikalarını etkilemesi ve şekillendirmesi nedeniyle ayrıntılı analiz gerektiren önemli bir konu olmaktadır. Bu nedenle çok boyutlu bir analizin önemi ön plana çıkmaktadır. Yalnızca birkaç boyutu temel alarak oluşturulan enerji güvenliği analizi, dünya sularının küçük bir bölümünü kapsayan kompakt yapıdaki Doğu Akdeniz bölgesi için yetersiz olabilmektedir. Kapsamlı bir analizin yapılması,

devletlerin enerji güvenliğini artırabilmesi yolunda önemli katkılar sunabilmektedir.

Azzuni ve Breyer (2020: 2-4) tarafından ortaya koyulan enerji güvenliği endeksi analizi 15 boyut çerçevesinde incelenmektedir. Bu boyutlar; Mevcudiyet, Çeşitlilik, Maliyet, Teknoloji ve Verimlilik, Konum, Zaman Dilimi, Esneklik, Çevre, Sağlık, Kültür, Okuryazarlık, İstihdam, Politika, Askeri ve Siber Güvenlik üzerinedir. Mezkûr boyutların hesaplanmasında toplam 75 gösterge kullanılmaktadır. Bu göstergeler Tablo 11’de sunulmaktadır. Ayrıca endeksin hesaplanabilmesi için yüzdelik karşılığı olmayan göstergelerin normleştirilmesi gerekmektedir. Bunun için her ülkenin göstergesi, dünyadaki en büyük göstergeye sahip ülkenin verilerine bölünmek suretiyle elde edilmektedir. Daha sonra her boyut için göstergeler ayrı ayrı toplanmaktadır. Son olarak elde edilen boyutlar da her ülke için toplanarak ifade edilmektedir. Böylelikle göstergeler yüzdelik olarak ortaya koyulabilmektedir. Verilerin enerji güvenliği endeksini olumsuz etkilemesi durumunda ise hesaplanan yüzdeden çıkarılmaktadır.

Tablo 11

Enerji güvenliği endeksi boyutları

Boyutlar	Göstergeler
Mevcudiyet	Mevcut toplam fosil enerji kaynağı ve yenilenebilir enerji (TWh) Nüfus Havaalanı sayısı
Çeşitlilik	Kaynakların çeşitlilik endeksi (%) Gemilerin çeşitlilik endeksi (%) Teknolojilerin çeşitlilik endeksi (%) Ulaşım çeşitlilik endeksi (%) Tüketicilerin çeşitlilik endeksi (%)
Maliyet	Dizel yakıt fiyatları (Dolar/Litre) Enerji talebinin ağırlıklı ortalama fiyatı (Euro/kWh) Enerji kesintisi nedeniyle gelir kaybı (Euro/Kişi başı) Seviyelendirilmiş enerji maliyeti (Euro/MWh)

“Tablo 11’in devamı”

Teknoloji ve Verimlilik	Ülkedeki geçerli patentlerin sayısı Bilimsel ve teknik dergi makalelerin sayısı Tedarik verimliliği yüzdesi Birincil ve nihai enerji yoğunluğu Yakıt verimliliği
Konum	Yüzölçümü (km²) Üretim ve tüketim arasındaki uzaklık (km) Alan başına enerji tüketimi (kWh/km²) Karada ve denizde koruma altına alınmış alanlar Ticaretin GSYH içindeki payı KOF küreselleşme endeksi Nüfus yoğunluğu (Kişi sayısı/km²) Sınırı bulunan ülke sayısı Liman altyapısı puanı Toplam yenilenebilir yüzey suyu (m³/yıl km²) Endüstriyel katma değer (Dolar/km²)
Zaman Dilimi	Doğumda beklenen tahmini yaşam süresi Günlük elektrik kesintileri Enerji santrallerinin ortalama yaşı %100 yenilenebilir elektrik üretimi için ihtiyaç duyulan yıl sayısı
Esneklik	Esneklik endeksi (%)
Çevre	Ekolojik ayak izi sayısı Karbondioksit yoğunluğu (kg/kWh enerji kullanımı) GSYH başına toplam sera gazı emisyonları (arazi kullanımı değişikliği ve ormancılık hariç) Sıcaklık anormallikleri (°C) Su sorunu yüzdesi

“Tablo 11’in devamı”

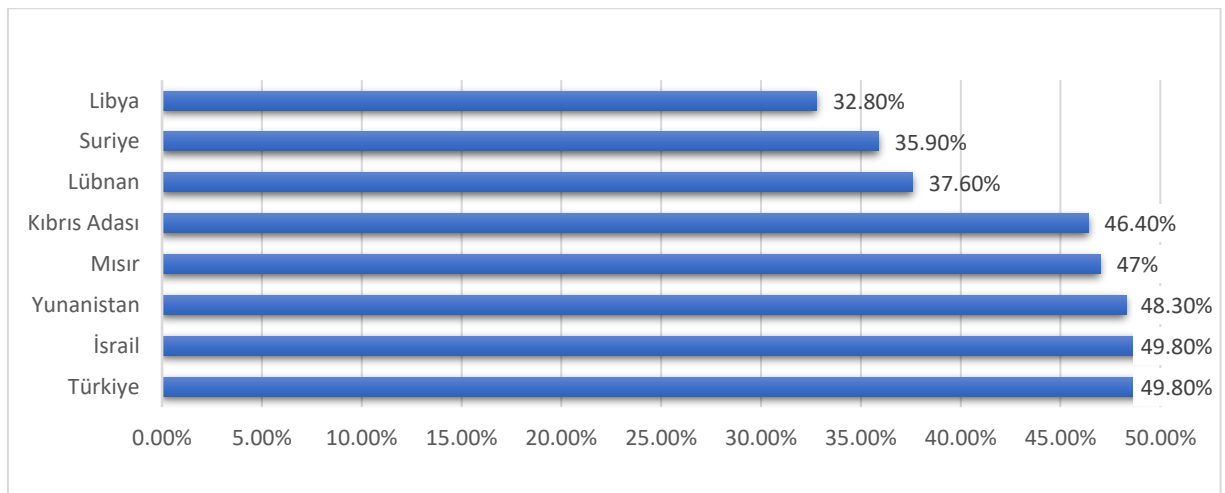
Sağlık	Sağlık harcamalarının GSYH içindeki payı Bebek ölüm oranı Kanser nedeniyle gerçekleşen ölüm sayısının oranı
Kültür	Yoksulluk sınırında çalışanların nüfusa oranı Gini katsayısı 15-64 yaş arası nüfusun oranı Sosyal koruma ve işgücü programları kapsamının nüfusa oranı Kişi başına enerji kullanımı (kWh/kişi başı) Hava yolu taşımacılığı (taşınan yolcu sayısı) Gıda tedariki (toprak mahsulü, hayvancılık ve balıkçılık, kişi başına günlük gram) İnsani Gelişim Endeksi (%)
Okuryazarlık	Atıf yapılabilir belgelerin sayısı Eğitim harcamalarının toplam devlet harcamalarındaki yüzdesi AR-GE harcamalarının GSYH içindeki yüzdesi Bilim, inşaat, imalat ve mühendislik programlarından yükseköğretim mezunlarının yüzdesi
İstihdam	Enerji sektöründe istihdam İşsizlik (toplam işgücünün yüzdesi)
Politika	Demokrasi endeksi ve hukukun üstünlüğü Kırılgan devletler endeksi Siyasi istikrar/şiddetin ve terörizm yokluğu (yüzdelik sıralama) Yönetim veri serisi puanı İnsani özgürlük endeksi ve dünya özgürlük yüzdesi Sübvansiyonlar ve diğer transferler (gider yüzdesi) Sürdürülebilir enerji için düzenleyici göstergeler Yolsuzluk Algı Endeksi (%)

“Tablo 11’in devamı”

Askeri	Askeri sektörde enerji tüketimi (kWh) Askeri harcamaların GSYH içindeki yüzdesi Aktif personel sayısı (nüfusun yüzdesi) Kömür üretiminin dünya toplam üretimine oranı (%) Petrol üretiminin dünya toplam üretimine oranı (%) Doğal gaz üretiminin dünya toplam üretimine oranı (%) Enerji ithalatı (enerji kullanımının yüzdesi) İhraç edilen minerallerden elde edilen gelir (Dolar)
Siber Güvenlik	Bireysel internet kullanımının nüfusa oranı Küresel siber güvenlik endeksi

Kaynak: Azzuni ve Breyer, 2020: 4-6.

Tablo 11’de sunulan göstergelerden bazılarının enerji güvenliği ile doğrudan ilişkili olmadığı düşünülebilir. Ancak bu durumun nedeni, enerji güvenliğine bakış açısıdır (Azzuni ve Breyer, 2020: 11). Genel anlamda analiz, doğrudan enerji güvenliğini etkileyen unsurların yanı sıra dolaylı veya sınırlı olarak etkileyen boyutlar ve göstergeleri de içerecek şekilde bütüncül bir yaklaşım ile enerji güvenliği seviyesini ortaya koymaktadır. Böylelikle 15 boyutun değerleri toplanarak yapılan ölçümlerin sonucunda Doğu Akdeniz enerji güvenliği endeksi oluşturulmuş ve Şekil 12’de gösterilmiştir.



Şekil 12. Doğu Akdeniz enerji güvenliği endeksi

Kaynak: Azzuni ve Breyer, 2020: 8.

Şekil 12’de gösterildiği gibi Türkiye, İsrail, Yunanistan ve Mısır enerji güvenliği açısından Doğu Akdeniz bölgesindeki en yüksek seviyede olan ülkelerdir. Ürdün, Lübnan, Suriye ve Libya diğer ülkelere göre düşük seviyeler almaktadır. Bunun nedeni özellikle Arap Baharı ile ortaya çıkan dış müdahaleler, iç savaşlar ve terörizm olmuştur.

3.3.2. Doğu Akdeniz Deniz Güvenliği Endeksi

Deniz Güvenliği Endeksi, sürdürülebilir deniz güvenliğinin ve denizde iyi yönetişimin sağlanmasında kapsamlı bir analiz ortaya koymaktadır. Endeks, devletlerin deniz güvenliği sorunlarına karşı güçlü ve zayıf yönlerini, kapasitelerini ve karşı karşıya oldukları tehditleri sayısal olarak ölçmeyi⁷ amaçlamaktadır (Bell ve Glaser, 2020: 1). Bunların yanı sıra endeks, nihai sonuçların sayısal olarak hesaplanmasıyla devletlerin deniz güvenliği açısından karşılaştırılmasına olanak sağlamaktadır.

Endeksin sayısal olarak hesaplanmasında, deniz güvenliği boyutları her ülke için ayrı ayrı incelenmektedir. Doğu Akdeniz ülkelerinin endeks ölçümleri; Uluslararası İş Birliği, Mavi Ekonomi, Yasa Dışı Ticaret, Denizden Düzensiz Göç, Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun, Deniz Yaptırım Gücü ve Kıyı Refahı boyutlarını kapsamaktadır.

Uluslararası İş Birliği boyutu iki bileşen ile ölçülmektedir. Bunlar; Uluslararası Anlaşmalar ve Deniz Sınırı Anlaşmazlıkları ve İhlalleri bileşenleridir. Birinci bileşen olan uluslararası anlaşmalar, devletlerin aşağıda verilen 11 anlaşmaya ve sözleşmeye taraf olma durumuna göre ölçülmektedir (Akgül, 2019: 76-82):

- *BMDHS*
- *Avrupa-Akdeniz Ortaklığı (EUROMED)*
- *SUA Sözleşmesi*
- *SUA Protokolü*
- *Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Antlaşması (Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons/NPT)*

⁷ Ölçüm yöntemleri ve denklemleri için bkz. Bell ve Glaser, “Stable Seas Maritime Security Index Codebook”, https://www.stableseas.org/files/ugd/1e2140_af22ad2203644528971b8f33f6d6cb7e.pdf, 2020, (Erişim Tar. 24.11.2022).

- *Kimyasal Silahlar Sözleşmesi (The Chemical Weapons Convention/CWC)*
- *Liman Devleti Önlemler Anlaşması (Port State Measures Agreement/PSMA)*
- *Sınırşan Organize Suçlara Karşı BM Sözleşmesi/Palermo Konvansiyonu (Convention Against Transnational Organized Crime/CTOC)*
- *Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Yasa Dışı Ticaretine Karşı BM Sözleşmesi (The United Nations Convention Against Illicit Traffic In Narcotic Drugs And Psychotropic Substances)*
- *Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea/SOLAS)*
- *Biyolojik Silahlar Sözleşmesi (Biological Weapons Convention/BWC)*

Uluslararası İş Birliği boyutunun ikinci bileşeni deniz sınırı anlaşmazlıkları ve ihlalleridir. Anlaşmazlıklar, BMDHS'nin tanımladığı MEB'lerdeki ihtilafı doğuran iddialardır. İhlaller ise BMDHS'nin tanımladığı on iki deniz milini aşan karasuları iddialardır.

Mavi Ekonomi boyutu altı bileşen ile ölçülmektedir. Bunlar; balıkçılık, deniz ve kıyı turizmi, deniz ulaştırma ve nakliye, kıyı ötesi (offshore) petrol ve doğal gaz sektörü, düzeltilmiş net tasarruf ve iklim değişikliği bileşenleridir.

Mavi ekonomi için önemli bir husus olan düzeltilmiş net tasarruf; eğitim harcamaları, enerji kaynaklarının, çıkarılması, tüketimi ve çevre yatırımları da göz önüne alınarak bir devletin ekonomik gidişatını ölçmek için kullanılmaktadır. Eğer bir ülkenin net tasarrufu pozitif ise sürdürülebilir ekonomik büyümenin varlığından söz edilmektedir (The World Bank, 2022). Böylelikle sosyal refahın da arttığı kabul edilmektedir

Kıyı ötesi petrol ve doğal gaz sektörü bileşeni bir ülkenin denizlerde yeni keşifler yapabilme ve kaynakları çıkarabilme kapasitesinin ölçülmesine odaklanmaktadır. Bu bileşen; petrol üretimi, kanıtlanmış petrol rezervi, doğal gaz üretimi, kanıtlanmış doğal gaz rezervi, açık deniz petrol ve açık deniz doğal endüstrileri veri setlerinin bir araya getirilmesiyle ölçülmektedir. Deniz ulaştırma ve nakliye bileşeni liman miktarı ve liman kalitesine odaklanmaktadır. Çünkü bir ülkede bulunan limanlar, ihracat ve ithalat yoluyla

ulusal ekonomilerin küresel ekonomilere bağlanmasında önemlidir.

İklim değişikliği bileşeni, bir ülkenin mavi ekonomi kazanımlarının iklim değişikliğinden kaynaklı karşı karşıya olduğu riskleri ölçmektedir (Bell ve Glaser, 2020: 16-21). Diğer bileşenler ise genel olarak ulusal ekonomilerin gelişimine katkıda bulunması ve istihdam yaratması açısından önemli unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yasa Dışı Ticaret boyutu iki bileşen ile ölçülmektedir. Bunlar; denizde yasa dışı ticaretin kapsamı ve ciddi yasa dışı ticaretin derinliği bileşenleridir. Bileşenlerin kapsamında; hafif silah kaçakçılığı, kitle imha silahı kaçakçılığı, uyuşturucu maddelerin kaçakçılığı ve vahşi hayvan kaçakçılığı yer almaktadır (Bell ve Glaser, 2020: 25-27). Ayrıca bu yasa dışı ticaretlerin ülkelerdeki yoğunluğu ölçülmektedir.

Denizden Düzensiz Göç boyutu dört bileşen ile ölçülmektedir. Bunlar: denizden insan ticareti, denizden insan kaçakçılığı, yasal korumalar ve sosyoekonomik kırılganlık bileşenleridir. Deniz yolu ile yapılan insan ticaretinin fazla olduğu bölgelerde, insan veya göçmen kaçakçılığının da fazla olması olağan bir durumdur. Bir diğer bileşen olan yasal korumalar; bir ülkede insan ticaretine, insan kaçakçılığına ve zorla çalıştırmalara karşı önlem mekanizması oluşturmaktadır.

Bu konuda uluslararası anlaşmalara taraf olmanın getirdiği yükümlülükler ve yerel mevzuatların varlığı yasal korumaların ölçümünde kullanılan unsurlardır. İnsan ticareti ve kaçakçılığın ortaya çıkmasında sosyoekonomik kırılganlık bir başka önemli bileşendir. Nitekim siyasi sistemlerin etkisizliği, zayıf siyasi haklar, beşerî sermayenin azlığı, yoksulluğun yaygınlığı ve eğitim koşullarının yetersiz olması sosyoekonomik kırılganlığı artıran temel nedenlerdir (Bell ve Glaser, 2020: 27-33). Böylelikle bir toplum insan ticaretine ve kaçakçılığa karşı daha savunmasız hale gelebilmektedir.

Denizde Yaptırım Gücü boyutu üç bileşen ile ölçülmektedir. Bu bileşenler; MEB yönetimi zorluğu, kıyı devriye varlıkları ve deniz gücü kapasitesidir. Birinci bileşen olan MEB yönetimi Zorluğu, bir devletin deniz alanlarının kontrol edebilme zorluğuna odaklanır. Nitekim geniş MEB, uzun kıyı şeritlerinin varlığı ve deniz sınırlarının fazlalığı bir devletin deniz alanlarını yönetmesinde zorlukları ve diğer devletlerle ihtilafları beraberinde getirmektedir.

İkinci bileşen olan kıyı devriye varlıkları; bir ülkenin sahil güvenlik, açık deniz veya devriye gemileri ve limanlarda görevli güvenlik personelleri gibi iç güvenlikten sorumlu silahlı güçlerden müteşekkildir. Deniz alanlarında bu birimlerin varlığı iyi bir yönetim açısından elzemdir.

Üçüncü bileşen olan deniz gücü kapasitesi; bir devletin sahip olduğu tüm donanma unsurlarının, denizde varlık gösteren hava araçlarının, askeri limanlarının ve denizde durumsal farkındalık sistemlerinin mevcudiyetine ve yeteneklerine odaklanmaktadır. (Bell ve Glaser, 2020: 8-12). Nitekim kapasitesi ve yetenekleri gelişmiş olan bir deniz gücü, bir devlete denizden yönelen tehditleri ve yasa dışı faaliyetleri engelleyebilmesinin yanı sıra denizdeki ekonomik çıkarlarının da korunmasını sağlamaktadır.

Kıyı Refahı boyutu dört bileşen ile ölçülmektedir. Bunlar; Kıyıların fiziksel güvenliği, kıyıların ekonomik güvenliği, ülke genelinde fiziksel güvenlik ve ülke genelinde ekonomik güvenlik bileşenleridir. Bir deniz bölgesinin güvenliği, o bölgenin kıyı kesimlerinde yaşayan insanların refahının yanı sıra ülke genelindeki fiziki ve ekonomik güvenlikle yakından bağlantılı olmaktadır.

Ülke genelinde fiziksel güvenlik bileşeninin ölçümünde ülke çapındaki silahlı çatışma, siyasi amaçlı şiddet, protestolar ve cinayet oranlarına odaklanılmaktadır. Ülke genelinde ekonomik güvenliğin ölçümünde sağlık ve ortalama yaşam süresi, eğitim olanaklarının sağlanabilmesi, yaşam standartları ve bebek ölüm oranlarına odaklanılmaktadır. Nitekim ülke çapındaki ekonomik güvenlik ile sosyal refah yakından bağlantılı olmaktadır.

Kıyıların fiziksel güvenliği bir ülke kıyısının 50 kilometre içinde kalan alandaki silahlı çatışma olaylarına odaklanmaktadır. Bu bölge içerisinde yaşanan olaylar ülkenin geri kalanıyla kıyaslanarak ölçümler yapılmaktadır. Kıyıların ekonomik güvenliği ölçümünde ise sürdürülebilir ve yasal kıyı geçim kaynaklarına odaklanılmaktadır. Turizm, ticari balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği, balina gözlemi, ulaştırma ve nakliye, limanlar, tersane faaliyetleri, denizde yenilenebilir enerji üretimi gibi önemli denizcilik sektörlerinden gelir ve istihdam verilerinin yanı sıra sağlık, eğitim ve gayri safi milli hasıla verileri de ölçümlerde kullanılmaktadır (Bell ve Glaser, 2020: 12-16). Kıyı kesiminde yaşayan insanların ülke geneline göre daha düşük refah seviyelerine sahip olması, denizden insan ticareti, insan kaçakçılığı ve diğer denizden yasa dışı suçlara karşı eğilimi

artırabilmektedir. Ayrıca ülke genelinde yaşanan şiddet eylemleri ve ekonomik istikrarsızlığın kıyı bölgelerine hızla yayılması sonucu aynı sorunların baş gösterebileceği göz önünde bulundurulmaktadır.

Bileşenlerin hesaplanması ve boyutları oluşturmasıyla her ülke 0 ile 100 arası sayısal değerler almıştır. Elde edilen nihai sonuçlar en yakın tam sayıya yuvarlanmıştır. Bu değerler her boyut için 0 en kötü, 100 en iyi olacak şekildedir. Ayrıca Tablo 12’de da görüleceği gibi sayısal olarak modellenen boyutların toplanmasıyla deniz güvenliği ortalaması elde edilmiştir. Böylelikle Doğu Akdeniz ülkelerinin karşılaştırılması, zayıf ve güçlü yönlerinin daha iyi anlaşılması amaçlanmıştır.

Tablo 12

Doğu Akdeniz Deniz Güvenliği Endeksi

Ülkeler	UIP ⁸	MEP ⁹	DDGP ¹⁰	KRP ¹¹	DYGP ¹²	YDTP ¹³	DHP ¹⁴	DGEP ¹⁵
Yunanistan	87	51	58	85	76	56	100	69
Türkiye	82	39	52	58	81	52	100	61
GKRY	27	28	67	92	66	58	100	56
İsrail	18	44	51	81	78	50	100	54
KKTC	27	20	63	92	62	58	100	54
Mısır	35	60	35	49	74	37	100	48
Lübnan	36	32	41	66	53	34	100	44
Suriye	31	29	17	48	64	42	100	39
Libya	46	52	20	46	36	26	100	38

Kaynak: Stable Seas Maritime Security Index Data, 2020; Akgül, 2019: 89, 124, 133, 146.

⁸ UIP: Uluslararası İş Birliği puanı

⁹ MEP: Mavi Ekonomi puanı

¹⁰ DDGP: Denizden Düzensiz Göç puanı

¹¹ KRP: Kıyı Refahı puanı

¹² DYGP: Denizde Yaptırım Gücü puanı

¹³ YDTP: Yasa Dışı Ticaret puanı

¹⁴ DHP: Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun puanı

¹⁵ DGEP: Deniz Güvenliği Endeksi puanı

Doğu Akdeniz sınırları içerisinde günümüzde bildirilen başarılı deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası bulunmamaktadır.¹⁶ Bu nedenle Tablo 10’da görüleceği üzere her ülkeye bu boyut için en iyi yüksek dereceyi yansıtan 100 puan verilmiştir. Ancak bu vakaların yokluğu ve Doğu Akdeniz’in farklı bölgelerle bu bölümde karşılaştırılmayacak olması nedeniyle Endeks hesaplamasına dahil edilmemiştir.

Uluslararası iş birliği açısından Yunanistan ve Türkiye bölgedeki diğer devletlere göre daha iyi konumdadır. Diğer ülkelerin uluslararası iş birliği noktasında daha zayıf kaldığı gözlemlenmektedir. Mavi ekonomi açısından Mısır diğer ülkelere göre daha iyi konumda bulunmaktadır. Bölgedeki diğer ülkeler olan Libya ve Yunanistan ise Mısır’ı takip etmektedir. Denizden düzensiz göç açısından sırasıyla GKRY, KKTC ve Yunanistan bölgedeki diğer ülkelere göre daha iyi konumda bulunmaktadır. Bu konuda bölgedeki en başarısız devletler iç savaş ve kaos nedeniyle Suriye ve Libya olmaktadır. Kıyı Refahı açısından GKRY, KKTC ve Yunanistan bölgedeki en iyi ülkeler konumundadır. Nitekim bu ülkeler, diğer ülkelere göre terör olaylarının yaşandığı bölgelerden uzak olması ve Yunanistan ve GKRY’nin AB oluşumunun bir parçası olması nedeniyle kıyı refahı açısından daha güçlü vaziyettedir. Denizde yaptırım açısından bakıldığında ise Doğu Akdeniz’de deniz gücü kapasitesi ve yetenekleri en iyi durumda olan ülke Türkiye’dir. Türkiye’yi İsrail, Yunanistan ve Mısır takip etmektedir. Sonuç olarak bölge devletlerinin enerji güvenliği ve deniz güvenliği konusunda güçlü ve zayıf yönleri farklıdır. Bu minvalde değerlendirildiğinde devletlerin bölgeye yönelik politikaları çeşitlilik gösterebilmektedir.

3.4. Doğu Akdeniz’de Bölgesel Aktörlerin Politikaları

3.4.1. Mısır

Mısır’ın Doğu Akdeniz politikası, son on yılda bir dizi siyasi, ekonomik ve güvenlik zorlukları nedeniyle önemli dönüşümler yaşamıştır. 2011 yılında Arap Baharı’nın bölgeye yayılması, Mısır’da da siyasi ve ekonomik belirsizliklerin ortaya çıkmasına ve dış politikasında önemli kırılmalara sebep olmuştur. Özellikle bölgesel istikrarsızlıktan kaynaklı Doğu Akdeniz ülkeleriyle bozulan ilişkiler enerji güvenliğini de tehdit etmiştir.

2013 yılındaki askeri darbesinden sonra geçici hükümetin Mısır Dışişleri Bakanı

¹⁶ Son dönemde Doğu Akdeniz ülkelerinden bildirilen tek vaka 07.09.2022 tarihinde Süveyş Kanalı’nın güney demirleme noktasındaki bir konteyner gemisine yönelik başarısız gemiye çıkma girişimidir.

Nabil Fahmy tarafından Mısır dış politikasının öncelikleri ifade edilmiştir. Bunlardan Doğu Akdeniz ile ilgili olanları; Mısır'ın Arap, Afrika ve Akdeniz'deki rolünü güçlendirmek, bu bölgelerdeki dış politika sorunlarıyla başa çıkabilme kapasitesi geliştirmek ve Mısır dış politikası için uzun vadeli stratejiler geliştirmek öncelikli olarak sıralanmıştır (Al-Nubi ve Yousry, 2013). Ayrıca enerji konusunun Mısır'ın ulusal güvenliğini ilgilendiren önemli bir unsur olduğu belirtilmiştir.

Daha sonra geçici hükümetin yerine yönetime gelen Abdülfettah el-Sisi Mısır dış politikasını bu unsurlar üzerine inşa etmiştir. Nitekim Sisi'nin iktidara gelmesiyle birlikte ikili ve çok taraflı ilişkilerin geliştiği görülmektedir. Mısır ve Yunanistan, dış işleri bakanları düzeyinde MEB sınırları için görüşmeler gerçekleştirmiştir. Öte yandan aynı dönemde GKRY ile diplomatik ilişkileri geliştirme konusunda adımlar atılmıştır. Mısır'ın Yunanistan ve GKRY ile ilişkileri Muhammed Mursi dönemine kıyasla daha farklıdır. 2003 yılında Mısır ve GKRY arasında imzalanan MEB anlaşması, Mursi yönetimi tarafından feshedilmiştir (Kurt ve Tamçelik, 2015: 447). Mursi yönetiminin devrilmesinden sonra iktidara gelen Sisi'nin, Doğu Akdeniz'e yönelik Mısır dış politikasını yeniden şekillendirdiği görülmektedir.

Doğu Akdeniz'deki enerji kaynaklarının gelişimi Mısır'ın dış politikasında ekonomik açıdan itici güç olmuştur. Artan iç talebi karşılamak ve enerji ihracatçısı konumunu yeniden elde etmek için açık denizlerde doğal gaz arama ve üretim altyapısına yatırımlar yapmaya, yeni arama ruhsatları vermeye ve mevcut sahalarda sözleşmeler imzalamaya devam etmiştir. 2015 yılında doğal gaz arama faaliyetleri sonucunda 30 trilyon fit küp rezervi bulunan Zohr sahası keşfedilmiştir. 2017'de Zohr sahasının faaliyete geçmesiyle birlikte Mısır, doğal gaz ithalatçısından doğal gaz ihracatçısı konumuna tekrar dönmüştür (Rubin ve Eiran, 2019: 6). Ayrıca Zohr keşfine yanı sıra Idku ve Damietta'da bulunan LNG tesislerinin varlığı Mısır'ı Doğu Akdeniz'de enerji merkezi haline getirmek isteyen Mısır için önemli unsurlar olmuştur. Bunlara ek olarak Doğu Akdeniz'den Avrupa'ya doğal gaz taşınmasını amaçlayan EastMed Boru Hattı projesinde ve 2019 yılında kurulan Doğu Akdeniz Gaz Forumu'nun gelişiminde önemli rol oynamıştır. Öte yandan 2020 yılında Mısır, Türkiye'ye karşı konumunu güçlendirmek ve dengelemek için Yunanistan ile MEB anlaşması imzalamıştır (Butter, 2021: 69). Ancak Şekil 13'te görüleceği üzere Mısır, Türk kıta sahanlığını ihlal etmeden 18. Parselde ihale turuna çıkmıştır. Ayrıca Mısır'ın tek taraflı ilan ettiği Mısır-Libya MEB'inin koordinatlarının

Libya deniz alanını ihlal etse de Türkiye-Libya Anlaşması yan sınır hattını ihlal etmediği anlaşılmıştır (Türk DEGS, 2022).

Şekil 13. Mısır-Yunanistan meb anlaşması sınırları



Kaynak: CNN Türk, 2022a.

Bölgesel istikrarı ve iş birliğini geliştirmeye çalışan Mısır, bir yandan da deniz zorluklarına karşı yeteneklerini geliştirmeye çalışmaktadır. Uzun kıyı şeridinde, geniş deniz alanına ve Süveyş Kanalı gibi önemli bir su yoluna sahip olan Mısır, düzensiz göç, yasa dışı ticaretler, siber güvenlik, terörizm ve kitle imha silahlarının yayılması gibi güvenlik riskleriyle karşı karşıya kalmaktadır. Libya iç savaşının etkileri ve DEAŞ terör örgütünün bölgedeki varlığı da göz ardı edilemeyecek tehditler oluşturmaktadır. Bunlara ek olarak kritik enerji altyapıları ve denizcilik kazanımlarının da korunabilmesi için etkili bir deniz güvenliği stratejisine ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenlerle 2021 yılında Gargoub Deniz Üssü'nün açılması, İtalya'dan iki fırkateyn alınmasına yönelik anlaşma yapılması, Fransa ve İtalya ile deniz tatbikatlarına aktif katılımı, Ağustos 2021'de USS Monterey (CG 61) kruvazörünün Mısır Berenice Deniz Üssü'nü ziyareti ve Mısır'ın 2021 yılında Birleşik Deniz Kuvvetler (*Combined Maritime Forces/CMF*) oluşumunun 34. üyesi olması Aralık 2022 tarihiyle Görev Gücü'nün komutasını devralması deniz tehditlerine karşı yetenek geliştirme gayreti olarak görülmektedir (Stanicek, 2021: 4). Ayrıca USS Monterey (CG 61)

kruvazörünün ziyaretinde ABD Mısır Büyükelçisi Jonathan R. Cohen “*Bu ziyaret, ABD-Mısır deniz iş birliğinin gücünün bir örneğidir. Birlikte kaçakçılık, insan ticareti ve korsanlıkla mücadele ediyor ve denizde güvenliği sağlıyoruz*” ifadelerini kullanmıştır (NAVCENT, 2021). Son olarak Mısır’ın, Süveyş Kanalı’nda geçiş güvenliğini sağlayabilmesi, Doğu Akdeniz’de ve Kızıldeniz’de deniz güvenliğine yönelik tehditleri bertaraf edebilme yeteneğine sahip olması küresel açıdan önemli bir husustur.

3.4.2. İsrail

İsrail’in, 21.yüzyılda Doğu Akdeniz politikasını etkileyen önemli unsurlardan birisi hiç şüphesiz bölgedeki enerji kaynaklarının keşfedilmesidir. İsrail, 1960’ların sonunda kıyı ötesi arama çalışmalarına başlamıştır. 1999 ve 2000 yıllarında sırasıyla Noa North ve Mari-B sahalarında ilk keşiflerini duyurmuştur (Gürel ve Cornu: 2013: 5). Ancak bu keşifler İsrail’in Mısır’a olan enerji bağımlılığını ortadan kaldırmamıştır. 1978 Camp David Anlaşması sonrası 2011 yılına kadar ilişkilerin nispeten normal seyretmesi İsrail’in enerji güvenliğine olumlu etki etmiştir. Ancak Arap Baharı ile başlayan olayların Mısır’da Mübarek rejimini devirmesi sonucu yaşanan süreçler enerji akışında da sorunlar yaratmıştır.

İsrail’in yaşadığı tedarik sorunları, 2009 yılında Tamar ve 2010 yılında Leviathan sahalarındaki önemli keşiflerin ardından çözülebilmiştir. Özellikle Tamar (Faz-1) sahasının 2013 yılında üretime başlaması İsrail için bir dönüm noktası olarak addedilmektedir. Ayrıca bu keşifler İsrail’in enerji güvenliğini ciddi oranda artırmakta ve doğal gaz ihracatçısı olma yolunda önemli adımlar olarak kabul edilmektedir (Grigoriadis, 2014: 125). Enerji konusunda önemli bir aktör olabilmenin tek koşulu elbette büyük rezervlere sahip olmak değildir. Bunun yanı sıra güçlü dağıtım altyapısı ve ihracat stratejisi gerekmektedir. Aşağıda yer alan Şekil 14’te İsrail’in önemli kıyı ötesi gaz keşifleri, mevcut ve planlanan olan boru hatları gösterilmiştir.



Şekil 14. İsrail kıyı ötesi doğal gaz keşifleri ve boru hatları

Kaynak: Economist Intelligence, 2021.

İsrail hükümeti 2011 yılında, Tamar ve Leviathan keşiflerinin akabinde dönemin Enerji ve Su Bakanlığı Genel Direktörü olan Saul Zemach başkanlığında, İsrail'in enerji politikaları üzerine çalışmalar yürütecek bir komite kurmuştur. Komitenin amacı, küresel enerji politikalarının incelenmesi, karşılaştırılması ve İsrail için en uygulanabilir seçeneğin araştırılması olmuştur. Komitenin raporunu 2013 yılında sunması sonrası, İsrail hükümeti gelecek otuz yıl boyunca keşfedilen doğal gazın %60'ını iç tüketime ayırma kararı alarak enerji güvenliğini artırmayı amaçlamıştır (Rettig, 2016: 60-61). İsrail için bir diğer sorun üretilen doğal gazın ihraç edilmesinde teknik ve mali engellerin olmasıdır. Mart 2017'de Ürdün'e ve Ocak 2020 itibarıyla Mısır'a doğal gaz ihraç etmeye başlayan İsrail için asıl sorunların kaynağı bölge dışına doğal gaz ihracatında yetersiz altyapının varlığıdır.

İsrail, Mısır'daki Idku ve Damietta LNG tesislerini kapasite yetersizliğinden dolayı sınırlı olarak kullanabilmektedir. Öte yandan EastMed Boru Hattı projesiyle İsrail ve Mısır kıyı ötesinden Avrupa'ya ulaştırma alternatifinin üzerinde durulmuştur. Ancak bu projenin 6-7 milyar dolar maliyeti, hattın uzunluğu ve Türkiye MEB'i ile çakışması nedenleriyle henüz hayata geçirilememiştir (Lovatt, 2020). LNG altyapısının iyileştirilmesinin ve EastMed projesi gibi seçeneklerin İsrail'in lehine gelişmesinin kısa vadede gerçekleşmesi mümkün görünmemektedir. Ancak yine de İsrail, doğal gaz endüstrisinden elde ettiği

tecrübe ve bölgesel iş birliği ile uzun yıllar enerji güvenliğini artırabilecektir. İsrail'in kıyı ötesi doğal gaz sektöründen elde ettiği kazanç deniz güvenliği stratejisini de etkilemektedir.

İsrail'in deniz güvenliği anlayışını iki dönem olarak incelemek mümkündür. Birinci dönem deniz güvenliği anlayışı; 1950-1990 yılları arasında İsrail'in genel olarak küçük çapta donanma varlığına dayanmaktadır. Bunun nedeni Arap-İsrail savaşlarının kara üzerinde yoğunlaşması ve az sayıdaki deniz gücünün yeterli düzeyde olduğu algısı olmuştur. Ayrıca İsrail, Mısır tarafından üzerindeki deniz tecritlerini 1956 ve 1967 yıllarında karada yaşanan savaşların sonunda ortadan kaldırması, karacı anlayışın temelinde yatan sebeplerden olmuştur. İkinci dönem ise 1990'larda başlayıp günümüze kadar uzanmaktadır. Bu dönemde deniz güvenliği algısının değişiminde iki önemli faktör bulunmaktadır. Bunlar; İran'ın askeri nükleer kapasitesi geliştirme ihtimali ve İsrail'in kıyı ötesi doğal gaz rezervleri keşfetmesidir. İsrail'in, 2004 yılında ilk kez elektrik üretiminde kullandığı doğal gazın payı %9 olmuştur. 2019 yılına gelindiğinde ise MEB sahasından elde ettiği doğal gazdan ülke elektriğinin %64'ünü karşılamaktadır. Doğal gazın elektrik üretimi içindeki payının ciddi oranlara ulaşması, İsrail'in deniz güvenliği algısını dönüştürmüştür (Eiran, 2021: 52-55; Eiran, 2020). Öte yandan İsrail İçişleri Bakanlığı'na bağlı Planlama İdaresi tarafından 2020 yılında yayımlanan raporda (Planning Administration, 2020 :17) denizcilik politikası çerçevesi şu şekildedir:

- İsrail ticaret hacminin %99'u deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Deniz ticaretine yüksek bağımlılığı olan İsrail'in limanlarının korunması ve geliştirilmesi elzemdir.
- Hidrokarbon üretimi İsrail için ekonomik ve stratejik açıdan önemli bir husustur. Enerji bağımsızlığının sağlanmasında öncelikli olmaktadır.
- Denizcilik altyapısının ve diğer sektörlerle yönelik deniz sahasının güvenliği denizden ekonomik olarak faydalanmaya imkân vermektedir. İsrail'in enerji ve diğer malların ihracatında ve ithalatında en önemli rota denizlerdir. Ayrıca birincil enerji tüketimi olan doğal gaza bağımlıdır. Bu nedenle deniz güvenliğinin önemi vurgulanmaktadır.
- Deniz taşımacılığı, hidrokarbon üretimi, güvenliklerinin önemi ve bunların gelecekte en iyi biçimde sürdürülebilirliği denizcilik politikasının baskın argümanları olmaktadır.

Sonuç olarak İsrail'in deniz güvenliği, son yıllar itibariyle kendisine yönelen devlet kaynaklı tehditlere karşı savunabilme, MEB sahasındaki ekonomik kazanımlarının, nakil ve enerji altyapılarının korunmasına yönelik anlayış üzerine kurulmuştur.

3.4.3. Yunanistan

Avrupa'nın güneydoğu kesiminde yer alan ve AB tarafından birliğin Ege Denizi'ne ve Doğu Akdeniz'e açılan kapısı olarak görülen Yunanistan, stratejik konumu nedeniyle bölgede önemli bir aktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Yunanistan, Meis, Girit ve Ege'de bulunan bazı adalar nedeniyle Doğu Akdeniz bölgesinin ilgili devletlerinden sayılmaktadır (Acer, 2020: 4). 2008-2013 yılları arasında yaşanan ekonomik kriz sonrası hala toparlanma sürecinde olan Yunanistan, Doğu Akdeniz'deki siyasi ve ekonomik konumunu güçlendirmeye çalışmaktadır.

Yunanistan, Avrupa ülkelerine petrol ve doğal gaz sevkiyatında enerji merkezi bir ülke olmayı ekonomik hedef olarak belirlemektedir. Bunun en önemli nedenlerinden biri kalıcı bir ekonomik toparlanmanın sağlanabilmesidir. TANAP, TAP, Dedeağaç LNG terminali ve EastMed projesine bu nedenle önem atfetmektedir. Buna ek olarak Total, Exxon Mobil ENI gibi enerji şirketleri ile İyon Denizi ve Girit çevresinde doğal gaz arama faaliyetlerini sürdürmektedir. Yunanistan'ın siyasi hedefi ise Kıbrıs adasında ve Ege Denizi'nde kontrolünü artırmaktır. Bu nedenle Türkiye'yi ana tehdit olarak gören Yunanistan, Türkiye'yi denizlerde izole etmeye çalışmakta. Ege Denizi'nde 6 mil olan karasularını 12 mile çıkarmak isteyen Yunanistan, bu hakkı BMDHS'ye dayandırmaktadır (Pawlowski, 2020). Ancak Türkiye'nin bu sözleşmeye taraf olmaması ve böyle bir girişimi savaş nedeni saymasından ötürü iddiasını sadece gündemde tutmaktadır. Ayrıca AB tarafından desteklenen ve geçersiz Sevr Antlaşmasının denizlerde bir uzantısı olarak görülen Sevilla Haritası üzerinden, Doğu Akdeniz'deki en uzun kıyı şeridinde sahip olan Türkiye'yi 41.000 km²'lik alana hapsetmeye çalışmaktadır (Kozanhan, 2021 :61; Oral, 2021: 226). Şekil 15'te görüleceği üzere, MEB ve Kıta Sahaneliği kavramlarını kendi menfaatleri çerçevesinde yorumlayan (Özekin, 2020: 15) Yunanistan, sınırların belirlenmesinde ortay hat prensibini temel alarak ana karası ile Meis, Rodos, Girit, Kerpe adalarından geçirdiği hattın güney kısmına sahip olmak istemektedir (Sandıklı vd., 2013: 29; Acer, 2020: 24). Böylelikle Türkiye yaklaşık 104.000km²'lik deniz sahasını

kaybedecektir (Yaycı, 2012: 24). Ayrıca Yunanistan'ın iddialarından, GKRY ile MEB sınırlarını birleştirmeyi amaçladığı görülmektedir.



Şekil 15. Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'deki meb iddiası (sevilla haritası)

Kaynak: Yaycı, 2020: 50.

Yunanistan, Doğu Akdeniz'deki enerji keşifleri sonrası özellikle Türkiye-Libya arasında imzalanan deniz yetki anlaşması sonucu bölgesel ittifak girişimlerinde bulunmuştur. Bu çerçevede 6 Ağustos 2020 tarihinde Mısır ile deniz yetki alanlarını sınırlandırmaya yönelik anlaşma imzalanmıştır. Nitekim bu anlaşma ile Yunanistan, Türkiye-Libya anlaşmasına cevap niteliği taşıyan bir girişimde bulunmuştur. Öte yandan Yunanistan, Doğu Akdeniz Gaz Forumu ve EastMed projeleri içerisinde etkin rol alarak hem ekonomik dar boğazdan kurtulmak hem de bölge içerisinde siyasi konumunu yükseltmeye çalışmaktadır.

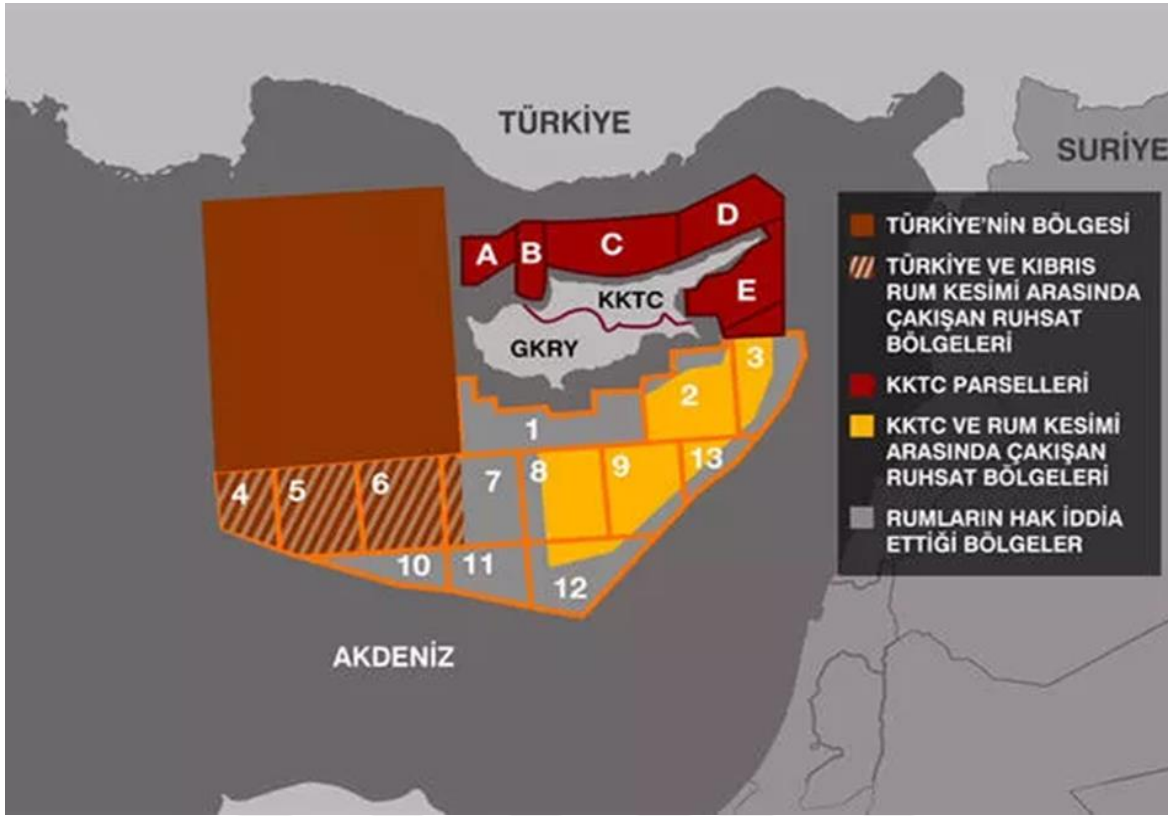
3.4.4. KKTC ve GKRY

Kıbrıs adası, Doğu Akdeniz'in merkezinde yer alan ve “sabit bir uçak gemisi” (Yaycı, 2020: 20) olarak tarih boyunca stratejik öneme haiz bir bölge olmuştur. Doğu Akdeniz'de hidrokarbon potansiyelinin ortaya çıkması ve yakın dönemde keşfedilmesiyle

birlikte Kıbrıs adasının önemi eskisine kıyasla daha da artmıştır. 1983 yılında KKTC'nin resmen kurulmasının ardından iki devletli bir yapıda bulunan Kıbrıs adası günümüzde enerji kaynaklarının keşfedilmesiyle farklı bir çıkar sahasına evrilmiştir.

GKRY'nin Doğu Akdeniz'e yönelik enerji politikalarının başlangıcı 1964 adadaki gerilimin had safhaya ulaştığı ve tek devletli yapının Rum tarafınca işlemez hale getirildiği bir ortamda gerçekleşmiştir. Deniz yetki alanlarına yönelik ilk adım olan “Karasuları Kanunu”nun çıkarılmasını 1974 yılında “Kıta Sahaneliği Kanunu” ve yine aynı yıl “Petrol Kanunu”nun çıkarılması izlemiştir. İç mevzuatın geliştirilmesinin yanı sıra GKRY, Yunanistan gibi deniz yetki alanlarını sınırlandırma temelini oluşturan BMDHS'ye 1988 yılında taraf olmuştur. Bölgedeki ilk önemli keşiflerin gerçekleşmesiyle birlikte GKRY deniz yetki sınırlandırma anlaşmaları için somut adımlar atmıştır. İlk olarak Mısır ile 17 Şubat 2003 tarihinde MEB anlaşması imzalamıştır (Kökyay, 2021: 146-147). Daha sonra 17 Ocak 2007 tarihinde Lübnan ile anlaşma imzalayan GKRY, Aralık 2010 tarihine gelindiğinde ise İsrail ile MEB anlaşması yapmıştır. 16 Ocak 2007 tarihinde ise 13 adet ruhsat sahası ilan etmiş ve ihale turuna başlamıştır (Harunoğulları, 2020: 469).

Doğu Akdeniz'deki ihtilafların başlangıcını oluşturan GKRY adımları, Türkiye tarafından iki toplumlu bir adanın tek yetkili gibi karar alamayacağı belirtilerek karşı çıkmıştır. Ayrıca kapalı veya yarı kapalı deniz alanlarında kıyı devletlerin haklarını kullanırken uluslararası hukukun bir gereği olarak iş birliği ile hareket etmek durumundadır. Bu iki usulsüzlük sonucu KKTC, 2011 yılında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)'na, GKRY'nin gerçekleştirdiği adımlara karşılık 1, 2, 3, 8, 9, 12 ve 13. parsellerde arama ruhsatı vermiştir. Öte yandan Türkiye ise 1, 4, 5, 6 ve 7. Parsellerde TPAO'ya arama ruhsatı vermiştir (Peker vd., 2019: 92-93). Türkiye, KKTC ve GKRY arasındaki ihtilaflı parseller Şekil 16'da gösterilmiştir.



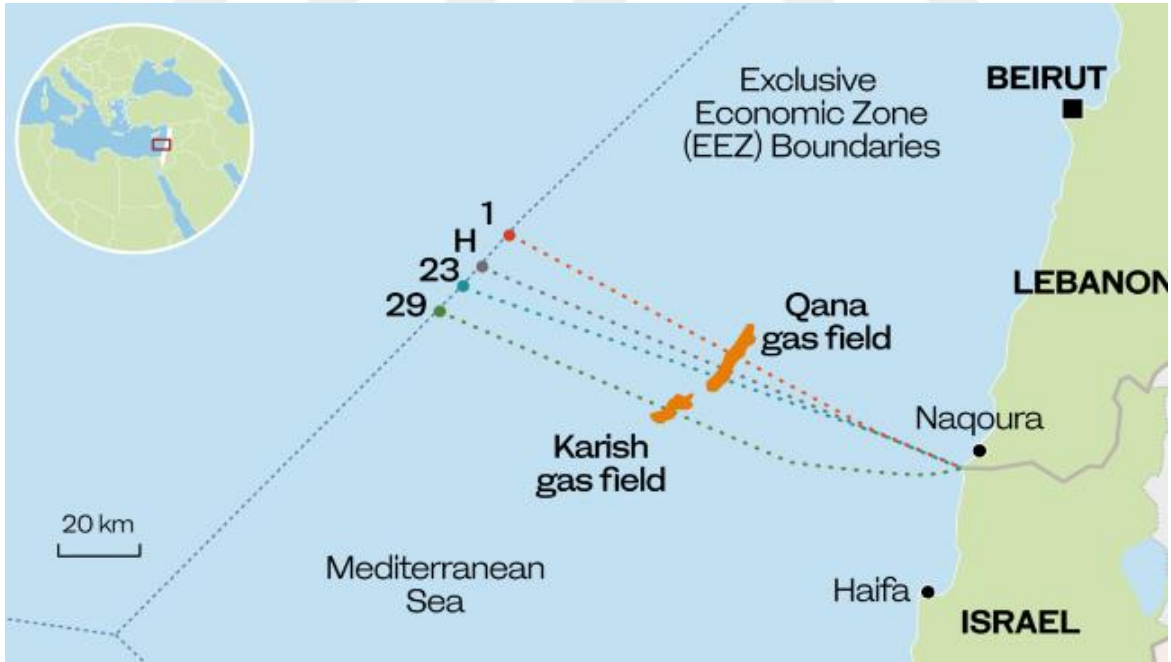
Şekil 16. Kıbrıs Adası çevresindeki ihtilaflı parseller

Kaynak: CNN Türk, 2022b.

Adanın bir başka egemen devleti olan ancak uluslararası ortamda yalnızca Türkiye tarafından tanınan KKTC, GKRY tarafından tek taraflı uygulamalarla hakları ihlal edilmektedir (Uygun, 2021:74). Türkiye'nin Doğu Akdeniz politikasında önemli bir yere sahip olan KKTC'nin Doğu Akdeniz'de attığı önemli adımlar bulunmaktadır. Bunlar ilki; 21 Eylül 2021 tarihinde “Türkiye-KKTC Kıta Sahaneliği Sınırlandırma Anlaşması” ile tarafına ait deniz sahasında TPAO'ya petrol ve doğal gaz arama ruhsatının verilmesidir. Bir diğeri ise KKTC'nin TPAO ile “Petrol Sahası Hizmetleri ve Ürün Paylaşımı Sözleşmesi” imzalamasıdır. Böylelikle TPAO'ya verilen ruhsat sahalarında üretimin yapılması durumunda paylaşım oranı eşit (%50) olacaktır (Kütükçü ve Kaya, 2016: 92). Son olarak Doğu Akdeniz ülkelerinin üzerinde durduğu projeleri hayata geçirerek ihracat kapasitelerini genişletmenin, Avrupa'nın enerji arz güvenliğini sağlamanın ve daha az maliyetle enerji sevkiyatı gerçekleştirmenin veya alternatiflerinin uygulanabilmesinin yolu mevcut konjonktürde Türkiye ve KKTC'nin haklarının gözetilmesinden geçtiği görülmektedir.

3.4.5. Lübnan

Lübnan'ın dış politikası, uzun süredir iç çatışmalar ve dış müdahalelere göre şekillenmektedir. 1975-1990 yılları arasında Lübnan, mezhepsel bölünmelerle körüklenen ve dış güçlerin de olmasıyla şiddetlenen yıkıcı bir iç savaş yaşamıştır. 1990'da iç savaşın sona ermesinden bu yana Lübnan, ekonomisini ve siyasi kurumlarını yeniden inşa etmek için mücadele etmektedir (Altunışık, 2007: 5). Ekonomik olarak zor dönemlerden geçen Lübnan, doğal olarak Doğu Akdeniz'deki enerji kaynaklarından pay almak istemektedir. Nitekim bu nedenlerle bazı adımlar atan Lübnan, GKRY ile 17 Ocak 2007 tarihinde MEB sınırlandırma antlaşması imzalamış, 2010 yılında da BM'ye deklare etmiştir. Ancak bu antlaşmanın Lübnan Parlamentosu tarafından onaylanmaması nedeniyle yürürlüğe girmemiştir (Acer, 2020: 5). Öte yandan son dönemde başka önemli bir gelişme yaşanmıştır uzun yıllardır deniz sınırı anlaşmazlığı yaşayan Lübnan – İsrail arasında, 11 Ekim 2022 tarihinde, iki ülkenin karasularını ve MEB sınırlarını belirleyen anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma ile belirlenen sınır Şekil 17'de gösterilen 23 numaralı hat olmuştur.



Şekil 17. İsrail – Lübnan meb sınırları¹⁷

Kaynak: Ahmad, 2022.

¹⁷ 1 numaralı hat İsrail'in, 29 numaralı hat Lübnan'ın iddia ettiği hatlardır. H hattı ise anlaşmazlığı çözmek için ABD Büyükelçisi Frederic Hof tarafından önerilen hattır.

Doğu Akdeniz’de bitişik sınırı bulunan devletler arasında kabul edilen ilk MEB anlaşması olması ve Doğu Akdeniz’de (ABD’nin arabuluculuğunda) dolaylı müzakerelerle çözülen ilk deniz sınırı anlaşmazlığı olması bakımından önemli görülmektedir (Yiallourides vd., 2022). Kana sahası ile Kariş sahası üzerinde yaşanan ihtilaf bu anlaşmayla çözüme kavuşmuştur. Anlaşmaya göre Lübnan, Kariş sahasının İsrail’e ait olduğunu kabul etmiştir. İsrail ise Kana sahasının ise Lübnan’a ait olduğunu kabul etmiştir. Ancak Kana sahasının bir bölümünün İsrail deniz sınırları içinde bulunmasından dolayı çıkarılacak doğal gazdan İsrail’in pay alması kararlaştırılmıştır (Atun, 2022). 9. Parselde bulunan Kana sahasında 2012’de yapılan bir sismik çalışmada 25,4 trilyon fit küp doğal gaz rezervinin bulunduğu öne sürülmüş, ancak bu rezerv resmi olarak doğrulanmamıştır (Traiman, 2022). Lübnan’ın deniz alanlarında enerji kaynaklarını çıkarabilmesi ve kullanabilmesi enerji güvenliğini artırması açısından önemlidir.

Lübnan’ın enerji güvenliği sorununun yanı sıra bir diğer karşı karşıya kaldığı sorun deniz güvenliğidir. 120 deniz mili ve yaklaşık 5.000 deniz mili karelik bir MEB’e sahip olan Lübnan’ın, Suriye’de yaşanan iç savaş ve İsrail ile yaşadığı sorunların yanı sıra denizden yasa dışı faaliyetler ve terörizm kaynaklı tehditler karşısında denizcilik yeteneği yetersizdir. Bu nedenle Lübnan’ın deniz güvenliğini sağlamasında dış aktörler önemli yer tutmaktadır. 2006 yılında kurulan BM Lübnan Geçici Kuvvetleri – Deniz Görev Gücü (*UNIFIL-MTF*) ülkenin deniz güvenliğini sağlamaya yönelik sorumluluk üstlenmiştir (Sarkis, 2020). Dahası UNIFIL Lübnan donanmasının ve personellerinin yeteneklerini geliştirmek için eğitim vermektedir. Bu durum Doğu Akdeniz’de Lübnan’ın deniz alanlarında tehditleri bertaraf edebilmesinin yanı sıra enerji güvenliğini sağlama yolunda kıyı ötesi enerji arama ve üretim faaliyetlerini güvenle yapabilmesine katkı sağlamaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE-LİBYA İLİŞKİLERİNİN DOĞU AKDENİZ'E YANSIMALARI

Türkiye-Libya ilişkilerinin Doğu Akdeniz'e yansımalarının değerlendirilmesinden önce, bu ilişkilerin seyrini ve Türkiye'nin Doğu Akdeniz politikasını etkileyecek niteliğe sahip olan küresel aktörlerin bölgeye yönelik politikalarının değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede ABD, Doğu Akdeniz bölgesindeki müttefik olarak tanımladığı ülkelerle ve NATO üyesi olan ülkelerle birlikte çalışarak Rusya'nın stratejik ilişkilerine karşı koymak için adımlar atmaktadır. ABD, müttefik ülkelerin Rusya'dan satın almasını engelleme girişimlerinde ödül ve ceza taktiği uygulamaktadır. Türkiye'nin, Rusya'dan S-400 hava ve füze savunma sistemini satın alma sürecini başlattığında, ABD "ABD'nin Düşmanlarına Yaptırımlarla Karşı Koyma Yasası (*Countering America's Adversaries Through Sanctions Act/CAATSA*) çerçevesinde yaptırımlara başvurmuş ve F-35 programından Türkiye'yi çıkarmıştır. Bir başka bölge ülkesi olan Mısır, Rusya'dan Su-35 savaş uçağı alma girişiminde bulunmuştur. Bu durum ABD tarafından tepkiyle karşılanmış ve Mısır geri adım atmıştır. Bunun sonucunda ABD, Mısır'ın H-64D Apache Longbow model helikopterlerinin modernizasyonunu yapacağını açıklamıştır (Yegin, 2022). Ayrıca ABD, Rusya'nın yanı sıra Çin'in de bölge üzerindeki nüfuzunu kırma girişimlerinde bulunmaktadır. Özellikle ABD, Çin'in Yunanistan ile yakınlaşmasını önlemek amacıyla, Yunanistan ile güvenlik alanında güçlü bağlar kurmaya çalışmaktadır. Ekim 2021 tarihinde ABD-Yunanistan arasında ortak savunma ve iş birliği alanında imzalanan anlaşma ile ABD Yunanistan'da 9 üssü kullanma hakkı elde etmiştir. Bu üslerden biri olan Girit'te ABD varlığı artmaktadır. Girit Adasındaki Suda Üssündeki ABD askeri varlığı Yunan basınında Doğu Akdeniz için önemli bir adım olarak görülmektedir.

ABD'nin Doğu Akdeniz'deki öncelikli amaçları, doğrudan askeri müdahalenin getireceği maliyetlerden kurtularak bölgedeki nüfuzunu sürdürmek ve Çin ile yaşanan gerginlikler nedeniyle Doğu Akdeniz'deki donanma gücünü Pasifik Okyanusu'na kaydırmaktadır (Gürdeniz, 2022). ABD bu nedenlerle son yıllarda Doğu Akdeniz meselelerini kendi çıkarlarına uygun olacak şekilde bölge ülkelerine devretme politikası izlemektedir. Bu nedenle 2019 yılında ABD Kongresi'nde "Doğu Akdeniz Güvenlik ve Enerji Ortaklığı Yasası (*Eastern Mediterranean Security and Energy Partnership Act of 2019*)"nın kabul edildiği düşünülmektedir. ABD'nin bu yasanın onaylanmasıyla Doğu

Akdeniz’de askeri, ekonomik ve diplomatik olarak stratejisini yeniden şekillendirme sürecini başlattığı ifade edilmiştir (Foreign Relations Committee, 2019). Söz konusu yasa GKRY’ne uygulanan silah ambargosunun kaldırılması, Yunanistan ve GKRY’ne askeri yardımlar yapılması ve Yunanistan, İsrail ve GKRY arasında iş birliğini artırma amacıyla “Doğu Akdeniz Enerji Merkezi” kurulmasına yönelik ABD hükümetine yetki vermesi bakımından önemlidir. Bu yasa ile ABD’nin Doğu Akdeniz’e yönelik politikaları üç temel unsur üzerinden değerlendirilebilir. Bunlar (U.S. Congress, 2019);

- Yunanistan, İsrail ve GKRY arasında güçlü iş birliğini teşvik ederek enerji güvenliği, deniz güvenliği, siber güvenlik ve kritik enerji altyapısının korunmasını desteklemek,
- Bölgede keşfedilen enerji kaynaklarının Rus doğal gazına bağımlılığı yüksek olan (AB ülkeleri gibi) ülkelere alternatif oluşturmasını sağlamak ve LNG altyapısının geliştirilmesini desteklemek,
- Bölgedeki Rusya varlığını en aza indirmektir.

ABD bu yasa ile Yunanistan, İsrail ve GKRY arasında “güçlü ve müreffeh” bir ittifakın oluştuğunu açıklamıştır. İsrail’i “NATO dışı büyük stratejik ortak ve müttefik” olarak tanımlamakta, GKRY’yi ise “kilit bir stratejik ortak” olarak tarif etmektedir. ABD; İsrail, Yunanistan ve GKRY arasında yürütülen Doğu Akdeniz’de enerji güvenliği, deniz güvenliği, siber güvenlik ve kritik enerji altyapısının korunması için üçlü diyaloga aktif olarak katılmayı ve enerji altyapılarına yatırım yapılmasını teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Trans Adriyatik ve EastMed boru hatlarının tamamlanmasını, Yunanistan-Bulgaristan arasında ara bağlantı boru hattı inşa edilmesini ve bölgede LNG terminallerinin kurulmasını desteklediğini deklare etmektedir. Bu altyapı teşviklerinin ve desteklerinin arkasındaki asıl amaç, bölge ülkelerinin Rusya dışında bir çeşitlendirme formülünü ortaya çıkarmaktır. Buna ek olarak ABD, bölgedeki enerji arama faaliyetlerinin terörist, aşırılık yanlısı gruplar ve bölgedeki diğer aktörlerin oluşturduğu tehditlere karşı korunması gerektiğini belirtmektedir (U.S. Congress, 2019). Sonuç olarak ABD, Doğu Akdeniz’de iş birliği yapmayı ulusal güvenlik çıkarına uygun görmektedir. Bu nedenle ABD; Doğu Akdeniz’deki doğal gaz gelişmelerini, Avrupa’nın Rusya’dan tedarik edilen doğal gazdan uzaklaşma çabalarına olumlu etki edecek bir potansiyele sahip olduğunu ifade etmektedir.

Bir diğerk küresel aktör olan Rusya'nın son dönemde Doğu Akdeniz politikası dört unsur üzerinden şekillenmektedir. Bunlar; Suriye'de askeri varlığını kalıcı olarak konuşlandırmak, enerji sektöründeki ağırlığını artırmak, stratejik hedefleri doğrultusunda Türkiye ile ilişkilerini geliştirmek ve var olan üslerini korumak ve daha fazla üs kazanmak olarak tarif edilmektedir (Pierini, 2021). Ancak Rusya'nın bölgedeki öncelediğı politikaların başında enerji gelmektedir. Özellikle Doğu Akdeniz'deki yeni keşiflerin varlığı ve Ukrayna ile devam etmekte olan savaş nedeniyle AB'nin enerji ithalatında çeşitli alternatif ülkelere yönelmesi Rusya'yı harekete geçirmiştir. Bu nedenle Rusya, doğal gaz ihracatında transit ülke olan Ukrayna'ya olan bağımlılığını azaltmak ve AB'nin enerji çeşitlendirmesine engel olmaya çalışmaktadır.

Rusya federal bütçesinin 2020 yılında %31,8'ini enerji ihracatının oluşturması konuyu Rusya için daha önemli hale getirmektedir (Legucka, 2020). Türk Akımı Hattı'nın açılması ve son dönemde tartışılan Trakya'nın enerji merkezi olmasına yönelik girişimler Rusya'nın enerji stratejisini ortaya koymaktadır. Buna ek olarak Rusya, Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon kaynaklarını arama ve üretme faaliyetlerine hisseler satın almak suretiyle ortak olmaya çalışmaktadır. Bu minvalde Zohr sahasının %30 hissesini, Lübnan parsellerinde ise arama girişiminin %20 hissesini satın alarak somut adımlar atmaktadır (Pierini, 2021). Sonuç olarak Doğu Akdeniz'de siyasi anlaşmazlıkların son bulması, EastMed projesi veya alternatif rota olan İsrail-Türkiye hattının faaliyete geçmesi durumunda Rusya'nın Avrupa pazarındaki etkisinin zayıflayacağı aşikardır.

Son birkaç yüzyılda, belirgin olarak bir devletin uluslararası sistemde baskın aktör olduğu kabul edilmektedir. Örneğin 19. yüzyılda İngiltere, 20. yüzyılda ise ABD sistem üzerinde hegemonyaya sahip devletler olmuştur. Ancak günümüzde uluslararası sisteminde birden fazla baskın aktör bulunmaktadır. Bu aktörlerden birisi olan Çin, 1978 yılında Deng Xioaping öncülüğünde başlatılan ekonomik reformlar ve dışı açılma süreci ile birlikte 2010 yılı sonrasında dünyanın en büyük ekonomileri arasında yerini almıştır (Çebi ve Kantar, 2021:30; Özel, 2022: 94). Çin'in orantısız ekonomik yükselişinin ve uluslararası düzendeki ağırlığının artmasını engellemek amacıyla 2012 yılında ABD tarafından "Asya'ya dönüş" stratejisi uygulamaya konulmuştur. Çin ise ABD'nin attığı adıma karşılık 2013 yılında "Bir Kuşak Bir Yol (*One Belt One Road/OBOR*)" projesini başlatmıştır (Özel, 2022: 94).

Çin, OBOR girişimi ile nüfuz alanını genişletmek ve ulusal çıkarlarını korumayı amaçlamaktadır. Nitekim bu nedenle bazı bölgelerin Çin açısından daha hassas olduğu görülmektedir. Bunlardan en önemlisi projenin de deniz güzergahında bulunan Doğu Akdeniz bölgesi olmaktadır. Çin'in Akdeniz'de yürüttüğü girişimler üç unsur etrafında şekillenmektedir. Bunlar, sektörel iş birliği, altyapı yatırımı ve bölgede askeri deniz tatbikatları yapabilmektir. Çin için sektörel iş birliğinin bölge ülkeleriyle geliştirilmesi, diplomatik ilişkilerin seyrine olumlu katkı yapması ve nüfuz alanının genişletilmesi bakımından önem arz etmektedir. Öte yandan Çin'in Avrupa'ya ihracatının ve bölge pazarındaki payının artırılması için altyapıların geliştirilmesi önemlidir. Çin-Avrupa arasındaki mesafe dikkate alındığında deniz ticaretinin önemi görülmektedir (Aydın, 2020: 26). Bu nedenle Çin; Yunanistan'da Pire Limanı, Türkiye'de Kumport Limanı, Mısır'da El Dekheila, Süveyş Kanalı ve İskenderiye Limanı, İsrail'de Hayfa ve Ashdod Limanları gibi önemli limanlara yatırımlar yapmıştır (Demir, 2021). Böylelikle Çin altyapı yatırımları ile bölgeye yönelik ticaretin sürdürülebilirliğini korumaya çalışmaktadır. Ayrıca Cibuti'de bulunan ilk denizaşırı üssü yine ticaretin devamlılığı için faaliyet göstermektedir (Özel, 2022: 100).

Doğu Akdeniz'de önemli aktörlerden olan AB için ise enerji güvenliği ve denizcilik öncelikli konular arasında yer almaktadır. AB'nin gayrisafi yurt içi hasılası 2019'da 14.015 milyar euro ve istihdamın 193,6 milyon kişi olduğu tahmin edilmektedir. Mavi Ekonomi sektörlerinin 2019 yılında AB ekonomisine katkısı %1,5 olmuştur. İstihdam açısından bakıldığında ise %2,3 olarak gerçekleşmiştir (European Commission, 2022: 6). Öte yandan AB'nin enerji görünümü 2020 yılında Avrupa İstatistik Ofisi verilerine göre enerji ihtiyacının yaklaşık %42'sini kendi üretimi ile karşılarken, %58'lik kısmını ise ithal etmiştir. AB'nin ithal enerji bağımlılığı çok yüksek oranlarda seyretmektedir. 2020 yılında %96,2 ham petrol bağımlılık oranına sahip olan AB'nin, doğal gaz ithalat bağımlılık oranı ise %83,6 olarak gerçekleşmiştir (Eurostat, 2022). AB'nin enerji ithalatının yaklaşık %70'i ise Akdeniz rotası üzerinden tedarik edilmiştir (Demir, 2021). Öte yandan AB'nin tüm ticaretinin %77'si deniz yoluyla gerçekleşmektedir. (European Commission, 2022: 93). Görüldüğü üzere enerji ve diğer ticari faaliyetlerin büyük oranda deniz yolları ile gerçekleştirilmesi AB açısından denizleri daha önemli hale getirmektedir.

AB'nin Akdeniz'e yönelik önemli adımları 1960'lı yıllara uzanmaktadır. Bu dönemde ortak bir politika oluşturulmamış ikili ilişkiler kapsamında politikalar

yürütülmüştür. Ortak bir politika oluşturulması amacıyla 1970'lerin ikinci yarısında "Küresel Akdeniz Politikası" benimsenmiştir. Daha sonra 1989 yılında Berlin duvarının yıkılmasıyla birlikte Avrupa güneye doğru genişleme sürecini başlatmıştır (Batı, 2021: 146). Buna ek olarak 1992-1996 arası dönemi kapsayan "Yenilenmiş Akdeniz Politikası" benimsenmiştir. Genel olarak politika Akdeniz ülkelerine yapılan yardımların artırılması, mali iş birliği, insan hakları, ticaret ve çevre üzerine şekillenmiştir (Uçkan, 2000: 279). AB'nin Akdeniz politikasını şekillendiren bir başka gelişme Kasım 1995 tarihinde Barselona Bildirgesi ile hayata geçirilen "Avrupa Akdeniz Ortaklığı" olmuştur. Ortaklığın öncelikli amaçları mülteciler sorunun çözülmesi ve enerji güvensizliğinin engellenmesi olmuştur (Bozkurt 2021).

AB'nin 2000'li yılların başlarında Akdeniz'e yönelik politikasında enerji odaklı yaklaşımlar görülmektedir. Özellikle Doğu Akdeniz'de enerji potansiyelinin ortaya çıkması ile birlikte bu bölgeye olan ilgisi artmıştır. Nitekim Akdeniz'in doğusuna kadar siyasi ve coğrafi sınırlarını genişleme imkânı veren GKRY'nin birliğe katılması 2004 yılında gerçekleşmiştir. Kıbrıs Adası'nın Doğu Akdeniz'de askerî açıdan stratejik öneminin yanı sıra enerji ve ticaret rotalarının merkezinde olması GKRY'nin birliğe dahil edilmesinde ana etkenlerdir (Keser, 2012: 58). AB'nin böylelikle bölgeye dahil olması ve Akdeniz politikasında yeni bir sürecin başlaması açısından önemli bir gelişme olarak görülmektedir.

Kısacası Doğu Akdeniz'in, küresel aktörler açısından önemli bir bölge olduğu görülmektedir. Bölgenin giderek artan önemi, ciddi rekabetleri beraberinde getirmekte ve kıyı ülkelerinin politikalarını şekillendirmektedir. Bu çerçevede Türkiye'nin Doğu Akdeniz politikasında, değişen dinamiklerin etkisiyle enerji güvenliği ve deniz güvenliği kavramları ön plana çıkmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde, enerji güvenliği ve deniz güvenliği kavramları çerçevesinde Türkiye'nin Doğu Akdeniz politikası, Mavi Vatan kavramı ve Türk Deniz Kuvvetleri'nin faaliyetleri incelenecektir. Daha sonra çalışmanın odağında yer alan Türkiye-Libya arasında imzalanan mutabakat muhtıraları, enerji güvenliği ve deniz güvenliği kapsamında analiz edilecektir.

4.1.Mavi Vatan Kavramı ve Türkiye'nin Doğu Akdeniz Politikası

Devletlerin dış politikaları, çeşitli yaklaşımların etkisiyle şekillenebilmektedir.

Nitekim Türk dış politikasının yapılandırılmasında da ön plana çıkan ve/veya zaman içinde giderek daha fazla dikkate alınmaya başlanan önemli yaklaşımlar bulunmaktadır. Bunlardan birisi “Mavi Vatan” kavramıdır. Bu kavram, özellikle 2019 yılından sonra Türk dış politikasında daha fazla dikkate alınmaya başladığı ifade edilmektedir (Al-Shagel ve Al-Wahaib, 2021: 14-17). Mavi Vatan kavramının Gürdeniz’e (2020: 159-160) göre üç unsuru: sembol, tarif ve doktrindir. Sembol, Türkiye’nin devleti ve halkı ile denizcileşmesinin öncelikli stratejik hedef olması gerekliliğini ifade etmektedir. Tarif, Türkiye’nin ilan edilmiş veya edilmemiş deniz yetki alanları ile akarsu ve gölleri kapsamaktadır. Doktrin ise Türkiye’nin tüm deniz ve okyanuslardaki hak ve menfaatlerini korumaya ve geliştirmeye yönelik jeopolitik bir yol haritası olarak ifade edilmektedir.

Mavi Vatan kavramı niteliği bakımından yalnızca askerî temellere dayanmamaktadır. Bunun yanı sıra “Stratejik Derinlik” yaklaşımı gibi sırf siyasi ve kültürel açıdan dış politika yaklaşımının da dışında kalmaktadır. Mavi Vatan kavramı genel anlamda ticari, ekonomik, endüstriyel, idari ve askeri bileşenleri barındıran, denizcilik alanında güvenlik, iş birliği ve refahı artırmayı hedefleyen rasyonel bir yaklaşımın kalıplaşmış hali olarak tanımlanmaktadır (M5 Dergi, 2020).



Şekil 18. Türkiye’nin Mavi Vatan sınırları

Kaynak: Kırbaki, 2022.

Türkiye'nin kıyı şeridinde sahip olduğu Karadeniz, Akdeniz, Marmara ve Ege'de ilan etmiş ve/veya ilan etmesi olası deniz yetki alanları Şekil 18'de görüldüğü gibi yaklaşık 462 bin km²'lik bir alanı içermektedir (Yaycı 2022: 260). Mavi Vatan haritası *“Karadeniz’de 1986’da ilan edilen MEB, Adalar Denizinde Yunanistan ve Türkiye ana karalarını esasa alan ve ortay hat esasına dayalı deniz yetki alanı, Doğu Akdeniz’de ise; Libya ile yapılan MEB anlaşması batı sınırı olan, Mısır, Lübnan, İsrail ile de anlaşma yapılmışçasına belirlenen sınırlar içinde kalan deniz alanı ‘Mavi Vatan’ın bu denizlerdeki kısmını oluşturmuştur”* şeklinde belirtilmektedir (Albayrak, 2022).

Doğu Akdeniz’in Türkiye açısından önemini güvenlik, ekonomik ve ticari olmak üzere üç kavram üzerinden incelemek konunun anlaşılması bakımından önem arz etmektedir. Öncelikle Türkiye’nin ticari faaliyetlerinde Doğu Akdeniz başta olmak üzere denizler önemli bir yere sahiptir. Türkiye, ihracat hacminin %70’ten fazlasını ve ithalat hacminin yaklaşık %95’ini denizler vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Öte yandan değer bazından ihracatının yaklaşık %55’ini ve ithalatının %65’ini deniz yoluyla gerçekleştirmektedir (Koca, 2019: 39). Buna ek olarak Ocak 2022 (EPDK, 2022: 12-14) verilerine göre doğal gaz ihtiyacının %99,53’ünü ithal eden Türkiye, gerçekleştirdiği ithalatın %39,3’ünü LNG formunda deniz yoluyla tedarik etmiştir.

Doğu Akdeniz, Türkiye’nin güvenlik politikalarında önemli bir yere sahiptir. Doğu Akdeniz’in jeostratejik ve jeopolitik açıdan önemli bir bölge olması, geçmişten günümüze bölge üzerinde nüfuz mücadelelerinin yaşanmasına neden olmuştur. Son dönemde ise Arap Baharı sonrası Doğu Akdeniz’deki kıyıdaş ülkelerden olan Suriye ve Libya’nın başarısız devletlere dönüşmesi, Mısır’da yaşanan darbe ve Lübnan’daki gelişmeler Türkiye’nin öncelikli olarak güvenlik temelli dış politika inşa etmesine neden olmaktadır. Türkiye’nin bu nedenle bölgedeki güvenliği açısından KKTC’nin varlığı önem arz etmektedir (İnat ve Duran, 2020: 9-11). Anadolu’nun güvenliğinin yanı sıra Mersin ve İskenderun limanlarının, Kerkük-Yumurtalık Boru Hattı’nın ve 2006’da faaliyete geçen Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Boru Hattı’nın güvenliği açısından KKTC önemli yere sahiptir (Koday, 1998: 426). Bu noktaların güvenli olması petrol ticareti açısından kritik öneme sahiptir.

Sonuç olarak 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı, Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki güvenliği açısından önemli olmakla birlikte günümüzde deniz güvenliği ve enerji güvenliği açısından önemli kazanımları da beraberinde getirmiştir. Ancak GKRY’nin 2003’te

hukuksuz biçimde KKTC'nin haklarını görmezden gelerek Mısır ile MEB anlaşması imzalaması deniz paylaşım mücadelesinin de başlangıcı olmuştur. 2004 yılında AB'ye üye olmasıyla birlikte Kıbrıs sorunu dolaylı olarak AB ile Türkiye arasında bir sorun niteliği kazanmıştır. Böylelikle Türkiye'nin Yunanistan ile yaşadığı sorunlar karşısında muhatabı artmıştır (Uygun, 2021: 71). Bunun yanı sıra bölgede Yunanistan, GKRY, Mısır ve İsrail arasında siyasi ve askeri iş birliği gelişmektedir.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz politikasını şekillendiren önemli bir başka husus hidrokarbon rezervlerinin varlığı olmuştur. Petrolde %93 ve doğal gazda %99 oranında dışa bağımlı bir ülke olan Türkiye için bölgedeki rezervlerin elde edilmesi enerji güvenliği açısından önemli bir yere sahiptir. Bununla birlikte ortaya çıkan paylaşım rekabetinin varlığı deniz güvenliği açısından da önemlidir. Türkiye'nin hidrokarbon arama faaliyetleri 1933 yılında Ekonomi Bakanlığı bünyesinde kurulan Petrol Arama ve İşletme İdaresi ile kurumsallaşma sürecine girmiştir. Türkiye'nin Akdeniz'deki ilk sondaj faaliyeti ise 1966 yılında gerçekleşmiştir (Furuncu, 2020: 231-232). 2000'li yıllar itibariyle Doğu Akdeniz'de yaşanan kamplaşmalar sonucu Türkiye, sismik arama ve sondaj faaliyetleri yapabilme kapasitesini artırma yoluna gitmiştir. Bu çerçevede Türkiye; 2012 yılında Barbaros Hayrettin Paşa sismik araştırma gemisini, 2017 yılında Oruç Reis sismik araştırma ve Fatih derin deniz sondaj gemisini, 2018 yılında Yavuz derin deniz sondaj gemisini, 2020 yılında Kanuni derin deniz sondaj gemisini ve 2022 yılında Abdülhamid Han derin deniz sondaj gemisini envanterine katmıştır (Kavaz, 2021: 41). Böylelikle Türkiye dört adet derin deniz sondaj ve iki adet sismik araştırma gemisine sahiptir.

4.2. Türk Deniz Kuvvetlerinin Enerji Güvenliği ve Deniz Güvenliği Pratiğindeki Rolü

Deniz güvenliği ve enerji güvenliği ilişkisi çerçevesinde faaliyet gösteren önemli kurumlardan birisi de şüphesiz ülkelerin deniz kuvvetleridir. Bu çerçevede Türk Deniz Kuvvetleri, denizde enerji ulaşım güvenliği ve enerji altyapılarının korunması açısından önemli çaba sarfetmektedir. Ayrıca Türkiye'nin kendi deniz yetki alanlarında hidrokarbon kaynaklarını arama, üretme ve açık deniz tesislerinin korunmasında başat aktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

1997 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından “Açık Denizlere Doğru” adlı

strateji belgesi açıklanmıştır. Bu strateji belgesi Türk Deniz Kuvvetleri'nin yeteneklerinin geliştirilmesi ve açık denizlerde faaliyet gösterebilmesinde yol haritası olmuştur. Bu çerçevede Aksaz Deniz Üssü faaliyete geçirilmiştir. Öte yandan deniz yetki alanlarını koruma, deniz güvenliğini sağlama, deniz ulaştırma hatlarının emniyeti ve Doğu Akdeniz'de kıyıdaş ülkelerin deniz kuvvetlerine kıyasla kuvvet üstünlüğünü elinde tutmak gibi çok boyutlu faaliyetlere girişilmesi hedefler kapsamına alınmıştır (Özgen 2020: 282-296). 2000'li yıllar sonrası Türk Deniz Kuvvetleri'ndeki gelişim Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki menfaatlerinin korunması ve bölgede deniz güvenliğinin sağlanmasında önemli görevler üstlenmektedir. Doğu Akdeniz'de enerji güvenliği ve deniz güvenliği konusunda Türk Deniz Kuvvetleri'nin önemli faaliyetleri bu başlıkta incelenecektir.

4.2.1. Akdeniz Kalkanı Harekâtı

Önemli bir deniz ulaştırma rotası olan Doğu Akdeniz, enerji güvenliği ve deniz güvenliği açısından da riskleri barındıran bir bölgedir. Bu nedenle Türk Deniz Kuvvetleri tarafından Akdeniz Kalkanı Harekâtı (AKH) adıyla Nisan 2006 tarihinde Doğu Akdeniz'de enerji güvenliğine yönelik deniz harekâtı başlatılmıştır. Karadeniz Uyum Harekâtı'ndan yaklaşık iki yıl sonra başlatılan AKH, Türkiye'nin iki farklı deniz güvenlik harekâtını aynı anda icra etmesi bakımından önemli bir olaydır. Öte yandan AKH, NATO'da enerji güvenliğini sağlama amacıyla ilan edilen ilk deniz harekâtı olma özelliğine sahiptir (Gürdeniz, 2020: 95). AKH'nin başlatılmasından yaklaşık iki ay sonra Haziran 2006 tarihinde BTC Petrol Boru Hattı'nın açılışı gerçekleşmiştir.

Harekâtın başlamasındaki önemli sebeplerden birisi, Ceyhan terminalinden çıkan petrolün ulaştırma güvenliğinin sağlanması gerekliliği olmuştur. Ayrıca BMGK'nin 1373, 1540 ve 1566 sayılı kararları çerçevesinde yürütülen harekâtın bölgedeki yasa dışı ticaret, kaçakçılık ve terörizm kaynaklı tehditlere karşı deniz güvenliğinin sağlanması ve NATO'nun Doğu Akdeniz'deki deniz güvenliği amaçlı faaliyetlerinin desteklenmesi harekâtın bir başka amacıdır (Özgen, 2013: 111-112). Harekâtın başlatılmasındaki esas neden ise GKRY'nin 2004 yılında MEB sahasını hukuksuz bir biçimde ilan etmesi ve Türkiye'nin kıta sahanlığı/MEB'ini haksızca gasp etmesi olmuştur. Sonrasında Sevilla haritasının yayımlanmasıyla birlikte harekâtın önemi artmıştır (Gürdeniz, 2021: 349). Günümüzde GKRY'nin sözde MEB sahasında arama ve sondaj faaliyetleri, son dönemde

Mısır GKRY ve Yunanistan arasında Doğu Akdeniz'e yönelik artan iş birliği, Suriye'de devam eden kriz ve Doğu Akdeniz'e kıyısı olmayan aktörlerin bölgeye yönelik faaliyetlerindeki artış sebebiyle AKH'nin amacı ve muhtevası genişletilmiştir (Kozanhan, 2021:71).

4.2.2. UNIFIL Deniz Görev Kuvveti

UNIFIL Deniz Görev Kuvveti, Lübnan hükümetinin çağrısı üzerine, BMGK'nin 1701 sayılı kararıyla oluşturulmuştur. Bu kararın alınmasıyla İsrail ve Hizbullah arasındaki mevcut silahlı çatışmaları sona erdirmek amaçlanmıştır. Türk Deniz Kuvvetleri, 5 Eylül 2006 tarihinde UNIFIL Deniz Görev Kuvveti'ne katılmıştır. Her yıl görev süresi 1 yıl uzatılmakta ve 2006 yılından bu yana aktif olarak görevlendirilmesi devam etmektedir (Özgen, 2020: 338). Oluşum; Lübnan karasularını izlemek, kıyı şeridini emniyete almak ve denizden yasa dışı ticareti engellemeye yönelik denizde denetim faaliyeti yürütmektedir. 15 Ekim 2006'dan bu yana 113.800 gemiyi durduğu ve denetlediği bilinen oluşumun bir diğer amacı ise Lübnan donanmasının deniz güvenliği kapasitesini geliştirmektir. (UNIFIL, 2022). Sonuç olarak Türkiye, bölgesindeki deniz güvenliği operasyonlarında aktif bir şekilde rol almakta ve tecrübesini paylaşmaktadır.

4.2.3. Deniz Muhafızı Harekâtı

11 Eylül saldırıları, devlet kaynaklı geleneksel deniz güvenliği anlayışının değişiminde önemli bir dönüm noktasıdır. Özellikle deniz terörizmi gibi küresel endişe kaynaklarının ortaya çıkması sonucu NATO ilk defa kuruluş anlaşmasının 5. Maddesine işlerlik kazandırmıştır (Bağbaşıoğlu, 2021: 64). Bu çerçevede NATO, Ekim 2001 tarihinde Etkin Çaba Harekâtı (EÇH)'ni başlatmıştır. EÇH'nin ilk görev sahası Doğu Akdeniz olmuştur. Bunun nedeni bölgedeki deniz nakliye rotalarının ve limanların güvenliğinin NATO nezdinde öneminin fazla olmasıdır. Daha sonraki süreçte görev sahası Akdeniz boyunca genişlemiştir. Kasım 2016 tarihinde EÇH, Deniz Muhafızı Harekâtı (DMH)'na dönüştürülmüştür. Günümüzde de faaliyetine devam etmekte olan DMH'nin üç daimî görevi bulunmaktadır. Bunlar; denizde durumsal farkındalık, denizde terörizme karşı mücadelenin desteklenmesi ve denizde güvenlik kapasitesinin artırılmasına katkı

sağlanması üzerinedir (Bağbaşıoğlu, 2021: 64-65). Bunlara ek olarak aktive edilmemiş “seyir serbestisinin desteklenmesi”, “deniz denetim Harekâtı”, “denizde kritik altyapının korunması” ve “kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi” görevleri bulunmaktadır. Gerekli durumlarda Kuzey Atlantik Konseyi’nin onay vermesi üzerine icra edilebilecektir (“Deniz Kuvvetleri Komutanlığı”, t.y.). Son olarak Türkiye, DMH’de aktif olarak rol almaktadır. Deniz güvenliği operasyonlarında önemli sorumluluklar üstlenmeye devam etmektedir.

4.2.4. Türk Deniz Görev Grubu

Türk Deniz Görev Grubu (TDGG), kuvvet yapısına, sürekli bir karargâha veya kıyı tesisine sahip olmaksızın kendi lojistik ve teknik kapasitesiyle açık denizde faaliyet gösteren ulusal bir girişimdir. Cumhuriyet tarihinde bir ilk olması bakımından önemlidir (Girgin, 2014). Dönemsel olarak faaliyet gösteren TDGG’nin ilk aktivasyonu 6 Mayıs – 6 Temmuz 2010 tarihi arasında gerçekleşmiş ve ilk faaliyet alanı Akdeniz olmuştur. TDGG’nin amaçları arasında dünya denizlerinde bayrak göstermek, önemli harekât kabiliyetleri kazanmak, liman ziyaretleri gerçekleştirmek, deniz ulaştırma rotalarının emniyetini sağlamak ve deniz kaynaklı yasa dışı faaliyetleri engellemek olarak belirlenmiştir (Özgen, 2020: 341-345). Sonuç olarak TDGG, Türk Deniz Kuvvetleri’nin diğer girişimlerinde olduğu gibi enerji güvenliği ve deniz güvenliğine yönelik önemli faaliyetlerde bulunmaktadır.

4.3. Türkiye-Libya İlişkileri

Libya kanıtlanmış 48 milyar varil petrol rezervi ile Afrika’daki en büyük petrol rezervine ve dünyanın onuncu en büyük rezervine sahip ülke konumundadır. Bu rezervler dünya kanıtlanmış petrol rezervlerinin %3’üne ve Afrika’daki petrol rezervlerinin %39’una denk gelmektedir. Öte yandan Libya, 2021 yılı verilerine göre OPEC’in yedinci en büyük ham petrol üreticisi ve Afrika Kıtası’nın (Nijerya ve Cezayir’den sonra) en büyük üçüncü petrol üreticisi konumundadır. Ayrıca Libya, 53 trilyon fit küp ile Afrika’nın (Nijerya, Mısır, Mozambik ve Cezayir’den sonra) beşinci en büyük kanıtlanmış doğal gaz rezervine sahip ülke konumundadır. Libya Merkez Bankası’nın 2020 yılı tahminlerine göre petrol ve doğal gaz ihracatı, ülkenin toplam ihracatının %73’üne denk gelmektedir (EİA, 2022b).

Enerji kaynakları açısından zengin olan Libya, Arap Baharı ile başlayan süreçte başarısız devlete dönüşmüştür. Ayrıca iç savaştan dolayı enerji sektörüne gerekli yatırımları yapamaması sonucunda ihracat gelirlerini artıramamaktadır.

Kaddafi sonrası Türkiye-Libya ilişkileri analizinin yapılabilmesi açısından öncelikle Libya'daki genel siyasi durumun ele alınması gerekmektedir. Bu nedenle Libya'nın iç ve dış siyasi dönüşüm süreçlerini üç ana dönem çerçevesinde incelemek yerinde olacaktır. Birinci dönem, Libya'daki ayaklanmaların başladığı Şubat 2011 tarihinden, Kaddafi rejiminin devrildiği Kasım 2011 tarihine kadar olan dönemdir. İkincisi, Kaddafi rejiminin akabinde devrimin hukuki ve demokratik olarak kurumsallaşmasına yönelik girişimlerin olduğu dönemdir. Üçüncüsü ise Mayıs 2014 tarihinde Halife Belkasım Hafter isimli eski bir subayın darbe girişimiyle başlayan ve günümüze kadar ulaşan dönemdir (Kurt, 2020: 8-9). Öncelikle Libya'daki rejimin tasfiyesiyle sonuçlanan Arap Baharı; siyasi, sosyo-ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı nedenlerle Arap coğrafyasında ortaya çıkan kitlesel nitelikli ayaklanmaları tanımlamak üzerine kullanılan bir kavramdır.

Olaylar ilk kez 2010 yılında Tunus'ta ekonomik sorunlar yaşayan Muhammed Bouazizi isimli bir gencin kendini yakarak gerçekleştirdiği intihar eylemi sonucu başlamıştır. Halihazırda birçok Arap ülkesindeki yüksek enflasyon, işsizlik, yolsuzluk ve adaletsizlik gibi toplumsal sorunların varlığı ve sosyal medya gibi iletişim araçlarının hızlı örgütlenmeye zemin hazırlaması kitleleri harekete geçirmiştir. Bunun sonucunda totaliter rejimlere karşı isyanlar başlamıştır (Şahin ve Şahin, 2014: 173-174). Arap Baharı olaylarının Libya'daki yansıması 2011 yılının Şubat ayına denk gelmektedir. Kaddafi yönetimine yönelik ilk protestolar, Trablus'tan sonra Libya'nın en büyük ikinci vilayeti olan Bingazi'de meydana gelmiştir. Bingazi, Kaddafi karşıtlarının yoğun olarak yaşadığı şehir olarak bilindiği için buradaki ayaklanmalar Arap Baharının Libya'daki yansımasının merkezi konumunda olmuştur.

Bingazi'de meydana gelen protestolar, Fethi Terbil isimli bir avukatın tutuklanmasıyla başlamıştır. Söz konusu avukatın tutuklanmana ilk olarak Bingazi halkı tepki göstermiş, sonrasında ise protestolar Libya'nın farklı bölgelerine taşmıştır. Artan protestolara ve tepkilere karşı askeri gücünü kullanan Kaddafi yönetimi, protestoları dindirmeyi başaramamış, protestocular kendilerine yönelik yapılan sert müdahalelere karşı

silahlanmaya başlamıştır. Bu şekilde örgütlenen protestocular bir müddet sonra Bingazi ile beraber farklı bölgeleri de kontrol altına almış, bunun sonucunda yönetim ile muhalifler arasında silahlı çatışmalar artmıştır (Karakaya ve Çelik, 2021: 182-183). Kaddafi'nin giderek sertleşen tutumu karşısında BMGK 26 Şubat 2011 tarihinde 1970 sayılı kararı almıştır. Buna göre Uluslararası Ceza Mahkemesi (UCM)'nin konuya ilişkin harekete geçmesi sağlanmıştır. Ayrıca karar Libya'ya karşı silah ambargosu uygulanması, Kaddafi ile sivil kayıpların yaşanmasına neden olan diğer yöneticilere yönelik seyahat engelini ve malvarlıklarının dondurulmasını içermektedir.

BMGK olaylara karşı ciddi adımlar atılmasının gerekliliği üzerine 17 Mart 2011 tarihinde 1973 sayılı kararı alarak Libya hava sahasını uçuşa yasak bölge ilan etmiş ve sivillerin korunmasına yönelik tüm önlemlerin alınmasını deklare etmiştir (Şentuna, 2019: 212-214). Buna dayanarak 19-20 Mart tarihlerinde NATO öncülüğünde sivil can kayıplarının durdurulmasına yönelik operasyonlar başlatılmıştır. Operasyonlar sonucunda Kaddafi güçleri püskürtülmüş ve 20 Ekim tarihinde Kaddafi öldürülmüştür (Önder, 2021: 142-143). Türkiye bu süreçte BMGK'nin 1970 ve 1973 sayılı kararlarına destek vermiştir. Ancak başlayan operasyonların işgale evrilmemesi, sivillerin korunması ve şiddet olaylarının sonlandırılması konusu üzerinde durmuştur. Türkiye'nin bu süreçte önemli adımların birisi Libya Temas Grubu'nun kurulmasına verdiği destek olmuştur. Sonraki süreçte ise Türkiye dahil birçok ülke 27 Şubat 2011'de kurulan Ulusal Geçiş Konseyi'ni Libya'daki meşru siyasi oluşum olarak kabul etmiştir (İşler, 2020: 57-58).

Libya'da Temmuz 2012'de ilk demokratik seçimlerin yapılmasıyla birlikte Ulusal Geçiş Konseyi yerini Libya'nın yeni meclisi olan Milli Genel Kongre'ye devretmiştir. Milli Genel Kongre seçimlerle birlikte anayasal ve demokratik nitelikte çalışmalara başlamıştır. Ancak bu çerçevede kurumların inşa edilmesine yönelik gayretler sonuçsuz kalmıştır. Bu dönemde kurulan koalisyon hükümeti içerisindeki ciddi rekabetler silahlı çatışmalara evrilmeye başlamıştır. Bu rekabet koalisyon içerisindeki BAE destekli Mahmud Cibril ve İhvan kesiminin partisi olan Adalet ve İnşa Partisi arasında yaşanmıştır (Duran ve Kekilli, 2020: 18). Özellikle Mısır'da yaşanan darbe sonrasında Arap Baharı kazanımları Libya açısından da tersine dönmeye başlamıştır. Bu iki yaşanan gelişme Libya iç siyasetine doğrudan etki etmiştir. Mısır'da darbeye gelen yönetimin yanı sıra BAE ve Suudi Arabistan da Hafter'e destek vererek İhvan kesiminin Libya'da etkisizleştirilmesi ve yönetimin darbe ile el değiştirilmesini amaçlamıştır.

Şubat 2014 tarihinde bir darbe bildirisi okuyarak MGK'nin görevinin sona erdiğini açıklayan Hafter, Tobruk kentindeki askeri birliklerin, aşiretlerin ve bazı dışlanan bürokratların kendisine katılmasıyla Mayıs 2014 tarihinde harekete geçerek Libya'daki meşru hükümetin elinde bulunan Bingazi şehrine operasyon başlatmıştır (Kurt, 2020: 9). Öte yandan Haziran 2014 tarihinde silahlı çatışmaların devam ettiği bir ortamda seçimler gerçekleştirilmiştir. Düşük katılımı seçimlerin sonucunda Temsilciler Meclisi (TM) göreve gelmiştir. Ancak Bingazi'de toplanması gereken TM'nin Tobruk kentinde toplanma kararı alması üzerine MGK, anayasanın çiğnendiğini belirterek TM'yi Libya Ulusal Mahkemesi'ne dava etmiştir. Ayrıca Tobruk kentinde toplanmasını Hafter'e açık desteği olarak yorumlanmıştır. Nitekim mahkeme TM'nin göreve gelmesini sağlayan seçimleri iptal etmiş ve meşru olmadığını ilan etmiştir (Kekilli, 2016: 16-17). Böylelikle Libya'da MGK ve TM olarak iki siyasi yapı ortaya çıkmıştır. MGK'ye bağlı silahlı birlikler Libya Şafağı Güçleri olurken, TM'ye bağlı silahlı birlikler ise Hafter komutasındaki Libya Ulusal Ordusu oluşmuştur.

BM tarafından başlatılan müzakereler ile çatışmaların sona erdirilmesi ve ikili yapının çözüme kavuşturulması amaçlanmıştır. Bu çerçevede Fas'ta 17 Aralık 2015 tarihinde "Libya Siyasi Anlaşması" imzalanmıştır (Güneş, 2018: 283). Bu anlaşmaya göre MGK Devlet Yüksek Meclisi'ne dönüşecek, TM parlamento görevini üstlenecek ve 2016 yılı itibariyle Fayez El-Serraj başkanlığında Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) Başkanlık Konseyi yürütme organı olarak faaliyetlerini sürdürecektir (Duran ve Kekilli, 2020: 20). Ayrıca UMH bu anlaşmaya dayandırılarak, BMGK'nin 2259 sayılı kararı ile meşru yürütme organı sıfatı kazanmıştır (Güneş, 2018: 283; Erdoğan, 2020). Ancak Hafter Mart 2016 tarihinde göreve başlayan Başkanlık Konseyi ve ona bağlı UMH'yi tanımadığını açıklamıştır (Kekilli, 2020: 35). Hafter, 2016-2019 yılları arasında UMH'ye karşı saldırılarını sürdürmüştür.

4 Nisan 2019 tarihinde Hafter tarafından Trablus'a yönelik başlatılan operasyonlar Türkiye Libya ilişkilerinde bir dönüm noktası olmuştur. Hafter tarafından başlatılan Trablus operasyonları neticesinde UMH uluslararası alanda destek bulmaya çalışmıştır. Bu çerçevede Fayez El-Serraj, Hafter'in Haziran sonrası saldırılarını şiddetlendirmesi sonrası ilk ziyaretini Türkiye'ye gerçekleştirmiştir (Duran ve Kekilli, 2020: 22). Gerçekleştirilen ziyaret sonrası Türkiye-Libya ilişkilerinde yeni bir dönem başlamıştır. Hem Libya'daki meşru hükümetin uluslararası alanda yalnızlığı hem de Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de hak

ve menfaatlerinin görmezden gelinmesi sonucu iki ülke arasında birçok denklemi değiştirecek nitelikte anlaşmalar imzalanmıştır.

4.3.1. Deniz Yetki Alanlarının Sınrlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası

Türkiye ile Libya arasında 27 Kasım 2019 tarihinde İstanbul’da “*Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınrlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası*” imzalanmıştır. TBMM Genel Kurulu 5 Aralık 2019 tarihinde, 7195 sayılı Kanun ile anlaşmanın onaylanması uygun bulmuştur. Sonrasında 6 Aralık 2019 tarihinde, 1815 sayılı Cumhurbaşkanın Kararı ile onaylanmış ve Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

İmzalanan mutabakat muhtırası sonucunda, Girit’in doğusu ve Türkiye’nin kıta sahanlığının güneybatısında Şekil 19’da görüldüğü üzere F-E hattı oluşturulmuştur. Ortay hat esas alınarak belirlenen sınırın uzunluğu ise 18,6 deniz milidir. Türkiye’nin kıta sahanlığı güneybatı sınırlarını oluşturması bakımından önemli olan bu anlaşma, daha önce Yunanistan tarafınca gasp edilmeye çalışılan 39 bin km²’lik deniz alanının Libya’ya tescil edilmesi bakımından da önem arz etmektedir (Gürdeniz, 2019).



Şekil 19. Türkiye Libya Anlaşmasına Göre Deniz Sınırları

Kaynak: Anadolu Ajansı, 2019.

Şekil 19’da görülen A-B hattı 21 Eylül 2011 tarihinde Türkiye-KKTC arasında imzalanan “Kıta Sahaneliği Sınırlandırma Anlaşması” ile belirlenen deniz sınırlarıdır. C-D-E hattı ise Mısır -Türkiye ana karalar arası ortay hat noktalarını ifade etmektedir. G-H hattı ise Yunan karasularının dış sınırını ifade etmektedir.

Söz konusu muhtıra, toplam altı maddeden müteşekkildir. Birinci maddede, Türkiye ve Libya arasındaki Akdeniz’deki kıta sahanlığı ve MEB sınırlarını takriben 30 km (18,6 deniz mili) olacak şekilde başlangıç ve bitiş koordinatları verilmektedir. İkinci maddede bahsi geçen sınırın haritası ve ortay hattın tespitinde kullanılan sınırlandırmaya ilişkin noktaların koordinatlar söz konusu muhtıranın ayrılmaz bütünü olarak kabul edilmiş ve ekler halinde verildiği belirtilmiştir. Üçüncü maddede muhtıranın yürürlüğe girmesi sonrası BM Sekreteryasına tescil edilmesi hususuna yer verilmiştir. Dördüncü maddede anlaşma ile doğacak ihtilafların çözümünde hangi çözüm yollarına başvurulacağı belirtilmiştir. Beşinci maddede, birinci ve ikinci maddeler dışında muhtıranın gözden geçirilmesi usulu belirtilmiştir. Altıncı maddede ise muhtıranın yürürlüğü girişı ile ilgili

hususlar belirtilmiştir.

Sonuç olarak söz konusu muhtıranın imzalanması sonrası Doğu Akdeniz’de Türkiye ve KKTC’nin yok sayılması ve dışlanmasına gerek hukuki gerek siyasi anlamda yanıt verilmiştir. Özellikle EastMed projesi güzergahının Türk kıta sahanlığından geçecek olması Türkiye’nin bölgeden dışlanarak yapılamayacağı sonucunu ortaya çıkarmıştır (Bayilloğlu, 2021: 54). Ayrıca Türkiye, Doğu Akdeniz’de 2011 yılında KKTC ile imzaladığı anlaşma sonrası ilk defa deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına yönelik muhtıra imzalamıştır. Doğu Akdeniz’de uluslararası alanda tanınan bir devlet ile muhtıra imzalanması ise ilk defa olmuştur. Türkiye’nin 104 bin km²’lik bir deniz alanının gasp edilmesinin önüne hukuki açıdan engel olması, söz konusu muhtıranın önemini göstermektedir.

4.3.2. Güvenlik ve Askeri İş Birliği Mutabakat Muhtırası

Türkiye ile Libya arasında 27 Kasım 2019 tarihinde İstanbul’da “*Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Güvenlik ve Askeri İş Birliği Mutabakat Muhtırası*” imzalanmıştır. 21 Aralık 2019 tarihi ve 7199 sayılı Kanun ile TBMM Genel Kurulu tarafından anlaşmanın onaylanması uygun bulunmuştur. Sonrasında 26 Aralık 2019 tarih ve 1926 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile onaylanmış ve Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu muhtıranın amacı, Türkiye-Libya ilişkilerinde zemin oluşturmak ve iş birliği geliştirmek üzerine olduğu belirtilmektedir. Öte yandan muhtırada Nisan 2012’de Türkiye-Libya arasında imzalanan “*Askeri İş Birliği Mutabakat Muhtırası*” hükümlerinin dikkate alındığı belirtilmiştir. Muhtıra, yürürlüğe girdiği andan itibaren üç yıl boyunca geçerli olacaktır. Bu sürenin sonunda taraflar diplomatik kanallardan yazılı olarak herhangi bir sona erdirmeye bildiriminde bulunmadığı takdirde muhtıra, birer yıllık sürelerle kendiliğinden uzayacaktır.

Anlaşmanın dördüncü maddesine göre güvenlik ve askeri iş birliğinin kapsamı genel hatlarıyla şu şekildedir:

- Libya’da “Ani Müdahale Kuvveti” kurulması ve Libya güvenlik güçlerine Türkiye tarafından askeri danışmanlık, tecrübe aktarımı, planlama, askeri eğitim, silah

sistemi ve teçhizatların kullanımına yönelik eğitimler ve bu doğrultuda malzeme desteği verilmesi,

- Eğitim, bakım ve onarım desteklerinin sağlanması ve deniz, hava ve kara araç, teçhizat, silah, bina ve arazinin mülkiyet hakkının değişmeden tahsis edilmesi,
- Talep edilmesi durumunda “Savunma ve Güvenlik İş Birliği Ofisi” kurulması,
- İstihbarat paylaşımı ve operasyonel iş birliği yapılması,
- Barışı koruma, insani yardım ve deniz haydutluğuyla mücadeleye yönelik operasyonlar yapılması, terörizm, yasa dışı göç, kaçakçılık, deniz ve hava sınırlarının güvenliği ve narko teröre karşı mücadele, EYP/PMI operasyonları ve doğal afet yardım operasyonları gibi konularda eğitim bilgi/tecrübe paylaşımı ve ortak harekâtlar yürütülmesi,
- Tatbikatlara, eğitimlere veya ortak tatbikatlara iştirak edilmesi,
- Lojistik iş birliği, askeri tıp ve sağlık hizmetleri, haritacılık ve hidrografi, siber savunma, muharebe, elektronik, teknolojik ve bilimsel konulara ilişkin bilgi ve tecrübe paylaşımı yapılması,
- Denizde Durumsal Farkındalık alanında bilgi değişimi ve paylaşımı yapılması konuları taraflar arasındaki iş birliği alanlarını kapsamaktadır (TBMM, 2019: 24-25).

Muhıranın beşinci maddesi, askeri mal ve hizmetlerin hibesi, tahsisi, değişimi, satışı, kiralanması ile bunların teknolojik transferi lisansının verilmesine yönelik esaslar üzerinde durmaktadır. Öte yandan sekizinci maddede ise tarafların maruz kalabileceği ulusal güvenlik tehditleri, uluslararası terörizm, bunların finansmanı ve ilgili diğer suçlar, bölgede tarafları ilgilendiren güvenlik gelişmeleri, kitle imha silahlarıyla ve yayılmasına karşı mücadele, yasa dışı göç, siber suçlar, havacılık ve deniz güvenliği ile ilgili konularda iş birliği yapma, ortak strateji geliştirme, bilgi paylaşımı ve müşterek operasyonlar üzerinde taraflar iş birliği yapma taahhüdünde bulunmaktadır.

Sonuç olarak bu mutabakat muhtırası genel itibariyle askeri ve güvenlik alanlarında iş birliğini geliştirme açısından önemli bir gelişme olmuştur. Ayrıca dördüncü ve sekizinci maddelerinde terörizm, deniz haydutluğu, narko terör, kaçakçılık, yasa dışı göç, hava ve deniz sınırlarının güvenliği gibi konularda mücadele ve hava ve deniz güvenliği konularında iş birliği geliştirmeyi amaçlamıştır. Bu bakımdan anlaşma, deniz güvenliğine yönelik müşterek açıdan somut adımlar atmaya olanak sağlamaktadır.

4.3.3. Libya Tezkeresi

Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası, 2000’li yılların başlangıcından itibaren GKRY, Yunanistan, İsrail ve Mısır tarafından, Türkiye’ye yönelik Doğu Akdeniz’deki jeopolitik kısıkaç ve deniz alanlarındaki haklarından mahrum bırakma çabasına karşı önemli bir girişim olmuştur. Taraf ülkeler, kıta sahanlığındaki hak ve menfaatlerini böylelikle teyit etmiş ve bu muhtıra ile oluşan kazanımların korunmasına yönelik tamamlayıcı nitelikteki Güvenlik ve Askeri İş Birliği Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır (Kurt, 2020). Bu anlaşma ile kazanımların korunmasına yönelik ilk somut adım 2 Ocak’ta TBMM tarafından kabul edilen Libya tezkeresi ile gerçekleşmiştir.

Nisan 2019 tarihinde Hafter tarafından Trablus’a yönelik askeri operasyon başlatılmıştır. UMH açısından kritik öneme sahip olan Trablus’un korunması amacıyla UMH tarafından seferberlik ilan edilmiştir. Bu süreçte Hafter ordusunun Fransa, BAE, Mısır ve Rusya gibi ülkelerden sağladığı mali, teknik ve askeri destek almasına karşılık UMH tarafı ise Türkiye ve Katar tarafından desteklenmiştir. Bu süreçte önemli bir kazanım elde edemeyen Hafter, elinde bulundurduğu Gıryan kentini de UMH güçlerine kaybetmiştir. Haziran 2019 itibariyle Hafter Türkiye’nin gemilerini, vatandaşlarını ve şirketlerini hedef alacağını belirten açıklamalarda bulunmuştur (Düzsöz, 2021: 313). Öte yandan 27 Kasım 2019’da imzalanan muhtıralar Hafter tarafından tanınmamış ve askeri operasyonlarına devam etmiştir (Baygül, 2020:164). 26 Aralık 2019 tarihinde Güvenlik ve İş Birliği Mutabakat Muhtırası Türkiye’nin iç hukukunda resmen yürürlüğe girmesi ve Hafter birliklerinin Trablus operasyonlarında ilerleme kaydetmeye başlaması üzerine, UMH tarafı 27 Aralık 2019 tarihinde muhtıra çerçevesinde Türkiye’den askeri destek talep etmiştir. 2 Ocak 2020 tarihinde TBMM tarafından Libya Tezkeresi oy çokluğu ile kabul edilmiş ve 4 Ocak’ta Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 5 Ocak tarihi

itibariyle Türk askeri tezkere çerçevesinde Libya’da faaliyetlere başlamıştır (Düzsöz, 2021: 313). Türkiye’nin hızlı karar alma süreci ve bölgeye intikali, Libya’daki statükonun korunmasına yönelik önemli bir girişim olmuştur

Libya tezkeresinin kabul edilmesi ve Türkiye’nin proaktif politika izlemesi sonucunda uluslararası ortamda tezkerenin meşruiyeti tartışılmaya başlamıştır. Öncelikle UMH, 2015 yılında Libya Siyasi Anlaşması akabinde BMGK’nın 2259 sayılı kararınca Libya’daki meşru hükümet olarak kabul edilmektedir. Türkiye’nin asker gönderme durumu, Libya’nın meşru temsilcisi olan UMH’nin daveti üzerine gerçekleşmiştir. Bu bakımından tezkere uluslararası hukuk açısından bir sorun teşkil etmemektedir. Öte yandan BMGK’nın almış olduğu 1970 sayılı ve 1973 sayılı kararların, tezkere ile çığnendiği yorumlanmıştır. Ancak 1970 sayılı karar Kaddafi rejimine karşı alınmıştır. 1973 sayılı karar ise uçuşa yasak bölge, silah ambargosu ve sivillerin korunmasına yöneliktir. Bu kararda “sivillerin korunmasına yönelik 1970 sayılı karara bakılmaksızın her türlü önlemi alabilme” imkânı verilmiştir. Zaten tezkerenin kabul edilmesinin temel nedenlerinden birisi de sivillerin korunmasına yöneliktir (Kurt, 2020). Sonuç olarak Türkiye tarafından kabul edilen tezkerenin uluslararası hukuk açısından herhangi bir meşruiyet sorunu bulunmamaktadır.

4.3.4. Hidrokarbon Alanında İş Birliğine Dair Mutabakat Muhtırası

Türkiye-Libya arasında 27 Kasım 2019’da Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası’nın imzalanması, bölgede enerji arama faaliyetlerinin siyasi ve hukuki zemine dayandırılması açısından önemli bir adım olarak görülmektedir. Bu girişimin akabinde Yunanistan-Mısır arasında deniz yetki alanlarını sınırlandırma anlaşması Türkiye’nin girişimine yanıt olarak imzalanmıştır. Bu gelişmeler üzerine Türkiye, Doğu Akdeniz’de önceki girişimlerinin devamı niteliği taşıyan “*Türkiye Cumhuriyeti ve Libya Ulusal Birlik Hükümeti Arasında Hidrokarbon Alanında İşbirliğine Dair Mutabakat Muhtırası*”nı 3 Ekim 2022 tarihinde imzalamıştır (Acer, 2022: 1).

Agenzia Nova News haber sitesi (Agenzia Nova, 2022) tarafından tam metni yayımlanan muhtıranın, Dibace bölümünde iki ülkenin dostane ve derin ilişkilerin dikkate alınarak, taraflar arasında ekonomik ve sosyal iş birliğinin artırılmasının önemine dikkat çekmektedir. İki ülke arasında enerji sektöründe iş birliğinin güçlendirilme arzusu ifade

edilmektedir. Bu suretle hidrokarbon alanında karşılıklı pek çok yatırım potansiyelinin olduğu beyan edilmektedir. Birinci maddede muhtıranın amacına yer verilmektedir. Bu amaç ikiye ayrılmaktadır. İlki; hidrokarbon sektöründe taraflar arasında teknolojik, teknik, idari, hukuki ve ticari iş birliği geliştirmenin teşvik edilmesidir. Bir diğeri ise belirlenen amaca ulaşılabilmesi için iki ülkenin hidrokarbon alanında belirlenen projelere veya duruma bağlı olarak; hidrokarbon sektörüne yönelik tecrübe paylaşımı, yasal ve düzenleyici konularda bilgi ve tecrübe paylaşımı, sözleşme ve kurumsal süreçlerde tecrübe ve uzmanlık paylaşımı, sergi, seminer, toplantıların ortak organizasyonu, insan kaynakları eğitimi ve kamu sektörleri ile özel sektörler arasındaki ortaklığın güçlendirilerek bilgi alışverişinin artırılması hedeflenmektedir.

İkinci maddede muhtıranın kapsamına yer verilmektedir. Bu kapsama göre hidrokarbon kaynaklarını arama, üretme, geliştirme, kullanma, taşıma ve ticareti konusunda projelerin geliştirilmesine yer verilmektedir. Bunlara ek olarak maddenin diğer bentlerinde petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının üretimi ve ticareti ile bu sektörlerin piyasa yapısı hakkında mevzuat çalışmaları, tecrübe paylaşımı ve eğitim faaliyetleri gibi konular üzerinde durulmaktadır. Libya Ulusal Petrol Şirketi (*National Corporation/NOC*) ve TPAO ortaklığının geliştirilerek Libya kara ve deniz sahasında hidrokarbon araştırma, üretme ve geliştirilmesi gibi ortak projelere TPAO'nun iştiraki konusunda davet edilmesi ifade edilmektedir. Öte yandan BOTAŞ'ın elverişli durumda, Libya'daki petrol ve doğal gaz boru hatlarının veya ek hatlarının geliştirilmesi ve işletilmesi konusunda faaliyet gösterebileceği kararlaştırılmıştır. Üçüncü maddede yatırım konusuna yer verilmektedir. İki ülkenin kamu ve özel sektörlerini hidrokarbon alanında yatırım yapmaya teşvik edilmesi ifade edilmektedir. Buna ek olarak ortak ve uzmanlaşmış şirketlerin kurulmasının desteklenmesi kararlaştırılmıştır.

Dördüncü maddede gizlilik konusuna yer verilmektedir. Bu muhtıra kapsamında yürütülen iş birliği sürecinin ve sonucunun gizli kalması kararlaştırılmıştır. Beşinci maddede anlaşmazlıkların çözümüne yönelik bilgiler içermektedir. İhtilaf durumunda hangi usullerin izleneceği belirlenmiştir. Altıncı maddede muhtıra üzerinde değişiklik yapılmak istenmesi durumunda tarafların yazılı bildirimi ile gerçekleşeceğinden bahsedilmiştir. Yedinci bölümde ise yürürlük, geçerlilik süresi ve fesih konularına yönelik düzenlemeleri içermektedir. Bu maddeye göre muhtıranın üç yıllık olduğu belirlenmiş ve uzatılabileceği beyan edilmiştir.

Sonuç olarak söz konusu muhtıra, bölgede yalnızca arama faaliyetleri üzerine değil aynı zamanda üretme, işletme ve ticareti konusunda hem kamu sektörünün hem de özel sektör ortaklığına vurgu yapmaktadır. Öte yandan muhtırada TPAO ve BOTAŞ gibi şirketlere verilebilecek projelerin kapsamı belirlenmiştir. Ayrıca ortaklığın deniz alanlarıyla sınırlı kalmadığı, kara alanlarında da faaliyetlerin yürütülmesini amaçlaması bakımından önemli görülmektedir (Acer, 2020: 2). Türkiye böylelikle, Libya ile imzalamış olduğu mutabakat muhtıraları ile birlikte askeri, ekonomik, hukuki ve siyasi anlamda Doğu Akdeniz’de hem enerji güvenliğine hem de deniz güvenliğine yönelik somut adımlar atmıştır.



BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Enerji güvenliği kavramı konjonktürel nedenler sonucunda sürekli değişen dinamik bir kavramdır. Geleneksel anlamının yanı sıra enerji ticaretinde gerekli altyapının varlığı, güvenliği ve transit ülkelerle siyasi açıdan uzlaşmanın ve iş birliğinin artırılması enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Enerji güvenliği yaklaşımlarının genişlemesi tarihsel süreç içerisinde yaşanan birçok olayın sonucunda gerçekleşmiştir. Ancak 11 Eylül saldırıları sonrası denizlerin asimetrik tehditlere elverişli ortamı sunması enerji güvenliği ve deniz güvenliği ilişkisinin artmasına neden olmuştur. Petrol ticaretinin yaklaşık %61'i ve LNG ticaretinin %37,7'si deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir (BP, 2020: 42-43; EİA, 2017). Enerji ticaretine ve kıyı ötesi petrol ve doğal gaz sektörlerine yönelik; deniz terörizmi, deniz haydutluğu, kazalar, doğal afetler ve devlet kaynaklı tehditler bulunmaktadır. Bu tehditlere karşı deniz güvenliğinin sağlanması enerji güvenliğine doğrudan katkıda bulunmaktadır. Öte yandan devletlerin artan enerji ihtiyacı ve açık derin deniz sondaj teknolojilerinde kaydedilen ilerlemeler sonucunda dünya denizleri enerji güvenliğinin artırılması açısından devletlerarası rekabette farklı bir boyutu oluşturmuştur. Enerji güvenliği ve deniz güvenliği ilişkisinin bu iki boyut üzerinde yoğunlaştığı gözlemlenmektedir.

Dünya denizlerinde kanıtlanmış veya kanıtlanmamış enerji kaynaklarının potansiyeline yönelik analizlerin ortaya koyulması sonucu, devletlerin deniz yetki alanlarını sınırlandırılmasına yönelik ihtilafları da beraberinde getirmiştir. Bu durum devletlerin çıkarları doğrultusunda enerji odaklı iş birliğine girmesine veya rekabetlerin derinleşmesine neden olmaktadır. 2000'li yılların başlangıcından itibaren bu çerçevede benzer durumlar Doğu Akdeniz bölgesinde de yaşanmaktadır. Doğu Akdeniz bölgesi enerji güvenliği ve deniz güvenliği açısından değerlendirildiğinde, devlet dışı aktörlerden kaynaklanan tehditlerin seyrek olduğu bir deniz olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun nedenleri; Doğu Akdeniz'in dar bir deniz olması, kıyıdaş devletlerin ani müdahale etmesine olanak sağlayabilecek donanma unsurlarının varlığı ve deniz güvenliği harekâtlarının icra edilmesi olarak gösterilebilir. Ayrıca denizden yasa dışı göç ve insan ticareti, enerji güvenliğine yönelik pasif faaliyetler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Doğu Akdeniz'de enerji altyapılarının geliştirilmesine yönelik devletlerin önemli

adımlar attığı gözlemlenmektedir. Bölge ülkeleri arasında Türkiye'nin ve Mısır'ın faal durumda enerji altyapılarının daha gelişmiş olduğu görülmektedir. Yunanistan ise proje aşamasında ve yapım aşamasında olan altyapı çalışmalarıyla önemli yatırımlar yapmaktadır. Doğu Akdeniz'de, kıyıdaş devletlerin enerji güvenliği ve deniz güvenliği açısından analiz edilmesi güçlü ve zayıf yönlerinin ortaya koyulması ile devletlerin birbiriyle karşılaştırılması açısından önemli görülmüştür. Bu nedenle bu çalışmada sayısal olarak devletlerin enerji güvenliği endeksi ve deniz güvenliği endeksine yer verilmiştir. Elde edilen verilere göre bölge ülkelerinin değerlendirilmesi şu şekilde yapılabilir:

- Türkiye, denizde yaptırım gücü açısından bölgede en iyi konumda bulunan devlettir. Uluslararası iş birliği açısından güçlü bir profili olan Türkiye'nin, zayıf yönü ise mavi ekonomi boyutudur. Balıkçılık, turizm, nakliye ve taşımacılık sektörlerini geliştirilmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra mavi ekonominin bir diğer bileşeni olan kıyı ötesi enerji sektörünün iyileştirilmesi ve sondaj faaliyetlerinin başlatılması deniz güvenliğinin artırılması açısından önemli görülmektedir. Öte yandan enerji güvenliği açısından Türkiye; bölgede İsrail, Yunanistan ve Mısır ile birlikte yüksek seviyeye sahiptir.
- Libya'nın mavi ekonomi boyutu diğer boyutlara kıyasla daha iyi durumda bulunmaktadır. Bunun nedeni petrol ve doğal gaz rezervlerinin varlığıdır. İç savaşın yaşanması Libya'nın deniz güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Düzensiz göç ve yasa dışı ticaret yoğun olarak Libya'da varlığını sürdürmektedir. Ayrıca Libya'nın uluslararası iş birliği seviyesi düşük olsa da Türkiye ve Yunanistan'dan sonra bölgedeki en iyi konumda olan devlet olmaktadır. Ancak enerji güvenliği seviyesi açısından bölgedeki en kötü performansı göstermektedir.
- KKTC ve GKRY, deniz güvenliği seviyesi birbirine yakındır. Kıyı refahı açısından her ikisi de bölgedeki en iyi konumda bulunmaktadır. Öte yandan uluslararası iş birliği ve mavi ekonomi açısından da paralellik görülmektedir. KKTC ve GKRY bu iki boyutun geliştirilmesine yönelik adımlar atması gerekmektedir.
- Yunanistan, uluslararası iş birliği açısından bölgedeki en iyi konumda bulunan devlettir. Bunun bir nedeni BMDHS'ye taraf olması olarak görülmektedir. Yunanistan'ın deniz ulaştırma ve nakliye ile turizm kaynaklı gelirleri mavi

ekonomi seviyesini artırmaktadır. Mavi ekonomi seviyesi diğer boyutlara kıyasla daha düşük seviyede olsa da bölgede Mısır'dan sonra en iyi konumda olan devlettir. Yunanistan'ın altyapı çalışmalarını tamamlamasıyla transit bir ülke olması mavi ekonomi seviyesine katkıda bulunacaktır.

- İsrail, Türkiye'den sonra bölgede denizde yaptırım gücü seviyesi en iyi konumda olan devlettir. Ancak bölgede uluslararası iş birliği açısından en düşük seviyede bulunmaktadır. İsrail'in uluslararası iş birliği ve mavi ekonomi seviyesini artırmaya yönelmesi deniz güvenliği seviyesine olumlu katkıda bulunacaktır.
- Mısır, mavi ekonomi seviyesi açısından bölgede en iyi konumda bulunan devlettir. Mavi ekonomi seviyesinin diğer ülkelere kıyasla yüksek olmasının nedeni önemli doğal gaz ve petrol keşifleri ile Idku ve Damietta terminallerini elinde bulundurması olarak açıklanabilir.

Doğu Akdeniz'deki enerji güvenliği ve deniz güvenliği ilişkisi ele alındığında yoğunlukla devletlerarası rekabet boyutu ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle kavramların bölge ülkeleri açısından algılanma durumu genellikle deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına yönelik anlaşmazlıklara göre şekillenmektedir. Bu gelişmelere karşın Türkiye-Libya ilişkilerinin son yıllarda siyasi, ekonomik ve askeri alanda iş birliğinin artırılması, iki devletin enerji güvenliği ve deniz güvenliği seviyelerine olumlu katkılar sunması muhtemeldir. Bu çerçevede iki devlet arasında imzalanan Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası, Türkiye açısından enerji güvenliğinin ve deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik önemli bir adım olmuştur. Özellikle GKRY'nin ilan ettiği sözde MEB sahasında yabancı şirketlere ihale vermesi ve sismik-sondaj faaliyetlerine tüm itirazlara rağmen devam etmesi bölgedeki gerilimleri artırmıştır. Buna karşın 2002-2016 yılları arasında Türk Deniz Kuvvetleri tarafından birçok kez arama ve sondaj faaliyetleri engellenmiştir. GKRY ise bu durumlar karşısında BM ve AB'ye çeşitli şikayetlerde bulunmuştur. Ancak Türkiye-Libya arasında imzalanan söz konusu muhtıranın BM'ye deklare edilmesi, Türkiye'nin bölgedeki haklarından vazgeçmeyeceğini ve gerekli adımları uluslararası hukuka uygun biçimde atacağını göstermiştir. Bu nedenle GKRY tarafından uluslararası hukuka saygı duymamakla itham edilen Türkiye'nin bölgedeki menfaatleri öncelikle hukuki zemine oturtulmuştur. Ayrıca Türkiye-Libya arasında imzalan bu muhtıra, KKTC'den sonra deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına

yönelik ilk girişim olması bakımından da önemlidir.

Türkiye-Libya arasında imzalanan Güvenlik ve Askeri İş Birliği Mutabakat Muhtırası'nın dördüncü maddesi doğrudan deniz güvenliğine atıfta bulunmaktadır. Bu çerçevede deniz alanlarında yasa dışı faaliyetlerin önlenmesi amacıyla müşterek hareket edilecektir. Böylelikle Libya, deniz güvenliği yeteneklerini artırabilecektir. Öte yandan Libya'nın deniz alanlarında kapasite geliştirebilmesi şüphesiz hak ve menfaatlerini korumasında fayda sağlayacaktır. İç siyasi sorunların devam ettiği Libya'da kanıtlanmış petrol rezervlerinin Afrika kıtasındaki toplam rezervlerin %39'una tekabül ettiği görülmektedir (EİA, 2022b). Bu nedenle Libya'nın anlaşma çerçevesinde elde edeceği yetenek ve tecrübeler halihazırda üretim konusunda sorunlar yaşamasının önüne geçecektir. Böylelikle Türkiye-Libya arasındaki iş birliği enerji güvenliği açısından da gelişebilecektir.

Türkiye-Libya arasındaki ilişkilerin günümüzde deniz ve enerji sektörlerinde gelişme kaydetmesinde şüphesiz Libya tezkeresinin TBMM tarafından ivedilikle kabul edilmesinin önemi büyüktür. Türkiye böylelikle Doğu Akdeniz'de bazı bölgesel aktörler tarafından oluşturulmak istenen düzene karşı proaktif politika izleyerek önemli bir adım atmıştır. Libya tezkeresi bu çerçeveden bakıldığında Türkiye açısından önemli bir jeopolitik kazanımı beraberinde getirmiştir. Ayrıca Libya tezkeresinin Suriye ve Irak'ta yürütülen sınır ötesi operasyonlarla kıyaslandığında önemli farklılık göze çarpmaktadır. Libya müdahalesinin denizden geçiş sonucu başlatılan bir harekât olması Türkiye'nin, deniz güvenliğini deniz sınırlarından uzakta karşılaması bakımından önemlidir.

Türkiye bölgedeki durumu lehine çevirirken kademeli olarak adımlar atmıştır. Öncelikle Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası ile Güvenlik ve Askeri İş Birliği Mutabakat Muhtırası, deniz güvenliği açısından önemli girişimler olmuştur. Bununla birlikte Türkiye, uluslararası hukuka uygun olarak Libya'da askeri varlığını devam ettirmektedir. Daha sonra hidrokarbon arama, üretme ve altyapı inşalarına yönelik mutabakat muhtırasının imzalanması ise doğrudan enerji güvenliğine yönelik bir hamle olmuştur. Bütün bu gelişmeler, Türkiye'nin halihazırda petrolde %93 ve doğal gazda %99 oranında ithalata olan bağımlılığı (Furuncu, 2020: 231) göz önüne alındığında enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli adımlar olarak nitelendirilebilir.

Son olarak Türkiye, Kıbrıs'taki askeri varlığını devam ettirmesi ve aleyhine

sonuçlar doğurabilecek jeopolitik kırılmaları kendi iradesiyle yapmaktan kaçınmalıdır. Suriye ve Mısır iç siyasetine müdahil olunması bu duruma örnektir. Öte yandan Suriye'nin kuzeyinde kurulmaya çalışılan ve denize çıkışı amaçlayan kukla devletin engellenmesi bölgedeki en önemli konular olmaktadır. Seville haritası ile Kuzey Suriye'de oluşturulmak istenen yapının birbirlerini destekleyici nitelikleri olduğu görölmektedir. Bunlar Türkiye'ye yönelik birbirinden ayrılmaz tehditlerdir.



KAYNAKÇA

- Acer, Y. (2020). “Doğu Akdeniz’de Deniz Alanlarının Paylaşımı Sorunu”. *ULİSA12*, s. 4-7. Erişim: 30 Kasım 2022, https://aybu.edu.tr/enstituroot/_contents/yulisa/files/ULI%cc%87SA12_Ag%cc%86ustos_2020.pdf.
- Acer, Y. (2022). “Türkiye-Libya Hidrokarbon Mutabakatı Önemi ve Hukuki Yansımaları”. *SETA Perspektif*, Sayı: 346.
- Achkoski, J. (2021). “The South Caucasus And Non-Military Security Threats”. *Civitas at Lex*, 4 (32), s. 95-100.
- Ahmad, T. A. (2022). What the new Lebanon-Israel maritime border deal means for everyone. *Arab News*, Erişim: 31 Aralık 2022, <https://www.arabnews.com/node/2180786/middle-east>.
- Akgül, B. (2019). Doğu Akdeniz deniz güvenlik endeksi. Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Albayrak, B. M. (2022). Mavi Vatan’ın Tatbikatları. *Türk Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi*. Erişim: 11 Aralık 2022, <https://turkdegs.org/icerik/mavi-vatan-tatbikatlari>
- Al-Nubi ve Yousry. (2013). Küresel bir basın toplantısı sırasında: dışişleri bakanı geçiş dönemindeki dış politika önceliklerini açıklıyor. *Al-Ahram Gazetesi*, Erişim: 14 Kasım 2022, <https://gate.ahram.org.eg/daily/News/222098.aspx>
- Al-Shaghel, H. Ve Al-Wahaib, M. (2021). Türkiye’de Son 5 Yılda Yaşanan Gelişmeler | Dış Politika 2015 – 2020. *Anadolu Yakın Doğu Araştırmaları Merkezi*, Erişim: 30 Ekim 2022, <https://ayam.com.tr/arastirma/turkiyede-son-5-yilda-yasanan-gelismeler-dis-politika-2015-2020/>
- Altunışık, M. B. (2007). *Lübnan Krizi: Nedenleri Ve Sonuçları*. Tesev Yayınları: İstanbul.
- Alvarez, L. (2004). Britain Says U.S. Planned To Seize Oil In '73 Crisis. *The New York Times*, Erişim 12 Mart 2022, <https://www.nytimes.com/2004/01/02/world/britain-says-us-planned-to-seize-oil-in-73-crisis.html>.

- Amirell, S. E. (2016). “Global Maritime Security Studies: The Rise Of A Geopolitical Area Of Policy And Research”. *Security Journal*, 29 (2), s. 276-289.
- Aşçı, M. E. (2020). Doğu Akdeniz'de enerji kaynaklarının jeostratejik önemi ve Türkiye'ye yansımalar. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Medipol Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Atun, A. (2022). İsrail Lübnan Anlaşması ve Doğu Akdeniz'deki Yeni Yapılanma. *Akademik Akıl*, Erişim: 31 Aralık 2022, <https://www.akademikakil.com/israil-lubnan-anlasmasi-ve-dogu-akdenizdeki-yeni-yapilanma/ataatun/>.
- Aydın, F. (2021). “Bir Bölge İki Ülke: Doğu Akdeniz Jeopolitiğinde Çin ve Türkiye”. *Ulusam Türkiye Politik Çalışmalar Dergisi*, 1 (1), s. 23-31.
- Azzuni, A. ve Breyer, C. (2020). “Global Energy Security Index and Its Application on National Level”. *Energies*, 13 (10), Erişim: 12 Kasım 2022, <https://www.mdpi.com/1996-1073/13/10/2502>.
- Bağbaşıoğlu, A. (2021). “Nato'nun Deniz Güvenliği Algısı: Süreklilik Ve Değişim”. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 10 (1), s. 59-78.
- Banlaoi, R. C. (2005). “Maritime Terrorism in Southeast Asia—The Abu Sayyaf Threat”. *Naval War College Review*, 58 (4), s. 1-19.
- Bateman, S. (1997). “Piracy and Maritime Terrorism”, *Maritime Studies*, 97, s. 21-29.
- Batı, F. B. (2021). “Uluslararası Siyasette Avrupa Birliği'nin Doğu Akdeniz Stratejisi”. T. Arı ve M. H. Caşın (ed.). içinde *Uluslararası Güç Mücadelesinin Yeni Arenası Doğu Akdeniz*. (s.143-152). İdeal Kültür Yayıncılık: İstanbul.
- Baygül, S. (2020). “Değişen Uluslararası Konjonktür ve Türk Dış Politikası Bağlamında Libya İç Savaşı Analizi”. *Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (6), s. 155-166.
- Bayıllıoğlu, U. (2019). “Uluslararası Adalet Divanı'nın Kosta Rika–Nikaragua Kararında Adalar Hakkındaki Tespitlerine İlişkin Bazı Gözlemler”. *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi*, 8 (2), s. 94-137.

- Bayıllıoğlu, U. (2021). *Türkiye - Libya Antlaşması Ekseninde Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Uyuşmazlığı*. Turhan Kitabevi: Ankara.
- Behr, T. vd. (2013). “Maritime Security İn A Multipolar World”. The Swedish Institute of International Affairs, Briefing Paper 130, Erişim: 25 Mart 2022, <https://www.fiia.fi/wp-content/uploads/2017/01/bp130.pdf> .
- Bell ve Glaser. (2020). Stable Seas Maritime Security Index Data. *Stable Seas*. Erişim: 29 Ekim 2022, <https://www.stableseas.org/services>
- Bell, C. ve Glaser, S. (2020). Stable Seas Maritime Security Index: Codebook Version 3.0. Erişim: 15 Kasım 2022, https://www.stableseas.org/files/ugd/1e2140_af22ad2203644528971b8f33f6d6cb7e.pdf.
- Benner, S. M. (2004). “Evolution of Maritime Strategy...Is Sea Power the Answer?”. *Strategy research Project*, Erişim 18 Mart 2022, <https://apps.dtic.mil/sti/citations/ADA423622>.
- Beşoğlu, K. (2019). Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon keşiflerinin Türkiye'nin enerji güvenliği üzerine etkileri. Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi. Altınbaş Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- BMDHS (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Erişim: 1 Temmuz 2022, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
- BP (2020). *Statistical Review of World Energy 2020 | 69th edition*. Erişim: 13 Mart 2022, <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2020-full-report.pdf>.
- BP (2022). *Statistical Review of World Energy 2022 | 71st edition*. Erişim: 19 Kasım 2022, <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2022-full-report.pdf>.

mutabakatı. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale.

Çelikkpala, M. (2014). “Enerji Güvenliği: NATO’nun Yeni Tehdit Algısı”. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 10 (40), s. 75-99.

Çüden, M. A. (2022). Doğu Akdeniz jeopolitiği ve Türkiye'nin enerji güvenliğine etkileri. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Nişantaşı Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.

Dağdemir, U. E. (2000). “Avrupa Birliği'nin Akdeniz Politikası: Dönemsel Bir İnceleme”. *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16 (1), s. 271-285.

Dedeoğlu, B. (2014). *Uluslararası Güvenlik ve Strateji*. Yeniüzyıl Yayınları: İstanbul.

Demir, E. (2021). Turkey and China in the eastern Mediterranean: Partners or competitors?. *Global Voices*. Erişim: 22 Kasım 2022, <https://globalvoices.org/2021/09/10/turkey-and-china-in-the-eastern-mediterranean-partners-or-competitors/>

Deniz Ticaret Odası, (2020). *Deniz Ticareti Dergisi*, Erişim: 26 Mart 2022, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/dergi/2020>.

Deniz Ticaret Odası, (2020). *IMEAK Denizcilik Sektör Raporu*, Erişim: 26 Mart 2022, https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor_raporu_tr_2020.pdf.

Doğru, S. (2008). Uluslararası Hukukta seyrüsefer serbestliği ve deniz güvenliği. Yayınlanmış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Duran, B. Ve Kekilli, E. (2020). “Türkiye’nin Libya İnisyatifi ve Değişen Dengeler”. B. Duran ve M. Ataman (ed.). içinde *Libya Krizi Bölgesel ve Küresel Aktörlerin Politikaları*. (s. 15-33). SETA Kitapları.

Düzgün, D. M. (2020). “Realizm Teorisinin Ortaya Çıkışı ve Gelişme Evreleri”. *Karadeniz*

Uluslararası Bilimsel Dergi, 1 (47), s. 256-276.

Düzsöz, E. (2021). “Kaos İçerisinde Düzen Arayışı: Kaddafi Dönemi ve Sonrası Libya”. *Bariş Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi*, 9 (2), s. 295-330.

EIA (2013). South china sea. Erişim: 19 Temmuz 2022, [https://eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South China Sea](https://eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea).

EIA (2017). World Oil Transit Chokepoints. Erişim: 7 Haziran 2022, https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints.

EIA (2019). *The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade*. Erişim: 29 Temmuz 2022, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=40152>.

EIA (2022a). *Eastern Mediterranean Energy*. Erişim: 18 Kasım 2022, [https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/Eastern Mediterranean](https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/Eastern_Mediterranean).

EIA (2022b). *Country Analysis Executive Summary: Libya*. Erişim: 23 Temmuz 2022, <https://www.eia.gov/international/analysis/country/LBY>

Eiaran, E. (2021). “Israel: Traditional Approaches to Securitizing the Maritime Domain”, Christian, B. vd. (ed.). içinde *Capacity Building for Maritime Security The Western Indian Ocean Experience*. (s. 49-72). Palgrave: Copenhagen.

Eiran, E. (2020). The Israeli Navy In A Changing Security Environment. *CIMSEC*, Erişim: 29 Kasım 2022, <https://cimsec.org/the-israeli-navy-in-a-changing-security-environment/>.

El-Ella, R. A. (1990). “The Neogene-Quaternary Section In The Nile Delta, Egypt: Geology And Hydrocarbon Potential”. *Journal of Petroleum Geology*, 13 (3), s. 329-340.

Elikoğlu, B. E. (2020). Doğu Akdeniz'in Leviathan'ı Türkiye: Denizcileşme ve deniz güvenliği. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal

Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Elmas, M. S. (2013). *Modern Toplumun Güvenlik Çıkmazı: Tehdit, Risk ve Risk Toplumu Perspektifinden Güvenlik*. USAK Yayınları: Ankara.

Energy Charter Secretariat, “International Energy Security: Common Concept for Energy Producing, Consuming and Transit Countries”. s. 1-28.

EPDK. (2022). Doğal Gaz Piyasası Sektör Raporu Ocak 2022. Erişim: 25 Mayıs 2022, <https://www.epdk.gov.tr/Detay/DownloadDocument?id=5hf+ajn5T8o=>

Erdoğan, N. M. (2020). Libya'ya asker gönderilmesinin 18 ay daha uzatılmasına ilişkin TBMM kararı Resmi Gazete'de. *Anadolu Ajansı*, Erişim 30 Temmuz 2022, <https://www.aa.com.tr/tr/libya/libyaya-asker-gonderilmesinin-18-ay-daha-uzatilmasina-iliskin-tbmm-karari-resmi-gazetede/2086904>

Ergüven, N. S. (2016). Uluslararası Hukuk açısından deniz güvenliğinin sağlanması. Yayınlanmış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Ergüven, N. S. (2016). Uluslararası Hukuk açısından deniz güvenliğinin sağlanması.

Esposito, M. (2017). *The 2017 Ocean Beyond Piracy Report*. Erişim: 10 Haziran 2022, <https://criticalmaritimeroutes.eu/2018/05/25/the-2017-ocean-beyond-piracy-report/#:~:text=In%202017%2C%20Oceans%20Beyond%20Piracy,2017%20roughly%20amounts%20%24949%2C000%20dollars.>

European Commission. (2022). *The EU blue economy report 2022*. Erişim: 2 Aralık 2022, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/156eecd-d7eb-11ec-a95f-01aa75ed71a1>

European Council on Foreign Relations, (2020). Deep Sea Rivals: Europe, Turkey, And New Eastern Mediterranean Conflict Lines. Erişim: 20 Ağustos 2022, https://ecfr.eu/special/eastern_med.

Eurostat. (2022, 9 Şubat). EU's energy import dependency decreased in 2020. Erişim: 12 Temmuz 2022, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20220209-1>

- Feldt, L. (2016). *The complex nature of today's maritime security issues: a European perspective*. Routledge.
- Feldt, L. vd. (2013). "Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach". *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, (22), s. 1-25.
- Ferrara, P. (2019). "The US–Mexico Western Gap: 2010–2020". *The Journal of World Energy Law & Business*, 12 (3), s. 203-215.
- First Visit by U.S. Warship to Egypt's Berenice Naval Base. *Navcent Public Affairs*, Erişim: 19 Kasım 2022, <https://www.cusnc.navy.mil/Media/News/Display/Article/2731981/first-visit-by-us-warship-to-egypts-berenice-naval-base/>.
- Foreign Relations Committee. (2019). Congress Passes Menendez-Rubio Bill Reshaping U.S. Policy in Eastern Mediterranean. Erişim: 1 Aralık 2022, https://www.foreign.senate.gov/press/dem/release/congress-passes-menendez-rubio-bill-reshaping-us-policy-in-eastern-mediterranean_-
- Fulton, T. W. (2002). *The Sovereignty of the Sea*. The Lawbook Exchange: New Jersey.
- Furuncu, Y. (2020). "Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki Hidrokarbon Arama ve Sondaj Politikası". K. İnât vd. (ed.). içinde *Doğu Akdeniz ve Türkiye'nin Hakları*. (s. 231-249). SETA Kitapları.
- Gemi Trafik. (t.y.). Erişim: 12 Aralık 2022, http://www.gemitrafik.com/images/charts/INT302-Dogu_Akdeniz.JPG
- Germond, B. (2015). "The Geopolitical Dimension Of Maritime Security". *Marine Policy*, 54, s. 137-142.
- Girgin, M. Barbaros Türk Deniz Görev Grubu yurda döndü. *Anadolu Ajansı*, Erişim: 4 Haziran 2022, <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/barbaros-turk-deniz-gorev-grubu-yurda-dondu/147508>
- Gnana, J. (2021). Explainer: what is the Arab Gas Pipeline and why it matters. *Business*, Erişim: 11 Kasım 2022,

<https://www.thenationalnews.com/business/energy/2021/09/08/explainer-what-is-the-arab-gas-pipeline-and-why-it-matters/>.

Green Paper (2000). “Towards A European Strategy For The Security of Energy Supply”, *Commission Of The European Communities*, Brüksel.

Greenberg, M. D. vd. (2006). *Maritime Terrorism Risk and Liability*. RAND: Arlington.

Grigoriadis, I. N. (2014). “Energy Discoveries in the Eastern Mediterranean: Conflict or Cooperation?”. *Middle East Policy*, 11 (3), s. 124-133.

Gün, A. F. (2022). “Deniz Hâkimiyet Teorisi Kapsamında 1783 Rusya’nın Kırım’ı İlhakı, Kırım Tatarlarının Anadolu’ya Göçleri ve Yeni Bir Toplum İnşası”. *Sosyal Bilimler Akademi Dergisi*, 5 (2), s. 183-203.

Güneş, B. (2018). “Libya İç Savaşı ve Kriz Yönetimi”. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 7 (2), s. 263-291.

Gürdeniz, C. (2009). “Enerji Güvenliğine Ortak Çözüm Arayışları”, Harp Akademisi Komutanlığı Stratejik Araştırmaları Enstitüsü Uluslararası Sempozyumu, 28-29 Nisan 2009, İstanbul. 207-260.

Gürdeniz, C. (2015). *Mavi Uygarlık Türkiye Denizcileşmelidir*. Kırmızı Kedi Yayınevi: İstanbul.

Gürdeniz, C. (2019). Mavi vatanımıza yönelik emperyal saldırıya dur dendi. *Veryansın Tv*, Erişim: 31 Aralık 2022, <https://www.veryansintv.com/mavi-vatanimiza-yonelik-emperyal-saldiriya-dur-dendi/>.

Gürdeniz, C. (2022). ABD, zayıf donanması ve Girit Üssü, *Veryansın Tv*, Erişim: 31 Aralık 2022, <https://www.veryansintv.com/abd-zayif-donanmasi-ve-girit-ussu/>.

Gürel, A. ve Cornu, L. L. (2013). *Turkey And Eastern Mediterranean Hydrocarbons*. GPOT: İstanbul.

Hardy, S. D. (2005). “Maritime Security A Brief Overview”. Erişim: 13 Mart 2022, <https://www.hsd.org/?view&did=470425>.

- Harunoğulları, M. (2020). “Eastern Mediterranean Energy Basin: International Conflict And Competition On The Region. *International Journal of Geography and Geography Education (IGGE)*, 42, s. 455-481.
- IEA (2019). Energy Security Reliable, Affordable Access To All Fuels And Energy Sources. Erişim 10 Mart 2022, <https://www.iea.org/topics/energy-security#our-work-on-energy-security>.
- Igbokoyi, A. ve Iledare, W. (2016). “Energy Security, Affordability and Availability: Implications on Economic and Industrial Growth in Nigeria”. *SPE Nigeria Annual International Conference and Exhibition*, s. SPE-184256-MS.
- IGU (2020). 2020 World LNG Report. Erişim: 1 Nisan 2022, <https://www.igu.org/resources/2020-world-lng-report/>.
- IMB (2020). Piracy And Armed Robbery Against Ships. Erişim: 7 Temmuz 2022, https://www.icc-ccs.org/reports/2020_Annual_Piracy_Report.pdf.
- IMO (2002). *Piracy and armed robbery against ships*. Erişim: 5 Temmuz 2022, <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>.
- Irie, K. (2017). “The Evolution of the Energy Security Concept and APEX Energy Cooperation”. *International Association for Energy Economics*, Issue 2017, s. 38-40.
- Israel and Egypt collaborate on natural gas development. *Country EIU*, Erişim: 20 Kasım 2022, <https://country.eiu.com/ArticleIndustry.aspx?articleid=860749669&Country=Israel&topic=Industry&subtopic=Energy>.
- İnat, K. ve Duran, B. (2020). “Türkiye’nin Doğu Akdeniz Politikasının Temel Parametreleri”. K. İnat vd. (ed.). içinde *Doğu Akdeniz ve Türkiye’nin Hakları*. (s. 9-33). SETA Kitapları. SETA Kitapları.
- İşler, E. (2020). “Türkiye-Libya İlişkileri: Tarihsel Perspektif, Güncel Analiz”. B. Duran ve M. Ataman (ed.). içinde *Libya Krizi Bölgesel ve Küresel Aktörlerin Politikaları*.

(s. 51-69). SETA Kitapları.

Jevons, W. S. (1865). *The Coal Question*. Macmillan and Co: London.

Kalabalık, A. (2020). Mısır’da Mursi’nin devrildiği 3 Temmuz'daki askeri darbenin öteki yüzü. *Anadolu Ajansı*, Erişim: 12 Şubat 2023, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/misir-da-mursi-nin-devrildiği-3-temmuzdaki-askeri-darbenin-oteki-yuzu/1898400#>

Kalkan, D. (2015). Soğuk savaş dönemi sonrası Türk dış politikasında enerji güvenliği ve Azerbaycan. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Kalkavan, M. C. (2021). Evolution of maritime safety to maritime security. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara

Karabulut, A. ve Değer, F. (2015). “Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Kavramı ve Realist Yaklaşım’a Genel Bakış”. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (2), s. 69-79.

Karakaya İ. ve Çelik T. M. (2021). “Ortadoğu’da Arap Baharı Süreci ve Libya İç Savaşı”. *Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Akademik İzdüşüm Dergisi*, 6 (1), s. 175-192.

Kartal, G. (2022). “Are the effects of energy security on economic growth symmetric or asymmetric in Turkey? An application of non-linear ARDL”. *Ege Akademik Bakış*, 22 (4), s. 487-502.

Kavaz, İ. (2021). “Doğu Akdeniz’deki Enerji Rekabeti Üzerine Bir Değerlendirme”. *TYB Akademi*, 11 (31), s. 26-47.

Kavaz, İ. (2021). “The Energy Equation in the Eastern Mediterranean”. *Insight Turkey*, (23), s. 139-160.

Kaveshnikov, N. (2010). “The issue of energy security in relations between Russia and the European Union”. *European Security*, 19 (4), s. 585-605.

Keill, K. (2013). “A new region of conflict? The case of oil and gas”. *Cooperation and*

Conflict, 49 (2), s. 162–190.

Kekilli, E. (2016). “Haftar’ın Darbe Girişiminden BM Çözüm Taslağına Libya Siyaseti”. *SETA Analiz*, Sayı: 152.

Kelly, T. 2014. “Maritime Security, Sea Power and Trade.” *U.S. Department of State*. Erişim: 18 Haziran 2022, <http://www.state.gov/t/pm/rls/rm/2014/223921.htm>.

Kırbaki, Y. (2022). ‘Mavi Vatan’ haritasıyla şikâyet etti. *Hürriyet*, Erişim: 22 Ağustos 2022, <https://www.hurriyet.com.tr/dunya/mavi-vatan-haritasiyla-sikayet-etti-42064786>

Kırval, L. ve Özkan, A. (2021). “The Delimitation Dispute of the Maritime Jurisdiction Areas in the Eastern Mediterranean: Turkish Perspective Based on the Equitable Principles”. *The Turkish Yearbook of International Relations*, 52, s. 85-112.

Klare, M. (2009). *Rising Powers, Shrinking Planet: The New Geopolitics of Energy*. Metropolitan Books: New York.

Klein, N. S. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press: United Kingdom.

Klein, N. vd. (2009). “Maritime Security International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand”. Routledge: London.

Koca, L. (2019). “Denizaşırı Harekât Yetenekleri ve Türk Deniz Politikası” *Mavi Vatan’dan Açık Denizlere Dergisi*, 1 (2), s. 38-45.

Koday, Z. (1988). “Kıbrıs’ın Jeopolitik Önemi”. *Türk Coğrafya Dergisi*, 0 (33), s. 419-428.

Kozanhan, M. K. (2022). “Enerji Politikaları ve Güvenlik Bağlamında Doğu Akdeniz”. *Anadolu Strateji Dergisi*, 3 (1), s. 55-76.

Kozanhan, M. K. (2022). “Enerji Politikaları ve Güvenlik Bağlamında Doğu Akdeniz”. *Anadolu Strateji Dergisi*, 3 (2), s. 55-75.

Kökçam, S. (2019). Tahrir devriminden Sisi darbesine: Mısır. *TRT Haber*, Erişim: 9 Şubat

2023, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/tahrir-devriminden-sisi-darbesine-misir-421618.html>

Kökyay, F. (2021). “Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin Akdeniz Enerji Politikası”. *Liberal Düşünce Dergisi*, 26 (101), s. 143-168.

Köylü, M. (2021). “Energy Card Of The Eastern Mediterranean: Cyprus”. *Kıbrıs Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi*, 4 (8), s. 39-57.

Kraska, J. ve Pedrozo, R. (2013). *International Maritime Security Law*. Martinus Nijhoff Publishers: Boston.

Kurt, E. ve Tamçelik, S. (2015). “Değişen Doğu Akdeniz Denkleminde Mısır’ın Hidrokarbon Politikası Ve Türkiye’ye Yansımaları”. *1. Uluslararası Avrasya Enerji Sorunları Sempozyumu*, s. 445-462.

Kurt, V. (2020). “27 Kasım Anlaşmasından Berlin Konferansı’na Libya’da Yeni Denklem”. *SETA Perspektif*, Sayı: 306.

Kurt, V. (2020). 5 Soru: Türkiye’nin Libya’ya Asker Gönderme Tezkeresi. *SETA*, Erişim: 12 Kasım 2022, <https://www.setav.org/5-soru-turkiyenin-libyaya-asker-gonderme-tezkeresi/>

Kütükçü, M. A. ve Kaya, İ. S. (2016). “Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz’deki Petrol ve Doğalgaz Kaynakları ile Türkiye’nin Hukuki Durumu”. *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 6 (2/1), s. 81-96.

Legucka, A. (2020). Russia’s Eastern Mediterranean Policy. *PISM*, Erişim: 31 Aralık 2022, https://pism.pl/publications/Russias_Eastern_Mediterranean_Policy.

Libya-Turkey: here is the controversial secret agreement on hydrocarbons signed in Tripoli – photo. *Agenzia Nova News*, Erişim: 2 Kasım 2022, <https://www.agenzianova.com/en/news/libya-turkey-here-is-the-controversial-secret-agreement-on-hydrocarbons-signed-in-tripoli-foto/>

Liss, C. (2010). *The Maritime Dimension of Energy Security*. Routledge.

Lovatt, H. (2020). “Israel’s geopolitical windfall”. Erişim: 25 Kasım 2022,

https://ecfr.eu/special/eastern_med/israel.

Luft, G. ve Korin, A. (2009). *Energy Security Challenges for the 21st Century*. Greenwood Publishing Group: United States.

Lundqvist, S. (2017). *Continuity and Change in post-Cold War Maritime Security*. Åbo Akademi University Press: Finland.

M5 Dergi. (2020). Milli Stratejik İçgüdü; Mavi Vatan. Erişim: 22 Aralık 2022, <https://m5dergi.com/dergi/sayi-350-eylul-2020/milli-stratejik-icgudu-mavi-vatan/>

Mabro, R. (2008), “On the Security of Oil Supplies, Oil Weapons, Oil Nationalism and All That”. *OPEC Energy Review*, 32 (1), s. 1-12.

Manship, H. K. (1964). “Mahan's Concepts of Sea Power”. *Naval War College Review*, 17 (3), s. 15-30.

Maritime Policy for Israel's Mediterranean Waters May 2020. (2020). *Planning Administration*, Erişim: 30 Kasım 2022, https://www.gov.il/BlobFolder/generalpage/policy_maritime/he/Water_Energy_Communication_full_strategy_document_translated_24.1.2021.pdf.

Marlow, P. B. (2010). “Maritime security: an update of key issues”. *Maritime Policy & Management*, 37 (7), s. 667-676.

Meray, S. H. (1955). “Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişmesi”. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 10 (2), s. 76-100.

Mısır'ın Akdeniz'de deniz sınırı ilanı... Diplomatik kaynaklar: Türkiye'yi etkilemiyor. *CNN TÜRK*, Erişim: 5 Aralık 2022, <https://www.cnnturk.com/dunya/misirin-akdenizde-deniz-siniri-ilani-diplomatik-kaynaklar-turkiyeyi-etkilemiyor>.

Murphy, M. N. (2007). “Suppression of Piracy and Maritime Terrorism”. *Naval War College Review*, 60, s. 1-24.

Nincic, D. J. (2009). “Troubled Waters: Energy Security as Maritime Security”, G. Luft vd. (ed.). içinde *Energy Security Challenges for the 21st Century*. (s. 31-43). Praeger Security International: United States.

- Nincic, D. J. (2012). "Maritime Terrorism: How Real is the Threat?". *Viewpoint*, (2), s. 1-5.
- Norway offers 47 new offshore production licences to 25 oil companies, NS Eneergy, (2020), Erişim: 5 Ağustos 2022, https://www.nsenergybusiness.com/industry_taxonomy/oil-gas/.
- Oral, F. (2021). "Is The Crisis In The Eastern Mediterranean About Energy Or Sovereignty?". *Uluslararası Kriz Ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 5 (1), s. 219-247.
- Østhagen, A. (2020). "Maritime boundary disputes: What are they and why do they matter?". *Marine Policy*, (120), s. 1-9.
- Otto, L. (2020). *Global Challenges in Maritime Security*. Springer Nature: Switzerland.
- Önder, K. N. (2021). "Kaddafi Dönemi Libya İç ve Dış Siyaseti: Libya Arap Baharında Türkiye Politikası". *Journal of Social Sciences and Humanities*, 5 (1), s. 136-148.
- Özel, M. (2021). "Doğu Akdeniz'de Çin Varlığı: Kuşak Yol Girişimi ile Bölgesel Enerji ve Egemenlik Sorunlarının Etkileşimi". İ. Savaş (ed.). içinde *Atlantik'ten Hint Okyanusu'na Geleceğin İnşası*. (s. 91-111). Tasam Yayınları.
- Özer, D. K. (2015). "Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi". *Dokuz Eylöl Üniversitesi Hukuk Faköltesi Dergisi*, 17 (2), s. 27-62.
- Özgen, C. (2014). Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğindeki rolü: Türkiye örneği. Yayımlanmış Doktora Tezi. Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Ankara.
- Özgen, C. (2020). *Rota: Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği*. Gece Kitaplığı: Ankara.
- Özsağlam, M. T. (2022). "Revival of Geopolitics: Russian Involvement in Eastern Mediterranean (2009-2019)". *Utopía y Praxis Latinoamericana*, 25 (10), s. 522-532.
- Öztürk, S. (2018). "Mısır'da İhvan-ı Müslimin'in İktidara Geleş Süreci ve Temmuz Darbesinin Nedenleri Üzerine". *Liberal Düşünce Dergisi*, 23 (91-92), s. 163-179.

- Pamir, N. (2017). *Enerjinin İktidari*. Hayykitap Yayıncılık: İstanbul.
- Pawtowski, M. (2020). Greece's Eastern Mediterranean Policy. *PISM*, Erişim: 30 Kasım 2022, https://pism.pl/publications/Greeces_Eastern_Mediterranean_Policy.
- Peker, H. S. vd. (2019). "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Ve Enerji Kaynakları Çerçevesinde Türkiye'nin Enerji Güvenliği". *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 8 (1), s. 85-106.
- Peng, Y. vd. (2020). "Experimental investigation of LNG release underwater and combustion behavior under crosswinds". *Process Safety and Environmental Protection*, 134, s. 239-246.
- Percy, S. (2018). "Maritime Security", Alexandra G. vd. (ed.). içinde *The Oxford Handbook Of International Security*. (s. 607-621). Oxford University Press: Oxford.
- Pierini, M. (2021). Russia's Posture in the Mediterranean: Implications for NATO and Europe. *Carnegie Europe*. Erişim: 31 Aralık 2022, https://carnegieendowment.org/files/2021-06-10_Pierini_RussiaMed_final.pdf.
- Quaglioni, D. (2018). "Treaty of Tordesillas (1494)". *Wiley Online Library*, Erişim: 18 Mart 2022, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/9781118885154.dipl0291>.
- Rahman, C. (2009). *Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand*. Centre for Strategic Studies: New Zealand.
- Raven Gas Field, Egypt. *Offshore Technology*, (2021), Erişim: 10 Ağustos 2022, <https://www.offshore-technology.com/projects/raven-gas-field-egypt/>.
- Rawley, C. (2011). "Al Qaeda's Seapower Strategy". *Small Wars Journal*, s. 1-6.
- Rettig, E. (2016). "Obstacles To Israeli Natural Gas Development". *Atlantic Council*, s. 59-66.
- Rubin, A. ve Eiran, E. (2019). "Regional maritime security in the eastern Mediterranean:

expectations and reality”. *International Affairs*, 95 (5), s. 979-997.

Rumlar, Türkiye ile çakışan 6. parselde gaz buldu. *CNN TÜRK*, Erişim: 6 Aralık 2022, <https://www.cnnturk.com/video/dunya/rumlar-turkiye-ile-cakisan-6-parselde-gaz-buldu>.

Russell, P. E. (1992). “Some Portuguese paradigms for the discovery and conquest of Spanish America”. *Renaissance Studies*, 6 (3/4), s. 377-390.

Sandıklı, A., Budak, T. & Ünal, B. (2013). Doğu Akdeniz’de Enerji Keşifleri ve Türkiye. *Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi (BİLGESAM)*, (Rapor No. 59). İstanbul.

Sarkis, J. (2020). Lebanese maritime security: Navigating rough seas with good policy. *MEI*, Erişim: 31 Ağustos 2022, <https://www.mei.edu/publications/lebanese-maritime-security-navigating-rough-seas-good-policy>.

Saunavaara, J. ve Salminen, M. (2020). “Geography Of The Global Submarine Fiber-Optic Cable Network: The Case For Arctic Ocean Solutions”. *Geographical Review*, 113 (1), s. 1-19.

Sevim, C. (2009). “Geçmişten Günümüze Enerji Güvenliği Ve Paradigma Değişimleri”. *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 13, s. 93-105.

Shaffer, B. (2009). *Energy Politics*. University of Pennsylvania Press: Pennsylvania.

Sharrett, P. J. (1987). “The Evolution of Naval Warfare Technology and the Impact of Space Systems”. *Naval Postgraduate School Monterey Ca*, Erişim: 17 Mart 2022, <https://apps.dtic.mil/sti/citations/ADA186900>.

Skinner, R. (2005). “Energy Security and Producer – Consumer Dialogue: Avoiding a Maginot Mentality”. *OxfordEnergy*, s. 1-21.

Smith, C. E. (2022). “Excelerate charters Excelsior FSRU to Germany”. *Oil Gas Journal*, Erişim: 10 Kasım 2022, <https://www.ogj.com/pipelines-transportation/lng/article/14284739/excelerate-charters-excelsior-fsru-to-germany>.

Sovacool, B. ve Brown, M. A. (2010). “Competing Dimensions of Energy Security: An

International Perspective”. *Annual Review of Environment and Resources*, 35 (1), s. 77-108.

Sönnichsen, N. (2022). “Number of liquefied natural gas storage vessels worldwide from 2010 to 2021”. *Global fleet of LNG tankers 2010-2021*, Erişim: 5 Haziran 2022, <https://www.statista.com/statistics/468412/global-lng-tanker-fleet/>.

Stanicek, B. (2021). “Egypt's foreign policy within a challenging regional context”. European Parliament, s. 1-8, Erişim: 15 Kasım 2022, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698062/EPRS_BRI\(2021\)698062_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698062/EPRS_BRI(2021)698062_EN.pdf).

Statista. (2020). “Number of crude oil tankers worldwide as of April 2020 by type”. Erişim: 30 Mart 2022, <https://www.statista.com/statistics/468405/global-oil-tanker-fleet-by-type/>.

Suriname, Guyana offshore border dispute settled, Offshore, (2007), Erişim: 20 Temmuz 2022, <https://www.offshore-mag.com/regional-reports/article/16797569/suriname-guyana-offshore-border-dispute-settled>.

Şahin, B. (2020). “Değişen Dünya Düzenine Bağlı Olarak Değişen Uluslararası Güvenlik Algısı”. *İmgelem*, 4 (6), s. 177-204.

Şahin, M. ve Şahin, U. Ö. (2014). “Arap Baharı’nın Türkiye Ekonomisine Etkileri”. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 12 (23), s. 171-187.

Şentuna, T. (2019). “Libya Askeri Müdahalesinin Uluslararası Hukuka Uygunluğu ve Koruma Sorumluluğu Kavramı Çerçevesinde Meşruiyeti”. *The Turkish Yearbook of International Relations*, 50, s. 215-239.

TBMM. (2019). Tekirdağ Milletvekili Mustafa Şentop’un Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükûmeti Arasında Güvenlik ve Askerî İş Birliği Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Teklifi (2/2451) ve Dışişleri Komisyonu Raporu. *Kanun Teklifleri*, Erişim: 4 Mart 2022 <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem27/yil01/ss155.pdf>

TeleGeography. (2022) Submarine Cable Map. Erişim: 6 Ekim 2022,

<https://www.submarinecablemap.com/>

Telli, A. (2016). “Enerji Güvenliğine Bütüncül Bakış”, H. Çomak, C. Sancaktar ve S. Demir (ed.). içinde *Uluslararası Güvenlik Yeni Politikalar, Stratejiler ve Yaklaşımlar*. (s. 217-226). Beta: İstanbul.

Thai, V. V. ve Grewal D. (2007). “The Maritime Security Management System: Perceptions of the International Shipping Community”. *Maritime Economics & Logistics*, 9 (2), s. 119-137.

The World Bank Group, (2005). Energy Security Issues. Moskova, Washington.

Till, G. (2006). “Naval Transformation, Ground Forces, And The Expeditionary Impulse: The Sea-Basing Debate”. *Strategic Studies Institute*, s. 1-69.

Topal, A. H. (2010). “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Ve Mücadele Yöntemleri”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 59 (1), s. 99-130.

Traiman, A. (2022). 10 reasons the Israel-Lebanon gas deal smells foul. *ISRAEL HAYOM*, Erişim: 31 Aralık 2022, <https://www.israelhayom.com/2022/10/19/10-reasons-the-israel-lebanon-gas-deal-smells-foul/>.

Tsindas, C. (2022). High quality natural gas in Glaucus-2 but doubts over quantity. *Cyprus Mail*, Erişim: 9 Ağustos 2022, <https://cyprus-mail.com/2022/03/21/evaluation-drilling-completed-at-glafcos-2-high-quality-natural-gas-found/>.

Tuğrul, A. B. (2020). “Enerji Güvenliği ve Ulusal Güvenlik İlişkisi”, T. Sakman (ed.). içinde *Devlet Doğasının Değişimi: Güvenliğin Sınırları*. (s. 583-593). TASAM: İstanbul.

TÜRK DEGS / TURK MAGS [turkdeg]. (2022, 14 Aralık) Mısır Cumhurbaşkanı Sisi dün, ülkenin batısındaki deniz sınırının ve Akdeniz'deki Mısır-Libya MEB'inin sınır hattının belirlenmesine ilişkin bir kararname yayınladı. <https://twitter.com/turkdeg/status/1602905069271552000>.

U.S. Congress. (2019). “Text-S.1102- 116th Congress (2019-2020): Eastern Mediterranean Security and Energy Partnership Act of 2019.” Erişim: 20 Aralık 2022,

<http://www.congress.gov/>

U.S. Department of the Interior, (2014). *Secretary Jewell Announces Award of First Oil and Gas Leases in Gulf of Mexico Subject to U.S.–Mexico Transboundary Hydrocarbons Agreement*. Erişim: 18 Temmuz 2022. <https://www.doi.gov/news/pressreleases/secretary-jewell-announces-award-of-first-oil-and-gas-leases-in-gulf-of-mexico-subject-to-us-mexico-transboundary-hydrocarbons-agreement>.

UK (2014). *National strategy for maritime security*. Erişim: 16 Mart 2022, <https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security>.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2020). *Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri*, Erişim: 28 Haziran 2022, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri>.

UN (2008). *Resolution adopted by the General Assembly on 5 December 2008*. Erişim: 17 Mart 2022, https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_RES_63_111.pdf.

UNCTAD (2020). *Review of Maritime Transport*. Erişim: 28 Mart 2022, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf.

UNDP (2000). *Energy and the Challenge of Sustainability*. World Energy Assessment: Washington.

UNGA (2020). *Oceans and the law of the sea*. Erişim: 17 Mart 2022, <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/232/75/PDF/N2023275.pdf?OpenElement>.

UNIFIL. (2022). Unifil Maritime Task Force. *United Nations Peacekeeping*. Erişim: 12 Aralık 2022, <https://unifil.unmissions.org/unifil-maritime-task-force>

US carrier transits Strait of Hormuz amid tensions with Iran, *Washington Post*, (2020), Erişim: 19 Haziran 2022, <https://www.washingtonpost.com/world/middle-east/us-carrier-transits-strait-of-hormuz-amid-tensions-with-iran/2020/09/18/2b18e382->

[f9cf-11ea-85f7-5941188a98cd_story.html](https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/).

USGS (2008). *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*. Erişim 23 Temmuz 2022, <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/>.

USGS (2010). *Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean*. Erişim: 20 Kasım 2022, <https://pubs.usgs.gov/fs/2010/3014/pdf/FS10-3014.pdf>.

USGS (2010). *Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Nile Delta Basin Province, Eastern Mediterranean*. Erişim: 20 Kasım 2022, <https://pubs.usgs.gov/fs/2010/3027/pdf/FS10-3027.pdf>.

USGS (2021). *Assessment of Undiscovered Conventional Oil and Gas Resources in the Eastern Mediterranean Area, 2020*. Erişim: 21 Kasım 2022. <https://pubs.er.usgs.gov/publication/fs20213032>.

Uygun, A. G. (2021). “Doğu Akdeniz’de Paylaşım Rekabeti: Türkiye-Yunanistan Gerginliği ve Avrupa Birliği’nin Tutumu”. *TYB Akademi*, 11 (31), s. 69-89.

lger, İ. K. (2016). “Müslüman Kardeşler Teşkilatının İdeolojisi ve Mısır Siyaseti zerindeki Etkileri”. *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6 (2), s. 131-151.

WLPGA (2019). *World LPG Association Annual Report 2019*. Erişim 1 Nisan 2022, <https://www.wlpga.org/wp-content/uploads/2019/12/WLPGA-Annual-Report-2019.pdf>.

World Bank (2022). Metadata Glossary. Erişim: 1 Aralık, 2022, <https://databank.worldbank.org/metadataglossary/world-development-indicators/series/NY.ADJ.SVNG.GN.ZS#:~:text=Adjusted%20net%20savings%20measure%20the,of%20social%20welfare%20is%20increasing>.

Xu, Y. (2006). “China's Energy Security”. *Australian Journal Of International Affairs*, 60 (2), s. 265-286.

- Yavuz, T. (2019). Türkiye ile Libya arasındaki anlaşma bölgenin 'enerjisini' artıracak. *Anadolu Ajansı*, Erişim: 17 Mayıs 2022, <https://www.aa.com.tr/tr/libya/turkiye-ile-libya-arasindaki-anlasma-bolgenin-enerjisini-artiracak-/1673492>
- Yaycı, C. (2012). “Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu Ve Türkiye”. *Bilge Strateji*, 4 (6), s. 1-70.
- Yaycı, C. (2020). *Doğu Akdeniz’in Paylaşım Mücadelesi ve Türkiye*. Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul.
- Yaycı, C. (2022). *Mavi Vatan ‘Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı’ Türkiye’nin Denizlerdeki Misak-ı Milli’si*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınevi.
- Yegin, M. (2022). “United States Policy in the Eastern Mediterranean”. *Comparative Southeast European Studies*, 70 (3), s. 439-461.
- Yergin, D. (1988). “Energy Security in the 1990s”. *Foreign Affairs*, 67, s. 110-132.
- Yergin, D. (2006). “Ensuring Energy Security”. *Foreign Affairs*, 85 (2), s. 69-82.
- Yergin, D. (2008). *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, & Power*. Free Press: New York.
- Yergin, D. (2013). “A Brief History of Energy: Where We've Come From and Where We're Going”. *Georgetown Journal of International Affairs*, 14 (1), s. 77-82.
- Yeşilkaya, T. (2022). The Cyprus question within the axis of energy politics in the East Mediterranean. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yiallourides, C. vd. (2022). Some Observations on the Agreement between Lebanon and Israel on the Delimitation of the Exclusive Economic Zone. *EjilTalk*, Erişim: 31 Aralık 2022, <https://www.ejiltalk.org/some-observations-on-the-agreement-between-lebanon-and-israel-on-the-delimitation-of-the-exclusive-economic-zone/>.
- Yücel, U. T. (2019). “Türkiye’nin Yeni Mücadele Alanı: Doğu Akdeniz ve Kıbrıs”. *Diplomatik Gözlem*, (90), s. 8-12.

