

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ PROGRAMI
DOKTORA TEZİ

ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARININ
UYGULANMASINDA DENİZ TRAFİĞİNİN
DÜZENLENMESİNE VE DENETLENMESİNE YÖNELİK
BİR MODEL ÖNERİSİ

Oğuzhan TÜREDİ

Danışman
Doç. Dr. Didem ÖZER ÇAYLAN

İZMİR-2019

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ PROGRAMI
DOKTORA TEZİ

ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARININ
UYGULANMASINDA DENİZ TRAFİĞİNİN
DÜZENLENMESİNE VE DENETLENMESİNE YÖNELİK
BİR MODEL ÖNERİSİ

Oğuzhan TÜREDİ

Danışman
Doç. Dr. Didem ÖZER ÇAYLAN

İZMİR-2019

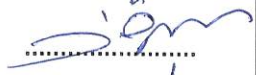
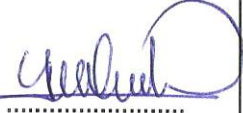
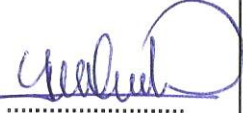
DOKTORA
TEZ ONAY SAYFASI

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Oğuzhan TÜREDİ
Öğrenci No : 2007800449
Tez Başlığı : Ulusal Denizcilik Politikalarının Uygulanmasında Deniz Trafiğinin
Düzenlenmesi ve Denetlenmesine Yönelik Bir Model Önerisi

Savunma Tarihi : 25/07/2019

Danışmanı : Doç.Dr.Didem ÖZER ÇAYLAN

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>	<u>İmza</u>
Doç.Dr.Didem ÖZER ÇAYLAN	- Dokuz Eylül Üniversitesi	
Prof.Dr.Durmuş Ali DEVECİ	- Dokuz Eylül Üniversitesi	
Doç.Dr.Yusuf ZORBA	- Dokuz Eylül Üniversitesi	
Prof.Dr.Yücel BOZDAĞLIOĞLU	- Adnan Menderes Üniversitesi	
Doç.Dr.Ülviye AYDIN	- Celal Bayar Üniversitesi	

Oğuzhan TÜREDİ tarafından hazırlanmış ve sunulmuş olan bu tez savunmada başarılı bulunarak oy birliği(X) / oy çokluğu() ile kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Erkan GÖKSU
Müdür V.

YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum “Ulusal Denizcilik Politikalarının Uygulanmasında Deniz Trafiğinin Düzenlenmesine ve Denetlenmesine Yönelik Bir Model Önerisi” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

/ /
Oğuzhan TÜREDİ

ÖZET

Doktora Tezi

Ulusal Denizcilik Politikalarının Uygulanmasında Deniz Trafiğinin

Düzenlenmesine ve Denetlenmesine Yönelik Bir Model Önerisi

Oğuzhan TÜREDİ

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı

Bu tezin amacı, denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri ile ilgili politikaların ulusal denizcilik gücü üzerindeki önemini kapsamlı bir literatür taraması ile ortaya koyarak, araştırma katılımcılarının deneyimleri doğrultusunda bir model oluşturmaktır. Bu amaca ulaşmak için araştırma nitel araştırma yaklaşımlarından biri olan gömülü teori yaklaşımı doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Gözlem ve görüşme verilerinin analizi ve kodlaması MAXQDA nitel veri analiz programı kullanılarak yapılmıştır. Verilerin analizi neticesinde elde edilen kodlarla ilgili tüm bulgular, betimsel ve ilişkisel olarak ortaya konulmuş ve “Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli” elde edilmiştir. Tezin sonunda ise, elde edilen bu Model’in kapsadığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre politikalarının, yine bu tez kapsamında geliştirilen denizcilik gücü bileşenlerine ve bunların değişkenlerine etkisi ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik Gücü, Denizde Emniyet, Denizde Güvenlik, Deniz Kirliliği, Türk Deniz Yetki Alanları, Ulusal Güç, Gömülü Teori, MAXQDA,

ABSTRACT
Doctoral Thesis
Doctor of Philosophy (PhD)
A Model Proposal For Regulating and Inspecting The Maritime Traffic in The
Application of National Maritime Policies
Oguzhan TUREDİ

Dokuz Eylül University
Graduate School of Social Sciences
Department of Maritime Business Administration
Maritime Business Management Program

This thesis aims to build a model in accordance with the experience of the interviewers by setting forth the importance of the maritime safety, security and environment regulation and inspection policies on the national maritime power with a comprehensive literature review. For this aim, the research is achieved by using the grounded theory approach which is one of the qualitative research approaches. MAXQDA, the quantitative data analysis software, is used to analyze and code the observation and interview data. All the findings related to the codes which is obtained from the data analysis is presented as both descriptive and relational and as a result, “Maritime Safety Security Environment Policies Model” is obtained. Finally, it is presented the effect of the maritime safety, security and environment policies of this Model on the national maritime power elements and their variables which is built in the context of this thesis.

Keywords: Maritime Power, Maritime Safety, Maritime Security, Marine Pollution, Turkish Marine Jurisdiction, National Power, Grounded Theory, MAXQDA.

**ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARININ UYGULANMASINDA DENİZ
TRAFİĞİNİN DÜZENLENMESİNE VE DENETLENMESİNE YÖNELİK BİR
MODEL ÖNERİSİ**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	xiv
TABLolar LİSTESİ	xxii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xxiii
EKLER LİSTESİ	xxvi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZCİLİK GÜCÜ: TANIMI VE BİLEŞENLERİ

I. GÜÇ KAVRAMI	5
A. Geleneksel Güvenlik Çalışmaları	7
1. Realist Ekol	7
2. İdealist Ekol	9
3. Güç Geçiş Kuramı	10
B. İnşacı Güvenlik Çalışmaları	11
II. ULUSAL GÜÇ BİLEŞENLERİ	12
III. DENİZCİLİK GÜCÜ KAVRAMI	15
A. Deniz ve Dört Tarihi Özelliği	16
1. Kaynak Olarak Deniz	16
2. Ulaşım ve Ticaret Ortamı Olarak Deniz	17
3. Bilgi Ve Fikirlerin Yayılımı İçin Bir Ortam Olarak Deniz	18

4.	Egemenlik İçin Bir Ortam Olarak Deniz	18
B.	Denizcilik Gücü Kavramının Türkçedeki Kullanımı	19
C.	Denizcilik Gücü Kavramının Gelişimi	21
Ç.	Denizcilik Gücü Kavramının Yaratıcısı Alfred Thayer Mahan	24
IV.	DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİ	26
V.	ULUSAL GÜÇ BİLEŞENLERİ VE DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI	29
VI.	DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİNİN YENİDEN TANIMLANMASI	31
A.	Ortak Bileşenlerin Analizi	31
B.	Ayrı Bileşenlerin Analizi	32
VII.	DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİNE AİT DEĞİŞKENLER	35
A.	Coğrafya	35
1.	Deniz Yetki Alanları	39
a.	İçsular ve Karasuları	41
b.	Bitişik Bölge	41
c.	Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar	41
(1)	Özel Sözleşmelere Tabi Olan Boğazlar	42
(2)	Transit Geçiş Rejimine Tabi Olan Boğazlar	42
(3)	Zararsız Geçiş Rejimine Tabi Olan Boğazlar	42
(4)	Serbest Geçiş (Açık Deniz) Rejimine Tabi Olan Boğazlar	43
(5)	Takımada Sularından Geçiş Rejimine Tabi Olan Boğazlar	43
ç.	Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)	43
d.	Kıta Sahaneliği	44
e.	Açık Deniz	46
2.	Siyasi Coğrafya, Jeostrateji ve Jeopolitik	46
a.	Siyasi Coğrafya	46
b.	Jeostrateji	47
c.	Jeopolitik	47
(1)	Klasik Jeopolitik Kuramlar	49

(i)	Deniz Hakimiyet Kuramı	49
(ii)	Kara Hakimiyet Kuramı	51
(iii)	Kenar Kuşak Hakimiyet Kuramı	53
(iv)	Hava Hakimiyet Kuramı	55
(2)	Günümüzün Jeopolitik Görüşleri	56
(i)	Brzezinski'nin Görüşleri ve Büyük Satranç Tahtası Tezi	57
(ii)	Friedman'ın Görüşleri ve Gelecek Yüzyıl Tezi	58
(iii)	Dugin'in Görüşleri ve Yeni Avrasyacılık Tezi	61
(iv)	Davutoğlu'nun Görüşleri ve Stratejik Derinlik Tezi	62
3.	Coğrafya Bileşenin Değişkenleri	65
B.	Fiziksel Yapı	68
C.	Nüfus	69
Ç.	Ekonomi	71
D.	Eğitim, Bilim ve Teknoloji	73
E.	Askeri Denizcilik Gücü	75
1.	Deniz Kuvvetleri (Naval) Teorisi	76
2.	Donanmaların Sınıflandırılması	79
F.	Hükümetin Karakteri	82
1.	Politik Yapı ve Siyasi İrade	83
2.	Ulusal Moral	84
3.	Diplomasi ve Uluslararası Stratejik Pozisyon	85
G.	Ulusal Karakter	88
VIII.	TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKASININ ULUSAL DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİ TEMELİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ	90
A.	Politika, Strateji ve Plan Kavramları	90
B.	Denizcilik Politikası	91
C.	Türkiye'de Denizcilik Politikasının Oluşturulması	93

Ç.	Türk Denizcilik Politikalarının Ulusal Denizcilik Gücü Bileşenleri Temelinde Değerlendirilmesi	94
1.	Coğrafya	94
2.	Fiziksel Yapı	99
3.	Nüfus	100
4.	Ekonomi	101
5.	Eğitim, Bilim ve Teknoloji	104
6.	Deniz Kuvvetleri Gücü	106
7.	Hükümetin Karakteri	108
8.	Ulusal Karakter	110
IX.	TÜRK DENİZCİLİK GÜCÜNÜ ZAYIFLATMA POTANSİYELİ OLAN ETKENLER	111
A.	Yürütülen Politikalar	111
B.	Ege Sorunları	116
1.	Egemenliği Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar	117
2.	Karasularının Genişletilmesi	117
3.	Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılması	118
4.	Hava Sahası ve Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) Sorumlulukları	118
5.	Ege Adalarının Silahsızlandırılmış Statüsünün İhlali	119
6.	Arama Kurtarma Bölgeleri	119
C.	Doğu Akdeniz Sorunları	120
1.	Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı	120
2.	Kıbrıs Sorunu	122

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ TRAFİĞİNİN DÜZENLENMESİ VE DENETLENMESİ

I.	DENİZ TRAFİĞİNİN DÜZENLENMESİ	126
A.	Deniz Trafiki Güvenlik Düzenlemeleri	126
1.	Denizde Güvenlik Önlemleri	130
a.	Birleşmiş Milletler (BM) Öncülüğündeki Güvenlik Önlemleri	131

b.	ABD Öncülüğündeki Güvenlik Önlemleri	133
c.	Sektör Öncülüğündeki Güvenlik Önlemleri	135
2.	ABD ve Türkiye'nin Deniz Trafiği Güvenlik Düzenlemeleri	136
a.	ABD'de Denizde Güvenliğin Yasal Temelleri	139
b.	ABD'nin Denizde Güvenlik Organizasyon Yapısı	142
c.	Türkiye'de Denizde Güvenliğin Yasal Temelleri	144
ç.	Türkiye'nin Denizde Güvenlik Organizasyon Yapısı	145
d.	ABD ve Türkiye'nin Deniz Trafiği Güvenlik Düzenlemelerinin Karşılaştırılması	147
B.	Deniz Trafiğinde Deniz Çevresinin Korunması Ve Kirliliğin Önlenmesi Düzenlemeleri	154
1.	Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesinde Devletlerin Yetkileri	157
a.	Bayrak Devletinin Düzenleme Yetkisi	159
b.	Kıyı Devletinin Düzenleme Yetkisi	160
(1)	Kıyı Devletinin Karasularındaki Düzenleme Yetkisi	160
(2)	Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Düzenleme Yetkisi	161
c.	Liman Devletinin Düzenleme Yetkisi	162
ç.	Bayrak Devletinin Uygulama Yetkisi	162
d.	Kıyı Devletinin Uygulama Yetkisi	163
(1)	Kıyı Devletinin Karasularındaki Uygulama Yetkisi	163
(2)	Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Uygulama Yetkisi	163
e.	Liman Devletinin Uygulama Yetkisi	164
2.	ABD ve Türkiye'nin Deniz Çevresinin Korunması ve Kirliliğin Önlenmesi Düzenlemelerinin Karşılaştırılması	165
a.	ABD'nin Deniz Çevresinin Korunması ile İlgili Yasal Temelleri	166

b. Türkiye'nin Deniz Çevresinin Korunması ile	
İlgili Yasal Temelleri	169
C. Deniz Trafîği Emniyet Düzenlemeleri	179
1. Gemilerin Tasarım, İnşa ve Teçhizatı	181
a. SOLAS 74 Sözleşmesi İle Getirilen Düzenlemeler	182
b. MARPOL 73/78 Sözleşmesi İle Getirilen	
Düzenlemeler	183
2. İnsan Faktörü	183
a. MLC 2006 Sözleşmesi İle Getirilen Düzenlemeler	184
b. 1976 ILO 147 ve 1996 Protokolü ile Getirilen	
Düzenlemeler	186
c. STCW 78 Sözleşmesi İle Getirilen Düzenlemeler	188
3. Liman Devleti Kontrolü	190
4. ABD ve Türkiye'nin Denizde Emniyet	
Düzenlemelerinin Karşılaştırılması	191
a. ABD'nin Denizde Emniyet ile İlgili Yasal Temelleri	191
b. Türkiye'nin Denizde Emniyet ile İlgili Yasal	
Temelleri	194
II. DENİZ TRAFİĞİNİN DENETLENMESİ	201

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARININ UYGULANMASINDA DENİZ TRAFİĞİNİN DÜZENLENMESİNE VE DENETLENMESİNE YÖNELİK NİTEL UYGULAMALAR

I. ÇOK KÜLTÜRLÜ BİR ÖZNE OLARAK ARAŞTIRMACI	204
II. TEORİK PARADİGMALAR VE PERSPEKTİFLER	205
III. ARAŞTIRMA SORUNSALININ BELİRLENMESİ	207
IV. ARAŞTIRMANIN KAVRAMSALLAŞTIRILMASI	209
V. ÖN İNCELEME-SİSTEMATİK LİTERATÜR TARAMASI	210
A. Deniz Trafîğinin Denetimi İçin Sistematiik Literatür Taraması	210

1.	Araştırma Sorusu	212
2.	Araştırma Kapsamı	212
3.	Literatür Taraması	213
4.	Veri Çıkarımı	214
5.	Sistematik Literatür Taramasının Kalite Değerlendirmesi	214
6.	Veri Analizi ve Sonuçlar	217
7.	Sonuçların Yorumlanması	220
B.	Klasik ve Sistematik Literatür Taraması Kapsamında Türkiye’de Deniz Trafiği Denetiminin Değerlendirmesi	222
1.	Denizde Farkındalık	222
2.	Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği	227
3.	Deniz Trafiğinin Yönetimi	230
4.	Deniz Kirliliği Tespiti	238
5.	Deniz Araçlarının Emniyet, Güvenlik, Çevre Denetimi	241
6.	Atık Toplama ve Balast Suyu Yönetimi	241
7.	Deniz Çevresinin Kirlenmesinde Acil Müdahale	243
8.	Kaza İnceleme ve Arama Kurtarma	243
9.	Türk Boğazları’nda Deniz Trafiğinin Emniyeti ve Güvenliği	245
VI.	ARAŞTIRMANIN TASARIMI VE YÖNTEMİ	247
VII.	ARAŞTIRMANIN ÖRNEKLEMİ	249
VIII.	VERİ TOPLAMA	252
A.	Gözlem	255
B.	Görüşme	256
IX.	VERİ ANALİZİ	261
A.	Gömülü Teori Veri Analizinde Sistematik Yaklaşım	262
B.	Gömülü Teori Veri Analizinde Yapısalcı Yaklaşım	263
X.	VERİLERİN SUNUMU VE BULGULARIN YORUMLANMASI	272
XI.	EMNİYET GÜVENLİK ÇEVRE TEMELLİ ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARI MODELİ	273

XII. LİTERATÜR TARAMASI SONUCUNDA ELDE EDİLEN DENİZ TRAFİĞİNİN DENETİMİ BİLEŞENLERİ İLE EMNİYET GÜVENLİK ÇEVRE TEMELLİ ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARI MODELİ KATEGORİLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI	285
XIII. EMNİYET GÜVENLİK ÇEVRE TEMELLİ ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARI MODELİNİN DENİZCİLİK GÜCÜNE ETKİSİ	298
A. Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuatın Denizcilik Gücüne Etkisi	298
B. Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasının Denizcilik Gücüne Etkisi	302
C. İşbirliklerinin Denizcilik Gücüne Etkisi	306
Ç. Denizde Emniyetin Denizcilik Gücüne Etkisi	308
D. Denizde Güvenliğin Denizcilik Gücüne Etkisi	310
E. Deniz Çevresinin Korunmasının Denizcilik Gücüne Etkisi	312
XIV. ÇALIŞMANIN GEÇERLİK VE GÜVENİRLİĞİ	315
XV. ARAŞTIRMANIN KISITLARI	318
XVI. GELECEK ARAŞTIRMALARA ÖNERİLER	319
XVII. ARAŞTIRMANIN TEORİK KATKISI	320
XVIII. ARAŞTIRMANIN SEKTÖRE KATKISI	322
SONUÇ VE ÖNERİLER	324
KAYNAKÇA	338

EKLER

KISALTMALAR

AAKKM	Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
AEO	Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (Authorized Economic Operator)
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System)
AKB	Arama Kurtarma Bölgesi
ANOA	Erken Varış Bilgisi (Advanced Notice of Arrival)
ATON	Seyrüsefer Yardımcısı (Aid to Navigation)
BİLGE	Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri Sistemi
BLACKSEAFOR	Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (Blacksea Naval Cooperation Task Group)
BM	Birleşmiş Milletler
BMGK	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
BSC	Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu (the Commision on the Protection of the Blacksea Against Pollution)
BSCF	Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır/Sahil Güvenlik Teşkilatları İşbirliği Forumu (Black Sea Littoral States Border/Coast Guard Agencies Cooperation Forum)
CSA	Kanada Uzay Ajansı (Canadian Space Agency)
CBP	ABD Gümrük ve Sınır Muhafaza Teşkilatı (Customs and Border Protection)
CENTO	Merkezi Antlaşma Teşkilatı (Central Treaty Organization)
C.F.R.	ABD Federal Yönetmelikler Kodu (Code of Federal Regulations)
CIKR	Kritik Altyapı ve Temel Kaynaklar (Critical Infrastructure and Key Resources)
COSPAS-SARSAT	Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi
COW	Ham Petrolle Yıkama (Crude Oil Washing)
CSI	Konteyner Güvenlik Girişimi (Container Security Initiative)

CTF	Birleşik Görev Kuvveti (Combined Task Force)
C-TPAT	Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)
CVL	Hafif sınıf uçak gemisi (aircraft carrier, Light)
CVN	Nükleer uçak gemisi (aircraft carrier, Nuclear powered)
DD	Muhrip (Destroyer)
DHS	ABD Anayurt Güvenliği Bakanlığı (Department of Homeland Security)
DLR	Alman Havacılık ve Uzay Merkezi (Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt)
DOE/NNSA	ABD Enerji Bakanlığı Ulusal Nükleer Güvenlik Kurumu (the Department of Energy's National Nuclear Security Administration)
DOT	ABD Ulaştırma Bakanlığı (Department of Transportation)
DSC	Seçmeli Sayısal Çağrı (Digital Selevtive Call)
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
DWT	Dedveyt tonaj (Deadweight tonnage)
DzKK	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
ECDIS	Elektronik Harita Gösterimi ve Bilgi Sistemi (Electronic Chart Display and Information System)
ECGFF	Avrupa Sahil Güvenlik Faaliyetleri Forumu (European Coast Guard Functions Forum)
EDT	Elektronik Destek Tedbirleri
EMSA	Avrupa Deniz Emniyet Ajansı (European Maritime Safety Agency)
ESA	Avrupa Uzay Ajansı (European Space Agency)
FAC	Sürekli Taarruz Botu (Fast Attack Craft)
FF	Fırkateyn (Frigate)
FIR	Uçuş Bilgi Bölgesi (Flight Information Region)
FLIR	Termal Görüntüleme Sistemi (Forward Looking Infrared)
GATS	Gemi Atık Takip Sistemi
GDP	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Gross Domestic Product)

GIUK GAP	Grönland, İzlanda ve Birleşik Krallık Okyanus Boşluğu (Greenland,Iceland and the United Kingdom Open Ocean Gap)
GNSS	Uyduya Dayalı Küresel Seyrüsefer Sistemi (Global Navigation Satellite System)
GSMH	Gayri Safı Milli Hasıla
GSYİH	Gayri Safı Yurtiçi Hasıla
GTHS	Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi
GTYM	Gemi Trafik Yönetim Merkezi
GTYS	Gemi Trafik Yönetimi Sistemi
HACGAM	Asya Sahil Güvenlik Teşkilatı Liderleri Toplantısı Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting
HITS	Geçmişe Ait Gemi Veri Bankası (Historical Temporal Shipping)
IALA	Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fenerler Otoriteleri Birliği (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities)
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization)
İHA	İnsansız Hava Aracı
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization)
IMF	Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
IMSO	Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (International Mobile Satellite Organization)
IPSP	Uluslararası Liman Güvenlik Programı (International Port Security Program)
IR	Kızılötesi (Infrared)
ISM Code	Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (International Safety Management Code)

ISO	Uluslararası Standartlar Teşkilatı (International Organization for Standards)
ISPS Code	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu
İRİS	İthalatta Risk Esaslı Denetim Sistemi
KBBS	1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KBRN	Kimyasal Biyolojik Radyolojik ve Nükleer
KEGM	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
KSS	1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi
LFS	Lazerle Uyarılmış Florans Algılayıcı (Laser Fluorosensor)
LHD	Havuzlu Helikopter Gemisi (Amphibious Assault Helicopter Carrier)
LOT	Üstüne Yükleme (Load on Top)
LPD	Havuzlu Çıkarma Gemisi (Amphibious Transport Dock Ship)
LRIT	Gemilerin Uzak Mesafelerden Tanımlanması ve Takibi (Long-Range Identification and Tracking of Ships)
MAIB	İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu (Marine Accident Investigation Branch)
MARAD	ABD Denizcilik İdaresi (Maritime Administration)
MARPOL 73/78	1973 Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon
MAXQDA	Nitel Veri Analiz Yazılımı (Qualitative Data Analysis Software)
MCGFF	Akdeniz Sahil Güvenlik Faaliyetleri Forumu (Mediterranean Coast Guard Functions Forum)
MDA	Denizde Durumsal Farkındalık (Maritime Domain Awareness)
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
MEOSAR	Orta İrtifalı Arama Kurtarma Uydu Sistemi
MIFC	ABD Deniz İstihbarat Birleştirme Merkezi (Maritime Intelligence Fusion Center)
MİLGEM	Milli Gemi
MRW	Mikrodalga (Microwave)

MSRAM	ABD Denizde Güvenlik Risk Analiz Modeli (Maritime Security Risk Analysis Model)
MSST	ABD Denizde Emniyet ve Güvenlik Timleri (Maritime Safety and Security Team)
MTA	Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü
M/V	Motorlu Tekne (Motor Vessel)
NACGF	Kuzey Atlantik Sahil Güvenlik Forumu (North Atlantic Coast Guard Forum)
NAIS	ABD Yurtçapında AIS Projesi (Nationwide AIS)
NATO	Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization)
NCTS	Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (New Computerized Transit System)
NII	X-Ray Tarama (Non-Intrusive Inspection)
NM	Deniz Mili
NPCGF	Kuzey Pasifik Sahil Güvenlik Forumu (North Pacific Coast Guard Forum)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organisation for Economic Co-Operation and Development)
OILPOL	1954 Denizlerde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme
PV	Açık Deniz Karakol Botu (Offshore Patrol Vessel)
PAS	Kamuya Açık Şartları (Publicly Available Specifications)
PB	Karakol Botu (Patrol Boat)
PC	Karakol Gemisi (Coastal Patrol Craft/Submarine Chaser (173 ft))
PNT	Konumlandırma, Seyrüsefer ve Zamanlama (Positioning Navigation and Timing)
PPP	Satınalma Gücü Paritesi (Purchasing Power Parity)
PSC	Liman Devlet Denetimi (Port State Control)
PSI	Kitle İmha Silahlarının Yayılması ile ilgili Güvenlik Girişimi (Proliferation Security Initiative)

RAC/SPA	Özel Koruma Alanları Bölgesel Faaliyet Merkezi (Regional Activity Center For Specially Protected Areas)
RFID	Radyo frekans tanımlamasına (Radio frequency identification)
R.G.	Resmi Gazete
ROV	Uzaktan Kumandalı Denizaltı Sistemi (Remotely Operated Vehicle)
RPM	Radyasyon Kapı monitörleri (Radiation Portal Monitors)
SAFE	Küresel Ticareti Güvenli ve Kolay Kılmak İçin Standartlar Çerçevesi (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade)
SAR	Arama ve Kurtarma (Search and Rescue)
SAR	Sentetik Açıklıklı Radar (Synthetic Aperture Radar)
SBT	Ayrılmış Balast Tankı (Segregated Ballast Tank)
SDR	Özel Çekme Hakkı
SEATO	Güneydoğu Asya Antlaşması Teşkilatı (Southeast Asia Treaty Organization)
SFI	Güvenli Yük Girişimi (Secure Freight Initiative)
SGRS	Sahil Güvenlik Radar Sistemi
SLAR	Yana Bakan Radar (Side Looking Radar)
SOLAS 74	1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
SOTAS	Seyir Yardımcıları Uzaktan İzleme Sistemi
SOSUS	Ses Gözetleme Sistemi (Sound Surveillance System)
SÖH	Sahil Güvenlik Özel Harekat Timleri
SPAMIs	Akdeniz'in Önemli Özel Korunan Alanları (Specially Protected Areas of Mediterranean Importance)
SSK	Denizaltı (hunter-killer submarine)
SSM	Savunma Sanayii Müsteşarlığı
SSN	Nükleer denizaltı (attack submarine, nuclear powered)
SST	Akıllı ve Güvenli Ticaret Hatları (Smart and Secure Trade Lanes)
STM	Deniz Trafik Yönetimi (Sea Traffic Manegement)
TAEK	Türkiye Atom Enerjisi Kurumu

TAMS	İki Eksenli Çok Sektörlü Model (Two Axes Multi Sector Model)
TBGTH	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TEU	20 ft'lik konteyner (Twenty Foot Equivalent Unit)
TGİ	Trafik Gözetleme İstasyonu
TIR	Uluslararası Karayolu Taşımaları (Transit INTERNATIONAL Routier)
TPAO	Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı
TSA	ABD Ulaştırma Güvenlik İdaresi (Transportation Security Administration)
TWIC	Ulaştırma Çalışanları Tanıtma Belgesi (Transportation Worker Identification Credential)
UAB	T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UAD	Uluslararası Adalet Divanı
UDHB	T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UN	Birleşmiş Milletler (United Nations)
UNCITRAL	BM Ticaret Hukuku Komisyonu (United Nations Commission on International Trade Law)
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (The United Nations Conference on Trade and Development)
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı (The United Nations Environment Programme)
U.S.C.	ABD Kodu (United States Code)
USCG	ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı (United States Coast Guard)
ÜRGE	Üretim Geliştirme
VDES	VHF Veri Değişim Sistemi (VHF Data Exchange System)
VTM	Gemi Trafik Yönetimi (Vessel Traffic Management)
VTs	Gemi Trafik Hizmetleri (Vessel Traffic Service)
WCO	Dünya Gümrük Örgütü (World Customs Organization)
WTO	Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)
YAKKM	Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
YTKM	Yerel Trafik Kontrol Merkezi

YİD

Yap İşlet Devret

YÖK

Yükseköğretim Kurulu

1982 BMDHS

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi



TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1:	Bilim İnsanlarına Göre Ulusal Güç Bileşenleri	s.15
Tablo 2:	Bazı Bilim İnsanlarına/Düşünörlere Göre Denizcilik Gücü Bileşenleri	s.29
Tablo 3:	Denizcilik Gücü ve Ulusal Güç Bileşenleri	s.30
Tablo 4:	Coğrafya Bileşeninin Değişkenleri ve Ağırlık Katsayısı	s.66
Tablo 5:	Fonksiyon Temelli Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi	s.79
Tablo 6:	Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi	s.81
Tablo 7:	Denizcilikte Düzenlemeler	s.93
Tablo 8:	Donanmanın Savunma Bütçesinden Aldığı Pay	s.95
Tablo 9:	Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorunları	s.116
Tablo 10:	Deniz Taşımacılığında Kaynaklanan Terörist Risk Faktörleri	s.130
Tablo 11:	MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve Eklerinin Statüsü	s.157
Tablo 12:	ABD Deniz Çevresinin Korunması Kanunlarının Kodifikasyonu	s.167
Tablo 13:	Türkiye ve ABD'nin Deniz Çevresinin Korunması ile İlgili Taraf Olduğu Uluslararası Anlaşmalar	s.170
Tablo 14:	Türkiye ve ABD'nin Denizde Emniyet ile İlgili Taraf Olduğu Uluslararası Anlaşmalar	s.194
Tablo 15:	Sistemik Literatür Taramasının Atıf Metrik Değerleri	s.216
Tablo 16:	Sistemik Literatür Taraması Veri Analizi Sonucunda Oluşturulan Deniz Trafikinin Denetiminin Bileşenleri	s.218
Tablo 17:	Veri Toplama Bilgileri	s.254

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1:	Uluslararası İlişkiler Teorisi Çalışma Alanları	s. 6
Şekil 2:	Güvenlik Çalışmaları	s. 6
Şekil 3:	Güç Geçiş Kuramında Küresel Hiyerarşi	s.11
Şekil 4:	Denizin Dört Tarihi Özelliği	s.16
Şekil 5:	Mükemmel Denizcilik Çemberi	s.23
Şekil 6:	Till'in Denizcilik Gücü Bileşenleri	s.28
Şekil 7:	Uluslararası Deniz Hukukunda Deniz Yetki Alanları	s.40
Şekil 8:	Mackinder'in Güçlerin Doğal Yerleşimi Haritası	s.52
Şekil 9:	Mackinder'in Heartlandı (1919)	s.53
Şekil 10:	Spykman'ın Rimland Kuramı	s.55
Şekil 11:	Hava Gücü Çağında De Seversky'nin Küresel Strateji Konsepti	s.56
Şekil 12:	Avrasya Satranç Tahtası	s.57
Şekil 13:	Türklerin Bölge Etkinliği, 2050	s.61
Şekil 14:	Türkiye'nin Jeopolitik Etki Alanları	s.63
Şekil 15:	Dünyanın Sekiz Önemli Su Yolu	s.64
Şekil 16:	Jeopolitik Açıdan Önemli 11 Ülke	s.67
Şekil 17:	Donanma Diplomasisinin Elemanları	s.87
Şekil 18:	Türkiye Cumhuriyeti Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölge Sınırları	s.97
Şekil 19:	Türk Dışişleri Bakanlığı'nın 18 Mart 2019 Tarihinde BM'ye Deklare Ettiği Türk Kıta Sahaneliği	s.98
Şekil 20:	Donanma/Sahil Güvenlik Spekturumu	s.115
Şekil 21:	Türk Arama Kurtarma Bölgesi	s.120
Şekil 22:	Doğu Akdeniz MEB Kıta Sahaneliği Sınırları Çalışması	s.121
Şekil 23:	Doğu Akdeniz MEB Kıta Sahaneliği Sınırları İddiası	s.122
Şekil 24:	Akdeniz MEB Alanları ve Ruhsat Sahaları	s.123
Şekil 25:	Uluslararası Hukukun Kaynakları	s.125
Şekil 26:	TAMS Modeli	s.139
Şekil 27:	ABD'nin Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği	

	Strateji ve Politikaları	s.142
Şekil 28:	ABD'nin Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği İle İlgili Kuruluşları ve Sorumlu Oldukları Programlar	s.143
Şekil 29:	Türkiye'nin Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği İle İlgili Kuruluşları ve Sorumlu Oldukları Programlar	s.147
Şekil 30:	Akdeniz'in Önemli Özel Koruma Alanları	s.172
Şekil 31:	İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Deniz Çevresinin Korunmasındaki Yetki Alanı	s.176
Şekil 32:	Kocaeli Büyükşehir Belediyesinin Deniz Çevresinin Korunmasındaki Yetki Alanı	s.176
Şekil 33:	Antalya Büyükşehir Belediyesinin Deniz Çevresinin Korunmasındaki Yetki Alanı	s.177
Şekil 34:	Mersin Büyükşehir Belediyesinin Deniz Çevresinin Korunmasındaki Yetki Alanı	s.177
Şekil 35:	Deniz Trafik Denetiminin Bileşenleri	s.202
Şekil 36:	Bilimsel Araştırma Süreci	s.203
Şekil 37:	Araştırmanın Kavramsal Yapısı	s.209
Şekil 38:	Sistemik Literatür Taraması Adımları	s.212
Şekil 39:	Harzing's Publish or Perish Tarama Ekranı Örneği	s.214
Şekil 40:	Sistemik Literatür Taramasından Elde Edilen Deniz Trafik Denetiminin Bileşenleri	s.221
Şekil 41:	Seyir Yardımcıları Uzaktan İzleme Sistemi (SOTAS)- Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Kapsama Alanı	s.225
Şekil 42:	Sahil Güvenlik Radar Sistemi (SGRS) Kapsama Sahası	s.226
Şekil 43:	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Kapsama Sahası	s.233
Şekil 44:	Gemi Trafik Yönetimi Sistemi (GTYS) Kapsama Sahası	s.235
Şekil 45:	KKTC Gemi Trafik Yönetimi Sistemi (GTYS) Kapsama Sahası	s.235
Şekil 46:	Marmara Denizi Baskı Haritası	s.242
Şekil 47:	Türk Boğazlarının Durumu	s.245
Şekil 48:	Çalışmanın Veri Toplama ve Veri Analizi Döngüsü	s.265

Şekil 49:	MAXQDA Belgede Kod Varlığı İlk Test Sonucu Ekran Görüntüsü	s.268
Şekil 50:	MAXQDA Belgede Kod Frekansı İlk Test Sonucu Ekran Görüntüsü	s.269
Şekil 51:	MAXQDA Kappa İlk Test Sonucu Ekran Görüntüsü	s.269
Şekil 52:	MAXQDA Belgede Kod Varlığı Son Test Sonucu Ekran Görüntüsü	s.270
Şekil 53:	MAXQDA Belgede Kod Frekansı Son Test Sonucu Ekran Görüntüsü	s.271
Şekil 54:	MAXQDA Kappa Son Test Sonucu Ekran Görüntüsü	s.271
Şekil 55:	Ulusal Denizcilik Politikalarının Uygulanmasında Ana Unsurlar (Temalar)	s.272
Şekil 56:	Yapılan Görüşmelere Ait Kelime Bulutu	s.273
Şekil 57:	Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli Kod Bulutu	s.275
Şekil 58:	Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli	s.276
Şekil 59:	Elde Edilen Modelin ve Literatürün Karşılaştırılması-Denizde Emniyet	s.288
Şekil 60:	Elde Edilen Modelin ve Literatürün Karşılaştırılması-Denizde Güvenlik	s.294
Şekil 61:	Elde Edilen Modelin ve Literatürün Karşılaştırılması-Deniz Çevresinin Korunması	s.297
Şekil 62:	Denizcilik Gücü Bileşenleri	s.298
Şekil 63:	Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuatın Denizcilik Gücüne Etkisi	s.301
Şekil 64:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasının Denizcilik Gücüne Etkisi	s.305
Şekil 65:	İşbirliklerinin Denizcilik Gücüne Etkisi	s.307
Şekil 66:	Denizde Emniyetin Denizcilik Gücüne Etkisi	s.309
Şekil 67:	Denizde Güvenliğin Denizcilik Gücüne Etkisi	s.311
Şekil 68:	Deniz Çevresinin Korunmasının Denizcilik Gücüne Etkisi	s.314

EKLER LİSTESİ

EK 1:	Deniz Hukukunun Gelişim Süreci	ek s.1
EK 2:	Publish Or Perish Atıf Metrikleri Ve Tanımları	ek s.3
EK 3:	Gözlem Protokolü	ek s.5
EK 4:	Odak Grup Görüşme Protokolü	ek s.9
EK 5:	Yüz Yüze Görüşme Protokolü	ek s.13
EK 6:	İlk Kod Kitabı	ek s.18
EK 7:	Son Kod Kitabı	ek s.22
EK 8:	MAXQDA İle Verilerin Sunumu ve Bulguların Yorumlanması	ek s.30

GİRİŞ

Günümüzde dünya devletlerinin ve uluslararası organizasyonların gündeminde olan en önemli konulardan biri sürdürülebilir ekonomik kalkınmadır. Denizcilik politikaları söz konusu olduğunda da, bu konu geçerliliğini korumakta ve devletler çevreye duyarlı, denizin ve denizciliğin tüm alanlarını kapsayan sürdürülebilir bütüncül denizcilik politikaları belirlemeyi hedeflemektedirler. Bu politikaların hedeflendiği denizcilik alanlarından biri de deniz taşımacılığıdır.

2017 yılında 17,707 trilyon USD değere ulaşan dünya mal ihracatı ile 17,993 trilyon USD değere ulaşan dünya mal ithalatının tonaj bazında yaklaşık %85'i deniz yolu ile taşınmaktadır. 2017 yılında dünyada deniz yolu ile taşınan malların toplam hacmi 21,38 trilyon tona ulaşmıştır. Bu hacmi taşıyan dünya deniz ticaret filosunun 2018 yılı Ocak ayı itibariyle toplam büyüklüğü ise 1.9 trilyon DWT olmuştur. Türkiye'nin 2017 yılı mal ihracatı ve ithalatı ise sırasıyla 157 milyar USD ve 234 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. Dünya deniz ticaret filosu sıralamasında ise 27241 DWT ile 15'incidir (UNCTAD, 2018: 2-8).

Devletler dünya deniz ticaretinde sahip oldukları payı arttırabilmek için deniz taşımacılığı ile ilgili çeşitli politikalar belirlemektedirler. Günümüzde dünyanın içinde bulunmuş olduğu çevre problemleri çevre hassasiyetini arttırarak, sürdürülebilir denizcilik politikalarını gündeme getirmiş ve 11 Eylül sonrası oluşan güvenlik retoriği bu politikalara yeni bir boyut daha eklemiştir. Dolayısıyla günümüz deniz taşımacılığı politikalarının temel dayanakları sürdürülebilir, hızlı ve güvenli deniz ticareti olmuştur.

Sürdürülebilir, hızlı ve güvenli deniz ticaretine ulaşmanın en temel yolu ise, deniz taşımacılığının uluslararası genel kabul görmüş denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri uyarınca yapılması ve bu düzenlemeler doğrultusunda da denetlenmesidir. Bu sebeple devletler uluslararası hukukun kendilerine tanıdığı olduğu düzenleme ve denetleme yetkileri doğrultusunda; denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemelerini uygulamaya koymakta ve bu kuralların denetimini sağlamaktadırlar.

Türkiye açısından da, özellikle soğuk savaş sonrası reel politiğin tekrar uygulama alanı bulduğu günümüz dinamik özellikli dünya düzeninde, bulunduğu bölgeden kaynaklı coğrafi üstünlüğünü kullanarak politika belirleyici bir güç haline gelebilmesi için uygulayacağı denizcilik stratejileri ve politikaları, ülke stratejileri ve politikaları içinde çok önemli bir alt bileşen olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle son dönemlerde Suriye ve Doğu Akdeniz’de var olan potansiyel enerji kaynaklarının paylaşımı için verilen savaş göz önüne alındığında, bu husus daha farklı bir anlam kazanmaktadır.

Türkiye’nin denizcilik stratejilerini ve politikalarını uygularken, deniz trafiği ile ilgili uluslararası hukuk araçlarını kullanarak politika belirleyebilecek yeteneğe sahip olması, ona coğrafyasının bahsetmiş olduğu bir erdemdir. Çünkü Türkiye dünya petrol ve doğalgazının gemi veya boru hattı-gemi vasıtasıyla yarısından fazlasının taşındığı giriş ve çıkış kapıları Süveyş, Cebelitarık veya Türk Boğazları olan Akdeniz’in en stratejik yerindedir. Aynı zamanda söz konusu enerji kaynaklarının taşınmasında büyük tüketici ülkelerin bulunduğu Asya’ya ve Avrupa’ya en yakın deniz yolu olan Süveyş kanalını kontrol etmek için stratejik bir yer olan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) gibi bir enstrümana sahiptir.

Türkiye’nin coğrafi konumu, bu konumdan kaynaklanan üstünlükleri ve bölgede yaşanan paylaşım savaşları göz önüne alındığında, deniz trafiğinin temel bileşenleri olan emniyet, çevre ve güvenlik ile ilgili düzenlemeler ve denetimler vasıtasıyla, ulusal denizcilik politikalarına katkı sağlanıp sağlanamayacağının araştırılması, ülke çıkarlarına fayda sağlayacak bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda bu husus, Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de zengin enerji kaynaklarına sahip kıta sahanlığı ve talep ettiği Münhasır Ekonomik Bölge alanında savunduğu tezler açısından da önem arz etmektedir.

Bu doğrultuda, bu araştırmanın konusu “Ulusal Denizcilik Politikalarının Uygulanmasında Deniz Trafiğinin Düzenlenmesine ve Denetlenmesine Yönelik Bir Model Önerisi” olarak seçilmiştir. Araştırmanın amacı ise; “denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri ile ilgili politikaların ulusal denizcilik gücü üzerindeki önemini kapsamlı bir literatür taraması ile ortaya koyarak, araştırma katılımcılarının deneyimleri doğrultusunda bir model oluşturmaktır”. Bu çalışmaya rehberlik eden ana araştırma problemi “Deniz trafiğinin düzenlenmesi ve

denetlenmesi ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır?” sorusudur.

Araştırılması hedeflenen konu çok disiplinli bir alana sahiptir. Uluslararası ilişkiler teorisi, jeopolitik, deniz hukuku, çevre ve deniz işletmeciliği gibi disiplinleri kapsamaktadır. Bu disiplinlerdeki literatürün bütünü, araştırmanın konusu ile ilgili genel bir çerçeve sunmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde; ulusal denizcilik politikalarını güvenlik boyutuyla da analiz edebilmek için en iyi yöntemin ulusal denizcilik gücü bileşenlerinin kullanılması olduğundan yola çıkılarak, öncelikle ulusal güç ve denizcilik gücü kuramları analiz edilmiştir. Bu doğrultuda Mahanyan dönemden farklı olarak, ulusal güç parametrelerini de içeren ve bu sayede günümüz dünyasını daha iyi tanımlayabilecek olan denizcilik gücü bileşenleri tespit edilmiş ve ilgili kuramların derinlemesine analizi ile her bileşenin değişkenleri belirlenmiştir. Bu değişkenler kullanılarak denizcilik gücünün sayısal olarak ifadesi dahi mümkün hale gelebilecektir. Bu bölümde son olarak, Türkiye’nin son plan döneminde uygulamayı planladığı denizcilik politikaları, belirlenmiş olan denizcilik gücü bileşenleri ve değişkenleri ışığında analiz edilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünü; birçok makale, uluslararası sözleşme ve ulusal kanun ve yönetmeliğin tarandığı klasik literatür taraması oluşturmuştur. Bu bölümde, öncelikle, deniz trafiğinin temel fonksiyonları olan emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili uluslararası hukuk kuralları incelenmiş ve sonrasında ABD ve Türkiye’nin emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili ulusal hukuk düzenlemeleri ve örgütlenmeleri karşılaştırılarak, Türkiye’nin ABD karşısındaki nispi durumu ortaya konulmuştur.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, öncelikle deniz trafiğinin analizi için 1662 makalenin tarandığı ve iki turlu eleme sonucunda 174 tanesinin değerlendirmeye tabi tutulduğu sistematik literatür taraması yapılmıştır. Bunun sonucunda elde edilen deniz trafiğinin denetimi bileşenleri doğrultusunda Türkiye’nin deniz trafiği denetimi analiz edilmiştir.

Daha sonra yine bu bölümde bilimsel bir araştırma süreci doğrultusunda nitel bir araştırma yapılmıştır. Araştırma yaklaşımı olarak nitel araştırma yaklaşımlarından biri olan gömülü teori (grounded theory) yaklaşımı seçilmiştir.

Veri toplama ve veri analizi süreçlerinden önce yapılan söz konusu klasik ve sistematik literatür taraması sonucunda elde edilen bilgilerin hiçbirisi çalışmanın bu bölümünde yer alan ve gömülü teori yaklaşımı ile yapılan nitel araştırmada ön kod kitabı olarak kullanılmamıştır. Bu bilgiler sadece araştırmanın kavramsal yapısının belirlenmesine, teorik derinlikli görüşme sorularının hazırlanmasına ve yine teorik derinliği olan veri analiz kodlamalarının yapılmasına katkı sağlamıştır.

Araştırmanın veri toplama ile veri analizi süreci, Glaser ve Strauss'un sürekli karşılaştırmalı analiz yöntemine uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Araştırma boyunca, 5 farklı mekanda gözlem, 7 katılımcı ile iki oturumlu odak grup görüşmesi ve 19 katılımcı ile yüz yüze görüşme olmak üzere toplam 31 farklı veri kaynağından veri toplanmıştır. Veri toplama süreci, hazırlanan gözlem, odak grup görüşme ve yüz yüze görüşme protokolleri doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın veri analizi, veri kodlaması ve elde edilen bulguların değerlendirilmesi gibi, tüm aşamalarında bilgisayar destekli nitel veri analiz yazılımlarından biri olan MAXQDA yazılım programı kullanılmıştır.

Araştırma verilerinin analizi neticesinde, "Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli" elde edilmiştir. Elde edilen modelin kategori ve kodları ile ilgili bulgular sadece betimsel olarak ortaya konulmakla kalmamış, aynı zamanda gömülü teori yaklaşımı gereği ilişkisel olarak da sunulmuştur.

Bu bölümde ayrıca, elde edilen Model'in kategori ve kodları ile çalışma kapsamında yapılan klasik ve sistematik literatür taramaları neticesinde elde edilen deniz trafiği denetiminin bileşenleri karşılaştırılmış ve böylece araştırmanın sonucu olan Model'in, literatüre katkısı ve bunu ne yönde genişlettiği ortaya konulmuştur.

Çalışmanın bu bölümünde son olarak, araştırmanın temel amacı olan, "Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli"nin denizcilik gücüne etkisi değerlendirilmiştir. Bunun için, elde edilen Model'in hangi kategori ve kodunun, çalışmanın birinci bölümünde elde edilen denizcilik gücünün hangi bileşeni ve değişkeni üzerinde etkisi olduğu detaylı olarak analiz edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZCİLİK GÜCÜ: TANIMI VE BİLEŞENLERİ

I. GÜÇ KAVRAMI

Fizikte “güç” işin yapılma hızıdır (Keller ve diğerleri, 2005: 185). “İş” ise bir nesneyi F kuvvetiyle L yolu boyunca hareket ettirmektir (Grassmann, 2001: 38). Bir “iş” yapılabilmesi için cisim üzerine bir F kuvveti etkilemeli ve kuvvetin etkilediği nokta hareket etmelidir (Keller ve diğerleri, 2005: 173).

Jeopolitik kuramlardan biri olan Kenar Kuşak Kuramı’nın sahibi Nicholas J. Spykman’a göre cisimleri hareket ettirme yeteneği demek olan mekanik güç olmasaydı, teknolojinin olmayacağı gibi, insan kitlelerini sevk etme yeteneği demek olan politik güç de olmasaydı, teknoloji sosyal bir maksada hizmet edemezdi (Tarakçı, 2003: 83).

Güç genel anlamda ele alındığında ise, potansiyel ve aktif olmak üzere iki durumda bulunmaktadır. Aktif güç; canlıdır, kendi çapında etkindir ve iş yapmakta verim vermektedir. Potansiyel güç ise tam potansiyel ve yarı potansiyel olarak iki türde ele alınmalıdır (Bayat, 1986: 4). Örneğin ülke toprakları veya deniz tabanı altında bulunan ham petrol tam potansiyel bir güçtür. Çıkarılıp, rafineride ayrıştırılmak suretiyle depolandığında yarı potansiyel güç haline gelir. Kullanıma sunulup tüketildiğinde ise aktif bir güç olmuştur.

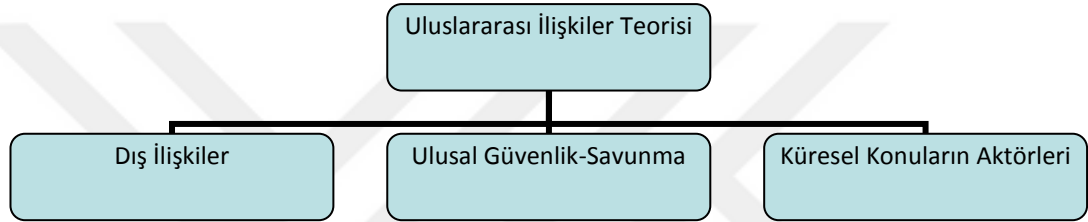
Güç milli çevrede, ülke ve milletin, maddi ve manevi kaynaklarını, milli menfaatler doğrultusunda işler ve verim verir duruma getirebilme ve geliştirerek koruyabilme yeteneğidir. Uluslararası çevrede ise, karşı taraf veya taraflara söz geçirebilmek, olumsuz etkileri önlemek ve onları milli menfaatler doğrultusunda etkileyerek onlardan yararlanmak yeteneğidir (Bayat, 1986: 6).

Antik dönemden bugüne kadar siyaset felsefesi güç-değer ilişkisini anlamlandırmaya ve yorumlamaya yönelirken, siyasi gerçeklik ile ilgili tahliller gücün eksen değişimini anlamayı ve bu değişimin dinamiklerini tanımlamayı amaçlamışlardır. (Davutoğlu, 2010: 15).

Güç ile ilgili çalışmalar, uluslararası ilişkiler teorisinin çalışma alanlarından biri olan güvenlik çalışmalarının içerisinde yer almaktadır. Siyaset Biliminin

(Political Science) bir kolu olan Uluslararası İlişkiler Teorisinin sosyal bilimler alanının içerisinde çok disiplinli bir çalışma alanı olarak ortaya çıkışı, gelecekteki çatışmaları engellemek ve barışçıl değişimleri cesaretlendirmek maksadıyla Birinci Dünya Savaşı sonunda olmuştur. Uluslararası İlişkiler Teorisi; “dış ilişkiler”, “ulusal güvenlik-savunma” ve “küresel konuların aktörleri (ülkeler, uluslararası örgütler, sivil toplum örgütleri gibi)” ile ilgili alanlardaki çalışmaları içermektedir. (Mastapeter, 2008: 13).

Şekil 1: Uluslararası İlişkiler Teorisi Çalışma Alanları

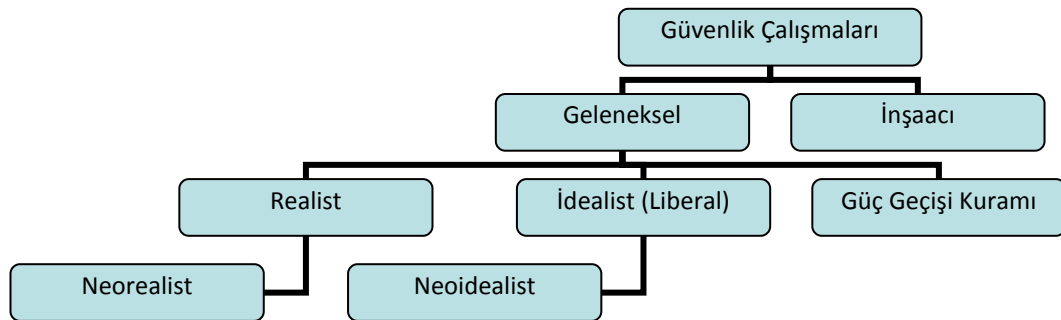


Kaynak: Mastepeter, 2008’den derlenerek hazırlanmıştır.

Güvenlik çalışmaları, kuramsal olarak, geleneksel ve inşacı güvenlik çalışmaları olmak üzere iki başlık altında incelenebilir. Geleneksel çalışmalar incelendiğinde, çoğu akademik makalede realist ve idealist(liberal) kuramların etkisi gözlemlenmektedir. (Şatana ve Özpek, 2010: 77-78).

Realist kuramsal çerçeveye rakip olarak ortaya çıkmış başka bir güç odaklı kuram ise Organski ve Kugler tarafından formüle edilen Güç Geçişi Kuramı’dır (Power Transition Theory). (Şatana ve Özpek, 2010: 82-83).

Şekil 2: Güvenlik Çalışmaları



Kaynak: Şatana ve Özpek, 2010’dan derlenerek hazırlanmıştır.

A. Geleneksel Güvenlik Çalışmaları

Ulusal Güvenlik ve Savunma ile ilgili güvenlik çalışmaları realist ve idealist ekoller ile güç geçiş kuramı altında incelenmektedir.

1. Realist Ekol

Güç tanımlamasını çıkar ve egemenlik kavramları ile bütünleştiren realist ekol, uluslararası düzenin ulus-devletler arasındaki reel güç dengeleri üzerinde kurulabileceğini savunmaktadır. (Davutoğlu, 2010: 16).

Güç dengesi teorisyenleri, bu sistemin, uluslararası ilişkilerin doğal şekli olduğu izlenimini yaratmaktadırlar. Gerçekte, insanlık tarihinde güç dengesi sistemleri çok seyrek olarak yer almıştır. Çağdaş Çin topraklarında, iki bin yıl önceki savaşçı devletler devrinden beri güç dengesi sistemi olmamıştır. Batı’da ise bu sisteme eski Yunan’ın ve Rönesans İtalyası’nın şehir devletleri arasındaki sistemde ve 1648 Vestfalya Barış Anlaşması’nın ortaya çıkardığı Avrupa devlet sisteminde rastlanır. İmparatorlukların ise güç dengesine gereksinimi yoktur. Onlar uluslararası sistem içinde hareket etmeye ilgi duymazlar, bizzat kendileri uluslararası sistem olmak çabası içindedirler (Kissinger, 2006: 13).

Klasik realist ekolün en önemli temsilcisi olan Morgenthau’nun güç tanımlaması ulus-devlet biriminin modern dönemdeki en kapsamlı tahlillerinden biri olmuştur (Davutoğlu, 2010: 16). Morgenthau’ya göre uluslararası politika, bütün politikalar gibi, bir güç ve iktidar mücadelesidir. Uluslararası politikanın nihai amacı ne olursa olsun, güç her zaman için acil bir amaçtır (Morgenthau, 1970: 31). Morgenthau’ya göre Siyasal Gerçekliğin altı ilkesi mevcuttur. Bunlar (Morgenthau, 1970: 4-14):

- Siyasal gerçeklik anlayışı; siyasetin kökleri insan doğasında bulunan objektif yasalarca yönetildiğine inanır.
- Uluslararası politika denen geniş alanda siyasal gerçekçiliğe yolunu bulmakta yardım eden en önemli nirengi noktası ise güç terimi ile ifade edilen çıkar kavramıdır.

- Gerçeklik en temel kavram olan güç şeklinde tanımlanan çıkar kavramını hiç değişmeyen ve sabit bir anlam içinde hapsedme niyetinde değildir ve böyle bir görüş taşımaz. Çıkar fikri gerçekten de politikanın özüdür ve zaman ve yere bağlı değildir; onlardan etkilenmez.

- Siyasal gerçeklik siyasal eylemin ahlaki öneminin farkındadır. Fakat çoğu zaman başarılı bir politikanın gerçekleriyle ahlakın emirleri arasında giderilmesi güç bir gerilim olduğunu da gözden kaçırmaz.

- Siyasal gerçeklik, belli bir ulusun ahlaki hareket edip etmediğini belirleyip anlamakta dünya çapındaki ahlaki yasaların ölçüt olarak alınması görüşünü kabul etmez.

- Siyasal gerçekçiler politikayı güç şeklinde tanımlanan çıkar açısından düşünür. “Bu politika ulusun gücünü ne yönde etkileyecektir” diye düşünür.

Ortaçağda birlik kavramının çöküşü ile birlikte Avrupa’da ortaya çıkan yeni devletler dinsel sapkınlıklarını haklı çıkarmak ve aralarındaki ilişkileri düzenlemek için bazı prensiplere gereksinim duydular. Aradıklarını da “raison d’état” ve “güç dengesi” kavramlarında buldular. Raison d’état, devletin iyiliğinin, onu ilerletmek için kullanılan her türlü aracı haklı çıkardığını söyler. (Kissinger, 2006: 50).

Güç dengesi doktrinine göre ise, kuvvetli olan egemen olmaya da çalışacak, zayıf ise kişisel kuvvetini arttırmak için koalisyonlar kuracaktır. Koalisyon, saldırganı kontrol altına alabilecek kadar güçlü ise güç dengesi de oluşur. Güçlü değilse, bir ülke egemenlik kurmuş olur (Kissinger, 2006: 59; Organski ve Kugler, 1980: 14).

Kırım savaşı sonucunda Viyana Kongresi ile oluşturulan Metternich sisteminin çökmesi ile Avrupa’da yeni bir güç dengesi doğdu. Yeni Avrupa düzeninin kurucusu olan İmparator III. Napolyon ve Otto von Bismarck politikalarını devletler arasındaki ilişkilerin kaba kuvvetle çözülmesi ve kuvvetlinin galip gelmesi anlamına gelen Realpolitik’e dayandırdılar ki; Almanca olan bu kelime, anlamı değiştirilmeden Fransızların raison d’état teriminin yerini almıştır (Kissinger, 2006: 95-96).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ABD dış politikasını derinden etkilemiş olan Spykman’a göre, dünyanın bilinen şartlarında devletlerin hayatta kalabilmeleri, ancak güç politikasına kendilerini hasretmeleri ile mümkündür. Güç temini gayretleri

ahlaki değerlere ulaşmak için değildir; ahlaki değerler güç elde etmeyi kolaylaştırmak için kullanılır (Tarakçı, 2003: 85).

Günümüzde ortaya çıkmış olan neorealist yazın ise, özellikle Rusya’da Putin gibi güç ve çıkar politikası izleyen bir liderin iktidarda olmasını, Çin’in askeri harcamalarının gün geçtikçe artmasını, ABD’nin diğer ikincil aktörlerin tepkilerini hesaba katmadan Irak’ı işgal etmesini ve süper güç olan ABD’nin tek taraflı politikalarına karşı ikincil güçlerin girdikleri yumuşak dengeleme (soft balancing) eğilimlerini çalıştığı konular arasına almıştır (Şatana ve Özpek, 2010: 82).

2. İdealist Ekol

Uluslararası ilişkilere hukuk ve değer boyutu kazandırmak isteyen idealist ekol ise ulus-devletleri bu hukukun muhatapları olarak görmüştür. (Davutoğlu, 2010: 16).

Kissinger’a göre (2006: 22) ortaçağda Avrupalıların gerçekleştiremediği uluslararası ilişkilere hukuk ve değer boyutu katmayı, Birinci Dünya Savaşı sonrasında ABD, Wilson ilkeleri ile gerçekleştirmiştir. Bu ilkelere göre barış, demokrasinin yaygınlaşmasına bağlıdır; devletler de bireylerle aynı ahlaki kriterlere göre değerlendirilmelidir; ulusal çıkar ise, evrensel hukuk sistemine uymaktan ibarettir. Wilson -barış, anlaşmalar yerine, ortak güvenlik yoluyla koruması düşünülen evrensel dünya örgütünün- Milletler Cemiyeti’nin de fikir babasıdır.

Wilson’un görüşüne göre, uluslararası düzenin temeli, denge değil evrensel hukuk, uluslararası savlar değil, uluslararası güvenlidir. (Kissinger, 2006: 37).

Fakat yine Kissinger (2006: 26) “Amerikalılar, dış politikalarını, kişisel hayatlarındaki aynı manevi kararlılıkla yürütmek zorundaysalar, güvenlik konusu nasıl analiz edilecekti? Yoksa Amerika’nın özgür kurumlara bağlılığı, en bencil amaçlı eylemlere bile otomatik olarak bir ahlaklılık havası mı veriyordu?” sorularıyla ABD’nin 2’inci Dünya Savaşı’ndan sonra kurmuş olduğu ve devam ettirdiği sistemi de sorgulamaktadır.

Günümüzde liberal(idealist) kuramın zayıf noktalarının giderilmesi amacıyla ortaya çıkmış neoliberal kuramlar ise, güvenliğin sağlanması uluslararası

örgütlerin önemine, karşılıklı bağımlılığın getirilerine ve devletler arası işbirliğinin sağlanmasının çeşitli yollarına atıfta bulunmaktadır (Şatana ve Özpek, 2010: 79).

Halen genel çalışma konuları arasında, küreselleşme, kimlik, uluslararası organizasyonların norm yaratmaya olan katkısı, güvenlik bağlamında uluslararası hukuk ve insan hakları, göç politikaları ve terörizm sayılabilir (Şatana ve Özpek, 2010: 89).

3. Güç Geçiş Kuramı

Hem realist hem de liberal (idealist) kuramlar, temel varsayımları olarak uluslararası sistemin yapısının anarşikliğine yani sistem içindeki hiçbir devletin diğerleri üzerine mutlak bir hakimiyet getirecek otoriteye sahip olmadığına dikkati çekmektedir (Şatana ve Özpek, 2010: 78). Güç Geçiş Kuramı ise, sistemin temel yapısının anarşik değil hiyerarşik olduğunu ve devletlerin materyal güçlerinin birbirleriyle olan ilişkilerini belirlediğini savunur (Şatana ve Özpek, 2010: 82-83).

Güç Geçiş Kuramı ilk olarak Organski (1968) tarafından oluşturulmuş, Organski ve Kugler (1980) tarafından test edilmiş, Kugler ve Lemke (1996) ve Tammen ve diğerleri (2000) tarafından genişletilmiş ve Tammen (2008) tarafından geniş olarak özetlenmiştir.

Bu kurama göre, barış en iyi şekilde, üstün olan ve olmayan ülkeler arasında ulusal kapasitelerinin dengesiz olması durumunda sağlanır. Model, savaşın kaynağını uluslararası sistemin üyelerinin büyüme oranı ve miktarında bulur (Organski ve Kugler, 1980: 19, 21).

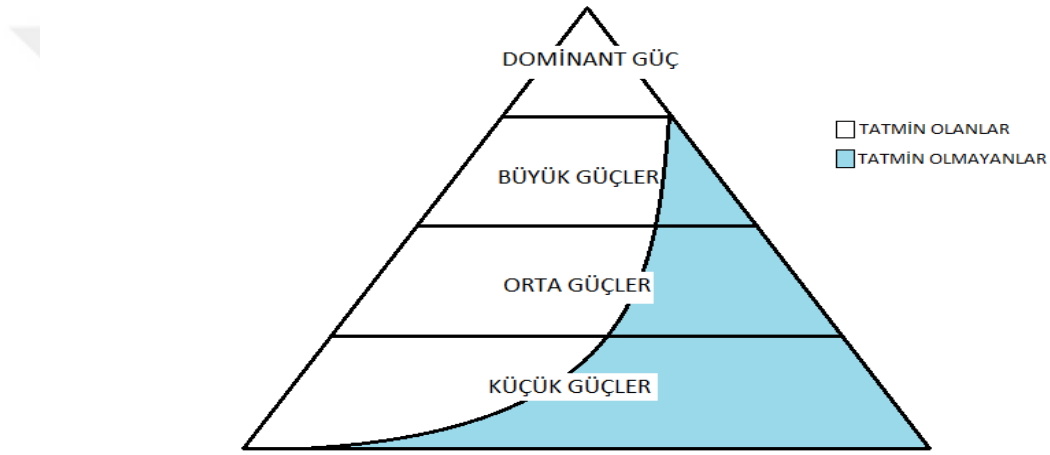
Bu kuramda var olan küresel hiyerarşi, Şekil 3’de gösterilmiştir. Kurama göre baskın (dominant) güç, hegoman güç olmayıp, üstünlüğü kabul edilen en güçlü uluslararası lider ülkedir. Dominant güç durumunu, uluslararası etkileşimi oluşturan kurallar için benzer tercihler ile bir ülkeler koalisyonu kurarak ve yöneterek sağlar. Çoğunlukla baskın ülke “status quo (statüko)”yu oluşturur ve savunur (Kugler ve Tammen, 2004: 35).

İkinci basamaktaki büyük güçler ise, belirleyicidir, fakat karşı konulmaz değildir. Büyük güçlerin tamamı olmasa da çoğunluğu, kuralların dominant güç tarafından koyulmasından ve uygulanmasından tatmin olur. Tatmin olmayanlar

dominant ülkeyi geçecek gücü öngördüklerinde, dünya politikasının liderliği için meydan okuyabilirler (Kugler ve Tammen, 2004: 36)

Büyük güçlerin altında orta güçler vardır. Bu güçler göz ardı edilemeyecek ciddi talepler yapabilirler, fakat küresel hiyerarşinin kontrolü için dominant güce meydan okuma kapasitesine sahip değildirler. En altta ise, küçük güçler vardır. Kıt kaynaklara ve sınırlı güçlere sahiptirler. Bu güçler, küresel hiyerarşinin dominant gücüne doğrudan bir tehdit olamazlar (Kugler ve Tammen, 2004: 36)

Şekil 3: Güç Geçiş Kuramında Küresel Hiyerarşi



Kaynak: Kugler ve Tammen, 2004: 36

B. İnşacı Güvenlik Çalışmaları

2000’li yıllarda kendine güvenlikle ilgili temel kuramlar arasında yer edinen diğer bir kuram da inşacı kuramdır. İnşacı kuram, genel olarak var olan uluslararası ilişkileri, güç ya da piyasa etkileşimi gibi materyal yapılar yerine fikirler, yargılar, kültürler ve algılamalar sayesinde oluşan sosyal yapılar ekseninde değerlendirmektedir (Şatana ve Özpek, 2010: 88).

Bu kuram ile NATO’nun genişlemesi, Çin’in Dünya Ticaret Örgütü’ne üyeliğinin güvenlik açısından ne anlama geldiği ve insani müdahaleler üzerine norm yaratılması ve insan güvenliği gibi konular üzerine çalışılmaktadır. Yine Avrupalılaşıma ve Avrupa Birliği (AB)’nin genişleyerek daha fazla ülkeyi

içselleştirilme çabası genellikle inşacı kuram ve bakış açısı kullanılarak çalışılmaktadır (Şatana ve Özpek, 2010: 90).

II. ULUSAL GÜÇ BİLEŞENLERİ

Ülkelerin “ulusal güç”leri, birçok bilim insanı ve düşünür tarafından bileşenlere ayrılarak incelenmiştir. Bunların en önemlilerinden olan aşağıdaki 6 bilim insanının belirlediği ulusal güç bileşenleri şu şekildedir:

Lerche ve Said, *Uluslararası Siyasetin Kavramları (Concepts of International Politics)* adlı eserinde dış politikada güç (power) yerine kapasite (capacity) kavramını kullanmanın uygun olduğunu belirterek (Lerche ve Said, 1963: 51), ülkenin kapasitesinin bileşenlerini niceliksel ve niteliksel faktörler olarak iki ana kategoriye ayırmışlardır (Lerche ve Said, 1963: 59):

- Niceliksel bileşenler
 - Coğrafi konum
 - Nüfus ve insan gücü
 - Doğal kaynaklar
 - Endüstriyel ve tarımsal üretim kapasitesi
 - Askeri güç
- Niteliksel bileşenler
 - Politik, ekonomik ve sosyal yapı
 - Eğitim ve teknolojik düzey
 - Ulusal moral
 - Uluslararası stratejik pozisyon

Organski, *Dünya Siyaseti (World Politics)* adlı eserinde 6 unsurdan oluştuğunu savunduğu ulusal gücün ölçülmesi ile ilgili detaylı bir çalışma yapmıştır. Bu unsurlar azalan önem sırasına göre ifade edilmiştir (Organski, 1968: 203-210):

- Nüfusun büyüklüğü
- Politik yapının etkinliği
- Ekonomik gelişim,
- Ulusal moral.
- Kaynaklar

- Coğrafya

Morgenthau, *Uluslararası Siyaset, Güç ve Barış Mücadelesi (Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace)* adlı eserinde ulusal gücü 9 bileşene ayırarak ifade etmiştir (Morgenthau, 1970: 117-168):

- Coğrafya
- Doğal Kaynaklar
- Endüstriyel Kapasite
- Askeri Hazırlıklılık
- Nüfus
- Ulusal Karakter
- Ulusal Moral
- Diplomasinin niteliği
- Hükümetin niteliği

Hartmann, *Ulusların İlişkileri (The relations of nations)* adlı eserinde ulusal gücü 7 unsur olarak ifade etmiştir (Hartmann, 1983: 41-65):

- Demografi,
- Coğrafya,
- Ekonomi,
- Bilim ve teknoloji,
- Tarih, psikolojik, sosyolojik durum
- İdare ve teşkilat
- Askeri unsur

Bayat, *Milli Güç ve Devlet* adlı eserinde ulusal güç unsurlarını 7 başlık altında incelemiştir (Bayat, 1986: 97):

- Coğrafi Güç (Ülke)
- Demografik Güç(Millet)
- Siyasi Güç (Yönetim)
- Askeri Güç
- Bilimsel ve Teknolojik Güç
- Ekonomik Güç
- Psikososyal ve Kültürel Güç

Davutoğlu, *Stratejik Derinlik* adlı eserinde ülkelerin güç parametrelerinin artık birbirinden bağımsız yalın unsurlar değil, her biri yeni fonksiyonlarla birbirini etkileyen dinamik unsurlar olarak görülmesi gerektiğini ifade etmiş ve ulusal gücü $G=(SV+PV)x(SZxSPxSİ)$ şeklinde formülize etmiştir. Bu modelde SV sabit verileri ifade etmekte olup, tarih (t), coğrafya (c), nüfus (n) ve kültür olarak; PV potansiyel verileri ifade etmekte olup, ekonomik kapasite (ek), teknolojik kapasite (tk) ve askeri kapasite (ak) olarak tanımlanırlar. SZ stratejik zihniyeti, SP stratejik planlamayı ve Sİ siyasi iradeyi ifade etmektedir. Bu bilgiler ışığında formülün açılımı şu şekilde olmaktadır (Davutoğlu, 2010: 17):

$$G= ((t+c+n+k)+(ek+tk+ak))x (SZXSPXSİ)$$

Uluslararası siyaset disiplinde çalışmalar yapan ve ulusal güç bileşenlerini tanımlayan yukarıda adı geçen bilim insanlarının ulusal güç bileşenleri incelenip, gruplandığında toplam 14 adet farklı bileşene ulaşılmıştır. Bunlardan “nüfus”, “politik yapı ve hükümetin niteliği (siyasi irade)” ve “coğrafya” bileşenleri tüm bilim insanları için ortaktır. “Ekonomi”, “askeri güç” ve “tarih, sosyal, kültürel ve psikolojik yapı (ulusal karakter)” beş bilim insanı tarafından ulusal güç bileşeni olarak kabul edilmiştir. “Eğitim, bilim ve teknoloji düzeyi” dört bilim insanı tarafından, “milli moral” ve “doğal kaynaklar” üç bilim insanı tarafından, “üretim kapasitesi” iki bilim insanı tarafından ve son olarak “uluslararası stratejik pozisyon”, “diplomasinin niteliği”, “stratejik zihniyet” ve “stratejik planlama” birer bilim insanı tarafından ulusal güç bileşeni olarak belirlenmiştir (Tablo 1).

Tablo 1: Bilim İnsanlarına Göre Ulusal Güç Bileşenleri

GÜÇ BİLEŞENİ	BİLİM İNSANI/ DÜŞÜNÜR					
	Organski	Lerche ve Said	Hartmann	Morgenthau	Bayat	Davutoğlu
Nüfus	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Politik yapı ve hükümetin niteliği (siyasi irade)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ekonomi	✓	✓	✓		✓	✓
Milli moral	✓	✓		✓		
Doğal Kaynaklar	✓	✓		✓		
Coğrafya	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Üretim kapasitesi		✓		✓		
Askeri güç		✓	✓	✓	✓	✓
Tarih, Sosyal, kültürel ve psikolojik yapı (ulusal karakter)		✓	✓	✓	✓	✓
Eğitim, bilim ve teknoloji düzeyi		✓	✓		✓	✓
Uluslararası stratejik pozisyon		✓				
Diplomasinin niteliği				✓		
Stratejik zihniyet						✓
Stratejik planlama						✓

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

III. DENİZCİLİK GÜCÜ KAVRAMI

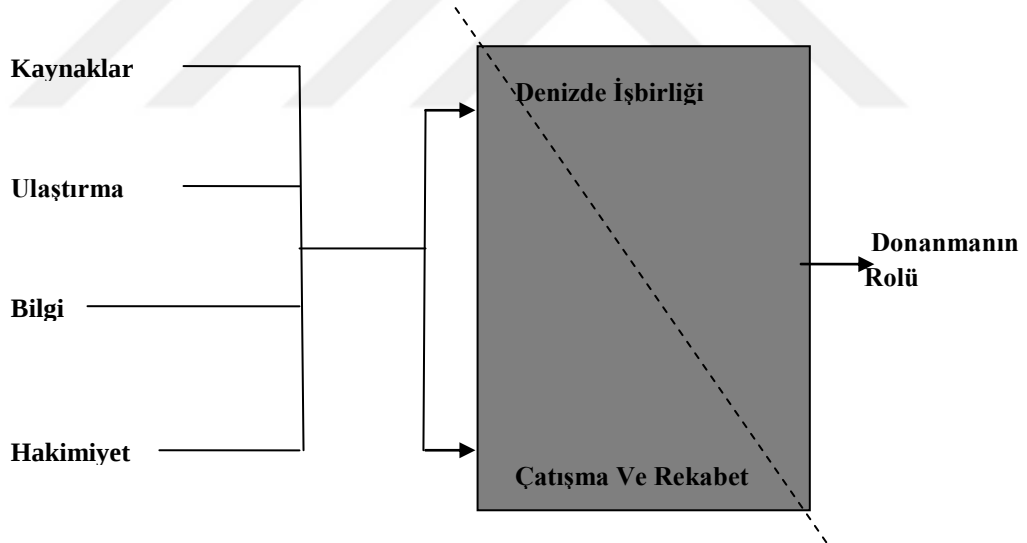
Çalışmanın bu bölümünde öncelikle denizin toplumlar için öneminden bahsedilecek ve sonrasında denizcilik gücü kavramı ve denizcilik gücü bileşenleri incelenecektir.

A. Deniz ve Dört Tarihi Özelliği

Till (2004: 6-7), denizin “kaynaklara sahip olması”, “ulaştırma ortamı olması”, “bilgi ortamı olması” ve “hakimiyet için bir ortam olması” olmak üzere dört özelliği olduğunu ve insanoğlunun denizi bu dört özelliğiyle ilgili olan değişik sebepler için dikkate aldığını ifade etmiştir. Bu dört özellik birbirine yakından bağlıdır ve her biri uluslararası ilişkilerin uzlaşmacı ve çatışmacı eğilim özelliklerini gösterirler. Denizin bu dört özelliği ile ilgili oluşan problemler, gerek doğrudan, gerekse dolaylı olarak donanmaların fonksiyonlarını da tanımlarlar.

Denizcilik gücünün bir kavram olarak kullanılmasının önemi, denizin bu dört özelliğinden türetilmiş bir güç şekli olmasını hatırlatmasından ileri gelmektedir (Till, 2004: 6).

Şekil 4: Denizin Dört Tarihi Özelliği



Kaynak: Till, 2004: 7

1. Kaynak Olarak Deniz

Deniz kaynak olarak dünya medeniyetinin gelişmesinde çok önemliydi ve insanoğlunun günlük protein ihtiyacının %20'sini denizlerden karşıladığı göz önüne alındığında halen önemlidir (Till, 2004: 8). Günümüzde sahip olduğu enerji

kaynakları sebebiyle de ülkeler için önemli hale gelmiştir. Deniz tabanında bulunan petrol ve gaz rezervleri, bakır, kobalt, çinko ve gümüş içeren mineral yatakları, denizlerde bulunan balık stokları ve okyanusların enerji üretme potansiyeli bu kaynaklardan bazılarıdır.

2. Ulaşım ve Ticaret Ortamı Olarak Deniz

Denizin politik ve sosyal bakış açısıyla ifade edilmesindeki ilk ve en açık etken, onun geniş bir yol olmasıdır. İnsanlar bu yolda tüm yönlerde seyredebilir. Fakat bir takım sebepler bazı yolların diğerlerine nazaran tercih edilmesine iter. Bu yollar ticaret yolları olarak adlandırılıp, sebepleri de dünyanın tarihinde görülür. Örneğin Hollanda'nın ticari büyüklüğü sadece denizciliğinden ileri gelmez. Aynı zamanda kendi ard alanına ve Almanya'ya ucuz ve kolay ulaşım sağlayan birçok su yoluna da sahip olmasından kaynaklanır (Mahan,1890: 25).

Denizcilik ve ticaret, tüccarlar yaratır. Tüccarlar zenginliği elde eder ve daha sonra onu korumak için politik gücü elde ederler. Yönetimde yer alırlar ve fikirlerini diğerlerine empoze ederler. Bunlar bilginin ve fikirlerin serbestliği, açık sorumlu yönetim, adil vergilendirme, sosyal girişim, (bugünkü tüm liberal değerler) gibi fikirlerdir. Bu Avrupa'da da böyle olmuştur, 500 yıl süren Song hakimiyetindeki Çin'de de böyledir (Till, 2004: 21-22).

Deniz ticareti denize sınırı olan bir ülkenin ticaretinin bir parçasıdır. İthal malları limana o ülkenin veya başka ülkelerin gemileriyle taşınırlar ve karşılığında ihraç malları yüklenir. Her ülke bu ticaretin kendi gemileri ile yapılmasını ister. Gemiler güvenli limanlardan güvenli limanlara, yolculuk süresince kendi ülkelerinin koruması altında olmalıdır (Mahan,1890: 26).

Tarihten günümüze devam eden deniz ticareti, dünyaya yayılan karmaşık bir bölgeler arası ve bölgesel deniz ulaşım sisteminin oluşması sonucunu doğurmuştur. Deniz dünyayı uluslararası ticarete dayalı karmaşık bir denizcilik sistemine dönüştürmüştür (Till, 2004: 10).

19. yy'da ise liberal serbest ticaret yanlıları bu fikirleri daha da geliştirmiştir. Denize dayalı ticaretin, ortak fayda ve ortaklık süreci olduğunu ve temel olarak kalıcı zenginlik ve stabilite demek olan uluslararası barışa dayandığı fikrini

savunmuşlardır. Elbette günümüzde, bunlar, Dünya Ticaret Örgütü'nün değer ve kabulleri ve küreselleşmenin modern ifadeleridir (Till, 2004: 11).

3. Bilgi Ve Fikirlerin Yayılımı İçin Bir Ortam Olarak Deniz

Ticaret, konuşmayı gerektirir. Malların değişimi kadar bilginin ve fikirlerin de bilinçli veya bilinçsiz olarak değişimi ile ilgilidir (Till, 2004: 12). Deniz yoluyla ulaştırılan değerlerin en önemlileri, çağlar boyunca, bilim, kültür ve uygarlık olmuştur (Bayat, 1986: 388). Fakat günümüzde iletişim teknolojilerinin gelişimi ile deniz, bilgi ve fikirlerin yayılmasındaki eski önemini kaybetmiştir.

4. Egemenlik İçin Bir Ortam Olarak Deniz

Bronz çağında denizler fırtına ve korsanlık riskini göze alan herkese açtı; fakat egemenlik tek bir güce ait değildi. Ancak sonraki bin yılda gelişen ve karmaşılaşan siyasi ve ekonomik koşullar sonucunda devletler deniz hakimiyeti kurmaya zorunlu olacaktı (Starr, 2000: 11).

Avrupa ve Yakın Doğu'da, Fenikeliler, eski Yunanlılar ve Romalılar denizin stratejik bir yol, bir grubun diğer bir gruba üstünlük sağlamasına yarayan bir ortam olduğunu açık olarak göstermişlerdir (Till, 2004: 16). M.Ö. 500'de Fenikeliler'in mirasçısı Kartacalılar'ın Batı Akdeniz'de, Persler'in ise Doğu Akdeniz'de tek güç oldukları bir gerçektir. Herodotos ise bize M.Ö. 540-522 arasında tiranlık yapan Sisam (Samos) tiranı Polykrates'in denizlerde egemenlik kurma girişiminde bulunan ilk kişi olduğunu anlatır (Starr, 2000: 24-25).

İktisadi anlamda potansiyel bir deniz egemenliği için gereken temellerin M.Ö. 500'den itibaren oluştuğunu görürüz. Yeni filizlenen şehirlerde tarım ürünlerini satmak için kurulan pazarlar kadar ticaret ve endüstrinin de gelişmesi, Yunan şehirlerini varlıklı hale getirmiştir. Gümüş sikkelerin basılmasıyla pahalı savaş gemilerinin inşa edilmesi için para sağlamak kolaylaşmıştır (Starr, 2000: 15).

Sonraki yüzyıllarda Avrupalılar egemenlik aracı olarak denizi kullanmanın en açık örneğini oluştursalar da, Hint Okyanusu etrafındaki İslam dünyası da tüccarların misyonerler ve askerler tarafından takip edilerek imparatorluklar kurmasının diğer

bir örneğidir. 17. yy'dan 19. yy'a kadar denize dayalı bir devlet olan Umman İmparatorluğu da aynı husustaki bir diğer örnektir (Till, 2004: 16).

B. Denizcilik Gücü Kavramının Türkçedeki Kullanımı

Mahan denizcilik gücü kelimesini kendisinin bulmasına rağmen tanımlamamıştır. Bazıları aynı kelimeyi kullanır fakat sık sık başka anlama geldiği görülür. Bazıları ise aynı şeyi anlatmak için farklı kelimeler kullanır. Bunların tümü denizcilik gücü analistleri için kafa karıştırıcıdır (Till, 2004: 2).

Till'e göre (2004: 2-4), denizcilik gücü kavramının açıklanmasını zorlaştıran üç sebep vardır:

- İlk sebep, İngilizce anlambilimden kaynaklanan kelimelerin limitleri ile ilgilidir. Bu kelimelerin bazıları isimsiz sıfatlardır (maritime, nautical, marine). Diğerleri sıfatsız isimlerdir (sea, seapower). Bazen daha özel uzmanlıklar için kullanılan sıfatlara sahip isimler de vardır (ocean-oceanic, navy-naval). Maalesef anlamlarla ilgili bu karmaşıklık, kelimelerin uygun kullanımını çok zorlaştırmaktadır.

- İkinci sebep daha esastandır. Denizcilik gücü kavramının ikinci kelimesi olan güç, uluslararası politikaların akademik analizinde çok büyük dikkate sebep olur. Güç ne demektir? Bazı araştırmacılar girdilere, diğer bir deyişle askeri veya ekonomik güç gibi ülkeleri veya insanları güçlü yapan özelliklere odaklanırlar. Bazıları ise, çıktılara odaklanırlar: “bir ülke güçlüdür çünkü diğerleri onun istediği şeyleri yapar.”

- Üçüncüsü ise, insanların kullandıkları etiketlerle farklı şeyler demek istemeleridir. Örneğin denizcilikle (maritime) ilgili faaliyetten kasıt bazen sadece donanmalarla ilgilidir, bazen kara ve hava güçleriyle müşterek operasyon yapan donanmalarla ilgilidir, bazen ise daha geniş olarak denizin askeri olmayan ticari kullanımıyla ilgilidir.

İkinci ve üçüncü sebepler, kavramın Türkçedeki kullanımındaki karışıklıklar için de aynen geçerlidir. Denizcilik gücü kavramının açıklanmasını zorlaştıran yukarıda sayılan ilk sebep ise İngilizce'de bu kavramın birçok kelimeyle ifade ediliyor olmasındandır. Türkçe'de de kavram, “denizcilik gücü” veya “deniz gücü”

olarak sadece iki farklı tamlayan kelimeyle ifade ediliyor olmasına rağmen yeterince anlam karışıklığına sebep olmaktadır.

“Denizcilik gücü” bir isim tamlaması olup; tamlayan olan “denizcilik” kelimesi ise, “deniz” kök adından “ci” yapım ekiyle türetilmiş “denizci” ad gövdesinin, “lik” isimden isim yapma ekiyle türetilmesi ile oluşturulmuş bir kelimedir. Türkçede “ci” eki ismin sonuna gelerek, isme taban anlamına uyan bir işi yapan anlamı katar. “Lik” eki ise isimden isim yapan bir yapım eki olup meslek gösteren isimler yapar.

Özetle, “denizcilik” kelimesindeki “deniz” bir kök ad olup, “denizci” denizle ilgili işler yapan kişi anlamına gelir ve “denizcilik” ise bir meslek grubunu ifade eder. Esasında, denizcilik; balıkçılık, gemicilik, taşımacılık, limancılık, denizaltıcılık, acentacılık, kumanyacılık gibi denizle ilgili birçok alt meslek grubunu kapsayan bir üst meslek grubudur.

“Deniz gücü” kavramının, İngilizce kaynaklar tercüme edilirken yaygın kullanımı olan “sea power” deyiminin birebir tercüme edilmesi neticesinde Türkçe’de yaygın kullanılmaya başlandığı değerlendirilmektedir. Oysa Türkçe’de “deniz gücü” kavramı yerine “denizcilik gücü” kavramının kullanılması, denizcilikle ilgili tüm alt meslek gruplarının toplam gücünü ifade ediyor olması bakımından doğru olacaktır. Denizcilik gücü ve deniz gücü kullanımındaki anlam farkı şu örnekle daha iyi anlaşılacaktır: Demircilik gücü, Türkiye’de olan demircilik sektörünün gücünü ifade ederken, demir gücü (bir demirin gücü) demirin gücü ile ilgili olup, metalurji disipliniyle ilgili bir konudur.

Diğer taraftan, Bayat (1986: 392), deniz gücünü “denizcilik gücünün bir alt sistemi olup, denizcilik gücünün denizde bulunan bölümleri ile bunların doğrudan bağlı oldukları kıyı kuruluşlarını kapsar” şeklinde tanımlamış ve iki kavramı birbirinin yerine değil de, farklı anlamlarda kullanarak maalesef Türkçe’deki kavram kargaşasını daha da arttırmıştır. Aynı zamanda denizcilik gücünün bir bileşeni olan askeri denizcilik gücünü, “Deniz Kuvvetleri” şeklinde “deniz gücünün” bir alt sistemi olarak tanımlayarak kavram kargaşasına bir yenisini daha eklemiştir (*muhtemelen Corbett’in denizcilik stratejisini “maritime (bir savunma planında kara kuvvetleri ve deniz kuvvetlerinin ortak ilişkileri)” ve “naval (bir harp filosunun harekatı)” olarak ikiye ayırmasından etkilenerek*).

Till (2004: 6) tüm bu belirsizlikler içinde, “maritime power” ve “seapower” kelimelerinin bir tarafta sivil ve askeri boyutlarıyla olsun diğer tarafta kara ve hava gücüyle olsun denizle ilgili etkileşimleri birleştirdiğini kabul etmenin ve yaygın olarak birbirlerinin yerine kullanımlarını izlemenin en iyi yöntem olduğunu ifade etmektedir. Her ne kadar bu çalışmada Türkçe olarak doğru kullanım olan “denizcilik gücü” tabirinin kullanılması tercih edilecek olsa da, “deniz gücü” tabirinin kullanılmasını da, Till’in ifade ettiği gibi, izlemek en iyi yöntem olacaktır.

C. Denizcilik Gücü Kavramının Gelişimi

Tarih kadar eski olan bu öğreti Amerikalı deniz tarihçisi Alfred Thayer Mahan tarafından açıklığa kavuşturulmuş, biçimlendirilmiş, gerçekleştirilmiş ve yorumlanmıştır. Mahan vatanseverlik, politika ve ekonomiyi ustaca birleştiren bir tarih felsefesine dayanan milli gücü, adeta alışılmışın dışında bir yorumla formüle ederek açıklamıştır (Livezey, 1979: 34, 212).

Mahan denizcilik gücü öğretisinin gerçekleştirilme ihtiyacını “denizlerin kontrolünün ve kullanımının dünya tarihi boyunca önemli bir etken olageldiğini genel anlamda söylemek kolaydır, zor olan bunun (denizlerin kontrolünün ve kullanımının) belirli bir anda tam olarak yapılma yöntemini bulmak ve göstermektir.” şeklinde açıklamaktadır (Mahan, 1890: iii).

Mahan (1890)’a göre, deniz ticareti ve donanma gücüyle denizi kontrol etmek dünyada hakimiyet anlamına gelir ve bu milletlerin zenginlik ve gücünün maddi bileşenleri arasındaki en önemli şeydir. İngiliz denizcilik gücü analisti Sir Julian Corbett(1988)’e göre de, İngiltere gibi zayıf ordusu olan küçük bir ülkenin dünyanın en gözde alanlarını büyük askeri güçlere rağmen hakimiyeti altında toplamasını ancak denizcilik gücü açıklayabilir (Mahan ve Corbett’den aktaran Till, 2004: 18).

Till’e göre (2004: 4-5), Mahan ve Corbett’in tartışmalarının özetinden iki sonuç çıkarılabilir:

- Denizcilik gücü gri boyalı gemi sayısından daha fazlasıdır. Denizcilik gücü aynı zamanda diğer kuruluşların denizdeki olaylara yapabileceği katkıyı ve karadaki veya havadaki olaylara donanmaların yapacağı katkıyı da içerir. Bunun

yanında, ticari gemiler, balıkçılık, gemi inşa vb. gibi denizi kullanan askeri olmayan alanları da içerir.

- Denizcilik gücü, bazı ülkelerin diğerlerinden daha fazlasına sahip olduğu göreceli bir kavramdır. Bazı ülkeler denizcilik gücüne diğerlerine göre daha fazla veya daha az sahiptirler ki, savaşta veya barışta stratejik olarak belirleyici olan bu ilişkidir.

Mahan (1890: 28), denize kıyısı olan ulusların çoğunluğunda şu üç şeyin, politikalarında olduğu kadar tarihlerinde de anahtar rol oynadığını ifade etmiştir:

- Malların değiş-tokuş edilmesini gerektiren üretim,
- Malların değiş-tokuşunu sağlayan deniz taşımacılığı,
- Deniz taşımacılığını kolaylaştırıp genişleten ve emniyetli noktaları arttırarak güvenliğini sağlayan koloniler ve pazarlar.

Mahan (1890)'a göre, barış zamanında ulusal güç, güvenlik ve refah bir taşımacılık aracı olarak denize bağlıdır. Savaş zamanında ise, denizcilik gücü deniz egemenliğinden meydana gelir ve kendi ülkenizi korurken, düşmanın ticaretini hedef olarak deniz ötesi menfaatlerini tehdit eder. Bu avantajlar o kadar büyüktür ki, Mahan'ın çalıştığı dönemdeki Britanya tarihi, denizci güçlerin barışta zengin, savaşta galip ve dünyadaki olaylara hükmeden olduklarını açıkça göstermektedir (Mahan'dan aktaran Till, 2004: 40).

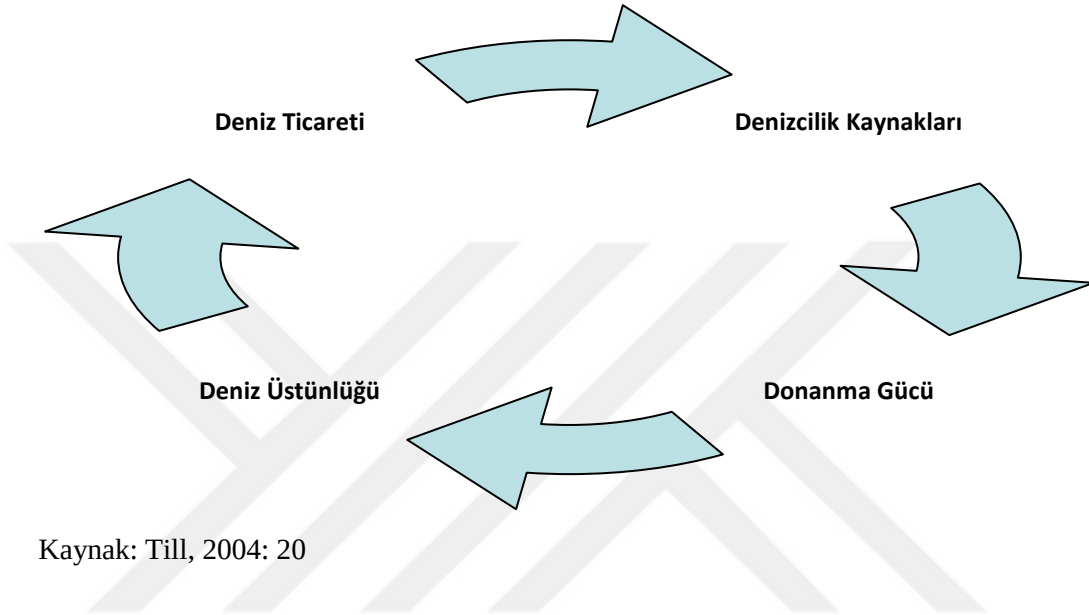
Tarakçı'ya göre (2009: 4), Mahan'ın çalışmalarında denizcilik gücü terimi iki ana anlam taşımaktadır:

- Deniz üstünlüğü yoluyla, denize hakim olmak,
- Deniz ticareti yoluyla, deniz aşırı topraklara sahip olmak, milli zenginlik ve kudret sağlayacak yabancı pazarlara giriş hakkı elde etmek.

Mahan'a göre bir ülkeyi büyük yapan deniz ticareti idi ve bunun için de güvenlik temel bir ilke olmalıydı. Kazanmak için gerekli olan potansiyel gücün sahibini saptayacak olan deniz hakimiyeti ise bir ön şarttı. Bu deniz hakimiyeti ile savaşta veya barışta olmak üzere, mamul ve hammaddelerin mübadeleleri ile birlikte deniz ticareti garanti altına alınıyor ve dış ticaret ile donanma arasındaki yakın ilişki bu suretle açıklığa kavuşturuluyordu (Livezey, 1979: 34).

Till de (2004: 19-20), deniz ticaretinin, deniz üstünlüğünü sağlayacak donanma gücüne fon sağlayacak olan endüstriyel ve teknolojik denizcilik kaynaklarını arttıracığını ifade etmiştir (Şekil 5).

Şekil 5: Mükemmel Denizcilik Çemberi.



Till (2004: 4), denizcilik gücünün bir girdi olarak ve bir çıktı olarak iki ayrı şekilde görülmesi gerektiğini savunmaktadır. Bir girdi olarak denizcilik gücü; donanma, sahil güvenlik, sivil denizcilik endüstrisi ve gerekli yerlerde kara ve hava gücünün katkısıdır. Bir çıktı olarak denizcilik gücü ise, birinin denizde veya denizden yaptığı şeyle diğer insanların davranışlarını etkileme kapasitesidir. Bu yaklaşım denizcilik gücünü sonuçlarıyla tanımlar. Sir Julian Corbett (1988) de, “denizcilik gücünün esas noktasının, denizde ne olduğundan daha çok karadaki olayların sonuçlarını nasıl etkilediği” olduğunu söylemekten asla yorulmamıştır (Corbett’den aktaran Till, 2004: 4).

Bayat’a göre (1986: 98,389), denizcilik gücü ise ulusal güç unsurlarının tümünü veya çoğunu etkileyen ve onlardan etkilenen fonksiyonel bir güç olup; bir milletin denize ve denizciliğe ilişkin imkan ve kabiliyetlerinin, milli menfaatler yararına, değerlendirilmesi, kullanılması, korunması ve geliştirilmesi amacıyla harcanan; bilimsel, teknolojik, fikri, duygusal ve fiziki çabaların; coğrafi,

demografik, siyasi, askeri ve ekonomik alanlarında oluşturduğu etkinliklerin toplam verimliliğidir.

Yine, Bayat’a göre (1986: 399), denizcilik gücüyle ilgili başta gelen etken, devlette ve millette denizcilik gücü bilincinin oluşup gelişmesidir. Bunu bilimsel, teknolojik ve endüstriyel düzey, diğ r bir etken olarak izler. Devletin ve milletin ekonomi ve ticaret anlayışı ile milli savunma esaslarının çağdaşlığı bu konudaki diğ r etkenlerdir.

 . Denizcilik Gücü Kavramının Yaratıcısı Alfred Thayer Mahan

Gerek denizcilik ile ilgili daha önce taktik seviyede gözlemlenen fikirleri stratejik olarak inşa etmesi, gerekse tarihte ilk defa denizcilik gücünün dayandığı bileşenleri dile getirmesi sebepleriyle, denizcilik gücü araştırmalarında çok önemli bir fikir adamı olan Mahan, bu çalışmada ayrı bir bölüm olarak incelenecektir.

ABD donanmasında bir deniz subayı olarak harp gemilerinde görev yapan ve Amerikan    Savaşı’na (1861-1865) da katılan Mahan, Mommsen’in Roma Tarihi kitabını okuduktan sonra denizcilik gücünün rolü ve önemi hakkında düşünmeye başlamıştır. 1885 yılında Amerikan Deniz Harp Koleji’ne deniz tarihi ve taktikleri  ğretim  yesi olarak atanmıştır. 1896’da Albay rütbesi ile emekli olmuştur. Amerikan    Savaşı’na katılan ve sonraki süreçte göreve devam ederek albaylıktan emekli olan tüm subayların tuğgeneral/tuğamiral rütbesine yükseltilmesi hakkındaki 1906 tarihli kongre kararıyla amiral rütbesine terfi ettirilmiştir.

En  nl  kitabı, “*The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*”, 1890’da yayınlanmış ve büyük bir övgüyle karşılaşmıştır. Öldüğü 1914 yılına kadar birçok eser yayınlamıştır. 1883 ve 1913 yılları arasındaki yazarlık kariyerinde 5000 sayfalık yayınlanmış yazı üretmiştir. Bu uzun süreçte, fikirleri değişmiş veya kendisiyle çelişmiştir. Çağının tarzı gereği, kullandığı İngilizce yumuşak, cümleleri uzun ve karmaşık, deniz tarihine yaklaşımı tematik olmaktan çok kronolojik ve tartışmaları ve analizleri aralara serpiştirilmiş olduğundan fikirlerinin özetini yapmak zordur. Tüm bunlardan dolayı Mahan yanlış anlaşılması ve fikirlerinin basite indirgenmesi çok kolay olan bir yazardır. (Till, 2004: 40)

Mahan'ın önemi deniz stratejisi alanında bir teorisyen olmasının yanında, ABD'nin deniz ötesi yayılması üzerindeki etkisinden de ileri gelmektedir. Mahan'ın ABD yayılmacılığı üzerindeki etkisini anlamak için Amerikan yayılmacılığının tarihini gözden geçirmek gerekmektedir.

Yayılmacılığın ilk dönemi diyebileceğimiz “bağılantısızlık dönemi”nde Amerikan dış politikasının en önemli kuralı ABD'nin Avrupa'daki güç kavgasına hiçbir şekilde bulaşmaması ilkesi idi. Bu dönemde Kuzey Amerika kıtası boyunca genişlemesini kaderin bir tecellisi (manifest destiny) olarak değerlendirirken, okyanusun ötesinde olanları güç dengesi politikasının suçlanacak sonuçları olarak eleştirmeye devam etmiştir. 1823'te ilan edilen Monroe Doktrini ile ABD, Avrupa'nın da Amerika'nın işlerine (batı yarım küreye) karışmaması gerektiğini ilan ederek bir sonraki adımı atmıştır. ABD bu doktrinle hem Avrupa'ya arkasını dönüyor, hem de Batı yarımküresinde genişlemek için ellerini serbest bırakıyordu. Amerika kıtasında bu genişleme olurken, 1885'te ABD üretimde dünyanın en büyük sanayi gücü olarak Büyük Britanya'yı geçmişti. Yüzyılın başlangıcına kadar ABD, Almanya, Fransa, Avusturya-Macaristan, Rusya, Japonya ve İtalya'nın hepsinden daha fazla enerji tüketiyordu. Fakat bu büyümeyle ters orantılı olarak 1890 yılına kadar ABD kara ordusu ve donanması dünyada Bulgaristan'dan sonra 14. sırada geliyordu. ABD uluslararası konferanslara katılmayan ikinci sınıf devlet muamelesi görüyordu. (Kissinger, 2006: 21-47).

İşte tam bu dönemde, ABD dış politikasında ahlak temelli Amerikan politikasından farklı olarak ulusal çıkarlara dayalı emperyalist bir politikayı savunan Roosevelt ve onun üzerinde fikirleriyle çok büyük etkisi olan jeostratejik politika danışmanı Mahan egemen olmuştu. Mahan “manifest destiny”nin deniz ötesine evrilmesi gerektiğini ve bunun için büyük bir donanmaya ihtiyaç olduğunu savunuyordu. Bunun sonucunda, ABD büyük bir harp gemisi inşaa programı başlatmış ve 1900 yılında dünyanın üçüncü büyük donanma gücü olmuştur. Bu paralelde, Roosevelt Monroe Doktrinine emperyalist ve müdahaleci bir yorum katarak, Orta ve Güney Amerika'da birçok ülkeye müdahalede bulunmuş, Panama Kanalı'nda egemenlik kurmuş ve Hawaii'yi işgal etmiştir. Denizcilik gücü için üslerin önemini bilen Mahan, Hawaii'nin başlangıç olduğunu belirtmiş ve Uzakdoğu'da birçok adayı üs olarak göstermiştir.

Mahan, denizcilik faaliyetleri ile ilgili daha önce taktik seviyede gördüğümüz var olan fikirleri stratejik olarak inşa etmiştir ve en önemli kara stratejistlerinden olan Clausewitz ve Jomini gibiler tarafından geliştirilen stratejik düşüncenin geniş bağlamında denizcilik düşüncesini oluşturmak için çaba sarfetmiştir. (Till, 2004: 40). Bu başarısından dolayı Yale, Columbia, Oxford ve Cambridge gibi üniversiteler tarafından onurlandırılmış ve denizin Clausewitz'i olarak anılmaya başlanmıştır (Tarakçı, 2003: 68).

Bu düşünceyi, tarihte denizi hangi ülkelerin kontrol ederek gücü eline geçirdiğini bulmayı amaçladığı deniz harp tarihi analizleri sonucunda yaratmıştır. Mahan'ın denizcilik gücüne diğer bir katkısı ise, tarihte ilk defa denizcilik gücünün dayandığı bileşenleri dile getirmesidir.

IV. DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİ

Politikalar, yaşanan çağın gerekleri ve kural koyucuların karakterleri ve açık görüşlülükleri ile değişirken, denize kıyısı olan ülkelerin tarihi hükümetlerin zekiliğinden ve öngörüsünden çok doğal şartlar olarak adlandırabileceğimiz ülkenin konumu, büyüklüğü, yapısı, nüfusu ve halkının karakteri ile belirlenmiştir. Ayrıca kabul etmek gerekir ki; “ticaret”, “deniz taşımacılığı” ve “deniz askeri gücünü” içeren denizcilik gücünün büyütülmesinde, bireylerin akıllıca veya mahsurlu davranışlarının da etkisi vardır (Mahan, 1890: 28).

Mahan strateji konseptine askeri olmayan boyutları da ekleyen ilk kişidir. Mahan'a (1890: 28-29, 89) göre, ülkelerin denizcilik gücünü etkileyen temel koşullar şu şekilde sayılabilir:

- Coğrafi konum
- Fiziksel yapı ve buna bağlı üretim ve iklim
- Ülkenin büyüklüğü,
- Nüfus,
- Milli karakter,
- Hükümetin karakteridir (milli kuruluşların karakterini de içerir).

Fransız Amiral Raoul Castex ise, beş ciltlik Stratejik Teoriler (*Théories Stratégiques, Strategic Theories*) adlı eserinde klasik ve materyalist düşünce

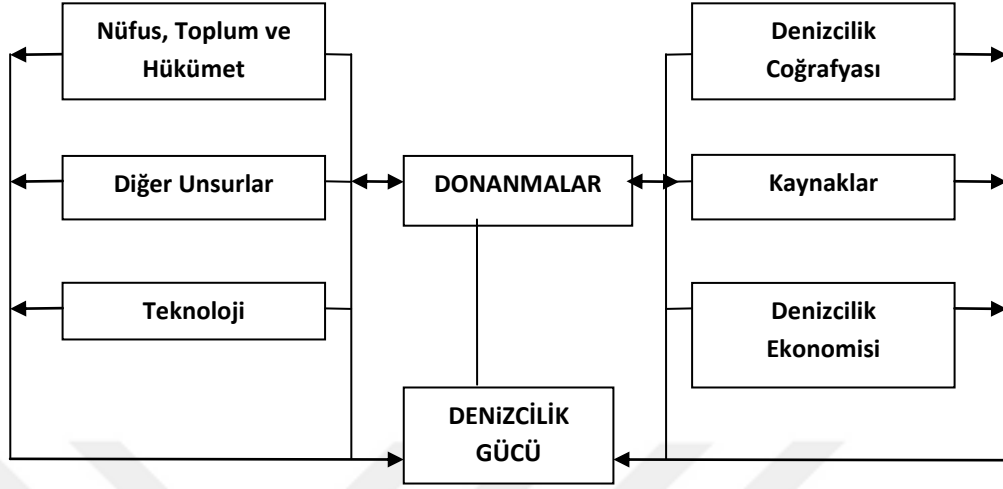
okullarının fikirlerini sentezlemiş ve geleneksel Deniz Kuvvetleri strateji teorisini askeri olmayan ve içsel bileşenleri içerecek şekilde geliştirmiştir. İçsel bileşenler; kuvvetlerin ekonomik kullanımı, hücum ve savunma, muhabere, operasyonel planlama, moral ve komutadır. Askeri olmayan bileşenleri ise beş farklı başlık altında belirlemiştir (Castex'den aktaran Strachan, 2008: 425-428):

- Politika
- Coğrafya
- İttifaklar
- Kamuoyu
- Kısıtlamalar

Till ise *Denizcilik Gücü, 21. YY İçin Bir Rehber (Seapower, A Guide for the Twenty-First Century)* adlı eserinde denizcilik gücü bileşenlerini altı farklı şekilde tanımlamıştır. Till, eserinde bu bileşenleri analiz ederken, bu bileşenlerin toplam denizcilik gücünden ziyade donanmaya yaptığı katkılarla ilgilenmiştir (Till, 2004: 77-103) :

- Nüfus, toplum ve hükümet
- Diğer unsurlar (kara askeri gücü, hava askeri gücü ve müşterek hareketler)
- Teknoloji
- Deniz coğrafyası
- Kaynaklar
- Denizcilik ekonomisi

Şekil 6: Till'in Denizcilik Gücü Bileşenleri



Kaynak: Till, 2004: 78

Bayat ise Mahan'ın belirlemiş olduğu denizcilik gücü bileşenlerinin bazılarının günümüz dünyasında geçerliliğini yitirdiğini ifade etmiş ve denizcilik gücünü, deniz alaka ve menfaatleri ve ulusal güç bileşenleri arasındaki iki yönlü etkileşimin sağladığı toplam verimliliğin belirlediğini savunmuştur (Bayat, 1986: 400-402).

Denizcilik gücünü bileşenlerine ayırarak analiz eden yukarıdaki bilim insanlarının denizcilik gücü bileşenleri incelenip, gruplandığında toplam 13 adet farklı bileşene ulaşılmıştır. Bunlardan “coğrafya” ve “hükümetin karakteri (politika)” tümü için ortak bileşenlerdir. “Nüfus” ve “milli karakter (psikososyal ve kültürel güç)” üç bilim insanı tarafından, “Ekonomi” ve “Teknoloji” ise iki bilim insanı tarafından denizcilik bileşeni olarak kabul edilmiştir. “Fiziksel yapı”, “Ülkenin büyüklüğü”, “İttifaklar”, “Kamuoyu”, “Kısıtlamalar”, “Kaynaklar” ve “Diğer unsurlar (kara ve hava gücü)” ise bir bilim insanı tarafından denizcilik bileşeni olarak kabul edilmiştir (Tablo 2).

Tablo 2: Bazı Bilim İnsanlarına/Düşünürlere Göre Denizcilik Gücü Bileşenleri

DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENİ	BİLİM İNSANI/ DÜŞÜNÜR			
	Mahan	Castex	Till	Bayat
Coğrafya	✓	✓	✓	✓
Limanlar ve nüfusu denize yönlendiren Fiziksel Yapı	✓			
Kıyıların uzunluğu ve nüfusun kıyılara olan dağılımını içeren Ülkenin Büyüklüğü	✓			
Nüfus	✓		✓	✓
Milli karakter (Psikososyal ve kültürel güç)	✓		✓	✓
Hükümetin karakteri (Politika)	✓	✓	✓	✓
İttifaklar		✓		
Kamuoyu		✓		
Kısıtlamalar		✓		
Kaynaklar (Finansal-Malzeme)			✓	
Ekonomi			✓	✓
Teknoloji			✓	✓
Diğer unsurlar (kara ve hava gücü)			✓	

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

V. ULUSAL GÜÇ BİLEŞENLERİ VE DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Corbett, deniz askeri stratejisinin ülkenin topyekün savaşı ile ilgili amacına hizmet etmesi gerektiğini savunmasıyla Mahan'dan ayrılmaktadır. Buradan hareketle, denizcilik gücünün de ulusal güce hizmet etmesi gerektiği sonucu çıkmaktadır.

Nitekim Bayat (1986: 402-409) da, denizcilik gücünü analiz ederken, denizcilik gücü bileşenlerini ulusal güç bileşenlerinden farklı olacak şekilde tanımlamamış, bunun yerine hangi deniz alaka ve menfaatlerinin ulusal güç bileşenlerine etki edeceğini belirlemiştir.

Daha önceki bölümde Tablo 1'de bahsedilen çeşitli bilim insanları tarafından belirlenmiş olan ulusal güç bileşenleri ile bu bölümde bahsedilen bilim insanları tarafından belirlenmiş olan denizcilik gücü bileşenleri içerisinde, ortak olanlar ve

ayrı olanlar belirlenerek, Tablo 3’de gösterilmiştir. Bundaki amaç, denizcilik gücünün ulusal güce hizmet etmesi gerçeğinden yola çıkarak, bir sonraki bölümde ulusal güce katkı sağlayacak doğru denizcilik gücü bileşenlerini belirleyebilmektir.

Tablo 3: Denizcilik Gücü ve Ulusal Güç Bileşenleri

	ULUSAL GÜÇ VE DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİ	İFADE EDEN BİLİM İNSANI SAYISI
O R T A K	Coğrafya	10
	Politik yapı ve hükümetin karakteri (siyasi irade)	10
	Nüfus	9
	Ulusal karakter (Tarih, Sosyal, kültürel ve psikolojik yapı)	8
	Ekonomi	7
	Eğitim, bilim ve teknoloji düzeyi	6
	Askeri güç-Diğer unsurlar(Kara, hava ve müşterek güç)	6
	Doğal Kaynaklar	4
	Uluslararası stratejik pozisyon (ittifaklar)	2
A Y R I	Milli Moral*	3
	Üretim kapasitesi*	2
	Diplomasinin niteliği*	1
	Stratejik zihniyet*	1
	Stratejik planlama*	1
	Limanlar ve nüfusu denize yönlendiren Fiziksel Yapı**	1
	Kıyıların uzunluğu ve nüfusun kıyılara olan dağılımını içeren ülkenin büyüklüğü**	1
	Kamuoyu**	1
	Kısıtlamalar**	1

* Sadece **ulusal güç bileşeni** olarak belirlenmiştir

Sadece **denizcilik gücü bileşeni olarak belirlenmiştir.

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

VI. DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİNİN YENİDEN TANIMLANMASI

Literatürde, denizcilik gücü bileşeni olarak, genellikle Mahan'ın belirlediği denizcilik gücü bileşenlerinin kullanılmasına bir eğilim bulunmaktadır. Fakat Corbett (1988)'in deniz askeri stratejisinin ülkenin topyekün savaşı ile ilgili amacına hizmet etmesi gerektiği fikri (Corbett'den aktaran Till, 2004: 51) ile birlikte, Mahanyan dönemin iki boyutlu olan gerek askeri gerek ticari operasyonlarının günümüzde dört boyutlu hale gelmesi dikkate alındığında; ulusal denizcilik gücü politikalarının analizinde Mahan'ın denizcilik gücü bileşenlerinin kullanılması yerine, literatürdeki ulusal güç ve denizcilik gücü bileşenlerinin tespit edilerek karşılaştırılması ve bu doğrultuda ulusal güç parametrelerini de yansıtacak olan denizcilik gücü bileşenlerinin yeniden tanımlanması uygun olacaktır.

A. Ortak Bileşenlerin Analizi

Tablo 3'de, gerek ulusal güç gerekse denizcilik gücü alanında çalışmalar yapan düşünürler tarafından ortak olarak ifade edilen bileşenlerin tümü, bu çalışmada denizcilik gücü bileşeni olarak kabul edilecektir. Bu bileşenler aynı zamanda ulusal güç bileşenleri de olduğundan bu bileşenlerin analiz edilmesi ve bu analiz doğrultusunda denizcilik stratejileri geliştirilmesi aynı zamanda o ülkenin ulusal gücüne de hizmet etmiş olacaktır.

Ortak bileşenlerden “Ekonomi” ve “Doğal kaynaklar”ın ifade ettiği içerik, bazı düşünürler tarafından “ekonomi”, bazıları tarafından ise “doğal kaynaklar” olarak tanımlanmış ve esasen birbirinin yerine kullanılmışlardır (Hartmann, 1983: 51; Morgenthau, 1970: 119-123; Bayat, 1986: 150-192; Davutoğlu, 2010: 24-25). Lerche ve Said ile Till ise; diğer düşünürlerin “Ekonomi” veya “Doğal kaynaklar” başlığı altında ifade ettikleri fikirleri, birden fazla başlık altında ifade etmişlerdir. Lerche ve Said (1963: 62,65) fikirlerini; doğal kaynaklar, ekonomik yapı ve Tablo 3'deki ayrı bileşenlerden birisi olan “endüstriyel ve tarımsal üretim kapasitesi” olmak üzere üç ayrı ulusal güç bileşeni altında ifade etmiştir. Till (2004: 91-103) ise, fikirlerini “denizcilik ekonomisi” ve “kaynaklar” olmak üzere iki güç bileşeni altında

ifade etmiş ve “kaynaklar” bileşeni ile doğal kaynaklardan ziyade donanmaya ayrılacak kaynakları (bütçe, malzeme, vs) kastetmiştir. Düşünürler tarafından belirlenen “doğal kaynaklar”, “ekonomi” ve “endüstriyel ve tarımsal üretim kapasitesi” bileşenlerinin birbirleri yerine kullanıldığı veya birbirlerini kapsadığı göz önüne alınarak, bu çalışmada “ekonomi” bileşeni olarak tek bir bileşen altında incelenecektir.

B. Ayrı Bileşenlerin Analizi

Tablo 3’de ayrı bileşenler olarak ifade edilen bileşenlerin arasından bazı bileşenler de denizcilik gücüne sağladıkları katkı nedeniyle bu çalışmada denizcilik gücü bileşeni olarak kabul edileceklerdir.

Organski (1968: 203-210), “milli moral”i ulusal güç bileşeni olarak belirlese de, ölçülmesi imkansız olduğunu belirterek, dikkate almamıştır. Lerche ve Said (1963: 66-67) tarafından ise milli moral, bir milletin ruh halini “toplumun kendisini hükümetin uyguladığı bir politikaya bağlı hissetmesi ve bunun için çalışmaya ve hatta gerektiğinde feda olmaya gönüllü olması” bağlamındaki bir referensla tanımlamak için kullanılmaktadır. Eğer bir hükümet, ulusal moral durumunun sorgulanabilir olduğu sonucuna varırsa, onun yükseltilmesi hükümetin temel görevi olacaktır. Milli moralin yükseltilmesi siyasi iradenin görevi olması sebebiyle, bu çalışmada “hükümetin karakteri (siyasi irade)” bileşeninin “milli moral” bileşenini kapsadığı kabul edilecektir.

Tablo 3’de ayrı bileşenler arasında ifade edilen “ulusun diplomasinin niteliği” bütün bileşenleri bir araya getirerek bütünlüğe kavuşturur, ağırlık ve yön verir; gerçek bir güç şekline soktuğu bu bileşenleri uyumakta olan potansiyel güçler olmaktan kurtarıp canlandırır. Bir ulusun dış politikasının barış zamanı diplomatlar eliyle yönetilmesi ve uygulanmasının ulusal güç açısından önemi savaş zamanı aynı ulusun askeri liderlerinin askeri taktik ve stratejilerinin önemine eşittir (Morgenthau, 1970: 158,181). Ortak bileşenlerden “uluslararası stratejik pozisyon” ise tam olarak ülkenin “müttefiklere duyduğu ihtiyaç ile ilgili ne hissettiği”, “gerçek veya potansiyel müttefikleri azaltıldığındaki etkin kapasitesi” ile ilgilidir (Lerche ve Said, 1963: 67-68). Bu da aslında, Castex’in “ittifaklar” olarak belirlediği denizcilik gücü

bileşenin diğer bir ifadesidir. Buradan da açık olarak anlaşıldığı gibi uluslararası stratejik pozisyonun belirlenerek ittifaklar oluşturulması ülkenin diplomasinin niteliği ile ilgili olup ve bu husus da, siyasi iradenin görev alanında bulunduğundan, bu çalışmada, “diplomasi ve uluslararası stratejik pozisyon”, “hükümetin karakteri” denizcilik gücü bileşenin alt bileşenleri olarak ifade edilecektir.

Bir toplumun “stratejik zihniyet” bileşeni; içinde kültürel, psikolojik, dini ve sosyal değer dünyasını da barındıran tarihi birikimi ile bu birikimin oluştuğu ve yansıdığı coğrafi hayat alanının ortak ürünü olan bir bilincin o toplumun dünya üzerindeki yerine bakış tarzını belirlemesinin ürünüdür. Sabit verilerin (tarih, coğrafya, nüfus, kültür) belirlediği stratejik zihniyetin içeriği, potansiyel verilerle (ekonomik kapasite, teknolojik kapasite, askeri kapasite) rasyonel bir kurguya oturtulan stratejik planlama aracılığıyla elle tutulur ve algılanabilir bir şekle bürünür. Stratejik zihniyet tarihe, stratejik planlama bugünkü realitelere dayanmak zorundadır (Davutoğlu, 2010: 29-34). Bu çalışmada, Tablo 3’de ayrı bileşenlerin arasında ifade edilen “stratejik zihniyet”, aynı tablonun ortak bileşenlerden “ulusal karakter”in kapsamında değerlendirilecektir. “Stratejik planlama” ise denizcilik gücü bileşeni olarak kabul edilmeyecek ve çalışmanın daha sonraki bölümlerinden olan “denizcilik politikası” bölümünde ele alınacaktır.

Mahan’ın denizcilik gücü bileşenlerinden olan “fiziksel yapı”, her ne kadar Bayat tarafından (1986: 397-398) günümüzde denizcilik gücü ile ilgili bir bileşen olma özelliğini yitirdiği ifade edilse de, Mahan’ın fiziksel yapıdan kastettiği iyi analiz edildiğinde çok önemli bir denizcilik gücü bileşeni olmaya devam ettiği anlaşılabilecektir. Mahan’a göre bir ülkenin kıyıları, o ülkenin sınırlarından biridir ve ard alanına en kolay erişimi sağlar. Eğer bir ülkenin çok uzun bir sahil şeridi olup, herhangi bir limanı yoksa, bu tür bir ülkenin deniz ticareti, deniz taşımacılığı ve donanması da olmayacaktır. Tarihte İspanya ve Avusturya’nın bir ili olan Belçika buna güzel bir örnektir (Mahan, 1890: 35). Denize kolay erişimi sağlayan kıyıların yapısının yanında, insanları denize yönlendiren veya onları denizden uzak tutan başka fiziksel özellikler de vardır. Örneğin tarihte iç savaş sona erdikten sonra, Fransızlar; İngilizler ve Hollandalılar kadar denize arzuyla ve başarıyla yaklaşmadılar. Bunun temel sebebi, fiziksel şartlarının Fransa’ya insanların ihtiyacından fazlasını üretmeyi sağlayan hoş iklimli harika topraklar bahşetmesidir

(Mahan, 1890: 36). Bir ülkenin gerek ticari gerekse askeri limanlarının denizcilik gücü için günümüzde de önemini devam ettirmesi ve halkı denize yönlendiren etkenlerin hala geçerli olması sebebiyle, Mahan'ın denizcilik gücü bileşenlerinden olan “fiziksel yapı” bu çalışmada da denizcilik gücü bileşeni olarak kabul edilmiştir.

Mahan'ın diğer bir denizcilik gücü bileşeni olan “ülkenin büyüklüğü”, bir ülkenin kaç kilometrekare alan kapladığı ile ilgili değil, kıyılarının uzunluğu ve limanlarının özellikleri ile ilgilidir. Kıyıların uzunluğu nüfusun çok veya az olmasına göre güç veya zayıflık kaynağıdır. Böyle bir ülke, garnizonu surlara orantılı olarak dağıtılmış bir kalenin içinde gibidir. Böyle bir örnek Amerikan İç Savaşı'nda görülebilir. Güneyliler çok sayıda savaşçı insana, diğer kaynaklarını destekleyecek bir donanmaya, çok uzun kıyı şeridine ve büyük bir güç kaynağı olan çok sayıda denizden anakaraya girişe (nehirlere) sahiplerdi. O günkü Kuzey'de bulunan hükümet ve orada yaşayanlar Güney'i ablukaya alarak yenebileceklerini zannetmişlerdi. Fakat Güneyliler sadece donanmaya ve denizci bir nüfusa sahip değildi, aynı zamanda nüfusu, savunmak zorunda oldukları kıyı şeridine orantılı olarak dağılmıştı (Mahan, 1890: 43-44).

Bayat (1986: 397-398), Mahan'ın bu denizcilik gücü bileşeninin, “küçük bir ülke olan ve az nüfusa sahip olan komşumuz Yunanistan'ın deniz ticaret filosu bakımından dünyada ilk sırada yer almasını” ve “Baltık Denizi'nde yaklaşık olarak Marmara Denizi'nin Trakya kıyıları kadar kısa bir sahil şeridine sahip olan Polonya'nın balıkçı filolarının Güney Kutup denizi dahil bütün okyanuslarda faaliyet göstermesini” örnek vererek günümüzde geçerliliğini yitirdiğini savunmaktadır.

Oysa ki, Mahan'ın ülkenin büyüklüğünü (kıyılarının uzunluğu ve nüfusun kıyılara dağılımı) denizcilik gücü bileşeni olarak belirlemesindeki kasıt, ülkenin kıyılarının uzun olması ile ilgili değil, ülkenin kıyılarının savunulması ile ilgiliydi. Çağımızın savaş teknolojilerindeki gelişmeler bir kıyıyı savunmak için nüfusla tahkim edilmesi gerekliliğini ortadan kaldırmış olabilir, fakat limancılık, tersanecilik, balıkçılık, deniz turizmi ve deniz taşımacılığı gibi faaliyetlerin oluşması ve gelişmesi için kıyılardaki nüfusun önemi artarak devam etmektedir. Bu sebeple bu çalışmada, Mahan'ın denizcilik gücü bileşenlerinden olan “ülkenin büyüklüğü”, değişerek hala önemini korumakta olması dikkate alınarak diğer bir denizcilik bileşeni olan “nüfus”un içerisinde “nüfusun kıyılara oranı” değişkeni olarak analiz edilecektir.

Yukarıda çeşitli bilim adamı ve düşünürlerin ulusal güç ve denizcilik gücü bileşenleri ile ilgili yapılan analiz neticesinde, belirlenen ve bu çalışmada kullanılacak olan denizcilik gücü bileşenleri aşağıda sunulmuştur:

- Coğrafya
- Fiziksel yapı
- Nüfus
- Ekonomi
- Eğitim, bilim ve teknoloji
- Askeri denizcilik gücü
- Hükümetin karakteri
- Ulusal karakter

VII. DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİNE AİT DEĞİŞKENLER

Bu bölümde, bir önceki bölümde sekiz adet olarak belirlenmiş bulunan denizcilik gücü bileşenlerinin değişkenleri tespit edilerek sayısallaştırılacak ve denizcilik gücünün analitik olarak ifade edilebilmesi sağlanacaktır.

Aynı zamanda, tespit edilen denizcilik gücü bileşenleri ve bunların değişkenleri sayesinde ulusal denizcilik stratejileri ve politikaları belirlenirken makro dış çevre analizlerinde kullanılabilecek ve bu tür bir analiz, Uluslararası İlişkiler disiplininin, Ulusal Güvenlik alt disiplini temel almış olacağından daha doğru denizcilik stratejileri ve politikaları elde edilmesine yardımcı olabilecektir.

A. Coğrafya

Coğrafya gerek ulusal gücün ve gerekse denizcilik gücünün bir bileşenidir. Lerche ve Said'e göre (1963: 59-61), coğrafi faktörlerin arasında ülkenin büyüklüğü, şekli, topografyası, yeri ve iklimi sayılabilir. Daha ince coğrafi etkiler ise ülke sınırlarının doğası, komşuları, adaları, yarımada, kıyıları veya karaya kilitli olması ve nüfus dağılımıdır. Coğrafya temel etki bakımından tarafsızdır ve ülke politikasının belirlediği amaçlara bağlı olarak avantaj da, dezavantaj da sağlayabilir.

Bayat (1986:223-243), coğrafi faktörleri; ülkenin nisbi konumu ve biçimi, ülkenin büyüklüğü, doğal yapı, iklim, yapay (suni) coğrafya ve uluslararası coğrafya olarak saymaktadır.

Organski, coğrafyayı ulusal güç bileşeni olarak belirlemesine rağmen; bileşenleri ölçülebilir kılabilmek maksadıyla, çok gelişmiş ve yoğun nüfusa sahip ülkelerin uygun coğrafi mevkilere zaten ulaşabileceğini öne sürerek “coğrafya”yı çalışmalarında dikkate almamıştır (Organski, 1968: 203-210, Organski ve Kugler, 1980: 33-38).

Hartmann ise (1983: 51), coğrafyanın temel faktörlerini iklim, yer ve büyüklük olarak ifade etmektedir.

Monroe coğrafyanın faktörlerinden biri olan fiziksel büyüklüğün önemini, *“Büyük veya küçük, toprağının büyüklüğü bir ulusun birçok özelliğini belirler. Kaynaklarının, nüfusunun ve fiziksel gücünün sınırlarını gösterir. Kısacası, büyük güç ile küçük güç arasındaki farkı ortaya koyar”* diyerek vurgulamıştır. (Monroe’dan aktaran Kissinger, 2009: 23).

Davutoğlu’na göre (2010: 17-18), tarih, nüfus ve kültür ile birlikte sabit verileri oluşturan “coğrafya” ülkelerin mevcut parametreler içinde kendi iradeleriyle değiştirmelerinin mümkün olmadığı unsurlardandır. Ancak değişen uluslararası konjonktür, coğrafya ve diğer üç sabit unsurun ülkelerin güç dengeleri içindeki özgül ağırlıklarının değişime uğramasına yol açar. Örneğin Türkiye’nin sabit bir verisi olan ve Hatay’ın katılımı (1939) dışında son 94 yıldır değişmemiş olan coğrafyasının Soğuk Savaş dönemindeki stratejik ağırlığı ile Soğuk Savaş sonrası dönemdeki stratejik ağırlığı önemli farklılıklar göstermektedir.

Tarakçı’ya göre (2003: 218-219), coğrafi özellik bir devletin yeryüzünde işgal ettiği fiziki alanın mahiyeti, şekli ve çevresindeki diğer devletlerle olan bağlantılarını ifade eder. Bir devlet yeryüzünde;

- Bütün bir kıtayı işgal eder veya,
- Bir kıtanın içinde denize çıkışı olmayan bir yerde bulunur veya,
- Deniz kıyısına ve elverişli limanlara sahip olur veya
- Bir ada üzerinde bulunur.

Mahan ise, denizcilik gücü açısından coğrafyanın önemini şu şekilde ifade etmiştir (1890: 29-31):

- Bir lke coğrafi olarak ne karadan kendini savunmak zorunda kalacak, ne de sınırlarını karadan genişletmeyi isteyecek bir konuma sahipse, o ülke tüm hedeflerini denize yönlendirerek, kıtasal bir ülkeye nazaran rahatsız edici bir üstünlüğe sahip olacaktır. Örneğin, İngiltere’nin konumu Hollanda ve Fransa’ya nazaran büyük üstünlük sağlamıştır.

- Coğrafi pozisyon aynı zamanda donanmanın toplu olarak bulundurulması veya bölünmüş olarak bulundurulmasıyla da ilgilidir. Nitekim Fransa’nın hem Akdeniz hem Atlantik’e erişimin olması bir avantaj iken, iki denizde de donanma bulundurmayı gerektirmesi İngiltere karşısında askeri açıdan bir zafiyettir.

- Coğrafi pozisyon ayrıca düşmanlara karşı yapılacak hareketler için iyi bir s ve merkezi konumun stratejik üstünlüğünü sağlar.

- Doğa, bir ülkeye, açık denizlere kolay erişime ve deniz ticaretinin önemli geçitlerinden birini kontrol etmeye imkan sağlıyorsa, mevkiinin stratejik değeri çok yüksektir.

Günümüzde ulus-devlet olgusunun uluslararası sistemin ana unsuru haline gelmesi ile birlikte bir siyasi topluluk olan ulus, bu topluluğun egemenlik şeklindeki örgütlenmesi olan devlet ve bu siyasi egemenliğin yayıldığı alanı kapsayan ülke kavramları i içe geçen bir anlam bütünlüğü ve bağımlılığı kazanmışlardır (Davutoğlu, 2010: 18).

Uluslararası hukukta yerleşmiş grşeye göre bir devlet ülkesi, devlete ait kara, deniz ve hava bölümlerinden oluşmaktadır (Pazarcı, 2008: 143). Bir devletin ülkesinin deniz bölümü olan deniz coğrafyası, denizcilik gücü eşıtliğinde bağımsız bir değişken değildir. O, bir ülkenin dünyadaki yerini “denizci” veya “denizci olmayan” olarak algılamasıyla belirlenir. Ülkelerin bu algısı değişebilir. Örneğin; 1993’te 25 yıl savaşlarından sonra Etiyopya Eritre’nin bağımsızlığını tanımaya zorlandı. Üç yıl sonra Etiyopya Cibuti’de demirli bulunan 16 savaş gemisini açık arttırma ile sattı ve deniz sahnesinden çekildi. Tersine olarak, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) yaratılması ve karasularının 3 deniz milinden 12 deniz miline çıkarılması ile ekonomik ve insan kaynağı yetersiz birçok küçük ülke kendisini, korumak zorunda oldukları çok büyük deniz sınırlarına sahip bir şekilde buldu (Till, 2004: 84).

Bir ülkenin güvenliği ve refahı için çok önemli olduğundan, deniz coğrafyasının, o ülkenin stratejik ajandasının oluşturulmasında çok önemli bir rolü vardır. Stratejik zorunluluklar aşağıdaki gibidir (Till, 2004: 85-86) :

- *Ulusal birliğin korunması:* Filipinler ve Endonezya gibi arkipelajik ülkelerde ülkenin bütünlüğü onu birleştiren veya ayıran deniz bağlantısına bağlıdır. Örneğin Endonezya 17.000 adadan oluşur ve varlığı adalar arasındaki denizin halkını bölen değil birleştiren olarak görülmesine bağlıdır. Bu da o denizlerde gerek askeri gerek ticari çabanın başarısına bağlıdır. Aynı husus Brezilya ve Çin gibi geniş nehirleri olan ülkeler için nehir denizciliğindeki başarı için de söylenebilir.

- *Kara sınırları ile dengeyi sağlamak:* İngiltere, Japonya ve Singapur gibi ada ülkeleri azınlıktadır. Fransa, Almanya, Rusya, Çin, Hindistan ve Bangladeş gibi önemli deniz alakaları olan ülkeler, kara sınırlarını korumayla deniz fırsatlarını geliştirme arasındaki denge demek olan kara sınırlarına sahip olma gerçeği ile karşı karşıyadırlar. Örneğin Çin uzun kara sınırlarını Orta Asya milletlerine karşı korumak zorunda olmaktan muzdaripti ve bu uzun zaman Çin'in genel durumuyla ve deniz ticaret menfaatleriyle uyumlu donanma inşa etmesini engelledi. Hindistan da aynı şekildedir. Kara sınırı 9900 deniz mili deniz sınırı ise yaklaşık üçte biri kadar 3500 deniz milidir. Fakat şimdiye kadar Hindistan donanması savunma bütçesinden hemen hemen hiçbir şey alamamaktadır.

- *Ortaya çıkan düşmanlıklar:* Coğrafya bazen ülkelerin düşmanlarını saldırıya yaklaştırabilir. Örneğin, Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Biritanya ve Almanya ticaretlerine ve ülkelerine saldırıyı engellemek için Kuzey Denizi'ni kontrol etme ihtiyacı hissettiler. Amiral Wolfgang Wegener sık sık Alman donanmasını coğrafi değerlendirmelere yeteri kadar önem vermediği ve sorunları sadece taktiksel araçlarla çözmeye çalıştığı için eleştirmiştir. O, stratejinin, coğrafi konumların, onlardaki değişikliklerin ve kötüye gitmelerin doktrini olduğunu hatırlatıyordu ve coğrafi konumu geliştirmek için saldırı stratejisini öneriyordu. Bu tavsiye dikkate alındı ve 1940'ta Almanya Norveç'i işgal ederek Kuzey Denizi'nin deniz coğrafyasını değiştirdi.

İspanya ve Rusya denizcilik tecrübeleri bu üç stratejik zorunluluğun bir araya gelmesinde iki ayrı örnektir. Portekiz ve Cebelitarık'ın varlığı İspanya'nın tek donanmayla üç ayrı kıyıyı savunması gibi güç bir göreve sahip olması demektir.

Aynı zamanda savunması gereken Afrika'da Ceuta ve Melilla isimli iki şehir ve Kanarya ve Balearic adaları vardır. Fakat Portekiz ve Fransa ile ortak sınırlar ve İspanya ana karası her zaman denizci meşguliyetlerden sapmalar oluşturmaktadır (Till, 2004: 86).

Deniz coğrafyası Rusya için her zaman acımasız olmuştur. Savunmak için Kuzey, Baltık, Karadeniz ve Uzak Doğu olmak üzere dört ana kıyı alanına sahiptir. Deniz gücünün dış politika aracından ziyade bir amaç olması Stalin'in İkinci Dünya Savaşı'ndaki başarısını konsolide etmesi ve eski günlerin geri gelmemesi için elinden gelenin en iyisini yapması ile ortaya çıkmaktadır (Till, 2004: 87, 89).

Stalin, Bear Island ve Spitsbergen'de Norveç'e baskı, Bornholm'de Danimarka'ya baskı, Türk Boğazları'nda ve Kafkas sınırında Türkiye'ye baskı, Yugoslavya ve Arnavutluk ile bağlantı, Sakhalin ve Güney Kurile Adalarını Japonya'dan alınması, tüm bu alanların ticari olarak gelişimi, Arktik'teki hakların korunması, bütün bu uzak alanların merkezi otoriteye entegrasyonu ve son olarak bir donanma ve denizcilik endüstrisi oluşturulması için her şeyi yapmıştı. Bu durum, deniz gücünü geliştirmek için yıllardan beri görülen en açık çabaydı (Till, 2004: 90).

Denizcilik gücü bileşenlerinden biri olan coğrafyanın değişkenlerinin doğru olarak belirlenebilmesi için, devletlere ait deniz coğrafyasının temel belirleyicisi olan “deniz yetki alanları ile ilgili uluslararası hukuk” ile coğrafyanın siyasi, politik ve stratejik olarak yorumlanması ile ortaya çıkan “siyasi coğrafya”, “jeopolitik” ve “jeostrateji” kavramlarının ayrıca incelenmesi gerekmektedir.

1. Deniz Yetki Alanları

Ülkelerin deniz coğrafyasını oluşturan deniz yetki alanları uluslararası hukukun konusudur. Bu sebeple deniz yetki alanlarının belirlenmesini anlamak için öncelikle uluslararası hukukun kaynaklarını incelemek gerekmektedir. Bu konu çalışmanın ikinci bölümde detaylı olarak ifade edilmiştir.

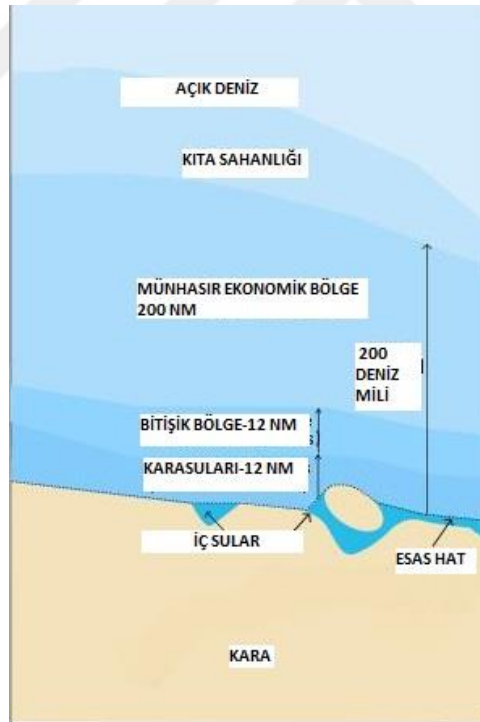
Deniz alanlarının sınırlandırılması hukukunda ise başlıca beş kaynak söz konusudur. Bunlar; “örf adet hukuku (yapılageliş)”, “1958 Cenevre Sözleşmeleri”, “1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)”, “Uluslararası Adalet Divanı (UAD) Kararları” ve “doktrin” olarak sayılabilir. Bunlara ek olarak,

“Milletlerarası Deniz Mahkemesinin” ve “hakem mahkemelerinin” kararları da sayılabilir (Gökalp, 2008: 17).

Günümüzde ülkelerin sahip olduğu veya hak iddia ettiği deniz coğrafyasını anlamak için deniz yetki alanları ile ilgili uluslararası deniz hukukunun tarihsel gelişimini anlamak gerekmektedir. Özman tarafından (2006: 22-44) ifade edilen deniz yetki alanları ile ilgili deniz hukukunun tarihi gelişim süreci EK 1’de özetlenmiştir.

Deniz alanlarının sınırlandırılması hukukundaki beş kaynaktan biri olan ve bugüne kadar 166 devlet tarafından onaylanmış veya katılım sağlanmış bulunan ve birçok hükmü Sözleşme’ye taraf olmayan ülkeler tarafından dahi genel kabul görmüş kurallar ve standartlar olarak benimsenmiş olan 1982 BMDHS’ye göre devletlerin deniz yetki alanlarına getirilen düzenlemeler aşağıda özetlenmiştir (Şekil 7):

Şekil 7: Uluslararası Deniz Hukukunda Deniz Yetki Alanları



Kaynak: Bello ve diğerleri, 2013: 34

a. İçsular ve Karasuları

Kıyı devletinin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir takımada devleti söz konusu olduğunda takımada sularının ötesinde, karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır. (Md. 2.1). Karasularının genişliği bu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 NM'i geçemez (Md. 3). Esas hatların gerisinde kalan sular, devletin iç sularına dahildir (Md. 8.1). Sözleşme hükümleri saklı kalmak üzere sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanır. (Md. 17). Zararsız geçiş; karasularını iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın katetmek amacıyla veya iç sulara girmek veya bu suları terk etmek veya bu nitelikteki bir demirleme yerinde durmak veya buraları terk etmek amacıyla yapılan geçiştir (Md. 18.1) (UNCLOS, 2016).

b. Bitişik Bölge

Esas hatlardan azami 24 NM açığa kadar uzanan sulardır. Kıyı devleti bu sularda gümrük, maliye, sağlık ve göç ile ilgili kabul etmiş olduğu kurallara aykırılığı engellemek için denetim yapma hakkına sahiptir (Md 31.1) (UNCLOS, 2016). Belirli bir bitişik bölgenin gerçek genişliğinin 24 NM'den (veya belirlenen genişlikten) karasuları genişliği çıktıktan sonra kalan deniz şeridi olduğunu gözden kaybetmemek gerekir. (Pazarcı, 2008: 275).

c. Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar

Bu sulardan geçiş rejimi, diğer herhangi bir yönden bu boğaz sularının hukuki rejimini etkilemeyeceği gibi, kıyıdaş devletlerin bu sular üzerinde, bunlara tekabül eden deniz yataklarında ve bunların toprak altında ve aynı şekilde bunlar üzerindeki hava sahasında egemenliklerini ve yetkilerini kullanmalarını etkilemeyecektir (Md. 34.1) (UNCLOS, 2016). Özman'a göre (2006: 359), 1982 BMDHS'de coğrafi özellikleri birbirinden az çok farklı, beş değişik boğaz ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır.

(1) Özel Sözleşmelere Tabi Olan Boğazlar

Bu çeşit boğazlarda uygulanan rejim tamamıyla, haklarında aktedilmiş sözleşme hükümlerinde öngörülen düzenlemelere tabi olmakta ve dolayısıyla bu boğazlar, bu düzenlemeler çerçevesinde, 1982 BMDHS'nin dışında kalmaktadır (Özman, 2006: 359-360). Bu boğazlar; 1857 Kopenhag Andlaşmasının yürürlükte olduğu Danimarka Boğazları, 1881 yılında imzalanan andlaşmanın yürürlükte olduğu Magellan Boğazı, 1921 tarihli andlaşmanın uygulandığı Aaland Boğazı ve 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesinin uygulandığı Türk Boğazlarıdır (Özman, 2006: 377-380).

(2) Transit Geçiş Rejimine Tabi Olan Boğazlar

Transit geçiş rejimi, açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır (Md. 37) (UNCLOS, 2016). Transit geçiş rejiminde, zararsız geçişe göre, gemilere daha fazla serbesti tanınmakta ve dolayısıyla, sahildevletinin geçiş yapan gemiler üzerindeki yetkilerinde bazı ek kısıtlamalar öngörülmektedir. 1982 BMDHS'nde transit geçiş konusunun ayrı olarak düzenlenmesindeki en önemli etkenin, karasuları genişliğinin 12 deniz mili olarak kabul edilmesi olduğu kabul edilmektedir. 1971 yılında, ABD'de yapılan bir araştırmaya göre, 12 deniz mili genişlik esasının evrensel bir kural olarak kabul görmesi halinde, genişlikleri 24 deniz milinden az olmaları nedeniyle 116 boğazın karasuları kapsamına dahil olacağı hesaplanmıştır. Diğer bir etkenin ise, takımda sularından geçişe bir çözüm bulmak olduğunu söylemek mümkündür (Özman, 2006: 366).

(3) Zararsız Geçiş Rejimine Tabi Olan Boğazlar

Sözleşmede öngörülen boğazlardan zararsız geçiş rejimi, “bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda-eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede

seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa” ve “bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlar”da uygulanır (Md. 45.1) (UNCLOS, 2016). Karasularından zararsız geçişten farklı olarak, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan zararsız geçiş rejiminde sahildevletinin bu hakkı geçici bir süre durduramayacağı gerek UAD’nin Korfu Boğazı uyuşmazlığı kararında, gerek 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS)’nde ve gerekse 1982 BMDHS Md. 45.2’de belirtilmiştir (Özman, 2006; 364-365; UNCLOS, 2016). Yine UAD’nin Korfu Boğazı uyuşmazlığı kararında, zararsız geçiş rejiminin uygulandığı boğazlardan savaş gemilerinin de önceden izin almaksızın zararsız geçiş hakkına sahip olmalarının “uluslararası örf ve adet kurallarına uygun” bir ilke olduğu vurgulanmıştır (Özman, 2006: 364).

(4) Serbest Geçiş (Açık Deniz) Rejimine Tabi Olan Boğazlar

Bu çeşit boğazlarda, boğazın genişliğinin, sahildevletlerinin karasuları genişliğinin iki katından fazla olması sebebiyle, orta kısımda bir açık deniz (veya münhasır ekonomik bölge) alanı mevcut olmakta ve dolayısıyla, açık denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde boğazdan geçiş, serbesti rejimine tabi olmaktadır (Özman, 2006: 361).

(5) Takımda Sularından Geçiş Rejimine Tabi Olan Boğazlar

Bu çeşit su yollarında, transit geçiş rejimi ağırlıklı takımda sularından geçiş rejimi “sui generis” bir rejim olarak uygulanacaktır. Bunun yanında, takımda sularından geçişte zararsız geçiş rejiminin uygulanması da mümkündür (Özman, 2006: 362).

ç. Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)

Bu kavram 1945’ten sonra, kimi Latin Amerika devletlerince uygulamaya konulan 200 deniz mili miras denizi tartışmalı kavramı ile 1960’lı yılların başında

yerleşmeye başlayan balıkçılık bölgesi kavramının etkisi sonucu ortaya çıkmış bir kavramdır. Sonuçta 1982 BMDHS, MEB kavramını kapsamı içine almıştır (Pazarcı, 2008: 282).

Sözleşmeye göre, MEB karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanamayacaktır (Md. 57). MEB’de kıyı devletinin hak, yetki ve yükümlülükleri; “deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konuları ile aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen hakları” ve “Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun olarak; suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma, denize ilişkim bilimsel araştırma yapma ve deniz çevresinin korunması ve muhafazası konuların ilişkin yetkiyi” kapsamaktadır (Md. 56.1). Bu maddede deniz yatağına ve bunların toprak altına ilişkin olarak belirtilen haklar VI. Kısım-Kıta Sahanlığı esaslarına uygun olarak kullanılacaktır (Md. 56.3). Karaya kilitli veya coğrafi olarak dezantajlı devletler, hakkaniyet esasları doğrultusunda aynı bölge veya alt-bölgede bulunan devletlerin MEB’lerinde canlı kaynaklar bakiyesinin uygun bir bölümünün avlanmasına katılmaya hakkı olacaktır ve bu katılmanın şartları ve usulleri iki taraflı, alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalarla tespit edilecektir (Md. 69.1, 2 ve Md. 70.1, 3). MEB’de sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletler, Sözleşmenin ilgili hükümlerinde öngörülen şartlar içerisinde seyrüsefer serbestliği ile uçuş serbestliğinden ve denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliğinden ve bunların işletilmesinde denizin uluslararası diğer yasal amaçlarla kullanılması serbestliğinden yararlanırlar (Md. 58.1) (UNCLOS, 2016).

d. Kıta Sahanlığı

Kıta sahanlığı kavramının uygulanan hukuk kavramı olarak ortaya çıkması, 28 Eylül 1945’te ABD başkanı Truman’ın bir bildirisi ile olmuştur (Pazarcı, 2008: 278). Kıta sahanlığı asıl olarak I. Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde tartışılmış ve 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi (KSS)’ne konu olmuş bir kavramdır. Çünkü kıta sahanlığı, bu sözleşmeye kadar olan dönemde sadece kavramsal olarak oluşmuş fakat genişliği

ve hukuksal statüsü itibariyle belirginleşmemiş olan bir kavramdır (Gökalp, 2008: 22).

Kıyı devletinin kıta sahanlığı, karasularının ötesinde kıta eş kenarının dış eşiğine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye olan kısımda, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını içerir (Md. 76.1). Dış eşik 200 deniz milinin ötesinde olduğu durumlarda, ilgili maddeye göre dış eşiği belirleyen sabit noktalar karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 deniz mili veya 2500 metre eşderinlik çizgisinden itibaren 100 deniz milini aşmayacaktır (Md. 76.5) (UNCLOS, 2016).

Kıta sahanlığı, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda, kıyı devleti kıta sahanlığının sınırları hakkındaki bilgileri Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonuna bildirecektir. Komisyon kıyı devletlerine kıta sahanlıklarının dış sınırlarının tespitine ilişkin konularda tavsiyelerde bulunacaktır (Md. 76.8) (UNCLOS, 2016).

Kıyı devleti, kıta sahanlığı üzerinde araştırmada bulunmak ve buranın doğal kaynaklarını işletmek amacıyla egemen haklar kullanır (Md. 77.1). Öngörülen doğal kaynaklar, deniz yatağı ve toprak altının madensel kaynaklarını ve diğer cansız kaynakların ve keza sedanter türden canlı organizmaları; yani hasata elverişli duruma geldikleri zaman, deniz yatağında veya bu yatağın altında hareketsiz bulunan veya hareketleri deniz yatağı ve toprak altı ile sürekli temasa bağlı olan organizmaları içerir (Md. 77.4) (UNCLOS, 2016).

Kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesinde kıta sahanlığının cansız kaynaklarının işletilmesine ilişkin olarak, kıyı devletler nakdi ve ayni katkıda bulunacaktır (Md. 82.1). Nakdi ve ayni katkılar Otorite aracılığıyla yapılacak olup; Otorite bunları hakkaniyete uygun dağıtım kriterlerine göre Sözleşmeye taraf devletler arasında bölüştürecek (Md. 82.4) (UNCLOS, 2016).

Kıta sahanlığı üzerindeki su alanı açık deniz oluşturuyorsa, açık deniz rejimi bütün koşulları ile geçerliliğini korumaktadır. Eğer kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletine ait bir MEB yer alıyorsa, o zaman da bu kavram çerçevesinde söz konusu

su alanı üzerinde geçerli olan rejim bütün geçerliliğini koruyacaktır (Pazarıcı, 2008: 280).

e. Açık Deniz

Sözleşme'nin Açık Deniz hükümleri, bir devletin MEB'ine, karasularına veya iç sularına veya takımda sularına dahil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanır (Md. 86). Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizlerin serbestliği; seyrüsefer serbestisi, uçuş serbestisi, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi, suni adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi, balık avlama serbestisi ve bilimsel araştırma serbestisini kapsar (Md. 87.1). Açık denizler barışçıl amaçlarla kullanılacaktır (Md. 88). Hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez (Md. 89) (UNCLOS, 2016).

2. Siyasi Coğrafya, Jeostrateji ve Jeopolitik

Konu olarak birbirine çok yakın olan coğrafya ile ilgili bu üç terim aşağıda tanımlanmıştır.

a. Siyasi Coğrafya

Siyasi coğrafya, belli bir anda, devletlere bölünmüş dünyanın durumunu göz önünde tutar ve her birinin organizasyonunu inceler. Daha büyük bölgeleri (mesela kıtaları) ilgilendiren genel görüşler bir sentez olmaktan ziyade bir yan-yanadır. Politikada önemli olan bazı unsurlar, coğrafyanın diğer dallarına bırakılmıştır. “Alışveriş imkan ve kaynakları” ekonomik coğrafyaya, “konum” fiziki coğrafyaya ve “ırklar” beşeri coğrafyaya gibi (Tarakçı, 2003: 55).

Jeopolitik ve siyasi coğrafya arasındaki farklar şu şekilde ortaya konabilir (Tarakçı, 2003: 56-57):

- Siyasi coğrafya, siyasi topluluklar ile coğrafi olaylar arasındaki ilişkileri inceler ve özelliklerini meydana çıkarır. Jeopolitik ise, bu özelliklerden istifade ile devletin dış politikasını tayin eder.

- Siyasi coğrafya statiktir, jeopolitik ise dinamiktir.

- Siyasi coğrafya, daha geniş bir sahayı tetkik eder, jeopolitik ise daha ziyade dış politikanın tespiti bakımından belirli bir gayeyi hedef alır.

b. Jeostrateji

Jeostrateji esas itibariyle coğrafyanın askeri maksatlarla analiz edilmesi ve askeri hareketin coğrafyanın koşullarını dikkate alarak planlanması ve uygulanması bilimidir. Yani coğrafi etmenlerin ülkelerin askeri stratejileri üzerindeki etkilerinin incelenmesidir (Tarakçı, 2003: 190).

c. Jeopolitik

Darwin'den etkilenerek geliştirdiği devlet evriminin organik teorisi teziyle siyasi coğrafyanın kurucusu kabul edilen Alman coğrafyacı ve antropolog Freidrich Ratzel, 1897'de yayınlanan "*Politische Geographie (Siyasi Coğrafya)*" adlı eserinde, yeni uluslararası konjunktürde ancak Avrupa dışındaki geniş sahalarda etkisini arttıracak devletlerin varlıklarını sürdürebileceklerini iddia ederek, ortaya koyduğu Hayat Sahası (Lebensraum) Teorisi daha sonra batılı sömürgeci devletler tarafından yayılmacı siyasetin bilimsel gerekçesi olarak kullanılmıştır. Ratzel'in takipçisi olan ve 1916 yılında yazdığı "*Staaten Som Liftsform (Bir Canlı Varlık Olarak Devlet)*" isimli eserinde devleti yaşayan bir organizmaya benzeten İsveçli profesör Johan Rudolf Kjellen, devletin beş aktif unsurundan birini jeopolitik olarak tanımlayarak, jeopolitik terimini kullanan ilk kişi olmuştur. Bu iki düşünür daha sonra geliştirilecek olan kara, deniz ve hava jeopolitiğinin zeminini hazırlamışlardır (Bayat, 1986: 438-440; Davutoğlu, 2010: 103).

Freidman'a göre (2010: 30-33), jeopolitik basit bir uluslararası terim değildir. O dünya hakkında düşünme ve yol boyunca nelerin olabileceğini öngörme yöntemidir. Jeopolitik uzmanlar doğru ya da yanlış yapılan şeylerle değil, gidişat ile

ilgilenirler. Jeopolitik uzmanlar insan davranışlarına benzer olarak ulusların nasıl davranacakları konusunda saptamalarda ve öngörülerde bulunurlar. Jeopolitik öngörmeler her şeyin önceden öngörülebileceği düşüncesi üzerine kurulmaz. Jeopolitik uzmanlar iki şeyi gözünde bulundurlar. İlk olarak insanlar kendilerini ailelerden daha büyük birimler olarak organize ederler ve bunu yaparak onlar politika içine girmiş olurlar. Aynı zamanda insanlar içinde doğdukları şeylere karşı bir sadakate sahiptirler. İkinci olarak, ulusların karakterini göz önünde bulundurlar. Uluslar, üzerinde yaşadıkları coğrafyaya bağlı olarak, yüzyıllar boyunca bazı karakteristik özellikler kazanmışlardır.

Bayat (1986: 63, 440) jeopolitiği, “uygulamalı siyasi coğrafya olarak da adlandırmakta ve siyasetin coğrafyanın isteklerine uygun biçimde düzenlenmesini sağlayan ve pasif karakterli siyasi coğrafyanın verilerinden yararlanarak vardığı sonuçlarla, devletin politik alandaki uygulamalarına yön veren aktif bir bilim dalı” olarak tanımlamaktadır.

Özey (2012: 173), “uluslararası siyasette coğrafi etmenlerin güç ilişkileri üzerindeki etkisinin incelenmesi” olarak tanımlamaktadır.

Tarakçı (2003: 33) ise, “bir milletin, milletler topluluğunun (ittifaklar gibi) veya bir bölgenin, mevcut coğrafi platform üzerinde, değişmeyen unsurları ve değişen unsurları dikkate alarak, güç değerlendirmesi yapan, etkisi altına aldığı o günkü dünya güç merkezlerini, bölgedeki güçleri inceleyen, değerlendiren, hedefleri ve hedeflere ulaşma şart ve aşamalarını araştıran, belirleyen bir bilim” olarak tanımlamaktadır.

Coğrafi alanların, egemenlik nesnesi olarak devletler arasında bölüşülmesi ve bu bölüşümün bir uluslararası hukuk normu haline dönüşmesi modern sınır (*ingilizce: boundary/territory*) kavramının temelini oluşturmaktadır. Jeopolitik kuşak (*ingilizce: belt*) kavramı ise hem sınırlayan hem de egemenlik kaymalarına göre esneyebilen bir kuşak için kullanılmaktadır. Jeopolitik kuşakların kesiştiği alanlar ile hukuki sınırlar arasındaki farklılaşmanın yoğunlaştığı bölgeler ise, çok yönlü çatışma potansiyelinin var olduğu bölgelerdir. (Davutoğlu 2010: 17-23).

Jeopolitiğin üzerinde en çok birlik sağlanan unsurları aşağıda belirtilmiştir (Tarakçı, 2003:36-54) :

- Değişmeyen unsurları

- Ülkenin yeri ve bölümleri (arazi ve fiziki yapı-arazinin şekli)
- Coğrafi konum (denizlerin durumu)
- Değişen unsurları
 - Sosya-kültürel unsurlar
 - Ekonomik unsurlar (doğal ve diğer kaynaklar-enerji)
 - Politik unsurlar ve sosyal yapı
 - Bilimsel ve teknolojik unsurlar

Jeopolitiği kendi unsurları yerine, sadece güce dayandırarak düşünmek, teknikteki her değişiklikte kuramların değişmesi anlamına gelir ki, bilimsel bir dayanaktan yoksun kalır. Bu sebeple değerlendirmelerde esasen coğrafyaya dayalı kuramlar esas alınmalıdır (Tarakçı, 2003: 104).

Coğrafyanın en kapsayıcı yorumu birkaç jeopolitik kuramda bulunur. Bu yaklaşım belki de en temel coğrafik gerçeklik üzerine inşa edilir: yerküredeki su ve karaların düzeni (Lerche ve Said, 1960: 60). Fiziki coğrafyaya göre dünya 7 kıta ve 4 okyanustan oluşmaktayken, jeopolitik açıdan bakıldığında dünyanın Avrasya-Afrika'dan oluşan tek bir kıta olduğu ve bir tek okyanus bulunduğu diğer kara parçalarının irili ufaklı adaları oluşturduğu görülmektedir (Tarakçı, 2003: 54).

Yukarıda bahsedilen jeopolitik unsurlar aynı zamanda birer ulusal güç ve denizcilik gücü bileşenidir. Bu çalışmada denizcilik gücü bileşenlerinin değişkenleri, aşağıda açıklanacak olan jeopolitik kuramlar da dikkate alınarak belirleneceğinden, denizcilik gücü bileşenlerinin jeopolitik hassasiyeti de ortaya konmuş olacaktır.

(1) Klasik Jeopolitik Kuramlar

Klasik jeopolitik kuramlar arasında, deniz hakimiyet kuramı, kara hakimiyet kuramı, kenar kuşak hakimiyet kuramı ve hava hakimiyet kuramı sayılabilir.

(i) Deniz Hakimiyet Kuramı

Görüşün temeli Mahan tarafından atılmıştır. Ancak; Mahan açık bir şekilde deniz hakimiyet kuramını ileri sürmemiştir. Kuram, Mahan'ın görüşleri doğrultusunda, daha sonraki takipçileri tarafından geliştirilmiştir (Özey, 2012: 253).

“Dünya egemenliğinin anahtarı, deniz yollarını ellerinde bulunduran ve denetiminde tutanlardır” düşüncesi Mahan’ın jeopolitik görüşünün temelini oluşturmaktadır (Tarakçı, 2003: 66).

Mahan tarafından geliştirilen deniz jeopolitiği kuşaklardan merkeze, denizlerden karalara doğru gelişen bir hakimiyet stratejisi esasına dayanmıştır. Mihver sahaya hakim gücün yayılmacı potansiyeline karşı ancak çevre denizlerde gerçekleştirilecek bir kuşatmanın başarılı olabileceğini iddia eden Mahan, Rusya’nın kuşatılması ve Çin’in kontrol altında tutulmasında Amerika, İngiltere ve Japonya’nın ortak menfaatleri bulunduğunu belirtmiştir (Davutoğlu, 2010: 106).

Mahan, ABD’nin en başta gelen görevinin Rusya’yı çelik bir halka ile kısıtlayacak bir şekilde, bu hareketi düzenlemek ve kara gücünün deniz gücüne üstün gelmesini engellemek olduğunu savunmuştur. Rusya’ya kanatlardan baskı uygulayabilmek için, ABD’nin üstün deniz gücüne sahip devletlerle bir ittifak kurması zorunluydu. Rusya’nın batı kanadında İngiltere ve Almanya, doğuda Japonya ile ABD her iki sahnede birden işlev sahibi olacaktı (Tarakçı, 2003: 73).

ABD ve Britanya donanmaları soğuk savaş döneminde de, nükleer silahların ortaya çıkmasına rağmen Mahancı tutumlar ve varsayımlar sergilemişlerdir. ABD donanmasının 1986 yılındaki “The Maritime Strategy” konsepti Mahancı geleneğin 20. yy’ın son döneminde bile yaşadığının en önemli göstergesidir. İlginç olarak zamanın asıl düşmanı Sovyet donanması da donanma güçlerini düşmanlarına angaje edecek şekilde açık denizde konuşlandırarak artan bir şekilde Mahancı bakış açısı göstermiştir. (Till, 2004: 42)

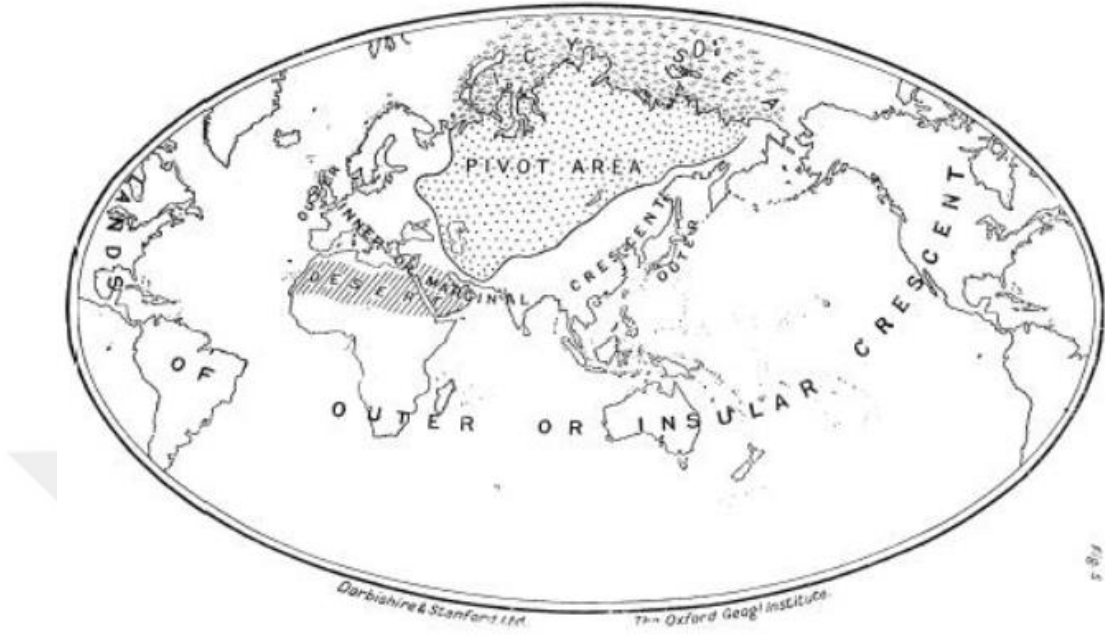
1990’lı yıllarda ise; ABD donanması “*From the Sea (1992)*” ve “*Forward.....From the Sea (1994)*” yayınlarıyla önceliğini deniz kontrolünden kara kontrolüne vermiştir. Bu husus, “artık deniz gücünü Mahancı özerklik ve sonuca götüren filo angajmanı terimleriyle ifade etmeye devam etmenin bir gereği yok. 1992’de 100 yıl sonra ABD donanması Mahancı Sea Power doktrin defterini kapattı. Ne kadar süreyle görmek için beklemek gerek” şeklinde ifade edilmiştir (Till, 2004: 57-58).

(ii) Kara Hakimiyet Kuramı

Deniz güçlerinin genellikle isteklerini diğerlerine dikte etmekteki kapasitelerinin limitleri vardır ve büyük İngiliz coğrafyacısı Halford Mackinder (1861-1947) ve onun takipçileri tarafından bu ölümcül, tarihi ve gelişen bir zayıflık olarak görülmektedir. Onlar tarihteki uzun süreli imparatorlukların aslında deniz gücü değil kara gücü olduğunu belirtmişlerdir. Mahan ve diğerlerinin Columban çağını vurguladıklarını ve bu çağın da bu kuralı bozmayacağına işaret etmişlerdir. Onlar, deniz güçlerinin dünya politikasındaki etkilerinin ilk denizaltı dalmadan ve ilk uçak uçmadan çok önce bittiğini savunmaktadırlar. Bunun sebebi kara haberleşmesinin gelişmesi ve karasal güçlerin deniz güçlerinin zayıflıklarını kullanacak daha iyi araçlar geliştiriyor olmalarındandır (Till, 2004: 23)

Mackinder, Almanya'nın Avrupa'da tuttuğu merkezi stratejik pozisyonu Rusya'nın geniş anlamda dünyada tuttuğunu ifade etmiş ve bu bölgeyi mihver saha (pivot area) olarak isimlendirmiştir. Mihver sahanın dışında geniş bir iç hilalde, Almanya, Avusturya, Türkiye, Hindistan ve Çin; dış hilalde ise Büyük Britanya, Güney Afrika, Avustralya, ABD, Kanada ve Japonya bulunmaktadır (Şekil 8). Güç dengesinin mihver ülke lehine değişmesi durumunda, mihver ülke Avrasya'da genişleyecek ve kıtasal kaynaklarını donanma oluşturmak için kullanabilir duruma gelecek ve sonuçta O'nun için dünya imparatorluğu görünür hale gelecektir (Mackinder, 1904: 436).

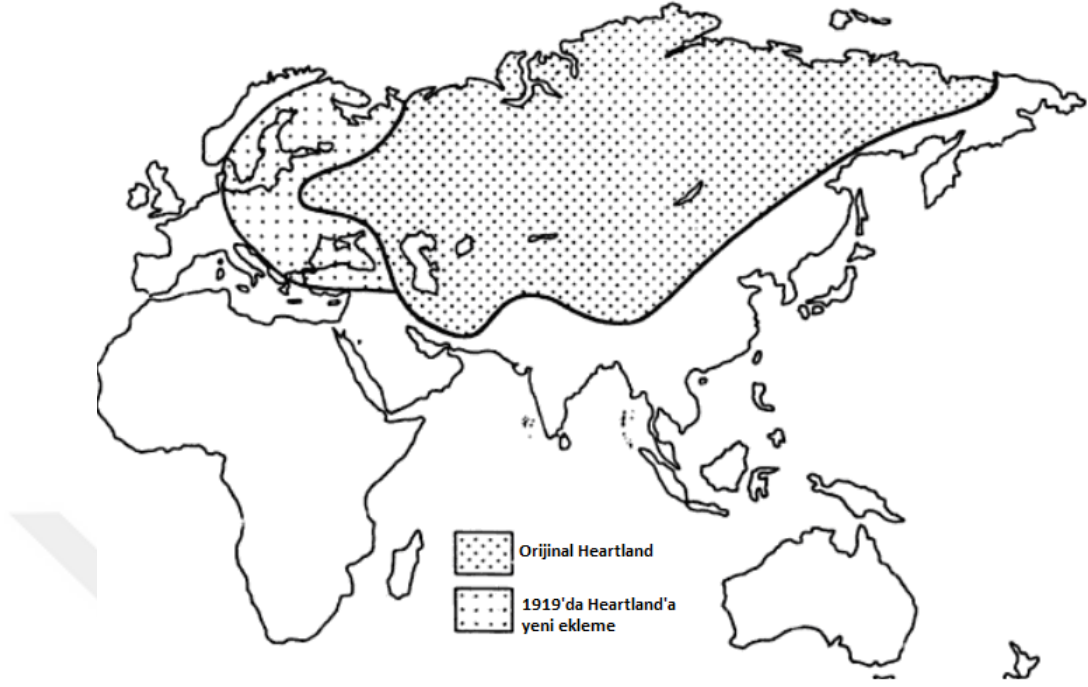
Şekil 8: Mackinder’ın Güçlerin Doğal Yerleşimi Haritası



Kaynak: Mackinder, 1904: 435

Mackinder Birinci Dünya Savaşı sonunda Doğu Avrupa’nın artan önemini tespit etmiş ve 1919 yılında yayımlanan “*Demokratik İdealler ve Gerçekler (Democratic Ideals and Reality)*” adlı eserinde, Avrasya hakimiyetinin aslında çok daha önemli olduğunu belirterek, Heartland’ın sınırlarını yeniden belirlemiştir (Şekil 9). Bu fikrini bir tekerleme ile şöyle özetlemiştir: “Kim Doğu Avrupa’da hüküm sürerse, Merkezi Bölge (Heartland)’ye egemen olur, Kim Merkezi Bölge (Heartland)’de hüküm sürerse Dünya adasına (Avrupa-Asya-Afrika) egemen olur, Kim Dünya adasında hüküm sürerse, Dünya’ya egemen olur” (Mackinder’dan aktaran Starr, 2000: 79).

Şekil 9: Mackinder'in Heartlandı (1919)



Kaynak: Dikshit, 2006:191

Asrın başında Mackinder tarafından geliştirilen kara hakimiyet kuramı II. Dünya Savaşı yıllarında Houshofer (1869-1946) tarafından Alman, Spykman tarafından da Amerikan jeostratejisine uyarlanmıştır (Davutoğlu, 2010: 104).

Gerek deniz gücü teorisi, gerekse heartland teorisi coğrafik gerçeklerden kesin sonuçlar çıkarma tehlikesi gösterirler ve bunun içindir ki, her biri zaman içerisinde teknolojinin değişmesiyle geçersiz ve modası geçmiş olmuştur. Deniz gücü teorisi kara gücü (heartland) teorisi tarafından geçersiz kılınmıştır. Heartland teorisi ise tarihsel coğrafik sınırları anlamsız kılan kıtalararası balistik füzeler ve diğer sistemler tarafından geçersiz kılınmıştır. Coğrafya temel etki olarak tarafsızdır, ülke politikasının belirlediği amaçlara bağlı olarak avantaj da olabilir, dezavantaj da olabilir (Lerche ve Said, 1963: 60-61).

(iii) Kenar Kuşak Hakimiyet Kuramı

ABD Yale Üniversitesi'nde Uluslararası İlişkiler profesörü Nicholas J. Spykman (1843-1943) tarafından ortaya atılmıştır.

Spykman'a gore Eski Dünya (Amerikalılar tarafından Avrupa için kullanılır) Süveyş Kanalı, Yeni Dünya da Panama Kanalı ile ikiye ayrıldığından yeryüzünün büyük kara kitlesi beş kıtasal adadan oluşur: Güney Yarımkürede yer alan Avustralya, Güney Amerika ve Afrika ki; bunlar etrafından deniz yoluyla dolaşılabilen gerçek adalardır. Diğer ikisi ise, her ne kadar coğrafi olarak ada iseler de, Kuzey Buz Denizi'nin deniz ulaşımına uygun olmayışından dolayı yarımada olarak da kabul edilen Kuzey Amerika ve Avrasya'dır (Tarakçı, 2003: 91).

Dünyaya böyle bakınca Kuzey Amerika'nın, Avrasya'nın doğu ve batı kıyıları ile olan ilişkilerinin dünya politikasının ana hatlarını belirlediği görülür. Bunun yanında Avustralya, Afrika ve Güney Amerika ile olan ilişkiler o kadar önemli değildir (Tarakçı, 2003: 94).

Bu düşüncelerinden hareketle, Spykman, Mackinder'ı, tezinde Heartland'a gereğinden fazla önem verdiği gerekçesiyle eleştirmiş ve gerçek potansiyel hakimiyet gücünün Batı Avrupa-Türkiye-Irak-Pakistan-Afganistan-Hindistan-Çin-Kore-Doğu Sibirya'dan oluşan kenar kuşak hattında (Rimland) olduğunu iddia ederek bu hatta hakim olan gücün dünyaya hakim olacağı tezini geliştirmiştir (Şekil 10). Özetle, geliştirdiği kuramda ABD yönetimine Rimland kuşağına başka bir gücün hakim olmasını engelleyecek bir politika izlemesini tavsiye eden Spykman, II. Dünya Savaşı'ndan günümüze kadar etkisini sürdüren merkez kara kütesini paktlar (NATO-CENTO-SEATO) yoluyla kuşatma politikasına dayalı Amerikan jeostratejisinin fikir babası sayılabilir (Davutoğlu, 2010: 105).

Şekil 10: Spykman'ın Rimland Kuramı



Kaynak: Polelle, 1999:118

(iv) Hava Hakimiyet Kuramı

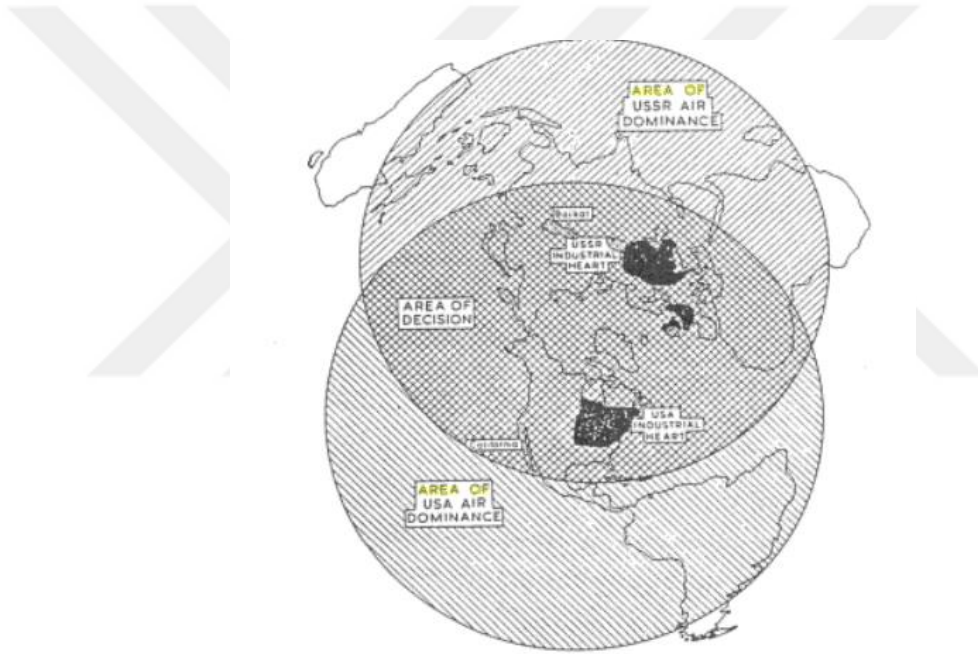
Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra hava gücüyle ilgili olarak, en çok yankı yapan kuramsal çalışma, İtalyan generali Guilio Douhet'e aittir. 1921 yılında yazdığı "*Hava Hakimiyeti (The Command of the Air)*" adlı kitabında Douhet, karşı tarafın kentlerine yapılacak hücumlarla sivil halkın terörize edilmesi ve ulusun savunma gücünün kırılmasını savunuyordu. Bunun için hava kuvvetleri ordu ve donanmadan ayrı olarak örgütlenmeliydi (Tarakçı, 2003:101).

"*Hava Gücü Vasıtasıyla Zafer (Victory Through Air Power)* (1942)" ve "*Hayatta Kalmanın Yolu (Key to Survival)* (1950)" adlı kitapları ile hava bombardımanının stratejik kullanımını savunan A.P. De Seversky hava jeopolitiğinin diğer bir öncüsüdür.

De Seversky, deniz aşırı üslerin savunma ve hücumu hiç bir katkı sağlamadığını ve aşırı maliyetli olduğunu, ayrıca "çevreleme politikası"nın da savaş sanatındaki devrimsel değişiklikler göz önüne alındığında stratejik olarak modasının geçmiş olduğunu savunuyordu. De Seversky kuramını oluştururken, azimutal eş uzaklık projeksiyonu ile çizilmiş haritaya Kuzey Kutup'unu merkez alarak bakmış ve

iki süper gücün, Heartland ve Kuzey Amerika toprakları arasındaki en kısa hava yolunun geçtiği hava sahasına sahip olan Arktik Akdeniz’de yüz yüze baktığını görmüştür. İki süper gücün etki alanlarını gösteren iki büyük daire çizildiğinde, bunların kesişim alanları Avrasya ve Kuzey Amerika’nın büyük bir alanını kapsamaktadır. Ona göre bu alan iki süper gücün küresel askeri mücadelesinde kritik öneme sahiptir ve bu alanı “karar alanı” olarak adlandırmıştır (Şekil 11). De Seversky’e göre, ABD, ileride çıkabilecek topyekün bir savaşta güvenliğini sağlamak için bu alanda hava üstünlüğünü sağlamalıydı (Dikshit, 2006: 203-204).

Şekil 11: Hava Gücü Çağında De Seversky’nin Küresel Strateji Konsepti



Kaynak: Dikshit, 2006: 204

(2) Günümüzün Jeopolitik Görüşleri

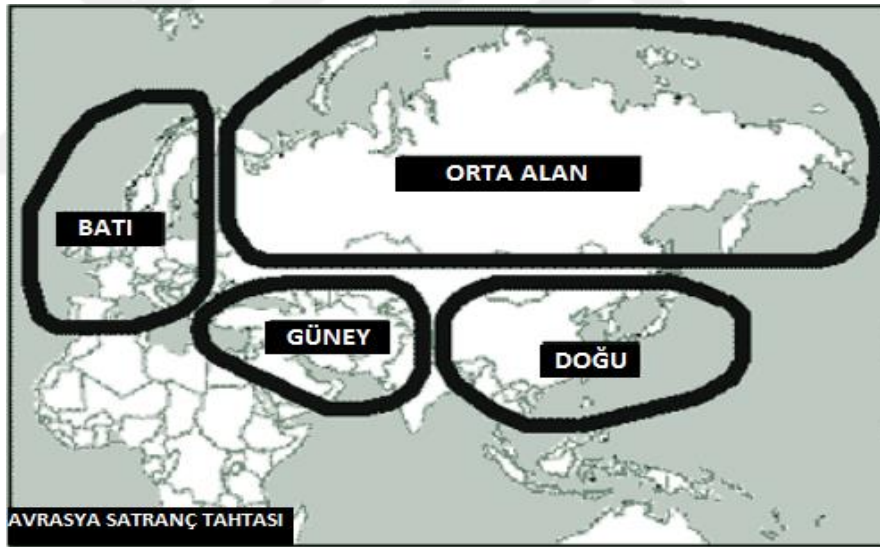
Aşağıdaki düşünürlerin görüşleri ve tezleri günümüzün jeopolitik bakış açılarını göstermektedir.

(i) Brzezinski'nin Görüşleri ve Büyük Satranç Tahtası Tezi

Brzezinski (1997: 26), “Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)’nin çöküşünün ABD’yi emsalsiz bir konumda bıraktığını ve ABD’nin dünyanın ilk ve aynı zamanda tam anlamıyla gerçek küresel gücü olduğunu” ifade etmektedir ve “Şu anda eşi olmayan ABD küresel hegemonyası rakipsizdir. Ama önümüzdeki yıllarda da rakipsiz kalacak mıdır?” (Brzezinski, 1997: 50) sorusunun cevabını aramaktadır.

Avrasya’nın siyasi olarak bütünleşmek için fazla büyük olması ABD için bir şanstır. Bu nedenle Avrasya, üstünde küresel üstünlük mücadelesinin sürdürülebileceği bir satranç tahtasıdır. Esas oyuncular satranç tahtasının batısında, doğusunda, ortasında ve güneyinde yer almışlardır (Şekil 12) (Brzezinski, 1997: 53).

Şekil 12: Avrasya Satranç Tahtası



Kaynak: Brzezinski, 1997: 56

Eğer orta alan (ABD’nin giderek üstünlük sağladığı) batının giderek genişleyen yörüngesine çekilebilir, güney bölgesi tek bir oyuncunun hakimiyetine tabi olmaz ve doğu, ABD’yi deniz üslerinden çıkaracak şekilde birleşmezse, ABD’nin Avrasya’da egemen olduğu söylenebilir (Brzezinski, 1997: 56).

ABD için Avrasya stratejisi, jeostratejik açıdan dinamik devletlerin amaca yönelik yönetimini ve jeopolitik olarak katalizör devletlerin dikkatle el altında tutulmasını içerir (Brzezinski, 1997: 63).

Mevcut küresel koşullarda, Avrasya'nın yeni jeopolitik haritasında kilit önemdeki en az “beş jeostratejik oyuncu” ile “beş jeopolitik eksen” (son ikisi kısmen oyuncu olarak nitelendirilebilecek) belirlenebilir. “Fransa, Almanya, Rusya, Çin ve Hindistan” büyük ve etkin oyunculardır; öte yandan İngiltere, Japonya ve Endonezya çok önemli ülkeler olmakla birlikte bu şekilde nitelendirilemezler. “Ukrayna, Azerbeycan, Güney Kore, Türkiye ve İran” kritik olarak jeopolitik eksen rolü oynarlarken, Türkiye ve İran'ın her ikisi de bir ölçüde daha sınırlı kapasiteleri dahilinde aynı zamanda jeostratejik oyuncu olarak da etkindirler (Brzezinski, 1997: 65).

Avrasya'nın güneyinde bulunan ve Avrasya Balkanları olarak tabir edilen bölge güney Avrupa'nın bilindik eski balkanlarına tamamen benzer. Hem siyasi varlıkları istikrarsızdır, hem de her biri bölgenin egemenliği için birbiriyle zıtlaşan daha güçlü komşularının tecavüzünü cezbeder. Bu bölge Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, Azerbeycan, Ermenistan, Gürcistan ve Afganistan'dan oluşan dokuz ülkeyi içermektedir. Türkiye ve İran ise potansiyel adaylardır. Avrasya Balkanlarının önemi, önemli metaller ve altının yanı sıra, Kuveyt, Meksika Körfezi veya Kuzey Denizi'ndekileri kat kat gölgede bırakan doğalgaz ve petrol rezervlerine sahip olmasındandır. (Brzezinski, 1997: 175-178).

(ii) Friedman'ın Görüşleri ve “Gelecek Yüzyıl” Tezi

Friedman “Gelecek Yüzyıl, 21. Yüzyıl İçin Öngörüler” isimli kitabında, geleceğe dair öngörülerini aktarmaya çalıştığını, pek çok ayrıntının yanlış çıkabileceğini, fakat hedefinin en geniş haliyle temel eğilimleri –jeopolitik, teknolojik, demografik, kültürel, askeri- ortaya koymak ve gelecekte yaşanabilecek büyük olayları belirlemek olduğunu ifade etmiştir (Friedman, 2010: 13).

ABD kendi büyük stratejisine yönelik olarak beş jeopolitik amaca sahiptir (Friedman, 2010: 67-73):

- ABD ordusunun Kuzey Amerika üzerinde tam hakimiyeti,

- Batı yarımkürede ABD'ye tehdit olabilecek her gücün ortadan kaldırılması,
- Her türlü işgal olasılığını engellemek için denizlerde tam kontrolü sağlamak,
- ABD'nin fiziki güvenliğini sağlamak için dünya okyanuslarının üzerinde tam hakimiyet ve uluslararası ticaret sistemi üzerinde kontrolü güvence altına almak,
- Başka bir milletin ABD deniz gücüne karşı koymasını önlemek.

Friedman 21. yy için beş adet yeni fay hattı tanımlamaktadır. Bunlar, Pasifik Havzası, Avrasya, Avrupa, İslam Dünyası ve Meksika'dır. (Friedman, 2010: 97-121). Friedman bu eserinde öngörülerini 2020, 2030, 2040, 2050 ve 2060'lı yıllar olmak üzere on yıllık aralıklarla yapmıştır:

- 2020'lerde Çin çöküş aşamasına girecek ve ABD'nin Rusya'ya karşı bir güç olarak bulunmasını istediği bir tampon bölge olacaktır (Friedman, 2010: 24-25, 123-137). Avrasya fay hattında Rusya ile yaşanacak yeni soğuk savaş, Rusya'nın derin içsel sorunları, büyük ölçüde azalmış olan nüfusu, altyapı yatırımlarının zayıflığı, bu defa doğu sınırında Çin'in tarafsız olacak olması ve Kafkaslarda ABD ve Türkiye etkisi sebepleriyle ilkinden daha az korkutucu ve daha az küresel olarak, birincisinde olduğu gibi Rusya'nın çöküşü ile sona erecektir (Friedman, 2010: 25, 159).
- 2030 yılında üç millet güce sahip olacaklardır. Japonya hem Rus deniz sahasında, hem de Çin topraklarında gücünü genişletecektir. Türkiye gücünü sadece Kafkasya'ya yaymakla kalmayacak, aynı zamanda kuzey batıya ve güneye doğru uzanacaktır (Friedman, 2010: 203). Doğu Avrupa güçlerinden oluşan koalisyonun lideri konumundaki Polonya ise doğuya doğru kayacak ve Belarus ve Ukrayna'ya girecektir (Friedman, 2010: 203-204). 2030'un sonunda, üç ülke güçlerini arttırmaya devam ederken, ABD bu durumdan rahatsızlık hissetmeye başlayacaktır. (Friedman, 2010: 204).
- 2040'larda hala Basra Körfezi'nden petrol ithal eden Japonya, Güney Çin Denizi ve Malaka Boğazı'ndaki gücünü giderek arttıracak ve Pasifik'teki pek

çok ada zinciri ile sağlam temelli yakın ilişkiler kuracaktır. (Friedman, 2010: 206-207).

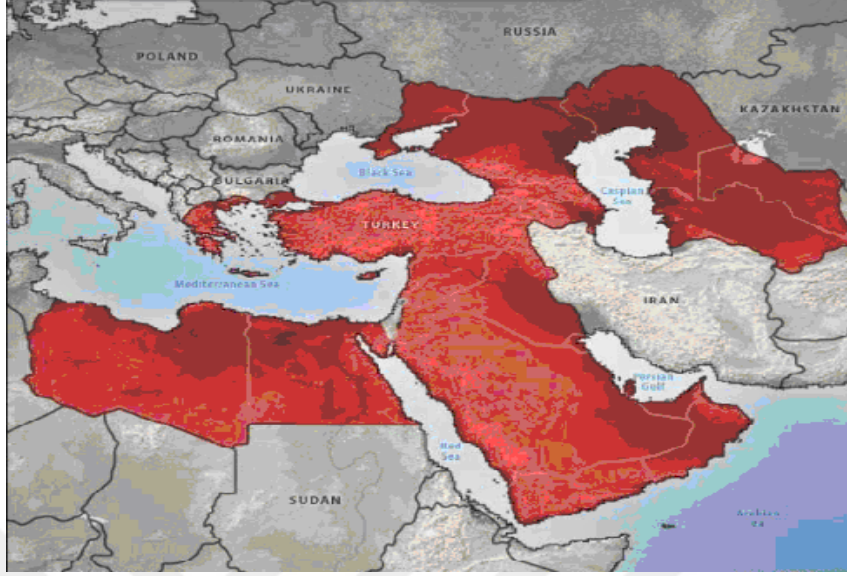
Türkiye'nin etkisi Rusya ve Balkanlardan geçerek Polonya ve Doğu Avrupa ittifakının geri kalanı ile çarpışacak. Ayrıca Akdeniz'de önemli bir güç haline gelerek Süveyş Kanalı'nı kontrol edecek ve gücünü Basra Körfezi'ne kadar yayacaktır. (Şekil 13). Türkiye, Polonyalıların, Hintlilelerin, İsrail'in ve her şeyden çok ABD'nin korkusu haline gelecektir (Friedman, 2010: 214).

Polonya Bloğu ise Orta ve Batı Avrupa güçlerini geride bırakarak bir zamanlar Almanya'nın hayal ettiği şeye kavuşacak. Eski Rus İmparatorluğu'nun batı bölümünü asimile ederek geliştirecek ve bu yolla mevcut oranların ekonomik bloğunu oluşturacaktır. Bu bloğun temel zayıf yönü nispeten denize kıyısı olmaması olacaktır (Friedman, 2010: 216-217).

- 2050'lerde, Japonya, Türkiye ile ortak hareket ederek, ABD'nin uzayda kurmuş olduğu hipersonik hava araçları sistemini vuracak ve Türkler Bosna'dan Hırvatistan topraklarına girerek Macaristan'ı işgal edecek ve Polonya'ya ilerleyeceklerdir. ABD ise karşı atakla Japonya ve Türkiye bloğunun gözetleme kapasitesini yok edecektir. Sonunda ABD en fazlasını elde edecektir. II. Dünya Savaşı sonrasında olduğu gibi, teknolojik üstünlük, ekonomik rahatlama ve daha hakim bir jeopolitik konum sayesinde, Amerika bir anlamda altın çağını yaşayacak ve gücüne güç katmış olacaktır (Friedman, 2010: 257-278).

- 2060'larda kazanılan savaş neticesinde, resmi olarak uzaya askeri güç yerleştirme hakkı ABD'de olacaktır. Diğer güçler ABD gözetimi altında, uzayı askeri olmayan amaçlar için kullanabilecektir. ABD'nin daha ucuz güneş enerjisi sağlama becerisi uluslararası arenadaki gücünü pekiştirecektir. Bu zamanlarda uzay üzerinde planı olan bir diğer ülke ise 2060'larda dünyanın en büyük ekonomik güçlerinden biri olarak yükselecek olan Meksika'dır. (Friedman, 2010: 279-290).

Şekil 13: Türklerin Bölge Etkinliği, 2050



Kaynak: Friedman, 2010: 267

(iii) Dugin'in Görüşleri ve "Yeni Avrasyacılık" Tezi

1920'li yıllarda yeni bir Rus tarih felsefesi anlayışı olarak ortaya çıkan ve artık klasik Avrasyacılık olarak nitelenen tarih felsefesi akımının, ana fikrini oluşturan anti-Batı modernleşme projesini, Dugin'in yeni Avrasyacılığı da kabul etmekte ve Rusya'nın, Avrasyacı temelde lider sorumluluğu olması ve politikalarını bu yönde geliştirmesi gerektiğini söyleyerek Avrasyacılık fikrinin bayraktarlığını yapmaktadır (Tarakçı, 2003: 176).

Avrasyacı görüşe göre, Rusya, uluslararası politikada kendisine değer verilen ve bağımsız politik bir gerçek olarak ancak çok kutuplu bir dünyada varlığını sürdürebilir. (Tarakçı, 2003: 177).

Modern dünyada, tarihi ve kültürel sebeplerden dolayı çok kutupluluğa hayati önem vererek ilgilenen bazı jeopolitik unsurlar Rusya açısından dört kategoriye ayrılır. *Birinci kategoride* Avrupa Birliği, Japonya, İran ve Hindistan gelmektedir. *İkinci kategoride* ise, çok kutuplulukla ilgilenen ama Rusya'ya pek yakın durmayan Çin, Pakistan ve Arap ülkeleri yer almaktadır. *Üçüncü kategori* ülkeler yeteri kadar jeopolitik potansiyel taşımayan, üçüncü dünya ülkeleridir. Dördüncü kategori ülkeler

ise ABD'nin doğrudan kontrolü altında bulunan Amerika kıtasındaki ülkelerdir. (Tarakçı, 2003: 178-179).

(iv) Davutoğlu'nun Görüşleri ve “Stratejik Derinlik” Tezi

Türkiye jeopolitik açıdan kara ve deniz güç merkezlerinin doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusundaki hakimiyet alanı mücadelelerinin ve geçiş bölgelerinin merkezi konumunda bulunmaktadır. Kuzey-Güney doğrultusunda Avrasya merkez kara kütlelerini sıcak denizlere ve Afrika-Ortadoğu'ya bağlayan iki önemli kara geçişi bölgesi (Balkanlar ve Kafkaslar) ve bir deniz geçişi bölgesi (Boğazlar) Türkiye'de kesişmekte ve bu bölgeleri jeoekonomik kaynak merkezleri olan Ortadoğu ve Hazar bölgesine bağlamaktadır. Doğu-Batı doğrultusu ise Anadolu yarımadası, Avrasya anakarasını kuşatan stratejik yarımada kuşağının en önemli halkasıdır (Davutoğlu, 2010: 116).

Türkiye, dış politika stratejisini ileride uluslararası çevreye kademeli bir tarzda açılabilmesi için kullanabileceği üç önemli jeopolitik etki alanı içinde taktik önceliklere dayandırmak zorundadır (Davutoğlu, 2010: 118).

- Yakın Kara Havzası: Balkanlar-Ortadoğu-Kafkaslar
- Yakın Deniz Havzası: Karadeniz-Adriyatik-Doğu Akdeniz-Kızıldeniz-Körfez-Hazar Denizi
- Yakın Kıta Havzası: Avrupa-Kuzey Afrika-Güney Asya-Orta ve Doğu Asya (Şekil 14)

Şekil 14: Türkiye'nin Jeopolitik Etki Alanları



Kaynak: Yazar tarafından Davutoğlu, 2010: 118'den yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin yakın deniz havzasında Boğazlar, Ege ve Kıbrıs hayati rol oynayan jeopolitik alanlardır.

Uluslararası ilişkileri ve küresel dengeleri etkileme kapasitesine sahip 16 önemli su yolunun 8 tanesi en önemli birinci grupta bulunmaktadır (Şekil 15). İkinci gruptakiler ise daha yerel ve kıtasal öneme sahiptir. Birinci gruptakilerin önemi küresel ticaret ve hammadde akışı, jeoekonomik aktarım hatları, kıtalararası etkileşim bölgeleri, küresel ve bölgesel güvenlik stratejileri ve güç dengeleri açısından son derece belirleyici konumda bulunmalarından ileri gelmektedir. Birinci gruptaki boğazlar; İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Süveyş Kanalı, Babü'l Mendeb Boğazı, Hürmüz Boğazı, Cebelitarık Boğazı, Malakka Boğazı, Sundo (Sumatra ve Java adaları arasında) ve Lombok (Bali ve Mataram adaları arasında) Geçitleri ile Panama Kanalı'dır (Davutoğlu, 2010: 161-163).

Şekil 15: Dünyanın Sekiz Önemli Su Yolu



Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Kıtasal ve bölgesel öneme sahip diğer 8 geçit ise; İngiliz Kanalı, Danish Boğazları (Great Belt, Little Belt ve Øresund), Ümit Burnu, Torres ve Bass Boğazı, Macellan Boğazı ve Meksika Körfezi ile Karayipler çıkışlarıdır (Davutoğlu, 1994:121).

Türk Boğazları kendine has son derece önemli bir yere sahiptir. Dünya üzerinde başka hiçbir geçiş bölgesi bu derece karmaşık dengelerin rol oynadığı bir coğrafi ve tarihi altyapıya sahip değildir. Günümüzde de, Montrö'nün öngördüğü çevreden sapmadan, Türkiye'nin ticari ve kültürel merkezi olan İstanbul'un güvenliği ile Boğazlar'ın statüsü arasındaki bağımlılığı gözönünde bulunduracak şekilde Türkiye'nin denetiminin artırılması öncelikli hedef olmalıdır (Davutoğlu, 2010: 162-169).

Türkiye'nin Marmara Denizi'nden Akdeniz'e geçişini sağlayan su koridorlarının Ege adaları tarafından sarılmış bulunması Türkiye tarafından çok ciddi bir güvenlik açmazı olup, Ege'yi Akdeniz'e bağlayan Skarpanto, Kasos, Kithara, Spathi, Karpatos ve Marmaris geçitleri Ege adaları tarafından çevrelendiğinden Türkiye'nin Karadeniz-Marmara-Akdeniz bağlantısı önemli ölçüde etkilenmektedir (Davutoğlu, 2010: 171).

Davutoğlu'na göre (2010: 172), Ege'de, Türkiye'nin hayat alanını daraltan cari statükoyu bile yeterli görmeyerek daha da yayılma politikası izleyen Yunanistan ile olan gerginlikler genel bir deniz stratejisi çerçevesinde yeniden değerlendirilmek zorundadır. Bunun da en önemli aracı Türkiye'nin Ege'deki uluslararası alanları daha etkin bir şekilde kullanacak güçlü bir ticaret filosuna sahip olmasıdır.

Kıbrıs adası, Asya ve Avrupa'yı ayıran Boğazlar ile Asya ve Afrika'yı ayıran Süveyş kanalında yer alan ve aynı zamanda Avrasya-Afrika bağlantısının en önemli su havzaları olan Körfez ve Hazar havzaları ile Aden ve Hürmüz su yollarının da nabzını tutan sabit bir üs ve uçak gemisi konumundadır. Bu sebeple orada tek bir Türk olmamış olsa bile, Türkiye'nin bir Kıbrıs meselesi olmak zorundadır (Davutoğlu, 2010: 175-179).

Türkiye daha önceden yapılan ciddi diplomatik ihmallerle Ege'de gerilenebilecek en son noktaya gelmiş bulunmaktadır. Bundan sonra verilecek her taviz Türkiye'nin Ege'deki, dolayısıyla Akdeniz-Karadeniz bağlantısındaki hayat alanının yok olması neticesine kadar gidecek vahim sonuçlar doğurabilir (Davutoğlu, 2010: 174).

3. Coğrafya Bileşenin Değişkenleri

Denizcilik gücü bileşenlerinden olan coğrafya, jeopolitik kuramları da kapsayacak şekilde geniş olarak analiz edildikten sonra, aşağıdaki değişkenleri içerecek şekilde formülize edilmiştir:

$$C = \sum_{k=1}^n C_k = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 + C_6 + C_7 + C_8 + C_9 + C_{10}$$

Coğrafya bileşenin değişkenleri ve denizcilik gücüne etki eden ağırlık katsayıları Tablo 4'de gösterilmiştir.

Tablo 4: Coğrafya Bileşeninin Değişkenleri ve Ağırlık Katsayısı

Değişkenin Kodu	Değişkenin Adı	Ağırlık Katsayısı*
C ₁	Bütün bir kıtada bulunma	2
	Denize kıyısı olmama (land locked)	-1
	Denize kıyısı bulunma	1
	Ada ülkesi olma	3
C ₂	Denizlere kolay erişim	2
	Denizlere zor erişim	1
	Denizlere erişememe	-1
C ₃	Donanmayı toplu olarak bulundurabilme	2
	Donanmayı bölünmüş olarak bulundurma zorunluluğu	1
C ₄	Kıyıların uzunluğu (a)/ Toplam sınır uzunluğu(b)	a/b
C ₅	Donanmanın savunma bütçesinden aldığı pay(c) / Savunma bütçesi(d)	c/d
C ₆	Mackinder, Spykman, Brzezinski ve Freidman tarafından ortak olarak jeopolitik önem atfedilen ülkelerden biri olma (<i>Almanya-Türkiye-Hindistan-Çin-Rusya-A.B.D.</i>)	2
	Mackinder, Spykman, Brzezinski ve Freidman'ın en az ikisi tarafından jeopolitik önem atfedilen ülkelerden biri olma (<i>Fransa, Japonya, Polonya, Güney Kore, Ukrayna</i>)	1
C ₇	Sekiz önemli geçit olan Türk Boğazları, Süveyş Kanalı, Babül MendeB Boğazı, Hürmüz Boğazı, Cebelitarık Boğazı, Malakka Boğazı, Sundo ve Lombok Geçitleri ve Panama Kanalı'nda bulunma (<i>Türkiye, Mısır, Yemen, Cibuti, Eritre, İran, Umman, Endonezya, Malezya, Singapur, İspanya, Fas, Büyük Britanya ve Panama</i>)	2
	Sekiz ikinci derece önemli geçit olan İngiliz Kanalı, Danish Boğazları (Great Belt, Little Belt ve Øresund), Ümit Burnu, Torres ve Bass Boğazı, Macellan Boğazı ve Meksika Körfezi ile Karayipler çıkışlarında bulunma (<i>Büyük Britanya, Fransa, Danimarka, İsveç, Güney Afrika, Avustralya, Papua Yeni Gine, Şili, ABD, Küba, Meksika, Venezuela, Haiti, Dominik Cumhuriyeti</i>)	1
C ₈	MEB yüzey alanı (e) / Kıyıların uzunluğu (f)	e/f
C ₉	Sahip olunan önemli geçitler üzerinde başka ülkelerin tarihsel ve/veya güncel düşmanca emellerinin varlığı	-1
C ₁₀	Arkipelolik ülkelerde adalar arasındaki denizin gerek askeri gerek ticari çabalarla halkı ayırıştırıcı değil birleştiren bir etken olmasının başarılamayarak, ulusal birliğin sağlanamaması tehdidi	-1

*Ağırlık katsayılarının ölçeklendirilmesinde Steven'in tipolojisi doğrultusunda; C₄, C₅ ve C₈ değişkenleri için başlangıcı mutlak sıfır olan ve sayı sisteminin tüm özelliklerini kullanan oransal ölçek (ratio scale) kullanılmıştır. Diğer değişkenler için ağırlık katsayıları ise, yazar tarafından aralıklı ölçek (interval scale) kullanılarak, Staple (-3 to + 3) skalası doğrultusunda takdir edilmiştir. Aralıklı ölçeğin başlangıcının mutlak sıfır olmamasına rağmen; toplanabilir ve çıkarılabilir özelliği sayesinde, aralıklı ve oransal ölçeğe sahip tüm değişkenlerin aritmetik toplamı yapılabilmektedir ve coğrafya bileşeni için tek bir değer elde edilmiştir.

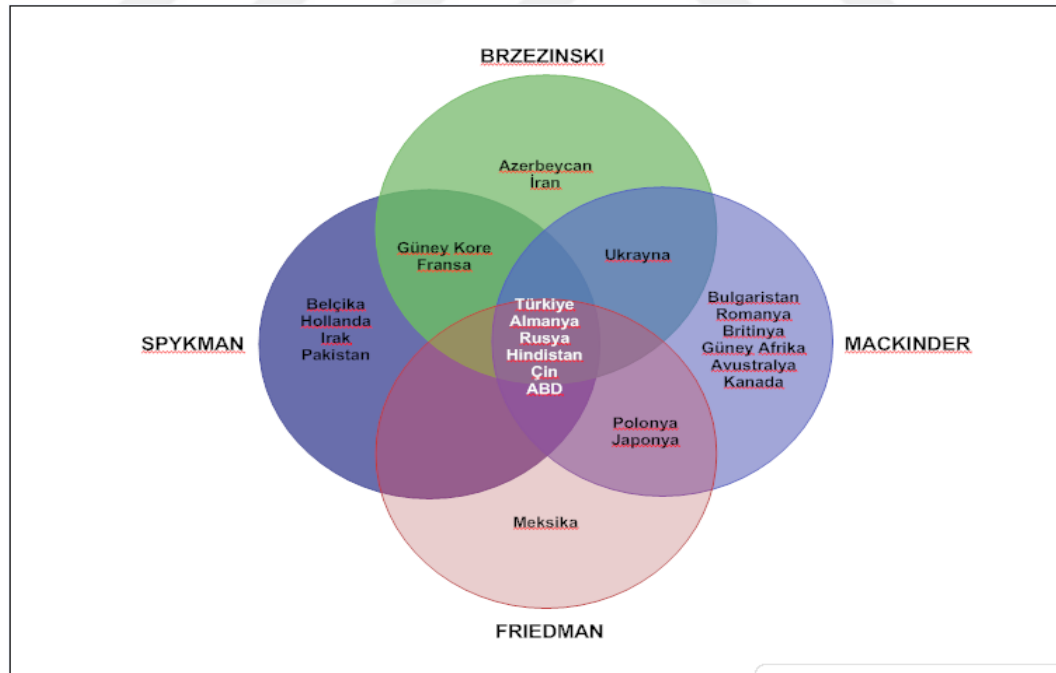
Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Formülasyondaki C_1 , C_2 , C_3 ve C_4 kod'lu değişkenler Lerche ve Said (1963:59-61), Bayat (1986:223-243), Davutoğlu (2010: 17-18), Tarakçı (2003: 218-219) ve Mahan (1890: 29-31)'in belirtmiş olduğu bir ülkenin coğrafi konumunu ve bu konumun stratejik ağırlığını ifade etmektedirler.

C_5 kod'lu değişken, Till (2004: 85-86)'in deniz coğrafyasının stratejik zorunluluklarından biri olarak ifade ettiği “kara sınırları ile dengeyi sağlamak” gerekliliğini göstermektedir. Till'e göre bazı ülkeler, kara sınırlarını korumayla deniz fırsatlarını geliştirme arasındaki denge demek olan kara sınırlarına sahip olma gerçeği ile karşı karşıyadırlar. Donanmanın savunma bütçesinden aldığı pay, o ülkenin kara sınırları ile dengeyi sağlayıp sağlamadığının önemli bir göstergesidir.

C_6 kod'lu değişken önemli jeopolitik kuramcılarının hemfikir oldukları jeopolitik açıdan önemli 11 ülkeyi ifade etmektedir. Bu ülkeler Şekil 16'da gösterilmiştir.

Şekil 16: Jeopolitik Açıdan Önemli 11 Ülke



Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

C_7 kodlu değişken, Davutoğlu (2010:161-162 ve 1994:121) tarafından ifade edilen uluslararası ilişkileri ve küresel dengeleri etkileme kapasitesine sahip 16

önemli su yolundan birinci grupta 8 tanesine kıyısı olan ülkeler ile daha yerel ve kıtasal öneme sahip olarak ifade edilen ikinci gruptaki su yollarına kıyısı olan ülkeleri kapsamaktadır.

Till (2004:84)'in de ifade ettiği gibi, 1982 BMDHS ile yürürlüğe konulan MEB kavramı birçok ülkenin deniz coğrafyasını değiştirmiştir. Günümüzde ülkelerin ilan ettiği MEB alanı denizdeki fiziksel büyüklüklerini belirlemektedir. İlgili Sözleşme Madde 57'ye istinaden devletler karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 NM'e kadar MEB ilan edebilirler. Bir ülkenin MEB alanı, kıyılarının uzunluğu ile doğru orantılıdır. Fakat Sözleşme'nin Madde 74'e göre; sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında MEB'in sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla UAD Statüsünün 38. maddesinde belirtildiği şekilde uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır. Bu durumdaki ülkeler için kıyılarının uzunluğu ne kadar fazla olursa olsun, bir okyanus ülkesi gibi MEB sahası 200 deniz miline kadar uzayamayacağı için MEB alanı daha küçük olacaktır. C_8 kodlu değişken, bir ülkenin MEB alanının kıyılarının uzunluğuna olan oranını ifade etmek için belirlenmiş olup, o ülkenin deniz coğrafyasında ne kadar avantajlı olduğunu ortaya koyacaktır.

C_9 ve C_{10} kodlu değişkenler ise, Till'in ifade ettiği (2004: 85-86) bir ülkenin deniz coğrafyasının stratejik zorunluluklarından olan "ortaya çıkan düşmanlıklar" ve "ulusal birliğin korunması" hususları dikkate alınarak belirlenmiştir.

B. Fiziksel Yapı

Mahan'a göre (1890:35), bir ülkenin deniz ticaretine ve donanmaya sahip olabilmesi için yalnızca kıyılarının olması yeterli değildir. Aynı zamanda o ülkenin limanlara sahip olması ve insanların denize yönlenebilmesi için uygun tarım arazilerine ve iklime sahip olmaması gereklidir. Dolayısıyla denizcilik gücünün "fiziksel yapı" bileşeninin sayısal olarak ifade edilebilmesi için, ilk olarak kıyılarının uzunluğunun sahip olduğu liman sayısına oranı önemli bir göstege olacaktır. Bu oran F_1 kodu ile gösterilmiş ve aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir.

$$F_1 = \text{Liman sayısı} / \text{Kıyıların uzunluğu}$$

İkinci olarak ise, insanların denize yönelmesini kolaylaştırıcı etken olan tarıma elverişli arazilerin nüfus için yeterli olmayışının sayısal olarak ifade edilmesi gerekir. Bu da bir ülkenin toplam nüfusunun tarım alanları yüzölçümüne bölünmesi ile elde edilen fizyolojik nüfus yoğunluğu ile ifade edilebilir.

$$F_2 = \text{Nüfus} / \text{Tarım alanları}$$

Sonuç olarak, fiziksel büyüklük bileşeni sayısal olarak aşağıdaki değişkenlerle ifade edilmiştir.

$$F = \sum_{k=1}^n F_k = F_1 + F_2$$

C. Nüfus

Lerche ve Said'e (1963:61) göre, nüfus bileşeninin başlangıç noktası ülkenin sahip olduğu toplam nüfustur. Diğer tüm şeyler eşit kalmak koşuluyla, daha büyük nüfusun, etkililik seviyesi daha yüksek daha fazla iş yapmaya yarayan daha büyük kapasite demek olduğu kabul edilir. Fakat diğer şeyler nadiren eşit kalır. Nüfus verileri; yaş dağılımı, cinsiyet dağılımı ve mekansal dağılım gibi faktörlerle vasıflandırılmalıdır. Nüfus belki de, kapasite analizlerinde nüfusun dış politika amaçları için uygun olan kısmı olarak tanımlanan, insan gücü kavramına göre daha az anlama sahiptir. Politik olarak kullanışsız olan kısım toplam nüfustan çıkarılmalıdır. İnsan gücünü kapsayan kapasite analizleri nüfustaki evrim ve gelişim eğilimlerini hesaba katmalıdır. Örneğin ölüm ve doğum oranlarının karşılaştırılması sadece net artış oranlarını göstermeyecek, aynı zamanda yaş seviyeleri ve yaşam beklenti eğilimlerini de gösterecektir.

Hartmann (1983: 44-47), ulusal güç bileşenlerinden biri olan nüfusu üç faktörle ifade etmiştir. Bunlardan ilki nüfusun büyüklüğü, ikincisi trendi ve üçüncüsü ise yapısı ve dengesidir. İlki ülkenin toplam nüfusuyla, ikincisi nüfusun artma veya azalma trendi ve bu trendin hızıyla, üçüncüsü ise yaş gruplarının toplam nüfusa oranıyla ifade edilir ki bu da nüfusun üreten, ihtiyaç halinde savaşabilecek ve üremeyi sağlayacak kısmının tespitine yarar. Bayat (1986: 199-207) bu üç faktöre, dördüncü bir faktör olarak “nüfus yoğunluğunu ve dağılımı”nı, beşinci olarak ise “aşırı veya eksik nüfus” faktörünü eklemiştir.

Organski (1968: 203-210) ve Organski ve Kugler (1980: 33-38) ise, nüfus büyüklüğünün ve ekonomik gelişimin ölçülebilir bir göstergesi olarak ulusal geliri (Gayrisafi Milli Hasıla (GSMH)) önermiştir.

Mahan'a göre (1890: 45), denizcilik gücü açısından nüfus sadece toplam nüfus demek değildir, denizle ilgili olan nüfus demektir. Ya da en azından kolayca gemilerde çalıştırılabilecek ve denizcilikle ilgili ürünler yaratabilecek nüfustur. Diğer bir ifade ile denizcilik sektöründeki çalışanların toplam nüfusa oranıdır.

Modern gemilerin ve silahların ortaya çıkması ile yedeklerin önemini kaybettiği gibi düşünceler olsa da, denizcilikle ilgili işlerde çalışanların oluşturacağı yedek havuzu gerektiğinde istihdam edilmek için çok önemlidir. Bu sebeple ilk olarak yedeklerin organize edilmesi gerekmektedir. Ondan sonra denizci nüfustan ve mekanik becerileri olan nüfustan yedekler belirlenmelidir. (Mahan, 1890: 46-49).

Till (2004: 78-79) denizci camianın önemini şu şekilde vurgulamaktadır.

- Toplumda ve hükümette deniz ticaretinin öneminin farkındalığını oluşturur ve bu sayede ticaretin artmasının koşullarını sağlar.
- Ticaret sınıfını sosyal ve politik olarak yüceltir ve bu sayede ticareti arttıracak hükümet tarzının ve değer sisteminin gelişimini cesaretlendirir.
- Donanmanın gelişimine yardımcı olur. Çünkü donanmanın ihtiyaç duyduğu kaynakların arttırılmasında etkilidir ve aynı zamanda ticaret sınıfı donanmaları direk veya dolaylı olarak deniz ticaretini korumanın aracı olarak görürler.

- Donanmaya temel ihtiyacı olan insan kaynağında doğrudan destek sağlar.

Yukarıda ifade edilenlerden yola çıkılarak denizcilik gücü bileşenlerinden “nüfus”un ilk değişkeni olarak denizcilik sektörü istihdamının ülkenin nüfusuna oranı, ikinci değişkeni olarak ise bir ülkenin gemi adamı sayısının dünyadaki gemi adamı sayısına oranı olarak belirlenmiştir.

$$N_1 = \text{Denizcilik sektörü istihdamı} / \text{Ülkenin nüfusu}$$

$$N_2 = \text{Ülkenin gemi adamı sayısı} / \text{Dünyadaki gemi adamı sayısı}$$

Ülkelerin nüfuslarının yapısı Cinsiyet-Yaş grafiği olarak da adlandırılan nüfus piramitleri ile gösterilmektedir. Bu piramitler ile bir ülkenin bağımlı ve bağımlı olmayan nüfusunun dağılımı kolaylıkla analiz edilebilmektedir. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) tarafından bağımlı nüfus oranı 0-19 ve 65 yaş üstü

nüfusun toplamının 20-64 yaş aralığındaki nüfusa bölünmesiyle bulunan oran olarak tanımlanmaktadır (OECD, 2019). Bağımlı olmayan nüfus aynı zamanda ülkenin denizcilik sektörüne istihdam sağlayabilecek potansiyel iş gücünü de içerisinde barındırması yönüyle, denizcilik gücü açısından da önem arz etmektedir. Bu sebeple “nüfus” bileşeninin üçüncü değişkeni olarak bağımlı olmayan nüfus oranı kullanılacaktır.

$N_3 = \text{Bağımlı olmayan nüfus (20-64 yaş arası)} / \text{Bağımlı olan nüfus (0-19 yaş arası ve 65 yaş üstü nüfus toplamı)}$

Mahan (1890: 43-44) ülkenin büyüklüğünü (kıyılarının uzunluğu ve nüfusun kıyılara dağılımı) ayrı bir denizcilik gücü bileşeni olarak belirlemiştir. Bundaki kasıt; ülkenin kıyılarının uzun olması ile ilgili değil, ülkenin kıyılarının savunulması ile ilgiliydi. Günümüzde de kıyıların savunulması açısından olmasa da, denizcilik ile ilgili faaliyetlerin oluşması ve gelişmesi açısından kıyılardaki nüfusun önemi artarak devam etmektedir. Bu sebeple bu çalışmada, Mahan’ın denizcilik gücü bileşenlerinden olan “ülkenin büyüklüğü”, “nüfus” bileşeninin içerisinde, kıyı bölgelerinin nüfus yoğunluğunu gösteren aşağıdaki değişken ile ifade edilecektir.

$N_4 = \text{Kıyı bölgelerindeki nüfus} / \text{kıyıların uzunluğu}$

Sonuç olarak, nüfus bileşeni sayısal olarak aşağıdaki değişkenlerle ifade edilmiştir.

$$N = \sum_{k=1}^n N_k = N_1 + N_2 + N_3 + N_4$$

Ç. Ekonomi

Deniz gücü haline gelen devletlerin ortak özelliği, üretim kapasitelerindeki artıştır. Devletler ekonomik olarak harekete geçerek belirli bir üretim kapasitesine ulaştıktan sonra deniz gücü oluşturmaktadırlar.

Bayat (1986:150-191) ekonomi bileşenini, “doğal kaynaklar”, enerji maddeleri ve enerji kaynakları”, “insan gücü, istihdam ve sosyoekonomi”, “endüstri (sanayi)”, “uluslararası ekonomik ilişkiler”, “para ve para sistemi”, “ulaştırma ve haberleşme”, “ekonomik gelişim”, “ekonomik sistem” ve “ekonomik emperyalizm” alt başlıkları ile analiz etmiştir.

Lerche ve Said (1963:62), ekonomiyi “doğal kaynaklar” ve “ekonomik yapı” ve “endüstriyel ve tarımsal üretim kapasitesi” olmak üzere üç ayrı ulusal güç bileşeni altında incelemiştir. Doğal kaynakları, tarımsal (temel olarak yiyecek ve lif) ve mineral kaynaklar olarak gruplandırmıştır. Onlara göre, “birkaç yüzyıl önce popüler olan uluslararası politikanın katı ham madde teorisinin, günümüzde çok az taraftarı kalmıştır. Sentetik maddelerin ve diğer endüstriyel süreçlerin gelişimi, stoklama tekniklerinin gelişmesi ve zor durumda olan kitlelerin kronik kıtlıklara karşı beklenmeyen dayanıklılıkları, liberal devletlere fayda sağlamıştır. Bugün bir analist, doğal kaynak bileşenini kullanarak yalnızca genel bir kapasite sonucu çıkarabilir”.

Hartmann (1983:51-55)’a göre bir ülkenin ekonomik gücünün değerlendirilmesinde; sahip olduğu hammadde kaynaklarının, stratejik olarak kıt olan hammadde kaynakları ve bunların stokla veya ikame ile karşılanabilirliğinin ve temel maddelerin (kömür, petrol, elektrik, çelik veya çimento gibi) üretim oranının analizi önemlidir. Tüm bu faktörlerle birlikte yüksek bir Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH), o ülkenin parasını dünyada önemli bir finansal role sahip kılabilir.

Organski (1968: 203-210) ve Organski ve Kugler (1980: 33-38), nüfus büyüklüğünün ve ekonomik gelişimin ölçülebilir bir göstergesi olarak ulusal geliri (GSMH) önermiştir.

Till (2004: 96-99), deniz taşımacılığı, gemi inşa, balıkçılık, liman işletmeciliği ve deniz sigortacılığı gibi faaliyet alanlarının önemini vurgulamakta ve ticari denizciliğin bir ülkenin zenginliği ve güvenliği için hayati öneme sahip olduğunu ifade etmektedir. Öyle ki; bir ülkenin denizcilik gücü ticari denizciliğine bağlıdır.

Yukarıda ifade edilen düşüncelerden yola çıkarak, bu çalışmada ekonomi bileşeninin ilk değişkeni olarak, bir ülkenin GSMH’sinin, dünyada oluşan toplam GSMH’ye oranı kabul edilecektir.

$$E_1 = \text{GSMH}_{\text{ÜLKE}} / \text{GSMH}_{\text{DÜNYA}}$$

İkinci değişken olarak, bir ülkenin sahip olduğu petrol, doğalgaz, kömür, mineral ve orman ürünleri gibi doğal kaynaklarının değerinin, dünyadaki toplam doğal kaynakların değerine oranı kabul edilecektir.

$$E_2 = \text{Toplam Doğal Kaynak Değeri}_{\text{ÜLKE}} / \text{Toplam Doğal Kaynak Değeri}_{\text{DÜNYA}}$$

Ekonomi bileşeninin üçüncü değişkeni olarak ise, bir ülkenin denizcilik sektörünün GSMH içerisindeki payı kabul edilecektir.

$$E_3 = \text{Denizcilik sektörünün yarattığı katma değer} / \text{GSMH}$$

Sonuç olarak, ekonomi bileşeni sayısal olarak aşağıdaki değişkenlerle ifade edilmiştir.

$$E = \sum_{k=1}^n E_k = E_1 + E_2 + E_3$$

D. Eğitim, Bilim ve Teknoloji

“Teknoloji mi bilimden, bilim mi teknolojiye doğar?” sorusu cevaplanması gereken önemli bir sorudur. Aslında günümüzde her ne kadar teknolojinin uygulamalı bir bilim olduğu yönünde yaygın bir varsayım olsa da, 20’inci yy öncesindeki tarihsel durumların çoğunluğunda bilim ve teknoloji, kısmen ya da tam olarak, birbirinden farklı olarak gelişmiştir (McClellan ve Dorr, 2006: 2). İnsanlık tarihinde başlangıçta yalnızca teknoloji vardı. Sonra ilk uygarlıklarda bilim 6000 yıl önce matematik ve astronomi bilgilerinin yazılması biçiminde ortaya çıkmıştır. Endüstri devrimi ile birlikte teknoloji çok büyük ilerlemeler kaydetmiş ve buhar makinesinin keşfi dünya uygarlığında önemli mihenk taşlarından biri olmuştur. Bu döneme kadar her ne kadar kuramsal bilim gelişmeye devam etmiş olsa da, uygulamalı bilim haline diğer bir deyişle teknoloji üreten bir bilim haline dönüşmemiştir. Endüstri devrimiyle birlikte teknolojiye gelişme hızla devam etmiş ve aynı paralelde kuramsal bilimi de gelişmeye itmiştir. Einstein’ın Almanların nükleer bir bomba geliştirebileceğini 1939 yılında bir mektupla Roosevelt’e bildirmesi neticesinde, 1941 yılında ABD tarafından atom bombası üretimi için maliyeti 2.2 milyar dolara ulaşan “Manhattan projesi” başlatılmış ve kuramsal bilim teknoloji üreten uygulamalı bir bilim haline gelmiştir. Sonuçta, bilimin teknolojiye uygulanmasında bu kez Ar-Ge başlığı altında dramatik bir büyüme yaşanmıştır. Bilimsel çalışma miktarı 17. yy’dan beri milyon katına çıkmıştır. (McClellan ve Dorr, 2006: 415, 423).

Bugün temel bilimleri birleştirilmiş uygulamalı bilim ve teknolojiye ayırmak inceleme amaçları açısından yararlı olabilir. Bilimsel araştırmalardan elde edilen

sonuçlar genellikle hemen bir ekonomik değer üretmemektedirler ve bilim adamları çalışmalarına başkaları tarafından başvuru yapıldıkça ve bu çalışmalar kullanıldıkça profesyonel beğeni kazanırlar. Mühendislerin ve uygulamalı bilim yapanların ürünleri ise tersine gerçek bir ekonomik değere sahiptir. Bu nedenle mühendisler ve onları çalıştıran şirketler, ekonomik haklarını güvence altına alan bir patent alana kadar çalışmalarını gizli tutmaya eğilim gösterirler. Temel bilim dünyası ile uygulamalı bilim ve teknoloji dünyaları arasındaki farkı, makale ya da patent olarak ortaya çıkan bu iki öge açıklamaktadır (McClellan ve Dorr, 2006: 419). Bugün ABD’de bilim ve teknoloji, federal fonlar kullanılarak genellikle 80/20 uygulamalı/temel bilim ayrımı yapılarak desteklenmekte ve uygulamalı bilim desteği içinde savunmayla ilgili kısım %100’e yaklaşmaktadır (McClellan ve Dorr, 2006: 427).

Lerche ve Said’e göre (1963: 65-66) endüstriyel üretim, askeri etkililik ve sosyal kaynaşma büyük çapta eğitim ve teknik becerikliliğin toplumun içinde dağılmasının fonksiyonudur. Eğitim ve teknolojik seviye konusunun temelinde okuryazarlık bulunmaktadır. Ulusal güçteki diğer önemli temel bileşen ise teknik beceridir. Okur yazarlık ve teknik beceri unsurları bir nüfus kitlesinin özellikleridir. Bir ülkenin eğitim ve teknolojik düzeyinde eşit oranda önemi olan üçüncü unsur ise eğitilmiş uzman tabakasının kalitesidir.

Hartmann (1983: 55)’a göre; bir ülkenin bilimsel ve teknolojik gelişimi, eğitim sisteminin nicelik ve niteliği ile hükümet politikasının bilimsel ve teknolojik ilerlemeyi ve değişimi destekleme derecesine bağlıdır.

Davutoğlu’na (2010: 26-27) göre, dünya sisteminin merkezini oluşturan güçlerin en öncelikli hedefi teknolojik üstünlüğü elden bırakmamaktır. Uluslararası ekonomik savaşta mesele bir teknolojiyi sadece geliştirmek değil, o teknolojiyi aynı zamanda pratik kullanım değeri yüksek bir piyasa malzemesi haline de getirebilmektir. Japonya mucizesi bu becerinin üzerinde yükselmiş ve birçok alanda Amerikan firmalarının uluslararası piyasalardaki etkisini kırmıştır.

Bayat’a göre (1986: 252), teknolojik güç ve gelişim ile ilgili en önemli yatırım alanı, bilimsel ve teknolojik araştırma geliştirme çalışmalarıyla ilgili olanıdır ve bu alanda günün değil, görünebilen geleceğin düzeyine erişmek bir hedef olarak kabul edilmelidir.

Yukarıda düşünürler tarafından ifade edilen tüm fikirler göz önüne alınarak “eğitim, bilim ve teknoloji” bileşeninin değişkenleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

EBT_1 = Ülkenin okur-yazarlık oranı

EBT_2 = Ar-Ge harcamalarının GSYH’ye oranı

EBT_3 = Denizcilik alanındaki öğrenci sayısı / Toplam öğrenci sayısı

EBT_4 = Denizcilik alanındaki akademisyen sayısı / Toplam akademisyen sayısı

EBT_5 = Son 20 yıldaki toplam tescillenmiş patent ve faydalı model sayısı/Nüfus

EBT_6 = Denizcilik alanındaki bilimsel makale sayısı / Denizcilik alanındaki akademisyen sayısı

Sonuç olarak, “Eğitim, bilim ve teknoloji” bileşeni sayısal olarak aşağıdaki değişkenlerle ifade edilmiştir.

$$EBT = \sum_{k=1}^n BT_k = EBT_1 + EBT_2 + EBT_3 + EBT_4 + EBT_5 + EBT_6$$

E. Askeri Denizcilik Gücü

Modern bir devlette, etkin bir askeri güç oluşturmak için, silahlı kuvvetleri oluşturan kuvvetler arasında bir dengenin kurulması gerekmektedir. Örneğin İmparatorluk Almanya’sında 19. yy’ın sonlarına kadar deniz kuvvetlerine kıyı savunmasının bir uzantısı ve harp gemilerine birer yüzer topçu destek bataryası olarak bakılması Almanya’yı ulusal gücüne uygun düşmeyecek şekilde dünya devleti olmaktan alıkoyan sebeplerin başında sayılabilir. Yine Almanya 2’inci Dünya Savaşı’na dengeli bir deniz kuvveti oluşturmada başlaması ve özellikle de bir deniz havacılığı oluşturmaması nedeniyle, denizlerde yenilgiye uğramıştır. Bunun başlıca sebebi, Alman Hava Kuvvetleri Komutanı Mareşal Goering’in “donanmanın havacılık isteklerini de biz karşılarız” şeklindeki o zaman için bile çağdışı olan kişisel tutumudur (Bayat, 1986: 122-149).

Osmanlı İmparatorluğu’nun da Türk-İtalya Savaşı’nı (1911-1912), Balkan Savaşı’nı (1912-1913) ve Ege adalarını kaybetmesinin en büyük nedeni donanmasına gereken önemi vermemesidir. Donanmanın yok oluşuna giden bu süreç, Kıbrıs

Adası'nın alınmasından sonra (1571) derya kaptanlığı makamının denizcilerin elinden alınarak saray adamlarına verilmesiyle başlayıp (ki hemen akabinde Lepanto Deniz Felaketi gelmiştir), Abdülaziz donanmasının II. Abdülhamit tarafından Haliç'te 33 yıl boyunca yürütülmesiyle son bulmuştur. 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda donanma olmaksızın kara ordusunun üç hafta gibi kısa zamanda zafer elde etmesi, donanmasız da Ege Adaları'nın korumasının sağlandığı gibi çok yanlış bir kanaat meydana getirmiş ve donanma oluşturmaya kaynak ayrılmak yerine tren yolu yapımına kaynak ayrılmıştır.. Hatta Harbiye nezareti Balkan Savaşı, savaş planlarına “Ege Denizi hakimiyetinin Yunanlılar'da olacağı kabul edilmiştir” şeklinde inanılması güç bir kayıt koyarak, deniz askeri stratejisinden bir haber olduğunu ortaya koymuştur (Büyüktuğrul, 2006: 5-10).

1. Deniz Kuvvetleri (Naval) Teorisi

Deniz Kuvvetleri Teorisinin klasik ve materyalist olmak üzere iki tane düşünce okulu vardır. Materyalist okul, savaşın silahları ve diğer malzemeleri değiştiğinde stratejinin de değiştiğini savunur. Klasik düşünce okulu ise stratejik prensiplerin tarihsel tecrübelerden edinildiğini ve değişmez olduğunu savunur. (Roksund, 2007: 228).

Deniz Kuvvetleri Teorisinin klasik düşünce okullarından biri Açık Deniz Okulu (Blue-Water School) olup, bu okulun düşünürlerinden biri ABD'li Amiral Alfred Thayer Mahan, diğeri ise İngiliz deniz harp tarihçisi, jeostratejist ve hukukçu Sir Julian Stafford Corbett'tir. Diğer düşünce okulu ise Kıtasal (Continental) Okul'dur. Bu okulun da en önemli düşünürleri Fransız Amiral Raoul Castex ve Alman Amiral Wolfgang Wegener'dir.

Mahan, Corbett ve Castex'in temel stratejik prensiplerde farklı görüşleri mevcuttur. Fakat donanmanın temel görevinin, deniz bağlantısının (sea communication) kontrolü demek olan, denizin komutasının (command of the sea) (günümüzde deniz kontrolü (sea control) olarak ifade edilmesi tercih edilmektedir) sağlanması olduğu konusunda her üçü de hem fikirdir. Mahan (1890) bunun hücum ve abluka ile mutlak olarak sağlanabileceğini düşünürken, Corbett (1988) ve Castex (1994) buna savunma boyutunu da eklemiş ve en güçlü ülkenin bile kaynaklarının

yetmeyeceğinden dolayı denizin komutasının mutlak olarak sağlanamayacağını ifade etmişlerdir (Mahan, 1890: 264; Corbett, 1988: 103; Castex, 1994: 36). Castex (1994) ayrıca denizin komutasının küçük donanmalar tarafından dahi “fleet-in-being” prensibiyle gerçekleştirebileceğini vurgulayarak küçük donanmalar için denizin komutası prensibine yeni bir boyut kazandırmıştır (Castex, 1994: 15).

Temel olarak Mahan (1890), bölünmeyerek konsantrasyonu sağlamış filolarla düşman deniz kuvvetlerine taarruzi muharebeyi savunan, donanmanın kıyı savunması yapmasına ve ayrıca kara kuvvetlerine destek vermesine karşı olan ve düşman ticaret filolarına saldırmayı gereksiz gören bir stratejisttir (Mahan, 1890: 55).

Corbett (1988) ise kara kuvvetleri tarafından desteklenmemiş, denizde oluşturulacak bir baskının sadece tüketen bir süreç meydana getireceğini ve bu sebeple kara kuvvetleri ile yakın ilişkinin gerektiğini ifade etmesi ile Mahan’dan temel olarak ayrılmaktadır. Ayrıca filoların konsantrasyonu yerine bölünmesi ve dağıtılmasıyla esnekliklerinin artacağını savunarak Mahan’dan ayrılmaktadır (Corbett, 1988: 89).

Corbett, Mahan’dan deniz askeri stratejisini, “ana (major/grand) strateji” ve “tali (minor) strateji” olarak ikiye ayırmasıyla farklılaşmaktadır. Ana strateji, ekonomik faktörler ve uluslararası ilişkileri de kapsayan savaşın amacıyla ilgilidir. Tali strateji ise; kara, deniz ve müşterek hareketleri de içeren, savaşın devam etmesi ile ilgili olan stratejidir. Aynı zamanda denizcilik stratejisini “maritime” ve “naval” olarak ikiye ayırmıştır. Ona göre “maritime” stratejinin nihai hedefi bir savaş planında kara kuvvetlerinin ve deniz kuvvetlerinin ortak ilişkilerini belirlemektir. “Naval” strateji ise “maritime” stratejinin bir harp filosofunun hareketini tanımlayan parçasıdır (Vego, 2009 :6).

Castex (1994), kara kuvvetleri ve deniz kuvvetleri stratejisine ek olarak, günümüzde ABD’nin ulusal güvenlik stratejisi olarak adlandırdığı, kara kuvvetleri ve deniz kuvvetlerinin birlikte çalışması gerektiğinde bu iki stratejiyi birleştiren Genel Strateji kavramını tanımlamıştır. O’na göre Genel Strateji kara kuvvetlerine aittir ve deniz kuvvetleri bu stratejiyi desteklemelidir. Aynı zamanda Castex, düşman deniz ticaretine ve ticari limanlarına uçaklarla saldırmanın mümkün olduğuna inanan belki de ilk teorisyendir (Castex’den aktaran Vego, 2009 : 9, 12). Castex, deniz ticaretine

saldırlara, baskınlara, abluka, mayın ve amfibi harekatlara özel önem vermektedir (Tritten, 1995: 8-9).

Deniz kuvvetleri stratejisi, askeri stratejiden savaşta olduğu kadar barışta da gerekli olması sebebiyle farklıdır. Bu strateji, bir ülkenin savaşta elde edilmesi çok zor olan önemli noktalarını satın alarak veya anlaşma yoluyla elde ederek, en önemli zaferi barışta elde edebilir. Bir kıyının bazı noktalarına yerleşmenin tüm fırsatlarından fayda sağlamayı ve başlangıçta geçici olan işgali kalıcı hale çevirmeyi öğrenir. İngiltere'nin Kıbrıs Adası'nı ve Mısır'ı işgal etmesi buna güzel bir örnektir (Mahan, 1890: 22).

Fakat stratejik düşünce teknolojik ilerleme ile buluşturulamazsa, saha tehlikeli bir şekilde teknokratlar tarafından idare edilmeye başlanır. Bu da, teknolojinin üstünlüğünün önemini gereğinden fazla ön plana çıkarmak demek olan teknoforya olgusunun ortaya çıkmasına sebep olur ki; bu olgu tehlikeli bir şekilde stratejik düşünceyi önemsizleştirir. Bu sebeple, Deniz Kuvvetlerinin, stratejilerini teknolojik dönüşümler ışığında geliştirmeye ihtiyaçları vardır. (Till, 2004: 137).

Yakın geçmiş bize, Deniz Kuvvetlerinin teknolojik gelişim stratejisinin aşağıdaki 10 yaklaşıma sahip olması gerektiğini göstermiştir (Till, 2004: 141-146):

- Eğitimli personele sahip olmak,
- Teknoloji ile sürekli bağlantılı olmak ve bunun için sivil endüstri ile yakın işbirliğinde bulunmak,
- Yeni platformalara, sensörlere ve silahlara yatırım yaparken, bu teknolojinin Zaman-Yayılma eğrisi olan S-Eğrisinin neresinde olduğunun farkında olarak doğru zamandan emin olmak ve alternatif planlar için farklı teknolojik seçeneklere de sahip olmak,
- Güçlü ve süreklilik arzeden liderlik,
- İlgili kurumların adaptasyonu,
- Diğer ülke deniz kuvvetlerinin teknolojik tecrübelerinden yararlanma kapasitesi,
- Diğer kuvvetlerle iyi ilişkiler,
- Olasılıkları gözden geçirme ve düşmanın da geliştirilen teknolojiye karşı teknolojiler üretebileceğini varsayma,

- Teknolojik gelişim için gereken bütçeyi elde edebilmek için kamuoyunu etkin bir şekilde yönlendirme,
- Hesaplanmayanla başa çıkma becerisi ve teknolojik gelişimin sürekli adaptasyonu.

2. Donanmaların Sınıflandırılması

Till (2004: 113-116) akademisyenlerin donanmaları sınıflandırırken genel olarak şu kriterleri göz önüne aldıklarını vurgulamıştır: “Filonun büyüklüğü ve doğası”, “coğrafi erişim”, “fonksiyon ve yetenek”, “yüksek teknolojiye erişim” ve “şöhret”.

Donanmaların yeteneği subjektif ve göreceli bir gösterge olduğundan ancak savaş zamanında ortaya konulabilir (Till, 2004: 115). Donanmaların fonksiyonlarını ise Peter Haydon, 2001 yılında, Fonksiyon Temelli Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi başlığı ile Tablo 5’deki gibi belirlemiştir (Haydon’dan aktaran Till, 2004:115).

Tablo 5: Fonksiyon Temelli Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi

Güç Sınıfları	Deniz Kuvvetleri Görev Fonksiyonları					
	Stratejik Caydırıcılık ve Zorlayıcı İkna	Güç Projeksiyonu	Deniz Kontrolü	Deniz Kuvvetleri Diplomasisi	Ulusal Güvenlik ve Kolluk	İnsani Yardım
Büyük Ölçekli Deniz Kuvvetleri	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Orta Ölçekli Deniz Kuvvetleri	Hayır	Müşterek	Limitli	Evet	Evet	Evet
Küçük ve Kıyı Devletlerinin Deniz Kuvvetleri	Hayır	Hayır	Kendi sularında	Hayır	Evet	Kendi sularında

Kaynak: Till, 2004: 114

Kirchberger (2015:65) ise, Deniz Kuvvetlerinin fonksiyonlarını dört ayrı sınıfta toplamıştır:

- Kolluk kuvveti görevleri (Örn.: deniz haydutluğu, kaçakçılık, terörizm ile mücadele ve devriye gibi Sahil Güvenlik tarzı görevler)
- Deniz kontrolü görevleri (Örn.: karasuları bütünlüğünün korunması, ambargo operasyonları, SLOC koruma)
- Güç projeksiyon görevleri (Örn.: kara muharebe desteği veya özel operasyon görevleri)
- İnsani yardım görevleri (Örn.: afet yardımı, tahliye, arama kurtarma)

Eric Grove ise, donanmaları, Michael Morris'in önceki çalışmasını temel olarak dokuz ayrı sınıfa ayırmıştır (Grove, 1990: 236-240):

- Büyük ölçekli küresel güç projeksiyon donanması (Örn.: ABD donanması)
- Kısmi büyük ölçekli küresel güç projeksiyon donanması (Örn.: 1990'ların SSCB donanması)
- Orta ölçekli küresel güç projeksiyon donanması (Örn.: Fransa ve İngiltere donanmaları)
- Orta ölçekli bölgesel güç projeksiyon donanması (Örn.: Hindistan, Çin ve Japonya donanmaları)
- Mücavir güç projeksiyon donanmaları (Örn.: Portekiz, İsrail, Güney Afrika)
- Kıyı ötesi kıyı savunma donanmaları (Örn.: Norveç, Mısır)
- Kıyı boyu kıyı savunma donanmaları (Örn.: Umman, Singapur)
- Zabıta yetkisine sahip donanmalar (Örn.: Meksika, Sri Lanka)
- Sembolik donanmalar

Deniz Kuvvetlerinin diğer bir sınıflandırması olan ve Kirchberger (2015: 60) tarafından 1996 yılında Todd ve Lindberg (1996: 53-64) tarafından oluşturulmuş olan Deniz Kuvvetleri sınıflandırma sisteminin 2013 yılındaki bilgilerle güncellenmesi neticesinde oluşturulan, Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi Tablo 6'da sunulmuştur.

Tablo 6: Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi

	Derece	Tanım	Envanter	Yetenek	Örnek
AÇIK DENİZ DONANMALARI	1	Küresel Boyutta Güç Projeksiyonu	Çok fazla sayıda bütün ağır tonajlı gemi tipleri	Çoklu, düzenli ve devamlı küresel güç projeksiyon hareketleri	ABD
	2	Kısıtlı Küresel Boyutta Güç Projeksiyonu	CVN, diğer havacılık yeteneğine sahip gemiler, çok sayıda SSN/SSK ve yeterli sayıda destek gemisi	Ülke savunmasına ek olarak küresel boyutta bir büyük güç projeksiyonu hareketi	Fransa (↓) ve Birleşik Krallık (↓)
	3	Birden Fazla Bölgesel Güç Projeksiyonu	CVL, diğer havacılık yeteneğine sahip gemiler, SSN/SSK ve yeterli sayıda destek gemisi	Ülke savunmasına ek olarak kendi MEB sınırları ötesindeki bölgelerde güç projeksiyon hareketleri	Hindistan, Rusya, İtalya, İspanya, Brezilya
	4	Bölgesel Güç Projeksiyonu	Havacılık yeteneğine sahip gemiler (DD, FF), denizaltılar, birkaç destek gemisi	Organik helikopterler dışında denizde filo hava desteğine sahip olmadığından, karaya konuşlu hava desteği mesafesi ile sınırlı güç projeksiyon hareketleri	Çin (↑), Japonya, Avustralya, Güney Kore, Pakistan, Singapur, Tayvan, Almanya (ve 12 devlet daha)
AÇIK DENİZ DONANMASI OLMAYAN DONANMALAR	5	Bölgesel Kıyıötesi Kıyı Savunma	Daha küçük gemiler (FF, Korvetler), denizde ikmal yeteneği mevcut değil	Kendi MEB ve çok az ötesinde kıyı savunma hareketleri	Tayland, Malezya, Endonezya, Bangladeş, Vietnam, İsrail (ve 11 devlet daha)
	6	Kıyı boyu Kıyı Savunma	Sadece küçük gemiler (Korvetler ve FAC)	Kendi MEB'inin kıyı tarafı ile sınırlı	K. Kore, Brunei, Myanmar, Sri Lanka (ve 17 devlet daha)
	7	Bölgesel Kıyı Ötesi Kolluk	Sahil Güvenlik tipi görevler için hafif silahlı OPV, PB, PC tipi gemiler	Coğrafi erişilebilir alan 5. Derecedeki ile aynı fakat savunma yerine kolluk görevleri	İzlanda, İrlanda, Tunus, Estonya, Irak (ve 14 devlet daha)
	8	Kıyı boyu Kolluk	Sadece devriye botları ve devriye araçları	Kendi MEB içerisindeki hareketlerle sınırlı	Kamboçya, G. Kıbrıs, Filipinler (ve 30 devlet daha)
	9	İçsu	Devriye araçları	Karaya kilitli devletlerin nehir savunması	Bolivya, Paraguay, Burundi (ve 14 devlet daha)
	10	Sembolik	Sadece bir veya iki devriye aracı	Mevcut olduğu takdirde sadece çok temel kolluk görevleri	Dünyada 14 adet devlet

Not: Örnek sütunundaki oklar aşağı veya yukarı gelişim eğilimini göstermektedir.

Kaynak: Kirchberger, 2015: 60

Dünyada mevcut 150 devletin Deniz Kuvvetlerinden 28 adedi, kabaca %19'u Tablo 7'deki 1-4 arasındaki derecededir ve Açık Deniz Donanmalarını oluştururlar. 38 adedi (%26'sı) 5-6 derecesindedir ve kendi karasularını etkin bir şekilde koruma yeteneğine sahip kayda değer donanmalardır. 52 adedi (%35'i) 7-8 derecesinde donanmalardır ve Sahil Güvenlik tipi yeteneğe sahiptirler. 31 adedi (%21'i) ise 9-10 derecesine sahip olup, çok düşük güçtedirler (Kircherberger, 2015: 60).

Tüm bu platformlara, silahlara ve sensörlere dayalı sınıflandırmaların yanı sıra ve daha önemli olarak donanmaların göreceli olarak etkililiğini belirleyen bazı faktörler vardır. Till bu faktörleri şu şekilde ifade etmiştir (Till, 2004: 117):

- Personelin profesyonel becerisi
- Harbe hazırlık
- Tedarik sistemi ve organizasyon (idari etkinlik)
- Görev Gruplarının dengeli oluşturulması ve Sahil Güvenlik güçleri ile kolluk tipi görevlerde beraber çalışabilme.

Yukarıdaki veriler ışığında, denizcilik gücü bileşenlerinden olan “askeri denizcilik gücü” bileşeninin değişkeni olarak Kirchberger (2015:60) tarafından oluşturulan Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi kullanılacaktır.

$$A = \sum_{k=1}^n A_k = A_1$$

Değişkenin sayısal olarak ifade edilme süreci ise; öncelikle analiz edilen devletin deniz kuvvetlerinin Hiyerarşide hangi dereceye sahip olduğunun tespit edilmesi ile başlayacaktır. 1'den 10'a kadar dereceye sahip olan Hiyerarşide, 1nci dereceye sahip olan devletlere 10 puan, 2nci dereceye sahip olan devletlere 9 puan ve sırasıyla devam ederek en son derece olan 10uncu dereceye sahip olan devletlere 1 puan verilecektir. Bu Hiyerarşide, söz konusu 10 farklı dereceden herhangi bir dereceye giremeyen devletler ise 0 puan alacaktır.

A_1 : Kirchberger Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisindeki puan

F. Hükümetin Karakteri

Hükümetin karakteri bileşeni, “politik yapı ve siyasi irade”, “ulusal moral” ve “diplomasi ve stratejik pozisyon” alt başlıkları altında incelenecektir.

1. Politik Yapı ve Siyasi İrade

Davutoğlu'na göre (2010: 34-37) siyasi irade, stratejik zihniyet ve stratejik planlama ile birlikte, bütün tarihi, coğrafi, demografik ve kültürel unsurları çarpan etkisi ile etkiler. Bir ülkenin en temel stratejik gücü insan unsurudur. Nitelikli iyi yetişmiş ve milli strateji ile meşruiyet ilişkisi kurabilmiş insan unsuru bir harabeden muazzam bir ekonomik güç çıkarabilir. Bir ülkenin stratejik açılımındaki en hassas ve önemli unsur, sistemin merkezindeki siyasi irade ile toplumun donanımlı sivil insan unsuru arasındaki meşruiyet ilişkisidir. İnsan unsuru ile siyasi sistem arasındaki meşruiyet ilişkisinin en önemli boyutu ise devletin millete ve milletin devlete duyduğu karşılıklı güven unsurudur.

Günümüzde uluslararası arenadaki güç mücadelesi sadece askeri üstünlük ve siyasal hakimiyet uğruna girilen bir mücadele olmaktan çıkmış, insanların akıl ve düşünceleri üzerinde kurulacak bir egemenlik mücadelesi haline gelmiştir. Bu bakımdan da, bir ulusun gücü günümüzde, sadece diplomasisinin yetilerine ve silahlı kuvvetlerinin gücüne değil, fakat aynı zamanda bir ulusun siyasal felsefesinin, siyasal kurumlarının ve siyasal politikasının başka ulusların gözünde taşıdığı çekiciliğe de dayanmaktadır (Morgenthau, 1970: 173).

Hartmann (1983: 58-61) hükümetin yapısının, halkın hükümete karşı olan tutumunun ve hükümetin ne kadar etkili ve güçlü olduğunun ulusal güç üzerinde mutlak etkisi olduğunu ifade etmektedir. Fakat kağıt üzerinde çok iyi olan hukuki düzenlemelerin ve organizasyon yapısının, gerçekte çok iyi olduğunun bir göstergesi olamayacağını savunmaktadır. Hükümetin yapısının (cumhuriyet, monarşi, federasyon, vb.) ulusal gücü etkilemekteki önemi çok azdır. Halkın hükümetin nasıl yürütülmesi gerektiği ile ilgili görüşleri ve hükümetin gerçekte bunu ne kadar başarabildiği ise oldukça önemlidir. Fakat ulusal gücün bu bileşeni istatistiki olarak ifade edilemez veya kolayca ölçülemez.

Organski ise politik kurumların etkililiğini ölçmenin geliştirilmesi gerektiğini ve böyle bir ölçme aracının yaratılmasının bundan sonra gelen politik bilimcilerin temel görevi olduğunu ifade etmiştir (Elman ve Elman, 2003: 125-126).

Kurumları da kapsayan hükümet yapıları ve kanun koyucuların karakterleri deniz gücünün gelişimi üzerinde mutlak bir etkiye sahiptir. Halkının doğuştan gelen

özellikleri ile tam uyumlu bir hükümet her anlamda büyümesini ilerletecektir ve denizcilik gücünde de; en önemli başarılar halkının ruhu ve genel eğilimleri ile uyumlu hükümetlerin aklı başında yönetimleri ile sağlanmıştır. Böyle özgürlükçü hükümetler bazı konularda olması gerekeni tam olarak yapamayabilirler. Diğer taraftan, bazı despotik güçler, özgür insanların daha yavaş süreçlerle ulaşabildiği büyük denizcilik gücüne ve mükemmel donanmaya kısa sürede ulaşabilirler. Fakat buradaki zorluk diktatör öldükten sonra bu azmin devam ettirilmesindedir (Mahan, 1890: 58-59).

Tarihte yaşanan dersler doğrultusunda halkın denizcilik kariyeri üzerinde hükümetlerin etkisinin iki farklı şekilde ortaya çıktığı söylenebilir. Birincisi barış zamanındadır. Hükümet, politikalarıyla, sanayinin büyümesini ve insanların deniz yoluyla yeni yerlere giderek bu sanayiye geliştirme eğilimlerini destekleyebilir. Ya da, bunlar halkın doğal karakterinde yoksa, bu tarz sanayileri ve deniz aşırı eğilimleri geliştirmeye çalışabilir. Tüm bunlarda, hükümetin barışçı ticaret vasıtasıyla ülkenin denizcilik gücünün yaratılması ve geliştirilmesi hususundaki etkisi hissedilecektir (Mahan, 1890: 81-82).

İkincisi savaş içindir. Hükümetin etkisi en meşru biçimde, denizciliğinin büyüklüğü ve onlarla bağlantılı çıkarlarının önemiyle orantılı bir büyüklükte donanma meydana getirmesinde hissedilecektir. Donanmanın büyüklüğünden bile daha önemli olan şey, sağlıklı bir ruhu ve faaliyeti destekleyen, savaş zamanında yeterli yedek personel ve gemi ile hızlıca büyümeyi sağlayan kurumlarıdır. Şüphesiz ki, savaşa hazır olma başlığı aynı zamanda ticari denizciliği takip etmesi için donanmaya dünyanın belirli bölgelerinde uygun üsler sağlamayı da kapsamaktadır. Bu tür üslerin koruması ya askeri güçle veya dost nüfusla çevrelenerek sağlanmalıdır (Mahan, 1890: 82-83).

2. Ulusal Moral

Lerche ve Said (1963: 66-67) ulusal moral ifadesini, bir milletin ruh halini “toplumun kendisini hükümetin uyguladığı bir politikaya bağlı hissetmesi ve bunun için çalışmaya ve hatta gerektiğinde feda olmaya gönüllü olması” bağlamındaki bir referensla tanımlamak için kullanmaktadır.

Ulusal moral olmadıkça, ulusun sahip olduğu maddi güç veya potansiyel güç bir türlü gerçekleşemez; ulusal güç diye bir şeyin varlığı bile söz konusu olamaz. Genel olarak, bir ulus kendisi ile hükümetin eylem ve hareketlerini- özellikle dış politikada- ne kadar özdeş görüyorsa ulusal moralin de o kadar yüksek olacağı- veya tersi- söylenebilir. Ne var ki, ulusal morali yükseltmekte bilinçli olarak kullanılabilecek bir araç vardır ve bu araç hükümetin veya yönetimin niteliğidir. Bunun dışındakiler ise tamamen bir şans işidir. Gerçek anlamda halkı temsil edebilen, yani sadece parlamento çoğunluğuna sahip bir hükümet olmakla kalmayıp da, halkın her çeşit duygu ve kanaatlarını ulusun, uluslararası plandaki istek ve siyasetine dönüştürebilen bir hükümet, kendi dış politikasını ve hedeflerini desteklemek için ulusal enerjiden yararlanabilme konusunda çok büyük bir avantaja sahiptir (Morgenthau, 1970: 178-181)

3. Diplomasi ve Uluslararası Stratejik Pozisyon

İç politika olsun, uluslararası politika olsun bütün politikalar esas itibariyle üç ana birim içinde görülürler. Bir başka deyişle bütün siyasal olgular bu üç esas tipten birine indirgenebilir. Her politika, ya güç elde etmek ve bunu korumak (status quo), ya elde edilmiş bulunan güç ve iktidarı arttırmak (emperyalizm), ya da elde edilmiş bulunan güç ve iktidarı göstermek ve açığa vurmak (prestij) ister (Morgenthau, 1970: 47, 53-52).

Bir ülkenin dış politikası bir ülkenin uluslararası çevrede hareketlerini hangi genel prensiplerle yöneteceğini tanımlar. Tecrit (isolationism), güç dengesi veya emperyalizm dış politikayı tanımlamak için sık sık kullanılır. Dış politikanın amaçlarını 6 kategoriye ayırabiliriz. Bunlar “kendini koruma”, “güvenlik”, “refah”, “prestij”, “ideoloji” ve “güç” olarak sayılabilir (Lerche ve Said, 1963:10-13).

Eğer bir ülke politik kararlarını uygulamaya karar verirse, devlet sisteminin doğası, gücünü uygulamada ona 4 farklı yol açar. Bunlardan ilki, diplomasinin araç olarak kullanıldığı “politik yöntem”dir. İkincisi muhtemelen dört yöntemin arasında ustalık ve hile zenginliği sebebiyle en karmaşık olan “ekonomik yöntem”dir. Diğerleri ise, propagandayı ve operasyonel türevlerini kapsayan “psikolojik yöntem”

ve şiddet içermeyen kullanımından savaştaki kullanımına kadar geniş bir yelpazedeki “askeri yöntem”dir (Lerche ve Said, 1963:10-13).

Diplomasi, bir ülkenin diplomatik gücünü diğer ülkenin kritik personeli üzerine baskı yapmakta kullandığı bir faaliyet tekniği olarak tanımlanabilir. Diplomasinin fonksiyonları şu şekildedir (Lerche ve Said, 1963:74-75):

- Diplomasi zorlamadır. Bu, hedef ülkenin uluslararası konferanstan veya organizasyondan çıkarılması veya ultimatom verilmesi veya resmi veya resmi olmayan yollarla protesto edilmesi şeklinde olabilir.
- Diplomasi aynı zamanda ikna etme yöntemidir.
- Diplomasi bir ayarlama prosedürüdür. Stabil bir ilişkiye ulaşmak için iki ülkenin bir konu hakkındaki pozisyonlarını ayarlamasıdır. Ülkeler çok çeşitli yöntemlerle farklılıklarını arttırabilir ve çatışmalarını yoğunlaştırabilirler, fakat birbirleri arasındaki tansiyonu sadece diplomatik araçlarla azaltabilirler.
- Diplomasi anlaşmaya ulaşmak için bir yöntemdir, aslında diplomasinin yazılı anlaşmaları müzakere etme sanatı olduğu söylenir.

Yüksek nitelikte bir diplomasi, izlenmekte olan dış politikanın hedef ve araçları ile elde bulundurulmuş ulusal güç kaynakları arasında denge kurar. Böyle bir diplomasi ulusal gücün saklı kaynaklarını ortaya çıkarır ve bu kaynakları tam ve güvenli olarak siyasal realiteler haline dönüştürür (Morgenthau, 1970: 182).

Diplomaside donanmanın rolü Corbett (1988) tarafından “donanmanın ilk fonksiyonu diplomatik çabaları desteklemek veya engellemektir” şeklinde ifade edilmiştir (Corbett’den aktaran Till, 1994: 271).

Donanmanın varlığı diplomatlara tüm dünyada ulusal çıkarları savunmak için seçebilecekleri, denize ve donanmaya özgü üstünlükleri olan, çok çeşitli politika seçenekleri sunar. Bu üstünlükler, denizin sağladığı bağımsız hareket, geniş stratejik erişim, çeşitli tip ve amaçtaki gemilerin sağladığı esneklik, diğer kuvvetlerin kullanımına kıyasla denizdeki hareketin daha az provakatif olmasından kaynaklanan kontrol edilebilirlik ve diğer kuvvetlerin kullanımına nazaran üstün stratejik hareket kabiliyeti (mobilité) olarak sayılabilir. (Till, 2004: 279-280).

Donanma, diplomasinin ihtiyacı olan; zorlama veya zorlayıcı ikna, deniz resmi oluşturma ve koalisyon teşkili gibi faaliyetleri gerçekleştirmek için

kullanılabilir. Donanma diplomasisi aynı zamanda, yurtdışı sefer hareketları ve insani yardım hareketları ile bütünleşiktir (Şekil 17) (Till, 2004: 276).

Şekil 17: Donanma Diplomasisinin Elemanları



Kaynak: Till, 2004: 276

Şekil17’de ifade edilen deniz resmi, çıkarların söz konusu olduğu sahil alanlarının coğrafi özellikleri, politik durumunun gözlemlenmesi ve bölgedeki diğer askeri güçlerin güçlü ve zayıf yönlerinin değerlendirilmesi ile ilgili bilgilerin donanma tarafından toplanması ile oluşturulur (Till, 2004: 284).

Donanmalar, diplomasinin ihtiyacı olan ve Şekil 17’de gösterilen zorlayıcı ikna (coercion) faaliyeti icra ederken ise, iki boyutta kullanılabilir: Caydırma (deterrence) ve zorlama (compellence). Caydırma diplomasisinde donanma pasif olarak çıkarların olduğu sahaya yakın açık denize gönderilerek veya aktif olarak çıkarların olduğu sahadaki spesifik bir düşmana karşı görevlendirilerek kullanılabilir. Zorlama (compellence) diplomasisinde ise donanma, düşmanı yapmak istemediği bir şeye yapmaya zorlamak için kullanılır. Donanmanın zorlama operasyonları ile küçük bir savaş arasındaki sınır oldukça bulanık olabilir (Till, 2004: 285-298).

Şekil 17’de ifade edilen koalisyon teşkili, potansiyel düşmanları tehdit etmek yerine müttefiklerin ve potansiyel dostların davranışlarını etkileyerek dış politika amaçlarını güvence altına almayı hedefleyen davranışlar bütünüdür. Donanmaların bu tür faaliyetlerde kullanılmasının en önemli sebebi, denizin ülkeleri ve bölgeleri ayırdığı kadar birleştiren de bir ortam olması sebebiyledir. Donanmalar müttefik ve

dost donanmalarla ortak tatbikatlar yapabilir, liman ziyaretleri gerçekleştirebilir ve kamu yararına olan projelere katkıda bulunabilirler (Till, 2004: 298).

Ulusal denizcilik bileşenlerinden biri olan “hükümetin karakteri” bileşeninin alt bileşenleri olan “politik yapı ve siyasi irade”, “ulusal moral” ve “diplomasi ve uluslararası stratejik pozisyon” bileşenlerini istatistiki olarak ifade etmek ve ölçebilmek çok zordur. Hükümetlerin, devletin sanayisinin ve ticaretinin gelişimini ne kadar sağlayabildiği ve bunun sonucunda elde edilen kazançtan büyük bir donanma oluşturmak için ne kadar pay ayırdığı, ulusal denizcilik gücünün bileşenlerinden olan “hükümetin karakteri” bileşeninin en önemli göstergesidir. “Hükümetin karakteri” bileşeninin ölçülebilmesinin çok zor olması sebebiyle bu çalışmada sayısal değişkenlerle ifade edilmeyecek, fakat zaten gerek “ekonomi”, gerekse “askeri denizcilik gücü” bileşenlerinde dolaylı olarak yansımaları görülmüş olacaktır.

G. Ulusal Karakter

Ulusal karakter, ulusal moral ögesinde olduğu gibi bir ulusun diğerlerinden farklı olmasının nedenidir ve her büyük felaketten sonra da ayakta kalma gücüne sahiptir. Rusların kaba kuvvetçiliği ve inatçılığı, Amerikalıların kişisel girişimciliği ve buluşçuluğu, İngilizlerin dogmatik olmayan sağduyusu, Almanların disiplin ve kaballığı bir ulusun üyeleri olan bireylerin katılacağı ve yer alacağı bireysel ve kolektif eylemlerde, iyi veya kötü yönde, her zaman ortaya çıkacak nitelikler arasındadır (Morgenthau, 1970: 163, 170).

Hartmann’a göre (1957: 56-57), geçmiş esasında günümüzü de etkilemeye devam etmektedir. Ulusun sahip olduğu özellikler radikal ve kalıcı olarak değişmediği sürece, ulusun tarihten günümüze olaylara bakış açısı önemli oranda değişmeyecektir. Ulusal topluluğun yapısı (ulusun gruplara bölünerek ayrışması) ve ulusun moral düzeyi de ulusal güç için önemli bir etkidir.

Ortak zaman-mekan idrakinden kaynaklanan güçlü bir kimlik ve aidiyet hissine sahip olan ve bu his ile psikolojik, sosyolojik, siyasi ve ekonomik unsurları harekete geçirebilen kültürel yapısı oturmuş toplumlar sürekli yenilenebilen stratejik açılımlar gerçekleştirme imkanına sahiptir (Davutoğlu, 2010: 23).

Milletlerin kültürleri, tarihin akışı içinde, toplumca benimsenen müşterek değer yargıları ve bunların belirlediği yaşama ve davranış biçimlerindeki gelişme veya geri kalmalara tabidir ve bunlara uygun biçimde değişiklik gösterir. Kaynağını bilim ve teknikten alan uygarlık ile kültür arasında bir denge kurmak ulusal gücün gelişimi için kesin bir gerekliliktir (Bayat, 1986: 256-258).

Mahan'a göre denizcilik gücü için uluslar, karakter olarak iki önemli özelliğe sahip olmalıdır: "Ticari zihniyet" ve "sömürgeye yerleşenlerin yerleştiği yeri benimsemesi ve kendisini o yerin ferdi hissetmesi".

Örneğin, Fransız ulusunun zenginliği istifçilikte, ekonomide ve tasarrufta arayan karakteri, Fransa'yı, deniz ticaretine dayalı bir kıyı ülkesi olmasına rağmen; diğer denizci milletlerle kıyaslandığında denizcilikte çok önemli olmayan bir ülke yapmıştır. İspanyollar ve Portekizliler ise denizcilik gelişimine güç veren yeni dünyalarda yeni sanayi alanları aramadılar, altın ve gümüş aradılar ve sonunda üretim gözden düştü, bütün mal ve yiyecek tedariklerini İngilizler sağladılar. 50 yıl içerisinde, Brezilya altınından kazanılan 500 milyon dolardan Portekizlilerin elinde sadece 25 milyon dolar kalmıştı. İngiliz ve Hollandalılar ise zenginliği kılıçla değil daha uzun yol olan emekle aradılar. Gelişimlerini onları çevreleyen denizle bütünleştirme karakterleri ve doğuştan tüccar olma iç güdülerini, onları yeni mallar itti ve sanayici karakterleri onları üretici yaptı. Ülkelerinde üretici olarak büyüdüler, sömürgelerindeki topraklar devamlı olarak zenginliklerini arttırdı ve sömürgeleriyle ülkeleri arasındaki ticaret daha fazla gemiye ihtiyaç duydu (Mahan, 1890: 50-54).

Denizcilik gücünün büyümesini engelleyen diğer bir ulusal karakter özelliği ise toplumun sağlıklı sömürgeler kuramamasıdır. Kolonileştirme temel olarak ulusal karaktere bağlıdır. Çünkü, koloniler kendi kendilerini büyüttüklerinde büyürler. İngilizlerin kolonicilikteki başarısının ilki İngiliz kolonicilerin yeni ülkeye seve seve yerleşmeleri ve geri dönmeyi asla düşünmemeleri, ikincisi ise yeni ülkenin kaynaklarını geliştirmek için çalışmalarıdır. Fransızlar ise, sürekli kendi ülkelerine dönmek isterlerken, İspanyollar yeni ülkenin getireceği fırsatları öngöremediler. Hollandalı kolonicilerin, ülke egemenliğinin koruması altında yaptıkları ticaret ise onları ana ülkeye bağımlı yaptı ve büyümenin doğal kuralını yok etti (Mahan, 1890: 55-57).

Bu çalışmada denizcilik gücü bileşeni olarak belirlenen ve tarihi, psikolojik, sosyolojik ve kültürel öğeleri barındıran ulusal karakterin yukarıda bahsedilenlerden de anlaşılacağı üzere nicel olarak ifade edilmesi çok zordur. Denizcilik gücünün söz konusu bileşeni bu çalışmada sayısal olarak ifade edilmeyecektir. Fakat denizcilik gücünün temel unsurlarından olan -ve Mahan’a göre gelişmiş denizcilik gücüne sahip olmak için ulusların karakterinde olması gereken- ticaret ve üretim ile ilgili değişkenler, ekonomi bileşeninin içerisinde sayısal olarak ifade edilmiş olacaktır.

VIII. TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKASININ ULUSAL DENİZCİLİK GÜCÜ BİLEŞENLERİ TEMELİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalışmanın bu bölümünde, Türkiye’nin halihazır denizcilik stratejilerinin ve hedeflerinin yer aldığı Onuncu Kalkınma Planı (Strateji, 2017) ve ilgili kurumların bu Kalkınma Planı doğrultusunda hazırladıkları Stratejik Planları, çalışmanın daha önceki bölümünde belirlenen denizcilik gücü bileşenleri ve bunlara ait değişkenler temelinde incelenecektir.

A. Politika, Strateji ve Plan Kavramları

İngilizce’de farklı anlamlara sahip “politics” ve “policy” kelimeleri, Türkçe’ye politika olarak tek bir kelimeyle çevrilmiştir.

“Policy” anlamındaki politika, bir eylem programı ya da bir kişinin, grubun ya da hükümetin eylemi için kullanılmaktadır. Diğer bir deyişle belirlenen sonuçlara ulaşmak için davranışlara hükmeden ilkeler, kurallar ve değerlerdir (Çam, 2011).

Diers (1985: 54) ise, “policy” anlamındaki politikayı görevler ve yükümlülüklerle uğraşp, belirli bir yön çizerek, amaçları ve diğer prensipleri belirlemek olarak tanımlarken, “politics” anlamındaki politikayı (siyaset) ise değişim yaratmak için gücün kullanımı olarak tanımlamakta ve “politics” anlamındaki politikanın (siyaset), “policy” anlamındaki politikayı uygulamaya koyabileceği gibi engel de olabileceğini ifade etmektedir.

“Politika” (policy) ile “siyaset” (politics) kavramları birbirinin yerine kullanılmaktadır, fakat anlamları farklıdır. Kışlalı (2005), “*Siyaset Bilimi*” isimli

kitabında bu farklılığı şöyle ortaya koymuştur: “Siyaset, Arapça kökenli bir sözcüktür. At eğitimi anlamına gelmektedir. Oysa aynı kavrama karşılık Batı’dan alınan politika sözcüğünün Yunan kökenli olduğunu biliyoruz. Yunancada polis, kent devletlerine verilen isimdir. Politika da devlete ait işler anlamına gelmektedir” (Kışlalı’dan aktaran Özer, 2010: 60).

Strateji ve politika, geliştirdikleri güçlerle, belirlenen amaçlara ulaşmanın hareket tarzlarını üretirler ve hareket tarzları arasında en uygununun seçimini yaparak uygularlar (Sancar, 2006: 456).

Strateji ile politika birbirleriyle karıştırılan terimlerdir. Politika yol gösterme ve belirlenmiş amaçlara ulaşmak için izlenen yol veya genel plan ve önceliklerin belirlenmesidir. Strateji ise, ileride meydana gelebilecek bütün durumların önceden tahmin edilemediği kısmi belirsizlik koşullarında alınan bütünü ilgilendiren karar türüdür. Strateji, politikanın üzerinde daha ziyade tasarlama ve ileriye öngörme veya sezme ile ilgili bir kavramdır. Halbuki politika daha özel durumlar için meydana getirilmiş uygulamalara daha yakın olan birtakım ilke, kural ve emirlerden meydana gelen kararlardan oluşur (Eren, 2002: 15).

Plan ise, bugünden gelecekte nereye ulaşılacak istendiğinin ve nelerin gerçekleştirilmek istendiğinin kararlaştırılmasıdır. Bu tanımdan da anlaşılacağı gibi plan bir kararlar toplamıdır. Politikalar ise alınan kararlarda yol gösterici bir kılavuz ve ilkeler bütünü olan genel hareket planlarıdır (Özalp ve diğerleri, 2003: 87).

B. Denizcilik Politikası

Denizcilik politikaları; denizcilik sektörünün, gelişim trendine, olanaklarına, kaynaklarına, bilimsel bulgular çerçevesinde oluşan ihtiyaçlar ve amaçlara uygun, çözüm ilkeleri ve yaklaşımları olmaktadır. Denizcilik politikaları ve planlama ilkeleri, denizcilik ekonomisi ve işletmesi, deniz kaynakları işletmesi, deniz ulaştırma ekonomisi, deniz hukuku, denizcilik sektörüne ilişkin veriler çerçevesinde belirginleşen ihtiyaçlar, amaçlar, problemler, çözüm modelleri ve sonuçları ışığında belirlenmelidir (Çiçek ve Kişi, 2007: 177).

Hükümetler deniz güçlerini geliştirmelidir ve bunu yapmak için bir strateji üretmeleri gerekmektedir. Bu husus, denizcilik gücü bileşenlerinin çoğunluğunun

ulusal hükümetlerin kontrolünün çok az olduğu stratejik bağlamlara dayanması nedeniyle, hiç kolay olmamaktadır. Örneğin bir ülkenin, gerek insanların davranışlarını etkilemeyi sağlayan ve gerekse donanmasına ayrılan kaynakların elde edilmesini sağlayan ticari denizcilik endüstrisi ve kapasitesi, uluslararası zenginliğe ve dünya ekonomisinin durumuna bağlıdır (Till, 2004: 77)

Denizcilik alanındaki politikalar, “deniz ve okyanus politikası”, “deniz ticaret politikaları” ve “deniz ulaştırma politikaları” şeklinde üç ana başlık altında incelenebilir (Özer, 2010: 116).

Sletmo (2002)’ya göre, ulusal deniz ticaret politikaları normalde mali avantajlar, gemi operasyon ve inşaatlarına doğrudan destek verilmesi ve yüklerin bir kısmını, hatta tamamını ulusal bayraklı gemiler için rezerve eden açıkça korumacı tedbirler aracılığıyla ulusal filoların teşvik edilmesini amaçlar. Uluslararası anlaşmalar ise genel olarak çevre koruma, güvenlik, ayrıca kaptan ve diğer gemi adamlarının istihdamı ve çalışma koşulları gibi konulara yöneliktir (Sletmo’dan aktaran Özer, 2010: 119).

Fink (2001)’e göre, deniz ulaştırma politikalarının kapsam alanını ise; “uluslararası deniz ulaştırması (yük ve yolcu)”, limanlarda ve gemilerde yükün elleçlenmesi ile ilgili faaliyetleri kapsayan “deniz yardımcı hizmetleri” ve son olarak “liman hizmetleri” oluşturmaktadır. “Deniz ulaştırma politikası (maritime policy)” ile “deniz ticaret politikası (shipping policy)” literatürdeki çoğu kaynakta birbirleri yerine kullanılmaktadır (Fink’den aktaran Özer, 2010: 120-121).

Ulusal deniz ticaret politikası genellikle denizciliğin düzenlenmesine yöneliktir ve Sletmo (2002)’ya göre bugünkü düzenlemelerin basit bir sınıflandırılması Tablo 7’de gösterilmektedir.

Tablo 7: Denizcilikte Düzenlemeler

	Ulusal	Uluslararası
Devletlerin hakları ve yükümlülükleriyle ilgilenen düzenlemeler	İş kanunları, kabotaj, rekabet, mülkiyet, bayrak kuralları	Bayrak devleti ve liman devleti, denetlemeler, deniz hukuku, güvenlik ve çevre düzenlemeleri
Ticari operasyonları ve uygulamaları etkileyen düzenlemeler	Yük rezervasyonları, iş kanunları, gemi tescili, vergilendirme	Yük zorunlulukları (örn. Hamburg kuralları), uluslararası iş gücü kuralları, UNCTAD Düzenli Hat Konferansları kodu

Kaynak: Sletmo'dan aktaran Özer, 2010: 128

Diğer taraftan, deniz ulaştırma politikası için, Sturmeý (1974), beş adet yöntem belirlemiştir: “teşvik ve destekler”, “bayrak ayrımcılığı veya tercihi”, “taşınacak yüklerde ayrımcılık”, “döviz kontrol tercihleri” ve “ulusal bayraklı gemilerin girişini sağlamak için konferanslara hükümet nezdinde müdahale”. Bu yöntemlere, “ülkelerin imzaladıkları ikili veya çok taraflı anlaşmalar” da ilave edilebilir (Sturmeý'den aktaran Özer, 2010: 131-132).

C. Türkiye’de Denizcilik Politikasının Oluşturulması

Türkiye’de ilk olarak, 1961 Anayasası ile iktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmayı demokratik yollarla gerçekleştirmek için Kalkınma Planlarının hazırlanması hükme bağlanmıştır (Md.129) (TBMM, 2017).

30 Ekim 1984 tarihinde kabul edilen 3067 sayılı “Kalkınma Planlarının Yürürlüğe Konması ve Bütünlüğünün Korunması Hakkında Kanun” ile Kalkınma Planları Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından kendi Kuruluş ve Görevleri hakkındaki mevzuata göre hazırlanarak Bakanlar Kurulunca kabul edilip, Bakanlar Kurulu üyelerince imzalandıktan sonra, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)’nce onaylanmak üzere Başbakanlık tarafından TBMM Başkanlığına sunulması kabul edilmiştir (Md.1) (R.G., 2017a).

Yine bu Kanun’a göre, TBMM Komisyonları kendilerine havale edilen kanun tasarı ve teklifleri ile bu tasarı ve teklifler üzerinde verilen değişiklik önermelerini,

Kalkınma Planı'na uygunluk bakımından da inceler ve uygun bulmadıkları takdirde, reddederler (Md.3.1) (R.G., 2017a).

Müteakip yıllarda, diğer devletlerdeki örneklerle paralel bir şekilde, DPT öncülüğünde yapılan bir dizi çalışmayla 2003 yılında 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu'yla stratejik planlama yasal bir temele kavuşmuş ve kamu kurumları için zorunlu hale getirilmiştir (R.G., 2017b).

Türkiye'de oluşturulacak denizcilik politikalarının temelinde Kalkınma Planları ve bu planlara uygun ilgili kurumlar tarafından oluşturulan Stratejik Planlar bulunmaktadır. Bu doğrultuda çalışmanın bir sonraki bölümünde, daha önceki bölümde tespit edilen denizcilik gücü bileşenleri kullanılarak 02 Temmuz 2013 tarihli Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) (Strateji, 2017) ve bu Plan doğrultusunda ilgili kurumların oluşturduğu Stratejik Planlar analiz edilecek ve halihazırdaki Türk denizcilik politikası irdelenecektir.

Ç. Türk Denizcilik Politikalarının Ulusal Denizcilik Gücü Bileşenleri Temelinde Değerlendirilmesi

Türk denizcilik politikaları, bu çalışmada belirlenen sekiz adet denizcilik gücü bileşeni ve bunlara ait değişkenler kullanılarak analiz edilecektir. Söz konusu denizcilik gücü bileşenleri ve bunlara ait değişkenler, bu çalışmada, “uluslararası ilişkiler”in “ulusal güvenlik” alt disiplini temel alınarak belirlendiğinden, çok daha doğru sonuçlar vereceği düşünülmektedir.

1. Coğrafya

Bu çalışmada coğrafya bileşeni için tespit edilen 10 adet değişkenden 5 (C₅) ve 8 (C₈) numaralı değişkenler hariç diğer 8 adet değişken devletin değiştirilemez coğrafi özellikleri ile ilgili olup, devletin sınırları değişmediği sürece aynı kalacaklardır.

5 numaralı coğrafi değişken, donanmanın savunma bütçesinden aldığı payın savunma bütçesine oranıdır ($C_5 = \frac{\text{Donanmanın savunma bütçesinden aldığı pay}(c)}{\text{Savunma bütçesi}(d)}$). Donanmanın savunma bütçesinden aldığı pay, hükümetin

denizcilik politikasını yansıtan önemli bir göstergedir. 7156 numaralı 2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanununa (R.G., 2019a) göre, Türk donanmasının savunma bütçesinden aldığı payın savunma bütçesine oranı 2019 yılı için % 9.85’dir. 2020 ve 2021 dönemi bütçe gider tahminlerine göre gerçekleşmesi beklenen Türk donanmasının savunma bütçesinden aldığı payın savunma bütçesine oranı ise sırasıyla % 9.84 ve % 9.82’dir (Tablo 8).

Tablo 8: Donanmanın Savunma Bütçesinden Aldığı Pay

	2019 (TL)	2020 ¹ (TL)	2021 ¹ (TL)
MSB Bütçesi	46.462.303.000	52.466.241.000	56.794.678.000
Jandarma Genel K.lığı Bütçesi	19.604.133.000	22.219.548.000	24.230.380.000
Sahil Güvenlik K.lığı Bütçesi²	869.313.000	979.094.000	1.059.004.000
Toplam Savunma Bütçesi³	66.935.749.000	75.664.883.000	82.084.062.000
Deniz Kuvvetleri K.lığı Bütçesi	5.726.491.000	6.469.087.515 ⁴	7.002.783.797 ⁴
Donanmanın Toplam Bütçesi⁵	6.595.804.000	7.448.181.515	8.061.787.797
Donanmanın Bütçesinin Toplam Savunma Bütçesine Oranı	% 9.85	% 9.84	% 9.82

¹ Tahmini

² Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın iç güvenlik (Jandarma Genel K.lığı, Emniyet Genel Md.lüğü ve Sahil Güvenlik K.lığı) bütçelerinden aldığı 2019, 2020 ve 2021 bütçe payları sırasıyla, % 1.605, % 1.595 ve % 1.582’dir.

³ 2803 sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Kanunu gereğince Jandarma birliklerinin seferberlik ve savaş hallerinde Cumhurbaşkanı kararıyla belirlenecek bölümleriyle Kuvvet Komutanlıkları emrine girecek olması ve yine 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu gereğince bu Komutanlığın seferberlik ve savaş hallerinde Cumhurbaşkanı kararıyla belirlenecek bölümlerinin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrine girecek olması sebepleriyle, bu kurumların bütçesi de savunma bütçesinin içerisinde gösterilmiştir.

⁴ Deniz Kuvvetleri K.lığı’nın MSB bütçesinden 2020 ve 2021 yıllarında da, 2019 yılında aldığı %12.33 oranı alması beklenmektedir.

⁵ Donanmanın toplam bütçesi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın bütçe toplamını ifade etmektedir.

Kaynak: 22/12/2018 tarihli ve 7156 numaralı 2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu’nun 2019-2021 Yılları Ekonomik ve Fonksiyonel Sınıflandırma Cetvellerinden yararlanılarak hazırlanmıştır (R.G., 2019a)

8 numaralı coğrafi değişken ise devletin MEB yüzey alanının kıyılarının uzunluğuna oranıdır ($C_8 = \text{MEB yüzey alanı (e)} / \text{Kıyılarının uzunluğu (f)}$). 1982 BMDHS’ye göre, Türkiye gibi diğer devletlerle bitişik veya karşı karşıya sahillere sahip olan devletler arasında MEB’in sınırlandırılması, uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılmalıdır. Bu sebeple, bir devletin MEB’inin o devletin lehine

olacak şekilde belirlenmesi, hükümetin denizcilik politikasının önemli bir göstergesidir.

Bu doğrultuda SSCB ile Türkiye arasında 23 Haziran 1978 tarihinde imzalanan sınırlandırma anlaşması (R.G., 2019b) ile Karadeniz’de iki devlet arasında kıta sahanlığı sınırı çizilmiştir. Mektup teatisi yoluyla kıta sahanlığı sınırının iki devlet arasında MEB sınırı olarak kabulü uygun görülmüş ve anlaşmaya varılmıştır (Şekil 18) (Kurumahmut, 2017: 64).

Türkiye, 5 Aralık 1986 tarihinde 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Karadeniz’de MEB ilan etmiş ve Karadeniz’de deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak Türkiye’nin daha önceden akdetmiş olduğu anlaşmaların saklı olduğunu karara bağlamıştır (Md. 1) (R.G., 2019b)

Türkiye ile Bulgaristan arasında 4 Aralık 1997 tarihinde imzalanan andlaşma (R.G., 2019c) ile iki devlet arasında deniz yan sınırı ile kıta sahanlığı ve MEB sınırı belirlenmiştir.

Şekil 18’de sunulan haritada da daire içinde görüleceği üzere; dağılan SSCB ile yapılan sınırlandırma andlaşmasında 12 ve 13’üncü koordinatları birleştiren hat, Bulgaristan ile yapılan andlaşmada ise 9 ve 10’uncu koordinatları birleştiren hat, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırları olarak kararlaştırılmıştı. Bulgaristan’ın 13’üncü koordinata herhangi bir itirazı olmamış olup, 4 Aralık 1997 andlaşmasında bu koordinat 10’uncu koordinat olarak tanımlanmıştır. Bugün itibariyle Romanya ve Ukrayna’nın herhangi bir itirazı olmadığı takdirde; 9, 10 (13) ve 13 numaralı koordinatları birleştiren hat sınır olarak kesinlik kazanmış olacaktır. Esasında bu husus, Türkiye’nin deniz yetki alanlarının sınırlarını değiştirmeyecek; sadece Romanya, Ukrayna ve Bulgaristan’ın sınırlarının belirlenmesinden sonra kesinlik kazanacaktır (Kurumahmut, 2017: 65-66).

Şekil 18: Türkiye Cumhuriyeti Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölge Sınırları



Kaynak: Kurumahmut, 2017: 183

Diğer yandan Türkiye, Ege ve Akdeniz’de MEB ile ilgili savunduğu tezleri olmasına rağmen halen MEB ilan edememiştir.

Ege’de kıta sahanlığı uyuşmazlığı ortaya çıkana kadar karasularının dar tutulması görüşünün savunuculuğunu yapan Yunanistan’ın birdenbire 12 mil esasını benimsemesi ve bunu uygulamanın kendisi için bir hak olduğunu ileri sürmesi, Türkiye’nin Ege’deki kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge haklarının ortadan kaldırılmasının en kestirme yolu olması sebebiyledir (Toluner, 2004: 25).

Yunanistan 1982 BMDHDS’ye dayanarak Ege Denizi’ndeki karasularını 12 mile çıkaracağı yolunda açıklamalarda bulunmaya başladıktan sonra, Türkiye bu durumun bir “casus belli” sayılacağını belirtmiştir. Nitekim 1982 BMDHS’nin bu maddesinin, UAD’nın 1951 tarihli Balıkçılık Davası’ndaki kararı gereği, bu uygulamaya başından beri itiraz eden Türkiye’ye uygulanması imkansızdır (Gökalp, 2008: 167).

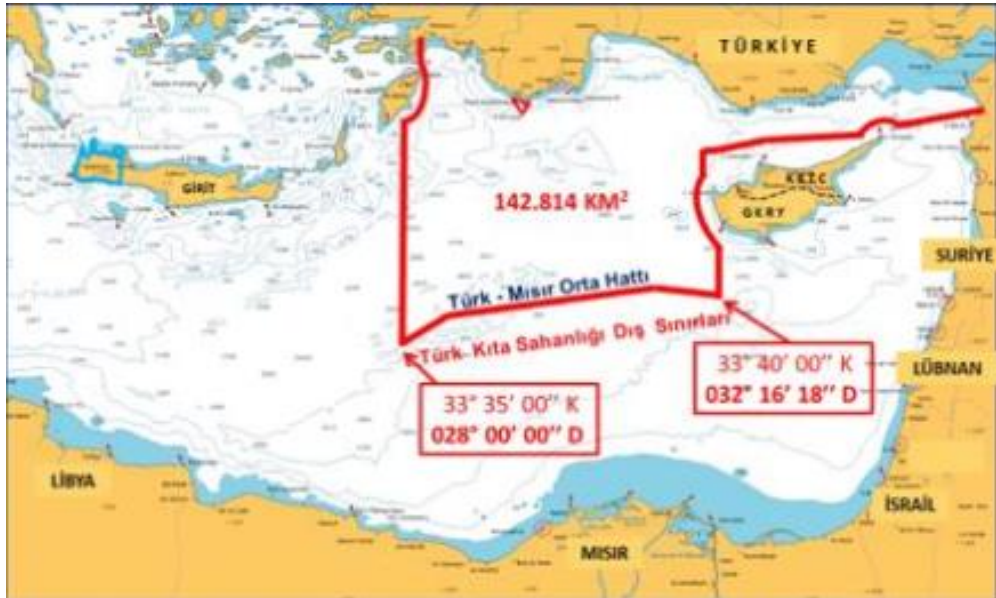
T.C. Dışişleri Bakanlığı’nın 2016 Mali Yılı Bütçe Tasarısının TBMM Genel Kurulu’na Sunulması Vesilesiyle Hazırlanan “2016 Yılı Başında Dış Politikamız” isimli kitapçıkta, Dış İşleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu tarafından Ege sorunları için Türkiye ile Yunanistan arasında iki diyalog kanalı olduğu, bunlardan ilkinin tüm Ege sorunlarının çözümü için kapsamlı bir çerçeve üzerinde mutabakata varılmasını

amaçlayan istikşafî görüşmeler, ikincisinin ise Ege’de istenmeyen gerginliklerin önlenmesini hedefleyen “Güven Artırıcı Önlemler” süreci olduğu ifade edilmektedir (Dışişleri, 2016).

Öte yandan, yine Bakan Çavuşoğlu tarafından, Doğu Akdeniz’de en uzun kıyı şeridinde sahip olan Türkiye’nin, bölgedeki kıta sahanlığının dış sınırlarını Birleşmiş Milletler (BM)’de kayda geçirmiş olduğu ve bu bağlamdaki meşru hak ve çıkarlarını korumak için gerekli tedbirleri almış olduğu ifade edilmektedir (Dışişleri, 2016).

Nitekim, Türkiye, BM nezdinde Daimi Temsilcisi Feridun H. Sinirlioğlu imzasıyla 18 Mart 2019 tarihinde BM’ye gönderilen mektupla, Doğu Akdeniz’deki Türk Kıta Sahanlığı’nın sınırlarını deklare etmiştir. Bu mektupta, Türkiye’nin 02 Mart 2004 ve 12 Mart 2013 tarihinde BM’ye gönderdiği “Türkiye’nin 32°16’18" D boylamının batısında çıkarları vardır” notaları hatırlatılarak, “28°D boylamı, 32°16’18"D boylamı ve Türkiye-Mısır deniz yetki alanının ortay hattının Türkiye kıta sahanlığı sınırları olduğu ve 28°D boylamı batısında kalan bölgenin de müteakip sınırlandırmalara esas olduğu” deklare edilmiştir (Şekil 19) (Umar, 2019: 4).

Şekil 19: Türk Dışişleri Bakanlığı’nın 18 Mart 2019 Tarihinde BM’ye Deklare Ettiği Türk Kıta Sahanlığı



Kaynak: Umar, 2019: 4

2. Fiziksel Yapı

Bu çalışmada fiziksel yapı ile ilgili iki adet değişken belirlenmiştir. İlki, ülkenin limanlarının sayısının kıyıların uzunluğuna oranı ve ikincisi fizyolojik nüfus yoğunluğu olarak da tabir edilen nüfusun tarım alanlarına oranıdır.

Denizcilik gücü açısından her iki değişkenin de ifade ettiği oranların yüksek olması beklenmektedir. Dolayısıyla liman sayısının fazla olması veya artış göstermesi denizcilik gücünü arttıracak; diğer taraftan az olan veya azalan tarım alanları, artan nüfus için denizcilik sektöründe girişimci veya iş gücü olma potansiyeli doğuracağından, yine denizcilik gücünü arttıracaktır.

Türkiye'nin bu bileşenle ilgili günümüz politikalarını incelediğimizde; 10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı gereği, Çandarlı Konteyner Limanı tamamlanacak, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanının yapımına başlanacak ve doğru yer, zaman ve ölçekte liman kapasiteleri hayata geçirilecektir (Md. 849) (Strateji, 2017).

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB)'nın Stratejik Planı (2014-2018) ile ise; Kalkınma Planı doğrultusunda, ülkemizin konteyner liman kapasitesini arttırmak için Kuzey Ege (Çandarlı) Limanının I. Etaplık 4.000.000 TEU kapasiteli bölümünün üstyapı ve altyapısının tamamlanarak 2018 yılında işletmeye açılması, Filyos Limanının yapımına başlanması ve Mersin Konteyner Limanının yapımına başlanması hedeflenmiştir (Hedef 3.1) (UDHB, 2017a).

Aynı zamanda, yat bağlama kapasitemizi %50 arttırmak amacıyla Yap İşlet Devret (YİD) modeliyle tamamlanan 8 yat limanına ilave olarak inşaatı devam eden 5 yat limanının bitirilerek, yat bağlama kapasitesinin artırılması planlanmıştır (Hedef 3.7) (UDHB, 2017a)

Diğer taraftan 10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ile tarım sektörünün yıllık ortalama büyüme hızının yüzde 3,1 olması, toplam istihdam içerisindeki payının yüzde 21,9'a gerilemesi ve GSYH içerisindeki payının ise yüzde 6,8 olması beklenmektedir (Md. 575) (Strateji, 2017).

3. Nüfus

Bu çalışmada denizcilik gücü bileşenlerinden biri olan nüfus bileşeni için belirlenen değişkenler şu şekildedir:

- Denizcilik sektörü istihdamının ülke nüfusuna oranı
- Ülkenin gemi adamı sayısının dünyadaki gemi adamı sayısına oranı
- Bağımlı olmayan nüfusun (20-64 yaş arası) bağımlı olan nüfusa (0-19 yaş arası ve 65 yaş üstü nüfus toplamı) oranı
- Kıyı bölgelerindeki nüfusun kıyıların uzunluğuna oranı.

Bu değişkenler paralelinde Türkiye'nin nüfus bileşeni ile ilgili günümüz denizcilik politikalarını incelediğimizde; 10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda özel olarak denizcilik sektörü istihdamı ile ilgili bir hedef veya politika mevcut değildir. Genel olarak yıllık ortalama yüzde 2,9 oranında istihdam artışıyla toplamda 4 milyon yeni iş yaratılması öngörülmektedir. İstihdam artışının sanayi ve hizmetler sektörlerinde yoğunlaşması sonucunda, tarım istihdamının toplam içerisindeki payı yüzde 21,9'a gerileyecek ve istihdam daha verimli alanlara kaymış olacaktır (Md. 452) (Strateji, 2017).

T.C. UDH Bakanlığı Stratejik Planı'nda (2014-2018) da, denizcilik sektörünün istihdamı ile ilgili özel bir ifade mevcut değildir. Fakat ilgili Plan'ın hedeflerine ait projelerin denizcilik sektörünün istihdamını da olumlu yönde etkileyeceği değerlendirilmektedir. Bu projeler şu şekildedir (UDHB, 2017a):

- Akdeniz'de panamax, suzamax gibi gemilere hizmet verecek deniz endüstrisi tesisleri kurulmasının sağlanması (Hedef 1.7)
- Ege Bölgesi'nde büyük ölçekli bir depolama ve aktarma merkezinin kurulması (Hedef 3.1)
- Karasu Limanı ve Adapazarı Sanayi Tesislerinin demiryolu bağlantısı ile ana arterlere bağlanması, istasyon tesislerinin inşa edilmesi (Hedef 3.1)
- Kuzey Ege (Çandarlı), Filyos ve Mersin limanlarının inşası (Hedef 3.1)
- Nemrut Körfezi'ni ve sanayi tesislerini ulusal demiryolu ağına bağlamaya yönelik olarak 26 km çift hat, 12 km tek hat demiryolu inşaatı ile Menemen-Aliaga demiryolunun bağlanması (Hedef 3.1)

- Yat bağlama kapasitemizi %50 arttırmak amacıyla YİD modeliyle tamamlanan 8 yat limanına ilave olarak inşaatı devam eden 5 yat limanının bitirilerek, yat bağlama kapasitesinin artırılması (Hedef 3.7)

Türkiye’deki gemi adamı sayısını arttıracak bir politikaya 10’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda da, UDH Stratejik Planında da rastlanmamıştır (Strateji, 2017; UDHB, 2017a)

Bağımlı olmayan nüfusu arttırmak için ise 10’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ile sahip olunan genç nüfusun yarattığı demografik fırsat penceresinden azami derecede faydalanılması, üretken ve dinamik nüfus yapısının korunarak nüfusun yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve ülke ekonomisini destekleyecek etkin bir göç yönetiminin oluşturulması amaçlanmaktadır (Md. 349) (Strateji, 2017).

Türkiye nüfusunun büyük çoğunluğu kıyı bölgelerde yaşamaktadır. Buna istinaden 10’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ile kıyı bölgelerinin nüfusunu arttırıcı bir politika belirlenmediği değerlendirilmektedir.

4. Ekonomi

Denizcilik gücü bileşenlerinden ekonomi bileşeni için bu çalışmada belirlenen değişkenler şu şekildedir:

- Ülke GSMH’nin dünya GSMH’ne oranı
- Ülke toplam doğal kaynak değerinin dünya toplam doğal kaynak değerine oranı
- Denizcilik sektörünün yarattığı toplam değer in ülke GSMH’ne oranı.

10’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde uygulanacak politikalar sonucunda reel GSYH’nın yıllık ortalama yüzde 5,5 oranında artması öngörülmektedir (Md. 449) (Strateji, 2017).

Diğer yandan enerjide dışa bağımlılığın azaltılmasına ve sanayide hammadde ihtiyacının karşılanmasına yönelik maden, enerji hammaddeleri ve jeotermal kaynak arama yatırımları için ayrılan kaynaklar önemli oranda artırılmıştır. Bu kapsamda, maden ve jeotermal kaynak aramaları için Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğüne (MTA) ayrılan ödenek 2006 yılında 32 milyon TL iken, 2013 yılında 200 milyon TL’ye, petrol ve doğalgaz aramaları için Türkiye Petrolleri Anonim

Ortaklığı (TPAO)'na ayrılan ödenek ise aynı yıllarda 450 milyon TL'den, 1.050 milyon TL'ye çıkarılmıştır. Petrol ve doğal gazda yerli üretimi artırmak amacıyla, arama faaliyetlerinin aksamadan yürütülmesini teminen 2012 yılında bir sismik araştırma gemisi alınmıştır. Bunun yanında, MTA'nın tam donanımlı ulusal araştırma gemisinin yapım çalışmalarına devam edilmektedir (Md. 799) (Strateji, 2017).

Yine bu dönemde gerçekleştirilen arama faaliyetleri sonucunda bilinen linyit kömürü rezervi 8,3 milyar tondan 12,8 milyar tona çıkmış, 38 yeni jeotermal sahası keşfedilmiştir (Md. 802) (Strateji, 2017).

10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ise, enerji üretiminde dışa bağımlılığın azaltılması hedefiyle uyumlu olarak; yurtiçi ve yurtdışında petrol ve doğal gaz arama faaliyetleri hızlandırılacak, linyit kömürü ve jeotermal gibi yerli kaynakların potansiyelinin tespitine yönelik arama faaliyetleri azami düzeye çıkarılacaktır. Kaya gazı konusunda ise kapsamlı araştırma faaliyetlerinin yürütülmesi sağlanacaktır (Md. 805) (Strateji, 2017).

Yine demir cevheri, mermer ve bor başta olmak üzere sanayi hammaddelerinin yurtiçinde arama ve üretimine öncelik verilecek (Md. 806), ülkeler ve ülke grupları tarafından belirlenen kritik hammaddeler listesiyle ilgili olarak, başta "nadir toprak elementleri" olmak üzere, Türkiye'de yer alan hammaddelerin aranması ve üretilmesine yönelik arama programı başlatılacaktır (Md. 808) (Strateji, 2017).

10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı doğrultusunda T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının belirlemiş olduğu Stratejik Plan (2015-2019) ise doğal kaynaklarla ilgili aşağıdaki hedefleri içermektedir (Enerji, 2017):

- Yurt içi ve yurt dışı ham petrol üretimimizin tüketimi karşılama oranının %13,6'ya çıkarılması sağlanacaktır (Amaç 2-Hedef 5).
- Konvansiyonel olmayan yöntemlerle elde edilebilecek hidrokarbon potansiyelinin (kaya kaya gazı, ikincil üretim vb.) ortaya çıkarılması sağlanacaktır (Amaç 2-Hedef 6).
- Plan dönemi sonuna kadar yerli petrol, doğal gaz arama ve üretim faaliyetlerinin artırılması sağlanacaktır (Amaç 2-Hedef 8).

- Nükleer santrallerde yerli yakıt olarak kullanılmak üzere uranyum ve toryum kaynaklarımızın aranması ve geliştirilmesi sağlanacaktır (Amaç 2-Hedef 11).
- Enerji dışı doğal kaynaklara yönelik arama faaliyetlerinin artırılması sağlanacaktır (Amaç 15-Hedef 1).

Son değişken olan ve hizmetler sektörü içerisinde değerlendirilen denizcilik sektörünün yarattığı toplam değerin geliştirilmesi ile ilgili olarak, 10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda genel anlamda, hizmetler sektörünün GSYH'ya paralel bir eğilim sergilemesi (GSYH hedefi yıllık yüzde 5,5 büyümedir) beklenmektedir. Sanayi sektörünün ise yüzde 6,4 oranında büyümesi ve GSYH içerisindeki payının bir miktar artması öngörülmektedir (Md. 451) (Strateji, 2017).

Yukarıda denizcilik sektörünün istihdamı bölümünde sayılan ve istihdamı olumlu yönde etkileyeceği ifade edilen T.C. UDH Bakanlığı Stratejik Planına (2014-2018) ait projeler (Hedef 1.7, Hedef 3.1 ve Hedef 3.7) (UHDB, 2017a), denizcilik sektörünün toplam değerini de mutlak olarak arttıracaktır. Bu projelere ilave olarak, 10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı amaçlarına ulaşmak açısından kritik reform alanlarından biri olarak kabul edilen lojistik ve ulaştırma sektörü için "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı" adıyla öncelikli dönüşüm programı oluşturulmuştur. Bu program neticesinde hedeflenen ve aşağıda ifade edilen projeler de denizcilik sektörünün toplam değerini mutlak surette arttıracaktır (Kalkınma, 2018).

- Lojistik Master Planının hazırlanması (1. Bileşen)
- Gümrük işlemlerinin hızlandırılması, gümrüklerin fiziki ve beşeri kapasitesinin artırılması, gümrüklerde bilgi teknolojisinin kullanımının yaygınlaştırılması (3. Bileşen)
 - Ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları ve sınır kapılarına bağlantı yapan koridorlarda karayolu yatırımlarının tamamlanması (4. Bileşen)
 - Demiryollarında yapımı devam eden 19 lojistik merkezin tamamlanması (4. Bileşen)
 - Lojistik firmalarının taşımacılık yanında modern depoculuk anlayışıyla tedarik zincirini yönetecek şekilde yapılanması (5. Bileşen)
 - İhracatta hedef ve öncelikli ülkelerde lojistik merkezler kurulması (6. Bileşen)

- Yeni ihracat güzergâhları oluşturulması (6. Bileşen).

5. Eğitim, Bilim ve Teknoloji

Denizcilik gücü bileşenlerinden eğitim, bilim ve teknoloji bileşeni için bu çalışmada belirlenen değişkenler şu şekildedir :

- Ülkenin okur-yazarlık oranı
- Ar-Ge'nin harcamalarının GSYH'ye oranı
- Denizcilik alanındaki öğrenci sayısının, toplam öğrenci sayısına oranı
- Denizcilik alanındaki akademisyen sayısının, toplam akademisyen sayısına oranı
- Son 20 yıldaki toplam tescillenmiş patent ve faydalı model sayısının, nüfusa oranı
- Denizcilik alanındaki bilimsel makale sayısının, denizcilik alanındaki akademisyen sayısına oranı

10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planına göre, eğitim sisteminde; bireylerin kişilik ve kabiliyetlerini geliştiren, hayat boyu öğrenme yaklaşımı çerçevesinde işgücü piyasasıyla uyumunu güçlendiren, fırsat eşitliğine dayalı, kalite odaklı dönüşüm sürdürülecektir (Md. 144) (Strateji, 2017) T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Stratejik Planına (2015-2019) göre ise plan dönemi sonuna kadar dezavantajlı gruplar başta olmak üzere, eğitim ve öğretimin her tür ve kademesinde katılım ve tamamlama oranlarını artırmak hedeflenmiştir (Stratejik hedef 1.1) (Milli Eğitim, 2017).

10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planında, Ar-Ge harcamalarının GSYH'ye oranı 2013 ve 2018 yılları için tahmini olarak sırasıyla % 0.92 ve % 1.80 olması hedeflenmiştir (Sf. 86) (Strateji, 2017). Bu hedefe ulaşmak için gerek Kalkınma Planında, gerekse T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Stratejik Planında (2013-2017) çeşitli politikalar ve stratejiler geliştirilmiştir (Strateji, 2017; Bilim, 2017).

Denizcilik alanındaki öğrenci sayısının ve akademisyen sayısının artırılması ile ilgili hedeflenmiş herhangi bir politkaya 10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, T.C. UHD Bakanlığı ve T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Stratejik Planlarında rastlanmamıştır (Strateji, 2017; Bilim, 2017; Milli Eğitim, 2017). Sadece Yükseköğretim Kurulu

(YÖK)’ün Stratejik Planında (2016-2020) genel olarak öğretim elemanı ihtiyacını belirlemek, gerektiğinde bu amaçla öğretim üyesi yetiştirme programları düzenlemek, bu ihtiyacın karşılanmasına yönelik norm kadro planlaması yapmak şeklinde bir stratejik hedef mevcuttur (H.1.2.1) (YÖK, 2017)

Dünya Fikri Mülkiyet Teşkilatı’nın 2011 yılı verilerine göre Türkiye, ulusal düzeyde patent başvurularında 17’inci, marka başvurularında 6’ncı ve tasarım başvurularında 5’inci sırada yer almaktadır (10’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Md. 701) (Strateji, 2017). Tescillenmiş patent ve faydalı model sayısının artırılması ile ilgili olarak, T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının Stratejik Planı (2013-2017) “Teknolojik Ürün Patent Destek Programı”nın başlatılmasını ve uygulanmasını hedeflemiştir (Eylem 2.3.2) (Bilim, 2017). Türk Patent ve Marka Kurumu Stratejik Planı (2018-2022) ile de, aşağıdaki hedefler belirlenmiştir (Türk Patent, 2019):

- Sinai mülkiyet bilincini toplumun bütün kesimlerinde arttırmak (Amaç 2)
- Sinai mülkiyetin ekonomik faydaya dönüşmesine katkı sağlamak (Amaç 3)
- Sinai mülkiyet konusunda ülkemizde yönlendirici ve uluslararası alanda etkin olmak (Amaç 4).

10’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planına göre ülkemiz 2010 yılı itibarıyla toplam bilimsel yayın sayısı bakımından dünyada 18’inci sırada olmasına rağmen, bu yayınların nüfusa oranı bakımından 45’inci ve yayınlara yapılan ortalama atıf bakımından ise AB ülkeleri arasında son sıralarda yer almaktadır (Md. 622) (Strateji, 2017). Fakat bu tespite rağmen; gerek genel manada gerekse denizcilik alanı özelinde bilimsel makale sayısını arttırmaya yönelik 10’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, T.C. UDH Bakanlığı Stratejik Planı (2014-2018) ve YÖK Stratejik Planında (2016-2020) herhangi bir hedefe rastlanmamıştır (Strateji, 2017; UDHB, 2017a; YÖK, 2017)

6. Askeri Denizcilik Gücü

Kirchberger (2015: 60) tarafından, 1996 yılında Todd ve Lindberg (1996: 53-64) tarafından geliştirilen Deniz Kuvvetleri sınıflandırma sisteminin, 2013 yılındaki bilgilerle güncellenmesi neticesinde oluşturulan Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisine (Tablo 7) göre, dünyada mevcut 150 devletin Deniz Kuvvetlerinden 28 adedi, kabaca %19'u 1-4 arasındaki derecededir ve “açık deniz donanmaları”nı oluştururlar. Türk donanması da, havacılık yeteneğine sahip gemileri (DD(muhrip), FF(firkateyn)), konvansiyonel denizaltıları ve destek gemileri ile bu hiyerarşide 4. derecede olup, bölgesel güç projeksiyonu yapabilecek kabiliyettedir. Bu tip donanmalar, organik helikopterler dışında denizde filo hava desteğine sahip olmadıklarından, karaya konuşlu hava desteği mesafesi ile sınırlı güç projeksiyon hareketleri icra edebilirler.

Bir üst derece olan, 3. derecedeki donanmalar ise konvansiyonel uçak gemilerine (CVL) ve/veya diğer havacılık kabiliyetine sahip (denizde filo hava desteği verebilecek) gemilere, nükleer ve/veya konvansiyonel denizaltılara ve yeterli sayıda destek gemisine sahiptir. Bu derecedeki donanmalar ülke savunmasına ek olarak, kendi MEB sınırları ötesindeki birden fazla bölgede güç projeksiyon hareketleri icra edebilirler.

Türk Deniz Kuvvetlerinin değişkenlik gösteren olaylar karşısında ani reaksiyon gösterebilecek, kriz bölgelerinde hareket icra edebilecek, afet ve insani yardım yapabilecek ve uzak mesafelere güç aktarımı yapabilecek yapıdaki kuvvet ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla; Savunma Sanayii İcra Komitesi, 26 Aralık 2013 tarihinde, Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) tarafından teklif değerlendirme çalışmaları tamamlanan Havuzlu Çıkarma Gemisi Projesi kapsamında, Sedef Gemi İnşaatı A.Ş. ile 1 Haziran 2015 tarihinde “Havuzlu Çıkarma Gemisi Sözleşmesi”ni imzalamıştır (DzKK, 2016; SSM, 2016).

SSM’in ilk olarak “Havuzlu Çıkarma Gemisi (LPD)” olarak ihaleye çıkardığı ve ihale sonrası revize edilerek “Havuzlu Helikopter Gemisi’ne (LHD)” dönüştürülen amfibi gemi projesine, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın talebi üzerine bir kalkış rampası da konulmuş ve proje, Türkiye’nin alacağı 100 adet F-35 -A alımının yanı sıra uçak gemisinde konuşlandırmak üzere 15 adet F-35 Lightning II tipi, dikey iniş-

kalkış yapabilecek savaş uçaklarının da kullanımına hizmet verilecek şekilde revize edilmiştir (Canpolat, 2016; Gürçan 2015).

Söz konusu LHD projesi ile Türk donanması geminin teslim edileceği 2020’li yıllarda, “Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi”nde, 4. derecedeki donanmalar arasından 3. derecedeki donanmalar arasına yükselecek ve kendi MEB sınırları ötesindeki bölgelerde güç projeksiyon hareketleri icra edebilecek kabiliyeti kazanacaktır.

Bir ülkenin ticaretinin, deniz taşımacılığının ve oluşturacağı pazarlar ve kuracağı üslerin denizcilik gücü açısından öneminin yanında, bu ticaretini koruyarak devamlılığını sağlayacak savaşa hazır ve barış zamanında da, donanma diplomasisi yolu ile dış siyasetine hizmet edebilecek, güçlü bir donanmaya sahip olması aynı derecede önemlidir. Daha önceki bölümde belirtilen ve Till (2004)’in geniş anlamda ifade ettiği gibi, bir donanmanın gelişimi için sahip olması gereken özelliklerden en önemlileri “eğitimli personel, sivil endüstri ile yakın işbirliği, doğru zamanda yeni platformlara, sensörlere ve silahlara yatırım ve müşterek operasyon yapma kabiliyeti” olarak sayılabilir.

SSM Stratejik Planı (2017-2021) ile, “harekat bağımsızlığını sağlamak amacıyla yerli platform ve alt sistem geliştirmek (Hedef 1.1.11)”, “sektörün yetenek bazlı büyümesinin sağlanması (Stratejik Amaç 2.1)” ve “temel ve ileri teknolojilerin milli imkanlarla kazanılmasının sağlanması (Stratejik Amaç 3.1)” hedefleri belirlenmiş ve yeni platformlara sivil endüstri ile yakın işbirliği kurarak sahip olmak amaçlanmıştır (SSM, 2019).

Günümüzün muharebe ortamının dört boyutlu olması, kuvvetler arası işbirliğini gerektiren müşterek hareket doktrinini ortaya çıkarmıştır. Türkiye müşterek hareket kabiliyetine sahip olmanın önemini Kıbrıs Barış Harekati’nda savaş gemisinin kendi uçakları tarafından vurulması ile acı bir şekilde tecrübe etmiştir. Müşterek hareket kabiliyetini arttırabilmek amacıyla her yıl tüm kuvvetlerin iştirak ettiği tatbikatlar düzenlenmektedir.

Donanmanın en önemli özelliklerinden biri olan eğitimli personele sahip olmak, Osmanlı İmparatorluğu’ndan itibaren Türk denizciliğinin önemli bir sınavı olmuştur. II. Beyazıt donanmanın yetişmiş denizci ihtiyacını müslüman korsanların suçunu bağışlayıp devlet hizmetine alarak gidermeye çalışan ilk padişah olmuş,

Cezayirli Gazi Hasan Paşa ise 1773 yılında Mühendishane-i Bahri Hümayun adı ile Osmanlı İmparatorluğunun modern anlamdaki ilk denizci yetiştiren öğretim kurumunu açan ilk Kaptan-ı Derya olmuştur.

Alman imparatoru Wilhelm eğitimli personele sahip olmanın önemini şu sözlerle ifade etmektedir: “Bir denizci devletin gemici yetiştirebilmesi büyük bir donanma teşkil etmesinden güçtür. Çünkü devlet gerek görünce birkaç donanma alabilir. Fakat kendisine lazım olan binlerce becerikli gemiciyi alamaz. Bunun için gemici yetiştirmeye çalışalım” (Tarakçı, 2009: 276).

Yine ABD’li stratejist George Freidman “Bir donanma gücü oluşturmak, gerekli teknolojiyi üretmek için değil, ama iyi amiraller ortaya çıkaran birikmiş bir tecrübenin devredilmesi gerektiği için nesiller alır” demiştir (Freidman’dan aktaran Gürdeniz, 2013: 387).

Eğitimli personele sahip olmanın bu yadsınamaz önemine rağmen; Türk donanması 2009-2013 yılları arasında yaşanan yargı süreci boyunca yıpratılmaya çalışılmıştır.

Türk donanmasının Türkiye’nin ilk milli savaş unsuru projesi olan Milli Gemi (MİLGEM) projesi’ni gerçekleştirmesi, Montrö Sözleşmesi’ni koruyacak şekilde Karadeniz’de sahildar devletleri söz sahibi yapan Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) deniz gücünün oluşturulmasına öncülük etmesi ve sürekli gelişen güç yapısıyla Ege ve Karadeniz’in ötesine geçerek tüm Akdeniz ve Hint Okyanusu’nda faaliyet göstermeye başlaması, özetle soğuk savaş sonrası oluşan reelpolitiği anlayıp ulusal çıkarlar doğrultusunda politikalar üretilmesine öncülük etmesi Türkiye’nin bu konuda güçlü bir devlet kurumu olduğunu gösterir.

7. Hükümetin Karakteri

Mahan’ın da ifade ettiği gibi denizcilik gücünü geliştirmek için bir devletin sahip olması gereken temel özellikleri, “üretimi arttırmak, bu sayede deniz taşımacılığını arttırmak ve deniz taşımacılığını geliştirmek için yeni pazarlar bularak, bunların güvenliğini arttıracak üsler/koloniler oluşturmak” olarak sıralayabiliriz. Ölçülmesinin çok zor olması sebebiyle değişkenleri belirlenmeyen denizcilik gücü

bileşenlerinden biri olan hükümetin karakterinin de, devletin bu sayılan özelliklerini geliştirecek politikalar gütmesi gerekmektedir.

Türkiye için ticaretin ve ihracatın artırılarak yeni pazarlar bulunması ve deniz taşımacılığının geliştirilmesi ile ilgili birçok strateji ve hedef, 10'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (Strateji, 2017) ile ve ilgili kurumların Stratejik Planları ile belirlenmiştir.

Türkiye'nin oluşacak yeni pazarlarındaki ve bunlara bağlı deniz ticaret yollarındaki güvenliği sağlayacak olan ve Davutoğlu (2010: 118)'nin yakın deniz havzası olarak tanımladığı Karadeniz, Adriyatik, Doğu Akdeniz, Kızıldeniz, Körfez ve Hazar bölgelerindeki üsleri şu şekildedir.

- KKTC'de, Türkiye'nin Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı konuşlu bulunmaktadır. Fakat Doğu Akdeniz'de, KKTC dahil, Türkiye'nin bir deniz üssü bulunmamaktadır.
- Adriyatik Bölgesi'nde bulunan Arnavutluk'un ana deniz üssü Paşalimanı'nın yeniden inşası Türkiye tarafından 2000 yılında tamamlamıştır. Böylece Türkiye diğer NATO müttefikleri ile birlikte Adriyatik'te kendi kullanımına da açık bir deniz destek üssüne sahip olmuştur.
- Türkiye ile Katar arasında 2015'de onaylanan anlaşma ile kurulan ve toplamda 3000 Türk askerinin yer alacağı deniz, hava, kara ve özel kuvvetler unsurlarını barındıracak olan Katar'daki Türk üssü, Türkiye'ye Körfez'deki ve Hürmüz Boğazı'ndaki krizlere hızlı müdahale yeteneği kazandıracaktır.
- Türkiye Kızıldeniz bölgesinde bulunan Somali'de denize çıkışı da olan 400 dönümlük bir arazi üzerinde 32 bin metrekare kapalı alana sahip ve içerisinde 3 askeri okulun yer aldığı askeri üssü 2017 yılında faaliyete geçirmiştir. Bu kapsamda bu üste görev yapacak Somali Türk Görev Kuvveti de faaliyetlerine başlamıştır. Somali, Ortadoğu petrolünün yaklaşık % 30'unun geçtiği Hint Okyanusunu Kızıldeniz'e bağlayan Babül Mendep Boğazı'nın girişindeki coğrafi konumu ile çok stratejik bir öneme sahiptir ve Türkiye bu üs ile bu bölgedeki krizlere hızlı müdahale kabiliyeti kazanacaktır.

Bir hükümetin karakterinin “politik yapı ve siyasi irade” ve “ulusal moral” özelliklerinin yanında, “diplomasi ve uluslararası stratejik pozisyon” özelliği de onu başarılı yapacak önemli özelliklerden biridir. Donanmanın savaşa hazır olmak

dışında diğer önemli bir özelliği ise, donanma diplomasisi yolu ile hükümetin dış siyasetine hizmet edebilecek kabiliyete sahip olmasıdır.

Bu sebeple, barış ve kriz dönemlerinde dışişlerinin donanmayı kullanabilecek eğitime ve kabiliyete sahip olması ve donanmanın da bu görevleri diplomasinin gerektirdiği şekilde icra edebilecek yeteneğe ve eğitime sahip olması devletin uluslararası stratejik pozisyonuna olumlu yönde etkileyebilecektir.

Yine, çalışmanın önceki bölümünde bahsedilen LHD projesi kapsamında teslim alınacak gemi, 1450 kişiyi lojistik destek almadan 50 gün boyunca barındırabilme ve 34 yataklı tam teşekküllü bir hastaneye sahip olma kabiliyetleriyle (DzKK, 2016; SSM, 2016), doğal afet ve insani yardım operasyonlarında da kullanılabilecek ve Türkiye'ye dış politikasındaki yumuşak güç kullanma kapasitesini arttırma imkanı verecektir.

8. Ulusal Karakter

Tarihi, psikolojik, sosyolojik ve kültürel öğeleri barındıran ulusal karakter bileşeninin nicel olarak ifade edilmesinin çok güç olması sebebiyle bu bileşen için değişken belirlenmemiştir.

Mahan'a göre denizcilik gücü için uluslar, karakter olarak iki önemli özelliğe sahip olmalıdır: 1) Ticari zihniyet 2) Sömürgeye yerleşenlerin yerleştiği yeri benimsemesi ve kendisini o yerin ferdi hissetmesi.

Türkler'in Çakabey'in, 1085'te İzmir ve civarını fethederek, 40 parçadan oluşan bir donanma oluşturmasıyla başlayan denizcilik serüveni, Kanuni Sultan Süleyman ve Barbaros Hayrettin Paşa zamanında tarihindeki en güçlü noktasına ulaşmıştır. Osmanlılar 1546'da bir yandan Akdeniz'in Müslüman kesimin tüm limanlarına (Fas hariç) diğer yandan da Kızıldeniz ve İran Körfezi'nin girişindeki limanlara egemen duruma gelmişlerdir (Tarakçı, 2009: 76).

Fakat tüm bunlara rağmen Osmanlı Devleti, tarım/tahıl ekonomisi ile savaş/haraç gelirlerine bağlı bir devlet olarak doğmuş ve öyle kalmıştır. Gelişen sömürgeci endüstri ekonomisinin hedefi olarak da yıkılmıştır (Tarakçı, 2009: 171).

İtalyan Amirali Fioravano "Türkler hiçbir zaman denizlere sahip çıkmak istemediler, tam tersi yabancılara bol bol deniz ticaret imtiyazı vermekten başka,

kendi mallarını da çok büyük navlunlar vererek onlara taşıttılar. Bu yüzden imparatorluklarını kaybettiler” şeklinde bir tespitte bulunmuştur (Fioravano’dan aktaran Tarakçı, 2009: 131).

Bu tespit, denizci bir ulusun karakterinde olması gereken fakat Osmanlı tebasında olmayan ticari zihniyet ve ticaret için sömürgelere yerleşerek uyum sağlayabilme özelliklerinin önemini çok açık olarak ifade etmektedir.

Osmanlı İmparatorluğunun enkazı üzerine kurulmuş Türkiye Cumhuriyeti bu gerçeğin farkına varmış ve ilk kuruluşundan günümüze kadar ticaret ve deniz taşımacılığına Türk ulusunun sahip olması için politikalar geliştirmiştir. Bu politikalar neticesinde, Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)’nün 2017 yılı istatistiklerine göre Türkiye dünyada mal ihracatı ve ithalatı sıralamasında sırasıyla 31’inci (157 milyar USD) ve 21’incidir (234 milyar USD) (WTO, 2019: 126). Ticari hizmetler ihracatı ve ithalatı sıralamasında ise sırasıyla 29’uncu (43 milyar USD) ve 40’incidir (23 milyar USD) (WTO, 2019: 128). Uluslararası Para Fonu (IMF)’nin Dünya GDP (GSMH) Sıralaması 2018 verilerine göre ise GDP (nominal) sıralamasında 766 milyar USD ile dünyanın 19’uncu, GDP (PPP (Purchasing Power Parity)) sıralamasında ise 2.293 milyar “geçerli uluslararası dolar (current international dollar)” ile dünyanın 13’üncü büyük ekonomisidir (IMF, 2019). Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) dünya deniz ticaret filosu sıralamasında DWT olarak 15’inci sıradadır (1522 gemi, 27241 DWT (tonajın %29.5’i ulusal bayrak)) (UNCTAD, 2018: 30).

Özetle, Türkiye 10’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ve ilgili kurumların belirlediği stratejik planlar doğrultusunda, 2023 yılı için belirlediği 500 milyar dolarlık ihracat hedefi doğrultusunda gerekli strateji ve politikaları belirlemiştir.

IX. TÜRK DENİZCİLİK GÜCÜNÜ ZAYIFLATMA POTANSİYELİ OLAN ETKENLER

A. Yürütülen Politikalar

Türkiye Cumhuriyeti döneminde Türk denizcilik gücünün günümüzdekinden çok daha büyük olamamasına sebep olan politik kararlar şu şekilde özetlenebilir.

- 1944 yılında Onikiada'yı terk etmek zorunda kalan Almanların, dönemin Türk hükümetine bu adaları almasını teklif etmeleri karşısında; Türk hükümetinin bu talep için İngilizlerden onay alma yolunu tercih etmesi ve İngilizlerin red cevabı karşısında bu adalara karşı kayıtsız kalması, Türkiye'yi Ege'ye çıkamaz hale getiren en büyük hatadır. Daha sonra 1946 yılında Paris'te İtalyanlarla müttefikler arasında yapılan görüşmelere II. Dünya Savaşı dışında kalınmış olunması ve savaşın ganimetlerinden pay alma hakkımız olmaması gerekçesiyle katılma müracaatında bulunmama kararı alan dönemin hükümetinin bu kararı adaların Yunanistan'a verilmesine neden olmuştur. Böylece Onikiadalar 10 Şubat 1947 tarihli İtalyan Barış Andlaşması ile silahtan arındırılmak şartıyla Yunanistan'a verilmiştir. Daha sonra bu şart da ciddi bir şekilde denetlenmemiş ve Türkiye sınırlarının güvenliği sürekli bir tehdide maruz kalmıştır (Davutoğlu, 2010: 154).

Onikiadalar içerisinde yer alan Meis'in de Yunanistan'a bırakılmış olması, bugün Yunanistan'ın Meis'e dayanarak Türkiye'nin Girit, Kaşot, Çoban, Rodos, Meis, Kıbrıs hattının güneyinde kıta sahanlığı haklarını elinden alacak bir anlayış oluşturmalarının temel dayanağı olmuştur (Çetin, 2012: 112).

- Kardak bunalımı esnasında Türkiye'nin Avrupa ülkeleri nezdindeki teşebbüsleri çerçevesinde dağıtılan haritalarda Kardak Kayalıklarının Yunanistan'ın iddia ettiği gibi 12 mil sınırları içerisinde gösterilmiş olması Türkiye'nin egemenlik iddialarını zedeleyen bir hata olmuştur (Davutoğlu, 2010: 173).

- Türk tarafının 1995 yılının Aralık ayı başında Kardak kayalığına çarpan Türk bandıralı geminin kurtarılması çalışmasına Yunan tarafının da ortak edilmesine göz yumması bu kayalıklar üzerindeki egemenlik hakkı konusunda net bir tavra sahip olmadığı sinyalini vermiştir (Davutoğlu, 2010: 173).

- Türk Deniz Kuvvetleri Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı tarafından Ege ve Akdeniz sahillerimizde, esas çizgileri gösteren bir harita yayınlanmıştır. Yunan hükümetinin ve Yunan yazarlarının bu haritaya dayanarak Türkiye'nin Çanakkale Boğazı önündeki bölgede uluslararası hukuka aykırı düz esas çizgiler belirlediğini ileri sürdükleri ve hatta aynı gerekçeye dayanarak Yunanistan'ın da kimi bölgelerde düz esas çizgiler iddiasında bulunabileceğini açıkladıkları görülmektedir. İtiraz edilen iç sular sınırı, anılan

haritada Bozcaada ve Gökçeada'nın kıyıya paralel adalar zinciri gibi değerlendirilmek suretiyle, batıdaki en uç noktaların birleştirilmesi sonucu elde edilen sınırdır (Özman, 2006; 244).

- 1944 tarihli Chicago Sözleşmesi ve uluslararası hukuk ulusal hava sahası genişliğini devletlerin karasuları ile sınırlandırmıştır. Buna rağmen Yunanistan 6 Eylül 1931'de bir Yunan Krallık kararnamesiyle hava sahasını 10 mile çıkarmıştır. Bununla birlikte Yunanistan bu genişletme işlemini Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO) resmen ancak 1974'de duyurmuştur. Türkiye bu duruma derhal itiraz etmiş, fakat Yunanistan 1931 yılından beri Türkiye'nin bu uygulamalara tepki göstermediğini ileri sürerek zımni olarak Türkiye'nin 40 yıldan beri bu uygulamayı kabul ettiğini ileri sürmüştür (Önder, 2008: 23-24).

- 1950 yılına kadar Türkiye'nin doğu sınırı ile İtalya'nın doğusu arasındaki hava sahası Türkiye'nin kontrolü altında idi. Fakat 1950 yılında İstanbul'da yapılan ICAO toplantısında, Ege Denizi'nin ortadan ikiye bölünmesi ve hava sahasını ikiye bölen Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) hattının doğusunun İstanbul'a batısının Atina'ya ait olması önerilmişti. Ancak Türkiye'nin bu konuyu önemsememesi ve buna gereksiz bir sorumluluk ve mali yük getireceği şeklinde görerek yanaşmaması üzerine, FIR hattı olarak Türkiye'nin Ege'deki karasularından geçen hat kabul edilmiştir. Böylece Ege Denizi üzerindeki hava sahası kontrolünün bütünü Yunanistan'a bırakılmıştır (Önder, 2008: 26).

- Boğazönü Adaları Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile, Kuzeydoğu ve Merkezi Ege Adaları Lozan Barış Anlaşması ile, Onikiadalar ise 1947 Paris Barış Anlaşması ile silahtan ve silahlı kuvvetlerden arındırılmışlardır. Fakat Yunanistan çeşitli dönemlerde ve Türkiye'nin itiraz etmemesinden de yararlanarak, bu adaları bu üç Sözleşme'yi ihlal ederek silahlandırmıştır (Önder, 2008: 31-32).

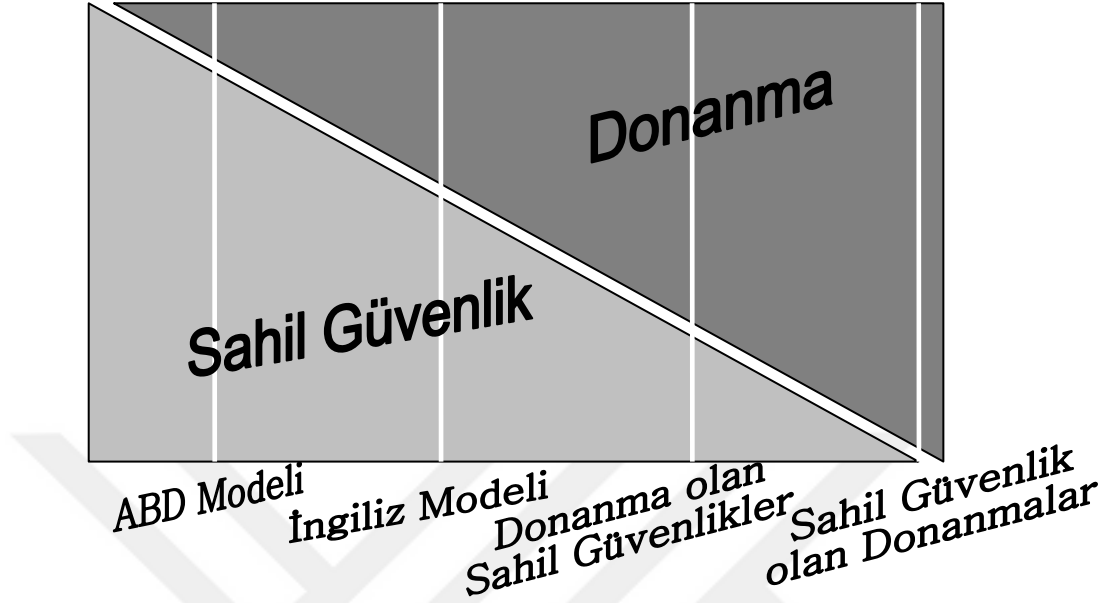
- 1974 yılında Türkiye'nin Kıbrıs Barış Harekatını bahane ederek NATO'nun askeri kanadından ayrılan Yunanistan'ın 1977 yılında tekrar NATO askeri kanadına dönme isteği Türkiye'den sert tepki görmüş, fakat 12 Eylül askeri darbesi sonrasında, 1980 yılında, Türkiye tarafından kabul edilmiştir. Bu kararla birlikte Yunanistan yeniden NATO içerisinde Türk karasularına kadar olan tüm Ege'de komuta kontrol sorumluluğuna sahip olmuştur (Önder, 2008: 35-36).

- 25 Aralık 1995 günü “*Figen Akat*” isimli bir Türk gemisinin hukuki bakımdan sembol niteliğinde olan Kardak Kayalıklarında karaya oturması neticesinde Ege’de egemenliği devredilmemiş adalar sorunu resmiyet kazanmıştır. Bu tarih uluslararası hukuk bakımından “kritik zaman (critical time)” olarak ifade edilmektedir. Yunanistan’ın “bayrak dikme” ve “helikopter pisti ve askeri tesis inşa ederek askeri unsurlar yerleştirme” gibi fiili durum oluşturma gayretleri, Kasım 1995 öncesinde ve sonrasında değerlendirildiğinde, Yunanistan lehine egemenlik devri sonucu doğurmayacağı açıktır. Egemenlik ihtilafının UAD’ye veya oluşturulacak bir hakem mahkemesine taşınması durumunda kritik zaman sonrasındaki devlet uygulamaları ayrıca önem arz ederek dikkate alınacak ve Türkiye aleyhine sonuçlar doğabilecektir. Kardak krizi neticesinde Türkiye’nin önüne tarihi bir fırsat çıkmış olup, Kıbrıs Barış Harekati’ndan sonra Yunanistan’a ikinci kez stratejik üstünlük sağlanabilmiştir. Bununla birlikte 31 Ocak 1996’dan sonra uygulanan bazı politikalar ile Türkiye zemin kaybetmeye başlamıştır (Kurumahmut, 2017: 152-155).

- 2010 yılında hazırlanan Sınır Muhafaza Teşkilatı Kanun Tasarısı’nın önümüzdeki dönemde kabul edilmesi durumunda Sahil Güvenlik Komutanlığı lağvedilerek, söz konusu teşkilat altındaki Deniz Sınırları Daire Başkanlığı’na bağlanacaktır. Bu kanun tasarısının kabul edilerek, Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın lağvedilmesi Türk denizcilik gücünü zayıflatacaktır.

Dünyada denizde kolluk kuvveti görevlerini Sahil Güvenlik veya Donanma unsurlarının icra etmesi ile ilgili çeşitli modeller vardır (Şekil 20).

Şekil 20: Donanma/Sahil Güvenlik Spekturumu



Kaynak: Till, 2004: 344

Bu modellerden ABD modeli, Sahil Güvenlik görevleri için tamamen profesyonel ayrı bir Sahil Güvenlik teşkilatına sahip olmayı gerektirir. İngiliz modelinde Sahil Güvenlik görevleri Deniz Kuvvetleri, Hava Kuvvetleri ve sivil kuruluşlar tarafından ortak olarak icra edilmektedir. Norveç ve Şili örneğinde olduğu gibi Sahil Güvenlik görevlerinin ayrı bir teşkilat olmaksızın donanma tarafından yapıldığı modelde ise savunma ve kolluk kuvveti görevleri Deniz Kuvvetleri unsurları tarafından yapılmaktadır. Son model ise adı Donanma olsa dahi aslında sadece Sahil Güvenlik görevlerini icra etme kapasitesine sahip donanmaları kapsamaktadır (Till, 2004: 344-345).

Türkiye, Sahil Güvenlik görevleri için 1982 yılında 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanununu kabul ederek (R.G., 2017c), kolluk kuvveti olmanın gerektirdiği uzmanlığın en üst seviyesini içeren ABD modelini benimsemiş ve günümüze kadar iç sular, karasuları, MEB, Arama Kurtarma Bölgesi ve açık deniz sorumluluk sahalarında görev icra eden, birçok ülke donanmasından daha güçlü bir kuvvet yapısına sahip olmuştur.

Sınır Muhafaza Teşkilatı Kanun Tasarısının kabul edilmesiyle, Sahil Güvenlik Komutanlığı karacı bir kişinin emrine verilecek ve statüsü daire başkanlığı

seviyesine düşürülerek, görev alanı yasadışı geçişlerin engellenmesine indirgenecektir. Bu suretle Sahil Güvenlik Komutanlığı 378000 km²'lik görev sahasından, 2-3 deniz millik kıyı şeridine hapsedilecek ve tüm kazanımları yok edilerek Türk denizcilik gücüne kısa vadede çok büyük bir darbe indirilmiş olacaktır.

B. Ege Sorunları

Kurumahmut (2017:185), Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunları Tablo 9'da olduğu şekilde sınıflandırmıştır.

Tablo 9: Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorunları

Niteliği	Sorunlar	Alt Sorunlar	Sorun Olarak Kabul Eden Devlet
Temel Sorun	Egemenliği Devredilmemiş Adalar	-	Her İki Devlet
Ana Sorunlar	Karasuları Sorunu	Karasuları Yan Sınırının Belirlenmesi	Her İki Devlet
		Karasularının 6 NM'in üzerinde genişletilmesi	Türkiye
	Kıta Sahaneliği (Ve Münhasır Ekonomik Bölge) Sorunu	Yan Sınırın Belirlenmesi	Her İki Devlet
		Güney Sınırının Belirlenmesi	Her İki Devlet
		Sınırlandırma Sorunu	Her İki Devlet
	Hava Sahası Sorunları	Yunanistan'ın 10 NM'lik Hava Sahası İddiaları	Türkiye
		FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi)	Türkiye
	Gayri Askeri Statüdeki Adaların Silahlandırılması	-	Türkiye
Diğer Sorunlar	SAR(Arama ve Kurtarma) Sahalarının Sınırlandırılması	-	Türkiye

Kaynak: Kurumahmut, 2017: 185

1. Egemenliği Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar

Ege’de toprak egemenliğini, diğer bir ifade ile her bir ada, adacık ve kayalığın egemenliğinin hangi devlete ait olduğunu açık bir şekilde ortaya koymadan, karasuları sorunu ile kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırılması sorununu çözmek teknik olarak imkansızdır. Toprak egemenliği ve deniz sınırları da Ege hava sahası için belirleyici olacaktır. Kardak krizi neticesinde Ege’de egemenliği devredilmemiş adalar sorunu resmiyet kazanmıştır. Kurumahmut (2017:153), Ege Denizi’nde egemenliği Yunanistan’a devredilmemiş olan ada, adacık ve kayalıkların sayısını 152 olarak tespit ettiğini ifade etmektedir. Kritik zaman olarak kabul edilen ve Türkiye’nin hukuki pozisyonu bakımından önemli bir dönüm noktası olan Ocak 1996 itibariyle; büyük bazı adalar meskun olup, Yunan vatandaşları yaşamakta, bazıları meskun olmamakla birlikte üzerlerinde fener diğer seyir yardımcıları ile tesis ve inşa faaliyetleri bulunmakta, büyük bir bölümü gayri meskun olup, üzerlerinde hiçbir egemenlik tasarrufu bulunmamaktadır. Özetle, Ege Denizi’nde egemenlik devrine konu olmayan ada, adacık ve kayalıkların varlığı tarihi ve hukuki bir vakıadır. Bu adalar sahipsiz ülke statüsünde de değildir. Egemenliği devredilmemiş adalar için yapılabilecek en iyi tanımlama “Unutul(may)an Türk Adaları ((Un)Forgotten Turkish Islands))” olup, karasuları ve hava sahaları ile birlikte Ege’de gri bölgeler olarak tanımlanmaktadır (Kurumahmut, 2017: 150-156).

2. Karasularının Genişletilmesi

Bu sorun gerçekte iki ayrı sorunu kapsamına almaktadır. “Karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın saptanmasında uygulanacak yöntem” ve “karasularının genişliği” sorunudur. Yunanistan’ın karasularını 6 deniz milinden 12 deniz miline çıkarması, Türkiye’nin ülkesinin ikiye bölünmesi sonucunu doğurmakla kalmaz, Türkiye’nin Ege’deki kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge haklarının da ortadan kaldırılmasının en kestirme yoludur (Toluner, 2004: 5, 25).

Karasuları 3 deniz mili olduğu dönemde Orta Ege’den Akdeniz’e serbest geçiş rejimine tabi iki su yolu mevcut iken, Yunanistan’ın karasularını 1936 yılında 6 deniz miline genişletmesiyle batı su yolundaki serbest geçiş hakkı kaybedilmiştir.

Karasularının 6 deniz mili üzerine genişletilmesi halinde doğu su yolundaki serbest geçiş hakkı da kaybedilmiş olacaktır. Bunun yanında, karasuları 12 deniz miline çıkartıldığında, yaklaşık %1’lik Türk kazanımına karşılık Yunanistan %28’lik bir artışla Ege’nin %71’den fazlasına egemen olacaktır. Uluslararası suların oranı ise %20’nin altına inecektir. Diğer yandan, karasularının 6 deniz mili üzerine genişletilmesi Ege’de 6 deniz millik karasuyunu tescil eden 1976 tarihli Bern Mutabakatı’nın ve 1982 BMDHS’nin 15’inci (tarihi haklar ve özel coğrafi koşulların göz önüne alınması) ve 300’üncü (hakkın kötüye kullanılmaması) maddelerinin ihali olacaktır (Kurumahmut, 2017: 132-137).

3. Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılması

Türkiye ve Yunanistan arasındaki kıta sahanlığı sorunu, taraflar arasında iki ayrı nitelikte uyuşmazlığın meydana gelmesine sebep olmuştur. Bunlardan birincisi bu uyuşmazlığın hangi yollarla çözüme bağlanması gerektiğine ilişkin uyuşmazlık ve ikincisi kıta sahanlığının sınırlandırılmasının esasına ilişkin olan uyuşmazlık (Gökalp, 2008: 156).

Yunanistan’ın savunduğı şekilde eşit uzaklık ilkesinin uygulanması Lozan’ın hukuki statüsünü tamamen ortadan kaldıracaktır. Lozan Barış Andlaşması yapıldığı zaman Ege’nin yaklaşık %75’i açık deniz alanı idi. Türkiye’nin bu kesim üzerinde uluslararası hukukun yerleşmiş kuralları uyarınca, kıyıdaş bir devlet olarak kendiliğinden *ipso facto* (fiilen) ve kuralın meriyetinden itibaren *ab initio* (başlangıçtan beri) kıta sahanlığı hakkı mevcuttur (Kurumahmut, 2017: 139).

4. Hava Sahası ve Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) Sorumlulukları

Yunanistan’ın 10 deniz mili genişliğinde ulusal hava sahası iddiası Ege hava sahası anlaşmazlığının temelini oluşturmaktadır (Gökalp, 2008; 156).

Aynı zamanda Yunanistan, başta NATO ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) olmak üzere çeşitli uluslararası platformlardaki girişimlerinde; İstanbul-Atina FIR hattının Yunanistan’ın doğu sınırı olduğunu iddia etmektedir (Kurumahmut, 2017: 142).

5. Ege Adalarının Silahsızlandırılmış Statüsünün İhlali

Yunanistan 1964 yılından beri silahsızlandırılmış olmaları şartıyla egemenliği kendisine devredilen adaları silahlandırmaktadır. Bu uygulama Lozan Barış Andlaşması'nda atıf yapılan 13 Şubat 1914 tarihli Karar (Osmanlı Devleti'nin Girit hariç Ege adalarının kaderini tayin hakkını verdiği Almanya, Avusturya-Macaristan, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rusya'dan oluşan Altı Büyük Devlet, Gökçeada, Bozcaada ve Meis dışında kalan ve o tarihte Yunan işgali altında bulunan bütün Ege Denizi adalarını "silahsızlandırılmış olmaları kaydıyla" Yunanistan'a devretmiştir) ile Andlaşma'nın 12 ve 13'üncü maddelerinin ve 10 Şubat 1947 tarihli Paris İtalyan Barış Andlaşması'nın 14'üncü maddesinin açık ihlalidir. Bu uluslararası andlaşmalar gayri askeri statüleri bakımından Ege'deki adaları ayrı ayrı (Boğazönü Adaları, Saruhan Adaları ve Menteşe Adaları (Paris Barış Andlaşması'nda ismi sayılan 13 ada ve Meis)) kapsamına almakta ve bu arada Girit Adası ile Kiklat Adaları'nı askeri sınırlamaların tamamen dışında tutmaktadır. Andlaşma'nın 13'üncü maddesiyle Saruhan Adaları içerisinde bulunan Midilli, Sakız, Sisam ve Ahikerya'da iç güvenlik mülahazasıyla sınırlı sayıda polis ve jandarma kuvveti gayri askeri statünün dışında tutulmuştur (Kurumahmut, 2017: 145-149).

6. Arama Kurtarma Bölgeleri

1979 Hamburg Sözleşmesi'ne göre, kıyıları karşılıklı olan devletler karşılıklı anlaşma yoluyla Arama Kurtarma Bölgelerini (AKB) belirleyecekler ve bu bölgeleri IMO'ya bildireceklerdir. Türkiye tüm çabalarına karşın Yunanistan ile karşılıklı bir AKB belirleyememiş ve kendi arama kurtarma sahasını deklare ederek, ilgili IMO Küresel Arama Kurtarma (SAR) Planına kaydettirmiştir. (Şekil 21).

Şekil 21: Türk Arama Kurtarma Bölgesi



Kaynak: (UDHB, 2016).

C. Doğu Akdeniz Sorunları

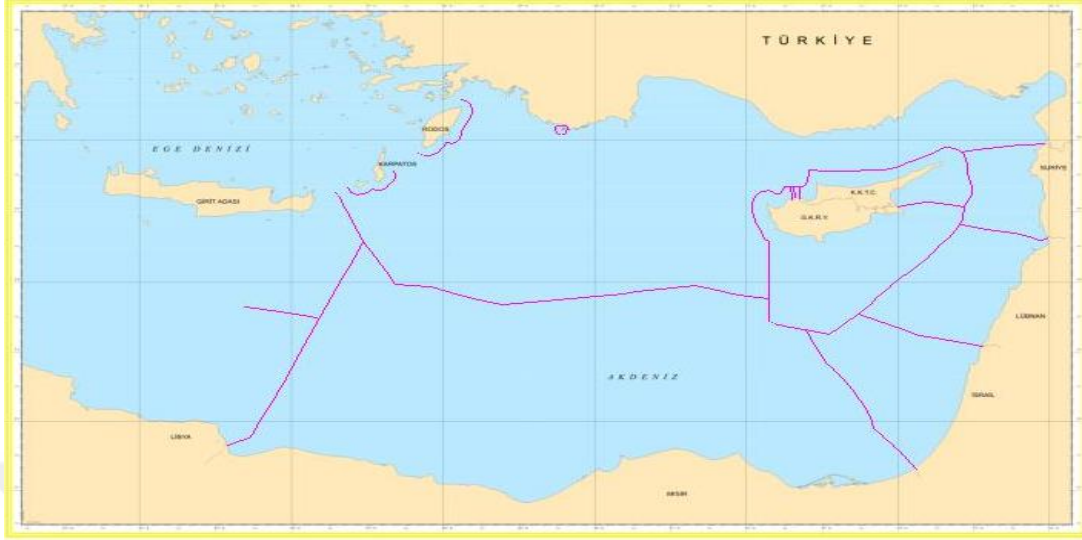
Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de Ege sorunları haricindeki diğer sorunları, "Doğu Akdeniz deniz yetki alanları uyuşmazlığı" ve "Kıbrıs sorunu" olarak sayılabilir.

1. Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı

Bu uyuşmazlığın aktörleri Türkiye, Yunanistan, Suriye, İsrail, Filistin, Mısır, Lübnan, KKTC, GKRY ve GKRY'deki karasuyu hakkına sahip Akrotiri ve Dikelya üsleri sebebiyle İngiltere'dir.

Yunanistan ve GKRY'nin Doğu Akdeniz'de sahip olabilecekleri kıta sahanlığı ve MEB alanlarını başta Türkiye ve Mısır olmak üzere adaları bulunmayan kıtasal devletler aleyhine en büyük yüzölçümüne ulaştırma arzularına bir cevap niteliğinde olan, Başeren (2010: 44) tarafından hazırlanan Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki MEB/Kıta Sahanlığı sınırlarına ait bir çalışma Şekil 22'de gösterilmiştir.

Şekil 22: Doğu Akdeniz MEB Kıta Sahanlığı Sınırları Çalışması

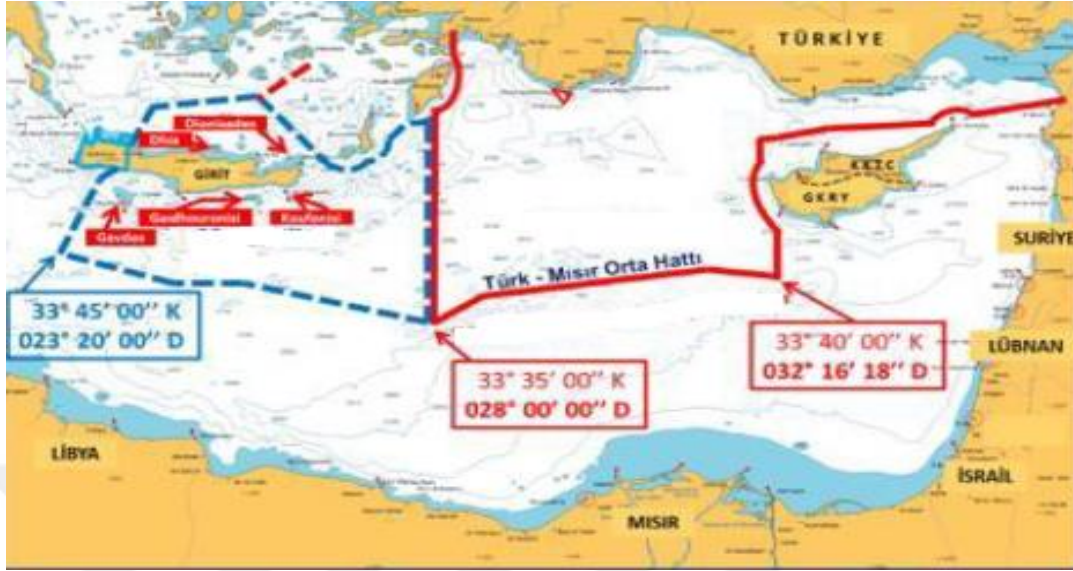


Kaynak: Başeren, 2010: 44

Başeren tarafından savunulan kıta sahanlığı ve bunun üzerinde ilan edilebilecek MEB'nin yüz ölçümü yaklaşık 145.000 kilometre karedir ve tüm kıta sahanlığı alanlarımızın yaklaşık üçte birini oluşturmaktadır. Eğer Yunanistan ve GKRY'nin sürmekte olan çabaları sonuç verir ise, Türkiye bölgedeki bu 145.000 kilometre karelik kıta sahanlığı alanının 71.000 kilometre karesini Yunanistan'a, 33.000 kilometre karesini GKRY'ye kaptıracak, kendisine de sadece 41.000 kilometre karelik bir alan kalacaktır (Başeren, 2008).

T.C. Milli Savunma Bakanlığı eski Genel Sekreteri Ümit Yalım ise 30 Mayıs 1913 Londra Andlaşması (md 4 ve 5) ve 14 Kasım 1913 Atina Andlaşması (md. 15)'na göre Girit Adası'nın sadece dörtte birinin Yunanistan'a verilmiş olduğu ve Girit etrafında bulunan 14 ada ile adacık ve kayalıkların Türk egemenliğinde kaldığı ve bu durumun 24 Temmuz 1923 Lozan Andlaşması (madde 12) ile tekrar teyit edildiğinden ve Gavdos, Gaidhouronisi, Koufonisi, Dhia ve Dionisades adalarının halen Türk egemenliğinde (egemenliği devredilmemiş) olması gerektiğinden yola çıkarak Türk MEB batı sınırının 023°20'00"D boylamı olması gerektiğini iddia etmektedir. İddia edilen bu saha 92.000 kilometrekarelik bir deniz alanına tekabül etmektedir (Şekil 23) (Yalım'dan aktaran Umar, 2019: 4).

Şekil 23: Doğu Akdeniz MEB Kıta Sahanlığı Sınırları İddiası



Kaynak: Yalım'dan aktaran Umar, 2019: 5

2. Kıbrıs Sorunu

Doğu Akdeniz'de mevcut diğer bir sorun ise Kıbrıs sorunudur. 1959 Zürih-Londra Andlaşmaları ve 1960 Lefkoşe Andlaşmaları, Kıbrıs'ın yakın tarihinde bir dönüm noktasıdır. Bu andlaşmalar ile Kıbrıs'ta yalnız iki toplumun eşitliği ve ortaklığı ilkesine dayalı bağımsız bir Kıbrıs Cumhuriyeti'ne varlık kazandırmakla kalınmamış; Türkiye'nin Kıbrıs Türk toplumu ile olduğu kadar Kıbrıs'ın coğrafyasıyla olan siyasi, askeri, stratejik çıkarlarına da hukuki biçim verilmiştir. Hak niteliği kazanmış olan bu çıkarlar, ayrıca, andlaşmada öngörülen düzene saygı gösterilmesini sağlama hakkı saklı tutularak, garanti altına da alınmıştır (Toluner, 2004: 258).

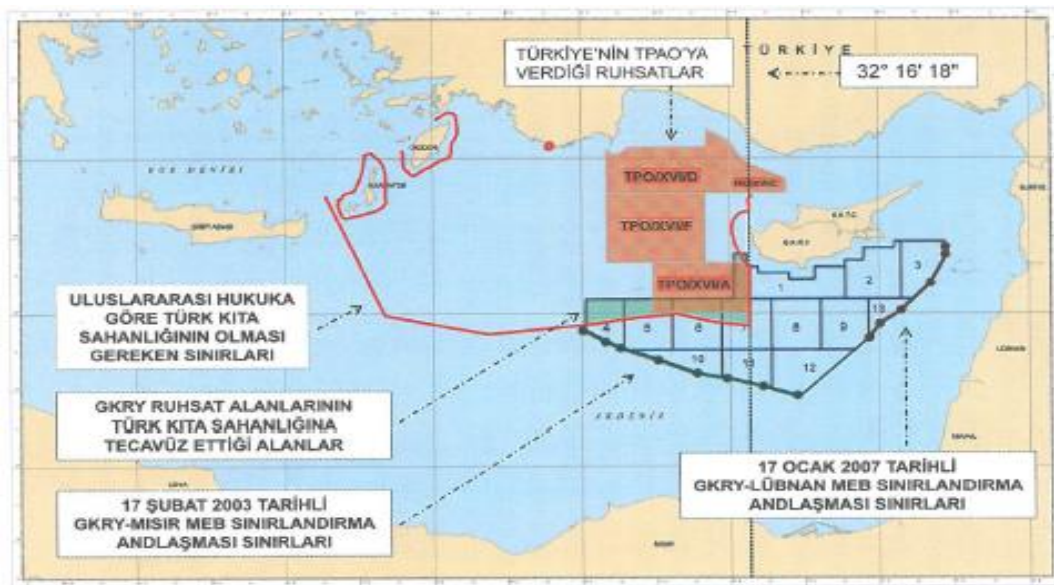
Kıbrıs Rum Toplumunun 1963-1974 yılları arasında yürüttükleri hukuka aykırı davranışlar neticesinde, Türkiye, Garanti Andlaşması'nın IV. Maddesinde saklı tutulan söz konusu hakka dayanarak askeri hareketler gerçekleştirmiş ve 15 Kasım 1983'de Kıbrıs Türk Toplumunu, self-determination hakkını kullanarak KKTC'nin kurulduğunu ilan etmiştir. BMGK 541 ve 550 sayılı kararları ile bütün devletlere KKTC'yi tanımama çağrısı yapmış; Türkiye ve KKTC ise bu iki kararı kabul etmediklerini beyan etmişlerdir (Toluner, 2004: 166-169, 190).

1 Mayıs 2004 tarihinde ise, GKRY, Kıbrıs hükümeti sıfatını gaspetmek suretiyle tam üye sıfatıyla Avrupa Birliği'ne alınmıştır (Toluner, 2004: 268).

GKRY gaspettiği Kıbrıs hükümeti sıfatıyla, Mısır ve Lübnan ile sırasıyla 2003 ve 2007 tarihlerinde MEB sınırlandırması Andlaşmaları imzalamıştır. Aynı zamanda, belirlemiş olduğu 13 petrol araştırma sahası için ihale süreci başlatmıştır. KKTC ise tüm andlaşmaların ve ihalenin geçersiz olduğunu ve haklarının saklı olduğunu BM nezdinde bildirmiştir (Başeren, 2010: 35-39)

Türkiye ve KKTC kıta sahanlığına ilişkin bölgedeki haklarını korumaya yönelik politikalar izlemekte ve uygulamalar yapmaktadır. Türkiye'nin şimdiye kadar attığı en büyük adımlardan birisi 9 Ağustos 2007 tarihli Resmi Gazete ile gelmiştir. Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, TPAO'nun dört bölgedeki (TPO/XVI/A, TPO/XVI/D, TPO/XVI/E ve TPO/XVI/F) ruhsat ve arama izin taleplerini söz konusu Resmi Gazete ile ilan etmiştir. TPO/XVI/A sahası, ilan edilen diğer üç sahaya bakarak stratejik önemi en büyük olan sahadır. Bu saha, Türk kıta sahanlığının ve münhasır ekonomik bölgesinin sınırlarını üstü kapalı olarak çizmekte ve aynı zamanda GKRY'nin ilan ettiği 13 bloktan 4, 5, 6 ve 7 numaralı blokların Türkiye'nin hak sahibi olduğunu ilan ettiği alanlara tecavüz eden kısımlarını da içine almaktadır (Şekil 24) (Başeren, 2010: 32-33).

Şekil 24: Akdeniz MEB Alanları ve Ruhsat Sahaları



Kaynak: Başeren, 2010: 34

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ TRAFİĞİNİN DÜZENLENMESİ VE DENETLENMESİ

Denizin politik ve sosyal bakış açısıyla ifade edilmesindeki ilk ve en açık etken, onun geniş bir yol olmasıdır. İnsanlar bu yolda tüm yönlerde seyredebilir. Fakat bir takım sebepler, bazı yolları diğerlerine nazaran tercih edilmesine iter. Bu yollar ticaret yolları olarak adlandırılıp, bu adlandırmanın sebepleri dünya tarihinde görülür (Mahan, 1890; 25).

Deniz ulaştırma rotaları, deniz/kara bağlantısının başlıca ögesi olan limanları birbirine bağlayan kilometrelerce uzunlukta koridorlardır. Stratejik yerlere ve zorunlu geçiş noktalarına sahiptirler, fiziksel sınırlılıklara (kıyılar, rüzgarlar, deniz akıntıları, derinlik, resifler, buz) ve siyasi sınırlamalara tabidirler (Özer, 2010: 20).

Deniz trafiği ya da ulaştırması, fiziksel özelliklerinden dolayı coğrafi, kontrolü açısından stratejik ve kullanımı itibariyle ticari bir faaliyettir. Coğrafi durumlar zaman içinde sabit kalmaktadır. Fakat stratejik ve özellikle ticari durumlar çok daha değişkenlik gösterir (Özer, 2010: 12).

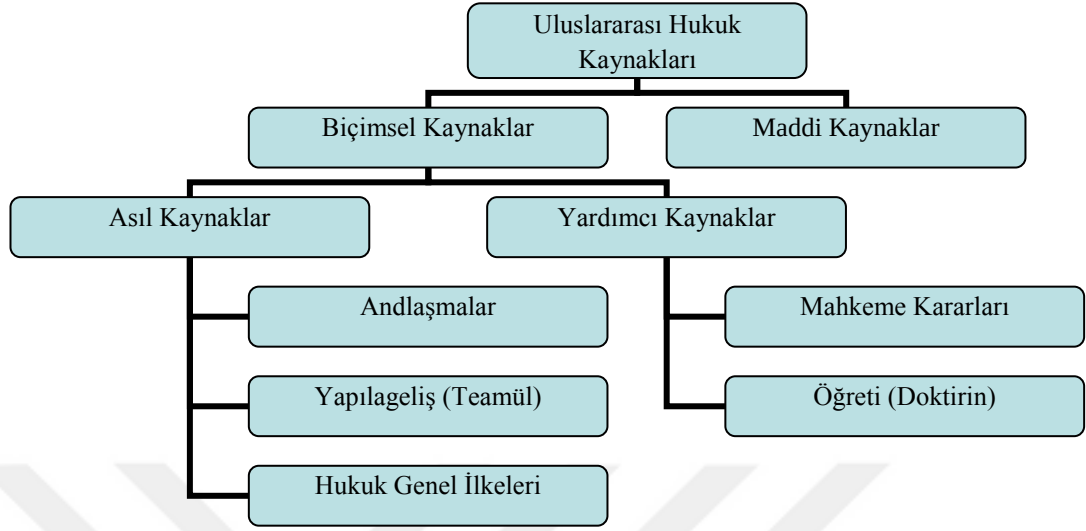
Denizcilik stratejilerinde ve politikalarında, bu ticaret yollarında seyreden deniz trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesi ile ilgili stratejiler ve politikalar önemli yer tutmaktadır.

Deniz trafiğinin düzenlenmesi ile ilgili kurallar devletlerin, özellikle gelişmiş devletlerin, denizlerden daha fazla çıkar elde etmelerini sağlamak için çağlar boyunca değişerek günümüze kadar gelmiştir. Denizciliğin uluslararası bir özelliğe sahip olması ve bu sebeple uluslararası düzenlemelere ihtiyaç duyması nedeniyle, denizcilikteki birçok kural uluslararası özelliktedir ve ulusal düzenlemeler de genelde bu uluslararası düzenlemelerin iç hukuka yansıtılmış halidir.

Deniz trafiği ile ilgili düzenlemeleri anlamak için öncelikle uluslararası hukukun kaynaklarını incelemek gerekmektedir.

Bir hukuk düzeninde hukuk kurallarını oluşturan ve geliştiren öğelere hukukun kaynakları denilmektedir (Pazarcı, 2008: 33). Uluslararası hukuk kaynaklarını maddi ve biçimsel kaynaklar olarak ikiye ayırma olasılığı vardır (Şekil 25) (Pazarcı, 2008: 36).

Şekil 25: Uluslararası Hukukun Kaynakları



Kaynak: Pazarcı, 2008’den derlenerek hazırlanmıştır.

- *Maddi Kaynaklar:* Uluslararası hukuk kurallarının kökenlerini, oluşmalarına neden olan her türlü toplumsal ve düşünsel verileri belirtmektedir. Başka bir deyişle, maddi kaynaklar uluslararası hukuk kurallarının özünü ya da varlık nedenini oluşturan, bu kuralları yaratan temel öğelerdir (Pazarcı, 2008: 36).

- *Biçimsel Kaynaklar:* Biçimsel kaynaklar uluslararası hukuk kurallarına bir biçim veren ve bir yaptırıma bağlayan yöntemleri belirtmektedir. Biçimsel kaynakları değişik ölçütlere göre sınıflandırma olanağı vardır. Bunlar arasında iki ayrım uygulanan hukuk açısından da anlamlı görünmektedir. Bu ayrımların birincisi, kaynakların asıl ve yardımcı olmasına göre yapılan ayrımdır. Bu ayrım BM döneminde UAD Statüsünün 38’inci maddesinde de aynen benimsenmektedir. İkinci ayrım ise, biçimsel kaynakları yazılı ve yazılı olmayanlar olmak üzere sınıflandırmaktadır (Pazarcı, 2008: 36-37).

Deniz trafiğinin denetlenmesi ise gemilerin yetkili devletler tarafından bu kurallara uygunluğunun kontrolü ve gerektiğinde bu devletler tarafından yargı yetkisinin kullanılması ile sağlanır.

Uluslararası hukukta devletin yetkisi terimi ile, geniş anlamda, devletin bütün hukuksal işlemleri, hukuka uygun bütün kararları ve eylemleri anlaşılmaktadır. Dar ve teknik anlamda ise devletin yetkisi terimi ile, onun uluslararası hukuka uygun

olarak gerçekleştireceği hukuksal işlemlerin, alacağı kararların ve yapacağı eylemlerin nerede, kimler bakımından ve hangi ölçülerle geçerli olacağının belirlenmesi anlaşılmaktadır. Devletin ülkesel yetkileri her türlü yasama, yürütme ve yargı yetkilerini kapsamaktadır ve devletin ülkesi üzerinde ilke olarak münhasır egemenliği vardır (Pazarcı, 2008: 152-153).

Devletin yetkileri ilke olarak ülkesi ile sınırlı olmakla birlikte, uygulanan uluslararası hukukun birçok konuda bir devlete ülkesi dışında da birtakım yetkiler kullanma hakkını tanıdığı görülmektedir. Bu yetkilerin bir bölümü ülkesel nitelikli yetkiler olup, bir devletin ülkesel yetkisinin belirli bir süreklilik içinde ülke dışına uzanması biçiminde ortaya çıkmaktadır. Devletin ülke dışına taşan bir başka bölüm yetkisi ise kişilere bağlı yetki niteliğinde olup, devletin kişisel yetkisini oluşturmaktadır. Bir devlete ülkesel nitelikli kimi yetkilerini kullanma hakkı tanınan ve devletin ülkesini oluşturmayan alanların başında bitişik bölge, balıkçılık bölgesi, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge ve açık deniz gibi deniz alanları gelmektedir (Pazarcı, 2008: 162).

Devletin kişisel yetkisini ise kendisine uyrukluk bağı ile bağlı bulunan kişiler ve araçlar üzerindeki yetkisi oluşturur. Uygulanan uluslararası hukuk, özellikle açık denizde gemilerin kural olarak uyruğunda oldukları devletin münhasır yetkisi altında bulunduklarını doğrulamaktadır (Pazarcı, 2008: 166, 168).

I. DENİZ TRAFİĞİNİN DÜZENLENMESİ

Deniz trafiğinin düzenlenmesinin en önemli araçlarından biri, gemilere ve limanlara emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili uluslararası ve ulusal çeşitli kuralların getirilmesidir.

A. Deniz Trafiği Güvenlik Düzenlemeleri

Deniz taşımacılığı uluslararası ticaretin bel kemiği olup, küreselleşmeyi tetikleyen en önemli anahtardır. Küresel ticaretin hacim olarak % 80'i ve değer olarak %70'i deniz yoluyla taşınır ve limanlarda elleçlenir. Bu oranlar gelişmekte olan çoğu ülkede daha da fazladır (UNCTAD, 2018: i).

Deniz taşımacılığı küresel ekonominin kalbidir, fakat iki önemli alanda saldırılara karşı hassastır. Bunlardan ilki, dünyanın temel ticaret ağını oluşturan Asya, Kuzey Amerika ve Avrupa'ya yayılmış 30 mega liman ve şehirdir. İkincisi ise dünya deniz ticaretinin %75'inin, günlük petrol ihtiyacının ise yarısının geçtiği uluslararası boğazlar ve kanallardır. Uluslararası ticaret, bu ana ticaret düğüm noktalarında ve stratejik geçitlerde risk altındadır.

Örneğin; 2002 yılında Yemen açıklarında M/V Limburg gemisine yapılan terörist saldırıda 2 bombacı dahil sadece üç kişi ölmüş ve bu saldırı Aden Körfezi'nde uluslararası deniz ticaretinin kısa süreli durmasına sebep olmuş ve Brent petrolün fiyatı varil başına 48 sent artmıştır. Ayrıca, Aden'e gidecek gemilerin savaş risk primlerinin üç kat artması nedeniyle, Yemen Limanı'ndaki konteyner terminalinin operasyonu %93 oranında azalmış ve bunun Yemen ekonomisine maliyeti tahmini olarak ayda 3.8 milyon USD olmuştur (Chalk, 2008: 24).

Yine, ham petrol taşıyan bir geminin Türk Boğazlarında patlatılması durumunda, bilim adamları etkisinin Richter ölçeğine göre 11.0 şiddetindeki bir depreme eşit olacağını tahmin etmektedirler. Böyle bir patlama, bir atom bombası gibi, tüm İstanbul'u tehdit eder ve etkisi 50 km. çapındaki bir alana kadar ulaşabilir (Nincic, 2002: 17).

Denizde güvenliğin tarihi, korsanlık ve kargo hırsızlığının yaygın olduğu erken denizcilik tarihi dönemlerine dayanır. Günümüzde kaçak yolcular, insan ve uyuşturucu kaçakçılığı, bilgi güvenliği ve tabi ki 11 Eylül saldırılarından sonra terörizm gibi yasadışı faaliyetler de denizde güvenliğin konusu olmuştur (Thai, 2009: 147).

Denizde güvenlik; denizlerin serbest kullanımını sağlamayı, denizlerdeki seyrüsefer ve ticareti kolaylaştırmayı, refahı ve özgürlüğü arttırmayı ve okyanus kaynaklarını korumayı hedefler. Ulusların iki amaca ulaşmada ortak çıkarı mevcuttur. Bunlardan birincisi ekonomik güvenliği destekleyen deniz ticaretini kolaylaştırmak ve ikincisi okyanusları terörizme, düşmanca saldırılara, suçlara ve tehlikeli davranışlara karşı korumaktır (DHS, 2005a: 2).

Denizde güvenlik için tehdit oluşturan unsurlar farklı kaynaklar tarafından çeşitli şekillerde ifade edilmişlerdir. Hansen (2008: 75), geliştirdiği Dört Çember

Modeli'nde (the four circles model) bu tehditleri “deniz haydutluğu”, “terörizm”, “silahlı direniş” ve “organize suç” olarak adlandırmaktadır.

ABD Anayurt Güvenlik Bakanlığı ise (DHS 2005a: 3-6), denizde güvenliğe tehdit oluşturan unsurları; “düşman devletlerden kaynaklanan tehditler”, “terörist tehditler”, “sınır ötesi suçlardan ve deniz haydutluğundan kaynaklanan tehditler”, “çevresel yıkım” ve “denizde yasadışı insan kaçakçılığı” olarak gruplandırmaktadır. Her ne kadar son iki tehdit, deniz ticaretine doğrudan bir potansiyel tehdit içermese de, bölgesel düzensizliğe ve çatışmaya sebep olma potansiyeline sahip olmaları sebebiyle Denizde Güvenliğe tehdit olarak kabul edilmektedir.

Denizlerdeki tehditler çok sayıda birbirinden farklı suç türünü kapsamasına rağmen, 2001 yılından itibaren terörizm, gerek basında gerekse akademik veya düşünce kuruluşu çalışmalarında, denizde güvenliğe tehdit oluşturan konuların en tartışılanı olmuştur (Hansen, 2008: 74).

Aynı zamanda düşman devletler, silahlı direniş grupları (örneğin MEND ve MILF grupları) ve sınır ötesi suç örgütleri (örneğin Ebu Sayyaf örgütü) gibi terörist örgütler haricindeki bu aktörlerin de politik ve finansal amaçlarına ulaşmak için denizlerde terörizmi kullanabileceği gözden kaçırılmamalıdır.

Son dönemlerdeki çalışmalarda terörist tehdit konusunun öne çıkması esasen, 11 Eylül saldırılarından sonra ABD halkında şok, nefret, korku, vb. gibi duyguların oluşturduğu ruh halinin tetiklediği ABD kaynaklı terörist saldırı algısı ile olmuştur. Denizlerde son dönemlerde yürürlüğe konulan güvenlik önlemlerinin çoğunluğu, Eylül 2001 sonrasında artan güvenlik tehdidi algısının sonucudur.

Metaparti (2010 : 723) bu dönemi retorik (rhetorical) faz olarak isimlendirmiş ve her ne kadar güvenlik önlemlerinin hızlı bir şekilde adaptasyonunu kolaylaştırmak için yararlı bir dönem olsa da, bu dönemin güvenlik açıklarına sebep olan güvenlik tehditlerinin ve bu tehditleri önleyecek adımların gerçek anlamda araştırılmasını engellediğini ifade etmiştir.

Akılcı (rationality) faz olarak isimlendirdiği ikinci dönem 2005 yılında oluşmaya başlamış ve bu dönem tehditlerin doğası, güvenlik önlemlerinin uygulanması ve maliyet etkinliği ve varolan güvenlik önlemlerinin deniz haydutluğu gibi olayları engellemekteki başarı oranı hakkındaki soruların etrafında şekillenmiştir. Retorik dönemden farklı olarak, akılcı dönem, konu hakkındaki

tartışmalar için faydalı olsa da; güvenlik düzenlemelerinde, retorik dönem ile karşılaştırıldığında, kaydadeğer değişikliklere sebep olacak kadar güçlü olamamıştır (Metaparti, 2010: 723).

Esasında “RAND Terörizm Veritabanı”na göre, son 30 yılda denizlerdeki hedeflere ve unsurlara yapılan terörist saldırılar uluslararası tüm saldırıların sadece yüzde 2’sini oluşturmaktadır (Chalk, 2008: 19). Aynı zamanda Lehr (2008: 55,57) de, “en kötü seneryo (worst case)” veya “yüzen bomba senaryosu” olarak adlandırılan saldırı şeklinin yalnızca bir kurgu olabileceğini ve teröristlerin yüksek etkili fakat düşük başarı ihtimalli senaryoları uygulamayı tercih etmeyeceklerini ifade etmektedir.

Buna sebep olarak da, bu tür saldırılar için denizde farkındalığın ve denizci yeteneklerin gerekli olduğu, saldırı yöntemlerinin işe yarayıp yaramayacağını görebilmek için test edilmesi gerekliliği ve son olarak da denizdeki hedeflerin kamuoyunun daha az gözönünde olması sebebiyle daha az propaganda demek olacağı gösterilmektedir (Lehr, 2008: 55; Chalk, 2008: 19-20).

Fakat tüm bu düşüncelere rağmen; bir Rus şirketinin 40 feet’lik bir konteynere yerleştirilebilecek dört cruise füzesinden oluşan bir füze sistemini pazarlamaya başlamış olduğu ile ilgili basında çıkan bir haber (Telegraph, 25 Nisan 2010) göz önüne alındığında, “kitle imha silahı” ile gerçekleştirilecek “en kötü senaryo”nun hiç de imkansız olmadığı anlaşılmaktadır (Marlow, 2010: 670).

Ayrıca küçük bir deniz aracına ya da bir konteynere yüklenecek patlayıcılarla veya tehlike yük taşıyan gemileri kullanarak yapılacak bir terörist saldırı neticesinde bütün deniz ticaret sisteminin duracak olmasının maliyetinin milyarlarca ABD doları olacağını hiçbir zaman gözden kaçırmamak gerekir (Böyle bir olayın sadece ABD’ye maliyeti yaklaşık 58 milyar USD olarak hesaplanmaktadır (OECD, 2003: 20)).

Deniz taşımacılığında kaynaklanan temel terörist risk faktörleri; yük, deniz araçları, insanlar ve finans olarak sayılabilir. Bu faktörler deniz taşımacılığında can ve mal kayıpları, ticaret akışının kesilmesi ve ek güvenlik önlemleri sebebiyle navlunların artması gibi harici etkiler doğurur (Tablo 10) (OECD, 2003: 8).

Tablo 10: Deniz Taşımacılığında Kaynaklanan Terörist Risk Faktörleri

Risk Faktörü	Terörist Taktikler
Yük	- Yükü insan ve/veya silah kaçırmak için kullanmak - Yükü geleneksel, nükleer, kimyasal ve biyolojik silahları taşımak için kullanmak
Deniz Araçları	- Deniz aracını bir silah olarak kullanmak - Deniz aracını bir saldırıyı gerçekleştirmek için bir platform olarak kullanmak - Deniz aracını bir altyapıyı bozacak şekilde batırmak
İnsanlar	- İnsan kayıplarına yol açmak için deniz araçlarına saldırmak - Gemi adamı lisansları kullanmak suretiyle terörist saldırılar düzenlemek
Para	- Terörist aktivitelere mali kaynak sağlamak için gemicilikten elde edilen geliri kullanmak - Terörist örgütler için kara para aklamada gemileri kullanmak

Kaynak: OECD, 2003: 8

1. Denizde Güvenlik Önlemleri

Achille Lauro isimli İtalyan kruz gemisinin Ekim 1985’de kaçırılarak, bir engelli Amerikalı turistin öldürülmesi olayı denizcilik tarihinde ilk terörist faaliyet olarak yerini almıştır (Marlow, 2010: 670).

Bunun sonucunda IMO, gemilere karşı yasadışı faaliyetlerde bulunan kişiler için gerekli önlemleri almayı sağlayacak “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA)”yı düzenlemiştir (Grewal, 2008: 13).

Fakat, son zamanlarda denizlerde yürürlüğe konulan güvenlik önlemlerinin büyük çoğunluğu 11 Eylül’den sonra oluşan yüksek güvenlik tehdidi algısının bir sonucudur (Metaparti, 2010: 723).

11 Eylül’den sonra yürürlüğe konulan ABD öncülüğündeki ulusal güvenlik girişimlerini, BM öncülüğündeki çok taraflı güvenlik girişimleri takip etmiş ve bunları da endüstrinin öncülüğündeki güvenlik girişimleri izlemiştir.

a. Birleşmiş Milletler (BM) Öncülüğündeki Güvenlik Önlemleri

- *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme SUA (1988)*: Bu konvansiyonun temel amacı gemilere karşı yasadışı faaliyetlerde bulunan kişiler için gerekli önlemleri almayı sağlamaktır. Bu yasadışı faaliyetler, kuvvet kullanarak geminin zapt edilmesini, gemideki insanlara karşı şiddet içeren davranışları ve bir gemiyi yok etmek veya hasar vermek maksadıyla gemiye çeşitli araçların yerleştirilmesini içermektedir (IMO, 2013).

- *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Code)*: 2002 yılında IMO, “1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine (SOLAS 74)” denizde güvenlik ile ilgili XI-2 numaralı yeni bir bölüm eklemiş ve aynı zamanda uygulanması mecburi olan Bölüm A ve uygulanması tavsiye edilen Bölüm B olmak üzere iki bölümden oluşan yeni bir Kodu yürürlüğe koymuştur. ISPS Kodu, gemilerin ve liman kolaylıklarının hassasiyetlerinde meydana gelecek değişikliklerde, hükümetlerin tehdit seviyelerindeki değişiklikleri belirlemesine yardımcı olacak, risk değerlendirmesi için tutarlı bir çerçeve sunar (Marlow, 2010: 672).

500 ton ağırlığın altındaki küçük gemilerin ve yatların bu düzenlemede kapsam dışı tutulması ve ISPS Kodun sebep olduğu diğer güvenlik açıkları literatürde halen tartışılmaktadır (Bichou, 2008: 76; Chalk, 2008: 42; Metaparti, 2010: 729-731; Raymond ve Morriën, 2008: 6).

- *Limanlarda Güvenlikle ilgili Uygulama Kodu (Code of Practice on Security in Ports)*: ISPS Kod gereklilikleri geminin ve gemi-liman arayüzü olan liman kolaylığının güvenliği ile ilgilidir. ILO ve IMO tarafından 2004 yılında onaylanan bu “Uygulama Kodu” ise liman güvenliğini liman kolaylığı kapsamından tüm limana genişletir (Article 1.5). Bu “Uygulama Kodu”nun yasal bir bağlayıcılığı yoktur ve ISPS Kodunun yerine geçmesi için hazırlanmış bir düzenleme değildir (ILO ve IMO, 2015).

- *SAFE Standartları Çerçevesi (SAFE Framework of Standards)*: Dünya Gümrük Örgütü 2005 yılında Küresel Ticareti Güvenli ve Kolay Kılmak İçin Standartlar Çerçevesini (SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade) oluşturmuştur. SAFE Standartları Çerçevesi 2007, 2010, 2012 ve

2018’de geliştirilmiştir. Bu standartlar dünya ticaretini genişleten ve kolaylaştıran, terörizme karşı daha iyi güvenlik sağlayan ve gelirlerin toplanmasını güvenceye alan yeni ve bütünleştirilmiş bir platform sağlamıştır. SAFE Standartları Çerçevesi “Gümrük-Gümrük ağ düzenlemeleri”, “Gümrük-İşletme ortaklığı” ve “Gümrük-Diğer devlet kurumları ortaklığı” olmak üzere üç temele dayanır (WCO, 2018: 2-3). İlki, malların güvenli uluslararası tedarik zincirleri boyunca kesintisiz hareketini desteklerken; ikincisi, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (Authorized Economic Operators (AEOs)) anlayışını teşvik eder ve Yetkilendirilmiş Yükümlülerin, zaman ve maliyet kazancı demek olan malların gümrükler tarafından daha hızlı işlem görmesi gibi, faydalar elde etmesini sağlar. (WCO, 2018: 5-6).

- *Gemiadamlarının Ulusal Kimlik Kartlarına İlişkin Sözleşme, 2003 :* ILO 1958’deki eski Sözleşmeyi 2003 yılında revize etmiştir. Bu konvansiyon gemiadamlarının limanlarda izin, transit, transfer veya ülkelerine iade gibi maksatlarla üye ülkelerin sınırlarına girişini kolaylaştırmak için düzenlenmiştir. Bu konvansiyonun her bir üyesi, konvansiyona uyumlu olacak şekilde, kendi gemiadamların kimlik kartlarını hazırlamakla yükümlüdür (ILO, 2015)

- *Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu-Rotterdam Kuralları:* Bu konvansiyon 2008 yılında oluşturulmuş olup, uluslararası deniz bacağına sahip bulunan kapıda kapıya taşıma anlaşmalarının tarafları olan taşıtan, taşıyıcı ve alıcıların hak ve yükümlülüklerini düzenleyen yeknesak ve modern bir yasal zemin ortaya koyar (UNCITRAL, 2013). Bu konvansiyon, deniz yoluyla uluslararası yük taşımalarıyla ilgili daha önceki konvansiyonlar olan Hauge Kuralları, Hauge-Visby Kuralları ve Hamburg Kurallarına modern bir alternatif sağlar. Söz konusu konvansiyon henüz yürürlüğe girmemiş olup, yürürlüğe girdiğinde hat taşımacılığında yüklerin konşimento yerine taşıma sözleşmesi ile taşınması zorunlu hale gelecektir. Her ne kadar bu konvansiyon temel olarak taşıma taraflarının yükümlülüklerini ve sorumluluklarını düzenliyorsa da, gerek elektronik taşıma kayıt zorunluluğu ve gerekse elektronik haberleşme yükümlülükleri ile ilgili düzenlemeler, yük, araç ve sorumluluk ile ilgili bilgi güvenliğini arttıracaktır.

b. ABD Öncülüğündeki Güvenlik Önlemleri

- *Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (Customs-Trade Partnership Against Terrorism(C-TPAT))*: Kasım 2001’de başlayan C-TPAT (2006 yılında SAFE Liman Kanunu (SAFE Port Act) ile kanunlaşmıştır (Sec. 211) (US, 2012a)), Gümrük ve Sınır Muhafaza Teşkilatı (Customs and Border Protection(CBP)) ile endüstri arasında tedarik zincirinin bir ucundan diğer ucuna uluslararası güvenliğini sağlamak için gönüllülük esasına dayanan bir ortaklıktır. İyi tanımlanmış bir güvenlik çerçevesi geliştiren katılımcılar “Yeşil Hat” geçişine hak kazanırlar ve daha az gümrük kontrolüne tabi olurlar (Pallis and Vaggelas, 2008: 239). Diğer taraftan Avrupa Birliği de, C-TPAT ile aynı konseptte dayanan Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (Authorized Economic Operator (AEO)) rejimini 648/2005 sayılı Düzenleme ile yürürlüğe koymuştur (EU, 2016a).

- *Erken Elektronik Yük Bilgisi-24 Saat Kuralı (Advance Electronic Cargo Information -24-Hour Rule)*: 2002 yılında oluşturulan ve Şubat 2003’de yürürlüğe giren bu kural, ABD’ye gönderilecek bir yükün manifesto bilgilerinin konteyner yabancı bir limandan gemiye yüklenmeden 24 saat önce ABD makamlarına sağlanmasını gerekli kılmaktadır (DHS, 2007a: 67). Dökme yük taşımacılığında ise yük bilgileri, gemi ABD’ye ulaşmadan 24 saat önce CBP tarafından alınmalıdır (DHS, 2005b: b,1). Aksi halde, yükleme limanına “Yükleme Yapma (Do Not Load)” mesajı gönderilecek ve geminin bir ABD limanına girişi engellenecektir. Bu kural aynı zamanda varış limanı herhangi bir ABD limanı olmayıp, ABD limanlarını kullanarak transit sağlayacak tüm yükler için de geçerlidir (Rahman, 2008: 41).

- *Konteyner Güvenlik Girişimi (Container Security Initiative (CSI))*: CSI, 11 Eylül terörist saldırıları sonrasında CBP tarafından geliştirilmiş olup (2006 SAFE Liman Kanunu (SAFE Port Act) ile kanunlaşmıştır (US, 2012a)), terörizm riski taşıyan tüm konteynerlerin ABD’ye hareket edecek gemilere yüklenmeden önce işbirliği yapan yabancı limanlarda tanımlanmasını ve incelenmesini sağlayacak bir güvenlik rejimini amaçlamaktadır (DHS, 2007a: 68). Bu girişim; yabancı limanların, yüksek riskli konteynerleri belirlemesini ve bu tür yükleri belirlemek için görevlendirilmiş ABD’nin CBP memurları ile beraber çalışmasını sağlayacak ABD

ve yabancı limanlar arasında iki taraflı bir anlaşmayı içerir (Pinto ve diğerleri, 2008: 219). Her ne kadar, bu girişim yabancı ülkenin de gümrük memurlarını mütakabiliyet ilkesi doğrultusunda ABD limanlarında görevlendirebileceğini öngörüyorsa da, Japonya bu ilke doğrultusunda gümrük memurlarını ABD’de görevlendiren tek ülkedir. (Metaparti, 2010: 725).

- *Mega Limanlar (Megaports)*: 2003 yılında başlayan bu program ile Enerji Bakanlığı Ulusal Nükleer Güvenlik Kurumu (the Department of Energy’s National Nuclear Security Administration (DOE/NNSA)), küresel deniz ticaret sisteminde yasadışı olarak dolaşan nükleer ve diğer radyoaktif materyallerin ABD kıyılarına ulaşmadan önce tespit edilmesine ve engellenmesine yardımcı olmak için dünyanın en büyük ve en yoğun limanlarına radyasyon tespit cihazları yerleştirmeyi amaçlamıştır (DHS, 2005b: b, 2). DOE/NNSA’nın Mega Limanlar programı ile CBP’nin CSI programı birbirini tamamlar ve uluslararası tedarik zinciri güvenliği için risk analizine dayanan bir yaklaşım oluşturur (DHS, 2007a: 71).

- *Güvenli Yük Girişimi (Secure Freight Initiative (SFI))*: SAFE Liman Kanunu (SAFE Port Act), nadir özelliklere ve farklı seviyelerde ticaret hacmine sahip üç farklı yabancı limanının belirlenmesini hükmetmektedir. Bu limanlara, NII (non-intrusive) görüntüleme cihazları ve radyasyon tespit cihazlarının entegre edilmesinden oluşan tam ölçekli bir pilot uygulama kurulacaktır. Bu sistem ABD’ye gelecek tüm konteynerleri tarayarak, elde edilen görüntüler ve bilgileri elektronik olarak ilgili limanın bulunduğu ülkede görevli ABD hükümet görevlilerine aktaracaktır (Sec. 231) (US, 2012a). SFI ve CFI arasındaki temel fark; CFI karşılıklılık esasına dayanırken, SFI, ABD ve diğer ülkeler arasında işbirliğine dayanmayan tek taraflı bir programdır. Diğer bir fark ise; SFI programında risk analizi yapılmaksızın tüm konteynerler taranmaktadır (Pallis ve Vaggelas, 2008: 238).

- *Kitle İmha Silahlarının Yayılması ile ilgili Güvenlik Girişimi (Proliferation Security Initiative (PSI))*: 31 Mayıs 2003 tarihinde ABD Başkanı Bush tarafından duyurulan bu program, kitle imha silahlarının, rampalarının ve ilgili materyallerin dünya çapında ABD’deki veya ABD dışındaki aktörler arasındaki transferini durdurmayı amaçlamaktadır (DHS, 2005b: b, 3). Bu girişim ABD’ye; inisiyatifte yer alan ülkelerin bayrağını taşıyan ve kitle imha silahı taşıdığından

şüphelenilen gemilere boarding yapma ve denetleme hakkı vermektedir (Rahman, 2008: 43).

- *Uluslararası Liman Güvenlik Programı (International Port Security Program (IPSP))*: Bu program ile ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı ve ev sahibi ülkeler, söz konusu ev sahibi ülkenin Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) kodu ile uyumluluğunu değerlendirmek için beraber çalışmaktadırlar (DHS, 2005b: b, 5). Daha da ötesi, bir ülkenin terörizmle mücadele için etkin önlemler almadığı tespit edilirse, ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı, o ülkenin limanlarından hareket eden gemilere 2002 tarihli Deniz Taşımacılığı Güvenlik Kanunu (Maritime Transportation Security Act of 2002) (US, 2012b) doğrultusunda ABD limanlarına giriş için daha sıkı kurallar getirecektir (DHS, 2007a: 71).

c. Sektör Öncülüğündeki Güvenlik Önlemleri

- *Akıllı ve Güvenli Ticaret Hatları (Smart and Secure Trade Lanes (SST))*: Radyo frekans tanımlamasına (radio frequency identification (RFID)), dayanan bu girişimin temel amacı, tedarik zincirinin bütünündeki şeffaflığı arttırmak için her konteynerin takibini sağlamak, konteynerlerin ve içeriklerinin fiziki güvenliğini geliştirmek ve sistemin analiz edilmesine, geliştirmesine ve gerekli değişikliklerin adapte edilmesine imkan sağlayacak bir denetim şeklini yaratmaktır (Cook, 2008: 116).

- *ISO standartları*: Uluslararası Standartlar Teşkilatı (International Organization for Standards (ISO)), tedarik zinciri güvenlik yönetiminin sertifikasyonunu ve denetimini sağlayan kurumlar için gereklilikleri ve tedarik zinciri güvenliğinin en iyi uygulama örneklerini belirlemek için güvenlik yönetim sisteminde “Kamuya Açık Şartları (Publicly Available Specifications (PAS))” üretmiştir. Söz konusu ISO/PAS’ları şunlardır (DHS, 2007a: 84) :

- Konteynerlerin mekanik ve elektronik mühürleri için ISO/PAS 17712 ve ISO/FDIS 18185 (serisi),
- Radyo frekans tanımlama (RFID) için ISO/IEC 18000 (serisi),
- Tedarik zincirinin güvenlik değerlendirme ve planları için ISO/PAS 28001,

- Tedarik zinciri güvenlik yönetim sistemlerinin sertifikasyonunu ve denetimini sağlayan kurumlar için gereklilikleri belirleyen ISO/PAS 28003.

2. ABD ve Türkiye'nin Deniz Trafiği Güvenlik Düzenlemeleri

Denizde güvenlik alanındaki paradigma değişimi ABD'ye yapılan 11 Eylül saldırıları ile olmuştur. 11 Eylül saldırıları öncesinde dünya denizciliğinde, daha çok emniyet hususlarına odaklanılmıştı. Hatta güvenlik çoğunlukla emniyet konularının içerisinde değerlendirilmekteydi. Fakat 11 Eylül saldırıları sonrasında denizde güvenlik denizciliğin odak noktası olmuş ve denizde emniyet ile olan sınırları daha belirgin duruma gelmiştir.

ABD bu saldırılar sonrasında iki tane kanunu yasalaştırmış ("MTSA of 2002" ve "SAFE Port Act of 2006" (U.S., 2012a; 2012b)) ve "Deniz Taşımacılık Sistemi (Marine Transportation System (MTS))" ile ilgili birçok strateji ve planı yürürlüğe koymuştur. Bununla da yetinmeyip, tüm dünyayı kendisi ile işbirliği yapmaya zorlamıştır.

Örneğin; ABD, IMO'nun üye ülkelerine "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod)"nu yürürlüğe koymaları için baskı yapmış ve bu tarz konvansiyonların ortalama olarak 10 yıllık bir süreçte yürürlüğe ancak girebilmesinin aksine, IMO tarihinde bir ilk olarak, bütün dünya gemiciliğini kapsayan bu uluslararası zorunlu önlemlerin taslaklaşması, kabul edilmesi ve yürürlüğe girmesi iki yıl gibi kısa bir süre zarfında olmuştur (Metaparti, 2010:726).

OECD (2003: 57) tarafından, ISPS Kodunun dünya denizcilik sektörüne tahmini ilk maliyetinin yaklaşık olarak 1 milyar 983,8 milyon USD ve yıllık maliyetinin 731.5 milyon USD olduğu hesaplanmıştır.

ABD karşılıklı gönüllülük esasına dayanan önlemler olarak "Konteyner Güvenlik Girişimi (CSI)" ve "Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (C-TPAT)" programlarını dayatmıştır. Gümrük denetimlerini yapmak bir ülkenin kendi topraklarındaki egemenlik hakkı olduğundan, CSI ilk başta Avustralya, Çin, Kore ve AB üye ülkeleri gibi bir çok ülke tarafından dirençle karşılaşmıştır. Fakat tüm bu dirence karşın CSI uygulanmaya başlanmıştır (Metaparti, 2010: 724).

CSI kapsamındaki güvenlik denetimlerinin konteyner başına maliyeti 100-125 USD ve yük elleçleme zamanında sebep olduğu gecikme bir ila üç gün arasındadır. Söz konusu denetimlerin tahmini yıllık maliyeti AB denizciliğine yaklaşık 90 milyon USD, Asya denizciliğine ise yaklaşık 680 milyon USD'dır (Yang, 2010:705).

ABD tek taraflı güvenlik önlemleri olarak, “2002 tarihli Deniz Taşımacılığı Güvenlik Kanununu (MTSA of 2002)”, “varış bilgisinin 96 saat önceden (96-hour advance notification of arrival (ANOA))” gönderilmesi kuralını, “mürettebat vize gereklilikleri”ni ve “manifestonun 24 saat önceden (24-hours rule) gönderilmesi” kuralını getirmiştir (U.S., 2012b).

OECD (2003: 57), ABD'nin bu tek taraflı güvenlik önlemlerinin dünya denizciliğine ilk maliyetinin yaklaşık 383,4 milyon USD ila 10 milyar 101,7 milyon USD aralığında olduğunu, yıllık maliyetinin ise yaklaşık 288,4 milyon USD ila 10 milyar 6,7 milyon USD aralığında olduğunu tahmin etmektedir.

Görüldüğü üzere dünya denizciliğine önemli mali yükler getiren ve hatta ülkelerin egemenlik haklarına müdahale eden bu tür güvenlik önlemlerini tüm dünyaya kabul ettirmek ve denizde güvenlik paradigmasını değiştirmek ancak dünyanın baskın gücü olan ABD tarafından başarılabilir.

Örnek verilecek olursa; Kugler and Tammen (2004: 36) tarafından büyük güç olduğu ve birçok orta ve küçük gücü bünyesinde barındırdığı ifade edilen Avrupa Birliği içinde bile, güvenlik önlemlerinin sebep olduğu maliyetler temel öncelikte değerlendirilirken, güvenlik açıkları önemsiz bir konu olarak görülmektedir (Pallis ve Vaggelas, 2008: 247).

ABD'nin 11 Eylül saldırıları sonrasında, dünyadaki denizde güvenlik paradigmasını değiştiren güç olması sebebiyle; bu çalışmada Türkiye'nin denizde güvenlik ile ilgili düzenlemelerinin yeterliliği ABD'nin denizde güvenlik düzenlemeleri ile kıyaslanarak tespit edilmeye çalışılmıştır. Yapılacak kıyaslamada; bu doktora tezi çerçevesinde, TÜBİTAK'ın “2214 Doktora Öğrencileri İçin Yurtdışı Araştırma Bursu” ile 01 Mart-23 Eylül 2012 tarihleri arasında California Maritime Academy'de yazar tarafından yapılan araştırma sonucunda, Türedi ve Kişi (2016) tarafından yazılan “*Maritime Supply Chain Security Gaps of Middle Powers*” makalesinden faydalanılmıştır.

Dünyada konteyner taşımacılığının gelişmesi ile birlikte, dünya ticaretinin büyük bir bölümü tam zamanında ve kapıdan kapıya anlayışıyla tedarik zinciri boyunca yapılmaktadır. 11 Eylül saldırılarından sonra “güvenlik” yüksek ekonomik performansı sağlayabilen deniz tedarik zinciri için bir ön koşul olarak kabul edilmektedir (Banomyong, 2005: 5).

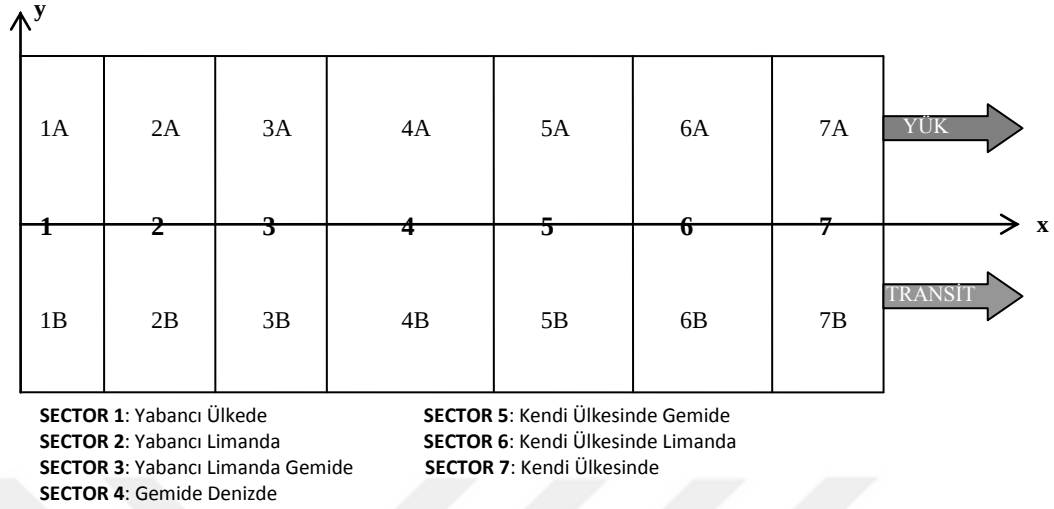
En basit şekliyle uluslararası tedarik zinciri güvenliği, yükün yüklendiği yerde güvenli olmasını ve taşındığı süreçten teslimine kadar güvenli kalmasını gerekli kılar (DHS, 2007a: 27).

Bu bağlamda, denizde güvenlik ile ilgili geliştirilecek önlemler uluslararası lojistik tedarik zincirinin sadece deniz taşımacılığı boyutunu değil, tümünü kapsamalıdır (Marlow, 2010: 675).

“Tedarik Zinciri Güvenliği”, “Tedarik Zinciri Yönetimi”nin önemli bir konusudur ve “Tedarik Zinciri Yönetimi”nin bütün süreçlerinin güvenlik kalitesi demek olan bütünlükçü bir yaklaşımla başarılabilir. “Tedarik Zinciri Güvenliği”ni sağlamadaki en önemli husus “son kontrol” anlayışı yerine “kaynağında önleme” anlayışına sahip olmaktır.

Bu bağlamda; Türedi ve Kişi (2016: 111-117) ülkelerin deniz tedarik zincirlerini güvenlik açısından kıyaslayabilmek için lojistik kanalda, yük akışı ve transit akış olmak üzere, iki akış boyunca çok katmanlı güvenlik analizine imkan sağlayan “TAMS (Two Axes Multi Sector-İki Eksenli Çok Sektörlü)” modelini geliştirmişlerdir (Şekil 26).

Şekil 26: TAMS Modeli



Kaynak: Türedi ve Kişi, 2016: 115

TAMS modeli kullanılarak yapılan ABD ve Türkiye'nin deniz tedarik zincirlerinin güvenlik açısından karşılaştırılması neticesinde elde edilen sonuçlar ifade edilmeden önce, ABD ve Türkiye'nin deniz tedarik zinciri güvenliği ile ilgili yasal temelleri ve organizasyon yapıları incelenmiştir.

a. ABD'de Denizde Güvenliğin Yasal Temelleri

- *İç Güvenlik Başkanlık Direktifi-3 (Homeland Security Presidential Directive (HSPD)-3) (11 Mart 2002):* Bu direktif ile ismi 2011 yılında "Ulusal Terörizm Öneri Sistemi (National Terrorism Advisory System (NTAS))" olarak değiştirilen "Anayurt Güvenlik Öneri Sistemi (Homeland Security Advisory System (HSAS))" kurulmuştur (US, 2012c).
- *HSPD-5 (28 Şubat 2003):* Bu direktif ile ABD'de meydana gelecek olayların yönetiminin sağlandığı "Ulusal Olay Yönetim Sistemi (National Incident Management System (NIMS))" kurulmuştur (US, 2012ç).
- *HSPD-7 (17 Aralık 2003):* Bu direktif ile, "Ulusal Altyapı Koruma Planı (National Infrastructure Protection Plan (NIPP))" oluşturulmuş ve 18 adet "Kritik Altyapı ve Ana Kaynak (Critical Infrastructure and Key Resources (CIKR))" sektörü belirlenmiştir. Bu sektörlerden bir tanesi olan "Ulaştırma Sistemleri

Sektörünün Planı (Transportation Systems Sector Specific Plan (TS SSP))” ve bu Planın altı Ek’inden biri olan “Deniz Modu Eki (Maritime Mode Annex)” de bu direktif doğrultusunda oluşturulmuştur (US, 2012d).

- *HSPD-8 (17 Aralık 2003)*: Bu direktif ülke güvenliğine büyük riskler oluşturabilecek tehditler ve tehlikeler için hazır olma ile ilgili ABD’nin yaklaşımını tanımlamakadır. Bu direktif doğrultusunda 2011 yılında “Ulusal Hazırlık Hedefi (National Preparedness Goal)” hazırlanmıştır (US, 2012e).

- *Ulusal Güvenlik Başkanlık Direktifi-41 (National Security Presidential Directive (NSPD)-41)/HSPD-13 (21 Aralık 2004)*: Bu direktif doğrultusunda (US, 2012f)., “Denizde Güvenlik İçin Ulusal Strateji (National Strategy for Maritime Security (NSMS))” ve bu stratejiye ait 8 adet plan hazırlanmıştır. Bu planlar şunlardır (DHS, 2005a):

- *Uluslararası Erişim ve Koordinasyon Stratejisi (International Outreach and Coordination Strategy)* (DHS, 2005b).

- *Denizde Farkındalık İçin Ulusal Plan (National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness (MDA))* (DHS, 2005c).

- *Küresel Deniz İstihbarat Entegrasyon Planı (Global Maritime Intelligence Integration Plan)* (DHS, 2005ç).

- *Deniz Taşımacılık Sistemi Güvenlik Planı (Maritime Transportation System Security Plan)* (DHS, 2005d).

- *Denizde Harekat Tehditlerine Müdahale Planı (Maritime Operational Threat Response (MOTR) Plan)*

- *Deniz Altyapı Kurtarma Planı (Maritime Infrastructure recovery plan)* (DHS, 2006).

- *Deniz Ticareti Güvenlik Planı (Maritime Commerce Security)* (DHS, 2005e).

- *Ulusal Erişim Planı (Domestic Outreach Plan)* (DHS, 2007b).

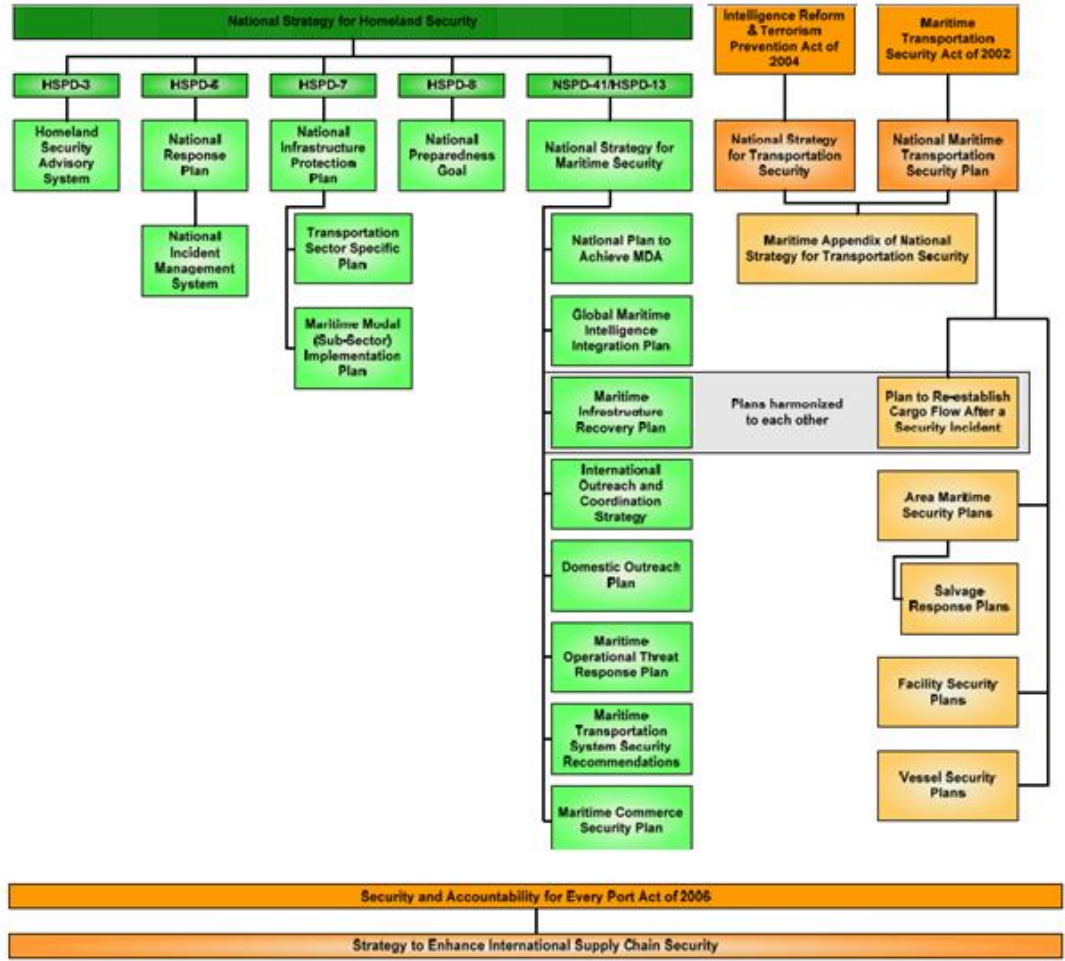
- *2004 tarihli Terörizmi Önleme ve İstihbarat Reformu Kanunu (Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act of 2004 (amends the US code of Title 49))*: Bu kanun, “Ulaştırma Güvenliği İçin Ulusal Stratejinin (National Strategy for Transportation Security)” ve taşıma modları güvenlik planlarının hazırlanmasını düzenlemektedir (U.S., 2012g).

- 2002 tarihli Deniz Ulaştırma Güvenlik Kanunu (*Maritime Transportation Security Act (MTSA) of 2002*): Bu kanunda, “Ulusal Deniz Ulaştırma Güvenlik Planı (*National Maritime Transportation Security Plan (NMTSP)*)” (ki; “*Ulaştırma Sistemleri Sektör Planının (TS SSP)*” “*Deniz Modu Eki (Maritime Mode Annex)*” günümüzde NMTSP olarak kullanılmaktadır (DHS, 2010: 169)), Bölgelerin Deniz Ulaştırması Güvenlik Planları, Gemi ve Liman Kolaylıklarının Güvenlik Planları ve SOLAS-Regülasyon 3 ile kapsam dışında tutulan deniz araçları için AIS gereklilikleri ile ilgili düzenlemeler mevcuttur. Bu kanun ISPS Kod’un ABD’de uygulanmasını düzenlemekte olup, ISPS Kod’dan daha geniş bir şekilde, uluslararası seferde olmayan gemileri de kapsamaktadır (U.S., 2012b).

- 2006 tarihli Her Liman İçin Güvenlik ve Hesap Verilebilirlik Kanunu (*Security and Accountability for Every (SAFE) Port Act of 2006*): Bu kanun, “Uluslararası Tedarik Zinciri Güvenliğini Geliştirmek İçin Stratejik Plan (*Strategic Plan to Enhance International Supply Chain Security*)” hazırlanması ile ilgili bir düzenlemeye sahiptir (U.S., 2012a).

ABD’nin bahse konu ulusal güvenlik stratejilerinin ve planlarının birbirleri ile olan ilişkileri Şekil 27’de gösterilmiştir.

Şekil 27: ABD'nin Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği Strateji ve Politikaları



Kaynak: DHS, 2007a: 17

b. ABD'nin Denizde Güvenlik Organizasyon Yapısı

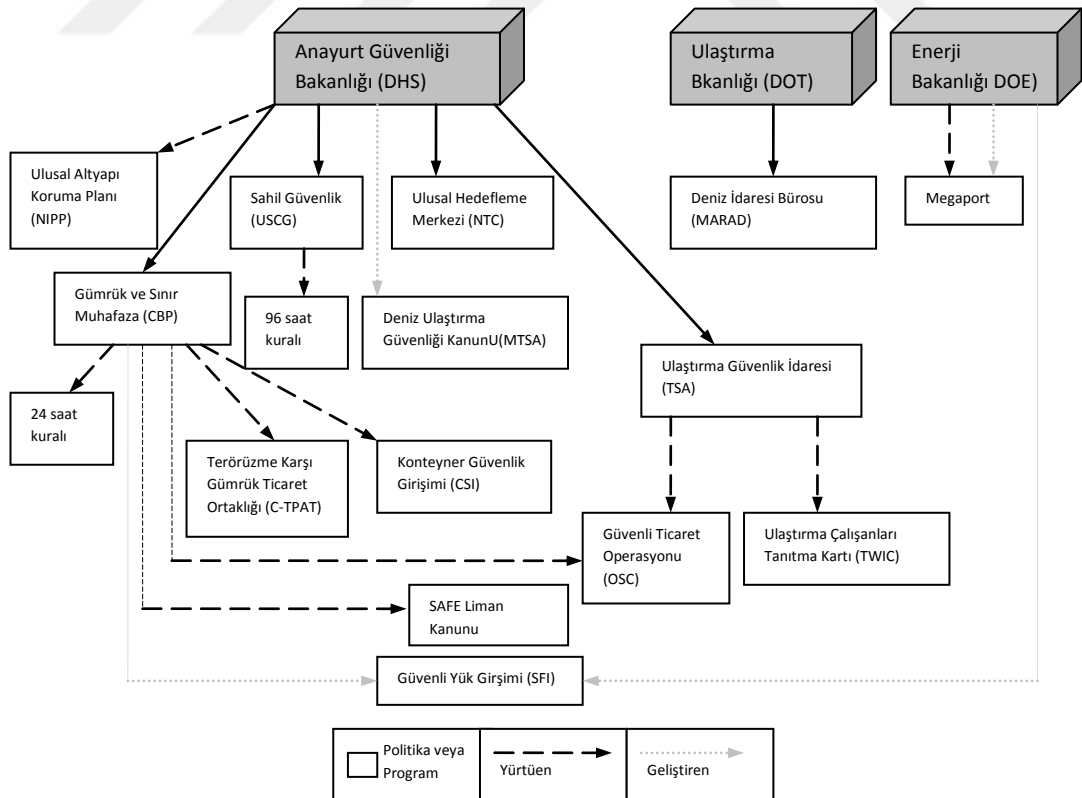
ABD'nin deniz tedarik zinciri güvenliği ile ilgili organizasyon yapısı, 11 Eylül saldırılarından sonra yeniden oluşturulmuştur. Terörizmi önlemek ve güvenliği arttırmak, ABD sınırlarını yönetmek, göçmen yasalarını uygulamak, siber güvenliği arttırmak ve afetlere karşı dayanıklılığı sağlamak için Mart 2003 tarihinde Anayurt Güvenlik Bakanlığı (Department of Homeland Security-DHS) kurulmuştur. 1789 yılında kuruluşundan itibaren Hazine Bakanlığına bağlı bulunan gümrük hizmetleri, Mart 2003 tarihinde DHS'e bağlanmış ve ismi "Gümrükler ve Sınır Muhafaza

Dairesi (the Bureau of Customs and Border Protection (CBP))” olarak değiştirilmiştir (Cook, 2008: 19).

2001 tarihli “Havacılık ve Taşımacılık Kanunu” ile “Ulaştırma Güvenlik İdaresi (Transportation Security Administration (TSA))” kurulmuştur. Ayrıca Ulaştırma Bakanlığına (Department of Transportation (DOT)) bağlı bulunan ABD Sahil Güvenliği (USCG), DHS’e bağlanmıştır. 2002 tarihli MTSA, DOT’a bağlı Denizcilik İdaresi (Maritime Administration (MARAD)) ve DHS koordinesinde kanunlaştırılmıştır. Ayrıca, Enerji Bakanlığı (Department of Energy (DOE))’na bağlı Ulusal Nükleer Güvenlik İdaresi (National Nuclear Security Administration (NNSA)) nükleer ve radyoaktif materyallerin yasadışı trafiğinin engellenmesi boyutunda tedarik zinciri güvenliğine katkı sağlar.

ABD’nin bahsedilen denizde güvenlik ile ilgili kuruluşları ve bu kuruluşların sorumlu olduğu düzenlemeler ve programlar Şekil 28’de gösterilmiştir.

Şekil 28: ABD’nin Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği İle İlgili Kuruluşları ve Sorumlu Oldukları Programlar



Kaynak: Pallis ve Vaggelas, 2008: 252

c. Türkiye’de Denizde Güvenliğin Yasal Temelleri

- *5902 sayılı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun:* Bu kanun uyarınca, afet, acil durum ve sivil savunma görevlerini yönetmek maksadıyla, İç İşleri Bakanlığı’na bağlı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı kurulmuştur (R.G., 2014a)
- *2013 tarihli Afet ve Acil Durum Müdahale Hizmetleri Yönetmeliği:* Bu Yönetmelik, Ulusal ve İl Afet Müdahale Planlarının oluşturulmasını ve Ulusal ve İl Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezlerinin kurulmasını düzenler (R.G., 2014b)
- *2012 tarihli Kimyasal, Biyolojik, Radyolojik ve Nükleer (KBRN) Tehlikelere Dair Görev Yönetmeliği:* Yönetmelik, KBRN tehlikeleri için önleme, hazırlıklı olma, müdahale ve iyileştirme esalarını düzenler (R.G., 2014c)
- *4458 sayılı Gümrük Kanunu:* Bu kanun, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (AEO), gümrükler risk analizi ve 24-saat kuralının temel esalarını düzenler (R.G., 2014ç)
- *2009 tarihli Gümrük Yönetmeliği:* Bu yönetmelik, gümrükler risk analizi, 24-saat kuralı ve radyasyon kontrolü esaslarını detaylı olarak düzenler (R.G., 2014d).
- *2004 tarihli Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği:* Bu yönetmelik ile ihracatçılar ve ithalatçılar için Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (AEO) esasları düzenlenmiştir (R.G., 2014e).
- *618 Sayılı Limanlar Kanunu ve 2012 tarihli Limanlar Yönetmeliği:* Bu kanun ve yönetmelik, bir geminin Türk limanlarına girmeden 24 saat önce (yakıt tankerleri için 48 saat) varış bilgisini ilgili Türk makamlarına iletmesini zorunlu kılmaktadır (R.G., 2014f; 2014g).
- *1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü:* Bu tüzük, 500 grostonun üzerindeki gemilerin veya tehlikeli yük taşıyan tüm gemilerin sahiplerini, kaptanlarını veya acentalarını, ilgili gemi İstanbul veya Çanakkale Boğazları’na ulaşmadan 24 saat önce Seyir Planı 1’i, İdare tarafından belirlenen IMO Standart formatında hazırlayarak, en yakın Trafik Kontrol Merkezi’ne göndermesini düzenlemektedir (R.G., 2014ğ).

- *2007 tarihli Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği*: Uluslararası ISPS Kod gereklilikleri bu yönetmelik ile ulusal mevzuata aktarılmıştır (R.G., 2014h).

Bu yönetmelik ile ayrıca Türk mevzuatının denizde güvenlik ile ilgili aşağıda belirtilen AB müktesabatına uyumlaştırılması amaçlanmıştır (Akpınar, 2014: 247):

- Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin gemi ve liman güvenliğini artırmayı amaçlayan 31 Mart 2004 tarihli ve 725/2004/EC sayılı Tüzüğü,
- Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin liman güvenliğini artırmayı amaçlayan 26 Ekim 2005 tarihli ve 2005/65/EC sayılı Direktifi,
- AB Komisyonun, deniz güvenliği alanında denetimleri gerçekleştirmek için prosedürleri oluşturan ve ISPS Kod hükümlerinin tekdüze ve etkin uygulanmasına ilişkin tedbirler koyan 10 Haziran 2005 tarih ve 884/2005 sayılı Komisyon Tüzüğü.

- *2006 tarihli SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik*: Bu yönetmelik ile, ilgili tarafların, ISPS Code (Chapter XI-2 of SOLAS), MARPOL 73/78 ve SOLAS 74'ün diğer bölümlerinin zorunlu kıldığı bildirimleri yapmaları düzenlenmektedir (R.G., 2014i).

- *2007 tarihli Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ*: Bu tebliğ, AIS Class-B CS cihazının, SOLAS Regulation 3'ü uyarınca kapsam dışı bırakılan ticari gemilere de takılmasını zorunlu hale getirmektedir (R.G., 2014i).

ç. Türkiye'nin Denizde Güvenlik Organizasyon Yapısı

Türkiye'de deniz tedarik zincirinin güvenliğinin sağlanması çeşitli bakanlıkların sorumluluğuna verilmiştir. Bunlardan birisi olan T.C. İçişleri Bakanlığı terörizmle mücadele alanında politikalar ve stratejiler üretmekte ve kurumlar arası koordinasyonu sağlamaktadır.

T.C. Ticaret Bakanlığı'na bağlı, Risk Yönetimi Tasfiye ve Döner Sermaye Genel Müdürlüğü ve Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü deniz tedarik zinciri güvenliğinden sorumlu diğer kuruluşlardır.

Denizde güvenlik ile ilgili diğ er bir bakanlık ise T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır. Bu bakanlığa bağılı Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün; limanlar, liman kolaylıkları, denizcilik acentaları ve taşıma işleri komisyoncuları gibi tarafları yetkilendirmek ve denetlemek, gemi adamlarının mesleki yeterliliklerini belirlemek ve sınavlarını yapmak, deniz araçları için emniyet, güvenlik ve  evre standartlarını belirlemek ve sertifikalandırmasını ve s rveyini yapmak, Liman Devlet Denetimi ve Bayrak Devlet Denetimi hizmetlerini vermek ve gemilerin tescilini yapmak gibi geniş bir spektrumda görevleri vardır.

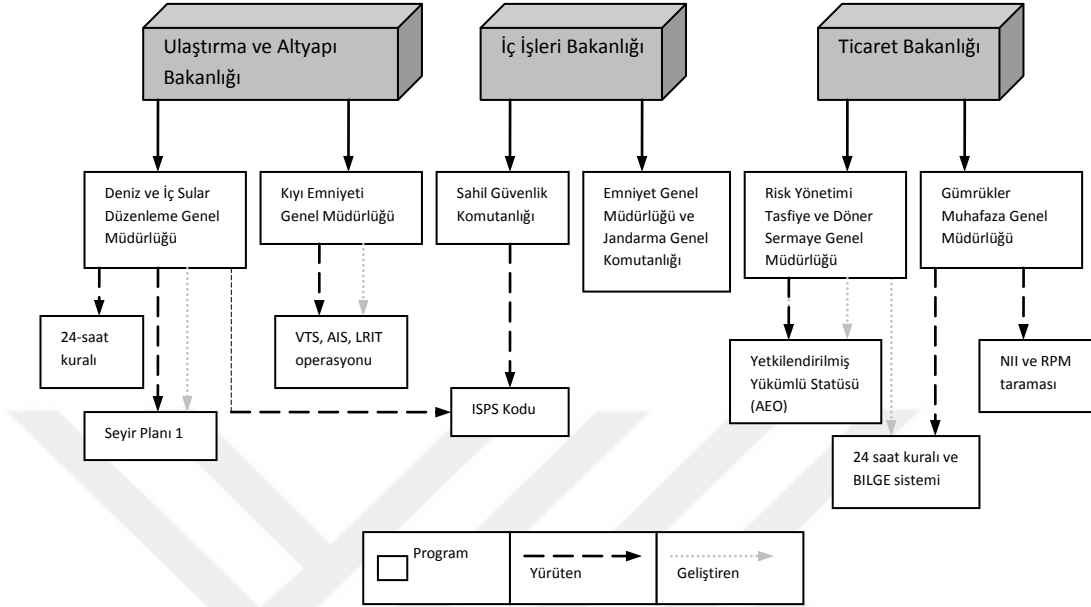
Yine bu bakanlığa bağılı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü “Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (VTS)”, “LRIT” ve “AIS” sistemlerinin işletilmesinden sorumludur.

Deniz tedarik zincirinin güvenliğı ile ilgili diğ er bir kuruluş ise İçişleri Bakanlığına bağılı Sahil Güvenlik Komutanlığı'dır. Bu komutanlık sahip olduğu kolluk kuvveti yetkisi ile Türk deniz yetki alanlarını korumakla sorumludur. Liman sınırları dışındaki tüm deniz yetki alanlarında gemilerin ISPS kod ve diğ er denizde güvenlik gerekliliklerine uygunluğunu kontrol eder. Liman sınırları içerisinde ise bu yetki, Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ndedir.

T.C. İçişleri Bakanlığı'na bağılı Emniyet Genel Müdürlüğü ise liman bölgesinde pasaport kontrolünü yapmaktan ve terörist faaliyetleri engellemekten sorumludur. Ayrıca T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'na bağılı Türkiye Atom Enerjisi Kurumu, Kimyasal, Biyolojik, Radyolojik ve Nükleer (KBRN) tehditlerde diğ er kuruluşları desteklemektedir.

Türkiye'nin bahsedilen Denizde Güvenlik ile ilgili kuruluşlar ve bu kuruluşların sorumlu olduğu programlar şekil 29'da gösterilmiştir.

Şekil 29: Türkiye'nin Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği İle İlgili Kuruluşları ve Sorumlu Oldukları Programlar



Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

d. ABD ve Türkiye'nin Deniz Trafiği Güvenlik Düzenlemelerinin Karşılaştırılması

Şekil 26'daki TAMS modeli kullanılarak yapılan ABD ve Türkiye'nin deniz tedarik zincirlerinin güvenlik açısından karşılaştırılması neticesinde, transit ve yük akışı boyunca şu sonuçlara ulaşılmıştır (Türedi ve Kişi, 2016: 127-130):

- *Sektör 1: Sektör 1A'da (yük yabancı ülke sınırları içerisinde henüz yükleme limanına girmemiş); ABD, yük akışının güvenliğini sağlamak için C-TPAT girişimini hayata geçirmiştir. Aynı zamanda C-TPAT katılımcısı 3. seviye (Tier 3) rütbeye sahipse, konteyner güvenlik ekipmanlarını kullanması zorunludur. Bu gereklilik, bu rütbedeki katılımcıların aynı zamanda Akıll ve Güvenli Ticaret Hatları (SST) girişimine de katılması anlamına gelmektedir.*

Türkiye ise C-TPAT girişiminin Avrupa Birliği versiyonu olan Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (AEO) düzenlemesini hayata geçirmiştir. Fakat bu düzenlemede Yetkilendirilmiş Yükümlüler ABD'deki gibi sınıflara ayrılmamıştır. Diğer bir deyişle ABD'deki gibi istekli katılımcılar için SST girişimine katılma

uygulaması yoktur. Bu sebeple konteyner güvenlik ekipmanlarını kullanan ve SST girişimine katılan ithalatçı Yetkilendirilmiş Yükümlüler için ayrıca çeşitli teşvik düzenlemelerinin yapılması, ülke güvenliğine olumlu anlamda katkı sağlayacaktır.

C-TPAT veya AEO düzenlemelerinin asıl mantığı, bir devletin güvenliği için asli öneme sahip olan tedarik zincirinin ithalat tarafının güvenliğinin sağlanmasıdır. Bu düzenleme devletlerin kendi topraklarındaki güvenliğine katkı sağlarken, devletler de bu katkı karşılığında bu girişimin katılımcısı ithalatçılara gümrüklerde çeşitli kolaylıklar ve öncelikler sağlamaktadır. Diğer bir ifadeyle, gümrük idareleri güvenlik fonksiyonlarının bir kısmını güvendiği ticaret ortaklarına dışkaynaklamaktadırlar. Bu düzenlemenin ithalatçılar için getirilmesi durumunda devletin güvenliğine katkı sağlanmış olacak, ihracatçılar için getirilmesi durumunda ise ihracat yapılan devletlerin güvenliğine katkı sağlanmış olacaktır.

Sektör 1B’de (yükü yabancı ülke sınırları içerisinde limana girene kadar barındıran tesisler ve araçlar); ABD, C-TPAT katılımcılarının tedarik zinciri boyunca uygun sistemler kullanarak veya danışman şirketler aracılığıyla risk analizi yapmasını zorunlu kılmaktadır. Her ne kadar Sektör 1’de transit akışın güvenliği ithalatçı devletin mutlak yetkisinde olsa da; ithalatçıya yüklenen risk analizi gerekliliği doğrultusunda depolama tesislerinin, kullanılan diğer kolaylıkların ve ulaşım araçlarının da güvenliği denetleneceğinden transit akışın güvenliği arttırılmış olacaktır.

Türkiye de, ithalatçılar için Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü düzenlemesini 2004 yılında yaptığı yönetmelik değişikliği ile getirmiş ve ithalatçılara tedarik zincirinin güvenliği ile ilgili yükümlülükler tanımlamıştır.

- *Sektör 2: Sektör 2A’da (yük yabancı limanda bekleme sahasında); ABD’nin denizde güvenlik stratejilerinin tümünün en temel ve ortak amacı, tehditleri deniz ötesinde engelleyerek, bir anlamda kendi sınırlarını denizötesine taşımış olmaktır. Bu sebeple Sektör 2A’da, ABD kendi ülkesine gelecek yükleri “CSI”, “Megaports”, “SFI”, “24- saat kuralı” ve “Otomatik Hedefleme Sistemini (Automated Targeting System (ATS))” gibi girişimler ve programlar aracılığı ile yabancı limanlarda bilgi kontrolünü ve fiziksel kontrolünü yapmaktadır.*

“ATS”, hangi yüklerin kontrol edilmek için hedefleneceğini belirlemek için, “Otomatik Ticaret Sisteminden (Automated Commercial System)” *manifesto ve giriş*

deklerasyon bilgilerini ve çeşitli veri tabanlarına ulaşmayı sağlayan bir bilgi paylaşım platformu olan ve CBP tarafından işletilen “TECS” sisteminden (eski “Treasury Enforcement Communications System”in güncellenmiş ve geliştirilmiş halidir ve artık bir kısaltma olarak kullanılmamaktadır (DHS, 2011: 2)) ise *kanuni yaptırım bilgilerini* alan bir hedefleme sistemidir (DHS, 2007a: 70).

Türkiye ise, yüklerin bilgilerinin kontrolünü yabancı limanda yapabilmek için 24-saat kuralını getirerek, manifestoların erken bildirimini zorunlu kılmıştır. Fakat yüklerin fiziki kontrolünü halen, ithalat limanlarında değil, kendi limanlarında yapabilmektedir.

Sektör 2B’de (yükü barındıran yabancı limanın kolaylıkları); ABD devlet görevlileri, IPSP aracılığı ile yabancı limanları ziyaret etmekte ve bu limanların ISPS Kod uyumluluklarını kontrol etmektedirler. Söz konusu limanın ISPS Kod gerekliliklerini yerine getirmediği tespit edilirse; o limandan kalkan gemilerin ya ABD limanlarına girişine izin verilmemekte, ya da çok sıkı güvenlik önlemleri altında izin verilmektedir.

Türkiye’nin ise yabancı limanları güvenlik açısından ziyaret ederek denetleme gibi bir politikası bulunmamaktadır.

- *Sektör 3: Sektör 3A’da (yük yabancı limanda bulunan bir gemi üzerinde);* yükün güvenliği, gerek ABD gerekse Türkiye için gemi mürettebatına bağlıdır. Geminin bayrak devletinin, ILO’nun Gemiadamlarının Ulusal Kimlik Kartlarına İlişkin Sözleşmesine taraf olması, gemide bulunan yükün güvenliğine katkı sağlayacak bir etken olacaktır.

Sektör 3B’de (yabancı bir liman sınırları içerisinde yükleme yapılmış gemi); gerek ABD için gerekse Türkiye için, bayrak devletinin ve liman devletinin denizde güvenlik ile ilgili düzenlemeleri uygulamasındaki hassasiyete bağlıdır.

- *Sektör 4: Sektör 4A’da (yük yabancı limandan ayrılmış bulunan bir gemi üzerinde);* yükün güvenliği, daha önceki “sektörler”de sağlanan güvenlik seviyesi oranında korunacaktır.

Sektör 4B’de (limandan ayrılmış bulunan gemi); ABD, denizde güvenlik için, LRIT ve NAIS sistemlerini kurmuştur. Bu iki sistem, “Denizde Farkındalığın (Maritime Domain Awareness (MDA))” artmasını sağlar. ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG), 2002 tarihli MTSA doğrultusunda “Yurtçapında AIS

(Nationwide AIS (NAIS))” projesini başlatmıştır. Bu sistem; ABD ana kıtası ve karasuları yakınlarında deniz trafiğinin bütüncül bir resmini oluşturmak için, gemi mevkii, kaynağı ve hızı gibi AIS bilgilerini ve diğer devlet kanallarından ve kaynaklardan gelen bilgileri birleştirir.

IMO tarafından 2001 yılında ilk olarak yürürlüğe konulduğunda, AIS, seyir emniyeti ve çatışmayı önleme yardımcısı olarak tasarlanmıştı. Daha sonra hızlı bir şekilde denizde güvenlik asıl rolü haline geldi (Murphy, 2008; 14, 24). İlk tasarımıdaki denizde emniyet amacı doğrultusunda, AIS, açık yayın yapmakta, kısıtlı menzili bulunmakta ve sisteme girilen bilgiler ve ayarlar değiştirilebilmektedir ve bu da çeşitli güvenlik açıklarına sebep olmaktadır. AIS kapsama sahalarının arasındaki kapsanamayan bölgeleri kapsanır hale getirebilmek için, 2002 yılında ABD tarafından önerilen ve 2006 yılında IMO tarafından düzenlenen LRIT uygulaması hayata geçirilmiştir. LRIT, tamamiyle denizde güvenlik için tasarlanmış uydu temelli kapalı bir sistem olup, gemi mürettebatı sistemin ayarlarını ve girdilerini değiştiremez (Murphy, 2008: 17-18). Sadece bayrak devletleri, liman devletleri ve kıyı devletleri (kıyı şeritlerinin 1000 NM dahilinde) LRIT bilgilerini alabilirler.

ABD Sahil Güvenliği aynı zamanda, 2008 yılında “73 FR 78295” düzenlemesi ile, AIS gerekliliklerini kendi işlettiği Gemi Trafik Hizmeti (VTS) sahasından ABD’nin bütün seyre elverişli sularına genişletmiş ve SOLAS’ın “Regulation 3”ünde kapsam dışı bırakılan ticari deniz araçlarına da bu gereklilikleri zorunlu kılmıştır.

Anayurt Güvenlik Bakanlığı (DHS) ayrıca küçük gemi aracı sahipleri, kamu ve özel sektör ile güçlü bir ortaklık kurmak suretiyle “denizde farkındalığı” arttırmak için “Küçük Deniz Aracı Güvenlik Stratejisini (Small Vessel Security Strategy (SVSS))” yayınlamıştır (DHS, 2008: iv).

Denizde güvenliği sağlamaya yarayan diğer bir araç ise ABD Sahil Güvenliğinin “Erken Varış Bilgisi (Advanced Notice of Arrival (ANO))” ve “Denizde Güvenlik Risk Analiz Modeli (Maritime Security Risk Analysis Model (MSRAM))”dır. ABD’nin “33 numaralı Seyrüsefer ve Seyredilebilir Sular (Title 33- Navigation and Navigable Water) Kodu” uyarınca seyir süresi 96 saat ve daha fazla olan her deniz aracı ABD’deki varış yerine veya limanına ulaşmadan 96 saat önce varış bilgisini ilgili makama göndermek zorundadır.

ABD, PSI girişimi kapsamında yüzden fazla ülkeyle karşılıklı olarak birbirlerinin gemilerine boarding anlaşması imzalamıştır. ABD Sahil Güvenliği, denizde güvenliğin operasyonel boyutunu geliştirmek için “Konuşlanma Harekatları Grup Komutanlığı (Deployable Operations Group (DOG))”nı kurmuştur ve bu komutanlığa bağlı “Denizde Emniyet ve Güvenlik Timleri (Maritime Safety and Security Team (MSST))” ihtiyaç duyulduğunda özel harekatları icra etmektedirler.

Ayrıca ABD; NATO, Bölgesel ve Müttefik Denizde Güvenlik Operasyonel Görev Kuvvetleri içerisinde yer alarak, denizde farkındalığı destekleyici faaliyetler icra etmektedir (Pegg, 2008: 29).

Diğer taraftan Türkiye de, LRIT (2009 yılında), VTS (2003 yılında) ve AIS (2007 yılında) sistemlerini kurmuş ve birbirine entegre etmiştir. Fakat oluşturulan bu sistem, ABD’deki NAIS örneğinde olduğu gibi, ilgili devlet kuruluşlarından gerekli istihbarat bilgilerini de kapsayan bir sistem olmayıp, denizde emniyete odaklıdır. Bu da denizde güvenlik için tam bir “taktik resim” elde edilmesini engellemektedir.

Türkiye tıpkı ABD gibi, SOLAS’ın Regulation 3’ünde kapsam dışı bırakılan ticari deniz araçları için “AIS Class B”yi zorunlu hale getirmiştir.

Türkiye, Erken Varış Bilgisi (ANOA) kuralı olarak, ABD’den farklı şekilde, 96-saat yerine 24-saat kuralını (tankerler için 48 saat) uygulamaktadır. Fakat bu kural, denizde güvenlik konusundan çok, denizde emniyet konusu olarak algılanmakta ve varış bilgileri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne deklare edilmektedir.

Deniz alanında istihbarat bilgilerini de kapsayan tam bir “taktik resim” oluşturulamadığından; Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın “Denizde Güvenlik Risk Analiz Modeli”ni kuramadığı ve bu hususun da denizde güvenlik için zaafiyet yarattığı değerlendirilmektedir. Diğer yandan, Sahil Güvenlik Komutanlığı özel görevlerin icrası için “Denizde Arama, Güvenlik ve Operasyon Timleri (DAGOT)”ni kurmuş ve müteakip yıllarda bu birlikleri “Sahil Güvenlik Özel Harekat Timleri (SÖH)” olarak yeniden düzenlemiştir.

Ayrıca, Türk donanması, amacı Akdeniz’de denizde güvenlik kapasitesini ve denizde farkındalığı arttırmak ve terörizmle mücadele olan NATO’nun “Sea Guardian” hareketinin, terörist hareketleri ve bağlantılı yasadışı olayları engelleyerek denizde güvenliğini arttırmak için kurulan ve gönüllülük esasına dayalı çok uluslu bir

görev kuvveti olan “CTF (Combined Task Force) 150”nin ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) kararları doğrultusunda deniz haydutluğunu engellemek için kurulan ve yine çok uluslu bir güç olan “CTF 151”in aktif katılımcısıdır.

Gerek ABD gerekse Türkiye, petrol ve gaz terminalleri için tehlikeli ve yasak sahalar ilan etmekte ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin kendi sularından geçişlerine, terörist saldırı maksadıyla kullanılmamaları için eskort ederek izin vermektedirler.

- *Sektör 5: Sektör 5A’da (yük kendi liman sınırları içerisindeki bir gemi üzerinde), yük güvenliği daha önceki “sektör”lerde sağlanan güvenlik seviyesi oranlarında korunacaktır.*

Sektör 5B’de (gemi kendi liman sınırları içerisinde); ABD’de, ABD Sahil Güvenliği, Liman Devlet Denetimi (Port State Control- PSC) otoritesi olarak gemilerin ISPS Kod uyumluluğunu denetlemektedir. Ayrıca terörist bir tehdit olduğu durumlarda gemiye boarding yapma yetkisine sahiptir.

Türkiye’de ise Liman Devlet Denetimi yetkisi Deniz ve İşsular Düzenleme Genel Müdürlüğü’ne aittir. Liman sınırları içerisinde bir gemiden kaynaklanan bir terörist tehdide müdahale yetkisi ise Emniyet Genel Müdürlüğü’ndedir.

- *Sektör 6: Sektör 6A’da (yük kendi liman kolaylıklarında);* Gümrükler ve Sınır Muhafaza Dairesi (The Bureau of Customs and Border Protection (CBP)) ABD limanlarında geniş ölçekli X-ray ve Gamma-ray görüntüleme sistemlerini içeren NII teknolojisini ve radyasyon tarama teknolojisini kullanmaktadır. DHS’e göre, radyasyon kapı monitörleri (Radiation Portal Monitors (RPM)) ve NII (Non-Intrusive Inspection) programlarının etkinlik ölçütü ABD’ye denizden giren konteynerlerin yüzde 98’ini taramaktır (DHS, 2007a: 82). Türkiye de, kendi limanlarındaki konteynerleri taramak için NII ve RPM cihazlarını temin etmeye devam etmektedir. Hangi konteynerin taranacağı BILGE sistemi (bilgisayarlı gümrük etkinlikleri yazılımı) de kullanılarak yapılan risk analizi neticesinde belirlenmektedir.

Sektör 6B’de (yükü barındıran kendi liman kolaylıkları); gerek ABD, gerekse Türkiye kendi liman kolaylıkları için ISPS kodunun gerekliliklerini yerine getirmektedirler.

Ayrıca ABD, 2006 tarihli, “Her Liman İçin Güvenlik ve Hesap Verebilirlik Kanunu (Security and Accountability for Every (SAFE) Port Act of 2006)” uyarınca

uygulanmaya başlanan “Ulaştırma Çalışanları Tanıtma Belgesi (Transportation Worker Identification Credential (TWIC))” programını hayata geçirmiştir. TWIC programı, ABD limanları içinde veya etrafında çalışan tüm çalışanların geçmişe dönük güvenlik araştırmasının yapılmasını ve biyometrik temelli tanıtma belgesine sahip olmasını zorunlu hale getirmiş ve sadece yetki verilen bu çalışanların limanlara girişini düzenlemektedir (Pinto ve diğerleri, 2008: 220).

- *Sektör 7: Sektör 7A’da (yük liman sınırları dışında kendi topraklarında);* yük güvenliği daha önceki “sektör”lerde sağlanan güvenlik seviyesi oranlarında korunacaktır.

Sektör 7B’de (limandan ayrılan yükü teslimine kadar barındıran tesisler ve araçlar); ABD’de, liman çıkışından varış noktasına kadar, ABD Sahil Güvenliği, tehlikeli yük taşıyan ve nehirler boyunca seyreden gemilerin hareketlerini raporlamalarını zorunlu kılmaktadır (DHS, 2007a: 77). Ulaştırma Güvenlik İdaresi (Transportation Security Administration (TSA)) ise çeşitli güvenlik girişimleri aracılığı ile karayolu, demiryolu ve havayolu ile varış noktasına devam eden yükün güvenliğini sağlamaktadır.

Türkiye’de yükü teslimine kadar olan süreçte barındıran kolaylıkların, taşıtların, demiryolları ve karayollarının güvenliği sorumluluk sahalarına göre Emniyet Genel Müdürlüğü veya Jandarma Genel Komutanlığı tarafından sağlanmaktadır.

Tüm bu karşılaştırmalar neticesinde, Türkiye’nin ABD’ye nazaran tespit edilen deniz tedarik zinciri güvenlik açıkları şu şekilde olmuştur (Türedi ve Kişi, 2016: 133):

- Yükün çıkış limanında taranamaması,
- Yabancı limanların ISPS Kodu uygunluğunun tespiti için ziyaret edilememesi,
- Yük tarama cihaz miktarlarının yetersizliği,
- Denizde güvenlik için istihbarat yapısının bütünleşik olmayışı,
- Yetersiz yasal ve örgütsel yapı, kurumlar arası yetki karmaşası ve bundan kaynaklı kurumlar arası güç mücadelesi,

- 377.714 km²'lik sorumluluk sahasına rağmen Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın istihbarat toplama yetkisinin olmayışı ve bu sebeple denizde farkındalığın yetersizliği,
- Ticari olmayan küçük tekneler için deniz güvenliği ile ilgili bir girişim/düzenlemenin olmayışı,
- Liman ve taşımacılık alanında çalışanlarla ilgili bir tanımlama sisteminin olmayışı.

B. Deniz Trafiğinde Deniz Çevresinin Korunması ve Kirliliğin Önlenmesi Düzenlemeleri

Deniz kirliliğinin kaynakları altı başlık halinde sınıflandırılabilir (Md. 207-212) (UNCLOS, 2016).:

- Karadan kaynaklanan kirlilik,
- Ulusal yetki alanına dahil deniz yatağına ilişkin faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik,
- Bölgede (the Area) yürütülen faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik,
- Suya batırmadan kaynaklanan kirlilik,
- Atmosferden kaynaklanan veya atmosfer aracılığıyla oluşan kirlilik,
- Gemilerden kaynaklan kirlilik.

Deniz trafiği ile ilgili çevre düzenlemeleri, gemilerden kaynaklanan kirlilik ile ilgili düzenlemelerin kapsamında olduğundan, bu çalışmada deniz kirliliğinin kaynaklarından, sadece “gemilerden kaynaklanan kirlilik” başlığı incelenmiştir.

Deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin uluslararası hukukun genel çerçevesini, uluslararası örf ve adet hukuku kuralları, uluslararası evrensel belgeler ve uluslararası sözleşmeler oluşturmaktadır.

Uluslararası örf ve adet hukuku ilkelerinden olan ve ve 1941 Trail Smelter, 1949 Korfu Boğazı ve 1956 Lanoux Gölü davalarında da dayanak oluşturan “iyi komşuluk” ve “kendi ülkesini başkasına zarar vermeyecek şekilde kullanma” ilkelerinden, devletlerin deniz kirliliğinin önlenmesindeki yetki ve yükümlülükleri açısından yararlanılabilecekse de, bu ilkeler kirliliğin önlenmesine ilişkin kurallar açısından yetersiz kalmaktadır (Abdullayev, 2005: 41-42).

Deniz kirliliği ile ilgili uluslararası evrensel belgeler arasında şunlar sayılabilir:

- 1958 tarihli I. Deniz Hukuku Konferansı sonrasında kabul edilen dört konvansiyon
- 1972 BM İnsan Çevresi Konferansı sonrasında kabul edilen Stockholm Bildirgesi,
- 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ve
- 1992 BM Çevre ve Kalkınma (Rio) Konferansı (sonucunda Birleşmiş Milletler Çevre Programı'nın (UNEP) kurulmuştur).

1958 tarihli I. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin dört konvansiyonundan, yalnızca Açık Denizler Konvansiyonunun 24. ve 25. maddelerinde kirlenmeye karşı bir hüküm kabul edilmiştir (Tütüncü, 2004: 57).

UNEP'in, 1974 yılında başlattığı "Bölgesel Deniz Programı" çerçevesinde Baltık, Akdeniz, İran ve Umman Körfezi, Batı Afrika, Güney Doğu Pasifik, Kızıldeniz ve Aden Körfezi, Karayipler, Doğu Afrika, Güney Pasifik, Karadeniz gibi deniz kirliliğinden en fazla etkilenen bölgelerde çok taraflı bölgesel sözleşmeler yapılmıştır (Abdullayev, 2005: 47).

Deniz kirliliği ile ilgili uluslararası sözleşmeler ise şunlardır:

- 1954 tarihli "Denizin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon (1954 OILPOL)
- 1973 tarihli "Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon (73/78 MARPOL)
- 1990 tarihli "Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme (1990 OPRC)
- 1969 tarihli "Açık Denizlerde Petrol Kirliliğine Neden Olan Kazalara Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme (INTERVENTION 1969)
- 1992 Sorumluluk/Fon Sözleşmeleri
- 1972 tarihli "Denizin Atık ve Diğer Maddelerin Depolanması Suretiyle Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Konvansiyon
- 2004 tarihli "Gemi Balast Suyu ve Tortuların Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM Convention).

1954 OILPOL ve 73/78 MARPOL gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin boşaltım kuralları ve kirliliğin önlenmesinde devletlerin yetki ve yükümlülüklerini içerirken, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri ve 1982 BMDHS ise gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili boşaltım kuralları içermemekte, sadece devletlerin yetki ve yükümlülüklerini düzenlemektedirler (MARPOL 73/78 ve 1982 BMDHS hükümleri doğrultusunda deniz kirliliği tespit süreç akış diyagramı için bkz. Türedi, 2006: 128-131).

MARPOL 73/78 Sözleşmesi, yürürlüğe girdiği tarih itibariyle taraf olan devletler için 1954 OILPOL Sözleşmesi'nin yerine geçecektir (MARPOL Md. 9.1) (R.G., 2016a)

1954 OILPOL Sözleşmesi'ne şu ana kadar 73 devlet taraf olmuştur. Bu devletlerden Yemen hariç diğer 72 devlet, MARPOL 73/78 Sözleşmesi'ne taraf olmak suretiyle 1954 OILPOL Sözleşmesi'nden çekilmişlerdir.

Yine, “1982 BMDHS”, taraf devletler arasında, “Deniz Hukuku hakkında 29 Nisan 1958 Cenevre Sözleşmeleri” yerine geçecektir (Md. 311) (UNCLOS, 2016).

1958 tarihli I. Deniz Hukuku Sözleşmeleri'nin dördünden biri olan ve bunların arasında denizlerdeki kirlenmeye karşı hükümler barındıran tek sözleşme olan “Açık Denizler Konvansiyonu”nun tarafı 63 devletten, Vatikan, İsrail, ABD ve Venezuela hariç, 59 devlet şu ana kadar “1982 BMDHS”ne taraf olmuş ve bu Sözleşme onlar için 1958 tarihli “Açık Denizler Sözleşmesi”nin yerini almıştır.

Günümüzde, 1954 OILPOL Sözleşmesi, 73/78 MARPOL Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi ile sadece bir devlet tarafından; 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesi ise 1982 BMDHS'nin yürürlüğe girmesi ile sadece dört devlet tarafından halen geçerli olması sebepleriyle bu çalışmada kapsam dışında bırakılmıştır.

1982 BMDHS 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, bu Sözleşmeye şu an itibariyle 168 ülke taraftır (UNCLOS, 2016). MARPOL 73/78 Sözleşmesinin ve Eklerinin güncel durumları ise, Tablo 11'de gösterilmiştir.

Tablo 11: MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve Eklerinin Statüsü

MARPOL 1973/1978 Sözleşmesi	Yürürlüğe Giriş Tarihi	Taraf Devlet Sayısı	Yüzde Olarak Dünya Tonajı
EK I -Denizlerde Petrol ve Türevlerinden Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi EK II -Denizlerde Dökme Zehirli Sıvı Maddelerden Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi	02.10.1983	158	99.01
EK III - Denizlerde Ambalajlı, Konteyner, Tank veya Vagonla Taşınan Zararlı Maddelerden Kirlenmenin Önlenmesi	01.07.1992	148	98.81
EK IV -Denizlerin Gemilerin Kanalizasyon Atıkları ile Kirlenmesinin Önlenmesi	27.09.2003	143	96.33
EK V -Denizlerin Gemilerden Atılan Çöplerle Kirlenmesinin Önlenmesi	31.12.1988	153	98.97
EK VI - Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliği ile Kirlenmesinin Önlenmesi (1997 Protokolü)	19.05.2005	94	96.71

Kaynak: IMO, 2019'dan faydalanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.

1. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesinde Devletlerin Yetkileri

Bir devletin yetkisi hukuk kurallarını düzenleme veya hukuku uygulama şeklinde ortaya çıkmaktadır. Böylelikle hukuku düzenleme yetkisi (prescriptive jurisdiction) ve hukuku uygulama yetkisinin (enforcement jurisdiction) ayrımının altı çizilmelidir. Hukuku düzenleme yetkisi, devletin hukuk kurallarını koyma yetkisidir. Hukuku uygulama yetkisi ise, koyulan kuralların uygulanması için yapılan eylemlerdir. Bunun için idari ve yargısal yollara başvurulabilir (Tütüncü, 2004: 46-47).

Devletlerin yabancı gemiler üzerindeki uygulama yetkileri; izleme, durdurma, engelleme, kesintisiz takipte bulunma, gemiye çıkma, araştırma ve soruşturma yapma, alıkoyma, tutuklama, haczetme, müsadere, kovuşturma yapma gibi çeşitli şekillerde olabilmektedir (Okur, 2009: 23).

Bir devletin, gemilerden kaynaklanan kirliliğinin önlenmesi ile ilgili yetkilerini “düzenleme yetkisi” ve “uygulama yetkisi” olarak iki başlık altında

incelemenin öneminin yanında; uluslararası hukukta farklı rejimlere tabi deniz yetki alanlarında hangi devletin ne kadar yetki kullanabileceğini incelemek de önem arz etmektedir.

Uluslararası hukukta, devletle gemi arasındaki hukuki ilişkiye göre yetkiyi kullanacak devletler bayrak devleti, kıyı devleti ve liman devleti olarak üç farklı başlık altında toplanmaktadır. Bayrak devletinden, geminin tabiyetinde bulunduğu, diğer bir ifade ile geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu devlet; kıyı devletinden, bir geminin kendisine uluslararası hukuk gereğince belirli yetkiler tanınmış deniz alanlarından birine giriş yaptığı veya bu alanlardan birinde bulunduğu devlet; liman devletinden ise, belirli bir geminin limanlarından veya açıktaki terminal tesislerinden birinde bulunduğu devlet kastedilmektedir (Abdullayev, 2005: 91).

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, söz konusu devletlerin yetkilerinin sınırlarını, çeşitli maddelerinde geçen, “uluslararası genel kabul görmüş kurallar ve standartlar” ifadesi ile belirlemeyi hedeflemiştir. Örneğin; madde 211/2’ e göre, devletler kendi bayrağını taşıyan gemilerin sebep olacağı deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolünü sağlamak için “en az uluslararası örgütler veya diplomatik konferanslar ile oluşturulan uluslararası genel kabul görmüş kurallar ve standartlar kadar etkili” kanunlar ve düzenlemeler oluşturmak zorundadır (UNCLOS, 2016).

Yine Madde 211/5, kıyı devletlerinin MEB’lerinde gemilerin sebep olacağı deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolünü sağlamak için “uluslararası örgütler veya diplomatik konferanslar ile oluşturulan uluslararası genel kabul görmüş kurallar ve standartlara uygun ve bunlara etkinlik sağlayan” kanunlar ve düzenlemeler oluşturabileceğini hükmetmektedir (UNCLOS, 2016).

Abdullayev (2005: 134) 1982 BMDHS’nin “uluslararası genel kabul görmüş kurallar ve standartlar” vasıflandırması ile, bayrak devletinin yapacağı kanun ve düzenlemeler açısından en alt sınırı, kıyı ve liman devletlerinin yapacakları kanun ve düzenlemeler açısından ise en üst sınırı oluşturduğunu ifade etmektedir.

MARPOL 73/78 Sözleşmesi’nde, Akit Tarafların kirlenmeye karşı düzenleme yetkisinin uygulama alanına, iç suları ve karasularının girdiğine şüphe yoktur. Ancak Akit Tarafların arasındaki kıyı devletinin bazı özel yetkilerinin sınırlarının tespit edilmesi ile ilgili tartışmaları; Sözleşme’nin 9/3. maddesindeki: “Bu Sözleşme’de yer

alan yetki deyimi, Sözleşme'nin uygulandığı veya yorumlandığı sırada yürürlükte olan uluslararası hukuk yönünden, hangi anlamda ise, o anlamda olacaktır” hükmü ile bir uzlaşma zemini bulmuş ve III. Deniz Hukuku Konferansı'na, MARPOL Sözleşmesi'ni de kapsayacak şekilde kıyı devletinin yetkisinin sınırlarını belirleme konusunda karar verme görevi yüklenmiştir (Abdullayev, 2005: 114; Tütüncü, 2004: 62).

Bu sebeple, 1973/78 MAPROL Sözleşmesi'nin gerektirdiği tüm kurallar imzalandığı dönemde mevcut olmayan fakat 1982 BMDHS sonrasında günümüzde var olan Bitişik Bölge, MEB gibi deniz yetki alanlarında da geçerli olacaktır.

Bayrak devleti, kıyı devleti ve liman devletinin, “1973/78 MARPOL” ve “1982 BMDHS”indeki düzenleme ve uygulama yetkileri ve “1990 Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale Ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme”, “1969 Açık Denizlerde Petrol Kirliliğine Neden Olan Kazalara Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme” ve “Gemi Balast Suyu ve Tortulların Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme”nin ilgili hükümleri bu bölümde kısaca özetlenmiştir.

a. Bayrak Devletinin Düzenleme Yetkisi

1973/78 MARPOL Sözleşmesi, Sözleşme'ye ait gerekliliklerinin her türlü ihlalinin geminin bağlı olduğu İdare tarafından yasaklanmasını (Md. 4.1) (R.G., 2016a) ve 1982 BMDHS, devletlerin kendi bayrağını taşıyan gemiler için “*en az uluslararası örgütler veya diplomatik konferanslar ile oluşturulan uluslararası genel kabul görmüş kurallar ve standartlar kadar etkili*” kanunlar ve düzenlemeler oluşturmasını (Md. 211.2) (UNCLOS, 2016) düzenlemektedir. 2004 BWM Sözleşmesi'ne göre de taraf devletler kendi bayrağını taşıyan gemilerin Sözleşme koşullarına uymasını sağlamak amacıyla etkin tedbirler alacaktır (Md. 4.1) (R.G., 2016b).

Dünya gemi tonajının yüzde 99.14'ünü temsil eden toplam 155 ülkenin taraf olduğu 1973/78 MARPOL Sözleşmesi'ndeki kuralların, uluslararası genel kabul görmüş kuralları ve standartları yansıttığı doktrinde genel olarak kabul edilmektedir (Tütüncü, 2004: 78; Abdullayev, 2005: 137; Okur, 2009: 173).

b. Kıyı Devletinin Düzenleme Yetkisi

1973/78 MARPOL Sözleşmesi; taraf devletlerin her türlü ihlali kendi deniz yetki alanları içerisinde yasaklamasını (Md. 4.2), 1990 OPRC Sözleşmesi de kıyı devletlerine petrol kirliliği olaylarına etkin bir müdahale için ulusal bir sistem kurmasını (Md. 6.1) düzenlemektedir (R.G., 2016a; R.G. 2016c).

2004 BWM Sözleşmesi kıyı devletlerine Balast Suyu Yönetimine ilişkin ulusal programlar geliştirme (Md. 4.2) ve sediman alım tesisi kurma (Md. 5.1) yükümlülüğü getirmiştir (R.G., 2016b).

1982 BMDHS ise, kıyı devletinin düzenleme yetkisini karasuları ve MEB olmak üzere iki farklı deniz yetki alanı için ayrı ayrı düzenlemiştir.

(1) Kıyı Devletinin Karasularındaki Düzenleme Yetkisi

1982 BMDHS'ye göre; kıyı devletleri, zararsız geçişi engellemeyecek şekilde yabancı gemiler tarafından deniz çevresinin kirlenmesini önlemek için kanun ve düzenlemeler kabul edebilirler. (Md. 211.4). Bu kanun ve kurallar gemilerin çizimlerine, inşasına veya donatım ve denize elverişliliğine dair olamaz (Md. 21.2). Yabancı bir geminin geçişi, eğer bu gemi karasuları içerisinde 19'uncu maddede sayılan toplam 12 faaliyetten biri olan "*kasden ciddi bir kirlenmeye sebebiyet veren herhangi bir faaliyet*"te bulunursa, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacağı hükme bağlanmıştır (Md. 19.2.h) (UNCLOS, 2016).

Bu hüküm uyarınca geçişi zararlı kılan kirlenme; kasdi olmalı (willful), ciddi olmalı (serious) ve bir faaliyet (act) sonucu ortaya çıkmalıdır. Karasularından zararsız geçiş yapan gemilerin işletilmesinden kaynaklanan boşaltmaların neden olduğu petrol kirliliği, Sözleşme'nin bu maddesiyle, kıyı devletinin yetkisi dışında bırakılmıştır. Bu tür petrol boşaltması faaliyetleri, kasdi olmakla birlikte ciddi sonuçlar doğurmamakta veya nadiren ciddi petrol kirliliği yaratmaktadırlar (Abdullayev, 2005: 145; Okur, 2009: 187).

Transit geçiş rejimine tabi olan bir boğaza kıyısı olan devletler, transit geçiş hakkının kullanılmasını geçici bir süre için durdurmaksızın (Md. 44), kirlenmenin

önlenmesi için uluslararası uygulanabilir kurallara yürürlük kazandıracaktır. (Md. 42.1.b) (UNCLOS, 2016).

Transit geçiş rejiminin uygulama alanı dışında bırakılan boğazlara (Md. 45.1) ise zararsız geçiş rejimi uygulanacaktır. Burada ifade edilen zararsız geçiş rejiminin, karasularından zararsız geçiş rejiminden farkı; kıyı devletinin bu hakkın kullanılmasını geçici bir süre için durduramayacak olmasıdır (Md. 45.2) (UNCLOS, 2016).

(2) Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Düzenleme Yetkisi

Kıyı devletleri, MEB’de uluslararası genel kabul görmüş kurallar ve standartlara uygun kanunlar ve düzenlemeler kabul edebilirler (Md. 211.5) (UNCLOS, 2016). Sözleşme, kıyı devletlerine MEB içerisinde iki özel durumda bu düzenlemeden daha fazla yetki tanımıştır. Bunlardan birincisi, MEB içerisinde özel zorunlu önlemlerin alınmasını gerektiren alanların olması; ikincisi ise, MEB içerisinde buzla kaplı alanların olması durumlarıdır.

1973/78 MARPOL Sözleşmesi EK I, 10. kuralında bahsedilen özel alanların, 1982 BMDHS’de bahsi geçen bir özel alan olarak kabul edilip edilemeyeceği doktrinde tartışma konusu olmuştur.

Tütüncü (2004: 108), 1973/78 MARPOL Sözleşmesi’ndeki özel alanların kapalı ve yarı kapalı denizler olduğunu, 1982 BMDHS’de öngörülen özel alanların ise kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinin bir kısmını oluşturduğunu ifade etmektedir.

Abdullayev (2005: 151)’e göre ise; 1973/78 MARPOL Sözleşmesi’ndeki özel alanlar, kıyı devletinin isteği ve IMO’nun da bunu kabul etmesi ile 1982 BMDHS’de ifade edilen özel alan statüsüne sokulmaktadır. Bu durumda kıyı devleti, MEB içindeki söz konusu alanla ilgili olarak, 1973/78 MARPOL Sözleşmesi’ne uygun kanun ve düzenlemeler kabul edebilecektir.

Kıyı devleti MEB içerisinde buzlarla kaplı alanların olması durumunda ayırım gözetmeyen kanunlar ve düzenlemeler kabul edebilir (Md. 234) (UNCLOS, 2016).

c. Liman Devletinin Düzenleme Yetkisi

Devletler iç sular, limanlar veya açıktaki terminallerde duyurmak ve ilgili uluslararası kuruluşlara bildirmek suretiyle ise; deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi için özel şartlar koyabilirler (Md. 211.3) (UNCLOS, 2016).

Molenaar'a göre (1998: 104), bu maddedeki özel şartlar ifadesi ile liman devletinin, limanlarına girecek gemiler için genel kabul görmüş uluslararası kurallar ve standartlardan daha sert kurallar kabul edebileceği kastedilmektedir.

 . Bayrak Devletinin Uygulama Yetkisi

1973/78 MARPOL Sözleşmesi'ne göre, bayrak devleti, Sözleşme'nin ihlalinin rapor edilmesi durumunda kendi kanunlarına göre yasal takibata ba lamalıdır (Md. 4.1). Sözleşme'nin EK-I'ine göre, 150 grostondan büyük petrol tankerleri ve 400 grostondan büyük diğer tüm gemiler s rveye tabii tutulmalıdır (Kural 4.1) (R.G., 2016a)

1990 OPRC Sözleşmesi'ne göre ise; bayrağını taşıma hakkına sahip gemilerde "gemi petrol kirliliği acil durum planı" bulundurmasını sağlamalıdır (Md. 3.1(a)). (R.G., 2016c).

2004 BWM Sözleşmesi de, bayrak devletine kendi bayrağını taşıyan gemilere denetleme ve belgelendirme y k ml l  n  getirmiştir (Md. 7.1) (R.G., 2016b).

1982 BMDHS'ne göre devletler, kendi bayrağını taşıyan gemilerin söz konusu kurallara uymasını sağlamalı (Md. 217.1) ve kuralların ihlal durumunda soruşturma ba latmalıdır (Md. 217.4). Kurallara uygun olmayan gemilerin, uyumlu hale gelinceye kadar seferden men edilmesi ile ilgili gerekli önlemleri almalıdır (Md. 217.2). Kurallar doğrultusunda düzenlenen sertifikaların bayra ındaki gemilerde taşınmasını sağlamalı ve sertifika uyumluluğunu denetlemelidir (Md. 217.3) (UNCLOS, 2016).

d. Kıyı Devletinin Uygulama Yetkisi

1973/78 MARPOL Sözleşmesi'ne göre; taraf devletin deniz yetki alanları içerisinde kuralların ihlali meydana gelirse; ya kendi kanunları doğrultusunda yasal takip başlatmalı, ya da kanıtlarla birlikte geminin bayrak devletine bildirmelidir (Md. 4.2) (R.G., 2016a).

1982 BMDHS'nin 220'inci maddesi ile, kıyı devletinin uygulama yetkisi karasuları ve münhasır ekonomik bölge için ayrı ayrı düzenlemiştir (UNCLOS, 2016).

(1) Kıyı Devletinin Karasularındaki Uygulama Yetkisi

1982 BMDHS'ne göre; kıyı devletinin kendi karasularında seyreden bir geminin, kanun ve düzenlemelerini ihlal ettiği ile *ilgili inanılır açık nedenleri (clear grounds for believing)* varsa (Md. 220.2); denetim, durdurma ve yasal koğuşturma yapma olmak üzere üç tür uygulama yetkisi kullanabilir. Zararsız geçiş yapan gemi kasıtlı ve ciddi kirliliğe sebep olmadığı sürece, zararsız geçiş rejimi engellenmemelidir. Aynı zamanda bu yetkiler, 7'inci Bölüm, "Teminat Hükümleri" doğrultusunda kullanılmalıdır. Maddi denetim, sertifikaların, kayıtların ve diğer belgelerin incelenmesi ile sınırlıdır (Md. 226.1(a)) (UNCLOS, 2016).

Yabancı gemi karasularını terketmiş ise Sözleşme'nin 217'inci maddesi gereğince bayrak devletinden veya 218/2'inci maddesi gereğince liman devletinden ihlalle ilgili soruşturma başlatmasını isteyebilir (UNCLOS, 2016).

Eğer zararsız geçiş yapan gemi, karasularında kasıtlı ve ciddi kirliliğe sebep olmuşsa, Sözleşme'nin 19/2(h) Maddesi doğrultusunda kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgede veya açık denizde seyrine devam eden gemiyi kesintisiz takip hakkı saklıdır (Abdullayev, 2005: 160-161).

(2) Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Uygulama Yetkisi

Bir devletin MEB'inde, kıyı devleti tarafından kabul edilen kanun ve düzenlemelerin ihlal edilmesi ile ilgili *inanılır açık nedenler* olması durumunda; kıyı

devleti gemiden tescili, bağlama limanı, ayrılış ve varış limanı gibi ilgili *bilgileri* vermesini talep edebilir (Md. 220.3) (UNCLOS, 2016).

Eğer söz konusu ihlalin deniz çevresinin *önemli bir şekilde kirlenmesine sebep olan esaslı bir boşaltım* olduğu ile ilgili *inanılır açık nedenler* olması durumunda; geminin *maddi denetimini* yapabilir (Md. 220.5) (UNCLOS, 2016).

Yine bu ihlalin kıyı devletinin ilgili çıkarlarına veya her türlü kaynağına *ağır zarar teşkil eden veya ağır zarar tehdidi oluşturan bir boşaltım* olduğu ile ilgili *açık objektif deliller* olması durumunda; kıyı devleti, 7'inci Bölüm hükümleri saklı kalmak şartıyla (karasuları ötesinde meydana gelen ihlallerle ilgili sadece para cezası uygulanabilir (Md. 230.1)), kendi yasaları doğrultusunda *geminin durdurulması dahil yasal takibat* başlatabilir (Md. 220.6) (UNCLOS, 2016).

1969 Müdahale (Intervention) Sözleşmesi'ne göre ise, bayrak devletleri açık denizde bir deniz kazasının denizde petrol kirliliği yaratması durumunda zaruri sayılabilecek önlemleri alabilirler (Md. I). (UN, 2016)

e. Liman Devletinin Uygulama Yetkisi

1973/78 MARPOL Sözleşmesi gereği bir gemi taraf bir devletin limanlarında bulunduğu, denetlemeye tabi tutulabilir. Teçhizatın sertifikalarla uyumlu olmaması veya sertifika olmaması durumunda, gemi seferden men edilebilir (Md. 5.2). 1982 BMDHS de, liman devletine, denize elverişlilik ile ilgili kuralları ihlal eden bir gemiyi, 7'inci Bölüm hükümleri saklı kalmak şartıyla, seferden men etme yetkisi vermiştir (Md. 219) (R.G., 2016a; UNCLOS, 2016).

Liman devleti herhangi bir yerde denize boşaltım yapan ve müteakiben limanlarına gelen gemiyi başka devletin talebi üzerine soruşturabilir (MARPOL Md. 6.5; BMDHS Md. 218.1) Liman devleti kıyı devletinin talebi halinde yasal takibatı durdurmalıdır (BMDHS Md. 218.4). (R.G., 2016a; UNCLOS, 2016).

Abdullayev (2005: 172), MEB'de olan bir kirlilikle ilgili bayrak devleti ve kıyı devletinin aynı anda soruşturmayı durdurma talebi olduğunda, liman devletinin kıyı devletinin talebine uymayarak, başlatmış olduğu yasal takibatı bayrak devleti lehine askıya alması gerektiğini ifade etmektedir.

1990 OPRC Sözleşmesi'ne göre; gemide bulundurulması zorunlu olan petrol kirliliği acil durum planı, limanda taraf devletin kontrolüne tabi olacaktır (Md. 3.1(b)) (R.G., 2016c)

2004 BWM Sözleşmesine göre, liman devleti, limanlarında bulunan gemilerin ilgili belgelerinin kontrolünü, balast suyu kabul defterinin denetimini ve/veya geminin balast suyu örneklemesini yapabilir (Md. 9.1) (R.G., 2016b).

2. ABD ve Türkiye'nin Deniz Çevresinin Korunması ve Kirliliğin Önlenmesi Düzenlemelerinin Karşılaştırılması

ABD'nin denizde emniyet ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili yasal mevzuatı incelenirken, iki hususun açıklığa kavuşturulması önem arz etmektedir. İlki, federal devlet ile eyaletler arasındaki kanun koyma konusundaki yetki tartışmalarıdır. İkincisi ise ABD Kodu (United States Code (U.S.C.)) ile ABD Federal Yönetmelikler Kodu (Code of Federal Regulations (C.F.R.))'nun arasındaki farkın iyi anlaşılmasıdır.

ABD'nin denizde emniyet ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili yasaları esas olarak, yeknesaklığın sağlanması maksadıyla, federal devlet tarafından oluşturulmaktadır. Eyaletlerin bu alandaki düzenleme yetkisi oldukça sınırlandırılmış olup, bu yetki üç grup olarak sınıflandırılabilir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 43) :

- Federal düzenlemelerin yürütülmesini kolaylaştırmak,
- Federal düzenlemelerin olmadığı bir konu hakkında uygun eyalet standartları vasıtasıyla federal düzenlemedeki bir boşluğu doldurmak veya,
- Federal standartlardan farklı bir standart oluşturmak.

Esasında, denizde emniyet ve deniz kirliliğinin önlenmesi alanındaki federal devletle eyaletler arasındaki yetki karmaşası, 2000 yılında ABD Yargıtay'ının (Supreme Court) *United States ve Locke* davasında vermiş olduğu kararla son bulmuştur. Üstelik bu karar daha önce bölge mahkemeleri (District Court) ve bölge istinaf mahkemeleri (Court of Appeals) tarafından verilmiş kararları da bozmuştur.

İkinci konu ise, ABD Kodu (United States Code (U.S.C.)) ile ABD Federal Yönetmelikler Kodu (Code of Federal Regulations (C.F.R.)) kavramlarının açıklanmasıdır. ABD'de Başkan tarafından onaylanan kanunlar yıllık ciltler halinde

“United States Statutes at Large”da yayınlanmaktadır. Fakat bu yayının araştırmalarda kullanımının uygun olmaması sebebiyle, konu başlıkları (Title) bazında Kod (U.S.C.) oluşturulma ihtiyaçı duyulmuş ve kanunların ilgili bۆlۆmleri Kodun (U.S.C.)’nin uygun konu başlığının altına ithal edilmeye başlanmıştır. Bu sebeple Kod’da (U.S.C.), yۆrۆlۆđe giren kanunun tam bir metni gۆrۆlememektedir. ABD Kodu (U.S.C.) toplam 52 başlıktan (Title) oluşmakta olup, son olarak ۆç başlığın daha açılması ۆnerilmiřtir. Başlıklardan 33 no’lu Seyir ve Seyir Yapılabilen Sular (Title 33 Navigation and Navigable Waters), 46 no’lu Deniz Taşımacılığı (Title 46 Shipping), 42 no’lu Halk Sağlığı ve İyiliği (Title 42 The Public Health and Welfare), 43 no’lu Kamu Alanları (Title 43 Public Lands) ve 14 no’lu Sahil Gۆvenlik (Title 14 Coast Guard) denizde emniyet ve deniz kirliliğinin ۆnlenmesi ile ilgili konuları kapsamaktadır.

Diğer taraftan Federal Yۆnetmelikler Kodu (Code of Federal Regulations (C.F.R.)) veya diğer adıyla İdari Kanun (Administrative Law) ise fedaral devletin ilgili kurumları tarafından çıkarılan genel ve kalıcı kuralların ve dۆzenlemelerin, diğer bir ifadeyle yۆnetmeliklerin, kodifiye edilmiş halidir. 50 konu başlığından oluşmakta olup, 33 no’lu Seyir ve Seyir Yapılabilen Sular (Title 33 Navigation and Navigable Waters) ve 46 no’lu Deniz Taşımacılığı (Title 46 Shipping) ile 40 no’lu çevrenin Korunması (Title 40 Protection of Environment) denizde emniyet ve deniz kirliliğinin ۆnlenmesi ile ilgili dۆzenlemeleri kapsamaktadır.

a. ABD’nin Deniz evresinin Korunması ile İlgili Yasal Temelleri

ABD, deniz kirliliğinin ۆnlenmesi ile ilgili dۆzenlemeler için, tıpkı denizde emniyet ve denizde gۆvenlik dۆzenlemelerinde olduğu gibi ۆçlۆ bir strateji izlemektedir. İlk olarak, kabul ettiği uluslararası sۆzleřmelerin tۆm gereklerini i hukukuna yansıtılmaktadır. İkinci olarak, denizde gۆvenlikteki kadar yoğun olmasa da, uluslararası sۆzleřmelerin kapsamadığı ve kendi deniz çevresinin korunması için dۆzenlenmesine ihtiyaç duyduğu alanlarda uluslararası etkisi de olan tek taraflı dۆzenlemeler yapmaktadır. ۆۆncۆ olarak ise; diğer ۆlkelere, ilgili uluslararası kuruluşlara ve denizcilik endۆstrisine baskı yaparak, koyduğu bu kuralların uluslararası sۆzleřmelere dۆnۆřmesini sağlamaktadır.

ABD'nin deniz çevresinin korunması ile ilgili kanunları ve kodifiye edildikleri Kod (U.S.C.) bilgileri Tablo 12'de gösterilmiştir.

Tablo 12: ABD Deniz Çevresinin Korunması Kanunlarının Kodifikasyonu

Kanun	U.S.C.	Madde
Temiz Su Kanunu (Clean Water Act-CWA of 1972)	Title 33	§1251, §1387
Kapsamlı Çevresel Müdahale, Tazminat ve Sorumluluk Kanunu (Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act-CERCLA veya Superfund of 1980)	Title 42	§ 9601-9675
Petrol Kirliliği Kanunu (Oil Pollution Act-OPA 1990)	Title 46 Title 33	§ 3703a § 2701-2762
Delaware Nehri Koruma Kanunu (Delaware River Protection Act-DRPA of 2006)	Title 33, 43, 46, 14	Çeşitli maddeler
Dış Kıta Sahaneliği Zemin Düzeltmeleri (Outer Continental Shelf-OCS Lands Amendments of 1978)	Title 43	§ 1331-1356b
Trans-Alaska Boru Hattı Yetki Kanunu (Trans-Alaska Pipeline Authorization Act)	Title 43	§ 1651-1655
Derinsu Kanunu (Deepwater Act-DWPA)	Title 33	§ 1501-1524
Liman ve Tanker Emniyet Kanunu (Port and Tanker Safety Act- PTSA 1978)	Title 33	§ 1230
Gemilerden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Kanunu (Act to Prevent Pollution by Ships-APPS)	Title 33	§ 1901-1915
Deniz Plastik Kirliliği Araştırma ve Kontrol Kanunu (Marine Plastic Pollution Research and Control Act- MPPRCA)	Title 33	§ 1901-1915

Kaynak: Christodoulou-Varotsi (2009: 46-54)'den derlenerek hazırlanmıştır.

Uluslararası sözleşme hükümlerinin ABD iç hukukuna aktarılması aşağıdaki kanunlarla yapılmıştır:

- MARPOL 73/78 gereklilikleri şu kanunlarla aktarılmıştır:
 - “Liman ve Tanker Emniyet Kanunu (PTSA 1978) (US, 2012g).
 - Gemilerden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Kanunu (APPS) ve bu kanunu MARPOL 73/78 EK V gerekliliklerine göre düzenleyen Deniz Plastik Kirliliği Araştırma ve Kontrol Kanunu (MPPRCA) (US, 2012h; US, 2012i).
 - 33 no’lu Seyir ve Seyir Yapılabilir Sular Yönetmeliği Kodu’nun (C.F.R. 33-Navigation and Navigable Waters) 157. Bölümü olan “Dökme

Petrol Taşıyan Tankerlerle İlgili Deniz Çevresinin Korunması İçin Kurallar (*Rules For the Protection of the Marine Environment Relating to Tank Vessels Carrying Oil in Bulk*) (US, 2012i).

- 1969 Müdahale Sözleşmesi ve 1973 Protokolü'nün hükümleri, 33 nolu Seyir ve Seyir Yapılabilir Sular Kodu (*U.S.C. 33- Navigation and Navigable Waters*)'nun Açık Denizdeki Kirlilik Kazaları: ABD Müdahalesi (*Pollution Casualties on the High Seas: the U.S. Intervention*) isimli 28. Bölümünün 1471-1478 maddeleri ile iç hukuka yansıtılmıştır (US, 2012j).

- OPRC 1990 hükümleriyle ilgili olarak, ABD başkanı tarafından “Ulusal Acil Durum Planı (*National Contingency Plan (NCP)*)” hazırlanması ve bu plana uygun “Ulusal Müdahale Sistemi (Bölge Komiteleri ve Bölge Acil Durum Planlarını kapsayan)’nin oluşturulması 33 nolu Kodun (*U.S.C. 33*)’nun Su Kirliliği Önleme ve Kontrol isimli 26. Bölümünün 1321. maddesi ile hükme bağlanmıştır. Yine aynı madde, ABD Sahil Güvenliğinin bağlı olduğu Bakanlığın, bir adet “*Ulusal Müdahale Birimi (National Response Unit)*” ve ABD Sahil Güvenlik Bölgelerinin bulunduğu yerlerde “Sahil Güvenlik Bölge Müdahale Grupları (*Coast Guard District Response Groups*)” oluşturulmasını hükmetmektedir (US, 2012j).

- MARPOL EK II’de ifade edilen petrol, doğalgaz ve türevleri haricindeki tehlikeli maddelerin boşaltımından kaynaklanan su kirliliği ile ilgili hususlar 1980 tarihli “Kapsamlı Çevresel Müdahale, Tazminat ve Sorumluluk Kanunu (CERCLA of 1980) ile düzenlenmiştir (US, 2012k).

1972 tarihli Temiz Su Kanunu (CWA of 1972) ve 1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanunu (Oil OPA 1990) ile düzenlenen hususların Kapsamlı Çevresel Müdahale, Tazminat ve Sorumluluk Kanunu (CERCLA of 1980) ile uyumsuz olması durumlarında, CERCLA hükümleri geçerli olacaktır (Christodoulou-Varotsi, 2009: 47).

- 1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanunu (OPA 90) (US, 2012l), petrol ve türevlerinin boşaltılmasından kaynaklanan sorumluluk hususlarını düzenlemekte olup, 1972 tarihli Temiz Su Kanunu (CWA of 1972)’unda (US, 2012m), kirletenin sorumluluğu ile ilgili olan hükümlerin yerini almıştır. Aynı zamanda bu kanun, ABD karasularında ve MEB’inde faaliyet gösterecek tankerlerin çift cidarlı olma

zorunluluğunu da düzenlemiş ve bu husus 46 nolu Deniz Taşımacılığı isimli Kodunun (U.S.C. 46- Shipping), Madde 3703a'ya yeni bir bölüm olarak ithal edilmiştir (US, 2012n),

- 2006 tarihli Sahil Güvenlik ve Deniz Taşımacılığı Kanunu (*Coast Guard and Maritime Transportation Act-CGMTA of 2006*)'nın altıncı bölümü olarak kongreden geçen Delaware Nehri Koruma Kanunu (*Delaware River Protection Act-DRPA of 2006*) ile ise; OPA 90'da belirlenen sorumluluk limitleri değiştirilmiş ve tek cidarlı ve çift cidarlı tankerler için tek cidarlı tankerlerin sorumluluk oranı daha fazla olacak şekilde arttırılmıştır (US, 2012o). Daha önce OPA 90'da tek cidarlı ve çift cidarlı tankerler için 1200\$/gross ton olan sorumluluk miktarı, bu düzenlemeyle, tek cidarlı tankerler için 3000\$/gross ton'a ve çift cidarlı tankerler için 1900\$/gross ton'a çıkarılmıştır. Tankerler dışındaki gemiler için 600\$/gross ton olan miktar ise, 950\$/gross ton'a çıkarılmıştır. Aynı zamanda ABD Sahil Güvenliğine her üç yılda bir tüketici fiyat endeksine göre bu miktarları arttırma yetkisi verilmiştir.

ABD Sahil Güvenliği, ABD'de, deniz çevresinin korunması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda tartışmasız en önemli kurumdur. Ayrıca ABD Çevre Koruma Kurumu (*the U.S. Environmental Protection Agency (EPA)*) da, özellikle acil durum müdahalesi konusunda diğer önemli kurumdur. EPA'nın acil durum müdahale programı, 1972 tarihli Temiz Su Kanunu (CWA of 1972), Kapsamlı Çevresel Müdahale, Tazminat ve Sorumluluk Kanunu (CERCLA of 1980) ve 1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanunu (OPA 1990) ile tanımlanmıştır.

b. Türkiye'nin Deniz Çevresinin Korunması ile İlgili Yasal Temelleri

Türkiye'nin deniz çevresinin korunması ile ilgili yasal temelleri, taraf olduğu uluslararası ve bölgesel anlaşmalar ile ulusal mevzuatından oluşmaktadır. Türkiye'nin deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ve ABD'nin bu anlaşmalara taraf olma durumunu da gösteren bilgiler Tablo 13'de gösterilmiştir.

Tablo 13: Türkiye ve ABD'nin Deniz Çevresinin Korunması ile İlgili Taraf Olduğu Uluslararası Anlaşmalar*

	MARPOL 73/78 ve Ek I, Ek II	MARPOL 73/78 Ek-III	MARPOL 73/78 Ek IV	MARPOL 73/78 Ek-V	MARPOL 73/78 Ek-VI	INTERVENTION 1969	INTERVEN PROT 1973	FUND PROT 92	FUND PROT 2003	OPRC 90	OPRC/HNS 2000	BWM 2004
TÜRKİYE	10.10.1990	14.10.2014	14.10.2014	10.10.1990	04.11.2013	-	-	17.08.2001	05.03.2013	01.07.2004	03.09.2013	14.10.2014
ABD	12.08.1980	01.07.1991	-	30.12.1987	08.10.2008	21.02.1974	07.09.1978	-	-	27.03.1992	-	-

* Tablo'da belirtilen tarihler anlaşmaların imza tarihleridir (date of signature)

Kaynak: IMO, 2019'dan faydalanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.

Türkiye ve ABD'nin deniz çevresinin korunması ile ilgili uluslararası sözleşmelere katılımı değerlendirildiğinde, genel olarak, Müdahale (Intervention) Sözleşmesi ve Sorumluluk/Fon (FUND) Sözleşmesi'nde ayrıştıkları görülmektedir. 1982 BMDHS'ye ise her iki devlet de taraf değildir.

Türkiye'nin 1969 Müdahale Sözleşmesi ile 1973 Protokolüne ve aynı zamanda 1982 BMDHS'ye taraf olmamasının en önemli sebebinin, Ege Denizi'ndeki Yunanistan ile olan hassas durum olduğu değerlendirilmektedir.

ABD ise 1992 Sorumluluk/Fon Sözleşmesi'ne ve 2003 Protokolüne taraf olmamış, fakat; deniz kirliliği ile ilgili sorumluluk/fon konusunu, daha önce de ifade edildiği gibi, iç hukukunda daha sıkı bir şekilde düzenlemiştir. 1992 Sorumluluk/Fon Sözleşmesi tankerler dışındaki gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğini sorumluluk dışında bırakırken; ABD, çıkarmış olduğu OPA 90 kanunu ile, kendi karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde seyreden bu gemileri de sorumlu tutarak uluslararası sözleşmeden daha sıkı bir kural getirmiştir. Aynı zamanda bu kanun ile

tankerleri de, çift cidarlı ve tek cidarlı olmalarına göre daha farklı bir sorumluluk oranına tabi tutmuştur.

1992 Sorumluluk/Fon Sözleşmesi ile ABD'nin OPA 90'da belirlediği sorumluluk miktarlarını bir örnek üzerinde karşılaştıracak olursak; 1992 Sorumluluk/Fon Sözleşmesi'ne yapılan 2000 yılındaki değişikliğe göre 140.000 grostonluk bir tanker için sorumluk miktarı 89.7 milyon Özel Çekme Hakkı (SDR), diğer bir ifadeyle günümüz kuruna göre yaklaşık 121.000 USD'dır. ABD iç hukukundaki sorumluluk miktarını düzenleyen OPA 90'a göre ise bu miktar, 140.000 grostonluk çift cidarlı bir tanker (1900 USD/groston) için yaklaşık 266.000 USD, tek cidarlı bir tanker (3000 USD/groston) için ise, yaklaşık 420.000 USD'dır.

Türkiye'nin deniz çevresinin korunması ile ilgili taraf olduğu bölgesel anlaşmalar ise; 16 Şubat 1976'da taraf olunan (yenilenen Sözleşme'ye 18 Eylül 2002 tarihinde taraf olunmuştur) 1976 Tarihli Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Konvansiyon (yeni adıyla Barselona Sözleşmesi) ve Protokolleri, 21 Nisan 1992 tarihinde imzalanan 1992 Tarihli Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi) ve 1995 yılında taraf olunan 1959 tarihli Antarktika Antlaşması'dır.

Akdeniz'in Deniz Çevresinin ve Kıyı Alanlarının Korunması Sözleşmesi 9 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz UNEP kapsamında yeniden düzenlenen bu Barselona Sözleşmesi'ne 18 Eylül 2002 tarihi itibarıyla taraf olmuştur (R.G., 2016ç). Türkiye Sözleşme'nin "1994 tarihli Akdeniz'de Kıta Sahaneliği ve Deniz Dibi'nin Keşfi ve İşletilmesinden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü (Offshore Protocol)" ve "2008 tarihli Akdeniz'de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Protokolü (ICZM)"ne taraf olmayıp, taraf olunan Protokoller aşağıda sunulmuştur. (UNEP, 2019):

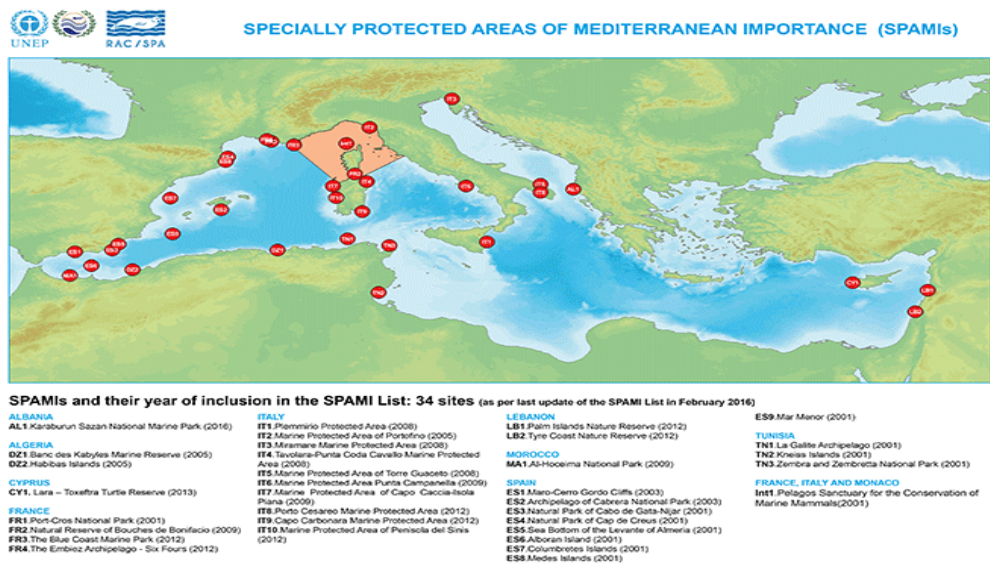
- Akdeniz'de Gemilerden ve Uçaklardan Boşaltma (Dumping) veya Denizde Yakmadan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Ortadan Kaldırılması Protokolü (henüz yürürlüğe girmemiştir)
- Akdeniz'in Kara Kökenli Kirlenmeye Kaynaklara ve Faaliyetlere Karşı Korunması Protokolü (LBS Protocol) (11 Mayıs 2008'de yürürlüğe girmiştir),
- Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe İlişkin Protokol (SPA and Biodiversity Protocol) (12 Aralık 1999'da yürürlüğe girmiştir),

- Olağanüstü Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol (Prevention and Emergency Protocol) (17 Mart 2004'de yürürlüğe girmiştir),
- Akdeniz'in Tehlikeli Atıkların Sınırötesi Taşınması ve Bertaraf Edilmesinden Kaynaklanan Kirliliğe Karşı Korunması Protokolü (Hazardous Wastes Protocol) (BMDHS'ye ilişkin Türkiye'nin görüşlerini yansıtan bir bildirim yapılarak taraf olunmuştur) (18 Ocak 2008'de yürürlüğe girmiştir).

Barselona Sözleşmesi, taraf devletlerin, Akdeniz deniz alanında, gemilerden yapılan boşaltımların sebep olduğu kirliliği önlemek, uluslararası hukukla uyumlu tüm önlemleri almasını hükmetmektedir (Md. 6). İşbirliği Protokolü'ne göre ise bireysel olarak veya tek taraflı veya çok taraflı işbirlikleri ile kirliliğin önlenmesi, tespit edilmesi ve mücadele edilmesi maksatlı izleme faaliyetleri geliştirecek (Md. 5). ve tanımlanmış rotaların çevresel risk değerlendirmesini yapacaktır (Md. 15) (R.G., 2016ç).

Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe İlişkin Protokol doğrultusunda, taraf ülkeler, Önemli Özel Korunan Alanları (Specially Protected Areas of Mediterranean Importance (SPAMIs)) belirlemektedirler. Bu listede Türkiye tarafından belirlenmiş bir özel koruma alanı bulunmamaktadır (Şekil 30).

Şekil 30: Akdeniz'in Önemli Özel Koruma Alanları



Kaynak: Özel Koruma Alanları Bölgesel Faaliyet Merkezi (RAC/SPA), 2017.

Türkiye'nin taraf olduğu diğer bir bölgesel sözleşme olan, 1992 Tarihli Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi) 21 Nisan 1992 tarihinde imzalanmıştır (R.G., 2016d). Sözleşme'nin XVII'inci Maddesi ile kurulması öngörülen Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması (Karadeniz) Komisyonu, 15 Aralık 2000 tarihinde kurulmuştur. Bükreş Sözleşmesi'nin taraf olduğumuz Protokolleri'nin başlıkları aşağıda sunulmuştur (BSC, 2019):

- 1992 tarihli Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokol (henüz yürürlüğe girmemiş olan 2009 tarihli Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan ve Faaliyetlerden Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokol yürürlüğe girdiğinde bu Protokol'ün yerini alacaktır)
- Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol,
- Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalar (Dumping) Nedeniyle Kirlenmesine Karşı Protokol,
- Karadeniz'de Biyolojik Çeşitlilik ve Peyzajın Korunmasına İlişkin Protokol.

Bu Sözleşme'ye göre; taraf devletler, Karadeniz'de gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi için uluslararası kurallara ve standartlara uygun olarak tek başlarına veya gerektiğinde birlikte uygun önlemleri alacaklardır (Md. VIII) (R.G., 2016d).

Bölgesel sözleşmeler arasında yer alan diğer bir sözleşme ise, Antarktika'yı barış ve bilime adanmış doğal koruma alanı olarak güvence altına alan 1959 yılında imzalanan ve ülkemizin 1995 yılında taraf olduğu Antarktika Antlaşmasıdır (R.G., 2016e). Antlaşmaya hâlihazırda 53 ülke taraftır. Antarktika Antlaşması'yla birlikte, Antarktika'ya ilişkin 3 ilave anlaşmadan biri olan 1991 tarihli "Antarktika Antlaşması Çevre Koruma Protokolü (Madrid Protokolü)" (R.G., 2016f), 6 ekiyle birlikte, Antarktika'nın tabi olduğu ayrıntılı düzenlemeleri içermesi bakımından bilhassa önem taşımaktadır. Protokolün 2'inci Maddesi, Antarktika çevresi ile bağlı ve ilgili ekosistemlerin korunmasını öngörmektedir. Madrid Protokolü'nün ülkemizdeki onay işlemleri, 27 Mayıs 2017 tarihinde tamamlanmış olup, katılım belgemiz 27 Eylül 2017 tarihinde, Sekreteryaya'ya iletilmiştir (Dışişleri, 2019).

Burada, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası ve bölgesel andlaşmaların Türk hukuk sistemindeki yerinin açıklanması önem kazanmaktadır. Anayasanın 90'ıncı maddesinde, Türkiye'nin taraf olduğu andlaşmaların yasa değeriine sahip olduğu öngörölmek suretiyle; uluslararası hukukun en önemli bölümünü oluşturan andlaşmaların iç hukuk düzeninde doğrudan etki doğurması kabul edilmiş bulunmaktadır (Pazarcı, 2008: 23).

Türk hukuk düzeninde andlaşmalar ile yasalar eşdeğerli olarak kabul edilip, ilke olarak, birinin ötekine üstünlüğü yoktur. Bunun tek kuraldışılığını anayasanın 90. Maddesine eklenen temel hak ve özgürlöklere ilişkin andlaşmalar ve Anayasamızın 15, 16, 42 ve 92'inci Maddelerinde düzenlenen konularda var olan ya da yapılacak andlaşmalar oluşturmaktadır. Zira bu konulardaki andlaşmalar, Anayasada öngörölen koşul ve sınırlamalar içerisinde bir yasamıza aykırı hükümler içerebilecektir (Pazarcı, 2008: 28).

Özetle, denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, iç hukuka yansıtılmamış olsa dahi, yasa değeriine sahip olarak kabul edilecektir.

Deniz çevresinin korunması ile ilgili Türk hukuk mevzuatı şu şekildedir:

- 2872 sayılı Çevre Kanunu (R.G., 2016g).
- 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun (R.G., 2016ğ).
- Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliğı (R.G., 2016h).
- Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kapsamında Mal ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik (R.G., 2016ı).
- Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğı (R.G., 2016i).
- 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2019/1) (R.G., 2019ç).

- Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine İlişkin Risk Değerlendirmesi Ve Acil Müdahale Planlarını Hazırlayacak Kurum Ve Kuruluşların Asgari Özelliklerine Dair Tebliğ (R.G., 2016j).

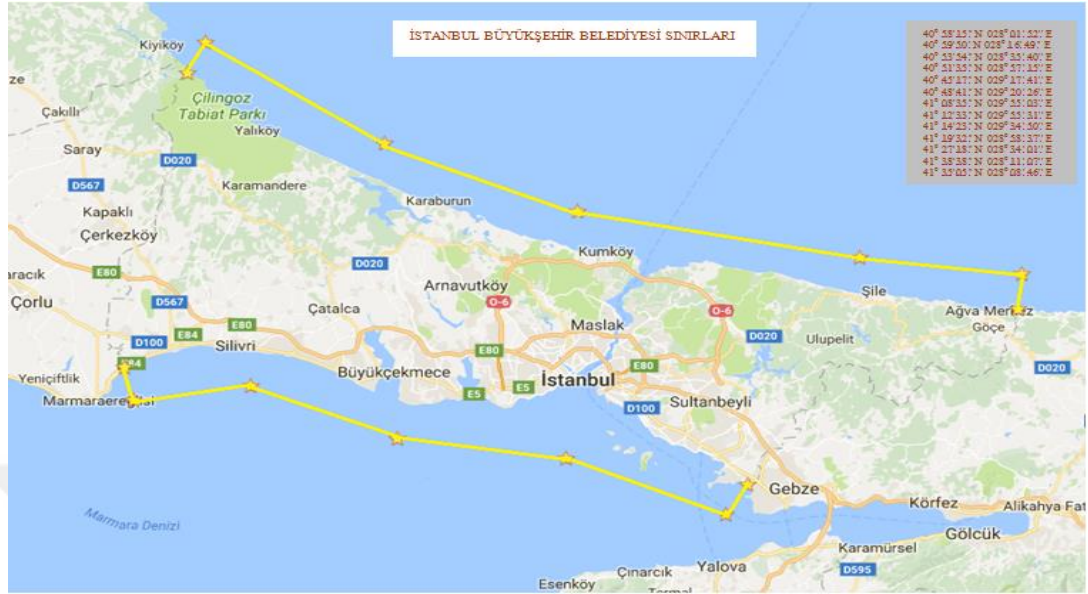
- Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi (2013/12) (Çevre, 2016a).

- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Yetki Devri Genelgesi (2011/9) (Çevre, 2016b).

Çevre Kanunu'nun hükümlerine uyulup uyulmadığının denetleme yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na aittir. Gerektiğinde bu yetki Bakanlıkça, il özel idarelerine, çevre denetim birimlerini kuran belediye başkanlıklarına, Denizcilik Müsteşarlığına ve Sahil Güvenlik Komutanlığına devredilebilir (Md. 12) (R.G., 2016g).

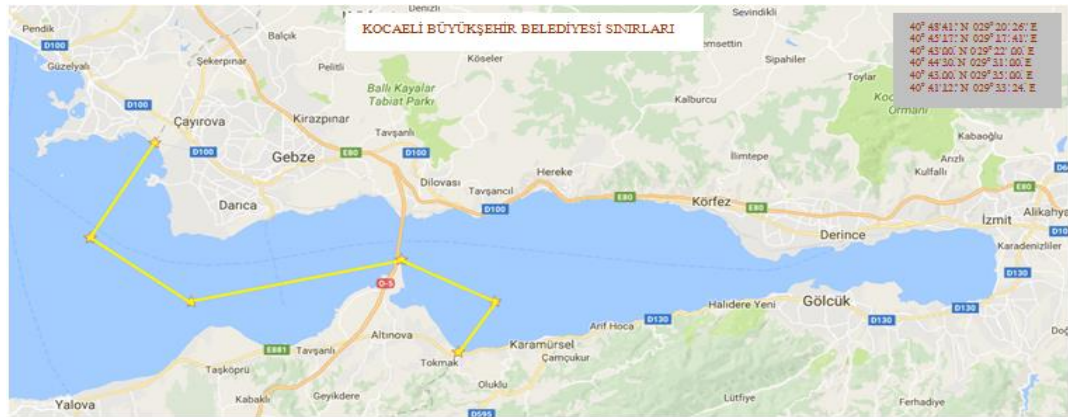
Bakanlık Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Yetki Devri Genelgesi (2011/9) ile bu yetkisini Genelge'nin EK-1'inde belirtilen koordinatlardaki deniz alanlarında İstanbul, Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlıklarına (Şekil 31, 32, 33, 34), liman başkanlıklarına (yat limanı, balıkçı barınakları ve Genelge EK-1'de belirtilen alanlar haricindeki iskele ve rıhtımlarda bir deniz miline kadar) ve bunlar haricindeki diğer tüm alanlarda Sahil Güvenlik Komutanlığı'na bağlı gemi/bot komutanlıklarına devretmiştir (Çevre, 2016b).

Şekil 31: İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Deniz Çevresinin Korunmasındaki Yetki Alanı



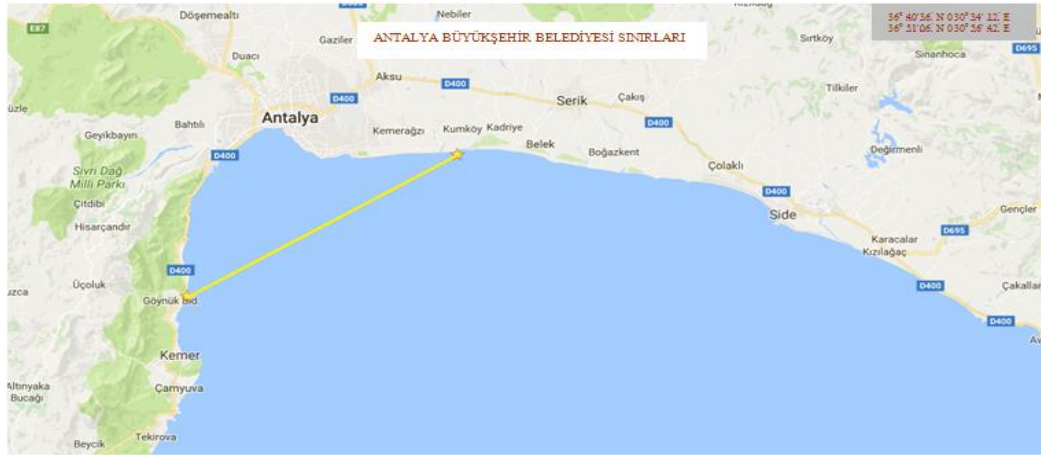
Kaynak: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Yetki Devri Genelgesi'nde (2011/9) (Çevre, 2016b) ifade edilen koordinatlar doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 32: Kocaeli Büyükşehir Belediyesinin Deniz Çevresinin Korunmasındaki Yetki Alanı



Kaynak: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Yetki Devri Genelgesi'nde (2011/9) (Çevre, 2016b) ifade edilen koordinatlar doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 33: Antalya Büyükşehir Belediyesinin Deniz Çevresinin Korunmasındaki Yetki Alanı



Kaynak: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Yetki Devri Genelgesi'nde (2011/9) (Çevre, 2016b) ifade edilen koordinatlar doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 34: Mersin Büyükşehir Belediyesinin Deniz Çevresinin Korunmasındaki Yetki Alanı



Kaynak: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Yetki Devri Genelgesi'nde (2011/9) (Çevre, 2016b) ifade edilen koordinatlar doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

Çevre kanunu aynı zamanda, devletin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında, deniz kirliliği yapan gemilere verilecek idari para cezalarını düzenlemektedir (madde 20) (R.G., 2016g). 5326 sayılı Kabahatler Kanununa göre para cezaları, her takvim yılı başından geçerli

olmak üzere o yıl için 213 sayılı Vergi Usul Kanunu uyarınca tespit edilen ve ilan edilen yeniden değerlendirme oranında arttırılarak, uygulanmaktadır (R.G., 2016k; 2016l). 2019 yılı için uygulanacak miktarlar T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından “2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2019/1)” ile yayınlanmıştır (R.G., 2019ç).

“1990 OPRC Sözleşmesi” (R.G., 2016c), “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” ile iç hukuka aktarılmıştır. Bu kanun, acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerinden kaynaklanan kirliliğe karşı müdahale ve hazırlıklı olma esaları ile zararların tespiti ve tazmin esaslarını belirlemektedir. Bu kanun uyarınca Ulusal Acil Müdahale Planı, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanacaktır (Md. 18). Ayrıca bu kanun; Türk iç sularına uğrayacak beşyüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerin karasularına girmeden 48 saat önce bilgi vermesini düzenlemektedir (Md. 5) (R.G., 2016ğ).

“Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun”un uygulama yönetmeliği ise; ulusal, bölgesel, kıyı tesisi ve gemi acil müdahale planları, ulusal ve bölgesel operasyon komiteleri, zarar tespit komisyonu ve “Ulusal Hazırlıklı Olma ve Müdahale Sistemi” ile ilgili hususları detaylı olarak düzenlemektedir (R.G., 2016h).

“Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği”, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının denize verilmesinin önlenmesi ve deniz ortamının korunması maksadıyla; yükümlülere tarafından atık kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesi ile atık alma gemilerine ilişkin usul ve esasları belirlemektedir. Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan uğraksız gemiler haricindeki gemiler atıklarını, atık kabul tesislerine veya atık alma gemilerine vermekle yükümlüdürler (Md. 10) (R.G., 2016i).

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, söz konusu Yönetmelik (R.G., 2016i), Çevre Kanunu (R.G., 2016g), 2000/59/EC sayılı AB Direktifi (EU, 2016b) ve MARPOL 73/78 (R.G., 2016a) gerekleri doğrultusunda, “Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi”ni (2013/12) yayınlayarak; Gemi Atık Takip Sistemi (GATS)’ni (liman dışı sefer yapan bütün yolcu gemileri, 150 groston ve üstündeki

petrol tankerleri ile 400 groston ve üstündeki diğer tüm gemiler için) ve Mavi Kart Sistemini (sayılanlar haricindeki diğer tüm gemiler) düzenlemiştir (Çevre, 2016a).

C. Deniz Trafiği Emniyet Düzenlemeleri

Denizde emniyet, “tehlikeye maruziyetin ve böyle bir durumu yaratacak veya devam ettirecek örgütsel faktörlerin yokluğundan kaynaklanan malzeme durumu” olarak tanımlanır. Denizde emniyet geleneksel olarak deniz kirliliğinin önlenmesi, sızıntının temizlenmesi, sorumluluk ve tazminat hususları ile ilişkilendirilir. (Christodoulou-Varotsi, 2009: 11-12).

Denizde emniyet; “deniz kazalarının önlenmesi”, “deniz kazalarına karşı hazırlıklı olma ve müdahale” ile “deniz kazalarında sorumluluk” konularını içeren geniş bir alanı kapsamaktadır (Christodoulou-Varotsi, 2009: 56).

Fakat deniz çevresinin korunması, bir önceki bölümde farklı bir başlık altında incelendiğinden; deniz trafiği emniyet düzenlemeleri başlıklı bu bölümde sadece deniz kazalarının önlenmesi ile ilgili konulara değinilecektir.

Deniz kazalarının önlenmesi konusu; “gemilerin tasarımı ve inşası”, “insan faktörü olarak da adlandırılan denizcilik endüstrisindeki denizde ve kıyıda çalışan gemi adamları ve diğer personelle ilgili hususlar” ve son olarak “liman devlet kontrolü” alanlarını kapsamaktadır (Christodoulou-Varotsi, 2009: 56).

Yukarıda sayılan alanları düzenleyen temel uluslararası sözleşmeler, “1982 BMDHS”, “MARPOL 73/78”, “SOLAS 1974 ile 1978 ve 1988 Protokolleri”, “MLC 2006” ve “STCW 1978” sözleşmeleri olarak sayılabilir.

Bu sözleşmelere ek olarak, denizde arama kurtarma operasyonlarını düzenleyen “Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (1979 Hamburg)” de, denizde emniyet ile ilgili önemli bir sözleşmedir.

1979 Hamburg Sözleşmesi’ne göre; taraflar kıyıları civarında denizde tehlike içinde bulunan şahıslara yeterli arama ve kurtarma hizmetlerinin sağlanması için gerekli düzenlemelerin yapılmasını temin edecekler (EK, Md. 2.1.1) ve “arama kurtarma koordinasyon merkezleri”ni ve uygun görecekları “kurtarma alt-merkezleri”ni kuracaklardır (EK, Md. 2.3.1) (R.G., 2017ç).

Denizde meydana gelecek kazalarla ilgili ise; 1982 BMDHS ve MARPOL 73/78, bayrak devletlerine, açık denizde meydana gelen ve bayraklarını taşıyan gemilerin karıştığı kazalar için soruşturma açma yükümlülüğü getirmiştir (BMDHS Md. 94.7; MARPOL Md. 12) (UNCLOS, 2016; R.G., 2016a).

1982 BMDHS her devletin bayrağını taşıyan gemiler için inşa, teçhizat, denize elverişlilik, uygun personelle donatma, mürettebatın çalışma koşulları ve eğitimi, işaretlerin kullanımı, muhaberenin tesis edilmesi ve çatışmanın önlenmesi hususlarında düzenleme yapmasını hükmetmektedir (Md. 94.3) (UNCLOS, 2016).

MARPOL73/78 Sözleşmesi ve EK'leri (EK III hariç), "gemilerin inşası ve teçhizatı"yla ilgili hususlar ile "gemilerin sürveyi, sertifikalandırılması ve liman devlet denetimleri"yle ilgili hususlar olmak üzere denizde emniyet kapsamında temel olarak iki alanı düzenlemektedir (R.G., 2016a).

SOLAS 74 Sözleşmesi ise denizde emniyet ile ilgili, gemilerin "inşası ve teçhizatı", "operasyonu" ve "seyrüseferi" olmak üzere temel olarak üç alanı kapsamaktadır (R.G., 2017d).

Ayrıca; deniz kazalarının, mürettebat ihmali, yetersiz yönetim ve gemi-kıyı yönetimi arasındaki iletişim yokluğu gibi tanımlanmış sebeplerini ortadan kaldırmak için 1993 yılında oluşturularak, 2000 yılında düzeltilen Uluslararası Emniyet Yönetimi (ISM) Kodu, SOLAS'a IX. Bölüm olarak eklenmiştir Bu Koda göre, bir şirket, emniyet ve deniz kirliliğini önleme ile ilgili işleri yöneten, icra eden ve onaylayan tüm personelin sorumluluklarını, yetkilerini ve birbirleriyle olan ilişkilerini tanımlamak ve kağıda dökmekle yükümlüdür (Md. 3.2 ve 3.3) (IMO, 2017a).

MLC 2006 Sözleşmesi, ILO'nun denizde çalışmaya ilişkin tüm sözleşmelerini ve tavsiye kararlarını tek bir çatı altında toplamıştır (ILO, 2017a).

STCW 78 Sözleşmesi ise gemiadamları için eğitim, lisanlandırma ve vardiya gibi konularda küresel asgari mesleki standartları belirlemektedir) (IMO, 2017b; R.G., 2017e).

1. Gemilerin Tasarım, İnşa ve Teçhizatı

Gemilerin, özellikle petrol ve kimyasal tankerlerin, tasarımı ve inşası ile ilgili uluslararası kural ve standartların oluşmasında, tarihi süreçte meydana gelen ve aşağıda ifade edilen deniz kazalarının rolü büyüktür.

- Torrey Canyon (1967) kazası sonrası, 1954 OILPOL Sözleşmesi'ne yapılan 1969 değişiklikleri ile “*Üstüne Yükleme (Load on Top (LOT))*” sistemi getirilmiştir (petrolün üstte ve suyun altta toplanması zaman aldığından kısa mesafeli taşımalarda sorun yaşanmış ve birbirleriyle uyummayan petrol ürünlerinin üst üste taşınmasında da pek kullanılamamıştır) (Abdullayev, 2005: 62-66).

- Argo Merchant (1976) ve Amoco Cadiz (1978) gibi bir dizi tanker kazası sonrasında, ABD'nin ısrarlı tavrı ile MARPOL 73/78 Sözleşmesi imzalanmış ve “*Ayrılmış Balast Tankı (Segregated Ballast Tank (SBT))*” ve “*Ham Petrolle Yıkama (Crude Oil Washing (COW))*” sistemleri zorunlu hale getirilmiştir (Abdullayev, 2005: 81).

- Exxon Valdez (1989) kazası sonrasında; ABD Kongresi, OPA 90 (Oil Pollution Act of 1990) kanununu çıkarmış ve bu kanunla ABD limanlarına uğrayacak veya ABD deniz yetki sahalarında seyredecek tankerlerin “*çift cidarlı (double hulls)*” olmasını zorunlu kılmıştır. Buna paralel olarak IMO 1992 yılında MARPOL 73/78 Sözleşmesi'nin EK I'ine getirdiği Kural 13F ve 13G tankerler için çift cidar zorunluluğu getirilmiştir. Aynı zamanda OPA 90, mevcut tankerlerin yaş ve tonaj kriterlerine göre 2015 yılının sonuna kadar hizmet dışına ayrılmasını düzenlerken, IMO Kural 13F ve 13G ile bu tarihi 2026 sonu olarak belirlemiştir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 59-60).

- Erika (1999) kazası sonrasında; Avrupa Komisyonu “Regulation 417/2002/EC” ile tek cidarlı Kategori 1 tankerlerden 1973 ve öncesinde hizmete girenlerin 2003 yılında, 1981 ve sonrasında hizmete girenlerin 2007 yılında; Kategori 2 ve 3 tankerlerden 1973 ve öncesinde hizmete girenlerin 2003 yılında, 1989 ve daha sonra hizmete girenlerin ise 2015 yılında hizmet dışına çıkarılması düzenlenmiştir. Prestige (2002) kazası sonrası yürürlüğe konulan “Regulation 1726/2003/EC” ile 2007 tarihi 2005 yılına, 2015 tarihi 2010 yılına çekilmiştir. Bu düzenleme neticesinde IMO, 2003 yılında, MARPOL 73/78 EK I, Kural 13G'ye düzeltme

yaparak bu tarihleri aynen kabul etmiştir. IMO'nun 2003 yılında yaptığı diğer değişiklikler ise "Regulation 2172/2004/EC" ile Avrupa Komisyonu hukuk rejimine dahil edilmiştir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 62-65).

SOLAS 74 Sözleşmesi, kapsamına giren (uluslararası sefere bağlı 500 gros ton ve üzeri yük gemileri ile ticari işlerde kullanılmayan gezi yatları haricindeki tüm yolcu gemileri) tüm gemiler için çok detaylı, MARPOL 73/78 Sözleşmesi ise, kapsamına giren petrol tankerleri ve kimyasal tankerler için spesifik boyutta olacak şekilde; söz konusu gemilerin "tasarım, inşa ve teçhizatları" hakkında önemli düzenlemeler getirmiştir.

a. SOLAS 74 Sözleşmesi İle Getirilen Düzenlemeler

Bu sözleşme "yolcu", "Ro-Ro" ve "yük gemileri"nin tasarım, inşa ve teçhizatı hakkındaki, aşağıda ifade edilen konu başlıkları altında, temel gereklilikleri çok detaylı olarak düzenlemiştir (R.G., 2007d).

- Gemilerin inşa, mekaniki ve elektriki ihtiyaçları (Bölüm II-1 Kısım A1)
- Tankerlerin pruvasına emniyetli bir şekilde erişim ve tankerlerde emercensi yedekleme donanımları (Bölüm II-1 Kısım A1)
- Yolcu, Ro-Ro ve yük gemilerinin bölmeleme ve stabilitesi (Bölüm II-1 Kısım B)
- Yük gemilerinin bölmeleme ve hasar dengesi (Bölüm II-1 Kısım B1)
- Makine donanımı, dümen donanımı, buhar kazanları ve buhar boru sistemleri, gürültüye karşı koruma ve yolcu gemilerinde acil durum tesislerinin yeri (Bölüm II-1 Kısım C)
- Ana ve acil durum elektrik güç kaynakları (Bölüm II-1 Kısım D)
- Periyodik olarak vardiya tutulmayan makine mahalleri için gereklilikler (Bölüm II-1 Kısım E)
- Yangın tespit ve alarmı, duman yayılmasının kontrolü, yangının durdurulması, yangın savunma ve bünyesel mukavemet (Bölüm II-2 Kısım C)
- Kişisel can kurtarma araçları, can kurtarma araçları ve kurtarma botları ile ilgili gereklilikler (Bölüm III Kısım B)
- Telsiz ve seyir ekipmanları gereklilikleri (Bölüm IV ve V)

b. MARPOL 73/78 Sözleşmesi İle Getirilen Düzenlemeler

MARPOL 73/78 Sözleşmesi, kapsamına giren petrol tankerlerinin ve kimyasal tankerlerin “tasarım, inşa ve teçhizatları” hakkında önemli düzenlemeler getirmiştir (R.G., 2016a). Bunlardan bazıları şu şekildedir:

- Sözleşme’nin EK I, Kural 13’ü ile petrol taşıyan tankerler için ayrılmış balast tankları ve konumları, ham petrolle yıkama sistemleri, bu gemilerin balast tankları vasıtasıyla çift cidarlı hale getirilmesi ve bunun için yapılacak balast tanklarının kargo tanklarına göre konumları ile ilgili düzenlemeler getirilmiştir. Kural 15, 16 ve 17’si ile ise petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri ve slop tankları, petrol filtreleme sistemleri ve slaç tankları ile ilgili düzenlemeler getirilmiştir.
- Sözleşme’nin EK II, Kural 5’i ile Kategori B ve C sınıfı kimyasal madde taşınan tankların kalıntı bırakmayacak boru ve pompalarla teçhizi ile ilgili düzenlemeler, Kural 13’ü ile Kategori A, B ve C sınıfı madde taşıyan kimyasal tankerlerin IGB (Dökme Tehlikeli Kimyasallar Taşıyan Gemilerin İnşaat ve Ekipmanları İçin Uluslararası Kod)’ye uygun inşa edilmesi ve madde 8’i ile ise kalıntı tahliye sistemleri ve bu sistemlere ait kayıt cihazları ile ilgili düzenlemeler getirilmiştir.
- Sözleşme’nin EK IV, Kural 9 ve 10’u ile gemilerdeki pis su dezenfekte etme ve parçalama sistemleri ve bu sistemlere ait kara tesislerine tahliye boru devreleri ile ilgili düzenlemeler getirilmiştir.
- Sözleşme’nin EK VI, Kural 16’sı ile yakma fırınlarının sahip olması gereken standartlar belirlenmiştir.

2. İnsan Faktörü

Denizde Emniyet’in insan faktörü boyutu; denizcilik endüstrisindeki denizde ve kıyıda çalışan gemi adamları ve diğer çalışanlar ile ilgili hususları kapsamaktadır. Bu konular temel olarak ILO 147 ve 1996 Protokolü, MLC 2006 ve STCW 1978 Sözleşmeleri düzenlemektedir.

a. MLC 2006 Sözleşmesi İle Getirilen Düzenlemeler

Daha önce gemiadamlarının gemilerdeki çalışma ve dinlenme saatleri, çalışma koşulları, yaşam alanları ve sosyal güvenlik önlemleri gibi gereklilikleri “ILO 147-Ticari Gemicilikte Minimum Standartlar Sözleşmesi (1976)” (ILO, 2017b) ve bu sözleşmenin “1996 Protokolü” (ILO, 2017c) ile düzenlenmekteydi.

Fakat; ILO’nun halen yürürlükte bulunan denizde çalışmaya ilişkin uluslararası sözleşmelerini ve tavsiye kararlarını bir araya getirerek tek bir sözleşme yaratma ihtiyacı doğrultusunda, ILO 147 ve 1996 Protokolü de dahil, toplam 37 ILO sözleşmesini kapsayan, “MLC 2006- Denizde Çalışma Sözleşmesi” imzalanmış ve 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmeye göre, taraf devletler gemiadamlarının haklarını güvence altına almak için sözleşmenin tüm şartlarını uygulanabilir hale getirecek (Md. 1.1) ve bayrağını taşıyan gemilerin kurallara uyup uymadığını düzenli olarak denetleyeceklerdir (Md. 5.2). Aynı zamanda bayraklarını taşıyan gemilerin, “denizde çalışma (işçilik) sertifikası” ve “denizde çalışma (işçilik) uygunluk deklarasyonu” bulundurmalarını sağlayacaklardır (Md. 5.3) (ILO, 2017a).

Sözleşme “Maddeler”, “Kurallar” ve kuralların uygulamasını detaylandıran “Kod” olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. Kod, “Zorunlu Standartlar”ı içeren Bölüm A ve “Tavsiye İlkeler”i içeren Bölüm B’den oluşmaktadır. Sözleşmenin Kurallar bölümü beş Başlık (Title) altında düzenlenmiş ve her Kuralın altına o Kural’a (Regulation) ait, Kod’un Bölüm A’sını oluşturan ilgili Standart (Standard) ve Bölüm B’sini oluşturan ilgili İlke (Guideline) yerleştirilmiştir. Örneğin; Başlık 1- Kural 1.1- Standart A1.1- İlke B1.1, gibi (ILO, 2017a).

Sözleşme’nin Başlıkları ve Kuralları aşağıda sunulmuştur (ILO, 2017a):

- Başlık 1. Bir Gemide Çalışacak Gemiadamları İçin Asgari Gereklilikler
 - Kural 1.1. Asgari Yaş
 - Kural 1.2. Sağlık Sertifikası
 - Kural 1.3. Eğitim ve Beceriler
 - Kural 1.4. İşe Alma ve Yerleştirme
- Başlık 2. İstihdam Şartları
 - Kural 2.1. Gemiadamlarının İstihdam Sözleşmeleri

- Kural 2.2. Maaşlar
- Kural 2.3. Çalışma ve Dinlenme Saatleri
- Kural 2.4. İzin Hakkı
- Kural 2.5. Ülkesine İade
- Kural 2.6. Geminin Kaybı veya Batması Durumunda

Gemiadamlarının Tazmini

- Kural 2.7. Gemiadamı Donatım Seviyeleri
- Kural 2.8. Gemiadamlarının İstihdamında Kariyer ve Yetenek

Geliştirme ve Fırsatları

- Başlık 3. Barınma, Dinlenme Tesisleri, Yiyecek ve İçecek
 - Kural 3.1. Barınma ve Dinlenme Tesisleri
 - Kural 3.2. Yiyecek ve İçecek
- Başlık 4. Sağlığı Koruma, Tıbbi Bakım, Refah ve Sosyal Güvenlik

Koruması

- Kural 4.1. Gemide ve Kıyıda Tıbbi Bakım
- Kural 4.2. Armatörün Sorumluluğu
- Kural 4.3. Sağlığı ve Emniyeti Koruma, Kazaları Önleme
- Kural 4.4. Kıyıya Konuşlu Sosyal Tesislere Erişim
- Kural 4.5. Sosyal Güvenlik

- Başlık 5. Uygunluk ve Yaptırım

- Kural 5.1. Bayrak Devleti Sorumlulukları

- Kural 5.1.1. Genel Prensipler
- Kural 5.1.2. Tanınmış Organizasyonların Yetkilendiril-

mesi

- Kural 5.1.3. Denizde Çalışma Sertifikası ve Denizde

Çalışma Uygunluk Deklarasyonu

- Kural 5.1.4. Denetim ve Yaptırım
- Kural 5.1.5. Gemide Şikayet Prosedürleri
- Kural 5.1.6. Deniz Kazaları

- Kural 5.2. Liman Devleti Sorumlulukları

- Kural 5.2.1. Limanlarda Denetim

- Kural 5.2.2. Kıyıda Gemiadamları Şikayetleri Değerlendirme Prosedürleri
- Kural 5.3. Gemiadamı İşe Alım ve Yerleştirme Servis Sağlayıcılarının Sorumlulukları.

b. 1976 ILO 147 ve 1996 Protokolü ile Getirilen Düzenlemeler

Bu sözleşmeye taraf devletlerin aynı zamanda MLC 2006 Sözleşmesine taraf olmaları durumunda, ILO 147 ve 1996 Protokolü onlar için geçersiz duruma gelmektedir (ILO, 2017a). MLC 2006 Sözleşmesine taraf olmayıp, ILO 147 Sözleşmesi'ne taraf devletler için bu sözleşme halen yürürlüktedir.

Sözleşme'ye göre, taraf devletler, kendi bayrağını taşıyan gemiler için çalışma ve vardiya saatlerini ve iş standartlarını kapsayan emniyet standartları, sosyal güvenlik önlemleri ve gemideki çalışma koşulları ve yaşam alanları ile ilgili düzenlenmemiş diğer hususlar hakkında düzenlemeler yapacaklardır (Md.2.a) (ILO, 2017b).

Taraf devletler çıkaracakları söz konusu kanun ve yönetmeliklerin, bu sözleşmenin Ek'inde belirtilen ve aşağıda sunulan sözleşmelere uyumlu olmasını sağlayacaklardır (Md. 2.a) (ILO, 2017b).:

- “ILO 7-Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi (1920)” veya “ILO 58-Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi (Revize) (1936)” veya “ILO 138- Asgari Yaş Sözleşmesi (1973)”
- “ILO 55- Gemiadamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme (1936)” veya “ILO 56- Hastalık Sigortası (Deniz) Sözleşmesi (1936)” veya “ILO 130- Tıbbi Bakım ve Hastalık Yardımlarına İlişkin Sözleşme (1969)”
- “ILO 73- Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme (1946)”
- “ILO 134- İş Kazalarının Önlenmesine (Gemiadamları) İlişkin Sözleşme (madde 4 ve madde 7) (1970)”
- “ILO 92- Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme (Revize) (1949)”

- “ILO 68- Gemilerde Mürettebat İçin İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Sözleşme (madde 5) (1946)”

- “ILO 53- Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar Ve Gemi Zabitlerinin Mesleki Yeterliliklerinin Asgari İcaplarına İlişkin Sözleşme (madde 3 ve 4) (1936)”

- “ILO 22- Gemiadamlarının Anlaşma Hükümlerine İlişkin Sözleşme (1926)”

- “ILO 23- Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin Sözleşme (1926)”

- “ILO 87- Sendika Özgürlüğü ve Sendikalaşma Hakkının Korunması Sözleşmesi (1948)”

- “ILO 98- Örgütlenme ve Toplu Pazarlık Hakkı Sözleşmesi (1949)”

Taraf devletlerin kanun ve yönetmeliklerini, yukarıdaki sözleşmelere ek olarak bu sözleşmenin 1996 Protokolü Ek A ve Ek B’sinde belirtilen ve aşağıda sunulan sözleşmelere de uygun olarak hazırlayacakları, 1996 Protokolü ile düzenlenmiştir (1996 Protokol, Md. 1.1) (ILO, 2017c).

- “ILO 133- Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme (İlave Hükümler) (1970)”

- “ILO 180- Gemiadamlarının Çalışma Saatleri ve Gemilerin Personelle Donatılması Sözleşmesi (1996)”

- “ILO 108- Gemiadamları Ulusal Kimlik Katlarına İlişkin Sözleşme (1958)”

- “ILO 135- İşçi Temsilcileri Sözleşmesi (1971)”

- “ILO 164- Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme (1987)”

- “ILO 166- Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin Sözleşme (Revize) (1987)”

Ayrıca taraf devletler, bayraklarını taşıyan gemilerde çalışan mürettebatın, “ILO R117 – Mesleki Eğitim Tavsiye Kararları (1962)” uyarınca, görevlerine uygun yeterliliğe ve eğitime sahip olmalarını sağlamalıdır (Md. 2.e) (ILO, 2017b).

ILO 147 Sözleşmesi ile gemiadamlarının gemilerdeki çalışma ve dinlenme saatleri, çalışma koşulları, yaşam alanları ve sosyal güvenlik önlemleri gibi

gerekliliklerinin taraf devletler tarafından düzenlenmesi ve denetlenmesi sağlanmıştır.

c. STCW 78 Sözleşmesi İle Getirilen Düzenlemeler

Gemiadamlarının eğitim, lisanslandırılma ve vardiya usullerinin uluslararası düzeyde yeknesaklığına duyulan ihtiyaç sonucunda, STCW 78 Sözleşmesi düzenlenmiştir.

Bu sözleşme, uygulamadan doğan sorunların giderilmesi için her ne kadar 17 temel maddesi değişmeden kaldıysa da, 1995 yılında büyük bir revizyona tabi tutulmuştur. 1995 değişiklikleri, özellikle gemiadamlarının eğitimi ve lisanslandırılması ile ilgili teknik anlamda köklü değişiklikler getirmiş ve Sözleşme'nin Teknik Ek'inin formatı da, Bölüm (Chapter)-Kural (Regulation) formatında yeniden düzenlenmiştir (IMO, 2017b).

Ayrıca Sözleşme ile getirilen prensipleri detaylandırmak için Zorunlu (Part A) ve Tavsiye (Part B) olmak üzere iki bölümden meydana gelen STCW Kod oluşturulmuştur. 1995 değişiklikleri ile getirilen ve devletlerin Sözleşme'ye uyum sağlamak için aldıkları önlemleri IMO'ya bildirmelerini öngören düzenleme neticesinde, Beyaz Liste Devletleri kavramı ortaya çıkmıştır (IMO, 2017b).

Sözleşme'nin 1995 değişiklikleri sonrası oluşturulan bölümleri şu şekildedir (IMO, 2017b):

- Genel Koşullar (15 Kural)
- Kaptan ve Güverte Bölümü (4 Kural)
- Makine Bölümü (4 Kural)
- Telsiz Haberleşmesi ve Telsiz Operatörleri (2 Kural)
- Belirli Gemi türlerinde Çalışan Personelin Özel Eğitim Koşulları ile İlgili Standartlar (3 Kural)
- Acil Durum, İş Emniyeti, Güvenlik, Tıbbi Bakım ve Hayatta Kalma Fonksiyonları (4 Kural)
- Alternatif Belgelendirme (3 Kural)
- Vardiya Tutma Esasları (2 Kural)

STCW Sözleşmesi'ni ve Kodu'nu günümüzdeki ve yakın gelecekte öngörülen gelişmelere uydurabilmek için 2010 yılında Manila Değişiklikleri kabul edilmiştir. Sözleşme'nin, 1995 Değişiklikleri'ndeki yapısal formatı değiştirilmemiş, sadece içerikte değişiklikler yapılarak, bazı bölümlerin Kural sayıları arttırılmıştır. Buna göre; “Kaptan ve Güverte Bölümü” Kural sayısı 5’e, “Makine Bölümü” Kural sayısı 7’ye, “Acil Durum, İş Emniyeti, Güvenlik, Tıbbi Bakım ve Hayatta Kalma Fonksiyonları” bölümü Kural sayısı 6’ya çıkarılmıştır. Manila Değişiklikleri 2010 ile STCW 78 Sözleşmesi’ne yapılan temel değişiklikler şu şekildedir (Ahmad, 2011: 5-6):

- Yeterlilik lisansları ile ilgili sahte uygulamaları engellemek için önlemlerin arttırılması ve değerlendirme sürecinin güçlendirilmesi,
- MLC 2006 hükümleri ile mümkün olduğunca uyumlu hale gelecek şekilde, çalışma ve dinlenme saatleri ile ilgili gerekliliklerin değiştirilmesi,
- Gemiadamları sağlık yeterliliği ile ilgili standartların güncellenmesi ve bunun yanında, uyuşturucu ve alkol kullanımının önlenmesi için yeni gereklilikler,
- Engelli gemiadamları için yeni lisans gereklilikleri,
- Elektronik haritalar ve bilgi sistemleri (ECDIS) gibi modern teknolojilerin eğitimi ile ilgili yeni gereklilikler,
- Deniz çevresi farkındalık eğitimi ile liderlik ve takım çalışması eğitimi için yeni gereklilikler,
- Elektro-teknik zabıtları için yeni oluşturulan eğitim ve lisans gereklilikleri,
- Sıvılaştırılmış kimyasal gaz tankerlerinde çalışan personel için yeni gereklilikleri de içeren, tankerlerde çalışan personelin güncellenmiş yeterlilik gereklilikleri,
- Gemiadamlarının, gemilerinin deniz haydutları tarafından saldırıya uğraması durumunda deniz haydutları ile doğru bir şekilde mücadele etmeleri için eğitilmelerini sağlayacak şartları da içeren, güvenlik eğitimi ile ilgili yeni gereklilikler,
- Uzaktan eğitim ve web tabanlı eğitimi içeren modern eğitim metodunun yürürlüğe konulması,
- Yakın kıyısız seferler,

- Kutup sularında operasyon yapan gemilerde çalışan personel için yeni eğitim rehberi,
- “Dinamik konumlandırma sistemleri”ni kullanan personel için yeni eğitim rehberi.

3. Liman Devlet Kontrolü

Liman devleti denetiminin amacı, gemilerin uluslararası sözleşmelerde belirtilen standartlara uygunluğunu denetlemede yetersiz kalan bayrak devletlerinin – özellikle de kolay bayrak devletlerinin- sebep olduğu açığı gidererek, standartlı gemilerin denizlerden temizlenmesini sağlamaktır (Okur, 2009: 225).

Liman devleti denetiminin temellerini oluşturan uluslararası Sözleşmeler arasında, “SOLAS 74 (Bölüm I, Kural 19)”, “MARPOL 73/78 (Md. 5.2)”, “STCW 78 (Kural I.4)”, “LL (Load Lines) (Md. 21)”, “1982 BMDHS (madde 218, 219, 220.1 ve 226)” ve “MLC 2006 (Md. V.4)” sayılabilir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 25-26).

Liman devleti denetiminin ilk aşaması, liman devleti denetim görevlisinin gemiyi ziyaret ederek ilgili sözleşmelerde belirtilen belgeleri ve dökümanları denetlemesinden ibarettir. Denetlenecek belgeler mutabakat zabıtlarının eklerinde ayrıntılı bir şekilde sayılmaktadır. Geçerli belgelerin bulunmaması durumunda ya da geminin, teçhizatın ya da mürettebatının ilgili belgelerdeki gereklilikleri önemli ölçüde karşılamadığına inanmak için açık gerekçeler olması durumunda daha “ayrıntılı denetim” yapılmaktadır. Belirli gemilere de yılda bir kez “genişletilmiş denetim” yapılmaktadır (Okur, 2009: 237).

Liman devleti denetimi, ulusal denizcilik idareleri arasında oluşturulan bir dizi bölgesel anlaşma temelinde operasyonel hale gelmiştir. Dünyada dokuz adet bölgesel liman devleti denetimi düzenlemesi mevcuttur. Bunlar; Paris Mutabakat Zaptı, Vina Del Mar Anlaşması, Tokyo Mutabakat Zaptı, Karayipler Mutabakat Zaptı, Akdeniz Mutabakat Zaptı, Karadeniz Mutabakat Zaptı, Hint Okyanusu Mutabakat Zaptı, Batı ve Orta Afrika Bölgesi Mutabakat Zaptı ve Riyad Mutabakat Zaptı’dır. ABD ise herhangi bir bölgesel mutabakat zaptına taraf değildir ve bu ülkede liman devlet denetimi ABD Sahil Güvenliği tarafından yapılmaktadır.

Bölgesel liman devleti denetimine ilişkin örnek model 1982 tarihli Paris Mutabakat Zaptı ile getirilen düzenlemededir. Bölgesel mutabaka zabıtlarının tümü büyük ölçüde ilk örnek olan Paris Mutabakat Zaptı'na benzemektedir (Okur, 2009: 227).

4. ABD ve Türkiye'nin Denizde Emniyet Düzenlemelerinin Karşılaştırılması

ABD, kabul ettiği kanunlar vasıtasıyla, denizcilikte tek taraflı (unilateral) düzenlemeler oluşturmakta ve bu düzenlemeler, sahip olduğu ticaret hacmi sebebiyle, tüm denizci devletleri ve gemicilik endüstrisini etkilemektedir.

Literatüre göre, uluslararası hukuk tek taraflılığı, “bir devletin yasal sistemin bir kısmını oluşturacak ve sınırlı etkiler ortaya koyacak standartları oluşturmak için bazı kanunları çıkarma isteği göstermesi” şeklinde tanımlamaktadır. Tek taraflılık (unilateralism) uluslararası sistem için tek taraflı düzenlemeler ile getirilen değişikliklerin uluslararası boyutta kabulü ile ilgili baskı unsuru da olabilmektedir. Ayrıca tek taraflılık, özellikle deniz kazaları sonrasında ortaya çıkan kanuni boşlukların uluslararası boyuttan daha hızlı bir şekilde üstesinden gelinmesi için bir araç olarak da kullanılmaktadır (Christodoulou-Varotsi, 2009: 29).

Kanada'nın Arrow tankeri kazası sonrasında, Arktik sularda belirlediği özel alanlarda gemiler için inşa ve operasyon kuralları da dahil, çeşitli seyir emniyeti kuralları getirmesi, Norveç'in Estonya isimli Ro-Ro gemisi kazası sonrasında, varolan Ro-Ro yolcu gemileri için yeni tasarım standartları getirmesi ve Endonezya ile Türkiye'nin sırasıyla Malaka ve Türk Boğazları'ndan geçişle ilgili çeşitli düzenlemeler getirmesi tek taraflılığa iyi birer örnektir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 29-30).

a. ABD'nin Denizde Emniyet ile İlgili Yasal Temelleri

ABD denizde emniyet ile ilgili uluslararası sözleşmelerin birçoğuna taraftır ve uluslararası denizde emniyet kurallarının adaptasyonunda, tutumu ile, bir katalizör görevi görmektedir. Diğer taraftan özellikle gemilerin inşa ve tasarımı ve yabancı

gemilerin ABD limanlarına girişi ile ilgili ise tek taraflı düzenlemeler getirmektedir (Örneğın, “Liman ve Tanker Emniyet Kanunu (PTSA 1978) ve Petrol Kirliliğı Kanunu (OPA 1990)). ABD’nin tek taraflı bu tür düzenlemeler getirmesi ve “1982 BMDHS” ve “CLC/FUND Sözleşmesi” gibi uluslararası sözleşmelere katılmayarak dünyanın geri kalanından kendini izole etmesi yoğun tartışmalara sebep olsa da, denizde emniyet ve deniz çevresinin korunması ile ilgili uluslararası sözleşmelerin ABD’nin tek taraflı tasarım ve inşa standartlarını temel aldığđ da bir gerçektir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 49-50, 53-54).

46 nolu Deniz Tařımacılığđ isimli (U.S.C. 46- Shipping) Kod ile ABD Ulaştırma Bakanlığđ (DOT)’na, tankerlerin tasarım, inşa, tadilat, onarım, bakım, operasyon, ekipman, personel yeterliliğđ ve gemi adamđ donatımını düzenleyen uluslararası standartlardan daha sıkı kuralları da içerebilecek yönetmelikler çıkarması görevi verilmiştir (Md. 3703.a). Aynı zamanda yabancı tankerlerdeki gemiadamlarının eğitim, lisanslandırılma ve vardiya usullerinin kontrolü görevini de DOT’a vermiştir (Md. 9101) (US, 2012n)

ABD sularında operasyon yapan yabancı bayraklı tankerlerin ise uluslararası sözleşmelerdeki gerekliliklerin yanı sıra, ayrıca, “U.S.C. 46”nın 37’inci Bölümüne uygunluklarını gösteren bir sertifikaya da sahip olmaları gerekmektedir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 52).

1972 tarihli “Limanlar ve Suyolları Emniyet Kanunu (the Ports and Waterways Safety Act of 1972 (PWSA)) liman ve su yollarının emniyetini, seyrüsefer emniyetini, operasyon gerekliliklerini, gemi trafik kontrolünü ve tankerlerin tasarım ve inşa standartlarını düzenlemektedir. Bu Kanun ayrıca ABD Sahil Güvenliğinin, ABD sularından geçecek tüm tankerler için inşa, tasarım, ekipman ve gemi adamđ ile donatım konularında standartları belirleyen düzenlemeler yapmasını emretmektedir. Bu kanuna, 1978 yılında, Liman ve Tanker Emniyet Kanunu (PTSA 78) ile büyük çapta düzeltmeler yapılmıştır (Christodoulou-Varotsi, 2009: 46-47).

PWSA 72 doğrultusunda, ABD Sahil Güvenliğđ çıkardığđ 33 nolu Seyir ve Seyir Yapılabilen Sular Yönetmeliğđ (C.F.R. 33) ile, ABD sularında seyreden 1600 ton ve üzerindeki devlet gemileri haricindeki tüm gemilere (transit geçiş yapanlar

hariç) uygulanacak bir dizi seyir emniyet yönetmeliği yayınlamıştır (Md. 164.01) (US, 2012n).

“OPA 1990” kanunu sorumluluk, tazminat ve finansal gerekliliklerin dışında, ayrıca, denizciler için yeni uyuşturucu ve alkol test usulleri (Md. 4101), yabancı bayraklı tankerler için gemi adamı donatım standartlarına olan değişiklikler (Md. 4106), gemi muhabere cihazlarının gerekliliklerine olan değişiklikler (Md. 4118) ve Exxon Valdez kazasının meydana geldiği Prince William Sound’ta yapılacak seyir ve burada bulunan kolaylıklar için özel şartlar (Md. 5001-5007) gibi denizde emniyet ile ilgili hususları da düzenlemektedir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 47-48).

“U.S.C. 33” ve “U.S.C. 46” ve birçok ABD Sahil Güvenlik yönetmeliği (C.F.R.) SOLAS Sözleşmesi’nin ABD iç hukukuna ithal edilmesini sağlamaktadır. Aynı zamanda ABD Sahil Güvenliği, 1997 tarihli ve “62 FR 34506” numaralı federal yönetmelik ile, STCW 78 Sözleşmesi’nin 1995 düzeltmelerinin ABD’de uygulanmasını düzenlemiştir (US, 2012ö).

ABD iç hukukunda, ISM Kodu’nun uygulanması, “U.S.C. 46”nın “Gemilerin Yönetimi” başlıklı 32’inci Bölümü, “C.F.R. 33”deki “Gemilerin Emniyetli Operasyonu ve ISM için Kurallar” başlıklı bölümü ve ISM Kodu’nun detaylı olarak uygulanmasını anlatan “ABD Sahil Güvenliği Deniz Emniyet Kılavuzu” ile düzenlenmiştir (Christodoulou-Varotsi, 2009: 84).

ABD Sahil Güvenliği, 1994 yılında yabancı bayraklı gemiler için “Liman Devlet Denetimi Girişimi”ni başlatmıştır. Bu girişimde uygulanan rejim, “U.S.C. 46”, Bölüm 33’de ve tankerler için ise Bölüm 37’de detaylı olarak düzenlenmiştir (US, 2012n).

Liman devlet denetimleri yıllık denetimler, yeniden denetimler (yıllık denetimler arasında) veya eksikliklerin tamamlanması denetimleri olmak üzere üç farklı türde yapılır. Bir yabancı geminin liman devlet denetimine tabi olma olasılığı, esasında bir önceliklendirme matriksi olarak tanımlanabilecek hedefleme matriksi temelinde o geminin almış olduğu puan tarafından belirlenir. Bu matriksin beş kriteri vardır. İlk kriter geminin yönetimidir. İkinci kriter bayrak devletinin tutulma oranını temel alan bayrak devleti performansdır. Üçüncü kriter, klaslama kuruluşları ile ilgilidir. Dördüncü kriter geminin geçmişi. Beşinci ve son kriter ise geminin

tipidir. Bu kriterler doğrultusunda geminin aldığı puan, LDD önceliğini belirlemektedir. (Okur, 2009: 251-256).

b. Türkiye'nin Denizde Emniyet ile İlgili Yasal Temelleri

Türkiye'nin denizde emniyet ile ilgili yasal temelleri, taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ile ulusal mevzuatından oluşmaktadır. Türkiye'nin denizde emniyet ile ilgili taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ve ABD'nin bu anlaşmalara taraf olma durumunu da gösteren bilgiler Tablo 14'de gösterilmiştir.

Tablo 14: Türkiye ve ABD'nin Denizde Emniyet ile İlgili Taraf Olduğu Uluslararası Anlaşmalar*

	MARPOL 73/78 ve Ek-I, Ek I-II	MARPOL 73/78 Ek-IV	MARPOL 73/78 Ek-V	MARPOL 73/78 Ek-VI	SAR 79	SOLAS 1974	SOLAS PROT 78	SOLAS PROT 88	STWC 78	STWC-F 95	MLC 2006	ILO C147	ILO 147 PROT 96
TÜRKİYE	10.10.1990	14.10.2014	10.10.1990	04.11.2013	21.11.1985	31.07.1980	03.09.2013	-	28.07.1992	-	-	-	-
ABD	12.08.1980	-	30.12.1987	08.10.2008	12.08.1980	07.09.1978	12.08.1980	01.07.1991	01.07.1991	-	-	15.06.1988	-

* Tablo'da belirtilen tarihler anlaşmaların imza tarihleridir (date of signature).

Kaynak: IMO, 2019 ve ILO, 2019'dan faydalanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye her ne kadar MLC 2006 Sözleşmesine ve ILO 147 Sözleşmesi ile 1996 Protokolüne taraf olmasa da; ILO 147 Sözleşmesinin taraf olunmasını zorunlu kıldığı daha önceki bölümde ifade edilen 11 ILO Sözleşmesinden 9 adedine taraf olmuştur (Bu sözleşmeler; ILO 55, 58, 73, 134, 92, 68, 53, 87 ve 98 sözleşmeleridir).

Ayrıca, 1996 Protokolünün taraf olunmasını zorunlu kıldığı daha önceki bölümde ifade edilen 6 ILO Sözleşmesinden, 5 adedine de taraftır (Bu sözleşmeler; ILO 133, 108, 135, 164 ve 166 sözleşmeleridir).

Türkiye bölgesel olarak, Akdeniz Bölgesi Liman Devlet Denetimi Mutabakat Zaptı (11 Temmuz 1997) ve Karadeniz Bölgesi Liman Devlet Denetimi Mutabakat Zaptına (07 Nisan 2000) üyedir. Bu iki mutabakat zaptının hukuki dayanağı olan uluslararası sözleşmeler; “LL 1966”, “SOLAS 74”, “SOLAS 1978 Protokolü (sadece Akdeniz Bölgesi Liman Devlet Denetimi Mutabakat Zaptı için)”, “MARPOL 73/78”, “STCW 78”, “COLREG 1972”, “TONNAGE 1969 (sadece Karadeniz Bölgesi Liman Devlet Denetimi Mutabakat Zaptı için)” ve “ILO 147” sözleşmeleridir. Türkiye bu sözleşmelerden ILO 147 hariç tüm sözleşmelere taraftır.

Her iki mutabakat zaptına göre de; yürürlüğe giriş tarihlerinden itibaren ilk üç yıllık süre içerisinde taraf devletler, son oniki aylık dönemde limanlarına gelen yabancı ticaret gemilerinin %15’i oranındaki bir sayıda yıllık toplam denetim yapacaklardır (BSM, 2018; MedMoU 2018).

Denizde emniyet ile ilgili Türk hukuk mevzuatı “Gemilerin Tasarım, İnşa ve Teçhizatı”, “İnsan Faktörü” ve “Liman Devlet Kontrolü” ve “İlgili Diğer Mevzuat” başlıkları altında sınıflandırılarak aşağıda belirtilmiştir.

Gemilerin Tasarım, İnşa ve Teçhizatı ile İlgili Türk Hukuk Mevzuatı:

- 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
- Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileri ile Taşınması Hakkındaki Tüzük
- Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik
- Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik
- Gemi Teçhizatı Yönetmeliği
- Gemi ve Deniz Araçlarının İnşa, Tadilat, Bakım, Onarım ve Söküm İşlemlerinde Gazdan Arındırma Yönetmeliği
- Gemilerin Teknik Yönetmeliği
- Petrol Tankerlerinin Çift Cidar veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik

- Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik

- Liste Dışı Sıvı Maddelerin Dökme Olarak Denizyolu ile Taşınmasında Geçici Değerlendirilmeleri İçin Uygulanacak Esaslar Hakkında 2010/9 Sayılı Genelge

- Balast Suyu Raporlama Formu Hakkında Talimat
- Gemilerin Teknik Niteliklerine Yönelik Uygulama Kuralları Yönergesi
- ISM Ulusal Sefer Uygulama Talimatı
- Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına İlişkin Yönerge

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile gemilerin denetlenmesi (Md. 2), sertifikalandırılması (madde 4) ve denizde can kurtarma esasları (Md. 14-19) düzenlenmektedir (R.G., 2018a).

Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nin amacı; gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi, liman çıkış belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir (Md. 1) (R.G., 2018b).

Petrol Tankerlerinin Çift Cidar veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmeliğin amacı; petrol tankerleri için çift cidar veya eşdeğer tasarım şartlarının uygulama esaslarının belirlenmesi, ağır petrolün tek cidarlı petrol tankerleri ile taşınmasının düzenlenmesidir (Md. 1) (R.G., 2018c).

Gemi Teçhizatı Yönetmeliği, idare veya tanınmış kuruluş tarafından gemi emniyet belgeleri düzenlenen gemilerde kullanılacak olan ve bu yönetmeliğin Ek A'sında belirtilen teçhizatla ilgili sözleşmelerin ve diğer uluslararası düzenlemelerin etkin olarak uygulanmasını düzenlemektedir (Md. 1) (R.G., 2018ç).

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin amacı; Türk bayraklı gemi ve deniz araçları ile bunların işletmecilerinin "Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (ISM)"na uymasını sağlamak, gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, gemilerin emniyetli olarak işletilmesi ve yönetilmesi için; işletmeciler

tarafından, işletmeci ve gemi tabanlı “Emniyet Yönetimi Sistemi”nin kurulması, bunların İdare tarafından kontrollerinin yapılması ile ilgili usul ve esasları belirlemektir (Md. 1) (R.G., 2018d).

Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik, balıkçı gemileri için emniyet standartlarını oluşturmayı amaçlamaktadır (Md. 1). Bu yönetmelik ile, aksi belirtilmedikçe, Türk balıkçı gemilerinin emniyete ilişkin hususlarda “Torremolinos Protokolü Eki” hükümlerine uyulması zorunlu hale getirilmiştir (Md. 6) (R.G., 2018e).

İnsan Faktörü ile İlgili Türk Hukuk Mevzuatı:

- 854 sayılı Deniz İş Kanunu
- Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik
 - Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği
 - Gemiadamları Yönetmeliği
 - Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği
 - Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik
 - Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi
 - Gemiadamları Sağlık Yönergesi
 - Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge
 - Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönerge

854 sayılı Deniz İş Kanunu ile yazılı akitler (Md. 5-19), kıdem tazminatı (Md. 20), yurda iade (madde 21-25), iş süresi (Md. 26-28), ücret (Md. 29-32), iaşe (Md. 33), ikamet (Md. 33-36), yıllık ücretli izin (Md. 40-44) ve cezai hükümler (Md. 50-53) ile ilgili hususlar düzenlenmektedir (R.G., 2018f).

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile gemiadamı yeterlikleri ve sertifikaları (İkinci Kısım), yetki ve sorumluluklar, gemiadamları eğitimleri kalite standartları ve gemiadamları komisyonu (Üçüncü Kısım), gemiadamı olma şartları, başvuru, kayıt, sınav ve belgelendirme işlemleri ve sağlık koşulları (Dördüncü Kısım) ve gemiadamlarının vardiya tutma kuralları, denizcilik işletmelerinin

sorumlulukları, disiplin işlemleri, eğitim kurumlarına ilişkin idari tedbirler (Beşinci Kısım) ve kılavuz kaptan yeterlilikleri ve idari tedbirler (Altıncı Kısım) ile ilgili hususlar belirlenmiştir (R.G., 2018g).

Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliğinin amacı, gemiadamlarının yetiştirilmesi için sertifikalandırma ve belgelendirmeye yönelik resmî veya özel kursların esasları belirlemektir (Md. 1) (R.G., 2018ğ).

Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmeliğin amacı, gemiadamlarının eğitim, öğretim, sınav ve belgelendirme faaliyetlerini yürüten kamu veya özel kuruluşların sahip olmaları gereken kalite standartlarını belirlemektir (Md. 1) (R.G., 2018h).

Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği, deniz yoluyla taşınan tehlikeli yüklerle ilgili faaliyetlerde bulunan liman ve kara tesislerinde görev alan kişilere verilecek eğitimleri kapsamaktadır (Md. 2) (R.G., 2018ı).

Liman Devlet Kontrolü ile İlgili Türk Hukuk Mevzuatı:

- Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik
- Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği
- SOLAS VE MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik

- Gemi Teçhizatı Yönetmeliği İçin Onaylanmış Kuruluş Görevlendirilmesinde Esas Alınan Temel Kriterlere Dair Yönerge

- Kondüsyon Değerlendirme Sörveyi Hakkında Genelge
- Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) Tavsiye Kararlarının İç Hukukumuzda Aktarılması Hakkında 2010/8 Sayılı Genelge

- Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) Gereği Yapılacak Zorunlu Bildirimler ve Raporlar Hakkında 2011/1 Sayılı Genelge

- Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) Gereği Yapılacak Zorunlu Bildirimler ve Raporlar Hakkında 2011/1 Sayılı Genelge Ekleri

- IMO İle İlgili Bakanlık Uygulama Talimatları

Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmeliğin amacı; teçhizat, malzeme ve diğer unsurların, mürettebatın ve işletim

prosedürlerinin, ulusal ve uluslararası mevzuata uygunluğunun denetlenmesine ve belgelendirmesine ilişkin esasları belirlemektir (Md. 1) (R.G., 2018i).

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğinin amacı; deniz yetki alanlarımızda gerçekleşen taşımacılığın standarda uygun gemiler ile yapılmasını sağlamak üzere gemilerin uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata uygunluğunu denetlemeye yönelik esasları belirlemektir (Md. 1) (R.G., 2018j).

Bu yönetmeliğe göre İdare tarafından bir yılda denetlenecek gemilerin toplam sayısı, Türk limanlarına gelen gemi sayısının istatistiğinin tutulduğu limanların son üç yıllık ortalaması alınarak tespit edilen yıllık ortalamanın yüzde yirmibeşinden az olamaz (Md. 13.1). Gemi denetim görevlisi; söz konusu yönetmeliğin Ek-1'inin “1) *Öncelikli Faktörler*” bölümünde belirtilen gemileri öncelikle denetler. Bu gemiler dışında, Ek-1'in “2) *Diğer Önemli Faktörler*” bölümünde belirtilen gemilere bölümde belirtildiği sıra dahilinde denetleme önceliği verilir (Md. 14.1). Gemi denetim görevlisi, yaptığı denetimde asgari olarak; bu yönetmeliğin Ek-2'sinde ve IMO'nun A.1052 (27) sayılı kararının eklerinden Ek-12'de yer alan belge ve dokümanları inceler, hijyenik koşullar ile makine dairesi ve yaşam mahalli de dahil olmak üzere geminin genel durumunu denetler (Md. 15.1). Bir geminin denetiminde, Türkiye'nin taraf olduğu bir liman devleti denetimi mutabakat muhtırası hükümleri ile bu Yönetmelik hükümleri arasında uyumsuzluk ortaya çıkması halinde mutabakat muhtırası hükümleri uygulanır (Md. 15.10). 500 GRT altındaki gemilerin denetimlerinde, gemi denetim görevlisi IMO'nun A.1052 (27) sayılı kararı ve eklerini rehber olarak kullanır (Md. 15.8) (R.G., 2018j).

İlgili Diğer Mevzuat:

- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü
- Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik
- Seyir Yardımcıları Yönetmeliği
- Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği
- Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Denetlenmesine İlişkin Yönerge

COLREG 1972 Sözleşmesine İlişkin Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü kabul edilerek iç hukuka aktarılmıştır (R.G., 2018k; 2018l).

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü tarafından düzenlenen Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)'ne göre tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acentaları İstanbul Boğazı yada Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I (SP-I) vereceklerdir (Md. 6.a). Bu gemiler Marmara Limanlarından kalkmaları durumunda, SP-I'i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir (R.G., 2014ğ).

SP-I'i vermiş olan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, yada 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir (Md. 6.b). Boğazlar'a girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler ise, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıtabilecek bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu (Md. 6.c) ve yine İdarece belirlenmiş mevkilerde Çağırma Noktası Raporunu (Md. 6.d) vereceklerdir (R.G., 2014ğ).

Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmeliğine göre; Türk sularında gemi trafik hizmetlerinin kurulmasına, bölgedeki deniz trafik durumu, seyir koşulları, gemi rotalama sistemleri, IMO ve IALA ölçütleri göz önüne İdare tarafından karar verir (Md. 5.1). Türk Gemi Trafik Yönetim Sistemi'nin merkezi Ankara'da tesis edilmiştir. Sistem kapsamında; İzmit Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfez/Bölgelerini kapsayan Bölgesel GTH Sistemleri, diğer GTH Sistemleri, Ulusal AIS, LRIT sistemi, TBGTH Sistemi ve e-denizcilik yazılımlarına ait verilerin entegrasyonu sağlanarak, Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi ve ilgili diğer kurum ve kuruluşlara iletilir (Md. 15/a) (R.G., 2018m).

Seyir Yardımcıları Yönetmeliğinin amacı; Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, seyir yardımcılarının kurulumu esaslarını belirlemektir (madde 1) (R.G., 2018n).

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğine göre Türk hava sahası, iç sular, karasuları ve açık denizlerde tehlike içinde bulunan hava ve deniz vasıtalarına ait

arama kurtarma hareketinin koordinasyonu Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) tarafından sağlanır (Md. 5.a). Kıyılardan itibaren deniz sahalarındaki arama kurtarma faaliyetlerin koordinatörü Sahil Güvenlik Komutanlığı olup, Deniz AKKM'yi kurar ve donatır (Md. 5.f) (R.G., 2018o).

II. DENİZ TRAFİĞİNİN DENETLENMESİ

Denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemelerinin incelendiği çalışmanın bir önceki bölümünde, uluslararası ve ulusal hukuk metinleri ile tek taraflı ve çok taraflı denizde güvenlik girişimleri çalışmanın temelini oluşturmuş ve *literatür taraması* (narrative review) yapılarak bu konular incelenmiştir.

Güvenlik düzenlemeleri ile ilgili olan bölümde, denizde güvenliğin önemli bir bileşeninin deniz tedarik zincirinin güvenliği olduğu ifade edilmiş ve deniz tedarik zincirinin güvenlik analizinin yapılabilmesi için “TAMS modeli (Türedi ve Kişi, 2016)”nin geliştirildiğinden bahsedilmiştir. Bu modelle yapılan ABD ve Türkiye'nin deniz tedarik zinciri güvenliğinin karşılaştırılmasında; varolan denizde güvenlik düzenlemelerinin denetlenmesi açısından, yükün bilgilerinin daha önceden elde edilerek analiz edilmesinin, yükün yükleme ve varış limanında taranmasının ve gemi ve yükün yol boyunca güvenliğinin (özellikle günümüzdeki deniz haydutluğu ve terörizm tehlikesine karşı) sağlanmasının çok önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. İlgili devletin deniz yetki alanlarında güvenliğinin sağlanması bakımından ise, denizde farkındalığı arttıracak bütünleşik taktik resim ve risk analizinin diğer önemli iki bileşen olduğu ortaya çıkmıştır.

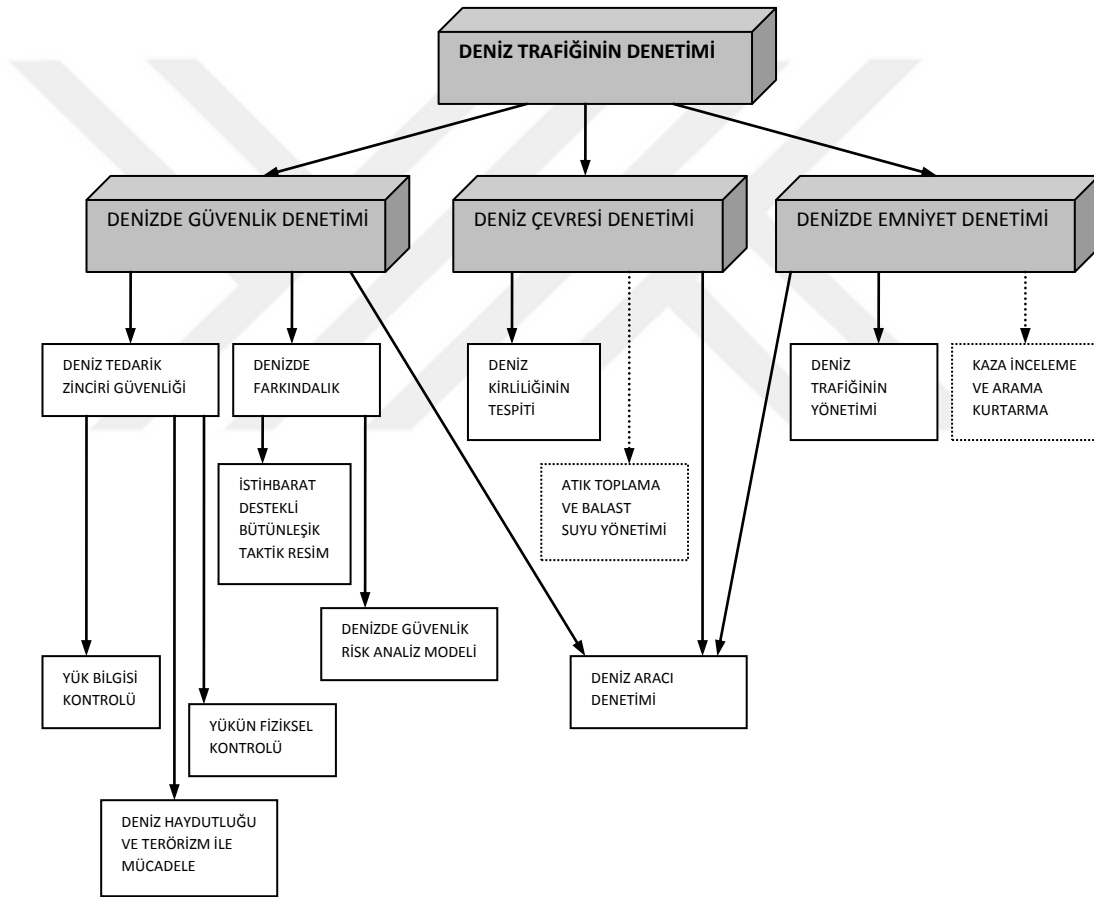
Deniz çevresinin korunması bakımından ise, daha önceki bölümde ifade edilen devletlerin düzenleme ve denetim yetkileri doğrultusunda, deniz kirliliğine neden olan gemilerin tespit edilerek gerekli cezai yaptırımın uygulanmasının uluslararası hukukun bir gereği olduğu teyit edilmiştir. Atıkların toplanması ve balast sularının yönetimi ise deniz kirliliği ile mücadelede önemli alt bileşenlerdir.

Daha önceki bölümde ifade edilen denizde emniyet ile ilgili düzenlemeler ise; deniz kazalarını engelleyerek, deniz kirliliği ve can ve mal kaybı riskini en aza indirmeyi hedeflemekte olup, varolan bu düzenlemelerin denetiminin yapılabilmesi açısından deniz trafiğinin yönetimi çok önemli bir bileşen olarak ortaya çıkmaktadır.

Tüm bu düzenlemelere ve denetimlere rağmen meydana gelebilecek kazaların, incelenerek, daha sonra oluşabilecek kazaları önleyecek tedbirlerin alınması ve ihtiyaç duyulacak arama kurtarma hizmetinin verilmesi ise denizde emniyetin önemli alt bileşenleridir.

Bu ifade edilenler haricinde, emniyet, güvenlik ve çevre denetiminin diğer bir önemli unsuru ise deniz araçlarının gerek denizde gerekse limanda uluslararası hukuk kuralları doğrultusunda denetlenmesi olarak ifade edilebilir (Şekil 35).

Şekil 35: Deniz Trafik Denetiminin Bileşenleri



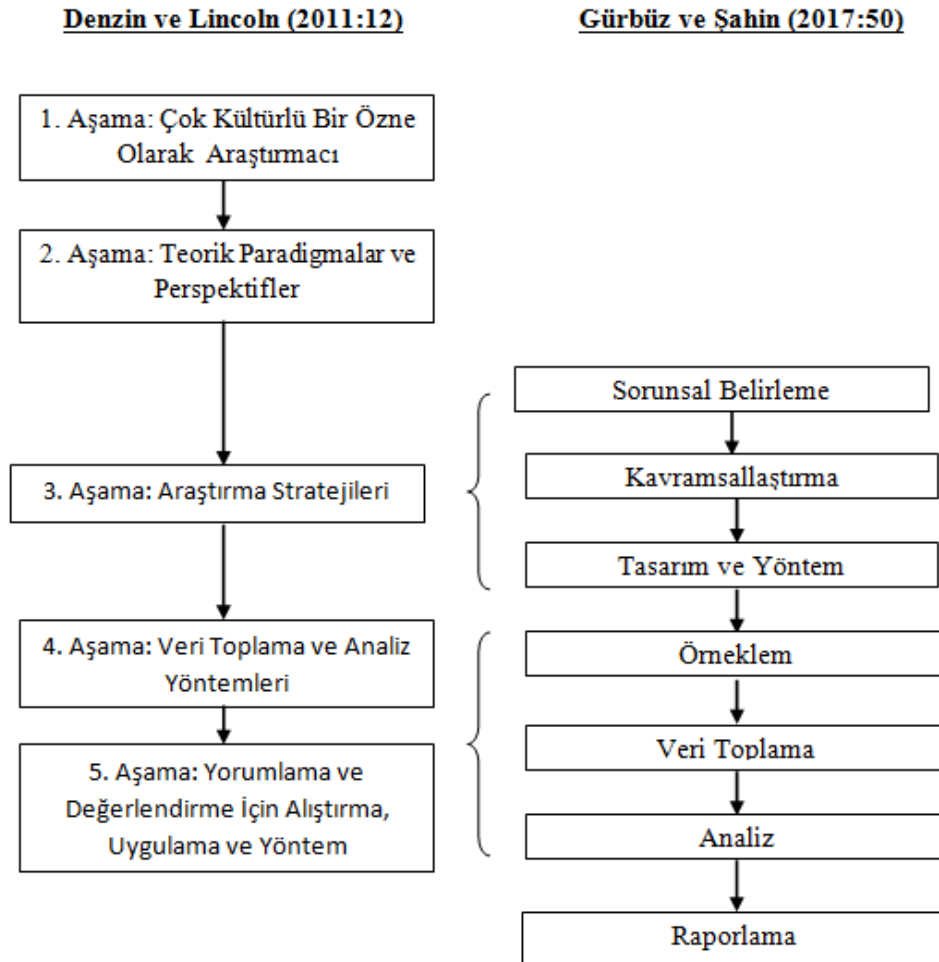
Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARININ UYGULANMASINDA DENİZ TRAFİĞİNİN DÜZENLENMESİNE VE DENETLENMESİNE YÖNELİK NİTEL UYGULAMALAR

Bilimsel bir araştırmayı diğer bilgi elde etme yöntemlerinden ayıran en önemli özellik, planlı ve sistematik adımlar içermesidir. Denzin ve Lincoln (2011) ve Gürbüz ve Şahin (2017) tarafından geliştirilen araştırma süreçleri karşılaştırmalı olarak aşağıda gösterilmiştir (Şekil 36).

Şekil 36: Bilimsel Araştırma Süreci



Kaynak: Denzin ve Lincoln'dan aktaran Creswell, 2018: 17-18 ve Gürbüz ve Şahin, 2017: 50'den derlenerek hazırlanmıştır.

Denzin ve Lincoln (2011)'un araştırma süreç adımlarının, Gürbüz ve Şahin (2017)'in araştırma süreç adımlarını da kapsadığı açıkça görülmektedir.

Bu çalışma için araştırma süreci, Gürbüz ve Şahin (2017) tarafından geliştirilen Bilimsel Araştırma Süreci adımları (raporlama adımı hariç-makalelerin dergi formatına getirilmesi ile ilgili olduğundan) kullanılarak yürütülecektir. Fakat Gürbüz ve Şahin (2017)'in araştırma sürecinin kapsamadığı ve Denzin ve Lincoln (2011)'un araştırma sürecinde ise birinci ve ikinci aşama olarak ifade edilen aşamalar da, bu çalışmanın araştırma sürecine dahil edilecektir. Aynı zamanda “Tasarım ve Yöntem” adımıdan önce çalışma kapsamında deniz trafiğinin denetlenmesini incelemek için yapılan sistematik literatür taramasına yer verilecektir.

I. ÇOK KÜLTÜRLÜ BİR ÖZNE OLARAK ARAŞTIRMACI

Nitel araştırmacılar yazılarında kendilerini konumlandırmalıdır. Bu yazarın nitel bir çalışmaya kattığı önyargıların, değerlerin ve deneyimlerin bilincinde olduğu *yansıtıcılık* kavramıdır (Creswell, 2018: 216).

Merriam (2018: 210)'a göre yansıtıcılık aynı zamanda araştırmanın iç geçerliliğini veya inanırlığını sağlayan beş stratejiden biri olup, yazarın yaptığı bu türden açıklamalar sunduğu veriler hakkında ortaya koyduğu yorumlara nasıl ulaşabildiğinin okuyucu tarafından daha iyi anlaşılmasına zemin hazırlar.

Bu araştırmanın yazarı, Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu mezunu olup, lisans düzeyinde Gemi İnşa ve Gemi Makineleri Mühendisliği eğitimi almıştır. Yüksek lisans düzeyinde Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Lojistik ve Deniz Ulaştırması programında tezsiz yüksek lisans eğitimini tamamlamıştır. Tezsiz yüksek lisans projesinde “*Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliği ve Mücadele Kapsamında Sahil Güvenlik Komutanlığının Görevlerinin Değerlendirilmesi*” konusunda çalışması olmuştur. Doktora tezi çalışmasına kadar ağırlıklı olarak nicel araştırma yöntemleri konusunda eğitimler almış ve bu yöntemleri kullanmıştır. Bu çalışmayla birlikte nitel araştırma yöntemleri ile ilgili yoğun bir okuma ve eğitim süreci geçirmiştir.

Araştırmacı Türk Silahlı Kuvvetleri'nde görev yaptığı 15 sene boyunca, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın yüzer birliklerinde ve akabinde helikopter pilotu olarak uçar birliklerinde görev almıştır. Bu süre zarfında denizde emniyet güvenlik ve çevre ile ilgili denetimlerde bilfiil bulunmuş ve gerekli yasal kovuşturmaların yapılmasını sağlamıştır. Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın aynı zamanda bir kolluk gücü olması sebebiyle görev yaptığı süre zarfında ulusal ve uluslararası hukuk mevzuatı konusunda da belirli bir bilgi birikimine sahip olmuştur.

Araştırmacının akademik ve mesleki geçmişi sebebiyle sahip olduğu denizde emniyet, güvenlik ve çevre altyapısı ve Doğu Akdeniz'de ısınan sular sebebiyle Türkiye'nin denizcilik gücü doğrultusundaki çıkarlarını koruma ve vurgulama refleksi, bu araştırmanın gerekçesini oluşturmuştur.

Araştırmacı, araştırmanın veri analiz sürecini tüm bu deneyimlerinin farkında olarak yürütmüştür.

II. TEORİK PARADİGMALAR VE PERSPEKTİFLER

Araştırmacı, farkında olsa da olmasa da, daima belirli inanışlarını ve felsefi varsayımlarını araştırmalarında kullanır. Genellikle bu felsefi varsayımlar, araştırmasına rehberlik eden teorik ve yorumlayıcı çatıların seçiminde somut olarak belirleyici olmaktadır (Creswell, 2018: 15).

Felsefi varsayımlar ontoloji (gerçekliğin doğası-katılımcıların farklı gerçekliklerini temalaştırma), epistemoloji (neye bilgi denir ve nasıl doğrulanır-katılımcılarla çalıştıkları ortamda bulunma ve onları tanıma), aksiyoloji (araştırmada değerlerin rolü-yansıtıcılık) ve metodoloji (araştırma süreci-nitel araştırma için tümevarımsal) olarak sayılabilir (Creswell, 2018: 20-22).

Teorik ve yorumlayıcı çatılar ise, nitel araştırmalarımızda felsefi varsayımlara kıyasla daha ön planda olup, araştırma raporumuzu daha anlaşılır kılar.

Yorumlayıcı çatılar; “pozitivizm”, “postpozitivizm”, “sosyal yapılandırmacılık”, “postsosyal”, “dönüştürücü/postmodern”, “pragmatizm”, “eleştirel”, “ırk”, “feminist”, “queer” ve “engellilik”, teorileri olarak sayılabilir (Creswell, 2018: 22-38; Merriam, 2018: 7-13).

Gürbüz ve Şahin (2017: 42) ise, bilim felsefesi kapsamındaki kavramların (ontoloji, epistemoloji-aksiyoloji, bilim paradigmaları, metodoloji ve yöntem) birbiri ile ilişkisini buzdağı metaforunu kullanarak vermektedir. Buzdağının görünen kısmı araştırma yöntemleri ile görünmeyen kısmı ise sosyal bilimler felsefesi ile ilişkilidir

Bu çalışmaya ontolojik (gerçekliğin doğası) açıdan bakıldığında, araştırma sürecinin sonraki adımlarında da bahsedileceği üzere, beş farklı kurumda icra edilen gözlemler esnasında yapılan mülakatları, yedi katılımcı ile gerçekleştirilen odak grup görüşmesini ve 19 katılımcı ile yapılan yarı yapılandırılmış yüz yüze görüşmeleri kapsamaktadır. Araştırmacı katılımcılardan elde ettiği ve her bir katılımcının gerçekliğini yansıtan bulgulardan kodlar ve kategoriler geliştirerek, raporlaştırmıştır.

Epistemolojik (neye bilgi denir ve nasıl doğrulanır) açıdan bakıldığında, gözlemler sırasında yapılan mülakatlar ve yüz yüze görüşmelerin tümü katılımcıların çalıştıkları ortamlarda, odak grup görüşmesi ise bir toplantı salonunda karşılıklı güvene dayalı olarak samimi ve işbirliği içerisinde gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara geri dönülerek, elde edilen verilerin analizi neticesinde oluşturulan kodlar ve kategoriler ile yapılacak alıntılarının doğrulaması yapılmıştır.

Aksiyolojik (araştırmada değerlerin rolü) açıdan bakıldığında, araştırmacı, bir önceki bölüm olan “Çok Kültürlü Bir Özne Olarak Araştırmacı” bölümünde kendini konumlandırmıştır.

Metodolojik (araştırma süreci) olarak ise, araştırma sürecinin sonraki adımlarında da bahsedileceği üzere, araştırma yaklaşımı olarak gömülü kuram yaklaşımı kullanılmış olup, tamamen tümevarımsaldır. Görüşmeler yarı yapılandırılmış sorularla gerçekleştirilmiş olup, sonda sorular her görüşme hitamında elde edilen veriler doğrultusunda arttırılmış veya düzeltilmiş ve sürekli karşılaştırmalı analiz yapılmıştır.

Bu çalışma teorik ve yorumlayıcı çatı olarak sosyal yapılandırmacıdır.

Sosyal yapılandırmacı (yorumlayıcı) bir araştırmada gözlenebilir tek bir gerçek yoktur. Bunun yerine çok sayıda gerçek ya da, tek bir olayın farklı şekillerde yorumlanması vardır. Diğer bir deyişle, gerçek sosyal olarak inşa edilmektedir (Merriam, 2018: 8-9).

Bu çalışma, sosyal yapılandırmacı dünya görüşüne uygun olarak, mümkün olduğunca katılımcıların olaylara bakış açısına dayanmakta olup, tümevarımsal bir

karaktere sahiptir. Araştırmacı, katılımcıların araştırma problemini nasıl anlamlandırdıklarını anlamaya ve yorumlamaya çalışmaktadır. Araştırmacı sosyal yapılandırmacı teoriye uygun olarak, verileri açık uçlu sorularla elde etmiş ve elde edilen verileri kendini konumlandırarak ve katılımcı doğrulaması yöntemini kullanarak analiz etmiştir.

III. ARAŞTIRMA SORUNSALININ BELİRLENMESİ

Denizcilik gücünü geliştirmek için bir devletin sahip olması gereken temel özellikler; Mahan'ın da ifade ettiği gibi, üretimi arttırmak, bu sayede deniz taşımacılığını arttırmak ve deniz taşımacılığını geliştirmek için yeni pazarlar bularak, bunların güvenliğini arttıracak üsler/koloniler oluşturmaktır. Deniz taşımacılığını arttırmanın ve bunun sürdürülebilir olmasını sağlamanın önemli kriterlerinden biri ise, uluslararası genel kabul görmüş denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemelerinin devletler tarafından uygulanmasıdır.

Türkiye'nin, denizcilik stratejilerinin ve politikalarının uygulanması sürecine, deniz trafiği ile ilgili uluslararası hukuk araçlarını ve bu araçların gerektirdiği denetimleri kullanmak suretiyle katkı sağlayacak yeteneklere sahip olması; Türkiye'ye coğrafyasının bahşetmiş olduğu bir erdemdir. Çünkü; Türkiye dünya petrol ve doğalgazının gemi veya boru hattı-gemi vasıtasıyla yarısından fazlasının taşındığı giriş ve çıkış kapıları Süveyş, Cebelitarık ve Türk Boğazları olan Akdeniz'in en stratejik yerindedir.

Denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de zengin enerji kaynaklarına sahip kıta sahanlığı ve talep ettiği Münhasır Ekonomik Bölge alanında savunduğu tezler açısından da önem arz etmektedir.

Bu sebeple, denizde emniyet, çevre ve güvenlik ile ilgili düzenlemeler ve denetimler vasıtasıyla, ulusal denizcilik politikalarına katkı sağlanıp sağlanamayacağının araştırılması ve bunun bir kuram olarak ortaya konulması, ülke çıkarlarına fayda sağlayacak önemli bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır.

Deniz trafiğinin temel bileşenleri olan denizde emniyet ve çevre düzenlemeleri ile ilgili literatürde yapılmış çalışmalar mevcuttur. Denizde güvenlik

ile ilgili de özellikle 11 Eylül olayları sonrasında çok sayıda çalışma yapılmıştır (bakınız Tablo 16). Denizde güvenlik literatüründe dikkat çeken husus, deniz tedarik zincirini temel alarak denizde güvenliğe bütüncül bir bakış açısı ile yaklaşan çalışmaların daha az sayıda olmasıdır (Örnekler için bkz.: Marlow, 2010; Türedi ve Kişi, 2016). Fakat denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemelerinin ve denetimlerinin bir ülkenin denizcilik politikaları üzerindeki önemini araştıran çalışmaya rastlanılmamıştır. Oysa ki, petrol taşımacılığında çift cidar kuralı, düşük sülfürlü yakıt kullanımı, özel alanlar, CSI, PSC memorandumları vb. gibi denizcilikle ilgili düzenlemelerin ve denetimlerin, denizcilik politikalarına gerek devletler boyutunda, gerekse küresel boyutta önemli etkileri olmaktadır.

Bu çalışmanın sonucunda oluşturulan kuram sayesinde, ne tür denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemesi ve denetimi ile hangi denizcilik gücü bileşenine katkı sağlanabileceğinin açık olarak görülmesi beklenmektedir. Bu konularda politika geliştirmek isteyen politikacılar ve araştırma yapmak isteyen akademisyenler ile kural uygulayıcıların ve kurallara tabi olan sektör temsilcilerinin; çalışma sonunda elde edilen bu modelden yararlanarak, denizde emniyet, güvenlik ve çevre bileşenleri ile denizcilik gücü bileşenleri arasındaki ilişkileri kolaylıkla analiz edebilmesi beklenmektedir.

Bu çalışmanın amacı; denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri ile ilgili politikaların ulusal denizcilik gücü üzerindeki önemini kapsamlı bir literatür taraması ile ortaya koyarak, araştırma katılımcılarının deneyimleri doğrultusunda bir model oluşturmaktır. Bu çalışmaya rehberlik eden ana ve alt araştırma problemleri şunlardır:

- Deniz trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesi ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır?
 - Denizde emniyet düzenlemeleri ve denetimleri ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır?
 - Denizde güvenlik düzenlemeleri ve denetimleri ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır?
 - Deniz çevresinin korunması düzenlemeleri ve denetimleri ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır?

IV. ARAŞTIRMANIN KAVRAMSALLAŞTIRILMASI

Araştırılması gereken spesifik araştırma problemine ilişkin teorik çerçeve, birbirine bağlanan yapılar grubu olarak tanımlanabilir (Meriam, 2018: 67).

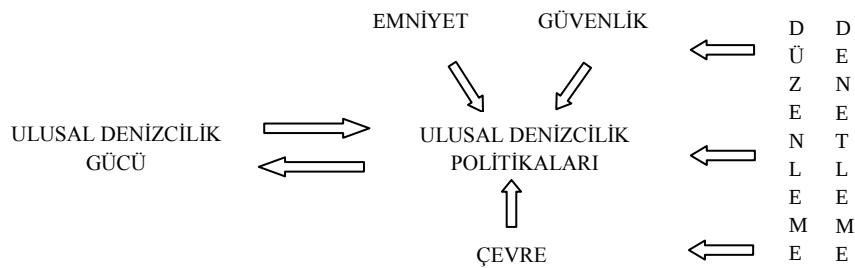
Nitel araştırmaların -tümevarımsal karakteri ve kategori, kavram ve hatta teori üreten yapısı sebebiyle- var olan bir teoriyi kullanıp kullanamayacağı ile ilgili tartışmalar süregelmektedir.

Fakat bu nitel araştırmacıların çalışılan olayla ilgili herhangi bir düşünceden yoksun, boş bir zihne sahip oldukları anlamına gelmez. Araştırmacı, bazen disipline özgü bir çerçeve sayesinde araştırma hakkında bilgi sahibi olur ve bu da araştırmaya odaklanmasına ve verileri yorumlamasına yardım eder. Ancak bu çerçeve tümdengelimsel olarak test edilmemiştir. Araştırmacı bu çerçeveyi daha çok alanla ilgili tümevarımsal olarak öğrendiği şeylerle şekillendirir (Meriam, 2018: 16).

Araştırmanın yukarıda ifade edilen ana araştırma problemi ve alt araştırma problemleri doğrultusunda yapılan etkileşimli literatür taraması sonucunda, bu konu ile ilgili daha önce oluşturulmuş bir teoriye rastlanılmamıştır.

Araştırılması hedeflenen konu çok disiplinli bir alana sahiptir. Uluslararası ilişkiler teorisi, jeopolitik, deniz hukuku, çevre ve deniz işletmeciliği gibi disiplinleri kapsamaktadır. Bu disiplinlerdeki literatürün bütünü, araştırmanın konusu ile ilgili genel bir çerçeve sunmaktadır. Bu disiplinlerdeki, gerek teorik ve kavramsal çalışmaların, gerek ampirik çalışmaların, gerekse hukuk metinlerinin incelenmesi neticesinde oluşturulan araştırmanın kavramsal çerçevesi aşağıda sunulmuştur (Şekil 37).

Şekil 37: Araştırmanın Kavramsal Yapısı



Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

V. ÖN İNCELEME-SİSTEMATİK LİTERATÜR TARAMASI

Çalışmanın bu bölümünde, öncelikle ikinci bölümde klasik literatür taraması ile incelenmiş olan deniz trafiğinin denetimi, sistematik literatür taraması ile analiz edilmiş ve daha sonra bu analiz neticesinde elde edilen deniz trafiğinin denetimi bileşenleri kullanılarak Türkiye'nin deniz trafiği denetimi incelenmiştir.

Glaser ve Strauss (1967), Glaser (1978) ve Strauss (1987) nitel araştırma yöntemlerinden biri olan gömülü teori yaklaşımında literatür taramasının veri analizinden sonra yapılması gerektiğini savunmaktadır (Glaser ve Strauss'dan aktaran Charmaz, 2015: 28).

Dey (1999) ise sıklıkla alıntılanan şu görüşü ile bu düşüncüyü eleştirmektedir: “Boş bir kafayla açık fikirli olmak arasında bir fark vardır” (Dey'den aktaran Charmaz, 2015: 177).

Bu çalışmada veri toplama ve veri analizi süreçlerinden önce literatür taraması yapılmıştır. Yapılan klasik ve sistematik literatür taramaları, veri toplama aşamasından önce, araştırmanın amacına uygun verileri toplamayı sağlayan, teorik derinlikli görüşme sorularının hazırlanmasını sağlamıştır. Diğer bir faydası ise veri analizi aşamasında araştırmacının kodlamaları ve kategorileştirmeleri teorik derinlikli olarak yapabilmesi olmuştur.

A. Deniz Trafiğinin Denetimi İçin Sistematik Literatür Taraması

Eğer bir *literatür taraması*, bilimsel kanıtların güvenilir bir özeti olması iddiasında ise, okuyucunun da, bu taramanın yazarın favorisi olan çalışmaların gözden geçirilmesinden ibaret olmasından öte; kapsamlı, güvenilir ve tarafsız bir bakış açısına sahip olmasını talep etme hakkı vardır. Okura, bu güvencenin verilmemesi durumunda, literatür taraması halen geçerli olacaktır. Fakat, bilimsel kanıtların bir özetinden çok yazarın düşüncelerini ifade eden bir araç halini alacaktır (Petticrew ve Roberts, 2006: 6).

Çalışmanın “deniz emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri” ile ilgili bir önceki bölümünde yapılan *literatür taraması*, çoğunlukla uluslararası ve ulusal hukuk metinlerini temel aldığından; esasında, Petticrew ve Roberts (2006) ifade

ettiği gibi, kapsamlı, tarafsız ve güvenilirliği yüksek bir sonuç elde edildiği değerlendirilmektedir.

“Deniz trafiğinin denetlenmesi” ile ilgili bir önceki bölüm, Şekil 35’de ifade edilen bileşenler ise, deniz trafiğinin düzenlenmesi ile ilgili yapılan *literatür taraması*nda elde edilen veriler kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur. Oysa ki, deniz trafiğinin denetimi, deniz trafiğinin düzenlenmesinde olduğu gibi uluslararası hukuk metinlerine doğrudan bağlı değildir. Devletler kullandıkları denetim araçlarını kendileri belirleyebilmektedirler.

Bu gibi, *literatür taraması (narrative review)* ile yazarın kendi düşüncelerini yansıtmaya riski taşıyan durumlarda *sistemik (yapılandırılmış) literatür taramasına (systematic review)* ihtiyaç duyulmaktadır.

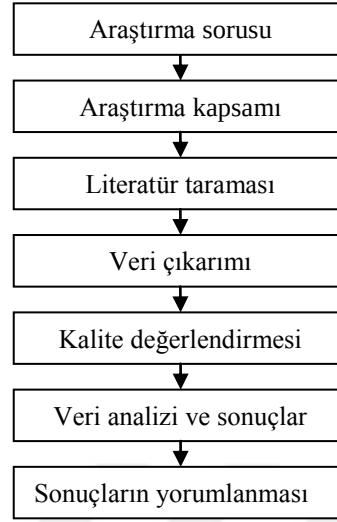
Bu sebeple, deniz trafiğinin denetimi ile ilgili bir önceki bölüm, Şekil 35’de ifade edilen ve yazar tarafından oluşturulan bileşenlerin tarafsız ve güvenilir bir çerçeveye yerleştirilebilmesi için deniz trafiğinin denetimi konusunda *sistemik literatür taramasına* da ihtiyaç duyulmuştur.

Sistemik literatür taraması, okuyucuların ve araştırmacıların bu tür subjektif tutumlar ile etkilenme eğilimlerine bir çözüm sunmakta ve bir tür kendi kendini düzeltme özelliğine sahip bilimsel cayroskop görevi görmektedir. Sistemik literatür taraması, belirlenen bir konu başlığında tüm ilgili çalışmaları kapsamlı bir şekilde belirlemeyi, değerlendirmeyi ve sentezlemeyi amaçlayan bir yöntemdir (Petticrew ve Roberts, 2006: 5, 19).

Sistemik literatür taraması, tekrarlanabilir, bilimsel ve şeffaf bir süreç kullanmasıyla ve literatürdeki yazarların kararları, yöntemleri ve ulaştığı sonuçları ile ilgili bir dökümantasyon sağlamasıyla, klasik literatür (*narrative review*) taramasından farklılaşmaktadır (Tranfield ve diğerleri, 2003: 209). Klasik literatür taraması yazarın seçmiş olduğu araştırmaları içerdiğinden taraflı olmakta ve sonuçlar sık sık varolan bilimsel kanıtlarla çelişmektedir (Wright ve diğerleri, 2007: 23).

Her ne kadar tıp alanının haricindeki diğer disiplinlerde sistemik literatür taramasında kullanılacak uygun metod ile ilgili çok az fikir birliği olsa da (Tranfield ve diğerleri, 2003: 210); bu çalışmada, Wright ve diğerleri (2007: 24-27) tarafından tıp alanında yapılacak sistemik literatür taramaları için önerilen aşağıdaki adımlar takip edilmiştir (Şekil 38):

Şekil 38: Sistematik Literatür Taraması Adımları



Kaynak: Wright ve diğerleri, 2007: 28-29'den faydalanılarak hazırlanmıştır.

1. Araştırma Sorusu

Yapılacak olan sistematik literatür taramasının amacı, “*Deniz trafiğinin denetimi için kullanılabilecek araçlar/yöntemler nelerdir?*” sorusuna cevap bulmaktır.

2. Araştırma Kapsamı

Araştırmanın sorusuna cevap bulabilmek için yapılacak sistematik literatür taraması için “Harzing’s Publish or Perish” yazılım programı kullanılacaktır. Bu yazılımın geliştirilmesi, 2006 yılından itibaren süregelen gönüllü çabalara dayanmaktadır. Harzing’s Publish or Perish, “Google Scholar” ve “Microsoft Academic Search” yazılımlarını kullanmak suretiyle akademik atıfları yakalayan ve bunları analiz ederek belirlenmiş ölçütler doğrultusunda sunan bir yazılımdır (Harzing, 2007).

Deniz trafiğinin denetimi için yapılacak sistematik literatür taramasında kullanılacak olan “Harzing’s Publish or Perish” yazılımında; “*maritime traffic (deniz trafiği)*”, “*maritime security enforcement (denizde güvenlik denetimi)*”, “*maritime*

safety enforcement (denizde emniyet denetimi)”, “*detection of maritime pollution (deniz kirliliği tespiti)*”, “*maritime supply chain security(deniz tedarik zinciri güvenliği)*” ve “*maritime safety security environment (denizde emniyet güvenlik çevre)*” kavramları arama penceresinde ayrı ayrı kullanılarak, geniş çerçevede deniz trafiği ve bunun alt bileşenleri olan denizde güvenlik, emniyet ve çevre denetimleri ile ilgili olan tüm çalışmaların tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Bu geniş çaplı tarama neticesinde tespit edilen tüm çalışmalar, araştırma sorusu doğrultusunda “başlık”, “özet”, “yöntem” ve “sonuç” incelemesine tabi tutularak ilk elemeye tabi tutulmuştur. Bunun sonucunda, araştırma sorusu ile ilgili olmadığı tespit edilen çalışmalar elenerek, kalan çalışmalar bir bütün olarak ikinci incelemeye tabi tutulmuştur. Bu ikinci inceleme neticesinde çalışmada kullanılmasına karar verilen çalışmalardan veri çıkarımı sağlanarak veriler gruplandırılmıştır. Oluşturulan gruplar analiz edilerek, daha önce klasik literatür taraması neticesinde ulaşılan ve yukarıda Şekil 35’de ifade edilen deniz trafiğinin denetleme araçlarının geliştirilmesinde kullanılmış ve böylece çalışmanın daha güvenilir ve tarafsız bir çerçeveye sahip olması sağlanmıştır.

3. Literatür Taraması

Harzing’s Publish or Perish yazılımı kullanılarak aşağıdaki kavramlar ile tarama yapılmıştır.

- Maritime traffic (deniz trafiği)
- Maritime security enforcement (denizde güvenlik denetimi)
- Maritime safety enforcement (denizde emniyet denetimi)
- Detection of marine pollution (deniz kirliliği denetimi)
- Maritime supply chain security (deniz tedarik zinciri güvenliği)
- Maritime safety security environment (denizde emniyet güvenlik çevre)

Yapılan tarama sonucunda, sırasıyla 594, 17, 9, 39, 23 ve 980 olmak üzere toplam 1662 çalışmaya ulaşılmıştır (Şekil 39)

Şekil 39: Harzing's Publish or Perish Tarama Ekranı Örneği

Query	Source	Papers	Cites	Cites/y...	h	g	hI, no...	hI, ann...	*C...	Query date	Cache date	Las...
✓ maritime supply chain security	Google Sc...	23	229	15.27	7	15	4	0.27	1	17.04.2017	17.04.2017	0
✓ detection of marine pollution	Google Sc...	42	1337	23.05	12	36	8	0.14	1	17.04.2017	17.04.2017	0
✓ maritime security enforcement	Google Sc...	15	13	0.22	2	3	2	0.03	0	17.04.2017	17.04.2017	0
✓ maritime safety enforcement	Google Sc...	10	12	0.25	2	3	2	0.04	0	17.04.2017	17.04.2017	0

Metrics	Cites	Per year	Rank	Authors	Title	Year	Publication	Publisher	Type
Publication years: 1890-2017	161	13.42*	1	M Voisin, CR Enge...	Differential shuffling of native gene...	2005	Proceedings of the Natio...	National Acad Sciences	
Citation years: 127 (1890-2017)	129	11.73*	2	T Eriksen, G Høye...	Maritime traffic monitoring using a...	2006	Acta Astronautica	Elsevier	
Papers: 594	74	8.22	3	GK Høye, T Eriksen...	Space-based AIS for global maritim...	2008	Acta Astronautica	Elsevier	
Citations: 1932	72	5.14	37	JRW Merrick, JR V...	A traffic density analysis of propose...	2003	Reliability Engineering & ...	Elsevier	
Cites/year: 15.21	25	1.75	8	GF Bass	Prolegomena to a study of maritim...	1997			
Cites/paper: 3.25	33	6.60	4	M Vespe, I Visenti...	Unsupervised learning of maritime ...	2012	Data Fusion & Target ...	ieeexplore.ieee.org	CITATION
Cites/author: 1024.72	33	1.50	6	C Trozzi, R Vaccar...	Air pollutants emissions estimate fr...	1995	Science of the total enviro...	Elsevier	
Papers/author: 387.25	29	5.80	9	LP Perera, P Olivei...	Maritime traffic monitoring based ...	2012	IEEE Transactions on ...	ieeexplore.ieee.org	
h-index: 18	26	2.36	5	OFH Dahl	Space-based AIS receiver for mariti...	2006	Norwegian University of S...	Elsevier	CITATION
g-index: 31	26	1.18	7	K Hara, S Nakamura	A comprehensive assessment syste...	1995	Safety Science	Elsevier	
hI, norm: 14	23	2.56	10	D Mavrikis, N Kon...	A queueing model of maritime traf...	2008	Simulation Modelling Pra...	Elsevier	
hI, annual: 0.11	23	7.67	11	M Hänninen	Bayesian networks for maritime traf...	2014	Accident Analysis & Prev...	Elsevier	
*Count: 2	23	0.82	72	JG de Gooijer, A Kl...	Forecasting the Antwerp maritime ...	1989	Journal of Forecasting	Wiley Online Library	
	21	1.40	13	J Rytönen, L Siito...	Statistical Analyses of the Baltic ma...	2002	... Institute and Ministry o...		CITATION
	19	1.46	112	J Jianping	2, Wang Mingwu3, 4, Gao Guangyu...	2004	Chinese Journal of Rock ...		CITATION
	18	4.50	15	O Vanek, M Jakob...	Agent-based model of maritime tra...	2013	Transportation research p...	Elsevier	
	18	0.49	110	PA Gianfrotta	Ancore* romane*. Nuovi materiali ...	1980	Memoirs of the American...	JSTOR	
	18	1.64	114	PI Xiao-liang	... 1, HAN Hao-1, SUN Ya-2 (J. Sh...	2006	Journal of Highway and T...		CITATION
	17	0.68	20	C Giardino	Nuragic Sardinia and the Mediterra...	1992	Sheffield academic Press	academia.edu	CITATION
	17	1.13	21	J Sharvit, E Galili, B...	Predynastic maritime traffic along t...	2002	ECM Van den Brink et E. ...		PDF
	16	0.76	12	A Klein	Forecasting the Antwerp maritime t...	1996	Journal of Forecasting	Wiley Online Library	

Kaynak: Yazar tarafından Publish or Perish yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

4. Veri Çıkarımı

Ulaşılan 1662 çalışmaya araştırma sorusu doğrultusunda yapılan “başlık”, “özet”, “yöntem” ve “sonuç” incelemesi neticesinde yapılan ilk eleme sonunda, sırasıyla 133, 3, 4, ,8, 16 ve 353 olmak üzere toplam 517 çalışma ikinci incelemeye tabi tutulmuştur.

Araştırma sorusu doğrultusunda ikinci elemeye kalan 517 çalışmanın bütününde yapılan incelemeler sonucunda ise; sırasıyla 68, 1, 1, 6, 10 ve 88 olmak üzere toplam 174 çalışma, bileşenlerin belirlenmesinde kullanılmıştır.

5. Sistematik Literatür Taramasının Kalite Değerlendirmesi

“Publish or Perish” tarafından kullanılan atıf metrikleri (ölçevleri) (citation metrics), bu sistemin kurucusu olan Anne-Will Harzing’in VSNU dergi derecelendirme listeleri gibi yayın derecelendirme listelerini yetersiz bularak, yeni bir derecelendirme sistemi kurma düşüncesinden doğmuştur. ERA (Avustralya) ve

REF (İngiltere) gibi ulusal araştırma değerlendirme örnekleri, sosyal bilimler alanındaki yayınları hakem gözden (peer review) geçirmeleri ile değerlendirirken, temel bilimler ve mühendislik alanındaki yayınları atıf metrikleri ile değerlendirmektedir. Fakat hakem gözden geçirmelerine dayalı değerlendirme, özellikle birleşik bir paradigmaya sahip olmayan sosyal bilimler alanı için çok sert hükümlere sebep olabilmektedir. A tipi dergide 3-4 hakem bir yayın hakkında alana katkı sunabilir veya sunamaz kararını vermektedir. Buradaki sorun söz konusu bu yayının hiç atıf almama durumunda ortaya çıkmaktadır. Buna karşılık, C-tipi bir dergide (hakem değerlendirmesi gerektirmeyen) yayınlanan bir yayın, örneğin 1000 civarı bir atıf aldıysa, bu 1000 akademisyenin bu yayının alana katkı sağladığını düşündüğü anlamına gelmektedir. Bu olumsuzluğu ortadan kaldırmak için “Publish or Perish”, sosyal bilimler alanı için de atıf metriklerini kullanmaktadır (Harzing ve Alakangas, 2015).

Publish or Perish’deki atıf analizleri Google Scholar (Advanced) ve Microsoft Academic’den elde edilen sonuçlara dayanmaktadır. Her iki hizmet sağlayıcı da akademik içerikleri otomatik olarak taramaktadırlar. Scopus ve Web of Science hizmet sağlayıcılarında olduğu gibi manuel olarak bibliyometrik veritabanlarından veri elde etmediklerinden, hataya daha açıktırlar. Fakat çok daha geniş çalışmayı kapsamak için doğruluktan çok az taviz vermek tercih edilebilir bir yöntemdir. Ayrıca h-indeksi gibi atıf metrikleri oldukça sağlıklı sonuçlar üretmektedir. Yüksek atıf metriklerine sahip bir akademisyen alanda önemli bir etki yaratmıştır. Düşük atıf metriklerine sahip olan bir akademisyen için ise tersini söylemek her zaman doğru değildir. Düşük atıf metriklerinin sebebi dar bir alanda çalışmak, İngilizce haricindeki bir dilde yayın yapmak veya daha çok kitaplarda yayın yapmak da, olabilir (Harzing, 2007).

Publish or Perish ana penceresinde görünen metrikler EK 2’de sunulmuştur. (İhtiyaç duyulması durumunda diğer metrikler de menüden ayarlanarak görülebilmektedir) (Harzing, 2007).

Bu çalışmada “Harzing’s Publish or Perish” yazılımı kullanılarak, yapılan tarama neticesinde, elde edilen 1662 çalışma ile yapılan ilk iki eleme sonrasında, çalışmada kullanılması uygun bulunan toplam 174 çalışmanın atıf metrik (citation metrics) değerleri Tablo 15’de sunulmuştur.

Tablo 15: Sistematik Literatür Taramasının Atıf Metrik Değerleri

	Deniz Trafiği		Den.Güv.Denetimi		Den.Emn.Denetimi		Den.Kirl.Tespiti		Den.Ted.Zinciri		Den.Emn.Güv.Çevre	
	İlk tarama	Son eleme	İlk tarama	Son eleme	İlk tarama	Son eleme	İlk tarama	Son eleme	İlk tarama	Son eleme	İlk tarama	Son eleme
Yayın yılları	1890-2017	1970-2017	1957-2017	2000-2004	1969-2013	2005-2005	1959-2017	1995-2017	2002-2017	2005-2017	1940-2017	2003-2016
Atıf yılları	127	47	60	13	48	12	58	22	15	12	77	14
Yayınlar	594	68	17	1	9	1	39	6	23	10	980	89
Atıflar	1932	502	12	0	8	0	1337	10	234	197	26461	2058
Atıf/ Yıl	15.21	10.68	0.20	0.00	0.17	0.00	23.05	0.45	15.60	16.42	343.65	145.14
Atıf/yayın	3.25	7.38	0.71	0.00	0.89	0.00	34.28	1.67	10.17	19.70	27	23.63
Atıf/yazar	1024.72	176.88	11.50	0.00	7.50	0.00	501.63	9.20	207.83	184.92	187993.37	969.80
Yayın/yazar	387.25	28.95	16.00	1.00	8.00	1.00	20.97	3.95	17.83	7.42	700.65	40.88
Yazar/yayın	2.12	3.00	1.12	1.00	1.22	1.00	2.59	2.33	1.70	1.80	1.93	3.05
h-indeksi	18	11	2	0	2	0	12	2	7	4	71	24
g-indeksi	31	21	3	0	2	0	36	3	15	10	125	45
hI, norm	14	7	2	0	2	0	8	2	4	3	61	16
hI, annual	0.11	0.15	0.03	0.00	0.04	0.00	0.14	0.09	0.27	0.25	0.79	1.14
*Count	2	1	0	0	0	0	1	0	1	1	56	5

Kaynak: Yazar tarafından Publish or Perish yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

6. Veri Analizi ve Sonuçlar

Uygulanan sistematik literatür taramasının ilk iki elemesi sonrasında, çalışmada kullanılması uygun bulunan toplam 174 çalışmanın veri analizi yapılmış ve elde edilen deniz trafiğinin denetiminin bileşenleri Tablo 16’da gösterilmiştir.



Tablo 16: Sistematik Literatür Taraması Veri Analizi Sonucunda Oluşturulan Deniz Trafığının Denetiminin Bileşenleri (1/2)

ANA BİLEŞEN	ALT BİLEŞEN	İLGİLİ ÇALIŞMALAR
Deniz Trafığının İzlenmesi	Uydu Temelli AIS ile	Eriksen, vd (2006); Hoyer, vd (2008); Holsten (2009); Picard, vd. (2012); Lessing, vd. (2006); Carson-Jackson (2012);
	AIS ile	Xianbiao, vd (2009); Jiakai, vd. (2012); Arguedas vd (2014a); Sermi, vd (2013); Cazzanti ve Pallotta (2015); Renga, vd. (2011)*
	İstihbarat ile Birleştirilmiş	Perera, vd. (2012) *; Vespe, vd. (2008)*
	HITS Temelli	Bourdon, vd. (2007)
	ANN (Artificial Neural Network) Temelli	Perera, vd. (2012) *
	SAR Temelli	Renga, vd. (2011) *; Lehner, vd (2015); Brusch, vd (2011); Santamaria, vd. (2016); Schwarz (2015) *
	Rule-based	Ray, vd. (2013)
	Uydu Temelli X-band radar ile	Eriksen, vd (2001); Narheim, vd. (2001)
	X-band radar ile	Dordevic (2010); Scotti, vd. (2015); Mangini, vd (2010)
	İHA ile	O'Young ve Hubbard (2007); Tares, vd (2009); Sousa, vd. (2015)
	Kamera ile/geovisualization	Bloisi, vd (2012); Samama (2010); Vatin, vd. (2014); Vatin ve Napoli (2013); Jing ve Chaojian (2011); Pires, vd (2010)
	Sualtıdan (kamera/akustik/sonar/MicroROV)	Molchan (2005); Bunin, vd. (2007); Bunin, vd. (2008); Ghafoori ve Altiok (2012)
	Hibrit/ Birleşik (AIS ve/veya Radar ve/veya uydu ve/veya elektro-optik ve/veya sonar)	Komorčec ve Matika (2016); Corucci, vd (2012); Wu ve Peng (2007); Siegert, vd (2016); Parlanti, vd. (2011); Vespe, vd. (2008) *; Chang (2003); Bürkle ve Essendorfer (2010); Claramunt, vd (2007); Dabrowski, vd (2009); Ray, vd (2011)
Deniz Trafik Yönetimi	Deniz Trafığı Patern Modellemesi	Hadzagic, vd. (2013); Chang, vd. (2010); Fabbri, vd (2015); Lei, vd (2016); Liu (2014); Sun, vd (2015); Hajduk (2009); Wang, vd. (2014) *; Arguedas, vd (2014b)
	Gemi Zaman Planlaması	Degre ve Scares (1970); Azadeh, vd. (2013); Kidston ve Kuntz (2008); Pan, vd (2011),
	Gemi Trafik Yönetimi (VTM) /e-denizcilik	Lee, vd. (2014); Sluiman ve Konning (2010); Filipowicz (2008); Westrenen ve Praetorius (2014); Ray, vd. (2007); Velasquez Correa, vd. (2015); Siwe, vd. (2014); Kim, vd. (2014); Grancher vd. (2013); Vaseqi ve Delgrande (2013); Salous, vd (2015); Rizvanolli vd (2015); Wawruch ve Popik (2011); Blokus-Roszkowska ve Smolarek (2014); Engler, vd (2014); Banyś, vd (2011); Park, vd (2012); Patraiko, vd (2010); Rødseth (2011); Weintrit vd (2007); Patraiko (2007); Amato, vd (2011); Graff (2009); Lee, vd (2014); Ward ve Leighton (2010); Bibik, vd. (2008); Vanem (2014); Sharma, vd (2011)

Tablo 16: Sistematik Literatür Taraması Veri Analizi Sonucunda Oluşturulan Deniz Trafığının Denetiminin Bileşenleri (2/2)

Deniz Trafik Yönetimi (Devam)	Anamoli (Anormal Durum) Tespiti		Vespe, vd. (2012); Riveiro, vd. (2009a); Riveiro, vd. (2009b); Osekowska (2014); Riveiro (2014); McAbee (2014); Liu (2015); Venskus, vd (2015); Kazemi, vd. (2013); Arguedas, vd (2015); Lavigne (2014); Osekowska, vd (2014)
	Kaza Önleme (Risk Analizi Çalışmalarını da kapsar)		Hara ve Nakamura (1995); Xiao, vd (2012); Jeong, vd. (2013); Koldenhof, vd (2010); Özbaş, vd (2013); Hänninen (2014); Aps, vd (2017); Yang ve Wang (2013); Abdulla (2011); Grant, vd (2009); Wu, vd. (2015); Berg, vd (2013); Wang, vd. (2014) *; Ulusçu, vd (2009); Trucco, vd (2008); Duan ve Zhao (2007); Zhang, vd. (2013);
Denizde Güvenlik	Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği (Liman Güvenliği çalışmalarını da kapsar))		Banamyong (2005); Yang (2010); Schilk, vd (2007); Duzha, vd (2017); Wawruch (2014); Türedi ve Kişi (2016); Carmel (2011); Rodotheatos (2012); Michael (2004); Bichou (2004); Polemi ve Ntouskas (2013); Metaparti (2010); Papadimitriou, vd (2012)
		Konteyner Güvenliği/ anamoli tespiti	Varfis (2011); Camossi, vd (2012); Tsilingiris, vd (2007); Boukachour, vd (2013) *; Noda (2004)
	Kolluk Denetimi	Hükümet	Michael (2004); Culpepper (2004);
		Özel Güvenlik Şirketleri	Liss (2007)
	Modelleme	Kavramsal	Thai (2009); Chalk (2008); Lim (2007); Greidanus, vd. (2013), James, vd. (2005)
		Yapay Zeka Karar Destek	Glässer, vd. (2010); Alyami vd. (2014); Jackson, vd. (2011); Boukachour, vd (2013) *; Yang, vd (2007); Novák ve Witteveen (2013); Vanneschi, vd (2015); Stepnowski, vd (2010);
	Patlayıcı Tespit		Charles, vd. (2014); Pirelli, vd. (2014)
Deniz Çevresinin Korunması	Trafik Dağılım Analizi		Pelot ve Wootton (2004);
	Uçak SLAR Radarı ile		Schroh (1995)
	SAR ile		Brekke (2007); Sineva (2014); Sineva ve İvanov (2017); Vyas, vd. (2015); Perivoliotis, vd. (2006); Schwarz (2015) *
	Refractive indeks (Fiber optic) ile		Shi, vd (2014)
	AIS ile		Schwehr ve McGillivray (2007); Eide, vd. (2007);
Denizde Emniyet	Kolluk Denetimi		Heering (2005); Zheng (2007)
	Kaza İnceleme/Analiz		Er (2005); Akyüz ve Çelik (2014); Li ve Jiang (2005)
	Değerlendirme (MCDM** modeli)		Schinas (2007)

* Birden fazla kategoriye giren çalışmalar. ** Çoklu-Kriterli Karar Verme

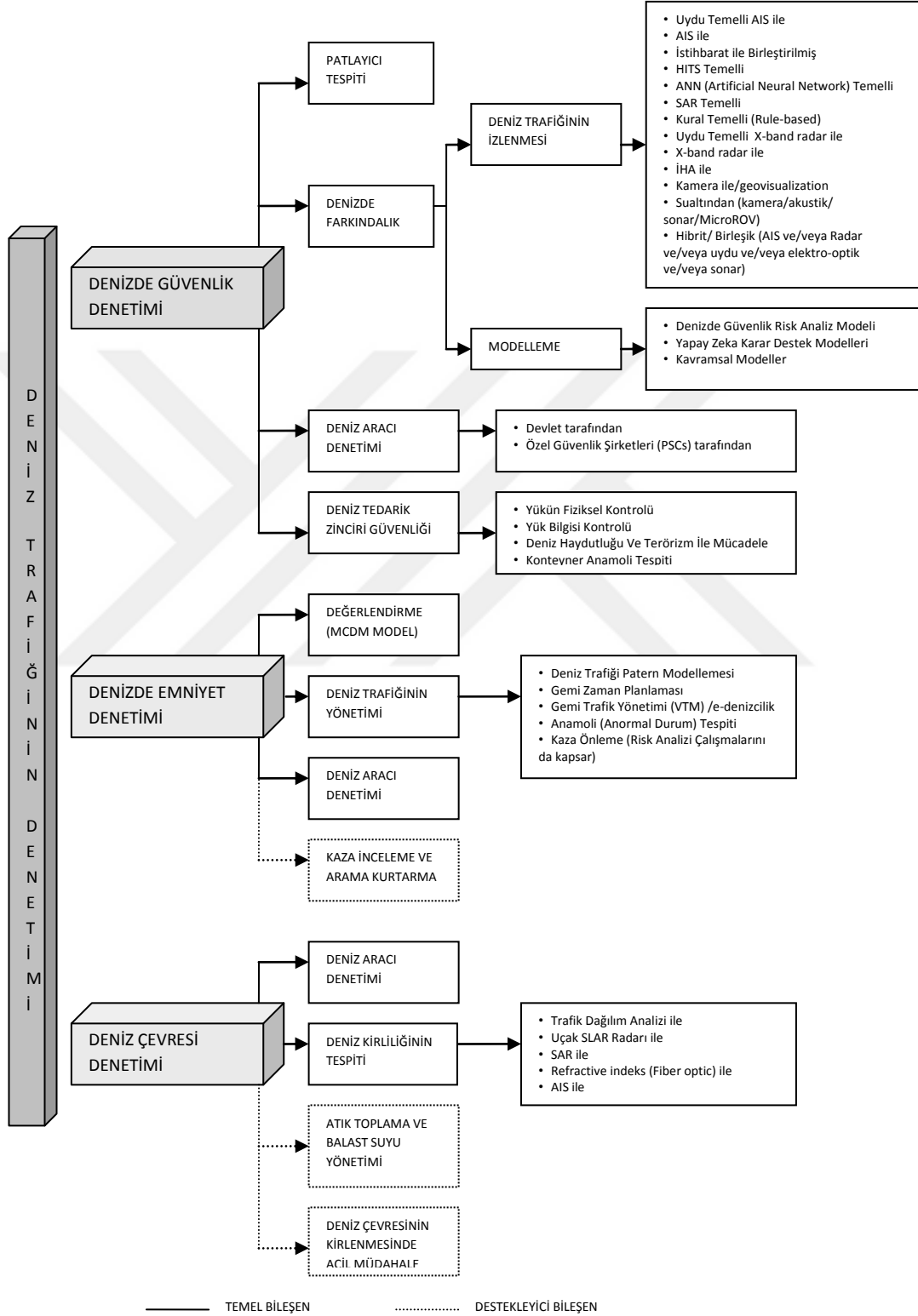
Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

7. Sonuçların Yorumlanması

Çalışmanın ikinci bölümünde yapılan literatür taraması neticesinde belirlenen ve şekil 35’de ifade edilen deniz trafiğinin denetiminin bileşenleri ile bu bölümde yapılan sistematik literatür taraması neticesinde belirlenen deniz trafiğinin denetiminin bileşenleri biraraya getirildiğinde şekil 40’daki bileşenler elde edilmiştir.



Şekil 40: Sistematik Literatür Taramasından Elde Edilen Deniz Trafiği Denetiminin Bileşenleri



Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

B. Klasik ve Sistematik Literatür Taraması Kapsamında Türkiye’de Deniz Trafiği Denetiminin Değerlendirmesi

Türkiye’de deniz trafiğinin denetimi, çalışmanın ikinci bölümünde yapılan *literatür taraması* ve bu bölümünde yapılan *sistemik literatür taraması* neticesinde elde edilen ve yukarıda Şekil 40’da gösterilen deniz trafiğinin bileşenleri doğrultusunda incelenmiştir. Aynı zamanda Türk Boğazları’nda deniz trafiğinin emniyeti ve güvenliği de ayrı bir alt başlık altında incelenmiştir.

1. Denizde Farkındalık

Denizde güvenlik, terörizm ve deniz haydutluğu gibi yasadışı faaliyetlerin önlenmesinin yanında, deniz kaynaklarının korunması, silah, insan, uyuşturucu kaçakçılığı gibi terörizme kaynak sağlayan ve/veya terörist faaliyetler için kullanılabilecek yasadışı faaliyetlerin önlenmesini de kapsamaktadır.

Denizde farkındalık, denizde güvenliğin sağlanması için en temel araç olup; bu farkındalığın sağlanması gereken deniz alanı, diğerleri hava, uzay ve siber uzay (bilgisayar ağları tarafından yönetilen dijital dünya) olan, dört temel alandan birisidir. Geçmişte, güvenli küresel erişim ve denizlerin serbestliği için deniz hakimiyeti ile sağlanan denizlerin kontrolü yeterliken, günümüzde hava, uzay ve siber uzaya da doğrudan güvenli erişimi sağlamak gerekmektedir. Aksi halde, deniz alanının kontrol edildiğini söylemek gerçekçi olmayacaktır (Thiele, 2012: 2).

Denizde farkındalığı gerçekleştirmek için; “gemilerin, yüklerin, mürettebatın ve yolcuların küresel deniz alanında sürekli izlenmesi”, “gemiler, kolaylıklar ve altyapı ile ilgili verilerin elde edilmesi”, “bilginin toplanması, birleştirilmesi, analizi ve karar vericilere dağıtımı” ve “denizde farkındalık ile ilgili görevlerin icrası için verilere erişim ve verilerin geliştirilmesi” gerekmektedir (DHS, 2005c: 3)

Küresel deniz alanında 11 Eylül öncesinde deniz trafiğinin izlenmesinin birinci önceliği denizde emniyet iken, bu tarihten sonra birinci öncelik denizde güvenliğe evrilmiştir. Örneğin; günümüzde deniz trafiğinin izlenmesinin önemli bir aracı olan Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), ilk olarak denizde emniyet için tasarlanmış bir sistem olup, 11 Eylül sonrası denizde güvenlik öncelikli kullanılmaya

başlanmıştır. Bunun için menzili uydu sistemleri ile birlikte kullanılarak arttırılmaya çalışılmış ve aynı zamanda sahip olduğu diğer handikapları Gemilerin Uzak Mesafelerden Tanımlanması ve Takibi (LRIT) sisteminin geliştirilmesi sonucunu doğurmuştur.

AIS sisteminin kapsama alanının arttırılması ile ilgili en önemli örnek, ABD'nin kurmuş olduğu N (Nationwide)-AIS sistemidir. Deniz Taktik Resminin oluşturulmasını amaçlayan bu sistem, elde ettiği bilgileri Ulusal Gemi Hareket Merkezi (NVMC) ve Deniz İstihbarat Birleştirme Merkezi (MIFC)'ne göndermektedir. MIFC, ilgili ülkelere bilgi paylaşımını da mümkün kılan Deniz Küresel Farkındalık Ağı (MAGNet)'na bilgi girişlerini de koordine eden bir merkezdir. N-AIS sistemi üç faz olarak geliştirilmiş ve Faz 2, Faz 1'in 12 deniz mili olan kapsama alanını sahilden 50 deniz miline çıkarmış, Faz 3 ise Ulusal Veri Şamandıraları Merkezi (National Data Buoy Center) NOAA şamandıralarına yerleştirilen alıcıları ve uydu alıcılarını kullanmak suretiyle kapsama alanını 200 deniz mili ve hatta daha da ötesinde 2000 deniz mili öteye kadar arttırmıştır. Bu maksatla ABD Savunma Bakanlığı tarafından 2006 yılında TACSAT-2 uydusu fırlatılmıştır (Schwehr ve McGillivray, 2008: 6-7).

Denizde farkındalık için deniz trafiğinin izlenmesi kadar, bunun sonucunda elde edilen verilerin analiz edilerek, karar vericilere dağıtılması da önem arz etmektedir. Elde edilen verilerin analizinde, kullanıcılara destek sağlayarak insan hatasını en aza indirmeyi amaçlayan “yapay zeka (intelligent) karar destek modelleri” ve tehditlerin önceliklendirilmesini sağlayan “denizde güvenlik risk analiz modelleri” denizde farkındalığın diğer iki önemli bileşenidir.

Yapay zeka karar destek modellerinin kullanıldığı çalışmalar arasında, “denizde güvenlik operasyon merkezi için bir karar destek sistem mimarisi (Glässer ve diğerleri, 2010)”, “denizde güvenlik için hibrid bir Hiyerarşik Görev Ağı (Hierarchical Task Network) planlayıcısı olarak karar destek tasarımı (Jackson ve diğerleri, 2011)”, “denizde güvenlik için Bulanık Mantık Temelli-Kanıtı Dayalı Muhakeme (FLB (Fuzzy Logic Based) -ER (Evidential Reasoning)) yaklaşımına dayalı Çok Nitelikli Karar Verme (Multiple Attribute Decision Making (MADM)) modeli (Yang ve diğerleri, 2007)”, “birbirinden bağımsız belirli bir sayıdaki bilgi kaynağı ve bilgi toplayıcısından oluşan METIS sisteminin bir prototipi olan ve

birbirinden bağımsız veri kaynaklarının arasındaki ilişkileri eleştirel (argumentative) yaklaşım ile modelleyen bir tasarım (Novák ve Witteveen, 2013)” ve “denizde farkındalığın geliştirilmesi için genetik programlamanın iki önemli seviyesi olan Anlamasal (Semantic) Genetik ve Doğrusal (Linear Scaling) Genetik programlama kullanarak gemilerin pozisyonlarının tahmini (Vanneschi ve diğerleri, 2015)”, gibi çalışmalar sayılabilir.

Sayısal Risk Analiz modelleri ise tündengelim diyagramlılar (hata ağacı) ve tümevarım diyagramlılar (olaylar ağacı) olarak ikiye ayrılmaktadır. Tümevarım yöntemleri arasında, Birincil Risk Analiz (Preliminary Risk Analysis (PRA)), Tehlike ve İşletilebilirlik Analizi (Hazard and Operability Study (HAZOP)), Hata Modu ve Etkileri Analizi (Failure Mode and Effects Analysis (FMEA/FMECA)) yer alır. Tündengelim yöntemlerinin en önemlisi ise Hata Ağacı Analizi (Fault Tree Analysis (FTA))’dır. Taşımacılıkla ilgili problemlerin çözümünde ise Yapay Zeka (Artificial Intelligence (AI)) uygulamaları ön plan çıkmaktadır. Bu uygulamalar arasında Bilgi Temelli sistemler (Knowledge Based Systems (KBS)), Sinir Ağlar (Neural Networks (NNs)), Bulanık Mantık Setleri (Fuzzy Sets (FS)), Genetik Algoritmalar (Genetic Algorithms (GA)) ve Ajan Tabanlı Modeller (Agent-based Models (ABM)) sayılabilir (Boukachour ve diğerleri, 2013: 90-94).

Türkiye, çalışmanın daha önceki bölümünde de ifade edildiği gibi, AIS sistemini 2007 yılında, LRIT sistemini ise 2009 yılında kurmuş ve birbirine entegre etmiştir. Kurulan AIS sistemi 16 baz istasyonu ve Ankara’da konuşlu ana merkezden oluşmakta olup, kapsama alanı Türk Arama Kurtarma Bölgesini içine almaktadır (Şekil 41) (KEGM, 2019).

Şekil 41: Seyir Yardımcıları Uzaktan İzleme Sistemi (SOTAS)-Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Kapsama Alanı



Kaynak: KEGM, 2019: 30

AIS'in, kesintisiz ve yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletiminin sürdürülmesi, ihtiyaç duyulan uygulamalar ve ilave teçhizat ile işletimsel ve yönetsel özelliklerin sisteme kazandırılması amacıyla sistemin yükseltilmesine ve TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) ile GTYS (Gemi Trafik Yönetim Sistemi) kapsamında kurulu diğer AIS Baz İstasyonları, ve kurulan SOTAS (Seyir Yardımcıları Otomatik Tanımlama Sistemi) ile entegrasyonun sağlanmasına duyulan ihtiyaç doğrultusunda gerekli proje çalışmalarına başlanmıştır (UAB, 2019: 495).

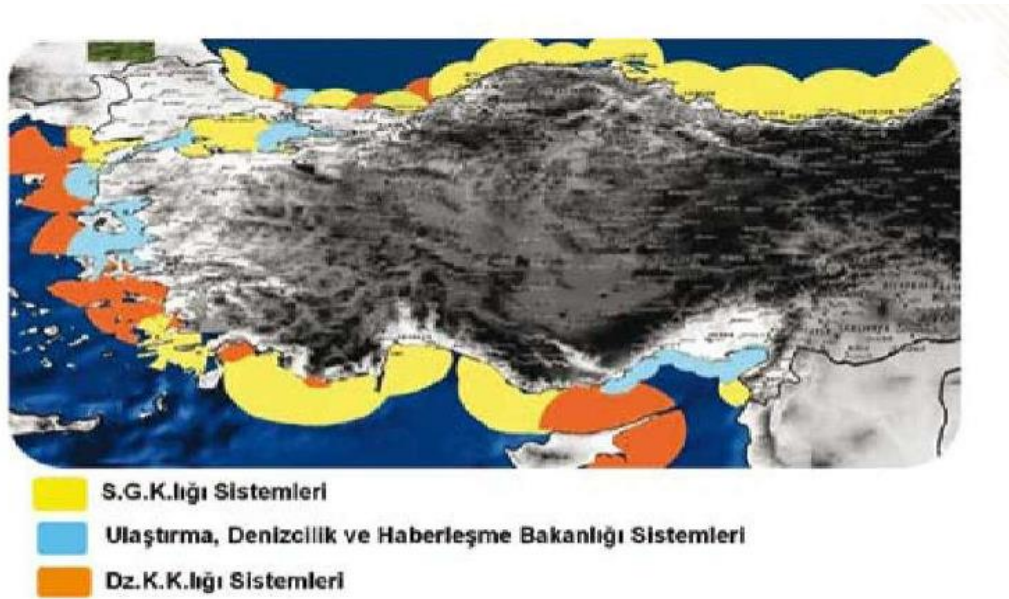
Deniz ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla kurulan LRIT sistemine ilişkin ulusal data merkezinin kurulumu tamamlanmış olup, 300 grt'un üzerindeki gemiler 1000 mil mesafeden minimum 6 saat aralıklarla konum bilgisi göndererek izlenmektedir. Ülkelerle veri değişimi için finansal sözleşmeler imzalanmıştır (KEGM, 2019: 34). Ancak sistem, sorgulama başına maliyet doğurması ve gerçek zamanlı veri sağlamaması nedeniyle, yalnızca zaruri hallerde diğer gemi takip sistemlerine alternatif olarak kullanılmaktadır.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın, keşif, gözetleme, tespit ve teşhise yönelik olarak geliştirdiği Uzun Ufuk Projesi, Ege Denizi'nde kullanıma girmiş olup, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesine yönelik

alışmalar devam etmektedir. Sistem, sınıflandırma yeteneğine sahip radar ve sensörler ile donatılmış Deniz Gözetleme/Karakol Uçakları, Radar-Elektronik Destek Tedbirleri (R-ESM/EDT) istasyonları (Suricate Mk2 2 Boyutlu X-Band hava ve satıh gözetleme radarı ve DR 3000 Radar EDT ile teçhiz edilmiş), HF radarlar, İnsansız Hava Araaları, haberleşme ve birleştirme/teşhir sistemlerinden ęekillendirilmiştir. Uzun Ufuk Sistemi, İzmir Yenikale’de konuşlu 32 operatör konsoluna sahip Gözetleme Koordinasyon Merkezi (GKM)’nden yönetilmektedir. Diğer Komutanlıklar ile kamu kurum ve kuruluşlarından gelen bilgileri de kaynaştırmaya tabi tutabilmektedir (Arıs ve Sünnetçi, 2011: 12).

Kolluk Fonksiyonunun otomasyonu için Sahil Gözetleme Radar Sistemi (SGRS) projesi başlatılmıştır. Proje kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığının radar istasyonlarından elde edilen deniz resmi, Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından kurulan radar istasyonlarıyla desteklenecektir. Bu kapsamda Marmara ve Ege Denizlerindeki istasyonların kurulumları 2018 yılında, Doğu Akdeniz’deki istasyonlar 2019 yılında, Batı ve Orta Karadeniz’deki istasyonlar 2020 yılında, diğer bölgeler ise 2022 yılında tamamlanacaktır. (ęekil 42) (SGK.lığı, 2019: 29).

ęekil 42: Sahil Güvenlik Radar Sistemi (SGRS) Kapsama Sahası



Kaynak: SGK.lığı, 2014: 56

2. Deniz Tedarik Zinciri Güvenliği

Çalışmanın daha önceki bölümünde de bahsedilen, Türedi ve Kişi (2016 : 115)'nin TAMS (İki Eksenli Çok Sektörlü) modeline göre; deniz tedarik zincirinin güvenliği, yük ve transit (yükün yolculuğu boyunca bulunduğu araçlar, depolar, limanlar) akış eksenlerinde, akış boyunca sektörlere bölünerek incelenmektedir.

Denizde güvenliğin yük akışı boyutunda yük bilgisi kontrolü ve yükün fiziksel kontrolü iki önemli bileşendir. Yük bilgisinin gemiye yüklenmeden belirli bir süre önce temin edilerek risk analizine tabi tutulması ve gerekirse yüklemeye izin verilmemesi deniz tedarik zinciri güvenliğinin amaçlarından biridir. Aynı zamanda yükün fiziksel kontrolünün ülke sınırlarına girmeden önce, mümkünse yükleme limanında yapılması ise, diğer bir amacdır.

Yük bilgisinin kontrolü noktasında, gümrük işlemlerinin bilgisayar ortamında yürütülmesi amacıyla geliştirilen Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri (BİLGE) sisteminde bulunan özet beyan, tarife, detaylı beyan, muhasebe, referans tabloları, dâhilde işleme rejimi işlemleri, hızlı kargo, Uluslararası Karayolu Taşması (TIR), Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulaması gibi modüller vasıtasıyla, gümrük mevzuatı kapsamındaki tüm beyanlar, elektronik imza kullanılmak suretiyle hızlı ve takip edilebilir bir biçimde Gümrük idarelerine elektronik ortamda sunulabilmektedir. Hâlihazırda tüm Gümrük idarelerinde merkezi BİLGE yazılımı kullanılmaktadır. Aynı zamanda, ithalat denetimlerinin daha etkin bir şekilde ve risk odaklı olarak gerçekleştirilmesi amacıyla risk esasına dayalı ve web tabanlı bir uygulama olan İthalatta Risk Esaslı Denetim Sistemi (İRİS) geliştirilmiştir (Tüfenkçi, 2016: 50-52).

ABD'de C-TPAT, AB'de AEO, Türkiye'de Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü uygulamaları ise, devletlerin ithalat boyutundaki tedarik zincirlerinin güvenliği ile ilgili zorunlu kıldığı prosedürlere uyan ithalatçılara gümrüklerde geçiş önceliği sağlamasına dayanmaktadır. Esasında bu uygulamada devlet tedarik zinciri güvenliği ile ilgili bazı hususları ithalatçılara bırakmaktadır. Türkiye de, ithalatçılar ile ilgili Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü uygulaması ile ilgili gerekli düzenlemeleri yapmıştır.

Konteyner ve Liman Takip Sistemi ile Suç Analizi Programı da, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülen orta ve uzun vadeli projeler arasındadır (Tüfenkçi, 2016: 49).

Diğer taraftan, “şüpheli olarak kabul edilen loop (ikinci geminin konteyneri yeniden yükleme limanından yükleyip konteynerin orijin limanına geri gelmesi) anormalliğini MATLAB, Deniz Konteynerleri ontolojisi (MCO (Maritime Container Ontology)) veya Zamanlama Faktörleri Anormallik Analizi (TFAA (Timing Factors Anomaly Analysis)) gibi yaklaşımlar ile tespit eden ConTraffic sistemi (Varfis ve diğerleri, 2011)”, “anormallikleri tespit etmek için Tek sınıflı Destek Vektör Makine (SVM one-class) sınıflandırıcıyı kullanan konteynerin Anormal Güzergah Tespiti (ACID) programı (Camossi ve diğerleri, 2012)”, “konteyner güvenliğini arttırmak için RFID teknolojinin kullanılmasının konteyner dolaşımı ile ilgili veri toplanmasını da sağlayacak olması (Tsilingiris ve diğerleri, 2007)” ve “konteyner taşımacılığı endüstrisinin ortak bir bilgi sistemi üzerinden birbiriyle ilişkili standartlaştırılmış veritabanlarının kullanması suretiyle konteyner dolaşımının izlenmesi ve güvenliğin artırılması” gibi literatürde bulunan girişimler ve sistemler incelenerek, Türkiye için uygun bir “konteyner anormal dolaşım tespiti” sistemi kurulması deniz tedarik zincirinin güvenliği için çok önemlidir.

Yükün Türk limanlarına varmasından sonra yapılacak kontroller için ise, Türkiye teknolojik altyapısını geliştirmeye devam etmektedir. Bu kapsamdaki teknik sistemler ve projeler şu şekildedir :

- Araç ve Konteyner Tarama Sistemleri: Eşya, araç ve insan kaçakçılığının önlenmesi amacıyla, kara sınır kapılarında ve limanlarda Yarı Sabit, Mobil ve Hızlı Tarama Sistemleri ile Gamma-Ray ve Backscatter araç ve konteyner tarama sistemlerinden faydalanılmaktadır. 2016 yılı itibariyle tarama sistemlerinin sayısı 42’ye yükselmiştir (Tüfenkçi, 2016: 53; GMGM, 2018).

- Radyasyon İzleme Sistemleri (RİS): Sistem, radyoaktif maddelerin yasal ticaretini kontrol altında tutmak ve yasadışı hareketlerini önlemek amacıyla genellikle kara sınır kapılarında ve limanlarda, araçların ve eşyanın radyoaktif salınım yapıp yapmadığını kontrol amacıyla kullanılan cihazlardır. Kullanılmakta olan sistemler Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK) tarafından üretilmektedir.

Ayrıca sistemin alt bileşenleri olarak Radyasyon El Dedektörü ile Kişisel Radyasyon El Dedektörleri kullanılmaktadır (GMGM, 2018).

- Kapalı Devre Televizyon Sistemleri (CCTV): Kapalı Devre Televizyon (CCTV) Sistemleri kara, deniz ve hava gümrük kapı ve sahalarında kamu düzeninin korunması, kaçakçılıkla mücadele çerçevesinde kişi, eşya ve taşıtların hareketlerinin gerek önleyici gerekse olay sonrası takibat imkânıyla izlenmesi, ayrıca adli tahkikata konu olaylarda somut delil desteği sağlaması amacıyla yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Gümrük sahalarında bulunan kameralar vasıtasıyla sahada bulunan İzleme Merkezlerinden ve Genel Müdürlük Komuta Kontrol Merkezinden sahalar izlenebilmektedir (GMGM, 2018).

- Karbondioksit Ölçüm Cihazı: Araç veya konteynerler içerisinde gizlenen canlı insan veya hayvanların tespiti için kullanılmaktadır (GMGM, 2018).

- Sahte Bandrol Tespit Cihazı: Sigara ve alkol kaçakçılığının tespiti amacıyla kullanılmaktadır (GMGM, 2018).

- Fiberskop ve Videoskop Cihazları: Gözle görülemeyen ve fiziki olarak kısa sürede erişilmesi mümkün olmayan yerlerdeki nesneleri görüntülemeye kullanılmaktadır (GMGM, 2018).

- El Tipi Kimyasal Teşhis Cihazı: Sıvı ve katı tehlikeli kimyasalların, narkotik ve patlayıcı maddelerin tanımlanması amacıyla kullanılmaktadır (GMGM, 2018).

- Narkotik ve Patlayıcı İz Dedektörü: Narkotik ve patlayıcı maddeleri tespit etmek amacıyla kullanılmaktadır (GMGM, 2018).

- Yoğunluk Ölçüm Cihazları: Araç, konteyner veya yükte gizli bölmeleri ve kaçak eşyayı tespit etmek amacıyla kullanılmaktadır (GMGM, 2018).

- Devriye Botları: Gümrük idarelerinin modernizasyonu konulu AB projesi kapsamında, denizlerde kaçakçılıkla mücadelede etkinliği artırmak amacıyla 2015 yılında 10 adet devriye botu ve 25 adet kara devriye aracı Bakanlık envanterine kazandırılmıştır (Tüfenkçi, 2016: 53; GMGM, 2018).

- Dedektör Köpekler: Narkotik dedektör köpekleri 1998 yılından, Silah-Mühimmat, Patlayıcı dedektör köpekleri ile Çay-Tütün dedektör köpekleri ise 2010 yılından itibaren kullanılmaya başlanmıştır (GMGM, 2018).

3. Deniz Trafiğinin Yönetimi

Deniz trafiğinin yönetimi, “Gemi Trafik Yönetimi (VTM) ve e-denizcilik”, “anormal durum tespiti (anomaly detection)”, “gemi zaman planlaması”, “deniz trafiğinin patern modellemesi” ve “kaza önleme” gibi alanları kapsamaktadır.

IMO MSC 94 tarafından 2014 yılında e-Seyir Strateji Uygulama Planı yayınlanmış olup, e-Seyir şu şekilde tanımlanmaktadır: “Rıhtımdan rıhtıma seyrüseferi, denizde emniyet/güvenlikle ilgili olan hizmetleri ve deniz çevresinin korunmasını geliştirmek için kıyı ve gemi arasındaki bilgilerin elektronik araçlar vasıtasıyla birbirine uyumlu olarak toplanması, birleştirilmesi, değiş-tokuşu, sunumu ve analizidir.” e-Seyir’in üç temel bileşeni, tüm seyir sahalarının kapsandığı Elektronik Seyir Haritaları (ENCs), çok hassas elektronik konumlandırma sistemi ve haberleşme altyapısı olarak sayılabilir (IMO, 2018a).

Esasında havacılık dünyasında seyrüsefer tam olarak böyle uygulanmaktadır. Denizdeki seyrüsefere de uygulanması hedeflenen bu konsepti havacılık alanından ayıran ve kendine özgü kılan iki önemli husus vardır. Bunlardan birincisi, denizde kaptanın mutlak otoritesi, diğeri ise denizlerde seyrüsefer serbestisinin olduğu ve hiçbir devletin kontrolünde olmayan açık denizlerdir. Havacılıkta, denizcilikten farklı olarak dünyadaki tüm hava sahası (açık denizler üzeri dahil) Uçuş Bilgi Bölgeleri (FIR) aracılığıyla devletlerin kontrolüne verilerek, seyrüseferde mutlak yetkili kılınmışlardır.

Endonezya, Malezya ve Singapur tarafından başlatılan Malaka Boğazları ve Singapur deniz yetki alanındaki Deniz Elektronik Otobanı (MEH) projesi, 2005 yılında IMO tarafından, e-Seyir formatına sokulmak adına sahiplenilerek, fonlanması sağlanmıştır (IMO, 2018b). Bu proje e-Seyir’in ilk örneği olma özelliğini taşımaktadır.

Literatürdeki e-Seyir ve Gemi Trafik Yönetimi ile ilgili çalışmalar şu şekilde sayılabilir.

- Havacılıkta kullanılan sefer numarası gibi denizcilikte de sefer temelli operasyona geçilmesi ve bu sayede gemilerin takip ettiği rota bilgilerinin (gemilerin niyetlerinin), Sistem Ölçeğinde Bilgi Yönetimi (SWIM (System Wide Information Management- Maritime Cloud olarak da adlandırılmaktadır)) konseptinin sağlamış

olduğu standartlaştırılmış arayüzlerle tüm paydaşlara dağıtılması (Siwe ve diğerleri, 2014).

- Gemi trafik patern verilerinin, coğrafi mevkiye dayalı hücrelere uyumlu olarak, grid edilmiş deniz trafiği veri bankasına kaydedilmesi ve bu bankanın e-Seyir uygulamasında kolaylık sağlaması için deniz trafiği görüntü katmanı ve rota trafik bilgi katmanı olarak bölümlendirilmesi (Kim ve diğerleri, 2014).

- Deniz trafik ortamında çok katmanlı durumsal değerlendirme görevleri için State Transition Data Fusion (STDF) modeli geliştirilmesi ve düşük seviyeli analizlerde CoreASM, yüksek seviyeli analizlerde reaktif Cevap Seti Programlaması (Answer Set Programming (ASP)) sisteminin kullanılması (Vaseqi ve Delgrande, 2013).

- Gemi-kıyı arası otomatik veri transferi, yeni bilgi elde etme için sensor birleştirme ve kullanıcıları destekleyen insan-makine arayüzleri (HMIs) gibi uygulamalarla IMO'nun e-seyrüsefer stratejisini destekleyen COSINUS projesi (Salous ve diğerleri, 2015).

- AIS verilerini ve Frekans Modülasyonlu Kosinüs Dalgası (Frequency Modulated Continuous Wave (FMCW)) radarlarından elde edilen verileri birleştirilerek Elektronik Seyir Haritalarında gösterilmesini sağlayan bir sistem tasarımı (Wawruch ve Popik, 2011).

- Denizde, Mevki, Seyrüsefer ve Zamanlama (PNT) sisteminin ve Trafik Durum Değerlendirmesi (TSA) sisteminin birleştirilmesinin fizibilitesinin yapıldığı Deniz Trafik Mühendisliği projesi (Engler ve diğerleri, 2014).

- Deniz trafik sisteminde kullanılan GNSS'in bütünlük ((integrity) özelliğinin öneminin analizi (Banyś ve diğerleri, 2011).

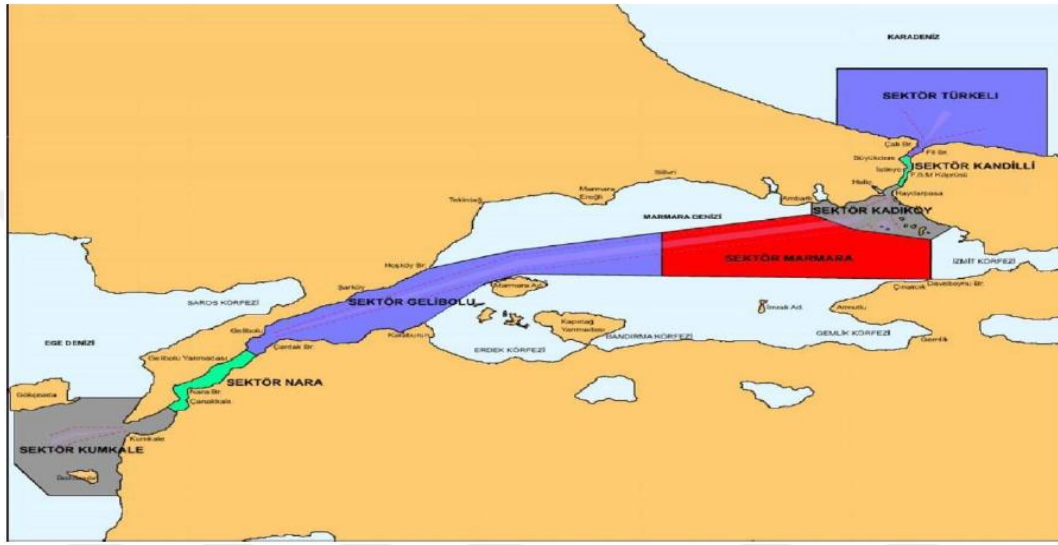
- E-Seyir için VTS'ler arası ağ kurulması ihtiyacı kapsamında, ana sertifikasyon sürvırı ve gemi gemi arası trafik hizmeti veri değişim programı formatı (IVEF) kullanılarak VTS sistemlerinin güvenliğini arttıracak sertikasyon sistemi önerisi (Park ve diğerleri, 2012).

- E-Seyir için Deniz Akıllı Ulaşım Sistemi (Maritime Intelligence Transport System) mimarisi (Rødseth, 2011).

- Gemideki tüm seyir ekranlarını, bir düğme vasıtasıyla, standart bir menüye ve arayüze sahip olan bir formatta görüntümeleyi amaçlayan ve Deniz Seyir Enstitüsü (Nautical Institute) tarafından geliştirilen S-Mod konsepti (Patraiko, 2007)
- VTS ve gemilerde kullanılan radar teknolojisinin, mikrodalga tüplerden clutter görüntüsünü engellemeyi sağlayan solid state teknolojilere evrilmesi (Amato ve diğerleri, 2011)
- Denizde çatışmayı önleme vasıtalarının (radar, AIS, Birleştirilmiş Köprüüstü Sistemi, ECDIS, GNSS'ye diferansiyel düzeltme yapan ve AIS yayını yapan yeni nesil şamandıralar (AtoN)) e-Seyir'deki rolü (Ward ve Leighton, 2010).
- SafeSeaNet ve bunun içerdiği Avrupa Gösterge Sunucusu (European Index Server (EIS)) ve Ulusal Tek Pencere (National Single Window (NSW)), Emercensi Müdahale Hizmetleri (Emergency Response Services), gemilerin çevresel performanslarını derecelendiren Çevresel İzleme Hizmetleri (Environmental Monitoring Services), Gemi Raporlama Hizmetleri (Ship Reporting Services) (DNV Navigator hizmeti gibi), Dinamik Seyir Risk Yönetimi (Dynamical Navigational Risk Management (VTS'lerin kıyıda seyreden tankerlerin rik seviyesini ölçmesine yarayan dinamik risk modeli gibi), e-Klas hizmetleri (e-Class Services), (elektronik sınıflandırma klas kuruluşları ve müşterilerinin tüm gerekli dökümantasyonu elektronik ortamda değiş-tokuş edecekleri gelecekte kullanılacak olan bir hizmet), elektronik ortamda takip edilebilecek Eğitim ve Öğretim Hizmetleri gibi uygulamaların, e-Seyir konseptine dahil edilebilmesinin araştırılması (Vanem, 2014).
- E-Seyir konseptinde kullanılacak ve yüksek yoğunluktaki trafik hatlarında ve kıyıya yakın trafik hatlarında gemilerin yeni frekans bant taleplerini karşılayacak Yüksek Hızlı Deniz Örgü Ağ (Mesh Network) Sistemi (Sharma ve diğerleri, 2011).
- Deniz alanı planlamasını, dinamik rota planlamasını, rota optimizasyonunu, gemiler arası ve gemiden karaya rota bilgisi alışverişini, gerçek zamanlı izlemeyi ve deniz trafiğinin koordinasyonunu gerçekleştirmeyi amaçlayan MONALISA 2.0 projesi (Velasquez Correa ve diğerleri, 2015).
- E-Seyir konsepti, Durum Tanımlama Teknolojisi (situation recognition technology) ve Risk Temelli Seyrüsefer Destek Teknolojisini birleştirerek yeni nesil VTS teknolojisi geliştirilmesi (Lee ve diğerleri, 2014).

Türkiye’de ilk VTS, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sistemi olarak, 2003 yılında hizmete açılmıştır. 2008 yılında sisteme ilave edilen bileşenlerle Marmara Denizi’ndeki trafik ayırım düzenini içerecek şekilde genişletilmiştir (Şekil 43) (KEGM, 2019).

Şekil 43: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Kapsama Sahası



Kaynak: KEGM, 2019: 17

TBGTH işlevini, İstanbul ve Çanakkale’de bulunan 2 Gemi Trafik Hizmeti (GTH) merkezi ve bu merkezlere bağlı ve Türk Boğazları’nda farklı yerlerde konuşlu toplam 16 adet insansız Trafik Gözetleme İstasyonu (TGI) ile muhtelif diferansiyel GPS (dgps), telsizle yön bulma (RDF) gibi algılayıcı istasyonlar vasıtasıyla yerine getirmektedir. TGI’lerin tamamında başta radar olmak üzere bulunduğu yere göre farklılık arz eden sayıda AIS, VHF Telsiz, Elektro-Optik, meteorolojik algılayıcı teçhizatı bulunmaktadır (KEGM, 2019: 16).

Söz konusu sistemin kesintisiz ve yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletilmesinin sürdürülmesi için bilgi işlem alt sistemi donanımı ve yazılımlarının yenilenmesi/yükseltilmesi, ihtiyaç duyulan uygulamalar ve ilave teçhizat ile işletimsel ve yönetsel özelliklerin sisteme kazandırılması amacıyla sistemin yükseltilmesine ihtiyaç duyulmuş ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) tarafından ihalesi yapılmıştır (UAB, 2019: 494).

Türk seyir güvenliğinin artırılması, kıyıda tesis edilmiş merkezler vasıtası ile gemilerin takip edilmesi, deniz araçlarıyla diğer gemi ve kıyı birimleri arasında gerçek zamana yakın bir bilgi akışının sağlanması, herhangi bir tehlike durumunda seyir yardımcılarından kaynaklanan olumsuzlukların önlenmesi amacıyla 2012 yılında 390 adet seyir yardımcısı AIS AtoN (Aids to Navigation) cihazlarıyla donatılarak (2018 yılı itibarıyla toplam seyir yardımcısı sayısı 615'dir) Seyir Yardımcıları Uzaktan İzleme Sistemi(SOTAS) faaliyete başlamıştır (KEGM, 2019: 30).

Seyir yardımcılarının modernizasyonu kapsamında E-Navigasyon ve VDES projelendirme çalışmaları ise devam etmektedir (KEGM, 2019: 32).

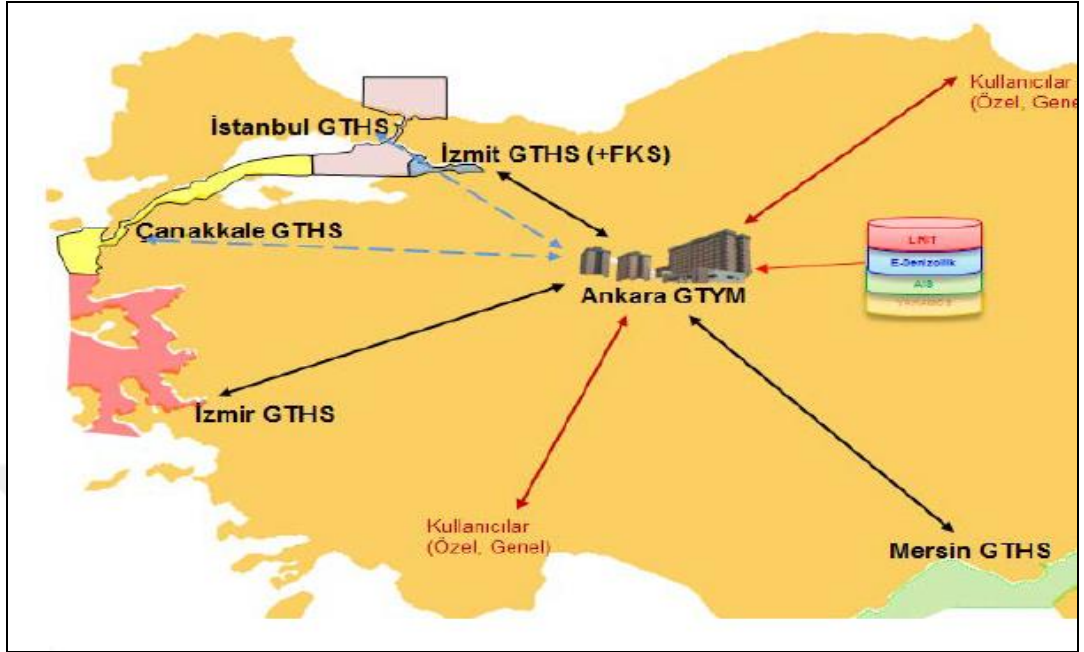
İstanbul Liman Başkanlığı idari sınırları içerisinde seyir emniyetini ve deniz güvenliğini artırmak amacıyla, bu bölgede seyreden yerel trafik kapsamına giren deniz araçlarını anlık izleyerek kontrol altına almak ve kurallara uygunluklarını denetlemek, Boğazdaki görüş mesafesinin ölçülerek olası deniz kazası risklerini en aza indirmek amaçlarıyla kurulması planlanan Yerel Trafik Kontrol Merkezi (YTKM)'nin geçici kabulü 28 Temmuz 2017 tarihinde yapılmıştır (UAB, 2019: 495).

Kurulum çalışmaları devam eden Gemi Trafik Yönetimi Sistemi (GTYS), Kocaeli Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfez Bölgelerini kapsayan Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri (GTHS), denizlerimizde tek bir ülke resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ve olağan dışı durumlarda sistemin kesintisiz çalışmasını sağlayacak, Felaket Kurtarma Sistemi (FKS) olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. İzmit GTH, 1 merkez ve 4 adet TGI, İzmir GTH 1 merkez ve 12 adet TGI, Mersin GTH ise 1 merkez ve 8 adet TGI'den oluşmaktadır (Şekil 44) (UAB, 2019: 497).

GTYS projesi kapsamında Mersin GTHS'nin genişletilerek Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde 1 adet GTHM ile 2 adet TGI'den oluşan KKTC GTHS'nin kurulumu projesi de devam etmektedir (Şekil 45) (UAB, 2019: 499).

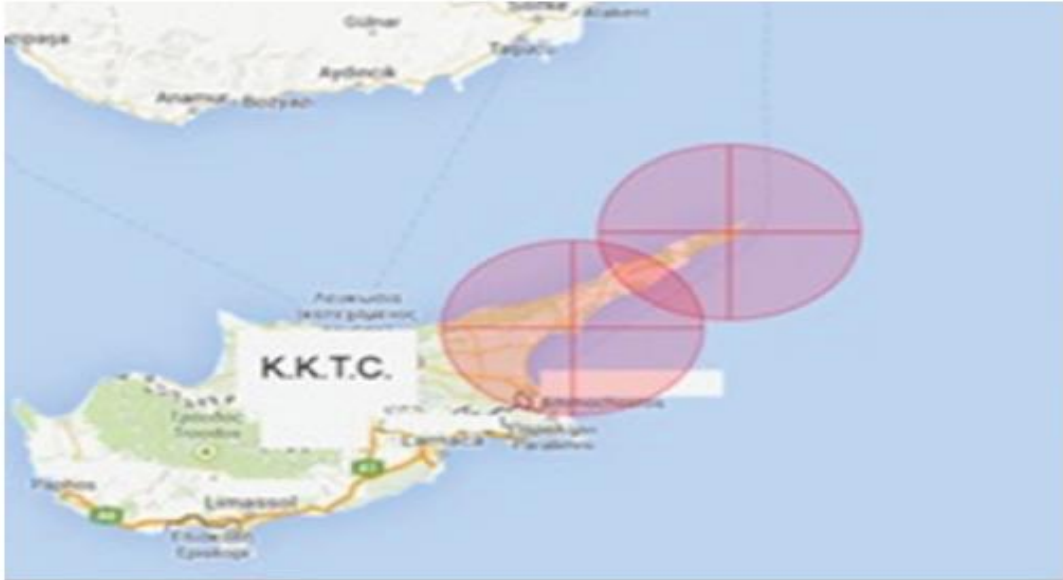
Bu sistem ile bölgesel GTH'lerde (TBGTHS, İzmit GTHS, İzmir GTHS, Mersin GTHS) oluşan deniz resimlerinin birleştirilmesi ve diğer sistemlerle (LRIT, AIS, e-denizcilik yazılımları) entegre edilmesi sureti ile tek bir ülke resminin oluşturulması sağlanmış olacaktır (UAB, 2019: 497).

Şekil 44: Gemi Trafik Yönetimi Sistemi (GTYS) Kapsama Sahası



Kaynak: UAB, 2019: 497

Şekil 45: KKTC Gemi Trafik Yönetimi Sistemi (GTYS) Kapsama Sahası



Kaynak: UAB, 2019: 499.

Dünya denizciliği gemi-kıyı arasında veri alışverişi sayesinde denizde emniyet seviyesinin en üst düzeye çıkarıldığı rıhtımdan rıhtıma seyir anlayışı demek olan e-denizcilik'e evrilmektedir.

Deniz emniyetinin diğ er önemli bir unsuru olan kaza  nleme konusunda; dinamik gemi hareketleri, kaza olasılıklarını tahmin etmek için, çok pahalı bir yöntem olan “Mermaid 500” gibi operatör gerektiren özel olarak tasarlanmış ve gerçek zamanlı seyir simülatörlerinde simüle edilebilir. Ya da, daha ucuz bir yöntem olan ve H nninen (2014), Wang ve diğ erleri (2014), Zhang ve diğ erleri (2013), Koldenhof ve diğ erleri (2010) ve Wu ve diğ erleri (2015) tarafından çalışmalarında kullanılan “(Bulanık) Fuzzy Matematik Metodları”, “Bayesian Ağları” veya “Nöral Ağlar” kullanılarak simüle edilebilir. Fakat bu    metod halen uzman kararına veya insan müdahalesine bağımlıdır.

Xiao ve diğ erleri (2012) tarafından uzman fikirlerinden ziyade, AIS veritabanının geçmiş verileri aracılığıyla gerçek gemi davranışları kullanan ve bu verileri çok-motorlu simülasyon ve suni kuvvet sahası teorisi (artificial force field theory) vasıtasıyla simülasyon modeline transfer edebilen farklı bir yaklaşım da mevcuttur.

Gemi rotasında, olağandan farklı bir durumu anında tespit ederek, bu değişikliğin denizdeki bir çatışmaya sebep olabileceğini ve hatta bu anormalliğin bir terör saldırısı veya kaçakçılık faaliyeti ile ilgili isteyerek yapılan bir rota değişikliği olabileceğini öngören anormallik tespiti (anomaly detection)  zelliği; Gemi Trafik Yönetiminin dolayısıyla e-denizciliğin en önemli unsurlarından biridir.

Bir deniz trafiğini izleme sisteminin anormallik tespiti özelliğine sahip olması; ana amacı denizde güvenlik olan bir sistem için olmazsa olmaz, ana amacı denizde emniyet olan bir sistem için ise bu sistemin denizde güvenlik yönünü geliştiren önemli bir özelliktir.

Denizde anaormallik tespiti ile ilgili çalışmaların veya sistemlerin ortak özelliği, genellikle AIS verilerini kullanarak deniz trafik paternlerini belirlemesi (bkz. Chang ve diğ erleri (2010), Lei ve diğ erleri (2016), Sun ve diğ erleri (2015), Osekowska (2014) ve Liu 2015) ve müteakiben bu paternler için belirlenen limitler doğrultusunda anormalliği tespit etmesidir. Deniz trafik paternlerinin belirlenmesinde, Apache Spark (Liu, 2014) ve Hough Transformasyonu (McAbee, 2014) gibi yöntemleri kullanan çalışmalar da mevcuttur.

Halihazırda kullanılan veya geliştirilmesi devam eden anormallik tespit sistemlerinin bazıları ř  şekildedir (Osekowska ve diğ erleri, 2014: 723):

- Hawkeye sisteminin bir bileşeni olan SeeCoast sistemi (Seibert, 2006), Portsmouth, Virginia'daki Müşterek Liman Operasyonları Merkezi'ne kurulmuştur.
- Hem kural motoru (rule engine), hem de öğrenme motoru (learning engine) tarafından erişilebilen bir trafik resmi yaratan SCANMARIS sisteminin (Morel ve diğerleri, 2009) prototipi Sauvetae Corsen Bölgesel Gözetleme Operasyon Merkezi'nde test edilmektedir.
- ABD Deniz Araştırmaları Müdürlüğü tarafından desteklenen LEPER sistemi (Griffin, 2009), Müşterek Kurumlararası Güney Görev Kuvveti'nde (JIATF South) test edilmiştir.
- Thales'in denizde güvenlik için su altı sistemi olan SECMAR (Securing Maritime) sisteminin (Gehant ve diğerleri, 2009) bir prototipi Fransa'daki Fos-sur-Mer stratejik limanında test edilmektedir.
- Veri madenciliği ve dağıtılmış makina öğrenmesi (distributed machine learning) için kullanılan bir genel çerçeve olan Çok Ajanlı Öğrenme Çerçevesi (Multiagent Learning Framework (MALEF)) sistemi (Tozicka ve diğerleri, 2008) sahip olduğu mimarisi ile ajanların sistemde bulunan diğer öğrencilerin bilgilerini kullanarak sistemi geliştirmesine izin vermektedir.

Bu sistemler haricinde, anormallik tespit sistemlerinin yanlış alarm oranını düşürmeyi sağlayan görsel analitiğe (visual analytics (VA)) dayalı çalışmalar (Riveiro ve diğerleri, 2009b; Riveiro, 2014; Lavigne, 2014) ve yine yanlış alarm oranını azaltmayı hedefleyen web tabanlı bir anormallik tespit sistemi olan STRAND (Seafering Transport Anomaly Detection) (Osekowska, 2014; Osekowska ve diğerleri, 2014) sistemini içeren çalışmalar mevcuttur. Son olarak Venskus ve diğerleri (2015)'nin biyolojiden esinlenmiş sanal feromon metodu temelinde anormallik tespiti yapabilecek, kendi kendine öğrenmeye uyarlanmış bir algoritmayı kurguladıkları bir çalışma da mevcuttur.

Türkiye'nin faaliyete geçirmekte olduğu VTS sistemlerinde kullanılan yazılım, anormal dolaşım tespiti (anomaly detection) yapabilecek özelliklere sahiptir.

4. Deniz Kirliliği Tespiti

Denizlerdeki kirlilik, deniz trafik hizmeti maksatlı kullanılan radarlarla, uçaklarda bulunan SLAR (Yana Bakan Radar (Side-Looking Imaging Radar) radarlarıyla, uydulara teçhiz edilmiş Sentetik Açıklıklı Radar (Synthetic Aperture Radar (SAR)) aracılığı ile ve deniz ve hava araçlarından göz ile tespit edilebilmektedir.

Aynı zamanda literatürde, Shi ve diğerleri (2014) tarafından yapılmış, fiber optik kablo kullanarak kirlenmiş deniz suyunun kırılma indeksinin değişimini ölçmek suretiyle deniz kirliliğini tespit eden bir çalışma mevcuttur.

Uydu SAR sistemi atmosferik koşullardan etkilenmeyen bir SLAR radarı olup; SLAR radarları aynı yöndeki mesafe boyutunda (range dimension) hedefleri çözümlerken, aynı zamanda bir SLAR radarı olan SAR ise farklı olarak uydu uçuş istikametine paralel boyuttaki azimut çözümlemesini de yapmaktadır (Brekke, 2007: 3-4). SAR ile elde edilen görüntülerde petrol kirliliğinin yanı sıra, denizde oluşan atmosferik konveksiyonlar, yukarı akıntılar, iç dalgalar ve soğuk alanlar da karanlık bölge olarak tespit edilerek deniz kirliliği zannedilebilmektedir. Oysa polarizasyon özelliğine sahip SAR'lar ile, yansıyan elektromanyetik dalganın vektörel özgünlüğü ile ilgili ek bilgi taşımaları sayesinde, bu karanlık bölgelerin ne olduğu tam olarak tespit edilebilmektedir (Sineva, 2014: 1; Sineva ve İvanov, 2017: 931).

Avrupa Uzay Ajansının (ESA), Kanada Uzay Ajansının (CSA) ve Alman Havacılık ve Uzay Merkezi (DLR) ile EADS Astrium/Infoterra konsorsiyumunun sahip olduğu uydu SAR sistemleri çok geniş alanlarda ticari ve bilimsel maksatlarla hizmet sağlamaktadır.

ESA'nın, eski adı Çevre ve Güvenlik İçin Küresel İzleme (GMES) programı olan, Kopernik Programı çerçevesinde fırlattığı Sentinel uydularından, Sentinel-1A ve 1B uyduları sahip oldukları C-bant SAR'ları sayesinde birçok hizmetin yanında deniz kirliliği tespiti de yapabilmektedirler. Ana amacı tarımsal ve orman alanları ile ilgili veriler sağlamak olan Sentinel 2A ve 2B uyduları da göllerde ve kıyı sularında kirliliği tespit edebilmektedirler (ESA, 2019).

Petrol kirliliğinin izlenmesi ve kirleticinin tespit edilmesi için Avrupa Deniz Emniyet Ajansı (EMSA) tarafından 2007'de operasyonel hale getirilen CleanSeaNet

hizmeti, Sentinel 1 uydularından elde ettiği ve analiz ettiği yılda 3000'nin üzerindeki uydu görüntüsünü AB üyesi ülkelere, aday ülkelere ve EFTA üyesi ülkelere göndermektedir. Deniz kirliliği ile ilgili tespitler uydu görüntüsü elde edildikten yaklaşık 30 dakika sonra etkilenen kıyı devletine rapor edilmektedir (EMSA, 2019).

Kanada'nın 2007 yılında fırlattığı yeni nesil ticari C-bant RADARSAT-2 uydusu da, deniz gözetlemesi, buz izlemesi gibi hizmetlerin yanısıra deniz kirliliğinin izlenmesini ve tespit edilmesini sağlamaktadır (CSA, 2019).

Yine DLR ile EADS Astrium/Infoterra konsorsiyumunun birlikte 2007 yılında uzaya gönderdiği TerraSAR-X ve 2010 yılında uzaya gönderdiği bu uydunun ikizi olan TanDEM-X uyduları da deniz kirliliğini tespit edebilmektedirler (DLR, 2019a; 2019b).

Aynı zamanda SAR ile teçhiz edilmiş dünyanın ilk mikrouydusu olan ve Finlandiya tarafından kendisinin ilk ticari uydusu olarak 2018 yılında uzaya gönderilen ICEYE-X1 uydusu da, denizde petrol kirliliğini tespit etme kabiliyetine sahiptir (ICEYE, 2019).

Deniz kirliliği uydu SAR'lar haricinde hava araçlarına teçhiz edilen SLAR ile de tespit edilebilmektedir. Almanya SLAR ile teçhiz edilmiş hava araçlarını Kuzey ve Baltık Denizi'ni havadan gözetlemek maksadıyla ilk olarak 1986 yılında kullanmaya başlamıştır. Daha sonraki dönemde hava araçlarındaki mevcut sisteme, Laser Fluorosensor (LFS), üç frekansta çalışan MWR ve COS (Central Operator Station)'dan oluşan yeni bir sistem entegre edilmiştir. LFS ile kirlilik kaynağı petrolün tipi, bitkisel/hayvansal yağ ile petrolün ayırdı, yüzeydeki floresan organik maddelerin ve çözülmemiş organik maddelerin tespiti sağlanmaktadır. 18.6 GHz, 36.5 Ghz ve 89 GHz frekanslarında aynı anda çalışan MWR ile ise, 1000 ft irtifadan 476 metre genişliğindeki bir yüzey filminin her türlü hava şartında iki boyutlu haritası çıkarılabilmekte ve sisteme entegre olan interface bilgisayarı aracılığı ile de tabaka kalınlığı ve hacmi belirlenebilmektedir (Schroh, 1995: 22-24).

SLAR ile teçhiz edilmiş CASA CN235 uçaklarının Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın envanterine girmesiyle, Türk deniz yetki alanlarında deniz kirliliğinin tespitinde bu uçaklar da kullanılmaya başlanmıştır. Bu uçakların kirlilikle mücadeleye kattığı en önemli yenilik, deniz kirliliğinin gece de tespit edilebilme kabiliyetidir. Bu uçaklar ile 15000 ft irtifada uçulduğunda her iki taraftan 20 deniz

mili kadar deniz kirliliği tespit edilebilmektedir. Aynı zamanda uçakta bulunan UV-IR tarayıcı ile infrared ve ultraviyole ışınımı kullanılarak SLAR ile tespit edilen deniz kirliliğinin varlığı teyit edilmektedir (Kuit ve Kievit, 2013).

Envanterdeki bu uçaklar maalesef ki; kirlilik kaynağı petrolün türünü belirlemeye yarayan LFS ve kirliliğin yüzey kalınlığını ölçerek kirleticinin hacmini belirlemeye yarayan MWR sistemlerine sahip değildir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde kurulan Petrol Kirliliği Algılama Sistemi; GTYS kapsamında kurulumu gerçekleştirilen VTS radarları ile deniz yüzeyindeki çırpıntı (sea clutter) verisinin yazılım yardımı ile analizini ve bölgede petrol veya petrol ürünleri kaynaklı kirlilik olup olmadığı tespitini amaçlamaktadır. GTYS ile tespit edilecek petrol kirliliğine ait iz verisi ve hidrografik bilgiler YAKAMOS'a (Yardım Arama Kurtarma Acil Müdahale Otomasyon Sistemi) aktarılacak ve kirliliğe ait yayılım tahmininde bulunulacaktır. Petrol Kirliliği Algılama Sistemi pilot olarak İzmit GTHS kapsamında yer alan Topçular radarına kurulmuştur. Sistemden beklenen verimin alınması durumunda, algılama sisteminin bütün radarlara kurulumu planlanmaktadır (UDHB, 2018).

Türkiye, EMSA'nın CleanSeaNet uygulamasında kendi deniz yetki alanlarında tespit edilen kirlilikler ile ilgili bildirimleri de almaktadır. Bu bildirimler, CleanSeaNet tarafından Türk Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezine yapılmaktadır (UDHB, 2017b).

Aynı zamanda, Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterinde bulunan tüm yüzer ve uçar unsurlar tarafından, Türk deniz yetki alanlarında gözle ve teçhiz edildikleri FLIR sistemlerinin gündüz kameraları ile deniz kirliliği tespit yapılarak, görüntü ve numune alma işlemleri gerçekleştirilmektedir. Yine yetkilendirilmiş büyükşehir belediyeleri kendi sorumluluk sahalarında envanterlerinde bulunan yüzer ve uçar unsurlar vasıtasıyla gözle deniz kirliliği tespiti yapmaktadırlar.

Türkiye, 2012 yılında, MARPOL Ek-VI kapsamında, gemi kaynaklı emisyonların kontrolü isimli bir AB projesi başlatmıştır. Proje kapsamında gemi kaynaklı emisyonları, türü ve miktarına göre coğrafi bölgeler bazında hesaplayan bir emisyon modelleme yazılımı hazırlanacaktır. Projenin hedeflerinden biri de Türk Boğazlar Bölgesinin Emisyon Kontrol Alanı ilan edilmesidir (ABTD, 2017).

Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe İlişkin Protokol doğrultusunda, taraf ülkeler, Önemli Özel Koruma Alanları (Specially Protected Areas of Mediterranean Importance (SPAMIs)) belirlemektedirler. SPAMIs listesinde Türkiye tarafından belirlenmiş bir özel koruma alanı bulunmamaktadır (RAC/SPA, 2017).

5. Deniz Araçlarının Emniyet, Güvenlik, Çevre Denetimi

Türkiye’de deniz araçlarının emniyet, güvenlik ve çevre denetimleri Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yapılmaktadır. Aynı zamanda yetkilendirilmiş büyükşehir belediyeleri kendi yetki alanlarında çevre denetimleri yapmaktadırlar.

Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2016 yılı sonu itibariyle, 30 limanda bulunan 147 adet bayrak devlet denetimi uzmanı ve 126 adet liman devlet denetimi uzmanı ile bu denetimleri sürdürmektedir (UDHB, 2017c).

2018 yılı itibariyle sorumluluk alanlarında Mersin Büyükşehir Belediyesi 3 denetim teknesi ve 1 helikopter (MBB, 2019), Antalya Büyükşehir Belediyesi 1 denetim teknesi (ABB, 2019), Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 1 denetim teknesi ve 1 deniz uçağı (KBB, 2019), İstanbul Büyükşehir Belediyesi 4 tekne, 1 helikopter ve 55 adet karaya konuşlu kamera ile (24.05.2017 tarihli İBB Gözlem Verisi) denetim yapmaktadır.

Sahil Güvenlik Komutanlığı bu denetimleri yüzer birliklerde 2268, kara birliklerinde 4032 olmak üzere toplam 6300 personel ve 69 üs/limanda konuşlu 180 adet yüzer unsur, 17 adet uçar unsur ve 8 adet karaya konuşlu mobil radar ile icra etmektedir (SGK.lığı, 2019: 21, 25).

6. Atık Toplama ve Balast Suyu Yönetimi

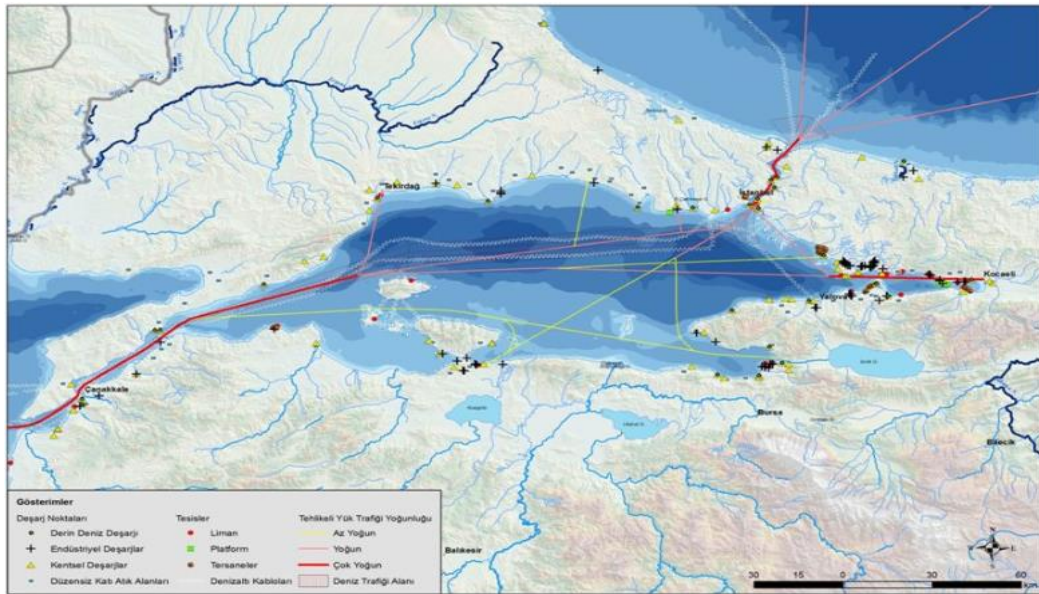
Türk limanlarına uğrayan gemilerin özelliklerine göre Gemi Atık Takip Sistemi (GATS) veya Mavi Kart Sistemi aracılığı ile atık bildirimini yapmaları ve atıklarını yetkilendirilmiş atık gemilerine veya kara tesislerine vermeleri ile ilgili yasal hükümler daha önceki bölümde ifade edilmiştir. Türkiye’de 116 liman işleticisi

ve 18 marina atık alım izni almıştır (DİDGM, 2018a; DİDGM, 2018b). 74 liman işleticisi kuruluş ise atık toplama gemileriyle anlaşma yaparak muafiyet belgesi almıştır (DİDGM, 2018c).

“Kentsel Atıksu Arıtımı Yönetmeliği, Hassas ve Az Hassas Su Alanları Tebliği” uyarınca Marmara Denizi’nde Gemlik Körfezi-İstanbul Boğazı doğu girişi arası, İstanbul Boğazı batı girişi-Büyükçekmece arası hassas alan olarak ilan edilmiştir. Marmara Bölgesi’nde mevcut atıksu arıtma tesislerindeki yenilenme ihtiyacı ve kurulması öngörülen atıksu arıtma tesisleri belirlenmiştir (Eyüboğlu ve Eyüboğlu, 2017: 16).

Türk Boğazları ve Marmara Denizi üzerindeki baskılar ve etkiler ise, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından TÜBİTAK/MAM’a yaptırılan “Deniz ve Kıyı Sularının Kalite Durumlarının Belirlenmesi ve Sınıflandırılması (DEKOS)” projesi ile belirlenmiştir. Kara kökenli kirlilik kaynaklarından derin deniz deşarjları, kentsel ve endüstriyel kaynaklı deşarjlar, tarımsal faaliyetler ve düzensiz katı atık alanları baskı grubu olarak seçilmiştir. Ayrıca kıyı tesisleri (liman, platform, tersaneler vb.), tehlikeli yük trafiği yoğunluğu, denizaltı kabloları, deniz trafiği ve deniz ürünlerinin çıkarılması (özellikle gırgır avcılığı ile) deniz üzerindeki diğer baskı gruplarıdır (Şekil 46) (Eyüboğlu ve Eyüboğlu, 2017: 25).

Şekil 46: Marmara Denizi Baskı Haritası



Kaynak: Eyüboğlu ve Eyüboğlu, 2017: 25

Balast sularının yönetimi alanında ise, Gemilerin Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmaların Kontrolü ve Yönetimi Projesi, 2006-2008 yılları arasında yürütülmüştür. Proje ile, gemilerin balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmalar bakımından ülkemiz denizlerinin risklerinin belirlenmesi, balast alınacak ve basılacak yasaklanmış alanların tespit edilmesi, balast sularının yönetimi ve kontrolü alanında yasal ve teknik düzenlemelerin yapılması amaçlanmıştır. Proje hitamında, 2011 yılı itibariyle balast suyu risk analizi yazılımı geliştirilerek, Balast Suyu Risk Analizi Karar Destek Sistemi kurulmuştur (DİDGM, 2018ç).

7. Deniz Çevresinin Kirlenmesinde Acil Müdahale

Ülkemizin, deniz kazaları sonucu meydana gelebilecek çevre felaketlerine karşı hazırlıklı olmasını sağlamak amacıyla TÜBİTAK ile ortak bir proje gerçekleştirilmiştir. Proje kapsamında; Türkiye deniz ve sahillerinde duyarlılık haritaları, risk yönetim sistemi, coğrafi bilgi sistemi ve petrol yayılım modeli oluşturulmuştur. Proje, Tekirdağ'da kurulan Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi'ni ve Antalya'da kurulan Antalya Bölgesel Acil Müdahale ve Eğitim Merkezi'ni de kapsamaktadır (UAB, 2019: 488-490).

8. Kaza İnceleme ve Arama Kurtarma

Ulaştırma modlarında meydana gelen kazaların tek elden incelenmesi ile seyir ve can emniyetinin sağlanması amacıyla T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu oluşturulmuştur (Md.29(2)) (R.G., 2017f). 1 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesine yapılan değişiklik ile bu kurulun yerine Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı kurulmuştur (Md. 489/A) (R.G., 2019d). Bu kurul tarafından tüm ulaştırma modlarında meydana gelen kazalar incelenmekte ve kaza inceleme raporları hazırlanmaktadır.

Meydana gelen kazaların incelenmesi gelecekte meydana gelecek kazaların önlenmesi için çok önemliyken, kaza sonrasında kazazedelerin en kısa sürede kurtarılması ise hayati öneme sahiptir.

Türk Arama Kurtarma Bölgesi'nin kontrolü T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi tarafından sağlanmaktadır.

Arama kurtarmanın en önemli elemanlarından biri olan COSPAS-SARSAT sistemine Türkiye 2005 yılında üye olmuş olup, 2006 yılında “Tam Operasyonel Kabiliyeti” safhasına geçmiştir. COSPAS-SARSAT, 406 MHz frekansında çalışan acil yardım sinyallerini tespit ederek mevki bilgilerini belirlemek için tasarlanan ve uydular ve yer tesislerinden oluşan bir sistemdir. Türkiye, “Arama Kurtarma İrtibat Noktası Ülke” sıfatıyla, İran, Irak, Afganistan, Gürcistan ve Ukrayna'dan da sorumludur (UAB, 2019: 512).

Gelecek nesil COSPAS-SARSAT Sistemi olarak da bilinen MEOSAR sisteminin (Medium Earth Orbit Search and Rescue Satellite System/Orta İrtifalı Arama Kurtarma Uydu Sistemi) Türkiye'de kurulumu Ağustos 2010 yılı içerisinde tamamlanmıştır. Başlangıç olarak 2 adet MEOLUT (MEOSAR anten sistemi) kurulmuştur. Türkiye bu sistemi kuran 6 ncı ülke konumundadır. 2013 yılı içerisinde 4 adet ilave MEOLUT kurulumu tamamlanmış olup, 6 kanallı entegre bir sisteme ulaşılmıştır. Sistemin ilk kurulumundan itibaren, uluslararası testlere ve ortak çalışmalara etkin katılım sağlanmaktadır (UAB, 2019: 512-513).

Türk Arama Kurtarma Bölgesi kara ve adalar üzeri ve deniz üzeri olmak üzere iki farklı sahadan oluşmaktadır. Deniz üzeri arama kurtarma faaliyetlerinden sorumlu Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi, Sahil Güvenlik Komutanlığı'dır. Bu merkeze bağlı 4 adet Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (YAKKM) bulunmaktadır ki; bu merkezler Sahil Güvenlik Bölge Komutanlıkları tarafından işletilmektedir. Bunların altında da Sahil Güvenlik Grup Komutanlıklarının işlettiği 7 adet Arama Kurtarma Alt Merkezi bulunmaktadır. Aynı zamanda iki kurumun karşılıklı yaptıkları protokol doğrultusunda, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ihtiyaç halinde Arama Kurtarma Alt Merkezi olarak ilgili YAKKM'nin altında arama kurtarma faaliyetlerine katılmaktadır (R.G., 2018o; 2019e).

Sahil Güvenlik Komutanlığı arama kurtarma hizmetini yüzer birliklerde 2268, kara birliklerinde 4032 olmak üzere toplam 6300 personel ve 69 üs/limanda

konuslu 180 adet yüzer unsur, 17 adet uçar unsur ve 8 adet karaya konuslu mobil radar ile icra etmektedir (SGK.lığı, 2019: 21, 25).

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü de 11 noktada (İstanbul Boğazı, Kefkenada, Marmara Adası, Çanakkale Boğazı, İzmir Alsancak Limanı, İzmit Körfezi, Yakuplu West İstanbul Marina, Fethiye, Bodrum, Beşikdüzü ve Ardeşen) 15 tahlisiye botu ile arama kurtarma hizmetlerine destek olmaktadır (KEGM, 2019: 11).

9. Türk Boğazları'nda Deniz Trafiğinin Emniyeti ve Güvenliğı

Karadeniz ve Ege Denizi'ni birbirine bağlayan ve deniz ulaştırması amacıyla tek bir su yolu olarak kullanılan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nın fiziksel özellikleri Şekil 47'de gösterilmiştir.

Şekil 47: Türk Boğazlarının Durumu



Kaynak: Eyüboğlu ve Eyüboğlu, 2017: 19

Türk Boğazları'ndan geçişin tabi olacağı rejimi düzenleyen uluslararası sözleşme, 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi olup, amacı "Boğazlar'dan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Lozan Barış Andlaşması'nın 23'üncü maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemektir". Kılavuzluk ve römorkörcülüğün isteğe bağlı olduğu bu Sözleşme'de, açık sınırlayıcı hükümlere ters düşmemek, uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan ve belirli ölçekte Türk Boğazları ile aynı

konumda değerlendirilebilecek boğazlarla ilgili genel uluslararası hukuk ilkelerine bağlı kalmak ve geçiş hakkının özüne dokunmamak şartlarıyla, Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve en önemlisi geçiş düzenleme yetkileri saklı tutulmuştur (Kurumahmut, 2017: 98, 112).

Türk Boğazlarında son elli yılda; 700'ün üzerinde deniz kazası meydana gelmiş olup, kazalar sonucu 25 civarında gemi yanmış ve batmış, 100.000 tonun üzerinde petrol yanmış ve denize dökülerek çevre felaketi yaratmıştır (Eyüboğlu ve Eyüboğlu, 2017: 21).

Bu kazaların en büyük sebeplerinden birisi Türk Boğazları'nın fiziksel ve oşinografik özellikleridir. Türk Boğazları'nda seyri olumsuz etkileyen “güneyli yüzey akıntısı”, “kuzeyli dip akıntısı” “bölgesel ters akıntılar” ve “orkoz akıntısı” olmak üzere dört değişik akıntı sistemi, kuvvetli rüzgarlar, sis ve yer yer bir defada 70-75 derecelik keskin dönüşleri gerektiren 11-12 defa rota değişikliği gerekliliği hususlar bu özellikler arasındadır (Kurumahmut, 2017: 82-83).

Türk Boğazları'nda meydana gelen deniz kazaları sonrasında yapılan incelemeler ve değerlendirmeler neticesinde tespit edilmiş olan kazaların diğer önemli bir sebebi ise; geçiş yapan birçok gemi kaptanının ve işleticisinin Türk Boğazları ile ilgili fiziki doğal ve yapay engeller, yasal düzenlemeler ve teknik yapılanmalar ve gerçekleştirilen oluşumlar yanında, tüm ilgili tarafları ilgilendiren menfaatlerin korunması yönünde alınması gerekli tedbirler hakkında da yeterli bilgi sahibi olmamalarıdır (Eyüboğlu ve Eyüboğlu, 2017: 17).

İstanbul'un, Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Küçük ve Büyük Belt ile Sound Boğazları, Cebelitarık Boğazı ve Magellan Boğazı etrafındaki şehirlerde yaşayan toplam nüfusun beş katı büyüklüğünde bir nüfusa sahip olduğu (Kurumahmut, 2017:81) düşünüldüğünde, Türk Boğazları'nda meydana gelebilecek deniz kazalarının yaratacağı tehlike daha iyi anlaşılabacaktır.

Yukarıda sayılan tüm bu sebeplerle, Türkiye Montrö Sözleşmesi'nin kendisine verdiği “zabıta ve yargı yetkisi” ile “geçiş düzenleme yetkileri” doğrultusunda, 1998 yılında “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”nü (R.G., 2014ğ) yürürlüğe koymuştur.

Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisi çerçevesinde son uygulaması, Montrö Sözleşmesi'nin sağlık denetimine ilişkin 3'üncü maddesinin oluşumu aşamasında,

Türk delegasyonunca verilen bir örnek üzerinden gidilerek Tüzük'te düzenlenmiş olan, serbest praktika almaksızın 48 saatlik bekleme süresinin, 7 güne (168 saat) çıkarılması olmuştur. Bu da esasında, Türkiye'nin uğraksız geçiş yapan gemiler lehine, kendisinden fedakarlık yaparak yaptığı bir düzenlemedir (Kurumahmut, 2017: 118).

VI. ARAŞTIRMANIN TASARIMI VE YÖNTEMİ

Sosyal bilimler, gelişmeye başladığı 20. yy başlarında fen bilimleri yöntem, kavram ve amaçlarını kullanmaktaydı. Daha sonraki dönemde ortaya çıkan ve bu yöntemlerin sosyal bilimlere uygulanamayacağını varsayan yeni paradigmaya göre ise; sosyal ve insana ait olayları ve hatta doğal ve fiziki olayları *bağımlı ve bağımsız* diye ayırtmak olası değildi, çünkü her şey bir diğerinin içinde, her şey biribiri ile ilintili idi (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 29-30).

İleri düzeyde ve nitelikli bir araştırma ortaya çıkarabilmek, bilimsel dergi hakemlerinin bu araştırmayı kolayca değerlendirebilmelerini sağlamak, yeni başlayan araştırmacılar için kendi araştırmalarını yaparken takip edebilecekleri ve faydalanabilecekleri bir çerçeve sunabilmek ve nitel araştırma ile ilgili bilimsel literatürde yer alan teorik bilgilerin çeşitli şekillerde organizasyonunu sağlayacak yöntemler önerebilmek için nitel araştırmalarda bir yaklaşımın belirlenmesi gerekmektedir (Creswell, 2018: 69).

Creswell (2018:7-12), nitel araştırma yaklaşımlarını, “anlatı araştırması”, “fenomenoloji”, “kuram oluşturma”, “etnografi” ve “durum çalışması” olmak üzere beş farklı başlık altında sınıflandırırken; Merriam (2018: 21-22) “temel nitel araştırma”, “fenomenoloji”, “gömülü (örtük) teori”, “etnografi”, “öyküsel analiz” ve “eleştirel nitel araştırma” olmak üzere altı başlık altında sınıflandırmaktadır. Baş ve Akturan (2016: 26) ise, araştırma evreni temelinde, “bilimsel araştırma yaklaşımı (nesnel evren)”, “etnografya (sosyal evren)”, gömülü teori veya alt teori (sosyal evren)”, “söylem analizi (sosyal evren)” ve “fenomenoloji (bireysel evren)” olarak sınıflandırmaktadır.

Bir bireyin hayatına dair hikayeler “anlatı araştırması”nı ihtiva eder iken, fenomenin deneyimine ilişkin özün betimlenmesi bir “fenomenoloji”dir. Genellikle

görsel bir model kullanılarak sunulan bir kuram, “kuram oluşturmada (gömülü teoride)” ortaya çıkarken, aynı kültürü paylaşan grubun nasıl çalıştığına dair bütüncül bir bakış “etnografi” ile sonuçlanır. Bir durum (veya birkaç durum) ya da sınırlandırılmış bir sisteme dair derinlemesine bir çalışma ise bir “durum çalışması”dır (Creswell, 2018: 103).

“Temel nitel araştırma”da amaç, insanların hayatlarını ve deneyimlerini nasıl kavradığını anlamak iken, “eleştirel nitel araştırma” ise bilinci arttırma ve değişimi oluşturmaları için insanları güçlendirme amacıyla, toplumsal eleştirilere vurgu yapar (Meriam, 2018: 23).

Denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili düzenlemeler ve denetimler vasıtasıyla, ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına katkı sağlanıp sağlanamayacağının araştırıldığı bu çalışmada, araştırmanın değişkenleri nicel araştırma yöntemlerinin dikte ettiği gibi kesin sınırlarıyla saptanamamış, aksine karmaşık ve iç içe geçmiştir. Bu sebeple aralarındaki ilişkiyi ölçmek zordur, yorumlamayı gerektirir. Bunun sonucu olarak, araştırma bir genellemeye ulaşmaktan çok, derinlemesine bir betimlemeyi amaçlamaktadır. Tüm bunlardan dolayı *nitel bir araştırma yaklaşımını* gerekli kılmaktadır.

Katılımcıların görüşleri çerçevesinde, ne tür denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemesi ve denetimi ile hangi denizcilik gücü bileşenine katkı sağlanabileceği ile ilgili -betimlemenin ötesine geçerek- bir kuram ortaya koymak literatürde bu konudaki eksikliği büyük ölçüde gidereceği gibi, ülke çıkarlarına da önemli ölçüde fayda sağlayacaktır. Bu sebeple, bu çalışmada, nitel araştırma yaklaşımı olarak *gömülü teori (kuram oluşturma) yaklaşımı* seçilmiştir.

Gömülü (Grounded) Teori (Kuram Oluşturma):

Gömülü teori, verilerde gömülü olan teoriyi oluşturmak amacıyla Glaser ve Strauss (1967) tarafından geliştirilmiş nitel bir araştırma yaklaşımıdır. Gömülü teoride, araştırmacılar, önceden tanımlanmış bir kategoriler (konseptler) listesiyle araştırmaya başlamazlar. Kategoriler analiz süresince verilerden türetilir. Analiz verilerin ilk parçalarının toplanması ile başlar. İlk verilerden elde edilen kategoriler sonraki veri toplama aşamasına rehberlik eder. Her veri toplamayı analiz süreci takip

eder. Bu analiz ile sonlanan veri toplama süreci, araştırmacı iyi entegre edilmiş ve yoğun bir teori oluşturuncaya kadar devam eder (Corbin ve Strauss, 2015: 28, 40).

Nesnel ve yapılandırmacı olmak üzere iki tür gömülü teoriden bahsedilebilir. Yapılandırmacı gömülü teori yorumlayıcı geleneğin bir bölümüyken, nesnel gömülü teori pozitivistten kaynaklanmaktadır. “*Nitel Araştırmanın Temelleri (Basic of Qualitative Research)*” isimli kitaplarının üçüncü baskısında her ne kadar metodolojik pozisyon olarak yapılandırmacılığa doğru kaysalar da; çeşitli bilim adamları, Strauss ve Corbin’in bu kitabın ilk iki baskısı nedeniyle post-pozitivist gömülü teoriyi temsil ettiğini kabul ederler (Charmaz, 2015: 328-329).

Duruşu nesnel gömülü teori olan ve başını Glaser’in çektiği araştırmacılar, veriyi dünyada zaten var olan ve araştırmacının keşfettiği bir gerçek olarak kabul eder ve verinin ortaya çıktığı sosyal bağlamı, araştırmacının etkisini ve araştırmacıyla katılımcılar arasındaki etkileşimi siler (Charmaz, 2015: 330).

Başta Charmaz ve Clarke olmak üzere yapılandırmacı gömülü teori araştırmacıları ise, çalışılan fenomene öncelik verir ve veriyi ve analizi katılımcılar ve diğer kaynaklar ile paylaşılan tecrübe ve etkileşimler olarak görürler. Teori araştırmacının görüşüne bağlıdır, ondan ayrı duramaz (Charmaz, 2015: 334-337).

Bu araştırmada, yapılandırmacı gömülü teori yaklaşımı benimsenmiş olup; analitik kategorilere ve seslere öncelik vermek yerine bütün katılımcıların görüşlerinin temsil edilmesine özen gösterilmiştir. Kategorilerin salt veri analizinden ziyade, araştırmacının da etkisiyle oluşturulduğu kabul edilmiştir. Veri analizi nesnel bir süreç olarak görülmemiş, analiz boyunca öznellikler kabul edilmiştir. Genellemeler, kısmi, koşullu ve zaman ve mekanda konumlandırılmış olarak yapılmıştır. Araştırmacı, araştırma sürecini, değerlerinin, önceliklerinin, duruşunun ve deneyimlerinin farkında olarak yürütmüştür.

VII. ARAŞTIRMANIN ÖRNEKLEMİ

Örnekleminin en temel iki türü olasılıklı ve olasılıksız (amaçlı) örneklemedir. Olasılıklı örnekleme araştırmacıya; araştırmanın sonuçlarını örneklemden evrene genellemesine izin verir. Genelleme nitel araştırmanın amacı olmadığından, nitel

araştırmalar için en uygun örneklem stratejisi olasılıksız (amaçlı) rneklemidir (Merriam, 2018: 76).

Nitel çalışmada amaçlı örneklem seçimi yaklaşımında  önemli husus bulunmaktadır. Bu hususlar, “alışmaya kimlerin (veya hangi mekanların) rneklem olarak seçileceğine”, “spesifik örneklem stratejilerine” ve “alışılacak örneklem byklğine” karar vermektir (Creswell, 2018: 154-155).

Creswell (2018: 156, 158) araştırmacıların örneklem seçme stratejisi olarak, Miles ve Huberman (1994) tarafından belirlenen stratejilerden bir veya daha fazlasını kullanılabileceklerini ifade etmiştir.

Bu stratejilerden teorinin oluşturulabilmesi için kullanılan “teorik örneklem” ve kişiden kişiye ve kişiden de olaylara ulaşarak durumların tanımlanarak bilgilerin zenginleştirilmesini amaçlayan kartopu (veya zincirleme) rneklem” dikkat çeken iki örneklem stratejisidir.

Corbin ve Strauss (2015: 183-184)’a göre, teorik örneklemdeki temel unsur, kişiler değil, kategorilerdir. Teorik rneklem, tüm kategorilerin özellikleri ve boyutları tanımlanıncaya ve teoriyi oluşturacak şekilde birbirleriyle ilişkilendirilinceye kadar devam eder. İstatistiksel örneklemden farklı olarak, teorik örneklem çalışmaya başlamadan belirlenmez. Araştırmacılar, araştırma süresince elde ettikleri verilere döndüklerinde aradıkları şeyi bulurlar ve örneklem karar verirler. Charmaz (2015: 280)’a göre de, çalışmanın başında belirlenen “başlangıç örneklem” sizi çalışmaya başlatır, “teorik örneklem” ise nereye gideceğinizi söyler.

Veri toplama stratejisinde örneklem büyüklüğü sorunu örneklem seçme stratejisine eşit derecede önemli bir karardır. Charmaz (2015: 300, 302), teorik kategorilerin özellikleri veriler ile doyduğu zaman veri toplamının durdurulabileceğini ifade etmektedir. Burada temel nokta, modeli tam olarak geliştirmek (veya doğgunluğa ulaşma) için yeterli bilgi toplamaktır. Creswell (2018: 88)’e göre bu 20 ila 60 mülakat gerektirebilir.

Gömülü teori yaklaşımının benimsendiği bu çalışmada kavramları ve kategorileri en iyi şekilde irdeleyebilecek uzmanlığa sahip kişilere ulaşılması gerekmektedir. Araştırmanın şekil 37’de ifade edilen kavramsal yapısı incelendiğinde, “denizde emniyet”, “denizde güvenlik”, “deniz çevresi” ve

“denizcilik gücü ve politikası”nın, araştırmanın temel kavramları olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Bu kavramların düzenlemeler ve denetimler boyutu operatif seviyede iken, bunların denizcilik gücünü ve politikasını etkileme boyutu daha stratejik seviyededir. Aynı zamanda bu temel kavramlara; kuralı uygulayan tarafların, kurala ve denetimlere maruz kalan tarafların ve akademik ve Ar-Ge tarafında olan uzmanların yaklaşımlarının incelenmesi de, oluşturulacak teorinin derinliği için önem arz etmektedir.

Bu sebeple, çalışmanın gerek başlangıç örneklem ve gerekse teorik örneklem seçimi stratejilerinde operatif seviyede, stratejik seviyede, kural uygulayan tarafta, kurala maruz kalan tarafta ve akademik ve Ar-Ge tarafında olan uzman katılımcıların belirlenmesi hedeflenmiştir.

Bu çalışmada öncelikle, başlangıç verilerinin elde edilmesi ve doğru araştırma sorularına ulaşmaya katkı sağlaması maksatlarıyla aşağıda ifade edilen beş devlet kurumunda gözlem faaliyetinde bulunulmuştur. Araştırmanın başlangıç örneklemini diyebileceğimiz bu kurumların seçiminde, araştırmanın yukarıda ifade edilen temel kavramları dikkate alınmıştır.

- Ambarlı Gümrük Müdürlüğü’nde “deniz tedarik zincirinin güvenliği”,
- Tekirdağ Liman Başkanlığı Liman Devlet Denetiminde “deniz araçlarının denetimi”,
- Sahil Güvenlik Komutanlığı’na bağlı TCSG-90’da, “deniz kirliliğinin tespiti” ve “deniz araçlarının emniyet, güvenlik ve çevre denetimi”,
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Deniz Hizmetleri Müdürlüğü’nde “deniz kirliliğinin tespiti”,
- Türk Gemi Trafik Yönetim Merkezi – İstinye’de “deniz trafiğinin yönetimi”, süreçleri gözlemlenmiştir.

Müteakiben yine araştırmanın başlangıç örneklemini olarak değerlendirebileceğimiz araştırmanın ilk yüz yüze görüşmesi, gerek denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri alanındaki mesleki deneyimi ve gerekse denizcilik işletmeciliği alanındaki akademik kariyeri sebepleriyle araştırmanın alan uzmanı olarak da seçilen, Katılımcı 1 ile gerçekleştirilmiştir. İlk yüz yüze görüşme neticesinde araştırmacı tarafından oluşturulan kodlar alan uzmanı tarafından oluşturulanlar ile karşılaştırılarak, uzlaşılmış (nitel bir araştırmanın

geçerliliği ve güvenilirliği için bir gerekliliktir) ve ortaya çıkan ilk kod kitabındaki kodlar ve kategoriler doğrultusunda kartopu örneklem ve teorik örneklem seçimi stratejisi kullanılarak, odak grup görüşmesi katılımcıları belirlenmiştir.

Odak grup görüşmesi katılımcıları, araştırmanın temel kavramlarının operasyonel seviyedeki analizini sağlayacak ve kategorileri daha ileri seviyeye taşıyabilecek kişiler arasından seçilmiştir. Odak grup görüşmesindeki katılımcı sayısı görüşmenin kısıtlı zaman boyutu dikkate alınarak yedi kişi olarak belirlenmiştir.

Odak grup görüşmesinde elde edilen verilerin analiz edilmesi ile yeni kodlara ve kategorilere ulaşılmış ve bu kod ve kategoriler de dikkate alınarak teorik örneklem seçimi stratejisi doğrultusunda yüz yüze görüşme için yeni bir katılımcı belirlenmiştir. Yeni katılımcıların belirlenmesine yardımcı olması maksadıyla, her katılımcıya görüşme sonunda “Daha fazla bilgiye ulaşmak için kiminle görüşebilirim?” sorusu sorulmuştur. Bu “veri toplama-analiz-yeni kod ve kategoriler oluşturma- yeni katılımcı belirlenmesi” olarak tanımlayabileceğimiz süreç (ileriki bölüm Şekil 48), toplam 19 katılımcı ile yüz yüze görüşme yapılana kadar devam etmiştir. Odak grup katılımcıları, yüz yüze görüşme katılımcıları ve gözlem faaliyetleri ile birlikte toplam örneklem büyüklüğü 26 katılımcıya ve 5 mekana (yapılan gözlemler, yetkili kişilerle kısa mülakatları da içermektedir) ulaşmıştır.

Örnekleme oluşturan katılımcıların seçiminde, denizcilik sektöründe, özellikle de denizde emniyet, güvenlik ve çevre alanında en az 10 yıl deneyimli olma koşulu aranmıştır.

Elde edilen verilerde mevcut kategorilerin birbirini tekrar etmesi ve mevcut kategorilerin özelliklerinin/boyutlarının tam olarak tanımlanarak, gömülü teoriyi oluşturacak şekilde birbirleriyle ilişkilerinin ortaya konulması göz önüne alınarak kategorilerin doyuma ulaştığı sonucuna varılmış ve veri toplama süreci sona erdirilmiştir.

VIII. VERİ TOPLAMA

Veri toplama süreci, verilerin toplanması için izlenecek yöntemden daha fazlasıdır. Katılımcıların izinlerinin alınması, veri kaydı için gözlem veya mülakat protokolü kullanılması, verinin alan notları, ses kaydı veya fotoğraflama gibi

yöntemlerle kaydedilmesi ve katılımcı gizliliğinin sağlanması bunlardan bazılarıdır (Creswell, 2018: 154, 170).

Creswell (2018: 157) nitel veri formlarını gözlemler (katılımsız gözlemden katılımlı gözleme), görüşmeler (kapalı uçludan açık uçluya), dokümanlar (özelden resmi belgelere) ve görsel-işitsel materyaller (fotoğraflar, kompakt diskler ve video kayıtlarını içeren materyaller) olmak üzere dört farklı bilgi türü altında gruplandırmaktadır. Yıldırım ve Şimşek (2008: 212) bu temel sınıflandırmaya mecazlar yolu ile veri toplama yöntemini de eklemektedir.

Bu çalışmada veri toplama yaklaşımı olarak Tablo 17’de bilgileri sunulan gözlem ve görüşme (yüz yüze görüşme ve odak grup görüşme) yöntemleri kullanılmıştır.

Tablo 17: Veri Toplama Bilgileri

		Katılımcının /Kurumun Niteliği			Görüşme Tarihi	Görüşme Süresi	Görüşme Yeri	Veri Toplama Yöntemi
		Kural Uygulayan	Kural Uygulanan	Akademik / Ar-Ge				
Y Ü Z Y Ü Z E	Katılımcı 1	x			10.10.2018	1 sa. 40 dk.	Ankara	Ses kaydı
	Katılımcı 2	x			30.10.2018	1 sa. 35 dk.	Ankara	Ses kaydı
	Katılımcı 3		x		07.11.2018	1 sa. 33 dk.	İstanbul	Ses kaydı
	Katılımcı 4		x		14.11.2018	1 sa. 50 dk.	İstanbul	Ses kaydı
	Katılımcı 5			x	23.11.2018	1 sa. 40 dk.	İzmir	Ses kaydı
	Katılımcı 6	x			26.11.2018	1 sa. 25.dk.	İstanbul	Ses kaydı
	Katılımcı 7	x			29.11.2018	1 sa. 5 dk.	İstanbul	Ses kaydı
	Katılımcı 8			x	30.11.2018	55 dk.	İstanbul	Ses kaydı
	Katılımcı 9	x			06.12.2018	1 sa.	Ankara	Ses kaydı
	Katılımcı 10	x			06.12.2018	24 dk.	Ankara	Ses kaydı
	Katılımcı 11	x			06.12.2018	18 dk.	Ankara	Ses kaydı
	Katılımcı 12	x			06.12.2018	35 dk.	Ankara	Ses kaydı
	Katılımcı 13	x			07.12.2018	1 sa.	Ankara	Görüş.notu
	Katılımcı 14	x			07.12.2018	1 sa. 30dk.	Ankara	Görüş.notu
	Katılımcı 15	x			15.11.2018	1 sa. 15 dk.	Ankara	Görüş.notu
	Katılımcı 16		x		27.12.2018	-	-	Bilgi notu
	Katılımcı 17	x			30.10.2018	-	-	Bilgi notu
	Katılımcı 18	x			17.01.2019	15 dk.	Ankara	Ses kaydı
	Katılımcı 19	x			17.01.2019	1 sa.	Ankara	Görüş.notu
O D A K	Odak 1	x			12.10.2018	1'inci Oturum 1 sa. 20 dk. 2'inci Oturum 1 sa. 10 dk.	İstanbul	Ses Kaydı
	Odak 2	x						
	Odak 3		x					
	Odak 4		x					
	Odak 5	x						
	Odak 6	x						
	Odak 7	x						
G Ö Z L E M	Ambarlı Gümrük Md.lüğü	x			01.06.2017	05:30	İstanbul	Gözlem Notu
	Tekirdağ Liman Bşk.lığı	x			22.06.2018	06:15	Tekirdağ	Gözlem Notu
	TCSG 90 K.lığı	x			08.06.2017	05:30	İstanbul	Gözlem Notu
	İBB Deniz Hizmetleri Md.lüğü	x			24.05.2017	03:30	İstanbul	Gözlem Notu
	Türk Gemi Trafik Yön. Mrk.	x			18.07.2017	06:30	İstanbul	Gözlem Notu

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

A. Gözlem

Gold (1958) klasik sınıflamasında, araştırmacının sahip olduğu bakış açısına göre gözlemleri “tam katılımcı”, “gözlemci katılımcı”, “katılımcı gözlemci” ve “tam gözlemci” olmak üzere dört başlık altında toplamaktadır (Gold’dan aktaran Merriam, 2018: 118).

Nitel bir gözlemci olarak araştırmacı bir gözlem sürecinde rolünü başlangıçta katılımcı olmayandan katılımcı olana veya diğerlerine doğru değiştirebilmektedir. Gözlemcinin kayıtları not etme metodu olarak bir gözlem protokolü tasarlaması ve bu notlar doğrultusunda gözlemin hemen sonrasında tam bir metin hazırlaması gözlem yapmanın en önemli adımlarındandır (Creswell, 2018: 167-168).

Bu çalışmada deniz trafiği ile ilgili düzenlemelerin denetlenmesi boyutu, Ambarlı Gümrük Müdürlüğü, Tekirdağ Liman Başkanlığı Liman Devlet Denetimi, TCSG 91 Komutanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Deniz Hizmetleri Müdürlüğü ve Türk Gemi Trafik Yönetim Merkezi’nde yapılan gözlemlerle incelenmiştir.

Bu kurumlarda yapılan gözlemler, iş süreçlerinin gözlemlenmesini ve yetkili kişilerle yapılan mülakatları kapsamaktadır. Gözlemler ve mülakatlar neticesinde elde edilen alan notlarının betimlenmesi ve yorumlanması ile ortaya çıkan kavramlar, olgular ve süreçler, gömülü teori yaklaşımının sürekli karşılaştırmalı analiz stratejisine uygun olarak, daha sonraki veri toplama aşamalarına dahil edilmiştir.

Gözlemlerde elde edilen alan notları her gözlem sonrasında vakit kaybetmeksizin tam metne dökülmüş ve bir sonraki aşamada MAXQDA ile veri analizine hazır hale getirilmiştir. Yapılan gözlemler sırasında araştırmacı bazen gözlemci olarak katılımcı olmuş ve iş süreçlerine dahil olarak gerektiğinde yetkili kişilerle kısa görüşmeler yapmış, bazen ise katılımcı olarak gözlemci rolünde süreçleri uzaktan izleyerek ve alan notları alarak gözlemleri gerçekleştirmiştir.

Gözlemler, EK 3’de sunulan Gözlem Protokolü çerçevesinde gerçekleştirilmiş ve etik değerleri de içeren bu protokol gözlem yapılan kurumlara önceden gönderilerek gerekli izinlerin alınması sağlanmıştır.

B. Görüşme

Görüşme gözlemleyemediğimiz davranışlar, duygular veya insanların etraflarındaki dünyayı nasıl ifade ettiklerini öğrenmek için gereklidir. Patton (2002)'un ifadesiyle: “biz görüşmeyi doğrudan gözlem yapamadığımız durumlar için kullanmaktayız” (Patton’dan aktaran Merriam, 2018: 86).

Merriam (2018: 86, 98) görüşmeleri yapılandırılışlarına göre tam yapılandırılmış (standartlaştırılmış), yarı yapılandırılmış ve yapılandırılmamış (informel) olarak sınıflandırmaktadır. Nitel çalışmalarda tam yapılandırılmış görüşme demografik bilgileri almakta kullanılırken, yapılandırılmamış görüşme yeterli bilgiye sahip olunmayan bir alanda sonraki görüşmeler için soru hazırlamakta kullanılır. Yarı yapılandırılmış görüşmeler ise açık uçlu sorulardan oluşmakta olup, katılımcının algıladığı dünyayı kendi düşünceleriyle anlatmasını sağlamaktadır. Görüşmenin akışını ayarlamak ve elde edilecek daha fazla veri olup olmadığını anlamak için sonda sorular kullanılabilir.

Creswell (2018: 164) görüşme türü olarak telefonla görüşme, odak grup görüşme veya birebir görüşme türlerinden bir veya bir kaçının belirlenebileceğini ifade etmektedir.

Görüşmelerde, katılımcı görüşmeci etkileşimi, verilerin kaydı ve çözümlemesi, ayrıntılı şekilde hazırlanmış görüşme protokolleri ve görüşme sorularının ve prosedürlerinin pilot bir uygulama ile gözden geçirilmesi önemli konular olarak ön plana çıkmaktadır (Merriam, 2018: 103-106; Charmaz , 2015: 104; Creswell, 2018: 165).

Bu çalışmada deniz trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesinin ulusal denizcilik politikalarına katkısının operasyonel seviyedeki analizi için yedi kişinin katılımı ile iki turlu odak grup görüşme, stratejik seviyedeki analizi için (stratejik karar alma ve uygulama mercilerindeki yetkili kişilerden veri elde edebilmek amacıyla) 19 kişi ile yüz yüze görüşme yöntemi kullanılarak veri toplanmıştır.

Her bir görüşmenin sonunda verilerin analizi yapılmış ve elde edilen kavramlar, olgular ve süreçler, gömülü teori yaklaşımının sürekli karşılaştırmalı analiz stratejisine uygun olarak, daha sonraki veri toplama aşamalarına dahil edilmiştir.

Odak grup görüşme ve yüz yüze görüşmeler yarı yapılandırılmış olarak düzenlenmiştir. Bu doğrultuda görüşme sorularını ve etik değerleri de içerecek şekilde hazırlanan ve sırasıyla EK 4 ve EK 5’de bulunan odak grup görüşme ve yüz yüze görüşme protokolleri görüşme yapılacak katılımcılara önceden gönderilerek gerekli iznin alınması sağlanmıştır.

Görüşme soruları, çalışmanın daha önceki bölümünde, Şekil 37’de ifade edilen kavramsal yapısı doğrultusunda yapılan klasik ve sistematik literatür taraması sonucunda elde edilen bilgi derinliği doğrultusunda hazırlanmıştır. Bunun yanında, yüz yüze görüşme için hazırlanan on sorunun her biri için görüşmenin seyrine göre kullanılacak olan sonda sorular da hazırlanmıştır.

Sonda sorular görüşme protokolünde yer almamakta olup, görüşmeci tarafından görüşme öncesinde bilinmemektedir. Araştırmacı tarafından derinde kalmış verilere ulaşmak için görüşmenin seyrine göre sorulmaktadır. Her görüşme sonrasında yapılan veri analizi neticesinde, oluşturulacak teoriye ulaşmak için araştırılması gereken hususlar ile ilgili veriler, bir sonraki görüşmede sonda sorular marifetiyle elde edilmiştir. Diğer bir deyişle, her görüşme sonrasında sonda soru sayısı artmıştır. Okuyucunun bilgi sahibi olması amacıyla, sırasıyla EK 4 ve EK 5’de bulunan odak grup görüşme ve yüz yüze görüşme protokollerinin içerdiği görüşme sorularının altında sonda sorulara da yer verilmiştir. Tekrar ifade edilecek olursa, sonda sorular katılımcıya gönderilen görüşme protokollerinde bulunmamaktadır.

Yüz yüze görüşme için hazırlanan on sorunun pilot uygulaması aynı zamanda alan uzmanı olan Katılımcı 1 ile yapılmış ve alan uzmanının raporu doğrultusunda görüşmenin soruları ve prosedürü geliştirilmiştir.

Pilot uygulama sonrasında, yüz yüze görüşme için hazırlanan on sorudan oluşan görüşme soruları, odak grup görüşme için zaman kısıtı gözönüne alınarak altı soruya düşürülmüş ve bu altı soruyu içeren odak grup görüşme protokolü doğrultusunda iki turlu odak grup görüşmesi gerçekleştirilmiştir.

Odak grup görüşmesi sonrasında, diğer yüz yüze görüşmeler, yüz yüze görüşme protokolü çerçevesinde sürekli karşılaştırmalı analiz stratejisine uygun olarak gerçekleştirilmiştir.

Yüz yüze görüşmelerden on üç tanesinde ses kaydı ile altı tanesinde ise görüşme notu ile veri toplanmıştır. Odak grup görüşmede ise veriler ses kaydı ile toplanmıştır. Görüşme notu ile veri toplanan yüz yüze görüşmeler hitamında, görüşme notları vakit kaybetmeksizin tam metne dökülmüş ve veri kaybı engellenmiştir. Ses kaydı ile elde edilen verilerin çözümlemesi yapılarak metne dökülmüş ve tüm görüşmelerin verileri bir sonraki aşamada MAXQDA ile veri analizi için hazır hale getirilmiştir. Verilerin yüksek oranda ses kaydı ile toplanması ve deşifre edilerek yazıya dökülmesi çalışmanın güvenilirliğini arttıran en önemli etkenlerden biri olmuştur. Ses kaydı için katılımcıların onayları alınmıştır.

Araştırmanın katılımcılarının nitelikleri ve deneyimleri aşağıda kısaca özetlenmiştir:

- Katılımcı 1: Denizde emniyet, güvenlik ve çevre alanında gerek sahada kuralları uygulayıcı, gerekse orta düzeyli politika belirleyici sıfatıyla devletin önemli kademelerinde 18 yıldır çalışmakta olan bir kaptandır (bu çalışmada kaptan sıfatı ticari gemilerde süvarilik ve askeri gemilerde komutanlık yapmış katılımcılar için kullanılacaktır). Aynı zamanda bir üniversitede yarı zamanlı olarak ders veren “denizcilik işletmeleri yönetimi” alanında doktora derecesi sahibi bir akademisyendir.
- Katılımcı 2: Devletin, deniz sınırlarının savunması, deniz ticaret yollarının korunması ve denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili en alt kademelerinden politika belirleyici en üst kademelerine kadar gerek yurt içinde gerekse yurt dışında 40 yıl boyunca çalışmış bir kaptandır. “Uluslararası ilişkiler ve ulusal güvenlik çalışmaları” alanında yüksek lisans derecesine sahiptir. Halen denizcilikle ilgili alanlarda fikir üretip, devletin çeşitli kademelerine tavsiyelerde bulunarak Türk denizciliğine hizmetine devam etmektedir.
- Katılımcı 3: Türkiye’nin denizcilik işletmelerinden birinin orta düzey yöneticisi olup, 12 yıldır denizcilik sektöründe çalışan bir deniz işletmecisidir. Uzmanlık alanı denizde emniyet, güvenlik ve çevredir.
- Katılımcı 4: Türkiye’nin denizcilik işletmelerinden birinin filo yöneticisi olup, 25 yıldır denizcilik sektöründe çalışan bir kaptandır. “Denizcilik operasyonları” alanında yüksek lisans derecesine sahiptir.

- Katılımcı 5: Bir üniversitede “denizcilik işletmeleri yönetimi” alanında doktora derecesine sahip bir akademisyen olup, aynı zamanda 24 yıllık meslek tecrübesine sahip bir kaptandır.

- Katılımcı 6: Devletin, deniz sınırlarının savunması, deniz ticaret yollarının korunması ve denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili en alt kademelerinden politika belirleyici en üst kademelerine kadar gerek yurt içinde gerekse yurt dışında 33 yıl boyunca çalışmış bir kaptandır. “İnsangücü, personel ve eğitim analizi” ve “uluslararası ilişkiler ve ulusal güvenlik çalışmaları” alanlarında yüksek lisans derecelerine sahip olup, son 7 yıldır denizcilik alanında faaliyet gösteren bir sivil toplum kuruluşunun yöneticisidir.

- Katılımcı 7: Deniz tedarik zincirinin güvenliği ve gümrük güvenliği ile ilgili devletin politika belirleyici üst kademelerinde görev yapmakta olup, 30 yıllık meslek tecrübesine sahiptir.

- Katılımcı 8: Devletin akustik ve sualtı güvenliği ile ilgili kademelerinde gerek mühendis olarak gerekse yönetici olarak 26 yıl boyunca çalışmıştır. “Deniz fiziği” alanında doktora derecesine sahip olup, 6 yıldır savunma alanında faaliyet gösteren özel bir şirkette yöneticilik yapmaktadır. Geçmişte 4 yıllık güverte zabıtlığı tecrübesine sahiptir (bu çalışmada güverte zabıtlığı, ticari veya askeri gemilerde vardiya zabıtlığı veya güverte subaylığı yapmış katılımcılar için kullanılacaktır).

- Katılımcı 9: Devletin denizde emniyet ve güvenlik ile ilgili birimlerinde 16 yıldır görev yapmakta olan bir kaptandır.

- Katılımcı 10: Devletin denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili birimlerinde 14 yıldır hizmet yapmakta olup, halen orta düzey yönetici pozisyonunda çalışmaktadır. Geçmişte 5 yıllık güverte zabıtlığı tecrübesine sahiptir.

- Katılımcı 11: Devletin deniz çevresinin korunması ile ilgili birimlerinde gerek yurt içinde gerekse yurt dışında 17 yıldır görev yapmakta olup, halen orta düzey yönetici pozisyonunda çalışan bir mühendistir. “Kazaların çevresel ve teknik araştırılması” alanında doktora derecesine sahiptir.

- Katılımcı 12: Devletin denizde emniyet ve güvenlik ile ilgili birimlerinde 15 yıldır görev yapmakta olup, halen orta düzey yönetici pozisyonunda çalışmaktadır.

- Katılımcı 13: Devletin, deniz sınırlarının savunması, deniz ticaret yollarının korunması ve denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili en alt kademelerinden politika belirleyici en üst kademelerine kadar gerek yurt içinde gerekse yurt dışında 31 yıl boyunca çalışmakta olan bir kaptandır. Makine mühendisliği alanında yüksek lisans derecesine sahiptir.

- Katılımcı 14: Devletin deniz çevresinin korunması ile ilgili birimlerinde 15 yıldır görev yapmakta olan bir mühendistir.

- Katılımcı 15: Devletin deniz sınırları güvenliği, deniz yetki alanları, sondaj faaliyetleri, denizde işbirlikleri, denizde emniyet ve güvenlik gibi alanlarda politika belirleyen birimlerinde 15 yıldır hizmet vermekte olup, halen orta düzey yönetici pozisyonunda çalışmaktadır. “Uluslararası ilişkiler” yüksek lisans derecesine sahip olup, deniz hukuku alanında diploması vardır.

- Katılımcı 16: Devletin, deniz sınırlarının savunması, deniz ticaret yollarının korunması ve denizde güvenlik ile ilgili en alt kademelerinden orta kademelerine kadar gerek yurt içinde gerekse yurt dışında 29 yıl boyunca çalışmış bir kaptandır. Son 4 yıldır deniz ticaret sektöründeki sivil toplum kuruluşlarında yönetici olarak çalışmakta olup, “uluslararası ilişkiler ve ulusal güvenlik çalışmaları” alanında yüksek lisans derecesine sahiptir.

- Katılımcı 17: Denizde emniyet, güvenlik ve çevre alanında gerek sahada kuralları uygulayıcı, gerekse orta ve üst düzeyli politika belirleyici sıfatıyla devletin önemli kademelerinde 28 yıldır çalışmakta olan bir kaptandır.

- Katılımcı 18: Devletin, deniz sınırlarının savunması, deniz ticaret yollarının korunması, denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile hukuk alanlarında en alt kademelerden politikala belirleyici en üst kademelerine kadar 37 yıldır çalışmakta olan bir kaptandır. Kendisi aynı zamanda hukukçu olup, deniz hukuk alanında yüksek lisans derecesine sahiptir.

- Katılımcı 19: Meslek hayatının ilk 4 yılı boyunca özel sektörde mühendis olarak çalışmayı müteakip, devletin deniz çevresinin korunması ile ilgili birimlerinde 18 yıldır görev yapan bir mühendistir. Halen orta düzey yönetici pozisyonunda çalışmakta olup, “kimya mühendisliği” alanında doktora derecesine sahiptir.

- Odak Görüşmeci 1: Denizde emniyet, güvenlik ve çevre alanında gerek sahada kuralları uygulayıcı, gerekse orta düzeyli politika belirleyici sıfatıyla devletin önemli kademelerinde 19 yıl çalışmış bir kaptandır. Son 2 yıldır yat sektöründe çalışmaya devam etmektedir.

- Odak Görüşmeci 2: Devletin ve ulusal ve uluslararası örgütlerin denizde emniyet ile ilgili en alt kademelerinden üst düzey kademelerine kadar gerek yurt içinde gerekse yurt dışında 34 yıldır çalışmakta olan bir kaptandır.

- Odak Görüşmeci 3: Denizcilik sektöründeki 19 yıllık meslek tecrübesinin son 9 yılında acentacılık ve gemi hizmetleri alanında faaliyet gösteren bir kaptandır.

- Odak Görüşmeci 4: Türkiye'nin denizcilik işletmelerinden birinin filo yöneticisi olup, 16 yıldır denizcilik sektöründe çalışan bir kaptandır.

- Odak Görüşmeci 5: Son 13 yıldır devletin denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili birimlerinde görev yapan toplamda 18 yıllık meslek tecrübesine sahip bir kaptandır.

- Odak Görüşmeci 6: Deniz tedarik zincirinin güvenliği ve gümrük güvenliği ile ilgili devletin en alt kademelerinden başlayarak, orta düzey kademelerine kadar 10 yıl hizmet vermiştir. Son 1 yıldır deniz tedarik zinciri güvenliği alanı dışında bir alanda üst düzey yönetici olarak çalışmaktadır.

- Odak Görüşmeci 7: 12 yıllık meslek tecrübesinin son 5 yılında devletin denizde emniyet ile ilgili birimlerinde çalışmakta olan bir kaptandır.

Araştırmaya dahil olan 26 katılımcının denizcilik sektöründeki deneyimlerinin ortalaması 22,5 yıl olup, 8 katılımcı devletin, uluslararası örgütlerin veya şirketlerin politika belirleyici/karar verici kademelerinde çalışan/çalışmış üst düzey yöneticidir. Katılımcıların 16'sı kaptan olup, 2'si ise güverte zabiti derecesine sahiptir. Katılımcılardan 5'i doktora, 7'si yüksek lisans derecesine sahiptir.

IX. VERİ ANALİZİ

Merriam (2018: 168)'a göre veri analizi, araştırma sorularını cevaplamak için kullanılan bir süreçtir. Bu cevaplar kategoriler ya da temalar veya bulgular olarak da adlandırılır.

Gömülü teori yaklaşımının en önemli özelliklerinden biri veri toplama ile analizin birlikte yürütülmesidir. Glaser ve Strauss (1967) bu süreçte “sürekli karşılaştırmalı analiz” adını vermişlerdir. Bu süreçte veriler toplandıktan hemen sonra analiz edilir ve ortaya çıkan kavramlar, olgular ve süreçler daha sonraki veri toplama aşamalarına dahil edilir (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 76).

Nitel araştırmada verilerin analizi, analiz için verilerin hazırlanmasını ve organizasyonunu, sonra verileri kodlamayı ve kodların bir araya getirilmesi ile kategorilere indirgemeyi ve son olarak veriyi şekiller, tablolar veya bir tartışma halinde sunmayı içermektedir (Creswell, 2018: 180).

Kod olarak adlandırdığımız veri birimi, verinin anlamlı (veya potansiyel olarak anlamlı) herhangi bir parçasıdır. Lincoln ve Guba (1985)’a göre veri biriminin iki ölçütü karşılaması gerekmektedir. Birincisi, çalışmayla ilgili bilgiyi ortaya çıkarmalıdır. İkincisi, başka herhangi ek bir bilginin yokluğunda dahi yorumlanabilir olmalıdır (Lincoln ve Guba’dan aktaran Merriam, 2018: 169).

Gömülü teori kodlamasında, verileri bölümlere ayırırız, bu bölümlere detaylı isimler veririz ve her bir bölümü yorumlayabilmek için analitik vasıtalar oluştururuz. Gömülü teori kodlaması verinizi neyin oluşturduğunu tanımlayabileceğiniz ve bilinçaltı düzeyindeki fikirleri, davranışları ve süreçleri daha görünür hale getirebileceğiniz etkili bir araçtır. Kısacası, kodlama ile veride olanlar kavramsallaştırılmaya başlanılır (Charmaz, 2015: 171-172).

Gömülü teori veri analizinde, Strauss ve Corbin (1990, 1998)’in “sistemik yaklaşımı” ile Charmaz (2005, 2006)’ın “yapısalcı yaklaşımı” iki popüler yaklaşımdır.

A. Gömülü Teori Veri Analizinde Sistemik Yaklaşım

Gömülü teori geliştirmek için Corbin ve Strauss (2007) üç kodlama aşamasından bahseder; açık kodlama (open coding), eksenel kodlama (axial coding) ve seçici kodlama (selective coding). Strauss ve Corbin’in sistemik yaklaşımında kategorilere ek olarak üç temel unsur vardır: özellikler, merkezi kategori, hipotezler. (Merriam, 2018: 191).

Açık kodlama aşamasında araştırmacı sürekli karşılaştırma yaklaşımını kullanarak, kategorileri doygunluğa ulaştırmaya çalışmaktadır. Bir başlangıç kategoriler kümesi geliştirildiğinde, katılımcılar tarafından tartışılan veya özellikle kavramsal ilgi duyulan bir kategoriye merkezi olarak seçer ve merkezi kategoriye etkileyen “nedensel koşullar”, “olgular”, “bağlam”, “müdahil koşullar”, “stratejiler” ve “sonuçlar”dan oluşan eksenel kodlama sürecine başlar. Bu kodlama aşamasındaki bilgi bir şekil içinde çalışılan sürecin teorik bir modelini gösteren bir kodlama paradigması olarak düzenlenir. Bu yolla bir kuram oluşturulur veya ortaya çıkarılır (Creswell, 2018: 195-196).

Araştırmacı seçici kodlama aşamasında ise, bu teoriden hipotezler (veya önermeler) veya kodlama paradigmasındaki kategorilerle ilişkili ifadeler oluşturur. Son olarak araştırmacı analizin en geniş seviyesinde koşullu bir matris oluşturabilir. Bu matris, araştırmacının merkezi kategori ile ilişkili çeşitli şartları ve sonuçları (örneğin toplum, dünya) görselleştirmesine yardım eden bir diyagram, analitik bir yardımcıdır. Çalışmalarda koşullu matris nadiren yer almaktadır (Creswell, 2018: 196).

Straus ve Corbin (1990, 1998) ve Strauss (1987)’un sunmuş olduğu eksenel kodlama bazı övgüler ve ciddi eleştiriler almıştır. Örneğin araştırmacı Judy Kendall “Strauss ve Corbin’in modelindeki yöntemle göre çalışmaktan o kadar dikkatim dağılmıştı ki; araştırma sorusu konusunda verilerimin ne söylediğini düşünemez olmuştum” şeklinde eleştiride bulunmaktadır (Kendall’dan aktaran Charmaz, 2015: 218).

Nitekim, Corbin “*Nitel Araştırmanın Temelleri (Basics of Qualitative Research (2008))*” kitabının üçüncü baskısında eksen kodlamasına yer vermemektedir (Charmaz, 2015: 218).

B. Gömülü Teori Veri Analizinde Yapısalci Yaklaşım

Gömülü teori veri analizinde diğer bir yaklaşım ise daha önce ifade edildiği gibi Charmaz’ın yapısalci yaklaşımıdır. Charmaz (2015: 216) “benim yaklaşımım eksen kodlamasından şu konuda farklıdır: benim analitik stratejilerim prosedürleştirilmiş uygulamalardan ziyade kendiliğinden ortaya çıkar. Sonraki

kategoriler, alt kategoriler ve ilişkiler veriyi nasıl anlamlandırdığını yansıtır” ifadesiyle iki yaklaşım arasındaki farkı ortaya koymaktadır.

Charmaz kodlamaya başlangıç kodlaması (initial coding) ile başlamakta ve odaklı kodlama (focus coding) ile devam etmektedir.

Başlangıç kodları geçici, karşılaştırmacı ve veriye gömülüdür. Geçicidir çünkü araştırmacı analitik ihtimallere açık kalma amacıyla elindeki veriye en uygun kodları oluşturur. İlerledikçe veride uygun olduğunu belli eden kodları gözden geçirir ve sonra bu kodları detaylandırmak ve öğrenmek için veri toplar. Araştırmacı, veriyi kodlara uygun hale getirmeye çalışmaktansa, kodları elde bulunan veriye uygun hale getirmelidir. İsimlerle kodlama yapmak yerine isim-fiil veya bağ fiillerle kodlama yapılmalıdır. (Charmaz, 2015: 178, 182).

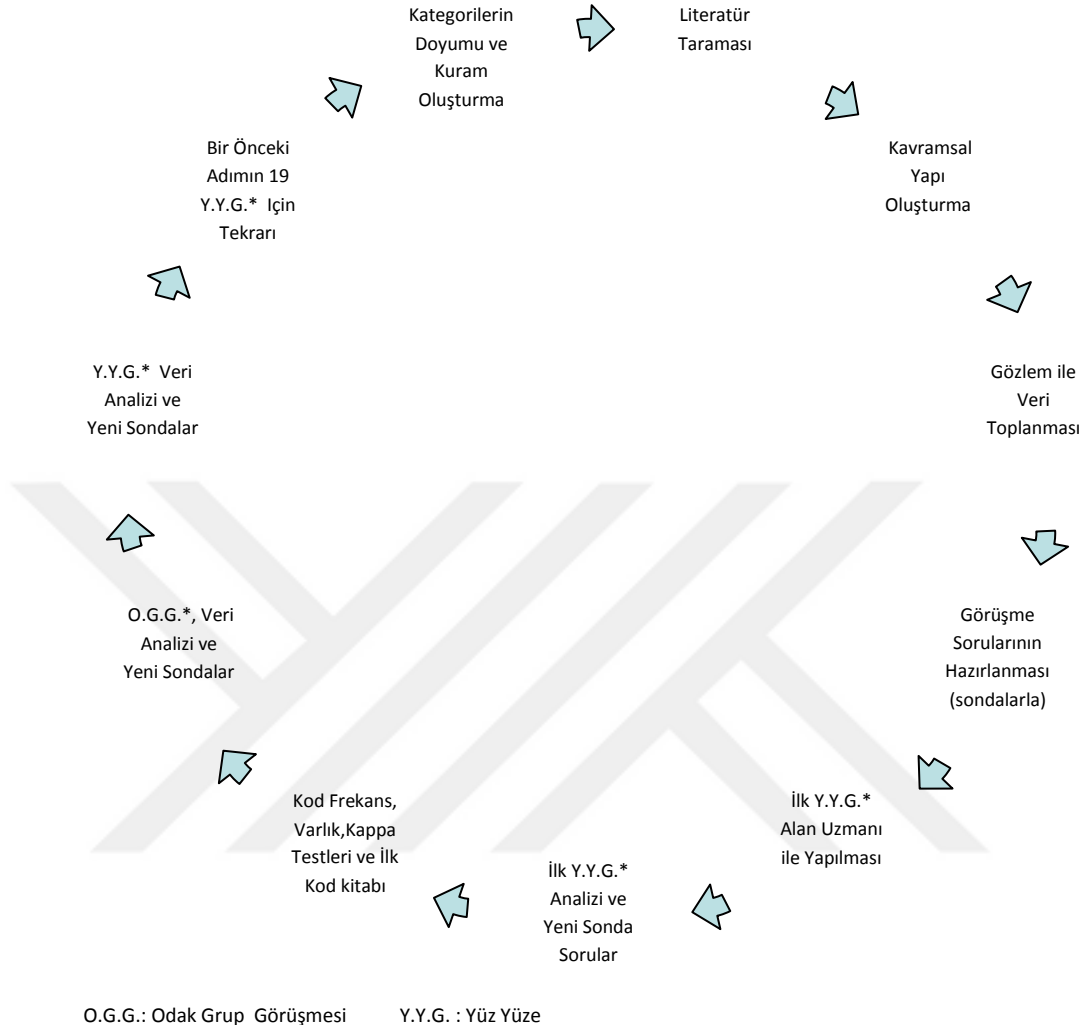
Başlangıç kodlaması uygulamaları, kelime kelime kodlama, satır satır kodlama ve olay olay kodlama olmak üzere üç çeşittir. Birçok gömülü teorist için kodlamadaki ilk adım olan satır satır kodlama verideki her satırı isimlendirmek anlamına gelir ve araştırmacı bu sayede genel bir tematik analiz için veriyi okurken dikkatinden kaçan fikirleri farkedebilir (Charmaz, 2015: 187).

Odaklı kodlama başlangıç kodlamasındaki en önemli ve/veya en sık karşılaşılan kodları gözden geçirmek, gruplandırmak, sentezlemek ve büyük miktarlardaki veriyi analiz etmek anlamına gelir. Odaklı kodlama, başlangıç kodlarının ne ifade ettiği ve bu kodların arasında yapılan karşılaştırmalara konsantre olma anlamına gelir (Charmaz, 2015: 203, 205).

Son olarak, Charmaz’ın çok önemli gördüğü memo yazma, araştırmacıyı verilerini ve kodlarını araştırma sürecinin başında analiz etmeye teşvik eder. Odaklı kodlar üzerine memo yazılarak, kapladığı tüm veriyi inceleyerek ve içindeki ve diğer kategorilerle arasındaki çeşitlilikleri belirleyerek, kategoriler geliştirilir ve netleştirilir (Charmaz, 2015: 235, 260, 271).

Bu çalışmada veri toplama ile veri analizi, Glaser ve Strauss’un sürekli karşılaştırmalı analiz yöntemine uygun olarak, Şekil 48’deki veri toplama ve veri analizi döngüsü doğrultusunda yürütülmüştür.

Şekil 48: Çalışmanın Veri Toplama ve Veri Analizi Döngüsü



Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Bu çalışmanın amacı olan gömülü teoriyi geliştirmek için veri analizinde Charmaz'ın yapısalcı yaklaşımı kullanılmıştır.

Strauss ve Corbin'in açık kodlama (open coding), eksenel kodlama (axial coding) ve seçici kodlama (selective coding) aşamalarından oluşan “sistematik yaklaşımı”, özellikle Corbin'in kendisinin dahi “*Nitel Araştırmanın Temelleri (Basics of Qualitative Research) (Corbin ve Strauss, 2008)*” adlı kitabın üçüncü baskısında yer vermediği eksenel kodlama aşamasının, araştırmacıyı analitik bir çerçeveye zorlayarak oluşturacağı kodları sınırlama potansiyeli nedeniyle tercih edilmemiştir.

Charmaz'ın yapısalcı yaklaşımı, kodlamaya başlangıç kodlaması (initial coding) ile başlamakta ve odaklı kodlama (focus coding) ile devam etmektedir. Bu çalışmada başlangıç kodlaması aşamasında satır satır kodlama yapılarak, verinin okunması esnasında bazı fikirlerin gözden kaçmasının önüne geçilmiş ve veri, odaklı kodlama için hazır hale getirilmiştir.

Bir sonraki aşama olan odaklı kodlama aşamasında, başlangıç kodlarının ne ifade ettiğine yoğunlaşarak bu kodlar arasında karşılaştırmalar yapılmış ve en önemli ve en sık karşılaşılan başlangıç kodları belirlenerek gruplandırılmış ve sentezlenerek odaklı kodlar oluşturulmuştur.

Odaklı kodlama aşamasında bazen, başlangıç kodlarından farklı olarak, eldeki veriden çok daha fazlasını açıklayan kodların belirlendiği de olmuştur. Odaklı kodlama aşamasında teorik kapsamı ve merkeziliği daha yüksek olan bu tür kodlar oluşturmak olasıdır. Bu tür kodlar için eldeki mevcut veri yeterli zemini sağlamadığında ise, bir sonraki veri toplama aşamasında uygun sonda sorularla veri toplanması sağlanmış ve bu kodların analitik seviyesi yükseltilmiştir.

Çalışmanın veri toplama aşamasında ve başlangıç kodlaması aşamasında memolar oluşturulmuştur. Bu memolar, odaklı kodlama aşamasında kategorilerin geliştirilmesine ve aralarındaki ilişkilerin vurgulanmasına fayda sağlamıştır. Özetle, odaklı kodlama aşamasında, kodlar ve kategoriler oluşturulmuş ve kategorilerin temsil ettiği görüşmeci deneyimleri verilerden çıkarıldıkça, kategoriler ve kodlar arasındaki ilişkiler ortaya konulmuştur.

Çalışmanın başlangıç kodlama ve odaklı kodlama aşamalarında, “Bilgisayar Destekli Nitel Veri Analiz Yazılımları”ndan biri olan MAXQDA (Qualitative Data Analysis Software (Nitel Veri Analiz Yazılımı)) yazılım programı kullanılmıştır. Burada vurgulanması gereken, bu tür yazılımların araştırmacıya verilerini düzenlemede ve kodlamada yardımcı olduğudur, yoksa araştırmacı yerine analiz yapamazlar.

MAXQDA, görüşmelerden, odak gruplardan, çevrimiçi anketlerden, web sayfalarından, görsellerden, ses ve video dosyalarından, e-tablolardan ve Twitter mesajlarından veri aktarımının yapılabildiği bir yazılım programıdır. Programın sahip olduğu “belge sistemi penceresi” sayesinde araştırmacı her veri belgesinde toplam kaç kodlama yaptığını görebilirken, “kod sistemi penceresi” ile belirlediği her

kodu tüm belgelerde toplamda kaç defa kodladığını görebilmektedir. Programın hiyerarşik kodlama özelliği sayesinde kodları kod- alt kod olarak hiyerarşik olarak yapılandırabilmekte ve farklı renk kodları verebilmektedir. “Belge tarayıcısı” penceresi ile ise belgedeki verilerin analizini yapabilmekte, ilgili yerlere memolar yazabilmekte, verilerin kodlamasını yapabilmektedir. Program ile araştırmanın güvenilirliği açısından gerekli olan kodlayıcılar arası uzlaşma için belgede kod varlığı ve kod frekansı tespiti ile Kappa testi yapılabilmektedir.

Çalışmanın veri toplama ve veri analizi süreci, Şekil 48’de gösterilen veri toplama ve veri analizi döngüsü doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın alan uzmanı da olan Katılımcı 1 ile yapılan yüz yüze görüşme, aynı zamanda çalışmanın pilot görüşmesidir. Bu görüşme neticesinde elde edilen verilerin deşifresi yapılmış ve MAXQDA programına yüklenmiştir.

Çalışmanın güvenilirliğine ilişkin en önemli etkenlerden biri kodlayıcılar arası uzlaşmadır. Bu uzlaşmalardan birincisi olan “Belgede kod varlığı” uzlaşması, araştırmacı ile alan uzmanının aynı belgede kaç farklı kod açtıklarının tespit edildiği aşamadır. İkincisi olan “belgede kod frekansı” uzlaşması ise, alan uzmanı ve araştırmacının bir kod üzerine kaç farklı kodlama yaptıklarının tespit edildiği aşamadır. Burada, bir kod için kaç farklı kodlama yapıldığı ve verinin manipüle edilip edilmediği tespit edilmektedir. Son olarak, “bölüm uzlaşması (Kappa Testi)” ise, örneğin araştırmacının aynı kodu bir paragrafa ataması, alan uzmanının ise bir cümleye ataması gibi bir durum söz konusu olduğunda, araştırmacı tarafından koda gereksiz veri ataması mı yapılmış, yoksa alan uzmanının koda eksik bir atama yapacak teorik altyapı zayıflığı mı var hususunun tespit edilmesinde kullanılır.

Kodlayıcılar (araştırmacı ve alan uzmanı) arası uzlaşmayı sağlamak için araştırmacı ve alan uzmanı, ayrı ayrı olmak üzere, öncelikle MAXQDA programını kullanarak yaptıkları görüşme verilerinin kodlamasını yapmışlardır. Müteakiben araştırmacı ile alan uzmanı Ankara’da 4 saat süren bir kodlayıcılar arası uzlaşma toplantısı yapmıştır. Bu toplantıda ilk olarak, tarafların belirledikleri kodlar, MAXQDA programının “belgede kod varlığı”, “belgede kod frekansı” ve “bölüm uzlaşması (Kappa Testi)” özellikleri kullanılarak test edilmiş ve Şekil 49, Şekil 50 ve Şekil 51’deki sonuçlara ulaşılmıştır. Görüldüğü üzere test sonuçları sırasıyla “%

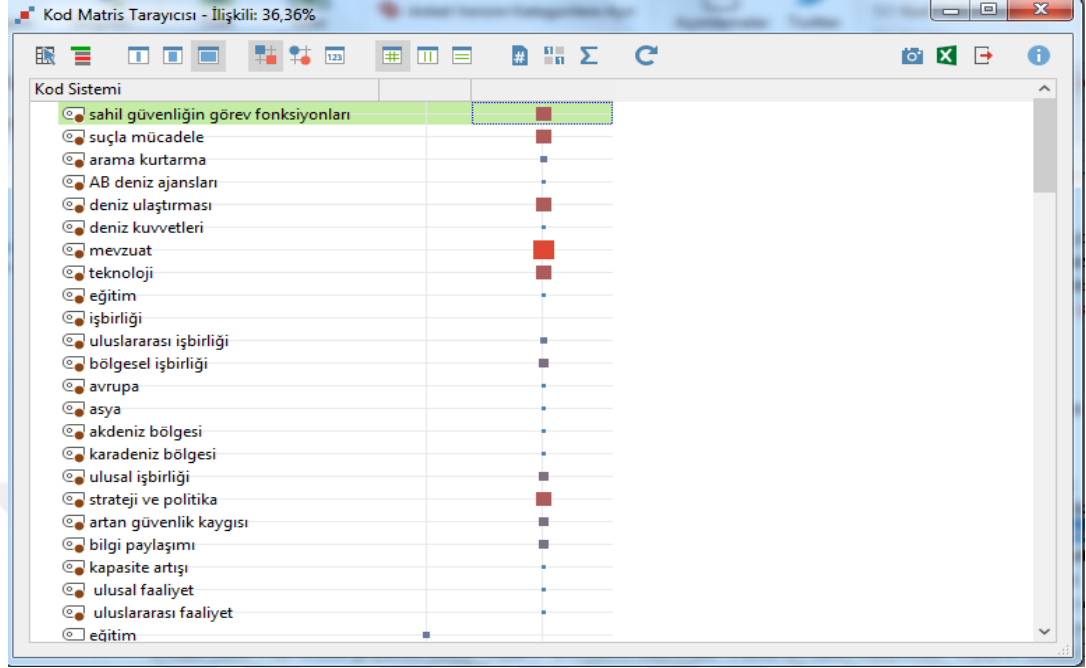
36,36”, “% 36,36” ve “-0.01 (yani %1)” dir. Kodlayıcılar arası uzlaşma test sonuçlarının %75-90 arası olması beklenmektedir.

Şekil 49: MAXQDA Belgede Kod Varlığı İlk Test Sonucu Ekran Görüntüsü

Kod Sistemi	
☐ sahil güvenliğinin görev fonksiyonları	■
☐ suçla mücadele	■
☐ arama kurtarma	■
☐ AB deniz ajansları	■
☐ deniz ulaştırması	■
☐ deniz kuvvetleri	■
☐ mevzuat	■
☐ teknoloji	■
☐ eğitim	■
☐ işbirliği	■
☐ uluslararası işbirliği	■
☐ bölgesel işbirliği	■
☐ avrupa	■
☐ asya	■
☐ akdeniz bölgesi	■
☐ karadeniz bölgesi	■
☐ ulusal işbirliği	■
☐ strateji ve politika	■
☐ artan güvenlik kaygısı	■
☐ bilgi paylaşımı	■
☐ kapasite artışı	■
☐ ulusal faaliyet	■
☐ uluslararası faaliyet	■
☐ eğitim	■

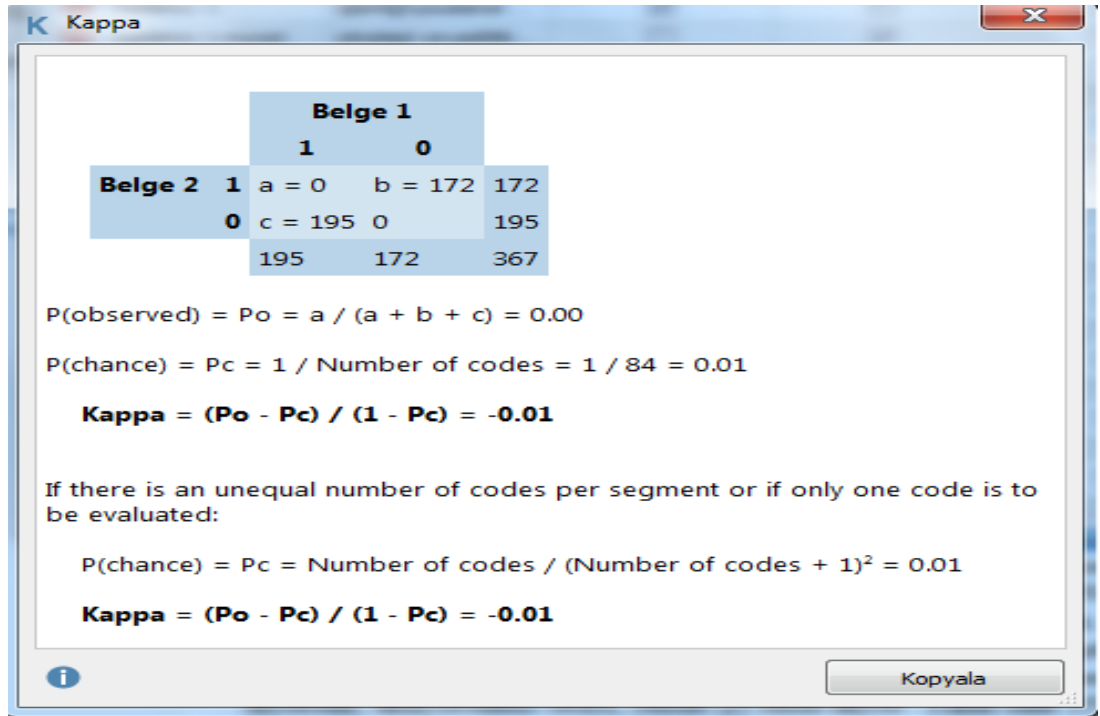
Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 50: MAXQDA Belgede Kod Frekansı İlk Test Sonucu Ekran Görüntüsü



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 51: MAXQDA Kappa İlk Test Sonucu Ekran Görüntüsü



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

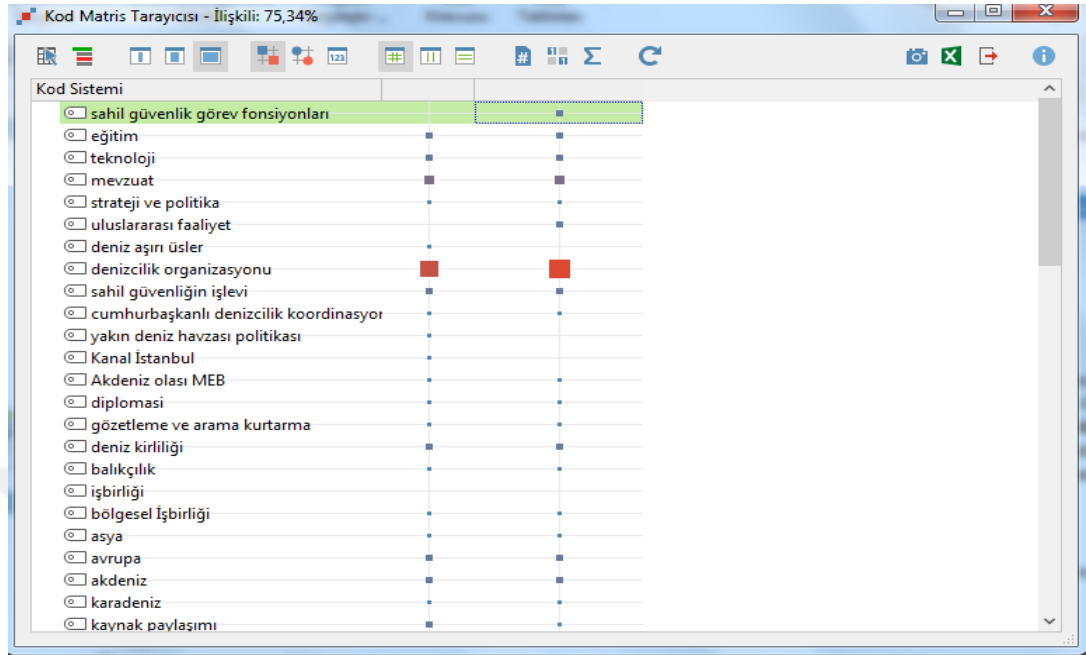
Araştırmacı ve alan uzmanı belirledikleri kodlar üzerinden araştırmanın kavramsal yapısı doğrultusunda derin bir fikir alışverişinde bulunmuş ve toplantının sonunda hemfikir oldukları uzlaşma prensipleri doğrultusunda, ayrı ayrı olmak üzere, kodlarını tekrar belirlemişlerdir. Her iki tarafın yeni belirledikleri kodları, MAXQDA programının “belgede kod varlığı”, “belgede kod frekansı” ve “bölüm uzlaşması (Kappa Testi)” özellikleri kullanılarak yeniden test edilmiş ve Şekil 52, Şekil 53 ve Şekil 54’deki sonuçlara ulaşılmıştır. Görüldüğü üzere test sonuçları sırasıyla “% 87,86”, “% 75,34” ve “0.86 (yani % 86)” ya yükselerek, olması beklenen %75-90 bandına girmiştir.

Şekil 52: MAXQDA Belgede Kod Varlığı Son Test Sonucu Ekran Görüntüsü

Kod Sistemi	Frekans
sahil güvenlik görev fonksiyonları	1
eğitim	1
teknoloji	1
mevzuat	1
strateji ve politika	1
uluslararası faaliyet	1
deniz aşırı üsler	1
denizcilik organizasyonu	1
sahil güvenliğinin işlevi	1
cumhurbaşkanlığı denizcilik koordinasyonu	1
yakın deniz havzası politikası	1
Kanal İstanbul	1
Akdeniz olası MEB	1
diplomasi	1
gözetleme ve arama kurtarma	1
deniz kirliliği	1
balıkçılık	1
işbirliği	1
bölgesel işbirliği	1
asya	1
avrupa	1
akdeniz	1
karadeniz	1
kaynak paylaşımı	1

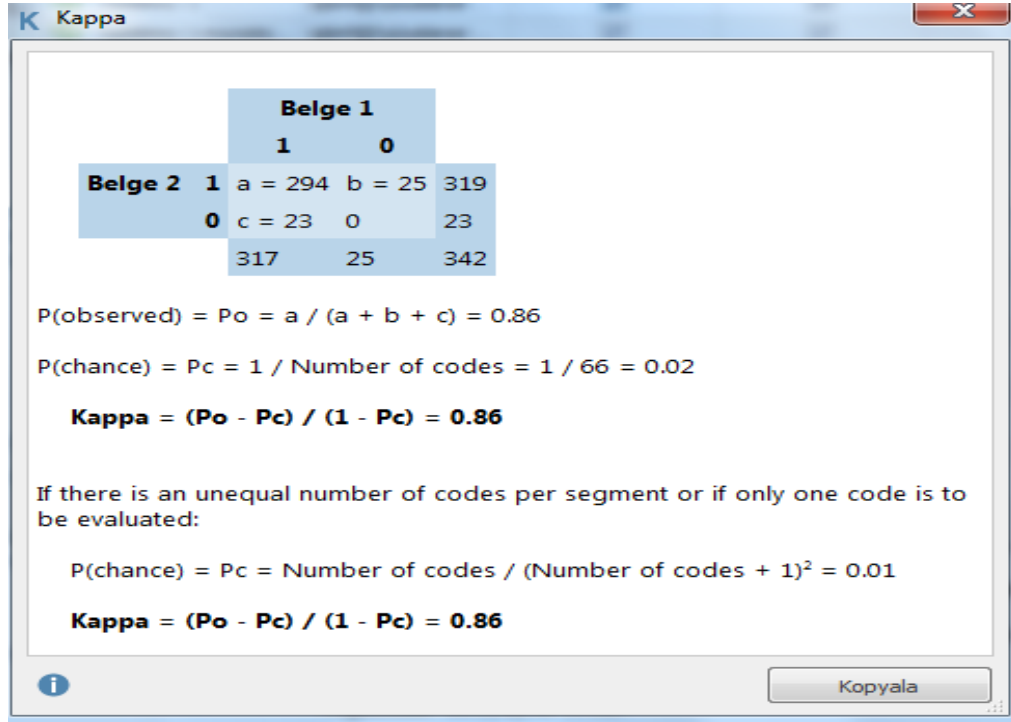
Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 53: MAXQDA Belgede Kod Frekansı Son Test Sonucu Ekran Görüntüsü



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 54: MAXQDA Kappa Son Test Sonucu Ekran Görüntüsü



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

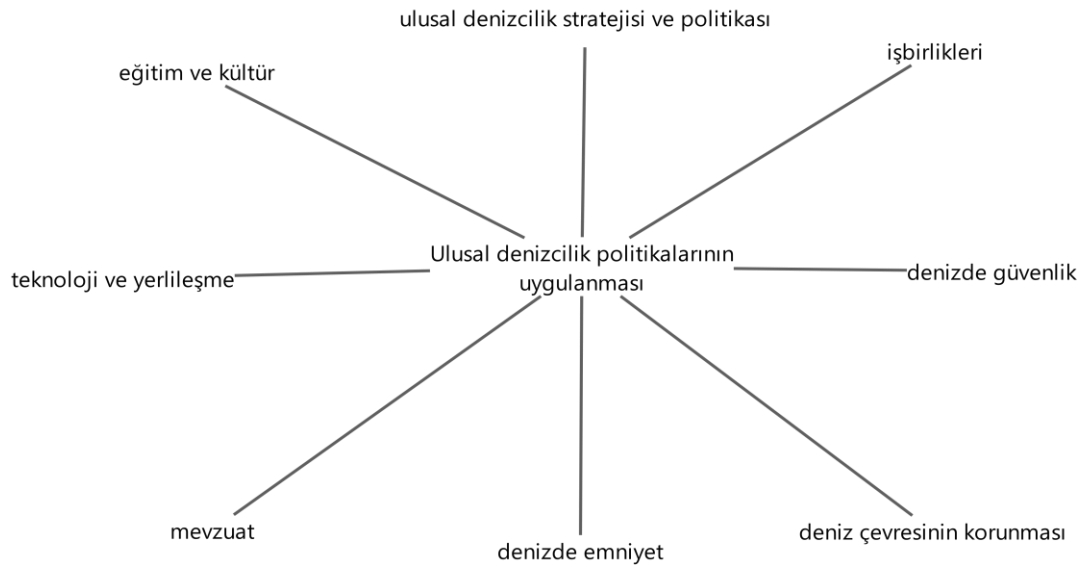
Bu uzlaşma toplantısı sonucunda, çalışmanın EK 6’da sunulan ilk kod kitabı oluşturulmuştur. Müteakip dönemde gerçekleştirilen görüşmelerde elde edilen veriler doğrultusunda kod kitabında yapılması gerekli olan değişiklikler araştırmacı ve alan uzmanı tarafından uzlaşarak yapılmıştır.

5 mekanda yapılan gözlem verilerinin, 19 yüz yüze görüşme verisinin ve 7 kişiden oluşan odak grup görüşmesi verisinin analizleri, daha önceki bölümde gösterilen Şekil 48’deki Veri Toplama ve Veri Analizi Döngüsü doğrultusunda, MAXQDA programı kullanılarak yapılmış ve kod kitabının EK 7’de sunulan son haline ulaşılmıştır.

X. VERİLERİN SUNUMU VE BULGULARIN YORUMLANMASI

Tüm verilerin analiz edilmesi sonucunda ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasına etki eden temel unsurlar olarak tespit edilen ve Şekil 55’de gösterilen temalar ile bu temalara ait kategoriler, kodlar, alt kodlar, alt-alt kodlar ve alt-alt-alt kodlar hiyerarşik olarak EK 7’de sunulan kod kitabında gösterilmiştir. Yapılan görüşmelere ait “kelime bulutu” ise Şekil 56’da gösterilmiştir.

Şekil 55: Ulusal Denizcilik Politikalarının Uygulanmasında Ana Unsurlar (Temalar)



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Glaser'in gömülü teori yaklaşımındaki teori geliştirmekteki kastı -yüzyıl ortasında toplumları peşinden sürükleyen fakat sistematik olarak analiz edilmemiş ve veri temeline sahip olmayan büyük teorilerden farklı olarak- belli sosyal fenomenin verilere gömülü şekilde soyut olarak yorumlanmasından ibaret olan orta-boy teoriler geliştirmektir (Charmaz, 2015: 29).

Bu çalışmada da, verilere gömülü şekilde bulunan “Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları” ile ilgili kavramlar yorumlanarak orta-boy bir teori geliştirilmiştir. Çalışma Türkiye’nin ulusal denizcilik politikalarını incelemeyi temel aldığından çalışmanın evreni de Türkiye’deki katılımcılarla sınırlandırılmıştır. Her ne toplamda 8 tema, 27 kategori ve 101 kod ve alt-kod’dan oluşan bu Teori’nin, aşağıda ifade edilen ve sadece Türkiye’yi ilgilendiren 2 kategori ve 14 kod ve alt-kodu haricindeki diğer tüm kategori ve kodlarının diğer ülkeler için de geçerli olacağı değerlendirilse de, bu husus test edilmeye ihtiyaç duymaktadır:

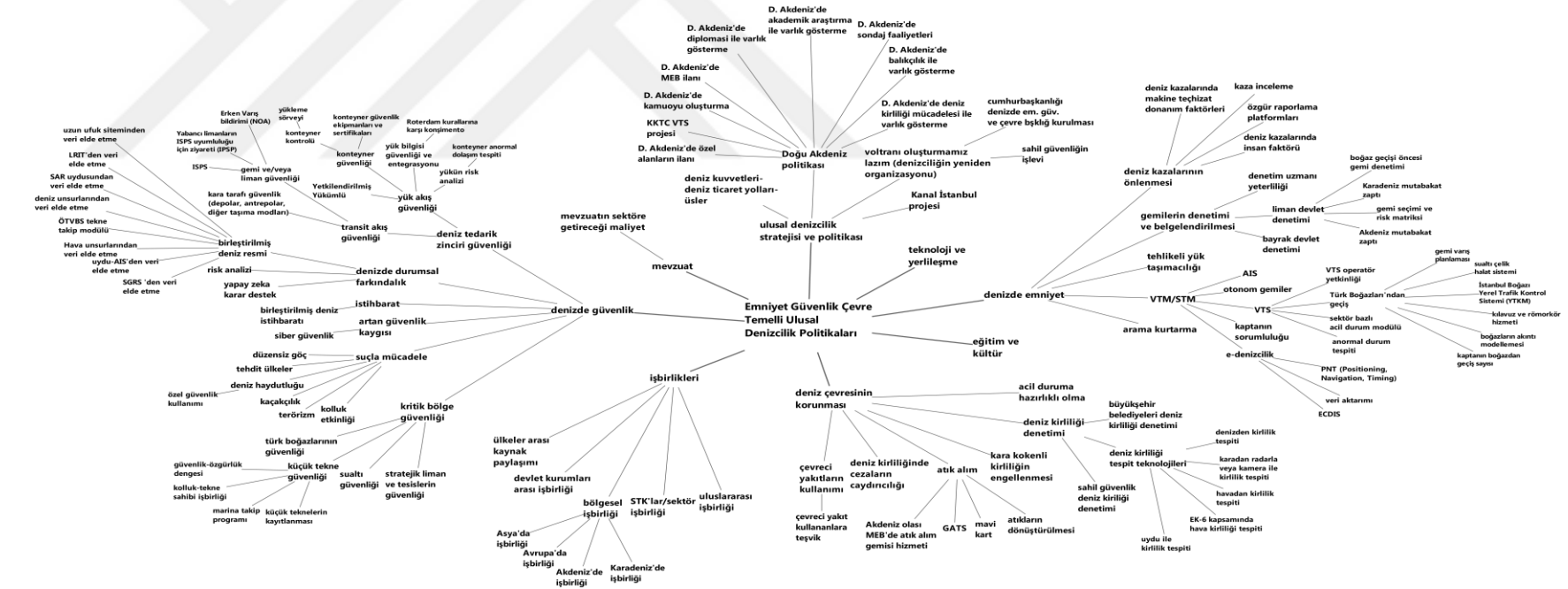
- Türk Boğazları’nın güvenliği
- Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti
- Büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi
- Türk Boğazları’ndan geçiş
- Kanal İstanbul Projesi
- Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığı

kurulması

- Doğu Akdeniz Politikası (ve bu kategorinin kapsadığı 9 kod)

Gerek araştırma evreninin Türkiye olması ve diğer ülkeler için test edilmeye ihtiyaç duyması ve gerekse orta-boy bir teori olmasına rağmen okuyucular tarafından büyük teorilerden biriymiş gibi algılanabilecek olması sebepleriyle; geliştirilen bu teori, çalışmanın bundan sonraki bölümlerinde **“Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”** olarak adlandırılacaktır.

Şekil 58: Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Araştırma verilerinin analizi neticesinde elde edilen bulguların betimsel, karşılaştırmalı ve ilişkisel olarak ortaya konulması ile elde edilen “Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli” temel olarak şu hususları kapsamaktadır.

20 yüz yüze görüşme katılımcısı (5 kurumda yapılan gözlemler sonunda elde edilen gözlem verisi de 1 katılımcı olarak kabul edilmektedir), 7 odak grup katılımcısı olmak üzere toplam 27 katılımcı ile yapılan görüşmeler neticesinde elde edilen “Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli” 8 adet temadan oluşmaktadır. Bu temalardan “eğitim ve kültür” ile “teknoloji ve yerleşme” herhangi bir kategoriye sahip değil iken, “mevzuat” sadece 1 kategoriye sahiptir.

Bu temalardan 21 katılımcının 101 defa bahsettiği “*mevzuat*” özellikle kural koyan tarafta bulunan (bu grup 20 katılımcıdan oluşmaktadır. MAXQDA programı ile veri analizi sırasında “gözlem verisi” de bu grupta bir katılımcıymış gibi kabul edilmiştir) katılımcıların önem atfettiği bir konu olmuştur. Araştırmanın katılımcıları bazı spesifik alanlardaki kanuni düzenleme ihtiyacını ortaya koymuş ve ülkeyi denizci bir ülke yapmak adına tüm mevzuatın ticareti kolaylaştırıcı gözle yeniden gözden geçirilme ihtiyacından söz etmiştir.

14 katılımcının 61 defa bahsettiği “*teknoloji ve yerleşme*” konusu özellikle akademik/ArGe tarafında bulunan (bu grup 2 kişiden oluşmaktadır) katılımcılar tarafından önem atfedilen bir konu olmuştur. Araştırmanın katılımcıları özellikle VTS ve SGRS radarlarının ve bu projelerde kullanılan yazılımların yerleşmesi gerektiğini vurgulamışlardır. Yine deniz çevresinin korunması ile ilgili teknolojilerin yerleştirilmesi için strateji geliştirilmesi gerektiği de ifade edilmiştir.

Elde edilen modelin, 10 katılımcının 45 defa bahsettiği diğer bir teması “*eğitim ve kültür*”dür. Katılımcılar özetle, küçük yaşlarda başlayacak denizlerin korunması ile ilgili eğitimin deniz çevresinin korunmasında çok önemli olduğunu, denizcilik üniversitelerinin staj gemisi ihtiyacının ivedilikle çözülmesi gereken bir sorun olduğunu ifade etmişlerdir. Yine önemli gördükleri diğer bir husus, devlet kurumlarının, birbirlerinin alanlarına müdahale etmeyecek ve yetki alanlarını mevzuatın gri alanlarından faydalanıp diğer kurumların yetki alanlarına girecek

şekilde genişletmeye çalışmayacak biçimde, bir sosyolojik dönüşüme tabi tutularak kurumsal bir kültür oluşturulmasıdır.

Çalışmanın diğer bir teması olan “*ulusal denizcilik stratejisi ve politikası*” 4 kategori ve 11 koda sahiptir. Bu temanın katılımcılar açısından önemli olarak ortaya çıkan kategori ve kodlarından, 10 katılımcının 57 defa bahsettiği “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”, 9 katılımcının 36 defa bahsettiği “sahil güvenliğinin işlevi”, 9 katılımcının 20 defa bahsettiği “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması” ve yine 9 katılımcının 17 defa bahsettiği “Doğu Akdeniz’de MEB ilanı” kural koyan tarafta olan katılımcıların önem atfettiği konular olmuştur. Diğer taraftan 12 katılımcının 27 defa bahsettiği “Doğu Akdeniz politikası” ve “Doğu Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme” kural koyan, kural uygulanan (bu grup 5 katılımcıdan oluşmaktadır) ve akademik/ArGe tarafı olmak üzere her üç grup için de önemli iki konu olarak ortaya çıkmıştır. Son olarak 6 katılımcının 19 defa bahsettiği “deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler” de katılımcılar açısından bu temanın önemli bir bileşeni olarak görülmektedir.

Katılımcılar, deniz ticaretinin hızlanması ve güvenlik dengesinin iyi kurulması, Çin ile özellikle liman işletmeciliği anlamında ilişkilerin geliştirilmesi, denizcilik organizasyonunun kurumlar arası yetki karmaşasına son verecek şekilde yeniden kurgulanması ve Cumhurbaşkanlığı’na bağlı bir koordinasyon makamı kurulması, sahil güvenliğinin güçlendirilmesi ve istihbarat toplama yetkisinin verilmesi, Yunanistan’ın AB çatısı altında yürüttüğü NATURA 2000 gibi projelere izin verilmemesi, Akdeniz’de karasuyu genişliğinin Dalaman ağzını Rodos kuzey burnuna birleştiren hat baz alınarak 12 NM’e çıkarılması, Akdeniz’de MEB’in maksimalist anlayışla ivedilikle ilan edilmesi, KKTC’ye deniz üssü kurulması ve Türk donanmasının deniz ticaret bahyiresinin bayrak dalgalandırdığı tüm sularda faaliyet gösterebilecek yapıya kavuşturulması gibi konuların önemini ifade etmişlerdir.

Çalışmanın diğer bir teması olan “*işbirlikleri*” 5 kategori ve 4 koda sahiptir. Bu temanın katılımcılar açısından önemli olarak ortaya çıkan kategori ve kodlarından, 14 katılımcının 24 defa bahsettiği “uluslararası işbirliği”, 9 katılımcının 17 defa bahsettiği “Akdeniz’de işbirliği” ve 5 katılımcının 12 defa bahsettiği

“Avrupa’da işbirliği” konuları kural koyan ve akademik/ArGe tarafında olan katılımcıların önem atfettiği konular olmuştur. Diğer taraftan 7 katılımcının 15 defa bahsettiği “Karadeniz’de işbirliği” gerek kural koyan gerekse kural uygulanan tarafta bulunan katılımcılar için önemli iki konu olarak ortaya çıkmış iken, 8 katılımcının 12 defa bahsettiği “SKT’lar/sektör işbirliği” ise kural uygulanan taraftaki katılımcılar açısından daha fazla önem atfedilen bir konu olmuştur.

Katılımcılar, özellikle deniz kirliliği ile mücadele ve kaçakçılık açısından Akdeniz’de, Kardeniz’de ve Avrupa’da diğer ülkelerle işbirliğine gidilmesi ve kaynak paylaşımında bulunulması, Türkiye’nin Doğu Akdeniz settini kırılabilmesi için Karadeniz’i açık tutmasının gerekliliği ve bu doğrultuda BlackseaFor ve BSCF gibi oluşumlara özel önem vermesi, konteyner yük bilgisi ve entegrasyonu için uluslararası bir işbirliğinin ve oluşumun gerekliliği, armatörlerin (özellikle koster veya kabotaj) emniyet kültürüne daha fazla önem vermeleri, sahil güvenlik-gümrük-jandarma-polis arasındaki işbirliği ve koordinasyonun artırılması gibi konuların önemini ifade etmişlerdir.

Çalışmanın diğer bir teması olan “denizde emniyet” 5 kategori, 12 kod, 11 alt kod ve 6 alt-alt koda sahiptir. Bu temanın katılımcılar açısından önemli olarak ortaya çıkan kategori ve kodlarından, 12 katılımcının 44 defa bahsettiği “Türk Boğazları’ndan geçiş” gerek kural koyan, gerek kural uygulanan ve gerekse akademik/ArGe grubunda bulunan katılımcılar açısından çok önem verilen bir konu olmuştur. Diğer taraftan, 15 katılımcının 37 defa bahsettiği “VTS”, 14 katılımcının 36 defa bahsettiği “AIS”, ve 8 katılımcının 16 defa bahsettiği “liman devlet denetimi” konuları gerek kural koyan, gerekse kural uygulanan tarafta bulunan katılımcıların birlikte önem atfettiği konular olmuştur. Yine 9 katılımcının 21 defa bahsettiği “VTM/STM” ve 11 katılımcının 17 defa bahsettiği “deniz kazalarının önlenmesi” konuları kural koyan tarafta bulunan katılımcılar açısından daha fazla önem atfedilen iki konu olarak ön plana çıkmışken, 7 katılımcının 19 defa bahsettiği “deniz kazalarında insan faktörü” ise kural uygulanan taraftaki katılımcılar açısından daha fazla önem atfedilen bir konu olmuştur.

Katılımcılar, Akdeniz’deki arama kurtarma bölgesinin sınırlarının kıta sahanlığı sınırları ile çakışacak şekilde genişletilmesi, deniz kazalarının azaltılması için denizcilik eğitiminin iyileştirilmesi ve gemi denetim etkinliğinin artırılması ve

şirketler tarafından gemi mürettebatı oluşturulmasında gruplaşmaların önüne geçecek iletişimi yüksek bir ekibin hedeflenmesi, Boğaz geçiş öncesi gemilerin ilgili yönlerden denetlenmesinin fizibilitesinin yapılması, Boğaz geçişi yapacak gemi kaptanlarının Boğazlar'dan geçiş sayısına göre risk değerlendirilmesine tabi tutulması, yetkinliği yüksek gemi denetim uzmanı sayısının artırılması, VTS'lerde acil müdahale modülünün oluşturulması, VTS operatör yetki-sorumluluk-ceza prosedürlerinin hava trafik kontrolörleri baz alınarak yeniden düzenlenmesi ve operaötler için gemi-operatör iletişim ve davranış protokolü hazırlanması, otomasyon gemiler dönemine hazır olmak açısından milli yazılıma sahip gemi trafik yönetim sistemi ve e-denizcilik altyapısına önem verilmesi, e-denizcilik'in en önemli bileşeni olan kurumlar arası ve ülkeler arası bilgi sistemleri ve yazılımlarının entegrasyonuna ve verilerin aktarımını sağlayacak altyapıya özel önem verilmesi, gibi konuların önemini ifade etmişlerdir.

Çalışmanın diğer bir teması olan “*denizde güvenlik*” 6 kategori, 17 kod, 19 alt kod, 7 alt-alt kod ve 1 alt-alt-alt koda sahiptir. Bu temanın katılımcılar açısından önemli olarak ortaya çıkan kategori ve kodlarından, 11 katılımcının 22 defa bahsettiği “denizde durumsal farkındalık”, 9 katılımcının 32 defa bahsettiği “kaçakçılık” ve 10 katılımcının 31 defa bahsettiği “konteyner kontrolü” gerek kural koyan, gerekse kural uygulanan tarafta bulunan katılımcıların birlikte önem atfettiği konular olarak ortaya çıkmıştır. Diğer taraftan, 14 katılımcının 27 defa bahsettiği “birleştirilmiş deniz resmi” hem kural koyan ve hem de akademik/ArGe grubundaki katılımcılar için daha önemli olarak ortaya çıkarken, 10 katılımcının 17 defa bahsettiği “terörizm” ise gerek kural uygulanan ve gerekse akademik/ArGe grubunda bulunan katılımcılar için daha önemli olmuştur. Yine 10 katılımcının 21 defa bahsettiği “istihbarat”, 13 katılımcının 36 defa bahsettiği “kolluk etkinliği”, 8 katılımcının 20 defa bahsettiği “düzensiz göç”, 10 katılımcının 20 defa bahsettiği “küçük tekne güvenliği” ve 9 katılımcının 21 defa bahsettiği “SGRS'den veri elde etme” konuları kural koyan tarafta bulunan katılımcıların daha fazla önem atfettiği konular olmuştur. Diğer taratftan, 9 katılımcının 14 defa bahsettiği “deniz haydutluğu”, 6 katılımcının 21 defa bahsettiği “yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu” ve 8 katılımcının 14 defa bahsettiği “yükleme sorveyi” konuları kural uygulanan tarafta bulunan katılımcılar için daha önemli olarak ortaya çıkarken, 5

katılımcının 18 defa bahsettiği “sualtı güvenliği” konusu akademik/ArGe grubunda bulunan katılımcılar için daha önemli olarak ortaya çıkmıştır. Aynı zamanda, 6 katılımcı 21 defa “yük akış güvenliği”nden, 8 katılımcı 21 defa “transit akış güvenliği”nden ve 4 katılımcı 16 defa “ISPS”den bahsetmiştir.

Katılımcılar, gümrüğün taşıyıcının kayıtlarını, taşıyıcının da gümrüğün kayıtlarını görebilecek bir altyapının oluşturulması, konteyner kontrolü için gerek tarama cihazlarının gerekse uzmanlaşmış personel sayısının artırılması, güvenlik ihtiyacının fazla olduğu ithalat limanlarında konteyner yüklemesinin yükleme sürveyleri nezaretinde yapılması ve mühürlenmesi, konteyner risk analizini bir model doğrultusunda yapacak ve konteyner anormal dolaşım tespiti (container anomaly detection) modülüne de sahip bir yazılımın geliştirilmesi, yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sisteminin ithalat ayağının ihtiyaç duyulan güvenlik kriterleri doğrultusunda geliştirilmesi, ISPS kapsamında gemilerde ve limanlarda alınacak tedbirler ile ilgili kriterlerin mevzuatlarda açık olarak belirlenmesi, denizde güvenliğin bir alt unsuru olan ISPS sorumluluğunun denizde güvenlikten sorumlu kolluk kuvveti olan Sahil Güvenliğe devredilmesi, marina takip programının bir an önce kurulması ve giren – çıkan tekneler ile ilgili durumsal farkındalığın artırılması, küçük tekneler için de kara araçlarında uygulanan plaka, ruhsat ve muayene sisteminin getirilmesi, birleştirilmiş deniz istihbarat merkezinin kurulması haber kaynağı ağının artırılması ve oluşturulacak birleştirilmiş deniz resmi (tek pencere) teşkilatlanması ile entegre edilerek yapay zeka ve risk analizine dayalı bir bütünleşik sisteme gidilmesi, kriz ve savaş dönemlerinde diğer sistemlerin devre dışı kalabileceği göz önüne alınarak denizde durumsal farkındalık için milli SAR uydu sisteminin kurulması, Türk Boğazları güvenlik koordinasyon merkezinin kurulması, Türk Boğazları, stratejik limanlar ve tesislerin sulatından güvenliği için sulatı güvenlik sistemlerinin kurulması, gelecekte daha da artacak olan gemi-gemi, kıyı-gemi ve kıyı-kıyı veri aktarımının güvenliği için siber güvenlik altyapısının kurulması gibi konuların önemini ifade etmişlerdir.

Çalışmanın son teması olan “deniz çevresinin korunması” 6 kategori, 8 kod ve 5 alt koda sahiptir. Bu temanın katılımcılar açısından önemli olarak ortaya çıkan kategori ve kodlarından, 12 katılımcının 17 defa bahsettiği “atık alım” gerek kural koyan, gerek kural uygulanan, gerekse akademik/ArGe tarafında bulunan

katılımcıların birlikte önem atfettiği bir konu olarak ortaya çıkmıştır. Yine 9 katılımcının 16 defa bahsettiği “deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı” kural koyan ve kural uygulanan tarafta bulunan katılımcılar açısından daha önemli bir konu olarak ortaya çıkarken, 9 katılımcının 16 defa bahsettiği “deniz kirliliğinin denetimi” ise kural uygulanan ve akademik/ArGe tarafında bulunan katılımcılar için daha önem atfedilen bir konu olmuştur. 13 katılımcının 17 defa bahsettiği “Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti”, 9 katılımcının 17 defa bahsettiği “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” ve 7 katılımcının 12 defa bahsettiği “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi” kural koyan tarafta bulunan katılımcılar açısından daha fazla önem atfedilen üç konu olmuştur.

Katılımcılar, deniz çevresinin korunmasında eğitim ve kültürün önemi, sayıları gelecekte artacak olan sondaj platformlarının Doğu Akdeniz’de deniz kirliliğini arttıracığı, önümüzdeki yıl tüm gemilerde kullanılması zorunlu olacak olan düşük sülfürlü yakıtın maliyetinin diğer ülkelerden daha düşük tutulacağı bir stratejinin belirlenerek Türkiye’nin Karadeniz-Tuna hattında yakıt ikmal merkezi olarak konumlandırılması, çevreci yakıt kullanan kosterlere teşvik verilmesi, deniz kirliliğinde verilen cezaların geminin tonajı baz alınarak değil kirliliğin miktarı dikkate alınarak verilmesi ve kirleten sorumlulara para cezası yanında hapis cezası da getirilmesi, ilgili mevzuatta görüntü teknolojileri (FLIR ve SLAR) ile tespit edilen deniz kirliliklerinde numune alma gerekliliğinin kaldırılması ile ilgili düzenlemenin yapılması, deniz kirliliğinin en büyük sebebi olan kara kökenli kirliliğin azaltılması için liman, marina ve belediyelere arıtma tesisi zorunluluğunun getirilmesi, Sahil Güvenlik İHA’larının SLAR radarı ile teçhiz edilmesi, VTS ve SGRS radarlarının deniz kirliliği tespit modüllerinin test edilerek aktif olarak kullanılması, milli uydu sistemleri vasıtasıyla uydudan deniz kirliliği tespit imkan kabiliyetinin kazanılması, büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği tespit sorumluluk alanlarının imkan kabiliyetlerine göre belirlenmesi ve belirli dönemlerde bu yetkinliğin korunup korunmadığının denetlenmesi, gemi liman ve marinalarda atık alım kapasitesinin arttırılması ve atık dönüştürme merkezleri kurulması ile ilgili stratejinin oluşturulması, Akdeniz olası MEB’de gemilerden ve sondaj platformlarından atık alım gemisi ile hizmet sağlanması doğrultusunda gerekli fizibilite çalışmasının yapılması, mavi kart uygulamasının edinilen tecrübeler doğrultusunda amatör

denizciliği geliştirecek şekilde yeniden düzenlenmesi, deniz kirliliğinde acil duruma hazırlıklı olma ile ilgili bölge ülkeler ile işbirliğinin ve kaynak paylaşımı kapasitesinin geliştirilmesi gibi konuların önemini ifade etmişlerdir.

Verilerin analiz edilmesi sonucunda, “Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin aşağıda sunulan kategori, kod ve alt-kodlarının birbirleriyle güçlü ilişkileri olduğu sonucuna ulaşılmıştır:

- “Mevzuat” ile “Türk Boğazları’ndan geçiş” ve “deniz çevresinin korunması” arasında,
- “Teknoloji ve yerleşme” ile “bölgesel işbirliği”, “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”, “VTS”, “yapay zeka karar destek”, “sualtı güvenliği”, “birleştirilmiş deniz resmi” ve “SGRS’den veri elde etme” arasında,
- “Eğitim ve kültür” ile “deniz çevresinin korunması” ve “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” arasında,
- “Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” ile “mevzuat”, “denizde güvenlik” ve “Karadeniz’de işbirliği” arasında,
- “Doğu Akdeniz’de MEB ilanı” ile “Doğu Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme” arasında,
- “Voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” ile “devlet kurumları arası işbirliği” ve “kolluk etkinliği” arasında,
- “Doğu Akdeniz politikası” ile “Akdeniz’de işbirliği” ve “arama kurtarma” arasında
- “Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile varlık gösterme” ile “arama kurtarma” arasında,
- “Türk Boğazları’ndan geçiş” ile “gemi seçimi ve risk matriksi”, “Boğaz geçişi öncesi gemi denetimi” ve “Kanal İstanbul projesi” arasında,
- “Denizde durumsal farkındalık” ile “düzensiz göç”, “AIS” ve “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması” arasında,
- “Karadeniz’de işbirliği” ile “Avrupa’da işbirliği” ve “Akdeniz’de işbirliği” arasında,

- “Ülkeler ararası kaynak paylaşımı” ile “bölgesel işbirliği”, “Karadeniz’de işbirliği”, “arama kurtarma” ve “istihbarat” arasında,
- “STK’lar/sektör işbirliği” ile “deniz çevresinin korunması” ve “Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti” arasında,
- “Uluslararası işbirliği” ile “istihbarat” arasında,
- “Yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu” ile “konteyner kontrolü”, “devlet kurumları arası işbirliği” ve “Avrupa’da işbirliği” arasında,
- “Karadeniz Mutabakat Zaptı” ile “Akdeniz Mutabakat Zaptı” arasında,
- “Denizde güvenlik” ile “denizde emniyet” arasında,
- “SGRS’den veri elde etme” ile “AIS” ve “VTS” arasında
- “LRIT’den veri elde etme” ile “AIS” ve “ECDIS” arasında,
- “VTM/STM” ile “siber güvenlik” arasında,
- “Birleştirilmiş deniz resmi” ile “risk analizi”, “VTS”, “AIS” ve “e-denizcilik” arasında,
- “Konteyner kontrolü” ile “yetkilendirilmiş yükümlü” arasında,
- “Kaçakçılık” ile “Rotterdam kurallarına karşı konşimento” arasında,
- “Kolluk etkinliği” ile “kaçakçılık” ve “konteyner kontrolü” arasında,
- “Konteyner güvenliği” ile “kaçakçılık” ve “tehlikeli yük taşımacılığı” arasında,
- “Gemi ve/veya liman güvenliği” ile “yük akış güvenliği”, “kara tarafı güvenlik” ve “tehlikeli yük taşımacılığı” arasında,
- “Sualtı güvenliği” ile “Türk Boğazları’nın güvenliği” ve “stratejik liman ve tesislerin güvenliği” arasında,
- “Terörizm” ile “sualtı güvenliği” ve “küçük tekne güvenliği” arasında,
- “Deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı” ile “deniz kirliliği denetimi” arasında,
- “Karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti” ile “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” ve “VTS” arasında,
- “Havadan kirlilik tespiti” ile “denizden kirlilik tespiti” ve “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi” arasında,

- “Büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” ile “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi” ve “Voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” arasında, güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

XII. LİTERATÜR TARAMASI SONUCUNDA ELDE EDİLEN DENİZ TRAFİĞİNİN DENETİMİ BİLEŞENLERİ İLE EMNİYET GÜVENLİK ÇEVRE TEMELLİ ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARI MODELİ KATEGORİLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Bu çalışmada veri toplama ve veri analizi süreçlerinden önce yapılan klasik ve sistematik literatür taraması, çalışmanın kavramsal yapısını belirlemiş ve ana problem cümlesi ile alt problem cümlelerini şekillendirmiştir. Aynı zamanda, araştırmanın amacına uygun veri toplamayı sağlayacak teorik derinliği olan görüşme sorularının hazırlanmasını da sağlamıştır. Diğer bir faydası ise veri analizi aşamasında araştırmacının kodlamaları ve kategorileştirmeleri teorik derinlikli olarak yapabilmesi olmuştur.

Literatür taraması ile ulaşılan bilginin kullanıldığı diğer bir yer ise, çalışmanın sonunda elde edilen verilerle literatürdeki verilerin karşılaştırılması ve böylece çalışmanın alandaki bilgi temeline katkısının ve bunu nasıl genişlettiğinin ortaya konulmasıdır.

Çalışmanın ikinci bölümde yapılan klasik literatür taraması ve bu bölümünde yapılan sistematik literatür taraması neticesinde “deniz trafiği denetimi”nin ana bileşenleri olarak bulunan ve Şekil 40’da gösterilen “denizde güvenlik denetimi”, “denizde emniyet denetimi” ve “deniz çevresi denetimi” bileşenleri ile; çalışmanın bu bölümünde gömülü teori yöntemi kullanılarak elde edilen “Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin kategorileri ve kodları karşılaştırılmıştır.

Bu karşılaştırma sonucunda; elde edilen “Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin, klasik literatür taraması (birçok makale, uluslararası sözleşme ve ulusal kanun ve yönetmeliğin tarandığı) ile sistematik literatür taraması (1662 makalenin tarandığı ve “iki tur”lu eleme sonucunda 174 tanesinin değerlendirmeye alındığı) neticesinde ortaya çıkan deniz trafiği

denetiminin bileşenlerini nasıl genişlettiği ve literatüre nasıl katkı sağladığı ortaya konulmuştur.

“Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin “denizde emniyet” temasının kategori ve kodları ile Şekil 40’da gösterilen “denizde emniyet denetimi” bileşenlerinin karşılaştırması Şekil 59’da sunulmuştur.

Şekil 59’da sunulan veriler incelendiğinde; çalışma sonucunda geliştirilen modelin, klasik ve sistematik literatür taraması sonucunda elde edilen “denizde emniyet denetimi” bileşenlerinden “deniz trafiği patern planlaması” ve “değerlendirme (MCDM) modeli” hariç tümünü kapsadığı görülmektedir. Bunun yanında, elde edilen modelin Şekil 59’da mavi renkle gösterilen kod ve alt kodları vasıtasıyla, literatürden elde edilen bu bileşenlerin boyutlarını genişlettiği ve bunun sonucunda alandaki bilgi derinliğini arttırmak suretiyle, literatüre önemli katkı yaptığı görülmektedir.

Sistematik literatür taraması sonucunda hazırlanan Tablo 16’da da görüleceği üzere, elde edilen Model’in kapsamadığı “deniz trafiği patern planlaması” konusu Hadzagic ve diğerleri (2013), Chang ve diğerleri (2010); Fabbri ve diğerleri (2015), Lei ve diğerleri (2016), Liu (2014), Sun ve diğerleri (2015), Hajduk (2009), Wang ve diğerleri (2014) ve Arguedas ve diğerleri (2014b) tarafından çalışılmıştır.

Tüm bu çalışmalar, temel olarak, AIS verilerini analiz ederek yapay zekaya sahip karar destek özeliği de olan deniz trafiği paternlerinin oluşturulmasını kapsamaktadır. Buna ek olarak, Hadzagic ve diğerleri (2013) R-Yazılımı özelinde deniz trafik paternlerinin keşfine imkan sağlamak için açık kaynak veri elde etme araçlarının potansiyel kullanımını da incelemişlerdir.

Liu (2014) ise, Apache Spark bilgisayar sistemini kullanarak, deniz trafiği patern tespiti için yoğunluk temelli kümelenme algoritması olan “Dbcansd” benzeri bir program tasarlamış ve uygulamıştır.

Hajduk (2009), Almanya ve Polonya’nın deniz yetki alanlarında “deniz alan planlaması”nı incelemiştir. Çalışmada rotaların ve yeni inşa edilecek limanların ve/veya geliştirilecek limanların bu rotalara etkisinin belirlenerek, deniz alan planlaması yapılmasının en önemli etken olduğu sonucuna varılmıştır.

Wang ve diğerleri (2014), Gönüllü Olarak Gözlemlenen Gemiler (Voluntary Observing Ships) verilerinin alan analizinden gemi rotalarını çıkararak belirledikleri

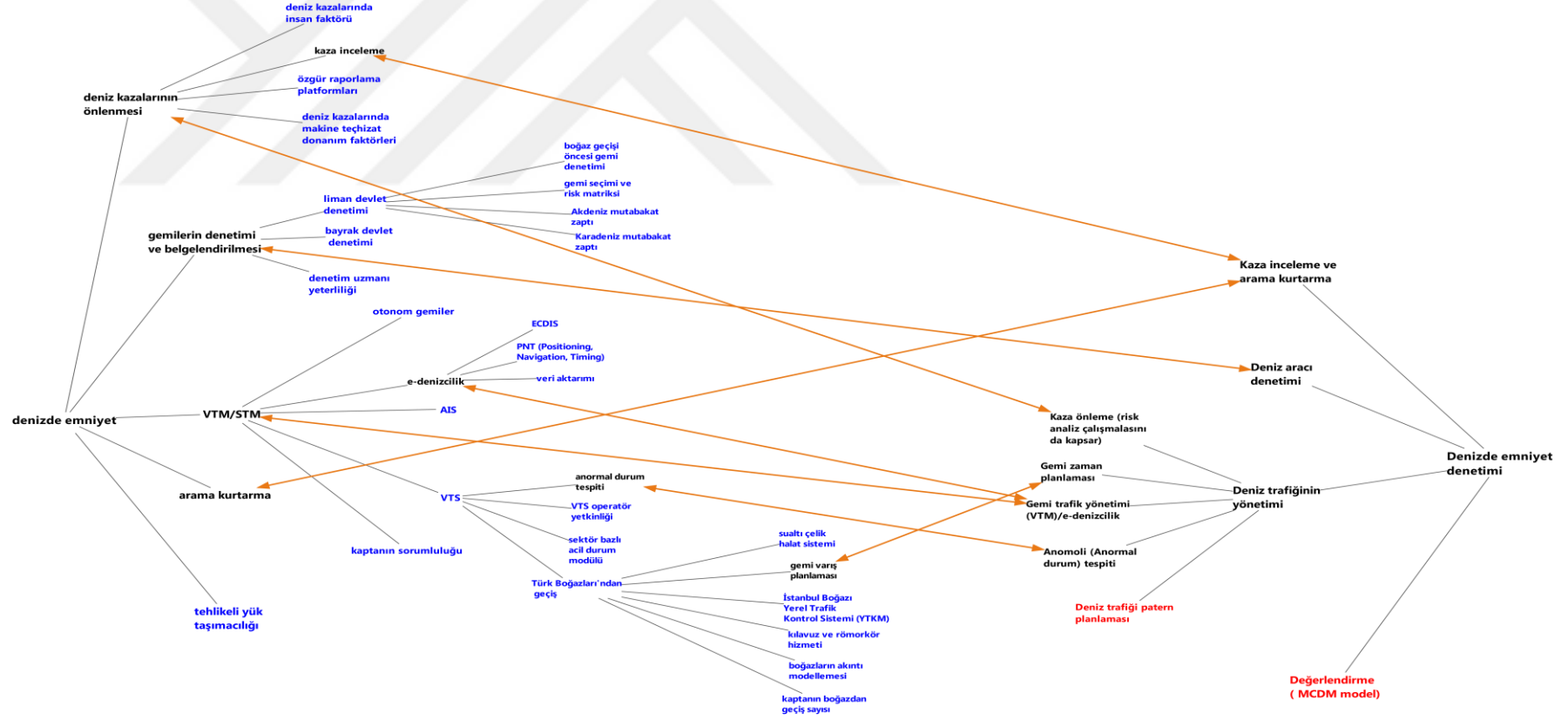
yıllık ve dört mevsimlik kriter sistemi doğrultusunda, bulanık (fuzzy) analitik hiyerarşi sürecini ve coğrafi bilgileri kullanarak bu rotalardaki seyir çevresel riskini değerlendirmişler ve gerçek olay raporlarıyla karşılaştırmışlardır.

Esasında, her ne kadar veri toplama için yapılan görüşmelerin katılımcıları tarafından “deniz trafiği patern planlaması” konusundan bahsedilmemiş olsa da, verilerin analizi neticesinde oluşturulan modelin “VTS” kodu bu konuyu kapsamaktadır. Çünkü VTS yazılımları, AIS verilerini analiz ederek, trafik paternlerini belirlemekte ve buna istinaden deniz trafiği anormallik tespitlerini yapmaktadır. Fakat VTS, SGRS ve Uzun Ufuk radar sistemlerinin kapsama alanı dışında bulunan bölgeler için, AIS verilerine dayanarak deniz trafiği patern analizi ve buna istinaden deniz alan planlaması yapılmasının denizde emniyete önemli katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Elde edilen modelin kapsamadığı diğer bir konu olan “değerlendirme (MCDM) modeli” konusu ise Schinas (2007) tarafından çalışılan bir konudur. Bu model emniyet çalışmalarında çokça kullanılmasına rağmen, denizde emniyet çalışmalarında pek kullanılmayan “Yöneylem Araştırması (OR)” modellerinin bir koludur. Bu model belirli sayıdaki karar kriterlerinin varlığı altında karar problemlerini çözmek için vardır ve iki ayrı alt modele ayrılmaktadır: Birincisi “Çoklu-Objektif Karar Verme (MODM)” ve ikincisi “Çoklu-Davranışsal Karar Verme(MADM)”.

Bu modelin VTS yazılımlarına entegre edilmesi, VTS karar vericilerine karar verme süreçlerinde yardımcı olacak, özellikle Türk Boğazları’nda deniz emniyetine olumlu katkı sağlayacaktır.

Şekil 59: Elde Edilen Modelin ve Literatürün Karşılaştırılması-Denizde Emniyet



Mavi Renk: Literatürde olmayan ve Model'in literatürü genişlettiği kodlar

Kırmızı Renk: Modelin kapsamadığı literatür bileşenleri

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin “denizde güvenlik” temasının kategori ve kodları ile Şekil 40’da gösterilen “denizde güvenlik denetimi” bileşeninin karşılaştırması Şekil 60’da sunulmuştur.

Şekil 60’da sunulan bilgiler incelendiğinde; çalışma sonunda geliştirilen modelin, klasik ve sistematik literatür taraması sonucunda elde edilen “denizde güvenlik denetimi” bileşenlerden; “kavramsal modeller”, “AIS ile deniz trafiğinin izlenmesi”, “HITS temelli deniz trafiğinin izlenmesi”, “Kural temelli (rule based) deniz trafiğinin izlenmesi”, “AIS ile deniz trafiğinin izlenmesi”, “Kamera/geovisulation ile deniz trafiğinin izlenmesi”, “Yapay Sinir Ağı (ANN (Artificial Neural Network))” ile deniz trafiğinin izlenmesi” ve “Hibrid (AIS/radar/uydu/elektrooptik/sonar) teknoloji ile deniz trafiğinin izlenmesi” hariç tümünü kapsadığı görülmektedir (Şekil 60’da kırmızı renk ile gösterilen bileşenler).

Görüşmecilerden toplanan verilerin analizi neticesinde elde edilen modelin, Şekil 60’da mavi renk ile gösterilen kod ve alt kodları vasıtasıyla, literatürden elde edilen bileşenlerin boyutlarını genişlettiği ve bunun sonucunda alandaki bilgi derinliğini arttırmak suretiyle, literatüre önemli katkı sağladığı görülmektedir.

Sistematik literatür taraması sonucunda hazırlanan Tablo 16’da da görüleceği üzere, elde edilen modelin kapsamadığı “kavramsal modeller” konusu literatürde, Thai (2009), Chalk (2008), Lim (2007), Greidanus ve diğerleri (2013) ve James ve diğerleri (2005) tarafından çalışılmıştır.

Bu çalışmalarda, denizde güvenlik ve denizde farkındalık seviyelerini değerlendirmeye ve organizasyonlarını iyileştirmeye yönelik modeller oluşturulmuştur. Örneğin; Thai (2009), Kalite Yönetimi (QM), Risk Temelli Yönetim (RM) ve İş Sürekliliği Yönetimi (BCM) yaklaşımlarından faydalanarak, 13 boyutta toplam 24 kritik başarı faktörünü üretmek suretiyle denizde güvenlik için bir model geliştirmiştir. Chalk (2008), Denizde Güvenlik için ABD fonlarının ve desteğinin hangi alanlara yönlendirilmesi gerektiği ile ilgili bir çalışma yapmıştır.

Lim (2007), Singapur’un denizde farkındalık konseptini analiz etmiştir. Bu konsept, “Changi C2 Merkezi” ile buna bağlı üç alt merkezden oluşmaktadır. Alt merkezler, 7/24 deniz resmi sağlayan ABD’deki Ulusal Deniz İstihbarat Merkezi (NMIC) benzeri “Deniz Güvenlik Merkezi (Maritime Security Center)”, bölgesel donanmalardan veya diğer otoritelerden gelecek bilgiler için bilgi paylaşımını ve

işbirliğini sağlamakla yükümlü olan “Veri Toplama Merkezi (the Information Fusion Center)” ve devletler arası planlama, koordinasyon ve komuta kabiliyetinin artırılması için kurulan “Çok Devletli Operasyonlar ve Tatbikatlar Merkezi (the Multinational Operations and Exercises Centre (MOEC))”dır. Aynı zamanda Singapur, denizde farkındalık için küresel boyutta bir bilgi değişim ağı oluşturmak için ABD Küresel Deniz İşbirliği Girişimi (GMPI) tarafından kurulan Birleştirilmiş Girişim Bölgesel Bilgi Değişimi (Combined Enterprise Regional Information Exchange (CENTRIX)) sistemi benzeri bir sistem olan ACCESS sistemini kurmuştur.

Greidanus ve diğerleri (2013), denizde farkındalık ile ilgili özellikle uydu temelli unsurlar (uydu-AIS ve TerraSAR-X) bazında uluslararası işbirliğinin artırılmasını sağlayacak çeşitli yöntemleri tartışmıştır. Bu yöntemlere örnek olarak, ABD Deniz Kuvvetlerinin MSSIS girişi, AB’nin pilot projeleri olan BlueMassMed, Marsuno, EuroSUR pilot ve CISE girişi sayılabilir. Ayrıca C-SIGMA (Cooperation in Space for International Global Maritime Awareness) girişi de uluslararası toplumu işbirliğine sevk etmeye çalışan bir girişimdir. Yazarlara göre, verileri elde etmek bir maliyet yarattığından verilerin ücretsiz olarak paylaşımına devletler direnç göstermektedir. Denizde farkındalık için uluslararası işbirliği amacıyla öncelikle bu sorunu çözecek bir çerçeve ortaya koyulmalıdır.

James ve diğerleri (2005), ABD’de kurulan ve liman güvenliği uygulamaları için, ekipmanların ve sistemlerin tarafsız olarak değerlendirilmesini ve test edilmesini sağlayacak bir konsept olan “Ulusal Deniz Güvenliği Test ve Değerlendirme Sitesi (The National Maritime Security Test and Evaluation Site (NMSTES))”ni incelemiştir.

Elde edilen modelin; “birleştirilmiş deniz resmi”, “birleştirilmiş deniz istihbaratı” ve “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması” kodlarından yola çıkarak oluşturulabilecek olan kurumlar için bu çalışmalardan faydalanılabilir.

Yine, Tablo 16’da görüleceği üzere deniz trafiğinin izlenmesi yöntemlerinden olan;

- “AIS ile izleme”, Xianbiao ve diğerleri (2009), Jiakai ve diğerleri (2012), Arguedas ve diğerleri (2014a), Sermi ve diğerleri (2013), Cazzanti ve Pallotta (2015) ve Renga ve diğerleri (2011) tarafından,
- “HITS temelli izleme”, Bourdon ve diğerleri (2007) tarafından,
- “Yapay Sinir Ağı (ANN (Artificial Neural Network))” temelli izleme”, Perera ve diğerleri (2012) tarafından,
- “Kural temelli (rule based) izleme”, Ray ve diğerleri (2013) tarafından,
- “Kamera ile/geovisualization izleme”, Bloisi ve diğerleri (2012), Samama (2010), Vatin ve diğerleri (2014), Vatin ve Napoli (2013), Jing ve Chaojian (2011) ve Pires ve diğerleri (2010) tarafından,
- “Hibrit/Birleşik (AIS/radar/uydu/elektro-optik/sonar) izleme”, Komorčec ve Matika (2016), Corucci ve diğerleri (2012), Wu ve Peng (2007), Siegert ve diğerleri (2016), Parlanti ve diğerleri (2011), Vespe ve diğerleri (2008), Chang (2003), Bürkle ve Essendorfer (2010), Claramunt ve diğerleri (2007), Dabrowski ve diğerleri (2009) ve Ray ve diğerleri (2011) tarafından çalışılmıştır.

“AIS ile deniz trafiğinin izlenmesi” ile ilgili Xianbiao ve diğerleri (2009) deniz trafik akışının “Online Analitik İşleme-OLAP(online analytical processing)” ile idaresi için AIS temelli yeni bir yöntem önermiş, Arguedas ve diğerleri (2014a) kavramsal bilgileri otomatik olarak gemi mevki bildirme verilerinden çıkararak deniz taktik resminin otomatik olarak güncellenmesine olanak verecek veri-yönlendirmeli bir bilgi keşif süreci önermiş, Sermi ve diğerleri (2013) kargo veya feribot gibi hizmet gemilerinde bulunan AIS vericilerinin ve seyir radarlarının verilerinin karada bulunan bir merkez aracılığı ile toplanarak senkronize edilmesine dayanan bir deniz trafiği izleme metodu önermiş, Cazzanti ve Pallotta (2015) AIS’e dayalı deniz trafiğini analiz etmek için özdevimli öğrenme (machine learning) ve veri elde etme (data mining) yaklaşımlarını incelemiş ve son olarak Renga ve diğerleri (2011) uydu görüntüsü ve AIS verisi arasındaki zaman gecikmesini azaltabilen bir AIS kümesi için farklı tasarımlar geliştirmiş ve aynı zamanda SAR temelli gemi tespit algoritmalarının bir analizini yapmıştır.

“HITS temelli deniz trafiği izleme” ile ilgili, Bourdon ve diğerleri (2007) tüm dünyadaki gemi hareketliliğini kapsayan ABD Deniz Oşinografi Dairesi’nin Geçmişe Ait Gemi (Historical Temporal Shipping (HITS) veri bankasını kullanan ve

açık denizdeki gemi aktivitesini modellemek için kullanılan MATRICS isimli bir deniz trafik simülasyonu yapmışlardır.

“Yapay Sinir Ağı (ANN (Artificial Neural Network))”temelli deniz trafiği izleme” ile ilgili, Perera ve diğerleri (2012) tarafından, yapay bir sinir ağı (ANN) kullanan “Gemi Tanımlaması, Takibi, Durum Tahmini ve Seyir Yönü Tahminine Dayalı bir Gemi Trafik İzlemesi” yöntemi önerilmiştir.

“Kural temelli (rule based) deniz trafiği izleme” ile ilgili, Ray ve diğerleri (2013) tarafından coğrafi temelli data analizinin mekansal analiz ile birleştirilerek varolan bu iki yaklaşımın geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu yeni yaklaşım ile bir kural temelli (rule-based) çıkarsama motoru ile (Drools), statik (yasak sahalar, operatör tanımlı noktalar gibi) ve dinamik coğrafi deniz trafiği bilgilerinin analizlerini birleştirerek deniz gözetlemesi için bir karar destek sistemi oluşturulmuştur.

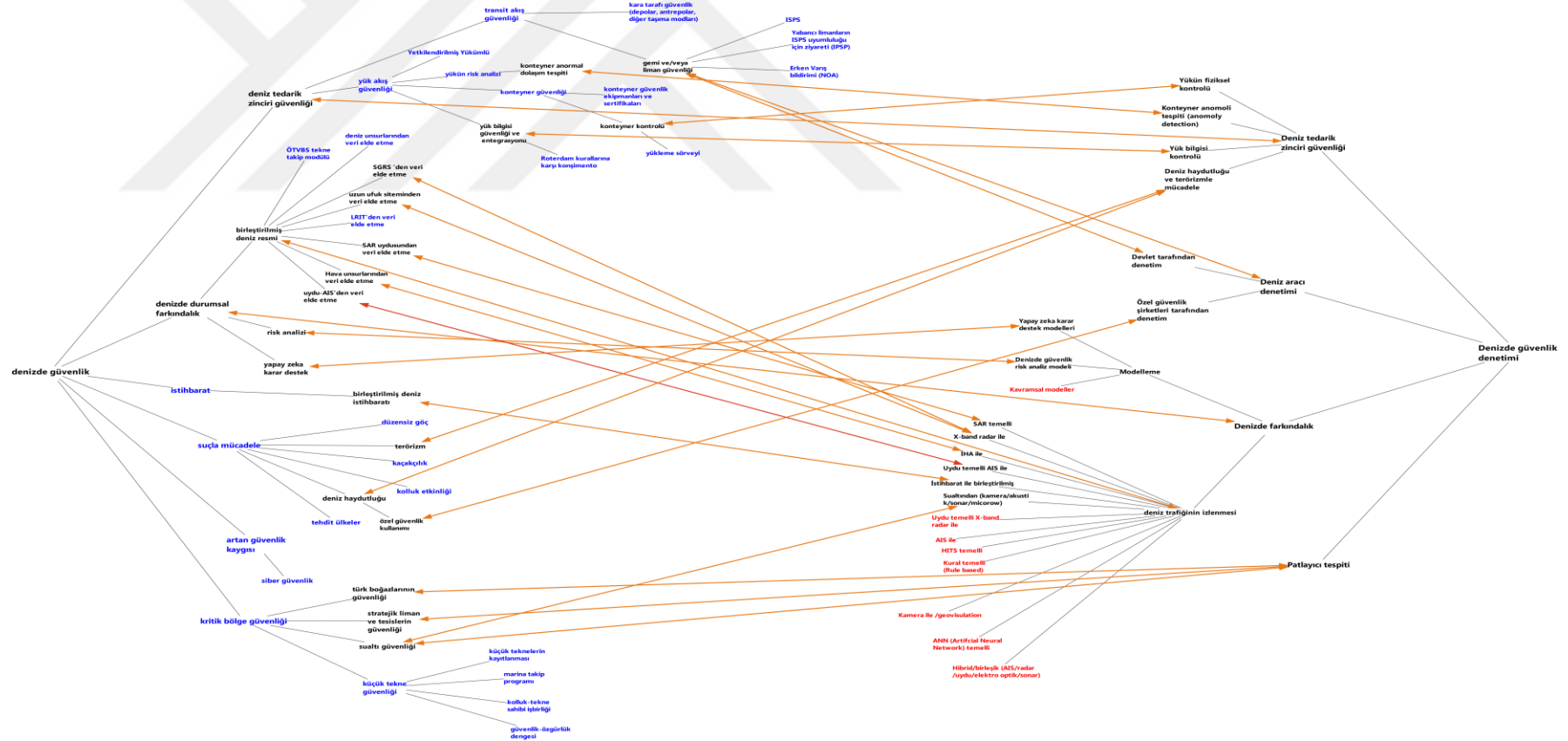
“Kamera/geovisualization ile deniz trafiği izleme” ile ilgili, Bloisi ve diğerleri (2012) VTS sistemlerinin sistemleri ile donatılması ile ilgili çalışmış, Samama (2010) gerçek zamanlı olarak IR kameralardan gelen verileri işleyebilen bir yazılım olan “Automatic Sea Vision® (ASV)” isimli yazılım sunmuş, Vatin ve Napoli (2013) ve Vatin ve diğerleri (2014) operatörlere destek sağlayacak hareketli bilgilerin geovisual analizi ve (geovisual analytics (GeoVA)) bunların risk değerlendirilmesinin genel bir çerçevesini çizmiş, Jing ve Chaojian (2011) video görüntülerinin hareketli obje tespit tekniklerini kullanarak denizdeki hareketli objelerin video ile tespitini açıklamış ve Pires ve diğerleri (2010) ASV (Automatic Sea Vision) isimli IR görüntü işlemesine dayanan yenilikçi bir deniz gözetleme sistemi sunmuştur.

“Hibrit/Birleşik (AIS/radar/uydu/elektro-optik/sonar) yöntemlerle deniz trafiği izleme” ile ilgili Tablo 16’da isimleri sayılan araştırmacılar, gemi tanımlama ve izlemeyi sağlayarak denizde farkındalığı arttırmak için; X, S ve K band radar, SAR radarı ile teçhiz edilmiş Low Earth Orbit (LEO) uydular, elektro-optik sistemler, elektronik haritalar, AIS ve uydu temelli AIS sistemleri, Inmarsat-C, DSC, GSM şebekeleri, GIS (Geographical Information System), multibeam sonar, ekosounder ve side scan sonar gibi sistemlerin ikisini veya daha fazlasını entegre etmeyi sağlayan çalışmalar yapmışlardır.

Esasında; VTS, SGRS, uzun ufuk gibi sistemlerin sahip olduğu yazılımlar yukarıdaki çalışmalarda mevcut modellerin çoğuna sahiptir. Literatürdeki bu çalışmalardan, mevcut sistemlerin yazılımın geliştirilmesi için veya elde edilen Modeli’in kodlarından biri olan “birleştirilmiş deniz resmi” doğrultusunda oluşturulabilecek ve tüm verileri birleştirecek bir sistem kurulması aşamasında faydalanılabilecektir.



Şekil 60: Elde Edilen Model ve Literatürün Karşılaştırılması-Denizde Güvenlik



Mavi Renk: Literatürde olmayan ve Model'in literatürü genişlettiği kodlar

Kırmızı Renk: Modelin kapsamadığı literatür bileşenleri

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin “deniz çevresinin korunması” temasının kategori ve kodları ile Şekil 40’da gösterilen “deniz çevresi denetimi” bileşeninin karşılaştırması Şekil 61’de sunulmuştur.

Şekil 61’de sunulan bilgiler incelendiğinde; çalışma sonunda geliştirilen Model’in, klasik ve sistematik literatür taraması sonucunda elde edilen “deniz çevresinin denetimi” bileşenlerinden, “reflective index (fiber optik) ile deniz kirliliği tespiti”, “AIS ile deniz kirliliği tespiti” ve “trafik dağılım analizi ile deniz kirliliği tespiti” hariç tümünü kapsadığı görülmektedir (Şekil 61’de kırmızı renk ile gösterilen bileşenler).

Bunun yanında, elde edilen Model’in Şekil 61’de mavi renk ile gösterilen kod ve alt kodları vasıtasıyla, literatürden elde edilen bu bileşenlerin boyutlarını genişlettiği ve bunun sonucunda alandaki bilgi derinliğini arttırmak suretiyle, literatüre önemli katkı yaptığı görülmektedir.

Sistematik literatür taraması sonucunda hazırlanan Tablo 16’da da görüleceği üzere, elde edilen Model’in kapsamadığı “reflective index (fiber optik) ile deniz kirliliği tespiti” konusu literatürde Shi ve diğerleri (2014) tarafından, “AIS ile deniz kirliliği tespiti” konusu Schwehr ve McGillivary (2007) ile Eide ve diğerleri (2007) tarafından ve “trafik dağılım analizi ile deniz kirliliği tespiti” konusu Pelot ve Wootton (2004) tarafından çalışılmıştır.

Shi ve diğerleri (2014), kirlenen deniz suyunun kırılma indeksinin değişmesinden yola çıkarak deniz kirliliğini tespit eden fiber optik bir sensör üretmiş ve bu sensörle çalışan ve deniz kirliliğini izleyen otomatik ikaz sistemi tanımlamıştır.

Schwehr ve McGillivary (2007) çalışmasında, ABD’de kurulan NAIS sisteminin yakıt boşaltımlarına müdahale zamanını kısaltacağı ve sonraki safhada hukuki tazminat davalarında güçlü delil olarak fayda sağlayacağını anlatmaktadır.

Eide ve diğerleri (2007) “Hangi gemi bir petrol boşaltımı ile sonuçlanacak kazaya sebep olabilir ve ne kadar petrol boşaltabilir?” soruları doğrultusunda, VTS operatörüne hangi gemilere dikkat edilmesi gerektiği ile ilgili risk temelli karar desteği sunan bir model tasarlamıştır.

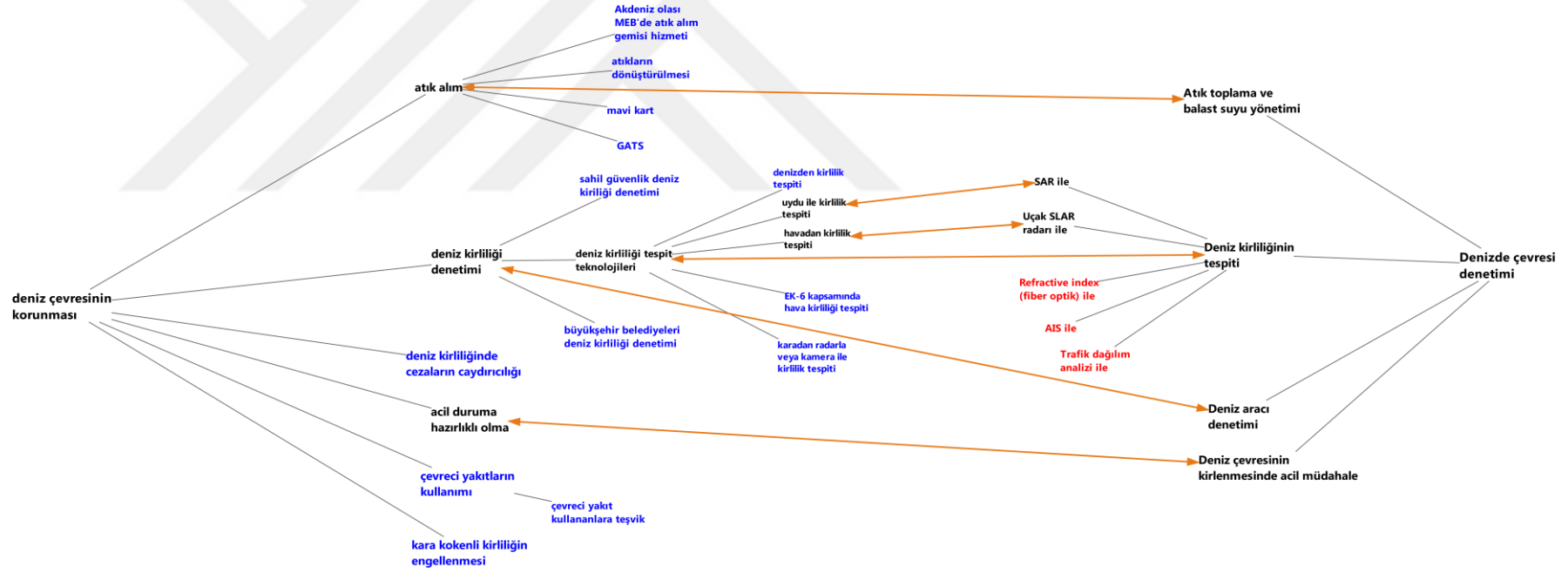
Pelot ve Wootton (2004), Kanada’nın Atlantik kıyısında MARPOL Ek I, II ve V doğrultusunda “özel deniz alanı” ilan edilmesi sürecinde şartların değerlendirilmesini desteklemek için deniz trafiğinin miktarını ve mekansal

dağılımını incelemiştir. Çalışmada, ticari gemilerin bilgileri MARIS, kruz gemilerinin bilgileri Doğu Kanada Gemi Trafik Hizmetleri Bölgesi (ECAREG)'den ve balıkçı gemilerinin bilgileri ZIF veri bankasından alınmıştır.

Deniz kirliliğini tespit etmeye yarayan fiber optik sensorün yoğun trafik hatlarında, bekleme sahalarında ve limanlarda kullanılması deniz çevresinin korunmasına katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda VTS yazılımlarına kazandırılacak riskli gemileri tespit edebilecek karar destek özellikleri ve ihbar edilen deniz kirliliğine müdahale ve delillendirmede AIS sisteminden faydalanılabilecek bir prosedür belirlenmesi deniz çevresinin korunmasına önemli katkılar sağlayacaktır.



Şekil 61: Elde Edilen Model ve Literatürün Karşılaştırılması-Deniz Çevresinin Korunması



Mavi Renk: Literatürde olmayan ve Model'in literatürü genişlettiği kodlar

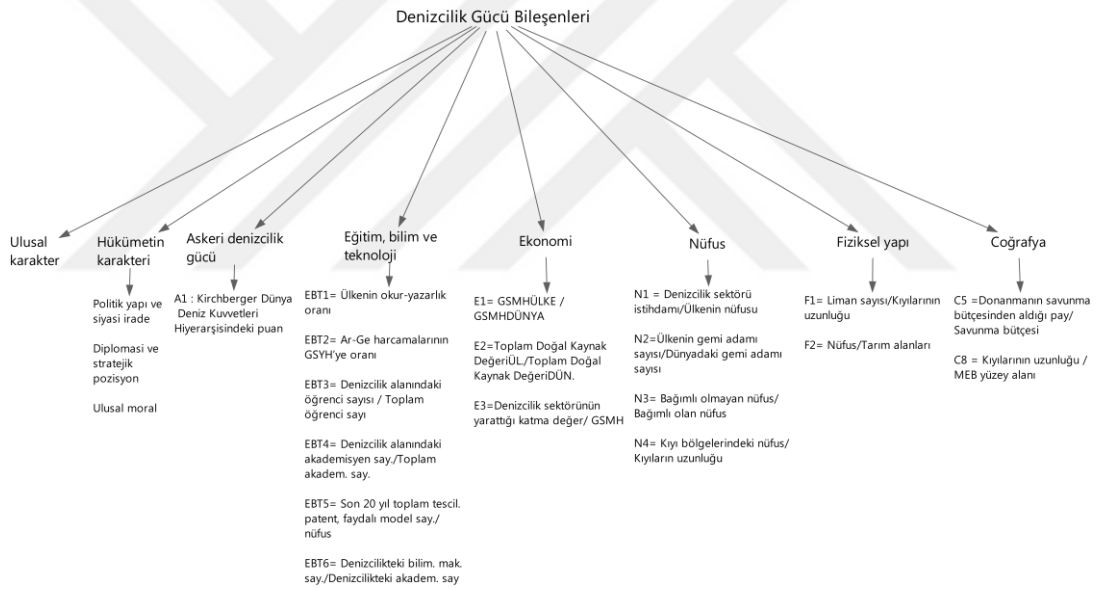
Kırmızı Renk: Modelin kapsamadığı literatür bileşenleri

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

XIII. EMNİYET GÜVENLİK ÇEVRE TEMELLİ ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKALARI MODELİNİN DENİZCİLİK GÜCÜNE ETKİSİ

Çalışmanın bu bölümünde, “Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin, Türk denizcilik gücüne etkisi değerlendirilmiştir. Bunun için çalışmanın birinci bölümünde elde edilen ve Şekil 62’de gösterilen denizcilik gücü bileşenleri ve bu bileşenlere ait değişkenler kullanılmıştır. Coğrafya bileşeninin C₅ ve C₈ değişkenleri haricindeki diğer değişkenleri ancak ülke sınırlarının değişmesi durumunda değişecek olmaları sebebiyle değerlendirmeye tabi tutulmamıştır.

Şekil 62: Denizcilik Gücü Bileşenleri



Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

A. “Eğitim ve Kültür”, “Teknoloji ve Yerlileşme” ve “Mevzuat”ın Denizcilik Gücüne Etkisi

Elde edilen Model’in “eğitim ve kültür”, “teknoloji ve yerlileşme” ve “mevzuat” temalarının denizcilik gücü bileşenlerine etkisi Şekil 63’de gösterilmiştir.

Elde edilen Model'in "eğitim ve kültür" temasının, "lkenin okur yazarlık oranı", "Ar-Ge harcamaları", "denizcilik alanındaki ğrenci sayısı", "denizcilik alanındaki akademisyen sayısı", "tescil, patent ve faydalı model sayısı" ve "denizcilik alanındaki bilimsel makale sayısı" zerinde arttırıcı etkisi vardır. Dolayısıyla, "eğitim ve kültür", denizcilik gücü bileşenlerinden biri olan "eğitim, bilim ve teknoloji"nin, yukarıda sayılan 6 değişkenini (BT_1 , BT_2 , BT_3 , BT_4 , BT_5 ve BT_6) de etkileme potansiyeline sahiptir.

"Eğitim ve kültür" aynı zamanda, yaratacağı yetkin insan kaynağı ile "lkenin gemi adamı sayısı"nı ve sonuç olarak "denizcilik sektörünün yarattığı katma değer"i arttıracaktır. Dolayısıyla, "eğitim ve kültür", denizcilik gücü bileşenlerinden sırasıyla "nüfus"un yukarıda sayılan 1 değişkenini (N_2) ve "ekonomi"nin yukarıda sayılan 1 değişkenini (E_3) etkileme potansiyeline sahiptir.

"Eğitim ve kültür"n etkilediği bir diğer denizcilik gücü bileşeni ise "ulusal karakter"dir. Denizci zihniyete sahip toplum yetiştirmeyi hedefleyen bir "eğitim ve kültür" stratejisi, toplumu üretime ve ticarete yönlendirecek, hammadde arayışı ve üretilen malları satmak için yeni pazarlar bulma arayışına itecek, bulunan bu pazarlarda yeterli potansiyele ulaşıldığında üretim için tesisler açılmasını sağlayacak, hammadde, yarı mamul ve son ürünleri taşımak için gemi ihtiyaçı doğacak ve bu ticari bahriyenin ve buna dayalı sektörlerin gelişmesini sağlayacak, ticari bahriyenin gelişmesi ise donanmanın büyümesini getirecektir.

Elde edilen Model'in diğer bir teması olan "mevzuat" temasının uluslararası sözleşmeler ve Uluslararası Adalet Divanı (UAD) kararları doğrultusunda, "MEB yüzey alanı"nı belirlemede önemli bir etkisi vardır. Aynı zamanda, "politik yapı ve siyasi irade" zerinde de özellikle siyasi iradenin uluslararası ve ulusal mevzuat uyarınca hareket etmesi gerektiği düşünüldüğünde, önemli bir etkisi olacaktır.

Dolayısıyla, "mevzuat", denizcilik gücü bileşenlerinden sırasıyla "coğrafya"nın yukarıda sayılan 1 değişkenini (C_8) ve "hükümetin karakteri"nin "politik yapı ve siyasi irade" zelliğini etkileme potansiyeline sahiptir.

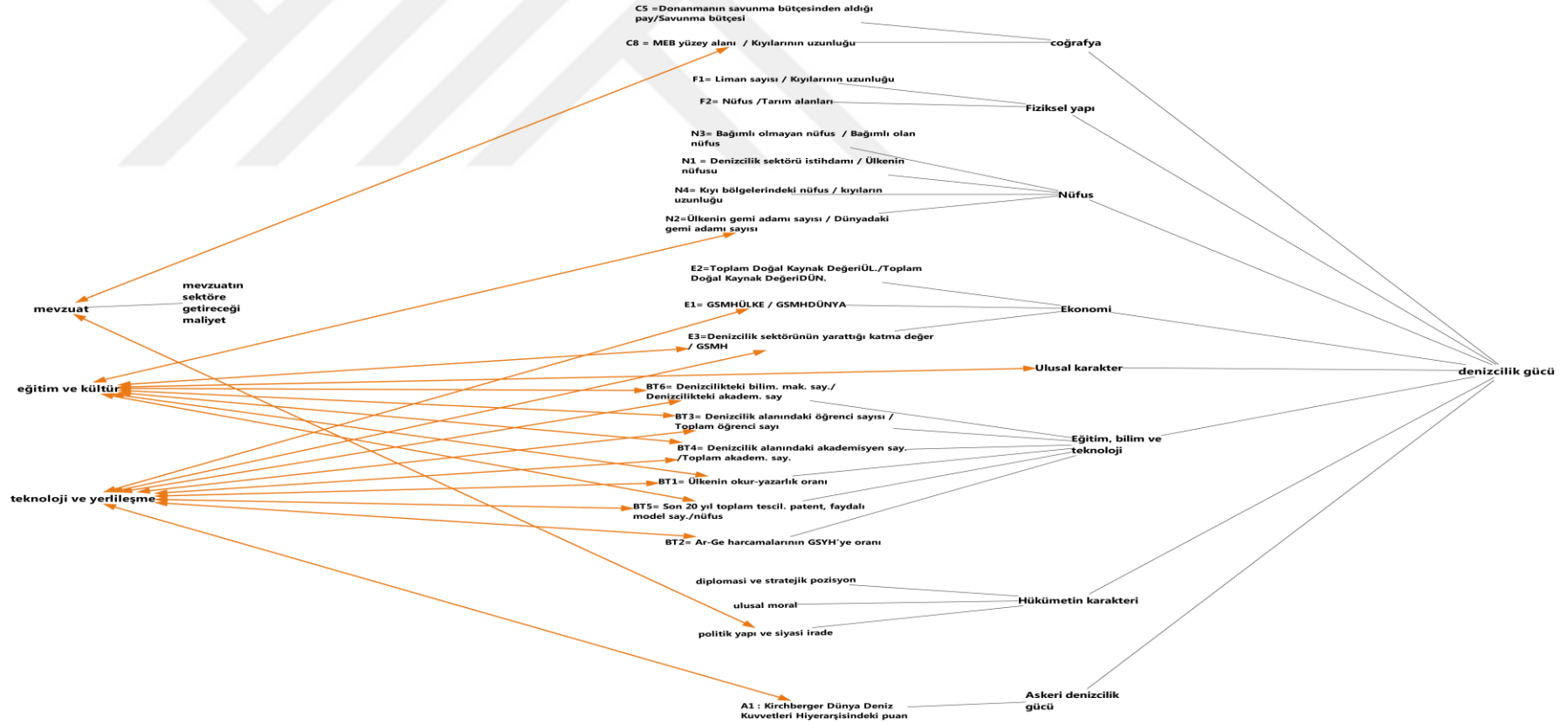
Elde edilen Model'in diğer bir teması olan "teknoloji ve yerlileşme" temasının gerek ülkenin teknolojik altyapısının gelişmesi ve gerekse yerlileşen teknoloji ve bunun ihracı düşünüldüğünde, "GSMHLKE"yi ve "denizcilik sektörünün yarattığı katma değer"i arttırıcı etkisi vardır. Dolayısıyla, "teknoloji ve yerlileşme"

denizcilik gücü bileşenlerinden “ekonomi”nin yukarıda sayılan 2 değişkenini (E_1 ve E_3) etkileme potansiyeline sahiptir.

“Teknoloji ve yerleşme” aynı zamanda, “tescil, patent ve faydalı model sayısı”nın ve “Ar-Ge harcama oranları”nın artması demektir. Diğer taraftan, “teknoloji ve yerleşme”nin artması nitelikli iş gücü ihtiyacı doğuracağından, “denizcilik alanındaki öğrenci sayısı”nı, “denizcilik alanındaki akademisyen sayısı”nı ve “denizcilik alanındaki bilimsel makale sayısı”nı dolaylı olarak arttıracaktır. Dolayısıyla, “teknoloji ve yerleşme” denizcilik gücü bileşenlerinden “eğitim, bilim ve teknoloji”nin 6 değişkenini (BT_1 , BT_2 , BT_3 , BT_4 , BT_5 ve BT_6) de etkileme potansiyeline sahiptir.

“Teknoloji ve yerleşme”nin etkilediği bir diğer denizcilik gücü bileşeni ise “askeri denizcilik gücü”dür. “Teknoloji ve yerleşme”; mevcut gemilerin modernizasyon projeleri sayesinde, donanmaya teknolojik gelişimin sürekli adaptasyonunu sağlayacak ve inşa edilecek yeni gemi programları sayesinde donanmayı “askeri denizcilik gücü” bileşeninin değişkeni olan “Kirchberger Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi”nde üst sıralara taşıma potansiyeline sahip olacaktır.

Şekil 63: Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat'ın Denizcilik Gücüne Etkisi



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

B. Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasının Denizcilik Gücüne Etkisi

Elde edilen Model'in "ulusal denizcilik stratejisi ve politikası" temasının denizcilik gücü bileşenlerine etkisi Şekil 64'de gösterilmiştir.

"Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası"nın, "donanmanın savunma bütçesinden aldığı pay", "MEB yüzey alanı", "Toplam Doğal Kaynak Değeri_{ÜLKE}", "GSMH_{ÜLKE}", "denizcilik sektörünün yarattığı katma değer", "politik yapı ve siyasi irade", "diplomasi ve stratejik pozisyon", "tescil, patent ve faydalı model sayısı", "Ar-Ge harcamaları" ve "donanmanın Kirchberger Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisindeki yeri"ni arttırıcı/iyileştirici etkisi vardır.

Kanal İstanbul projesinin inşasına karar verilirse, Montrö Andlaşması'na zarar vermeyecek şekilde işletilmesi sağlanabilirse, denizcilik gücü bileşenlerinden "hükümetin karakteri"nin özelliklerinden biri olan "diplomasi ve stratejik pozisyon"a katkı sağlayabilir.

Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması gerçekleşirse, bu kurulun "hükümetin karakteri"nin diğer bir özelliği olan "politik yapı ve siyasi irade" üzerine olumlu katkısı olacak ve hükümeti denizci bir ülkeye ulaşma iradesi konusunda teşvik edecektir.

Sahil güvenliğinin işlevinin artarak, tüm deniz yetki alanlarında kullanımının sağlanması durumunda, bu bütçesinin artması sonucunu getirecek ve bu da donanmanın savunma bütçesinden aldığı payı arttırarak, denizcilik gücü bileşenlerinden "coğrafya"nın "C₅" değişkenini arttıracaktır. Diğer taraftan sahil güvenliğinin bir yumuşak güç olarak diplomasi tarafından kullanılması "hükümetin karakteri"nin özelliklerinden biri olan "diplomasi ve stratejik pozisyon"a önemli katkı sağlayacaktır.

Doğu Akdeniz'de sondaj faaliyetleri sonucunda tespit edilecek doğal kaynaklar, ülkenin toplam doğal kaynak miktarını arttırarak, denizcilik sektörünün yarattığı katma değeri ve ülkenin GSMH'sini arttırmış olacaktır. Dolayısıyla, söz konusu sondaj faaliyetleri denizcilik gücünün "ekonomi" bileşeninin her üç değişkenini (E₁, E₂ ve E₃) de arttırmış olacaktır. Diğer taraftan sondaj faaliyetleri ve bunun getireceği potansiyel ekonomik kazanım hükümetin deniz yetki alanlarına

verdiği önemi arttıracak ve sahada diplomasinin tüm araçlarıyla olmasını sağlayacaktır. Bu da, denizcilik gücü bileşenlerinden “hükümetin karakteri”nin “diplomasi ve stratejik pozisyon” ve “politik yapı ve siyasi irade” özellikleri üzerinde denizci devlet olma yönünde olumlu katkı sağlayacaktır.

Doğu Akdeniz’de MEB ilanı ise ülkenin MEB yüzey alanının genişlemesine sebep olacak ve bu alanda ülke çıkarlarının korunması için hükümetin siyasi irade göstermesine, diplomasinin yoğun olarak kullanılmasına ve koalisyon ve işbirlikleri oluşturmaya sebep olacaktır. Bu ilan, denizcilik gücünün “coğrafya” bileşeninin C_8 değişkenini arttıracak ve aynı zamanda “hükümetin karakteri”nin “diplomasi ve stratejik pozisyon” ve “politik yapı ve siyasi irade” özellikleri üzerinde denizci devlet olma yönünde olumlu katkı sağlayacaktır.

Doğu Akdeniz’de; KKTC VTS projesi, özel alanların ilanı, kamuoyu oluşturma, diplomasi ile varlık gösterme, deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme, akademik araştırma ile varlık gösterme ve balıkçılık ile varlık gösterme faaliyetleri devletin Doğu Akdeniz’deki diplomasi faaliyetlerinde elini güçlendirecek ve koalisyon kurmasını kolaylaştıracaktır. Bu da, denizcilik gücü bileşenlerinden “hükümetin karakteri”nin “diplomasi ve stratejik pozisyon” özelliği üzerinde denizci devlet olma yönünde olumlu katkı sağlayacaktır.

Yukarıda sayılan faaliyetlerden Doğu Akdeniz’de akademik araştırma ile varlık gösterme aynı zamanda bu alandaki Ar-Ge harcamalarını arttırıcı potansiyele sahip olacak ve bunun sonucunda tescil, patent ve faydalı model sayısını ve denizcilik sektörünün yarattığı katma değeri arttırıcı etkisi olacaktır. Dolayısıyla, denizcilik gücü bileşenlerinden “ekonomi”nin E_3 değişkenini, “eğitim, bilim ve teknoloji”nin ise BT_2 ve BT_5 değişkenlerini arttıracaktır.

Diğer yandan Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile varlık göstermenin aynı zamanda denizcilik sektörünün yarattığı katma değeri de arttırıcı etkisi olacağından; bu faaliyet, denizcilik gücü bileşenlerinden “ekonomi”nin E_3 değişkenini de arttırmış olacaktır.

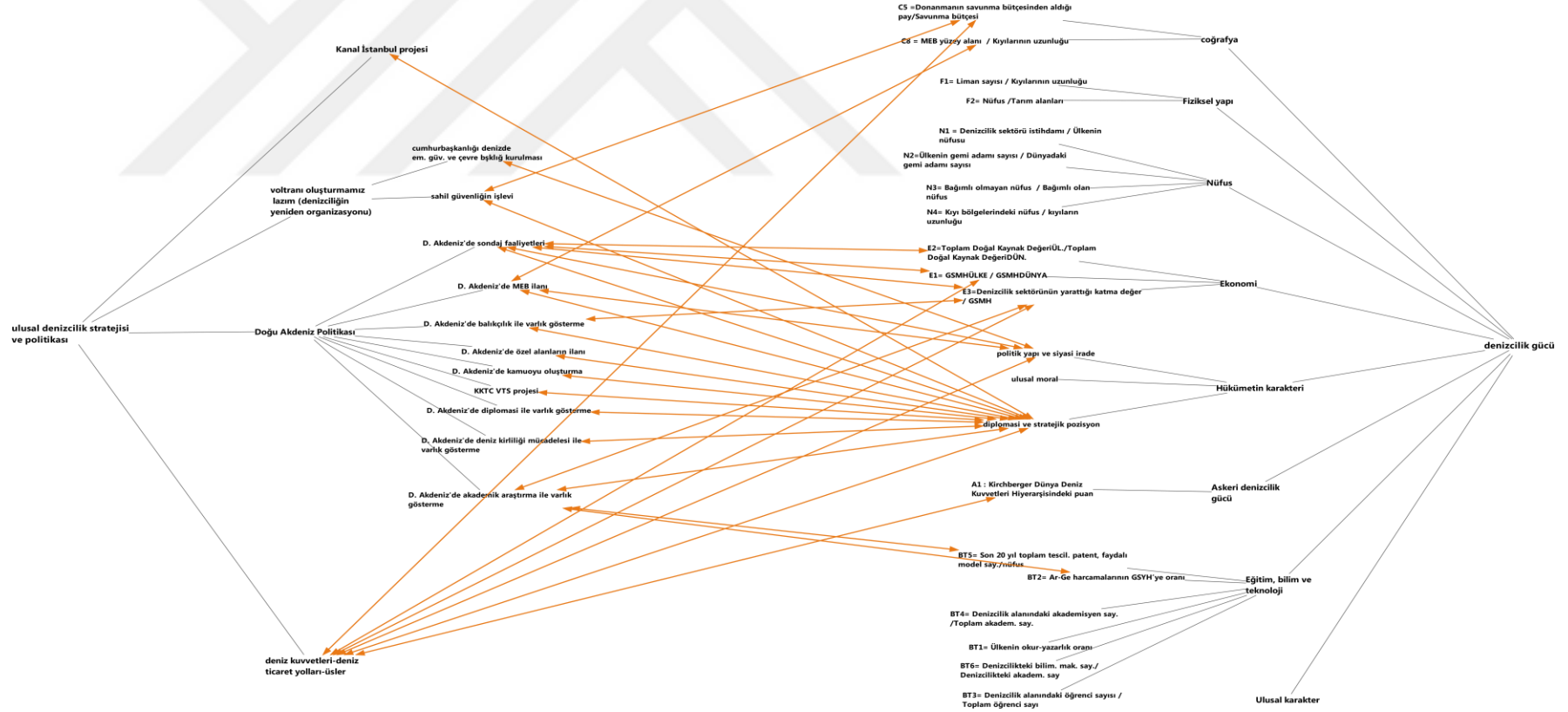
Deniz kuvvetleri (donanma), donanmanın korumuş olduğu deniz ticaret yolları ve bu korumayı kolaylaştıracak dünyanın değişik bölgelerindeki üsler, deniz ticaretinin gelişmesinin en önemli üç sacayağıdır. Donanmanın ülke savunmasının yanında, diğer önemli görevi olan deniz ticaret yollarının korunması, deniz

ticaretinin güvenli yapılmasını ve gelişmesini beraberinde getireceğinden; bu gelişim, denizcilik sektörünün katma değerinin artmasını ve dolayısıyla ülkenin GSMH'sinin artmasını sağlayacaktır. Böylece donanmaya savunma bütçesinden ayrılan payın artırılması kolaylaşacak ve bu da donanmanın büyümesi ve modernize olması sonucunu getireceğinden “askeri denizcilik gücü” bileşeninin değişkeni olan “Kirchberger Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisi”nde üst sıralarda bir donanma ortaya çıkacaktır.

Yine, üsleri en verimli şekilde kullanarak deniz ticaret yollarını ve denizlerdeki hak ve menfaatleri koruyan güçlü bir donanma, hükümeti daha denizci bir ülke yaratma hedefine yöneltecek ve diplomasiye, donanma diplomasisinin tüm araçlarını sunarak, gerekli koalisyonlar oluşturması için zemin hazırlayacaktır.

Dolayısıyla Deniz Kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler üçlemesi, denizcilik gücü bileşenlerinden “coğrafya”nın C_5 değişkenini, “ekonomi”nin E_1 ve E_3 değişkenini arttıracaktır. Aynı zamanda “askeri denizcilik gücü” bileşeninin değişkeni olan “Kirchberger Dünya Deniz Kuvvetleri Hiyerarşisindeki puanı”nı arttıracak ve “hükümetin karakteri”nin “diplomasi ve stratejik pozisyon” ve “politik yapı ve siyasi irade” özellikleri üzerinde, denizci devlet olma yönünde olumlu katkı sağlayacaktır.

Şekil 64: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası'nın Denizcilik Gücüne Etkisi



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

C. İşbirliklerinin Denizcilik Gücüne Etkisi

Elde edilen Model'in "işbirlikleri" temasının denizcilik gücü bileşenlerine etkisi Şekil 65'de gösterilmiştir.

"İşbirlikleri"nin, "MEB yüzey alanı", "GSMH_{ÜLKE}", "denizcilik sektörünün yarattığı katma değer", "politik yapı ve siyasi irade", "diplomasi ve stratejik pozisyon", "ülkenin gemi adamı sayısı" ve "denizcilik alanındaki öğrenci sayısı"nı artırıcı/iyileştirici etkisi vardır.

Ülkeler arası kaynak paylaşımı ile devletler kaynaklarını ortak kullanabileceğinden, ülkeler işbirliği yaptığı ülkelerde mevcut olan kaynaklara yatırım yapmayacak ve bu da dolaylı olarak ülkelerin GSMH'lerini arttıracaktır. Bu husus denizcilik gücü bileşenlerinden "ekonomi"nin E_1 değişkenini arttırmış olacaktır.

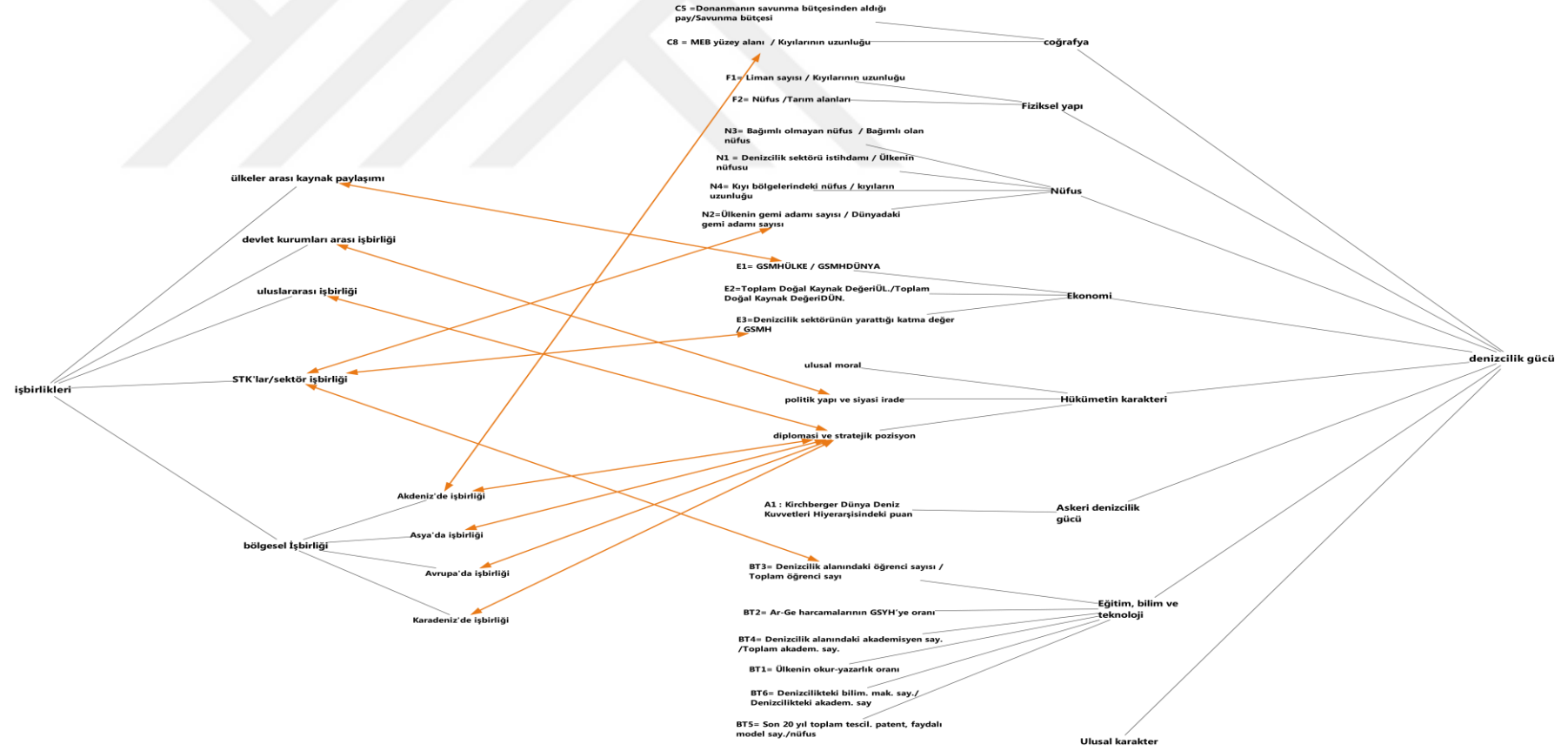
Devlet kurumları arası işbirliği ülkenin denizcilik vizyonunda bir ahenk sağlayacak ve bu husus, "hükümetin karakteri"nin bir özelliği olan "politik yapı ve siyasi irade" üzerinde, denizci bir ülkeye ulaşma hedefi doğrultusunda bir etki yaratacaktır.

STK'lar/sektör ile yapılacak işbirlikleri denizcilik sektörünün yarattığı katma değeri artırma potansiyeline sahiptir. Aynı zamanda ülkenin gemi adamı sayısını ve dolaylı olarak denizcilik alanındaki öğrenci sayısını artırıcı etkiye sahiptir. Diğer bir deyişle, STK'lar/sektör işbirliği, denizcilik gücü bileşenlerinden "nüfus"un N_2 değişkenini, "ekonomi"nin E_3 değişkenini ve "eğitim, bilim ve teknoloji"nin BT_3 değişkenini arttıracaktır.

Uluslararası işbirliği, Akdeniz'de işbirliği, Karadeniz'de işbirliği, Avrupa'da işbirliği ve Asya'da işbirliği girişimlerinin tümü, diplomasiye koalisyonlar kurma ve stratejik pozisyon belirleme anlamında destek verecektir. Diğer bir deyişle, bu işbirlikleri denizcilik gücü bileşenlerinden "hükümetin karakteri"nin özelliklerinden biri olan "diplomasi ve stratejik pozisyon"a önemli katkılar sağlayacaktır.

Akdeniz'de işbirlikleri sayesinde, Türkiye aynı zamanda MEB ilanını karşılıklı anlaşmalar yoluyla yapabilme potansiyeline sahip olduğundan; Akdeniz'de işbirliği denizcilik gücü bileşenlerinden "coğrafya"nın C_8 değişkenini artırma potansiyeline sahiptir.

Şekil 65: İşbirliklerinin Denizcilik Gücüne Etkisi



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Ç. Denizde Emniyetin Denizcilik Gücüne Etkisi

Elde edilen Model'in sahip olduğu “denizde emniyet” temasının denizcilik gücü bileşenlerine etkisi Şekil 66'da gösterilmiştir.

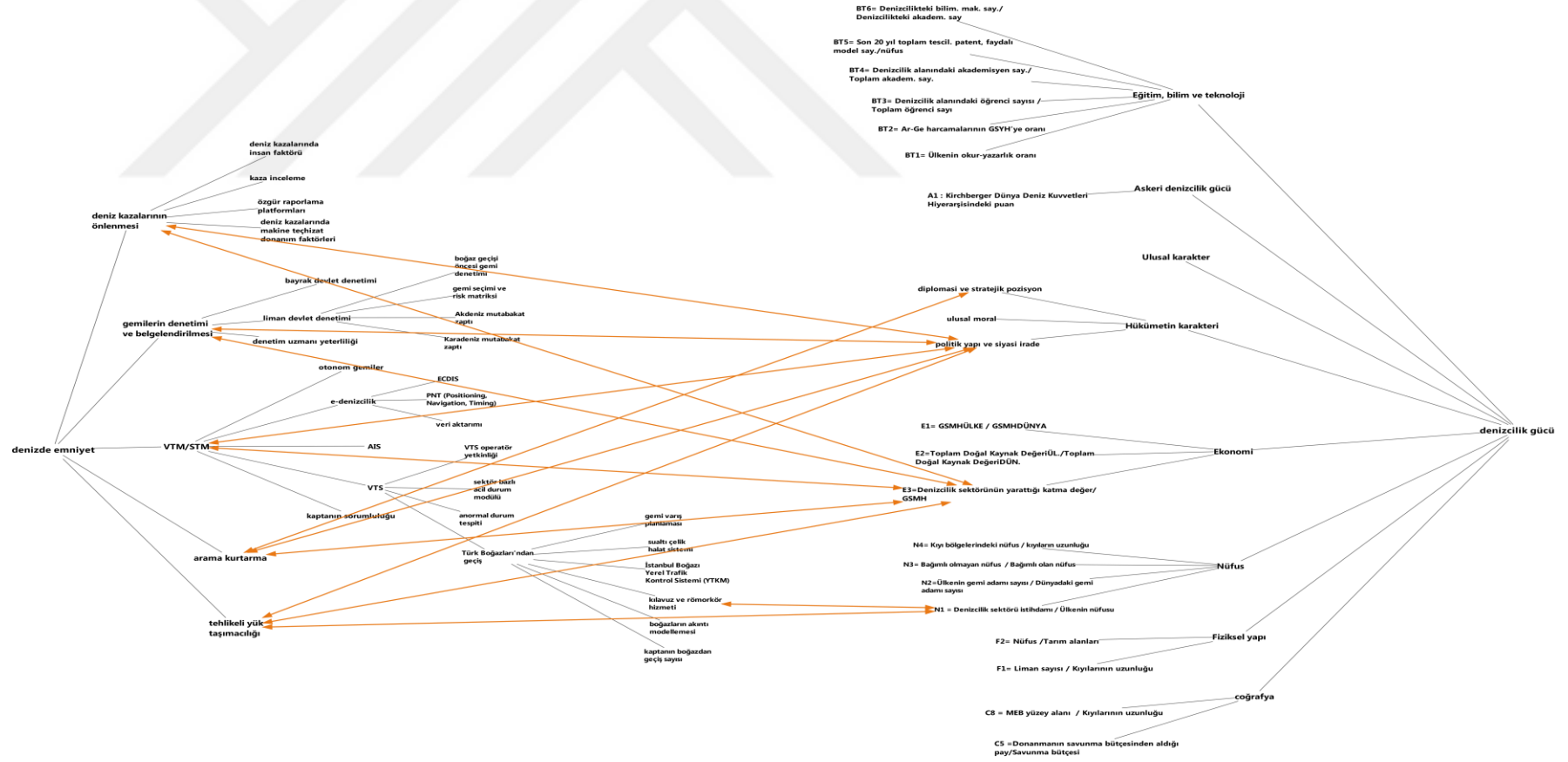
“Denizde emniyet”in, “denizcilik sektörünün yarattığı katma değer”, “denizcilik sektörü istihdamı”, “politik yapı ve siyasi irade” ve “diplomasi ve stratejik pozisyon” üzerinde arttırıcı/iyileştirici etkisi vardır.

Deniz kazalarının önlenmesi, gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi, VTM/STM, arama kurtarma ve tehlikeli yük taşımacılığı faaliyetlerini uluslararası kabul görmüş kurallar doğrultusunda başarmış bir Türkiye, tüm dünya için güvenli bir iş ortağı haline gelecek ve gemilerine pazarda daha kolay yük bulabilecektir. Bu da denizcilik sektörünün yarattığı katma değeri büyütürken, genel bütçeye katkısını arttıracak ve hükümetin iradesini denizciliğe daha fazla yatırım yapması yönünde etkileyecektir. Dolayısıyla, uluslararası kabul görecektir şekilde başarılmış bir denizde emniyet, denizcilik gücü bileşenlerinden biri olan “hükümetin karakteri”nin bir özelliği olan “politik yapı ve siyasi irade” üzerinde, denizci bir ülkeye ulaşma hedefi doğrultusunda bir etki yaratacaktır. Aynı zamanda “ekonomi” bileşeninin E_3 değişkenini de arttırmış olacaktır.

Diğer taraftan, tehlikeli yük taşımacılığının ve Türk Boğazları'ndaki kılavuz ve römorkör hizmetinin denizcilik sektörünün istihdamını arttırıcı potansiyel taşıması sebebiyle, denizcilik gücü bileşenlerinden bir diğeri olan “nüfus”un N_1 değişkenini arttırıcı etkisi vardır.

Aynı zamanda yukarıda sayılan faaliyetlerden arama kurtarma sayesinde, deniz kazaları veya düzensiz göç sırasında meydana gelen kazalarda insan hayatının kurtarılması sağlandığından ve bu sayede ölümlü vakalar bir nebze olsun azaltılabildiğinden, sorumluluk sahalarında icra edilecek hızlı ve etkin bir arama kurtarma, hükümete diplomatik girişimlerinde büyük bir katkı sunacaktır. Dolayısıyla, arama kurtarmanın denizcilik gücü bileşenlerinden biri olan “hükümetin karakteri”nin “diplomasi ve stratejik pozisyon” özelliği üzerinde olumlu bir katkısı olacaktır.

Şekil 66: Denizde Emniyetin Denizcilik Gücüne Etkisi



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

D. Denizde Güvenliğin Denizcilik Gücüne Etkisi

Elde edilen Model'in "denizde güvenlik" temasının denizcilik gücü bileşenlerine etkisi Şekil 67'de gösterilmiştir.

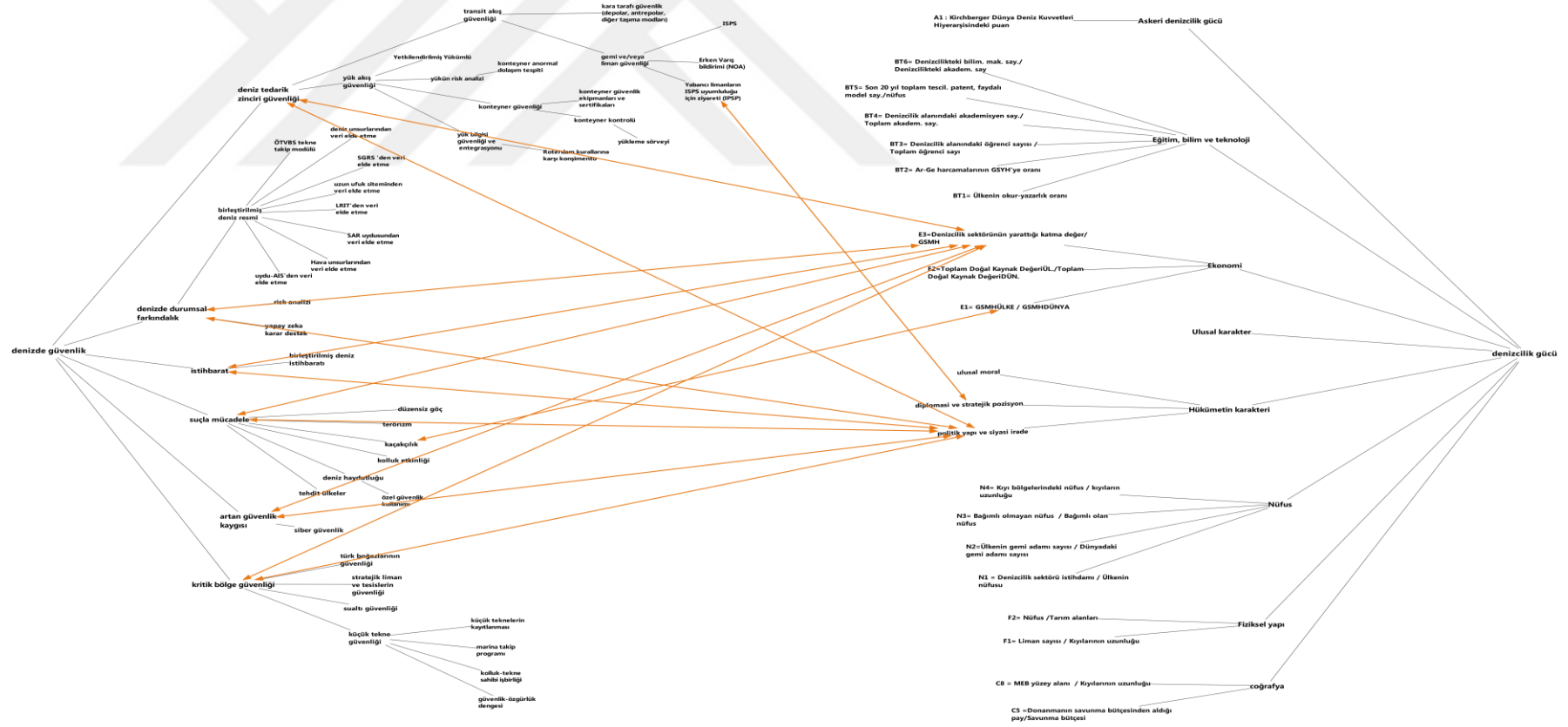
"Denizde güvenlik"ın, "denizcilik sektörünün yarattığı katma değer", "GSMH_{ÜLKE}", "politik yapı ve siyasi irade" ve "diplomasi ve stratejik pozisyon" üzerinde arttırıcı/iyileştirici etkisi vardır.

Deniz tedarik zinciri güvenliği, denizde durumsal farkındalık, istihbarat, suçla mücadele, artan güvenlik kaygısı (siber güvenlik) ve kritik bölge güvenliğini sağlamış bir Türkiye, dünya ticareti için güvenli bir liman haline gelecek ve dünya ticaretinden aldığı pay her geçen gün artacaktır. Bu da denizcilik sektörünün yarattığı katma değeri büyütür, genel bütçeye katkısını arttıracak ve hükümetin iradesini denizciliğe daha fazla yatırım yapması yönünde etkileyecektir. Dolayısıyla, üst düzeyde başarılmış bir "denizde güvenlik"; "hükümetin karakteri" denizcilik bileşeninin özelliklerinden biri olan "politik yapı ve siyasi irade" üzerinde, denizci bir ülkeye ulaşma hedefi doğrultusunda bir etki yaratacaktır. Aynı zamanda "ekonomi" bileşeninin E_3 değişkenini de arttırmış olacaktır.

Diğer taraftan, denizden yapılan kaçakçılık ile mücadele sayesinde genel bütçeye büyük bir katkı sağlanmış olacak ve bu da denizcilik gücü bileşenlerinden bir diğeri olan "ekonomi"nin E_1 değişkenini arttıracaktır.

Aynı zamanda Türkiye, güvenlik açısından riskli bulunduğu yabancı limanlara veya mütakabiliyet esasına göre belirlediği limanlara, ISPS uyumluluğu için ziyaret (IPSP) gerçekleştirebilir. Bu limanların belirlenmesi hükümetin kullanacağı diplomatik bir araç haline getirilebilir. Dolayısıyla, yabancı limanların ISPS uyumluluğu için ziyareti (IPSP), denizcilik gücü bileşenlerinden biri olan "hükümetin karakteri"nin "diplomasi ve stratejik pozisyon" özelliği üzerinde olumlu katkı sağlayacaktır.

Şekil 67: Denizde Güvenliğin Denizcilik Gücüne Etkisi



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

E. Deniz Çevresinin Korunmasının Denizcilik Gücüne Etkisi

Elde edilen Model'in "deniz çevresinin korunması" temasının denizcilik gücü bileşenlerine etkisi Şekil 68'de gösterilmiştir.

“Deniz çevresinin korunması”nın, “denizcilik sektörünün yarattığı katma değer”, “denizcilik sektörü istihdamı”, “politik yapı ve siyasi irade”, “diplomasi ve stratejik pozisyon”, “Ar-Ge harcamaları” ve “donanmanın savunma bütçesinden aldığı pay” üzerinde arttırıcı/iyileştirici etkisi vardır.

Çevreci yakıtların kullanımı, atık alım, deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı, kara kökenli kirliliğin engellenmesi, acil duruma hazırlıklı olma ve deniz kirliliği denetimi faaliyetlerini uluslararası kabul görmüş kurallar doğrultusunda başarmış bir Türkiye, gerek çevreye duyarlı sürdürülebilir denizciliğiyle dünya denizcilik sektöründe büyük bir prestij kazanmış olacak, gerekse canlı ve cansız deniz kaynaklarını gelecek nesillere aktarabilecektir. Bu sayede yaratılacak verimli ve sürdürülebilir büyümeyi sağlamış bir denizcilik sektörü, hükümetin iradesini denizciliğe daha fazla yatırım yapması yönünde etkileyebilecektir. Dolayısıyla, deniz çevresinin korunmasının uluslararası kabul görececek şekilde başarılması, “hükümetin karakteri” denizcilik gücü bileşeninin “politik yapı ve siyasi irade” özelliği üzerinde, denizci bir ülkeye ulaşma hedefi doğrultusunda bir etki yaratacaktır. Aynı zamanda “ekonomi” bileşeninin E₃ değişkenini de arttırmış olacaktır.

Aynı zamanda kara kökenli kirliliğin engellenmesi, acil durumlara hazırlıklı olma ve Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti verilmesi devletler arası ve sektör ile işbirliği sayesinde başarılabacak faaliyetler olduğundan, ileriki yıllarda bunların başarıldığı bölgelerde hükümete diplomatik girişimlerinde büyük bir katkı sunacaktır. Dolayısıyla, yukarıda sayılan üç faaliyetin denizcilik gücü bileşenlerinden biri olan “hükümetin karakteri”nin “diplomasi ve stratejik pozisyon” özelliği üzerinde katkı sağlama potansiyeline sahiptir. Aynı zamanda Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti verilmesi denizcilik sektörü istihdamına da olumlu katkı sağlayacağından, denizcilik gücü bileşenlerinden “nüfus”un N_1 değişkenini arttıracaktır.

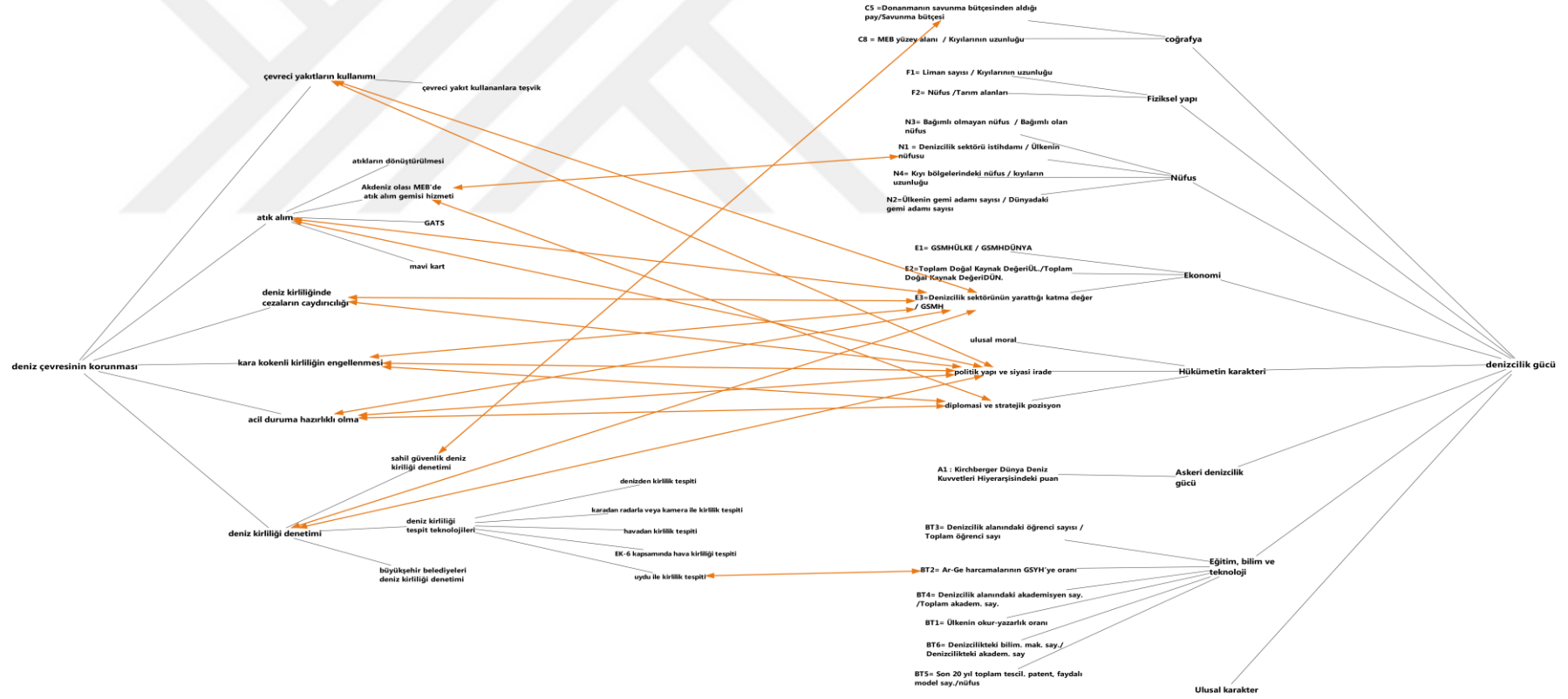
Bunun dışında, Sahil Güvenliğin deniz kirliliği denetimini Türk MEB'inde ve kıta sahanlığında etkin olarak yapacak araç gereç ve teknolojiye sahip olması bütçeden aldığı payı arttıracak bu da, denizcilik gücü bileşenlerinden “coğrafya”nın C_5 değişkenini arttıracaktır. Aynı zamanda uydu ile kirlilik tespiti için hükümetin yerli uydu üretme iradesi söz konusu olduğunda, bu hususun devletin Ar-Ge harcamalarını arttırıcı bir etkisi olacak ve “eğitim, bilim ve teknoloji” denizcilik gücü bileşeninin BT_2 değişkeni artmış olacaktır.

Sonuç olarak, araştırma verilerinin analizi neticesinde elde edilen **“Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”**, denizcilik gücünün “fiziksel yapı” (liman sayısını ve nüfus/tarım alanı oranını değiştirecek araçlara sahip olmadığından) hariç tüm bileşenlerini bir veya daha fazla değişkeni aracılığıyla etkileme kapasitesine sahiptir.

“Hükümetin karakteri” bileşeninin önemli bir özelliği olan ulusal moralin arttırılması, tamamiyle hükümetin yaptığı icraatlara toplumu inandırmasına ve sevketmesine bağlı olduğundan, elde edilen Model, “hükümetin karakteri”nin bu özelliğini etkilememektedir.

Diğer taraftan yine, elde edilen Model, kıyı bölgelerindeki nüfusu ve bağımlı olmayan nüfusu arttıracak araçlara sahip olmadığından, “nüfus” bileşeninin N_3 ve N_4 değişkenlerini etkilememektedir.

Şekil 68: Deniz Çevresinin Korunmasının Denizcilik Gücüne Etkisi



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

XIV. ÇALIŞMANIN GEÇERLİK VE GÜVENİRLİĞİ

Geçerlik ve güvenirlik, türüne bakılmaksızın herhangi bir araştırmanın kavramsal çerçevesinin oluşturulması, verilerinin toplanması, analiz edilmesi ve yorumlanması ile bulguların sunulması aşamalarını ilgilendiren önemli kaygılardır (Merriam, 2018: 200).

Creswell (2018: 244), nitel araştırmalardaki geçerliğin önemi, tanımı, geçerliği tanımlayan terimler ve geçerliği oluşturma süreçlerine ilişkin çeşitli bilim insanlarının perspektiflerini detaylı olarak ifade etmiştir.

Creswell ve Miller (2000) nitel araştırmacılar 8 adet geçerlik stratejisi (*uzun süreli katılım ve sürekli gözlem, üçgenleme, uzman incelemesi veya sorgulaması, olumsuz durum analizi, araştırmacı önyargılarının açıklanması, üye kontrolü, zengin ve yoğun betimleme ve dış denetimler*) ve çeşitli güvenirlik perspektifleri (*görüşmelerde ses kaydı tutulması veya alan notlarının detaylı olarak görüşme sonunda yazıya aktarılması, kodlayıcılar arası görüşbirliği, verilerin analizi ve kodlanması için bilgisayar programından faydalanma*) sunmuştur. Nitel araştırmacıların herhangi bir çalışmada 8 adet geçerlik stratejisinden en az ikisiyle meşgul olmaları tavsiye edilmektedir (Creswell, 2018: 250-255).

Bir nitel araştırmanın güvenirliği, ayrıca, araştırmacının inanırlığına da bağlıdır. Patton (2002)'a göre, araştırmacının inanırlığı eğitim deneyimine, performansa, statüye, kişinin kendisini sunabilme yeteneğine, entellektüel hassasiyete, mesleki dürüstlüğe ve yöntem-bilimsel yeterliliğe bağlıdır (Patton'dan aktaran Merriam, 2018: 220-22).

Bu çalışmada veri toplama aşamasında gözlem, yüz yüze görüşme ve odak grup görüşmesi yöntemleri olmak üzere üç farklı yöntem kullanılmış ve veri toplamada üçgenleme sağlanmıştır. Aynı zamanda çalışmada 7 katılımcı ile yapılan iki oturumlu odak grup görüşmesi, 5 farklı mekanda yapılan gözlem ve 19 katılımcı ile yapılan yüz yüze görüşmeler olmak üzere toplam 31 farklı veri kaynağı kullanılmak suretiyle veri kaynaklarında üçgenleme de sağlanmıştır.

Çalışma 6 ayda bir icra edilen tez izleme toplantılarında tez izleme jürisi tarafından sürekli takip edilmiş ve gözden geçirilmiştir. Aynı zamanda çalışmanın ilk yüz yüze görüşmesi tez izleme jürisinde olmayan bir uzman ile yapılmış ve soruların

çalışmanın içeriğiyle uyumluluğunun kontrolü sağlanmış ve verdiği rapor doğrultusunda gerekli düzeltmeler yapılarak, daha sonraki yüz yüze ve odak grup görüşmelerine devam edilmiştir.

Geçerlik için diğer bir strateji ise yansıtıcılık olarak da adlandırılan araştırmacının önyargılarının açıklanmasıdır. Araştırmacı önyargılarını ve deneyimlerini ifade ederek kendini konumlandırmasını çalışmada ayrı bir bölüm olarak sunmuştur.

Üye kontrolü veya katılımcı doğrulaması olarak adlandırılan diğer bir strateji de çalışmanın geçerliği açısından önemlidir. Bu çalışmada her katılımcıya kendisiyle yapılan görüşme transkriptinin hangi bölümüne hangi kodlamanın yapıldığı ve hangi kodlama için kendisinin hangi ifadesinin alıntı olarak kullanılacağı bildirilmiş ve doğrulama talep edilmiştir. Veri kodlaması ve katılımcı alıntıları, geri bildirimler doğrultusunda yeniden düzenlenmiştir.

Diğer bir geçerlilik stratejisi olan zengin yoğun betimleme bu çalışmada MAXQDA programının ilgili araçları kullanılarak yapılmıştır. Bu sayede elde edilen gömülü teoriye ait betimsel bulgular, karşılaştırmalı bulgular ve ilişkisel bulgular, “frekans grafikleri”, “kod-alt kod bölümler modelleri”, “kelime ve kod bulutları”, “çapraz tablolar”, “hiyerarşik kod-alt kod modelleri” ve “kod teori modelleri” vasıtasıyla sunulmuştur.

Uzun süreli katılım ve sürekli gözlem stratejisi açısından ise bu çalışmadaki yapılan gözlemlerde araştırmacının rolü bazen gözlemci olarak katılımcı olmuş, bazen ise katılımcı olarak gözlemci olmuştur. Tüm görüşmelerde ve gözlemlerde katılımcılarla güven oluşturmak ve samimi gerçek veriye ulaşmak temel ilke olmuştur. Aynı zamanda veri toplama süreçlerine yeterli katılım da önemli bir etkindir. Bu çalışmada verilerin analizindeki kodlamaların kendini tekrar etmeye başladığı noktaya kadar gözlem, odak grup ve yüz yüze görüşmelere devam edilmiş ve veri doyumuna ulaşılmıştır.

Güvenirlik açısından ise, perspektiflerden biri verilerin analizi ve kodlanmasında bilgisayar programı kullanılmasıdır. Bu çalışmada veri analizi, verilerin kodlanması, kodlayıcılar arası görüş birliği ve bulguların sunumu gibi çalışmanın tüm aşamalarında MAXQDA programı kullanılmıştır.

Diğer bir güvenilirlik perspektifi ise görüşmelerde ses kaydı veya alınan notların detaylı yazılmasıdır. Bu çalışmada, Tablo 17’de belirtildiği üzere, odak grup görüşmesinde ses kaydı (2 saat 30 dakika) ve 19 yüz yüze görüşmenin 13’ünde ses kaydı (toplam 17 saat 45 dakika) ile veri toplanmıştır. 5 mekanda yapılan gözlem ve 6 yüz yüze görüşme için ise gözlem ve görüşme notları tutulmuş ve bu notlar görüşmenin hemen ardından detaylı olarak yazıya dökülmüştür.

Diğer bir güvenilirlik perspektifi olan kodlayıcılar arası görüş birliği ise, çalışmanın ilgili bölümünde daha önce de belirtildiği üzere, MAXQDA programının ilgili araçları kullanılarak (belgede kod varlığı, belgede kod frekansı ve bölüm uzlaşması (Kappa testi)) alan uzmanı ile yapılan ilk yüz yüze görüşme sonrasında alan uzmanı ile birlikte yapılmış ve EK 6’daki başlangıç kod kitabına ulaşılmıştır.

Bu çalışmada önem verilen diğer bir konu ise araştırma etiği olmuştur. Hammersley ve Traianou (2017: 180-181)’ya göre araştırma etiği içsel ve dışsal değerlere sahiptir. İçsel değerler araştırma görevinin kendisini oluşturur ve araştırmacının buradaki sorumluluğu sağlam bilgiler üretmek ve yanlış iddialar ortaya koymamaktır. Araştırmacının bu içsel değer ile ilgili yükümlülükleri şunlardır: araştırma sorularının bağlamı, araştırma literatürünün ele alınması, verilerin toplanması, yorumlanması ve yayınlanması ve eleştiriye yanıt. Araştırma kapsamında yapılabilecek şeyler üzerine uygun kısıtlamalar olarak işlev görebilecek dışsal değerler ise katılımcıya zararın en aza indirgenmesi, katılımcıların özerkliğine saygı ve mahremiyetin korunmasıdır.

Bu çalışmada, araştırma etiğinin içsel değerleri doğrultusunda, sağlam bilgiler üretmek adına, gömülü teori yaklaşımının tüm bilimsel gereklilikleri ve prensipleri bilimsel bir araştırma süreci takip edilmek suretiyle yerine getirilmiş ve bunlar çalışmanın üçüncü bölümü boyunca raporlaştırılmıştır.

Araştırma etiğinin dışsal değerleri açısından ise, gerek gözlemler gerekse odak grup ve yüz yüze görüşmeler öncesinde sırasıyla EK 3, EK 4 ve EK 5’de bulunan ve araştırmacının etik ilkelerini de deklere ettiği araştırma sorularını içeren gözlem ve görüşme protokolleri, ilgili kurumlara ve kişilere gönderilerek gerekli izinler alınmıştır. Gerek verilerin kayıt edilmesi, gerek verilerin doğrulama için katılımcılara geri bildirilmesi ve gerekse araştırma raporunun yazılmasında gizlilik en temel prensip olmuştur. Veri doğrulaması sürecinde hiçbir katılımcı birbirinin

verisini görmemiştir. Veri doğrulaması yapıldıktan sonra da, araştırma raporunda katılımcılar kod isimleri ile yer almış ve onların tanımlanmasına yol açabilecek olan kişisel özellikleri veya yerlerin bağlamsal özellikleri araştırma raporundaki anlatımlardan çıkarılmıştır.

XV. ARAŞTIRMANIN KISITLARI

“Ulusal Denizcilik Politikalarının Uygulanmasında Deniz Trafiğinin Düzenlenmesine Ve Denetlenmesine Yönelik Bir Model Önerisi” isimli bu çalışmanın kısıtları aşağıdaki maddelerde belirtilmiştir:

- Çalışmada deniz trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesi, denizde emniyet güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri temelinde incelenmiş ve deniz trafiğini düzenlemenin ve denetlemenin diğer vasıtaları kapsam dışında bırakılmıştır.
- Çalışmanın kapsamına, ulusal denizcilik gücü bileşenleri ve bunlara ait değişkenler temelindeki denizcilik politikaları alınmıştır.
- Çalışma, Türkiye’nin ulusal denizcilik politikalarını incelemeyi temel aldığından, çalışma neticesinde elde edilen Model’in diğer ülkeler için test edilme ihtiyacı bulunmaktadır.
- Çalışma ve çalışma neticesinde elde edilen Model, Türkiye’nin Karadeniz, Ege Denizi, Marmara ve Boğazlar ve Akdeniz olmak üzere tüm denizlerini ve deniz yetki alanlarını kapsamına almaktadır. Buradaki tek istisna, Model’in, Türkiye’nin henüz MEB ilan etmediği Akdeniz’de Doğu Akdeniz politikalarını ayrı bir kategori başlığı ile kapsarken, yine MEB ilan etmediği Ege Denizi’nde böyle bir konuyu kapsamına almamasıdır. Bu husus;
 - Ege Denizi’nde kıta sahanlığı ve MEB ilanı sorununun iki ülkeyi ilgilendirmesi nedeniyle üçüncü ülkeler tarafından oldu bittiye getirelemeyecek olması ve,
 - Ege Denizi’nde MEB ilanının, Ege anlaşmazlıkları nedeniyle, orta vadede dahi mümkün görünmemesi, sebepleriyle çalışmanın kapsamı dışında bırakılmıştır.

XVI. GELECEK ARAŞTIRMALARA ÖNERİLER

Çalışma sonunda elde edilen ve emniyet güvenlik ve çevre temelli denizcilik politikaları için genel bir çerçeve çizen Model'in her kategorisi ve kodu gelecek araştırmalar için bir çalışma konusudur. Tüm bu kategori ve kodlardan, özellikle katılımcıların daha fazla vurguladığı aşağıdaki kategori ve kodlar öncelikli araştırma konuları olarak değerlendirilebilir:

- Denizciliğin yeniden organizasyonu,
- Doğu Akdeniz'de MEB ilanı,
- Doğu Akdeniz'de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme,
- Doğu Akdeniz politikası,
- Deniz Kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler,
- Denizde uluslararası ve bölgesel işbirlikleri,
- Türk Boğazları'ndan geçiş,
- VTS ve AIS,
- VTM ve e-denizcilik,
- Liman devlet denetimi,
- Deniz kazalarında insan faktörü,
- Yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu,
- Konteyner güvenliği ve kontrolü,
- Denizde kaçakçılık,
- Denizde suçla mücadelede kolluk etkinliği,
- Denizde durumsal farkındalık ve birleştirilmiş deniz resmi (tek ekran),
- Denizde güvenlik için risk analizi ve yapay zeka karar destek modelleri,
- Küçük tekne güvenliği,
- Sualtı güvenliği,
- Denizde istibarat,
- Deniz alanında siber güvenlik,
- Düzensiz göç,
- Türk Boğazları'nın güvenliği,
- Gemi ve liman güvenliği,

- Atık alım ve bertaraf,
- Deniz kirliliği denetimi ve cezalandırma,
- Kara kökenli kirliliğin engellenmesi,
- Büyükşehir belediyelerine devredilen deniz kirliliği denetim yetkisinin analizi.

Diğer yandan elde edilen Model'in kategori ve kodları, gelecek araştırmalarda “teorik kod listesi” olarak kabul edilerek, bu araştırmaların veri analizlerinde teorik kod (daha önce oluşturulmuş kodlama ailesinden kodların kullanılması) olarak kullanılabilecektir.

Aynı zamanda çalışma kapsamında yapılan klasik literatür taraması ve sistematik literatür taraması sonucunda elde edilen Tablo 16'daki tüm çalışmalar, gelecek araştırmaların literatür taramaları için bir başlangıç noktası olabilecektir.

Ayrıca çalışma kapsamında denizcilik gücü bileşeni olarak tespit edilen ve ölçülmesi çok zor olduğundan nitel olarak ifade edilebilen “hükümetin karakteri” ve “ulusal karakter” bileşenlerinin sayısal olarak ifade edilebilmesi için yapılacak bir çalışma gelecek araştırmalar için diğer bir araştırma konusu olabilecektir.

Son olarak, çalışma kapsamında yapılan Türkiye ve ABD'nin denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemelerinin ve organizasyonlarının karşılaştırılmasında izlenen yöntem takip edilerek, Türkiye'nin farklı kıtalardan başka ülkelerle karşılaştırılmasının yapılması gelecek araştırmalar için diğer bir çalışma konusu olabilecektir.

XVII. ARAŞTIRMANIN TEORİK KATKISI

Araştırmanın teorik katkısı müteakip maddelerde ifade edilmiştir:

- 31 farklı veri kaynağından elde edilen toplam 312 sayfa verinin (21 saat 30 dakika görüşmeden elde edilen ses kaydı çözümlemesi (13 adet yüz yüze görüşme ve 1 adet iki turlu odak grup görüşmesi), 4 saat 45 dakikalık görüşmeden elde edilen görüşme notu (6 adet yüz yüze görüşme) ve 27 saat 15 dakikalık gözlemden elde edilen gözlem notu (5 farklı mekan)) analizi neticesinde, “Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Denizcilik Politikaları Modeli” geliştirilmiştir. Bu model ile emniyet,

güvenlik ve çevre temeline dayanan ulusal denizcilik politikalarının tüm bileşenleri ortaya konulmuştur.

- Çalışma kapsamında yapılan klasik literatür taraması (*denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili ulusal ve uluslararası hukuk mevzuatı incelenmiştir*) ve iki tur elemeli sistematik literatür taraması (*174 çalışmaya ulaşılmıştır*) sonucunda “deniz trafiği denetiminin bileşenleri” elde edilmiş ve Şekil 40’da gösterilmiştir. Şekil 40, deniz trafiği denetimi ile ilgili literatürü yansıtan önemli bir sınıflandırma niteliği taşımaktadır.

- Çalışma kapsamında denizcilik gücü bileşenleri, ulusal güç bileşenleri temelinde yeniden belirlenmiş ve belirlenen her denizcilik gücü bileşeninin değişkenleri tanımlanmıştır. Elde edilen denizcilik gücü bileşenleri, Mahanyan dönemden farklı olarak, dört boyutlu bir deniz alanını (deniz, deniz altı, hava ve uzay) yansıttığından, günümüz denizcilik gücü analizleri için çok önemli bir rehber niteliği taşımaktadır.

- Çalışma kapsamında elde edilen Model’in (Şekil 58) kategori ve kodlarının, yapılan literatür taramaları sonucunda elde edilen deniz trafiği denetiminin bileşenleri (Şekil 40) ile karşılaştırılması sonucunda (karşılaştırma için bkz.: Şekil 59, 60 ve 61); Model’in literatürü ne boyutta genişlettiği ortaya konulmuştur.

- Çalışma kapsamında elde edilen Model’in (Şekil 58) kategori ve kodlarının, geliştirilen denizcilik gücü bileşenleri ve bunlara ait değişkenler (Şekil 62) üzerindeki etkisi ortaya konularak (etki haritaları için bkz.: Şekil 63, 64, 65, 66, 67 ve 68); elde edilen emniyet, güvenlik ve çevre temelli ulusal denizcilik politikaları aracılığı ile ulusal denizcilik gücünün hangi bileşenine katkı sağlanabileceği açıkça belirlenmiştir.

- Çalışmanın denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili düzenlemelerinin incelendiği ikinci bölümünde aynı zamanda ABD ve Türkiye’nin uluslararası ve ulusal hukuk düzenlemeleri ve organizasyon yapıları karşılaştırılmış ve Türkiye için denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili durum analizleri yapılmıştır.

- Çalışma kapsamında TÜBİTAK’dan alınan “Yurtdışı Doktora Sırası Araştırma Bursu” ile ABD’de gerçekleştirilen araştırma sonrasında yayınlanan

“Maritime Supply Chain Security Gaps of Middle Powers (Türedi ve Kişi, 2016:115)” isimli makalede TAMS (İki Eksenli Çok Sektörlü) modeli isimli bir model geliştirilmiştir. Bu model iki farklı ülkenin deniz tedarik zinciri güvenliğinin analizini yapmak için çok faydalı bir araç olup, çalışmanın diğer bir teorik katkısı olmuştur.

XVIII. ARAŞTIRMANIN SEKTÖRE KATKISI

Araştırma sonunda elde edilen Model, gerek kamu tarafında yer alan karar vericiler gerekse özel sektör tarafında yer alan karar vericiler tarafından stratejik ve taktik anlamda kullanılabilecek temel bir rehber özelliği taşımaktadır.

Bir örnekle açıklanacak olursa:

Yük akış güvenliği ile ilgili karar alma sürecinde bulunan bir kurum yöneticisi, elde edilen Model’i inceleyerek, *“yük akış güvenliği”* için *“yetkilendirilmiş yükümlü”*, *“yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”*, *“konteyner güvenliği”* ve *“yükün risk analizi”*nin önemli bileşenler olduğunu ve özellikle *“konteyner kontrolü”*ne gerek kamu (kural koyan) gerek özel sektör (kural uygulanan) tarafından önem atfedildiğini, *“yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”*na ise daha çok özel sektör tarafından önem verildiğini rahatlıkla görebilecektir.

Yine, *“Konteyner kontrolü”* için gerek tarama cihazlarının gerekse uzmanlaşmış personel sayısının artırılması ve *“yetkilendirilmiş yükümlü statüsü”* sisteminin ithalat ayağının ihtiyaç duyulan güvenlik kriterleri doğrultusunda geliştirilmesi gibi konuların *“yük akış güvenliği”*ni arttıracak etkenler olduğunu rahatlıkla tespit edebilecektir. Aynı zamanda, *“yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”* ile *“konteyner kontrolü”*, *“devlet kurumları arası işbirliği”* ve *“Avrupa’da işbirliği”* arasında; *“konteyner kontrolü”* ile *“yetkilendirilmiş yükümlü statüsü”* ve *“kolluk etkinliği”* arasında; *“konteyner güvenliği”* ile *“kaçakçılık”* ve *“tehlikeli yük taşımacılığı”* arasında yakın bir ilişki olduğunu rahatlıkla görebilecektir.

Diğer taraftan, karar vericiler bir deniz tedarik zincirinin yük akış güvenliğinin röntgenini çekmek istiyorlarsa, bu çalışma paralelinde geliştirilen TAMS modelini kullanabileceklerdir.

Yine yük akış güvenliği ile ilgili alınacak bir kararın; çalışmanın birinci bölümünde belirlenmiş olan ulusal denizcilik gücü bileşenlerinden ve değişkenlerinden olan “denizcilik sektörünün yarattığı katma değeri” arttırarak ekonomiye katkı sağlayacağını ve diğer bir bileşen olan “hükümetin karakteri”nin özelliklerinden biri olan “politik yapı ve siyasi irade” üzerinde, denizci bir ülkeye ulaşma hedefi doğrultusunda bir etki yaratacağını açık olarak görebileceklerdir.



SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmanın amacı; denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri ile ilgili politikaların ulusal denizcilik gücü üzerindeki önemini kapsamlı bir literatür taraması ile ortaya koyarak, araştırma katılımcılarının deneyimleri doğrultusunda bir model oluşturmaktır.

Çalışmanın başında Mahanyan dönemden farklı olarak bulunduğumuz çağın gereklerini karşılayan denizcilik gücü bileşenleri ve bunlara ait değişkenler yaratılmıştır. Çalışmanın sonunda ise, 31 farklı veri kaynağından elde edilen verilerde gömülü olan bilgilerin analizi ve kodlaması yapılmış, kategoriler boyutlandırılmış ve değişkenler (*katılımcılar çalıştıkları sektöre göre kural koyan, kurallara maruz kalan ve akademik/Ar-Ge olarak sınıflandırılmıştır*) arasındaki ilişkiler ve kodlar arasındaki ilişkiler ortaya konulmuştur. Bunun sonucunda, “Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli” elde edilmiştir.

Çalışmanın amacı doğrultusunda, çalışmanın başında belirlenmiş olan araştırma problemleri aşağıdadır:

- Deniz trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesi ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır?
 - Denizde emniyet düzenlemeleri ve denetimleri ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır? (Probleme cevap için bkz. Şekil 66)
 - Denizde güvenlik düzenlemeleri ve denetimleri ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır? (Probleme cevap için bkz. Şekil 67)
 - Deniz çevresinin korunması düzenlemeleri ve denetimleri ile ulusal denizcilik gücüne ve politikalarına nasıl katkı sağlanır? (Probleme cevap için bkz. Şekil 68)

Katılımcılardan elde edilen verilerin analizi neticesinde elde edilen Model ise, araştırmanın problemlerinin kapsadığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili bileşenlerin (kategori ve kodlar) yanında; “eğitim ve kültür”, “mevzuat”,

“teknoloji ve yerleşme”, “işbirlikleri”, “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” ile ilgili bileşenleri de kapsamaktadır (bkz. Şekil 55).

Bu husus, tüm bu 8 temanın ve bunlara ait bileşenlerin (kategori ve kodlar) birbiriyle yakın ilişkili olduğunu ve ayrılmaz bir bütün olduğunu göstermekte olup; bu çalışmada kullanılan ve en önemli özelliği tümevarım olan gömülü teori yaklaşımı, bu çalışmayı hedeflenen amacının ötesine geçirerek kapsamlı bir model oluşturmayı sağlamıştır (“eğitim ve kültür”, “mevzuat”, “teknoloji ve yerleşme”, “işbirlikleri” ve “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası”nın denizcilik gücüne etkisi için bkz. Şekil 63, 64 ve 65).

Araştırma sonunda elde edilen “Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin ulusal denizcilik gücüne katkı sağlaması devletin kıt kaynaklarının doğru politikalara yönlendirilebilmesi adına önemli bir konudur.

Bu sebeple çalışma kapsamında elde edilen Model’in, yine çalışma kapsamında elde edilen ulusal denizcilik gücü bileşenlerine yaptığı katkı analiz edilmiştir (Bkz. Şekil 63, 64, 65, 66, 67 ve 68). Bu analiz neticesinde “Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli”nin denizcilik gücünün “fiziksel yapı” (Model’in liman sayısını ve nüfus/tarım alanı oranını değiştirecek araçlara sahip olmamasından dolayı) hariç tüm bileşenlerini bir veya daha fazla değişkeni aracılığıyla etkileme kapasitesine sahip olduğu tespit edilmiştir.

“Hükümetin karakteri” bileşeninin önemli bir özelliği olan ulusal moralin arttırılması, tamamiyle, hükümetin icraatlarına toplumu inandırmasına ve toplumu bu yönde sevketmesine bağlı olduğundan, elde edilen Model, “hükümetin karakteri”nin ulusal moral özelliğini de etkilememektedir.

Diğer taraftan yine, elde edilen Model, kıyı bölgelerindeki nüfusu ve bağımlı olmayan nüfusu arttıracak araçlara sahip olmadığından, “nüfus” bileşeninin N_3 ve N_4 değişkenlerini de etkilememektedir.

Elde edilen Model’in literatüre yaptığı katkı ise çalışma kapsamında gerçekleştirilen klasik ve sistematik literatür taraması sonucunda elde edilen deniz trafiğinin bileşenleri (bkz. Şekil 58) kullanılarak analiz edilmiştir. Analizin yapıldığı Şekil 59, 60 ve 61 incelendiğinde; mavi renk ile gösterilen kategori ve kodlar literatürün kapsamadığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre bileşenleri olup, Model’in literatürün boyutlarını çok büyük ölçüde genişleterek, literatüre önemli

katkı sunduğu açık olarak görülmektedir. Elde edilen Model'in kapsamadığı deniz trafiği bileşenlerini oluşturan literatürdeki çalışmalar ise ayrı ayrı incelenerek, kapsanmama sebepleri detaylı olarak değerlendirilmiştir (bkz.: 3. Bölüm *XII.Literatür Taraması Sonucunda Elde Edilen Deniz Trafiğinin Denetimi Bileşenleri ile Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli Kategorilerinin Karşılaştırılması*).

Tezin sonucu olarak ortaya çıkan ve aşağıda önerilen hususların; Türkiye'nin Mustafa Kemal Atatürk'ün ifade ettiği gibi denizciliği Türk'ün büyük ülküsü olarak benimsemesine katkı sağlayacağı ve halen bir deniz ülkesi olmaktan kurtulamayan Türkiye'nin, denizci bir ülke olmasına yardımcı olacağı beklenmektedir.

- Denizcilik gücünü geliştirmek için bir devletin sahip olması gereken temel özellikler, Mahan'ın da ifade ettiği gibi üretimi arttırmak, bu sayede deniz taşımacılığını arttırmak ve deniz taşımacılığını geliştirmek için yeni pazarlar bularak, bunların güvenliğini arttıracak üsler/koloniler oluşturmaktır. Bu doğrultuda Türkiye'yi denizci bir ülke yapmak adına tüm mevzuat, ticareti kolaylaştırıcı gözle yeniden gözden geçirilmeli ve hızlı ticaret-güvenli ticaret dengesi iyi kurulmalıdır. Çünkü denizlerde güvenlik halkın güvenliği demek iken, mal akışının devamlılığı da ülkenin ve halkın zenginliği ve refahı demektir.

- Denizcilik gücünün gerektirdiği tüm alanlarda yerli teknoloji yatırımı yapılmalıdır. Bunlar arasında Deniz Kuvvetleri, Sahil Güvenlik, Gümrük Muhafaza ve Kıyı Emniyeti'nin ihtiyaçları, VTS ve SGRS radarları ve bu projelerde kullanılan yazılımlar ("kaza olasılığı modülü", "dinamik seyir risk yönetimi (dynamical navigational risk management) modülü" ve "acil durum müdahale hizmetleri (emergency response services) modülü" gibi modülleri içerecek şekilde), SAR uydusu ve uydu AIS projeleri, deniz çevresinin korunması ile ilgili teknolojiler (uydu teknolojileri dahil), denizde farkındalık risk analiz modeli, konteyner risk analiz modeli, konteyner tarama teknolojileri, e-denizcilik altyapısı, otonom gemi teknolojileri ve x-band radarlar veya VHF kullanılarak bilgi alışverişi teknolojileri sayılabilir.

- Denizcilik eğitime küçük yaşlarda başlanmalı ve çocuklara denizci ülke olmanın ve temiz denizlere sahip olmanın önemi anlatılarak, denizcilik kültürünü özümsemiş bireyler yetiştirilmelidir.

- Denizcilik üniversitelerinin ortak kullanımına sunulacak staj gemisi ihtiyacı belirlenerek, devlet tarafından finanse edilmelidir.

- Osmanlı donanmasının Çeşme’de Ruslar tarafından (1770), Navarin’de İngilizler, Fransızlar ve Ruslar tarafından (1827) ve Sinop’ta bir kez daha Ruslar tarafından (1853) yakılması ve yine Osmanlı donanmasının II. Abdülhamit tarafından 1876-1909 yılları arasında 33 yıl boyunca Haliç’te hapsedilerek çürümeye terk edilmesi olayları üst üste gelerek Osmanlı donanmasını yok etmiş ve donanması olmayan bir deniz ülkesi haline gelen Osmanlı İmparatorluğu önce tüm Ege Adaları’nı ve daha sonra tüm imparatorluğu kaybetmiştir. Tarihte yaşanan bu acı olayların hatırlanarak, genç nesilleri donanmasına sahip çıkacak bir kültüre sahip kılmak için Çeşme’ye “Yakılan Donanma Müzesi” ve Haliç’e “Haliç’te Çürütülen Donanma Müzesi” yapılmalıdır.

- Türkiye deniz yetki alanları ile ilgili acil olarak, Akdeniz’deki karasuyu genişliğini Dalaman ağzını Rodos kuzey burnuna birleştiren hattı baz alarak 12 deniz miline çıkarmalı ve Doğu Akdeniz’deki MEB’ini maksimalist anlayışla ilan etmelidir. Aynı zamanda Doğu Akdeniz’de KKTC ve Güney Kıbrıs sınırını baz alarak belirlediği Türk Arama Kurtarma Bölgesi’nin güney sınırını BM’ye deklare ettiği kıta sahanlığı sınırlarına kadar uzatmalıdır.

- Doğu Akdeniz’de önemli ülkelerin güçlü şirketleri ile doğal kaynakların tespit edilmesi ve çıkarılması konusunda işbirliği yapılarak, koalisyonlar oluşturulmalı ve diplomasinin eli güçlendirilmelidir.

- Deniz kirliliği ile mücadele konusunda uluslararası hukukun devletlere verdiği geniş yetkiler Doğu Akdeniz’de MEB ilan etmemiş olmamıza rağmen; kıta sahanlığımızdaki yetkiler ve Barcelona Sözleşmesi’nin ilgili hükümleri vasıtasıyla kullanılabilir ve böylece bu alanda bayrak gösterilmesi sağlanabilir. Bu doğrultuda Sahil Güvenliğin tüm unsurları ile Doğu Akdeniz alanını kapsaması ile ilgili planlama yapılmalıdır. Bu husus, aynı zamanda bölgedeki arama kurtarma etkinliğini de en üst seviyeye çıkaracağından diplomasinin elini güçlendirecek diğer bir etken olacaktır.

- İlk aşamada Doğu Akdeniz’de ve sonraki aşamada Afrika’da (anlaşma sağlanan ülkelerin deniz yetki alanlarında) faaliyet gösterecek niteliklere sahip büyük sermayenin ve konsorsiyumların sahip olduğu balıkçılık filosu oluşturulmalıdır.

- Doğu Akdeniz’de üniversitelerin akademik araştırma yapması özendirilmeli ve bu doğrultuda sahip oldukları araştırma gemilerinin yenilenmesi veya etkin kullanımının sağlanması için ilgili mevzuatta gerekli düzeltmeler yapılmalıdır.

- Doğu Akdeniz ve Ege’de biyolojik çeşitliliği arttırmak için özel alanlar ilan edilmesi ile ilgili projeler teşvik edilmeli ve Yunanistan’ın AB çatısı altında yürüttüğü NATURA 2000 gibi projelere izin verilmemelidir.

- Türk Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik yüzer unsurlarının, Ege Denizi’nde anlaşmalarla devredilmemiş olan ada, adacık ve kaya parçalarından Türk anakarasının 12 deniz mili içerisinde olanlarından, bu coğrafi formasyonların orta hattı varmış algısına engel olacak şekilde, çok yakın geçmeleri, manevrada beklemeleri veya demir atmaları Türk tezlerinin savunulması açısından çok önemli bir konudur. Yine bu formasyonlardan Türk anakarasının 12 deniz mili dışında olanlarından ise, karasuyundan zararsız geçiş yapıyormuş algısına engel olacak şekilde, çok yakın mesafelerde manevrada beklemeleri veya demir atmaları diğer önemli bir konudur. Tüm TSK, Jandarma ve Sahil Güvenlik hava unsurlarının ise özellikle bu coğrafi formasyonların üzerinden uçmaları ve buralarda orbit atmaları, yine Türk tezlerinin savunulması açısından önemli bir konudur. Bu hususların uygulanabilmesi için devletin ilgili organları tarafından, anlaşmalarla devredilmemiş tüm coğrafi formasyonların isim isim ve coğrafi mevkileriyle birlikte listesi yayınlanmalı ve bu doğrultuda yukarıda sayılan hususları içeren bir uygulama yönergesi çıkarılmalıdır.

- Türk donanması deniz ticaret bahriyesinin bayrak dalgalandırdığı tüm sularda faaliyet gösterebilecek yapıya kavuşturulmalıdır. Fakat Doğu Akdeniz ve ardalanı gibi dünya çapında paylaşım savaşlarının yapıldığı bir coğrafyada bulunan bir ülkenin, savunma bütçesinden %12.33 pay almış bir Deniz Kuvvetleri ve güvenlik bütçesinden % 1.38 pay almış bir Sahil Güvenlik ile bunu yapmak mümkün gözükmemektedir. Görevi, Doğu Akdeniz’de potansiyel enerji kaynaklarının güvenliğini ve dünyanın hemen hemen tüm denizlerinde faaliyet gösteren Türk deniz ticaret filosunun güvenliğini sağlamak olan ve aynı zamanda denizlerde ülke savunmasını gerçekleştiren Türk Deniz Kuvvetleri ile görevi denizlerde güvenliği sağlamak olan Sahil Güvenliğin savunma ve güvenlik bütçelerinden bu düşük payları

alması kabul edilebilir bir durum değildir. Bu husus, karacı zihniyetin denizci zihniyete tahakkümünün başka bir boyutta ortaya çıkmasıdır. Esasında donanmaların gelişim stratejilerinden biri de, teknolojik gelişimi sağlamak adına gereken bütçeyi elde edebilmek için kamuoyunu etkin bir şekilde yönlendirmektir. Fakat bu tek başına Deniz Kuvvetlerinin görevi olmamalıdır. GSYH'ye tahmini 20-22 milyar USD katkı sağlayan ve yaklaşık 1 milyon kişiyi istihdam eden Türk denizcilik sektörü, kendisinin güvenliğini sağlayacak en önemli kurumlar olan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın bütçe paylarının artırılması için hükümete gerekli baskıyı kurmalıdır.

- Diplomatlar diplomasi alanında Deniz Kuvvetlerinin nasıl kullanılacağı, Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenliğin ilgili personeline ise donanma diplomasinin nasıl yapılacağı, konularında gerekli eğitimler verilmelidir.

- Aynı zamanda deniz ticaret yollarının güvenliği için de çok önemli olan ve ilk olarak Katar ve Somali'de kurulan üsler zincirine, KKTC'ye deniz üssü kurulması ile devam edilmeli ve Hazar Bölgesi (Örneğin; Azerbaycan), Cebelitarık Boğazı (Örneğin; Fas) ve Malakka Boğazı veya Sundo-Lombok bölgelerine (Örneğin; Endonezya veya Malezya) birer destek üssü kurulması hedeflenmelidir. Kısa vadede ise; Malakka Boğazı'nda sahilgar devletlerin deniz haydutluğu ile ilgili verdiği mücadelede, örneğin Malezya veya Endonezya donanma unsurlarına eğitim ve teknik destek sağlanarak ve ikili tatbikatlar yapılarak, bölgede sürekli unsur bulundurulması hem Türkiye'nin sahilgar devletler nezdindeki itibarını arttıracak, hem de bu sularda meydana gelecek olaylarda Türkiye'ye söz sahibi olma şansı verecektir.

- Türkiye'nin denizcilik alanında en önemli sorunlarından biri kanun, yönetmelik ve organizasyon yapısından kaynaklanan kurumlar arası yetki karmaşası ve ortaya çıkan gri alanlardır. Türkiye'de emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili temel olarak üç bakanlık yetkilidir. Emniyet konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, güvenlik konusunda İçişleri Bakanlığı ve çevre konusunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'dır. Emniyet ve çevre konusunda belediyelere verilen çeşitli yetkiler de mevcuttur. Bu husus, denizde emniyet güvenlik ve çevre açısından da aynı şekildedir. Fakat bu bakanlıkların altında halen, örneğin güvenlikle ilgili bir şube müdürlüğü olan ISPS Şube Müdürlüğü'nün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın

altında yer alması veya ulaştırma emniyeti ile ilgili bir birim olan trafik hizmetlerinin halen güvenlikten sorumlu bir genel müdürlük olan Emniyet Genel Müdürlüğü'nün altında yer alması gibi organizasyonda yanlış yerde yer alan birimler vardır. Hatta en önemli iç güvenlik birimlerinden biri olan polis teşkilatının adının güvenlikle hiç alakası olmayan bir birimmiş gibi Emniyet Genel Müdürlüğü olması da ayrı bir muammadır. Aynı zamanda, kanun ile denizde güvenlik konusunda tek yetkili otoritenin Sahil Güvenlik Komutanlığı olarak belirlenmesine ve bu doğrultuda son teknoloji araç ve gereç ile donatılmış olmasına rağmen; çeşitli tebliğ ve genelgeler kullanılarak deniz polisi gibi işlevi olmayan bir birimin kurularak ülkenin kıt kaynaklarının heba edilmesi de rastlanan durumlardandır. Öncelikle denizde emniyet, güvenlik ve çevre konusunda devletin tüm organlarının doğru yere konumlandırıldığı bir organizasyon yapısı ve buna uygun mevzuat oluşumuna gidilmelidir.

- Cumhurbaşkanlığına bağlı ve denizde emniyet güvenlik ve çevre konularını koordine edecek ve ilgili kurumlara talimat verebilecek bir kurulun kurulması denizcilik için-bakanlıklar arasında dağılmış dev yapısı düşünüldüğünde- çok önemli bir gerekliliktir. Aynı zamanda ihtiyaç duyulan yerlerde deniz valiliklerinin kurulması, olaylara müdahalede daha profesyonel ve esnek bir yapı getirecektir.

- Yukarıda bahsedilen tarzda bir yapının kurulması hitamında, bu yapının himayesinde Türk denizciliğinin tüm paydaşlarının bir araya geldiği ve her seferinde farklı bir paydaşın organize edeceği iki veya üç yıl aralıklarla Büyük Denizcilik Buluşmaları düzenlenmelidir.

- SSCB'nin 1991 yılı sonunda dağılması neticesinde soğuk savaşın sona ermesiyle, Türkiye'nin bulunduğu coğrafyadaki dış politika soğuk savaş dönemi politikaları yerine reelpolitiğe dayanmıştır. Fakat Türkiye bu değişikliği 15 Temmuz 2016 darbe girişimine kadar tam olarak algılayamamış ve güvenlik ile ilgili politikalarını, soğuk savaş dönemindekine benzer olarak, ABD eksenli olarak devam ettirmiştir. Bu yanlış, Suriye iç savaşında ABD eksenli politikalara güvenip, sahip olduğu araçların çok çok üzerinde 3 haftada Şam'a girmek gibi ulaşılabilecek olmayan bir hedef koymasına sebep olmuştur. ABD eksenli politikaların bir hedefinin de kendi ülkesini parçalamak olduğunu anlayarak, reelpolitiğe uygun

bağımsız politikalar üretebilmesi, savaşın çıktığı 2011 yılından darbe girişiminin olduğu 2016 yılına kadar, beş yıl gibi uzun bir zaman almıştır. Esasında Türkiye'nin içinde bulunduğu ve milli güvenliğin ve bekanın merkezde olduğu bu süreçte, İçişleri Bakanlığı'nın, İç Güvenlik teşkilatlarını bir çatı altında toplayacak şekilde, yeniden organize edilmesi ihtiyacı çok açıktır. Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın yanında, Ticaret Bakanlığı'na bağlı Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü'nün -şu anki görevi olan sınır kapılarından yasadışı mal girişlerinin kontrolü yanında yasadışı insan girişlerinin kontrolü yetkisinin de verilerek- yeniden organize edilmesi ve İçişleri Bakanlığı'na bağlanması, Türkiye'nin iç güvenliğinin tek elden yönetilmesi açısından çok önemlidir. Bu örgütlenme yapılırken kurumların sosyolojik dönüşümüne ve kurumsal kültürüne özel önem verilmesi gerekecektir. Hızlı ticaretin en az güvenli ticaret kadar önemli olduğu ve hiçbir kurumun diğer kurumun sorumluluk alanına tecavüz etmemesi gerektiği ve alanını, kanunun verdiği yetkileri aşarak, çeşitli tebliğ ve genelgelerle genişletmemesi gerektiği gibi hususlar eğitimlerle tüm kurumların kurumsal kodlarına yerleştirilmelidir.

- Türkiye'nin 2016 yılından sonra değişen reelpolitiğe dayalı milli güvenlik paradigmasının denizde güvenlik alanına tam olarak yansıdığını söylemek zordur. Bunun en büyük sebebi, deniz istihbaratını toplayıp değerlendirecek bir merkezin olmayışdır. ABD Sahil Güvenliği Denizde Farkındalığı, “Denizde Farkındalık (Maritime Domain Awareness (MDA)) = Küresel Denizde İstihbarat (Global Maritime Intelligence (GMI)) + Küresel Denizde Durumsal Farkındalık (Global Maritime Situational Awareness (GMSA))” olarak tanımlamaktadır. Denizde durumsal farkındalık için VTS, SGRS, Uzun Ufuk, su üstü, hava ve sualtı vasıtaları ve ileride kurulacak uydu sistemleri gibi kaynaklardan elde edilecek verileri tek ekranda birleştirecek bir sistemin kurulması acil bir gerekliliktir. Yukarıda sözü edilen İç Güvenlik ile ilgili teşkilatlanma sağlandıktan sonra İç İstihbarat Teşkilatının kurulmasıyla ise, Jandarma, Emniyet, Sahil Güvenlik ve Gümrükler ve Sınır Kapıları Muhafaza teşkilatlarının istihbarat ihtiyaçları tek elden karşılanabilecek ve bu istihbarat teşkilatının içinde kurulacak bir Deniz İstihbarat Birleştirme Merkezi sayesinde birleştirilmiş deniz resmine bu istihbarat bilgilerinin entegre edilmesi ile, Türkiye'nin bölgesel güç olma hedefini gerçekleştirmek için varolacağı deniz

coğrafyalarında güvenlik riskleri tespit edilerek, anakaradan çok uzakta engellenebilecektir. Buradaki en önemli hususlardan biri de, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın polis ve jandarma gibi istihbarat toplama yetkisine kavuşturulmasıdır.

- Gerek denizleri kullanarak gerçekleştirilebilecek terör saldırılarını, gerekse teröre finansman sağlayan her türlü kaçakçılığı anakaradan çok uzakta tespit ederek engellemek, denizde güvenliğin temel amacıdır ve küresel denizde farkındalık olarak tanımlanmaktadır. Bunun için de, Türkiye için AIS kapsama alanı şu an olduğu gibi kıyılardan itibaren 70-80 deniz mili değil, tüm Karadeniz ve Akdeniz, Cebelitarık Boğazı girişi ve açıkları, Süveyş Kanalı-Kızıldeniz-Babül Mendeb Boğazı ve açıkları ile Basra Körfezi-Hürmüz Boğazı ve açıkları olacak şekilde genişletilmelidir. Bunun için, uydu temelli AIS altyapısı kurularak bu kapsama alanını sağlayacak sayıda uydu uzaya gönderilmelidir. Aynı zamanda, bu alanı kapsayacak SAR (Synthetic Aperture Radar) uyduları da fırlatılarak, bu uydulardan elde edilecek görüntüler de AIS bilgileri ile birbirine destekleyecek şekilde kullanılmalıdır. Denizde güvenliği, anakarasının çok ötesinden başlatmayı sağlayacak olan böyle bir kapsama alanı, Somali ve Katar'a askeri üs kurarak bölgesel bir güç olma hedefini ortaya koyan Türkiye'nin, bu hedefini de desteklemiş olacaktır.

- “Denizde farkındalık” için deniz trafiğinin izlenmesi kadar, bunun sonucunda elde edilen taktik resme istihbarat bilgilerinin entegre edilerek, tehditlerin bir sayısal risk analiz modeli kullanılmak suretiyle önceliklendirilmesi de önem arz etmektedir. AIS ve LRIT altyapısını kuran Türkiye, GTYS, Uzun Ufuk ve SGRS projeleri ile kıyılarına yakın sahada deniz taktik resmini oluşturma hedefine doğru ilerlemektedir. Fakat, deniz istihbaratını toplayıp birleştirecek bir merkezi kuramadığından, bu deniz resmi istihbarat ile entegre edilememekte ve denizde güvenlik zafiyetine sebep olmaktadır.

- Yük akışının güvenliği boyutunda; gümrüğün taşıyıcının kayıtlarını, taşıyıcının da gümrüğün kayıtlarını görebilecek bir altyapının oluşturulması çok önemli bir gerekliliktir. Yine güvenlik ihtiyacının fazla olduğu ithalat limanlarında konteyner yükleme ve boşaltma işlemleri nezdinde yapılması ve mühürlenmesi ile ilgili ticaret ataşelerinin koordinesinde bir altyapının kurulmasının, denizde

güvenliğe önemli katkısı olacaktır. Konteyner risk analizini bir model doğrultusunda yapacak ve konteyner anormal dolaşım tespiti (container anomaly detection) modülüne de sahip bir yazılımın geliştirilmesi ve bu model doğrultusunda riskli olarak değerlendirilen konteynerleri tarayacak ekipman (yerli teknoloji ile geliştirilmiş) ve uzman personel sayısının yeterli seviyeye ulaştırılması yükün güvenli olarak taşınmasına çok önemli katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda, yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sisteminin ithalat ayağında, konteyner güvenlik ekipmanı kullanımının teşvik edilmesi denizde güvenliğe olumlu anlamda katkı sağlayacaktır.

- Denizde güvenliğin bir alt unsuru olan ISPS sorumluluğunun denizde güvenlikten sorumlu kolluk kuvveti olan Sahil Güvenliğe devredilmesi ve ISPS kapsamında gemilerde ve limanlarda alınacak tedbirler ile ilgili kriterlerin mevzuatlarda açık olarak belirlenmesi gemi ve liman güvenliği için çok önemli iki husus olarak ön plana çıkmaktadır.

- Deniz ticareti için önemli olduğu değerlendirilen limanların, bir terör saldırısına uğraması durumunda, deniz ticaretini aksatmamak adına, bu limanlara gelecek gemilerin hangi limanlara yönlendirileceği ile ilgili acil durum planları hazırlanmalıdır.

- Diğer taraftan Türkiye, ticaret hacminin yüksek olduğu limanların ISPS uyumluluğunu yapacağı ikili anlaşmalarla denetleyerek, deniz tedarik zinciri güvenliğine katkı sağlayabilir. Özellikle, ABD'nin Türk limanlarına yaptığı ISPS ziyaretlerini dikkate alıp, karşılıklılık ilkesini kullanarak, FETÖ terör örgütünün merkezinin bulunduğu Pensilvanya eyaletindeki Türkiye'nin en büyük ithalat hacmine sahip olduğu Philadelphia limanına (2017 rakamları ile 115,702,338 USD (WPS, 2018)) ISPS uyumluluğu ziyareti gerçekleştirilmesi, ABD'ye diplomatik açıdan da önemli bir mesaj niteliğinde olacaktır.

- Türkiye'nin limanlarına gelen bir yükün son kullanıcıya teslimine kadar geçen sürede yükün bulunduğu liman kolaylıklarının, taşıma modu/modlarının ve depolama tesislerinin güvenliğini bütüncül olarak düşünecek bir sistem geliştirip, birleştirilmiş bir idari/teknolojik altyapı oluşturması ülke güvenliği açısından çok önemli bir husustur.

- Kurulacak bir marina takip programı vasıtasıyla (bunun gelecekte tüm balıkçı barınaklarına da genişletilmesi suretiyle) Sahil Güvenlik Komutanlığı küçük tekneler açısından yüksek bir durumsal farkındalığa ulaşacaktır. Aynı zamanda küçük tekneler için de kara araçlarında uygulanan plaka, ruhsat ve muayene sisteminin getirilerek bunun Sahil Güvenlik Komutanlığı denetimine verilmesi bu durumsal farkındalığı çok daha ileri seviyeye taşıyacaktır.

- Türk Boğazları'nın güvenliği için 24 saat esasına göre görev yapan, sabit bir yapısı ve daimi emirleri olan bir Türk Boğazları Güvenlik Koordinasyon Merkezi'nin kurulması ülke güvenliğine önemli katkı sağlayacak bir gerekliliktir.

- Türk Boğazları, stratejik limanlar, kritik tesisler ve kritik geçitlerin su altından güvenliği için SOSUS benzeri sualtı güvenlik sistemlerinin kurulmasına dair bir ülke stratejisi geliştirilerek, bu sistemlerin kurulumuna acilen başlanmalı ve ülkenin sualtı taktik resmi oluşturulmalıdır.

- Gelecekte daha da artacak olan gemi-gemi, kıyı-gemi ve kıyı-kıyı veri aktarımının güvenliği için siber güvenlik altyapısının kurulması ile ilgili projeler de geleceğe hazır olmak açısından çok önemli çalışmalardır.

- Özellikle deniz kirliliği ile mücadele ve kaçakçılık açısından Akdeniz'de, Karadeniz'de ve Avrupa'da diğer ülkelerle işbirliğine gidilmesi ve kaynak paylaşımında bulunulması ülke kaynaklarının verimli kullanılması açısından çok önemlidir. Yine Türkiye'nin Doğu Akdeniz settini kırabilmesi için Karadeniz'i açık tutması gerekmekte ve bunun için de Karadeniz'de kurmuş olduğu BlackseaFor ve BSCF gibi işbirliklerine özel önem vermesi gerekmektedir. Uluslararası işbirliğinin gerekli olduğu diğer bir alan ise konteyner yük bilgisi ve entegrasyonunun uluslararası bir model doğrultusunda gerçekleştirilmesidir. Türkiye bunun uluslararası boyutta gerçekleştirilmesi için öncü ülke rolüne soyunmalıdır.

- Armatörlerin (özellikle koster filosu ve kabotaj hattı) emniyet kültürüne önem vermelerini sağlayacak önlemler alınmalıdır.

- Türk Boğazları geçişi öncesi, gemilerin hazırlanacak bir model doğrultusunda risk değerlendirilmesinin (gemi kaptanının Boğaz'dan geçiş sayısını da dikkate alan) yapılması ve bu doğrultuda riski yüksek gemilere kılavuz kaptan ve/veya refakatçi römorkör verilmesi ile ilgili gerekli mevzuatın oluşturulması, Türk Boğazları'nda kazaların önlenmesi için önemli bir girişim olacaktır. Yine Türk

Boğazları'ndan geçiş sayısı az olan kaptanlara, geçiş öncesinde, Türk Boğazları'ndan geçiş ile ilgili bir uzaktan eğitimin gönderilerek bir farkındalık yaratılması sağlanabilir. Aynı zamanda kaptanlar geçiş sayılarına göre sertifikalandırılabilir.

- Kazalara yol açan en önemli sebeplerden biri de gemi adamlarının yorgunluğudur. Bu yorgunluğu belirlenecek limitler dahilinde tutmak için Avrupa Havacılık Emniyet Kurumu (EASA)'nın havacılık endüstrisi için geliştirdiği ve havacılık şirketlerinin emniyet yönetim sistemlerinin içine dahil ettiği yorgunluk risk yönetimi (fatigue risk management) sisteminin, denizcilik endüstrisi için de geliştirilmesi gemi adamı yorgunluğunun istenilen limitlerde tutulmasını sağlayacaktır.

- Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı'nın, şu an bağlı bulunduğu T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yerine (*icracı bakanlık olmasından dolayı kazalarda sorumluluğu olabilecek olması nedeniyle*), T.C. Cumhurbaşkanlığı'na bağlanması kazaların incelenmesinde objektifliği arttıracak bir adım olup, bu sayede kaza incelemelerinde daha doğru sonuçlara ulaşılabilecektir.

- Liman Devlet Denetimi yapılacak gemilerin önceliklendirilmesi için EMSA'nın Paris Mutabakat Zaptı için oluşturmuş olduğu önceliklendirme sistemi veya ABD Sahil Güvenliğinin kullanmış olduğu önceliklendirme matrisi örnek alınarak bir önceliklendirme sistemi kurulmalıdır. Aynı zamanda denetimler için yetkinliği yüksek gemi denetim uzmanı sayısının artırılması acil bir gerekliliktir.

- VTS operatör yetki-sorumluluk-ceza prosedürleri, hava trafik kontrolörleri örnek alınarak yeniden düzenlenmeli ve operatörler için gemi-operatör arası iletişim ve davranış protokolü hazırlanmalıdır. Aynı zamanda VTS'lerde acil müdahale modülü oluşturularak, bu modüller için ilave personel planlaması yapılmalıdır.

- Önümüzdeki yıl tüm gemilerde kullanılması zorunlu olacak olan düşük sülfürlü yakıtın maliyetinin diğer ülkelerden daha düşük tutulacağı bir stratejinin belirlenerek, Türkiye'nin Karadeniz-Tuna hattında yakıt ikmal merkezi olarak konumlandırılması sağlanmalıdır.

- Çevreci yakıt kullanan gemilere, özellikle de kosterlere teşvik verilmelidir.

- Deniz kirliliğinde cezalandırmanın, geminin tonajına göre değil, kirliliğin miktarına göre yapılacak şekilde yeni bir sisteme geçilmelidir. Bu sistem aynı zamanda, denizi kirleten sorumlulara para cezası yanında hapis cezası da getirecek düzenlemeyi ve görüntü teknolojileri (FLIR ve SLAR) ile tespit edilen deniz kirliliklerinde numune alma gerekliliğinin kaldırılması ile ilgili düzenlemeyi de içermelidir.

- Deniz kirliliğinin en büyük sebebi olan kara kökenli kirliliğin azaltılması için, bir strateji doğrultusunda, liman, marina ve belediyelere arıtma tesisi kurma zorunluluğu getirilmelidir.

- Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterinde bulunan CASA uçaklarındaki deniz kirliliği tespit sistemi, kirlilik kaynağı petrolün türünü belirlemeye yarayan LFS ve kirliliğin yüzey kalınlığını ölçerek kirleticinin hacmini belirlemeye yarayan MWR sistemini entegre etmeyi içeren bir modernizasyon projesi ile geliştirilmelidir. Sahil Güvenlik envanterine girecek İHA'ların da CASA uçaklarında bulunan deniz kirliliği tespit cihazı ile donatılması ile ilgili bir proje geliştirilmelidir.

- VTS ve SGRS radarlarının deniz kirliliği tespit modüllerinin gerekli testlerinin yapılarak, bu modüllerin aktif olarak kullanılması sağlanmalıdır.

- Deniz kirliliğinin tespiti ve cezalandırması için büyükşehir belediyeleri sorumluluğuna verilecek sorumluluk alanlarının, belediyenin imkan ve kabiliyetlerine göre belirlenmesi ve belirli dönemlerde bu yetkinliğin korunup korunmadığının denetlenmesi için bir sistemin geliştirilmesi, deniz kaynaklarının korunması açısından çok önemli bir gerekliliktir.

- Liman ve marinaların ihtiyaç duyulan atık alım kapasitelerinin ve bu atıkların dönüştürülmesi için ihtiyaç duyulan atık dönüştürme merkezlerinin kapasite ve mevkilerinin belirlenmesi için bir çalışma yapılarak strateji belirlenmeli ve bu strateji doğrultusunda tesislerin inşası çalışmalarına başlanmalıdır. Yine demir yerlerindeki gemilerden kimyasal sloplar dahil tüm atıkların toplanabilmesi için gerekli olan atık alım gemisi ihtiyacı doğru olarak belirlenmeli ve bu hizmet tüm gemilere kusursuz olarak verilmelidir. Aynı zamanda mavi kart uygulaması, bugüne kadar edinilen tecrübeler doğrultusunda, amatör denizciliği geliştirecek şekilde yeniden düzenlenmelidir.

- Doğu Akdeniz’de sondaj platformlarından alınacak atıklar için oluşturulan sistemin; olası MEB alanında trafik hatları dikkate alınarak belirlenecek bir rota profili üzerinde, gönüllü ticari gemilerden de atık alacak şekilde genişletilmesinin uygulanabilir olup olmadığı ile ilgili bir çalışma yapılmalıdır. Bu husus, Türkiye’nin bölge sahipliği açısından önemli bir etki yaratma kapasitesine sahiptir.

- Doğu Akdeniz’deki olası MEB alanında meydana gelecek bir deniz kazasına acil müdahaleyi kolaylaştırmak maksadıyla; KKTC’ye de Antalya’da olduğu gibi bir Bölgesel Acil Müdahale Merkezi kurulması gerekmektedir.



KAYNAKÇA

Abdulla, A.M. (2011). *Regulating Vessel Traffic Service (VTS) To Mitigate Maritime Accidents At Port Approaches*. (Unpublished Master of Science Dissertation). Malmö: World Maritime University.

Abdullayev, C. (2005). *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)*. Ankara: Yetkin Yayınları.

Ahmad, M. R. (2011). The Manila Amendments to the STCW Convention and Code – An Overview. *Malaysia National Maritime Conference on The Manila Amendments to the STCW Convention and Code – How Do They Impact You?*. Malaysia. 11 Ocak 2011.

Akpınar Ö. M. (2014). *Avrupa Birliği'nin Deniz Emniyeti Ve Güvenliği Politikası Ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye'nin Mevcut Deniz Emniyeti Ve Güvenliği Politikası İle Mukayesesi*. (Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi). Ankara: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Akyüz, E. ve Celik, M. (2014). Utilisation Of Cognitive Map In Modelling Human Error In Marine Accident Analysis And Prevention. *Safety Science*. 70: 19-28.

Alyami, H., Lee, P.T.W., Yang, Z., Riahi, R, Bonsall, S. ve Wang, J. (2014). An Advanced Risk Analysis Approach For Container Port Safety Evaluation. *Maritime Policy&Management*. 41(7): 634-650.

Amato, F., Fiorini, M., Gallone, S. ve Golino, G. (2011). e-Navigation and Future Trend in Navigation. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 5(1): 11-14.

Antalya Büyükşehir Belediyesi (ABB, 2019). *Antalya'da Deniz Suyu Denetim Altında*.

<http://antalya.bel.tr/haberler/antalyada-deniz-suyu-denetim-altinda>, (30.06.2019).

Aps, R., Fetissof, M., Goerlandt, F., Kujala, P. ve Piel, A. (2017). Systems-Theoretic Process Analysis of Maritime Traffic Safety Management in the Gulf of Finland (Baltic Sea). *Procedia Engineering*. 179: 2-12.

Arguedas, F. V., Pallotta, G. ve Vespe, M. (2014a). Automatic Generation Of Geographical Networks For Maritime Traffic Surveillance. 17. *International Conference on Information Fusion (FUSION 2014)* (ss. 1-8), Düzenleyen International Society of Information Fusion. Salamanca. 7-10 Temmuz 2014.

Arguedas, V. F., Pallotta, G. ve Vespe, M. (2014b). Unsupervised Maritime Pattern Analysis To Enhance Contextual Awareness. *Proceedings of the 1st International Workshop on Context-Awareness in Geographic Information Services (in conjunction with GIScience 2014)*. (ss.50-61). Düzenleyen GIScience. Vienna. 23 Eylül 2014.

Arguedas, V. F., Mazzarella F. ve Vespe, M. (2015). Spatio-Temporal Data Mining For Maritime Situational Awareness. *OCEANS 2015*. (ss.1-8). Düzenleyen IEEE. Genova. 18-21 Mayıs 2015.

Arıs, H. ve Sünnetçi, İ (2011). Mavi Vatanı En İyi Şekilde Savunmak. *Savunma ve Havacılık Dergisi*. 25 (146): 10-14.

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu (ABTD). (2017). *Gemilerden Kaynaklanan Emisyonların Azaltılması*

<https://www.avrupa.info.tr/tr/gemilerden-kaynaklanan-emisyonlarin-azaltilmasi-153>, (30.11.2017).

Azadeh, M.A., Shoja, B.M., Kazemian, P. ve Tavassoli L.Z. (2013). A hybrid ant colony-computer simulation approach for optimum planning and control of maritime traffic. *International Journal of Industrial and Systems Engineering*. 15(1): 69-89.

Banomyong, R. (2005). The Impact of Port and Trade Security Initiatives on Maritime Supply-Chain Management. *Maritime Policy and Management*. 32(1): 3-13.

Banyś, P., Noack, T., Gewies, S. ve Engler, E. (2011). The Role Of Integrity For Maritime Traffic Situation Assessment. *XIV. International Scientific and Technical Conference on Marine Traffic Engineering*. Düzenleyen Maritime University of Szczecin. Świnoujście. 12-14 October 2011.

Baş, T. ve Akturan, U. (2016). *Sosyal Bilimlerde Bilgisayar Destekli Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin.

Başeren, S. H. (2008). Doğu Akdeniz’de Gerilim. *TÜDAV*. <http://www.tudav.org/index.php/tr/muenhas-r-ekonomik-boelge/231-dogu-akdeniz-serhat-h-baseren>, (03.07.2016).

Başeren, S. H. (2010). *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı*. İstanbul: TUDAV Yayınları.

Batista, P. D., Campiteli, M. G., Kinouchi, O. ve Martinez, A. S. (2006). Is It Possible To Compare Researchers With Different Scientific Interests?. *Scientometrics*. 68 (1): 179-189.

Bayat, M. (1986). *Milli Güç ve Devlet*. İstanbul: Belge Yayınları.

Bello, I. E., Nwagwu, J. C., Edebor, W. W. (2013). Application of Geo-Information Technology to National Security, Conflict Resolutuion and Transborder Cooperation: A Case Study of Nigeria, Sao Taome and Principe. *International Affairs and Global Strategy*. 17: 25-37.

Berg, N., Storgård, J. ve Lappalainen, J. (2013). *The Impact Of Ship Crews On Maritime Safety*. Kouvola: University of Turku Publications of the Center for

Maritime Studies.

Bibik, L., Krolikowski, A., Czaplewski, K. ve Duda, D. (2008). Vision Of The Decision Support Model On Board Of The Vessel With Use Of The Shore Based IT Tools. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 2(3): 255-258.

Bichou, K. (2004). The ISPS code and the cost of port compliance: An initial logistics and supply chain framework for port security assessment and management. *Maritime Economics & Logistics*. 6 (4): 322-348.

Bichou, K. (2008). Security of Ships and Shipping Operations. *Maritime Safety, Security and Piracy* (ss. 73-78). Editor Wayne K. Talley. London: Informa.

Black Sea MOU (BSM) (2018). Memorandum of Understanding on Port State Control in The Black Sea Region.

<http://www.bsmou.org/downloads/reference/Memorandum%20text%20including%2012th%20amendment.pdf>, (13.03.2018)

Bloisi, D., Iocchi, L., Fiorini, M. ve Graziano, G. (2012). Camera Based Target Recognition For Maritime Awareness. *15Th International Conference on Infotmation Fusion (FUSION 2012)*(ss. 1982-1987), Düzenleyen International Society of Information Fusion. Salamanca. 9-12 Temmuz 2012.

Blokus-Roszkowska, A. ve Smolarek, L. (2014). Influence of Maritime Traffic Organization At Waterways' Crossings On The Safety Level Of Navigation. *Logistyka*. 3:553-562.

Boukachour, J., Fredouet, C. ve Gningue M. B. (2013). Building an Expert-System for Maritime Container Security Risk Management. *Technological Solutions for Modern Logistics and Supply Chain Management* (ss.86-108). Editor ZongWei Luo. Hershey: IGI Global.

Bourdon, S., Gauthier, Y. ve Greiss, J (2007). *MATRICS: A Maritime Traffic Simulation (Technical Report 2007-007)*. Canada: Defence R&D Canada Centre For Operational Research and Analysis.

Brzezinski, Z. (2005). *Büyük Satranç Tahtası*. Çev. Yelda Türedi. İstanbul: İnkılap Kitabevi.

Brekke, C. (2007). *Automatic Screening Of Synthetic Aperture Radar Imagery For Detection Of Oil Pollution In The Marine Environment*. (Unpublished Doctoral Dissertation). Oslo: The Faculty of Mathematics and Natural Science, University of Oslo.

Brusch, S., Lehner, S., Fritz, T., Soccorsi, M., Soloviev, A. ve Schie B. (2011). Ship Surveillance With TerraSAR-X. *IEEE Transactions on Geoscience and Remote Sensing*. 49 (3): 1092-1103.

Bunin, B., Sutin, A. ve Bruno, M. (2007). Maritime Security Laboratory For Maritime Security Research. *Proceedings Volume 6540, Defense and Security Symposium, Optics and Photonics in Global Homeland Security III*, Düzenleyen The International Society for Optical Engineering. Orlando. 4 Mayıs 2007.

Bunin, B., Sutin, A., Kamberov, G., Roh, H.S., Luczynski, B. ve Burlick M. (2008). Fusion Of Acoustic Measurements With Video Surveillance For Estuarine Threat Detection. *Proceedings Volume 6945, Defense and Security Symposium, Optics and Photonics in Global Homeland Security IV*, Düzenleyen The International Society for Optical Engineering. Orlando. 15 Nisan 2008.

Bürkle, A. ve Essendorfer, B. (2010). Maritime Surveillance With Integrated Systems. *2010 International WaterSide Security Conference* (ss.1-7), Düzenleyen IEEE. Carrara. 3-5 Kasım 2010.

Büyüktugrul, A. (2006). *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, İstanbul: Deniz Basımevi.

Camossi, E., Dimitrova, T. ve Tsois, A. (2012). Detecting Anomalous Maritime Container Itineraries For Anti-Fraud And Supply Chain Security. *2012 European Intelligence and Security Informatics Conference (EISIC)* (ss.76-83), Düzenleyen IEEE. Odense. 22-24 Ağustos 2012.

Canadian Space Agency (CSA). (2019). *RADARSAT-2*.

<http://www.asc-csa.gc.ca/eng/satellites/radarsat2/Default.asp>, (09.01.2019)

Canpolat, R. (29.04.2016). TCG Anadolu'nun Saç Kesim Töreni Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Katılımıyla Yapılacak. *Deniz Haber Ajansı*.

<http://www.denizhaber.com.tr/tcg-anadolunun-sac-kesim-toreni-cumhurbaskani-erdoganin-katilimiyla-yapilacak-haber-67869.htm>, (16.06.2016).

Carmel, S. (Temmuz-Ağustos 2011). Point of View: Maritime Security, Piracy, and the Global Supply Chain. *TR News*. No:275

<http://www.trid.trb.org/v.ew.aspx?id=1117282>, (21.03.2018).

Carson-Jackson, J. (2012). Satellite AIS–Developing Technology or Existing Capability?. *The Journal of Navigation*. 65(2): 303-321.

Castex, R. (1994). *Strategic Theories (Théories Stratégiques)*. Çev. Eugenia C. Kiesling. Annapolis: US Naval Institute Press.

Cazzanti, L. ve Pallotta, G. (2015). Mining Maritime Vessel Traffic: Promises, Challenges, Techniques. *MTS/IEEE OCEANS 2015- Discovering Sustainable Ocean Energy for A New World* (ss. 1-6), Düzenleyen Institue of Electrical and Electronics Engineering Inc. Genova. 17 Eylül 2015.

Chalk, P. (2008). *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. Santa Monica: RAND Corporation.

Chang, S. J. (2003). Vessel Identification And Monitoring Systems For Maritime Security. 37. *Annual 2003 International Carnahan Conference on Security Technology* (ss. 66-70), Düzenleyen IEEE. Piscataway. 14-16 Ekim 2003

Chang, S. J., Hsu, G. Y., Yang, J. A., Chen, K. N., Chiu Y. F. ve Chang F. T. (2010). Vessel Traffic Analysis For Maritime Intelligent Transportation System. 2010 71. *Vehicular Technology Conference (VTC 2010-Spring)* (ss. 1-4), Düzenleyen IEEE. Taipei. 16-19 Mayıs 2010

Charles, P. T., Adams, A. A., Deschamps, J. R, Veitch, S. A. H. ve Kusterbeck A. W. (2014). Detection Of Explosives In A Dynamic Marine Environment Using A Moored TNT Immunosensor. *Sensors 2014* (3) (ss.4074-4085), Düzenleyen MDPI. Basel. 27 Şubat 2014.

Charmaz, K. (2015). *Gömülü (Grounded) Teori Yapılandırması*, Çev. Dr. Rabia Hoş. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Christodoulou-Varotsi, I. (2009). *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?*. Berlin: Springer.

Claramunt, C, Devogele, T, Fournier, S, Noyon, V, Petit M. ve Ray C. (2007). Maritime GIS: From Monitoring To Simulation Systems. *Information Fusion and Geographic Information Systems* (ss. 34-44), Düzenleyen Geoinformation and Cartography. St. Petersburg. 27-29 Mayıs 2007.

Cook, T. A. (2008). *Managing Global Supply Chains: Compliance, Security, and Dealing with Terrorism*. Boca Raton: Auerbach Publications.

Corbett, J. S. (1998). *Some Principles of Maritime Strategy (Classics of Sea Power)*. Annapolis: Naval Institute Press.

Corbin, J. ve Strauss, A. (2015). *Basics of Qualitative Research-Fourth Edition*. Thousand Oak: SAGE Publications.

Corucci, L., Petri, D., Berizzi, F., Mortorella M. ve Capria A. (2012). An Integrated Space-Based Passive System For Maritime Operational Traffic Surveillance. *2012 First AESS European Conference on Satellite Telecommunications (ESTEL) Conference*, (ss.1-4), Düzenleyen IEEE. Rome. 2-5 Ekim 2012.

Creswell, J. W. (2018). *Nitel Araştırma Yöntemleri*, Çev. Mesut Bütün ve Selçuk Beşir Demir. Ankara: Siyasal Kitabevi.

Culpepper, A. M. (2004). *Effectiveness Of Using Red-Teams To Identify Maritime Security Vulnerabilities To Terrorist Attack*. (Unpublished Master of Science Dissertation). Monterey: Systems Engineering of Naval Postgraduate School.

Çam, E. (2011). *Siyaset Bilimine Giriş*. İstanbul: Der Yayınları.

Çetin, O. (2012). *Denizci Türkiye İçin Yol Haritası*, İstanbul: Dönence.

Çiçek, S. ve Kişi, H. (2007). Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturmada Sosyo-Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi, *6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss. 173-181), Düzenleyen TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası. 25-28 Ekim 2007.

Dąbrowski, J., Kulawiak, M., Moszyński, M., Bruniecki, K., Kaminski, L., Chybicki, A. ve Stepnowski, A. (2009). Real-time Web-Based GIS For Analysis, Visualization And Integration Of Marine Environment Data. *Proceedings Of the 4th International Workshop. Information Fusion (IF) and Geographic Information Systems (GIS)* (ss.277-288), Düzenleyen Geoinformation and Cartography. St. Petersburg. 17-20

Mayıs 2009.

Davutoğlu, A. (1994). The Clash of Interest: An Explanation of the World (Dis)order. *Intellectual Discourse*. 2(2): 107-130.

Davutoğlu, A. (2010). *Stratejik Derinlik: Türkiye'nin Uluslararası Konumu*, İstanbul: Küre Yayınları

Degré, T. ve Scares, C. G. (1970). Ship's Movement Prediction In The Maritime Traffic Image Advanced System (MATIAS). *Transactions on The Built Environment*. 1998 (36): 207-216.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (DzKK). (2016). *Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD) Projesi*.

https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=77, (04.07.2016).

Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü (DİDGM). (2018a). *Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'ne Göre Atık Alım İzni Alan Liman İşletici Kuruluşlar*.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130226_142916_66968_1_67502.doc, (13.03.2018)

Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü (DİDGM). (2018b). *Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'ne Göre Atık Alım İzni Alan Marinalar*.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130226_142947_66968_1_67502.doc, (13.03.2018).

Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü (DİDGM). (2018c). *Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'ne Göre Muafiyet Belgesi Alan Liman İşletici Kuruluşlar*.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130226_142835_66968_1_67502.doc, (13.03.2018)

Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü (DİDGM). (2018ç). *Gemilerin Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmaların Kontrolü ve Yönetimi Projesi*.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130226_113906_66968_1_67502.pdf, (13.03.2018)

Diers, D. (1985). Policy and Politics. *Political Action Handbook For Nurses* (ss. 53-59) Editors D. Mason ve S. Talbott. Menlo Park: Addison-Wesley Publishing Company.

Dikshit, R. D. (2006). *Political Geography: the Spatiality of Politics*. New York: Tata McGraw-Hill Publishing Company Ltd.

Dordevic, Z. (2010). Intelligent System For Automatic Maritime Traffic Control. 8. International Symposium on Intelligent Systems and Informatics (SISY) (ss. 497-500), Düzenleyen IEEE. Subotica. 10-11 Eylül 2010.

Duan, A. ve Zhao, Y (2007). Preliminary Evaluation On Ship Safety Based On Unascertained Measure. *Journal of Shanghai Maritime University* 2007(2).

Duzha, A., Gouvas, P. ve Canepa, M. (2017). MITIGATE: An Innovative Cyber-Security Maritime Supply Chain Risk Management System. *Proceedings of the First Italian Conference on Cybersecurity (ITASEC17)* (ss. 248-252), Düzenleyen Università Ca'Foscari Venezia and Cybersecurity Natioanl Lab. Venice. 17-20 Ocak 2017.

Dünya Gümrük Örgütü (WCO). (2018). *SAFE Framework of Standards 2018 Edition*.

<http://www.wcoomd.org//media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf?la=en>, (29.06.2019)

Egghe L. (2006). Theory And Practice Of The G-Index. *Scientometrics*. 69(1): 131-152.

Eide, M. S., Endresen, Ø., Brett, P. O., Ervik, J. L. ve Roang K. (2007). Intelligent Ship Traffic Monitoring For Oil Spill Prevention: Risk Based Decision Support Building On AIS. *Marine Pollution Bulletin* 54(2): 145-148.

Elman, C. ve Elman M. F. (2003). *Progress in International Relations Theory: Appraising the Field*. Cambridge: The MIT Press.

European Maritime Safety Agency (EMSA). (2019). *CleanSeaNet Service*. <http://www.emsa.europa.eu/csn-menu.html>, (09.01.2019).

Engler, E., Heymann, F. ve Ziebold, R. (2014). E-Navigation-Integrity In The Maritime Traffic System. *Hydrographische Nachrichten*. 6: 20-23.

Er, Z. (2005). Definitions Of Human Factor Analysis For The Maritime Safety Management Process. *Proceedings of the International Association of Maritime Universities-IAMU 6. Annual General Assembly and Conference* (ss. 235-243), Düzenleyen IAMU. Malmö. 24-26 Ekim 2005.

Eren, E. (2002). *Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası*. İstanbul: Beta Basım.

Eriksen, T., Narheim, B. T., Høye, G. ve Wahl, T. (2001). New Microsatellite-Based Concept For Monitoring Of Maritime Traffic By Navigation Radar Detection. *Proceedings Volume 4540, International Symposium on Remote Sensing; Sensors, Systems, and Next-Generation Satellites V.*, Düzenleyen The International Society for Optical Engineering. Toulouse. 16-21 Eylül 2001.

Eriksen, T., Høye, G., Narheim, B. ve Meland, B. J. (2006). Maritime Traffic Monitoring Using A Space-Based AIS Receiver. *Acta Astronautica*. 58(10): 537-549.

European Space Agency (ESA). (2019). *Copernicus, Observing the Earth*.
https://www.esa.int/Our_Activities/Observing_the_Earth/Copernicus/Overview3,
(10.01.2019).

European Union (EU). (2016a). *Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council of 13 April 2005 Amending Council Regulation (EEC) No 2913/92 Establishing the Community Customs Code*.
<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d46b74e3-376e-476a-94d6-2c513efe7bfc/language-en>, (23.08.2016).

European Union (EU). (2016b). *Directive 2000/59/EC of The European Parliament and of The Council of 27 November 2000 on Port Reception Facilities for Ship-Generated Waste And Cargo Residues*.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32000L0059>,
(23.10.2016).

Eyüboğlu, H. ve Eyüboğlu, Ö. (2017). Türk Boğazları'nda Çevre Kirliliği. *Tabiat ve İnsan* 198: 15-26.

Fabbri, T., Vicen-Bueno, R., Grasso, R., Pallotta, G., Mllifiori, L.M. ve Cazzanti, L. (2015). Optimization Of Surveillance Vessel Network Planning In Maritime Command And Control Systems By Fusing METOC & AIS Vessel Traffic Information. *MTS/IEEE OCEANS 2015-Discovering Sustainable Ocean Energy for A New World* (ss. 1-7), Düzenleyen Institue of Electrical and Electronics Engineering Inc. Genova. 17 September 2015.

Filipowicz, W. (2008). Mathematical Theory Of Evidence In Maritime Traffic Engineering. *Journal of KONES*. 15(3): 129-137.

Freidman, G. (2010). *Gelecek Yüzyıl, 21. Yüzyıl İçin Öngörüler*. Çev. Enver Günsel ve İbrahim Şener. İstanbul: Pegasus Yayınları

Ghafoori, A. ve Altiok, T. (2012). A Mixed Integer Programming Framework For Sonar Placement To Mitigate Maritime Security Risk. *Journal of Transportation Security*. 5(4): 253-276.

Glässer, U., Jackson, P. J., Araghi, A. K., Wehn, H. ve Shahir, H. Y. (2010). A Collaborative Decision Support Model for Marine Safety and Security Operations. *Distributed, Parallel and Biologically Inspired Systems. 7th IFIP TC 10 Working Conference, DIPES 2010, and 3rd IFIP TC 10 International Conference, BICC 2010, Held as Part of WCC 2010, Brisbane, Australia, September 20-23, 2010, Proceedings* (ss. 266-277). Editors Hinchey, M., Kleinjohann, B., Kleinjohann, L., Lindsay, P., Rammig, F.J., Timmis, J. ve Wolf, M. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.

Gökalp, İ. (2008). *Milletlerarası Adalet Divan'ın Deniz Alanlarının Sınırlandırmasına Dair Kararlarında Dikkate Aldığı İlkeler*. İstanbul: Beta Yayınları.

Graff, J. (2009). E-Maritime: A Framework For Knowledge Exchange And Development Of Innovative Marine Information Services. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 8(2): 173-201.

Grancher, A., Ray, C. ve Thibaud, R. A. (2013). Knowledge-based Approach for the Analysis of Maritime Traffic. *COST MOVE Workshop on Moving Objects at Sea* (ss 5-10), Düzenleyen Ecole Navale. Brest. 27-28 Haziran 2013.

Grant, A., Williams, P., Ward, N. ve Basker, S. (2009). GPS Jamming And The Impact On Maritime Navigation. *The Journal of Navigation*. 62(2): 173-187.

Greidanus, H., Thomas, G. G., Campbell, G. ve Bryan, K.(2013). International Cooperation for Space-Based Global Maritime Awareness-The Next Step. *Proceedings of SeaSAR 2012 (Fourth SAR Oceanography Workshop) entitled Advances in SAR Oceanography* (ss. 2-3), Düzenleyen Norwegian Space Center,

NERSC and ESA. Tromso. 18-22 Haziran 2012.

Grassmann, H. (2001). *Fizik ve Ötesi*. Çev. Çiğdem Buğdaycı ve Yüksel Atakan, İstanbul: Evrim Yayınevi.

Grewal D. (2008). International Ship Safety Regulations. *Maritime Safety, Security and Piracy*. Editor Wayne K. Talley. London: Informa.

Grove, E. (1990). *Future of Sea Power*. Annapolis: Naval Institute Press.

Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü (GMGM). (2018). *Proje ve Teknik Sistemler*.
<http://muhafaza.gtb.gov.tr/kacakcilikla-mcuadele/proje-ve-teknik-sistemler>,
(19.02.2018).

Gürbüz S. ve Şahin F. (2017). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri Felsefe-Yöntem-Analiz*. Ankara: Seçkin.

Gürçan, M. (21.05.2015), Türk Deniz Kuvvetleri'nin 2033 Vizyonu. *Al-Monitor*.
<http://www.al-monitor.com/pulse/tr/originals/2015/05/turkish-navy-aims-high-for-2033-become-global-force.html>, (16.06.2016).

Gürdeniz, C. (2013). *Hedefteki Donanma*. İstanbul: Kırmızı Kedi.

Hadzagic, M., St-Hilaire, M. O., Webb, S. ve Shahbazian, E. (2013). Maritime Traffic Data Mining Using R. 16. *International Conference on Information Fusion (FUSION 2013)* (ss. 2041-2048), Düzenleyen International Society of Information Fusion. Salamanca. 9-12 Temmuz 2013.

Hajduk, J. (2009). Safety of Navigation and Spatial Planning at Sea. *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. Editor Adam Weintrit. Boca Raton: CRC Press.

Hammersley, M. ve Traianou, A. (2017). *Nitel Araştırmalarda Etik*. Çev. Sibel Balcı ve Berat Ahi. Ankara: Anı Yayıncılık.

Hansen, H. T. (2008). Distinction in the Finer Shades of Gray: The ‘Four Circles Model’ for Maritime Security Threat Assessment. *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*. Editors Rupert Herbert-Burns, Sam Bateman, Peter Lehr. London: CRC Press.

Hara, K ve Nakamura, S. (1995). A Comprehensive Assessment System For The Maritime Traffic Environment. *Safety Science*. 19(2-3): 203-215.

Hartmann, F. H. (1983). *The Relations of Nations*, London: MacMillan Pub. Co.

Harzing, A. W. (2007). *Publish or Perish*.

<https://harzing.com/resources/publish-or-perish>, (18.02.2017).

Harzing, A.W., Alakangas, S. ve Adams D. (2014). “hIa: An Individual Annual H-Index To Accommodate Disciplinary And Career Length Differences. *Scientometrics*. 99(3): 811-821.

Harzing A. W. ve Alakangas S. (2015). Citation Metrics Versus Peer Review: Google Scholar, Scopus and the Web of Science: A Longitudinal and Cross-Disciplinary Comparison. *Advanced Seminar: Assesment of Resarch and Teaching Outcomes at Higher Edudcation Institutions, Düzenleyen Complutense University*. Madrid. 16-17 Kasım 2015.

Heering, D. (2005). EU Phare Twinning Project Strengthening Enforcement of Maritime Safety. *International Association of Maritime Universities Annual General Assembly AGA6 2005*.

Hirsch, J. E. (2005). An Index To Quantify An Individual's Scientific Research Output. *Proceedings Of The National Academy Of Sciences Of The United States Of America, National Academy of Sciences*. 102(46): 16569- 16572.

Holsten, S. (2009). Global Maritime Surveillance With Satellite-Based AIS. *OCEANS 2009-EUROPE IEEE Conference* (ss. 1-4), Düzenleyen IEEE. Bremen. 11-14 Mayıs 2009.

Hänninen, M. (2014). Bayesian Networks For Maritime Traffic Accident Prevention: Benefits And Challenges. *Accident Analysis & Prevention* 73: 305-312.

Høye, G.K., Eriksen, T., Meland, B.J. ve Narheim, B. T. (2008). Space-based AIS For Global Maritime Traffic Monitoring. *Acta Astronautica* 62(2): 240-245.

Iceye (ICEYE). (2019). *ICEYE, Global Satallite Monitoring*.
<https://www.iceye.com/>, (12.01.2019).

International Labour Organization (ILO). (2015). *Seafarers' Identity Documents Convention*, 2003.
https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C185, (04.03.2015).

International Labour Organization (ILO). (2017a). *Maritime Labour Convention(MLC)*, 2006.
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf, (23.01.2017).

International Labour Organization (ILO). (2017b). *Merchant Shipping (Minumum Standards) Convention*, 1976 (No:147).
https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C147, (25.01.2017).

International Labour Organization (ILO). (2017c). *Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976*.

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312337:NO, (25.01.2017).

International Labour Organization (ILO). (2019). *Ratification by Convention*.

<https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12001:0::NO::>, (09.06.2019).

International Labour Organization (ILO) ve International Maritime Organization (IMO). (2015). *Code of Practice on Security in Ports 2004*.

https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2004/104B09_186_engl.pdf, (12.03.2015).

International Monetary Fund (IMF). (2019). *World GDP Ranking 2018*.

<https://knoema.com/nwnfkne/world-gdp-ranking-2018-data-and-charts>, (01.06.2019).

International Maritime Organization (IMO). (2013). *SUA Convention*.

<http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/SUAConvention/Pages/default.aspx>, (10.12.2013).

International Maritime Organization (IMO). (2017a). *ISM Code, International Safety Management Code*.

<http://www.imo.org/en/Publications/PublishingImages/PagesfromEB117E.pdf>, (14.01.2017).

International Maritime Organization (IMO). (2017b). *STCW, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 as amended in 1995 and 1997 and Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code*.

<http://www.saturatore.it/Diritto/STCW95.pdf>, (16.01.2017).

International Maritime Organization (IMO). (2018a). *e-Navigation Strategy Implementation Plan*.

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Documents/enavigation/SIP.pdf>, (24.04.2018).

International Maritime Organization (IMO). (2018b). *Marine Electronic Highway (MEH) Demonstration Project in the Straits of Malacca and Singapore*.

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/SpecialProgrammesAndInitiatives/Pages/MarineElectronicHighway.aspx>, (03.05.2018).

International Maritime Organization (IMO). (2019). *Status Of IMO Treaties-29 May 2019*.

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf>, (09.06.2019).

Jackson, P., Glässer, U., Shahir, H. Y. ve When, H. (2011). An Extensible Decision Engine For Marine Safety And Security. *Proceedings of 2011 IEEE Conference on Intelligence and Security Informatics (ISI)* (ss. 54-59.), Düzenleyen IEEE. Beijing. 10-12 Temmuz 2011.

James, S., Warren, D. ve Meggitt, D. (2005). Naval Maritime Security Test And Evaluation Site (NMSTES). *Proceedings of OCEANS 2005 MTS/IEEE* (2:1841-1843), Düzenleyen IEEE. Washington DC. 17-23 Eylül 2005.

Jeong, J. S., Park, G. K. ve Kim, K. I. (2013). Maritime Traffic Characteristics In Waterway With Time Variant CPA. *Annual of Navigation*. 20(1):49-58.

Jiacai, P., Qingshan, J., Jinxing, H. ve Zheping, S. (2012). An AIS Data Visualization Model For Assessing Maritime Traffic Situation And Its Applications. *Procedia Engineering*. 29: 365-369.

Jing, G. ve Chaojian, S. (2011). Survey on Methods of Moving Object Video

Detection in Marine Environment. *2011 International Conference on Computer Science and Information Technology (ICCSIT 2011), IPSCIT (2012)*. 51:437-440.

Kazemi, S., Abghari, S., Lavesson, N., Johnson, H. ve Raymen P. (2013). Open Data For Anomaly Detection In Maritime Surveillance. *Expert Systems with Applications* 40(14): 5719-5729.

Keller, F. J., Gettys, E. W. ve Skove, M. J. (2005). *Fizik*. Çev. R. Ömür Akyüz, Erhan Gülmez, Bekir Karaoğlu, Serdar Nergiz ve Galip Tepehan. İstanbul: Literatür Yayıncılık.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM). (2019). *2018 Yılı Sektör Raporu*. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/z2/zh/qi/E3/Sektor%20Raporu%202018.pdf>, (06.05.2019).

Kidston, D. ve Kunz, T. (2008). Using Simulation To Evaluate Traffic Engineering Management Services In Maritime Networks. *Proceedings of the 2008 Spring Simulation Multiconference, SpringSim 2008* (ss. 549-661), Düzenleyen Society For Modelling and Simulation International. Ottawa. 14-17 Nisan 2008.

Kim, K. I., Jeong, J. S. ve Park, G. K. (2014). Development of a Gridded Maritime Traffic DB for e-Navigation. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*. 1(1): 39-47.

Kirchberger, S. (2015). *Assessing China's Naval Power: Technological Innovation, Economic Constraints, and Strategic Implications*, New York: Springer.

Kissinger, H. (2006). *Diplomasi*. Çev. İbrahim H. Kurt. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi (KBB). (2019). *Deniz ve Kıyı Hizmetleri Şube Müdürlüğü, 12 Yılda Körfezi Kirleten 459 Gemiye 15,5 Milyon Ceza*.

<http://kocaeli.bel.tr/tr/main/birimler/deniz-ve-kiyi-hizmetleri-sube> mudurlugu/15/32876, (28.03.2019).

Koldenhof, Y., Nijse, H., Tak, C. V. ve Glansdorp, C. C. (2010). Risk Analysis as an Integrated Operational and Legal Instrument with Respect to the Safety Of Maritime Traffic. 7. *International Conference on Computer Simulation in Risk Analysis and Hazard Mitigation*. Algarve. 13-15 Eylül 2010; *WIT Transactions on Information and Communication Technologies*. 43: 245-256.

Komorčec, D. ve Matika, D. (2016). Small Crafts Role In Maritime Traffic And Detection By Technology Integration. *Scientific Journal of Maritime Research* 30: 3-11.

Kugler, J. ve Lemke, D. (1996). The Evolution of the Power Transition Perspective. *Parity and War: Evolutions and Extensions of The War Ledger* (ss.3-33). Editors Jacek Kugler ve Douglas Lemke. Ann Arbor: University of Michigan Press.

Kugler, J. ve Tammen, R. L. (2004). Regional Challenge: China's Rise To Power. *The Asia-Pacific: A Region in Transition* (ss. 33-53). Editor Jim Rolfe. Honolulu: Asia-Pacific Center for Security Studies.

Kuit, C. ve Kievit, P. (2013). Turkish Coast Guard Aviation. *KR-Media*. <http://www.kr-media.ru/en/turkish-coast-guard-aviation/>, (26.06.2018).

Kurumahmut, A. (2017). *Deniz Hukuku ve Türkiye'nin Yakın Deniz Havzası Konferans Notları*. Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.

Lavigne, V. (2014). Interactive Visualization Applications For Maritime Anomaly Detection And Analysis. *Defence Research Reports, Technical Report, Defence Research and Development Canada (DRDC) Document No: DRDC-RDDC-2014-P97*. (ss.74-84).

Lee, B., Park, N. ve Kim, J. (2014). A Requirement Analysis of Awareness-Based Vessel Traffic Service System for Maritime Safety. *Advances in Computer Science and its Applications*. 279: 379-384.

Lehner, S., Schwarz, E. ve Nyenhuis, M. (2015). Satellite Based Maritime Surveillance To Increase Safety, Security And Efficiency Of Ship Traffic. *Applications of Satellite Earth Observations: Serving Society, Science & Industry - Full Report 2015 Editon* (ss.128-130).

Lehr, P. (2008). Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* (ss.55-72). Editors Rupert Herbert-Burns, Sam Bateman ve Peter Lehr. London: CRC Press.

Lei, P. R , Tsai, T. H. ve Peng, W. C. (2016). Discovering Maritime Traffic Route From AIS Network. 18. *Aisa-Pacific Network Operations and Management Symposium (APNOMS)* (ss. 1-6). Kanazawa. 5-7 October 2016.

Lerche, C. O. J. ve Said, A. A. (1963). *Concepts of International Politics*. Upper Saddle River: Prentice Hall Inc.

Lessing, P. A., Bernard, L. J., Tetreault, C. B. J. ve Chaffin J. N. (2006). Use of the Automatic Identification System (AIS) on Autonomous Weather Buoys For Maritime Domain Awareness Applications. *OCEANs 2006* (ss. 1-6), Düzenleyen IEEE. Boston. 18-21 Eylül 2006.

Li, G. ve Jiang, H. (2005). The Application of FTA to Maritime Affairs Analysis. *Journal of Jimei University Natural Science* 2005 (3).

Lim, I. F. J. (2007). Comprehensive Maritime Domain Awareness: An Idea Whose Time Has Come. *Working Papers (WP) 141 S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS), Singapore*.

Liss, C. (2007). The Privatisation of Maritime Security-Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place? *Working Paper No:141.Murdoch University, Perth, Western Australia.*

Liu, B. (2014). Parallel Maritime Traffic Clustering Based on Apache Spark. <https://pdfs.semanticscholar.org/ee57/da09d549d6d074de29bf03aa2b33948295ad.pdf>, (03. 02.2019)

Liu, B. (2015). Maritime Traffic Anomaly Detection From AIS Satellite Data In Near Port Regions. Nova Scotia: Dalhousie University.

Livezey, E.W. (1979). *Mahan'a Göre Deniz Gücü*. Çev. İ. Fidan. İstanbul: Harp Akademileri Yayınları.

Mackinder, H. J. (2004). The Geographical Pivot of History (1904). *The Geographical Journal*, 170(4): 298-321.

Mahan, A. T. (1890) *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783* Boston: Little Brown and Company.

Mangini, G., Kassab, R., Bourret, N., Potet, P., Nouvel, P., Penarier A., Boulant C. ve Gasquet, D. (2010). Solid State Pulse Doppler Radars For Maritime Traffic Surveillance - Review Of Architecture And Trade-Off Analysis. *The 7th European Radar Conference*.(ss. 93-96), Düzenleyen IEEE. Paris. 30 Eylül-01 Ekim 2010.

Marlow, P. B. (2010). Maritime Security: An Update of Key Issues. *Maritime Policy and Management*. 37(7): 667-676.

Mastapeter C. W. (2008).*The Instruments of National Power: Achieving the Strategic Advantage in a Changing World*. (Unpublished Master of Science Dissertation). Monterey: Security Studies of Naval Postgraduate School.

McAbee, A., Scrofani, J., Tummala, M., Garren, D. ve McEachen, J. (2014). Traffic Pattern Detection Using The Hough Transformation For Anomaly Detection To Improve Maritime Domain Awareness. *17. International Conference on Information Fusion (FUSION) 2014* (ss. 1-6), Düzenleyen IEEE. Salamanca. 7-10 Temmuz 2014.

McClellan, J. E. ve Dorn H. (2006). *Dünya Tarihinde Bilim ve Teknoloji*. Çev. Haydar Yalçın. Ankara: Arkadaş Yayınevi.

Mediterranean MOU (MedMoU) (2018). *Mediterranean Memorandum of Understanding*.
<http://www.medmou.org/>, (15.03.2018).

Metaparti P. (2010). Rhetoric, Rationality and Reality in Post-9/11 Maritime Security. *Maritime Policy and Management*. 37(7): 723-736.

Merriam, S. B. (2018). *Nitel Araştırma: Desen Ve Uygulama İçin Bir Rehber*. Çev. Prof.Dr. Selahattin Turan Ankara: Nobel Yayıncılık.

Mersin Büyükşehir Belediyesi (MBB). (2019). *Çevre Koruma Ve Kontrol Dairesi Başkanlığı, Havadan ve Karadan Gemi KAAynaklı Kirlilik Denetleniyor*.
<https://www.mersin.bel.tr/faaliyet/havadan-ve-denizden-deniz-denetim-faaliyetleri-aaigim>, (12.05.2019).

Michael, D. (2004). *Complying With The New Maritime Security Regime: Towards A Model Maritime Law Enforcement Approach*. (Unpublished Master of Science Dissertation). Malmö: Maritime Administration of World Maritime University.

Molchan, M. (2005). The Role Of Micro-Rovs In Maritime Safety And Security. *Molchan Marine Sciences*.
<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.119.3003&rep=rep1&type=pdf>, (02.03.2018).

Molenaar, E. J. (1998). *Coastal State Jurisdiction Over Vessel- Source Pollution*. Boston/London: Kluwer Law International, The Hague.

Morgenthau, H. J. (1970). *Uluslararası Politika, Güç ve Barış Mücadelesi Cilt 1*, Çev. Baskın Oran ve Ünsal Oskay. Ankara: Sonuç Matbaası.

Murphy, M. N. (2008) Lifeline or Pipedream? Origins, Purposes, and Benefits of Automatic Identification System, Long-Range Identification and Tracking, and Maritime Domain Awareness. *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* (ss. 13-28). Editors Rupert Herbert-Burns, Sam Bateman ve Peter Lehr. London: CRC Press.

Narheim, B. T., Eriksen, T., Høye, G. K. ve Wahl, T. (2001). A Novel Concept For Monitoring Of Maritime Traffic By Micro-Satellites. *15. Annual/USU Conference on Small Satellites*, Düzenleyen Utah State University. Utah. Ağustos 2001.

Nincic, D. J. (2002). Sea Lane Security and U.S. Maritime Trade: Chokepoints as Scarce Resources. *Globalization and Maritime Power* (ss. 143-170). Editor Sam J. Tangredi. Washington DC: Institute for National Strategic Studies.

Noda, S. (2004). Container Shipping And Security Issues: The Carriers' Responsibility In The Fight Against Terrorism. *Maritime Economics & Logistics*. 6(2): 157-186.

Novák, P. ve Witteveen, C. (2013). Reconfiguration of Large-Scale Surveillance Systems. *Computational Logic In Multi-Agent Systems- 14. International Workshop, CLIMA 2013, Corunna. 16-18 Eylül 2013, Proceedings* (8143:325-339). Editors: Leite, J., Son, T.C., Torroni, P., van der Torre, L. ve Woltran, S. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag.

Okur, D. A. (2009). *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*. İstanbul: XII. Levha Yayınları.

Organization For Economic Co-Operation and Developement (OECD). (2003). *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*. Paris: OECD.

Organization For Economic Co-Operation and Developement (OECD). (2019) *Glossary of Statistical Terms*.
<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=587>, (09.06.2019)

Organski, A.F. K. (1968). *World Politics*. New York: Knopf.

Organski, A.F.K. ve Kugler, J. (1980). *The War Ledger*. Chicago: University of Chicago Press.

Osekowska, E. (2014). *Design And Implementation Of A Maritime Traffic Modeling And Anomaly Detection Method*. Karlskrona: Blekinge Institute of Technology.

Osekowska, E., Johnson, H. ve Carlsson, B. (2014). Grid Size Optimization For Potential Field Based Maritime Anomaly Detection. *Transportation Research Procedia*. 3: 720-729.

O'young, S. ve Hubbard, P. (2007). RAVEN: A Maritime Surveillance Project Using Small UAV. *2007 IEEE Conference on Emerging Technologies and Factory Automation (EFTA 2007)* (ss. 904-907), Düzenleyen IEEE. Patras. 25-28 Eylül 2007.

Önder, A. (2008). *Türk Yunan İlişkileri (Kıta Sahaneliği Meselesi)*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Edirne: Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Özalp, İ., Şahin, M., Berberoğlu, G. ve Ceylan, R. (2003). *Yönetim Organizasyon*. Eskişehir: TC Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayınları.

Özbaş, B., Or, İ. ve Altıok, T. (2013). Comprehensive Scenario Analysis For Mitigation Of Risks Of The Maritime Traffic In The Strait Of Istanbul. *Journal of Risk Research*. 16(5): 541-561.

Özer, D. (2010). *Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

Özey, R. (2012). *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği*. İstanbul: Aktif Yayınevi.

Özman, A. (2006). *Deniz Hukuku I*. Ankara: Turhan Kitabevi.

Pallis, A. A. ve Vaggelas G. K. (2008). EU Port and Shipping Security. *Maritime Safety, Security and Piracy*. (ss. 235-254). Editor Wayne K. Talley. London: Informa.

Pan, J., Jiang, Q. ve Shao, Z. (2011). New Method to Appraise the Maritime Traffic Situations. *Proceedings of the 3th International Conference on Transportation Engineering, ICTE 2011* (ss. 315-321), Düzenleyen American Society of Civil Engineers (ASCE) ve China Communications and Transportation Association. Chengdu. 23-25 Temmuz 2011.

Papadimitriou, K., Pnevmatikatos, D., Dollas, A., Koulamas, C., Aggelidakis, S., Chadzidakis, P., Vasilikiotis, L. ve Emmanouilidou, M. (2012). Developing RFID-Based Systems for Security in Marine Transportations. *2012 16th Panhellenic Conference on Informatics* (ss. 84-89). Düzenleyen IEEE. Piraeus. 05-07 Ekim 2012.

Park, N., Cho, S., Kim, B. D., Lee, B. ve Won, D. (2012). Security Enhancement Of User Authentication Scheme Using IVEF In Vessel Traffic Service System. *Computer Science and Its Applications*. 203: 699-705.

Parlanti, D., Paganelli, F. ve Giuli, D. (2011). A Service-Oriented Approach For Network-Centric Data Integration And Its Application To Maritime Surveillance. *IEEE Systems Journal*. 5(2): 164-175.

Patraiko, D. (2007). The Development of e-Navigation. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 1(3): 257-260.

Patraiko, D., Wake, P. ve Weintrit, A. (2010). E-Navigation And The Human Element. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 4(1): 11-16.

Pazarcı, H. (2008). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi.

Pegg, R. (2008). Maritime Forces and Security of Merchant Shipping in the Mediterranean Sea and Northern Indian Ocean. *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* (ss. 28-38). Editors Rupert Herbert-Burns, Sam Bateman ve Peter Lehr. London: CRC Press.

Pelot, R. P. ve Wootton, D. (2004). Maritime Traffic Distribution In Atlantic Canada To Support An Evaluation Of A Sensitive Sea Area Proposal (Rep.No. 2004-05). *Maritime Activity and Risk Investigation Network*.

Perera, L. P., Oliveira, P. ve Soares, C. G. (2012). Maritime Traffic Monitoring Based On Vessel Detection, Tracking, State Estimation, And Trajectory Prediction. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*. 13(3):1188-1200.

Perivoliotis, L., Nittis, K. ve Charissi, A. (2006). An Integrated Service For Oil Spill Detection And Forecasting In The Marine Environment. *European Operational Oceanography: Present and Future, Publication of the European Communities*. (ss. 381-387)

Petticrew, M. ve Roberts H. (2006). *Systematic Reviews in the Social Sciences: A Practical Guide*. Oxford: Blackwell Publishing.

Picard, M., Oularbi, M. R., Flandin, G. ve Houcke S. (2012). An Adaptive Multi-User Multi-Antenna Receiver For Satellite-Based AIS Detection. 6. *Advanced Satellite Multimedia Systems Conference(ASMS)* and 12. *Signal Processing for Space Communications Workshop (SPSC)* (ss. 273-280). Baiona. 5-7 Eylül 2012.

Pinto, C. A., Ghaith, R. ve Wayne K. T. (2008). US Port Security. *Maritime Safety, Security and Piracy*. (ss. 217-232). Editor Wayne K. Talley. London: Informa.

Pirelli, F., Cenciarelli, O., Gabbarini, V., Malizia A., Sassolini A., Damico F., Giovanni D., Carestia M., Palombi L., Belecci C. ve Gaudio P. (2014). Maritime Security: Applications And Perspectives To Combat Chemical, Radiological And Explosive Threats. *Defence S & T Technical Bulletin*. 7(2): 90-98.

Pires, N., Guinet, J. ve Dusch, E. (2010). ASV: An Innovative Automatic System For Maritime Surveillance. *Navigation*. 58(232): 1-20.

Poelle, M. (1999). *Raising Cartographic Consciousness: The Social and Foreign Policy Vision of the Geopolitics in the Twentieth Century*. New York: Lexington Books.

Polemi, D., Ntouskas, T., Georgakakis, E., Douligeris C., Theoharidou M. ve Gritzalis D. (2013). S-Port: Collaborative Security Management Of Port Information Systems. *Information, Intelligence Systems and Applications (IISA) Fourth International Conference* (ss. 1-6). Piraeus. 10-12 Temmuz 2013.

Rahman, C. (2008). Evolving U.S. Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship Navy. *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* (ss. 39-54). Editors Rupert Herbert-Burns, Sam Bateman ve Peter Lehr. London: CRC Press.

Ray, C., Devogele, T., Noyon, V., Petit, M., Fournier, S. ve Claramunt, C. (2007). GIS Technology for Maritime Traffic Systems. *European Research Consortium for Informatics and Mathematics News: Special Theme on Traffic Planning and Logistics*. (68: 41-42). Editor Kuntz, P. ERCIM EEIG

Ray, C., Goralski, R., Claramunt, C. ve Gold, C. (2011). Real-Time 3D Monitoring of Marine Navigation. *Information Fusion and Geographic Information Systems. Lecture Notes in Geoinformation and Cartography* (5: 161-175). Editors Popovich V.,

Claramunt C., Devogele T., Schrenk M. ve Korolenko K. Berlin-Heidelberg: Springer.

Ray, C., Grancher, A., Thibaud, R. ve Etienne, L. (2013). Spatio-Temporal Rule-Based Analysis Of Maritime Traffic. *OCOSS'2013: Ocean & Coastal Observation: Sensors and Observing Systems, Numerical Models & Information* (ss.1-8). Nice. 28-31 Ekim 2013.

Raymond, C. Z. ve Morriën, A. (2008). Security in the Maritime Domain and Its Evolution Since 9/11 *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* (ss. 3-12). Editors Rupert Herbert-Burns, Sam Bateman ve Peter Lehr. London: CRC Press.

Regional Activity Center For Specially Protected Areas (RAC/SPA). (2017). *Specially Protected Areas of Mediterranean Importance SPAMIs*. <http://www.rac-spa.org/spami>, (07.01.2017).

Renga, A., Graziano, M. D., D'Errico, M., Moccia, A. ve Cecchini, A. (2011). SAR-Based Sea Traffic Monitoring: A Reliable Approach For Maritime Surveillance. *The International Society for Optics and Photonics (SPIE) Proceedings Vol. 8179: SAR Image Analysis, Modeling, and Techniques XI* (ss. 79-89). Editors Claudia Notarnicola, Simonetta Paloscia ve Nazzareno Pierdicca.

Resmi Gazete (R.G.). (2014a). *Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun*. 17/06/2019 tarih ve 27261 sayılı Resmi Gazete. Kanun No: 5902 Kabul Tarihi: 29/05/2019. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/06/20090617-1.htm>, (03.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014b). *Afet ve Acil Durum İdare Hizmetleri Yönetmeliği*. 18/12/2013 tarih ve 28855 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı: 2013/5703 <http://resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/12/20131218-13.htm>, (05.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014c). *2012 tarihli Kimyasal, Biyolojik, Radyolojik ve*

Nükleer (KBRN) Tehlikelere Dair Görev Yönetmeliği. 03/05/2012 tarih ve 28281 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/05/20120503-3.htm>, (05.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014ç). *Gümrük Kanunu*. 04/11/1999 tarih ve 23866 sayılı Resmi Gazete. Kanun No: 4458 Kabul Tarihi: 27/10/1999.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/23866.pdf>, (05.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014d). *Gümrük Yönetmeliği*. 07/10/2009 tarih ve 27369 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/10/20091007M1-1.htm>, (06.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014e). *Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği*. 21/05/2014 tarih ve 29006 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/05/20140521-5.htm>, (06.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014f). *Limanlar Kanunu*. 20/04/1341 tarih ve 95 sayılı Resmi Gazete. Kanun No: 618 Kabul Tarihi: 14/04/1341.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/95.pdf>, (05.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014g). *Limanlar Yönetmeliği*. 31/10/2012 tarih ve 28453 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121031-5.htm>, (07.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014ğ). *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü*. 06/11/1998 tarih ve 23515 Mükerrer sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı: 98/11860.

http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/23515_1.pdf, (08.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014h). *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği*. 20/03/2007 tarih ve 26468 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/03/20070320-10.htm>, (03.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014ı). *SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik*. 11/08/2006 tarih ve 26256 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/08/20060811-2.htm>, (04.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2014i). *Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ*. 17/02/2009 tarih ve 27144 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/02/20090217-23.htm>, (10.12.2014).

Resmi Gazete (R.G.). (2016a). *Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme*. 24/06/1990 tarih ve 20558 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı:90/442.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20558.pdf>, (16.05.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016b). *2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme'ye Çekince ile Birlikte Katılmamız Hakkında Karar*. 28/08/2014 tarih ve 29102 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı: 2014/690.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/08/20140828-1.htm>, (18.05.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016c). *1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlık olma Müdahale ve İşirliği ile ilgili Uluslararası Sözleşme ve Eklerine Katılmamız Hakkında Karar*. 18/09/2003 tarih ve 25233 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı:2003/6084.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2003/09/20030918.htm#3>, (18.05.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016ç). *Akdeniz'in Deniz Ortamı Ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi'ne Katılmamız Hakkında Karar*. 22/08/2002 tarih ve 24854 sayılı Resmi Gazete Karar Sayısı:2002/4545

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2002/08/20020822.htm#1>, (10.06.2016)

Resmi Gazete (R.G.). (2016d). *Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması*

Sözleşmesi'nin Onaylanması Hakkında Karar. 06/03/1994 tarih ve 21869 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı:94/5302.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/21869.pdf>, (10.06.2016)

Resmi Gazete (R.G.). (2016e). *Antarktika Andlaşması Metnine Katılmamız Hakkında Karar.* 18/09/1995 tarih ve 22408 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı:95/7172.

http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/ICIM/icim/uluslararası_bölgesel_org/Anlasmalar/Antarktika.pdf, (03.07.2016)

Resmi Gazete (R.G.). (2016f). *Antarktika Andlaşması Çevre Koruma Protokolüne Katılmamız Hakkında Karar.* 24/05/2017 tarih ve 30075 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı:2017/10272.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/05/20170524-18.pdf>, (03.07.2016)

Resmi Gazete (R.G.). (2016g). *2872 sayılı Çevre Kanunu.* 11/08/1983 tarih ve 18132 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18132.pdf>, (23.09.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016ğ). *5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun.* 11/03/2015 tarih ve 25752 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/03/20050311-1.htm>, (23.09.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016h). *Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği.* 21/10/2006 tarih ve 26326 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18132.pdf>, (25.09.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016ı). *Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kapsamında Mal ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik.* 26/04/2006 tarih ve 26150 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/04/20060426-7.htm>, (26.09.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016i). *Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği*. 26/12/2004 tarih ve 25682 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/12/20041226.htm>, (10.10.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016j). *Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine İlişkin Risk Değerlendirmesi Ve Acil Müdahale Planlarını Hazırlayacak Kurum Ve Kuruluşların Asgari Özelliklerine Dair Tebliğ*. 12/12/2014 tarih ve 29203 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/12/20141212-2.htm>, (11.10.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016k). *5326 sayılı Kabahatler Kanunu*. 31/03/2005 tarih ve 25772 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/03/20050331M1-2.htm>, (30.09.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2016l). *213 sayılı Vergi Usul Kanunu*. 12/01/1961 tarih ve 10705 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/10705.pdf>, (30.09.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2017a). *Kalkınma Planlarının Yürürlüğe Konması ve Bütünlüğünün Korunması Hakkında Kanun*. 6/11/1984 tarih ve 18567 sayılı Resmi Gazete. Kanun No:3067 Kabul Tarihi:30/10/1984.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18567.pdf>, (15.08.2017)

Resmi Gazete (R.G.). (2017b). *Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu*. 24/12/2003 tarih ve 25326 sayılı Resmi Gazete. Kanun No:5018 Kabul Tarihi:10/12/2003.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2003/12/20031224.htm>, (15.08.2017).

Resmi Gazete (R.G.). (2017c). *Sahil Güvenik Komutanlığı Kanunu*. 13/07/1982 tarih ve 17753 sayılı Resmi Gazete. Kanun No:2692 Kabul Tarihi:09/07/1982.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17753.pdf>, (15.08.2017).

Resmi Gazete (R.G.). (2017ç). *Denizde Arama Kurtarma Sözleşmesi'nin Onaylanmasına Dair Karar*. 24/03/1986 tarih ve 19057 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı: 86/10311.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19057.pdf>, (11.01.2017).

Resmi Gazete (R.G.). (2017d). *Uluslararası Denizde Can Emniyeti Konferansının Nihai Kararı*. 25/05/1980 tarih ve 16998 sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı: 8/522.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/16998.pdf>, (12.01.2017).

Resmi Gazete (R.G.). (2017e). *3539 sayılı Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme'ye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*. 28/04/1989 tarih ve 20152 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20152.pdf>, (12.01.2017).

Resmi Gazete (R.G.). (2017f). *Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname*. 01/11/2011 tarih ve 28102 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete. Karar Sayısı: KHK/655.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111101M1-1.htm>, (19.05.2017).

Resmi Gazete (R.G.). (2018a). *4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun*. 14/06/1946 tarih ve 6333 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6333.pdf>, (17.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018b). *Gemilerin Teknik Yönetmeliği*. 17/11/2009 tarih ve 27409 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/11/20091117-4.htm>, (17.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018c). *Petrol Tankerlerinin Çift Cidar veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik*. 03/11/2008 tarih ve 27043 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/11/20081103-1.htm>, (19.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018ç). *Gemi Teçhizatı Yönetmeliği*. 23/10/2005 tarih ve 25975 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/10/20051023-1.htm>, (19.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018d). *Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik*. 27/10/2009 tarih ve 27389 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/10/20091027-3.htm>, (19.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018e). *Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik*. 23/02/2006 tarih ve 26089 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060223-1.htm>, (20.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018f). *854 sayılı Deniz İş Kanunu*. 29/02/1967 tarih ve 12586 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/12586.pdf>, (20.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018g). *Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği*. 29/02/1967 tarih ve 12586 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm>, (20.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018ğ). *Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği*. 22/04/2007 tarih ve 26501 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/04/20070422-4.htm>, (22.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018h). *Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik*. 13/02/2006 tarih ve 26079 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060213-1.htm>, (22.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018ı). *Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği*. 22/01/2016 tarih ve 29601 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2016/01/20160122-4.htm>, (26.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018i). *Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik*. 10/11/2006 tarih ve 26342 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/11/20061110-6.htm>, (18.01.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018j). *Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği*. 26/03/2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/03/20060326-2.htm>, (20.01.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018k). 1972 Uluslararası *Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin Uygulanmasıyla İlgili Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün Onaylanması Hakkında Karar*. 29/04/1978 tarih ve 16273 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/16273.pdf>, (19.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018l). 1972 Uluslararası *Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nde Yapılan Değişikliğin Onay Kararı*. 18/11/1984 tarih ve 18579 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18579.pdf>, (19.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018m). *Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik*. 18/07/2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/02/20070218-3.htm>, (16.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018n). *Seyir Yardımcıları Yönetmeliği*. 25/05/2009 tarih ve 27238 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/05/20090525-3.htm>, (12.02.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2018o). *Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği*. 12/12/2001 tarih ve 2461 sayılı Resmi Gazete. Karar No: 2001/3275.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2001/12/20011212.htm#4>, (03.03.2018).

Resmi Gazete (R.G.). (2019a). *2019 yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu*. 31/12/2018 tarih ve 30642 sayılı Resmi Gazete. Kanun No:7156 Kabul Tarihi:22/12/2003.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/12/20181231M1-1.htm>, (19.06.2019).

Resmi Gazete (R.G.). (2019b). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Arasındaki Karadeniz’de Kıta Sahanlığı Sınırlandırılması Hakkında Anlaşma*. 20/01/1981 tarih ve 17226 sayılı Resmi Gazete. Karar No:8/2150 İmza Tarihi:23/06/2003.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17226.pdf>, (16.06.2019).

Resmi Gazete (R.G.). (2019c). *Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Mutludere/Rezovska Deresi Mansup Bölgesi’ndeki Sınırın Karadeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Anlaşması*. 21/07/1998 tarih ve 23409 sayılı Resmi Gazete. Karar No: 98/11359 İmza Tarihi:04/12/1997.

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/23409.pdf>, (16.06.2019)

Resmi Gazete (R.G.). (2019ç). *2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2019/1)*. 31/12/2018 tarih ve 30642 sayılı Resmi Gazete.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/12/20181231-6.htm>, (03.07.2016).

Resmi Gazete (R.G.). (2019d). *Bazı Cumhurbaşkanlığı Kararnamelerinde Değişiklik Yapılması Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi*. 10/01/2019 tarih ve 30651 sayılı Resmi Gazete. Kararname Numarası: 27.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/01/20190110-8.pdf>, (12.04.2019).

Resmi Gazete (R.G.). (2019e). *Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve*

Yetkileri Yönetmeliği. 21/01/2017 tarih ve 29955 sayılı Resmi Gazete.
<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/01/20170121.htm>, (22.03.2019).

Riveiro, M. (2014). Evaluation Of Normal Model Visualization For Anomaly Detection In Maritime Traffic. *ACM Transactions on Interactive Intelligent Systems* 4(1):1-24.

Riveiro, M, Falkman, G, Ziemke, T. ve Kronhamn T. (2009a). Reasoning About Anomalies: A Study Of The Analytical Process Of Detecting And Identifying Anomalous Behavior In Maritime Traffic Data. *SPIE Proceedings Vol. 7346: Visual Analytics for Homeland Defense and Security* (ss.1-12). Editors William J. Tolone ve William Ribarsky. SPIE.

Riveiro, M., Falkman, G., Ziemke, T. ve Warston, H. (2009b). VISAD: An Interactive And Visual Analytical Tool For The Detection Of Behavioral Anomalies In Maritime Traffic Data. *SPIE Proceedings Vol. 7346: Visual Analytics for Homeland Defense and Security* (ss.1-11). Editors William J. Tolone ve William Ribarsky. SPIE.

Rizvanolli, A., Burmeister, H. C. ve John, O. (2015). The Role of the European Maritime Simulator Network in Assessing Dynamic Sea Traffic Management Principles. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 9(4): 559-564.

Rodotheatos, G. M. (2012). The Role of Maritime in WMD Transportation and Global Supply Chain Security *GFF Workshop “The Role of Maritime in WMD Transportation and Global Supply Chain Security”*, Book Report, September 2012, (ss. 22-24).

Roksund, A. (2007). *The Jeune École The Strategy of the Weak*. Leiden: Koninklijke Brill NV.

Rødseth, Ø. J. (2011). A Maritime Its Architecture For E-Navigation And E-Maritime: Supporting Environment Friendly Ship Transport. *14. international IEEE Conference On Intelligent Transportation Systems (ITSC)* (ss.1156-116), Düzenleyen IEEE. Washinton DC. 5-7 Ekim 2011.

Sahil Güvenlik Komutanlığı (SGK.lığı). (2014). *Stratejik Plan 2015-2019*. <https://www.sg.gov.tr/orta/strateji2018.pdf>, (08.09.2017).

Sahil Güvenlik Komutanlığı (SGK.lığı). (2019). *Stratejik Plan 2019-2023*. <https://www.sg.gov.tr/orta/strateji2018.pdf>, (14.07.2019).

Salous, M., Müller, H., Bolles, A. ve Hahn, A. (2015). Improving Maritime Traffic Safety By Applying Routes Exchange And Automatic Relevant Radar Data Exchange. *Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*. 44(16): 90-98.

Samama, A. (2010). Innovative Video Analytics For Maritime Surveillance. *International Waterside Security Conference (WSS)* (ss. 1-8), Düzenleyen Insititue of Electrical and Electronics Engineers (IEEE). Carrara. 3-5 Kasım 2010.

Sancar, E. (2006). *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

Santamaria, C., Greidanus, H., Fournier, M., Eriksen, T., Vespe, M., Alvarez, M., Arguedas, V. F., Delaney, C. ve Argentieri, P. (2016). Sentinel-1 Contribution To Monitoring Maritime Activity In The Arctic. *Proceedings of the Living Planet Symposium 2016* (ss. 1-8). Prague. 09-13 Mayıs 2016. Editor L.Ouwehand. Noordwijk: ESA Communications (ESA SP 740).

Savunma Sanayi Müsteşarlığı (SSM). (2016). *Havuzlu Çıkarma Gemisi (LPD) Projesi*. <http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/projeler/Sayfalar/proje.aspx?projeID=30>, (04.07.2016).

Savunma Sanayi Müsteşarlığı (SSM). (2019). *2017-2021 Stratejik Plan*.
https://www.ssb.gov.tr/Images/Uploads/MyContents/F_20170606155720342529.pdf,
(02.03.2019).

Schilk, G., Blumel, E., Recagno, V. ve Boevé, W. (2007). Ship, Port And Supply Chain Security Concepts Interlinking Maritime With Hinterland Transport Chains. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 7(1): 205-225.

Schinas, O (2007). Examining The Use And Application Of Multi-Criteria Decision Making Techniques In Safety Assessment. *International Symposium On Maritime Safety, Security And Environmental Protection*. Athens. 20-21 Eylül 2007.

Schroh, C. K. (1995). Advanced Aerial Surveillance System For Detection of Marine Pollution And International Aerial Surveillance Cooperation in the North and Baltic Seas. *International Oil Spill Conference*. Washigton DC. Şubat-Mart 1995.

Schwarz, E., Krause, D., Berg, M., Daedelow, H. ve Maass, H. (2015). Near Real Time Applications for Maritime Situational Awareness. 36. *International Symposium on Remote Sensing of Environment, Berlin, 11–15 Mayıs 2015; The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences* (XL-7/W3: 999-1003).

Schwehr, K. D. ve McGillivray, P. A. (2007). Marine Ship Automatic Identification System (AIS) for Enhanced Coastal Security Capabilities: An Oil Spill Tracking Application. *OCEANS 2007* (ss. 1-9), Düzenleyen IEEE. Vancouver, BC. 29 Eylül-04 Ekim 2007.

Scotti, F., Laghezza, F., Bogoni, A. ve Onori D. (2015). Photonics-Based Dual-Band Radar Demonstration For Maritime Traffic Detection. *2015 International Topical Meeting On Microwave Photonics (MWP), Conference Proceedings* (ss.1-4), Düzenleyen IEEE. Paphos. 26-29 Ekim 2015.

Sermi, F., Mugnai, C., Cuccoli, F. ve Facheris, L. (2013). A Maritime Radar Network For Surface Traffic Control Based On Service Vessels. 14. *International Radar Symposium (IRS)* (ss. 252-257), Düzenleyen IEEE. Dresden. 19-21 Haziran 2013.

Sharma, P., Shankar, J., Lih, L., Tiing, T., Htun, W., Kong, P. Y., Zhou, M. T. ve Yu, G. (2011). High Speed Maritime Mesh Network System for e-Navigation. *Proceedings of the IEEE 19. International Symposium on Personal, Indoor and Mobile Radio Communications, PIMRC 2008*, Düzenleyen IEEE. Cannes. 15-18 Eylül 2008.

Shi, Q., Ying, L., Lu, W., Peng, B. ve Ying C. F. (2014). A Method of the Detection of Marine Pollution Based on the Measurement of Refractive Index. *Applied Mechanics & Materials*. 551: 347-352.

Siebert, G., Banyś, P. ve Heymann, F. (2016). Improving the Maritime Traffic Situation Assessment for a Single Target in a Multisensor Environment. *Maritime Knowledge Discovery and Anomaly Detection Workshop Proceedings* (ss. 78-83). Ispra. 5-6 Temmuz 2016.

Sineva, A. A. (2014). Polarimetric Radars For Detection And Identification Of Marine Oil Pollution. *EGU General Assembly. Vienna. 12-17 April 2015, Geophysical Research Abstracts Cilt 17*, EGU2015-930.

Sineva, A. A. ve Ivanov, A. Y. (2017). Polarimetric radars and polarimetric SAR data in tasks of detection and identification of marine oil pollution. *Izvestiya-Atmospheric and Oceanic Physics*. 52(9): 929-939.

Siwe, U., Lind, M. ve Svedberg, U. (2014). Sea Traffic Management-A Concept Creating The Need For New Maritime Information Standards And Software Solutions. *Sea Traffic Management (STM) Compit 2014, Monalisa 2.0* (ss. 257-263).

Sluiman, F. J. ve de Koning, H. (2010). Naval Vessel Traffic Services: Enhancing The Safety Of Merchant Shipping In Maritime Security Operations. *Naval War College Review*. 63(3): 123-138.

Sousa, J. B., McGuillivary, P., Vicente, J., Bento M. N., Morgado J., Matos M., Bencatel R. ve de Oliveira P. (2015). Unmanned Aircraft Systems For Maritime Operations. *Handbook of Unmanned Aerial Vehicles*. 2787-2811.

Starr, C. G. (2000). *Antik Çağda Deniz Gücü*. çev. Gürkan Ergin. İstanbul: Homer Kitabevi.

Stepnowski, A., Kulawiak, M., Chybicki, A. ve Rucinski A. (2010). Integrated Visualization And Analysis Of Threats For Marine And Coastal Regions via A Web-Based GIS. 2010 International Waterside Security Conference (WSS) (ss. 1-6), Düzenleyen IEEE. Carrara. 3-5 Kasım 2010.

Strachan, H. (2008). The Lost Meaning of Strategy, *Strategic Studies: A Reader* (ss. 421-436). Editors Mahnken, Thomas G. ve Maiolo, Joseph A. New York: Routledge,

Strateji ve Bütçe Başkanlığı (Strateji). (2017). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*. 06/07/2013 tarih ve 28699 sayılı Resmi Gazete. Karar Karar no: 1041, Tarihi: 02/07/2013
<http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalkınma-Planı-2014-2018.pdf>, (18.10.2017).

Sun, F., Deng, Y., Deng, F., Zhu, Q. ve Chu H. (2015). Unsupervised Maritime Traffic Pattern Extraction From Spatio-Temporal Data. 11. *International Conference on Natural Computation (ICNC)* (ss. 1218-1223), Düzenleyen IEEE. Zhangjiaje. 15-17 Agustos 2015.

Şatana N. ve Özpek B. B. (2010). A.B.D. ve Türkiye’de Geçmişten Günümüze Güvenlik Çalışmaları. *Ortadoğu Etüdleri*. 1(2): 75-114.

Tammen, R. L. (2008). The Organski Legacy: A Fifty-Year Research Program. *International Interactions*. 34(4): 314-332.

Tammen, R. L., Lemke, D., Alsharabati, C., Efird, B., Kugler, Jacek, Stam, III A. C., Abdollahian, M. A. ve Organski, A.F. K. (2000). *Power Transitions: Strategies for The 21st Century*, New York: Chatham House.

Tarakçı, N. (2003). *Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji*, İstanbul: Çantay Kitabevi.

Tarakçı, N. (2009). *Sömürgecilikten 21. Yüzyılda Deniz Gücü Mücadelesi, Denizci Stratejinin Tarihi Analizi*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

Tares, T., Greidanus, H., Jurquet, G. ve Helie P. (2009). Wide Maritime Area Airborne Surveillance SoS. 3. *Annual IEEE Systems Conference* (ss. 123-126), Düzenleyen IEEE. Vancouver BC. 23-26 Mart 2009.

T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (Bilim). (2017). *2013-2017 Stratejik Planı*. <https://strateji.sanayi.gov.tr/handlers/DokumanGetHandler.ashx?dokumanId=54ee5586-7c04-415a-a6a0-f12d669da44b>, (24.05 2017).

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (Çevre). (2016a). *Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi (2013/12)*. Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü'nün 26/09/2013 tarih ve 84973951-140.07.31792 sayılı yazısı. <http://mavikart.cevre.gov.tr/mevzuat/GENELGE%202013-12.pdf>, (13.10.2016).

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (Çevre). (2016b). *T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Yetki Devri Genelgesi (2011/9)*. Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü'nün 06/06/2011 tarih ve B.18.0.ÇYG.0.06.03-140.08-51662 sayılı yazısı. <https://cygm.csb.gov.tr/genelgeler-i-442>, (13.10.2016).

T.C. Dışışleri Bakanlığı (Dışışleri). (2016). *2016 Mali Yılı Bütçe Tasarısının TBMM Genel Kurulu'na Sunulması Vesilesiyle Hazırlanan Kitapçık*
http://www.mfa.gov.tr/site_media/html/2016-yili-basinda-dis-politikamiz.pdf,
(13.04.2017).

T.C. Dışışleri Bakanlığı (Dışışleri). (2019). *Antarktika Antlaşması*
<http://www.mfa.gov.tr/antarktika-antlasmasi.tr.mfa>, (09.06.2019).

T.C. Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı. (Enerji) (2017). *2015-2019 Stratejik Plan*.
https://sp.enerji.gov.tr/ETKB_2015_2019_Stratejik_Plan.pdf, (15.06.2017).

T.C. Kalkınma Bakanlığı (Kalkınma). (2018). *Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Eylem Planı*
http://odop.kalkinma.gov.tr/dokumanlar/18Tasimacilikdan_Lojistige_Donusum_Programi.pdf, (18.03.2018).

T.C. Milli Eğitim Bakanlığı (Milli Eğitim). (2017). *2015-2019 Stratejik Planı*.
http://sgb.meb.gov.tr/meb_iys_dosyalar/2015_09/10052958_10.09.2015sp17.15imzasz.pdf, 29.05.2017).

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB). (2016). *Türk Arama Kurtarma (SAR) Sınır Haritası Nedir?*
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/AAKKM /tr/Belgelik/Foto-Video/20131213_134252_77857_1_79302.html, (04.07.2016)

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB). (2017a). *UDH Stratejik Plan 2014-2018*
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/documan/20170127_112224_64032_1_64480.pdf, (22.05.2017).

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB). (2017b). *CleanSeaNet*.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DENIZCILIK/tr/Belgelik/20140405_145507_81097_1_81100.html, (22.12.2017).

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB). (2017c). *Liman Ve Bayrak Devleti Uygulamaları, Gemi Denetim Dairesi Başkanlığı*.

http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=2ahUKEwipxLGMrbTjAhWJa8AKHTYwAeIQFjABegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fwww.ubak.gov.tr%2FBLSM_WIYS%2FDTGM%2Ftr%2Fdocuman%2F20170406_175328_64032_1_64.pptx&usg=AOvVaw0vzkOK2QuVxrc2vQ7AspsY, (18.05.2017).

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB). (2018). *Gemi Trafik Yönetim Sistemi*.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DENIZCILIK/tr/Protokol_Haber1/20150515_210305_81097_1_81100.html, (11.03.2018).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB). (2019). *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018-Denizcilik*.

<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/denizcilik/denizcilik.pdf>, (30.04.2019).

Thai, V. V. (2009). Effective Maritime Security: Conceptual Model and Empirical Evidence. *Maritime Policy and Management*. 36(2): 147-163.

The Blacksea Commision (BSC) (2019). *The Convention on The Protection of the Black Sea Against Pollution*.

<http://www.blacksea-commission.org/main.asp>, (09.06.2019).

The German Aerospace Center (DLR). (2019a). *Germany's Radar Eye in Space*.

https://www.dlr.de/dlr/en/desktopdefault.aspx/tabid-10377/565_read-436/#/gallery/350, (08.01.2019).

The German Aerospace Center (DLR). (2019b). *The Earth in Three Dimensions*.

https://www.dlr.de/dlr/en/desktopdefault.aspx/tabid-10378/566_read-426/#/gallery/345, (08.01.2019).

Thiele, R. D. (2012). Building Maritime Security Situational Awareness. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*. 182:1-10.

Till, G., (2004) .*Sepower: A Guide for The Twenty-First Century*, London: Frank Cass Publishers.

Todd, D. ve Lindberg, M. (1996). *Navies and Shipbuilding Industries: Strained Symbiosis*. Westport: WGreenwood Publishing Group.

Toluner, S. (2004). *Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, İstanbul: Beta,

Tranfield D., Denyer, D. ve Smart, P. (2003). Towards a Methodology For Devoloping Evidence-Informed Management Knowledge by Means of Systematic Review. *British journal of Management*. 14: 207-222.

Tritten, J. J. (1995). *The influence of French Naval Thought on the US Navy*, Norfolk: Naval Doctrine Command.

Trucco, P., Cagno, E., Ruggeri, F. ve Grande, O. (2008). A Bayesian Belief Network Modelling Of Organisational Factors In Risk Analysis: A Case Study In Maritime Transportation. *Reliability Engineering & System Safety*. 93(6): 845-856.

Tsilingiris, P. S., Psaraftis, H. N. ve Lyridis, D. V. (2007). RFID-Enabled Innovative Solutions Promote Container Security. *International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection (SSE07)* (ss.1-9). Athens. 20-21 Eylül 2007.

Tüfenkçi, B. (2016). *Gümrük ve Ticaret Bakanı Bülent Tüfenkçi ile Söyleşi*. *Ekonomik Forum Dergisi*. 259:48-54

http://haber.tobb.org.tr/ekonomikforum/2016/259/048_055.pdf, (17.04.2016)

Türedi, O. (2006). *Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliği ve Mücadele Kapsamında Sahil Güvenlik Komutanlığının Görevlerinin Değerlendirilmesi*. (Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Projesi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Türedi, O. ve Kişi H. (2016). Maritime Supply Chain Security Gaps of Middle Powers. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*. 23: 103-136.

Türk Patent ve Marka Kurumu (Türk Patent). (2019). *2018-2022 Stratejik Plan*
<https://www.turkpatent.gov.tr/TURKPATENT/resources/temp/CDFC8864-AC75-49019625BFBBEEF5882.pdf;jsessionid=A7C21E274CF3D6A0D6F78190AE246238>, (08.04.2019).

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (2017). *1961 Anayasası*
<https://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa61.htm>, (25.06.2017).

Tütüncü, A. N. (2004) *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi..* İstanbul: Beta.

Ulusçu, Ö.S., Özbaş, B., Altıok, T. ve Or, İ. (2009). Risk Analysis Of The Vessel Traffic In The Strait Of Istanbul. *Risk Analysis*. 29(10): 1454-1472.

Umar, A. S. (2019). Akdeniz Kıta Sahanlıkları, WEFES Water-Energy-Food-Environment Security Journal. 1: 1-8.

United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). (2013). *The Rotterdam Rules*.

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008_rotterdam_rules.html, (11.12.2013).

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2018). *Review of Maritime Transport 2018*.

http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf, (01.06.2019).

United Nations Environment Programme (UNEP). (2019). *Status of Signatures and Ratifications of the Barcelona Convention and its Protocol*.

<https://web.unep.org/unepmap/who-we-are/legal-framework/status-signatures-and-ratifications>, (09.06.2019).

United Nations (UN). (2016). *International Convention Relating to Intervention High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20970/volume-970-I-14049-English.pdf>, (05.07.2016).

United Nations (UNCLOS). (2016). *United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (23.04.2016).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2005a). *The National Strategy for Maritime Security*.

<https://www.hsdl.org/?view&did=456414>, (24.05.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2005b). *International Outreach and Coordination Strategy*.

<https://www.hsdl.org/?view&did=458082>, (04.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2005c). *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness For the National Strategy for Maritime Security*.

https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/HSPD_MDAPlan_0.pdf, (04.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2005c). *Global Maritime Intelligence Integration Plan*

<https://fas.org/irp/offdocs/nspd/gmii-plan.pdf>, (06.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2005d). *Maritime Transportation System Security Plan*

https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/HSPD_MTSSPlan_0.pdf,
(08.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2005e). *Maritime Commerce Security*

<https://www.hsdl.org/?view&did=458078>, (14.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2006). *Maritime Infrastructure Recovery Plan*

https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/HSPD_MIRPPPlan_0.pdf,
(28.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2007a). *Strategy to Enhance International Supply Chain Security*

<https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/plcyinternationalsupplychainsecuritystrategy.pdf>
(10.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2007b). *Domestic Outreach Plan*

https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/hspd16_domoutreachplan_0.pdf,
(10.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2008). *Small Vessel Security Strategy*

<https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a480392.pdf>, (24.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2010). *Transportation Systems Sector Specific Plan: An Annex to the National Infrastructure Protection Plan*.

<https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/nipp-ssp-transportation-systems-2015-508.pdf>, (19.06.2012).

U.S. Department of Homeland Security (DHS). (2011). *Privacy Impact Assessment Update for the TECS System: CBP Primary and Secondary Processing (TECS) National SAR Initiative-DHS/CBP/PIA-009(a)*.

<https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/privacy/privacy-pia-cbp-tecs-sar-update.pdf>, (16.02.2013).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012a). *Security and Accountability for Every Port Act of 2006*.

<https://www.congress.gov/109/plaws/publ347/PLAW-109publ347.pdf>, (01.08.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012b). *Maritime Transportation Security Act of 2002*

<https://www.congress.gov/107/plaws/publ295/PLAW-107publ295.pdf>, (13.08.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012c). *Homeland Security Presidential Directive (HSPD)-3*

<https://www.hsdl.org/?view&did=1130>, (13.08.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012ç). *Homeland Security Presidential Directive (HSPD)-5*

<https://www.hsdl.org/?view&did=439105>, (29.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012d). *Homeland Security Presidential Directive (HSPD)-7*

<https://www.hsdl.org/?view&did=441951>, (01.08.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012e). *Homeland Security Presidential Directive (HSPD)-8*

<https://www.hsdl.org/?view&did=441951>, (08.08.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012f). *National Security Presidential Directive (NSPD)-41/Homeland Security Presidential Directive (HSPD)-13*

<https://www.hsdl.org/?view&did=451035>, (16.08.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012g). *Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act of 2004*.

<https://www.dni.gov/files/documents/IRTPA%202004.pdf>, (24.08.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012ğ). *Port and Tanker Safety Act (PTSA) of 1978*.

https://www.law.cornell.edu/topn/port_and_tanker_safety_act_of_1978,
(03.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012h). *Act to Prevent Pollution by Ships (APPS)*

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-94/pdf/STATUTE-94-Pg2297.pdf>,
(12.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012ı). *Marine Plastic Pollution Research and Control Act (MPPRCA) of 1987*

https://www.law.cornell.edu/topn/marine_plastic_pollution_research_and_control_act_of_1987, (25.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012i). *Code of Federal Regulation Title 33- Navigation and Navigable Water*

<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/33/chapter-I>, (18.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012j). *U.S. Code Title 33- Navigation and Navigable Water*

<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/33>, (13.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012k). *Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act (CERCLA) of 1980, "Superfund"*.

https://www.niehs.nih.gov/research/supported/assets/docs/r_s/srp_about_2010_508.pdf, (30.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012l). *U.S. Oil Pollution Act (OPA) of 1990*.

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-104/pdf/STATUTE-104-Pg484.pdf>, (16.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012m). *Clean Water Act (CWA) of 1987*

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-86/pdf/STATUTE-86-Pg816.pdf>, (29.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012n). *U.S. Code Title 46-Shipping*

<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46>, (11.09.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012o). *Delaware River Protection Act of 2006*.

https://www.law.cornell.edu/topn/delaware_river_protection_act_of_2006, (16.07.2012).

U.S. Laws and Regulations (US). (2012ö). *62 FR 34506 OF 1997-Implementation of the 1995 Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW)*.

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-1997-06-26/pdf/97-16109.pdf>, (17.07.2012).

Vanem, E. (2014). E-Maritime Services For Communication With Class And For Enhanced Safety, Security And Environmental Protection In Shipping. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*. 4(3): 234-252.

Vanneschi, L., Castelli, M., Costa, E., Re, A., Vaz, H., Lobo V. ve Urbano P. (2015). Improving Maritime Awareness With Semantic Genetic Programming And Linear Scaling: Prediction Of Vessels Position Based On AIS Data. *Applications of Evolutionary Computation (18. European Conference, EvoApplications 2015, Copenhagen. 8-10 April 2015 Proceedings) Lecture Notes in Computer Science* (9028: 732-744). Editors Mora A. ve Squillero G. Springer, Cham.

Varfis, A., Kotsakis, E., Tsois, A., Donati, A., Sjachyn, M., Camossi, E., Villa, P., Dimitrova, T. ve Pellissier, M. (2011). ConTraffic: Maritime Container Traffic Anomaly Detection. *MAD 2011 Workshop Proceedings* (ss.13-14). Tilburg University.

Vaseqi, Z. ve Delgrande, J. (2013). An Application of Answer Set Programming for Situational Analysis in a Maritime Traffic Domain. *Advances in Artificial Intelligence. Canadian AI 2013. Lecture Notes in Computer Scienc* (7884: 315-322). Editors Zaïane O.R. ve Zilles S. Berlin, Heidelberg: Springer.

Vatin, G. ve Napoli, A. (2013). High-level taxonomy of geovisual analytics tasks for maritime surveillance. *Proceedings 26th International Cartographic Conference* (ss.1-14). Dresde.25-30 Ağustos 2013.

Vatin, G., Rigaud, E. ve Napoli, A. (2014). Geovisual Analytics Environment For Supporting The Resilience Of Maritime Surveillance System. *CESUN 2014, 4th International Engineering Systems Symposium* (ss.1-8), Düzenleyen Council of Engineering Systems Universities (CESUN) ve Stevens Institute of Technologies. Hoboken. 8-11 Haizran 2014.

Vego, M. (2009). *Naval Classical Thinkers and Operational Art*. Newport: Naval War College

Velásquez Correa, S. I., Martinez de Oses, F. X., Castells, M. ve Svedberg, U. (2015). MONALISA 2.0 And The Sea Traffic Management-A Concept Creating The

Need For New Maritime Information Standards And Software Solutions. 6. *International Conference on Maritime Transport (Maritime Transport 2014)* (ss. 1-16), Düzenleyen Universitat Politècnica de Catalunya Barcelona Tech. Barcelona. 25-27 Haziran 2014.

Venskus, J., Kurmis, M., Andziulis, A., lukosius, Z., Voznak M. ve Bykovas D. (2015). Self-Learning Adaptive Algorithm For Maritime Traffic Abnormal Movement Detection Based On Virtual Pheromone Method. *2015 International Symposium on Performance Evaluation of Computer and Telecommunication Systems (SPECTS)* (ss. 1-6), Düzenleyen the North American Fuzzy Information Processing Society (NAFIPS) ve IEEE. Chicago, 26-29 Temmuz 2015.

Vespe, M., Battistello, G. ve Sciotti, M. (2008). Decision Support Real-Time Tools in Maritime Traffic Surveillance Systems. *Symposium on Sensors and Technology for Defence Against Terrorism, RTO-MP-SET-125* (ss. 1-17), Düzenleyen NATO Science and Technology Organization (STO). Mannheim. Nisan 2008.

Vespe, M., Visentini, I., Bryan, K. ve Braca P. (2012). Unsupervised Learning Of Maritime Traffic Patterns For Anomaly Detection. *9th IET Data Fusion & Target Tracking Conference (DF&TT 2012): Algorithms & Applications* (ss. 1-5), Düzenleyen IET. London. 16-17 Mayıs 2012.

Vyas, K., Shah, P., Patel, U. ve Zaveri, T. (2015). Oil Spill Detection From Sar Image Data For Remote Monitoring Of Marine Pollution Using Light Weight Image Implementation. *2015 5th Nirma University International Conference on Engineering (NUICONE)* (ss. 1-6), Düzenleyen IEEE. Ahmedabad. 26-28 Kasım 2015.

Wang, J., Li, M., Liu, Y., Zhang, H., Zou, W. ve Cheng, L. (2014). Safety Assessment Of Shipping Routes In The South China Sea Based On The Fuzzy Analytic Hierarchy Process. *Safety Science*. 62:46-57.

Ward, N. ve Leighton, S. (2010). Collision Avoidance In The E-Navigation Environment (ss.1-5).

<https://pdfs.semanticscholar.org/5abb/7ae07ef00669a1e2d6c6ea18a2ecdf877925.pdf>, (15.04.2018).

Wawruch, R. ve Popik, J. (2011). Model of the Integrated Vessel Traffic Control System for Polish National Maritime Safety System. *Modern Transport Telematics (11th International Conference on Transport Systems Telematics, TST 2011, Katowice-Ustroń 19-22 October 2011)* (ss. 354-361). Editor Jerzy Mikulski. Berlin, Heidelberg: Springer.

Wawruch, R. (2014). Security of Maritime Transport and the Supply Chain to the Ports. *Wroclaw School of Banking Research Journal-Challenges and Conceptions in Contemporary Logistics*. 1(39):195-209.

Weintrit, A., Wawruch, R., Specht, C., Gucma, L. ve Pietrzykowski, Z. (2007). Polish Approach To E-Navigation Concept. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea*. 1(3): 261-269.

Westrenen, F. V. ve Praetorius, G. (2014). Maritime Traffic Management: A Need For Central Coordination? *Cognition, Technology & Work*. 16(1): 59-70.

Wright R. W., Brand, R. A., Dunn, W. R. ve Spindler, K. P. (2007). How to Write a Systematic Review. *Clinical Orthopaedics and Related Research*. 455(455): 23-29.

Wu, X. ve Peng, G. (2007). A Solution of Integrated Surveillance System on Maritime Traffic and Security. *Proceedings Of The 14th World Congress On Intelligent Transport Systems (ITS)* (ss. 3674-3681), Düzenleyen Intelligent Transportation Society of Japan (ITS Japan). Beijing, 09-13 Ekim 2007.

Wu, B., Wang, Y., Zhang, J., Savan, E. E. ve Yan, X. (2015). Effectiveness Of Maritime Safety Control In Different Navigation Zones Using A Spatial Sequential

DEA Model: Yangtze River Case. *Accident Analysis & Prevention*. 81: 232-242.

World Port Source (WPS). (2018). *USA Exports to Turkey Vessel Measured by Value (\$US)*

<http://www.worldportsource.com/trade/exports/value/TUR.php>, (16.02.2018).

World Trade Organization (WTO). (2019). *International Trade Statistics 2018*
https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2018_e/wts2018_e.pdf, (01.06.2019).

Xianbiao, J., Shao, Z., Pan, J. ve Tang, C. (2009). A New Ais-Based Way To Conduct Olap Of Maritime Traffic Flow. *Second International Conference on Transportation Engineering*. (ss. 3718-3723) Chengdu, 25-27 Temmuz 2009.

Xiao, F., Ligteringen, H., Gulijk, C. V. ve Ale, B. (2012). Artificial Force Fields For Multi-Agent Simulations Of Maritime Traffic: A Case Study Of Chinese Waterway. *Procedia Engineering*. 45:807-814.

Yang Y. C. (2010). Impact of the Container Security Initiative on Taiwan's Shipping Industry. *Maritime Policy and Management*. 37 (7): 669-722.

Yang, J. X. ve Wang, Q. W. (2013). Research on Simulation of Maritime Macroscopic Traffic Safety. (In industrial Instrumentation and Control Systems) *Applied Mechanics and Materials*. 241 (1): 2051-2054.

Yang, Z.L., Bonsall, S., Fang, Q. G. ve Wang, J. (2007). *Maritime Security: Assessment And Management* (ss. 1-19).

http://iamu-edu.org/wp-content/uploads/2014/07/29_MaritimeSecurity.pdf,
(26.04.2018).

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin.

Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK). (2017). *2016-2020 Stratejik Planı*.

https://www.yok.gov.tr/Documents/Kurumsal/strateji_dairesi/YOK_Stratejik_Plan_2016_2020.pdf, (18.09.2017).

Zhang, D., Yan, X. P., Yang, Z. L., Wall, A.ve Wang, J. (2013). Incorporation of Formal Safety Assessment And Bayesian Network In Navigational Risk Estimation of The Yangtze River. *Reliability Engineering & System Safety*. 118: 93-105.

Zheng, H. (2007). *Maritime Safety Policy And Risk Management*. (Unpublished Doctoral Dissertations). Hong Kong: Department of Logistics, The Hong Kong Polytechnic University.



EKLER

EK 1: Deniz Hukukunun Gelişim Süreci (1/2)

Tarih	Deniz Hukukundaki Gelişim Süreci
Roma Öncesi	Fenikeliler, Giritliler ve Yunanlıların denizlerde egemenlik iddiaları,
Roma Dönemi	Romalı hukukuçu Marcianos'un denizin insanların ortak malı olduğunu ifade etmesi,
XII.-XIV. yy	Sahildar devletlerin karasuyu (yetki alanı) talepleri,
XV.yy	Papa V. Nicholas Romanos'un Pontifex fermanı-1453 ile Potekizlilere verilen haklar, Papa VI. Alexander'ın 1. Inter Caetera Fermanı-1493 ile İspanya'ya verilen haklar, Papa VI. Alexander'ın 2. Inter Caetera Fermanı-1493 ile Azor Adalarının 100 fersah (yaklaşık 500 km) batısından geçen hattın kutup noktaları arasındaki batısının İspanya'ya bırakılması,
XVI. yy	Yeni egemen sınıf olan tüccar aristokrasinin hukuki temsilcilerinden Hollandalı hukukçu Hugo Grotius'un Açık Deniz (Mare Liberum) adlı eserini yayınlaması ve denizler üzerinde egemenlik hakkının olamayacağı fikri,
XVIII. yy	Açık deniz serbestliği ilkesinin yerleşmesi,
XX. yy ilk çeyrek	Sahillerde genel olarak üç deniz mili mesafenin ötesinin serbest alan olarak kabul edilmesi, Birinci Dünya Savaşı sonrasında ABD'nin etkisi ile deniz alanları ile ilgili taleplerin bu defa açık deniz alanlarından, sahillere bitişik yetki alanlarının genişlemesine doğru yön değiştirmesi, 1921 Barcelona Konferansı- "Transit Geçiş Serbestliği" ve "Uluslararası Nitelikte Seyrüsefere Elverişli Su Yollarının Rejimi" sözleşmeleri, 1923 Cenevre Konferansı-"Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimi" sözleşmesi ve protokolü,
XX. yy 2. çeyrek	1930 La Haye Konfreansı- Karasularının genişliğinin belirlenmesi-Sonuçsuz,
XX. yy 3. çeyrek	1958 B.M. Cenevre I. Deniz Hukuku Konferansı- "Karasuları Ve Bitişik Bölge Sözleşmesi", "Açık Deniz Sözleşmesi", "Kıta Sahaneliği Sözleşmesi", "Açık Denizlerde Balıkçılık Ve Canlı Kaynakların Korunmasına İlişkin Sözleşme" Ve "Uyuşmazlıkların Zorunlu Çözümüne İlişkin İhtiyari Protokol", 1960 B.M. Cenevre II. Deniz Hukuku Konferansı- 6 NM Karasuyu ve 6 NM Balıkçılık Bölgesi belirlenmesi-Sonuçsuz,

EK 1: Deniz Hukukunun Gelişim Süreci (2/2)

XX.yy son çeyrek	1982 B.M. III. Deniz Hukuku Konferansı- “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve dokuz EK’i”- yürürlük tarihi:16 Kasım 1994, “10 Aralık 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesinin XI. Kısımının Uygulanması Hakkında 28 Temmuz 1994 New York Andlaşması”- Yürürlük tarihi: 28 Temmuz 1996, “10 Aralık 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesinin Geçici Göçmen Balık Stoklarının ve Büyük Sürü Oluşturan Göçmen Balık Stoklarının İdaresine ve Muhafazasına İlişkin Hükümlerinin Uygulanması Hakkında 4 Ağustos 1995 Andlaşması”- Yürürlük tarihi:11 Aralık 2011.

Kaynak: Özman, 2006: 22-44’den derlenerek hazırlanmıştır.

EK 2: Publish Or Perish Atıf Metrikleri Ve Tanımları (1/2)

Yayın yılları (Publication years)	Elde edilen sonuçlardaki en erken en geç yayın yılı
Atıf yılları (Citation years)	Elde edilen en eski yayın yılı ile taramanın yapıldığı yıl (bu çalışma için 2017) arasındaki toplam yıl sayısı
Yayınlar (Papers)	Tarama sonucunda elde edilen toplam yayın miktarı
Atıflar (Citations)	Tarama sonucunda elde edilen tüm yayınlara yapılan toplam atıf sayısı
Atıf/ Yıl (Cites/ year)	Yıl başına ortalama atıf sayısı
Atıf/yayın (Cites/paper)	Tarama sonucunda elde edilen tüm yayınlara yapılan toplam atıf sayısının elde edilen toplam yayın sayısına oranı
Atıf/yazar (Cites/author)	Yazar başına ortalama atıf sayısı. Bu oran hesaplanırken, öncelikle her yayın için yapılan atıf sayısı o yayını yapan yazar sayısına bölünerek, o yayın için yazar başına atıf oranı (normalleştirilmiş atıf miktarı) elde edilir. Daha sonra yazar başına atıf miktarını bulmak için, her yazar için normalleştirilmiş atıf miktarları toplanır.
Yayın/yazar (Papers/author)	Yazar başına ortalama yayın sayısı. Bu oran hesaplanırken, öncelikle her yayın için normalleştirilmiş yazar miktarını bulmak için her yayın için 1/yazar sayısı oranı hesaplanır. Daha sonra bulunan bu oran toplanarak yazar başına ortalama yayın sayısı elde edilir.
Yazar/yayın (Authors/paper)	Yayın başına ortalama yazar sayısı. Elde edilen tüm yayınlardaki toplam yazar miktarının toplam yayın miktarına bölünmesi ile elde edilir.
h-indeksi	Hirsch (2005) tarafından önerilen bu indeks, niteliği nicelikle birleştirerek yazar için tek sayılı sağlıklı bir akademik etki ölçütü sağlar. 20 olan bir h-indeksi, bir yazarın herbiri en az 20 atıf alan, en az 20 yayın yapması anlamına gelmektedir. Yapılan yayın sayısı, alınan atıf miktarı ile birlikte değerlendirilmektedir.
g-indeksi	Egghe (2006) tarafından önerilen bu indeks, yüksek atıflı yayınlara fazla ağırlık vermek için h-indeksini geliştirmeyi amaçlayan bir metriktir. 20 olan bir g-indeksi, bir yazarın en az 20 yayın yapmış olduğunu ve bu yayınların toplam 400 atıf almış olduğunu göstermektedir. Bu indekste, h-indeksinde olduğu gibi her yayının atıf almasına gerek yoktur. Örneğin; 20 yayından 15 yayın hiç atıf almayıp, diğer 5 yayın sırasıyla 350, 35, 10, 3 ve 2 olmak üzere toplam 400 atıf alıyorsa da, g-indeksi 20 olacaktır. Fakat h- indeksi 3 olacaktır (her biri en az 3 atıf alan 3 yayın).

EK 2: Publish Or Perish Atıf Metrikleri Ve Tanımları (2/2)

hI, norm	Normalleştirilmiş bireysel h-indeksi. Batista, vd (2006) tarafından, ortak yazar etkisini azaltmak için, h-indeksinin, bu indeksin hesaplanmasında kullanılan yayınlardaki ortalama yazar sayısına bölünmesiyle elde edilen ve hI (individual h-index) olarak adlandırılan yeni bir metrik önerilmiştir. Publish or Perish ise Batista, vd (2006) farklı olarak, bireysel h-indeksini farklı bir yaklaşımla hesaplamakta ve hI, norm olarak adlandırmaktadır. Bu yaklaşımda öncelikle her bir yayın için, o yayının aldığı toplam atıf sayısını, o yayının toplam yazar sayısına bölmek suretiyle toplam atıf sayısını normalleştirmektedir. Daha sonra, her makale için normalleştirilmiş atıfların h-indekslerini toplamak suretiyle normalleştirilmiş bireysel h-indeksi elde edilmektedir. Diğer bir ifadeyle, çok yazarlı yayınlar yapan bir yazar, aynı hI, norm değerine sahip olabilmek için, tek yazarlı yayınlar yapan bir yazardan daha fazla yayın yapmasına gerek yoktur. Fakat yaptığı yayınlarda daha fazla atıf alması gerekmektedir.
hI, annual	Harzing, vd (2014) tarafından, h-indeks veya hI, norm tarafından yazara ömür boyu verilen skordan farklı olarak, yazarın ortalama yıllık araştırma etkisini de ortaya koymak için geliştirilmiştir. Farklı kariyer basamaklarındaki akademisyenlerin karşılaştırılması problemine çözüm getirmektedir. hI, norm'un akademik yaşa (yazarın ilk yaptığı yayından itibaren geçen yıl sayısı) bölünmesiyle bulunur.
*Count	Atıf/yıl oranının, kullanıcı tarafından ayarlanan eşik değeri geçtiği yayın sayısıdır.

EK 3: Gözlem Protokolü

GÖZLEM FORMU

Amaç

Bu gözlemin amacı, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Doktora tezi kapsamında; denizde emniyet (maritime safety), denizde güvenlik (maritime security) ve deniz çevresi (marine environment) denetimlerini gözlemleyerek, söz konusu denetimlerin ulusal denizcilik politikalarına katkısını ortaya koymaktır.

Araştırma soruları:

1. Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi ile deniz trafiğinin yönetimi nasıl sağlanmaktadır? (i)
 - a. Deniz trafiği nasıl izlenmektedir?
 - b. Deniz trafiğindeki kuraldışı davranışlar (anomaly detection) nasıl tespit edilmektedir?
 - c. Deniz trafiğinin yoğun olduğu sahalarda deniz kazalarının önlenmesi nasıl sağlanmaktadır?
 - d. Deniz trafiğinin optimizasyonu için gemilerin varışları nasıl planlanmakta ve kontrol edilmektedir?
 - e. Sistemin deniz çevresinin korunmasına katkısı var mıdır?
 - f. Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin; İzmit Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfez/Bölgelerini kapsayan Bölgesel GTH Sistemleri, diğer GTH Sistemleri, Ulusal AIS, LRIT sistemi, TBGTH Sistemi ve e-denizcilik yazılımlarına ait verilerin entegre edilmesi suretiyle Deniz Trafik Yönetimi Sistemine dönüştürülecek olmasının denizde emniyete katkısı ne olacaktır?
2. Bir geminin liman devlet kontrolü nasıl yapılmaktadır? (ii)
 - a. Denetim yapılacak gemilerin önceliği neye göre belirlenmektedir?
 - b. Denetim esnasında hangi belgeler incelenmektedir?
 - c. Akdeniz ve Karadeniz Bölgesi Liman Devlet Denetimi Mutabakat Zaptı uyarınca gemilerin denetimleri nasıl sağlanmaktadır?
 - d. Gemilerin “denetimi”, ayrıntılı denetimi” ve genişletilmiş denetimi” arasındaki uygulama farkları nelerdir?
3. Seyir halindeki veya liman dışında demirdeki bir geminin denizde emniyet, güvenlik ve çevre denetimleri nasıl yapılmaktadır? (iii)
 - a. Denetim yapılacak gemilerin önceliği neye göre belirlenmektedir? (iii)

- b. Denetim esnasında hangi belgeler incelenmektedir? (iii)
 - c. Deniz kirliliğinin tespiti için hangi teknolojiler kullanılmaktadır? (iii) (iv)
 - d. Deniz kirliliğinin tespit edilmesi durumunda, yapılacak işlemlerle ilgili izlenen süreç adımları nelerdir? (iii) (iv)
4. Deniz tedarik zincirinin güvenliği nasıl sağlanmaktadır? (v)
- a. Gemiye yükleme öncesi, yük bilgilerinin kontrolü nasıl yapılmaktadır?
 - b. Fiziksel kontrolü yapılacak yük neye göre belirlenmekte ve fiziksel kontrolü nerede ve hangi teknolojiler kullanılarak yapılmaktadır?
 - c. Konteynerler için anormal dolaşım tespiti (anomaly detection) yapılabilmekte ve bu husus risk analizi sistemine dahil edilebilmekte midir?
 - d. Yetkilendirilmiş Yükümlü sisteminin, terör faaliyetlerini ve terörün finansmanını sağlayan kaçakçılık faaliyetlerini engellemekteki etkisi nedir?
- (i) Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) İstinye Kontrol Merkezi'nde yapılacak gözlemde kullanılacaktır.
- (ii) Tekirdağ Liman Başkanlığı Liman Devlet Denetimi gözleminde kullanılacaktır.
- (iii) TCSG 90 K.lığı'nda yapılacak gözlemde kullanılacaktır.
- (iv) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deniz Hizmetleri Müdürlüğü'nde yapılacak gözlemde kullanılacaktır.
- (v) Ambarlı Gümrük Müdürlüğü'nde yapılacak gözlemde kullanılacaktır.

Veri Toplama :

TBGTH İstinye Kontrol Merkezi, Tekirdağ Liman Başkanlığı Liman Devlet Denetimi, TCSG 90 Komutanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Deniz Hizmetleri Müdürlüğü ve Ambarlı Gümrük Müdürlüğü olmak üzere toplam beş kurum, deniz trafiği ile ilgili denetimler açısından birer gün süreyle gözlemlenecektir. Araştırma verisi deniz trafiğinin aşağıda belirtilen üç boyutu çerçevesinde notlar almak suretiyle toplanacaktır.

1. Denizde emniyet: Deniz trafiğinin yönetimi ve deniz aracının denetimine ilişkin bilgiler.
2. Denizde güvenlik: Deniz tedarik zincirinin güvenliğine (yük bilgisinin kontrolü ve yükün fiziksel kontrolü) ve deniz aracının denetimine ilişkin bilgiler.
3. Deniz çevresi: Deniz kirliliğinin tespitine ve deniz aracının denetimine ilişkin bilgiler.

Gözlem Notlarının Analizinde Kullanılacak Kodlama Listesi :

Aşağıda yer alan kodlar, gözlemi yapan kişinin öncelikle dikkat etmesi gereken boyutları daha belirgin bir biçimde ortaya koymaktadır. Bu kodlar gözlem sürecinde elde edilen verilere göre gözden geçirilebilir, ekleme ve çıkarmalar yapılabilir.

Denizde emniyet

AIS
LRIT
GTH
Kuraldışılık tespiti
Kaza önleme
Trafik optimizasyonu
ISM
IMO-A.1052 (27)-Ek-12
LDD Yönetmeliği EK-2

Denizde güvenlik

Manifesto bilgisi (ACS)
Giriş deklarasyon bilgisi (ACS)
Kanuni yaptırım bilgisi (TECS)
BILGE
Risk analizi
Radyasyon kapı monitörleri (RPM))
NII (Non-Intrusive Inspection)
ISPS Code
IMO-A.1052 (27)-Ek-12
LDD Yönetmeliği EK-2

Deniz Çevresi

MARPOL 73/78
1982 BMDHS
2872 sayılı Çevre Kanunu
Görerek veya Day Tv
SLAR
Uydu
IMO-A.1052 (27)-Ek-12
LDD Yönetmeliği EK-2

Etik Değerler :

Gözlem süresince elde edilen verilerin tümü tarafımdan gizli tutulacaktır. Bu verileri sadece tez kapsamında ve bilimsel teamüllere uygun olarak paylaşacağım. Ayrıca araştırma sonuçlarını yazarken, isminizi izniniz olmadığı sürece tezime yansıtmayacağım. Tereddüt etmeniz durumunda, sizden elde edilen görüşler/verilerin olduğu tez bölümlerini tarafınıza iletip onayınızı alabilirim. İlginiz için şimdiden teşekkür ederim. Saygılarımla. OĞUZHAN TÜREDİ



EK 4: Odak Grup Görüşme Protokolü

ODAK GRUP GÖRÜŞMESİ FORMU

Araştırma Sorusu

Deniz trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesi ile ulusal denizcilik politikalarına nasıl katkı sağlanır?"

Tarih: / / 2018

Saat(Başlangıç/Bitiş): /

Giris

Merhaba benim adım Oğuzhan Türedi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı'nda doktora öğrencisiyim. Deniz trafiğinin temel bileşenleri olan denizde emniyet (maritime safety), denizde güvenlik (maritime security) ve deniz çevresi (marine environment) düzenlemeleri ve denetimlerinin, ulusal denizcilik gücü ve politikaları üzerindeki önemini araştırmaktayım.

ABD'li deniz tarihçisi ve stratejisti Mahan, denizcilik gücünü geliştirmek için bir devletin sahip olması gereken temel özellikleri; üretimi arttırmak, bu sayede deniz taşımacılığını arttırmak ve deniz taşımacılığını geliştirmek için yeni pazarlar bularak, bunların güvenliğini arttıracak üsler/koloniler oluşturmak olarak saymaktadır. Deniz taşımacılığını arttırmanın ve bunun sürdürülebilir olmasını sağlamanın önemli kriterlerinden biri ise, uluslararası genel kabul görmüş denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemelerinin devletler tarafından uygulanmasıdır.

Denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de talep ettiği zengin enerji kaynaklarına sahip kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge alanında savunduğu tezler açısından da önem arz etmektedir.

Dünya deniz taşımacılığının en önemli geçitlerinden olan ve Türkiye'nin yakın deniz ve kıta havzalarında bulunan Süveyş Kanalı, Babü'l Mendeboğazı, Hürmüz Boğazı, Cebelitarık Boğazı, Malakka Boğazı ve Sundo ve Lombok Geçitleri üzerinde etkinliğini arttırması denizci Türkiye açısından önemlidir. Türkiye'nin bu bölgelerde üs kurmuş olduğu ülkelerle ve diğer bölge ülkeleriyle denizde emniyet, güvenlik ve çevre alanlarında işbirliğine gitmesi, etkinliği arttırmanın önemli bir aracı olacaktır.

Denizde güvenlik paradigması 11 Eylül saldırılarından sonra değişmiş ve ABD'nin diğer devletlere baskısıyla birçok yeni sözleşme/girişim yürürlüğe girmiştir. Bunlar arasında, IMO'nun ISPS Kod düzenlemesi, Dünya Gümrük Örgütünün SAFE Standartları Çerçevesi, sektör öncülüğünde geliştirilen Smart and Secure Trade Lanes (SST) girişimi ve ABD'nin Customs-Trade Partnership

Against Terrorism(C-TPAT), Container Security Initiative (CSI), Erken Elektronik Yük Bilgisi (24 Saat Kuralı) ve varış bilgisinin 96 saat önceden bildirilmesi (ANOA) gibi girişimleri sayılabilir. Aynı zamanda denizde emniyet maksadıyla geliştirilen AIS sistemi 11 Eylül sonrasında denizde güvenlik amacıyla kullanılmaya başlanmış, sistemin zayıf tarafları LRIT sisteminin ortaya çıkmasını getirmiştir. Başta ABD olmak üzere (Nation-wide AIS-NAIS projesi)) birçok ülke, günümüzde, denizde farkındalık menzilini arttırmak için uyduları ve uydu-AIS sistemlerini kullanmaktadır.

Bir devlet açısından deniz çevresinin korunması için iki önemli sacayağı vardır. Bunlardan ilki, uluslararası düzenlemelere katılım, diğeri ise deniz kirliliğinin tespit edilip cezalandırılarak caydırıcılığın sağlanmasıdır. Türkiye'nin son dönemde deniz çevresinin korunması ile ilgili uluslar arası sözleşmelere yoğun bir katılım sağladığı görülmektedir. Bunlar arasında MARPOL 73/78 Sözleşmesi EK-III (2014), Ek-IV (2014), Ek-VI (2013), FUND Protocol 2003 (2013), OPRC/HNS 2000 (2013) ve BWM 2004 (2014) sayılabilir. Deniz kirliliğinin tespit edilmesi ise günümüzde deniz ve hava aracından gözle veya FLIR sistemi kamerası gibi geleneksel yöntemlerle, SLAR (Side Looking Imaging Radar) ile teçhiz edilmiş uçaklar ile ve uydular vasıtasıyla yapılmaktadır.

Denizde emniyet temel olarak, “gemilerin tasarımı ve inşası”, “insan faktörü (denizde ve kıyıda çalışan gemi adamları ve diğer personel)” ve “liman devlet kontrolü” alanlarını kapsamaktadır. Yukarıda sayılan alanları düzenleyen temel uluslararası sözleşmeler, 1982 BMDHS, MARPOL 73/78, SOLAS 1974 ile 1978 ve 1988 Protokolleri, ILO 147, MLC 2006 ve STCW 1978 sözleşmeleri olarak sayılabilir. Dünya denizciliği gemi-kıyı arasında veri alışverişi sayesinde denizde emniyet seviyesinin en üst düzeye çıkarıldığı rıhtımdan rıhtıma seyir anlayışı demek olan e-denizcilik'e evrilmektedir. Türkiye de, bu konu ile ilgili altyapı çalışmalarına başlamıştır.

Denizde emniyet (maritime safety), denizde güvenlik (maritime security) ve deniz çevresi (marine environment) düzenlemelerinin ve denetimlerinin ulusal denizcilik gücü ve denizcilik politikaları açısından öneminin ortaya konulmasının amaçlandığı bu çalışmada, siz değerli katılımcıların görüşlerinin alınmasının geçerli ve güvenilir sonuçlara ulaşılabilmesi açısından çok önemli olduğunu düşünüyorum. Görüşlerinizi nitel araştırma yöntemlerinin veri toplama araçlarından biri olan ve 7 değerli katılımcının yer alacağı odak grup görüşmesi yöntemi ile almak istiyorum. Katılımcılar denizde emniyet, güvenlik ve çevre konusunda uzman kişiler arasından seçilmiştir.

Patton'a göre odak grup görüşmesi sürecinde katılımcılar diğer katılımcıların tepkilerini ve yanıtlarını duyarlar, buradan hareketle daha önce dile getirdikleri görüşlerine eklemeler yaparlar. Ancak, katılımcılar birbirleriyle anlaşmak zorunda değildirler; uzlaşmaya varmaları beklenmez. Aynı şekilde fikir ayrılığına düşmeleri de bir zorunluluk değildir. Amaç insanların kendi görüşlerini başkalarının görüşlerini de dikkate alarak özgürce ifade ettikleri sosyal bir içerikten yüksek nitelikli veri elde etmektir.

- Yaptığım odak grup görüşmesinde elde edilen bilgiler sadece bu araştırmada kullanılacak olup, gizli tutularak araştırmacılar dışında herhangi birisi görmeyecektir.

- **Araştırma sonucunu yazarken isimleriniz kesinlikle yer almayacak, şifrelenerek kullanılacaktır.**
- İzin verirsiniz görüşmeyi kaydetmek istiyorum. Bu şekilde hem zamanı daha iyi kullanabiliriz, hem de sorulara vereceğiniz yanıtların kaydını daha ayrıntılı tutma fırsatını elde edebilirim.
- Başlamadan önce belirtmek istediğiniz bir düşünce ya da sormak istediğiniz bir soru varsa cevaplamak isterim.
- Bu odak grup görüşmesinin yaklaşık 2 saat süreceğini tahmin ediyorum ve izin verirsiniz sorulara başlamak istiyorum.

ODAK GRUP GÖRÜŞMESİ SORULARI*

1. Deniz yolu ile ithal edilen bir yükün ilk kullanıcıdan son kullanıcıya teslimi süresince güvenli kalması için sizce ne gibi yöntemler kullanılabilir?

- Sonda a.** Konteyner anormal dolaşım tespiti
- Sonda b.** Yükün risk analizi
- Sonda c.** Yetkilendirilmiş yükümlü uygulaması
- Sonda ç.** Tarama teknolojileri
- Sonda d.** Güvenlik tehditini anakaraya ulaşmadan yerinde sonlandırma (CSI, istihbarat)

2. Türkiye denizde güvenlik bağlamında, denizde farkındalığını nasıl arttırabilir?

- Sonda a.** Uydu-AIS,SAR gibi teknolojiler ile deniz trafik izlemesi
- Sonda b.** istihbaratla bütünleşik taktik resim
- Sonda c.** Risk analiz modeli
- Sonda ç.** Küçük teknelerin güvenlik tehditi (yerel kolluk-tekne sahibi işbirliği)
- Sonda d.** Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de talep ettiği olası Münhasır Ekonomik Bölgesindeki etkinliğini arttıracak denizde güvenlik politika önerileriniz

3. Kısaca gemi ve kıyı arasındaki bilgilerin yönetilmesi olarak adlandırılabilen e-denizcilik konseptinin denizde emniyete etkisini nasıl değerlendiriyorsunuz?

- Sonda a.** Elektronik seyir haritaları (ENCs)
- Sonda b.** Hassas elektronik konumlandırma sistemi
- Sonda c.** Haberleşme altyapısı
- Sonda ç.** Monalisa 2.0 projesi
- Sonda d.** Türk deniz yetki alanlarında ve Türk boğazlarında kazaların en aza indirilmesi için önerileriniz

4. Sizce Gemi Trafik Yönetimi sistemlerinin sahip olması gereken özellikler neler olmalıdır?

Sonda a. Anormal durum tespiti

Sonda b. Trafik optimizasyonu için gemi varış planlaması

Sonda c. Trafik patern analizi

Sonda ç. Havacılık benzeri trafik yönetimi

5. Deniz çevresinin korunması ile ilgili ne gibi önerilerde bulunabilirsiniz?

Sonda a. Caydırıcı cezalar

Sonda b. Tespit edecek teknoloji (uydu, slar)

Sonda c. Uluslararası sözleşmelere tam uyum

6. 1982 BMDHS ile Münhasır Ekonomik Bölgelerde kıyı devletine deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili geniş yetkiler verilmiştir. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığında ve olası Münhasır Ekonomik Bölgesinde etkinliğini arttırmak için söz konusu bu yetkiler sizce nasıl kullanılabilir?

Sonda a. Kanun ve düzenlemelerin ihlal edilmesi ile ilgili inanılır açık nedenler-bilgi talebi (md 220.3)

Sonda b. Önemli bir şekilde kirlenmesine sebep olan esaslı bir boşaltım olduğu ile ilgili inanılır açık nedenler-maddi denetim (md. 220.5)

Sonda c. Ağır zarar teşkil eden veya ağır zarar tehdidi oluşturan bir boşaltım olduğu ile ilgili açık objektif deliller-geminin durdurulması dahil yasal takibat (md.220.6)

** Yukarıda gösterilen sonda sorular; çalışmada yapılan literatür taramaları ve Görüşmeci 1 ile yapılan yüz yüze görüşmenin verilerinin analizi neticesinde elde edilmiştir. Odak grup görüşmesi neticesinde elde edilen verilerin analizi sonucunda daha farklı sonda sorular da oluşturulmuş ve bu sorular daha sonraki yüz yüze görüşmelerde derinlemesine veri elde etmek için kullanılmıştır. Sonda sorular odak grup görüşmesi öncesi katılımcılara gönderilmemiş olup, görüşmenin seyrine göre araştırmacı tarafından görüşme sırasında sorulmuştur.*

EK 5: Yüz Yüze Görüşme Protokolü

YÜZ YÜZE GÖRÜŞME FORMU

Araştırma Sorusu

Deniz trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesi ile ulusal denizcilik politikalarına nasıl katkı sağlanır?"

Tarih: / / 2018

Saat(Başlangıç/Bitiş): /

Giriş

Merhaba benim adım Oğuzhan Türedi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı'nda doktora öğrencisiyim. Deniz trafiğinin temel bileşenleri olan denizde emniyet (maritime safety), denizde güvenlik (maritime security) ve deniz çevresi (marine environment) düzenlemeleri ve denetimlerinin, ulusal denizcilik gücü ve politikaları üzerindeki önemini araştırmaktayım.

ABD'li deniz tarihçisi ve stratejisti Mahan, denizcilik gücünü geliştirmek için bir devletin sahip olması gereken temel özellikleri; üretimi arttırmak, bu sayede deniz taşımacılığını arttırmak ve deniz taşımacılığını geliştirmek için yeni pazarlar bularak, bunların güvenliğini arttıracak üsler/koloniler oluşturmak olarak saymaktadır. Deniz taşımacılığını arttırmanın ve bunun sürdürülebilir olmasını sağlamanın önemli kriterlerinden biri ise, uluslararası genel kabul görmüş denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemelerinin devletler tarafından uygulanmasıdır.

Denizde emniyet, güvenlik ve çevre düzenlemeleri ve denetimleri, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de talep ettiği zengin enerji kaynaklarına sahip kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge alanında savunduğu tezler açısından da önem arz etmektedir.

Dünya deniz taşımacılığının en önemli geçitlerinden olan ve Türkiye'nin yakın deniz ve kıta havzalarında bulunan Süveyş Kanalı, Babü'l Mendeboğazı, Hürmüz Boğazı, Cebelitarık Boğazı, Malakka Boğazı ve Sundo ve Lombok Geçitleri üzerinde etkinliğini arttırması denizci Türkiye açısından önemlidir. Türkiye'nin bu bölgelerde üs kurmuş olduğu ülkelerle ve diğer bölge ülkeleriyle denizde emniyet, güvenlik ve çevre alanlarında işbirliğine gitmesi, etkinliği arttırmanın önemli bir aracı olacaktır.

Denizde güvenlik paradigması 11 Eylül saldırılarından sonra değişmiş ve ABD'nin diğer devletlere baskısıyla birçok yeni sözleşme/girişim yürürlüğe girmiştir. Bunlar arasında, IMO'nun ISPS Kod düzenlemesi, Dünya Gümrük Örgütünün SAFE Standartları Çerçevesi, sektör öncülüğünde geliştirilen Smart and Secure Trade Lanes (SST) girişimi ve ABD'nin Customs-Trade Partnership

Against Terrorism(C-TPAT), Container Security Initiative (CSI), Erken Elektronik Yük Bilgisi (24 Saat Kuralı) ve varış bilgisinin 96 saat önceden bildirilmesi (ANOA) gibi girişimleri sayılabilir. Aynı zamanda denizde emniyet maksadıyla geliştirilen AIS sistemi 11 Eylül sonrasında denizde güvenlik amacıyla kullanılmaya başlanmış, sistemin zayıf tarafları LRIT sisteminin ortaya çıkmasını getirmiştir. Başta ABD olmak üzere (Nation-wide AIS-NAIS projesi)) birçok ülke, günümüzde, denizde farkındalık menziline arttırmak için uyduları ve uydu-AIS sistemlerini kullanmaktadır.

Bir devlet açısından deniz çevresinin korunması için iki önemli sacayağı vardır. Bunlardan ilki, uluslararası düzenlemelere katılım, diğeri ise deniz kirliliğinin tespit edilip cezalandırılarak caydırıcılığın sağlanmasıdır. Türkiye'nin son dönemde deniz çevresinin korunması ile ilgili uluslararası sözleşmelere yoğun bir katılım sağladığı görülmektedir. Bunlar arasında MARPOL 73/78 Sözleşmesi EK-III (2014), Ek-IV (2014), Ek-VI (2013), FUND Protocol 2003 (2013), OPRC/HNS 2000 (2013) ve BWM 2004 (2014) sayılabilir. Deniz kirliliğinin tespit edilmesi ise günümüzde deniz ve hava aracından gözle veya FLIR sistemi kamerası gibi geleneksel yöntemlerle, SLAR (Side Looking Imaging Radar) ile teçhiz edilmiş uçaklar ile ve uydular vasıtasıyla yapılmaktadır.

Denizde emniyet temel olarak, “gemilerin tasarımı ve inşası”, “insan faktörü (denizde ve kıyıda çalışan gemi adamları ve diğer personel)” ve “liman devlet kontrolü” alanlarını kapsamaktadır. Yukarıda sayılan alanları düzenleyen temel uluslararası sözleşmeler, 1982 BMDHS, MARPOL 73/78, SOLAS 1974 ile 1978 ve 1988 Protokolleri, ILO 147, MLC 2006 ve STCW 1978 sözleşmeleri olarak sayılabilir. Dünya denizciliği gemi-kıyı arasında veri alışverişi sayesinde denizde emniyet seviyesinin en üst düzeye çıkarıldığı rıhtımdan rıhtıma seyir anlayışı demek olan e-denizcilik'e evrilmektedir. Türkiye de, bu konu ile ilgili altyapı çalışmalarına başlamıştır.

Denizde emniyet (maritime safety), denizde güvenlik (maritime security) ve deniz çevresi (marine environment) düzenlemelerinin ve denetimlerinin ulusal denizcilik gücü ve denizcilik politikaları açısından önemini ortaya konulmasının amaçlandığı bu çalışmada, siz değerli katılımcının görüşlerinin alınmasının geçerli ve güvenilir sonuçlara ulaşılabilmesi açısından çok önemli olduğunu düşünüyorum.

- Yaptığım görüşmede elde edilen bilgiler sadece bu araştırmada kullanılacak olup, gizli tutularak araştırmacılar dışında herhangi birisi görmeyecektir.
- Araştırma sonucunu yazarken isminiz kesinlikle yer almayacak, şifrelenerek kullanılacaktır.
- İzin verirseniz görüşmeyi kaydetmek istiyorum. Bu şekilde hem zamanı daha iyi kullanabiliriz, hem de sorulara vereceğiniz yanıtların kaydını daha ayrıntılı tutma fırsatını elde edebilirim.
- Başlamadan önce belirtmek istediğiniz bir düşünce ya da sormak istediğiniz bir soru varsa cevaplamak isterim.
- Bu görüşmenin yaklaşık bir saat süreceğini tahmin ediyorum ve izin verirseniz sorulara başlamak istiyorum.

GÖRÜŞME SORULARI *

1. Türkiye Denizde Güvenlik tehditlerini anakaraya ulaşmadan sonlandırmak için denizde farkındalığını nasıl arttırabilir?

Sonda a. Yakın deniz ve kıta havzalarında denizde güvenlik, uluslar arası işbirliği

Sonda b. Uydu-AIS,SAR, VDES gibi teknolojiler ile veya Exact Earth gibi servis sağlayıcılardan satın alarak deniz trafik izlemesi, siber güvenlik

Sonda c. İstihbaratla bütünleşik taktik resim-müşterek istihbarat yönetimi

Sonda ç. Denizde Güvenlik Risk analiz modeli (ABD MSRAM)

Sonda d. Ulusal güvenlik stratejisi ve denizde güvenlik alt stratejisi (Politika, organizasyon, uygulama)

Sonda e. Gemilerde özel güvenlik

2. Deniz yolu ile ithal edilen bir yükün ilk kullanıcıdan son kullanıcıya teslimi süresince güvenli kalması için sizce ne gibi yöntemler kullanılabilir?

Sonda a. Son kontrol yerine kaynağında önleme

Sonda b. Konteyner anormal dolaşım tespiti

Sonda c. 24 saat kuralı ve Yükün risk analizi (ABD 'de Automatic Targeting System; TECS'den kanuni yaptırım bilgisi, Automated Commercial System'den manifesto ve giriş deklarasyon bilgisi)

Sonda ç. Yetkilendirilmiş yükümlü uygulaması (C-TPAT, AEO)

Sonda d. Tarama teknolojileri ve uzman personel.

Sonda e. CSI

Sonda f. RFID (SST Smart and Secure Trade Lines) ve elektronik mühür (iso)

Sonda g. İstihbarat

Sonda ğ. Ticari ateşelerin koordinasyonunda yetkilendirilmiş özel sörvey kuruluşlarının riskli ülkelerde konteyner yüklemelerine yerinde refakati ve sertifikalandırması.

Sonda h. Rotterdam Kurallarının getirecekleri (halihazırda konşimentonun kaptan tarafından değiştirilerek yükün başka gemiye transferi gelen yükün aktarma limanı veya serbest bölgede indirilmesi ve loop atılarak oradan başka konteynere koyularak ülkeye sokulması)

Sonda ı. DTÖ çatısı altında eşya ve konteyner takibi için interpol benzeri bir sistem.

Sonda i. Türkiye'nin riskli gördüğü limanlar için mütekabiliyet esaslı IPSP (INT. PORT SEC. PROGRAM)

3. Ticari maksatla kullanılmayan küçük teknelerin denizde güvenlik tehditi oluşturmamalarını sağlamak için proje önerileriniz nelerdir?

Sonda a. Yerel kolluk- tekne sahibi işbirliği

Sonda b. Küçük teknelerin limandan çıkışını kolluğa bildirmesi-Marina Takip Programı

Sonda c. Stratejik tesis ve limanların sualtı ve suüstü güvenliği

4. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığında ve olası Münhasır Ekonomik Bölgesinde etkinliğini arttıracak denizde güvenlik politika önerileriniz nelerdir?

5. Kısaca gemi-kıyı, kıyı-kıyı ve gemi-gemi arasındaki bilgilerin yönetilmesi olarak adlandırılabilir e-denizcilik konseptinin denizde emniyete etkisini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Sonda a. Elektronik seyir haritaları (ENCs)

Sonda b. Hassas elektronik konumlandırma sistemi

Sonda c. Haberleşme altyapısı (siber güvenlik)

Sonda ç. Monalisa 2.0 projesi (Türkiye'de uygulama alanı bulabilir mi?)

Sonda d. PNT

Sonda e. Değeri nispeten düşük gemiler için yüksek maliyetler

6. Sizce Gemi Trafik Yönetimi (Vessel Traffic Management(VTM)) sistemlerinin sahip olması gereken özellikler neler olmalıdır?

Sonda a. Anormal durum tespiti

Sonda b. trafik optimizasyonu için gemi varış planlaması

Sonda c. Trafik patern analizi

Sonda ç. Havacılık benzeri trafik yönetimi

Sonda d. “Kaza olasılığı modülü”, “dynamical navigational risk management” modülü ve “emergency response services” modülü

7. Başta Türk Boğazları olmak üzere, Türk deniz yetki alanlarında kazaların en aza indirilmesi için önerileriniz nelerdir?

Sonda a. Gemilerin tasarımı ve inşası

Sonda b. İnsan faktörü (denizde ve kıyıda çalışanlar)

Sonda c. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

Sonda ç. Kanal istanbul.

Sonda d. Kaptanların boğazlardan geçiş sayısına göre sertifikalandırılması

Sonda e. Kılavuz ve romörkör kullanımı

Sonda f. Boğazlarda yıllık bazda her noktada akıntı atlasının çıkarılmasının faydası

8. Bayrak devlet ve liman devlet denetimlerinin geliştirilmesi için önerileriniz nelerdir?

Sonda a. Mutabakat zaptları

Sonda b. Doğru gemi seçimi

9. Deniz çevresinin korunması ile ilgili ne gibi önerilerde bulunabilirsiniz?

Sonda a. Caydırıcı cezalar

Sonda b. Tespit edecek teknoloji (uydu, slar) ve gözetleme radarlarına deniz kirliliği tespiti yazılımının konulması

Sonda c. Uluslararası sözleşmelere tam uyum

Sonda ç. Atık alım tesislerinin arttırılması ve atık vermenin çok ucuzlatılması.

Sonda d. Çok başlılığın giderilmesi.

Sonda e. Büyükşehir belediyelerine gerekli altyapının sağlayacak düzenlemelerin getirilmesi.

10. 1982 BMDHS ile Münhasır Ekonomik Bölgelerde kıyı devletine deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili geniş yetkiler verilmiştir. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığında ve olası Münhasır Ekonomik Bölgesinde etkinliğini arttırmak için söz konusu bu yetkiler sizce nasıl kullanılabilir?

Sonda a. Kanun ve düzenlemelerin ihlal edilmesi ile ilgili inanılır açık nedenler-bilgi talebi (md 220.3)

Sonda b. Önemli bir şekilde kirlenmesine sebep olan esaslı bir boşaltım olduğu ile ilgili inanılır açık nedenler-maddi denetim (md. 220.5)

Sonda c. Ağır zarar teşkil eden veya ağır zarar tehditi oluşturan bir boşaltım olduğu ile ilgili açık objektif deliller-geminin durdurulması dahil yasal takibat (md.220.6)

Sonda ç. Akdeniz olası MEB sahanızda atık alım gemisi dolaştırılması.

Sonda d. KKTC'nin Türk politikaları paralelinde davranmasının sağlanması.

** Yukarıda gösterilen sonda sorular; son yüz yüze görüşmeden bir önceki yüz yüze görüşme verilerinin analizi neticesinde elde edilmiş sonda soruların son halidir. Sonda sorular, her görüşme sonunda yapılan veri analizi neticesinde artarak devam etmiş ve bir sonraki görüşmede derinlemesine veri elde etmek için kullanılmıştır. Sonda sorular görüşme öncesi görüşmeciye gönderilmemiş olup, görüşmenin seyrine göre araştırmacı tarafından görüşme sırasında sorulmuştur.*

EK 6: İlk Kod Kitabı (1/4)

Kod Sistemi	Kodlu Bölümler	Belgeler
Kod Sistemi	342	2
sahil güvenlik görev fonksiyonları	4	1
eğitim	8	2
teknoloji	12	2
mevzuat	14	2
strateji ve politika	5	2
uluslararası faaliyet	5	1
deniz aşırı üsler	1	1
denizcilik organizasyonu	35	2
sahil güvenliğinin işlevi	8	2
cumhurbaşkanlığı denizcilik koordinasyon başkanlığı	5	2
yakın deniz havzası politikası	3	1
Kanal İstanbul	2	1
Akdeniz olası MEB	2	2
diplomasi	2	2
gözetleme ve arama kurtarma	6	2
deniz kirliliği	10	2
balıkçılık	4	2

EK 6: İlk Kod Kitabı (2/4)

işbirliği	0	0
bölgesel İşbirliği	2	2
asya	2	2
avrupa	8	2
akdeniz	8	2
karadeniz	4	2
kaynak paylaşımı	7	2
uluslararası işbirliği	18	2
emniyet	0	0
arama kurtarma	3	2
deniz kazaları	3	2
makine donanım teçhizat	2	2
insan faktörü	2	2
liman ve bayrak devlet denetimi	2	2
bayrak devlet denetimi	4	2
liman devlet denetimi	4	2
akdeniz mutabakat zaptı	2	2
karadeniz mutabakat zaptı	2	2

EK 6: İlk Kod Kitabı (3/4)

VTM/STM	4	1
gemi varış planlaması	3	1
VTS	23	2
anomaly detection	2	1
AIS	2	2
e-navigasyon	1	1
güvenlik	0	0
tedarik zinciri güvenliği	0	0
gemi ve liman güvenliği	2	2
yük akış güvenliği	2	2
istihbarat	8	2
suçla mücadele	4	2
kolluk etkinliği	4	2
deniz haydutluğu	4	2
kaçakçılık	2	2
terörizm	2	2
düzensiz göç	14	2
kritik bölge güvenliği	0	0
küçük tekne güvenliği	8	2

EK 6: İlk Kod Kitabı (4/4)

kolluk-tekne sahibi işbirliği	6	2
marina takip programı	2	2
sualtı güvenliği	2	2
stratejik liman/tesis	4	2
artan güvenlik kaygısı	4	2
siber güvenlik	2	2
denizde farkındalık	2	2
birleştirilmiş deniz resmi	4	2
SGRS	8	2
uzun ufuk	2	2
AIS ve uydu-AIS	2	2
risk analizi	4	2
çevre	0	0
deniz kirliliğinin tespiti	0	0
uydu aracılığı ile	2	2
sahil güvenlik	2	2
büyükşehir belediyeleri	2	2
atık alım	8	2
mavi kart	2	2

EK 7: Son Kod Kitabı (1/8)

Kod Sistemi	Kodlu Bölümler	Belgeler
Kod Sistemi	1823	27
eğitim ve kültür	45	10
teknoloji ve yerleşme	61	14
mevzuat	101	21
mevzuatın sektöre getireceği maliyet	18	12
ulusal denizcilik stratejisi ve politikası	44	13
Doğu Akdeniz Politikası	27	12
KKTC VTS projesi	2	2
D. Akdeniz'de özel alanların ilanı	5	2
D. Akdeniz'de kamuoyu oluşturma	2	1
D. Akdeniz'de MEB ilanı	17	9
D. Akdeniz'de diplomasi ile varlık gösterme	12	6
D. Akdeniz'de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme	22	11
D. Akdeniz'de akademik araştırma ile varlık gösterme	4	2
D. Akdeniz'de sondaj faaliyetleri	12	8
D. Akdeniz'de balıkçılık ile varlık gösterme	3	2
Kanal İstanbul projesi	12	9
deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler	19	6

EK 7: Son Kod Kitabı (2/8)

voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu	57	10
sahil güvenliğin işlevi	36	9
Cumhurbaşkanlığı denizde em. güv. ve çevre bşklığı kurulması	20	9
işbirlikleri	2	2
ülkeler arası kaynak paylaşımı	9	6
devlet kurumları arası işbirliği	9	5
STK'lar/sektör işbirliği	12	8
bölgesel İşbirliği	8	7
Asya'da işbirliği	2	2
Avrupa'da işbirliği	12	5
Akdeniz'de işbirliği	17	9
Karadeniz'de işbirliği	15	7
uluslararası işbirliği	24	14
denizde emniyet	8	5
tehlikeli yük taşımacılığı	8	4
arama kurtarma	13	8
deniz kazalarının önlenmesi	17	11
özgür raporlama platformları	1	1
deniz kazalarında makine teçhizat donanım faktörleri	10	5

EK 7: Son Kod Kitabı (3/8)

kaza inceleme	4	2
deniz kazalarında insan faktörü	19	7
gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi	12	7
denetim uzmanı yeterliliği	5	4
bayrak devlet denetimi	14	9
liman devlet denetimi	16	8
boğaz geçişi öncesi gemi denetimi	4	1
gemi seçimi ve risk matriksi	12	5
Akdeniz mutabakat zaptı	6	3
Karadeniz mutabakat zaptı	6	4
VTM/STM	21	9
otonom gemiler	5	4
kaptanın sorumluluğu	4	2
VTS	37	15
VTS operatör yetkinliği	6	4
sektör bazlı acil durum modülü	3	2
Türk Boğazları'ndan geçiş	44	13
gemi varış planlaması	5	3
sualtı çelik halat sistemi	2	2

EK 7: Son Kod Kitabı (4/8)

İstanbul Boğazı Yerel Trafik Kontrol Sistemi (YTKM)	1	1
kılavuz ve römorkör hizmeti	9	5
boğazların akıntı modellemesi	6	4
kaptanın boğazdan geçiş sayısı	6	4
anormal durum tespiti	11	6
AIS	36	14
e-denizcilik	18	9
ECDIS	6	4
PNT (Positioning, Navigation, Timing)	3	2
veri aktarımı	10	6
denizde güvenlik	13	7
deniz tedarik zinciri güvenliği	4	4
yük akış güvenliği	16	9
yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu	21	6
Rotterdam kurallarına karşı konşimento	7	6
konteyner güvenliği	10	7
konteyner güvenlik ekipmanları ve sertifikaları	8	5
konteyner kontrolü	31	10
yükleme sürveyi	14	8

EK 7: Son Kod Kitabı (5/8)

yükün risk analizi	11	4
konteyner anormal dolaşım tespiti	3	3
Yetkilendirilmiş Yükümlü	8	5
transit akış güvenliği	3	3
kara tarafı güvenlik (depolar, antrepolar, diğer taşıma modları	7	5
gemi ve/veya liman güvenliği	21	8
ISPS	16	4
Yabancı limanların ISPS uyumluluğu için ziyareti (IPSP)	5	4
Erken Varış bildirimi (NOA)	2	2
istihbarat	21	10
birleştirilmiş deniz istihbaratı	5	3
suçla mücadele	7	6
kolluk etkinliği	36	13
tehdit ülkeler	1	1
deniz haydutluğu	14	9
özel güvenlik kullanımı	6	6
kaçakçılık	32	9
terörizm	17	10
düzensiz göç	20	8

EK 7: Son Kod Kitabı (6/8)

kritik bölge güvenliği	1	1
küçük tekne güvenliği	20	10
güvenlik-özgürlük dengesi	2	2
küçük teknelerin kayıtlanması	5	5
kolluk-tekne sahibi işbirliği	5	3
marina takip programı	3	2
sualtı güvenliği	18	5
türk boğazlarının güvenliği	12	5
stratejik liman ve tesislerin güvenliği	6	2
artan güvenlik kaygısı	5	3
siber güvenlik	10	6
denizde durumsal farkındalık	22	11
birleştirilmiş deniz resmi	27	14
deniz unsurlarından veri elde etme	2	2
Hava unsurlarından veri elde etme	4	2
SGRS 'den veri elde etme	21	9
uzun ufuk siteminden veri elde etme	8	6
SAR uydusundan veri elde etme	9	7
ÖTVBS tekne takip modülü	4	3

EK 7: Son Kod Kitabı (7/8)

LRIT'den veri elde etme	8	6
uydu-AIS'den veri elde etme	7	5
yapay zeka karar destek	11	4
risk analizi	15	10
deniz çevresinin korunması	40	14
çevreci yakıtların kullanımı	8	4
çevreci yakıt kullananlara teşvik	1	1
deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı	16	9
kara kokenli kirliliğin engellenmesi	8	4
deniz kirliliği denetimi	16	9
deniz kirliliği tespit teknolojileri	5	3
denizden kirlilik tespiti	6	4
karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti	5	3
havadan kirlilik tespiti	11	8
EK-6 kapsamında hava kirliliği tespiti	8	5
uydu ile kirlilik tespiti	8	7
sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi	12	7
büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi	17	9
atık alım	17	12

EK 7: Son Kod Kitabı (8/8)

atıkların dönüştürülmesi	3	3
Akdeniz olası MEB'de atık alım gemisi hizmeti	17	13
GATS	5	4
mavi kart	10	8
acil duruma hazırlıklı olma	9	6

EK 8: MAXQDA İLE VERİLERİN SUNUMU VE BULGULARIN YORUMLANMASI

EK 8- İÇİNDEKİLER

I.	Betimsel Bulguların Sunumu	ek s.35
A.	Eğitim ve Kültür	ek s.35
B.	Teknoloji ve Yerleşme	ek s.35
C.	Mevzuat	ek s.36
Ç.	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası	ek s.37
D.	İşbirlikleri	ek s.47
E.	Denizde Emniyet	ek s.53
F.	Denizde Güvenlik	ek s.64
G.	Deniz Çevresinin Korunması	ek s.79
II.	Karşılaştırmalı Bulguların Sunumu	ek s.88
III.	İlişkisel Bulguların Sunumu	ek s.101
A.	Temaların Kendi İçerisindeki Kategori ve Kod İlişkileri	ek s.102
B.	Temalar Arası Kategori ve Kod İlişkileri	ek s.107

EK 8- TABLOLAR LİSTESİ

EK 8 Tablo 1:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Çalışmanın Temalarına İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.89
EK 8 Tablo 2:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Çalışmanın Temalarına İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.89
EK 8 Tablo 3:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.90
EK 8 Tablo 4:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.91
EK 8 Tablo 5:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların İşbirliklerine İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.92

EK 8 Tablo 6:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların İşbirliklerine İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.93
EK 8 Tablo 7:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Denizde Emniyete İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.94
EK 8 Tablo 8:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Denizde Emniyete İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.95
EK 8 Tablo 9:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Denizde Güvenliğe İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.97
EK 8 Tablo 10:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Denizde Güvenliğe İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.98
EK 8 Tablo 11:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.100
EK 8 Tablo 12:	Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo	ek s.100
EK 8 Tablo 13:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu	ek s.108
EK 8 Tablo 14:	İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu	ek s.109
EK 8 Tablo 15:	Denizde Emniyet Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu	ek s.110
EK 8 Tablo 16:	Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu	ek s.112

EK 8 Tablo 17:	Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerlileşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu	ek s.113

EK 8- ŞEKİLLER LİSTESİ

EK 8 Şekil 1:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı	ek s.38
EK 8 Şekil 2:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.39
EK 8 Şekil 3:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı	ek s.39
EK 8 Şekil 4:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.40
EK 8 Şekil 5:	İşbirliklerine İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı	ek s.48
EK 8 Şekil 6:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.48
EK 8 Şekil 7:	İşbirliklerine İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı	ek s.49
EK 8 Şekil 8:	İşbirliklerine Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.49
EK 8 Şekil 9:	Denizde Emniyete İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı	ek s.53
EK 8 Şekil 10:	Denizde Emniyete Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.54
EK 8 Şekil 11:	Denizde Emniyete İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı	ek s.54
EK 8 Şekil 12:	Denizde Emniyete Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.55
EK 8 Şekil 13:	Denizde Güvenliğe İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı	ek s.64
EK 8 Şekil 14:	Denizde Güvenliğe Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.65

EK 8 Şekil 15:	Denizde Güvenliğe İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı	ek s.66
EK 8 Şekil 16:	Denizde Güvenliğe Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.67
EK 8 Şekil 17:	Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı	ek s.80
EK 8 Şekil 18:	Deniz Çevresinin Korunmasına Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.81
EK 8 Şekil 19:	Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı	ek s.81
EK 8 Şekil 20:	Deniz Çevresinin Korunmasına Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model	ek s.82
EK 8 Şekil 21:	Denizde Emniyet Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.102
EK 8 Şekil 22:	Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.104
EK 8 Şekil 23:	Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.105
EK 8 Şekil 24:	İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.106
EK 8 Şekil 25:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.107
EK 8 Şekil 26:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.114
EK 8 Şekil 27:	Denizde Emniyet Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.116
EK 8 Şekil 28:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.118

EK 8 Şekil 29:	Denizde Emniyet Temasının Kategori ve Kodları ile Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.120
EK 8 Şekil 30:	Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodları ile Denizde Emniyet Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.122
EK 8 Şekil 31:	Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodları ile Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.124
EK 8 Şekil 32:	Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.126
EK 8 Şekil 33:	Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodları ile Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.128
EK 8 Şekil 34:	Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodları ile Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.130
EK 8 Şekil 35:	Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model	ek s.132

I. Betimsel Bulguların Sunumu

Verilerin analizi sonucunda elde edilen temalar, kategoriler, kodlar, alt kodlar, alt-alt kodlar ve alt-alt-alt kodlar ile ilgili betimsel bulgular müteakip maddelerde sunulmuştur.

A. Eğitim ve Kültür

Verilerin MAXQDA ile yapılan analizi sonucunda “eğitim ve kültür”, ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasını etkileyen ana kategoride bir tema olarak konumlandırılmıştır. Toplam 27 (MAXQDA programı ile veri analizinde gözlem verileri bir katılımcıymış gibi kabul edilmiştir) katılımcıdan 10’u, toplam 45 defa olmak üzere “eğitim ve kültür”den bahsetmiştir. Katılımcıların bazılarının “eğitim ve kültür” ile ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Türkiye’de şu anda Denizcilik Üniversitelerinden mezun olan 1300-1400 tane öğrenci var. Staja çıkacaklar bunlar, 1400 küstür tane 1560 tane gemimiz var, hepsine de stajyer gönderemeyiz. E peki staj gemisi yapalım. Parasını kim karşılayacak? Çünkü ben yine oraya varıyorum, bizim genlerimizde denizci olmak yok, maalesef yerleştirememişiz bunu.” (K5)

“Bizde kurumsal kültür yerine herkes birbirinden rol çalmaya çalışıyor. İşte ben yakalayacağım. Sen yakalayacaksın. Kurumsal kültür oluştursa herkes duracağı yeri bilse hiçbir şey olmayacak. Özetle sosyolojik dönüşüm lazım” (K7)

B. Teknoloji ve Yerleşme

Verilerin MAXQDA ile yapılan analizi sonucunda “teknoloji ve yerleşme”, ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasını etkileyen bir tema (ana kategori) olarak konumlandırılmıştır. 27 katılımcıdan 14’ü, toplam 61 defa olmak üzere “teknoloji ve yerleşme”den bahsetmiştir. Katılımcıların bazılarının “teknoloji ve yerleşme” ile ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Deniz çevresinin korunması ile ilgili gelişmiş ülkeler tarafından geliştirilmiş olan teknolojiler, eskidiğinde gelişmekte olan ülkelere satılmakta ve bir süre sonra bu eskimiş teknolojilerin çevre kirliliğine sebep olduğu ortaya atılarak uluslararası örgütler aracılığıyla yasaklanması sağlanmaktadır. Bu teknolojilerin yerleştirilmesi ile ilgili ARGE’ye önem verilmeli ve geliştirilmiş olan ARGE projeleri mutlaka ÜRGE aşamasına getirilerek üretilmesi ve pazarlanması sağlanmalıdır.” (K19)

“Sahil Gözetleme Radarlarının tamamen milli olmasını istedik. Hatta bununla ilgili çok da güzel bir suüstü gözetleme radarı TÜBİTAK tarafından 2006-2007 yıllarında geliştirildi. Nedenini açıkça kanıtlayamam ancak genelde bugüne kadar milli gücümüze dayalı savunma sistemlerinin oluşturulması hep engellendi. O projenin gerçekleşmesini şimdi övündüğümüz ASELSAN o zaman kendisi ile koordine edilmediği bahanesiyle engelledi.” (K2)

“Gemi trafik yönetim yazılımını bizim kendimizin yapması lazım. Çünkü yazılımda dışarı bağımlı hale geldiğin zaman, geliştirmesini de işte İstanbul boğazındaki VTS’de olduğu gibi yapamıyoruz oluyor. Ama biz kurarken belki milyon dolarlar verdik o sisteme.” (K5)

C. Mevzuat

Verilerin MAXQDA ile yapılan analizi sonucunda ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasını etkileyen bir diğer tema (ana kategori) olarak tespit edilen “mevzuat”dan, 27 katılımcıdan 21’i, toplam 101 defa olmak üzere bahsetmiştir. Katılımcıların bazılarının “mevzuat” ile ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“ISPS Kod uygulamaları çerçevesinde, liman tesislerinde alınan ve alınacak güvenlik tedbirlerinin belirlenmesinde dayanak olabilecek şekilde ulusal standartların belirlendiği bir mevzuat alt yapısı bulunmamaktadır (örneğin, uygulanacak aydınlatma düzeyi, tel çit yüksekliği, kamera kayıt süreleri, ekipman standartları, minimum güvenlik personeli sayısı vb. gibi) (K9)

“Deniz yetki alanları taslak kanunu bir an önce yasalaştırılmalıdır.” (K13)

“Deriz ya hani karacı anlayış. Biz bütün ticaretimizi bütün her şeyimizi kara üzerine kurgulamışız. Gümrükten bir şey geldiği zaman kaçak mal mıdır değil midir sorgusuz sualsiz hani mutlaka kaçaktır yaklaşımı var. Yani bizim muhasebe sistemimiz de bu şekilde. Denizci değiliz yani özetle. Yani denizci millet, denizci ülke oturmadı yerine.” (K5)

“Mevzuat” temasının hiyerarşik olarak altında “mevzuatın sektöre getireceği maliyet” şeklinde bir kategori belirlenmiştir. 27 katılımcıdan, 12’si 18 defa mevzuatın sektöre getireceği maliyetten bahsetmiştir.

Katılımcıların bazılarının “mevzuatın sektöre getireceği maliyet” ile ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“IMO’nun 2030’a kadar yüzde 50, 2050’ye kadar bütün karbon salınımını yüzde 70 oranında düşürmek konusunda çok ciddi çabaları var. Ya düşük sülfür yakıt kullanmaya başlayacaksınız, ya gemiye işte skrabır dediğimiz bir ekipman taktıracaksınız, gemi başına 4-5 milyon USD maliyetten bahsediyoruz.” (K3)

“Her şeyi yaparsınız denizde de, emniyetle ve güvenlikle ilgili. Ama şimdi geminin değeri zaten 150 bin dolar. Adam oradan oraya yük taşıyor bir haftada aldığı para 20 bin lira falan. 150 bin dolarlık gemiye 300 bin dolarlık sistem kurabilir misin? Mümkün değil. Ama uçaklarda bunu yapabiliyorsun” (OG2)

“X-ray cihazında bir konteynerin taranması bir dakika, taranan görüntünün incelenmesi ise ortalama 15 dakika sürmektedir. Yapılan her taramanın, liman işletmesi tarafından, konteyner sahibine 700 USD ek maliyet olarak yansıtıldığı öğrenilmiştir.” (gözlem verisi-Ambarlı Güm.Md.lüğü)

Ç. Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası

Verilerin MAXQDA ile yapılan analizi sonucunda ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasını etkileyen diğer bir tema olarak “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” belirlenmiştir. Katılımcıların bazılarının “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” ile ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Türkiye’nin İpek Yolu projesi kapsamında, özellikle orta koridorla İpek Yoluna müdahil olmasından sonra Mersin, İskenderun bölgesinin öneminin artacağı bellidir. Çin’in Türkiye’de kolaylık sağlayabileceği bir limana sahip olması taraftarıyım. Ki bu aşamada Çandarlı’nın öne çıkarılması gerektiğini söyleyebilirim.” (K6)

“Türkiye Cumhuriyeti devletinin bir denizcilik siyaseti yok. Bu konuda 2009 yılında bir Taslak belge hazırlamamıza rağmen kabul ettiremedik.” (K2)

“Tabi yine bana göre deniz güvenliği için tamamlayıcı unsur, iyi bir maliye politikası ve iç denetim. Şimdi Almanya’ya soktuğunuz 3 tonluk eşyayı herhangi bir tüketim eşyasını nasıl satarsınız? Satabilir misiniz?”(OG6)

“Türkiye’nin tek başına güvenlik sağlayıcı (security provider) bir ülke olması şu durumda biraz zor. Bu sebeple ikili ilişkiler geliştirerek, ilgili denizlerde mevcudiyetini arttırma cihetine gitmesi daha öncelikli olmalı.” (K15)

“Her şey şu anda deniz ticaret trafiğinin hızlanmasına yönelik. Her şey hızlanmaya yönelik. Bir taraftan da eksik ve yanlış uygulamalarla bunu yavaşlatırsanız büyük tepki alırsınız, maliyetler de ona göre artar.” (OG2)

EK 8 Şekil 1’de katılımcıların “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” isimli temanın kategorilerine ilişkin fikir beyanlarının dağılımı görülmektedir. Buna göre 27 katılımcının 16’sı “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”ndan bahsederken, sadece 6’sı “deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler”den bahsetmektedir.

MAXQDA programı ile veri kodlaması aşamasında görüşmelerin denizciliğin yeniden organizasyonu ile ilgili olan kısımları, Katılımcı 12 ile yapılan yüz yüze görüşme esnasında katılımcının Türkiye’de denizciliğin yeniden organizasyonuna ihtiyaç olduğunu vurgulamak için sarfettiği “voltranı oluşturmamız lazım” ifadesi vivo kod olarak kullanılarak “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” kodu olarak adlandırılmıştır.

Katılımcıların terimlerini kod olarak kullanan bu tür kodlamaya vivo kodlama denir. Vivo kodlar katılımcıların konuşmalarını ve anlamlarını sembolize eden işaretçi görevi görürler. Bazı araştırmacılar bu tür kodları kendi çalışmalarını isimlendirmek için dahi kullanabilmektedirler (Vivo kod olarak kullanılan örnekler için bkz: ağır diyabet hastası olan bir doktorla görüşmede doktorun sağlığıyla ilgili “oldukça normal” ifadesi (Charmaz, 1973), başarıya ulaşmış aile şirketleri sahipleri ile görüşmede kullanılan “beni kilitleme” ifadesi (Solomon ve diğerleri, 2011), erkeklerin sağlık için kendilerine düşen sorumlulukları ile erkeklerin sağlık politikalarının bağdaştırıldığı bir çalışmada “sorumluluk (buck) benimle sona erer” ifadesi (Richardson, 2010) gibi) (Charmaz, 2015: 198-199).

EK 8 Şekil 1: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı

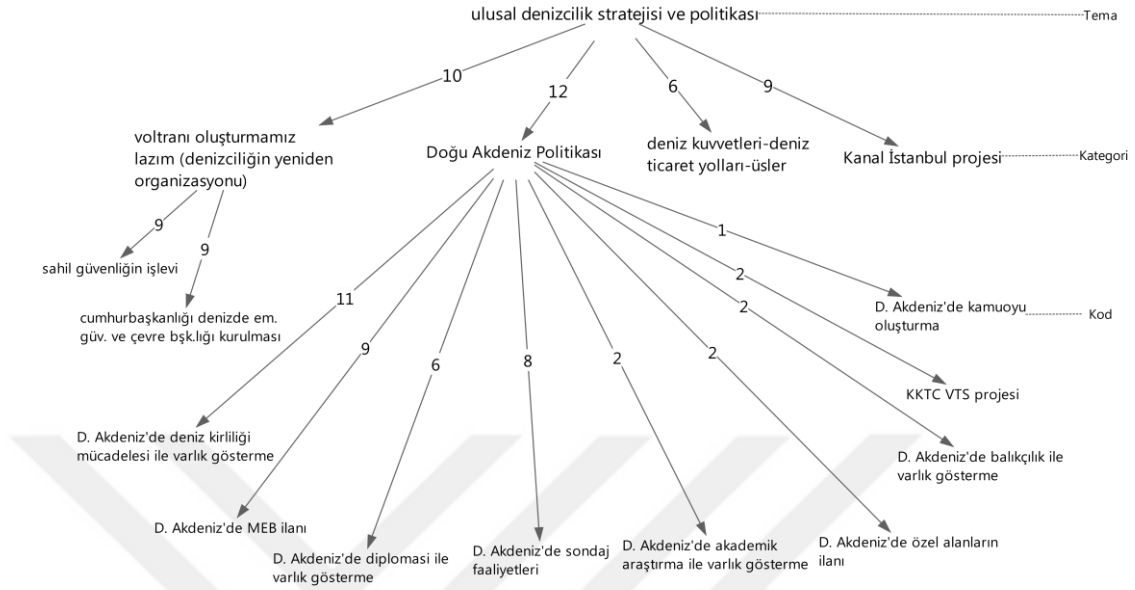


Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasına ilişkin kategori ve kodların katılımcı sayısına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model EK 8 Şekil 2’de gösterilmiştir. Modelden de görüleceği üzere söz konusu temanın 4 kategorisi ve 1 kategorinin 2 kodu, diğer bir kategorinin ise 9 kodu bulunmaktadır. İki kategori herhangi bir koda sahip değildir.

Modeldeki bulgular incelendiğinde, 27 katılımcıdan 11’i “Doğu Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme” kodundan, 9’ar katılımcı ise “sahil güvenliğinin işlevi”, “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması” ve “Doğu Akdeniz’de MEB ilanı” kodlarından bahsetmiştir. Sadece 1 katılımcının bahsettiği “Doğu Akdeniz’de kamuoyu oluşturma” ise en az bahsedilen kod olmuştur.

EK 8 Şekil 2: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Şekil 3’de tüm katılımcıların ifadeleri arasında en fazla bahsi geçen konunun “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” olduğu görülmektedir. Buna karşılık en az bahsi geçen mesele “Kanal İstanbul projesi”dir.

EK 8 Şekil 3: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı

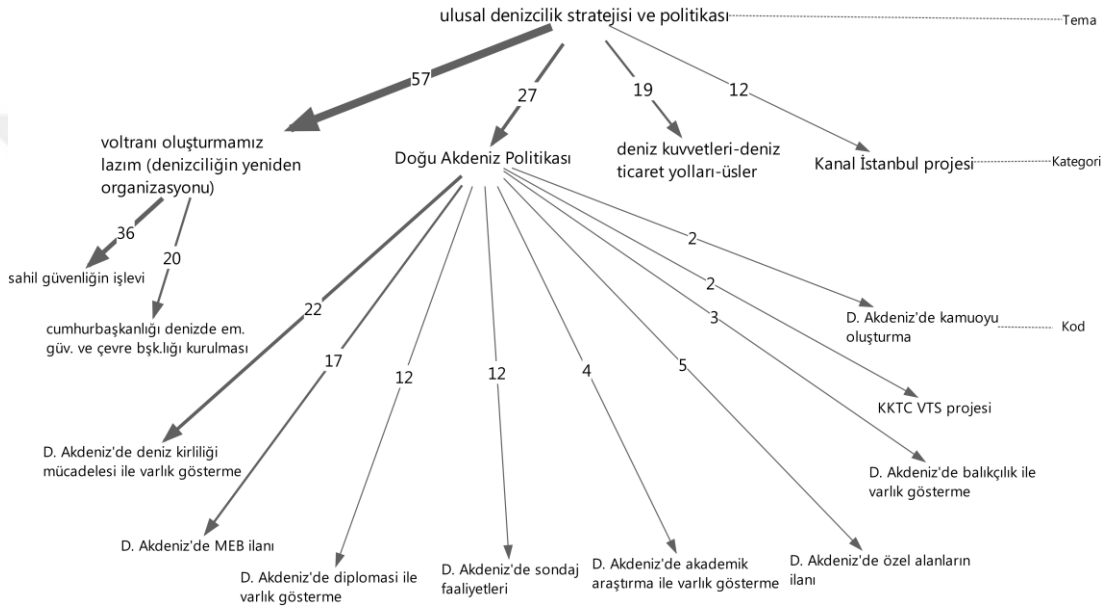


Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası”na ilişkin kategori ve kodların kodlu bölüm sayılarına göre dağılımı gösteren hiyerarşik model EK 8 Şekil 4’de gösterilmiştir. Modelin çizgi genişlikleri kodlu bölüm frekansına göre belirlenmekte olup, en kalın çizgi en yoğun frekansı

göstermektedir. Modele göre, en fazla bahsi geçen konunun, “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” kategorisi olduğu görülmektedir. Bunu “sahil güvenliğinin işlevi” kodu, “Doğu Akdeniz politikası” kategorisi, “Doğu Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme” ve “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması” kodları takip etmektedir. En az bahsedilen mesele ise “KKTC VTS projesi” ve “Doğu Akdeniz’de kamuoyu oluşturma” kodlarıdır.

EK 8 Şekil 4: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Katılımcıların bazılarının “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasına ait kategori ve kodlarla ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” kategorisi

“Voltranı oluşturmamız lazım.” (K12)

“Denizcilik Bakanlığı’nın kurulması bir tercih. Biz tercihimizi vatandaşımızdan, tüccarımızdan yana kullanmışız, güvenlikten yana kullanmamışız. Demişiz ki; Ahmet Bey fabrikasının yükünü problemsiz bir şekilde, 50 tane bakanlığa gitmeden 1 bakanlığa gitsin. Keşke gümrük de ulaştırmanın altında olsa da, Ahmet Bey ona da gitmese tekrar. Ahmet Bey bunu istiyor. Biz tabi kamu güvenliği açısından da istiyoruz ki hepsi bir kişide toplansın. Bunlar çözilemeyince Fransa örneği çıkıyor karşımıza. Koordine eden makamlar. Öyle yetkili ki; tüm bakanlıkları

koordine edip başbakana selam çakan makamlar var. Veya yerel düzeyde tüm valiliği, emniyeti, jandarmayı koordine eden deniz valilikleri var. Çözümü ancak bu şekilde bulabiliriz.”(K1)

“Yıllarca Denizcilik Bakanlığı kurulsun dedik. Halen de bu konuda ısrarlı olmalıyız. Ancak bırakın kurulmasını yılların uğraşısı sonucu Ulaştırma Bakanlığı ismine ilave edilen “Denizcilik” kelimesi son hükümet teşkilinde kaldırıldı.”(K2)

“Gümrük muhafazayı alıp İçişleri Bakanlığının altına koymak veya gümrüğü komple alıp ABD’deki gibi İçişleri Bakanlığının altına koymak şu aşamada çok erken. Herkesin görev tanımlarının çok iyi yapılması lazım. Bizde kurumsal kültür oluşmadığı sürece bu sistem en iyisi. Çünkü dediğim gibi öncelik yasal ticarettir. Her şeye müdahale ederseniz olmaz.” (K7)

“Geçtiğimiz 4-5 seneye kadar sahil güvenliğin fonksiyonlarını Türkiye içinde parçalamayı bizler düşünürken veya böyle bir çalışma varken mesela sınır teşkilatı diye, doğrusunu bizim yaptığımız ortaya çıktı. Fronteks yani Avrupa’nın sınırlarını koruyan teşkilat, diğer ajanslarla, yani Emsa ve Efka ile bir araya gelip tek tüzükte fonksiyonlarını birleştirdiler. Yani Avrupa Birliği bana benze derken Avrupa Birliği Türkiye’ye benzedi. Ve tek teşkilatla, Coast Guard teşkilatıyla bu sorunu çözmeye çalıştı.” (K1)

“Bütün sorunların temelinde denizde çok başlılık olmasıdır. Denizde aynı ve benzer görevleri yapan 17 ayrı kuruluş var, benim sayabildiğim. Belediyeler dahil. Bu çok başlılık hazineyi zarara uğratmakta ve gayret sarfına neden olmaktadır.” (K2)

“Sahil Güvenliğin işlevi” kodu

“Sahil Güvenlik Komutanlığı kuruluş kanunu olmasına rağmen Yönetmeliğinin yayınlanmamasının temel nedeni sahil güvenliğe istihbarat yetkisinin verilmesinin engellenmesidir. Fethullahçı Terör Örgütü bu konuyu da engelledi. Hep karşı çıktılar ve yönetmeliği bir türlü çıkarttırmadılar.” (K2)

“Deniz Kuvvetleri gittiği zaman, araştırma gemisinin yanına, taciz etti, rahatsız etti. Ama Sahil Güvenlik görevini yaptı.” (K1)

“O bakımdan küçük tekne güvenliğini sağlamanın tek yolu liman başkanlıklarının Sahil Güvenlik emrine verilmesi ve Sahil Güvenliğin tekne database’inin geliştirilerek birebir kontrolsüz hiçbir teknenin, yüzen cismin kıyılarımızda dolaşmasına izin verilmemesidir.” (K6)

“Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığının kurulması” kodu

“Yönetmelik olarak, deniz çevresinin korunması ile ilgili yetki ve otoritenin tek elde toplanması gerekmektedir. Bu konuda Cumhurbaşkanlığı’na bağlı kurulacak ilgili kurumlara yaptırım

gücü olan bir koordinasyon merkezinin bu sorunları ortadan kaldıracağını düşünüyorum.”
(K19)

“Milli denizcilik kurulu gibi yetkin ve söz sahibi, aldığı kararları bağlayıcı yaptırım gücü olan bir kurulun oluşturulması, benim görebildiğim tek şey bu. Bir üst kurul.” (K9)

“Cumhurbaşkanına bağlı denizcilik ile ilgili tüm kurumların entegrasyonunu ve koordinasyonunu sağlayacak bir mekanizmayı acil olarak kurmamız gerektiğini düşünüyorum. Denizcilik meseleleri bütüncül yaklaşımla ele alınmalı ve meselelere göre çalışma grupları oluşturulmalıdır. Bunu karar verici noktalardaki siyasi erkana anlatmak tüm denizciler olarak hepimizin görevidir.” (K13)

“Doğu Akdeniz Politikası” kategorisi

“Dalaman ağzını Rodos Kuzey burnuna birleştiren hat bu bölgede Ege Denizi ve Akdeniz sınırı, burada problem yok. Bu hattın doğusunda Türkiye 12 mil kara suyu genişliği uygulamalıdır. Bunu Birleşmiş Milletlere de, uluslararası topluma da deklere etmelidir. Bunu etmediğin sürece, bu hattın doğusundan Antalya Kemerburnu ağzına kadar olan çok uzun kıyı şeridinde 6 mil daha fazla genişlikte bir alan, bizim egemenlik alanımız yani karasuyumuz olması gerekirken açık deniz statüsünde, boş yere uluslararası toplumun hizmetine sunuluyor. Bence bunu bir halledelim.”(K18)

“Öncelikle müstakbel MEB sınırları uluslararası hukukun tanıdığı en üst düzeyde (maksimalist) belirlenmeli ve her platformda ortak devlet aklı olarak savunulmalıdır. Türkiye, Doğu Akdeniz’de MEB alanını henüz ilan etmemiş dahi olsa, ilan etmiş gibi düşünüp, milli güç unsurlarını bu doğrultuda yetkinleştirmelidir. Bu yetkinleştirme kapsamlı yaklaşım (comprehensive approach) çerçevesinde yapılmalıdır. Güvenlik, basın, akademi, balıkçılık, çevre, sondaj faaliyetleri bu yaklaşımın merkezinde olmalıdır.”(K13)

“Ege ve Akdeniz’de Yunanistan’ın AB çatısı altında deniz kirliliği ile mücadele kisvesi altında denizde egemenlik iddialarını genişletmeye yönelik çeşitli projeler geliştirdiği görülmektedir. Bunun son zamanlardaki en önemli örneği Ege’de yürüttüğü NATURA 2000 isimli çalışmadır. AB’nin ve Yunanistan’ın deniz çevresinin korunması adı altında Ege ve Akdeniz’de hak ve menfaatlerimizi zedeleyici faaliyetlerine izin verilmemeli ve tüm ilgili kurumlar bu konuda müşterek strateji uygulamalıdır.” (K19)

“Doğu Akdeniz politikasını ben üçlü düşünüyorum. Bunların hepsinin kontrol edilmesi gerekiyor. Yani biz arama kurtarma tatbikatları ile emniyet ayağında oradayız, Marpol denetimleri ile çevre ayağında oradayız, ICCAT denetimleri ile balıkçılık ayağında oradayız. Mavi vatanlarımız bizim neredeyse ülkenin yarısı kadar. Ve bu argümanımızı da oradaki yetkiyle desteklemeye çalışıyoruz.” (K1)

“KKTC VTS projesi” kodu

“KKTC’de yapımı süren VTS projesi, stratejik anlamda ‘Ben buraları koruyorum, ben buraları izliyorum. Benim için buralar önemli’ diyebilmenin bir unsurudur.” (OG2)

“Doğu Akdeniz’de özel alanların ilanı” kodu

“Akdeniz’in REMPEC tarafından EKA alanı ilan edilmesi çalışmaları yakından takip edilmeli ve bunun Doğu Akdeniz’de deniz egemenlik haklarının genişletilmesi konusunda nasıl kullanılacağı ile ilgili stratejiler üretilmelidir. Yine bu sahalarda ilan edilecek biyoçeşitlilik maksatlı özel alanlar, iddia ettiğimiz MEB alanındaki hak iddialarımızı güçlendirecek önemli bir etken olacaktır.” (K19)

“İtalya’nın Bonifacio diye bir yeri var mesela. Orada İMO kapsamında PSSA ilan ettiler. Diyorsunuz ki buraya tanker girmesi, buraya şu özellikteki gemiler girmesin veya gece girmesin. (K11)

“Doğu Akdeniz’de kamuoyu oluşturma” kodu

“Basın müstakbel MEB sahasında askeri gemilerde, sahil güvenlik gemilerinde, sondaj platformlarında, araştırma gemilerinde ve balıkçı gemilerinde sürekli haber programları, röportaj ve belgesel gibi programlar yaparak, bu konuları ülke gündeminde tutmalı, halkı bilinçlendirmeli ve kamuoyu oluşturmalıdır.” (K13)

“Doğu Akdeniz’de Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) ilanı” kodu

“Türkiye münhasır ekonomik bölge iddiasında bulunabilmesi için önce bunu ilan etmesi lazım. Sınırları şöyledir böyledir o ayrı bir meseledir. Şunu diyebilir; “Kıyıları karşı karşıya yan yana olan devletler arasında nihai sınırlar daha sonra deklere edilecek.” denilebilir. Efendim iki nedenden dolayı kaçılıyor. Birincisi Doğu Akdeniz’de Meis Adasından dolayı Yunanistan’ın da kıyısı var. Olsun. Ege ayrı Doğu Akdeniz ayrı. İkincisi ben Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesine taraf değilim gibi çok yanlış bir anlayış. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini Türkiye yüzde 90 oranında uyguluyor. 1986’dan beri Karadeniz’de bizim münhasır ekonomik bölgemiz var” (K18)

“Tabi burada bizim yaptığımız bazı hatalar da var. Yani biz bu ilanı, münhasır ekonomik bölge sınırları ilanını zamanında doğru yapamadık zaten.” (K3)

“Akdeniz’de Münhasır Ekonomik Bölgemizi (MEB) bir an önce ilan etmeliyiz. Bütün alanı belirleyip koordinatları net olacak şekilde efendim karşı çıksınlar ya bir kerede de tepki değil de dedim ya etkili. Bir kerede biz etki yaratalım” (K2)

“Türkiye olarak sadece kıta sahanlığı ilanı yapmış bulunuyoruz. Bu ilan 28 derece boylamının doğusunu kapsıyor. Batısını ise Yunanistan ile olan anlaşmazlıkların çözümünden sonraya bırakmış bulunmaktayız. 145000 kilometrekarelik MEB talebi doğru bir tabir değil. Bu resmi bir devlet tezi değil. Çözüm masasında pazarlık gücü olarak kullanmak için deniz yetki alanlarını fazla hesaplamak kabul edilebilir bir şey. Fakat bunu bazı uluslararası hukuk kurallarına ve adalet divanı kararlarına aleni olarak aykırı şekilde yapmak, uluslararası alanda Türkiye'nin haklı olduğu tezlerinin de değerini düşürüyor ve tartışmalı hale getiriyor. Bana göre, Ege ve Akdeniz'de Yunanistan ve Kıbrıs sorunları, Mısır ile bir anlaşma sağlanamaması, Rum-Mısır anlaşmasının kırılamaması sebepleriyle MEB ilanı için şu an konjektür uygun değil.” (K15)

“Doğu Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme” kodu

“Fiziksel güvenlik önlemlerinden ziyade bu işin çözümü biraz politikada. Sonuç itibarıyla işte Avrupa Birliği'nin de diğer işte Amerika'nın da büyüklerin bu olaya yaklaşımı maalesef bizim lehimize değil. Hepsi maalesef Yunanistan kaynaklı olarak haliyle Güney Kıbrıs Rum Kesiminin çıkarları doğrultusunda hareket ediyorlar. Burada bizim yapmamız gereken şey, Akdeniz Havzasında dost kazanmak. Orada dostlarınız olacak. Lobiniz olacak.” (K3)

“Doğu Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme” kodu

“Doğu Akdeniz’de iddia ettiğimiz deniz yetki alanlarında, hak iddialarımızı öne sürmenin en önemli bileşeninin deniz kirliliği ile mücadele olduğunu düşünmekteyim.” (K19)

“REMPEK tüm Akdeniz ülkelerini birleştirip çevre cezalarının nasıl harmonize edileceği ve denetlemenin ne şekilde arttırılabileceğine, mevcut kaynakların ortaklaşa ne şekilde kullanılabileceğine yönelik çalışmalar yürütüyor. Yani önemli olan çevre konusunda iş birliği yapmak. Bizim gücümüz tek başına yapmaya yeter istesek. Ama bu kadar güç harcamaya gerek var mı sorusu hemen akla geliyor” (K11)

“UNCLOS’un kıyı devletlerine kirlilikle ilgili MEB’de verdiği yetkileri kullanmak için ilan ettiğimiz kıta sahanlığında MEB ilan etmeyi beklememizin bir gereği yok. Kıta sahanlığını kirliliğini önlemek adına da bunu yapabiliriz. Elimizde Barselona Sözleşmesi gibi bir opsiyon da var. İç hukukta kıta sahanlığını tanımlayıp burada deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili uluslararası hukuka uygun bir iç mevzuatı oluşturup bunu uygulayarak burada etkinliğimizi arttırabiliriz.” (K15)

“Doğu Akdeniz’de akademik araştırma ile varlık gösterme” kodu

“Araştırma gemilerimiz var işte, ODTÜ'nün var, İTÜ'nün var, 9 Eylül'ün var. Orada çalışan gemi kaptanları normal bir gemi kaptanının aldığı maaşın altında para kazanıyor. Diyorsun ki

"Ama bak Türkiye'desin, kıyılarda sefer yapıyorsun, bak şöyle olacaksın..." Ama hani denizdeki konforu yok adamın. O iş için ayrı bir adam yetiştirilmesi lazım." (K5)

"Araştırma görevlileri bu deniz sahasında araştırmalar yapmalı, üniversiteler envanterinde bulunan araştırma gemileri ile bu sahada bilimsel projeler yapmalıdır." (K13)

"40-50 yaşında Piri Reis tekemiz bile orada bir şeyler yapmaya gittiğinde ortalığı ayağa kaldırıyordu Yunan tarafında. Hiçbir şey yapmıyorsak bile oraya gidip orada dirifte kalınması lazım. Rahatsız etmek lazım. Yani orası bizim." (K5)

"Doğu Akdeniz'de sondaj faaliyetleri" kodu

"Kıbrıs'ta Rum tarafı maalesef ki; iddia ettiği MEB alanını diğer ülkelerle anlaşmak suretiyle uluslararası alanda tanınır hale getirmiştir. Bu sayede çeşitli devletlerin şirketlerine verdiği arama izinleriyle aslında bir bakıma koalisyon oluşturmayı başarmıştır. Biz Türkiye olarak ilan ettiğimiz sahaları herhangi bir ülkeyle anlaşmaya dökemedik. Fakat özellikle tartışmalı arama sahalarında önemli bazı ülkelerin şirketlerine verilecek arama izni Türkiye'nin bu mücadeledeki yalnızlığını sonlandırabilir." (K15)

"Bizim burada Türkiye olarak bence stratejik olarak yapacağımız şeylerden bir tanesi de uluslararası bir majör şirketle anlaşma yapmak." (K4)

"Yeni araştırma gemilerimiz geldi, ama kullanan biz değiliz. Yani yıllardır dilimizde tüy bitti, bunu biz yapabiliriz, bu konuda eğitim verebiliriz, eğitim alabiliriz. Ama maalesef şu anda içinde bulunan personel Türk değil." (K5)

"Sondaj faaliyetleri kapsamında, sondaj kuyularının ve platformlarının güvenlik ve savunma altyapısı oluşturulmalıdır." (K13)

"Doğu Akdeniz'de balıkçılık ile varlık gösterme" kodu

"Balıkçılık filosu Doğu Akdeniz'in tümünde avcılık yapabilecek şekilde yeniden yapılandırılmalı, devlet teşvikleriyle büyük sermaye gruplarının bu işte yer alması sağlanmalıdır." (K13)

"Biz Doğu Akdeniz'de balıkçılık konusunda hangi ülkenin teknesi olursa olsun, Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik unsurlarımızla uluslararası anlaşma gereği ICCAT denetimi adı altında gerekli denetimi yapıyoruz." (K1)

“Kanal İstanbul projesi” kategorisi

“Burada fiili bir kanal açılarak İstanbul'un bir adaya dönüştürülmesinin gerçekleşmeyeceğini tahmin ediyorum. Bunun çünkü Türkiye Cumhuriyeti Devletinin intiharıyla eş olacağına inananlardanım. Bunun aynı zamanda gerçekleştiği takdirde de çok büyük bir çevre felaketine neden olacağını söyleyebilirim.”(K6)

“Kanal İstanbul projesinde dikkat edilmesi gereken en önemli husus burada sağlanacak geçiş rejiminin Montrö'ye zarar vermemesi olmalıdır. Maliyetleri düşük tutularak kanal geçişi özendirilirse Boğazlardaki yükü azaltarak denizde emniyete önemli bir katkı sağlayabilir. Tabi burada diğer önemli bir husus da, geçiş süresinin Boğaz'dan geçiş ile karşılaştırıldığında ne olacağıdır.”(K15)

“Ekonomik bir getirisi olmayan hiçbir şeyin yaşama şansı yoktur bence. Ben bugüne kadar doğal bir su yolunun yanında bir yapay su yolunun yapıldığını hiç duymadım, görmedim de. Dolayısıyla efektiflik konusunda birazcık şüphelerim var diye söyleyebilirim.” (K4)

“Sizin yakıttan yapacağınız tasarruf, oradan geçişinizi hani kompanse ediyorsa, hatta sizi artıya geçiriyorsa oraya ücretini vererek geçiş yapmanın sizin açınızdan bir sakıncası yoktur. Bütün şartların belli olması, onun üzerinden tekrardan değerlendirme yapılması gerekir.” (K3)

“Deniz Kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler” kategorisi

“Yani Türkiye 2002'den itibaren Amerika'nın politikalarına yüzde 100 uyacak bir politik yapılanma içerisine sokuldu. Bunun denize yansımaları da şöyle oldu. Kendi içine kapanması istenen bir Türkiye ama dışa açılmak isteyen bir Deniz Kuvveti. Türkiye gibi hem Türk boğazları bölgesine hem Girit geçitlerine, hem Süveyş Kanalına yakın hem de Kıbrıs'ta kolordusu olan bir gücün Akdeniz'de neler yapabileceği görüldü. Balyozun çıkma nedeni budur.” (K6)

“Mavi vatana yönelik farkındalık iki süreçte başlamıştı. Karadeniz'de 73'de Sovyetler Birliğiyle Kıta Sahaneliği anlaşmasıyla buradaki mavi vatan garanti altına alınmıştı. Aynı yıllarda, 74'de Ege'de Kıta Sahaneliği krizi başlayınca ilk kez Türkiye'de bir durumsal farkındalık ortaya çıkmıştır. Aksi olması gerekirken Deniz Kuvvetleri sadece hard power üretip denizde caydırıcılık sağlaması gereken bir kuvvet olması gerekirken, devletin deniz politikalarına yön veren bir kuruma dönüşmüştür. Bu da devletin karacı alışkanlığının veya şahsiyetinin veya sosyo genetik kodlarının gücünü de gösteriyor. Bunu kırmak kolay olmamıştır. Ama Deniz Kuvvetleri bu kodlara rağmen bunları başarmıştır.” (K6)

“Bizim gemilerimiz şu anda Kuzey Buz Denizi'nde çalışıyor, Güney Afrika'da çalışıyor, Uzak Doğu'da çalışıyor. Ne bileyim Panama'dan geçiyor geliyor. Ama biz bunu temsil edebiliyor muyuz yeterince? Türk Donanması aynı anlamda denizlere hakim mi? Bunu söylemek çok

mümkün değil maalesef. Aksaz'dan çıkıp Somali'ye giden askeri gemilerimizi giderken gözyaşlarıyla uğurlayıp dönüşünde de bayraklarla karşılıyoruz. Ya Somali dediğimiz yer hani bizim için çok uzakta olmayan, Osmanlının yelkenli gemilerle zamanında gittiği, bir bölge.”(K5)

“Magosa’da mutlaka bir deniz üssü Çünkü neden? Aksaz-Magosa arası 120 mil. Daha bile fazla. 350 mil. Yalta - İstanbul kadar. Neymiş çok yakınmış. Anamur - Girne 40 mil 50 mil olabilir. Anamur’da deniz üssün var mı? Deniz üssün yoksa ben ne yapayım? Benim fırkateynimin gıdaya ihtiyacı var, yakıta ihtiyacı var, personele ihtiyacı var, lojmana ihtiyacı var.” (K6)

“Tabii kıta sahanalığı ve MEB ilan etmek yetmez. Bu alanların korunması da gerekiyor. O zaman en kısa sürede Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde bir deniz üssü kurmalıyız. Hemen akabinde de mali imkânlar yaratılarak hava üssü kurmalıyız.”(K2)

“Türkiye’nin tabi ki Hint Okyanusunun ötesinde Malakka civarında o bölgelerde de ikili bir destek üssüne sahip olmasının çok büyük yarar sağlayacağını ben de düşünenlerdenim. Çünkü zaten dünya ticaret sisteminin Atlantik’ten doğuya geçtiğini görüyoruz.” (K6)

“Deniz Kuvvetleri 2009 yılı ile birlikte Osmanlıdan beri intikal eden periferik denizlere, okyanuslara açılmama nosyonunu kırmıştır. Bu kapsamda üs zincirinde şimdi Katar’da Türkiye’nin üs kurması. Arnavutluk’da zaten küçük bir destek birimimiz var. Şu an benim ısrarla savunduğum, Kuzey Kıbrıs’ta bir üs kurulması kavramı var. Hint Okyanusu’nda da Somali’de bir eğitim üssümüz var. Ama neden Cibuti’de olmasın? Çin açtı, Fransa’nın var, ABD’nin var.” (K6)

D. İşbirlikleri

Verilerin MAXQDA ile yapılan analizi sonucunda ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasını etkileyen diğer bir tema “işbirlikleri” olarak belirlenmiştir. EK 8 Şekil 5’de katılımcıların “işbirlikleri” isimli temanın kategorilerine ilişkin fikir beyanlarının dağılımı görülmektedir. Buna göre 27 katılımcının 14’ü “bölgesel işbirliği” ve “uluslararası işbirliği”nden bahsederken, sadece 5’i “devlet kurumları arası işbirliği”den bahsetmektedir.

EK 8 Şekil 5: İşbirliklerine İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı

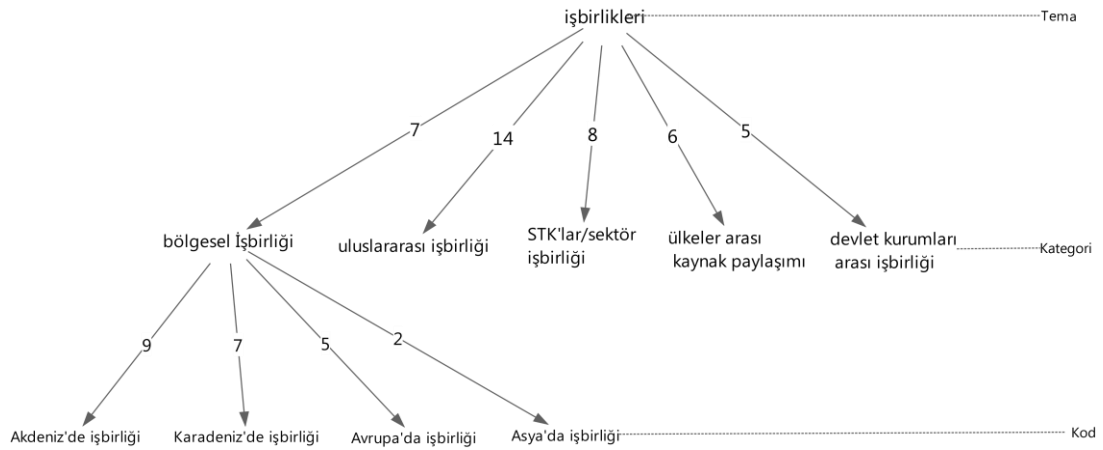


Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“İşbirlikleri” temasına ilişkin kategori ve kodların katılımcı sayısına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model ise EK 8 Şekil 6’da gösterilmiştir. Modelden de görüleceği üzere, söz konusu temanın 5 kategorisi ve bu kategorilerden 1 kategorinin 4 kodu bulunmaktadır. Diğer 4 kategori herhangi bir koda sahip değildir.

Modeldeki bulgular incelendiğinde, 27 katılımcıdan 14’ü “uluslararası işbirliği” kategorisinden, 9’u “Akdeniz’de işbirliği” kodundan, sadece 2 katılımcı ise “Asya’da işbirliği” kodundan bahsetmiştir.

EK 8 Şekil 6: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Şekil 7’de tüm katılımcıların ifadeleri arasında en fazla bahsi geçen konunun “bölgesel işbirliği” olduğu görülmektedir. Buna karşılık en az bahsi geçen mesele “devlet kurumları arası işbirliği”dir.

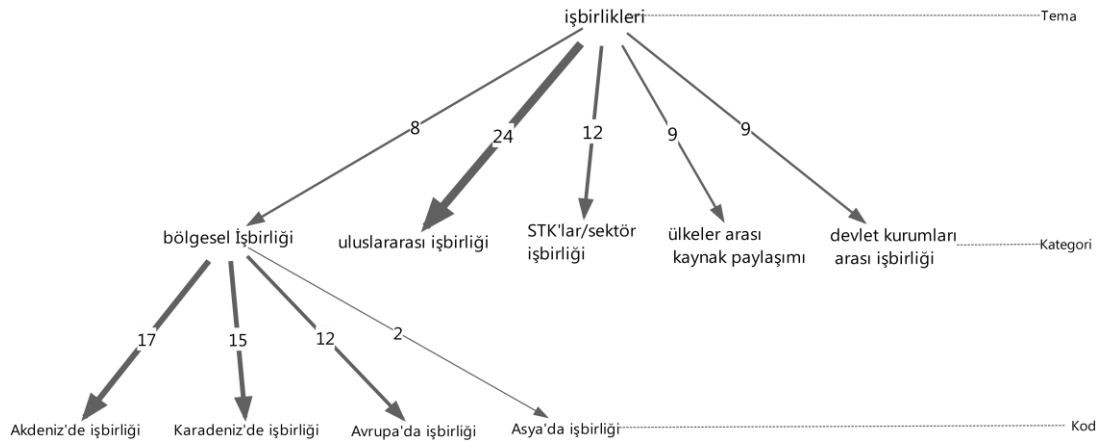
EK 8 Şekil 7: İşbirliklerine İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“İşbirlikleri”ne ilişkin kategori ve kodların kodlu bölüm sayılarına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model EK 8 Şekil 8’de gösterilmiştir. Modelin çizgi genişlikleri kodlu bölüm frekansına göre belirlenmekte olup, en kalın çizgi en yoğun frekansı göstermektedir. Modele göre, en fazla bahsi geçen konunun, “uluslararası işbirliği” kategorisi olduğu görülmektedir. Bunu “Akdeniz’de işbirliği” ve “Karadeniz’de işbirliği” kodları takip etmektedir. En az bahsedilen mesele ise “Asya’da işbirliği” kodudur.

EK 8 Şekil 8: İşbirliklerine Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Katılımcıların bazılarının “işbirlikleri” temasına ait kategori ve kodlarla ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Bölgesel işbirliği” kategorisi

“Çevre konusunda küresel olarak anlayış beraber ne yapabiliriz gidiyor. EMSA’nın kurduğu CleanSeaNet ve SafeSeaNet sisteminin de mantığı bu. Acil müdahale durumunda kirliliği temizlemek için ekipman stokları koymaya başlıyor EMSA. REMPEC de bunu destekliyor. Bunu Doğu Akdeniz’e Avrupa Birliğine üye olmayan ülkelere nasıl yayabiliriz diye uğraşıyor.”(K11)

“Denizdeki güvenlik tehditlerinin karaya ulaşmasını istemiyorsak, öncelikle bölge ülkeleriyle iş birliği platformlarını arttırıp anlık veri paylaşımını sağlamalıyız.” (K1)

“Akdeniz’de işbirliği” kodu

“Kıbrıs’ı çözdük. Kıbrıs Magosa gümrüğü her türlü şüpheli bildirimde bulunuyor. Kıbrıs’la sorunumuz kalmadı.”(K7)

“Şimdi mesela Barcelona sözleşmesi kapsamında kurulmuş ve bizimle beraber çalışmak isteyen bir REMPEC var Malta’da.” (K11)

“Akdeniz’deki ülkeler sahil güvenlik forumu MCGFF’yi kurdu. Bunun 2017 yılında ev sahipliğini Türkiye yaptı.”(K1)

“Karadeniz’de işbirliği” kodu

“Denizde güvenlik açısından Türkiye’nin Balkan veya Ege setti veya Doğu Akdeniz settini kırabilmesi için Karadeniz’i açık tutması gerekir. NATO’nun deniz güvenliğini bir araç olarak gösterip, daimi operatif kimliğiyle Karadeniz’e girmesini engellemiştir. İlk defa tarihinde bütün dünya devletlerine örnek olacak şekilde, beş benzemez ülkeyi yanına çekerek BLACKSEAFOR’u kurmuştur.”(K6)

“Karadeniz’deki 6 ülke, 2000 yılında Türkiye öncülüğünde bir araya geliyorlar ve Karadeniz’e Sahildar Ülkelerin Sınır Teşkilat Birlikleri Forumunu (BSCF) kuruyorlar. Bu sayede biz Karadeniz’i neredeyse dünyanın en güvenli denizi haline getirdik şu anda.” (K1)

“Eğer Karadeniz güvenlik işbirliği teşkilatından bahsediyorsak, bunun deniz ticareti ve deniz taşımacılığı üzerinde bir etkisini ben hissetmedim”(K4)

“Kaçakçılık yapan gemilerle ilgili işbirliği gerekiyor. Bunu işte biz zaman zaman OLAF (European Anti-Fraud Office) ile yapıyoruz. Zaman zaman SELEC (Southeast European Law

Enforcement Center) diye bir kuruluş var, Romanya'da. Bölgesel bir işbirliği. Onlarla beraber kurmaya çalışıyoruz.” (K7)

“Avrupa’da işbirliği” kodu

“Aynı zamanda Avrupa Birliği’nin, CleanSeaNet sistemindeki uydular vasıtasıyla meteorolojik koşullardan bağımsız, gece veya gündüz Türk kıyılarında tespit ettiği kirlilik yapan gemileri bildirmesi neticesinde, Türkiye’nin deniz kirliliği ile mücadele kapasitesinin arttırıldığı öğrenilmiştir.” (gözlem verisi-TCSG 90 K.lığı)

“Avrupa Birliği’nde OLAF diye bir teşkilat var. OLAF takip ediyor. İşte şu gemide şu yatta, şu konteynerda sıkıntı olabilir diye. OLAF ile yaptığımız işbirliği sayesinde hem Kuzey Kıbrıs’ta hem Türkiye’de özellikle sigara babında çok fazla operasyon yaptık.” (K7)

“Avrupa’nın da bir formu var. ECGFF. Eylül ayında da Türkiye ilk defa davet edildi buraya. Evet, üye değiliz şu an gözlemciyiz. Avrupa Birliğine üye olmamız gerekir tam üye olmamız için ama buraya kendin istemeden çağrılmanın da çok fazla bir anlamı var.” (K1)

“Asya’da işbirliği” kodu

“Asya’da 2004 yılında korsanlıkla mücadele ile başlayan minik forum evrile evrile sahil güvenliğinin tüm fonksiyonlarını yerine getiren bir forum haline dönüşüyor. Arama kurtarmaya da bakıyor, çevreye de bakıyor, kapasite artışına bakıyor. Genel kolluk kuvvetlerinin icra ettiği yasa dışı suçla mücadeleye de bakıyor. Bu evrilme tüm formlarda geçerli.” (K1)

“Uluslararası işbirliği” kategorisi

“İşte e-konteyner takibi. uluslararası bir anlaşmayla bütün ülke komiteleri birleşip diyecekler ki evet kardeşim bundan sonra A noktasından B noktasına gidecek bütün konteynerler bir taraf marifetiyle e-sistemden açılacak ve sonra takibi de devam edecek.”(OG4)

“Uluslararası işbirliği de çok önemli. Uluslararası iş birliği, gümrükte, birçok ülke ile, kişisel ilişki kurmaya çalışılarak sağlanıyor. Bu ilişkiler genelde kişisel ilişkilerle yürüyor.” (K7)

“İkili devlet ilişkilerinin yanında bu konuda işte Dünya Ticaret Örgütü var. Çıkış ülkesiyle varış ülkesi veya aktarma limanlarına yine DTÖ kanalıyla, gerekirse eşyanın, gerekirse konteynerin takip edilmesine dair bir sistemin oluşturulması gerektiğini düşünüyorum. Aynen Interpol gibi, böyle değerlendirelim.” (OG6)

“STK’lar/sektör işbirliği” kategorisi

“Sektörün yapması gereken ne dersek uluslararası sefer yapan gemilerde, bu koster dediğimiz 3000 grostonun altı gemilerde, ISM konusu problem. Kabotaja döndüğümüz zaman orada da yine aynı sorun var. Dolayısıyla biraz da Türkiye’nin ekonomisiyle ilgili olmakla beraber emniyet kültürünü iki tarafa da verebilirsek, armatör bu işe gerçekten sahip çıkarsa, en azından şirkette ve gemilerde omurgasında bir iki tane düzgün personel olursa bu iş toparlanır, onlara da düşen sorumluluk bu aslında.” (K10)

“Ulaştırma Bakanlığı’nın alt çalışma birimleri var ama hani düzenli olarak bütün paydaşların katılımının sağlandığı bir oluşum yok diye biliyorum maalesef. Olsa aslında çok da iyi olabilir.” (K3)

“Müstakbel MEB’de STK’larla gerekli alanlarda işbirliğine önem verilmelidir. Fakat işbirliği yapılacak STK’ların seçiminde akılcı olunmalı ve neye hizmet ettikleri iyi belirlenmelidir.” (K13)

“Ülkeler arası kaynak paylaşımı” kategorisi

“İşbirliği hızlı çözümler veriyor. Bunun birinci boyutu tabi ki bilgi paylaşımı. Çünkü mesala onun uydudan kirlilik takip sistemi var. Sende yok. İkinci boyut da yeni bir terminolojimiz var bizim, kapasite paylaşımı. Onda helikopter yok mu, sende var. Bir kapasite paylaşımı örneği daha var. Eğitim. Bu çok çok önemli. Düşünsenize, bir eğitim merkezinin inşası, planlaması, personeli milyon dolar demek. Niye her ülke böyle bir teşkilat kursun ki? Bende varsa bütün komşular buyursun gelsin.” (K1)

“Devlet kurumları arası işbirliği” kategorisi

“Şimdi güvenlik tehdidinin başlangıç noktasında tespiti ve sonlandırılması konusunda; bayrak devletlerinin gümrük teşkilatları, polisi ve sahil güvenlik güçleri, istihbarat birimleri ve liman yetkililerinin ulusal ve uluslararası koordinasyonu ile bilgi ve istihbarat paylaşımının, deniz tedarik zincirinin güvenliği açısından bir numarada yer alıyor dememiz yanlış olmaz” (OG1)

“Kurumlar arası mesela sahil güvenlik, gümrük, jandarma, polis arasında koordinasyon da çok iyi değil.” (K7)

“O dönemde gerek NATO, gerek CENS yani Chief of European Navies Meeting ve gerekse Avrupa Birliği, EMSA toplantılara katıldım. Bu toplantılara katıldığımda en çok ortaya çıkan şey “inter agency, inter instiutuonal coordination cooperation” konuları olduğunu gördüm.” (K6)

E. Denizde Emniyet

Verilerin MAXQDA ile yapılan analizi sonucunda ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasını etkileyen diğer bir tema olarak “denizde emniyet” belirlenmiştir. EK 8 Şekil 9’da katılımcıların “denizde emniyet” isimli temanın kategorilerine ilişkin fikir beyanlarının dağılımı görülmektedir. Buna göre 27 katılımcının 20’si “VTM/STM”den bahsederken, sadece 4’ü “tehlikeli yük taşımacılığı”ndan bahsetmektedir.

EK 8 Şekil 9: Denizde Emniyete İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı

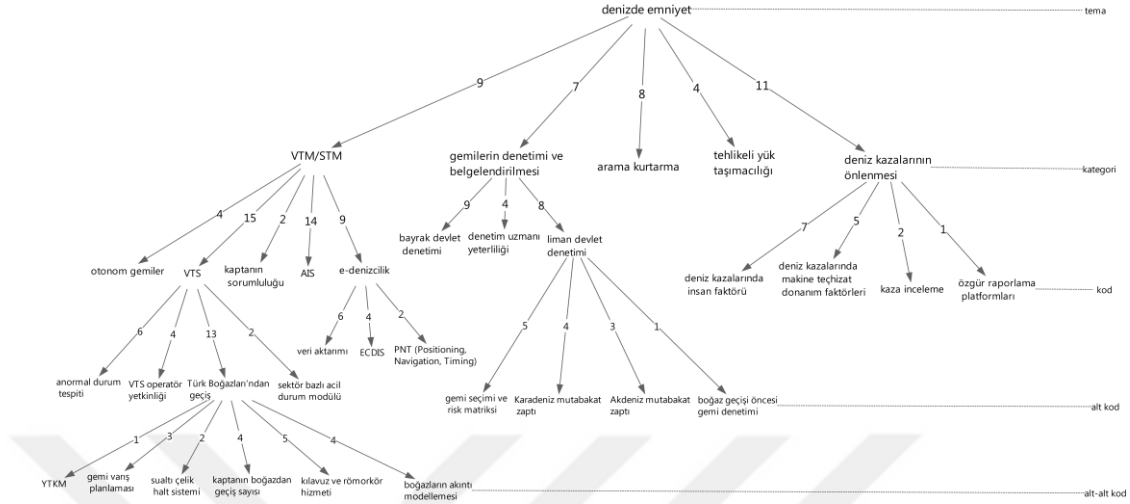


Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Denizde emniyet” temasına ilişkin kategori ve kodların katılımcı sayısına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model ise EK 8 Şekil 10’da gösterilmiştir. Modelden de görüleceği üzere söz konusu temanın 5 kategorisi bulunmaktadır. Bu kategorilerden “VTM/STM” kategorisinin 5 kodu ve bu kodlardan “e-denizcilik”in ve “VTS”in 3’er alt-kodu bulunmaktadır. “VTS”in sahip olduğu bu alt-kodlardan “Türk Boğazları’ndan geçiş”in ise 6 alt-alt kodu bulunmaktadır. “Gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi” kategorisinin 3 kodu ve bu kodlardan “liman devleti denetimi”nin ise 4 alt kodu bulunmaktadır. Son olarak, “deniz kazalarının önlenmesi” kategorisinin ise 4 kodu bulunmaktadır. İki kategori ise herhangi bir kod veya alt-koda sahip değildir.

Modeldeki bulgular incelendiğinde; 27 katılımcıdan 15’i “VTS” ve 14’ü “AIS” kodlarından, 13’ü “Türk Boğazlarından geçiş” alt-kodundan ve 11’i ise “deniz kazalarının önlenmesi” kategorisinden bahsetmiştir. Sadece 1’er katılımcının bahsettikleri “özgür raporlama platformları” kodu, “boğaz geçiş öncesi gemi denetimi” alt-kodu ve “İstanbul Boğazı Yerel Trafik Kontrol Merkezi(YTKM)” alt-alt kodu ise en az bahsedilenler olmuştur.

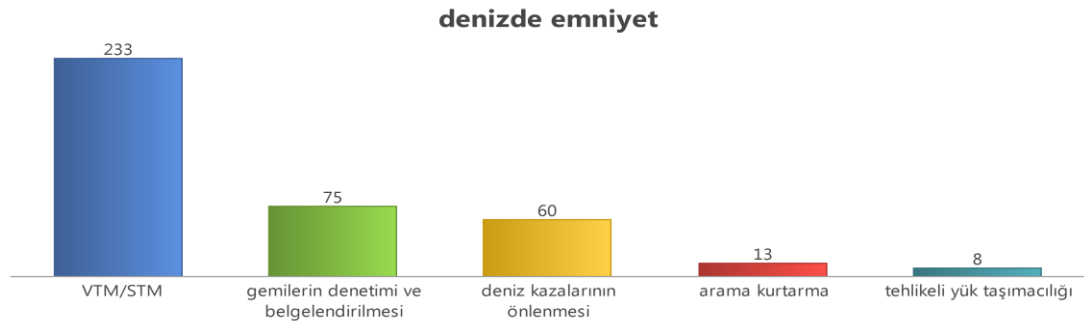
EK 8 Şekil 10: Denizde Emniyete Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Şekil 11’de tüm katılımcıların ifadeleri arasında en fazla bahsi geçen konunun “VTM/STM” olduğu görülmektedir. Buna karşılık en az bahsi geçen mesele “tehlikeli yük taşımacılığı”dır.

EK 8 Şekil 11: Denizde Emniyete İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı

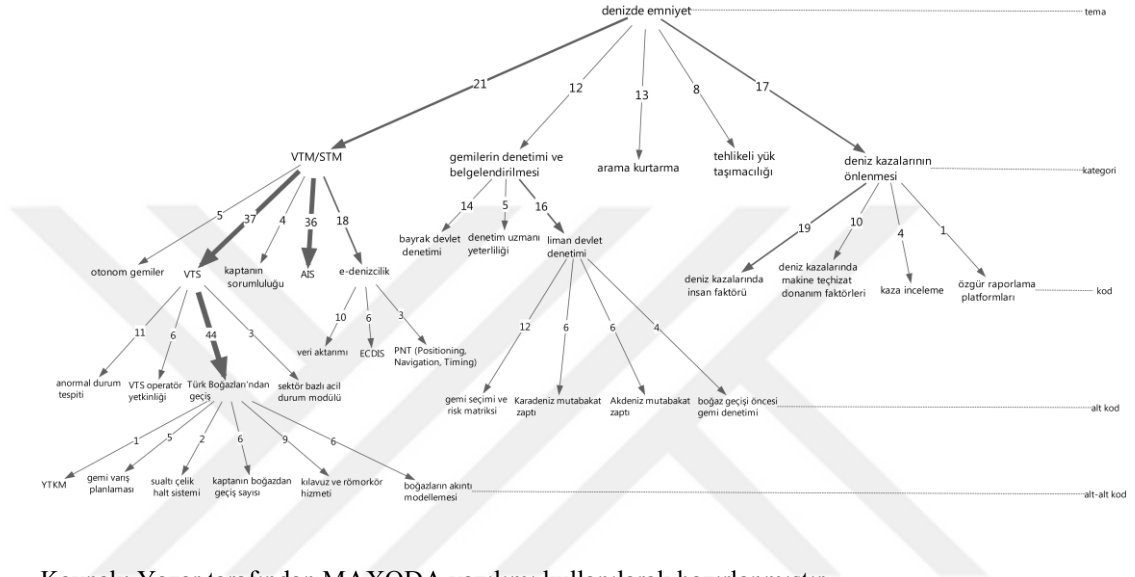


Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Denizde emniyet”e ilişkin kategori ve kodların kodlu bölüm sayılarına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model EK 8 Şekil 12’de gösterilmiştir. Modelin çizgi genişlikleri kodlu bölüm frekansına göre belirlenmekte olup, en kalın çizgi en yoğun frekansı göstermektedir. Modele göre, en fazla bahsi geçen konunun “Türk Boğazları’ndan geçiş” alt kodu olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “VTS” ve “AIS” kodları takip etmektedir. Sırasıyla, “VTM/STM” kategorisi, “deniz

kazalarında insan faktörü” kodu, “e-denizcilik” kodu, “deniz kazalarının önlenmesi” kategorisi ve “liman devlet denetimi” kodu katılımcılar tarafından çok bahsedilen diğer konular arasındadır. En az bahsedilen konular ise “özgür raporlama platformları” kodu, “YTKM” alt-kodu ve “sualtı çelik halat sistemi” alt-kodudur.

EK 8 Şekil 12: Denizde Emniyete Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Katılımcıların bazılarının “denizde emniyet” temasına ait kategori ve kodlarla ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Tehlikeli yük taşımacılığı” kategorisi

“Ben okul zamanı liman stajımı yaparken limanda kimyagerin yanında yaptım. Memur zihniyetiyle önüne gelen belgelere şöyle usulen bakarak, ne olduğunu bilmeden devam eden bir süreçten bahsediyoruz. Ki yani manifestonun içinde bazı öyle yükler var ki; yani size boğazdaki tanker faciasına eş değer problemler yaratabilecek şeyler.” (K3)

“Arama kurtarma” kategorisi

“Doğu Akdeniz’de oil rigler açıldığı sürece mutlaka kaza olacaktır. Bunun önlemleri için öncelikle Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki arama kurtarma bölgesini Kuzey ve güney Kıbrıs’ı bölen hattın güneyine, şu an hakkımız olan kıta sahanlığının geçtiği enleme taşıması gerekir. (K6)

“A/K bölgesi müstakbel MEB alanı ile çakıştırılmalıdır. Sahil Güvenlik Komutanlığının tedarik edeceği ağır sınıf arama kurtarma helikopterleri, bu sahada Türkiye’yi rahatlıkla hizmet sunabilir hale getirecektir.” (K13)

“Deniz kazalarının önlenmesi” kategorisi

“Kazaların en aza indirilmesi için denizcilik eğitiminin geliştirilmesine yönelik tedbirlerin ve deniz araçlarının denetimine yönelik etkinliğin artırılmasına ihtiyaç vardır.” (K17)

“Özgür raporlama platformları” kodu

“e-denizcilikle ilgili bence daha efektif olacak bir şey eğer konu denizde can ve mal emniyeti ise, özgür raporlama sistemlerinin daha fazla cesaretlendirilmesi ve bu konuda bir farkındalık yaratılması.” (K4)

“Deniz kazalarında makine, teçhizat, donanım faktörleri” kodu

“Geçen sene bir gemi, Rusya’da hasar görüyor tahliye, o kadar kötü bir gemi ki bu gemi çıkıyor Rusya’dan Türkiye’ye tersaneye gönderiliyor. Boğazın önünde iki üç havada gemi ortadan ikiye bölündü. Bu tarz bir geminin denetlenmiş olması gerekiyordu. Emniyet konusunda işin içine kesinlikle politika karıştırılmamalı.” (K4)

“Kaza inceleme” kodu

“Kaza inceleme birimi 2011 yılında kuruldu. İngilizlerin MAIB’i örnek alındı. Türk gemisi ile yabancı geminin ortak karıştığı pek çok kazada yabancı ülkelerle ortak çalışılıyor.” (K12)

“Kazaların en aza indirilmesi için bir kere her bir kazanın nedenlerini ortaya koyup, onları internette yayınlayacaksınız.” (K2)

“Deniz kazalarında insan faktörü” kodu

“İşin çok ulusluluk kısmına geldiğimiz zaman daha çok yönetim seviyesi işte kaptan, ikinci kaptan, baş mühendis var. Bir de standart, günlük işleri yapan yağcısı, makinecisi çalışanlar var. Daha çok üst düzey yönetim, yani geminin aslında yüzmesini sağlayan insanların birbiriyle aynı dili konuşması çok önemli.” (K3)

“Bunun için benim mesela kendi aldığım önlemlerden bir tanesi eğer yabancı bir personel çalıştırıyorsam mutlaka denge unsuru iki grubun arasına üçüncü bir milliyet sokmak olabilir. Yani bir gruplaşmanın önüne geçmek. İkincisi birbirine yakın kültürlerden insanlar çalıştırmak

bence faydalı. Hem yemek konusunda hem davranışlar konusunda. Ama bütün bir grubun birbiri içinde ortak bir lisanda efektif bir şekilde iletişim kurması çok önemli. (K4)

“Biz tabi yani denizciliğe uzun süre armatör gözüyle bakmışız, çalışan gözüyle bakmamışız. MLC biraz çalışan gözüyle bakmamızı sağladı. Deniz çalışanlarının gözüyle baktığımız zaman yorgunluğun önemli faktör olduğunu, deniz çalışanlarının da ciddi bir baskı altında olduğunu kabul etmemizi, en azından devletin de o gözle bakmasını sağladı.” (K5)

“Gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi” kategorisi

“Gemilerdeki en büyük eksikliklerden bir tanesi ticari kaygılar nedeniyle personel sayısının azaltılması ve yorgunluğunun artması. Bunu denetlemek çok önemli.” (K4)

“Denizcilik şu anda çok ciddi bir baskı altında. Denetim baskıları, PSC ayrı denetliyor, yük sahipleri ayrı denetliyor. Özellikle tanker piyasasında her bir yük sahibi, yük şirketi ayrı. En ufak bir kazadan dolayı iki sene black listeye giriyorsunuz.” (K5)

“Denetim uzmanı yeterliliği” kodu

“İdarenin yapması gereken bence personel alt yapısını bir kere zamanın şartlarına ve gemi sayısına göre bir kere güncelleyecek. İki, eğitimlere daha çok ağırlık verecek.” (K10)

“Bir geminin sertifika dosyasını alıp 4-5 saat sadece o sertifikadaki yazım hataları üzerinde yoğunlaşıp da oradan gemide eksiklikler bulmaya çalışıyorsa denetim uzmanı, ben bunun deniz emniyetine faydasının olduğunu düşünmüyorum.” (K4)

“Bayrak devlet denetimi” kodu

“Denetimin geliştirilmesinden bahsediyorsak, önce bayrak denetimleri ile kendi ülkenizin kusurlarını sıfırlayacaksınız ve beyaz bayrak taşımaya devam edeceksiniz ki bir inandırıcılık olsun.” (K1)

“Bayrak devleti denetiminin iki boyutu var. Uluslararası ve ulusal. Uluslararası boyuttaki eksikliğimiz seferi bize hiç olmayan gemilerimiz. Örneğin adam Çin’de, hiç gelmiyor. İdare adına klas gidiyor. Klasa güvenmek zorunda kalınıyor. Bir boşluk var. Arada bir random gemiler seçip bunlara gitmeyle ilgili bir çalışma var. Ulusal boyut ise gemilerin emniyetli yönetilmesinde bir boşluk var. Burada da, emniyet yönetim sistemini ve emniyet kültürünü bu gemilere verirken burası da düzelecek ben eminim” (K10)

“Liman devlet denetimi” kodu

Yani artık kolay bayrak dediğimiz ülkeler de bu bayrak devletlerinden o kadar yaka silkelemişler ki; İMO’da onları temsil etsin diye eski Amerikalı bir amirali alıp başına koymuşlar. Orada kendi ülkelerini, koruyorlar.” (K1)

“Liman devleti denetimlerindeki temel unsur şu; biz uluslararası kuralların hangisine tarafsak onları denetliyoruz.. Ne kadar gemi denetlemeliyiz dersek her iki memorandumdaki taahhüdümüz yüzde 15. Ulusal mevzuatımıza göre de yüzde 25.” (K10)

“İspanya, İtalya. Akdeniz ülkeleri bu konuda çok sıkıntılıdır. Yaklaşım olarak. Biz Türkiye olarak zaten hani sıkıntılı bir bayrağa sahip olduğumuz için buralarda ekstra bazı şeylerle karşılaşmıyor değiliz. Biz bu sıkıntıları dünya çapında bir şirket olduğumuzdan aşabiliyoruz.” (K3)

“Boğaz geçişi öncesi gemi denetimi” alt kodu

“Gemilerin boğaz geçişleri öncesinde ufak da olsa teknik bir denetimden geçebileceğini düşünüyorum. Bence bir risk matriksi oluşturulabilir Riskine göre gemiye pilot dışında dümenci veya bir refakatçi römorkör sağlanabilir.”(K4)

“Gemi seçimi ve risk matriksi” alt kodu

“Yılı dolan gemiye muhakkak çıkılır. Bazı gemiler de vardır ki; bir önceki limanda tutulmuştur, ona hemen gidip bakmanız gerekir. Şimdi bunları ayıkladığınız zaman o gün önünüze riskli beş gemi düşebilir. Beş gemiyi ikişer adamdan on kişiyi görevlendirme ihtiyacınız doğar. Dolayısıyla eğer elinizde yeterli adam yoksa bu sefer o riskli gemilerden de en az riskli olanı elemek zorunda kalırsınız.” (K10)

“Denetimi yapılacak gemilerin önceliği belirlenirken, Liman Devlet Denetimi Yönetmeliği esas alınmaktadır. Öncelik belirlemede diğer faktör ise denetim uzmanının Akdeniz Mutabakat Zaptı’nın “www.medsis.org” isimli internet sitesinde bulunan sistemle (Karadeniz Mutabakat Zaptı için de “www.bsis.org” sitesi mevcuttur) ilgili gemi için yaptığı araştırmadır. Önceliklendirme ile ilgili sayılan bu hususlar, EMSA’nın Paris Mutabakat Zaptı için oluşturmuş olduğu önceliklendirme sistemiyle veya USCG’nin kullanmış olduğu önceliklendirme matrisi ile karşılaştırıldığında, kaotik olarak değerlendirilebilecek bir yapıdadır.” (gözlem verisi-Tekirdağ Liman Bşk.)

“Akdeniz mutabakat zaptı” alt kodu

“Türkiye’nin tüm güney tarafı Akdeniz Mutabakat Muhtırasına göre denetleniyor. Tamamen taraf olunan uluslararası kurallara göre.” (K10)

“Karadeniz mutabakat zaptı” alt kodu

“Karadeniz MOU’da gemiyi denetlediğiniz zaman gemiyi iki kere tuttunuz, üçüncüde bu yine limanlarımıza gelip ticari faaliyette bulunabiliyor. Ama mesela Paris MOU’da bir gemi bir yılda iki kere tutulursa gemi altı ay boyunca limanlardan yasaklı oluyor.” (K10)

“VTM/STM” kategorisi

“VTS ve VTM ikisi apayrı şeyler. Türkiye’nin şu anda yapmış olduğu Gemi Trafik Yönetim Bilgi Sistemi (GTYS) var. Bir de VTS Projesi var. Bunların aynı projede yer almasının sebebi, şartnamenin yazılışında vardır. VTS, VTM’in bir parçası. Ama VTS olmayan yerde de VTM yapabilirsiniz. Her VTS olan yerde de VTM olmayabilir. IMO kabul etmedikçe VTM’i uluslararası anlamda kabul etmek söz konusu değil. e-denizcilik VTM’in alt yapısı. Verilerin nasıl aktarılacağı, veri formatları.”(OG2)

“Bu sistemin yerli ve milli olması güvenlik açısından inanılmaz önemli. Diğer e-denizcilik uygulamalarıyla birlikte çalışıyor olması çok önemli. Anlık verinin işlenmesine izin vermesi çok önemli. “ (K3)

“Monaliza 1, Monaliza 2. Şu anda ikisi de bitmiş durumda. Bunlar Sea Traffic Management’in validation projeleri. Yani bir konsept var, STM, havacılıktaki benzer bir konsept. Yani geminin kalkıştan varışına kadar bütün hareketlerini kontrol edelim diye ortaya çıktı. Bunun olabilirliğini değerlendirmek için 2 proje ürettiler. Monaliza 1, Monaliza 2. Monaliza 2 sadece 20-30 gemiyle falan yapıldı. Ben de orada İstanbul’u örnek gösterdim. İstanbul’da nasıl uygulayacaksınız?” (OG2).

“Otonom gemiler” kodu

“Milli yazılımlı bir trafik yönetimi sisteminin arkasından belki otomasyon gemilerimizi tartışabiliriz Kendi kıyılarımızda kabotaj hatlarımız içerisinde kullanmaya başlayabiliriz gelecekte.” (K5)

“Kaptanın sorumluluğu” kodu

“Peki Monalisa Projesi kapsamında diyelim ki gemiye bir rota verildi ya da rotayı onayladık. Ama o rota üstünde gitti bir balıkçının üzerinden geçti kim sorumlu? Gemi kaptanı diyecek ‘bana kıyı devleti rota verdi, ben o rotayı izledim.’ (OG2)

“VTS” kodu

“VTS kurulan alanda ne kadar çok TGI istasyonunuz varsa o bölgeye o kadar hakimsiniz demektir. Yani bir operatörün dikkatini verdiği saha ne kadar küçük, o kadar başarılı bir yapı var demektir.” (K12)

“VTS operatör yetkinliği” alt kodu

“Boğazlarda kazaların en aza indirilmesi için VTS operatörünün yetki ve sorumluluğu gözden geçirilmelidir. hava kontrol operatörleri gibi sorumluluk ve hatalı bulunmaları halinde cezai düzenleme gibi düzenlemeler getirilmelidir.” (K13)

“Ben VTS’in kendi otoritesini kabul ettirmek için kaptanlara böyle diktatörvari şekilde yaklaştıklarını gördüm. Bu da kaptanları, aklında geçişle ilgili bir soru olduğu zaman, onu sormaya cesaret edemez hale bile getirebiliyor. Özetle, bir VTS operatörü bir gemi ile nasıl iletişim kurar ile ilgili bir kurallar kitabı ve davranış protokolünün mutlaka yayınlanması lazım.” (K4)

“Sektör bazı acil durum modülü” alt kodu

“VTS’in acil durum, müdahale ve engelleme için ayrılmış-bir kişi, bir sistem, bir modül ne dersiniz- bir birimi olmak zorunda.” (K3)

“Boğazların ve Marmara trafik hattının yoğunluk haritası belirlenmeli, gerekli sektörlerde birden fazla operatör görevlendirmesi yapılmalıdır. Bir operatör seyir emniyeti ile görevliken diğeri seyir güvenliği ve acil durumlar ile görevlendirilmelidir.” (K13)

“Türk Boğazları’ndan geçiş” alt kodu

“Manevra kabiliyeti özellikle konteyner gemileri için çok önemli. Olabildiğince geniş ve daha kısa yapılıyor. Belki de belli bir genişlikten daha fazla genişliğe sahip bir geminin boğazdan geçişine izin vermeyeceksiniz.” (K3)

“CLC (Civil Liability Certificate) tankerler için. Boğazlardan geçerken bunu arıyamıyorsunuz. Çünkü boğazlar özel bir statüye sahip ama Türkiye ben boğazlarda aramıyorum, karasularında arıyorum dedi. Dolayısıyla benzer şeyler uygulanabilir. Benim karasuyuma girmeden bu şeyleri istiyorum senden yoksa karasularıma giremezsin.” (OG2)

“Gemi varış planlaması” alt-alt kodu

“İnternette ilanla şu an boğazdaki yaklaşık bekleme bugün için tahmini 10 saat, yarın için 15 saattir diye umumi bir yayın yapılabilir. Ama gemi bazlı “Sen limandan çıkma, orada bekle.” uygulamasının zor olduğunu düşünüyorum.” (K1)

“Gemi kaptanı olarak ben gemilerin Ukranya’dayken boğazdan ne zaman geçeceğini aşağı yukarı söyleyebiliyor olmanı isterim. Ama bunun verilemeyeşi sadece bizim eksikliğimizden kaynaklanmıyor. Şimdi biraz önce dediniz ya Amerika’ya girmeden 48 saat önce notice’ler var. Bizde de var. Uymuyorlar yaptırım yok. Amerika’da hadi bunu yapma bakalım, ne yapıyor sana” (OG2)

“Denizde ne zaman ne olacağı bilinmediği için bu armatörün işine gelmez.” (OG7)

“Sualtı çelik halat sistemi” alt-alt kodu

“Boğaz’da kritik yerlere su altından geminin sürüklenmesini engelleyecek çelik halat sisteminin kurulması lazım. Bu dünyada uygulanıyor.” (K6)

“İstanbul Boğazı Yerel Trafik Kontrol Sistemi (YTKM)” alt-alt kodu

“İstanbul Liman Başkanlığı idari sınırları içerisinde yerel trafik kapsamına giren deniz araçlarını izlemek ve kurallara uygunluklarını denetlemek için 1 adet Merkez ve 13 istasyondan oluşan Yerel Trafik Kontrol Sistemi 2017 yılında kurulmuştur.” (K2)

“Kılavuz ve römorkör hizmeti” alt-alt kodu

“100 metrenin üstündeki tankerlerin yanında refakatçi olmalı. Bu refakatçilerin de şu an uygulandığı gibi baştan sona değil, boğaz 3 veya 4 aşamaya bölünerek nöbetleşe, devrederek gitmelerinin çok daha ekonomik ve emniyetli olacağına inanıyorum. O zaman daha fazla geminin geçmesine de izin verilebilir.” (K6)

“Biz tamamen şuna odaklanmış durumdayız; bir gemi geçerken kılavuz alsın mı? başka kriterleri de koymamız lazım. Geminin boyu örneğin 200 metreyse, o geminin boğazdan emniyetli geçişi için kaç tane römorkör eskortunda geçmesi lazım? Bu eskortun hizmeti nasıl ücretlendirilmeli?” (K5)

“Ve riski yüksek gemilere de mutlaka refakatçi, gerekirse dümenici bile verilebilir. Çünkü bazen kılavuz kaptanlar çok iyi İngilizce biliyor olsa bile gemi personeli bilmeyebiliyor. Mesela bu örnek Almanya’da Kiel Kanalı’nda var.” (K4)

“Boğazların akıntı modellemesi” alt-alt kodu

“Boğazın akıntısı için Seyir Hidrografi bir ölçüm yapıyor, her mevsim için yapılmış iki tane üç tane altı saatlik, dört saatlik çalışmalara yer veriliyor. Ama yıllık bazlı bir akıntı ölçümü yapılmış mıdır? Bunun sonuçları anlık olarak izlenebilmekte midir? Sarayburnu'nun önünde değil de işte şurada var bizim akıntı, orada şu kadar. E yukarıda ne kadar? Onu bulmak mümkün değil. Niye bulmak mümkün değil. Yani 21. yy'dayız.” (K5)

“Esasında İstanbul Boğazında akıntı atlası, İstanbul Boğazının bence üç boyutlu multi beam ekosounder'ının çekilmesi lazım.” (K8)

“Kaptanın Boğaz'dan geçiş sayısı” alt-alt kodu

“Boğazlardan kılavuz kaptan almadan geçiş hakkı bence yanlış bir uygulama. Eğer bir gemi kaptanı buradan belirli bir sayıda geçmişse, Türk hükümeti bu gemi kaptanına bir sertifika yayınlayabilir. Çünkü kaptanın buradan geçişiyle ilgili konu milliyetle veya gemi kaptanının tecrübesi ile ilgili bir konu değil. Buradan geçmiş olup olmamasıyla ilgili bir konu.” (K4)

“Montrö öyle bir sözleşme ki şu an var olduğu haliyle yaşasın demek aslında her ülkenin çıkarına geliyor. Türkiye de burada çok radikal değişimlerden özellikle kaçınıyor. Yani orada şu kadar geçişi olan kaptanlar geçsin ama öbürlerine kılavuz dayatacağız gibi şey şu an için çok devlet politikası olarak düşünülebilecek noktada değil açıkçası.” (K12)

“Türk gemisi geçiyorsa, kılavuz kaptan almasa da olur diyorsak eğer peki biz o Türk gemisinden geçen geminin kaptanının boğazlardan kaç kere geçtiği konusunda fikir sahibi miyiz? Ya da Türk boğazlarının yapısı konusunda bir bilgiye sahip olduğunu var sayabilir miyiz? Bugün bunların hiçbirisini söylememiz mümkün değil maalesef. Dolayısıyla öncelikle Türk denizcilerin, Türk boğazları konusunda yeterli bilgiye sahip olduğunu görmemiz lazım.” (K5)

“Anormal durum tespiti (anomaly detection)” alt kodu

“Anomaly detection kabiliyeti de olan Danimarka'lı Gatehouse programını kullanıyoruz yeni VTS'lerde. Aslında bunlar kural koyucular için, o işi analiz edenler için geliştirilmiş programlar. Operatör o an için bu verileri kullanmıyor.” (OG2)

“AIS” kodu

“AIS, IMO'nun da tanımladığı gibi safety aracıdır, security değil. Security için kullanırsanız ciddi anlamda size geri dönüş sağlar ama ona çok fazla güvenemezsiniz. Ben hem illegal bir iş yapacağım hem de AIS'imi açık tutacağım. En iyi ihtimalle açık tutarım ama geminin ismini değiştiririm.” (OG2)

“AIS Yönetmeliğine istinaden cezalar cihaz kapatılması halinde yazılabiliyor. Ancak yine de caydırıcı olmuyor. Özellikle kaçak avlanma, kaçak kum çekimi veya illegal faaliyetlerde bulunurken gemi AIS'i kapatabiliyor” (K9)

“Bir çıkış gücü probleminden bahsedebiliriz. Bir de yükün daha detaylı bilgisinin verilmesinin faydalı olacağını düşünüyorum. Onun dışında yeterli görüyorum AIS'i.” (K4)

“e-denizcilik” kodu

“Biz ne diyoruz denizciliğe? Multi disiplinler diyoruz. Yani işin içerisinde ekonomi de var, güvenlik de var, ticaret de var, savunma da var, balıkçılık da var. Bu kadar fazla kurumun bir araya geldiği yerde bir kere bizim teknik problemlerimiz var. Çünkü kurumlar hala aynı dilden yazılımlar kullanmıyorlar.” (K1)

“E-denizcilikteki asıl sıkıntı tamamen lokal bazlı entegrasyonlarla ilgili. IMO tabi genel olarak bir sistemi başlatıyor, ama her devletin kendine özgü farklı programları var. Bunlarla entegre olması çok önemli.” (K3)

“Aslında e-navigation bir alt yapı olarak ortaya çıktı. Fakat her şeyi e-navigation kapsamına almaya çalıştılar. Yükü de e-navigation kapsamına alalım, gümrüğü de e-navigation kapsamına alalım. VTS olmasın, e-navigation kapsamında olsun. e-navigation operatörler falan demeye başladılar. IMO en sonunda bıraktı.” (OG2)

“Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığınca, oluşturulan yol haritasına göre, 2020 yılına kadar “köprüüstü ekipmanları (e-nav-INS/IBS/ECDIS entegrasyonu)”, “haberleşme ekipmanları (GMDSS sisteminin gözden geçirilmesi, yeni nesil AIS altyapısı)”, “denizcilik genel veri yapısı (CMDS-Common Maritime Data Structure)” ve “dinamik rota planlaması (MSP-Maritime Spatial Planning)” ile ilgili çalışmalar olmak üzere birçok noktada altyapı sağlanmış olacaktır.” (K16)

“ECDIS” alt kodu

“E-navigation'da gelişmelerden birisi bir ECDIS gerekliliği olarak yürürlüğe GİREN Route Exchange unsuru. Yani sen rota göndereceksin, karşı taraf sana resim olarak rotayı tekrar gönderecek veya düzeltilmiş olarak gönderecek.” (OG2)

“PNT (Positioning, Navigation, Timing)” alt kodu

“Denizcilikte, havacılıkta her şey mevki ve zamanlama üzerine kurulu. Her şey GPS uydularına bağlı. Özellikle bu tür konseptlerden PNT (Positioning, Navigation and Timing) diye bir konsept, e-navigation adı altında ele alındı. PNT'nin güvenilirliğini nasıl arttırabiliriz?

Amerika GPS uydusunu kapatarsa, hiçbir şey çalışmaz. Böyle bir kırılganlık var şu anda.”
(OG2)

“Veri aktarımı” alt kodu

“Günümüzde VTS sistemlerinin radarlarının ve VHF telsiz cihazlarının kapsama alanları ile sınırlı menzil sorunu Gemi Trafik Yönetimi Bilgi Hizmetleri (VTMIS) konsepti ile aşılmaya çalışılmaktadır. VTMIS sistemi, temel olarak data transfer teknolojisi kullanılarak, EDI (Elektronik Veri iletişimi) şebekesi ile birbirine bağlanmış olan VTS'ler, Limanlar, Meteoroloji Servisleri, Gemiler gibi değişik, çeşitli bilgi sağlayıcı, yahut kullanıcı kaynakların bir merkezde toplanmasıyla oluşmaktadır.” (K16)

F. Denizde Güvenlik

Verilerin MAXQDA ile yapılan analizi sonucunda ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasını etkileyen diğer bir tema olarak “denizde güvenlik” belirlenmiştir. EK 8 Şekil 13’de katılımcıların “denizde güvenlik” isimli temanın kategorilerine ilişkin fikir beyanlarının dağılımı görülmektedir. Buna göre 27 katılımcının 20’si “deniz tedarik zinciri güvenliği”, “suçla mücadele” ve “denizde durumsal farkındalık”dan bahsederken, sadece 6’sı “artan güvenlik kaygısı”ndan bahsetmektedir.

EK 8 Şekil 13: Denizde Güvenliğe İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı



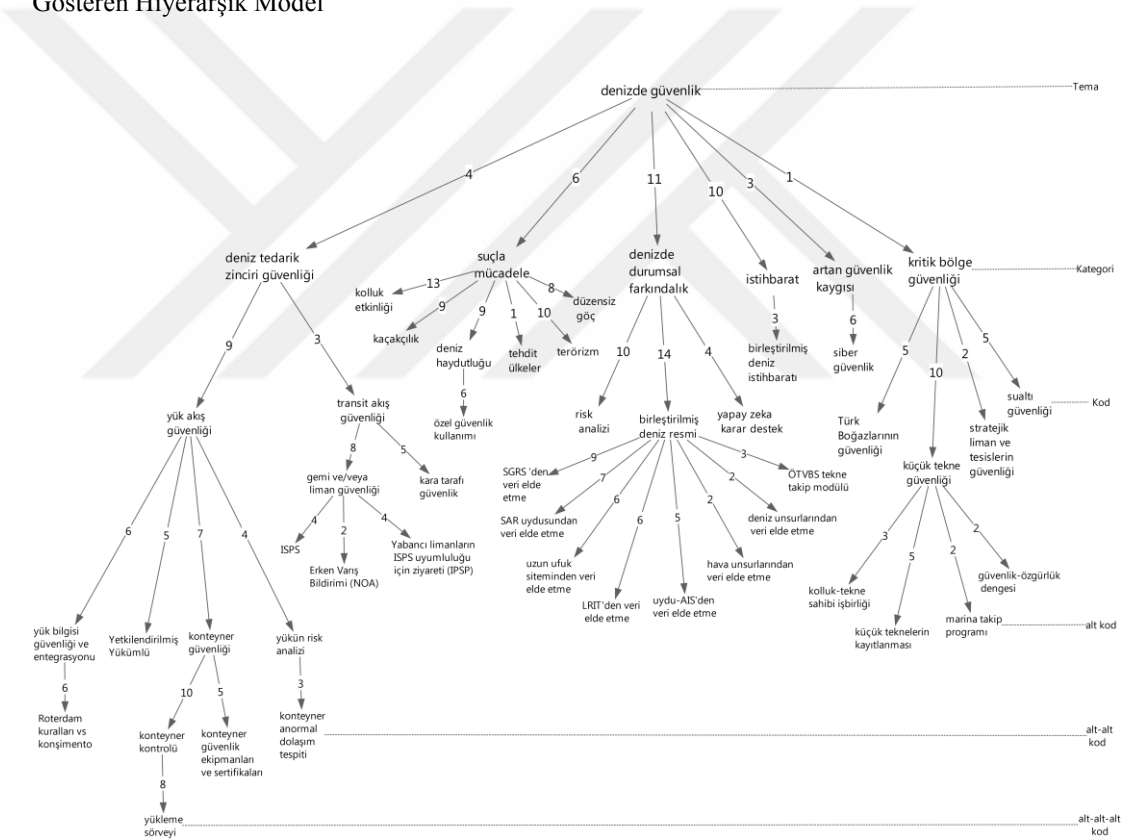
Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Denizde güvenlik” temasına ilişkin kategori ve kodların katılımcı sayısına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model ise EK 8 Şekil 14’de gösterilmiştir. Modelden de görüleceği üzere söz konusu temanın 6 kategorisi bulunmaktadır. Bu kategorilerden “deniz tedarik zinciri güvenliği”nin 2 kodu ve bu kodlardan “yük akış güvenliği”nin 4 alt kodu, 4 alt-alt kodu ve 1 alt-alt-alt kodu bulunmaktadır. Diğer kod olan “transit akış güvenliği”nin ise 2 alt kodu ve 3 alt-alt kodu

bulunmaktadır. Diğer bir kategori olan “suçla mücadele”nin 6 kodu ve bu kodlardan “deniz haydutluğu”nun 1 alt kodu bulunmaktadır. Üçüncü kategori ise “denizde durumsal farkındalık olup, 3 koda sahiptir ve bu kodlardan “birleştirilmiş deniz resmi” 8 alt koda sahiptir. “Denizde güvenlik” temasının diğer iki kategorisi olan “istihbarat” ve “artan güvenlik kaygısı” 1’er koda sahiptir. Son kategori ise “kritik bölge güvenliği” olup, 4 adet koda sahiptir. Bu kodlardan “küçük tekne güvenliği” ise 4 alt koda sahiptir.

Modeldeki bulgular incelendiğinde; 27 katılımcıdan 14’ü “birleştirilmiş deniz resmi”nden, 13’ü “kolluk etkinliği”nden, 11’i “denizde durumsal farkındalık”dan, 10’ar katılımcı ise “istihbarat”, “terörizm”, “risk analizi”, “küçük tekne güvenliği” ve “konteyner kontrolü”nden bahsetmiştir. “Kritik bölge güvenliği”nden ise sadece 1 katılımcı bahsetmiştir.

EK 8 Şekil 14: Denizde Güvenliğe Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Şekil 15’de tüm katılımcıların ifadeleri arasında en fazla bahsi geçen konunun “deniz tedarik zincirinin güvenliği” olduğu görülmektedir. Buna karşılık en az bahsi geçen mesele “artan güvenlik kaygısı”dır.

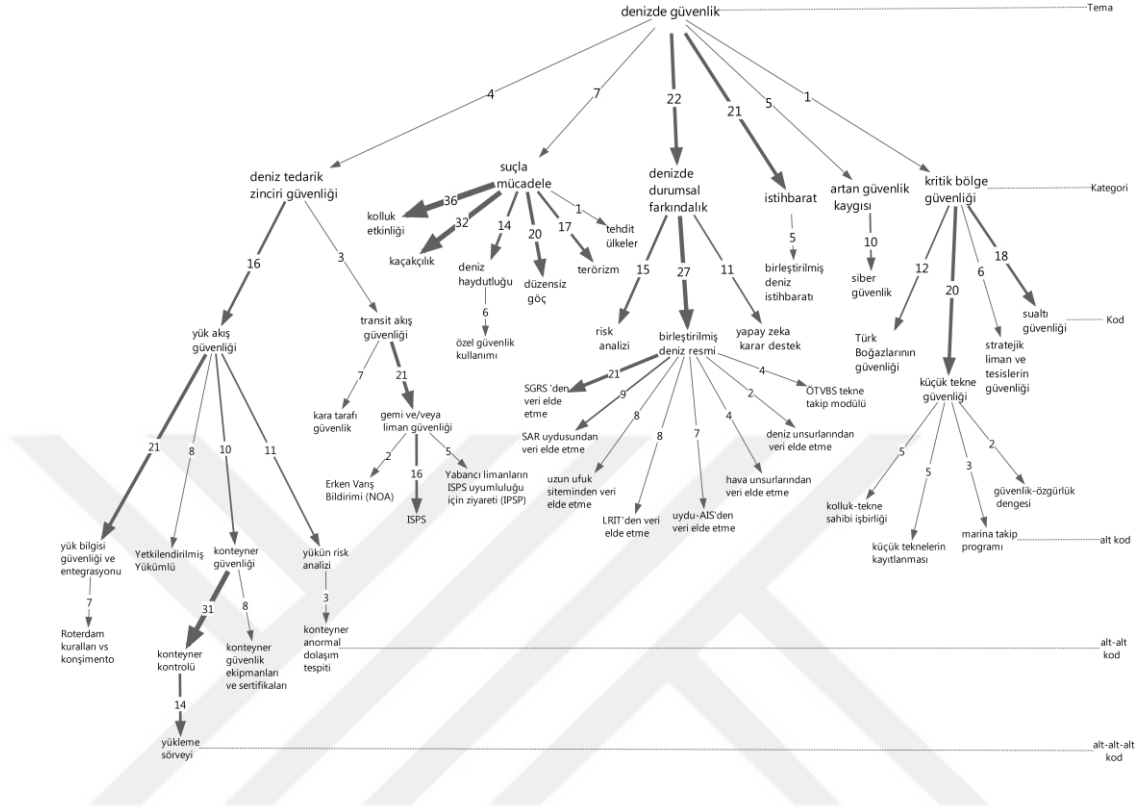
EK 8 Şekil 15: Denizde Güvenliğe İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Denizde güvenlik”e ilişkin kategori ve kodların kodlu bölüm sayılarına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model EK 8 Şekil 16’da gösterilmiştir. Modelin çizgi genişlikleri kodlu bölüm frekansına göre belirlenmekte olup, en kalın çizgi en yoğun frekansı göstermektedir. Modele göre en fazla bahsi geçen konunun “kolluk etkinliği” olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “kaçakçılık”, “konteyner kontrolü”, “birleştirilmiş deniz resmi”, “denizde durumsal farkındalık”, “istihbarat”, “yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”, “gemi ve/veya liman güvenliği”, “SGRS’den veri elde etme”, “düzensiz göç” ve “küçük tekne güvenliği” konuları takip etmektedir. En az bahsedilen konular ise sırasıyla “kritik bölge güvenliği”, “tehdit ülkeler”, “Erken Varış Bildirimi (NOA)”, “deniz unsurlarından veri elde etme” ve “güvenlik-özgürlük dengesi”dir.

EK 8 Şekil 16: Denizde Güvenliğe Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Katılımcıların bazılarının “denizde güvenlik” temasına ait kategori ve kodlarla ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Deniz tedarik zinciri” kategorisi

“Tedarik zinciri güvenliği açısından en önemli konu dediğim gibi taşıma boyutu ile gümrük boyutunun bir şekilde entegre olması gerekliliği.” (K7)

“Yük akış güvenliği” kodu

“Geminin emniyeti ve güvenliğini sağladıktan sonra ikinci kademede zaten yükün güvenliği gelecektir.” (K5)

“Yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”alt kodu

“Konteyner açısından gümrük operasyonu ve taşımacılık operasyonu olmak üzere iki ayrı operasyon var. Bunlar birbirinden kopuk. Taşıyıcı gümrüğü görmüyor, gümrük taşıyıcıyı görmüyor. Bu sebeple, taşıyıcı mutlak surette gümrük kayıtlarını da görmeli, gümrük de taşıyıcı kayıtlarını görmeli. Nasıl bir entegrasyon sağlanır bilemiyorum ama anında görebilmeniz lazım elektronik ortamda.”(K7)

“Eğer bir konteynerin kara taşıma ayağıyla, liman ve deniz taşıma ayağının entegrasyonunu sağlayamayıp, birbirinden ayrı bir süreç olarak görerek yönetirseniz bu aradaki kesinti sizin güvenliğinizde bir açık olarak önünüze gelecektir.”(K3)

“Bir fabrikada konteynere yüklenen yükün gümrük tarafından sadece raporlarla doğru olduğunun kabul edilmesi pek güvenilir bir yöntem değil.” (K4)

“Bu çok modlu taşımacılık için öncelikle uluslararası güvenlik kodlarının tamamen işlemesi ve bu konuda personelin eğitilmesi gerekiyor. Küreselleşme bizi ortak bir bilgi sistemine zorluyor.”(K1)

“Konteynere ne yüklendiğini bilen kaç kişi var? Yükün sahibi biliyor, acentesi biliyor, gümrükçüsü biliyor ve varsa istifi denetleyen sürveyi biliyor. Bu dört kişiden herhangi bir tanesi bu bilgiyi sızdırmadığı sürece hangi konteynerin içerisinde ne yük olduğunu bilme şansımız yok.”(K5)

“Rotterdam kurallarına karşı konşimento”alt-alt kodu

“Ortadan konşimentoyu kaldırdığınız zaman gemi kaptanının sorumluluğunu da kaldırmanız lazım o zaman. Peki geminizi sorumluluğu olmayan bir kaptana mı emanet edeceksiniz? İşte o zaman deniz güvenliğini tartışalım. Sadece elektronik ortama geçirdik biz bunu demekle olmaz. Altındaki hukuki alt yapıya da doğru bir şekilde kurgulayabilmek lazım. Biraz zaman alacaktır bence bu işin oturması.” (K5)

“Sıvı yükte özellikle petrol yüklerinde büyük bir illegal ticaret var. İşte yükleme limanındaki bill of lading farklı oluyor, siz gümrük olarak onu imzalıyorsunuz. Ama ben gemi kaptanı olarak o işin içindeyim. Gemi hareket ettikten sonra yırtıyorum atıyorum bana verilen ikinci bill of lading'i tahliye limanında ortaya çıkarıyorum.”(OG2)

“Konteyner güvenliği”alt kodu

“Bizim bildiğimiz sadece 20 teu -40 teu'luk bir konteyner olduğu. Bizim içerisinde nasıl bir yük olduğuna dair hiçbir fikrimiz yok. Dolayısıyla tehdit denizde değil bence. Karadan denize veya denizden karaya geçiş aşamalarında. Ya da yükleme tesisinde.” (K5)

“Konteyner güvenlik ekipmanları ve sertifikaları”alt-alt kodu

“Dünya üzerinde sadece bize ait olan binlerce konteyner hareket ediyor şu an. Bunların hepsine bu yatırımı yapmak çok ciddi bir maliyet.”(K3)

“Zaman içerisinde artacaktır. Yani konteyner taşımacılığı yapan firmalar tarafından müşterisine sağlanan bir ek avantaj gibi sunulacak belki de. Kapı açılırsa sana şöyle bir sinyal gelecek diye.”(K5)

“Konteyner kontrolü”alt-alt kodu

“Sadece tarama teknolojileriniz değil, uzmanlaşmış personeliniz de olması gerekiyor.”(OG6)

“Belki maliyetli olur ama limanın giriş çıkış kapısına, x-ray cihazları sabitlense, otomatikman zamandan kazanılabilir.”(OG5)

“Limanda KIRMIZI hatta alınan konteynerlar açılmakta ve beyannamedeki yük bilgileri yükün gözle kontrolü yapılmak suretiyle karşılaştırılmaktadır. KIRMIZI hatta alınan konteyner oranı için dünya ortalamasının %15-20 civarında olduğu ve Türkiye'nin de bu ortalamayı tutturduğu öğrenilmiştir.” (gözlem verisi-Ambarlı Gümrük Md.lüğü)

“Yükleme sürveyi” alt-alt-alt kodu

“Türkiye'nin her ülkede ticaret ateşeleri var. İyi bir denetimle özel kuruluşlara bu ateşeler vasıtasıyla yükleme işlemlerini yaptırabilirsiniz.”(OG6)

“Broveritas gibi bir klas kuruluşu veya kontrol edici bir survey kuruluş, yüklenen malı kontrol edebilir. OG3)

“Olabilir ama tek başına bir şey sağlayacağını pek sanmıyorum. Çok zor imkansız yani”(K7)

“Bunun zaten benzerini biz tehlikeli yüklerde yapıyoruz. Ama tabi bu maliyet getirir. Sektör çok sıcak bakmaz. O sürvey ya da denetmen, fabrikada yükleme anında oraya gidebilir.”(K5)

“Riskli bölgelerde bu tip hizmetlerE her zaman ihtiyaç olacaktır. Ama bunu zorunlu hale getirme konusunda ben çekimserim. Çünkü zorunluluk ihtiyaç dışı uygulamaları da yanında getirebiliyor.” (K4)

“Yükün risk analizi” alt kodu

“İthalat limanında gemiye yükleme yapılmadan önceki yük bilgilerinin, acentaların e-posta olarak bildirdiği manifestolar aracılığı ile edinildiği ve manifestoların görevli personel

tarafından kendi tecrübeleri ve yetenekleri çerçevesinde analiz edilerek bir risk değerlendirmesine tabi tutulduğu öğrenilmiştir. Yükleme yapıldıktan sonra ülkeye giren hangi konteynerin taramasının yapılacağı ile ilgili karar süreci, görevli personelin manifestolarda yaptığı inceleme neticesinde şüphelendiği konteynerin numarasını manifestodan elde ederek, BİLGE sistemine girmesi ile başlamaktadır.” (gözlem verisi-Ambarlı Gümrük Md.lüğü)

“Devletler kaynak ülkelerin risk analizi, yüklerin risk analizi ve taşıyıcının risk analizini sağlamak zorundalar. Ülkeler arası kolluk kuvvetlerinin etkin bir iş birliği yapmaları gerektiği ön plana çıkıyor.”(OG1)

“Risk Genel Müdürlüğü şu an tüm kamu kurumlarıyla konuşuyor. Mesela en son duyduğuma göre 30 küsur bankayla anlaşmışlar veri tabanlarına ulaşmak için tapu ile anlaşmışlar. Adalet Bakanlığı yanaşmamış veri tabanını vermiyor. Polisle zaten halledildi.”(K7)

“Konteyner anormal dolaşım tespiti (anomaly detection)” alt-alt kodu

“Konteynerlerin anormal dolaşımını tespit edebilmek (anomaly detection) için herhangi bir programa sahip olunmadığı, görevli personelin şüphelenmesi durumunda konteynerin dolaşımının acentadan talep edilmek veya “Pier to Pier” programından faydalanmak suretiyle belirlenmeye çalışıldığı öğrenilmiştir.” (gözlem verisi-Ambarlı Gümrük Md.lüğü)

“O dediğiniz kaçakçılık vs. işlerini birden fazla şirket kullanarak yapıyor olabilirler. A şirketiyle orada bindirip diğer noktaya. Sonra B şirketiyle onu orada diğer tarafa gibi... Çünkü aynı şirket içinde olursa zaten dediğim gibi rotasyonu biz belirleriz. Yani müşteri isteğine uygun yükleme noktası ve boşaltma noktası olmaz.” (K3)

“Yetkilendirilmiş Yükümlü” alt kodu

“Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü sertifikasına haiz gerek ithalat gerekse ihracat mükelleflerine, YEŞİL hat olarak da tabir edilen, eşyayı gümrük idaresine sunmaksızın işlemleri tesislerden yapabilme imkanının sağlandığı öğrenilmiştir.” (gözlem verisi-Ambarlı Gümrük Md.lüğü)

“İhracatçılara veriliyor. Bir de taşıma firmalarına veriliyor. Taşıma firmaları çok önemli çünkü hem lojistiğini yapıyor taşımacılığın, hem de gümrüklemesini yapıyor. Şimdi lojistik firmalarına da verilmeye başlandı.” (K7)

“Yani sen birebir kurallara uyuyorsun ama zaten senin o kurallara uyabilmen için sana hizmet veren diğer alt tedarikçilerin de buna uyması lazım ki sen bu kurallara zaten tam olarak uyabil. O yüzden bu zincirleme aşağıya kadar gidiyor.”(K3)

“Transit akış güvenliği” kodu

“Deniz Ticareti açısından denizde güvenlik, Deniz Ulaştırma Hatlarında (SLOCs), Açık Deniz Alanlarında, Deniz Yetki Alanlarında, boğaz, geçit ve iç sular ile liman, gemi inşa ve onarım tesislerinde bulunan deniz taşımacılık sektörü unsurlarının, yükünün ve personelinin her türlü güvenliğinin sağlanması demektir.” (K16)

“Kara tarafı güvenlik (depolar, antrepolar, diğer taşıma modları)” alt kodu

“Aktarma limanları ve ülkelerin kendi içlerinde oluşturdıkları serbest bölgeler ve depoların da güvenliğinin sağlanması, takibinin sağlanması gerekir diye düşünüyorum.” (OG6)

“Gemi ve/veya liman güvenliği” alt kodu

“Hollanda Limanlarında kullanan Port Management and Information System (PMIS) sistemi sadece gemilerin takibini değil geminin limana çıkardığı yüklerin takibi de yapıyor. Limanın da ve içindeki işlemlerin de dahil olduğu bir yapı bu.” (OG2)

“Küçük limanlar ve yat limanları güvenliği için akustik şamandıra koyarsın, üzerine RF termal de koyarsın. Her gelen teknenin parmak izini ölçüp veri ambarına koyarsan başka bir tekne gelse, mesela gece karanlığında yabancı olduğunu anlayabilirsin” (K8)

“ISPS” alt-alt kodu

“ISPS Kodun en zorlayıcı açıklarından bir tanesi şu; gemilerde ve liman tesislerinde güvenlik ekipman ve donanımlarına yönelik bir güvenlik standardı belirlenmemiş. Bu husus milli mevzuatta da yok.” (K9)

“Burada bir kere başlangıçta bir hata yapılmıştır. Dolayısıyla idealini söyleyeyim, ideali tabi ki Sahil Güvenlik Komutanlığına ISPS uygulamalarının geri verilmesidir.” (K6)

“Yabancı limanların ISPS uyumluluğu için ziyareti (IPSP)” alt-alt kodu

“Güvenlik tehdit beklentisinin yüksek olduğu limanlara Türk yetkililer tarafından ISPS uygunluğunun tespiti için ziyaretler yapılması da deniz tedarik zinciri güvenliğine olumlu katkı sağlayacaktır.” (K15)

“Erken varış bildirimi (NOA)” alt-alt kodu

“Gemi bir ETA vermiş, bu ETA’nın tutması mümkün değil. Çoğu zaman gemi bile göndermiyor, acenta gönderiyor. Yani özetle uymuyorlar.” (OG2)

“İstihbarat” kategorisi

“İhbar aldığınız konteynerleri bulabilmek için mutlaka o işlerin içerisinde birilerini kullanmanız lazım. O insanları bulmanız gerekiyor. O insanların güvenmesi gerekiyor.” (OG6)

“Elde ettiğiniz istihbaratın büyük çoğunluğunu sahada olan adamdan alıyorsunuz. Başka türlü suçu tespit etmeniz çok mümkün değil. Bu tamamen kollukla vatandaş arasındaki ilişkiye dayanıyor aslında.” (OG1)

“Birleştirilmiş deniz istihbaratı” kodu

“Merkezi bir istihbarat merkezi kurulması ve tüm istihbaratın bu merkezde toplanıp değerlendirilmesi fikri vardı. Ancak Deniz istihbaratı olmadan çok geniş bir görev yelpazesi olan Sahil Güvenlik bu kolluk görevlerini yapamaz. Denizde istihbarattan polis ve jandarma ne kadar anlayabilir?” (K2)

“Suçla mücadele” kategorisi

“Suçu tespit etmekle de bitmiyor. Şimdi tespitin bir de ispat yükümlülüğü var. Bunu kim koydu, nasıl koydu?” (OG1)

“Kolluk etkinliği” kodu

“Türkiye’de son yıllarda bilinçli ve eğitimli aramacılarla yok olmasa da en aza indirilmiş durumda.. Şimdi gelen adam gemideki ölçü nedir, aleç nedir, draft sörvey nedir bunların hepsini bilerek geliyor ve bir takım kaçak şeyleri tespit edebiliyor.”(OG3)

“Kurumsal kültür oluşmadan ABD sistemi burada kurulsa, gümrük işini yapamaz. Çünkü o enforcementdan sorumlu hangi birimse artık her şeye müdahale eder.” (K7)

“Tehdit ülkeler” kodu

“Zaten Kuzey Kore, Ukrayna, Gürcistan veya Mısır bu konuda sabıkalı ülkeler. Genelde buralardan kaynaklanıyor bu tür illegal hareketler.” (OG2)

“Deniz haydutluğu” kodu

“En son istatistiklere göre neredeyse hareket halindeki bir gemiye saldırı yok denecek kadar az. Bitirmişiz artık. Ama ne arttı? Demirdeki ve limandaki gemiyi soyma olayı yüzde 95’in üzerinde şu an. Bangladeş, Endonezya başı çekiyor.” (K1)

“Özel güvenlik kullanımı” alt kodu

“Uygulanıyor, çoğu gemi alıyor artık. Kesinlikle fayda sağlıyor.” (OG3)

“O ticari bir şeye döndü. Ticari bir pasta orası, herkes oradan paylanmaya çalışıyor.” (OG7)

“Silah nasıl taşınacak, nerede kilitlenecek, kim sorumlu olacak? O ekip gemi adamı mı sayılacak, yolcu mu sayılacak? Bu dahi bir problem. Koyduğunuz geminin mesela 25 tane personeli var. Yedi tane özel güvenliği koydunuz, overload oldu gemi. Adam vurdun problem, uluslararası sularda vurdun problem. Kimin adamını vurdun? Kim vurdu? Gemiciyi vurdun ne olacak? Kaptanı vurdun ne olacak? Vur emrini kim verdi? Bunların hepsi için yasal düzenleme gerekiyor.” (K9)

“Kaçakçılık” kodu

“Hep limana odaklandık. Gözden kaçırmamamız gereken bir konu da, limanla ilgisi olmayan bir yerde gemiye bir şey yükleyemez misiniz? Ya da liman olmayan bir yerden gemiden bir şey alamaz mısınız?” (OG2)

“Şu anda dünyadaki tüm gümrüklerin sorunu, eşyanın hangi ülkenin menşesinde olduğu. Çünkü tüm ürünler menşei üzerine kurulmuş. Bir parmak izi yok.” (K7)

“Side looking, yandan tarama. Giriş kanalına dōşersin bunu. Tekne geçerken altında ne olduğunu görürsün. Tekne formu mu var, yoksa orada başka bir şey mi taşıyor.” (K8)

“Terörizm” kodu

“Ben hep şunu söyledim. Bugün Türkiye'nin en büyük avantajı, PKK'nın yüzme bilmemesi.” (K6)

“Bir gün denizden bir terörist saldırı olursa, terörizmin bizim deniz algımıza da geleceğini düşünüyorum.” (K4)

“Bizim uluslararası bir problemimiz de, tek bir terörist listesinin olmaması. Her ülkenin kendi teröristinin olması veya sevdiği sevmediği teröristlerin olması.” (K1)

“Düzensiz göç” kodu

“Milli karakterle ilgili bir şey. Çünkü biz kimse gitmesin diye değil ölmesin diye kurtarıyoruz denizden. Yabancı ülkeler ısrarla göçü durdurmak dediler, biz hep hayat kurtarmak diye söyledik.” (K1)

“Sokma memlekete. Yani kaçıyor adam, çıktıktan sonra bırak zaten.” (OG3)

“Belki güvenlik sıkıntısı sadece yasa dışı faaliyetler, uyuşturucu ya da terör olsaydı güzel olabilirdi. Ama Türkiye’de 3 milyon tane geçici koruma altında Suriyeli var ve 1 milyona yakın da düzensiz göçmen.” (K1)

“Kritik bölge güvenliği” kategorisi

“Denizde güvenlik tedbirleri asimetrik tehdit olarak kritik bölgelere deniz yoluyla sızma ve saldırı vb. risklerini de içermektedir.” (K2)

“Küçük tekne güvenliği” kodu

“Yatlar mesela. Hani çok kolay elde edilip törer için de kullanılabilir. Çünkü boyu 24 metreden küçük ve özel teknelerin kontrolü malum özellikle yabancı bayraklıysa hemen hemen sifıra yakın.” (OG1)

“Örneklerini İngiltere’de zamanında görmüştük. En küçük balıkçı teknesi bile limandan çıkarken, iskelenin ucunda bulunan yere bilgi veriyor. Çıkış yapıyorum diyor. Nereye gidiyorsun? Balık tutmaya gidiyorum. Nerede bulunacaksın? Şu bölgede bulunacağım.” (K5)

“Tehlikeli yük taşıyan bir gemiye en büyük tehdit küçük tekneler olduğundan, bunlarla ilgili limanlardaki denetim yetkisini Liman başkanlığı yerine Sahil Güvenliğe verebilirsin.” (K2)

“Güvenlik-özgürlük dengesi” alt kodu

“Yani evet güvenliği sağlayabilirsiniz ama bunu ne bedel ödeyerek yapacaksınız? Gezi ve keyif amacıyla marınadan çıkan bir teknede bulunan insanların hangi özgürlük duygularını doğrayarak bu işi yapacaksınız?” (K4)

“Küçük teknelerin kayıtlanması” alt kodu

“Terörle mücadelede tabi ki durumsal farkındalığın her seviyede olması gerekir. Bunun da tek yolu aynı otomobillerde olduğu gibi gemilerde de plaka, ruhsat ve muayene sisteminin geliştirilmesidir.” (K6)

“Kolluk-tekne sahibi işbirliği” alt kodu

“Etik boyutu var bu konunun. Çünkü kurulan ilişkinin yarın o tekneye yapılacak bir cezai işleme engel olmaması için genellikle bu ilişki botta ağırlamak şeklinde olur.” (K1)

“Marina takip programı” alt kodu

“Marina Takip Programı. Yani ne kadar ilginçtir, Türkiye’de bütün oteller, o akşam kim kaldıysa orada kaydını tutar ve kolluğa teslim eder. Ama bunu marinateda yapamıyoruz. Bir yatın bir marinaya girdiğini kolluk bilmek zorunda, çıktığını da bilmek zorunda.” (K1)

“Sualtı güvenliği” kodu

“Şu an belki de Türkiye’nin en çok ağırlık vermesi gereken konulardan birisi sualtı taktik resmidir. Soğuk savaştaki SOSUS sisteminin çok daha büyüğü GIUK Gap’in kuzeyine doğru genişletilerek NATO tarafından inşa ediliyor. Türkiye de kritik geçitlerde, bu sisteme benzer sistemleri şimdiden geliştirmelidir diye düşünüyorum.” (K6)

“Şimdi orada sonik sistemler yaptık. Frekansını 70 kHz tasarladık. İşte saniyede 1 metre giden dalgıcı veya saniyede 4-5 metre hızla giden sub scimmer aletlerini yakalayabilsin diye. Bu sonar çok güzel bir millî algoritmayla yazılıp kart ve boardlar da ona göre tasarlandı. Ve suyun altında yunus veya balık sürülerini de -farklı hareket tarzları olduğundan- ayırt edebilecek şekilde algoritma yazıldı. Hedefi 1000 metrelerden - 1200 metrelerden yakalıyoruz” (K8)

“Türk Boğazları’nın güvenliği” kodu

“Gemi Trafik Hizmetlerinde görev yapan personelin asli görevinin sorumluluk sahasındaki trafiğin yönetilmesi olduğu dikkate alındığında bu merkezlerin sahip olduğu sistemlerin, gerektiğinde uzman kişilerce uzaktan erişilebilir olması veya bu merkezlerde deniz emniyeti ve güvenliği konusunda uzman kişilerin görevlendirilmesi de önem arz etmektedir.” (K17)

“Bugün hala Türk boğazları güvenlik koordinasyon merkezi yoktur. Bu, günde 25 tankerin ayda neredeyse 15’e yakın LPG’nin geçtiği Türk boğazlarında büyük bir açıktır. Bugün İstinye’de bulunan VTS safety’e yöneliktir. Halbuki 24 saat, 7 gün boyunca devletin kanun uygulayıcı güçlerinin nöbet tutacağı, devletin bütün kurum kuruluşlarıyla çok kısa sürede koordine sağlayabileceği, sabit bir yapısı ve daimi hareket emirlerinin olduğu bir merkeze ihtiyaç var.” (K6)

“Stratejik liman ve tesislerin güvenliği” kodu

“Şu anda mevcut Aliğa, Yumurtalık, Marmara Ereğlisi gibi rafinelerin yanına üç tesis daha eklendi. Birincisi üçüncü havaalanı. Diğer ikisi de Samsun’daki ve Akkuyu’daki nükleer santral inşaatları. Bu tesislerin denizden nasıl korunacağı şu an öncelikli konular.” (K1)

“Artan güvenlik kaygısı” kategorisi

“Savunmadan güvenliğe doğru toplardan tüfeklerden denetime doğru bir evrilme var dünyada. Artık savunma kavramı, yani difens dediğimiz sektör yerini security’e, güvenliğe teslim ediyor. Çünkü donanmalarla yapılan bazı politikaların sonuç vermediği görülünce bir soft güç, yumuşak güç olan sahil güvenlikler çok daha fazla ön plana çıktılar.” (K1)

“Siber güvenlik” kodu

“Tabi günümüzde özellikle otonom gemilerle biraz daha fazla ortaya çıkan bir unsur siber security. Komiteler, özellikle bu işle ilgili olan IGO’lar NGO’lar bunun üzerinde çalışıyorlar.” (OG2)

“Güvenlik sistemlerinin güvenli olabilmesi için siber saldırılara karşı korunması lazım. Silahlı Kuvvetler içerisinde tüm boyutları ile gelecekteki tehditleri de karşılayabilecek Siber Güvenlik Komutanlığı kurulmalıdır. ” (K2)

“Denizde durumsal farkındalık” kategorisi

“Birilerinin oturup bir algoritma yazıp, bu algoritmanın çerçevesinde tehditlerin genellikle hangi bölgelerden geldiğini bulması ve bu bilgilerin araştırmacılarla paylaşılması lazım. Paylaşılmıyor maalesef şu anda. Burada iş dönüyor dolaşiyor bizim denizcilik algımıza geliyor ve denizde kazanımlarımızın ne boyutta olabileceğine dair bir vizyon geliştirmeye geliyor.” (K5)

“Birleştirilmiş deniz resmi” kodu

“Tüm sistemleri bir araya getirecek tek pencere sisteminin şu an için varlığından söz etmek güç, öyle bir şey yok. Ne yapılabilir noktasında evet belki de en şanslı dönemi yaşıyoruz.” (K12)

“Ama Avrupa ne yaptı? Avrupa denedi bunu. Efka, Emsa, Fronteks bir üs kurdu. Tek bir ekranda üç kurumun bilgilerini ekrana yansıtmayı başardılar. Ama şu anda bu bir AIS verisi üzerine dayanıyor.” (K1)

“Deniz unsurlarından veri elde etme” alt kodu

“Güneşten enerji depolayan, belirli alanlara gönderilecek çok sayıda insansız su üstü aracıyla uydu üzerinden bağlantı sağlayarak özellikle radar menziline yetersiz kaldığı alanlarda durumsal farkındalık elde edilebilir.” (K6)

“Hava unsurlarından veri elde etme” alt kodu

“İHA’ların son 5-6 yılda çok gündeme gelmesi, benzer şekilde hava kuvvetlerinin emrine AWACS uçaklarının alınmış olması. Sahil Güvenliğin Hava Gözetleme Sistemlerinin artması. Türk Deniz Kuvvetlerindeki ATR 72 ve CASA uçaklarının envantere girmesi. Bunlar tabi ki hava merkezli tanımlanmış taktik resmin katkı sağlayan unsurları olarak çok öne çıktı.” (K6)

“SGRS’den veri elde etme” alt kodu

“Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yürütülmekte olan Sahil Gözetleme Radar Sistemi projesi kapsamında muhtelif noktalarda tesis edilecek gözetleme istasyonları vasıtasıyla tespit edilecek radar temasları aynı istasyonlarda kurulacak elektro optik sistemler vasıtasıyla kimliklendirilebilecek ve anlık risk analizi değerlendirmeleri ile güvenlik tehditleri daha yüksek bir oranda tespit edilebilecektir.” (K17)

“Uzun ufuk sisteminden veri elde etme” alt kodu

“Deniz Kuvvetleri, denizde güvenlik tehditlerinin anakaraya ulaşmadan sonlandırmak için 1990’lı yılların ortalarında Uzun Ufuk Projesini geliştirmiştir. Bu Deniz Kuvvetlerine 24 saat esash her boyutta tanımlanmış deniz taktik resmini vermektedir.” (K6)

“SAR uydusundan veri elde etme” alt kodu

“Denizde güvenlikle ilgili tehditleri ana karaya ulaşmadan sonlandırmak için kendi uydumuz olacak, uydu verilerini diğer sistemlerle bütünleştireceksin.” (K2)

“Kendi uydu sistemlerin olacak. Ticari servis sağlayıcılardan almakla olmaz. Ya adam vermezse veya manipüle ederse.” (K8)

“ÖTVBS tekne takip modülü ile veri elde etme” alt kodu

“Balıkçı gemilerine, akaryakıt kaçakçılığı ile mücadele kapsamında AIS benzeri özelliği olan tekne takip modülü diye bir cihazı şart koştular. Onu kapatma açma şansı yok tekne sahibinin.” (OG5)

“Balıkçı gemilerine izleme sistemi denen bir sistem yapıldı. Adam yasa dışı avcılık yapacak. Yasa dışı avcılığa gittiği belli olmasın diye cihazın üzerine kovayı geçiriyor. Sinyal kesiliyor.” (K2)

“LRIT’den veri elde etme” alt kodu

“Uydu-AIS aslında LRIT’i bitirdi. LRIT aslında doğarken ölmüş bir sistem. Biz Türkiye olarak fazla kullanmıyoruz bu verileri. Dolayısıyla, para da aktarmıyoruz.” (OG2)

“Uydu-AIS’den veri elde etme” alt kodu

“Türksat bu konuda geliştirmesini yapabilir. Bunlar alçak yörünge uyduları. Daha az maliyetli uydular. Ama belli bir ömürleri var. Şu anda 15-20 yıla kadar çıktı. Uydu AIS’in handikapı, AIS SDMA protokolüne göre çalışıyor. Yani veri gönderen unsurlar uydudan baktığın zaman bir bölgeyi değil de, birçok bölgeyi kapsadığı için çakışma olabiliyor.” (OG2)

“Yapay zeka karar destek” kodu

“Bunun adı dijital, bunun adı analitik. Bunu yapmak için kimler lazım? Neyi nasıl isteyeceğini bilen uzmanlar ve kod yazıcılar ve veriler. Veriler toplandıktan sonra bu verilerden neleri isteyeceklerini, neleri nasıl kullanacaklarını kimler bilir? Mesala, siyasi politik veya karar mekanizmaları. Buraya okasyonları yazar. Bu okasyonların dallamalarını yapar. Mesela bir matriks yaparsın, matriks nedir? 500’e 500. İşte o zaman zeki olur. 1000’e 1000 iyi zeki olur, 10000’e 10000 deep learning işte.” (K8)

“Artificial da böyle. Ne kadar çok keyz koyarsın, o kadar keyzin de risklerini koyarsan keyzler gelir, riskler gelir, çözüm yolları gelir. Yani garbage in, garbage out. Onun için öncelikle verin, bigdata olacak. Hatta ona deep learning demeye başladılar. Yani bigdatadan önce machine learning diyordu. Şimdi deep learning diyorlar.” (K8)

“Risk analizi” kodu

“Denizde farkındalık için AIS, LRIT ve radarlar vasıtasıyla elde edilen deniz resminin sivil asker işbirliği sağlanarak ortak ekran olarak oluşturulması önemlidir. Bu verilerin istihbarat ile bütünleştirilerek, İngiltere’de olduğu gibi risk faktörlerinin tanımlandığı bir risk analizi modeliyle kategorilendirilmesi eldeki unsurların verimli kullanılması açısından çok önemlidir.” (K15)

“VTS’le birlikte güvenlik açısından en önemli kriter, şüpheli gemi kriterlerinin yeni baştan yazılması yeni dünyaya göre.” (K1)

“Tek başına denizdeki resmi görmek güvenliği sağladığın anlamına gelmez. Onu değerlendirmek çok daha önemli o gördüğün resmi değerlendireceksin.” (K2)

“Özellikle bu boğaz trafiği hattında böyle bir terör saldırısına karşı mutlaka bir risk analizinin yapılmış olması gerekiyor.” (K4)

“Şimdi Amerikanın mesela Boston Sahil Güvenlik Harekat Merkezine girmiştik. Bizde MOC olacak şeyler onlarda ekran şeklinde. Ülkenin bütün birimlerini yani istihbarat birimlerinden veya denizcilik, maritime otorite ile alakalı bütün birimlerinden gelen bütün datalar orada net şekilde görülebiliyor. Ve risk analizi modülleri var. Orada tek tek tekneleri, gemileri hem fiziki olarak hem data olarak görebiliyorsunuz.”(OG1)

G. Deniz Çevresinin Korunması

Verilerin MAXQDA ile yapılan analizi sonucunda ulusal denizcilik politikalarının uygulanmasını etkileyen diğer bir tema “deniz çevresinin korunması” olarak belirlenmiştir. Katılımcıların bazılarının “deniz çevresinin korunması” ile ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Deniz çevresinin korunması tabi bir kültür mevzu.” (K6)

“Çevre konusunda bizim en büyük sıkıntımızın tamamen eğitimsizlik ve bilinçsizlik olduğunu düşünüyorum. Çünkü çevre konusu size gelir sağlamayan ama size masraf olarak dönen bir konu. O yüzden çoğu şirketin angarya olarak gördüğü konuların başında geliyor açıkçası çevre.” (K3)

“Doğu Akdeniz’deki münhasır ekonomik bölgenin gelecekte oil rigler nedeniyle çok büyük kirlenme potansiyeline sahip olacağını söyleyebiliriz. Bugün belki de Türkiye’nin çevreye en büyük katkısı Ege denizindeki BERN mutabakatıyla kıta sahanlığı içerisinde petrol aramalarına izin vermeyişidir. Ama Doğu Akdeniz’de aynı şansımız yok.” (K6)

“Denizler Türkiye için çok önemli. Mutlaka korunarak gelecek nesillere aktarılmalı. Çünkü balık önemli yiyecek kaynağı ve aynı zamanda Türkiye önemli bir turizm gelirine sahip. Bunu sağlamak için çevre ve deniz kirliliği ile ilgili uluslararası sözleşmelere katılımın mümkün olan en üst seviyede sağlanması ve bunların iç hukuka aktarılması gerekiyor.” (K15)

EK 8 Şekil 15’de katılımcıların “deniz çevresinin korunması” isimli temanın kategorilerine ilişkin fikir beyanlarının dağılımı görülmektedir. Buna göre 27 katılımcının 17’si “atık alım”dan bahsederken, sadece 4’ü “kara kökenli kirliliğin engellenmesi” ve “çevreci yakıtların kullanımı”ndan bahsetmektedir.

EK 8 Şekil 17: Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Kategorilerin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımı

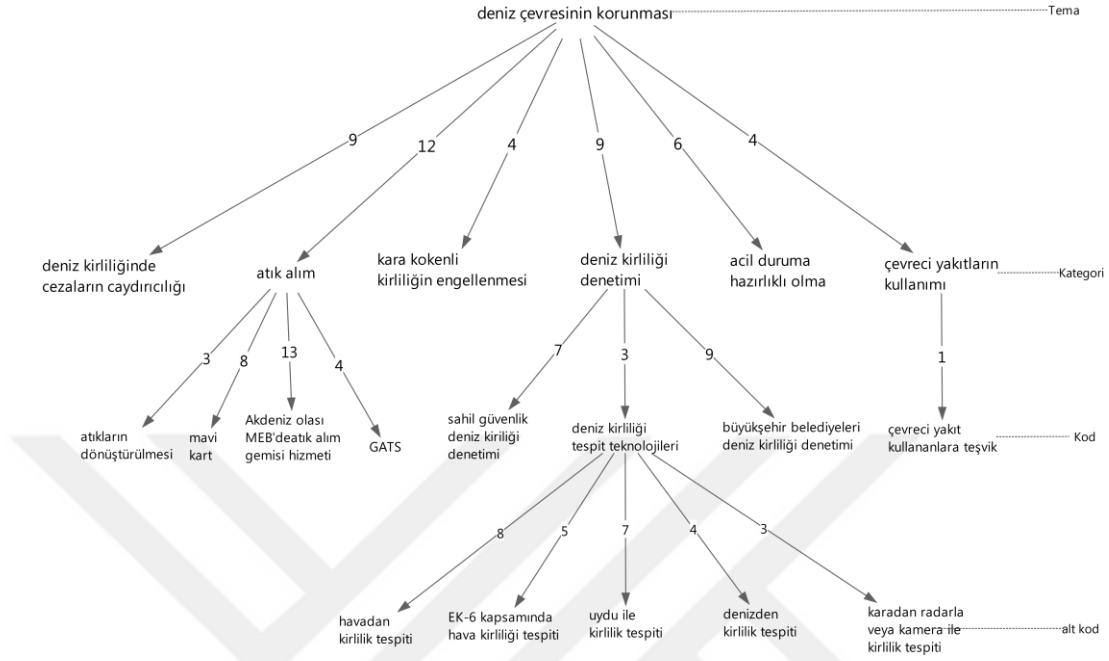


Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Deniz çevresinin korunması” temasına ilişkin kategori ve kodların katılımcı sayısına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model ise EK 8 Şekil 18’de gösterilmiştir. Modelden de görüleceği üzere söz konusu temanın 6 kategorisi bulunmaktadır. Bu kategorilerden “atık alım”ın 4 kodu, “çevreci yakıtların kullanımı”nın 1 kodu ve “deniz kirliliği denetimi”nin 3 kodu bulunmaktadır. Bu kodlardan biri olan “deniz kirliliği tespit teknolojileri”nin ise 5 alt kodu bulunmaktadır.

Modeldeki bulgular incelendiğinde; 27 katılımcıdan 14’ü “Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti”nden bahsetmiştir. 12’si “atık alım”dan bahsederken, 9’ar katılımcı ise “deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı”, “deniz kirliliği denetimi” ve “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi”nden bahsetmiştir. “Çevreci yakıt kullananlara teşvik” konusundan ise sadece 1 katılımcı bahsetmiştir.

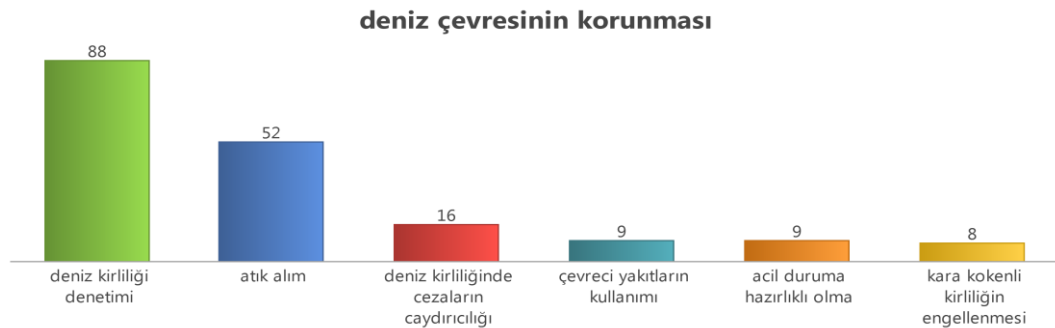
EK 8 Şekil 18: Deniz Çevresinin Korunmasına Ait Kategori ve Kodların Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Şekil 19’da tüm katılımcıların ifadeleri arasında en fazla bahsi geçen konunun “deniz kirliliğinin denetimi” olduğu görülmektedir. Buna karşılık en az bahsi geçen mesele “kara kökenli kirliliğin engellenmesi”dir.

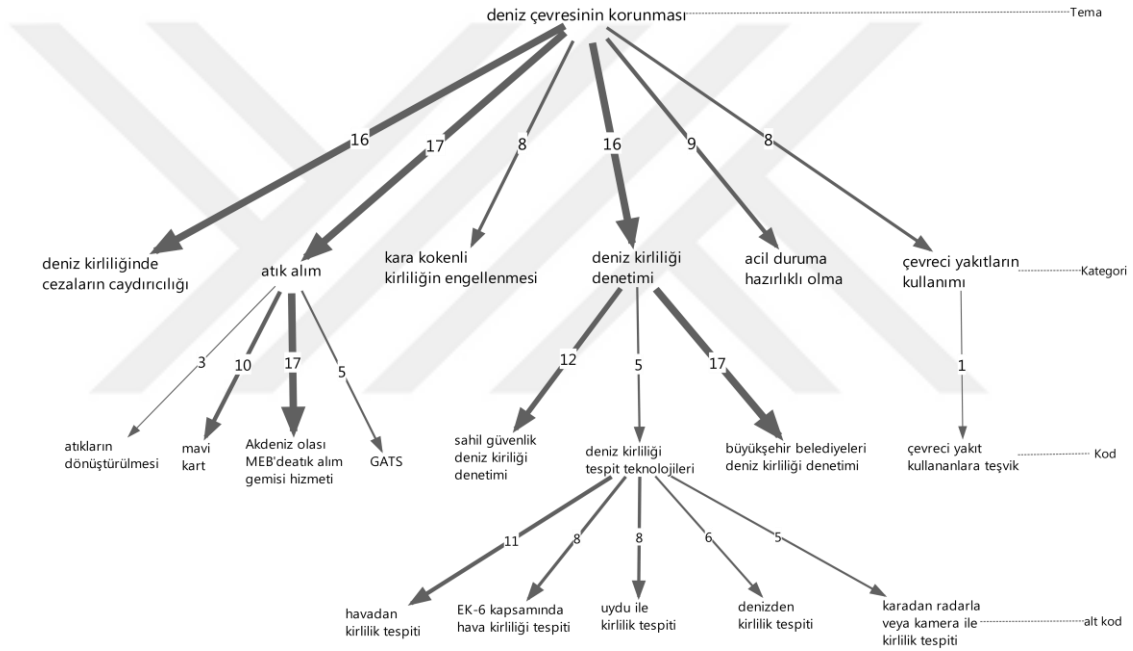
EK 8 Şekil 19: Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Kategorilerin Kodlu Bölüm Sayılarına Göre Dağılımı



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Deniz çevresinin korunması”na ilişkin kategori ve kodların kodlu bölüm sayılarına göre dağılımını gösteren hiyerarşik model EK 8 Şekil 20’de gösterilmiştir. Modelin çizgi genişlikleri kodlu bölüm frekansına göre belirlenmekte olup, en kalın çizgi en yoğun frekansı göstermektedir. Modele göre en fazla bahsi geçen konunun “atık alım”, “Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti” ve “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla, “deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı”, “deniz kirliliği denetimi”, “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi”, “havadan kirlilik tespiti” ve “mavi kart” konuları takip etmektedir. En az bahsedilen konular ise sırasıyla “çevreci yakıt kullananlara teşvik” ve “atıkların dönüştürülmesi”dir.

EK 8 Şekil 20: Deniz Çevresinin Korunmasına Ait Kategori ve Kodların Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Hiyerarşik Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Katılımcıların bazılarının “deniz çevresinin korunması” temasına ait kategori ve kodlarla ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Çevreci yakıtların kullanımı” kategorisi

“Türkiye Tuna- Karadeniz koridorunun önemli bir geçiş ülkesi. Bu rotayı kullanan deniz trafiği için yakıt ikmal noktası olma potansiyeline sahip. 2020’de yürürlüğe girecek düşük sülfürlü yakıt düzenlemesi ve bu yakıtın maliyetini diğer ülkelerden daha aşağıya düşürmek için

yapılabilecekler göz önüne alınarak bir strateji oluşturulması, Türkiye'yi ikmal noktası yapabilecek ve ülke için önemli bir gelir kaynağı kapısı aralayabilecektir.” (K19)

“Çevreci yakıt kullananlara teşvik” kodu

“Eğer bir armatör işte doğalgazla çalışan bir gemi yapıyorsa ve bunu hakkı içerisinde kullanmaya çalışıyorsa birtakım teşviklerinin olması lazım bence. Özellikle kosterlerde mesela. Bizim kosterlerimiz biterse herhalde deniz ticaretinden de büyük bir payımızı kaybederiz diye düşünüyorum.” (K5)

“Deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı” kategorisi

“Türkiye’de uygulanan gemi tonajına göre yapılan deniz kirliliğine ceza verilmesi adaletsiz bir uygulama olmaktadır. İlgili mevzuatın yapılan kirlilik miktarına göre düzenlenmesi gerekmektedir.” (K19)

“Gemilerden kaynaklanan kirlilikle ilgili Avrupa Birliği ile yapılan karşılaştırmada Türkiye’deki cezaların düşük olduğu tespit edildi. Çevre Kanunu bu doğrultuda tekrar revize edildi ve kısa sürede yayınlanması bekleniyor. Ülkemizde boşaltım ile ilgili cezalar geminin grostonuna göre belirleniyor. Bulundurulması gereken bilgi ve belge eksikliği ile ilgili cezalar ise gross tonaj gözetmeksizin uygulanıyor. Bu da bazen küçük teknelere teknenin edeceği değerden çok daha fazla cezalar yazılmasına sebep oluyor ve mağduriyete ve itirazlara sebep oluyor.” (K14)

“Amerika’da işte Avrupa’da Kanada’da adam korkuyor. Sert cezalar koyuyorlar. Ve kişileri, şahısları da cezalandırıyorlar. Yani para ödemenin dışında hapis bile yatabiliyorsunuz. Bu çok etkin bir caydırıcı yöntem.” (K4)

“Kara kökenli kirliliğin engellenmesi” kategorisi

“Ama şu an bütün dünyanın deniz çevresiyle ilgili karşılaştığı en büyük sorun plastik kirlenmesidir. Pasifik’te şu an Türkiye büyüklüğünde, İspanya büyüklüğünde plastik adalar oluştu. Eğer önlem alınmazsa Ege’de ve Akdeniz’de de bunlar oluşacaktır. İkinci belediyelerin bu atık management sistemlerini kurması gerekiyor. Üçüncüsü bildiğiniz gibi Haliç’in pis suları derin drenaajla Topkapı Sarayı’nın açıklarında Marmara Denizine veriliyor. Marmara denizinden dip akıntısıyla Karadeniz’e gidiyor. Karadeniz’de karışıp tekrardan geri geliyor.” (K6)

“Deniz kirliliğinin sebebi gemilerden çok kara kökenli. Onun için de arıtma tesisleri. Sanayiciye çevre diyorsun, hani sende, içinde yaşıyorsun. Bir gün gelecek paranın yenmeyeceğini sen de anlayacaksın.” (K2)

“Karadeniz’de Tuna üzerinden yanılmıyorsa 16 ülkeden kaynaklı kirlilik meydana geliyor. Karadeniz bir çöp, Avrupa’nın bir çöplüğü haline geldi.” (K2)

“Türkiye’de zaten baktığımız zaman sahile kıyısı olan belediyelerin neredeyse yüzde 80’inin bir filtre sistemi olmadığını biliyoruz. Derhal belediyelerin, denize kıyısı olan belediyelerin hepsinin bir kere atık sistemlerinin filtrelenmesi gerektiğine ve entegre bir atık düzenleme sisteminin olması gerektiğine inanıyorum.” (K6)

“Deniz kirliliğinin denetimi” kategorisi

“Türk hukuk mevzuatının AB hukuk normlarında olduğu gibi SLAR ve FLIR görüntüsü ile de numune alınmaksızın ceza verilebilecek ve de gece yapılan kirliliklere katlanarak ceza verilecek şekilde yeniden düzenlenmesi yapılabilir.” (K14)

“Deniz kirliliği tespit teknolojileri” kodu

“Özellikle gece kirlilik tespiti yapabilecek teknolojilerin kazanılması önemli bir husustur. Sahil Güvenlik uçaklarında mevcut SLAR radarlı deniz kirliliği tespit cihazlarının, envantere katılacak İHA’lara da kazandırılması ve deniz kirliliğini tespit etme yeteneğine sahip milli uyduların fırlatılması önem arz etmektedir.” (K19)

“Denizden kirlilik tespiti” alt kodu

“Sahil Güvenlik Komutanlığı yüzer unsurları deniz kirliliğini gözle veya gemilerde monteli bulunan FLIR sisteminin gündüz kamerası vasıtasıyla tespit edebilmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin deniz kirliliği maksatlı kullandığı ÇEVRE 1 ve ÇEVRE 2 tekneleri de, şu an test aşamasında olan direklerinde yönlendirilebilir toplam 4 kameradan oluşan görüntüleme sistemiyle teçhiz edilmiştir.” (gözlem verisi-TCSG 90 K.lığı ve İBB)

“Karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti” alt kodu

“VTS radarları ile radar kulübesinden denize doğru 1 mil ile 5 ya da 6 mil arasındaki deniz kirliliklerini tespit edebiliyorsunuz. Eğer yerli bir yazılım yapabilirseniz yazılım maliyeti düşebilir. Eğer bir şekilde test edilip etkinliği görülebilirse, bütün VTS radarlarına ve SGRS radarlarına bu monte edilebilir.” (OG2)

“İBB tarafından deniz kirliliğini karadan tespit etmek amacıyla 55 adet sahile konuşlu kamera kullanılmakta ve görüntüler Kasımpaşa’da bulunan kamera odasına aktarılmaktadır.” (gözlem verisi-İBB)

“Havadan kirlilik tespiti” alt kodu

“FLIR sisteminin infrared kamera özelliği keşif maksatlı çok önemli bir kabiliyet kazandırırken, gece deniz kirliliğinin tespit edilmesi açısından fayda sağlamamaktadır. Özellikle Sahil Güvenlik gözetleme uçaklarının envantere alınmasından sonra, her türlü hava şartında gündüz ve gece koşullarında deniz kirliliğini tespit edebilme kabiliyetine sahip SLAR (Side Looking Radar) TERMA deniz kirliliği tespit cihazına sahip olması sebebiyle, gece şartlarında da deniz kirliliği tespit edebilme kabiliyeti kazanılmıştır.” (gözlem verisi-TCSG 90 K.lığı)

“SG uçaklarındaki mevcut deniz kirliliği tespit sistemine bir modül eklenmesiyle kirliliği hacimsel boyutta ve hatta kirlilik türü olarak tespit edilme imkanı da kazanılabilir.” (K14)

“EK-6 kapsamında hava kirliliği tespiti” alt kodu

“Ek-6 denetimi yapılabilir. Ama tabi şey de var şimdi 1 Ocak 2020'de düşük kükürte geçilecek. 1 Mart 2020'de de bunun taşınması bile yasaklanacak. Yani şimdi gemi taşımayınca zaten yakamayacak da yani. Denetlese de bulamayacağız.” (K11)

“Amerika’da, Kaliforniya’daki limanlarda bu sistemler var. Dediğiniz gibi direk birebir anlık ölçümü yapıyor. O andaki atmosferdeki havanın analizini yapıp size bildiriyor.” (K3)

“Anlık da yapıyorlar. Helikopterleri var geliyor anlık olarak sülfür oranını ölçüyor ve ceza yazıp gidiyorlar. İtalyan sahil güvenliği yapıyor mesela bunu.” (OG1)

“Uydu ile kirlilik tespiti” alt kodu

“Türkiye EMSA’nın CleanSeaNet sistemine dahil. Günde 4 tane görüntü geliyor.” (K11)

“Müstakbel MEB alanını kirlilik açısıyla da görebilecek uydu ihtiyacı belirlenmeli ve bir an önce uzaya gönderilmelidir.” (K13)

“Sahil Güvenlik deniz kirliliği denetimi” kodu

“Dört tane büyükşehir belediyesine deniz kirliliği için yetki verdiler. Fakat büyükşehir belediyelerinin bu imkansızlıklarından dolayı olay yine sahil güvenliğe döndü. Yani şu anda yine sahil güvenlik tespiti yapıyor. Bu yetki ve kavram karmaşası denizlerde zaten her konuda var.” (OG1)

“Büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” kodu

“Büyükşehirler bu işten para kazandıkları için dört elle sarılıyorlar. Ben o yüzden destekliyorum belediyelerin bu işin içine girmesini.” (K11)

“İstanbul Boğazı’nın ve Marmara Denizi’nin, Kocaeli Körfezinin çevre kirliliği denetimini nasıl hiçbir deneyimi ve vasıtası olmayan belediyelere verirsin. Verirsen onlar da uçak kiralar, bot alır ve hazineyi zarara uğratar.” (K2)

“Belediyelere devredilen deniz kirliliği denetim ve ceza verme yetkisi ile ilgili karşılaşılan en büyük sorun belediye denetim ekiplerinin kirleticiler tarafından takılmaması. Denizi kirleten bir gemiye Sahil Güvenliğin gitmesi ile belediye ekiplerinin gitmesi arasında kirleten gemi açısından çok büyük fark var. Aynı zamanda bu yetki devrinde düzeltilmesi gereken en önemli hususlardan biri de belediyenin sahip olduğu yetki alanına oranla sahip olduğu denetim unsurları ve teknolojilerinin kapasitesinin yetersizliği veya var olanın yeterli ölçüde işletilip kullanılmaması. Bu süreci düzeltici çalışmalar devam ediyor.” (K14)

“Atık alım” kategorisi

“Örneğin Boğazlar bölgesinde kimyasal slooplar alınamıyor. Bununla ilgili Türkiye’yi IMO’ya şikayet eden kaptanlar bulunmaktadır. Yine yatların, mavi kart kapsamında atık verebilmek için uzun süre marınada beklemek zorunda kaldıkları ile ilgili ihbarlar gelmekte.” (K19)

“Küçük teknelerin üstüne gidiyoruz. Ama gemilerdeki büyük çaplı atıkların alımı konusunda Türkiye’nin yeterli olduğunu düşünmüyorum.” (K5)

“Türkiye Avrupa Birliği’nin direct fee sistemini uyguluyor. Yani gemiler atık verse de, vermese de parasını peşin veriyorlar. Parasını peşin verdikleri için o zaman atık vermek istiyor yani.” (K11)

“Caydırıcılıktan çok, kolaylaştırmak da bir metot. Örneğin slaç sloop sintine vermeyi düşük maliyetlere çekerseniz, armatör de, kaptan da atığını daha kolay bir şekilde verebilir hale gelir.” (OG4)

“Atıkların dönüştürülmesi” kodu

“Örneğin Barselona örneği çok akılcı. Bölgesel olarak tüm atıkları 5-6 tesise topluyorlar. Atıkları tesislerde öncelikle gemi motorinine çeviriyorlar ve tekrar gemilere satıyorlar. Dönüştüremedikleri kısmı da reaktörlerde elektrik enerjisine çevirip, elektriği devlete satıyorlar..” (K14)

“Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti” kodu

“Bu atık alım gemisi bir belge verecek karşı tarafa. Uluslararası tanınırlığı olması için de sertifika edilmesi gerekecek. Bunu ancak Mersin Limanının dış temsilciliği gibi gösterip yapabilirsiniz diye düşünüyorum. Ama fikir muhteşem. Çalışılması gereken yer.” (K1)

“Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki kıta sahanlığında ve müstakbel MEB’inde sondaj faaliyetlerinde bulunacak gemiler ve platformlar için atık alımını gerçekleştirecek gemiler ve bunların topladıkları atıkları verecekleri limanlar belirlendi. Zaten uğraksız gemilerin atıkları Çanakkale Boğazı’ndaki bekleme demir yerlerinde yıllardır talep halinde alınıyor. Türkiye bu konu ile ilgili bir uygulamaya ve tecrübeye sahip. Bu uygulamalar ve tecrübe, belirlenecek alanlarda Doğu Akdeniz’de MEB iddiamızı güçlendirmek için teknik olarak mümkün ise kullanılabilir. Onların atıkları da alınabilir.” (K14)

“Kıta sahanlığımızda atık alım gemisi dolaştırmak suretiyle bu sahada seyreden gemilere seyir halindeyken ücretsiz atık alım hizmetinin verilmesi teknik açıdan mümkün olacaksa, gerek bu sahada kirliliğin önlenmesi gerekse haklarımıza vurgu yapılması anlamında faydalı bir uygulama olacaktır.” (K15)

“İddia ettiğimiz Akdeniz MEB alanında bir atık gemisi dolaştırarak ücretsiz atık toplamak, geminin işletilmesi anlamında çok mümkün değil. Çünkü mevzuat devletin bir gemi işletmesini çok zorlaştırıyor. Burada diğer bir problem de bu atıkları vereceğiniz limandaki atık alım tesisi ve buradan götürüleceği bertaraf tesislerinin kapasite sorunu. Şu an limanların atık alım kapasiteleri gelen gemilerin atıklarını almaya yetmiyor.” (K19)

“Ayrıca devletin de böyle bir derdi yok çünkü devlet zaten uluslararası sözleşmenin gerekliliklerini yerine getirmek üzerinden çalışma yapıyor, algı o yönde. Ben burada atıkları alırsam bu bölgede hak ilan ederim değil de ben burada ne bileyim derin kazı yapıp petrol ararsam ben burada hak iddia edebilirim olarak yaklaşıyor.” (K11)

“GATS (Gemi Atık Takip Sistemi)” kodu

“Örneğin SGRS radar projesi, GATS ve mavi kart uyumluluğuna da sahip. Eğer tek tuşla sisteme geminin rotası seyir mesafesi, ismi, tipi, atık tankı kapasitesi gibi verileri girebilerseniz, o geminin atık verme ihtiyacı olup olmadığını veya atıklarını denize boşaltma ihtimalini çok daha kolay değerlendirebilirsiniz.” (K14)

“Mavi kart” kodu

“Mesela mavi kart konusu diye bir konu var. Bütün dünya gülüyor yani bize. Yani iyi niyetle yola çıkmış ama hiç altyapısı, fizibilitesi yapılmadan falan ortaya konmuş bir şey. 24 metre ve altı küçük teknelerde işte tuvalet sularının, grey water’ların denize basılmayıp da limana

verilmesi. Beneteau, Bavaria ve Jeanneau, bunların zaten seri üretimde adamların grey water tankı yok. Ama böyle bir şey çıkarttık. Şimdi hiçbir marinada doğru düzgün atık alım tesisi yok. Ama mavi kartımla ben yelkenli teknemdeki grey water'ı ya da pis suyu bastım demediğim zaman 12- 13 bin TL ceza veriyorum.” (OG1)

“Mesela mavi kart uygulaması var. Ama mavi kart amatör denizciliği engelliyor. Yani mavi kartın kesinlikle gözden geçirilmesi lazım. Çünkü mavi kartta küçücük bir teknenin evsel atığını atmasına bazen inanılmaz büyük cezalar kesilirken, bir bakıyorsunuz aynı bölgedeki belediye ait marinanın cennet bir koyu belediyenin atıklarıyla atık arıtma sisteminin olmaması nedeniyle mahvettiğini görebiliyoruz.” (K6)

“O mavi kart sektörün canını çok fazla yaktı. Niye? Çünkü daha limanlar, marinalar hazır değildi o kadar deşarji almaya. Ama bu mavi kart uygulaması geçen yıl Akdeniz’de sunulduğunda, diğer ülkelerin parmak ısırıldığını gördük. ‘Evet ya bunu niye biz yapmadık şimdiye kadar?’ dediklerine bizzat şahit olduk.” (K1)

“Acil duruma hazırlıklı olma” kategorisi

“5312 sayılı kanun çerçevesinde, 6 adet bölgesel, 1 adet ulusal, 352 adet Tanımlanmış Kıyı Planının hazırlanmış olması, kıyı şeridinin 6 bölgeye ayrılması, Tekirdağ’da Ulusal Müdahale Merkezinin ve Antalya’da da Bölgesel Müdahale Merkezi’nin kurulmuş olması çevresel sorunlara karşı her an hazırlıklı olmamız açısından önemli ve umut vadeden gelişimlerdir.” (K16)

“O merkez (Ulusal Müdahale Merkezi) yok artık. Kıyı Emniyetine geçti. Fonksiyonel olarak amacından farklılaştı.” (OG2)

“Son dönemde envantere giren 1700 tonluk Sahil Güvenlik gemileri, kirliliğin yayılmasını önleyen ve çökertilmesini sağlayan çevre kirliliği kontrol sistemine sahip olup, OPRC 90 kapsamında görev yapabilme kabiliyetine haiz olduğu bilgisi verilmiştir.” (gözlem verisi-TCSG 90 K.lığı)

II. Karşılaştırmalı Bulguların Sunumu

Çalışmanın bu bölümünde, tema, kategori ve kodların değişkenler temelinde yapılan karşılaştırılmaları sonucunda elde edilen bulgular ortaya konulacaktır. Çalışmada katılımcılar “kural koyan”, “kural uygulanan” ve “akademik/ArGe” olarak üç farklı şekilde sınıflandırılmış ve her farklı sınıf “değişken” olarak tanımlanmıştır. Hangi katılımcının hangi değişken sınıfında olduğu çalışmanın Tablo 17’inde gösterilmektedir. 20 katılımcı denizde emniyet, güvenlik ve çevre açısından “kural koyan” tarafta faaliyet göstermiş/göstermekteyken (gözlemlerin kural koyan kurumlarda yapılması sebebiyle elde edilen gözlem verisi kural koyan katılımcı olarak kabul edilmiştir), 5 katılımcı “kural

uygulan” tarafta faaliyet göstermektedir. 2 katılımcı ise “akademik/ARGE” alanında faaliyet göstermektedir.

Faaliyet gösterdikleri alana göre (kural koyan, kural uygulanan veya akademik/ARGE) katılımcıların; çalışmada elde edilen temalara ilişkin görüşlerinin katılımcı sayısına göre dağılımı Tablo 18’de, kodlu bölüm sayısına göre dağılımı Tablo 19’da gösterilmektedir.

EK 8 Tablo 1: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Çalışmanın Temalarına İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
☐ eğitim ve kültür	7	2	1	10
☐ teknoloji ve yerleşme	10	2	2	14
▷ ☐ mevzuat	17	4	1	22
▷ ☐ ulusal denizcilik stratejisi ve politikası	15	4	1	20
▷ ☐ işbirlikleri	16	4	1	21
▷ ☐ denizde emniyet	18	5	2	25
▷ ☐ denizde güvenlik	16	5	2	23
▷ ☐ deniz çevresinin korunması	14	4	1	19
Σ TOPLAM	113	30	11	154
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Tablo 2: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Çalışmanın Temalarına İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
☐ eğitim ve kültür	24	9	12	45
☐ teknoloji ve yerleşme	32	8	21	61
▷ ☐ mevzuat	78	28	13	119
▷ ☐ ulusal denizcilik stratejisi ve politikası	240	26	28	294
▷ ☐ işbirlikleri	90	15	5	110
▷ ☐ denizde emniyet	226	124	38	388
▷ ☐ denizde güvenlik	406	101	77	584
▷ ☐ deniz çevresinin korunması	176	35	11	222
Σ TOPLAM	1.272	346	205	1.823
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Buna göre “kural koyan” grubunda bulunan 20 katılımcıdan 18’i, 226 defa “denizde emniyet”ten, 17’si 78 defa “mevzuat”tan, 16’sı 406 defa “denizde güvenlik”ten ve yine 16’sı 90 defa “işbirlikleri”nden bahsetmiştir. 15 katılımcının 240 defa bahsettiği “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” ise bu grup için diğer bir önemli konu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu grupta 7 kişinin 24 defa bahsettiği “eğitim ve kültür” en az bahsedilen konu olmuştur.

“Kural uygulanan” gruptaki 5 katılımcıdan tümü 124 defa “denizde emniyet”ten ve 101 defa “denizde güvenlik”ten bahsetmiştir. Bu grup için 2 katılımcının 8 defa bahsettiği “teknoloji ve yerleşme” en az bahsedilen konu olmuştur.

Akademik/ARGE grubunda bulunan iki katılımcı da, 77 defa “denizde güvenlik”ten, 38 defa “denizde emniyet”ten ve 21 defa “teknoloji ve yerleşme”den bahsetmiştir. Katılımcılardan birinin 28 defa bahsettiği “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” ise bu grup için diğer bir önemli konu olarak ortaya çıkmaktadır. Katılımcılardan birinin sadece 5 defa bahsettiği “işbirlikleri” bu grup için en az bahsedilen konu olmuştur.

Görüldüğü üzere, “denizde güvenlik” ve “denizde emniyet” temaları her üç grup için de en önemli konular arasındadır. Kural koyan tarafta bulunan katılımcılar, aynı zamanda, “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası”nı da önemli bir konu olarak görmektedirler. Birinci grup için “eğitim ve kültür” en az değinilen konu iken, ikinci grup için bu “teknoloji ve yerleşme” olmuştur. Akademik/ARGE grubu için ise “işbirlikleri” daha az önem atfedilen konu olmuştur.

Faaliyet gösterdikleri alana göre (kural koyan, kural uygulanan veya akademik/ARGE) katılımcıların; “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasına ilişkin görüşlerinin katılımcı sayısına göre dağılımı Tablo 20’de, kodlu bölüm sayısına göre dağılımı ise Tablo 21’de gösterilmektedir.

EK 8 Tablo 3: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
▲ ☒ ulusal denizcilik stratejisi ve politikası	9	3	1	13
▲ ☒ Doğu Akdeniz Politikası	9	2	1	12
☒ KİTC VTS projesi	2			2
☒ D. Akdeniz’de özel alanların ilanı	2			2
☒ D. Akdeniz’de kamuoyu oluşturma	1			1
☒ D. Akdeniz’de MEB ilanı	7	1	1	9
☒ D. Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme	3	2	1	6
☒ D. Akdeniz’de deniz kariliği mücadelesi ile varlık gösterme	8	2	1	11
☒ D. Akdeniz’de akademik araştırma ile varlık gösterme	1		1	2
☒ D. Akdeniz’de sondaj faaliyetleri	5	2	1	8
☒ D. Akdeniz’de balıkçılık ile varlık gösterme	2			2
☒ Kanal İstanbul projesi	6	2	1	9
☒ deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üçler	5		1	6
▲ ☒ voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)	8	1	1	10
☒ sahil güvenliğinin işlevi	8		1	9
☒ cumhurbaşkanlığı denizde em. güv. ve çevre bşklığı kurulması	8	1		9
Σ TOPLAM	84	16	11	111
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Tablo 4: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikasına İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
☑ ulusal denizcilik stratejisi ve politikası	30	4	10	44
☑ Doğu Akdeniz Politikası	21	3	3	27
☑ KKTC VTS projesi	2			2
☑ D. Akdeniz'de özel alanların ilanı	5			5
☑ D. Akdeniz'de kamuoyu oluşturma	2			2
☑ D. Akdeniz'de MEB ilanı	13	2	2	17
☑ D. Akdeniz'de diplomasi ile varlık gösterme	7	4	1	12
☑ D. Akdeniz'de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme	16	4	2	22
☑ D. Akdeniz'de akademik araştırma ile varlık gösterme	2		2	4
☑ D. Akdeniz'de sondaj faaliyetleri	7	4	1	12
☑ D. Akdeniz'de balıkçılık ile varlık gösterme	3			3
☑ Kanal İstanbul projesi	8	3	1	12
☑ deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler	16		3	19
☑ voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)	54	1	2	57
☑ sahil güvenliğinin işlevi	35		1	36
☑ cumhurbaşkanlığı denizde em. güv. ve çevre bşkliği kurulması	19	1		20
Σ TOPLAM	240	26	28	294
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Yukarıda sunulan verilere göre, kural koyan tarafta yer alan katılımcılardan 9'unun 21 defa bahsettiği “Doğu Akdeniz politikası” ve 8 katılımcının 54 defa bahsettiği “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” kategorileri bu grup için en önemli iki konu olmuştur. Yine 8 katılımcının 35 defa bahsettiği “sahil güvenliğinin işlevi”, 8 katılımcının 19 defa bahsettiği “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması”, 8 katılımcının 16 defa bahsettiği “Doğu Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme” ve 7 katılımcının 13 defa bahsettiği “Doğu Akdeniz’de MEB ilanı” bu grup için önemli kodlar olarak ortaya çıkmıştır. Bu grup için 1'er katılımcının 2'ser defa bahsettiği “Doğu Akdeniz’de kamuoyu oluşturma” ve “Doğu Akdeniz’de akademik araştırma ile varlık gösterme” ile 2 katılımcının 2 defa bahsettiği “KKTC VTS projesi” önemi en az konular olarak ortaya çıkmıştır.

Kural uygulanan tarafta yer alan katılımcılardan 2'ser kişinin 3'er defa bahsettiği “Doğu Akdeniz politikası” ve “Kanal İstanbul projesi” bu grup için önemli iki kategori olarak ortaya çıkmıştır. 2'ser katılımcının 4'er defa bahsettiği “Doğu Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme”, “Doğu Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme” ve “Doğu Akdeniz’de sondaj faaliyetleri” kodları ise, bu grup için diğer önemli konular olmuştur. Bu grup için hiçbir katılımcının bahsetmediği “KKTC VTS projesi”, “Doğu Akdeniz’de özel alanların ilanı”, “Doğu Akdeniz’de kamuoyu oluşturma”, “Doğu Akdeniz’de akademik araştırma ile varlık gösterme”, “Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile varlık gösterme”, “deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler” ve “sahil güvenliğinin işlevi” konuları önemi en az konular olarak ortaya çıkmaktadır.

Akademik/ArGe tarafında bulunan grup için, bu grupta bulunan iki katılımcıdan biri tarafından 3 defa bahsedilen “Doğu Akdeniz politikası” ve yine 3 defa bahsedilen “deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler” kategorileri en önemli iki konu olmuştur. Yine iki katılımcıdan biri tarafından 2'ser defa bahsedilen “Doğu Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme”, “Doğu Akdeniz’de

deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme” ve “Doğu Akdeniz’de akademik araştırma ile varlık gösterme” kodları diğer önemli konular olarak ortaya çıkmaktadır. Bu grup için hiçbir katılımcının bahsetmediği “KKTC VTS projesi”, “Doğu Akdeniz’de özel alanların ilanı”, “Doğu Akdeniz’de kamuoyu oluşturma”, “Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile varlık gösterme” ve “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması” konuları önemi en az konular olarak ortaya çıkmaktadır.

Görüldüğü üzere her üç grup için de “Doğu Akdeniz politikası” en önemli konu olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca kural koyan tarafta olanların oluşturduğu grup “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”na da büyük önem atfetmiştir. Her üç grup da Doğu Akdeniz politikası olarak “Doğu Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme”nin en önemli konulardan biri olduğunu düşünmektedir. Ayrıca kural koyan tarafta bulunanlar denizciliğin yeniden organizasyonu bağlamında “sahil güvenliğinin işlevi” konusunu önemli bulmaktadır. Her üç grup için “Doğu Akdeniz’de kamuoyu oluşturma” ve “KKTC VTS projesi” konuları önemi en az iki konu olarak ortaya çıkmıştır.

Faaliyet gösterdikleri alana göre (kural koyan, kural uygulanan veya akademik/ARGE) katılımcıların; “işbirlikleri” temasına ilişkin görüşlerinin katılımcı sayısına göre dağılımı Tablo 22’de, kodlu bölüm sayısına göre dağılımı ise Tablo 23’de gösterilmektedir.

EK 8 Tablo 5: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların İşbirliklerine İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
İşbirlikleri	1	1		2
Ülkeler arası kaynak paylaşımı	5	1		6
Devlet kurumları arası işbirliği	5			5
STK’lar/ sektör işbirliği	5	3		8
Bölgesel İşbirliği	5	2		7
Asya’da işbirliği	2			2
Avrupa’da işbirliği	4		1	5
Akdeniz’de işbirliği	7	1	1	9
Karadeniz’de işbirliği	5	2		7
Uluslararası işbirliği	12	1	1	14
TOPLAM	51	11	3	65
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Tablo 6: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların İşbirliklerine İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
İşbirlikleri	1	1		2
ülkeler arası kaynak paylaşımı	8	1		9
devlet kurumları arası işbirliği	9			9
STK'lar/sektör işbirliği	8	4		12
bölgesel İşbirliği	6	2		8
Asya'da işbirliği	2			2
Avrupa'da işbirliği	11		1	12
Akdeniz'de işbirliği	12	2	3	17
Karadeniz'de işbirliği	11	4		15
uluslararası işbirliği	22	1	1	24
TOPLAM	90	15	5	110
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Yukarıda sunulan verilere göre, kural koyan tarafta yer alan 20 katılımcıdan 12'sinin 24 defa bahsettiği “uluslararası işbirliği” kategorisi bu grup için en önemli konu olmuştur. Bunu 5 katılımcının 9 defa bahsettiği “devlet kurumları arası işbirliği” konusu takip etmiştir. Bölgesel işbirlikleri bağlamında sırasıyla 7 katılımcının 12 defa, 5 katılımcının 11 defa ve 4 katılımcının 11 defa bahsettikleri “Akdeniz'de işbirliği”, “Karadeniz'de işbirliği” ve “Avrupa'da işbirliği” kodları bu grup için önemli konular olarak ortaya çıkmıştır. 2 katılımcının 2 defa bahsettiği “Asya'da işbirliği” ise bu grup için önemi en düşük konu olmuştur.

Kural uygulanan tarafta yer alan 5 katılımcıdan 3 katılımcının 4 defa bahsettiği “STK'lar/sektör işbirliği” bu grup için en önemli konu olmuştur. Bunu 2 katılımcının 3 defa bahsettiği “bölgesel işbirliği” kategorisi takip etmiştir. 2 katılımcının 4 defa bahsettiği “Karadeniz'de işbirliği” ise bu grup için Karadeniz'in önemini ortaya koymuştur. “Devlet kurumları arası işbirliği”, “Avrupa'da işbirliği” ve “Asya'da işbirliği” konuları bu grubun katılımcıları tarafından hiç bahsedilmeyen konular olmuştur.

Akademik/Ar-Ge tarafında yer alan 2 katılımcıdan biri tarafından 3 defa bahsedilen “Akdeniz'de işbirliği”, birer defa bahsedilen “Avrupa'da işbirliği” ve “uluslararası işbirliği” konuları bu grup için en önemli konular olarak ortaya çıkmıştır. Bu grup tarafından söz konusu üç konu haricindeki diğer konulardan hiç bahsedilmemiştir.

Görüldüğü üzere, kural uygulanan tarafta bulunan grup “Karadeniz'de işbirliği”ne önem vermekten, diğer iki grup için “Akdeniz'de işbirliği” daha önemli görülmektedir. Yine kural uygulayan taraf “uluslararası işbirliği”ne önem atfetmekten, kural uygulanan taraf “STK'lar/sektör işbirliği”ni daha önemli bulmaktadır. “Asya'da işbirliği” tüm gruplar için en az önem atfedilen konu olmuştur.

Faaliyet gösterdikleri alana göre (kural koyan, kural uygulanan veya akademik/ARGE) katılımcıların; “denizde emniyet” temasına ilişkin görüşlerinin katılımcı sayısına göre dağılımı Tablo 24'de, kodlu bölüm sayısına göre dağılımı ise Tablo 25'de gösterilmektedir.

EK 8 Tablo 7: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Denizde Emniyete İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
denizde emniyet	2	2	1	5
tehlükeli yük taşımacılığı		3	1	4
arama kurtarma	6	2		8
deniz kazalarının önlenmesi	7	3	1	11
özgür raporlama platformları		1		1
deniz kazalarında makine teçhizat donanım faktörleri	2	2	1	5
kaza inceleme	2			2
deniz kazalarında insan faktörü	3	3	1	7
gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi	5	1	1	7
denetim uzmanı yeterliliği	1	3		4
bayrak devlet denetimi	6	2	1	9
liman devlet denetimi	5	2	1	8
boğaz geçişi öncesi gemi denetimi		1		1
gemi seçimi ve risk matrisi	2	2	1	5
Akdeniz mutabakat zaptı	3			3
Karadeniz mutabakat zaptı	3	1		4
VTM/STM	6	2	1	9
otonom gemiler	3		1	4
kaptanın sorumluluğu	1	1		2
VTS	11	3	1	15
VTS operatör yetkinliği	3	1		4
sektör bazlı acil durum modülü	1	1		2
Türk Boğazları'ndan geçiş	8	3	2	13
gemi varış planlaması	3			3
sualtı çekik halat sistemi	2			2
İstanbul Boğazı Yerel Trafik Kontrol Sistemi (YTKM)	1			1
kılavuz ve römorkör hizmeti	3	1	1	5
boğazların akıntı modellenmesi	2		2	4
kaptanın boğazdan geçiş sayısı	2	1	1	4
anormal durum tespiti	4	1	1	6
AIS	10	3	1	14
e-denizcilik	5	3	1	9
ECDIS	2	2		4
PNT (Positioning, Navigation, Timing)	1	1		2
veri aktarımı	4	2		6
Σ TOPLAM	119	53	21	193
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Tablo 8: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Denizde Emniyete İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
denizde emniyet	4	3	1	8
tehlikeli yük taşımacılığı		6	2	8
arama kurtarma	10	3		13
deniz kazalarının önlenmesi	10	4	3	17
özgür raporlama platformları		1		1
deniz kazalarında makine teçhizat donanım faktörleri	2	6	2	10
kaza inceleme	4			4
deniz kazalarında insan faktörü	3	12	4	19
gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi	9	2	1	12
denetim uzmanı yeterliliği	2	3		5
bayrak devlet denetimi	8	4	2	14
liman devlet denetimi	9	6	1	16
boğaz geçişi öncesi gemi denetimi		4		4
gemi seçimi ve risk matrisi	3	7	2	12
Akdeniz mutabakat zaptı	6			6
Karadeniz mutabakat zaptı	5	1		6
VTM/STM	16	4	1	21
otonom gemiler	3		2	5
kaptanın sorumluluğu	3	1		4
VTS	27	9	1	37
VTS operatör yetkinliği	4	2		6
sektör bazlı acil durum modülü	1	2		3
Türk Boğazları'ndan geçiş	24	16	4	44
gemi varış planlaması	5			5
sualtı gelişim sistemi	2			2
İstanbul Boğazı Yerel Trafik Kontrol Sistemi (YTKM)	1			1
kalavuz ve römorkör hizmeti	5	1	3	9
boğazların akıntı modellenmesi	2		4	6
kaptanın boğazdan geçiş sayısı	2	2	2	6
anormal durum tespiti	8	2	1	11
AIS	29	6	1	36
e-denizcilik	11	6	1	18
ECDIS	2	4		6
PNT (Positioning, Navigation, Timing)	1	2		3
veri aktarımı	5	5		10
TOPLAM	226	124	38	388
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Yukarıda sunulan verilere göre, kural koyan tarafta yer alan 20 katılımcıdan 6'sı 16 defa "VTM/STM"den bahsetmiştir. Yine bu kategorinin kodları olan "VTS"den 11 katılımcı 27 defa, "AIS"den ise 10 katılımcı 29 defa bahsetmiştir. "VTS"nin alt kodu olan ve 8 katılımcının 24 defa bahsettiği "Türk Boğazları'ndan geçiş" ise bu grup için diğer bir önemli konu olarak ortaya çıkmıştır. Bunları 7 katılımcının 10 defa bahsettiği "deniz kazalarının önlenmesi", 6 kişinin 10 defa bahsettiği "arama kurtarma", 5 kişinin 9 defa bahsettiği "gemilerin denetimi ve belgelendirmesi" ve bu kategorinin kodlarından olan ve sırasıyla 6 kişinin 8 defa ve 5 kişinin 9 defa bahsettiği "bayrak devlet denetimi" ve "liman devlet denetimi" konuları bu grup için diğer önemli konulardandır. "Tehlikeli yük taşımacılığı", "özgür raporlama platformları" ve "Boğaz geçişi öncesi gemi denetimi" bu grup tarafından hiç değinilmeyen üç konu olmuştur.

Kural uygulanan tarafta bulunan 5 katılımcıdan 3'er katılımcı tarafından 16 defa bahsedilen "Türk Boğazları'ndan geçiş" ve 12 defa bahsedilen "deniz kazalarında insan faktörü" bu grup tarafından en önemli görülen iki konudur. 3'er katılımcı tarafından 9 defa bahsedilen "VTS" ve 6 defa

bahsedilen “AIS” diğer önemli konulardır. Bunları sırasıyla 3 katılımcı tarafından 6 defa bahsedilen “tehlikeli yük taşımacılığı”, 2 kişi tarafından 6 defa bahsedilen “liman devlet denetimi” ve bunun alt kodu olan ve 2 katılımcı tarafından 7 defa bahsedilen “gemi seçimi ve risk matrisi” takip etmektedir. “Kaza inceleme”, “Akdeniz mutabakat zaptı”, “otonom gemiler”, “gemi varış planlaması”, “sualtı çelik halat sistemi”, “YTKM” ve “Boğazların akıntı modellemesi” bu grup tarafından hiç değinilmeyen konular olmuştur.

Akademik/ArGe tarafında bulunan iki katılımcının 4’er defa bahsettiği “Türk Boğazları’ndan geçiş” ve bunun alt kodu olan “Boğazların akıntı modellemesi” bu grup için en önemli iki konu olmuştur. Bu konuları 1’er katılımcının 3’er defa bahsettiği “deniz kazalarının önlenmesi” ve “kılavuz ve römorkör hizmeti” konuları takip etmektedir. “Arama kurtarma”, “özgür raporlama platformları”, “kaza inceleme”, “denetim uzmanı yeterliliği”, “Boğaz geçişi öncesi gemi denetimi”, “Akdeniz mutabakat zaptı”, “Karadeniz mutabakat zaptı”, “kaptanın sorumluluğu”, “gemi varış planlaması”, “sualtı çelik halat sistemi”, “YTKM”, “ECDIS”, “PNT” ve “veri aktarımı” konuları bu grup tarafından hiç değinilmeyen konular olmuştur.

Görüldüğü üzere, denizde emniyet açısından “Türk Boğazları’ndan geçiş” konusu her üç grup için de en önemli konu olmuştur. Bunu hem kural koyan tarafta, hem de kural uygulanan tarafta bulunanların önemli bulduğu “VTS” ve “AIS” konuları izlemektedir. “Özgür raporlama platformları”, “YTKM” ve “sualtı çelik halat sistemi” konuları denizde emniyet açısından her üç grup tarafından da en önemsiz bulunan konular olmuştur.

Faaliyet gösterdikleri alana göre (kural koyan, kural uygulanan veya akademik/ARGE) katılımcıların; “denizde güvenlik” temasına ilişkin görüşlerinin katılımcı sayısına göre dağılımı Tablo 26’da, kodlu bölüm sayısına göre dağılımı ise Tablo 26’de gösterilmektedir.

EK 8 Tablo 9: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Denizde Güvenliğe İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
denizde güvenlik	4	2	1	7
deniz tedarik zinciri güvenliği	3	1		4
yük akış güvenliği	5	3	1	9
yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu	3	2	1	6
Rotterdam kurallarına karşı konşimento	3	2	1	6
konteyner güvenliği	5	1	1	7
konteyner güvenlik ekipmanları ve sertifikaları	2	2	1	5
konteyner kontrolü	7	2	1	10
yükleme sürveyi	3	4	1	8
yükün risk analizi	4			4
konteyner anormal dolaşım tespiti	2	1		3
Yetkilendirilmiş Yükümlü	4	1		5
transit akış güvenliği	2	1		3
kara tarafı güvenlik (depolar, antrepolar, diğer taşıma modları)	3	1	1	5
gemi ve/veya liman güvenliği	3	3	2	8
ISPS	2	1	1	4
Yabancı limanların ISPS uyumluluğu için ziyareti (IPSP)	4			4
Erken Varış bildirimi (NOA)	2			2
istihbarat	7	2	1	10
birleştirilmiş deniz istihbaratı	3			3
suçla mücadele	5		1	6
kolluk etkinliği	10	2	1	13
tehdit ülkeler	1			1
deniz haydutluğu	5	4		9
özel güvenlik kullanımı	2	4		6
kaçakçılık	6	2	1	9
terörizm	5	3	2	10
düzensiz göç	5	2	1	8
kritik bölge güvenliği	1			1
küçük tekne güvenliği	7	2	1	10
güvenlik-özgürlük dengesi	1	1		2
küçük teknelerin kayıtlı olması	3	1	1	5
kolluk-tekne sahibi işbirliği	3			3
marina takip programı	1	1		2
sualtı güvenliği	4		1	5
türk boğazlarının güvenliği	4		1	5
stratejik liman ve tesislerin güvenliği	1		1	2
artan güvenlik kaygısı	2		1	3
siber güvenlik	3	2	1	6
denizde durumsal farkındalık	7	3	1	11
birleştirilmiş deniz resmi	11	1	2	14
deniz unsurlarından veri elde etme	2			2
Hava unsurlarından veri elde etme	2			2
SGRS 'den veri elde etme	8	1		9
uzun ufuk sisteminden veri elde etme	5	1		6
SAR uydusundan veri elde etme	5	1	1	7
ÖTVBS tekne takip modülü	3			3
LRIT'den veri elde etme	5	1		6
uydu-AIS'den veri elde etme	4		1	5
yapay zeka karar destek	2		2	4
risk analizi	7	1	2	10
TOPLAM	201	62	35	298
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Tablo 10: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Denizde Güvenliğe İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
denizde güvenlik	8	2	3	13
deniz tedarik zinciri güvenliği	3	1		4
yük akış güvenliği	10	4	2	16
yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu	14	6	1	21
Rotterdam kurallarına karşı konşimento	3	3	1	7
konteyner güvenliği	6	1	3	10
konteyner güvenlik ekipmanları ve sertifikaları	3	4	1	8
konteyner kontrolü	23	6	2	31
yükleme sorveyi	5	7	2	14
yükün risk analizi	11			11
konteyner anormal dolaşım tespiti	2	1		3
Yetkilendirilmiş Yükümlü	5	3		8
transit akış güvenliği	2	1		3
kara tarafı güvenlik (depolar, antrepolar, diğer taşıma modları)	5	1	1	7
gemi ve/veya liman güvenliği	9	8	4	21
ISPS	11	2	3	16
Yabancı limanların ISPS uyumluluğu için ziyareti (IPSP)	5			5
Erken Varış bildirimi (NOA)	2			2
istihbarat	17	3	1	21
birleştirilmiş deniz istihbaratı	5			5
suçla mücadele	6		1	7
kolluk etkinliği	29	4	3	36
tehdit ülkeler	1			1
deniz haydutluğu	8	6		14
özel güvenlik kullanımı	2	4		6
kaçakçılık	25	5	2	32
terörizm	8	4	5	17
düzensiz göç	15	4	1	20
kritik bölge güvenliği	1			1
küçük tekne güvenliği	17	2	1	20
güvenlik-özgürlük dengesi	1	1		2
küçük teknelerin kayıtlarınması	3	1	1	5
kolluk-tekne sahibi işbirliği	5			5
marina takip programı	1	2		3
sualtı güvenliği	7		11	18
türk boğazlarının güvenliği	11		1	12
stratejik liman ve tesislerin güvenliği	2		4	6
artan güvenlik kaygısı	4		1	5
siber güvenlik	6	2	2	10
denizde durumsal farkındalık	13	6	3	22
birleştirilmiş deniz resmi	22	1	4	27
deniz unsurlarından veri elde etme	2			2
Hava unsurlarından veri elde etme	4			4
SGRS 'den veri elde etme	20	1		21
uzun ufuk siteminden veri elde etme	7	1		8
SAR uydusundan veri elde etme	7	1	1	9
ÖTVBS tekne takip modülü	4			4
LRIT'den veri elde etme	6	2		8
uydu-AIS'den veri elde etme	6		1	7
yapay zeka karar destek	3		8	11
risk analizi	11	1	3	15
TOPLAM	406	101	77	584
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Yukarıda sunulan verilere göre, kural koyan tarafta yer alan 20 katılımcı için en önemli konuların başında, 10 katılımcının 29 defa bahsettiği *“kolluk etkinliği”*, 7 katılımcının 13 defa bahsettiği *“denizde durumsal farkındalık”* ve bunun kodu olan 11 katılımcının 22 defa bahsettiği *“birleştirilmiş deniz resmi”* ile bu kodun alt kodu olan ve 8 katılımcının 20 defa bahsettiği *“SGRS’den veri elde etme”* konuları yer almaktadır. Bu konuları 6 katılımcının 25 defa bahsettiği *“kaçakçılık”*, 7 katılımcının 23 defa bahsettiği *“konteyner kontrolü”*, 7’şer katılımcının 17’şer defa bahsettikleri *“küçük tekne güvenliği”* ve *“istihbarat”*, 7 katılımcının 11 defa bahsettiği *“risk analizi”* ve 5 katılımcının 15 defa bahsettiği *“düzensiz göç”* izlemektedir. Bu grup için 1’er katılımcının 1’er defa bahsettiği *“tehdit ülkeler”*, *“güvenlik özgürlük dengesi”*, *“marina takip programı”* ve 1 katılımcının 2 defa bahsettiği *“stratejik liman ve tesislerin güvenliği”* konuları en az önem atfedilen konular olmuştur.

Kural uygulanan tarafta bulunan 5 katılımcıdan, 2 katılımcının 6 defa bahsettiği *“konteyner kontrolü”* ve bunun alt kodu olan ve 4 katılımcının 7 defa bahsettiği *“yükleme sövreyi”* bu grup için en önemli konuların başında gelmektedir. Bunu 4 katılımcının 6 defa bahsettiği *“deniz haydutluğu”* ve bunun alt kodu olan ve 4 katılımcının 4 defa bahsettiği *“özel güvenlik kullanımı”* konuları izlemektedir. 3’er katılımcının 8 defa bahsettiği *“gemi ve/veya liman güvenliği”*, 6 defa bahsettiği *“denizde durumsal farkındalık”* ve 4 defa bahsettiği *“terörizm”* bu grup için diğer önemli konulardandır. Bu konuları 2’şer katılımcının 6 defa bahsettiği *“yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”* ve 5 defa bahsettiği *“kaçakçılık”* takip etmektedir. Bu grup tarafından hiç bahsedilmeyen konular ise *“yükün risk analizi”*, *“IPSP”*, *“NOA”*, *“tehdit ülkeler”*, *“birleştirilmiş deniz istihbaratı”*, *“kolluk-tekne sahibi işbirliği”*, *“sualtı güvenliği”*, *“Türk Boğazlarının güvenliği”*, *“stratejik liman ve tesislerin güvenliği”*, *“deniz ve hava unsurlarından ve uydu-AIS’den veri elde etme”*, *“ÖTVBS tekne takip modülü”* ve *“yapay zeka karar destek”* olarak ortaya çıkmıştır.

Akademik/ArGe tarafında bulunan 2 katılımcının da 5 defa bahsettiği *“terörizm”*, 4 defa bahsettiği *“gemi ve/veya liman güvenliği”* ve 4 defa bahsettiği *“birleştirilmiş deniz resmi”* en önemli konular olmuştur. Bu konuları 1 katılımcının 11 defa bahsettiği *“sualtı güvenliği”* ve 8 defa bahsettiği *“yapay zeka karar destek”* konuları takip etmektedir. Bu grup tarafından, *“yükün risk analizi”*, *“konteyner anormal dolaşım tespiti”*, *“yetkilendirilmiş yükümlü”*, *“IPSP”*, *“NOA”*, *“tehdit ülkeler”*, *“birleştirilmiş deniz istihbaratı”*, *“deniz haydutluğu”*, *“özel güvenlik kullanımı”*, *“güvenlik özgürlük dengesi”*, *“marina takip programı”*, *“deniz ve hava unsurlarından, SGRS’den, LRIT’den, uzun ufuk sisteminden veri elde etme”* ve *“ÖTVBS tekne takip modülü”* konuları hiç bahsedilmeyen konular olmuştur.

Görüldüğü üzere, her üç grup için de denizde güvenlik açısından en önemli konular *“denizde durumsal farkındalık”*, *“birleştirilmiş deniz resmi”*, *“kaçakçılık”*, *“kolluk etkinliği”*, *“konteyner kontrolü”* ve *“gemi ve/veya liman güvenliği”* olmuştur. Önemi en az konular ise, *“erken varış bildirimi (NOA)”*, *“tehdit ülkeler”*, *“güvenlik-özgürlük dengesi”* ve *“deniz unsurlarından veri elde etme”* olarak ortaya çıkmıştır.

Faaliyet gösterdikleri alana göre (kural koyan, kural uygulanan veya akademik/ARGE) katılımcıların; “deniz çevresinin korunması” temasına ilişkin görüşlerinin katılımcı sayısına göre dağılımı Tablo 28’de, kodlu bölüm sayısına göre dağılımı ise Tablo 29’da gösterilmektedir.

EK 8 Tablo 11: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Görüşlerinin Katılımcı Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
deniz çevresinin korunması	10	3	1	14
çevreci yakıtların kullanımı	2	1	1	4
çevreci yakıt kullananlara teşvik			1	1
deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı	7	2		9
kara kokenli kirliliğin engellenmesi	3	1		4
deniz kirliliği denetimi	5	3	1	9
deniz kirliliği tespit teknolojileri	3			3
denizden kirlilik tespiti	4			4
karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti	3			3
havadan kirlilik tespiti	7		1	8
EK-6 kapsamında hava kirliliği tespiti	4	1		5
uydu ile kirlilik tespiti	6		1	7
sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi	7			7
büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi	8		1	9
atık alım	7	4	1	12
atıkların dönüştürülmesi	2		1	3
Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti	10	2	1	13
GATS	3	1		4
mavi kart	7	1		8
acil duruma hazırlıklı olma	5	1		6
TOPLAM	103	20	10	133
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

EK 8 Tablo 12: Faaliyet Gösterdikleri Alana Göre Katılımcıların Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Görüşlerinin Kodlu Bölüm Sayısına Göre Dağılımını Gösteren Çapraz Tablo

	kural koyan	kural uygulanan	akademik / arge	Toplam
deniz çevresinin korunması	31	7	2	40
çevreci yakıtların kullanımı	3	4	1	8
çevreci yakıt kullananlara teşvik			1	1
deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı	11	5		16
kara kokenli kirliliğin engellenmesi	7	1		8
deniz kirliliği denetimi	9	6	1	16
deniz kirliliği tespit teknolojileri	5			5
denizden kirlilik tespiti	6			6
karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti	5			5
havadan kirlilik tespiti	10		1	11
EK-6 kapsamında hava kirliliği tespiti	6	2		8
uydu ile kirlilik tespiti	7		1	8
sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi	12			12
büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi	16		1	17
atık alım	12	4	1	17
atıkların dönüştürülmesi	2		1	3
Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti	13	3	1	17
GATS	4	1		5
mavi kart	9	1		10
acil duruma hazırlıklı olma	8	1		9
TOPLAM	176	35	11	222
# N = Belgeler	20 (74,1%)	5 (18,5%)	2 (7,4%)	27 (100,0%)

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Yukarıda sunulan verilere göre, kural koyan tarafta yer alan 20 katılımcı için en önemli konuların başında, 10 katılımcının 13 defa bahsettiği “Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti”, 8 katılımcının 16 defa bahsettiği “büyük şehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” ve 7’şer katılımcının 12’şer defa bahsettikleri “atık alım” ve “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi” gelmektedir. Bu konuları 7’şer katılımcının 11 defa bahsettiği “deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı”, 10 defa bahsettiği “havadan kirlilik tespiti” ve 9 defa bahsettiği “mavi kart” konuları takip etmektedir. Bu grup için en az bahsedilen konular ise, 2 kişinin 3 defa bahsettiği “çevreci yakıt kullanımı” ve bunun kodu olan ve hiç kimsenin bahsetmediği “çevreci yakıt kullananlara teşvik” konuları olmuştur.

Kural uygulanan tarafta bulunan 5 katılımcıdan 4 kişinin 4 defa bahsettiği “atık alım” ve 3 katılımcının 6 defa bahsettiği “deniz kirliliği denetimi” bu grup için en önemli iki konu olarak ortaya çıkmıştır. 2 katılımcının 5 defa bahsettiği “deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı” diğer önemli konu olmuştur. Bu grup için EK-6 kapsamında olanlar hariç “deniz kirliliği tespit teknolojileri”, “sahil güvenlik ve büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” ve “atıkların dönüştürülmesi” konuları en az önem atfedilen konular olmuştur.

Akademik/ArGe tarafında bulunan iki katılımcıdan birinin 1’er defa bahsettiği “çevreci yakıtların kullanımı” ve “çevreci yakıt kullananlara teşvik”, “deniz kirliliği denetimi”, “havadan ve uydudan deniz kirliliği denetimi”, “atık alım” ve “atıkların dönüştürülmesi” konuları önemli konular olarak ön plana çıkmıştır. Bu grup “deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı”, “kara kökenli kirliliğin önlenmesi”, “denizden ve karadan deniz kirliliği tespiti”, “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi”, “GATS”, “mavi kart” ve “acil duruma hazırlıklı olma” konularından hiç bahsetmemiştir.

Görüldüğü üzere, üç grup için deniz çevresinin korunması açısından “deniz kirliliği denetimi” ve “atık alım” en önemli iki konu olarak ortaya çıkmaktadır. En az önem atfedilen konular ise, “çevreci yakıt kullananlara teşvik” ve “atıkların dönüştürülmesi” olmuştur.

Katılımcıların değişkenler temelinde sınıflandırılarak yapılan karşılaştırma sonucunda elde edilen bulgulardan her üç grup için de (kural koyan, kural uygulanan ve akademik/ArGe) önemli olan konular “denizde güvenlik”, “denizde emniyet”, “denizde durumsal farkındalık”, “birleştirilmiş deniz resmi”, “kaçakçılık”, “kolluk etkinliği”, “konteyner kontrolü”, “gemi ve/veya liman güvenliği”, “Doğu Akdeniz politikası” ve “Türk Boğazları’ndan geçiş” olmuştur.

III. İlişkisel Bulguların Sunumu

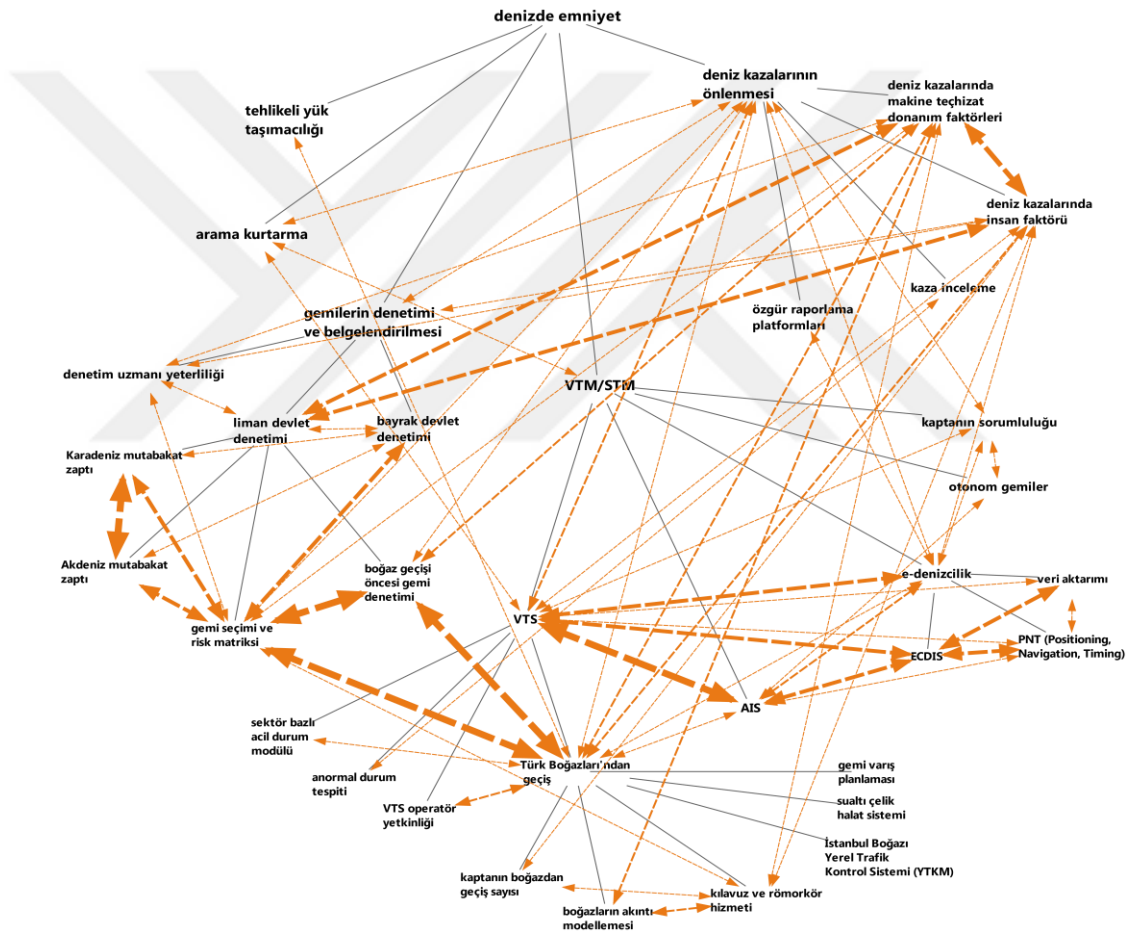
Çalışmanın bu bölümünde temaların kendi içerisinde kategori ve kodlarının birbirleriyle olan ve temalar arası kategori ve kodların birbirleriyle olan ilişkileri MAXQDA programı araçlarından olan, “yoğunluk tabloları” veya “kod teori modelleri” kullanılmak suretiyle gösterilecektir.

A. Temaların Kendi İçerisindeki Kategori ve Kod İlişkileri

Kategorilere ve kodlara sahip olan “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası”, “işbirlikleri”, “denizde emniyet”, “denizde güvenlik” ve “deniz çevresinin korunması” temalarının, tema bazında, kategori ve kod ilişkileri aşağıda sunulmuştur.

“Denizde emniyet” temasının kategori ve kodlarının birbirleriyle olan ilişkisini kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 21’de sunulmuştur.

EK 8 Şekil 21: Denizde Emniyet Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Bu model, katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “Türk Boğazları’ndan geçiş”den bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “gemi seçimi ve risk matrisi” ve “Boğaz geçişi öncesi gemi denetimi”nden de bahsettikleri görülmektedir. Yine “VTS”den bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “AIS”den ve “Karadeniz

Mutabakat Zaptı”ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“Akdeniz Mutabakat Zaptı*”ndan da bahsettikleri görülmektedir. Diğer taraftan, *“liman devlet denetimi”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda *“deniz kazalarında makine-teçhizat-donanım”* ve *“deniz kazalarında insan faktörü”*nden de bahsettikleri görülmektedir. Bunun yanında, *“ECDIS”*den bahseden katılımcıların aynı zamanda *“PNT”*, *“AIS”* ve *“VTS”*den, *“VTS”*den bahseden katılımcıların aynı zamanda *“e-denizcilik”*den ve *“gemi seçimi ve risk matrisi”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda *“Karadeniz Mutabakat Zaptı”*, *“Akdeniz Mutabakat Zaptı”* ve *“bayrak devlet denetimi”*nden bahsettikleri dikkat çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre *“Türk Boğazları’ndan geçiş”* ile *“gemi seçimi ve risk matrisi”* ve *“Boğaz geçişi öncesi gemi denetimi”*, *“VTS”* ile *“AIS”* ve *“Karadeniz Mutabakat Zaptı”* ile *“Akdeniz Mutabakat Zaptı”* arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

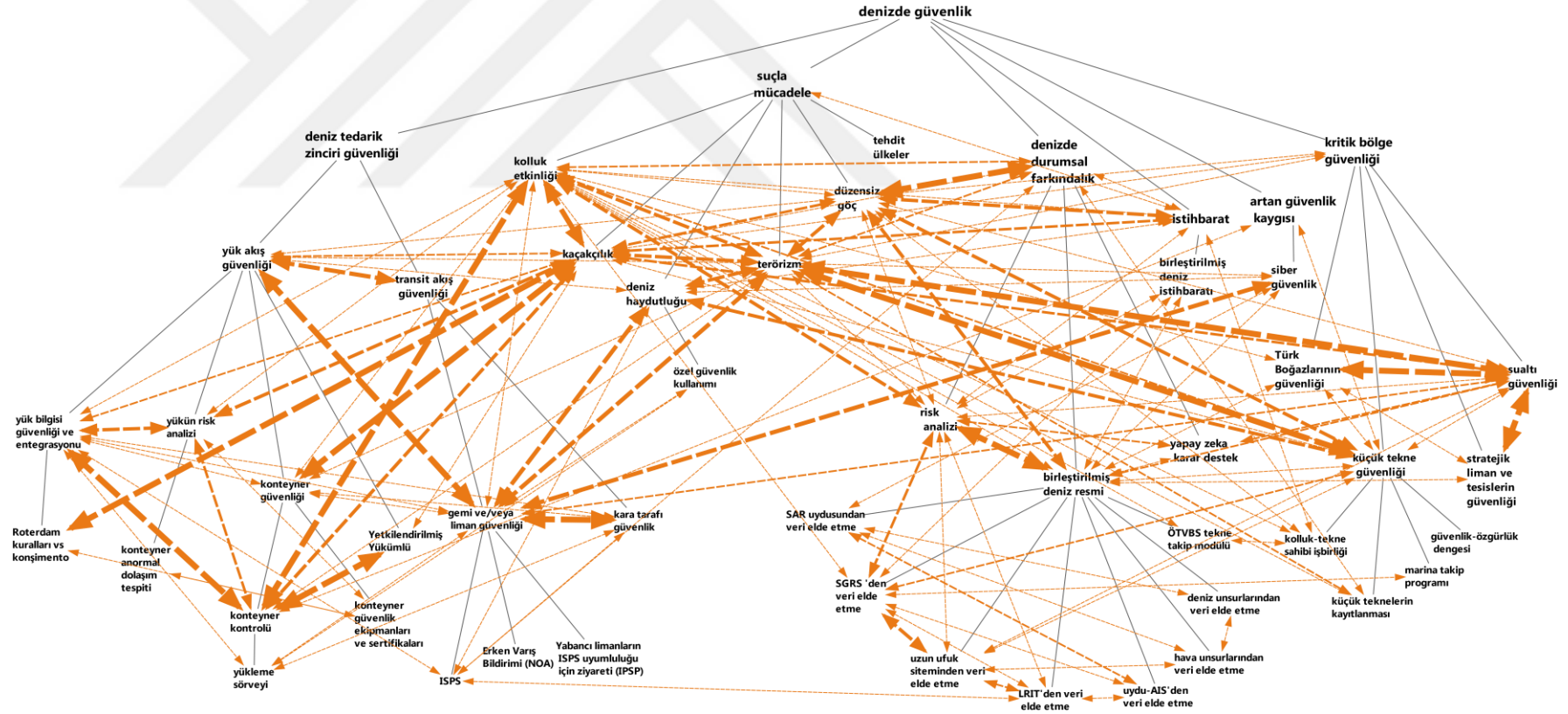
“Denizde güvenlik” temasının kategori ve kodlarının birbirleriyle olan ilişkisini kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 22’de sunulmuştur.

Bu model, katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre;

- *“Birleştirilmiş deniz resmi”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“risk analizi”*nden bahsettikleri,
- *“Denizde durumsal farkındalık”*tan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“düzensiz göç”*den bahsettikleri,
- *“Konteyner kontrolü”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“Yetkilendirilmiş Yükümlü”*, *“yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”* ve *“kolluk etkinliği”*nden bahsettikleri,
- *“Kaçakçılık”*dan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“Rotterdam kuralları vs konşimento”*, *“konteyner güvenliği”* ve *“kolluk etkinliği”*nden bahsettikleri,
- *“Gemi ve/veya liman güvenliği”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“yük akış güvenliği”* ve *“kara tarafı güvenlik”* bahsettikleri,
- *“Sualtı güvenliği”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“terörizm”*, *“Türk Boğazları’nın güvenliği”* ve *“stratejik liman ve tesislerin güvenliği”*nden bahsettikleri,
- *“Küçük tekne güvenliği”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“terörizm”*den bahsettikleri dikkat çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre; *“birleştirilmiş deniz resmi”* ile *“risk analizi”* arasında, *“denizde durumsal farkındalık”* ile *“düzensiz göç”* arasında, *“konteyner kontrolü”* ile *“yetkilendirilmiş yükümlü”*, *“yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”* ve *“kolluk etkinliği”* arasında, *“kaçakçılık”* ile *“Rotterdam kuralları vs konşimento”*, *“konteyner güvenliği”* ve *“kolluk etkinliği”* arasında, *“gemi ve/veya liman güvenliği”* ile *“yük akış güvenliği”* ve *“kara tarafı güvenlik”* arasında, *“sualtı güvenliği”* ile *“terörizm”*, *“Türk Boğazları’nın güvenliği”* ve *“stratejik liman ve tesislerin güvenliği”* arasında ve *“küçük tekne güvenliği”* ile *“terörizm”* arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

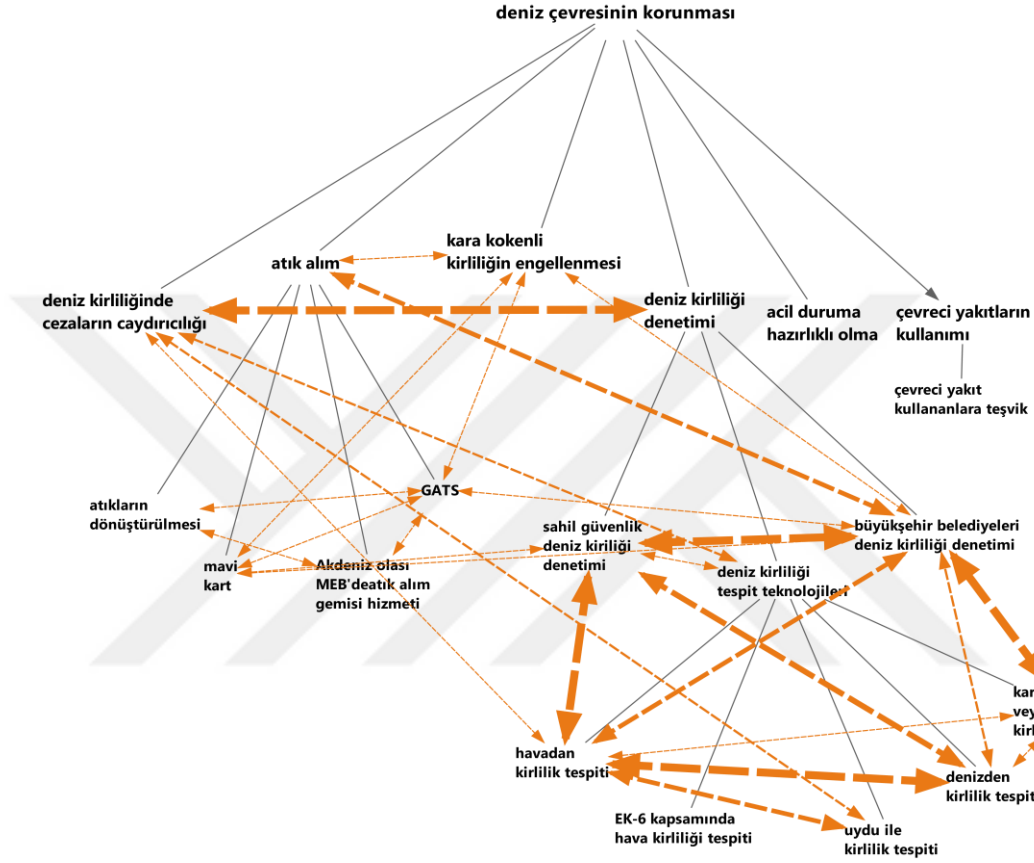
EK 8 Şekil 22: Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Deniz çevresinin korunması” temasının kategori ve kodlarının birbirleriyle olan ilişkisini kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 23’de sunulmuştur.

EK 8 Şekil 23: Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



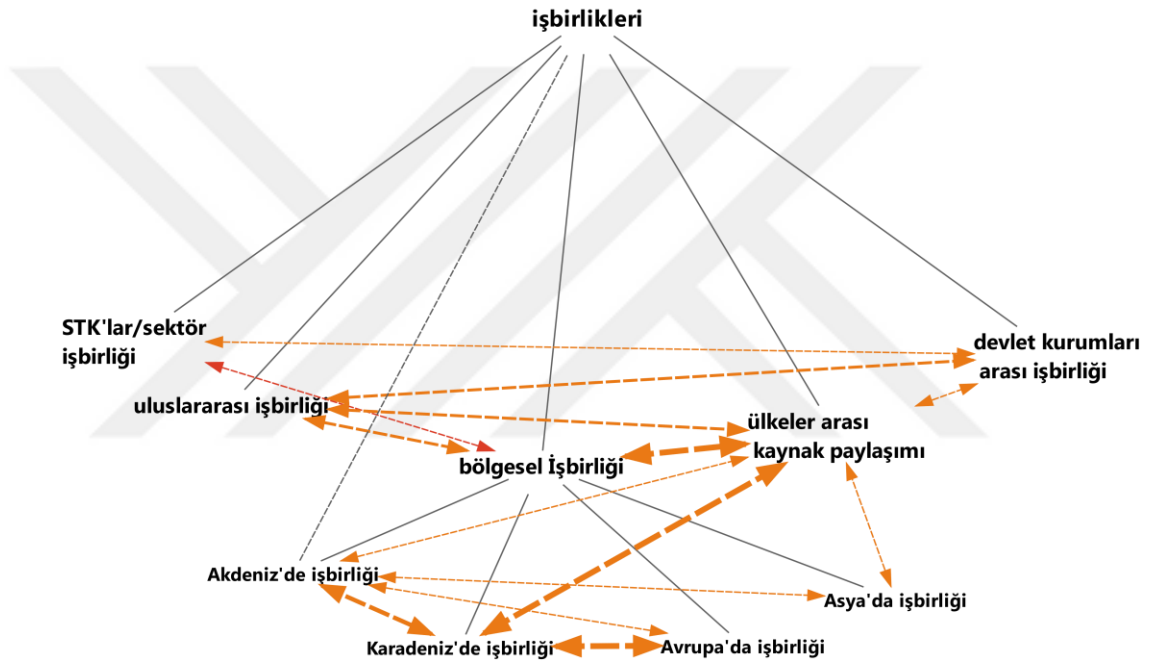
Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Bu model, katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı”ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “deniz kirliliği denetimi”nden, “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” ve “havadan kirlilik tespit”inden de bahsettikleri görülmektedir. Yine “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti”nden, “havadan kirlilik tespiti”nden bahseden katılımcıların ise aynı zamanda yoğun olarak “denizden kirlilik tespiti”nden de bahsettikleri görülmektedir. Diğer taraftan, “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda “denizden kirlilik tespit”inden bahsettikleri ve “atık alım”dan bahseden katılımcıların aynı zamanda “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi”nden de bahsettikleri dikkati çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre “deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı” ile “deniz kirliliği denetimi” arasında, “sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi” ile “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” ve “havadan kirlilik tespiti” arasında, “karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti” ile “büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi” arasında ve “havadan kirlilik tespiti” ile “denizden kirlilik tespiti” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

“İşbirlikleri” temasının kategori ve kodlarının birbirleriyle olan ilişkisini kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 24’de sunulmuştur.

EK 8 Şekil 24: İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



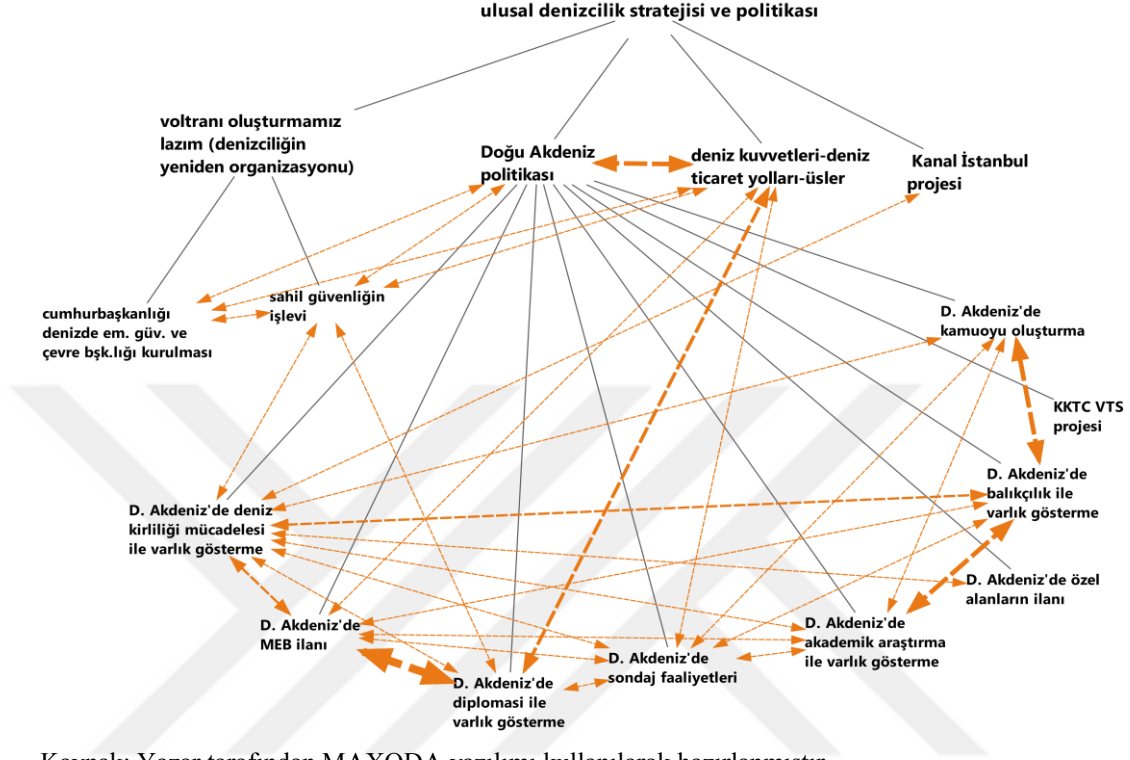
Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Bu model, katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “Karadeniz’de işbirliği”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “ülkeler arası kaynak paylaşımı”, “Avrupa’da işbirliği” ve “Akdeniz’de işbirliği”nden de bahsettikleri görülmektedir. Yine “bölgesel işbirliği”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “ülkeler arası kaynak paylaşımı”ndan da bahsettikleri görülmektedir.

Araştırma bulgularına göre “Karadeniz’de işbirliği” ile “ülkeler arası kaynak paylaşımı”, “Avrupa’da işbirliği” ve “Akdeniz’de işbirliği” arasında ve “bölgesel işbirliği” ile “ülkeler arası kaynak paylaşımı” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

“Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasının kategori ve kodlarının birbirleriyle olan ilişkisini kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 25’de sunulmuştur.

EK 8 Şekil 25: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodlarının İlişkisini Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Bu model, katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “Doğu Akdeniz MEB ilanı”ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “Doğu Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme”den de bahsettikleri görülmektedir. Yine “deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler”den bahseden katılımcıların aynı zamanda “Doğu Akdeniz politikası” ve “Doğu Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme”den de bahsettikleri ve “Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile varlık gösterme”den bahseden katılımcıların ise aynı zamanda “Doğu Akdeniz’de kamuoyu oluşturma” ve “Doğu Akdeniz’de akademik araştırma ile varlık gösterme”den de bahsettikleri dikkati çekmektedir. Araştırma bulgularına göre “Doğu Akdeniz MEB ilanı” ile “Doğu Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

B. Temalar Arası Kategori ve Kod İlişkileri

Öncelikle herhangi bir kategoriye sahip olmayan “eğitim ve kültür”, “teknoloji ve yerleşme” temaları ile tek kategoriye sahip olan “mevzuat” temalarının, diğer temaların kategori ve kodları ile olan ilişkileri aynı yoğunluk tabloları üzerinde değerlendirilmiştir. Müteakiben “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası”, “işbirlikleri”, “denizde emniyet”, “denizde güvenlik” ve “deniz

“çevresinin korunması” temalarının kategori ve kodlarının birbirleriyle olan ilişkileri ayrı “yoğunluk tabloları” veya “kod teori modelleri” üzerinde sunulmuştur.

“Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasının kategori ve kodları ile “eğitim ve kültür”, “teknoloji ve yerleşme” ve “mevzuat” temaları arasındaki ilişkiyi gösteren yoğunluk tablosu, Tablo 30’da sunulmuştur.

EK 8 Tablo 13: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu

Kod Sistemi	eğitim ve kültür	teknoloji ve yerleşme	mevzuat	mevzuatın sektöre getireceği maliyet
ulusal denizcilik stratejisi ve politikası				
Doğu Akdeniz Politikası				
KKTC VTS projesi				
D. Akdeniz’de özel alanların ilanı				
D. Akdeniz’de kamuoyu oluşturma				
D. Akdeniz’de MEB ilanı				
D. Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme				
D. Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme				
D. Akdeniz’de akademik araştırma ile varlık gösterme				
D. Akdeniz’de sondaj faaliyetleri				
D. Akdeniz’de balıkçılık ile varlık gösterme				
Kanal İstanbul projesi				
deniz kuvvetleri-deniz ticaret yolları-üsler				
voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)				
sahil güvenliğinin işlevi				
cumhurbaşkanlığı denizde em. güv. ve çevre bşklığı kurulması				

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Bu yoğunluk tablosu katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası”ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda “mevzuat”tan da bahsettikleri, buna karşılık olarak yine yoğun bir biçimde “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”ndan bahseden katılımcıların “eğitim ve kültür” ile “teknoloji ve yerleşme”den de bahsettikleri görülmektedir. Bunun yanında, “Doğu Akdeniz’de deniz kirliliği mücadelesi ile varlık gösterme”den bahseden katılımcıların aynı zamanda “mevzuat”tan bahsettikleri ve “Kanal İstanbul projesi”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda “mevzuatın sektöre getireceği maliyet”ten bahsettikleri de dikkat çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” ve “mevzuat” arasında güçlü bir ilişki varken “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)” ile “eğitim ve kültür” ve “teknoloji ve yerleşme” arasında da güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

“İşbirlikleri” temasının kategori ve kodları ile “eğitim ve kültür”, “teknoloji ve yerleşme” ve “mevzuat” temaları arasındaki ilişkiyi gösteren yoğunluk tablosu, Tablo 31’de sunulmuştur.

EK 8 Tablo 14: İşbirlikleri Temasının Kategorisi ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu

Kod Sistemi	eğitim ve kültür	teknoloji ve yerleşme	mevzuat	mevzuatın sektöre getireceği maliyet
İşbirlikleri				
ülkeler arası kaynak paylaşımı				
devlet kurumları arası işbirliği				
STK'lar/ sektör işbirliği				
bölgesel İşbirliği				
Asya'da işbirliği				
Avrupa'da işbirliği				
Akdeniz'de işbirliği				
Karadeniz'de işbirliği				
uluslararası işbirliği				

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Bu yoğunluk tablosu katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “*bölgesel işbirliği*”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “*teknoloji ve yerleşme*”den de bahsettikleri görülmektedir. Araştırma bulgularına göre “*bölgesel işbirliği*” ve “*teknoloji ve yerleşme*” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

“*Denizde emniyet*” temasının kategorisi ve kodları ile “*eğitim ve kültür*”, “*teknoloji ve yerleşme*” ve “*mevzuat*” temaları arasındaki ilişkiyi gösteren yoğunluk tablosu, Tablo 32’de sunulmuştur.

EK 8 Tablo 15: Denizde Emniyet Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu

Kod Sistemi	eğitim ve kültür	teknoloji ve yerleşme	mevzuat	mevzuatın sektöre getireceği maliyet
denizde emniyet				
tehlikeli yük taşımacılığı				
arama kurtarma				
deniz kazalarının önlenmesi				
özgür raporlama platformları				
deniz kazalarında makine teçhizat donanım faktörleri				
kaza inceleme				
deniz kazalarında insan faktörü				
gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi				
denetim uzmanı yeterliliği				
bayrak devlet denetimi				
liman devlet denetimi				
boğaz geçişi öncesi gemi denetimi				
gemi seçimi ve risk matrisi				
Akdeniz mutabakat zaptı				
Karadeniz mutabakat zaptı				
VTM/STM				
otonom gemiler				
kaptanın sorumluluğu				
VTS				
VTS operatör yetkinliği				
sektör bazlı acil durum modülü				
Türk Boğazlarından geçiş				
gemi varış planlaması				
sualtı çelik halat sistemi				
İstanbul Boğazı Yerel Trafik Kontrol Sistemi (YTKM)				
klavuz ve römorkör hizmeti				
boğazların akıntı modellemesi				
kaptanın boğazdan geçiş sayısı				
anormal durum tespiti				
AIS				
e-denizcilik				
ECDIS				
PNT (Positioning, Navigation, Timing)				
veri aktarımı				

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Bu yoğunluk tablosu katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “*Türk Boğazlarından geçiş*”ten bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “*mevzuat*”tan da bahsettikleri, buna karşılık olarak “*VTS*”den bahseden katılımcıların “*teknoloji ve yerleşme*”den de bahsettikleri görülmektedir. Bunun yanında, “*deniz kazalarının önlenmesi*”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda “*mevzuat*”tan bahsettikleri, “*deniz kazalarında insan faktörü*”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda “*eğitim ve kültür*”den bahsettikleri ve “*AIS*”den bahseden katılımcıların “*teknoloji ve yerleşme*”den de bahsettikleri dikkat çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre “*Türk Boğazlarından geçiş*” ve “*mevzuat*” arasında güçlü bir ilişki varken “*VTS*” ve “*teknoloji ve yerleşme*” arasında da güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

“*Denizde güvenlik*” temasının kategori ve kodları ile “*eğitim ve kültür*”, “*teknoloji ve yerleşme*” ve “*mevzuat*” temaları arasındaki ilişkiyi gösteren yoğunluk tablosu, Tablo 33’de sunulmuştur.

Bu yoğunluk tablosu katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “*yapay zeka karar destek*”den, “*sualtı güvenliği*”nden, “*birleştirilmiş deniz resmi*”nden ve

“SGRS’den veri elde etme”den bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “teknoloji ve yerlileşme”den de bahsettikleri görülmektedir. Bunun yanında, “kolluk etkinliği” ve “küçük tekne güvenliği”nden bahseden katılımcıların da aynı zamanda “teknoloji ve yerlileşme”den bahsettikleri, “istihbarat”tan bahseden katılımcıların ise aynı zamanda “mevzuat”tan bahsettikleri dikkat çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre “yapay zeka karar destek”, “sualtı güvenliği”, “birleştirilmiş deniz resmi” ve “SGRS’den veri elde etme” ile “teknoloji ve yerlileşme” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.



EK 8 Tablo 16: Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu

Kod Sistemi	eğitim ve kültür	teknoloji ve yerleşme	mevzuat	mevzuatın sektöre getireceği maliyet
denizde güvenlik				
deniz tedarik zinciri güvenliği				
yük akış güvenliği				
yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu				
Rotterdam kurallarna karşı konşimento				
konteyner güvenliği				
konteyner güvenlik ekipmanları ve sertifikaları				
konteyner kontrolü				
yükleme sorveyi				
yükün risk analizi				
konteyner anormal dolaşım tespiti				
Yetkilendirilmiş Yükümlü				
transit akış güvenliği				
kara tarafı güvenlik (depolar, antrepolar, diğer taşıma m)				
gemi ve/veya liman güvenliği				
ISPS				
Yabancı limanların ISPS uyumluluğu için ziyareti (IPSP)				
Erken Varış bildirimi (NOA)				
istihbarat				
birleştirilmiş deniz istihbaratı				
suçla mücadele				
kolluk etkinliği				
tehdit ülkeler				
deniz haydutluğu				
özel güvenlik kullanımı				
kaçakçılık				
terörizm				
düzensiz göç				
kritik bölge güvenliği				
küçük tekne güvenliği				
güvenlik-özgürlük dengesi				
küçük teknelerin kayıtlanması				
kolluk-tekne sahibi işbirliği				
marina takip programı				
sualtı güvenliği				
türk boğazlarının güvenliği				
stratejik liman ve tesislerin güvenliği				
artan güvenlik kaygısı				
siber güvenlik				
denizde durumsal farkındalık				
birleştirilmiş deniz resmi				
deniz unsurlarından veri elde etme				
Hava unsurlarından veri elde etme				
SGRS 'den veri elde etme				
uzun ufuk siteminden veri elde etme				
SAR uydusundan veri elde etme				
ÖTVBS tekne takip modülü				
LRIT'den veri elde etme				
uydu-AIS'den veri elde etme				
yapay zeka karar destek				
risk analizi				

Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Deniz çevresinin korunması” temasının kategori ve kodları ile “eğitim ve kültür”, “teknoloji ve yerleşme” ve “mevzuat” temaları arasındaki ilişkiyi gösteren yoğunluk tablosu, Tablo 34’de sunulmuştur.

EK 8 Tablo 17: Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodları ile Eğitim ve Kültür, Teknoloji ve Yerleşme ve Mevzuat Temaları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Yoğunluk Tablosu

Kod Sistemi	eğitim ve kültür	teknoloji ve yerleşme	mevzuat	mevzuatın sektöre getireceği maliyet
deniz çevresinin korunması				
çevreci yakıtların kullanımı				
çevreci yakıt kullananlara teşvik				
deniz kirliliğinde cezaların caydırıcılığı				
kara kokenli kirliliğin engellenmesi				
deniz kirliliği denetimi				
deniz kirliliği tespit teknolojileri				
denizden kirlilik tespiti				
karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti				
havadan kirlilik tespiti				
EK-6 kapsamında hava kirliliği tespiti				
uydu ile kirlilik tespiti				
sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi				
büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi				
atık alım				
atıkların dönüştürülmesi				
Akdeniz olası MEB'de atık alım genişisi hizmeti				
GATS				
mavi kart				
acil duruma hazırlıklı olma				

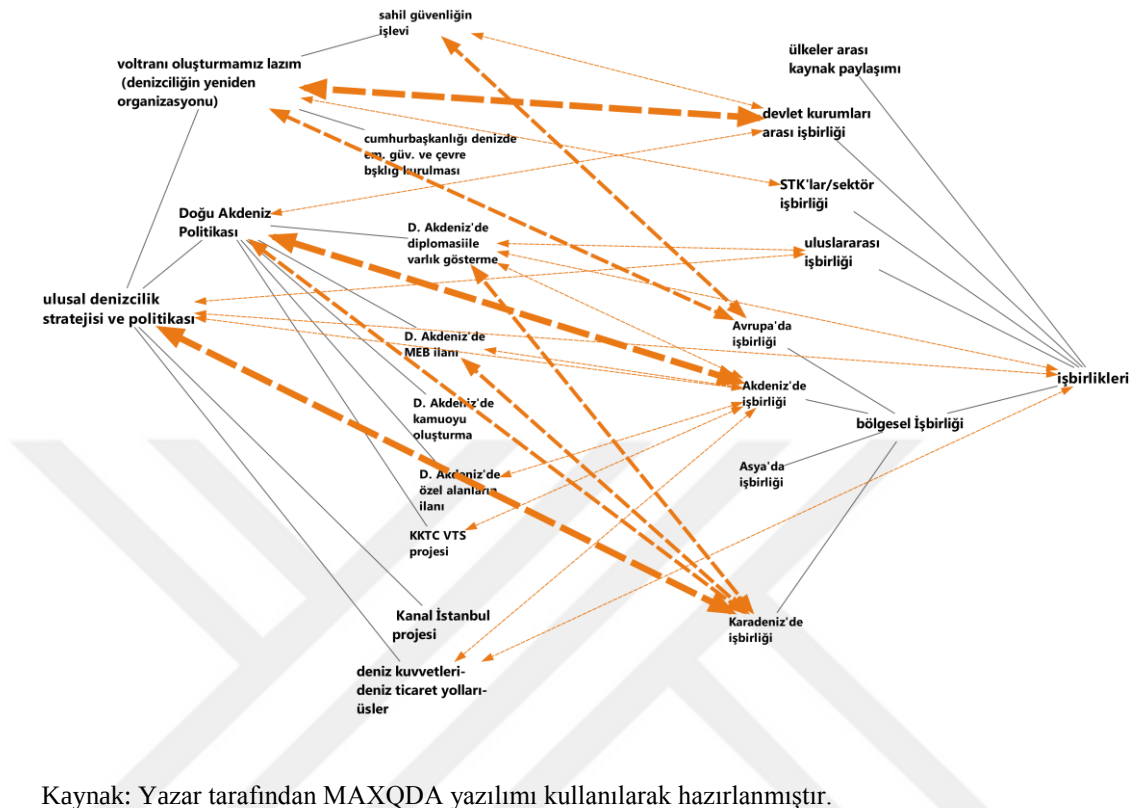
Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

Bu yoğunluk tablosu katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “deniz çevresinin korunması”ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “eğitim ve kültür” ile “mevzuat”tan da bahsettikleri görülmektedir. Bunun yanında, “çevreci yakıtların kullanımı”ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda “mevzuat”tan da bahsettikleri görülmektedir. Araştırma bulgularına göre “deniz çevresinin korunması” ile “eğitim ve kültür” ve “mevzuat” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

“Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasının kategori ve kodları ile “işbirlikleri” temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 26’da sunulmuştur.

EK 8 Şekil 26: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri

Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “*voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)*”ndan, bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “*devlet kurumları arası işbirliği*”nden de bahsettikleri görülmektedir. Yine “*Doğu Akdeniz politikası*”ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “*Akdeniz’de işbirliği*”nden de bahsettikleri görülmektedir. “*Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası*”ndan bahseden katılımcıların ise aynı zamanda yoğun olarak “*Karadeniz’de işbirliği*”nden bahsettikleri görülmektedir. Bunun yanında, “*Avrupa’da işbirliği*”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda “*voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)*” ve “*sahil güvenliğinin işlevi*”nden bahsettikleri ve yine “*Karadeniz’de işbirliği*”nden bahseden katılımcıların “*Doğu Akdeniz politikası*”, “*Doğu Akdeniz’de MEB ilanı*” ve “*Doğu Akdeniz’de diplomasi ile varlık gösterme*”den bahsettikleri dikkat çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre “*voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)*” ile “*devlet kurumları arası işbirliği*”, “*Doğu Akdeniz politikası*” ile “*Akdeniz’de işbirliği*” ve “*ulusal denizcilik stratejisi ve politikası*” ile “*Karadeniz’de işbirliği*” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

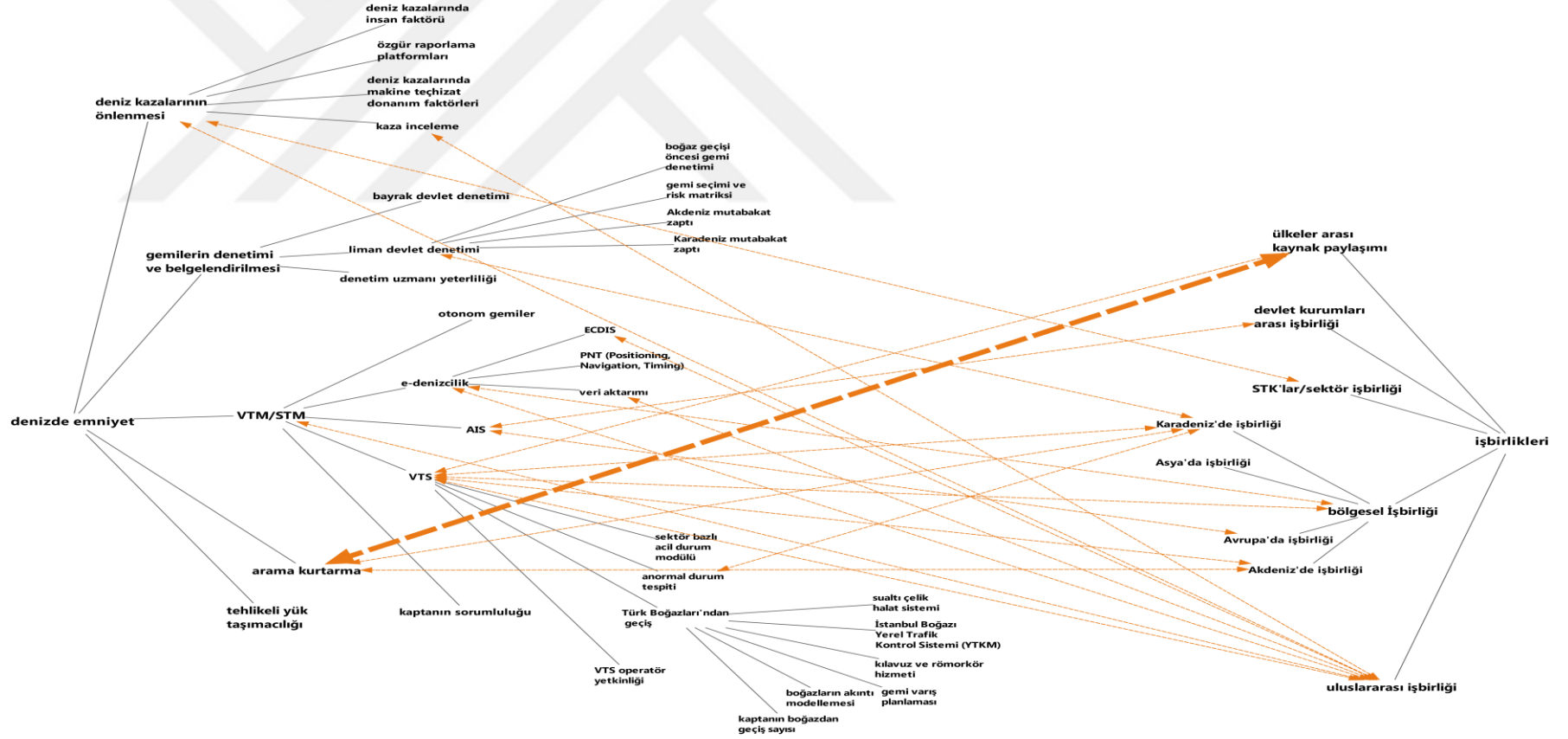
“Denizde emniyet” temasının kategori ve kodları ile “işbirlikleri” temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 27’de sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “*arama kurtarma*”dan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “*ülkeler arası kaynak paylaşımı*”ndan da bahsettikleri görülmektedir.

Araştırma bulgularına göre “arama kurtarma” ile “*ülkeler arası kaynak paylaşımı*” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.



EK 8 Şekil 27: Denizde Emniyet Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Denizde emniyet” temasının kategori ve kodları ile “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 28’de sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “arama kurtarma”dan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “Doğu Akdeniz politikası” ve “Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile varlık gösterme”den de bahsettikleri görülmektedir. Yine “Türk Boğazları’ndan geçiş”den bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “Kanal İstanbul projesi”nden de bahsettikleri görülmektedir.

Araştırma bulgularına göre “arama kurtarma” ile “Doğu Akdeniz politikası” ve “Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile varlık gösterme” arasında ve “Türk Boğazları’ndan geçiş” ile “Kanal İstanbul projesi” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.



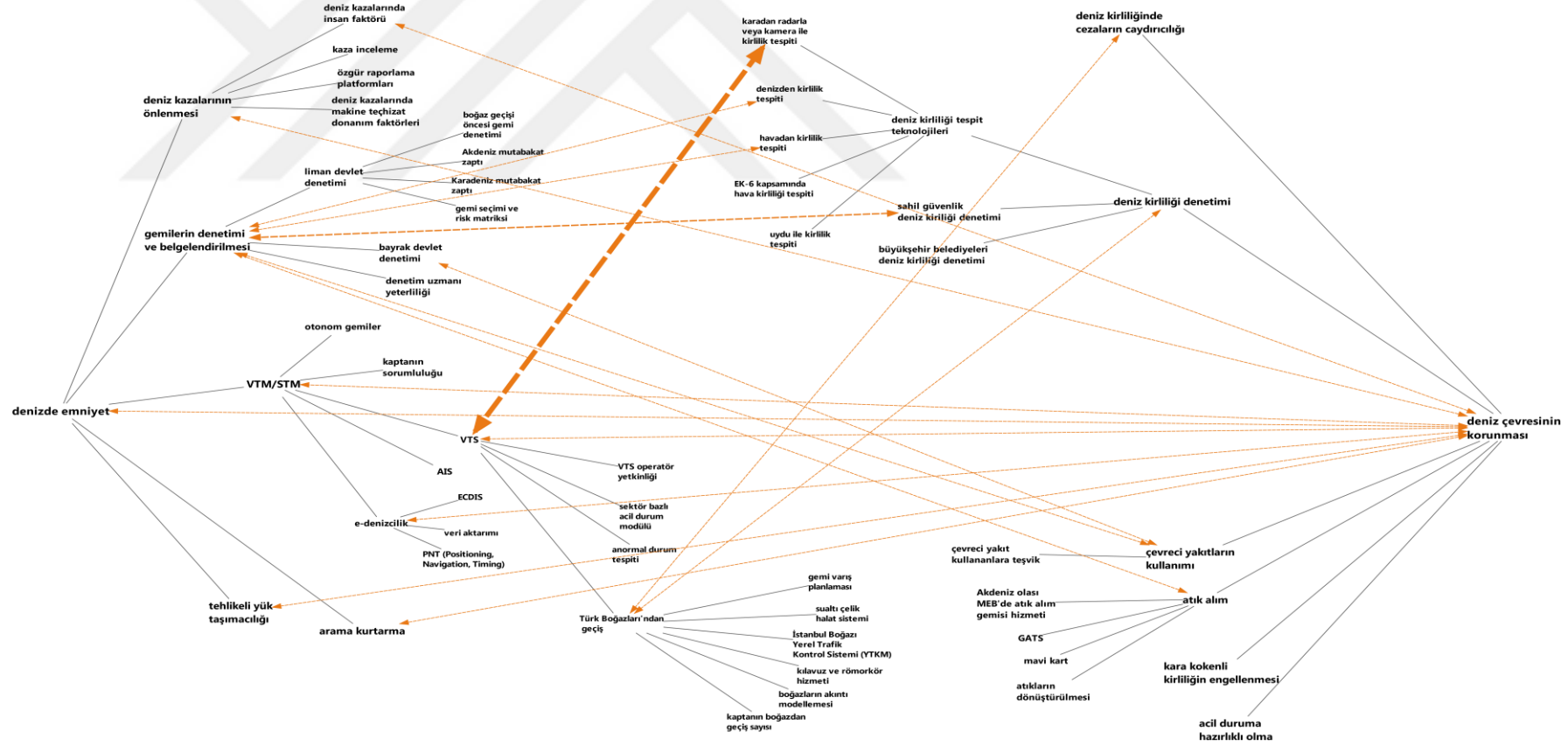
Denizde emniyet” temasının kategori ve kodları ile “*deniz çevresinin korunması*” temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 29’da sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “*VTS*”den bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “*karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti*”nden de bahsettikleri görülmektedir. Bunun yanında, “*gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi*”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda “*sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi*”nden de bahsettikleri dikkat çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre “*VTS*” ile “*karadan radarla veya kamera ile kirlilik tespiti*” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.



EK 8 Şekil 29: “Denizde Emniyet” Temasının Kategori ve Kodları ile “Deniz Çevresinin Korunması” Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



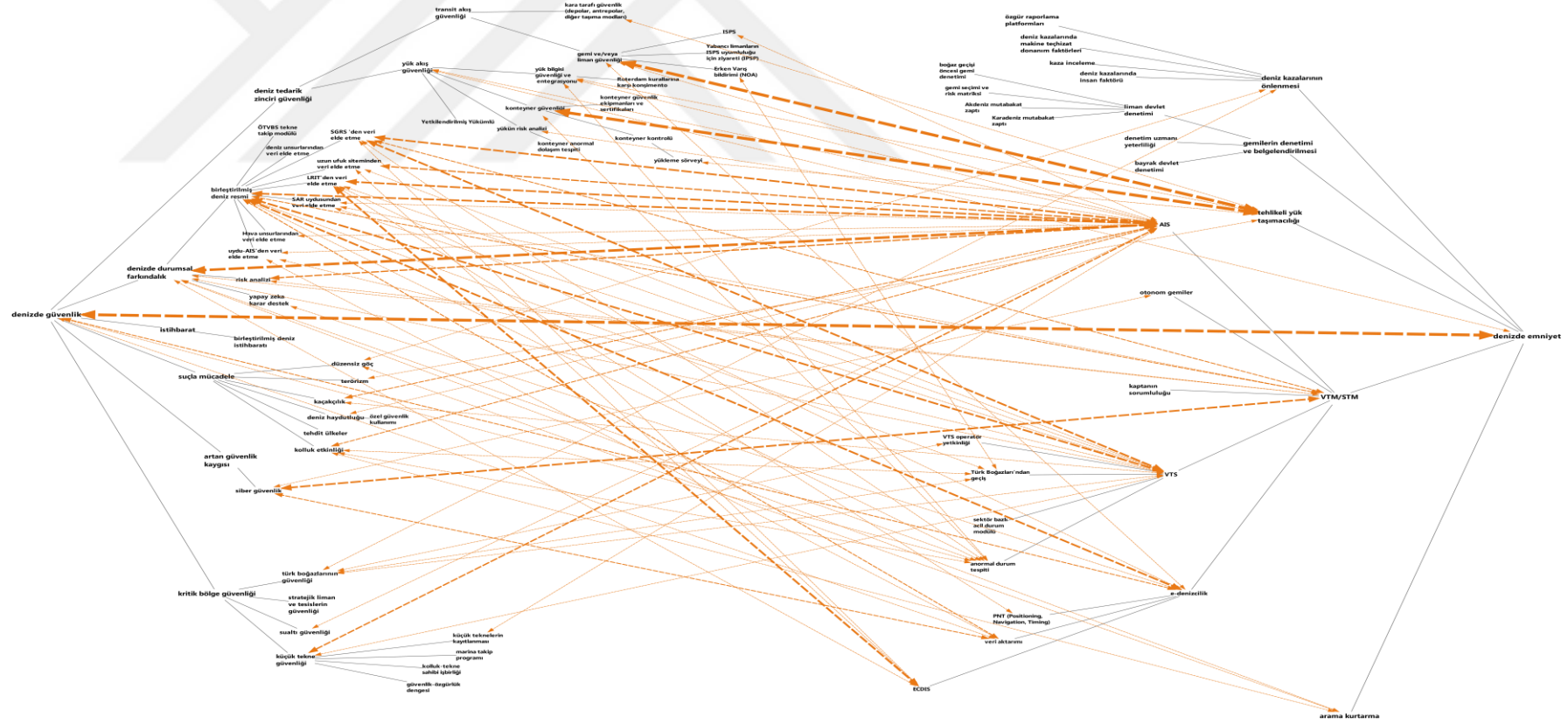
Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Denizde güvenlik” temasının kategori ve kodları ile “denizde emniyet” temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 30’da sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “denizde güvenlik”den bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “denizde emniyet”den de bahsettikleri görülmektedir. Yine “tehlikeli yük taşımacılığı”ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “gemi ve/veya liman güvenliği” ve “konteyner güvenliği”nden de bahsettikleri görülmektedir. “AIS”den bahseden katılımcıların ise aynı zamanda yoğun olarak “denizde durumsal farkındalık”dan da bahsettikleri görülmektedir. Bunun yanında; “VTM/STM”den bahseden katılımcıların aynı zamanda “siber güvenlik”den, “VTS”den bahseden katılımcıların aynı zamanda “birleştirilmiş deniz resmi” ve “SGRS’den veri elde etme”den, “ECDIS”den bahseden katılımcıların aynı zamanda “LRIT’den veri elde etme”den, “e-denizcilik”den bahseden katılımcıların aynı zamanda “birleştirilmiş deniz resmi”nden ve “AIS”den bahseden katılımcıların aynı zamanda “LRIT’den veri elde etme”, “birleştirilmiş deniz resmi” ve “SGRS’den veri elde etme”den bahsettikleri dikkat çekmektedir. Yine çok yoğun olmamakla birlikte, “AIS”den bahseden katılımcıların aynı zamanda “küçük tekne güvenliği”, “risk analizi” ve “uzun ufuk sisteminden veri elde etme”den bahsettikleri görülmüştür.

Araştırma bulgularına göre “denizde güvenlik” ile “denizde emniyet”, “tehlikeli yük taşımacılığı” ile “gemi ve/veya liman güvenliği” ve “konteyner güvenliği”, “AIS” ile “denizde durumsal farkındalık”, “LRIT’den veri elde etme”, “birleştirilmiş deniz resmi” ve “SGRS’den veri elde etme”, “VTM/STM” ile “siber güvenlik”, “VTS” ile “birleştirilmiş deniz resmi” ve “SGRS’den veri elde etme”, “ECDIS” ile “LRIT’den veri elde etme” ve son olarak, “e-denizcilik” ile “birleştirilmiş deniz resmi” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

EK 8 Şekil 30: Denizde Güvenlik Temasının Kategorisi ve Kodları ile Denizde Emniyet Temasının Kategorisi ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Denizde güvenlik” temasının kategori ve kodları ile “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 31’de sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “kolluk etkinliği”nden bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”dan da bahsettikleri görülmektedir. Yine, “denizde güvenlik”den bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası”ndan bahsettikleri ve “denizde durumsal farkındalık”dan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması”ndan bahsettikleri dikkati çekmektedir.

Diğer taraftan “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”dan bahseden katılımcıların aynı zamanda “ISPS” ve “birleştirilmiş deniz resmi”nden de bahsettikleri görülmektedir.

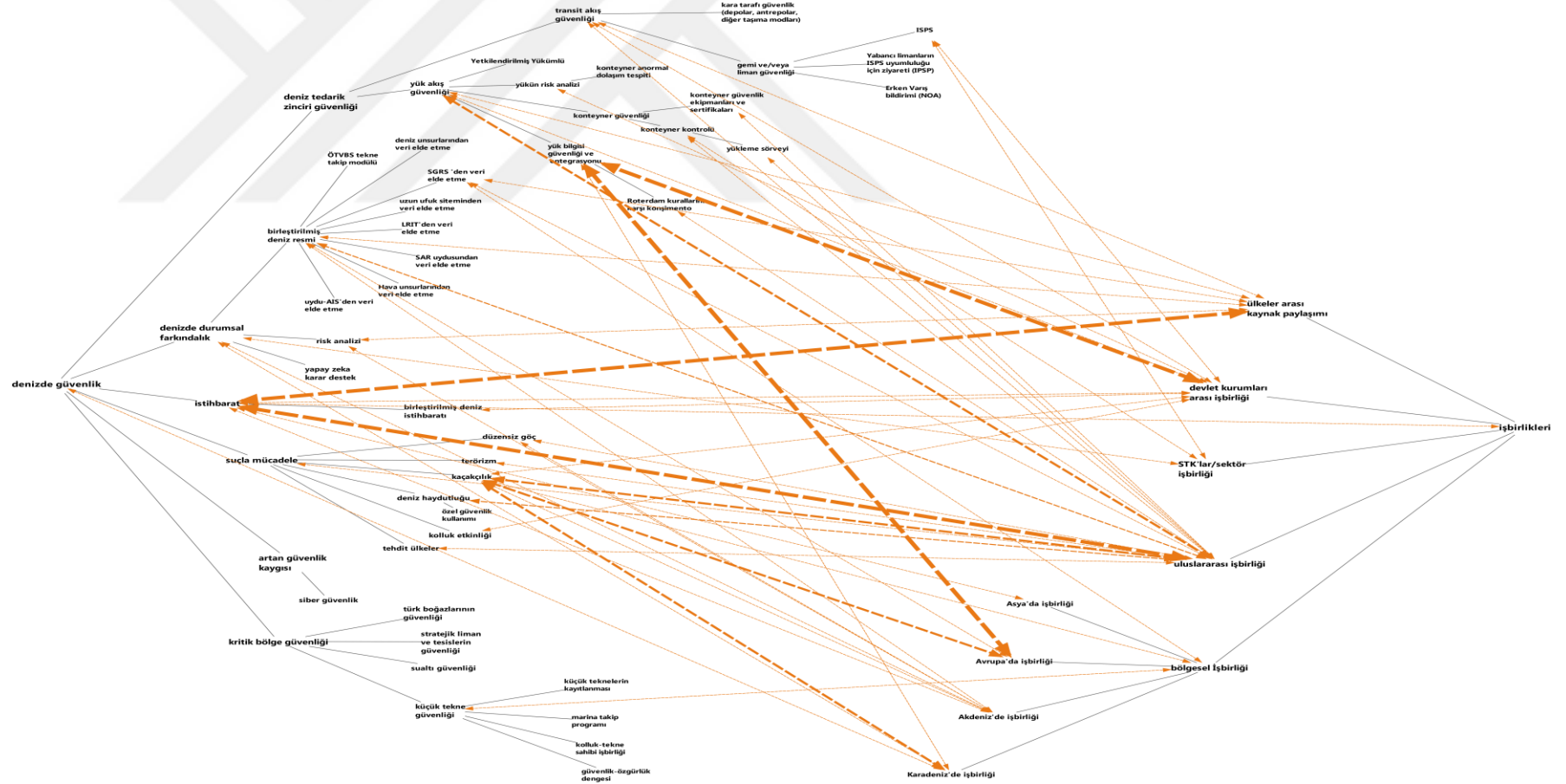
Araştırma bulgularına göre “kolluk etkinliği” ile “voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”, “denizde güvenlik” ile “ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” ve “denizde durumsal farkındalık” ile “Cumhurbaşkanlığı denizde emniyet, güvenlik ve çevre başkanlığı kurulması” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

Denizde güvenlik” temasının kategori ve kodları ile *“işbirlikleri”* temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 32’de sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre *“yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”*ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“devlet kurumları arası işbirliği”* ve *“Avrupa’da işbirliği”*nden bahsettikleri görülmektedir. Yine *“istihbarat”*tan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“ülkeler arası kaynak paylaşımı”* ve *“uluslararası işbirliği”*nden bahsettikleri görülmektedir. Diğer taraftan *“yük akış güvenliği”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda *“uluslararası işbirliği”*nden bahsettikleri, yine *“kaçakçılık”*dan bahseden katılımcıların aynı zamanda *“Avrupa’da işbirliği”*, *“uluslararası işbirliği”* ve *“Karadeniz’de işbirliği”*nden de bahsettikleri görülmektedir.

Araştırma bulgularına göre *“yük bilgisi güvenliği ve entegrasyonu”* ile *“devlet kurumları arası işbirliği”* ve *“Avrupa’da işbirliği”* arasında ve *“istihbarat”* ile *“ülkeler arası kaynak paylaşımı”* ve *“uluslararası işbirliği”* arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

EK 8 Şekil 32: Denizde Güvenlik Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

“Denizde güvenlik” temasının kategori ve kodları ile “deniz çevresinin korunması” temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 33’de sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Araştırma bulgularına göre söz konusu iki temanın kategori ve kodları arasında yoğun olmayan bazı ilişkiler olmasına rağmen, bu ilişkilerin güçlü birer ilişki olduğu söylenemez.

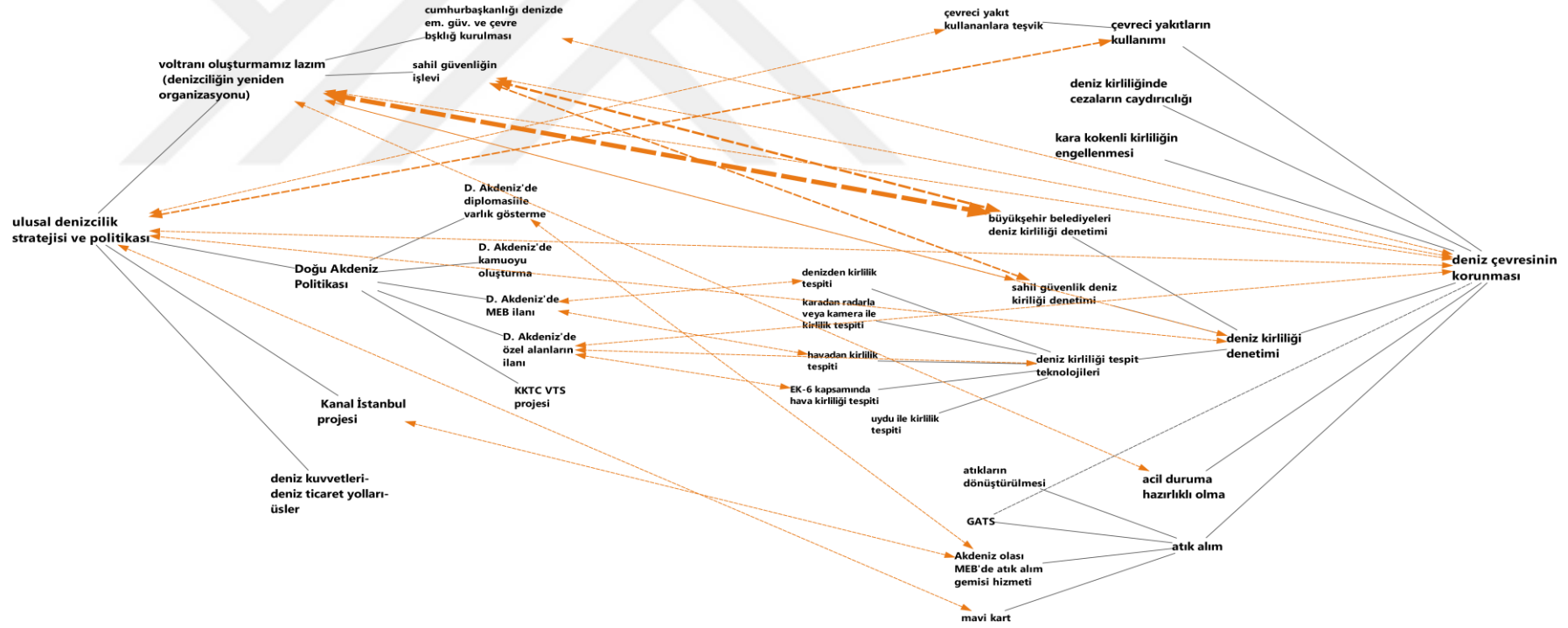


“Ulusal denizcilik stratejisi ve politikası” temasının kategori ve kodları ile *“deniz çevresinin korunması”* temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 34’de sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre *“voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”*dan bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak *“büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi”*nden de bahsettikleri görülmektedir. Diğer taraftan *“sahil güvenliğin işlevi”*nden bahseden katılımcıların aynı zamanda *“büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi”* ve *“sahil güvenlik deniz kirliliği denetimi”*nden de bahsettikleri ve *“ulusal denizcilik stratejisi ve politikası”*ndan bahseden katılımcıların aynı zamanda *“çevreci yakıtların kullanımı”*ndan bahsettikleri görülmektedir.

Araştırma bulgularına göre *“voltranı oluşturmamız lazım (denizciliğin yeniden organizasyonu)”* ile *“büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği denetimi”* arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.

EK 8 Şekil 34: Ulusal Denizcilik Stratejisi ve Politikası Temasının Kategori ve Kodları ile Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

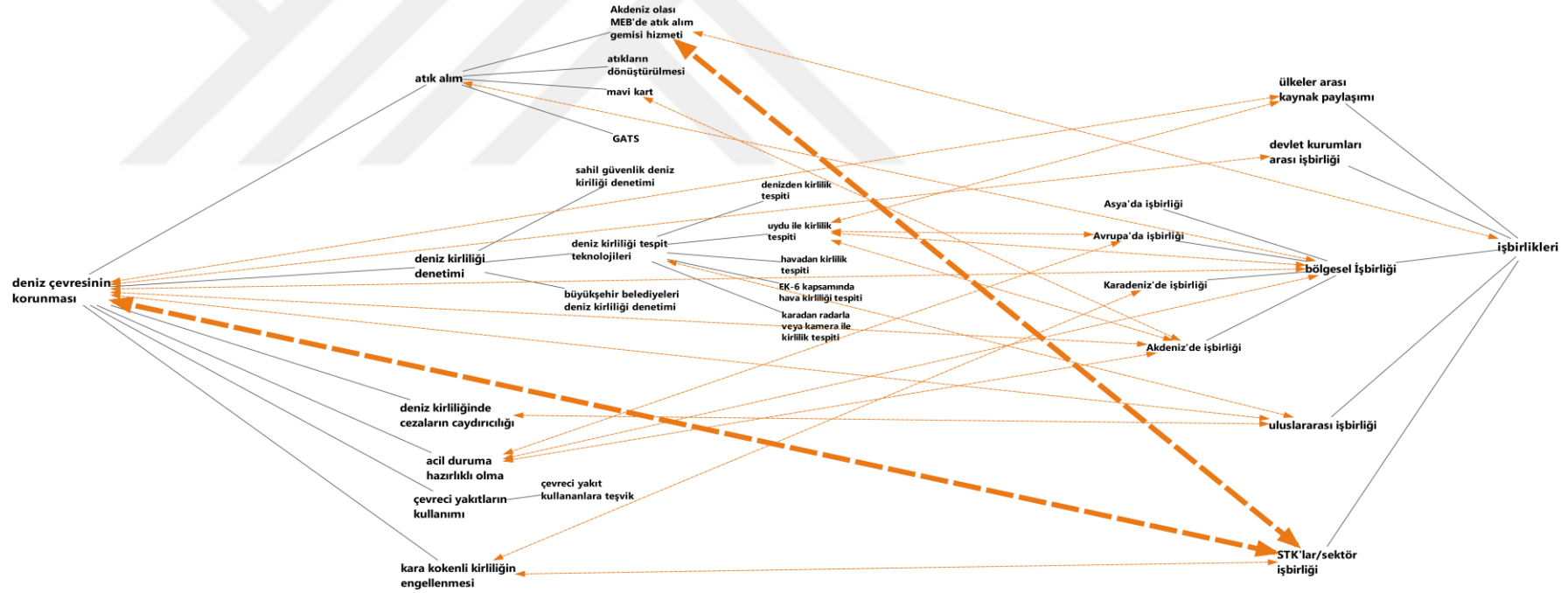
“Deniz çevresinin korunması” temasının kategori ve kodları ile “işbirlikleri” temasının kategori ve kodları arasındaki ilişkiyi kodlu bölüm sayısına göre gösteren model EK 8 Şekil 35’de sunulmuştur.

Bu model katılımcıların aynı anda bahsettikleri konuların ilişkisini göstermektedir. Buna göre “STK’lar/sektör işbirliği”den bahseden katılımcıların aynı zamanda yoğun olarak “deniz çevresinin korunması” ve “Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti”nden de bahsettikleri görülmektedir.

Araştırma bulgularına göre “STK’lar/sektör işbirliği” ile “deniz çevresinin korunması” ve “Akdeniz olası MEB’de atık alım gemisi hizmeti” arasında güçlü bir ilişki olduğu söylenebilir.



EK 8 Şekil 35: Deniz Çevresinin Korunması Temasının Kategori ve Kodları ile İşbirlikleri Temasının Kategori ve Kodları Arasındaki İlişkiyi Kodlu Bölüm Sayısına Göre Gösteren Model



Kaynak: Yazar tarafından MAXQDA yazılımı kullanılarak hazırlanmıştır.

