



MAVİ



VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE

MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE



Milli Savunma Üniversitesi

Deniz Harp Enstitüsü

Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi

Yıl: 3 Sayı: 10

4 Aylık Süreli Yayın

İmtiyaz Sahibi

MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Adına

Tuğamiral Rafet OKTAR

Genel Yayın Yönetmeni

Dz.Alb. Ahmet ÖZTÜRK

Editör

Dr.Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

Yayın ve İnceleme Kurulu

Dz.Alb. Ahmet ÖZTÜRK

Dz.Kur.Alb. Selçuk AKARI

Dr. Öğt. Üyesi Mehmet KORKMAZ

Sayfa Tasarım / Grafik Uygulama

De.Me.Aslı YILMAZ

İletişim

Tel: 0212 398 01 00 (3512)

E-Posta: mkozanhan@msu.edu.tr

Basıldığı Yer ve Tarih

Milli Savunma Üniversitesi

Merkez Basım ve Yayınevi

Yenilevent / İSTANBUL

Sertifika No: 52940

Mart 2022

Kapak Resmi

Deniz Kuvvetleri

İÇİNDEKİLER

4

BAŞLARKEN

6

DENİZ ALANLARINDA YAPAY ADALAR
REJİMİ VE GÜNEY ÇİN DENİZİNDEKİ
UYGULAMALAR

28

TARİHTEKİ CEP DENİZALTI
HAREKÂTLARINDAN GÜNÜMÜZÜN VE
GELECEĞİN DENİZ KUVVETLERİ İÇİN
ÇIKARILABİLECEK DERSLER

64

ÇANAKKALE DENİZ SAVAŞI'NDA İNGİLİZ
VE FRANSIZ GEMİLERİNİN BATIŞ VE SAVAŞ
DIŞI KALIŞ NEDENLERİ

Deniz Harp Enstitüsü yayını olan Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi yılda 4 kez yayınlanan ulusal bir dergidir. Makalelerdeki düşünce, görüş, varsayım, sav veya tezler hazırlayanın sorumluluğunda olup şahsi fikirleridir. Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Enstitüsü Müdürlüğü'nün resmî görüşü değildir.



96

**KUŞAK YOL İNİSİYATİFİ: YENİ İPEK
YOLUNUN TÜRKİYE'YE ETKİLERİ**

118

**DONANMALARIN SOSYAL MEDYA
KULLANIMLARININ STRATEJİK İLETİŞİM
KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

134

**ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN NÜKLEER
POLİTİKALARININ DÖNÜŞÜM SÜRECİ VE
DENİZALTI FİLOSUNA YANSIMASI**

MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE

Değerli Okurlarımız,

“Mavi Vatan’dan Açık Denizlere Dergisi”nin onuncu sayısı ile yine sizlerle birlikteyiz.

Dokuzuncu sayımızın yayınlandığı Kasım 2021 ayından bu yana;

- Dokuzuncu Dönem “Karargâh Subaylığı” eğitimi 28 Ocak 2022 tarihinde tamamlanmış,
- Dördüncü Dönem Komuta Kurmay eğitiminin ikinci akademik safhasına geçilmiş,
- Onuncu Dönem “Karargâh Subaylığı” eğitimi ise 07 Şubat 2022 tarihinde başlamıştır.

Deniz Harp Enstitüsü olarak, gelecekte Deniz Kuvvetlerimizin komuta kademesinde görev alacak personelinin en iyi şekilde yetiştirilmesi amacıyla, eğitim faaliyetlerine aksatılmadan tüm hızıyla devam edilmektedir.

Senede dört defa yayınlanan dergimizin bu sayısının; tarihimizin şan ve şeref dolu sayfalarında önemli bir yer tutan, “Çanakkale Geçilmez” diyerek sarsılmadan toprakla ve denizle bir olmak için ölüme koşan Türk Milletinin kahraman evlatlarının elde ettiği “Çanakkale Deniz Zaferinin” 107’inci yıldönümüne denk gelmesi, dergimize özel bir önem yüklemektedir. Başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK ve silah arkadaşları olmak üzere, bu güne kadar vatan uğruna canlarını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet, kahraman gazilerimizi şükranla anıyoruz.

Ayrıca, bu günün anısına hazırlanan “Edip ve Sanatkâr Heyetinin Çanakkale Cephesini Ziyareti” isimli çalışmayı da dergimizin özel eki olarak sizlerin beğenisine sunuyoruz.

Mavi Vatan dergisinin bu sayısında yedi makaleye yer verdik. Bu çerçevede;

Sayının ilk çalışması, tarafımdan kaleme alınan “Deniz Alanlarında Yapay Adalar Rejimi ve Güney Çin Denizindeki Uygulamalar” konulu makaledir. Bu çalışmada, doğal ada, yapay adaların tanımları yapılmış, deniz hukuku çerçevesinde; yapay adaların deniz alanlarındaki durumları ile statüleri ele alınarak, Güney Çin Denizindeki yapay adalar ve bu adalara dayanarak bölgedeki uygulamalar incelenmiştir.

Sayının ikinci makalesi olan, “Tarihteki Cep Denizaltı Harekâtlarından Günümüzün ve Geleceğin Deniz Kuvvetleri için Çıkarılabilecek Dersler” konulu çalışma, Sadun ŞİFA tarafından kaleme alınmıştır. Yazar çalışmasında; sanayileşmenin katkısı ile birlikte gelişen denizaltıların yarattığı asimetric etki çerçevesinde, küçük ölçekteki cep denizaltıların; ortaya çıkış koşulları, faaliyetlerini incelemiş, günümüz ve geleceğe dair dersler için çıkarımlarda bulunmuştur.

BAŞLARKEN...

Mavi Vatan
Mart 2022
Sayı 10

A.Burak KANDAŞ, “Çanakkale Deniz Savaşı’nda İngiliz ve Fransız Gemilerinin Batış ve Savaş Dışı Kalış Nedenleri” başlıklı çalışmasında; Çanakkale Boğazında oluşturulan savunma düzenini incelemiş, ardından Çanakkale Deniz Savaşı arşiv belgelerine dayanan kaynaklar ve muharebe raporlarından yola çıkarak, Çanakkale Deniz Savaşında batan İngiliz ve Fransız gemilerinin günümüzdeki durumları ile gemilerin batış ve savaş dışı kalmasına neden olan unsurların ne olduğuna yanıt aramıştır.

Sayının dördüncü makalesi Atakan BAYATLIOĞLU tarafından hazırlanan, “Kuşak Yol İnisiyatifi: Yeni İpek Yolunun Türkiye’ye Etkileri” konulu çalışmadır. Yazar çalışmasında; 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından dünyaya ilan edilen ve Çin’in hegemonya inşa sürecinin bir parçası olduğuna yönelik tartışmaları da beraberinde getiren Kuşak Yol İnisiyatifini mercek altına almış, “Kuşak Yol İnisiyatifinin” kapsamı, projenin karasal ağının Türkiye’ye oluşturduğu riskleri ve sunduğu fırsatları incelemiştir.

Şefik KAHVE tarafından hazırlanan “Donanmaların Sosyal Medya Kullanımlarının Stratejik İletişim Kapsamında Değerlendirilmesi” konulu makale sayının beşinci çalışmasını oluşturmaktadır. Yazar çalışmasında; kendine özgü koşullara ve hiyerarşik yapıya sahip donanmaların, sosyal medyayı nasıl kullandıkları ve daha da önemlisi sosyal medyanın gücünü nasıl kullanabilecekleri sorusuna cevap aramaya çalışmıştır. Bu maksatla, çeşitli ülkelerin donanmaları tarafından kullanılan stratejik iletişim yaklaşımlarını incelemiş, çalışma kapsamında elde edilen sonuçlardan istifade ile yapılan değerlendirmelere istinaden önerilerde bulunmuştur.

Sayının son makalesi, MSÜ Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Yüksek Lisans öğrencisi, Sevgi YILMAZ tarafından hazırlanan, “Çin Halk Cumhuriyeti’nin Nükleer Politikalarının Dönüşüm Süreci ve Denizaltı Filosuna Yansıması” konulu makaledir. Makalede, Çin’in nükleer ve nükleer denizaltı gelişimi ile Çin’in güvenlik algılamalarını şekillendiren bir çerçeve oluşturulması incelenmiş, ayrıca Asya kıtasının güncel sorunlarında, Çin’in konumu göz önüne alınarak donanma politikası kapsamında, ABD ile aralarında yaşanacak sorunların niteliği ve Asya ülkelerinin bu sorunlara etkisi araştırılmıştır.

Murat Kağan KOZANHAN
Dz.Alb.
Dr. Öğretim Üyesi

■ Dr. Dz. Alb. Murat Kağan KOZANHAN*

DENİZ ALANLARINDA YAPAY ADALAR REJİMİ VE GÜNEY ÇİN DENİZİNDEKİ UYGULAMALAR



Güney Çin Denizi Yapay Ada
(<https://amti.csis.org/fiery-cross-reef/#jp-carousel-24054>)

* MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, Dr. Öğretim Üyesi.

Öz

Denizler üzerinde yapay adalar ve tesisler oluşturulması denizlerin kullanım çeşitliliğinin içerisindeki farklı bir uygulamadır. Denizlerin barışçıl amaçlarla kullanılması için düzenlenen, 1982 BMDHS'nin; 60'ncı maddesinde münhasır ekonomik bölgede yapay ada ve tesislerin, 56'ncı maddesinde öngörülen doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi ve enerji üretimi veya diğer ekonomik amaçlar için kurulabileceği düzenlenmiştir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin 121'inci maddesinde, ada tanımı yapılmış ancak yapay adalar ile ilgili bir hususa yer verilmemiştir. Buna göre, doğal adalardan yapay adaları ayıran unsur ise bu adaların insan marifetiyle yapılmış veya oluşturulmuş olmasıdır. Nitekim yapay adaların, tesislerin ve yapıların ada statüsünde olmadığı ve bunların kendilerine ait karasularına sahip olamayacakları 1982 BMDHS'nin 60'ncü maddesinde de açıkça belirtilmiştir. Ancak, Güney Çin Denizi gibi özellik arz eden denizlerde yapay adalar oluşturulmakta ve bu adaların; karasuları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge gibi deniz yetki alanları olduğu savunulmaktadır. Bu çalışmada; doğal ada, yapay adaların tanımları yapılacak, yapay adaların oluşturulduğu deniz alanlarındaki durumları ile statüleri ele alınacak, ardından Güney Çin Denizinde Çin tarafından oluşturulan yapay adalar ve bu adalara dayanarak bölgede yaptığı uygulamalar incelenecektir.

Anahtar kelimeler: Doğal Ada, Yapay Ada, Deniz Yetki Alanı, Güney Çin Denizi, Çin.

Giriş

Dünya yüzeyinin %70'ini oluşturan denizlerin önemini keşfeden insanoğlu, keşifler çağı ile birlikte denizlere yönelerek ondan daha fazla yararlanma yoluna gitmiştir. Bu dönemden itibaren devletler, daha geniş deniz alanlarına sahip olmak ve denizler ile denizler üzerindeki ticaret rotalarını kontrol etmek için birbirleri ile büyük bir mücadele içine girmişlerdir. Keşifler çağı ile artan denizcilik faaliyetleri, sanayi devrimi ile birlikte hammadde ihtiyaçları, devletlerin denizlerdeki mücadelelerini daha da hızlandırmıştır. Deniz alanlarında ve bu alanların altında yer alan deniz tabanındaki; besin kaynakları ile ekonomik değer taşıyan hammadde ve varlıkların keşfedilmesiyle devletler eğilimlerini denizlere doğru kaydırmışlar ve belirli alanlarda hem ekonomik hem de güvenlik amaçlı egemenlik iddialarında bulunmaya başlamışlardır.

Devletler denizlerdeki egemenliklerini genişletme çabaları kapsamında, karasuları ötesindeki açık deniz alanlarında ekonomik ve güvenlik amaçlı bir takım girişimlerde bulunmaya başlamışlardır. Devletlerin yapmış olduğu bu girişimlerden birisi de denizler üzerine yapay adalar veya tesisler

oluşturmalarıdır. Bu çerçevede denizlerdeki yapay ada ve tesisler konusunda en kapsamlı çalışmalardan birisinde yapay ada ve tesisler kullanım amaçlarına göre şu şekilde sınıflandırılmıştır¹:

1. Deniz şehirleri
2. Ekonomik kullanım amaçlı oluşturulan yapay adalar
3. Taşımacılık ve iletişim amaçlı kurulan yapay adalar
4. Bilimsel araştırma ve hava tahmini amaçlı oluşturulan yapay adalar
5. Turizm amaçlı oluşturulan yapay adalar
6. Askeri kullanım amaçlı oluşturulan yapay adalar

Yapılan bu sınırlandırma içerisinde yer alan yapay adaların, askeri amaçlarla kullanılması ele alındığında, 1982 BMDHS'nin bu konuda kısıtlayıcı hükümler içerdiğini belirtmek gerekir. Denizlerin barışçıl amaçlarla kullanılması temeline dayanan 1982 BMDHS'nin 60'ıncı maddesinde; münhasır ekonomik bölgede yapay ada ve tesislerin, 56'ncı maddede öngörülen doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, enerji üretimi ile diğer ekonomik amaçlar için kurulabileceği ve çevrelerinde sadece 500 metrelik bir güvenlik bölgesi oluşturulabileceği düzenlenmiştir. Aynı esaslar 1982 BMDHS'in 80'inci maddesinde kıta sahanlığı üzerinde kurulan yapay ada ve tesisler için de geçerli olduğu belirtilmektedir. 1982 BMDHS'nin 87'nci maddesinde de kıta sahanlığına ilişkin düzenlemelerin yapıldığı VI. kısımdaki esaslar saklı kalmak kaydıyla açık denizlerde yapay ada ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesislerin kurulabileceği yer almaktadır. Bu maddeler incelendiğinde, yapay ada ve tesislerin askeri amaçlarla kurulamayacağı açıkça dile getirilmese de, söz konusu adaların hangi amaçlarla kurulabileceklerinin açıkça belirtilmesi yapay ada ve tesislerin askeri amaçlı kurulamayacağı anlamını taşıdığı söylenebilir.

2000'li yıllardan itibaren, denizler üzerinde sayıları giderek artan yapay adaların hukuki tanımı, kurulması, işletilmesi, çevrelerinde güvenlik bölgelerinin oluşturulması, çevreye olan etkileri ve bu konulardaki devletin sorumluluğu gibi hususlar önem kazanmış ve bu durum, devletler arasında yaşanabilecek sorunların konusunu oluşturabilecek bir niteliğe bürünmüştür. Bu bağlamda, yapay adaların tanımlarının yapılarak, hukuki niteliğinin belirlenmesi önemlidir. 1982 BMDHS incelendiğinde; yapay adaların bir tanımı yer almamakta, bu adaların doğal ada statüsünde olup olmadığı konusunda da bir değerlendirmede bulunmadığı görülmektedir. Bu çerçevede 1982 BMDHS'de yapay ada kavramı, sözleşmenin 11'inci maddesi içerisinde limanlar başlığı altında, limanların açığında yapay (suni) adalar olarak

¹ Gregory Simons ve Iulian Chifu, *The Changing Face of Warfare in the 21st Century*, Routledge, New York, 2018, s.104. (Erişim Tarihi: 24.01.2022)

adlandırıldığı ve bu yapay adaların daimi liman tesisleri olarak kabul edilmeyeceği belirtilmiştir.

Aynı sözleşmenin, münhasır ekonomik bölgenin (MEB) tanımlanması ve devletin MEB alanındaki hak ve yükümlülüklerinin belirtildiği 56'ncı ve 60'uncü maddesi içerisinde de yapay adaların; MEB'den yararlanmak amacıyla kurulabileceğini ancak bu adaların kendilerine özgü karasuları olmadığını ve devletin karasularının, kıta sahanlığının ve MEB'nin sınırlandırılmasını etkilemeyeceği yer almaktadır. Genelde ekonomik amaçlı olarak kurulan yapay adaların, 1982 BMDHS'de tam olarak bir tanımı ile sınıflandırmasının yapılmamış olmasına bağlı olarak, bu adalar ile ilgili yaşanabilecek sorun alanlarında mevcut sözleşmelerin yetersiz kalabileceği değerlendirilmektedir.

Bu makalenin konusunu oluşturan yapay ada kavramı, 1982 BMDHS'nin Türkçe çevirilerinde suni ada olarak kullanılmıştır. Bununla birlikte yapay ada ve tesislerle ilgili olarak açık ifadelere yer verilmemiştir. 1982 BMDHS'de; yapay ada ve tesisler, doğal adalar, cezir yükseklikleri ve gemi gibi diğer formlardan ayrı ifade edilmiş olmasına rağmen, yapay ada, tesis gibi kavramlar arasında ayrıma gidilmiş ancak tam bir tanımlaması yapılmamıştır. Bu sebeple, bu konularda çıkabilecek uyuşmazlıkların çözümünde sözleşme yetersiz kalabilecektir. Bununla birlikte, önem arz eden diğer bir konu ise yapay adaların, 1982 BMDHS ile tanımlanan deniz alanları içerisinde nerede oluşturulduğu hususudur. Bu nedenle, bir yapay adanın, kıyı devletinin egemen haklara sahip olduğu deniz alanları ile bu alanlar dışında yer alan ve açık deniz statüsündeki deniz alanlarında bulunması durumu bir takım farklılıklar arz etmektedir.

Bu makalede, öncelikle 1982 BMDHS temelinde doğal ada ve yapay adaların uluslararası hukuktaki tanımlamaları ele alınacak, daha sonra uluslararası hukukta ada, yapay ada ve cezir yüksekliklerinin tanımları yapılacak, yapay adaların oluşturulduğu deniz alanlarındaki durumları ile statüleri incelenecektir. Ardından, yapay adaların oluşturulmasında neredeyse bir yarışın yaşandığı Güney Çin Denizindeki durum, Çin tarafından yapılan yapay adalar ve bu adalara dayanarak bölgede yapmış olduğu uygulamalar incelenecektir.

1. Doğal Ada ve Yapay Ada Kavramlarının Uluslararası Hukuktaki Yeri

Uluslararası hukukta bir devletin ülkesi; üç boyutlu olarak kara, deniz ve hava ülkelerinden oluşmaktadır. Devletin deniz ülkesi, uluslararası hukuk açısından farklı hukuki rejimlere tabi olan yetki alanlarına ayrılmıştır. Uluslararası hukuk içerisinde yer alan, örf ve adet hukukundan doğarak gelişen deniz hukukunun kodifikasyon çalışmaları, 1856 Paris Bildirgesi ile başlayarak 1899 ve 1907 Lahey Konferansları ve 1909 Londra Uluslararası Deniz Konferansı ile devam etmiştir. Bu konferanslarda yapılan görüşmeler

deniz savaşları, tarafsızlık, korsanlık ve abluka gibi savaş hukukuyla ilgili kuralların düzenlenmesine yönelik olmuştur.² Deniz hukukunun diğer konularının görüşülmesi ise 1930 Lahey konferansı ile başlamış, adaların tanımı ve hukuki statüsüne ilişkin hususlar bu konferans içerisinde yer bulmuştur. Bahse konu konferansta; dört bir tarafı sularla çevrili ve suların en yüksek olduğunda sürekli olarak su üzerinde kalan kara parçası ada olarak tanımlanmış olup, adaların karasularına da sahip olduğu belirtilmiştir.³ Yine aynı bölüm altında yer alan gözlemler başlığı altında, kıyının doğal bir uzantısı olan yapay adaların da belirlenen bu tanım içerisinde değerlendirileceğini ve cezir esnasında açığa çıkan deniz yatağında yer alan yükseltilerin bir ada olarak kabul edilmeyeceği tanımlanmıştır.⁴ 1930 Lahey Konferansı sırasında ve sonrasında yapay adaların hukuki statüsüne ilişkin değerlendirmeler, 1930 Lahey Konferansı öncesinde aşağıda kısaca değinilen mahkeme kararlarında da yer almıştır.

1930 tarihli deniz hukuku konferansı esnasında Fransız Delegasyonuna başkanlık eden ve dönemin önde gelen deniz hukuku uzmanlarından olan Gilbert Gidel, 1930 tarihli Lahey kodifikasyon çalışmaları sonrasında yaptığı bildirimlerde ada tanımını; etrafı sularla çevrili, insan topluluklarının sürekli ikametine imkân veren doğal şartlara sahip ve deniz yatağının doğal bir yükseltisi olarak, med zamanı su üzerinde bulunan oluşum şeklinde ifade etmiştir. Bununla birlikte Gidel, yapay adaları da ele alarak iki statüye ayırmıştır. Birincisi tamamen insan yapımı malzemeler kullanılarak oluşturulan adalar, diğeri ise doğadaki; kum, kil, taş, çakıl gibi alüvyonlar vasıtasıyla, insan eliyle hızlandırılarak oluşturulan adalardır. Gidel, ikinci sırada belirtilen bu adaların doğal bir ada olarak tanımlanabileceğini ve karasularına sahip olabileceklerini ifade etmiştir.⁵

Alüvyonlar kullanılarak, insan marifetiyle oluşturulan yapay adalara ilişkin olarak, Gidel'in yapmış olduğu tanımlama ve yorumlarını destekleyecek bir kararda, 1805 tarihli İngiltere ve İspanya arasındaki yaşanan savaş sırasında olmuştur. İngiliz Hükümeti adına korsanlık faaliyetlerinde bulunan İngiliz Minerva isimli gemi, Amerikan bayrağı çeken ve ABD'ye yük götüren İspanyol gemisi Anna'yı, Mississippi nehrinin ağzı açığında bulunan adaların bir buçuk mil batısında yakalamıştır.⁶ ABD, geminin Amerikan karasularında yakalandığını iddia etmiş ve İngilizlerin bahse konu gemiyi bırakmaları talebi

² James Harrison, Evolution of the law of the sea: developments in law-making in the wake of the 1982 Law of the Sea Convention, Doktora Tezi, School of Law, University of Edinburgh, 2007, s.21.

³ Acts Of The Conference For The Codification Of International Law, Official No. : C. 351. M. 145. 1930. V.Geneva, August 19th, 1930, Appendix II Report Of Sub-Committee No. II., Sub-Appendix B., Islands, s.133

⁴ Acts Of The Conference For The Codification Of International Law, s.133.

⁵ Reece Lewis, The Artificial Construction and Modification of Maritime Features: Piling Pelion on Ossa, Ocean Development & International Law, , 52:3, 2021,39-259, s.241.

⁶ Frederick Gerring Jr. Americans and British Arbitrations, s. 192.<https://play.google.com/books/reader?id=HS4WAAAAAAAJ&pg=GBS.PA34&hl=tr> (Erişim Tarihi: 07. 01. 2022)

ile konuyu yargıya taşımıştır. İngiliz Hâkim Lord Stowell, geminin karadan üç mil uzakta bulunan küçük alüvyon adalardan üç millik bir mesafeden daha yakında yakalandığını ifade ederek, geminin yakalandığı deniz alanının ABD'nin karasuları olduğunu belirtmiş ve ABD'nin iddiası yönünde hüküm vermiştir. Kararda, doğal yollarla oluşan alüvyon yığınlarının ülkenin uzantısı olarak karasularına sahip olduğu ve ülkenin karasularını da genişletici rol oynadığı belirtilmiştir.⁷

Ayrıca, ABD ve Birleşik Krallık arasında 1893 tarihli Bering Denizi Tahkiminde, mahkemenin Yargıcı, Sir Charles Russell, insan yapısı deniz fenerleri ile ilgili ifadeler yer vermiştir. Yargıç Russell; deniz yatağına çakılmış kazıklar veya bir kaya/kayalık üzerine inşa edilen deniz feneriyle ilgili olarak, deniz fenerinin inşa edildiği kaya veya kayalığın, deniz fenerini inşa eden devletin toprağı haline geldiğini belirtmiştir. Ayrıca, deniz fenerinin, kuran devletin toprağının bir parçası olması nedeniyle, devletin toprağını korumakla ilgili sahip olduğu tüm haklara sahip olduğunu belirtmiştir.⁸ Kısaca, Yargıç Russell'e göre, bir devletin istediği bir yere deniz feneri inşa etmesi durumunda, devletin o yer üzerinde egemenliği tanınacak, böylece deniz fenerinin üzerine kurulduğu yerin devletin bir parçası haline gelmesi sebebiyle karasularına sahip olacak ve devletin karasuları da buna göre yeniden düzenlenecekti. Ancak Yargıç Russell'in görüşü, çeşitli ortamlarda tartışmalara sebebiyet vermiş ve dönemin önemli hukukçuları, bu konu üzerinde yorumlarda bulunmuşlardır. Bunlardan birisi de, Alman hukukçu Lassa Francis Lawrence Oppenheim'dir. 1913 yılında Uluslararası Hukuk Enstitüsü için hazırladığı raporda Oppenheim, bu konuyu tartışmış ve karşı eleştirilerde bulunmuştur. Oppenheim, Yargıç Russell'in bu görüşünün genel kabul görmesi durumunda, her devletin sahip olduğu deniz fenerlerinin ki bunların buldukları ada statüsünde olmayan, coğrafi formasyonların da karasuları olacağı ve egemenlik hakkı verilmesinin gerekliliğini savunmuş ve böyle bir durumda, devletlerin deniz yetki alanlarının sınırlarını belirlemelerinde sorunlar yaşanacağını belirtmiştir.⁹ Bir diğer hukukçu Phillip C. Jessup da, sığınak veya resiflere yapılar kurmak suretiyle, devletlerin yeni deniz alanları edinmelerine izin veren bir düşüncenin gelişerek uygulama alanı bulmasının, dünyanın birçok yerinde tehlikeli durumlara yol açacağını savunmuştur.¹⁰

Lahey Konferansında yapay adaların kendi karasuları olacağı konusu, kabul gören bir ilke olsa da hangi tür yapıların yapay ada sayılıp sayılamayacağı çözümsüz kalmıştır. Esas olarak tartışılan husus; denizlerin yükseldiği andaki

7 Frederick Gerring Jr., a.g.y. s.193. <https://play.google.com/books/reader?id=HS4WAAAAYAAJ&pg=GBS.PA34&hl=tr> (Erişim Tarihi: 07. 01. 2022)

8 Hiran W. Jayewardene, *The Regime of Island of International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1990, s. 7.

9 Nikos Papadakis, *The International Legal Regime Of Artificial Islands*, Leyden: A. W. Sijthoff, 1977, s.6.

10 Devki Nandan, *Legal Aspects of Artificial Islands in International Law*, Galgotias University, 12 May 2020, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3625680 (Erişim Tarihi: 06.01.2022)

yani med zamanı esnasında su üzerinde kalan yükseltelerin hukuki statülerine ilişkin durumlarıdır. Yani kısaca bu oluşumların ada olarak tanımlanıp tanımlanamayacağı tartışılmış, yapay bir adanın “ada” sıfatını kazanması için; suyla çevrili olması, suların en yüksek seviyede olduğu med zamanında daima su üzerinde kalması, kum, çakıl, kaya gibi doğal alüvyonların bir araya gelmesi ile oluşmuş olması belirtilmiştir. Netice itibarıyla, 1930 Lahey Konferansı sonunda, deniz hukuk kuralları ile konumuzu oluşturan, yapay adalara ilişkin herhangi bir metin kabul edilmemiştir. Sadece ileride yapılacak deniz hukuku düzenlemelerine ilişkin bir nevi kaynak teşkil edici yorumların oluşumuna katkı sağladığı söylenebilir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası Milletler Cemiyeti'nin yerini alan, Birleşmiş Milletler Teşkilatı öncülüğünde Milletlerarası Hukuk Komisyonu kurulmuştur. Bahse konu Komisyon tarafından, uluslararası hukukun kodifiye edilmesi için konular belirlenmiştir. Bu konular arasında, karasuları ve açık denizler rejimlerinin öncelikli olarak kodifiye edilmesi de yerini almıştır.¹¹ 1950-1956 yılları arasında, Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun karasuları ve açık denizler hukuki rejiminin düzenlenmesi konusunda yapmış olduğu çalışmalar sonucunda hazırlanan antlaşma taslağı, Birleşmiş Milletler Genel Kuruluna sunulmuştur. 24 Şubat-28 Nisan 1958 tarihlerinde düzenlenen I. Deniz Hukuku Konferansında, deniz hukukuyla ilgili kurallar uluslararası düzeyde ilk defa derlenip kodifiye edilmiş ve “Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)”, “Açık Denizler Konvansiyonu (Convention on the High Seas)”, Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması Konvansiyonu (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas)”, “Kıta Sahaneliği Konvansiyonu (Convention on the Continental Shelf)” ile uyuşmazlıkların çözümlenmesine ilişkin bir ek protokol kabul edilmiştir¹². Ayrıca, 1958 Cenevre Konferansında yukarıda belirtilen sözleşmelere ek olarak; “Açık Denizlerde Nükleer Denemeler”, “Radyoaktif Materyallerle Açık Denizlerin Kirletilmesi”, “Tarihi Denizler Rejimi”, konularında da bir dizi kararlar alınmıştır.

Birinci Deniz Hukuku Konferansının hazırlık çalışmalarında, Milletlerarası Hukuk Komisyonu tarafından hazırlanarak, Birleşmiş Milletler Güvenlik Kuruluna sunulan raporun 10'uncu maddesinde¹³ adanın tanımı yapılmış¹⁴ fakat yapay adalar konusuna değinilmemiştir¹⁵. Ancak, tanımın açık

11 Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1949_v1.pdf, s. 29-43. (Erişim Tarihi: 04.08.2019)

12 Monika CHANSORÍA, 1958 UN Conference on Law of the Sea: Six Decades of the Legal Order for Seas and Oceans, The Japan Institute of International Affairs, Policy Brief, 20 September 2018. s.1, ss.:1-5.

13 Birleşmiş Milletler internet sitesi, https://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a_cn4_104.pdf

14 Bir ada normal koşullar altında daimi olarak yüksek med hattının üstünde kalan, etrafı sularla çevrili bir kara parçasıdır ve her adanın kendisine mahsus karasuları vardır şeklinde tanımlanmıştır.

15 Birleşmiş Milletler internet sitesi, https://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a_cn4_104.pdf

denizlerde sunî olarak yerleştirilmiş alanları da kapsayabileceği, bu şekilde bir uygulamanın kötü niyetli kullanımı durumunda, açık denizlerin serbestliği ilkesinin etkileneneceği sebebiyle Amerika Birleşik Devletleri (ABD) itirazda bulunmuştur. ABD yapmış olduğu itirazla birlikte, adayı belirten yeni bir tanım önerisi de yapmıştır. Bahse konu tanıma göre ada; sularla çevrili, suların en çok yükseldiği med zamanında su üstünde kalan, doğal yollarla oluşmuş bir kara parçası olarak tanımlanmış ve bu tanım, 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 10'uncu maddesinde yer alan ada tanımını oluşturmuştur.¹⁶ İncelenen konu açısından, bahse konu 10'uncu maddede belirtilen tanımda önemli olan husus, adanın doğal yollarda oluşmuş olması ifadesine yer verilmesidir. Bu ifade ile devletlerin kötü niyetli kullanım amacıyla yapay adaları oluşturarak, deniz yetki alanlarını genişletmelerine engel olunması için yapay ada kavramının, ada tanımının dışında tutulduğu var sayılmaktadır¹⁷.

1958 Cenevre Konvansiyonları ile karara varılamayan konuların (karasularının genişliği konusunun karara bağlanamaması gibi) görüşülmesi ve eksik kalan tanımlamaların yapılabilmesi amacıyla, Birleşmiş Milletler İkinci Deniz Hukuku Konferansı 1960 yılında, Cenevre'de toplanmış, ancak toplanma nedenlerine cevap oluşturacak herhangi bir sonuç elde edilemeden başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Dünya siyasetinde oluşan yeni düzen, deniz alanlarının belirlenmesi hususundaki hukuki boşluklar, devletler arasında yeni çatışmaların başlamasına sebebiyet vermiştir. Bu çerçevede, örf ve adet hukukundan doğarak gelişen deniz hukukuna yazılı bir yön vermek amacıyla, 1930 Lahey Konvansiyonu, 1958 Cenevre Konvansiyonları ve ardından, 1973-1982 yılları arasında Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansının düzenlenmesi ile devam eden süreç, 1982 BMDHS'nin kabulü ile sonuçlanmıştır. Denizlerin anayasası olarak kabul edilen ve denizlerle ilgili hemen hemen tüm hususları kapsamaya çalışan, 1982 BMDHS'de, yapay ada ve tesislere ilişkin özel bir düzenleme yapılmamış, sözleşmede deniz alanlarına ilişkin diğer hususlarda bu konuya ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

2. 1982 BMDHS'de Ada, Cezir Yükseklikleri, Yapay Ada Tanımları ve Yapay Ada Uygulamaları

1958 Cenevre Kıta Sahaneliği ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 10'uncu maddesinde yer alan ada tanımı değiştirilmeden, 1982 BMDHS'nin Kısım VIII Adalar Rejimi altında yer alan 121'inci maddesinde aynen kullanılmıştır. Bahse konu maddede ada; sularla çevrili olan ve suların en yüksek olduğu med zamanı su üstünde kalan, doğal olarak meydana gelmiş bir kara parçası olarak tanımlanmıştır. Bu tanım üzerinden hareketle denizde bir oluşumun veya yapının ada olarak kabul edilebilmesi için üç unsurun olması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bunlar: sularla çevrili olmak, med zamanı su üzerinde kalmak

¹⁶ Birleşmiş Milletler internet sitesi, https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf

¹⁷ Hiran Wasantha Jayewardene, a.g.e., s. 25.

ve doğal yollarla meydana gelmiş bir kara parçası olmaktadır. Bununla birlikte 1982 BMDHS'nin 121'inci maddesinde adaların büyüklüğüne ilişkin bir kriter getirilmemiş ve 121/2'nci maddesinde, bir adanın, bir kara ülkesiyle aynı haklara sahip olduğu belirtilmiştir. Bir adanın büyüklüğüne bakılmaksızın kara ülkesi ile aynı haklara sahip olduğunun belirtilmesi dünyadaki (Adalar Denizi gibi) bazı denizlerde devletlerin deniz hak ve menfaatlerini korumak amacıyla karşı karşıya gelmelerine sebep olmaktadır.

Bir kara parçasının ada olarak kabul edilebilmesi için sayılan unsurlardan, “doğal olarak oluşmuş kara parçası olma” yapay adaların ayrımını yapmaktadır. Deniz üzerinde bulunan tesis ve yapıların birçoğu kum, çakıl, kaya vb. alüvyonların birleşiminden oluşmuş kara parçası değildir veya kara parçası niteliği taşımamaktadır. Bunlar, genelde kara özelliği taşımayan veya insan yapımı malzemeler kullanılmak suretiyle inşa edilen yapay ada ve tesislerdir. Yapay adalar ve tesisler çeşitli amaçlar için inşa edilmektedirler. Seyrüsefer yardımcısı deniz feneri, draftları yüksek tanker veya gemilerin yüklerini alıp vermeleri amacıyla limanın açığına yapılan tesisler, turizm amaçlı yapılan yapılar gibi geleneksel kullanımının yanında farklı amaçlarla da yapay ada ve tesisler yapılması yapay adalara verilebilecek örneklerdir.

Tarihsel olarak bakıldığında ilk yapay adanın, Antik Mısır medeniyeti zamanında inşa edildiği tespit edilmiştir.¹⁸ Yapay adalar; denizlerde var olan karasal oluşumların ıslah çalışmaları vasıtasıyla genişletilmesi veya yükseltilmesi, med zamanı sualtında kalan sığılıkların doğal veya insan yapımı malzemelerle doldurularak deniz seviyesinden yükseltilmesi ve genişletilmesi gibi metotlar kullanılarak oluşturulmaktadır. Günümüzde ABD, Japonya, Çin, Birleşik Arap Emirlikleri gibi birçok devlet tarafından yapay adalar belirli amaçlar için inşa edilmiştir. Palm Jumeirah adası/Dubai, Danube Adası/Avusturya, Amwaj Islands/Bahreyn, Flevoland Adası/Hollanda, Balboa Adası California/ABD, Pearl Adası/ Doha, vb. yapay adalar; turizm, yeni yaşam alanları yaratmak veya Japonya'nın Kansai Bölgesinde yapılan Kansai Havaalanı, Kochi/Hindistan'da Wellington Adası gibi yapay adalar ise lojistik merkez amaçlı oluşturulmuştur.¹⁹ Bununla birlikte son zamanlarda yapay adalar, Çin'in Güney Çin Denizinde yaptığı gibi askeri amaçlarla ve devletlerin denizlerde hak iddialarını güçlendirmeye yönelik olarak oluşturulmakta veya inşa edilmektedirler.

Yukarıda deniz hukukunun gelişimi içerisinde yapay adaların hukuki

¹⁸ Fang, Huacan, and Menglan Duan. 2014. “Special Problems in Sea Petroleum Engineering for Beaches and Shallow Sea Areas.” Science Direct Topics. <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/artificial-island>. (Erişim Tarihi: 09.02.2022)

¹⁹ Kavya Sree Kumar ve Gazi Hassan, Brief a Study Of Artificial Islands, Centre for Public Policy Research, Kochi, Kasım 2020, s.1.

niteliği incelendiğinde; deniz hukukuna yönelik, 1958 tarihli Cenevre Sözleşmelerinin hiçbirisinde “yapay ada” terimine rastlanmazken, “tesis” (installation) ve “cihaz” (device) terimlerine yer verildiği, 1982 BMDHS’de ise yaklaşımın değiştirilerek, “cihaz” terimi yerine “yapı” (structure) terimi kullanılmış, “tesis” terimi muhafaza edilmiş ve “yapay ada” teriminin ise ilk kez kullanıldığı görülmüştür²⁰. Yapay ada terimine, 1982 BMDHS’de yer verilmesinin en önemli nedeni olarak teknolojik gelişmeler paralelinde, denizlerin farklı amaçlar için kullanım çeşitliliğinin artması olarak gösterilebilir. Bu çerçevede çeşitli kaynak ve dokümanlar incelendiğinde; “yapay ada” (artificial island), “İnsan yapımı ada” (man-made island), “yüzer ada” (floating island), “kıyı açığında yer alan ada” (offshore island), “tesis” (installation) ve “yapı” (structure) gibi kavramların birbiri yerine kullanıldığı da görülmektedir²¹. Bu nedenle doktrinde yapay ada ve tesislerin bir tanımının yapılması da zorlaşmıştır. Bu çerçevede yapay adaların tanımlanması amacıyla yapılan çalışmalarda, yapay ada ve tesislerin; insan eliyle yapılmış olması, med zamanında su üzerinde kalması, her tarafının suyla çevrili olması ve kurulduğu bölgede amacına uygun olarak kalıcı olması gerekliliği belirtilmiştir²².

Yapay adalar konusunda yapılan başka bir çalışmada, yapay ada ve tesisler ayrı ayrı ele alınmıştır. Bu çalışmada yapay adalar; deniz üzerinde toprak, kum, çakıl, kaya parçaları kullanılarak doğal olmayan bir şekilde insan eliyle yapılmış, deniz yatağına sabitlenmiş, suların en yüksek olduğu zamanda devamlı su üzerinde yer alan ve etrafı suyla çevrili oluşumlar olarak tanımlanmıştır.²³ Aynı çalışmada deniz üzerinde tesisler ise beton çelik gibi malzemeler kullanılarak doğal olmayan yöntemlerle insan marifetiyle yapılmış oluşumlar olarak ifade edilmiştir²⁴. Yukarıda değinilen çalışmalarda yapay ada ve tesislerin tanımlanmasındaki ortak nokta; etraflarının suyla çevrili, insan eliyle yapılmış ve devamlı suyun üzerinde kalmaları olarak belirtilebilir.

1982 BMDHS’de yapay ada ve tesisler için bir tanımlamanın yapılmadığı daha önce belirtilmişti. Bahse konu sözleşme maddeleri incelendiğinde; sözleşmenin limanlara ilişkin düzenlemelerin bulunduğu 11’inci maddesinde ilk olarak tesisler ile yapay (Sözleşmede yapay yerine suni ifadesi kullanılmıştır.) ada kavramına yer verildiği görülmüştür. Bahse konu maddede; yapay adalar ile tesislerin daimi liman tesisleri olarak kabul edilmeyeceğini belirtilmektedir. Sözleşmenin 56’ncı maddesi, MEB’de sahildevletleri hakları, yetkisi veya yükümlükleri başlığı altında, devletlerin; MEB’de yapay adalar, tesisler ve

20 Anıl Çamyamaç, Yapay Adalar ve Uluslararası Deniz Hukuku, İzmir Barosu Dergisi, Ocak 2017, 79, s.81,79-175.

21 Anıl Çamyamaç, a.g.m., 82.

22 Reece Lewis, a.g.m., 39.

23 Papadakis, a.g.e., s.6

24 Papadakis, a.g.e., s.6

yapılar kurabileceği ve bunları kullanabileceği belirtilmiştir. Aynı sözleşmenin 60'ncı maddesinde, devletler tarafından yapay ada, tesis ve yapıların;

- MEB içerisinde gerekli bildirimler yaparak, sözleşmenin 56'ncı maddesinde belirtilen ekonomik amaçlar ve diğer amaçlar için kurulabileceği,

- Bahse konu med zamanı su üstünde kalan adalar ile tesislerin çevresinde 500 metrelik güvenlik bölgeleri oluşturabileceği,

- Yapay adalar, tesisler veya yapılar ile bunlar etrafındaki güvenlik bölgelerinin, uluslararası seyrüseferde kullanılan belli başlı deniz yollarına engel olabilecek yerlerde kurulamayacağı,

- Yapay adalar, tesisler ve yapıların doğal ada statüsüne sahip olmadığını, bu nedenle, kendilerine özgü karasuları olamayacağını ve bu yapay adaların, karasularının, münhasır ekonomik bölgenin veya kıta sahanlığının sınırlandırılmasını etkilemeyeceğini belirtilmektedir.

1982 BMDHS'nin 60'ncı maddesinde bahsi geçen, yapay ada, tesis ve yapıların kullanımını hususlarıyla ilgili bir ifade bulunmamaktadır. Fakat bu madde sözleşmenin 56. maddesine atıf yaparak, MEB'de kurulacak tesis ve yapılar üzerinde kıyı devletinin yetkilerinden bahsetmektedir. Bu çerçevede, 1982 BMDHS 56/1-a maddesinde öngörüldüğü üzere tesis ve diğer yapıların; deniz yatağı üzerindeki su sütununda, deniz yatağında ve deniz yatağı toprak altında bulunan canlı veya cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi ve diğer ekonomik amaçlarla inşa edilebileceği şeklinde değerlendirilebilir. Ayrıca yapay ada ve tesis kavramlarına, 1982 BMDHS'nin 80'inci maddesinde yer alan, kıta sahanlığı üzerinde yapay adalar, tesisler ve yapılar başlığı altında da yer verilmiştir. Bu maddede, kıt'a sahanlığı üzerinde yapay adalar, tesisler ve yapılar için sözleşmenin, madde 60'da bahsedilen hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir.

Doğal bir şekilde oluşumunu tamamlayarak bir ada statüsüne bürünen formasyonlar çevresinde; mercan topluluklarının birleşmesi, akıntı veya başka yollarla dip tortullarının birikmesi gibi doğal yollarla veya kum, çakıl vb. alüvyonlar kullanılarak insan müdahalesiyle adaların yüzey alanları genişletilebilir. Yukarıda belirtilen durumlarda, doğal adaların hukuki statüsünde bir değişiklik olmamaktadır. Bununla birlikte, dalgalar, şiddetli rüzgârlar, depremler ve sonrasında oluşan tsunami veya akıntılar tarafından doğal bir adanın, kısmen veya tamamen aşınması ve sonrasında bu adaların insan marifetiyle yapay bir şekilde yeniden eski durumuna döndürülmesi amacıyla müdahale edilmesi halinde, hukuki statüsü etkilenmemektedir²⁵. Doğal bir adanın ıslahının yapılması durumunda, doğal oluşumundan farklı

25 Alexander Proelss, United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary, Baben-Baben: Nomos Verlagsgesellschaft, 2017, s. 864.

olarak yeni bir şekle ve oluşuma dönüşebilir. Başlangıçtan beri (ab initio) ada statüsünde olan bir formasyonun, doğa olayları ile aşınması sonrasında yapay yöntemlerle yeniden oluşturulması esnasında, ilk oluşumuna göre daha farklı bir boyutta genişletilmesi, adanın hukuki statüsünü etkileyecektir.²⁶ Adanın ıslah çalışmalarıyla genişletilmesi, 1982 BMDHS'ne göre iyi niyet ilkesi çerçevesinde ise adanın deniz alanlarının genişlemesine de engel teşkil etmemektedir.²⁷ Örneğin Singapur 1965'de özgürlüğünü kazandığından beri deniz üzerinde %22 oranında bir karasal genişlemede bulunmuştur.²⁸ Bununla birlikte, suların en yüksek olduğu med zamanında su üzerinde kalmayan formasyonların üzerine kum, çakıl, kaya gibi doğal maddeler veya beton dökülmesi ile yapay bir olarak, med zamanı su üzerinde kalacak şekilde yükseltmeleri durumunda bu formasyonlara ait deniz yetki alanları olmayacaktır.²⁹

1982 BMDHS'nin 121'inci maddesi ile adalara tanınan en önemli özellik; adaların büyüklük ve küçüklük farkı gözetilmeksizin, anakaralar gibi karasularına sahip olacağı hususudur. Aynı madde içerisinde, üzerinde yaşam bulunmayan ve kendilerine has bir ekonomik hayatı olmayan adalar ile kayalıkların sadece karasuyu olabileceği ancak, bahse konu adalar ve kayalıkların kıta sahanlığı ile MEB'e sahip olamayacakları belirtilmiştir.³⁰ Adanın, devletin karasuyu içinde veya dışında bulunması bu durumu etkilememekte ve hatta karasuyu içerisinde yer alan adalar veya cezir zamanı su üzerinde yer alan, kayalık, resif gibi cezir yükseklikleri devletin karasuyunu genişletici bir rol oynamaktadır. İnsan marifetiyle oluşturulacak yapay adalara da aynı hukuki niteliğin verilmesi durumunda, devletler tarafından karasuları içerisine yapılacak yapay adalar marifetiyle karasularını genişletebileceklerdir. Bu durumun devletler arasında önemli anlaşmazlıklar çıkmasına neden olacağı açıktır. Bu nedenle, 1982 BMDHS'nin 60'ıncı maddesinde yapay adaların, tesislerin ve yapıların ada statüsünde olmadığı ve kendilerine ait karasuları bulunamayacağı ve deniz alanlarının belirlenmesinde esas hat olarak kabul edilmeyeceği de belirtilmiştir.

Konumuz açısından incelenmesi gereken bir diğer husus, denizlerde cezir zamanı ortaya çıkan yüksekliklerdir. 1982 BMDHS'nin 13'üncü maddesinde, cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler, deniz ile çevrili olan, cezir zamanı su üstünde kalan ve med zamanı örtülen doğal kara yükseklikleri olarak tanımlanmıştır. Yapılan tanımda da görüldüğü üzere, med zamanı su altında

26 Alexander Proelss, a.g.e. s. 864

27 Joshua L. Root, "Castles in the Sand: Engineering Insular Formations to Gain Legal Rights over the Oceans", Ying-jeou Ma (ed.), Chinese (Taiwan) Yearbook of International Law and Affairs, Leiden/Boston, Brill Nijhoff, 2014, s.75.

28 Joshua L. Root, a.g.e., s.75

29 Joshua L. Root, a.g.e., s.75

30 1982 BMDHS madde 121, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

kalması nedeniyle cezir yükseklikleri doğal adalardan ayrılmaktadır. Bu nedenle, 1982 BMDHS'nin 13 (2) maddesi gereğince; cezir yüksekliklerinin anakaranın veya bir doğal adanın karasuları sınırının ötesinde olması durumunda kendilerine ait karasuları oluşmamaktadır. Ancak, 1982 BMDHS'nin aynı maddesinde; bahse konu yükseltilerin, kıtadan veya bir adadan, tamamen veya kısmen karasuları genişliğini aşmayan bir uzaklıkta buldukları takdirde, karasularının genişliğinin ölçülmesinde esas hat olarak alınabileceği belirtilmektedir. Bu şekilde bir cezir yükseltisinin ülkenin karasularını genişletici bir etkisi olacaktır.

Bununla birlikte, cezir yükseklikleri üzerine yapay ada veya tesisler inşa edilmesi durumunda oluşan bu yapay ada veya tesislerin, karasularına sahip olamayacağı sonucu çıkarılmaktadır. Dolayısıyla, sular yükseldiğinde suların altında kalan cezir yükseklikleri üzerine yapay ada veya tesisler inşa edilmesiyle, suyun üstünde kalıcı bir yapı meydana getirilmesi, o cezir yüksekliğinin karasularına sahip olacağı anlamına gelmez. Bu hususla ilgili olarak bazı denizlerde, cezir yükseltileri üzerine yapay adalar oluşturulmuş ve bu yapay adaların, doğal ada statüsünde oldukları var sayılmış ve deniz yetki alanları dahi tanımıştır.

3. Güney Çin Denizinde Yapay Adalar

Güney Çin Denizinde yapılan yapay adalar ve uygulamalar konunun incelenmesi açısından önem arz etmektedir. Bu çerçevede bölgede etkin bir güç olan Çin'in yapmış olduğu faaliyetler ile öne çıkmaktadır. Çin'in bu şekilde ön planda olmasının bir sebebi de bölgede güçlenmesini istemeyen ABD ile müttefikleri olan devletler tarafından yapılan yayınların fazla oluşuna da dayandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Nitekim bölge ülkelerinden; Vietnam, Malezya ve Filipinlerin de Güney Çin Denizinde yapay adalar oluşturdukları tespit edilmiştir. Ancak söz konusu devletlerin bölgede yapmış olduğu faaliyetlere etkili bir şekilde değinilmemektedir. Bu çalışmada da elde edilen kaynaklar çerçevesinde; Güney Çin Denizinde yapay adalar konusu incelenirken, bölgede en büyük söz hakkına sahip Çin'in yapmış olduğu uygulamalar öncelikli ele alınmıştır.

Güney Çin Denizinde kıyıdaş devletler arasında Spartly Adalar Bölgesinde ortaya çıkan sorun, 1988 yılında Burnei'nin Spartly Adalar Bölgesinin bir kısmında hak iddialarında bulunması ile başlamıştır.³¹ Bunun üzerine; Çin, Vietnam, Malezya, Filipinler ve Tayvan da bahse konu adalar üzerinde kendi egemenlik iddialarında bulunmuşlardır. Çin, Güney Çin Denizinin büyük bir kısmı ile bölgedeki adalar üzerindeki egemenlik iddialarını tarihsel sebeplere dayandırmaktadır. Çin, Milattan Önce 2183-1752 yıllarında Çin'de

31 Yi-Hsuan Chen, South China Sea Tension on Fire: China's Recent Moves on Building Artificial Islands in Troubled Waters and Their Implications on Maritime Law, MarSafeLaw Journal 1/2015, 1-15, s.7. http://www.marsafelawjournal.org/wp-content/uploads/2015/11/MarSafeLaw_Journal_Issue_1-2015.pdf

hüküm süren Xia Hanedanlığından beri Güney Çin Denizini kontrol ettiğini savunmaktadır.³² 1947 yılında, Çin Milliyetçi Partisi (Kuomintang), Çin haritalarında, Güney Çin Denizinde, “Spratly Adalarını da içeren bir bölgeyi on bir çizgi hattı olarak belirlemiş ve bu alanı Çin’in egemenliği altında göstermiştir.³³ Çin Milliyetçi Partisi yerine kurulan, Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) hükümeti 1953’te, tarihi sular iddiasını güçlendirmek için Çin Milliyetçi Partisi tarafından hazırlanan on bir kesik çizgili haritadan, Tonkin Körfezi’ni gösteren iki çizgiyi silerek, dokuz çizgili yeni bir harita yayınlamıştır.³⁴ Bahse konu dokuz çizgili harita halen geçerliliğini korumaktadır.



Şekil-1: Güney Çin Denizinde, Çin’in 11 ve 9 Kesik Çizgi, Hattı³⁵

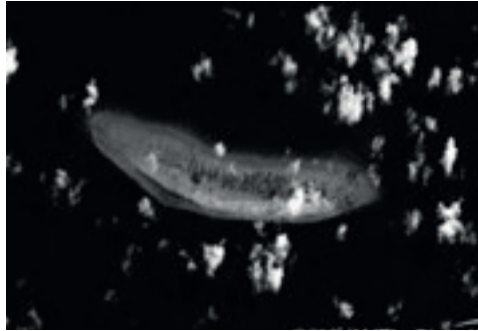
32 Xavier Furtado, ‘International Law and the Dispute over the Spratly Islands: Whither UNCLOS?’ Furtado, Xavier. Contemporary Southeast Asia; Singapore Vol. 21, Iss. 3, Dec 1999, s.388, s. 386-404.

33 Malik Mohan, Historical Fiction: China’s South China Sea Claims, World Affairs, Vol. 176, No. 1, 2013, ss. 83-90, s. 85.

34 Li Jinming and Li Dexia, ‘The Dotted Line on the Chinese Map of the South China Sea: A Note’ (2003) 34 Ocean Development & International Law, ss. 287-295, s.290.

35 <https://thediplomat.com/wp-content/uploads/2019/08/thediplomat-blv1.jpg>

Çin, uluslararası deniz hukukuna uygun olarak, bölgedeki iddialarını iç mevzuatına da uygun bir hale getirmiştir. Bununla birlikte Çin'in, 1982 BMDHS'ni 1996 yılında onaylamasından sonra, Güney Çin Denizi'ndeki iddiası ve taktikleri; diplomatik, idari ve askeri açıdan daha belirgin hale gelmiştir.³⁶ 2000'li yılların başından itibaren, Çin'in politikalarındaki değişim belirginlik kazanmış ve küreselleşmenin faydalarını iyi tahlil eden yeni yönetimin aldığı isabetli kararlar, Çin'i ekonomik anlamda yeni projeleri tasarlayan etkili bir uluslararası aktöre dönüştürmüştür. Mart 2013'de Çin Halk Cumhuriyeti devlet başkanı Xi Jinping tarafından yeni Çin modeli oluşturulmuş ve içeriğinde; daha baskın bir dış politika ile milliyetçiliğin reform ve yenilikle bütünleştirilmesi ön plana çıkarılmıştır. 2013 yılından bu yana, Çin tarafından; Güney Çin Denizindeki adalar üzerinde ıslah çalışmaları yapılarak veya üzerinde yaşama imkân vermeyen resif ve kayalıklar ise yapay ada haline getirilerek ekonomik ve askeri amaçlarla kullanılmaktadır. Bu çerçevede Çin tarafından, Spratly Adaları bölgesinde yer alan; Cuarteron, Fiery Cross, Gaven, Hughes, Johnson, Mischief ve Subi Resifleri üzerinde 13 km²'lik (3168 acre) yapay ada inşa edildiği tespit edilmiştir³⁷. Güney Çin Denizi'ne kıyısı bulunan³⁸; Malezya (5 adet), Filipinler (9 adet), Tayvan (1 adet) ve Vietnam (27 adet) bölgedeki ada, adacık, kayalık, cezir yükseklikleri veya resifler üzerinde ıslah çalışmaları yaparak yapay adalar oluşturmuşlardır.³⁹



24 Temmuz 2011



12 Ekim 2017

Şekil-2: Cuarteron Resifi (Çin)⁴⁰

36 M Taylor Fravel, 'China's Strategy in the South China Sea', Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs, 2011, Vol. 33, No.3, 292-319, s.294.

37 Asia Maritime Transparency Initiative internet sitesi, <https://amti.csis.org/island-tracker/china/> (Erişim Tarihi: 11.02.2022)

38 Güney Çin Denizine kıyısı bulunan devletler: Tayvan, Çin, Filipinler, Vietnam, Brunei, Malezya, Endonezya, Singapur, Tayland, ve Kamboçya'dır. Ancak makalede bölgede büyük hak iddialarında bulunan beş ülkeden bahsedilmiştir.

39 Asia Maritime Transparency Initiative internet sitesi, <https://amti.csis.org/island-tracker/> (Erişim Tarihi: 11.02.2022)

40 <https://amti.csis.org/cuarteron-reef/>

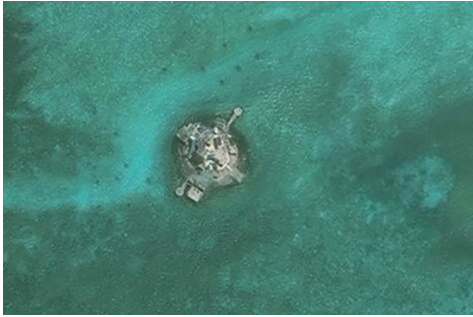


22 Ocak 2006



27 Mart 2020

Şekil-3: Fiery Cross Resifi (Çin)⁴¹



03 Eylül 2006



27 Temmuz 2017

Şekil-4: Collins Reef (Vietnam)⁴²

Üzerinde yapay ada veya tesisler inşa edilen cezir yüksekliklerinin karasuları bulunmadığı 1982 BMDHS'nin 13 (2) maddesinde belirtilmiştir. Dolayısıyla med zamanı sular yükseldiğinde suların altında kalan cezir yükseklikleri üzerinde yapay ada veya tesisler inşa ederek suyun üstünde kalan bir yapı/yapay ada oluşturulması durumunda, oluşturulan bu yapı/yapay ada karasularına sahip olmaz ve doğal ada olarak tanımlanamaz. Bu hususla ilgili olarak Filipinler, Güney Çin Denizinde, Çin tarafından; petrol arama, balıkçılık, seyrüsefer kolaylığının sağlanması amacıyla yapılan yapay ada inşa faaliyetlerinin, 1982 BMDHS'ne aykırı olduğunu, Güney Çin Denizinde 1982 BMDHS ile düzenlenen haklarını kullanmadığını belirtmiş ve 2013 yılında, Uluslararası Daimî Tahkim Mahkemesinde (Permanent Court of Arbitration, 2013/19) yargılama talep etmiştir. Güney Çin Denizi davasında, Uluslararası Daimî Tahkim Mahkemesi, Çin tarafından; sualtındaki kayalık veya resifleri yükselterek veya var olan cezir yükseklikleri üzerine yapay adalar inşa edilip, bu adalara karasuları ve deniz yetki alanları oluşturulmasını uygun bulmamıştır. Uluslararası Daimî Tahkim Mahkemesi, cezir yüksekliklerinin doğal olarak oluşması gerekliliğine vurgu yaparak, insan marifetiyle deniz tabanının bir cezir yüksekliğine veya bir cezir yüksekliğinin doğal adaya

41 (<https://amti.csis.org/fiery-cross-reef/>)

42 (<https://amti.csis.org/collins-reef/>)

dönüşmeyeceğini belirtmiş ve üzerine inşa edilen ada veya tesisin büyüklüğü dikkate alınmaksızın bir cezir yüksekliğinin, statüsünü koruyarak cezir yüksekliği olarak kalacağını ifade etmiştir⁴³. Diğer yandan bir cezir yüksekliği üzerine inşa edilmiş olmamakla birlikte karasuları sınırları içinde bulunan bir yapay ada veya tesisin de karasularının genişlemesine yol açamayacağı belirtilmiştir.

1982 BMDHS'ne göre denizlerde seyir serbestisi, kıyıdan itibaren karasuları sınırı olan 12 deniz mili sonrasında başlar ve devletlerin kıta sahanlığı ile MEB'nin bulunduğu açık denizlerde de devam eder. Seyir serbestisinin kullanılmasında; kıyısı bulunan veya kara kilitli devletler ile ticaret gemileri, devlet gemileri ile askeri amaçla kullanılan savaş gemileri arasında herhangi bir kısıtlamaya veya ayrıma gidilmemiştir.⁴⁴ Ancak, Güney Çin Denizinde, Spartly Adalar Bölgesinde Çin tarafından oluşturulan yapay adalar, doğal bir ada statüsüne sokularak bunların; karasuyu, kıta sahanlığı ve MEB'lerinin olduğu savunulmaktadır. Bununla birlikte Çin bu adaları bir takımada olarak tanımlamakta ve söz konusu adalar içerisinde yer alan suların takımada iç suları olduğunu belirtmektedir. Çin bu iddiaları çerçevesinde, bahse konu yapay adaların karasuları içerisinde geçecek tüm gemilerin izin talebinde bulunmasını, ayrıca bölgede bulunan adaların karasuları dışında, açık deniz olarak tanımlanan MEB'de güvenlik/kontrol amacıyla, seyrüsefer yapacak askeri gemiler ile bu alanlar üzerinde uçacak askeri hava araçlarının Çin Halk Cumhuriyetinden izin almalarını talep etmektedir.⁴⁵

Çin, Güney Çin Denizinde belirlediği açık deniz statüsünde bulunan MEB'e diğer devletlerin balıkçılık amacıyla da girişlerini yasaklamıştır.⁴⁶ Fakat, 1982 BMDHS'nin 60 (8) maddesinde yapay adalar, tesis ve yapıların kendilerine ait karasuları olamayacağı ve bu adaların karasularının, kıta sahanlığının veya MEB'in sınırlandırılmasını etkilemeyeceğini belirtmektedir. Bu kapsamda Güney Çin Denizinde Çin tarafından bölgede yapılan uygulamalar, 1982 BMDHS'ne de aykırı bir hal almaktadır. Ancak, Güney Çin Denizi Spartly Adalar Bölgesinde, Çin tarafından Fiery Cross Resifi, Mischief Resifi, Cuarteron Resifi, Subi Resifi, Gaven Resifi, Johnson South Resifi ve McKennan Resifi üzerinde yapay adalar oluşturmuş ve bu adalar üzerine; liman, helikopter

43 PCA Case N° 2013-19, In The Matter Of The South China Sea Arbitration, madde 305, s.131, <https://pcacases.com/web/sendAttach/2086> (Erişim Tarihi: 12.02.2022)

44 "United Nations Convention on the Law of the Sea." 1982. United Nations, December 10, 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Erişim Tarihi:10.02.2022)

45 Oriana Skylar Mastro, How China is Bending the Rules in the South China Sea, The Interpreter (The Lowy Institute), 17 Feb 2021, <https://www.loyyinstitute.org/the-interpreter/how-china-bending-rules-south-china-sea> (Erişim Tarihi: 16.02.2022)

46 Antonio Carpio, "The Banyan Tree Leadership Forum with Antonio Carpio." Center for Strategic and International Studies, 5 Kasım 2015. <https://www.csis.org/events/banyan-tree-leadership-forum-antonio-carpio>.

pisti, havaalanı inşa edilmiş, uydu muhabere cihazları, deniz/hava gözetleme radarları, silah sistemleri yerleştirmiştir.⁴⁷ Çin yaptığı bu uygulamaların, sadece kendi yararına yönelik olmadığını, bölgede yer alan diğer devletler için de afet önleme ile arama kurtarma hizmeti verdiğini ve bölgeden geçiş yapan tüm gemilere kolaylık imkânı sağladığını belirtmektedir.⁴⁸

Güney Çin Denizinin, Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanusu arasında yer alması sebebiyle, her iki okyanustan kaynaklanan dalga hareketlerine maruz kalmaktadır. Bu da bölgede med-cezir hareketlerinin oldukça kompleks bir yapıda olmasına neden olmaktadır.⁴⁹ Bu nedenle, Güney Çin Denizindeki resifler veya kayalıklar üzerinde yapılan ıslah çalışmaları öncesinde söz konusu resif ve kayalıkların med zamanı su üzerinde hangilerinin kalıp kalmadıklarının tespit edilmesi oldukça zordur.⁵⁰ Ancak ülkelerin resif ve kayalıklar üzerinde egemenlik iddialarında bulunabilmeleri açısından, bunların med zamanında ki durumlarının tespit edilmesi önem arz etmektedir. Bu husus, yukarıda konu edilen, Filipinler-Çin arasındaki, Güney Çin Denizi uyuşmazlığında da gündeme gelmiştir. Filipinler, Uluslararası Tahkim Mahkemesinden, Çin tarafından ıslah çalışmaları yapılan adaların, öncesindeki orijinal durumlarının belirlenmesini ve egemenlik iddiası için nitelikli olup olmadıklarının tespit edilmesini talep etmiştir.⁵¹ Ancak, Çin tarafından bölgedeki bazı formasyonların ıslahı sonrası bu formasyonların suların yükseldiği med zamanı batan yükseklikler mi, yoksa doğal olarak su üstünde kalan yükseklikler mi olduğu konusunda bir belirsizlik vardır. Çin tarafından söz konusu formasyonlar üzerinde yapılan ıslah çalışmaları sonrasında da bu formasyonların önceki durumlarının tespit edilmesi de pek mümkün görülmemektedir.

Bununla birlikte, Güney Çin Denizine kıyıdaş devletler tarafından resifler ve kayalıklar üzerinde yapılan ıslah çalışmaları, deniz dibinin taranarak buradaki kum çakıl vb. malzemenin yapay adaların oluşturulmasında kullanılmaktadır. Bu uygulama, bölgedeki ekosisteme zarar vermekte, kırılğan bir yapıda bulunan mercan resiflerini yok etmekte ve soyu tükenmekte olan deniz canlıları ile doğal deniz yaşamını olumsuz yönde etkilemektedir.⁵² Güney Çin Denizinde bölgede hak iddia eden devletler (Çin, Tayvan, Malezya, Filipinler

47 Kavya Sreekumar ve Gazi Hassan, a.g.e, s.4.

48 Kavya Sreekumar ve Gazi Hassan, a.g.e, s.4.

49 Cemali Akdağ, Tidal Analysis of the South China Sea, Delft University of Technology, October 1996, Delft, Nederland, s. 2-4.

50 Ben Dolven vd., Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options, Congressional Research Service, 16 June 2015, s.6.

51 Ben Dolven vd., a.g.r., s.6.

52 James Borton, "China's Reclamations Roil South China Sea," International Policy Digest, April 11, 2015, <http://www.internationalpolicydigest.org/2015/04/11/china-s-reclamations-roil-south-china-sea/>

ve Vietnam) tarafından oluşturulan yapay ada ve tesislerin birçoğunun, mercan kayalıklarına ev sahipliği yapan resifler üzerinde kurulması nedeniyle, hassas/kırılgan bir ekosisteme sahip bu canlı türü ile çevresindeki ekosistemin zarar göreceği açıktır.⁵³ Deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesine, azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına yönelik tedbirleri içeren, 1982 BMDHS'nin 194'üncü maddesinin 5'inci fıkrası; ender, hassas veya yok olma tehdidi altında olan ekosistemlerin korunması, yetişme yerlerinin muhafazasının gerekli olduğunu ve bu sözleşmeye onay veren devletlerin bu yükümlülük altına girdiğini belirtmektedir. Bu kapsamda yapay ada ve tesisler kuran devletler, 1982 BMDHS'nin 194'üncü maddesi gereği olarak, bölgedeki deniz ekosistemi ile çevreyi korumak mecburiyeti altındadır.

Uluslararası sistem, düzenlediği uluslararası sözleşmeler ve konvansiyonlarla, denizlerin kullanımına yönelik ortaya çıkan zengin çeşitliliğe uygun düzenlemeler yapma yoluna gitmiştir. Teknolojik gelişimin, devletlerin ekonomik ve güvenlik alanındaki kaygılarının sürekliliği, denizlerin kullanımının çeşitlenmesine bağlı olarak ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklar, uluslararası deniz hukukunda yapılan yeni düzenlemelere sebep olmuştur. Bu bağlamda denizler üzerindeki yapay adalar ve tesisler vasıtasıyla denizlerin kullanımının çeşitlenmesi ile ortaya çıkan uyuşmazlıkların çözümünde sorun yaşanması muhtemeldir. Çünkü yapay adalar ve tesislere ilişkin bir tanım yapma hususunda devletler, bu güne kadar yapılan sözleşmelerde ortak bir görüş birliği oluşturarak hukuki bir tanıma ulaşmamışlardır.

Sonuç

Yapay ada ve tesislerin, uluslararası arenada genel kabul gören herhangi bir sözleşme içerisinde tanımının yapılmamış olması, bu konuda yaşanan uluslararası hukuk sorunlarını da tetiklemiştir. Yapay adalar ve tesislere ilişkin olarak, yapay ada veya tesisin inşasında kullanılan malzeme dikkate alınmak suretiyle bu yapılar arasında bir ayırım yapılma yoluna gidilmiştir. Şöyle ki, kara parçasını oluşturan maddeler; kum, çakıl, toprak vb. alüvyonlar kullanılarak oluşturulan adalar yapay ada, insan yapımı beton, çelik vb. insan yapımı malzemeler kullanılarak deniz yatağına sabitlenen oluşumlar ise tesis olarak tanımlanmıştır.

1982 BMDHS'nin 121'inci maddesinde, ada tanımı yapılmış ancak yapay adalar ile ilgili bir hususa burada yer verilmemiştir. Buna göre, doğal adalardan yapay adaları ayıran unsur ise bu adaların insan marifetiyle yapılmış veya oluşturulmuş olmasıdır. Nitekim yapay adaların, tesislerin ve yapıların ada statüsünde olmadığı ve bunların kendilerine ait karasularına sahip olamayacakları 1982 BMDHS'nin 60'ıncı maddesinde de açıkça belirtmiştir.

⁵³ James Borton, "China's Reclamations Roil South China Sea," International Policy Digest, April 11, 2015 <https://intpolicydigest.org/china-s-reclamations-roil-south-china-sea/> (Erişim Tarihi: 14.02.2022)

1982 BMDHS'nin bu maddesi, yapay adalar ve tesislerin, doğal adalar gibi aynı haklara sahip olabileceğine ilişkin iddiaları da ortadan kaldıracak niteliktedir. Bununla birlikte yapay bir adanın oluşturulmasında denizin en yüksek seviyede olduğu med zamanı dikkate alınmaktadır. Med zamanı su üzerinde kalan deniz formasyonlar üzerine yapay bir şekilde oluşturulan adalar yükseltilebilir, genişletilebilir ve bu adalar deniz yetki alanlarına da sahiptir. Ancak med zamanı su üzerinde kalmayan cezir yükseklikleri üzerine, karasal dolgu maddeleri marifetiyle su sathından yükseltilerek ada vasfı kazandırılması durumunda, bu adalar deniz üzerine kurulmuş tesisler statüsünde olacaktır ve sadece çevrelerinde 500 metrelik güvenlik alanı oluşturulabilecektir.

Güney Çin Denzinde yapılan uygulamalar konunun incelenmesi açısından önem arz etmektedir. Bu çerçevede bölgede etkin bir güç olan Çin bölgede yapmış olduğu faaliyetler ile öne çıkmaktadır. Bölge ülkelerinden; Vietnam, Malezya ve Filipinler de Güney Çin Denzinde yapay adalar oluşturmuşlardır. Çin, Güney Çin Denzindeki adalar ve resifler üzerinde ıslah çalışmaları yapmış, bu adalar üzerine; liman, helikopter pisti, havaalanı inşa etmiş, uydu muhabere cihazları, deniz/hava gözetleme radarları, silah sistemleri yerleştirmiştir. Çin yaptığı bu uygulamaları sadece kendi yararına yönelik olmadığını, bölgede yer alan diğer devletler için de afet önleme ile arama kurtarma hizmeti verdiğini ve bölgeden geçiş yapan tüm gemilere kolaylık imkânı sağladığını belirtmektedir.

Çin, Güney Çin Denzinde oluşturduğu yapay adaların, doğal ada statüsünde olduğunu ve bu adaların; karasuları, kıta sahanlığı ile MEB sınırlarına sahip olduğunu öne sürmektedir. Bununla birlikte Çin, yapay adaların karasuyu olduğu iddiasına ilave olarak diğer devletlere ait gemilerin bu adaların karasularından geçişlerini zararsız geçiş olarak tanımlamamakta ve bu adaların karasularından geçecek gemilerin izin almalarını talep etmektedir. Ayrıca, yapay adaların karasuları ötesinde yer alan açık deniz statüsünde bulunan deniz alanlarında, Çin, diğer devletlere ait askeri gemi ve uçaklarının da izin alarak bu deniz alanlarından geçmelerini ve tatbikat gibi herhangi bir askeri faaliyette bulunmalarını istemektedir. Bununla birlikte Çin, diğer devletlere ait balıkçı gemilerini de bu yapay adaların bitişindeki açık deniz alanlarında avlanmalarını yasaklamıştır.

Çin'in uyguladığı bu faaliyetler bölgede bulunan ülkelerin tepkisini çekmiştir. Bu çerçevede Filipinler, Güney Çin Denzinde Çin tarafından uygulanan faaliyetlerin; 1982 BMDHS'ne aykırı olduğunu, 1982 BMDHS ile düzenlenen haklarını Güney Çin Denizi'nde kullanmadığını belirterek Uluslararası Daimî Tahkim Mahkemesine başvurmuştur. Uluslararası Daimî Tahkim Mahkemesi, Çin'in; sualtındaki kayalık veya resiflerin üzerleri alüvyonlarla doldurulup yükselterek, bu adaları doğal bir ada statüsünde

gösterip; karasuları, kıta sahanlığı ve MEB sınırlarının belirlenmesini uygun bulmamış, bölgede Çin'in yaptığı faaliyetlerin hukuk dışı olduğunu belirtmiştir. Güney Çin Denizinde, Filipinler-Çin arasında yaşanan uyuşmazlık örneği üzerinden konuya bakıldığında, söz konusu uyuşmazlıkların çözülmesinde ve uyuşmazlıklara sebep olmaması için yapay adalara ve tesislere ilişkin ayrıntılı düzenlemeler yapılmasının gerekli olduğu görülmektedir. 1982 BMDHS'ne göre, devletler; iç sularında, karasularında ve açık deniz alanlarında yapay adalar kurabilir. Ancak, yabancı gemiler ise kurulan bu yapay adaların (tesis ve yapı statüsünde olan) karasularından zararsız geçiş hakkını herhangi bir kısıtlamaya tabi olmadan kullanabilir. Bu nedenle kıyı devleti, zararsız geçişi engelleyecek bir konumda yapay ada ve tesis oluşturamaz.

Kaynakça

Kitaplar

CHEN, Yi-Hsuan, South China Sea Tension on Fire: China's Recent Moves on Building Artificial Islands in Troubled Waters and Their Implications on Maritime Law, *MarSafeLaw Journal* 1/2015.

SIMONS Gregory and CHIFU Iulian, *The Changing Face of Warfare in the 21st Century*, Routledge, New York, 2018.

PROELSS, Alexander. *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, Baben-Baben: Nomos Verlagsgesellschaft, 2017.

ROOT, Joshua L. , "Castles in the Sand: Engineering Insular Formations to Gain Legal Rights over the Oceans", Ying-jeou Ma (ed.), *Chinese (Taiwan) Yearbook of International Law and Affairs*, Leiden/ Boston, Brill Nijhoff, 2014.

SREEKUMAR, Kavya ve Gazi Hassan. *Brief a Study Of Artificial Islands*, Centre for Public Policy Research, Kochi, Kasım 2020.

JAYEWARDENE, Hiran W. , *The Regime of Island of International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1990.

Makaleler

CHANSORÍA, Monika, 1958 UN Conference on Law of the Sea: Six Decades of the Legal Order for Seas and Oceans, *The Japan Institute of International Affairs, Policy Brief*, 20 September 2018, 1-5

ÇAMYAMAÇ, Anıl. *Yapay Adalar ve Uluslararası Deniz Hukuku*, İzmir Barosu Dergisi, Ocak 2017, 79-175.

FURTADO Xavier. 'International Law and the Dispute over the Spratly Islands: Whither UNCLOS?' *Furtado, Xavier. Contemporary Southeast Asia; Singapore Vol. 21, Iss. 3, Dec 1999, s. 386-404.*

FRAVEL M Taylor. 'China's Strategy in the South China Sea', *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, 2011, Vol. 33, No.3, ss.292-319.

LEWIS Reece. *The Artificial Construction and Modification of Maritime Features: Piling Pelion on Ossa*, *Ocean Development & International Law*, , 52:3, 2021, ss.39-259.

MOHAN Malik. *Historical Fiction: China's South China Sea Claims*, *World Affairs*, Vol. 176, No. 1, 2013, ss. 83-90.

JĪNMĪNG Li and Li Dexia, 'The Dotted Line on the Chinese Map of the South China Sea: A Note' (2003) 34 *Ocean Development & International Law*, ss 287-295.

Raporlar/Tezler

Acts Of The Conference For The Codification Of International Law, Official No. : C. 351. M. 145.

1930. V.Geneva, August 19th, 1930, Appendix II Report Of Sub-Committee No. II., Sub-Appendix B., Islands.

AKDAĞ, Cemali. Tidal Analysis of the South China Sea, Delft University of Technology, October Delft, Nederland, 1996.

DOLVEN, Ben., vd. , Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options, Congressional Research Service, 16 June 2015.

HARRISON, James. Evolution of the law of the sea: developments in law-making in the wake of the 1982 Law of the Sea Convention, Doktora Tezi, School of Law, University of Edinburgh, 2007.

İnternet Kaynakları

Asia Maritime Transparency Initiative İnternet Sitesi, <https://amti.csis.org/island-tracker/china/> (Erişim Tarihi: 11.02.2022)

Asia Maritime Transparency Initiative İnternet Sitesi, <https://amti.csis.org/island-tracker/> (Erişim Tarihi: 11.02.2022)

Oriana Skylar Mastro, How China is Bending the Rules in the South China Sea, The İnterpreter (The Lowy Institute), 17 Feb 2021, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/how-china-bending-rules-south-china-sea> (Erişim Tarihi: 16.02.2022)

Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1949_v1.pdf, s. 29-43. (Erişim Tarihi: 04.08.2019)

Birleşmiş Milletler internet sitesi, https://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a_cn4_104.pdf

Birleşmiş Milletler İnternet Sitesi, https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf

Frederick Gerring Jr. Americans and British Arbitrations, <https://play.google.com/books/reader?id=HS4WAAAAYAAJ&pg=GBS.PA34&hl=tr> (Erişim Tarihi: 07. 01. 2022)

James Borton, “China’s Reclamations Roil South China Sea,” International Policy Digest, April 11, 2015 <https://intpolicydigest.org/china-s-reclamations-roil-south-china-sea/> (Erişim Tarihi: 14.02.2022)

Antonio Carpio, “The Banyan Tree Leadership Forum with Antonio Carpio.” Center for Strategic and International Studies, 5 Kasım 2015. <https://www.csis.org/events/banyan-tree-leadership-forum-antonio-carpio>.

Devki Nandan, Legal Aspects of Artificial Islands in International Law, Galgotias University, 12 May 2020, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3625680 (Erişim Tarihi: 06.01.2022)

Fang, Huacan, and Menglan Duan. 2014. “Special Problems in Sea Petroleum Engineering for Beaches and Shallow Sea Areas.” Science Direct Topics. <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/artificial-island>.

PCA Case N° 2013-19, In The Matter Of The South China Sea Arbitration, made 305, s.131, <https://pcacases.com/web/sendAttach/2086> (Erişim Tarihi: 12.02.2022)

“United Nations Convention on the Law of the Sea.” 1982. United Nations, December 10, 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Erişim Tarihi:10.02.2022)

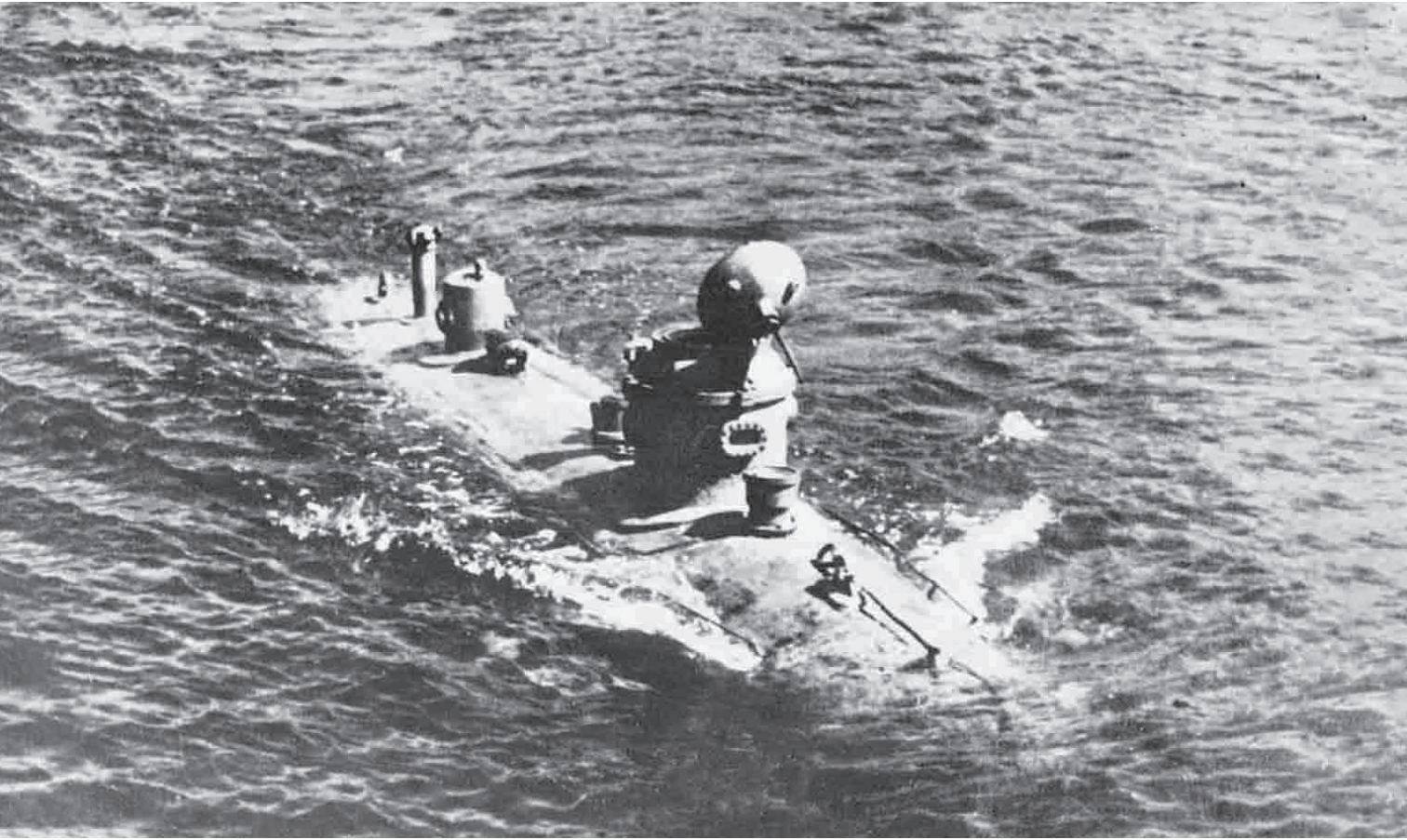
http://www.marsafelawjournal.org/wp-content/uploads/2015/11/MarSafeLaw_Journal_Issue_1-2015.pdf

<https://thediplomat.com/wp-content/uploads/2019/08/thediplomat-blv1.jpg>

<https://amti.csis.org/cuarteron-reef/>

■ Dz.Kur.Bnb. Sadun ŞİFA*

TARİHTEKİ CEP DENİZALTI HAREKÂTLARINDAN GÜNÜMÜZÜN VE GELECEĞİN DENİZ KUVVETLERİ İÇİN ÇIKARILABİLECEK DERSLER



Japon Cep Denizaltısı
(<https://inf.news/en/military/5490703128e305c4381908e302afd222.html>)

* MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 3'üncü Dönem Komuta ve Kurmay Eğitimi.

Öz

Düşmana görünmeden yaklaşabilmek askerî doktrinde her zaman vazgeçilmez bir harekât ihtiyacı olmuştur. Deniz harbinde sualtı ortamı, bu ihtiyacın karşılanmasında en uygun fiziksel koşulları sunmaktadır. Sualtında bulunmak ise harpte cesareten önce teknik beceriyi gerektirmektedir. Bu çerçevede sanayileşmenin katkısı ile birlikte gelişen denizaltılar, yarattığı asimetrik etki ile düşman için giderek önemi artan bir tehdit teşkil etmiştir. Tasarımların çeşitlenmesi ile birlikte platformlar büyürken küçük ölçekteki denizaltılar “cep denizaltıları” olarak adlandırılmaya başlamıştır. Çoğu zaman başka bir platformun taşıyıcı olduğu bu araçlar deniz harbini tek başlarına kazandıramamıştır. Ancak yarattığı zarar ile özellikle savaşta zayıf tarafın oyuna dâhil olmasını sağlamıştır. Çalışma kapsamında yapılacak olan mukayese, sayısal verilerle de desteklenecektir. Bu çerçevede dönemsel olarak farklı anlamlara gelen cep denizaltıların ortaya çıkış koşulları ve faaliyetlerinin incelenmesi ile günümüz ve geleceğe dair derslerin elde edilmesi hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Cep Denizaltı, Harp, Torpido, Sualtı, Harp Tarihi.

Giriş

Alet yapma becerisi, insanın hayatta kalmasının ve yerkürede canlılar arasındaki üstünlüğünün en önemli unsuru olmuştur. Doğa ile mücadelenin ardından dünya üzerinde güç arzusu ile birleşen hayatta kalma güdüsü, savaş; savaşlar ise silah tekniğinin gelişimini hızlandırmıştır. Basit bir okun gergisinden demirin dövülmesine kadar adım adım gelişen teknik kapasite, deniz harbinin sıra dışı unsuru olan denizaltılar açısından da özel bir inceleme alanı yaratmaktadır.

XVII. yüzyıl ile tarih sahnesine çıkmaya başlayan denizaltılar, I. ve II. Dünya Savaşı hazırlıkları ile cereyan eden savaş zarfında maddi olarak sınırsız yakın kaynakları kullanarak harbin gidişatında kritik role sahip olmuştur. Ayrıca hem denizaltı hem de denizaltı savunma harbi imkânlarını artıran sonar, radar ve şnorkelin icadı gibi önemli teknik konseptler denizaltı harbi doktrinine baştan aşağı yeni bakış açıları gerektirirken dönemin karar alıcılarının bu gelişime adapte olmadaki yanılgıları da alınacak dersler arasında yerini almıştır. Başlangıçta harbin sadece simetrik bir silah karşılaştırması olduğu yanılgısına düşen İngiliz Amirallik Dairesi, Alman denizaltı harbi nedeniyle birçok kayıp yaşayarak edindiği tecrübeler neticesinde Tirpitz'e ilk darbeyi bu hakir gördüğü platformlar ile gerçekleştirmiştir.¹

¹ Karl Dönitz, Büyük Amiral Karl Dönitz'in Hatıratı, çev. Muzaffer Elaldi, Deniz Basımevi, İstanbul, 2005, s. 18.

Ele alınan cep denizaltılarının ortaya çıkışını ilk denizaltının² üretiminden başlatmanın dönemlere göre değişken cep kavramı tanımlamasına da katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Bu anlamda “gizlilik” karakterinin yanında sualtında daha uzun süre seyir yapma ihtiyacı ve silah taşıma kapasitesinin artması arzu edildikçe denizaltıların tonajları da artmıştır. Bu çerçevede ileride değinilecek olan küçük ölçekli araçların avantaj sağladığı alanlar denizaltı hacimleri büyüdükçe de ihtiyaç olarak kalmaya devam etmiş ve cep denizaltı kavramı nispi bir kıyaslama olarak ortaya çıkmıştır. Öte yandan günümüzde insansız teknolojilerinin gelişmesi sualtı platformlarına da yansımış bulunmaktadır. Bu kapsamda cep denizaltılarının fonksiyonel rolünü çalan bu sınıf araçların sualtında oyun kurucu etkisini gelecek gösterecektir.

Literatür incelendiğinde I. ve II. Dünya Savaşı'nda Alman denizaltı harbi ve karşısında İngiliz denizaltı savunma harbi dengesi ön plana çıkmaktadır. Ancak Avrupa'da tasarımlar açısından Fransız ve İtalyanların, tecrübeler açısından da Rusların önemli katkıları görülmüştür. Ayrıca Amerika Birleşik Devletleri (ABD) kuruluş tarihinin her aşamasında denizaltılar ile sınırlı da olsa temas etmiş, Japonya ise Almanya ile birlikte seri üretim konusunda sınırları zorlamıştır. Bununla birlikte cep denizaltılarının üretildiği tarihler itibarıyla denizaltıcılık haricinde özel kuvvetler ve balık adam ihtisasları ile iç içe olması nedeniyle ortak bir kurumsal kültür oluşturduğu tespit edilmiştir. Çalışma kapsamında tarihsel veriler neden-sonuç ilişkilerine yer verilerek yorumlama ve karşılaştırma metodu ile ele alınmıştır. Bu çerçevede yeni bir harekât ortamı olan sualtının kullanımından başlayarak günümüze ulaşacak şekilde dönemsel olarak farklı karşılıklara gelen cep denizaltıların incelenmesi ile günümüz ve geleceğe dair çıkarımların elde edilmesi hedeflenmiştir.

1. Cep Denizaltıların Deniz Harekâtında Yeri ve Evrimi

1.1. Yeni Bir Harekât Sahası: “Dalış! Dalış!”

Denize temas eden yüzeyin sızdırmazlığına ilave olarak dalabilen bir cismin tüm yüzeylerinin sızdırmaz olması gereği ve yüzebilirlik dengesinin kontrol edilebilir olması denizaltı platformunun en temel gereksinimleri olmuştur. 1580'de İngiliz William Bourne tarafından oluşturulan teorik prensip ve Cornelius Drebbel'in 1623 yılındaki fiziksel deneyimleri bu platformun ilk emeklemesi olarak kabul edilmektedir.³ Bugünün modern yapılarının

2 Türkçe'de tüm tanımlamalar denizaltı olarak belirtilmesine karşın, İngilizce'de submersible, semi-submersible ve submarine olarak üç farklı ifade yer almaktadır. Submarine günümüzün sürekli olan sualtında intikal eden araçları, submersible ağırlıklı olarak I. ve II. Dünya Savaşı'nda kullanılmış olan gemi şeklinde tasarlanan ve ihtiyaca istinaden dalan araçları, semi-submersible ise suya yarı dalmış durumda hareket eden araçları kapsamaktadır. Richard Knowles Morris, John. P. Holland, 1841-1914, Inventor of the Modern Submarine, United States Naval Institute, Maryland, 1966, s. 7.

3 Sinan Topuz, Modern Deniz Harbini ve Denizler için Mücadeleyi Anlamak, Alibi Yayıncılık, Ankara, 2016, s. 150.

öncesinde ilk harekât ihtiyacı “düşmana görünmeden yaklaşmak” olmuş⁴, bugünkü tabiri ile periskop derinliğine dalabilmek ise arzu edilen teknik hedef seviyesi olmuştur.

Deniz harbinden daha çok bugünün özel kuvvet harekâtı konseptine dâhil edilebilecek olan askerî nitelikte bilinen ilk deneme, 1776 yılında ABD vatandaşı mühendis David Bushnell’in Turtle isimli aracının sualtından intikal ederek HMS Eagle’ın karinasına bomba yerleştirme denemesi olarak gerçekleşmiştir.⁵ Tek kişi tarafından pedal kullanılarak kumanda edilebilen araç, içerisinde bir insana 30 dakikalık hava barındırabilecek şekilde tasarlanmıştır. Ancak aracı 5 yıldır bu çalışmada yer alarak hazırlanan kardeşi Ezra Bushnell’in kullanması düşünülürken o gün için sıra dışı teknik kullanım prensipleri içeren Turtle, Bushnell’in hastalığı nedeniyle Çavuş Ezra Lee tarafından kullanılmıştır. Harekât kapsamında Turtle, HMS Eagle’a 5 deniz miline kadar başka bir vasıta ile yedeklenmiş, sabitlenecek patlayıcı donanım ise HMS Eagle’ın karinasındaki koruma plakaları nedeniyle yerleştirilememiş ve akıntı nedeniyle mevki alınamadığından görev başarısız olmuştur. ABD Bağımsızlık Savaşı’nda önemli bir yeri olan ve gelecek mucitlere ilham veren bu hadisenin gerçekliği daha sonradan fiziki koşullar ve HMS Eagle’ın kayıtları ile çelişse de o günün koşullarında bir kişinin hem seyirci hem komutan hem de başçarkçı olması ve her şeyi el yordamı ile kullanması beklendiğinde başarısızlık yerine yetersizlik denmesinin daha makul olacağı değerlendirilmiştir.⁶ Ayrıca daha sonradan HMS Cerbergs’e karşı denenen kısmi başarılı başka saldırılar, Amerikan sahillerine intikal edecek İngiliz Donanması komutanlarının benzeri bir saldırı ihtimali endişesi duymasına yol açmıştır.⁷

Bushnell’in çalışmalarını ilerleten Fulton, Napolyon’un İngilizler ile savaşta olduğu bir süreçte “torpido” olarak adlandırdığı silahı yedekleyebilen ve sualtından intikal edebilen projesini teklif etmiştir. Birkaç kez dikkate alınmasa da daha sonra Napolyon’un kuracağı komitenin onayını almış ancak savaşı sona erdiren 1802 Amiens Antlaşması neticesinde kendisine verilen destek sona ermiştir. Nautilus olarak adlandırdığı aracını bu sefer kıyının öteki yakasında gelişmelerden haberdar olan İngilizlere sunan Fulton’un bu girişimi, İngiliz Donanması’ndan da yeterli karşılığı görmemiş⁸ ve Amerikalı

4 Paul Kemp, *Underwater Warriors*, Arms & Armour Press, Cornwall, 1996, s. 11.

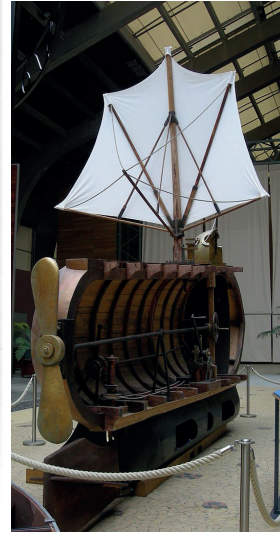
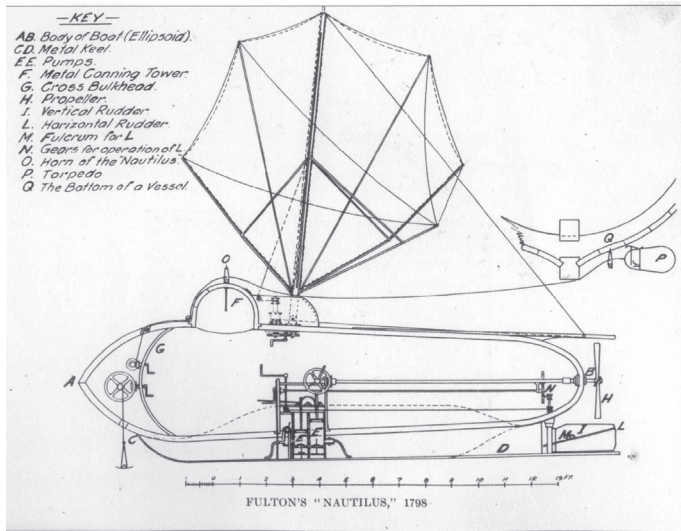
5 Sinan Topuz, a.g.e. s. 185.

6 Paul Kemp, 1996, a.g.e., ss. 13-14.

7 Henry Winram Dickensen, Robert Fulton, Engineer and Artist, His Life and Work, John Lane Company, London, 1913, s. 73.

8 Dönemin İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanı (First Sea Lord of Admiralty) Earl St. Vincent’in Fulton’un denemeleri ve Pitt’in desteği üzerine “Pitt was the greatest fool that ever existed, to encourage a mode of war which they who commanded the seas did not want, and which, if successful, would deprive them on it” ifadesi, İngiliz Donanması’nın fikir tabularını aşamaya yeni teknolojiye bakış açısını yansıtmıştır. Erward Horton, *The Illustrated History of the Submarine*, Double Day & Company, New York, 1974, s. 20.

mucit, fikirlerini İngiliz Hükûmeti dikkatine taşıyan Başbakan William Pitt'in ölmesi ile 1806'da yeniden Amerika'ya dönmüştür.⁹ Burada da ilk başta karşılık göremeyen Fulton, 1812'de İngiltere ile savaşın başlaması neticesinde Nautilus'un daha gelişmiş versiyonu olan ve "stimle"¹⁰ çalışacak Mute isimli gemisini inşa ederken vefat etmiştir.¹¹ Ayrıca Napolyon'un denizaltı ile ilişkili geçerliliği tartışma konusu olan bir hadise daha mevcuttur. Napolyon'un İngilizler karşısında yenilmesinden sonra St. Helen'de sürgün tutulduğu dönemde "denizaltı" ile kaçırılması fikri kendisi tarafından bir İngiliz masalı olarak belirtilse de Fransız subayların Fulton ile geçmiş deneyimleri ve bu suça istinaden infaz edilen kişilerin varlığı bu iddiayı güçlü kılmaktadır.¹² Bu anlamda denizaltılar ile özel kuvvet personelinin stratejik intikali ve harekât sahasından tahliyesi olarak bilinen mevcut konseptin teorik geçmişini bu tarihe götürmek mümkündür.



Şekil Grubu-1: Robert Fulton'un "Nautilus" İsimli Denizaltı Tasarımı ve Maketi¹³

Fulton'un demir gövdeli Nautilus ve Mute denizaltıları harp sahasında kendini gösterme fırsatını yakalayamamış olsa da XIX. yüzyıl, bu silahın gelişmesinde önemli kilometre taşlarına tanık olmuştur. 1850'de Alman Wilhelm Bauer'ün Danimarka'nın Kuzey Denizi'ndeki liman ablukasını

⁹ Henry Winram Dickens, a.g.e., s. 120.

¹⁰ Robert Fulton, Amerika'ya dönüşü sonrası ABD'nin ilk stimli ticari gemisi olan North River Steamboat (Clermont) ve askerî gemisi olan Demogolos'un da mucidi olarak tarihte yerini almıştır.

¹¹ Ocampo Emilio, "The Attempt to Rescue Napoleon with a Submarine: Fact or Fiction?", Napoleonica. La Revue, 2011/2, No: 11, 11-31, ss. 18-19.

¹² Ocampo Emilio, a.g.m., s. 21.

¹³ Wikipedia İnternet Sayfası, "Nautilus (1800 submarine)", [https://en.wikipedia.org/wiki/Nautilus_\(1800_submarine\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Nautilus_(1800_submarine)) (Erişim Tarihi: 23.11.2020).

aşmak için Brandtaucher'i ve 1863'te 140 fit uzunluğu ile dönemin en uzun denizaltısı olan Charles Brün'ün Le Plongeur'ü ilk resmî bahriye dizaynları olarak önemli katkılar sağlasa da tasarımlar askerî makamlarca kabul alamamıştır.¹⁴ Bauer, ayrıca bir tecrübe sırasında denizaltının trim ve ağırlık kontrolünü kaybederek 18 metre derinliğe çakılmıştır. Bu esnada Bauer, sualtında kaportanın açılabilmesi için iç ve dış basıncın eşitlenerek gemiyi terk etme prensibini uygulamış ve kurtulmayı başarmış ve “denizaltıdan serbest çıkış” olarak adlandırılan faaliyeti zorunlu olarak ilk deneyimleyen insan olmuştur.¹⁵ Bauer, İngiltere Kraliçesi Victoria'nın da ilgisini çekmeyi başarmış ve iki deneme daha gerçekleştirmiştir. Ancak başarısız tecrübeler nedeniyle zaten bu silaha sıcak bakmayan ve hukuk dışı olduğu şüphelerini taşıyan İngilizlerin desteği kesilmiş, bununla birlikte Bauer'in sahip olduğu planlar başka ülkelerin bu tasarımı geliştirmemesi için elinden alınmıştır.¹⁶

Askerî maksatlı öne çıkan diğer bir tasarım ise Horace. L. Hunley tarafından ABD İç Savaşı'nda Konfederasyon Donanması stratejistlerinin ihtiyaçları üzerine üretilen model olmuştur. Tasarımcısının da ölümü ile sonuçlanan dört başarısız tecrübenin ardından kullanılan CSS Hunley, 1864 yılında 1.240 tonluk Housatonic gemisine hücum ederek batırmayı başarmıştır. Daha sonra yapılan dalışlardan anlaşıldığı üzere ön tarafındaki mahmuzun hücum ettiği gemiden ayrılmaması nedeniyle CSS Hunley olay yeri yakınında batmış olsa da bu olay tarihte bir denizaltının batırdığı ilk gemi olarak kaydedilmiştir.¹⁷ Ayrıca Hunley Konfederasyon Donanması için denizaltısını üretirken kuzeyde ise 1862 yılında ABD'nin ilk denizaltısı kabul edilen USS Alligator isimli denizaltı Fransız Mühendis Brutus de Villerio'ye yaptırılarak satın alınmıştır. Ancak ilk önce kürekli olarak tasarlanan ve daha sonra pervaneye geçiş yapan bu denizaltı, hava koşulları nedeniyle yaşadığı çatma sonucu savaşmadan ömrünü tamamlamıştır.¹⁸ ABD İç Savaşı'nın iki cephesindeki denizaltıların karşılaştırması Tablo-1'de sunulmuştur.

14 Robin Trott, “Evolution of the Submarine Timeline”, Marine Modelling International, Submarine Special, 6-12, s. 7; Edward Horton, a.g.e., ss. 21-30.

15 Şamil Hızal ve Abdullah Can Erenoğlu (der.), Dünya Denizaltıcılık Tarihi, Deniz Basımevi, İstanbul, 2014, s. 23.

16 Bauer 1856'da çalışmalarına Rus Çarlığı'nın desteği ile devam etmiş Le Diable Marine (Deniz Şeytani) isimli tasarımı ile 4 saatlik gösteri dalışı gerçekleştirmiştir. Şamil Hızal ve Abdullah Can Erenoğlu (der.), a.g.e., s. 24.

17 Edward Horton, a.g.e., s. 28.

18 “Alligator: The Forgotten Torchbearer of the U.S. Submarine Force”, UnderseaWarfare, Spring 2006, Vol.: 8, No.: 3, https://web.archive.org/web/20151011151224/http://www.public.navy.mil/subfor/underseawarfaremagazine/Issues/Archives/issue_30/alligator.html (Erişim Tarihi: 25.11.2020).

Tablo-1: CSS Hunley ve USS Alligator Denizaltılarının Karşılaştırması

	CSS Hunley	USS Alligator
Boy	12 m	14 m
Tahrik Sistemi	El ile çevirmeli pervane	18 adet kürek (önce) El ile çevirmeli pervane (sonra)
Personel	2 subay, 6 denizci er	1 subay, 2 dalgıç, 1 dümenci, 8 kürekçi
Silah	1 adet saplamalı torpido	2 adet mıknaş mayın

Aynı dönemde ahşap gemilerin toplar karşısındaki yetersizliği sonucunda Avrupa'da 1859'da Fransız La Gloire ve karşısında İngiliz HMS Warrior, demir gemilerin ilk örnekleri olarak hizmete girmiştir. Virginia ve Monitor ise ABD İç Savaşı öncesinde diğer kıtanın öncüleri olmuştur. Bu çerçevede üst güverte aksamı ve karinanın güçlenmesi ise hem karar alıcıları hem de tasarımcıları yeni silah arayışlarına itmiştir. Ayrıca sualtında bir vasitanın hareket ettirilebilmesi fikri hızla filizlenmiş, Hunley'in başarısının ardından 1866 yılında İngiliz mühendis Robert Whitehead tarafından Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun sunduğu imkânlar ile saatte 7 deniz mili süratte 600 yarda kat edebilen torpido üretilmiştir.¹⁹ Denizaltının temel silahı kabul edilen torpidolar için ise öncelikle denizaltı düşünülmemiştir. Bu çerçevede torpidoları taşımak üzere torpido botları üretilmiş ve ufuk taramasının sadece insan gözü ile yapılabildiği süreçte özellikle gece harekâtları etkili olmuştur. Başarılı tecrübelerin ardından²⁰ bu yeni silaha ilgi giderek artmış ve XX. yüzyıla adım atılırken sürat 20 deniz miline, menzil de 2.200 yarıdaya ulaşmış, 10 sene içerisinde ise 10.000 yarıdalık menzil elde edilmiştir.²¹

1870 yılına gelindiğinde ABD'de daha sonradan ABD'nin ilk denizaltısına adını verecek Holland'ın, okyanusun diğer yakasında İngiltere'de ise Reverend Garrett'in tasarımları ile Rus mühendislerin çeşitli çalışmaları ortaya çıkmıştır. 1879'da St. Petersburg'da mayını düşman gemisinin altında bırakarak ateşle ikazlayabilen cep denizaltıları üretilmiş, ancak tecrübelerde yüksek personel zayıyatı da söz konusu olmuştur.²² Rusların bir sonraki cep denizaltı deneyimleri ise oldukça zaman almıştır. Karadeniz'de liman savunması maksadıyla Rus Kara Kuvvetleri tarafından 2 torpido taşıyabilen 4 kişilik Holland tipi denizaltılar üretilmiş, daha sonrasında bu gemiler Deniz Kuvvetleri'ne teslim

¹⁹ Şamil Hızal, a.g.e., s. 34.

²⁰ Osmanlı-Rus Harbi sırasında 26 Ocak 1878 günü Rus Amiral Makaroff tarafından 80 metre mesafeden atılan Whitehead torpidosu 2.000 tonluk İntibah isimli Türk vapurunu batırması ve olay tarihi başarılı ilk torpido atışı olarak geçmiştir. Şamil Hızal, a.g.e., s. 34.

²¹ Max Boot, War Made New, Gotham Books, New York, 1964, s. 9.

²² Paul Kemp, 1996, a.g.e., s. 15.

edilerek 1918 yılında Donauflotte gemilerine karşı kullanılmak istenirse de Avusturyalılar tarafından ele geçirilmiştir.²³

Garrett'in İngilizlerin yeraltı tren hatlarında kullanılan stimli motorları kullandığı 45 fit uzunluğundaki Resurgam denizaltısı 5 saate kadar gemiyi dalışta seyrettirmeye imkân sağlamıştır.²⁴ Ancak tecrübeler için yedeklendiği bir zamanda batan denizaltının tasarımı, 1885'te İsveçli silah satıcısı Thorsten Nordenfelt'in düşünceleri ile birleşmiş ve Nordenfelt-I ismiyle baş tarafta torpido kovanına sahip ilk denizaltı ortaya çıkmıştır. Yunanistan tarafından 9.000 sterlin karşılığında satın alınan 20 metre uzunluğa ve demir gövdeye sahip Nordenfelt-I, 4 kts sürat ile 14 deniz mili seyir siasına sahip olmuştur.²⁵ Seri üretim olarak gerçekleşen yeni silahın ikinci ve üçüncüsü Osmanlı Bahriyesi için sipariş edilmiştir. Bu yeni teknolojiye sahip silah Osmanlı tarafından satın alınmış olsa da zorlayıcı teknik hususlar nedeniyle hangi amaçla kullanılacağına ilk başta karar verilememiştir. Ancak, kısa zaman önce tarihin ilk torpido atışı ile gemisini kaybeden Osmanlı Bahriyesi'nde 1888 yılında geniş bir kitlenin gözleri önüne torpido ile eski bir vapurun batırılması dünya denizaltıcılık tarihinin ilk başarılı torpido atışı olarak kaydedilmiştir. Sualtında denge problemleri yaşamasına rağmen denizaltının satıhta torpido botlara nazaran daha az görülmesi nedeniyle hem Osmanlı Bahriyesi hem de gözlemde bulunan İngiliz temsilcisi tarafından denizaltının sığ sularda kıyı ve liman ağzlarının savunulmasında taktik rollerde kullanılabileceği değerlendirilmiştir.²⁶

Eş zamanda Fransa'da Le Ploungeur'un başarısızlığının ardından dar görüşlülük ile denizaltı fikrinden uzak kalınsa da 1886 yılında İngilizlerin abluka uygulaması durumunda limanda sıkışıp mağlup olmaktan başka bir sonuç görmeyen Fransa Bahriye Bakanı Amiral Aube, danışmanların karşı çıkmasına rağmen kuvvetli donanmalarına karşı en ucuz, en güvenilir ve bekası yüksek denizaltıların geliştirilmesi için direktif vermiştir.²⁷ Sivil bir mühendis olan Claude Goubet tarafından Goubet-1 1887'de 55 beygir gücüne sahip bir elektrik motoru ile inşa edilmiştir. Benzer şekilde ve hatta daha önce ilk elektrikli denizaltı, teknik olarak daha zayıf olmasına rağmen İspanyol deniz subayı Isaac Peral tarafından tasarlanarak hayata geçirilmiş ve bugünün klasik denizaltılarının tahrik sistemi ortaya çıkmıştır. Fakat Fransa'da olduğu gibi İspanyol denizaltıcılığı bu birikimi sürdürememiştir.²⁸

23 Paul Kemp, 1996, a.g.e., s. 15.

24 Robin Trott, a.g.m., s. 8.

25 Navypedia İnternet Sayfası, "Nordenfelt I Submarine (1886)", http://www.navypedia.org/ships/greece/gr_ss_nordenfelt_i.htm (Erişim Tarihi: 28.11.2020).

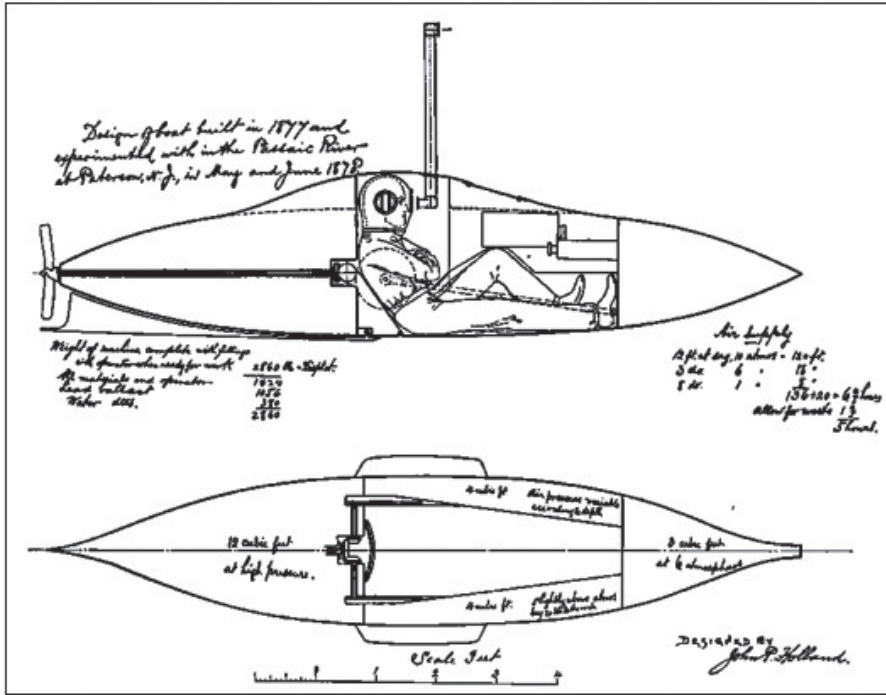
26 Evren Mercan, "Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid", Güvenlik Stratejileri Dergisi, İstanbul, 2012, Yıl: 8, Sayı: 15, 163-184, ss. 177-178.

27 Şamil Hızal, a.g.e., s. 56.

28 Şamil Hızal, a.g.e., ss. 54-55.

1.2. XX. Yüzyıla Geçiş Dönemi: Kabul ve İnkâr

Goubet'in ardından II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar kullanılacak olan "dalabilen torpido botu" konseptinin öncüsü Fransızlar olmuş ve 1899'da modern denizaltıların atası sayılan Narval inşa edilmiştir. Bahse konu konsept, uçakların öncelikli bir tehdit hâline gelmesine kadar kabul görmüştür.²⁹ Bu konsept için dalış faaliyeti sadece sakınma ve genellikle son yaklaşma amaçlı yapılmakta, intikaller satıhtan yapılarak teknik dezavantajların etkisi azaltılmakta, askerî fonksiyon olarak vur-kaç taktiği uygulanmaktadır.³⁰ Bununla beraber Fransa tarafından denizaltı geliştirme ekolü saldırı ve savunma olarak ikiye bölünmüş, gelişen büyük tasarımların yanında oldukça düşük maliyetleri ile les sous-marins olarak adlandırılan 45 tonluk elektrik tahrikli cep denizaltıları da yakın kıyı güvenliği amacıyla üretilmeye devam etmiştir.³¹



Şekil-2: John P. Holland'ın 1878 Tarihli İlk Denizaltı Çizimi³²

İrlanda asıllı ABD'li mucit John P. Holland ise 1870'lerde başladığı tasarımlara kaynak bulmakta oldukça zorlanmış, birçok defa bağış ve çeşitli derneklerin yardımlarını almıştır. Ayrıca ABD Donanması tarafından açılan

29 Şamil Hızal, a.g.e., ss. 61-63.

30 Richard Knowles Morris, a.g.e., s. 7.

31 Richard Compton-Hall, The Submarine Pioneers, Sutton Publishing, Gloucestershire, 1999, s. 120.

32 Richard Knowles Morris, a.g.e., s. 176.

yarışmalara da katılmış ancak tasarım gereksinimlerinin karşılanamaması sebebiyle 1900'e kadar arzuladığı denizaltıyı üretmekte başarılı olamamıştır. İspanya ile harp çıkmak üzere olduğunda Havana'da limanda bulunan Vizcaya harp gemisine karşı Holland denizaltısının kullanılması için Amiral Bunce tarafından projenin yakından takibi emredilmiş, fakat kabulün savaş sonrasında gerçekleşmesi nedeniyle harpte deneme yapılamamıştır.³³ Bahse konu kabul ise Fransa'daki gelişmelerin öne çıkması ve Deniz Bakanı Yardımcısı olan Theodore Roosevelt'in teklif ve tavsiyesiyle gerçekleşmiş ve 18 Nisan 1900'de USS Holland satın alınarak hizmete girmiştir.³⁴

Holland'ın tasarımları özellikle kıyı savunmasında kendisini zayıf hisseden ABD tarafından düşük maliyet özelliği ile kabul görmeye devam etmiş ve sipariş miktarları artmıştır.³⁵ Bir asırlık reddin ardından İngilizlerin denizaltıcılık faaliyetleri de Holland-I denizaltısı ile 2 Ekim 1901'de başlamış ancak bu faaliyet o gün törenli bir açılıştan ziyade gizli tutulan bir araştırma olarak icra edilmiştir.³⁶ Test amaçlı üretilen ve Fulton onuruna onun adını taşıyan müteakip tasarım ise 1904 yılında Rus-Japon Savaşı'nın en şiddetli safhasında tarafsızlık ilkesini bozmamak için gizlice taşınarak Rusya'ya satılmıştır.³⁷ Diğer bir yandan Holland Şirketi, Japonlar ile de anlaşma imzalamış ve Kobe'de yeni denizaltıların imaline devam etmiştir. Birçok ülkeye ihraç edilen patente rağmen denizaltıların harp sahnesinde ses getiren olayı 1914 yılında Holland'ın ölümünden 40 gün sonra gerçekleşmiştir. Alman Donanması'na ait 450 ton ağırlığında ve Otto Weddigen komutasındaki U-9, toplam 36.000 tonluk İngiliz Aboukir, Cressy ve Hogue kruvazörleri ve yaklaşık 1.400 personelini torpido ile batırmış, bir denizaltının neler yapabileceği konusundaki şüpheleri ortadan kaldırmıştır.³⁸

33 Şamil Hızal, a.g.e., ss. 72-73.

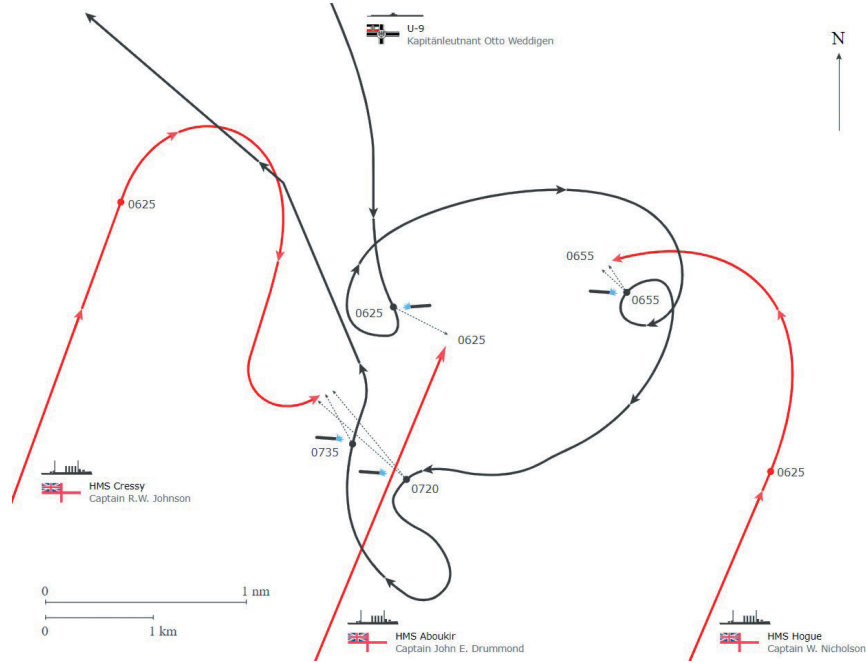
34 Ertesi sene ABD Başkanı seçilecek olan Roosevelt döneminde, geçmişte tanışıklığı olduğu Alfred T. Mahan'ın da etkisiyle ABD deniz hâkimiyeti teorisi ışığında ulusal güvenlik anlayışı deniz üzerinden şekillenmeye başlamıştır. Ayrıca icra edilen komite çalışmasına da Albay rütbesinde katılan Mahan, denizaltı için "Hükûmetin denizaltının başarısızlığından kaybedeceği paranın riski, içinde bulunduğumuz korumasız durumda denizaltının başarı ile sağlayacağı korumadan daha fazladır." yorumunda bulunmuştur. Richard Knowles Morris, a.g.e., ss. 79-87; 1905 yılında Roosevelt bizzat USS Plunger adıyla bir denizaltıda dalış tecrübesine katılmış ve bu faaliyet sonrasında mali desteğin artırılmasına yönelik direktif vermiştir. Richard Compton-Hall, 1999, a.g.e., s. 156.

35 Şamil Hızal, a.g.e., s. 78.

36 Richard Compton-Hall, *Submarine Boats: The Beginnings of Underwater Warfare*, Arco Publishing, New York, 1983, s. 119.

37 Holland ile aynı dönemde rekabet içinde olan diğer bir Amerikalı mucit ise Simon Lake'tir. Ancak Donanma'nın tercihinin Holland olması nedeniyle masraflarını karşılayabilmek için mayın dökme ve mayın temizleme fikrine yönelmiştir. Bununla birlikte Argonaut isimli denizaltısı ile New York-Norfolk arasında 2.000 mil kat ederek açık deniz seyri yapmıştır. Şamil Hızal, a.g.e., s. 82; Richard Knowles Morris, a.g.e., s. 117.

38 Richard Knowles Morris, a.g.e., s. 134.



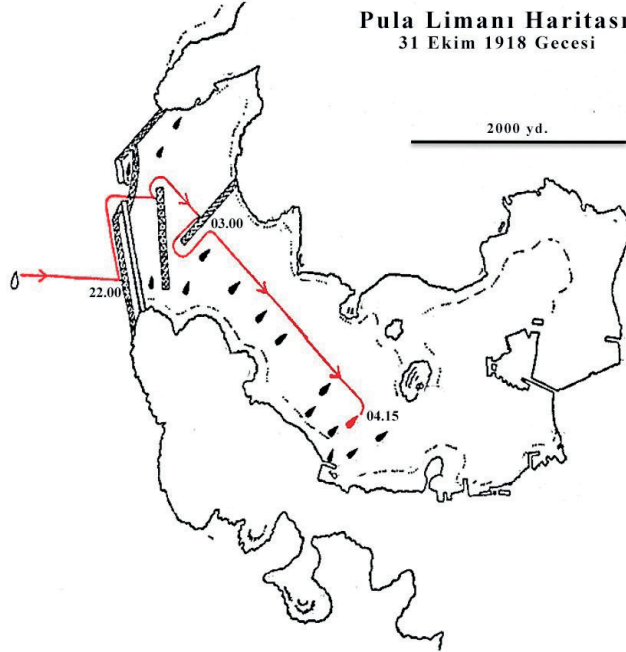
Şekil-3: U-9 Denizaltısının İngiliz Gemilerine Saldırısı³⁹

Giderek büyüyen denizaltıların dönemin teknolojisine istinaden iyi korunan dar limanlara sızmalarının zor olmaları nedeniyle sualtından intikal edebilen daha küçük ölçekli bir silahın denenmesi ilk olarak İtalyanlar tarafından hayata geçirilmiştir. I. Dünya Savaşı sürerken Avusturya karşısında siyasi yerini belirleyen İtalyanlar, bir torpidonun insan ile güdülmesinin tatbik edilebilirliğini sorgulamış ve dalış elbisesi giymiş 2 personelin kullanabileceği modifiye edilen bir İtalyan B57 torpidosu tasarımı olan Mignatta 1918’de ortaya çıkmıştır.⁴⁰ Yapılan sızma harekâtında Pula’da liman ağzına kadar çekilerek taşınan Mignatta, tehdit beklemeyen gemilerin aydınlatmaların açık ve personelinin rahat olmasından faydalanarak kolaylıkla yön bulabilmiş, 20.000 tonluk sancak gemisi SMS Viribus Unitis’e zaman ayarlı patlayıcı yerleştirmeyi başarmıştır. Yerleştirme sonrasında 2 pilot, personel tarafından yakalanarak gemiye alınmış ve sorgulanmıştır. Fakat gemi personeli bu yakalama neticesinde dahi tehlikenin ne olduğunu sezememiş, gerekli sızmazlık ve güvenlik tedbirlerini almamıştır. Sabah 06.20 olduğunda ise zamana ayarlı patlayıcı aktive olmuş ve gemi, karinasından aldığı hasar ile suya gömülmeye başlamıştır. Başarıyı özetlemek gerekirse 2 pilot ve 1 torpido kendisinden 30 kat büyük olan 20.000 tonluk sancak gemisini

³⁹Wikipedia İnternet Sayfası, “Action of 22 September 1914”, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SM_U_9_\(submarine,_1910\)#/media/File:Action_of_22_September_1914_-_EN.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SM_U_9_(submarine,_1910)#/media/File:Action_of_22_September_1914_-_EN.svg) (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

⁴⁰ Paul Kemp, 1996, a.g.e., ss. 16-17.

mağlup etmiştir.⁴¹ Başarı İtalyan Donanması tarafından takdirle karşılanmış olup Adriyatik'teki sahil ve limanların korunmasında kullanılmak üzere Alfa ve Beta tiplerinde 11 cep denizaltısı daha üretilmiş ancak bu süreçte savaşın sona ermesi nedeniyle denizaltılar kullanılmamıştır.



Şekil-4: İtalyan Mignatta'nın Pula Limanı Harekâtı

Tablo-2 1864-1906 Arasında Üretilen Denizaltıların Karşılaştırması⁴²

Denizaltı Tipi	Üretim Yılı	Boy	Personel	Silah Yüğü
CSS Hunley	1864	40 fit	1+8	Saplama torpido
Holland-I	1878	14 fit	1	-
Resurgam	1879	45 fit	1+2	-
Nordenfelt I	1885	64 fit	1+2	1x 14'' kovan
Nordenfelt II-III	1886	100 fit	1+4	2x 14'' kovan
Peral	1887	70 fit	1+5	1x 14'' kovan

41 H.I. Sutton, "Mignatta-The World's First Combat Swimmer Ship Attack", 08.11.2018, <http://www.hisutton.com/Mignatta.html> (Erişim Tarihi: 29.11.2020); Savaş dahi olsa yapılan onurlu bir eylemi not etmek gerekir. Saldırıdan sonra serbest kalarak ülkelerine dönen 2 pilota devlet nişanesi ve 1.300.000 lira değerinde altın verilmiş olup 2 pilot bu ödülün bir miktarını gemide ölen personelin dul ve yetim kalan ailesine aktarmıştır. Paul Kemp, 1996, a.g.e., s. 21.

42 Richard Compton-Hall, 1983, a.g.e., ss. 182-184.

Denizaltı Tipi	Üretim Yılı	Boy	Personel	Silah Yülü
Plunger	1897	85 fit	1+6	2x 14" kovan
USS Holland (VI)	1900	53 fit	1+8	1x 18" kovan
HMS Holland	1901	63 fit	2+6	1x 18" kovan
Protector (Rusya)	1902	67 fit	2+5	3x 18" kovan
Holland (Japonya)	1905	63 fit	2+6	1x 18" kovan
Hajen (İsveç)	1905	76 fit	2+6	1x 18" kovan
O-1 (Hollanda)	1906	67 fit	2+8	1x 18" kovan

1.3. Av Başlıyor: II. Dünya Savaşı

Bir barbarlık ve korsanlık silahı olarak görülen denizaltılar 1899 Lahey Konferansı'nda yasaklanmaya çalışılmıştır. Almanya tarafından başarıyla icra edilen denizaltı harbine rağmen İngilizlerin I. Dünya Savaşı'nı kazanması ise denizaltıların yaşamının sona erdiği görüşünü benimsetmiştir. Bu düşünceyle birlikte denizaltı savunma harbine ayrılan bütçeler ve fikir çalışmaları da gerilemiş, ancak II. Dünya Savaşı'nda yeniden aynı bedellerin ödenmesine yol açmıştır.⁴³

İnsan torpido fikrini benimseyerek geliştiren İtalyanlar tarafından Maiale, İngilizler tarafından ise Chariot⁴⁴ adıyla anılan tasarım ile standart bir torpidonun kurbağa adam donanımlı iki kişi tarafından dokuz metre derinlikte kullanılabilir hâle getirilmesi sağlanmıştır.⁴⁵ Deniz harbinin farklı disiplinlerini bir araya getiren bu araçlar, I. Dünya Savaşı'nda cep denizaltılarının kazandığı başarıların II. Dünya Savaşı'nda da pekiştirilmesinin öncüleri olmuş, yarattıkları harekât konsepti günümüzün özel ihtisas gerektiren bir yöntemi olarak geliştirilmiştir. II. Dünya Savaşı, denizaltı harbi açısından çok önemli

43 Holger H. Herwig, "Innovation Ignored: The Submarine Problem, Germany, Britain and the United States, 1919-1939", *Military Innovation in the Interwar Period*, 227-264, ss. 262-263, <https://doi.org/10.1017/CBO9780511601019.007> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

44 Savaş sırasında İngilizlerin eline geçen 1 adet gemiye İngilizler savaş arabası anlamına gelen Chariot ismini vermişler ve bu araçtan faydalanarak kendi araçlarını üretmişlerdir. Bu olay bize terk edilen savaş gemisinin batırılma nedenlerinin bir örneğini sunmaktadır. Şamil Hızal, a.g.e., s. 489.

45 Neil Mallard, *Submarine, Eyewitness Book*, New York, 2003, s. 24.

gelişmeleri tetiklemiş olmakla birlikte cep denizaltıları ile bir ana araca bağlı kalmaksızın uzun süreli hareket kabiliyetine sahip denizaltılar arasındaki kullanım konseptini belirgin şekilde ayırmıştır. Bu çerçevede II. Dünya Savaşı'nın cep denizaltıları kavramını üç kategoriye ayırmak mümkündür: İnsan torpidolar, küçük kısmen dalabilen araçlar ve cep denizaltıları.⁴⁶

1941 yılında Akdeniz'de sürdürülen harekâta İngiliz Akdeniz Filosu Komutanı Amiral Sir Andrew Cunningham'ın emrindeki unsurlar ile birlikte İskenderiye Limanı'nda bulunduğu sırada HMS Valiant ve HMS Queen Elizabeth, İtalyan Deniz Kuvvetleri'nin The Decima Mas olarak adlandırılan özel kuvvetler birliğinin Maiale tipi denizaltılarının saldırısına maruz kalmıştır. Alınan hasar İngilizlerin Akdeniz'de kilit role sahip bahse konu gemilerini harekâttan sakıt bırakmıştır. Resmî adı Siluro a Lenta Corsa (SLC)⁴⁷ olan bu araçlar, önce Kuzey Afrika sahillerinde birkaç küçük ölçekli denemelerde bulunmuş ancak teknik aksaklıklar nedeni ile sonuca ulaşamamıştır. Ağustos 1940'ta ilk denemede taşıyıcı Iride denizaltısı Bomba Körfezi'ne yaklaşma sırasında hava unsurları tarafından engellenmiş ve torpido hücumu ile batırılmıştır. 1 ay sonra ise Gondar denizaltısı ile yeni bir deneme yapılmış ancak bu sefer denizaltı, HMS Stuart tarafından fark edilerek engellenmiş ve personel savaş esiri olarak alınmıştır. Bu başarısızlığın neticesinde hem araçların hem de personelin eksikliğinden ötürü 1941 kışında gerçekleşecek İskenderiye saldırısına kadar başka bir deneme yapılamamıştır.



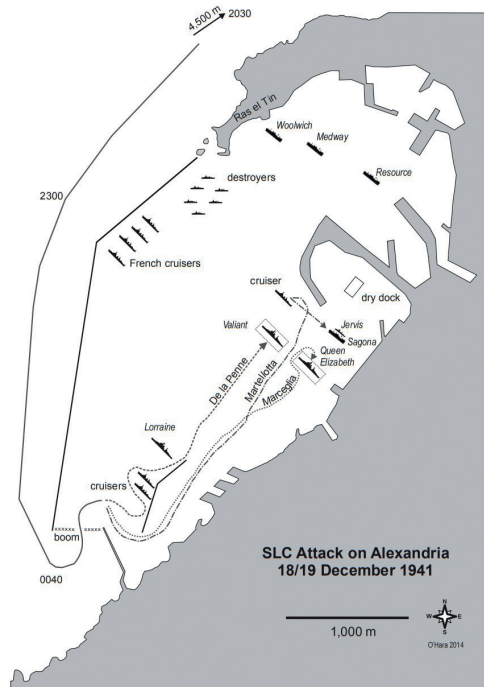
Şekil-5: Maiale Araçlarını Taşıyabilen İtalyan Ambra Denizaltısı⁴⁸

46 Paul Kemp, Midget Submarines of the Second World War, Chatham Publishing, Dubai, 1999, s. 11.

47 Yavaş giden torpido.

48 Paul Kemp, 1999, a.g.e., s. 23.

GA3 ismiyle adlandırılan harekât öncesinde hava keşif ve sahil ajanları vasıtasıyla liman içi ağ savunmasına ilişkin bilgiler elde edilmiştir. Scire denizaltısı tarafından taşınan üç Maiale aracı 3 Aralık 1941 tarihinde La Spezia'dan ayrılarak 9 Aralık 1941'de Leros Limanı'nda Maiale operatörlerini güverteye almıştır. 18/19 Aralık 1941 gecesi denize bırakılan araçlar tarafından liman giriş-çıkış trafiği izlenmiş ve savunma ağının indirildiği sırada trafiği düzenleme maksatlı açılan ışıkların da yardımıyla limana kolaylıkla sızılmıştır. Bazı arızalar yaşansa da Queen Elizabeth ve Jargos destroyerine bağlı Sagona tankerine patlayıcılar yerleştirilmiş, Valiant'ın ise omurga altında deniz tabanına patlayıcı bırakılmıştır. Müteakiben tespit neticesinde Valiant'ın üzerindeki nöbetçiler tarafından alarm işletilerek tel marifetiyle karina kontrolleri prosedürü uygulandıysa da patlayıcılar bulunamamıştır. Saat 03.25'te iki personelin yakalanmasına rağmen 05.58'de Sagona ve yanındaki Jervis, birkaç dakika içinde ise Queen Elizabeth ve Valiant için yerleştirilen patlayıcılar infilak etmiş, gemiler batmasa da yan yatarak ağır hasar almıştır. Bu saldırının yanında 13 Kasım 1941'de Ark Royal'in ve 25 Kasım 1941'de HMS Barham'ın da U-331 denizaltısı tarafından batırılması ile birlikte Amiral Cunningham, üst makamlara Doğu Akdeniz'de artık bir İngiliz ana gemisi kalmadığını bildirmiştir.⁴⁹ Özetlemek gerekirse Mignatta'nın başarısı bu sefer 6 cesur adam ve 3 torpido tarafından tekrarlanmıştır.



Şekil-6: İskenderiye Limanı Saldırısı⁵⁰

⁴⁹ Paul Kemp, 1996, a.g.e., ss. 28-32.

⁵⁰ Vincent P. O'Hara and Enrico Cernushi, "Frogman against a Fleet: The Italian Attack on Alexandria 18/19

Mayıs 1942’de Ambra denizaltısı ve üç araç ile havuzda bulunan Queen Elizabeth ve denizaltı ana gemisi HMS Medway için yeni bir harekât düzenlenmiş fakat başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Başarısız harekâtın analizinde batı yönlü akıntının mevcudiyeti bilinmesine rağmen araçların olması gerekenden iki deniz mili batıda bırakılması ve artırılmış liman emniyetinden dolayı dalgıçların yaşadığı zaman kaybı hatalar olarak gösterilmiştir. Ağustos 1942’de ise bir deneme daha gerçekleştirilmiş fakat ekibi taşıyan Scire denizaltısının Hayfa Limanı’na ulaşmadan önce batırılması nedeniyle harekât başlamadan sonra ermiştir.⁵¹

Tablo-3: Maiale Tipi Araçların Özellikleri⁵²

2 Kişilik Maiale Tipi Sualtı Araçları	
Uzunluk	6,7 m (patlayıcı ile 7,3 m)
Genişlik	1,3 m
Sürat	4,5 kts
Menzil	15 nm (3 kts), 4 nm (4,5 kts)
Patlayıcı	220 kg (sonradan 300 kg)
Tahrik Sistemi	1,6 Hp elektrik motoru

Maiale operasyonları yalnızca Doğu Akdeniz ile sınırlı kalmamış, Cebelitarık açıklarında da İtalyanlar tarafından daha değişik bir konsept ile etkili şekilde kullanılmıştır. Olterra isimli 5.000 tonluk İtalyan tanker gemisi, İngiliz komandolarınca sabote edilmesi sonucunda Algericas/İspanya açıklarında karaya oturmuştur. Bu gemiyi bir fırsat olarak değerlendirilen Decima Mas, gemiyi onarmak isteyen sivil personel rolüne girmiş ve İspanyol devriyelerinin gözleri önünde gemiyi bir üs hâline getirmiştir. Hızlı bir teknik operasyon ile geminin baş tarafından Maiale araçlarının girip çıkabileceği gizli bir kapak inşası yapılmıştır.⁵³ Haziran 1942’de hazır olan üs ile 3 ay içerisinde 5 ticaret gemisi başarı ile mayınlanmıştır. Bunun üzerine tankerin İspanyollara satılacağı gerekçe gösterilerek Algericas Limanı’nda onarımlarının yapılması sağlanmış ve ekibin beklediği gün 6 Aralık 1942’de gelmiştir. HMS Nelson, HMS Renown, HMS Furios ve HMS Formidable ana gemileri Cebelitarık’tan içeri girmesinin ardından 3 Maiale sualtı aracı ile hücum denemesi yapılmış ancak birinci araç mayına çarpma, ikinci ve üçüncü araç ise erken tespit edilme neticesinde harekât başarısız olmuştur.⁵⁴

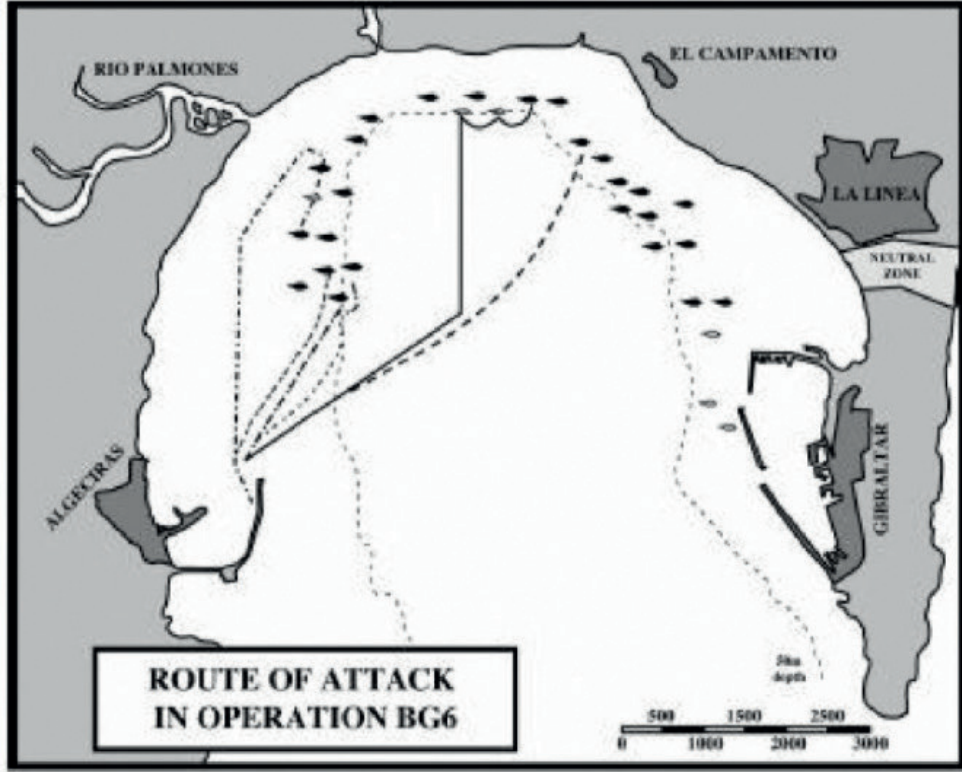
December 1941”, Naval War College Review, 2015, V.: 68, N.: 3, Art.: 8, 119-137, s. 126.

51 Paul Kemp, 1996, a.g.e., ss. 28-32.

52 Paul Kemp, 1996, a.g.e., s. 34.

53 Paul Kemp, 1999, a.g.e., s. 27.

54 Nick Nutter, “Operation Ursa Major, an Italian operation to sink allied shipping at Gibraltar”, 19.12.2019,



Şekil-7: Olterra Gemisi Merkezli Saldırıları⁵⁵

Bu başarısızlıklar Olterra'nın tespitine yol açmamış, savaş bitene kadar gemi aracılığı ile daha küçük niteliğe sahip birçok müttefik gemisine hasar verilmiştir.



Şekil-8: Olterra Tankeri⁵⁶

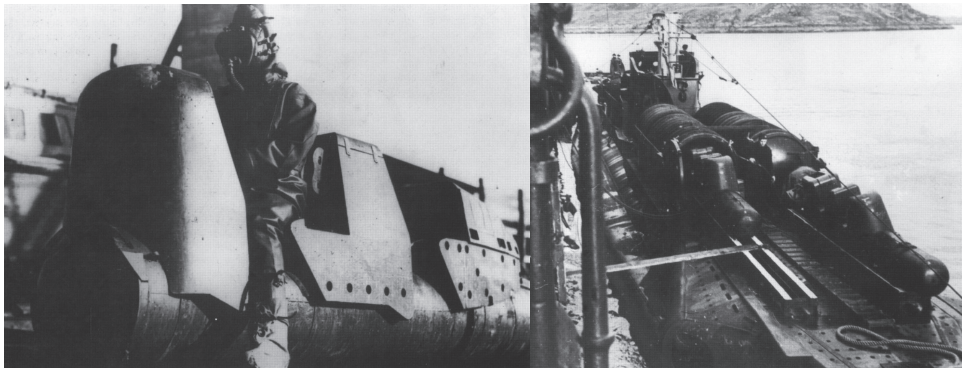
https://www.visit-andalucia.com/one_post.php?id=303&title=operation-ursa-major-an-italian-operation-to-sink-allied-shipping-at-gibraltar (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

⁵⁵ Jack Greene ve Alessandro Massignani, *The Black Prince And The Sea Devils: The Story Of Valerio Borghese And The Elite Units Of The Decima Mas*, Da Capo Pressi 2004, Harita No.2.

⁵⁶ Giulio Poggiaroni, "Naval Intelligence Operations of the Servizio Informazioni Segrete", 02.02.2020,

İtalyan Donanması, Maiale aracı ile işlettiği konsepti devam ettirmiş ve daha büyük ölçekte 4 kişiye kadar personel alabilen CA serisi araçları üretmiştir. Tren yolu ile Karadeniz'e aktarılan bazı araçlar Almanların Sovyet sahillerine yaptığı abluka harekâtında düşük düzeyli saldırılarda kullanmış, SC-207 ve SC-208 Sovyet denizaltılarının batırılması başarısı elde edilse de birçoğu hem teknik hem de karşı saldırılar nedeniyle başarısız olmuştur.⁵⁷ Ayrıca bahse konu cep denizaltılarının Amerika'nın Atlantik kıyılarında kullanılması İtalyanlar tarafından teklif edilerek Almanya ile ortak hareket edilmek istenmiştir. Ancak Dönitz, İtalya ile tam iş birliği içinde olsa da Almanya'nın Panama Kanalı'na abluka ve kara üzerinden sabotaj yapılmasını içeren farklı bir harekât konsepti öngörmesi nedeniyle kendi denizaltılarına yapılacak modifikasyonu kabul etmemiştir.⁵⁸

İngilizlerin ele geçirilen Maiale üzerinden geliştirdiği Chariot modelinin üretilmesinde en önemli faktör İskenderiye'de yaşadıkları saldırı olmuş, neyin gerçekleştiğini dahi tam olarak idrak edemeyen İngiliz Genelkurmayı tarafından bir benzerinin yapılması emredilmiştir. İlki 1942'de suya inen Chariot modellerinin deniz uçakları ile de taşınabilmesi için hazırlık yapılmış ancak ağırlıklı olarak İngiliz denizaltılarının üzerine yerleştirilmesi sağlanmıştır. Chariot araçları ilk olarak Norveç kıyılarında bulunan Alman Tirpitz için düşünülmüş fakat intikal sırasında taşıyıcı araçtan kopmaları nedeniyle denemeler başarısızlıkla sonuçlanmıştır. İngilizler tarafından 1942 ve 1944 yılları arasında icra edilen 6 harekâta cep denizaltıları, gemilerin etkisiz hâle getirilmesi ve Sicilya'ya çıkarma öncesi sahil keşfi yapılması amacıyla kullanılmış, İtalyan ve Japon kuvvetlerine 5 önemli kayıp verdirilmesi sağlanmıştır.⁵⁹



Şekil Grubu-9: İngiliz Chariot Cep Denizaltıları ve Ana Denizaltıya Yükleme⁶⁰

<https://comandosupremo.com/servizio-informazioni-segrete/> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

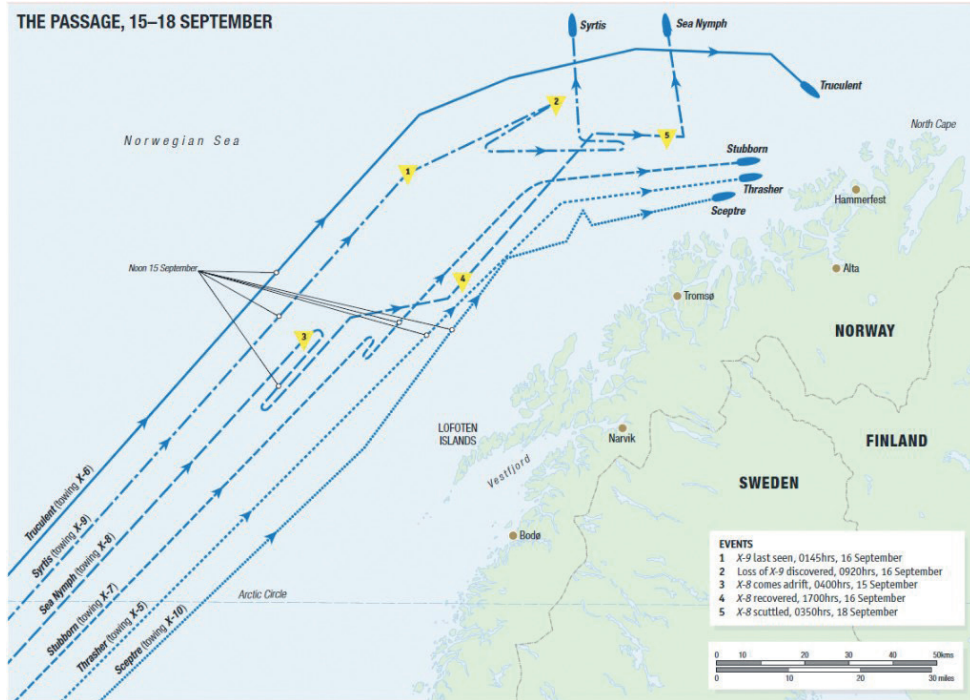
57 Paul Kemp, 1996, a.g.e., ss. 56-60.

58 Jack Greene ve Alessandro Massignani, a.g.e., s. 83; Paul Kemp, 1996, a.g.e., s. 59;

59 Paul Kemp, 1996, a.g.e., ss. 233-234; Şamil Hızal, a.g.e., s. 494.

60 Paul Kemp, 1999, a.g.e., s. 32.

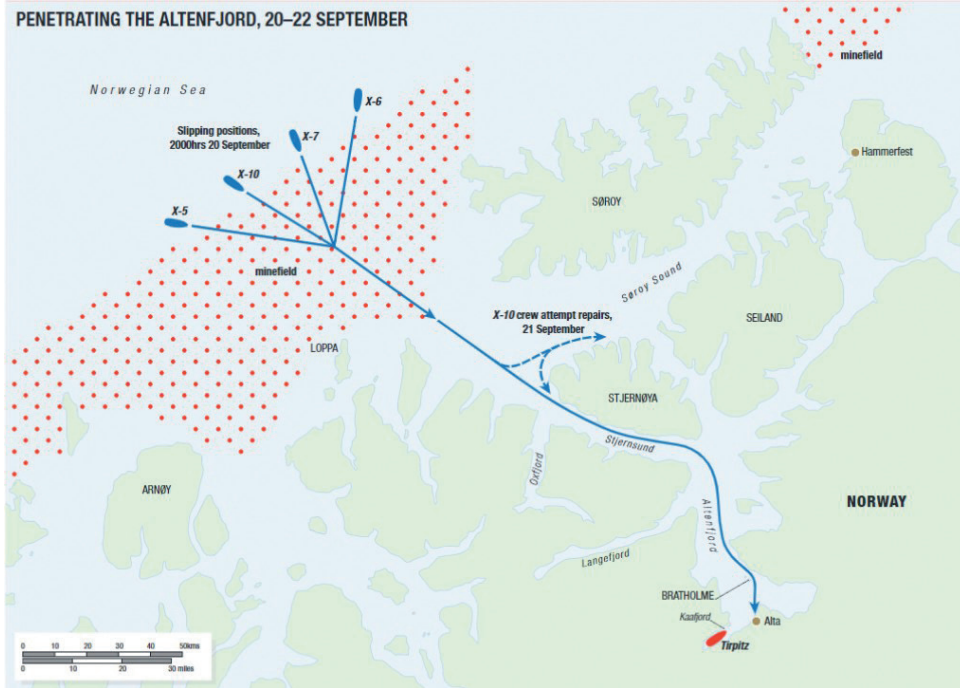
Diğer bir örnek I. Dünya Savaşı'na katılan bir denizaltıcı subay olan Binbaşı Varley tarafından 1942'de üretilen elektrik motorlu X-Craft'tır. Uzak mesafeler ile normal bir denizaltının giremeyeceği sığ sular için geliştirilen ve bir ana denizaltı tarafından yedeklenen cep denizaltıları sualtı iletişim hatlarının zarara uğratılması ve iki senedir batırılmayan Alman Tirpitz ile Japon Takao gemilerinin mayınlama ile harekât dışı bırakılmasını sağlamıştır.⁶¹ Pınar Harekâtı (Operation Source) olarak bilinen Tirpitz ve Norveç kıyılarına saklanmış diğer Alman unsurlarına yapılan bu saldırının en büyük sebebi Norveç'in İngiltere'ye uzaklığı olmuştur. Almanların başlattığı Barbarossa Harekâtı'nda İngilizlerin desteğini kesmek üzere Kuzey Denizi'nin kontrolünü sağlayan Alman unsurlarının karşısında Sovyetler'e destek yine İngilizlerden gelmiştir.⁶² 18 aylık bir eğitim süreci sonrasında 6 ana denizaltı tarafından yedeklenen 6 X-Craft aracı ile başlayan harekâta iki denizaltının arızalanması bir denizaltının ise intikal dalışında batmış olması nedeniyle sadece 3 denizaltı liman içine ulaşabilmiştir.



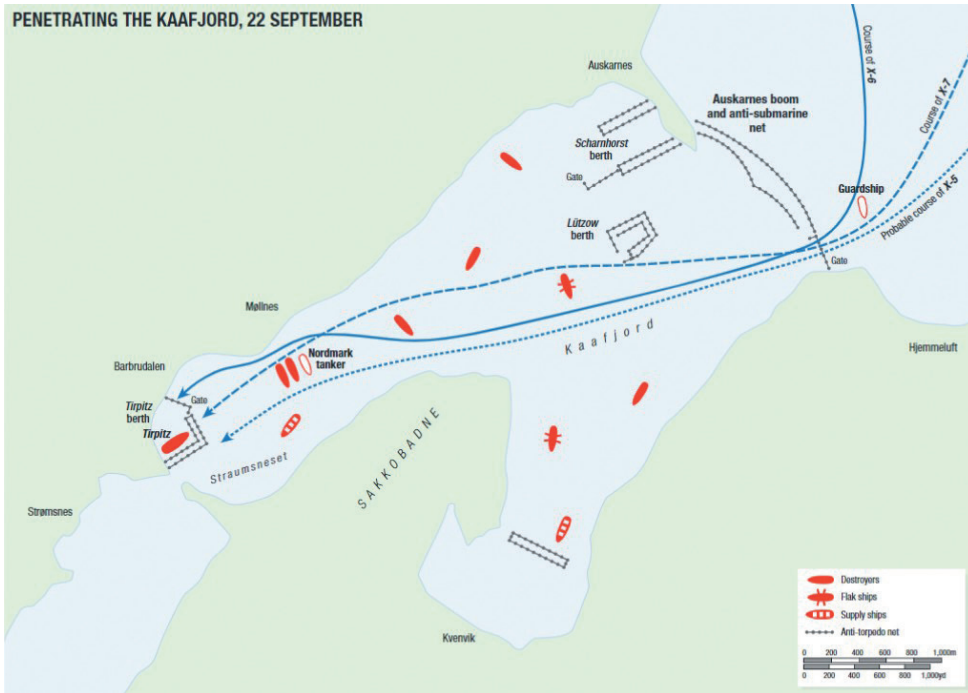
Şekil-10: Pınar Harekâtı (Operation Source)⁶³

⁶¹ Neil Mallard, a.g.e., s. 25.

⁶² Angus Konstam, Tirpitz in Norway: X-Craft Midget Submarines Raid the Fjords, Operation Source 1943, Osprey Publishing, E-Book, 2019, s. 7.



Şekil-11: Pınar Harekâtı (Operation Source)⁶³



Şekil-12: Pınar Harekâtı (Operation Source)⁶³

63 Angus Konstam, a.g.e., ss. 37-49.

Harekât, diğer iki Alman gemisinin limanı terk ettiğinin anlaşılmasıyla önce karargâhtan iptal edilmiş, ancak denizaltıların bu bilgiyi alamayacağı nedeniyle karar geri alınmıştır. Sonuç olarak birçok sualtı ağları, karakol botları ve sualtı hidroforları bulunmasına rağmen uygun tabir ile iğne deliğinden geçen 3 denizaltı tarafından yerleştirilen patlayıcılar ile Tirpitz oyun dışı kalmıştır.⁶⁴ Bu netice sayesinde Tirpitz daha sonradan onarılmış olsa bile 1943 kışı boyunca İngilizlerin Kuzey Denizi'nde harekât serbestisi artmış, diğer gemiler başka vasıtalar ile etkisiz hâle getirilmiştir. Harekâta katılan hiçbir denizaltı geri dönemese de bu harekât öncekiler gibi bir denizaltının ne derece asimetrik etki yaratabildiğini göstermiş ve 1945'te benzer bir harekât (Operation Struggle) ile 11.000 tonluk Japon Takao ağır kruvazörü de X-Craft serisi denizaltıların kurbanı olmuştur.

Son İngiliz örneği ise Welman ismiyle bilinen tek kişilik cep denizaltıdır. 1940 yılında İngiliz Özel Kuvvetler Birliği'nin resmi kuruluşu ile denizaşırı düşmanların sualtından sabotaj faaliyetlerine ilişkin koordinasyon bu kuruma aktarılmıştır. Bu kapsamda ilk denemeleri 1943 yılında yapılan tek kişilik denizaltı sadece bir harekât sırasında kullanım fırsatı bulmuştur. Almanya'nın Bergen sahilinde bulunan ve Alman denizaltılarının onarımı için kullanılan Laskeveg yüzer havuzuna yapılan harekâta denizaltının erken tespit neticesinde ele geçirilmiştir.⁶⁵

Alman Deniz Kuvvetleri, I. Dünya Savaşı'nda denizaltılar ile elde ettiği başarının da etkisiyle denizaltı inşasında önceliği büyük ölçekli tasarımlara vermiştir. Ancak müttefiklerin 1942 Afrika Çıkarması sonrasında cep denizaltılarının da sahada etkili olabileceğini düşünerek yeni tasarımlar ortaya koymuşlardır.⁶⁶ İtalyan ve İngilizlere nazaran geç girilen bu yeni harp metodunda insan kaynağı açısından Dönitz tarafından bile normal denizaltı personel havuzundan kaydırmaya karşı çıkılrsa da test prosedürleri gibi süreçlerin hızlıca geçilerek unsur miktarının hızla artırılması için sürece ilişkin özel yetkiler verilmiştir.⁶⁷

Eğitim maksatlı üretilen 50 kadar Hecht tipi ardından ortaya çıkan ilk cep denizaltı tasarımı Heger olarak adlandırılmıştır. Normal bir G7 torpidosu formuna kokpit eklenmesi ile oluşan Heger, onu kullanan operatör için oldukça problemlili bir sürüş pozisyonu sunmuştur. Tasarımın geliştirilmesi ile daha derine dalabilen Marder ile daha büyük Biber ve Molch isimli gelişmiş versiyonlar da yüzler ile ifade edilecek sayılarda üretilmiştir.

64 Angus Konstam, a.g.e., ss. 51-57.

65 Paul Kemp, 1999, a.g.e., s. 42.

66 Şamil Hızal, a.g.e., s. 519.

67 Paul Kemp, 1999, a.g.e., s. 42.

Tablo-4: Alman Cep Denizaltılarının Özellikleri⁶⁸

Model	Neger/Marder	Biber	Molch
Deplasman (ton)	2,7	6,3	11
Ölçü (metre)	7,6 x 0,5	9 x 1,6	10,8 x 1,8
Sürat (kts)	4	6,5 (sath) 5,3 (dalış)	4,3 (sath) 5 (dalış)
Seyir Siası (kts/ nm)	3/48	6/130 (sath) 5/8,6 (dalış)	4/50 (sath) 5/50 (dalış)
Silah (torpido)	1 x G7	2 x G7	2 x G7
Personel	1	1	1
Yaklaşık Üretim Sayısı	200/300	320	390

Menzillerin kısa olması nedeniyle daha çok bir intihar saldırısı rolüne sahip cep denizaltıları başta D-Günü Çıkarması'nda müttefiklere karşı olmak üzere Normandiya, Belçika, Hollanda ve Murmansk kıyılarında kullanılmış, özellikle Normandiya kıyılarında batırılan gemiler ile Neger sınıfları tarihin en çok gemi batıran cep denizaltıları sıfatını almıştır.⁶⁹ Verdiği kayıplara nazaran kaybedilen denizaltılar ile kıyaslandığında ise Normandiya'da gerçekleşen 2 ay içindeki 26, 21, 58 ve 53'lü dört grup Neger'in dâhil olduğu saldırılarda HMS Trollope, HMS Cato, HMS Magic, HMS Pylades, HMS Quorn, HMS Durban, HMS Fratton ve Polonya kruvazörü ORP Dragon ile birkaç küçük geminin batırılmasına karşın 57 Neger kaybolmuştur.⁷⁰ Harekâtlar sırasında dikkat çeken bir planlama ayrıntısı ise menzil dezavantajının önüne geçmek için her ay 3-4 günlük sürelerde yakalanan uygun med-cezir akıntılarının kullanılmış olmasıdır.⁷¹

Savaşın sonlarına doğru daha gelişmiş olan Seehund tipi üretimine başlanmış, diğer ara sınıflar ile birlikte toplamda 1.668 adet üretim gerçekleştiği kaydedilmiştir.⁷² Ancak Almanların yüksek denizaltı sayılarına rağmen azalan başarıların nedeni Dönitz tarafından da kabul edildiği üzere araçların tek kişi tarafından idame edilmesinin zorluğuna bağlı olarak denizaltıların batması ile beraber yetmişmiş personeli de kaybetmelerinde görülmüştür.⁷³ Konvoylar hakkında alınan iyi istihbarat desteği ile bu denizaltılar özellikle

68 Paul Kemp, 1999, a.g.e., ss. 43- 47.

69 Şamil Hızal, a.g.e., ss. 519-520.

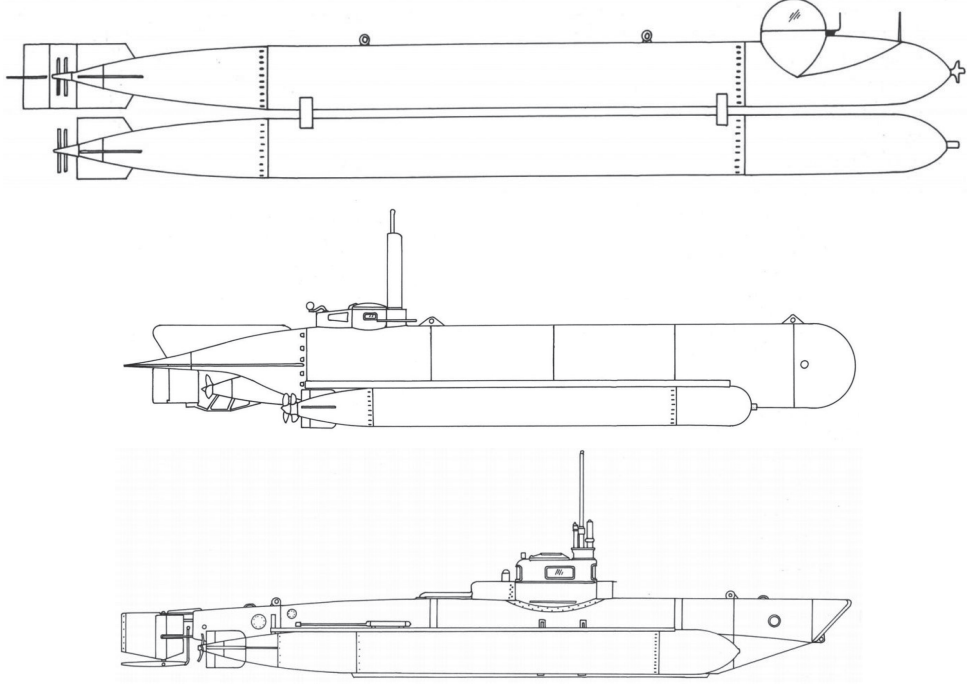
70 Jamie Prenatt ve Mark Stille, Axis Midget Submarines, 1939-45, Osprey Publishing, E-Book, 2014, ss. 20-21.

71 Paul Kemp, 1996, a.g.e., s. 194.

72 Şamil Hızal, a.g.e., s. 521.

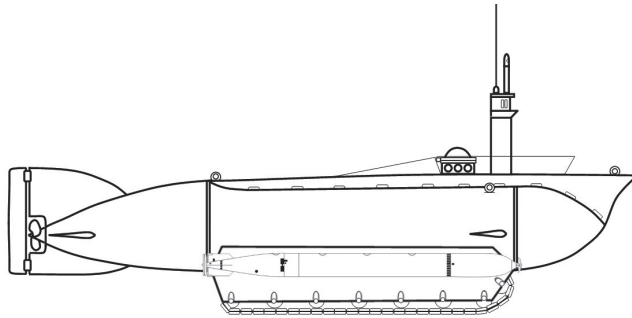
73 Afif Büyüktuğrul, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harb Sanatı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964, s. 504; Neil Mallard, a.g.e., s. 26.

İngiltere ve Hollanda arasında 12.000 tonluk ticaret filosunu batırmış, ayrıca sahip olduğu geniş yük kapasitesi ile Dunkirk'e ikmal sağlamak maksadıyla da kullanılmıştır.⁷⁴



Şekil Grubu-13: Neger/Marde (Üstte), Biber (Ortada) ve Molch (Altta) Cep Denizaltıları Tasarımları⁷⁵

Almanlar tarafından II. Dünya Savaşı'ndaki son sıra dışı tasarım ise Seeteufel (Deniz Şeytanı) olmuştur. Sahil donanımı olmaksızın denize indirilmesi mümkün olmayan cep denizaltılarının bu açığını gidermek üzere denizaltıya palet eklenerek denizaltının denize kendiliğinden girip çıkması sağlanmış, karada kullanmak maksadıyla üzerine alev silahı ve makineli tüfek yerleştirilmiştir.



Şekil-14: Seeteufel Cep Denizaltısı Tasarımı⁷⁶

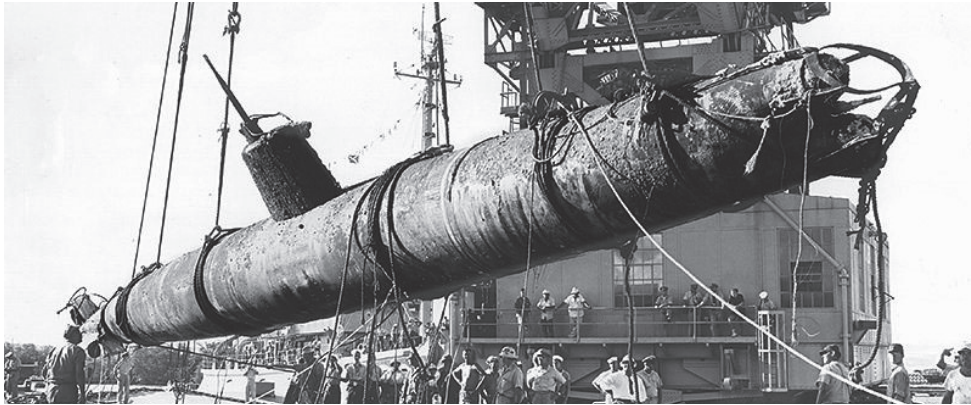
⁷⁴ Jamie Prenatt ve Mark Stille, a.g.e., s. 27.

⁷⁵ Paul Kemp, 1999, a.g.e., ss. 43- 47.

⁷⁶ Wikipedia İnternet Sayfası, "Seeteufel", [https://en.wikipedia.org/wiki/Seeteufel#/media/File:Seeteufel_\(U-Boot\)_Seitenprofil.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Seeteufel#/media/File:Seeteufel_(U-Boot)_Seitenprofil.jpg), (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

Yerkürenin diğer tarafında Japonya’da da cep denizaltılarının önemli rolleri olmuştur. I. Dünya Savaşı’nın ardından 1922 Vaşington Konferansı’nın deniz unsurları üzerinde yaptığı kısıtlama neticesinde cep denizaltıları, Amerikan üstünlüğü karşısında bu kısıtlamayı azaltıcı bir faktör olarak kabul görmüştür. İngilizler ile sürdürülen ikili ilişkiler vasıtasıyla Devastator modelinin kopyalanması ile üretilen Ko-hyoteki cep denizaltılarının ABD Donanması unsurlarının ortalama süratinin 1,5 katı olan 30 kts ile hareket edebilmesi tasarım kriteri olarak kabul edilmiştir.⁷⁷ Ayrıca etkili silah menzilinün dışından intikal edebilmek de diğer bir kriter olmuş ve 60 km çapında bir alanda hareket edebilecek elektrik motorlu ilk denizaltı 1933 yılında prototip olarak üretilmiştir. Gizli olarak yürütülen bu gelişmelerin sonrasında her biri 12 adet cep denizaltısını taşıyacak 4 adet özel gemi ile denizde 96 torpidonun bulundurulması doktrin olarak kabul edilmiştir.

Harbin öncelikle Japonya önlerinde bir savunma harbi ile başlaması öngörülse de sonradan genel kanaat baskın bir saldırı ile üstünlük sağlamaya dönmüştür. İcra edilen Pearl Harbor Baskını sırasında saldırı yapan uçakların Ko-Hyoteki cep denizaltıları ile desteklenmesi planlanmış, ancak denizaltılar limana varamadan batmıştır. Divine Turtle Harekâtı kapsamında denize 5 ile 13 deniz mili arasında mesafelerden bırakılan 5 cep denizaltıdan 2’si ABD Donanması unsurlarınca batırılmış, 2’si ise kaybolmuştur.⁷⁸ Karaya oturan son denizaltıdan yaralı olarak kurtulan Kazuo Sakamaki ise ABD tarafından ele geçirilen ilk Japon savaş esiri olmuştur.⁷⁹ Amiral Yamamoto bu harekâta cep denizaltısının kullanılmasına, erken tespit edilmesi hâlinde hava saldırısının sürpriz etkisinin kaybedileceği nedeniyle karşı çıkmıştır. Sonuçta düşündüğü şekilde denizaltılar hava saldırısından 4 saat önce liman ağzında tespit edilmiştir. Ancak ABD, yaşanan bu emareden doğru analizi üretememiştir.⁸⁰



Şekil-15: ABD Sahillerinde Ele Geçirilen Japon Denizaltısı⁸¹

77 Paul Kemp, 1996, a.g.e., ss. 66-68.

78 Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 506; Jamie Prenatt ve Mark Stille, a.g.e., s. 38.

79 Neil Mallard, a.g.e., s. 26.

80 Jamie Prenatt ve Mark Stille, a.g.e., s. 38.

81 National Marine Sanctuaries İnternet Sayfası, “Japanese Mini Submarines at Pearl Harbour”, <https://sanctuaries.noaa.gov/maritime/japanese-mini-subs/> (Erişim Tarihi: 21.11.2020).

Pearl Harbor'dan alınan dersler kapsamında yeni modellerin pruvalarına ağ kesici makas ve daha doğru seyir için cayro-pusula ilavesi yapılmıştır. Savaşın ilerleyen süreçlerinde mevcut tasarımlar geliştirilmekle birlikte en önemli değişiklik batarya şarjı için 40 hp'lik bir dizel makine yerleştirilmesi olmuştur. Bu değişiklik ile denizaltıyı kullanabilmek için personel sayısı üçe çıkarılmıştır. Ayrıca, ağırlaşan cep denizaltısının azami süratinden feragat edilerek 300 deniz miline varan menzil elde edilmiştir.⁸² Benzer şekilde Divine Turtle-2 Harekâtı ise Sidney Limanı'na istinaden icra edilmiş ve bir feribot arkasına saklanıp limana sızılarak torpidolar ateşlenebilse de hücumlar başarısızlıkla sonuçlanmıştır.



Şekil-16: Seri Üretimdeki Japon Denizaltıları⁸³

Harp ilerledikçe tasarımlarda da gelişmeler yapılmış, Japonlar hem intihar saldırısı yöntemine daha ağırlık verirken hem de 12 tersane aracılığı ile ayda 180 denizaltı üretme kapasitesine çıkmıştır. Normal denizaltılara da yapılan tadilatlar ile 2 ila 6 arasında cep denizaltısının taşınabilmesi sağlanmıştır. Japonların cep denizaltılarının başarılı faaliyetleri ise Diego Suarez Limanı'nda HMS Ramillies muhribi ve British Loyalty tankerine hasar verilmesi, Guadalcanal'da muhrip ve ticari gemilerin batırılması ile Suriago Boğazı'dan deniz nakliyatına yapılan taarruzlar olarak sayılabilmektedir.⁸⁴

⁸² Jamie Prenatt ve Mark Stille, a.g.e., s. 35.

⁸³ Rare Historical Photos İnternet Sayfası, "Japanese Type D Koryu midget submarines in drydock, 1945", 24.11.2016, <https://rarehistoricalphotos.com/japanese-type-d-koryu-midget-submarines-drydock-1945/> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

⁸⁴ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 506.

1.4. Harp Sonrası Dönem: Sessiz ve Derinden

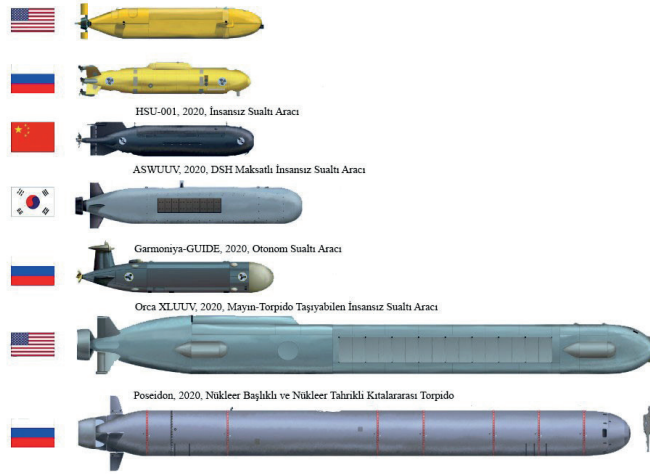
ABD, sınırlarının okyanuslar ile çevrili olması nedeniyle cep denizaltılarına ihtiyaç duymamış, ancak İngilizlerin X-Craft ile elde ettiği başarıya istinaden 1955 yılında ilk deneysel denizaltıları olan SSX1'i üretmiştir. Sovyetler (sonradan Rusya Federasyonu) haricinde gelişmiş ülkeler nispeten bu tip platformlarda sayısal olarak azalmaya giderken Yugoslavya, Tayvan, İsveç, Kolombiya, Pakistan, İran, Irak ve Libya düşük maliyet ile asimetrik etki yaratma kabiliyeti nedeniyle bu platformlardan edinme yoluna gitmiştir. Bu kapsamda hem güvenlik açısından yeterli istikrarı sağlayamayan birçok ülke tarafından ABD gibi kuvvet mukayesesi yapılamayacak ülkelerin müdahale riskine karşı hem de Pakistan-Hindistan gibi bölgesel çatışmaları sürdüren devletlerin harekât yeteneklerinin artırılması maksadıyla bu tip unsurların envanterde tutulduğu görülmektedir.

İnsan torpido olarak adlandırılan araçlar günümüzde sualtı intikal vasıtaları (Swimmer Delivery Vehicle-SDV) olarak kategorize edilmektedir. Ağırlıkla özel kuvvetler mensubu personelin transferinde kullanılan bu araçların kabiliyetlerine gelişen teknolojilerin katkıları da eş zamanlı görülmüştür. Özellikle balistik füzelerin karşılıklı olarak azaltılmasına gidildiği süreçte SSBN sınıfı denizaltıların balistik füze fırlatıcıları bu araçları taşımak üzere yeniden tasarlanmış ve bir denizaltınının 67 deniz komandosuna kadar personel taşıyabilmesi sağlanmıştır.⁸⁵

Denizaltı platformlarının sahip olduğu avantajlar, donanmaların denizaltı savunma harbi harekât ihtiyaçlarını sorgulanmasına sebep olmuştur. Bu amaçla denizaltıların limandan ayrıldıkları andan itibaren tespit edilmeleri için okyanus tabanına yerleştirilmiş hidrofondizinleri, gelişmiş manyetik alan algılayıcı sensörleri, kızılötesi kameralar vb. vasıtalar ile denizaltı kaynaklı izleri tespit etmeye yarayacak sistemler geliştirilmiştir. Radar teknolojilerinin gelişmesi ile birlikte nükleer güce erişemeyen devletler şnorkel sistemine sahip klasik denizaltılarında ileri teknoloji pil tasarımlarına geçiş yaparak satılma bağımlılığını azaltmaya çalışmaktadır. Semi-submersible ve submersible tiplerinin ise gizliliklerinin yetersiz olması nedeniyle askerî doktrinde yeri kalmamıştır. Ancak bu araçlar yeni toplulukların ilgi alanına girmiştir: Kaçakçılık ve turizm. Kolombiya başta olmak üzere Amerika kıtasında yaygınlaşan semi-submersible araçlar karşılarında kolluk kuvvetleri ile yeni bir savaşın parçası olmuş, diğer yandan sığ sularda geniş görüş açlarına sahip düşük maliyetli araçlar sıra dışı bir turizm alanını yaratmıştır. Ayrıca, cep denizaltılarının harp fonksiyonları haricinde barış döneminde kullanılması için kurtarma ve bilimsel araştırma aracı olarak birçok değişik tasarım da üretilmiştir.

⁸⁵ Paul Kemp, 1996, a.g.e., s. 215.

Tel güdümlü torpidoların ardından 1990'larda DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency) tarafından suya indirilen ilk insansız sualtı aracı (Unmanned Underwater Vehicle-UUV) yeni bir sınıfın doğuşunu yaratmıştır. Test platformuna çevrilen USS Memphis ile başlayan çalışmalar devlet ve özel sektör çatısı altında yüksek kaynaklar ile geliştirilmeye devam etmektedir. Uzaktan kontrol ve otonom kontrol olmak üzere farklı kumanda metotlarına sahip bu araçlar, nükleer tahrik sistemleri ile birlikte denizaltıcı personelinin tabi olduğu zorlu psikolojik koşulların etkisinde kalmadan sualtının daimî nöbetçileri sıfatını almaya aday gösterilmektedir.



Şekil-17: İnsansız Sualtı Araçları⁸⁶

Büyük ölçekli nükleer denizaltıların cep denizaltıları için ana gemi olarak kullanılması konseptinin 1960'lı yıllardan itibaren düşünüldüğü ve 40.000 tonluk Typhoon sınıfı denizaltıların bu maksatla kullanılabileceği ABD istihbarat raporlarında belirtilen bir husus olmuştur.⁸⁷ İçerisinde personel bulunduran yeni nesil cep denizaltılarının geldiği noktanın son örneği olarak 2003 yılında hizmete giren ve 2.100 ton deplasmana sahip Losharik cep denizaltısı yakın zamanda yaşanan kaza ile dünya kamuoyunda gündeme gelmiştir. Bu ölçekte bir denizaltının “cep denizaltısı” olarak nitelenmesi ise 185 m uzunluğa ve yaklaşık 30.000 tonluk deplasmana sahip olan Belgorod denizaltısı tarafından taşınabiliyor olmasıdır. Daha önceden 2.500 m derinlikten numune aldığı bilinen ve deniz tabanına oturabilen nükleer takatli

⁸⁶ H.I. Sutton, “Poster of World’s Large Autonomous Underwater Vehicles”, 25.10.2019, http://www.hisutton.com/Large_AUVs_Poster.html (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

⁸⁷ ABD Merkezi İstihbarat Teşkilatı Resmî İnternet Sayfası, “The Soviet Typhoon Submarine: A Radical Innovation in Submarine Design”, 1986, No: SW 86-1002X, https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/DOC_0000499611.pdf (Erişim Tarihi: 31.11.2020).

denizaltı, titanyum elementinden imal edilmiş 7 kürenin birleştirilmesinden meydana gelmektedir. Deniz tabanı araştırma istasyonu olarak faaliyet gösteren bu araçta meydana gelen yangın sonucunda 14 personel vefat etmiş olup bu personelin ikisinin “Devlet Kahramanı” madalyasına, yedisinin ise Rus Donanması’ndaki en yüksek subay rütbesine sahip olduğu basına yansımıştır.



Şekil-18: Belgorod ve Losharik Denizaltıları⁸⁸

2. Bugüne ve Yarına Dair

Denizaltıların harp sahasında konuşlanması stratejik bir karar olarak kabul edilmektedir. ABD'nin Pearl Harbor Üssü'nde yaşadığı baskın da bu hususun somut örneği konumundadır. Bu çerçevede planlayıcılar tarafından denizaltıların sevk edilmesinin muhasımın harp öncesi konuşlanması açısından ilk husus olacağı dikkate alınmadır.

Platform olarak nerede konuşlanılması için gereken karar genellikle düşmanın denizdeki ağırlık merkezine göre belirlenmiştir. Bu çerçevede denizaltılar savaş alanına ilk kez düşman ablukasının kırılması ve asimetrik kuvvet mukayesesinde zayıf tarafın güçlüye saldırması için kullanılacak bir vasıta olarak girmiştir.⁸⁹ Ayrıca gelecekte nükleer caydırıcılık yeteneğine sahip olmayan devletlerin yanında sivil sektörün gelişmesi ile terör vb. suç unsurlarının da yarı dalar araçlar kullanabileceği değerlendirilmektedir.

Denizaltıların sağlamış olduğu asimetrik kabiliyet, tecrübeler sırasında yaşanmış birçok başarısızlık nedeniyle çoğu zaman göz ardı edilmiştir. Yaşanan inkârın terk edilmesi ancak aynı acıların tekrar yaşanması ile sağlanabilmiştir. Ülkemiz de özellikle son yüzyıl içerisinde teknolojik alanda adımlar atmak için birçok girişimde bulunmuştur. Bu girişimler sırasında millî sanayi imkânlarını artırmak için çoğu zaman yüksek maliyet göze alınarak mücadele verilirken Kayseri Uçak Fabrikası ya da “Devrim” otomobilinin hikâyelerinde görüldüğü üzere başarı sağlanmasına rağmen bazı girdilerin etkileri projelerin sonlandırılmasına sebebiyet vermiştir. Yakın geçmişe baktığımızda ise Türk Deniz Kuvvetleri açısından Millî Gemi (MİLGEM) Projesi ile bir psikolojik eşik aşılmıştır. Gelecek döneme baktığımızda ise yeni

88 H.I. Sutton, “Project 09852 K-329 Belgorod”, 18.10.2019, <http://www.hisutton.com/Spy%20Subs%20Project%2009852%20Belgorod.html> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

89 Evren Mercan, a.g.m., s. 166.

üretilen sistemler için temel olarak ikiye ayırım esas olacaktır. Bu çerçevede birinci husus ithalat ile temin edilen ürünlerin benzerlerinin millî sanayi ile yapılarak dışa bağımlılığın azaltılması, ikinci husus ise yeni bir konsept ile harpte sürpriz etkisi yaratabilecek yeni silahların üretilmesi olacaktır. Birinci husus çoğu zaman içeriği bilinen ama malzemesi olmayan bir işlemler listesi olarak değerlendirilebilirken ikinci husus ise daha önce bir arada denenmemiş kavramların birleştirilmesi ya da yeni konseptlerin tasarlanması ile ortaya çıkacaktır. Önemli bir örnek olarak II. Dünya Savaşı'nda Almanların denizaltılarına tank paleti ilavesi yapması akla ne kadar uzak gelse de bir faktör olarak planlamacıların eline yeni olanaklar sağlamıştır. İnsansız araçlar açısından da Azerbaycan'ın Türkiye'den temin ederek kullandığı insansız hava araçlarının konseptlerde belirtilenden çok daha fazla etkiye sahip olduğu birçok devlet tarafından paylaşılmıştır. İnsanoğlunun hâlâ ulaşmakta zorlandığı sualtı ortamı da yeni teknolojilerin ve bu bağlamda yeni ürünlerin ortaya çıkması için önemli bir alandır. Bu çerçevede özellikle üniversitelerin genç beyinlerinin bu alana yönlendirilmesi ve eğitim kurumları açısından asker-sivil iletişim kanallarının artırılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Denizaltıların müstakil harekât yapmalarının temel nedeni geçmişte de olduğu şekilde muhabere noksanlığıdır. Bugün denizaltı esas cevapsız yayımı anten sürmeden satıh altında dinleme imkânı sağlayan Very Low Frequency (VLF) bandı olsa da ABD tarafından suyun metrelerce altına inebilen ve çok yüksek çıkış gücü gerektiren Extra Low Frequency (ELF) bandı kullanılmaktadır. Denizaltı tarafından transmisyon ise rutin yaşam döngüsünün istisnai bir faaliyetidir. Bununla beraber sualtında lazer ile haberleşme yöntemi sıkça çalışılan alanlar arasında yer almaktadır. Bu yeteneklerin ilerlemesi neticesinde Turtle ile başlayan müstakil harekât prensibinden merkezî kontrole kayma da beklenmektedir. Su üstüne nazaran daha kısıtlı olan sualtı muhabere imkânları çerçevesinde Tirpitz'e giden denizaltıların bilgilendirilmeyeceğini öngöremeden harekâtın iptal edilmesi, planlayıcıların elindeki yeteneğin dezavantajlı olduğu koşulları bilmemesinin bir örneğidir. Bu bilgi eksikliği bir saldırı sırasında belki başarısız hücum olarak sonuçlanabilecek olsa da savunma açısından bilgisizlik, harbin kaybedilmesine dahi yol açabilecek bir husustur. Bu kapsamda özellikle operatörlük ihtiyaçları nedeniyle ileri ihtisaslaşmanın mevcut olduğu alanlarda ihtisas dışı personelin sahip olacağı asgari bilgi seviyelerinin standartları belirlenmelidir.

Denizaltılar çok nadiren kendi tipinde bir gemi ile mücadele etmiştir. Bu kapsamda hedefi ile arasında sınıfa açısından asimetrik bir ilişki bulunmaktadır.⁹⁰ Asimetrik ilişki nedeniyle de denizaltı harbi eğitiminin denizaltı savunma harbi ile iç içe olması bir zorunluluktur. Bu çerçevede mesleki gelişim

90 Karl Dönitz, a.g.e., s. 21.

paternleri açısından geçmişte hem kendi kuvvet yapımızda hem de diğer ülke örneklerinde uygulandığı üzere denizaltıcı personelin su üstü unsurlarında da belli periyotlar ile görevde bulunmasının her iki alt alanda uzmanlaşmaya fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca ülkemiz açısından 1886 yılından itibaren denizaltıcılık alanında bilgi birikimi bulunmasına rağmen sahip olunan platform tiplerinin sınırlı kalması nedeniyle bilgi çeşitliliği açısından zayıf alanlar da söz konusudur.

Denizaltı harbi denizde olduğu kadar karada verilen teknik mücadeleyi de içermiştir. Bunu örneklemek gerekirse radar, şnorkel ve atış kontrol sisteminin ilk örneklerini oluşturan mekanik hesap makineleri askerî karar verme sürecine daha sonradan giren faktörler olmuştur.⁹¹ Birçok başarılı harekâtın yanında daha derinde daha uzun süre kalma çabası nedeniyle oldukça yüksek sayıda personelin ölümü ile sonuçlanan hadiseler yaşanmıştır. Teknik yetkinliğin kazanılması için gerekli uzun zaman dilimi planlayıcıların hoşnutsuzluklarına da sebebiyet vermiştir. Bu çerçevede denizaltı inşa kabiliyetinin bir su üstü gemisinin tabi olduğu koşullara oranla daha zor olduğu bilinmeli ve yetenek kazanımı için daha geniş ölçekte yatırımların yapılması sağlanmalıdır.

XX. yüzyılın ilk yarısı her iki savaşın yarattığı ivme ile muazzam bir teknoloji ve akıl yarışına tanıklık etmiştir. Teknolojinin izin verdiği yeni harp metotları karşılığında yeni tedbirleri de hayata geçirmiştir. Örnek olarak Alman cep denizaltıları mıknaatıslı mayınları döşemeye başlayınca İngilizler buna karşılığı ancak 1940 yılında tahta tarama gemileri üreterek verebilmiştir. Bu kapsamda Emekli Amiral Arif Büyüktuğrul, yeni teknoloji olarak baskın niteliği taşıyan silahların “stratejik baskın sağlayacak olan harekâtlarda kullanılmasını” en önemli sevk ve idare meselesi olarak kaleme almıştır.⁹² Bu felsefeden hareketle millî sanayisi ile üretim yapan devletlerin cep denizaltı üretimlerini yüksek gizlilik ile yürüttükleri görülmüştür. Günümüz için de bu gizlilik geçerliliğini korumakta olup yeni silahlar ile stratejik baskın kabiliyeti ancak kendi inşa kabiliyetine sahip olan devletlerin olacaktır.

Denizaltıların küçüklüğü dikkat çekici olarak Tirpitz’e karşı sızma harekâtında mutlak şart olmuş, ancak denizaltıların bir ana gemi tarafından yaklaştırılması gerekmiştir. Su üstü gemilerinin izlenmesinin kolaylığı göz önüne alındığında; bölgesel çapta havadan bağımsız denizaltıların küresel çapta ise nükleer denizaltıların harekâtın bütünlüğünün gizliliği açısından en ideal ana gemi olabileceği değerlendirilmektedir. Gelecek dönem inşası planlanan millî denizaltıların temel tasarım kriterleri kapsamında sualtı yüzücü intikal araçları ile otonom araçların taşınabilmesinin etki alanlarında

91 Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 110.

92 Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 105.

planlama alternatiflerini artıracığı da değerlendirilmektedir. Bununla birlikte su üstü platformları açısından açık güverte yerine katamaran gövde formu gibi görsel keşfe izin vermeyen gövde içinde cep denizaltılarının taşınması gizlilik prensibi açısından alternatif sunabilmektedir. Ayrıca İtalyanlar tarafından Olterra gemisinin kullanıldığı şekilde çeşitli ölçeklerde ticaret gemilerinin de günümüzün yoğun ticari trafiği içerisinde cep denizaltılarının taşınması maksadıyla etkinlikle kullanılabilceği değerlendirilmektedir.

İlk tasarımlardan itibaren denizaltıların çoğu zaman mekanik kumanda ile çalıştığı düşünülürken denizaltıyı tek kişinin idare etmesinin zorluğu görülmüştür. Tek kişilik kullanımın yorucu koşulları düşünülerek en az ikş-i personelin bulunmasının faydaları erken dönemde de dikkate alınmıştır. Bununla beraber az sayıda personel ile gemilerin donatılması bireysel seviyede daha üstün yetenekleri gerektirmektedir. Almanların yüksek sayıda denizaltı üretimlerine rağmen başarısızlıklarının en temel nedenleri arasında denizaltıların batması ile beraber yetişmiş personelin kaybedilmesi ve eğitimsiz personel nedeniyle teknik yeterliliklerin kısmen karşılanabilmesi yer almıştır. Alman hava saldırısı altında Girit'teki personelin tahliyesine devam eden İngiliz Amiral Cunnigham'a atfedilen "Donanma üç senede inşa edilebilir, ancak onu kullanılacak denizciler için üç asır gerekir." sözü personelin ne kadar önemli bir unsur olduğunu göstermektedir. Bu çerçevede sadece denizaltı değil özel ihtisas gerektiren tüm alanlarda uzun dönemli personel politikalarının bilgi birikimini kaybetmemek açısından sürekli sorgulanarak takip edilmesi önem arz etmektedir.

Savaşın koşulları insanları konserve kutusu gibi sıkışık düzende çok kısıtlı ve konforsuz ortamlarda çalışmaya zorlamıştır. Bugün ise temel olarak barış dönemi söz konusudur ve mümkün olduğunca modern dünyanın sağlamış olduğu konforların sunulmasına gayret edilmektedir. Özellikle Almanlar, Japonlar ve İtalyanlar tarafından birçok göreve geri dönülmemek üzere çıkmış, sonunda ölüm olduğu bilinmesine rağmen yüksek vatanseverlik duyguları ile intihar saldırıları gerçekleştirilmiştir. Bu hususun bir kültürel arka planının olmasının yanında harp planlaması açısından sakıncaları en çok yeni personel yetiştirilemediğinde ortaya çıkmıştır. Günümüze bakıldığında bu ikilemin çözümü otonom teknolojilerinde yer almaktadır. Bugün örnekleri sıkça görüldüğü üzere bir pilotun kaybı ile bir insansız hava aracının kaybının yarattığı etkinin farkı hem devletin savaşma azim ve iradesi hem de yetişmiş personelin korunmasında önemli role sahiptir. Benzer karşılaştırma sualtı araçları için de geçerli olacaktır.

Fulton, sahip olduğu birikim ile denizaltı yapamasa da ilk stimli harp gemisi olan Demalogos'u üretmiştir. Buradan sivil ve askerî nitelikteki

teknolojiler arasında kolaylıkla geçiş yapılabileceği akıldan çıkarılmamalıdır. Örneğin araba için üretilecek emniyetli lityum-iyon pilin torpidolar için de kullanılabilmesi ya da tersi yönde teknoloji transferlerinin olabileceği bir gerçektir. Araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin kaynak aktarılması ile gerçekleştirilebileceği göz önüne alındığında bunun gibi birçok farklı sektörün benzer teknolojiler üzerindeki kazanımlarının beklenenden fazla marjinal faydalar yaratması da olasıdır. Savunma planlamasında sınırlı kaynaklara sahip olunması nedeniyle harekât ihtiyacının belirlenmesi ve bu ihtiyaca cevap verecek tasarımların tercih edilmesi gerekmektedir. Yaklaşık 250 yıllık geçmişe sahip bu silahın geçmişindeki harekâtlardan alınan derslere istinaden tasarım dengesi incelendiğinde;

Denizaltının hacim olarak büyümesi ile,

- Daha fazla personele ve harp yüküne izin verilmekte,
- Ferdi eğitimler gemide aktif görevde çalışırken de verilebilmekte,
- Personelin psikolojisi için daha konforlu koşullar sağlanabilmekte,
- Taşınan lojistik malzeme ile liman bağımlılığı azaltılabilmektedir.

Hacim daralması ile,

• Manyetik, ısı, akustik, radyasyon vb. fiziksel izleri tespit edecek karşı tedbirlerin etkisi azaltılmakta,

- Daha sığ deniz coğrafyalarında harekât icra edilebilmekte,

• Daha basit tasarım ile ucuz, hızlı ve çok sayıda platform edinilebilmektedir.

Ayrıca enerji için lojistik bağımlılığı kesen nükleer tahrik, insan faktörünü azaltan otonomi ve çevresel koşulların sınırlamalarını azaltan yüksek teknolojiye sahip materyali işleme yetenekleri dünyada bu alanda önde gelen devletlerin sahip oldukları stratejik üstünlükler olarak görülmektedir. Bu gelişmeler ışığında hem savunma hem de taarruz doktrinleri açısından bahse konu faktörlerin planlamalarda göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Sonuç

Çalışmada detaylı anlatılan harekâtların yanında birçok küçük ölçekli saldırı girişimi daha kayıtlara yansımıştır. Bu denemeler ağırlıklı olarak teknik arızalar neticesinde çoğu zaman kayıpların yaşanması ve düşmana yakalanma ile sonuçlanmıştır. Buna karşın başarıları, cep denizaltılarını savaş kazandıran bir silah olarak nitelense de stratejik katkıları olan araçlar arasına sokmuştur.

Günümüz donanmalarında cep denizaltıları alt kategorilere ayrılmış olmakla beraber bu platformlarda görev yapan personel denizaltıcı, kurbağa adam veya özel kuvvetler personeli sınıfları ile ilave bir ihtisas sahibi personel olarak hizmet

etmektedir. Teknolojik gelişmeler yüksek can kayıp oranlarından kurtulmayı sağlarken istihbarat toplama fonksiyonu çok yüksek oranda insansız otonom araçlar ile yürütülebilecek noktaya gelmiştir. Bununla birlikte teknik hataların geri dönülmez sonuç ve ölüme yol açabileceği gerçeği, bu gemiler içerisinde çalışan personelin su üstü gemilerine nazaran daha fazla teknik bilgiye sahip olmasını zorunlu kılmaktadır.

Sualtı ortamı, hava ve karaya nazaran hâlâ fiziksel gizlilik sağlayan bir boyuttur. Bu çerçevede Cornell, Drebber ve Bushnell'in karşılamaya çalıştığı ilk harekât ihtiyacı olan "düşmana görünmeden yaklaşma" için denizaltılar en etkili platform olma özelliğini korumaktadır. 2009 yılında Atlas Okyanusu'nda meydana gelen HMS Vanguard ve FS Le Triomphant nükleer denizaltılarının çarpışması bu gizliliğin devam ettiğinin önemli bir örneğidir.

II. Dünya Savaşı'nın bitmesi ile beraber harp maksadıyla gemilerin batırılmasının sona ermesi neticesinde denizaltıların barış dönemi görevleri değişiklik göstermiştir. Ancak tabiatı itibarıyla gizlilik içeren faaliyetlerin analizi ancak ilgili devletlerce arşivlerin üzerindeki gizliliğin kaldırılması ile gerçekleşecektir. Gemilerin batmıyor olması ise artık bu küçük araçların kullanılmıyor olduğu anlamına asla getirilmemelidir. Sualtı kabloları gibi kritik altyapılar üzerindeki faaliyetler, istihbarat toplanması ve sınır ötesi alanlara personel transferi gibi görevlerin yapılmakta olabileceği akıldan çıkarılmamalıdır.

Sonuç olarak, yaşamın her biriminde olduğu gibi adapte olan hayatta kalmaya devam edecektir. Harp başladığında bir sürpriz ile karşılaşmamak için bu adaptasyonun, doğru teşkilat yapısı altında geçmiş tecrübelerin objektif analizinin yapılması ve teknolojinin mümkün kıldığı her olasılığın çok disiplinli bir anlayış ile ele alınarak öngörülmesiyle sağlanabileceği değerlendirilmektedir.

Kaynakça

Kitaplar

BOOT Max, War Made New, Gotham Books, New York, 1964.

BÜYÜKTUĞRUL Afif, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harb Sanatı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964.

COMPTON-HALL Richard, Submarine Boats: The Beginnings of Underwater Warfare, Arco Publishing, New York, 1983.

COMPTON-HALL Richard, The Submarine Pioneers, Sutton Publishing, Gloucestershire, 1999.

DICKENSEN Henry Winram, Robert Fulton, Engineer and Artist, His Life and Work, John Lane Company, London, 1913.

DÖNİTZ Karl, Büyük Amiral Karl Dönitz'in Hatıratı, çev. Muzaffer Elaldı, Deniz Basımevi, İstanbul, 2005.

GREENE Jack ve MASSIGNANI Alessandro, *The Black Prince And The Sea Devils: The Story Of Valerio Borghese And The Elite Units Of The Decima Mas*, Da Capo Pressi 2004.

HIZAL Şamil ve ERENOĞLU Abdullah Can (der.), *Dünya Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2014.

HORTON Erward, *The Illustrated History of the Submarine*, Double Day & Company, New York, 1974.

KEMP Paul, *Midget Submarines of the Second World War*, Chatham Publishing, Dubai, 1999.

KEMP Paul, *Underwater Warriors*, Arms & Armour Press, Cornwall, 1996.

KONSTAM Angus, *Tirpitz in Norway: X-Craft Midget Submarines Raid the Fjords, Operation Source 1943*, Osprey Publishing, E-Book, 2019.

MALLARD Neil, *Submarine*, Eyewitness Book, New York, 2003.

MORRIS Richard Knowles, John. P. Holland, 1841-1914, *Inventor of the Modern Submarine*, United States Naval Institute, Maryland, 1966.

PRENATT Jamie ve STILLE Mark, *Axis Midget Submarines, 1939-45*, Osprey Publishing, E-Book, 2014.

TOPUZ Sinan, *Modern Deniz Harbini ve Denizler için Mücadeleyi Anlamak*, Alibi Yayıncılık, Ankara, 2016.

Makaleler

EMILIO Ocampo, “The Attempt to Rescue Napoleon with a Submarine: Fact or Fiction?”, *Napoleonica. La Revue*, 2011/2, No: 11, 11-31.

HERWIG Holger H., “Innovation Ignored: The Submarine Problem, Germany, Britain and the United States, 1919-1939”, *Military Innovation in the Interwar Period*, 227-264, <https://doi.org/10.1017/CBO9780511601019.007> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

MERCAN Evren, “Osmanlı Bahriyesi’nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid”, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, İstanbul, 2012, Yıl: 8, Sayı: 15, 163-184.

NUTTER Nick, “Operation Ursa Major, an Italian operation to sink allied shipping at Gibraltar”, 19.12.2019, https://www.visit-andalucia.com/one_post.php?id=303&title=operation-ursa-major-an-italian-operation-to-sink-allied-shipping-at-gibraltar (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

O’HARA Vincent P. and CERNUSHI Enrico, “Frogman against a Fleet: The Italian Attack on Alexandria 18/19 December 1941”, *Naval War College Review*, 2015, V.: 68, N.: 3, Art.: 8, 119-137.

POGGIARONI Giulio, “Naval Intelligence Operations of the Servizio Informazioni Segrete”, 02.02.2020, <https://comandosupremo.com/servizio-informazioni-segrete/> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

SUTTON H.I., “Mignatta-The World’s First Combat Swimmer Ship Attack”, 08.11.2018, <http://www.hisutton.com/Mignatta.html> (Erişim Tarihi: 29.11.2020)

SUTTON H.I., “Poster of World’s Large Autonomous Underwater Vehicles”, 25.10.2019, http://www.hisutton.com/Large_AUVs_Poster.html (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

SUTTON H.I., “Project 09852 K-329 Belgorod”, 18.10.2019, <http://www.hisutton.com/Spy%20Subs%20-Project%2009852%20Belgorod.html> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

TROTT Robin, “Evolution of the Submarine Timeline”, *Marine Modelling International, Submarine Special*, 6-12.

İnternet Kaynakları

“Alligator: The Forgotten Torchbearer of the U.S. Submarine Force”, Undersea Warfare, Spring 2006, Vol.: 8, No.: 3, https://web.archive.org/web/20151011151224/http://www.public.navy.mil/subfor/underseawarfaremagazine/Issues/Archives/issue_30/alligator.html (Erişim Tarihi: 25.11.2020).

ABD Merkezi İstihbarat Teşkilatı Resmî İnternet Sayfası, “The Soviet Typhoon Submarine: A Radical Innovation in Submarine Design”, 1986, No: SW 86-1002X, https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/DOC_0000499611.pdf (Erişim Tarihi: 31.11.2020).

National Marine Sanctuaries İnternet Sayfası, “Japanese Mini Submarines at Pearl Harbour”, <https://sanctuaries.noaa.gov/maritime/japanese-mini-subs/> (Erişim Tarihi: 21.11.2020).

Navypedia İnternet Sayfası, “Nordenfelt I Submarine (1886)”, http://www.navypedia.org/ships/greece/gr_ss_nordenfelt_i.htm (Erişim Tarihi: 28.11.2020).

Rare Historical Photos İnternet Sayfası, “Japanese Type D Koryu midget submarines in drydock, 1945”, 24.11.2016, <https://rarehistoricalphotos.com/japanese-type-d-koryu-midget-submarines-drydock-1945/> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

Wikipedia İnternet Sayfası, “Nautilus (1800 submarine)”, [https://en.wikipedia.org/wiki/Nautilus_\(1800_submarine\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Nautilus_(1800_submarine)) (Erişim Tarihi: 23.11.2020).

“Seeteufel”, [https://en.wikipedia.org/wiki/Seeteufel#/media/File:Seeteufel_\(U-Boot\)_Seitenprofil.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Seeteufel#/media/File:Seeteufel_(U-Boot)_Seitenprofil.jpg), (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

“Action of 22 September 1914”, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SM_U_9_\(submarine,_1910\)#/media/File:Action_of_22_September_1914_-_EN.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SM_U_9_(submarine,_1910)#/media/File:Action_of_22_September_1914_-_EN.svg) (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

<https://inf.news/en/military/5490703128e305c4381908e302afd222.html> (10.03.2022)

■ Dz.Bnb.A.Burak KANDAŞ*

ÇANAKKALE DENİZ SAVAŞI'NDA İNGİLİZ VE FRANSIZ GEMİLERİNİN BATIŞ VE SAVAŞ DIŞI KALIŞ NEDENLERİ



HMS Irresistible'in Batışı
(tr.wikipedia.org/wiki/Çanakkale_Savaşı_deniz_harekâtları)

*MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 9'uncu Dönem Karargâh Subaylığı Eğitimi.

Öz

18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nı kapatan boğazdaki bataryaların kullanılması sonucu kazanılan Çanakkale Deniz Savaşı, en parlak deniz zaferlerimizden biri olmuştur. 4 Ağustos 1914 tarihinden itibaren *Selanik*, *İntibah*, *Samsun* ve *Nusret mayın* gemileri tarafından 11 hat halinde toplam 403 mayın dökülmüş, mayınların taranmaması için tabya ve bataryalar oluşturulmuştur. Bu savunma düzeni, İtilaf Donanması tarafından 3 Kasım 1914'ten itibaren keşif, gözetleme, bombardıman ve mayın tarama faaliyetleri ile zorlanmıştır. Çanakkale Deniz Savaşı'nda Bouvet, Ocean ve Irresistible zırhlıları batıp; *Gaulois*, *Suffren* ve *Inflexible* zırhlıları savaş dışında kalırken, gemilerin batırılması ve savaş dışı kalmasında mayın veya top silahlarından hangisinin daha etkili olduğu günümüze kadar tartışma konusu olmuştur. Bu çalışmada; öncelikle Çanakkale Boğazı'nda oluşturulan savunma düzenine değinilecek, ardından Çanakkale Deniz Savaşı arşiv belgelerine dayanan kaynaklar ve muharebe raporları incelenerek ele alınacak, batıkların günümüzdeki durumları da değerlendirilerek gemilerin batış ve savaş dışı kalmasına neden olan unsurların ne olduğuna yanıt aranacaktır.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Deniz Savaşı, Bouvet, Irresistible, Ocean, Nusret Mayın Gemisi.

Giriş

Birinci Dünya Savaşı öncesinde girdiği müttefik arayışlarından olumlu sonuç alamayan Osmanlı Devleti, 2 Ağustos 1914 tarihinde Almanya ile İttifak Antlaşması imzalamış ve 3 Ağustos 1914 tarihinden geçerli olmak üzere genel seferberlik ilân etmiştir.¹ 3 Ağustos 1914 tarihinde Başkomutanlık Vekâleti, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'nın kısmen mayınlanması emrini vermiş ve 4 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı yabancı savaş gemilerinin geçişine kapatılmıştır.² Aynı gün, Selanik Mayın Gemisi tarafından, Havuzlar-Kepez Burnu arasında 22 mayınla Çanakkale Boğazı'nın ilk mayın hattı oluşturulmuş, oluşturulan mayın hatları arasından ticaret gemilerinin emniyetle geçebilmesi amacıyla Boğaz'ın Rumeli kıyısında bir geçit bırakılmıştır.³ Bu tarihten itibaren 8 Mart 1915 sabahına kadar Çanakkale Mayın Grup Komutanlığı bağlı *Selanik*, *İntibah*, *Samsun* ve *Nusret mayın* gemileri tarafından Boğaz 10 hat halinde toplam 377 adet mayın ile kapatılmıştır. 8 Mart 1915 sabahı Nusret Mayın Gemisi tarafından Boğaz'ın en geniş yeri olan Erenköy Koyu'nda kıyıya paralel olarak dökülen 26 mayınla on birinci hat oluşturulmuştur. Bu hattın Boğaz'ı kapatan diğer mayınlardan

1 Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Tisa Matbaası, Ankara, 1984, s. 108-109.

2 Figen Atabey, Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 314.

3 Saim Besbelli, Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918), Deniz Basımevi, İstanbul, 1959, s. 3.

farklı olarak oluşturulmasında, İtilâf Donanması unsurlarının hareketlerinin gözlenmesi önemli rol oynamıştır.⁴

İtilâf Donanması unsurları bu mayınları tespit edemediğinden harekât sahasının uygun olduğunu değerlendirerek; 3 Kasım 1914 ile 19 ve 25 Şubat 1915 tarihlerinde yaptığı bombardımanlar sonrasında kesin sonuç almak için 18 Mart sabahı Boğaz'a girmiştir. Şiddetli geçen muharebe sonucunda Fransız Bouvet Zırhlısı ile İngiliz Ocean ve Irresistible zırhlıları batmış, Gaulois, Suffren ve Inflexible zırhlıları ağır hasar alarak savaş dışı kalmıştır. Batan ve savaş dışı kalan gemilerinde kaybettiği toplar nedeniyle önemli derecede deniz topçu desteğinden yoksun kalan Müttefik Filo'nun personel zayiatı 800 kişinin üzerinde olmuştur. Buna karşılık 4 Türk subayı ve 22 Türk eri şehit olmuş, 3 Alman eri hayatını kaybetmiştir.⁵

Bu makalede; Çanakkale Boğazı'nda oluşturulan savunma düzeni, İtilâf Donanması'nın saldırıları ve 18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Savaşı, arşiv belgeleri ışığında oluşturulan kaynaklar ve muharebe raporları ile detaylı olarak ele alınacak, ayrıca batıkların mevcut durumu da göz önüne alınarak gemilerin batış ve savaş dışı kalış nedenleri ayrıntılı olarak incelenecektir.

1. Çanakkale Boğazı'nda Oluşturulan Savunma Düzeni ve Yapılan Saldırıları

Seferberlik ilânı sonrasında ilk mayın hattının oluşturulmasını müteakip Çanakkale Boğazı'nın mayınlarla kapatılmasına hız verilmiştir. 6 Ağustos'ta Selanik Mayın Gemisi tarafından ilk mayın hattının yaklaşık 800 metre kuzeyinde 26 mayın ile ikinci mayın hattı tesis edilmiştir.⁶ 15 Ağustos 1914 tarihinde, Çanakkale Boğazı'na İntibah Mayın gemisi tarafından 40 mayın dökülerek, Dardanos-Baykuştepe Burnu arasında üçüncü mayın hattı oluşturulmuştur. 18 Ağustos'ta keşif ve gözetleme faaliyetlerinde kullanılmak üzere İstanbul'dan Çanakkale'ye bir deniz uçağı getirilmiş, İntibah Mayın Gemisi tarafından 19 Ağustos'ta ilk mayın hattı, kuzeyinden 12 mayınla, ikinci mayın hattı 4 mayınla takviye edilmiş ve 24 Ağustos'ta üçüncü mayın hattına 3 mayın daha eklenmiştir.⁷

Çanakkale Boğazı'nın savunma planı başlıca iki temele dayandırılmıştır. Buna göre; ilk olarak Boğaz İtilâf Donanması'nın geçişini engellemek amacıyla mayınlarla kapatılması, sonra bu mayınların etkisiz hale getirilmesini önlemek için ağır toplardan kurulu tabyalar, hareketli toplardan oluşan set bataryaları ve ışıldakların kurulması planlanmıştır. Bu önlemlere ek olarak, Boğaz'ın

4 A.Burak Kandaş, "Çanakkale Deniz Zaferi Öncesinde Çanakkale Boğazı'nın Savunulması için Alınan Önlemler", Deniz Kuvvetleri Dergisi, Mayıs 2016, Sayı: 625, 11-19, s. 11.

5 A.Burak Kandaş, "18 Mart 1915 Günü Çanakkale'yi Geçilmez Kılan Şehitlerimiz ve Görev Yerleri", Deniz Kuvvetleri Dergisi, Nisan 2019, Sayı: 634, 20-26, s. 25.

6 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 96.

7 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, a.g.e., s. 99-102.

en dar yeri olan Çimenlik-Kilitbahir hattında gemilerden alınan torpido kovanlarının kullanılması denenmişse de bu konuda başarı sağlanamamıştır.⁸ Harbiye Nezareti tarafından 3'üncü Kolordu Komutanlığına mevcudunu sefer mevcuduna yükseltme emri verdiği 31 Temmuz 1914 tarihinde Müstahkem Mevki Topçusu, yurt içinde top üretilmemesi ve yurt dışından top getirilememesi nedeniyle savunma için hazır olmadığından Çanakkale Boğazı'nın öz kaynaklarla güçlendirilmesi için birtakım önlemler alınmıştır.⁹

Çanakkale Boğazı'nın savunma hattı; giriş, orta ve merkez tahkimâtları olarak üç bölümden oluşmuştur. Girişteki Orhaniye ve Ertuğrul tabyalarının düşük çaplı ve kısa menzilli toplara sahip olması nedeniyle, savunmanın Boğaz'ın içinde yapılması ve bütün savunma unsurlarının Çimenlik-Kilitbahir hattı ile İntepe-Eski Hisarlık hattı arasında yoğunlaştırılması amaçlanmıştır. Buna göre giriş teşkilatının mevcut şekliyle bırakılması, Çanakkale-Kilitbahir istihkâmları büyük çaplı ve uzun mesafeli toplarla takviye edilerek bir merkez grubu kurulması, Kepez-Soğanlıdere hattının batısındaki mayın hatlarını korumak için sahra toplarından faydalanılması ve ışıldaklarla gece atışlarını da sağlayacak bir engel hattı meydana getirilmesi planlanmıştır.¹⁰ Bu hattın ilerisinde düşman gemilerinin rahatça atış yapmasına engel olmak için 15 cm çapındaki obüs ve havanlarla Karantina-Soğanlıdere hattı batısındaki sırtlarda bir ileri hat kurulmuştur. Böylece, top atışlarının bu hat üzerinde toplanarak yüksek bir atış kuvveti sağlanması hedeflenmiştir. Bu plan çerçevesinde uzun menzilli 24 ve 35,5 cm çapındaki toplar merkez grubunda toplanmıştır. Ayrıca gemilerin ateş gücünü üzerlerine çekmek amacıyla soba borularından siyah duman çıkaran sahte bataryalar yapılmıştır.¹¹

Rumeli'de Ertuğrul ve Seddülbahir, Anadolu'da Orhaniye ve Kumkale tabyaları Çanakkale Boğazı'nın Giriş Tabyaları'nı oluşturmuştur. Görevi İtilâf Donanması'nı Boğaz dışında tutmak olan bu dört tabyada 15-28 cm çaplarında 19 adet ağır top, 6 adet havan ve 4 adet mantelli top yer almıştır.¹² Orta tahkimât, İtilâf Donanması'na ait mayın tarama gemilerinin görev yapmasını engellemek amacıyla, yerleri kolayca değiştirilebilen sahra toplarından ve set bataryalarından meydana getirilmiştir. Bu bataryalarda 24 adet 15 cm çapında obüs, 8 adet 12 cm çapında dağ topu ve 10 adet 21 cm çapında havan topu yer almıştır.¹³ Müttefik Filo'nun mayın tarama faaliyetlerinin engellenmesinde bu bataryaların büyük katkısı olmuştur. Merkez Tahkimâtı, Rumeli'de

8 Yusuf Hikmet Bayur, Türk İnkılâbı Tarihi Cilt: 3 Kısım: 2, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 53.

9 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı, Cilt: 5/1, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993, s. 52, 87.

10 A.Burak Kandaş, a.g.m., s. 12.

11 Metin Martı (ed.), Çanakkale Hatıraları, Cilt: 1, Arma Yayınları, İstanbul, 2001, s. 119-121.

12 Fikret Güneşen, Çanakkale Savaşları, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1986, s. 27.

13 İbrahim Artuç, 1915 Çanakkale Savaşı, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1992, s. 64.

Değirmenburnu, Namazgâh, Rumeli Mecidiyesi, Rumeli Hamidiyesi tabyaları ile Anadolu'da Nara, Anadolu Mecidiyesi, Çimenlik, Anadolu Hamidiyesi, Dardanos ve Mesudiye tabyalarından teşkil edilmiştir.¹⁴

Bu tahkimâtlarda bulunan topların dışında gemilerden çıkarılan toplarla deniz topçu bataryaları teşkil edilmiştir. Seferberliğin ilân edildiği tarihte sadece Dardanos Tabyası'nda Muin-i Zafer Korveti'nden çıkarılan iki adet 15 cm çapında top bulunmasına rağmen, Ekim ayı başında Âsâr-ı Tevfik Zırhlısı'ndan çıkarılan üç adet 5 cm çapında topla takviye edilmiş ve 18 Mart 1915 tarihine kadar Çanakkale Boğazı'nda Mesudiye, Muin-i Zafer, Berk-i Satvet ve Ertuğrul deniz topçu bataryaları kurulmuştur.¹⁵ Bu bataryalar, mayın hatlarının korunmasında ve 18 Mart 1915'te gerçekleşen muharebede oldukça etkili olmuştur.

Çanakkale Boğazı'nın savunma hatları oluşturulurken, İtilâf Donanması'nın iki saldırı yönteminden birini tercih edeceği üzerinde durulmuştur. Bu yöntemlerin ilkinin, güç kullanarak cephenin delinmesi, ikincisinin donanmanın plânlı bir şekilde ilerlemesi ve savunma tesislerinin tümüyle yok edilmesi şeklinde olacağı değerlendirilmiştir.¹⁶ 18 Mart 1915 tarihine kadar her iki planın da uygulanmasına yönelik olarak önlemler alınmıştır. 19 Eylül'de Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından, İtilâf Donanması'nın Boğaz'ı zorla geçme hareketine karşı savunma tatbikatı yapılmıştır. Tatbikatta; Draç ve Kütahya torpidobotları ile İsa Reis ve Peleng-i Derya gambotları düşman gemilerini temsil etmiş ve Boğaz içerisinde ilerleyerek tabya ve bataryaların hedef takibi yapmalarına fırsat vermiştir. 23 Eylül'de Merkez Tabyaları atış eğitimi yapmıştır. Çanakkale Boğazı'nda tabya ve bataryalar kuvvetlendirilirken, mayın hatlarının etkinliğinin artırılması çalışmaları da devam etmiştir. 24 Eylül'de İntibah Mayın Gemisi tarafından üçüncü hattın 400 metre güneyine 29 mayın dökülerek, dördüncü mayın hattı oluşturulmuştur.¹⁷

26 Eylül'de keşif ve gözetleme yapmak amacıyla Boğaz'ın dışına çıkan Akhisar Torpidobotu, iki İngiliz muhribinin uyarısıyla durdurulmuş, gemiye çıkan bir İngiliz subayı tarafından "bu tarihten itibaren Boğaz'dan çıkacak olan Türk savaş gemilerine ateş açılacağı" bildirilmiştir. Bu olay üzerine Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrindeki birlikleri uyarıya Başkomutanlığı da durumdan haberdar ederek 27 Eylül'den itibaren Çanakkale Boğazı'nın bütün yabancı gemilere kapatılacağını bildirmiştir. Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı, saldırı olması durumunda mayın hatlarının Anadolu kıyısındaki geçitlerinin kapatılması ve beşinci hattın kurulması konusunda

14 Figen Atabey, a.g.e., s. 63.

15 Saim Besbelli, a.g.e., s. 9-11.

16 Carl Mühlman, Çanakkale Savaşı Bir Alman Subayının Notları, (çev. Sedat Umran), Timaş Yayınları, İstanbul, 1998, s. 46.

17 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, a.g.e., s. 104.

Mayın Grup Komutanlığına emir vermiştir. 27 Eylül'de Müstahkem Mevki Komutanlığından alınan emir gereği, İntibah Mayın Gemisi tarafından üçüncü hattın Soğanlıdere önünde bulunan geçidi dört mayın ile kapatılmıştır.¹⁸ Çanakkale Boğazı'nın savaş gemilerinden sonra ticaret gemilerine de kapatılması Rusya'yı ve müttefikine yardım götürmek isteyen İngiltere'yi rahatsız etmiştir.

Başkomutanlık Vekaleti tarafından, 29 Eylül'de Çanakkale-Kilitbahir arasında bir mayın hattının kurulması ve mevcut hatlardaki geçitlerin kapatılması emredilmiş, ayrıca Ege'den gelen Türk ticaret gemilerinin İzmir'e yönlendirilmesi istenmiştir. Bu emir gereği, 1 Ekim'de Samsun Mayın Gemisi, birinci ve ikinci hatların Anadolu tarafındaki geçitlerini dokuzar mayınla kapatmış, İntibah Mayın Gemisi tarafından 29 mayınla beşinci mayın hattı oluşturulmuştur. Aynı gece Çanakkale ve çevresinde ilk kez karartma yapılmış ve Boğaz'da nöbetçi torpidobotun izni olmadan seyir yapılması yasaklanmıştır.¹⁹

Karadeniz'de Rus limanlarının bombalanması sonrasında İngiltere'nin verdiği ultimatomonun, Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmemesi üzerine İtilâf Filosu, Çanakkale Boğazı'nın giriş tabyalarını 3 Kasım 1914 tarihinde bombardıman etmiştir. HMS Indefatigable ve HMS Indomitable Seddülbahir ve Ertuğrul tabyalarını, Fransız Suffren ve Verite zırhlıları Kumkale ve Orhaniye tabyalarını saat 06.50 'den 07.10'a kadar 13-16 bin metreden hedef almıştır.²⁰ Seddülbahir ve Kumkale tabyalarında bulunan topların menzili 8 bin metre olduğundan, bu tabyalar herhangi bir atış yapmamıştır. Ertuğrul Tabyası 5, Orhaniye Tabyası 6 mermi atarak bombardımana karşılık vermişse de menzilleri dışında kalan gemilere herhangi bir isabet kaydedememiştir. HMS Indomitable'ın attığı 30,5 cm'lik bir top mermisi Seddülbahir Tabyası'nın merkez cephaneliğinde bulunan 10,8 ton barutun yanmasına, 360 adet 24, 26 ve 28 cm'lik top mermisinin patlamasına sebep olmuştur. Bu patlama sonucunda, 5 subay ve yaklaşık 80 er şehit olmuş, Seddülbahir Tabyası'nın 2 topu uzun bir süre, 4 topu da birkaç gün süreyle savaş dışı kalmıştır.²¹

18 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, a.g.e., s. 105.

19 Hermann Lorey, Türk Sularında Deniz Hareketleri Cilt: 2, Boğazlar Etrafında Mücadele, (çev. Tacettin Talayman), Deniz Basımevi, İstanbul, 1946, s. 22.

20 Eric Wheler Bush, Gallipoli, George Allen & Unwin Ltd, London, 1975, s. 31.

21 ATASE Arşivi, BDH, Kls. No: 4670, Dos. No: H1-82, "Birleşik Filonun 3 Kasım 1914'te Çanakkale Boğazı Giriş Tahkimatını İlk Bombardımanı ve Konuyla İlgili Muharebe Raporları", Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Ocak 2014, Sayı: 132, s. 33. Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi isimli eserin 5'inci cildinin 1'inci kitabında; 66 erin şehit olduğu, 2 subay ve 19 erin yaralandığı belirtilirken, aynı isimli eserin 8'inci cildinde 80 erin şehit olduğu, 31 kişinin de yaralandığı yer almaktadır; bkz. Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı, Cilt: 5/1, a.g.e., s. 100; ayrıca bkz. Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı, Cilt: 8, a.g.e., s. 107; Selahattin Adil Bey hatıratında şehit sayısını bir bölük (yetmişten fazla) er olarak aktarıırken, Hermann Lorey ise bu saldırı sonucunda 80 erin şehit olduğunu, 23 erin yaralandığını belirtmiştir; bkz. Metin Martı (ed.), a.g.e., Cilt: I, s. 123; ayrıca bkz. Hermann Lorey, a.g.e., s. 23.

3 Kasım 1914 Harekâtı'nın Boğaz'daki savunma planlarını da etkileyen önemli sonuçları olmuştur. Harekât sonrası, General Liman von Sanders ve Amiral von Usedom olası bir bombardımana karşı önlemler almış, Almanya'dan uzman personel ve silah tedarik etmiştir. İç savunma hatlarında kullanılmak üzere 28 cm'lik toplar getirilmiş, muhabere şebekeleri kurulmuş, Boğaz'ın çeşitli yerlerine projektörler konulmuş ve mayın hatları takviye edilmiştir.²² Amiral Usedom tabyalarındaki topların eski ve cephanesinin az olması nedeniyle Boğaz'ın ana savunma ve kuvvet merkezinin mayınlar olması gerektiğini düşünmüştür. Kasım ayının başında mayın tarama gemilerine karşı kullanılmak üzere Boğaz'ın her iki tarafına seyyar toplar yerleştirilmiş ve ışıldakların sayısı ikiden altıya çıkarılmıştır. Bu harekâttan sonra dış tabyalar tamir edilmiş, ancak donanmanın kuvvetli ateşi altında savunmanın mümkün olmaması nedeniyle kuvvetlendirmek için bir şey yapılmamıştır.²³

Yaşanan gelişmeler üzerine 5 Kasım 1914 tarihinde İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'ne savaş ilân etmiştir. 9 Kasım'da Nusret Mayın Gemisi tarafından üçüncü mayın hattının kuzeyinde Anadolu tarafını kapatacak şekilde altıncı mayın hattı oluşturulmuştur. 16 mayından oluşan bu yeni hattaki mayınların derinliği 4 metre olup, aralarında kırk beşer metre bulunmaktadır.²⁴ Aynı gün, Osmanlı Devleti Fransa, İngiltere ve Rusya'ya savaş ilân etmiştir.

14 Aralık 1914 tarihinde mayın yüklü olarak İstanbul'dan avara eden Nusret Mayın Gemisi 15 Aralık'ta Çanakkale'ye ulaşmıştır. 17 Aralık'ta Nusret Mayın Gemisi tarafından 50 mayın ile yedinci mayın hattı oluşturulmuştur. Birinci hattın güneyinde oluşturulan bu hattaki mayınların arası kırk beşer metre olup, derinlikleri 4 ila 5 metre arasındadır. Bu hattaki mayınların 7 adedi döküldükten hemen sonra patlamıştır.²⁵ Aynı gün saat 10.35'te Nusret Mayın Gemisi, Samsun Mayın Gemisi'nden aldığı 28 mayını, aralarında kırk beşer metre olacak şekilde deniz seviyesinin 4 ila 5 metre altına dökerek sekizinci mayın hattını oluşturmuştur. 30 Aralık'ta Nusret Mayın Gemisi, sekizinci ve ikinci mayın hatları arasına 39 mayın dökerek Çanakkale Boğazi'ndeki dokuzuncu mayın hattını meydana getirmiştir. Bu hattaki mayınların arası kırk beşer metre olup, derinlikleri 4 ila 5 metre arasındadır. Mesudiye Bataryası'nın harbe hazır hale getirildiği bu tarihlerde; Marmara'da denizaltı arama faaliyetlerine devam edilmiş ve takviye edildiği öğrenilen Müttefik Filo'nun Çanakkale Boğazi'na bir saldırı düzenleyebileceği Müstahkem Mevki Komutanlığı'na bildirilmiştir.²⁶

22 Auguste Thomazi, Çanakkale Deniz Savaşı, (çev. Hüseyin Işık), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1997, s. 9.

23 Aspinall Oglanlar, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı, Cilt:1, 2. Baskı, Metin Martı (ed.), Arma Yayınları, İstanbul, 2005, s. 56-57.

24 Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922) Deniz Mayınları Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey, Emre Basımevi, İzmir, 2004, s. 22-23.

25 Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922) Deniz Mayınları Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey, Emre Basımevi, İzmir, 2004, s. 22-23.

26 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, a.g.e., s. 112.

İtilâf Donanması'nın Çanakkale Boğazı'ndaki tabyalara yönelik olarak ikinci büyük saldırısı 19 Şubat tarihinde gerçekleşmiştir. Saldırıya Cornwallis, Triumph, Suffren, Inflexible, Bouvet, Agamemnon ve Vengeance zırhlıları katılmıştır. 19 Şubat Harekâtı'nda Müttefik Filo'ya ait gemiler 139 adet 30,5 cm'lik top mermisi harcamıştır.²⁷ Orhaniye ve Ertuğrul Tabyaları gemilerin şiddetli ateşine, atış menzillerine girene kadar karşılık vermeyerek gereksiz cephane sarfını engellemişlerdir. Bu tabyalar sadece menziline olan gemiler için 38 mermi harcamış ve iki düşman gemisi üzerinde isabet sağlamışlardır. Bombardıman sonucunda 2 subay ve 2 er şehit olmuş, 11 er yaralanmıştır. En çok hasarın olduğu Kumkale'de 1 adet 15 cm'lik ve 1 adet 28 cm'lik top kullanılmaz duruma gelmiştir.²⁸ Ertuğrul, Orhaniye ve Seddülbahir Tabyaları 19 Şubat gecesi yapılan çalışma sonucu savaşa hazır hale getirilmiş, ancak Kumkale'deki hasar giderilememiştir.

Amiral Carden, 20 Şubat'ta harekâtı devam ettirmek istemiş ancak şiddetli lodos ve zırhlıların gözlem yapmasına elverişsiz olan görüş şartları nedeniyle, sonucu belirsiz bir harekât için cephane harcamaktan vazgeçmiştir. Çanakkale bölgesinde 24 Şubat tarihine kadar devam eden şiddetli lodos sebebiyle Müttefik Filo bir harekât gerçekleştirememiştir. Boğaz'ın girişindeki tabyaların susturulması amacıyla yapılan üçüncü harekât 25 Şubat 1915 tarihinde Queen Elizabeth, Agamemnon, Irresistible, Gaulois, Vengeance, Cornwallis, Suffren, Charlemagne, Albion ve Triumph zırhlılarının katılımıyla gerçekleşmiştir. Saldırı sonucunda Boğaz girişindeki tabyaları susturarak, Çanakkale Boğazı'nı zorlama planının ilk aşamasını tamamlayan tüm gemiler geceyi geçirmek üzere Bozcaada'ya hareket etmişlerdir. 25 Şubat saldırısı sonucunda, gemilerin şiddetli ateşine 83 mermi atarak karşılık veren giriş tabyaları tümüyle tahrip edilmiş, 13 er şehit olmuş ve 18 er yaralanmıştır. Öğleden sonra Müstahkem Mevki Komutanlığı Karargâhı Çanakkale'nin 3 km güneybatısındaki Hacıpaşa Çiftliği'ne taşınmıştır.²⁹

Çanakkale Boğazı girişindeki tabyaların 19-25 Şubat 1915 tarihleri arasında tahrip edilmesiyle, İtilaf Donanması için Boğaz'a giriş yolu açılmıştır. Amiral Carden'in 11 Ocak 1915 tarihinde hazırladığı planın ilk aşamasını tamamlayan Müttefik Filo, planın ikinci aşaması olan Kepez'e kadar olan bölgedeki tüm savunma hatlarını ele geçirme faaliyetine başlamıştır.³⁰ Bu aşamada Çanakkale ve Kilitbahir merkez istihkâmları arasındaki mayınlar aranacak ve mayınları koruyan bataryalar devre dışı bırakılacaktı. Bu amaçla Müttefik Filo, 1-17 Mart 1915 tarihleri arasında Çanakkale Boğazı içerisinde havanın uygun olduğu günlerde bombardıman ve mayın tarama faaliyetlerinde bulunmuştur. 26 Şubat

27 Hermann Lorey, a.g.e., s. 45.

28 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, a.g.e., 159.

29 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, a.g.e., s. 162-163.

30 Dardanelles Commission, First Report, His Majesty's Stationery Office, London, 1917, s. 57.

1915 günü saat 17.00'da İntibah Mayın Gemisi tarafından Çimenlik Feneri ile Değirmenburnu Tabyası arasında onuncu mayın hattı oluşturulmuştur. 53 mayından oluşan bu hattaki mayınların arası 40 metre olup, derinliği 4,5 metredir. 7 Mart sabahı saat 07.10'da Çanakkale Mayın Grup Komutanlığı bağlısı bir motorbot tarafından, altı adet serseri mayın Karanfilburnu'ndan bırakılmış, ancak mayınların ikisi döküş sırasında patlamıştır.³¹

8 Mart 1915 sabahı, Nusret Mayın Gemisi, Çanakkale Deniz Harekâtı'nın gidişatını önemli ölçüde etkileyen bir mayın döküş harekâtı gerçekleştirmiştir. Müttefik filonun 19 Şubat 1915 tarihinden itibaren Çanakkale Boğazı içerisinde gerçekleştirdiği harekâtlarda; gemilerin, kıyı topçu ateşinden etkilenmemek amacıyla özellikle Erenköy Koyu'na yöneldikleri obüs bataryaları tarafından gözlenmiş ve bunun sonucunda bu koyda bir mayın hattının kurulması kararlaştırılmıştır. Donanma Komutanlığı'nın talimatı üzerine, 2 Mart 1915 tarihinde Selanik Mayın Gemisi tarafından İstanbul'dan getirilen 26 adet karbonit mayın, gerektiğinde taktik bir engel olarak kullanılmak üzere saklanmıştır.

Hafif sisli ve yağışlı 8 Mart sabahı 05.00'te Yüzbaşı Hakkı Bey'in komutasında Nara'dan avara eden Nusret, Anadolu kıyısını izleyerek seyre başlamış ve Yüzbaşı Nazmi Bey'in rehberliğinde mayın hatlarından emniyetle geçerek saat 07.00'de planlanan noktaya varmıştır. Saat 07.10'dan itibaren geri dönüşü geçilirken güvertesinde bulunan ve her biri 80 kg patlayıcıya sahip 26 adet mayını, kıyıya paralel olarak poyraz-lodos hattında ve aralarında yüzer metre olacak şekilde deniz seviyesinin 4,5 metre altına dökmüştür. Bacasından mümkün olduğunca az duman çıkartmak için önlem alan Nusret, hiçbir Müttefik gemisi tarafından tespit edilmeden saat 08.00'de Çanakkale önlerine demirlemiştir. Saat 10.00'a kadar süren sis ve yağmur, geminin Çanakkale Boğazı girişinde bulunan düşman karakol gemileri tarafından görülmesini engellemiştir.³² Bu harekât sırasında gemide dört Alman personel de bulunmuştur. Bu personel, teknik konularda gemi personeline yardımcı olmuş, ancak harekâtın tüm sorumluluğu geminin Türk personeli üzerinde olmuştur. Alman Mühendis Reeder'in harekât ile ilgili verdiği rapor incelendiğinde; makine konusunda destek sağlayan Mühendis Reeder ve iki astsubay ile mayınların bakımı konusunda yardımcı olan Torpidocu Bettaque'nin harekât sırasında Nusret Mayın Gemisi'nde bulunduğu anlaşılmaktadır.³³

8 Mart günü öğleden önce Amiral Carden'in de içinde bulunduğu Queen Elizabeth; Vengeance, Cornwallis, Irresistible, Canopus zırhlıları ve mayın tarama gemileriyle birlikte Boğaz içine girerek Anadolu Hamidiyesi,

31 Şakir Tunççapa, Çanakkale Harbi Hâtıralarım, Deniz Basımevi, İstanbul, 1958, s. 9.

32 Fevzi Kurtoğlu, Çanakkale ve 18 Mart 1915, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935, s. 109.

33 Hermann Lorey, a.g.e., s. 61-62; Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, s. 173-174; Fevzi Kurtoğlu, a.g.e., s. 109.

Çimenlik ve Namazgâh tabyalarını bombardıman etmiştir. Olumsuz hava koşulları nedeniyle uçaklar görev yapamadığından, sürekli konum değiştiren bataryaların yeri gemiler tarafından tespit edilememiştir. Saat 15.30'da görüş şartlarının kötüleşmesi üzerine, kesin sonuç alamayacağını değerlendiren Amiral Carden harekâtı sonlandırmıştır. Görüş mesafesinin düşük olması nedeniyle yalnızca 11 mermi atabilen Queen Elizabeth, tabyalarda herhangi bir hasar meydana getirememiştir.³⁴ Amiral Carden'in saldırıyı sonlandırmasında; Deniz Kuvvetleri'nin "Cephanenin boş yere harcanmasının mutlak bir başarıya ulaşmadan önce harekâtın yarıda kesilmesine neden olabileceği" uyarısı etkili olmuştur.³⁵

8 Mart gecesi mayın tarama gemileri Boğaz'a girmiş şiddetli akıntı ve set bataryalarının ateşi nedeniyle herhangi bir mayına rastlamadan geri dönmüşlerdir.³⁶ 9 Mart günü saat 11.30'da Albion, Irresistible ve Prince George, Boğaz'dan içeri girerek Kumkale, Seddülbahir, Ertuğrul tabyalarını bombardıman etmiştir. 16.30'da ateş keserek uzaklaşan zırhlılara yalnızca Halileli Bataryası karşılık vermiş, diğer bataryalar mesafenin fazla olması nedeniyle karşılık vermemiştir.³⁷ 9 Mart gecesi saat 03.00'te Mosquito Muhribi'nin refakatinde Boğaz'a giren mayın tarama gemileri, bataryaların şiddetli ateşi nedeniyle başarıya ulaşmadan Boğaz'ı terk etmiştir.³⁸

10 Mart sabahı Bolayır savunma hattını bombalamak ve bölgenin çıkarma için uygunluğunu keşfetmek amacıyla Cornwallis ve Irresistible zırhlıları ile Dublin Kruvazörü Saros Körfezi'ne girmiş, eş zamanlı olarak iki İngiliz muhribi Boğaz girişine gelerek Kumkale ve Seddülbahir'i bombardıman etmiştir.³⁹ 10 Mart gecesi dokuz mayın tarama gemisi, dört muhrip ile Canopus ve Amethyst'in koruması altında Boğaz'a girmiştir. Mayın tarama harekâtı sırasında iki mayının patlaması sonucu Manx Hero isimli mayın tarama gemisi batmıştır. Patlamanın etkisiyle, Boğaz'daki ışıldaklar tarafından aydınlatılan gemiler, şiddetli ateş altına alınmış ve Boğaz'ı terk etmiştir.⁴⁰

11 Mart'ta Amiral Carden forsunu Queen Elizabeth'e toka ettirmiş, Inflexible Zırhlısı bir topunu değiştirmek üzere Malta'ya hareket etmiştir.⁴¹ Aynı gün Suffren ve Gaulois zırhlıları Bolayır'ı, Irresistible Zırhlısı Küçükbakla Limanı'nı bombardıman etmiştir. Gece yapılan mayın tarama harekâtı

34 Diary of HMS Queen Elizabeth (January to May 1915), George Waterston & Sons Ltd, London, 1919, s. 9.

35 Roger Keyes, Fight for Gallipoli, Eyre & Spottiswoode, London, 1941, s. 31.

36 Julian Corbett, Naval Operations, Volume I, Longmans Green and Co., London, 1920, s. 195.

37 Fevzi Kurtoğlu, a.g.e., s. 110.

38 Julian Corbett, a.g.e., s. 205.

39 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, s. 170.

40 Julian Corbett, a.g.e., s. 207; Hermann Lorey, a.g.e., s. 63-64; Fevzi Kurtoğlu, s. 110-111.

41 Diary of HMS Queen Elizabeth, s. 10.

özellikle Mesudiye Tabyası'nın şiddetli ateşi altında başarısız olmuştur.⁴² Personeli sivil olan mayın tarama gemilerinin, yoğun ateş altında görevlerini etkin bir şekilde yapamadığını değerlendiren Amiral Carden, 12 Mart'ta her mayın tarama gemisinde personelin disiplinli hareket etmesini sağlamak üzere iki muvazzaf subayın bulunması konusunda emir vermiştir.⁴³ 12 Mart günü sisli ve yağmurlu bir havada saat 08.40'ta Boğaz'a giren bir denizaltı, Soğanlıdere'de karaya oturmuş olan karantina stimbotuna bir torpido atmış ancak isabet sağlayamamıştır. Müttefik Filo, 12 Mart gecesi yapılan mayın tarama faaliyetinden de olumlu sonuç alamamıştır.⁴⁴

Churchill'in 11 Mart tarihinde gönderdiği telgrafa, Amiral Carden 13 Mart gecesi verdiği cevapta: "Deniz Kuvvetleri ile tamamen aynı fikirde olduğunu" belirtmiş ve "Donanma'nın Marmara'ya geçtiği anda kara harekâtının başlaması gerektiğini, ayrıca destek gemilerine ve cephaneye ihtiyaç duyulduğunu" bildirmiştir.⁴⁵ 14 Mart günü Churchill "kayıp ne olursa olsun mayın tarama faaliyetlerinin artırılması" konusunda Amiral Carden'e uyarıda bulunmuş ayrıca "destek sağlamak üzere Queen ve Implacable zırhlılarının bölgeye gönderileceğini" bildirmiştir.⁴⁶ Müttefik Filo, 13 Mart ve 14 Mart gecesi yapılan mayın tarama faaliyetinden de olumlu sonuç alamamış ve önemli derecede zayıf vermiştir. Sadece birkaç mayın imha edilmesine karşın, beş mayın tarama gemisi savaş dışı kalırken, Amethyst Zırhlısı hasar almış, ayrıca 27 kişi hayatını kaybetmiş ve 43 kişi yaralanmıştır.⁴⁷

Yapılacak harekât konusunda kesin bir fikir birliği sağlamak isteyen Churchill, 15 Mart tarihinde Amiral Carden'e "mayın hatlarının temizlenmeden ve tabyalar tahrip edilmeden Boğaz'ı geçme girişiminde bulunmamasını ve General Ian Hamilton ile uyumlu hareket etmesini" emretmiştir. Amiral Carden aynı gün verdiği cevapta "Bölgeye varır varmaz General Ian Hamilton ile görüşeceğini ve taranmış bir kanal açmadan Boğaz'ı kesinlikle geçmeye çalışmayacağını" bildirmiştir.⁴⁸

Yoğun çalışma temposu nedeniyle sağlık sorunları yaşayan Amiral Carden 15 Mart 1915 tarihinde rahatsızlanmış ve görevi bırakmak zorunda kalmıştır.⁴⁹ Amiral Carden'in yerine, o ana kadar yardımcılığını yapan ve bölgeyi yakından tanıyan Amiral de Robeck atanmış, kendisinden kıdemli olan Amiral Wester Wemyss, kendi isteği doğrultusunda Mondros Deniz Üs Komutanlığı

42 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, s. 170.

43 Eric Wheler Bush, a.g.e., s. 44; Roger Keyes, a.g.e., s. 37.

44 Şakir Tunççapa, a.g.e., s. 11-12.

45 Telgrafın tam metni için bkz. Dardanelles Commission, a.g.e., s. 35; Yusuf Hikmet Bayur, a.g.e., s. 68; Lorey, a.g.e., s. 65.

46 Roger Keyes, a.g.e., s. 41.

47 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, s. 171.

48 Hermann Lorey, a.g.e., s. 67-68; Roger Keyes, a.g.e., s. 43.

49 Amiral Carden'in rahatsızlığı Queen Elizabeth'in gemi jurnaline dyspepsia (sindirim bozukluğu, hazımsızlık) olarak kaydedilmiştir bkz. Diary of HMS Queen Elizabeth, s. 10.

görevine devam etmiştir.⁵⁰ 15 Mart günü bir deniz uçağı tarafından Çanakkale Boğazı'nda keşif harekâtı, gece mayın tarama gemileri tarafından mayın tarama faaliyetleri icra edilmiştir. Kuvvetli akıntı karşısında hızları saatte iki deniz miline kadar düşen mayın tarama gemileri, Soğanlıdere- Kepez hattında mayın aramış, ancak set bataryalarının ateşi altında geri çekilmek zorunda kalmıştır.

Inflexible Zırhlısı'nın 30,5 cm'lik topunu değiştirmiş olarak Malta'dan döndüğü 16 Mart'ta bir deniz uçağı keşif ve gözetleme yapmış, gece Boğaz'a giren mayın tarama gemileri şiddetli ateş nedeniyle Boğaz'ı terk etmişlerdir.⁵¹ General Hamilton'ın Phaeton Kruvazörü ile Bozcaada'ya vardığı 17 Mart'ta da bir deniz uçağı keşif ve gözetleme faaliyeti icra etmiştir. Aynı gün Baykuş Bataryası'nı denetleyen Enver Paşa Müttefik Filo'nun 18 Mart 1915 tarihinde büyük bir saldırıya başlayabileceğini belirterek, personeli uyarmıştır. 17 Mart gecesi saat 22.00'den itibaren üç muhribin refakatinde Boğaz'a giren yedi mayın tarama gemisi, dört saat süreyle Karanfil Burnu ile Akyarlar arasında mayın taraması yapmış, herhangi bir mayına rastlamayan gemiler bölgenin harekât için uygun olduğunu rapor etmiştir.⁵²

2. 18 Mart Çanakkale Deniz Savaşı

17 Mart 1915 tarihinde Churchill, Amiral de Robeck'e “Çanakkale Boğazı'nın zorlanması konusunda Amiral Carden ile hemfikir olup olmadığını” sormuş ve “teklif edilen harekâtın uygulanabilir olup olmadığı hakkındaki görüşlerini bağımsız ve tarafsız olarak bildirmesini” istemiştir. Amiral de Robeck, “Amiral Carden ile aynı düşüncede olduğunu, Boğaz'a yapılacak saldırının tabyaların susturulması ve mayın tarama harekâtının etkin şekilde yapılmasına bağlı olduğunu, hava şartlarının uygun olması durumunda 18 Mart'ta saldırıya başlayacağını” bildirmiştir.⁵³ Aynı gün, Amiral Carden'in Minerva Kruvazörü ile Malta'ya doğru yola çıkmasından sonra Amiral de Robeck'in forsunun toka edildiği Queen Elizabeth'te bir toplantı yapılmıştır. Toplantıya; General Hamilton, Kurmay Başkanı General Walter Braithwaite, Sekreter Alb. Pollen, Amiral de Robeck, Amiral Wemyss, Amiral Guepratte, General d'Amade ve Komodor Roger Keyes katılmıştır.⁵⁴

Toplantıda; Amiral de Robeck, Boğaz'ın geçilmesi konusunda kara ve deniz kuvvetlerinin birlikte hareket etmesi gerektiğini belirtirken, bu konuda Kitchener'ın kesin talimatını alan General Hamilton “donanmanın geçişi

⁵⁰ Roger Keyes, a.g.e., s. 45.

⁵¹ John Murray, Dardanelles A Midshipman's Diary 1915-16 H. M. Denham, John Murray Publishers Ltd, London, 1981, s. 58.

⁵² Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Cilt: 8, s. 172; Tunççapa, a.g.e., s. 13.

⁵³ Dardanelles Commission, a.g.e., s. 36.

⁵⁴ Ian Hamilton, Gelibolu Hatıraları 1915, (çev. Mehmet Ali Yalman, Nurer Uğurlu), Örgün Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 24; Keyes, a.g.e., s. 47.

denenmeden bir çıkarma harekâtına karşı olduğunu” açıklamıştır.⁵⁵ Toplantı sonucunda, 18 Mart’ta yalnızca donanmayla yapılacak saldırının sonucunun beklenilmesine karar verilmiştir. Bu saldırıdaki amaç; Çanakkale Boğazı’nda bulunan tabyalar ile mayın hatlarını koruyan sabit ve seyyar bataryaların tamamıyla imha edilmesi değil, bunların kısa bir süreliğine susturulması ve bu sürede mayın tarama gemilerinin açtığı yaklaşık 900 yarda genişliğindeki taranmış kanaldan Donanma’nın Marmara’ya geçirilmesiydi.⁵⁶ Bu amaçla Müttefik Filo üç filotillaya ayrılmıştır. Amiral de Robeck komutasındaki Queen Elizabeth, Agamemnon, Inflexible, ve Lord Nelson Birinci Filotillayı; Alb. Hayes Sadler komutasındaki Ocean, Albion, Canopus, Cornwallis, Irresistible, Majestic, Swiftsure ve Vengeance İkinci Filotillayı oluşturmuştur. Suffren, Bouvet, Charlemagne, Gaulois ile Prince George ve Triumph zırhlıları; Amiral Guepratte komutasında Üçüncü Filotillayı meydana getirmiştir.⁵⁷

18 Mart 1915 tarihinde gerçekleşecek olan saldırının A ve B olmak üzere iki hat halinde yapılması planlanmıştır. Buna göre; A hattını oluşturan Queen Elizabeth, Agamemnon, Lord Nelson ve Inflexible 14 bin yarda mesafeden merkez tabyalarını ateş altına alacak, B hattı gemilerinden Gaulois, Charlemagne, Bouvet, Suffren, A hattı gemilerinin pupasında, merkez tabyalarından 16 bin yarda mesafede yer alacaktı. A hattı gemilerinin iskele kış omuzluğunda merkez tabyalarından 15 bin yarda mesafede yer alan Prince George; Rumeli Mesudiyesi ve Yıldız tabyalarını, A hattı gemilerinin sancak kış omuzluğunda aynı mesafede yer alan Triumph ise Dardanos Tabyası’nı ve Akyarlar Bataryaları’nı ateş altına alacaktı. A hattı gemilerinin ateşi merkez tabyalar üzerinde etkili olmaya başlayınca, B hattındaki dört Fransız zırhlısı, A hattındaki gemilerin arasından geçerek aynı hedefleri ateş altına alacak ve Rumeli kıyısında kesin sonuç almayı planladıkları 8 bin yarıya kadar yaklaşacaklardı. Bu sırada Inflexible, Anadolu Hamidiyesi ve Anadolu Mecidiyesi’ni ateş altına alacaktı. Harekât başladıktan dört saat sonra Ocean, Albion, Vengeance ve Irresistible; Fransız zırhlılarının yerini, Swiftsure ve Majestic ise Prince George ve Triumph’un yerini alacaktı.⁵⁸

Saldırıya başladıktan iki saat sonra set bataryalarının etkisiz hale getirilmesiyle birlikte mayın tarama faaliyetine başlanması planlanmış ve bu görev için üç İngiliz ve iki Fransız mayın tarama grubu oluşturulmuştu. Mayın hatlarını koruyan bataryalar B hattının merkez gemileri tarafından tahrip edilecek, dağınık sahra ve obüs bataryaları da A ve B hattının kanat gemileri tarafından susturulacaktı. Canopus ve Cornwallis’in refakat ettiği her grup, dörder saat süreyle görev yapacak ve Kepez Burnu’ndan Sarısığlar

⁵⁵ Lord Kitchener’in General Hamilton’a 13 Mart 1915 tarihinde verdiği talimat için bkz. Dardanelles Commission, The Final Report of the Dardanelles Commission, His Majesty’s Stationery Office, London, 1917, s. 10-11.

⁵⁶ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, a.g.e., s. 176.

⁵⁷ Julian Corbett, a.g.e., s. 213.

⁵⁸ Hermann Lorey, a.g.e., s. 72.

Koyu'na doğru 820 metre genişliğinde bir taranmış kanal açacaklardı. Mayın tarama faaliyeti gece boyunca da devam edecekti.⁵⁹ Tarassut görevi, Ark Royal Uçak Taşıma Gemisi'nden kalkan uçaklarla yapılacaktı. Yüzer mayınlardan korunmak için her zırhlının bordasında bir stimbot bulunacaktı. Çanakkale Boğazı'na Donanma ile yapılacak saldırının yanı sıra, seyyar bataryaların ateşini üzerine çekmek üzere yedi vapura bindirilmiş bir İngiliz deniz piyade tümeni, Gelibolu Yarımadası'nın batısına yönelik olarak çıkarma gösterisi yapacaktı. Dartmouth Kruvazörü bu vapurlara refakat edecek ve Boğaz içindeki bataryaları ateş altına alacak, Dublin Kruvazörü de aynı görevi Beşige ve Yenişehir önlerinde icra edecekti.⁶⁰

17 Mart'ta iki kişilik bir Alman uçağının Çanakkale'ye gelmesi, daha önceleri tek kişilik Bleriot tipi uçakla icra edilemeyen gözetleme faaliyetinin yapılmasına imkân sağlamıştır. 18 Mart günü saat 08.00'de havalanan bu uçak Bozcaada, Gökçeada ve Boğaz çıkışını gözetlemiş ve 10.25'te yere indiğinde çok sayıda gemiden oluşan Müttefik Filo'nun Çanakkale'ye doğru hareket halinde olduğunu rapor etmiştir. Bunun üzerine Müstahkem Mevki alarm durumuna geçmiştir.⁶¹

İtilâf Donanması 18 Mart 1915 tarihinde, saat 10.30'da Boğaz'a girmeye başlamış ve saat 11.00'de Anadolu kıyısındaki obüslerin şiddetli ateşi altında ilerleyerek atış mevkilerine varmış ve 11.30'dan itibaren atışa başlamıştır. Queen Elizabeth, Anadolu Hamidiyesi'ni; Agamemnon, Rumeli Hamidiyesi'ni; Lord Nelson, Namazgâh'ı, Inflexible, Rumeli Mecidiyesi'ni; Prince George, Tenger ve Baykuş bataryalarını; Triumph, Dardanos'u ateş altına almıştır.

Saat 12.06'da tabyalarda yapılan tahribatı yeterli gören Amiral de Robeck, B hattındaki⁶² Fransız gemilerine A hattı gemilerinin⁶³ arasından geçerek, daha yakından ateşe başlamasını emretmiştir. Bu emir üzerine merkez tabyalarının şiddetli ateşi altında Suffren ve Bouvet Anadolu tarafından, Gaulois ve Chalemagne Rumeli tarafından ilerleyerek A hattı gemilerinin önüne geçmiştir. Bu sırada, Erenköy'ün güneyindeki gizlenmiş bataryalar Agamemnon'a 12, Inflexible'a 6 isabet kaydetmiştir.⁶⁴ Merkez tabyalarının ateşi nedeniyle, toplarının ancak yarısını kullanabilen Bouvet'de yangın çıkmış, Prince George'un köprüüstü hasar almış, Suffren 15 dakika içinde 14 isabet aldığından savaş dışı kalmıştır. Bu sırada merkez tabyalarının ateş şiddeti azalmış, Namazgâh Tabyası Bouvet tarafından, Rumeli Hamidiyesi Charlemagne tarafından tahrip edilmiştir.⁶⁵

59 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, s. 176-177.

60 Julian Corbett, a.g.e., s. 215.

61 Hermann Lorey, a.g.e., s. 73-74.

62 B Hattını oluşturan gemiler: Gaulois, Charlemagne, Bouvet, Suffren'dir.

63 A Hattını oluşturan gemiler: Queen Elizabeth, Agamemnon, Lord Nelson ve Inflexible'dir.

64 Fevzi Kurtoglu, a.g.e., s. 120.

65 Auguste Thomazi, a.g.e., s. 37.

Saat 13.45'te Amiral de Robeck, gemilerin yakın bombardımana başlayabilmesi için mayın tarama gemilerine hazır olmalarını, bunları koruyacak İkinci Filotillaya da oldukça hasar alan Fransız gemilerinin yerlerini almasını emretmiştir. Bu sırada su kesiminin altından isabet alan ve baş tarafı sulara gömülen Gaulois Zırhlısı geri çekilirken, Amiral Guepratte, gemiye yardım etmesi için Dublin Kruvazörü'ne emir vermiştir. Saat 14.50'de Suffren'in ardından Boğaz'ı terk ederken, Nusret Mayın Gemisi'nin 8 Mart sabahı döktüğü mayınlardan birine sancak baş omuzluğundan çarpan Bouvet'de büyük bir patlama olmuş ve gemi iki dakikadan az bir sürede batmıştır. Geminin 639 kişilik personelinden sadece 5 subay ve 30 er yardıma gelen Agamemnon ve Fransız gemileri tarafından kurtarılmıştır.⁶⁶

Saat 15.15'te Anadolu Hamidiyesi'nin attığı bir top mermisi Irresistible'in sancak bordasında patlamaya sebep olmuş ve gemi sancağa meyil kazanmıştır. Patlama sonucu 200 kişi hayatını kaybetmiştir. Queen Elizabeth'in ateşini bu tabyaya yöneltmesi sonucunda Anadolu Hamidiyesi ateşe ara vermek zorunda kalmıştır.⁶⁷ Saat 16.05'te Inflexible da on birinci hattaki mayınlardan birine çarpmış ve sancak baş omuzluğunda oluşan yara nedeniyle baş torpido dairesi suyla dolmuştur. Meydana gelen patlamada 29 kişi hayatını kaybetmiştir. Baş tarafı suya gömülen Inflexible, savaş dışı kalmış ve geri dönüşe geçmiştir.

Saat 16.15'te makineleri durduğundan akıntının etkisiyle sürüklenen Irresistible da 8 Mart'ta dökülen mayınlardan birine çarpmıştır. Sancak makine dairesinin altından çarpan mayın, bu daireyi suyla doldurmuş, dolan suyun etkisiyle sancak ve iskele makine dairelerini ayıran perde sacı parçalanmış ve her iki daire de sular altında kalmıştır.⁶⁸ Kış tarafı suya gömülen gemiye yardıma giden Wear Muhribi, Irresistible'in 28 subay ve 582 erini kurtararak Queen Elizabeth'e getirmiştir. Gemi komutanı ve gönüllü on kişi, geminin yedekleme manevrası için gemide kalmıştır. Saat 16.50'de sürüklenen Irresistible'ı yedeklemek için yardımına giden Ocean, meyili gittikçe artan gemiyi yedeğine almayı başaramamıştır.⁶⁹

Karinasında yaklaşık yedi metrelik bir yara bulunan Gaulois, personelinin yoğun çabası sonucu batmaması için saat 17.45'te Tavşan Adası'nda karaya oturtulmuştur.⁷⁰ Beklenmeyen kayıplar karşısında, gece Boğaz'da kalmayı

66 Julian Corbett, a.g.e., s. 218.

67 Roger Keyes, a.g.e., s. 61.

68 İki makine dairesini birbirinden ayıran perde sacının içeriye dolan suyun basıncı ile parçalanması, geminin daha fazla sancağa meyil kazanmasını engelleyerek geminin batmasını yavaşlatmıştır. Eğer perde sacı parçalanmasaydı gemi çok hızlı bir şekilde batabilirdi Selçuk Kolay vd. , Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Batıkları, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2013, s. 96.

69 Julian Corbett, a.g.e., s. 220-221; Roger Keyes, a.g.e., s. 62-63; Hermann Lorey, a.g.e., s. 79.

70 Auguste Thomazi, a.g.e., s. 39; HMS Amethyst'in 18 Mart 1915 tarihli gemi journalı için bkz. http://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Amethyst.htm (Erişim Tarihi: 10.10.2021).

uygun görmeyen Amiral de Robeck saat 18.00'de filoya geri çekilme emri vermiş, geri çekilirken, saat 18.15'te Ocean Erenköy Koyu'nda oluşturulan hattaki mayınlardan birine sancak baş omuzluktan çarpmıştır.⁷¹ Kömürlükleri suyla dolan ve dümeni iskele alabandaya basılı durumda kalan gemiye, sancak kış omuzluğundan bir top mermisi isabet etmiştir. Bu isabet sonucunda Ocean'ın yekesi de suyla dolmuştur. Geminin yardımına giden üç muhrip, bataryaların ateşi altında personeli kurtarmış ve gemi 19.30'da terk edilmiştir.⁷² Komodor Roger Keyes'in komutasında Jed Muhribi ve altı mayın tarama gemisi, Irresistible ve Ocean'ı kurtarmak veya en azından Türklerin eline geçmemesi için batırmak amacıyla yaklaşık dört saat boyunca kurtarma çalışmalarında bulunmuş, ancak ilerleyen saatlerde bahse konu gemiler aldıkları yaralar nedeniyle kendiliğinden batmıştır.⁷³

Gemilerin teknik özelliklerine bakıldığında, batan ve savaş dışında kalan gemilerinde yalnızca 76 mm üzerinde 148 adet topunu kaybeden Müttefik Filo, önemli derecede deniz topçu desteğinden yoksun kalmıştır. Batan ve yara alan gemilerde görevli personel zayıyatı 800 kişinin üzerinde olmuştur.⁷⁴

Müttefik Filo'nun komuta kademesi de 18 Mart'ta Boğaz'ın geçilememesinin sebebinin mayın tarama faaliyetinin etikili olarak yapılamaması olduğu konusunda hemfikir olmuştur.⁷⁵ 18 Mart günü yapılan büyük saldırıya kadar, herhangi bir çıkarma harekâtına gerek duymadan yalnızca donanma ile Çanakkale Boğazı'nın geçileceği düşüncesine sahip olan Savaş Konseyi üyeleri, bu tarihten sonra fikirlerini değiştirmiştir. Saldırı sonrası yaşanan gelişmeler; harekâtın asıl sorumluluğunun kara kuvvetlerinde olmasını, Donanma'nın ise karadaki çıkarma kuvvetini destekleme görevini üstlenmesini gerektirmiştir.

Tıpkı 3 Kasım 1914 bombardımanı gibi Gelibolu Yarımadası'na yapılacak çıkarma konusunda Türkleri uyararak önlem almalarına sebep olan bu harekâtın, askeri sonuçları kadar siyasi ve psikolojik sonuçları da önemli derecede olmuştur. 18 Mart, aynı zamanda Türklerin uzun süredir kazandığı ilk zafer olması bu anlamda önemlidir.⁷⁶ 18 Mart günü Birleşik Filo'nun ağır yenilgiye uğrayıp Çanakkale Boğazı'nı geçemeyişi, özellikle İngiltere'nin

71 Diary of HMS Queen Elizabeth January to May 1915, a.g.e., s. 13; John Murray, a.g.e., s. 66-67.

72 Fevzi Kurtoğlu, a.g.e., s. 127; Julian Corbett, a.g.e., s. 220.

73 Yapılan kurtarma çalışmaları hakkında detaylı bilgi için bkz. Roger Keyes, a.g.e., s. 71; ayrıca bkz. Hermann Lorey, a.g.e., s. 79-81; Baykuş Bataryası'nda görevli Şakir Tunççapa 18 Mart tarihli günlüğüne; Ocean'ın batış saatini 19.25, Irresistible'in batış saatini 20.00 olarak kaydetmiştir bkz. Şakir Tunççapa, a.g.e., s. 16. Bahse konu gemilerin batışı ile ilgili olarak, Irresistible'in yeniden Dardanos Bataryası'nın menziline girerek saat 19.30'da, Ocean'ın akıntıyla sürüklenerek saat 22.30'da battığı görüşü de bulunmaktadır. Bkz. Çanakkale Boğaz Komutanlığı, Çanakkale Deniz Savaşları 1915, 2. Baskı, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2008, s. 130.

74 Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi Harekâtı, Cilt: 5/1, s. 212.

75 Roger Keyes, a.g.e., s. 76-77.

76 Alan Moorehead, Gelibolu, 7. Basım, (çev. Ali Cevat Akkoyunlu), Doğan Kitapçılık, İstanbul, 2007, s. 84.

denizlerdeki tartışılmaz üstünlüğü imajını ortadan kaldırmıştır.⁷⁷ Kazanılan zafer, Türk askeri ve Türk halkına moral desteği sağlamış ve Çanakkale'nin geçilemeyeceğine olan inancı arttırmıştır. Çanakkale Deniz Zaferi ile ilgili olarak Genel Karargâh'ın 18 Mart günü yayınladığı resmi tebliğ, 19 Mart tarihli Tasvir-i Efkâr ve İkdâm gazetelerinde şu ifadelerle yer almıştır:

“Bugün öğleden evvel saat onbir buçukta Çanakkale Boğazı'nda bataryalarımıza karşı ateş açan dördü Fransız olmak üzere on altı zırhlı, üç kruvazör ve müteaddit torpidolardan mürekkep düşman donanmasından bir kısmını öğleden sonra saat üçte bataryalarımızın ateş menzili haricine çekilmiş ve saat altıya kadar gayet fasıla ile bombardımana devam eden sekiz zırhlı bilâhare bombardımana nihayet verip uzaklaşmıştır. Fransız Bouvet zırhlısından mâ-adâ düşmanın bir torpidosu batırıldı. İngilizlerin Irresistible sisteminde zırhlısı ciddi surette hasara uğratılarak sancak topları suya girmiş bir vaziyette meyledip harekete gayri muktedir kalmış ve Africa ismindeki zırhlısı da aynı surette hasara uğrayıp bir tarafa meylederek uzaklaşabilmiştir. Diğer düşman sefinelerine vaki' olan isabetlerin derece-i hasaratı mal'ûm olamamıştır. Yedi saat devam eden bu şiddetli muharebe lehü'l-hamd bataryalarımızın galibiyeti ile neticelenmiştir. Metrûk iki kışla ile bazı siperler cüz'i hasara uğradıktan başka bir zararımız yoktur.”⁷⁸

İlerleyen günlerde, bu gazetelerde resmi tebliğlerin yanı sıra, batan gemilerle ilgili bilgiler, makaleler ve yabancı gazetelerde çıkan haberler de geniş ölçüde yer almıştır. Ayrıca Donanma Mecmuası da bu zaferle ilgili özel bir sayı yayımlamıştır.⁷⁹

3. 18 Mart 1915 Tarihinde Batan Gemilerin Günümüzdeki Durumu ve Batış Nedenleri

Çanakkale Savaşları sırasında batan gemilerle birlikte, 18 Mart 1915 tarihinde batan Bouvet, Irresistible ve Ocean zırhlılarının günümüzdeki durumlarına ilişkin olarak 2013 yılında “Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Batıkları” isimli eser yayımlanmıştır. Bahse konu eserde; batıklara yapılan dalışlar sırasında çekilen fotoğrafların yanı sıra yeni bir görüntüleme tekniği olan 3D Multibeam Sonar Imaging ile elde edilen görüntülere de yer verilmiştir. Bu teknolojinin kullanımına kadar sualtındaki görüşün kısıtlı olması nedeniyle bir batığın bütününe fotoğraflamak mümkün olmadığı için, bu teknoloji sayesinde batıkların günümüzdeki durumu ilk kez tek parça

⁷⁷ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi Harekâtı, Cilt: 5/1, s. 284.

⁷⁸ Mithat Atabay, Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde Çanakkale Savaşları, E Yayınları, İstanbul, 2014, s. 106; Murat Çulcu, İkdâm Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi 3 Kasım 1914-3 Şubat 1916 Haber-Yorum-Bildiri-Röportaj-Gözlem ve Anılar, Cilt: 1, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 159-160.

⁷⁹ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Ali Günhan vd. (ed.), Donanma Mecmuası Çanakkale 5-18 Mart Zaferi ve Bir Destanın Hatıra Panoraması, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2011.

halinde görüntülenmiştir. Böylece batıkların mevcut durumlarının tespitinin yanı sıra, görüntülerin incelenmesiyle bahse konu gemilerin ne şekilde battığı (mayın veya top mermisi vb.) sorusunun cevabına da ulaşılmaya çalışılmıştır. Bahse konu eserin bu kapsamda tarihi belgeleri⁸⁰ ve bu alanda yazılmış eserleri destekleyici bir kaynak olarak ortaya çıktığı görülmektedir.

3. 1. Bouvet Zırhlısı'nın Günümüzdeki Durumu ve Batış Nedeni

18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Savaşı ile ilgili tüm kaynaklara ve görgü tanıklarının ifadelerine göre, Bouvet Zırhlısı sancak baş omuzluk yönünde bulunan 11'inci hattaki mayınlardan birine çarpmış ve çok kısa bir sürede batmıştır. Geminin kısa sürede batmasıyla ilgili olarak genel kanı, gerçekleşen mayın infilakının geminin cephaneliğini ve kazan dairesini patlattığı ve böylece açılan yaradan büyük bir tazyik ile giren suyun gemiyi batırdığı yönündedir.

Bouvet Zırhlısı'na ait mevcut sonar görüntülerini inceleyen SNAME Marine Forensics Committee üyeleri Dr. Larrie D. Ferreira ve Sean Kery tarafından hazırlanan raporda yer alan "Bouvet'in baş tarafındaki mayın yarasının büyüklük ve yer olarak geminin iki dakikadan az sürede batmasının tek sebebi olmadığı, hızlı batışın asıl nedeninin geminin sancak vasatında bulunan kazan dairesinde meydana gelen bir patlama olabileceği ve bu patlamanın baş tarafa uzaklığı nedeniyle mayından bağımsız olarak tabyalardan atılan bir top mermisi olabileceği" ifadeleri bu görüşü desteklemektedir. Ayrıca geminin gövde yapısının yukarıya doğru daralan şekilde dizayn edilmesinin (tumblehome) dengeyi bozarak geminin batışını hızlandıran bir etken olarak ortaya çıktığına vurgu yapılmaktadır. Sonuç olarak bahse konu kaynakta Bouvet'nin %85 ihtimalle tek başına Nusret'in mayınlarından birinin bu kadar kısa sürede batırmadığı sonucuna ulaşılmıştır.⁸¹

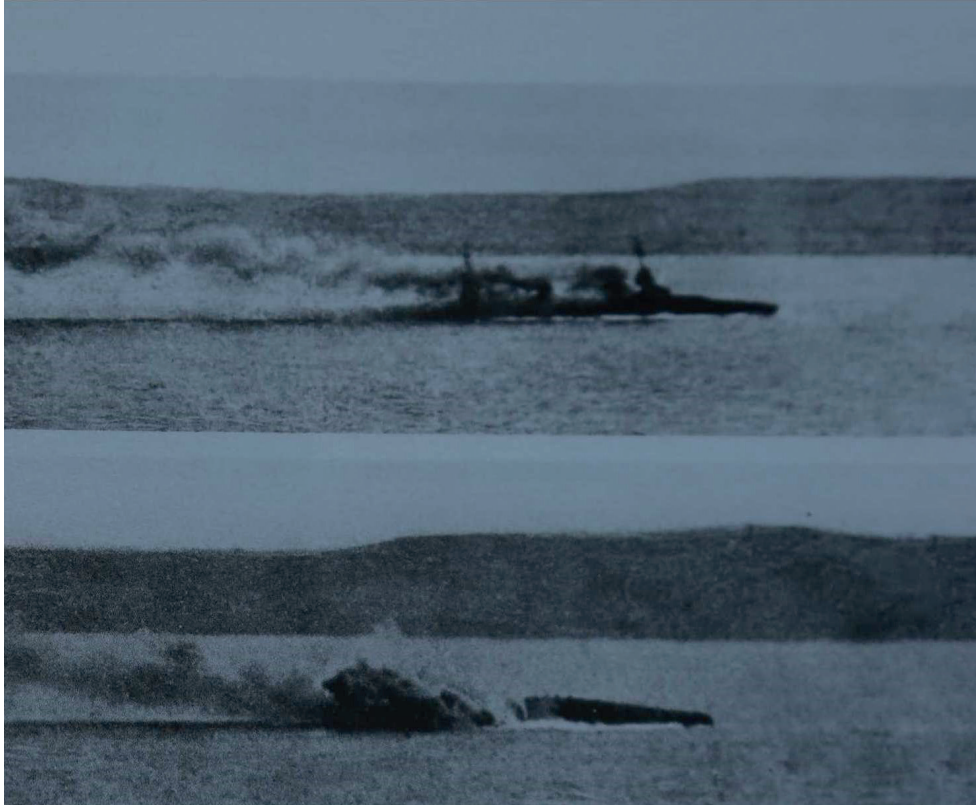
Ancak bu raporda yer alan bilgilerden farklı olarak, Bouvet'in mayına çarpar çarpmaz aynı anda ve/veya birkaç saniye içerisinde sancak vasatta bulunan kazan dairesinden top mermisi ile vurulması, vuran merminin 46 cm kalınlığındaki zırhı⁸² delmesi, delse bile içeride böylesine bir hasara sebep olması çok düşük bir ihtimal olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun yerine, mayının şok etkisinin geminin cephaneliğini ve kazanını patlatarak yoğun su girişine sebep olduğu, bölme sızdırmazlığının tam olarak sağlanamadığı ve geminin gövde yapısının da batışı hızlandırıcı bir etken olarak ortaya çıktığı düşünülmektedir.

80 ATASE Arşivi, BDH, Kls. No: 4574, Dos. No: H1-36, "18 Mart 1915 Muharebesine Katılan Tabya ve Bataryaların Muharebe Raporları", Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Ocak 2014, Sayı: 132, s. 266-377.

81 Selçuk Kolay vd., a.g.e., s. 84.

82 Roger Chesneau vd. (ed.) , Conway's All The World's Fighting Ships 1860-1905, Conway Maritime Press Ltd, London, 1979, s. 294.

Bu alanda en önemli başvuru kaynaklarından biri olan ve İngiliz resmi tarihçisi Aspinall Oglander'in Fransız arşivlerinden de yararlanarak kaleme aldığı "Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı" isimli eserde yer alan "Bouvet'in cephaneliğinin başlangıçta bir top mermisi isabeti sonucunda havaya uçtuğu sanılsa da gemiden kurtulan 48 personelin ifadelerinden geminin mayına çarparak battığı anlaşılmıştır" ifadesi de bu tezi destekleyici bir husus olarak ortaya çıkmaktadır.⁸³ Ayrıca 18 Mart Çanakkale Deniz Savaşı ile ilgili olarak yayımlanan İngiliz resmi raporlarında da Irresistible ve Ocean gibi Bouvet'in de mayına çarparak battığı vurgulanmıştır.⁸⁴ Sonuç olarak yapılan değerlendirmede, herhangi bir top mermisi isabeti olmasa bile, mayının temas yeri ve gemi formu da göz önüne alındığında Nusret'in döktüğü 80 kg patlayıcıya sahip olan mayınlardan birinin tek başına bu hızlı batışa sebep olabileceği değerlendirilmektedir.

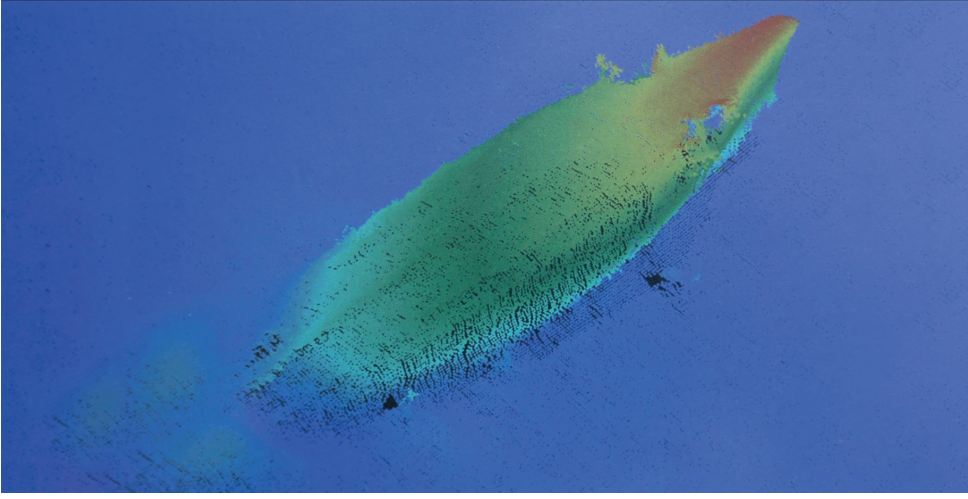


Şekil-1: Bouvet Zırhlısı'nın Batış Fotoğrafları.⁸⁵

⁸³ Aspinall Oglander, a.g.e., s. 112-113.

⁸⁴ Figen Atabey, a.g.e., s. 136.

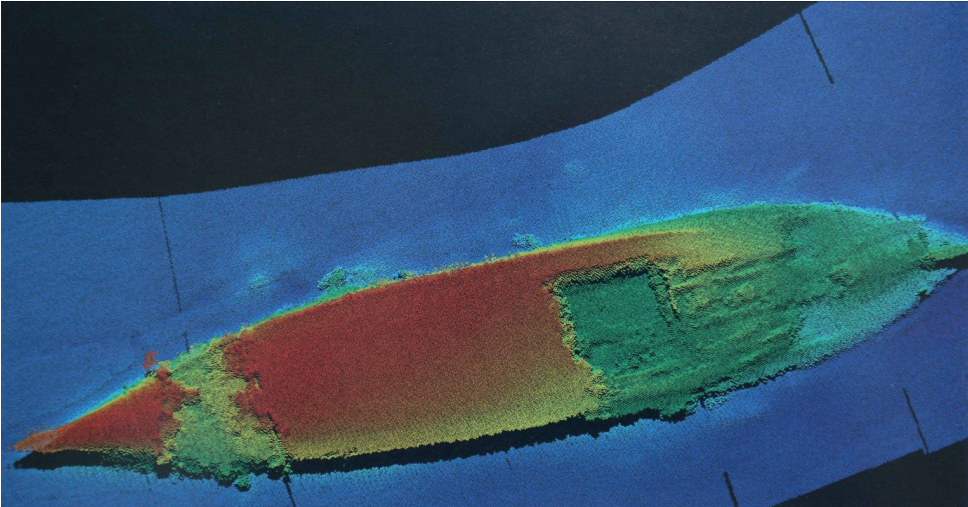
⁸⁵ Selçuk Kolay vd., a.g.e., s. 85.



Şekil-2: Bouvet Zırhlısı'nın 3D Multibeam Sonar Görüntüsü.⁸⁶

3. 2. Irresistible Zırhlısı'nın Günümüzdeki Durumu ve Batış Nedeni

Irresistible Zırhlısı'na ait sonar görüntülerinin, Çanakkale Deniz Savaşı'nı anlatan kaynaklara uygun ve destekleyici şekilde olduğu tespit edilmiştir. Tumba olduktan sonra üst güvertesi kuma saplanan ve karinası bütünüyle açıkta kalan geminin sancak makine dairesi altından mayına çarptığı açıkça görülmektedir. O günü anlatan kaynaklar, şahitlerin ifadeleri, geminin batış şekli ve sonar görüntüleri birbirini destekler niteliktedir. Buna göre Irresistible Zırhlısı'nın Nusret Mayın Gemisi'nin 8 Mart 1915 tarihinde oluşturduğu mayın hattındaki mayınlardan birisine çarparak battığı açıkça ortaya çıkmaktadır.



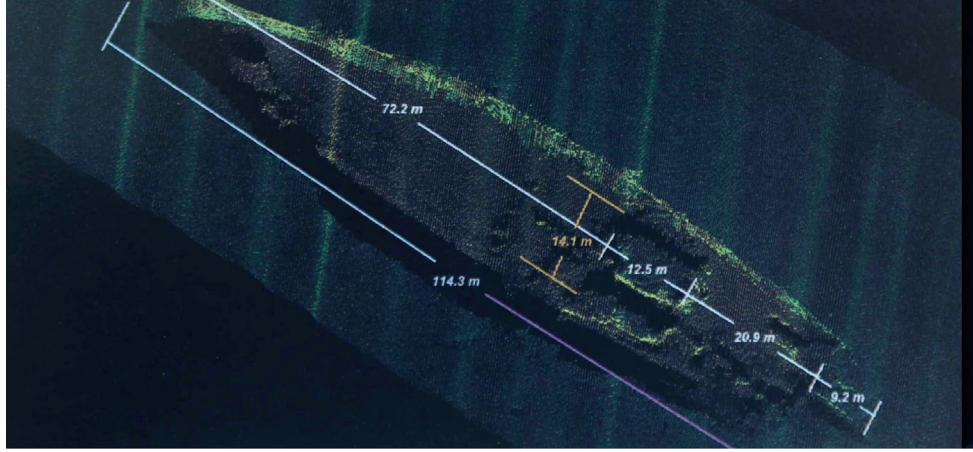
Şekil-3: Irresistible Zırhlısı'nın 3D Multibeam Sonar Görüntüsü.⁸⁷

86 Selçuk Kolay vd., a.g.e., s. 90.

87 Selçuk Kolay vd., a.g.e., s. 96

3. 3. Ocean Zırhlısı'nın Günümüzdeki Durumu ve Batış Nedeni

Ocean Zırhlısı'na ait sonar görüntüleri, geminin Çanakkale Deniz Savaşı'nı anlatan kaynaklara ve görgü tanıklarının ifadelerine uygun olarak battığını desteklemektedir. Gemi hali hazırda kuma saplanmış ve karinası açık durumdadır. Sonar görüntülerinde geminin sancak baş omuzluğundaki mayın yarası açıkça yer almaktadır. Sonuç olarak Ocean Zırhlısı'nı batıran temel unsurun Nusret Mayın Gemisi'nin 8 Mart 1915 tarihinde Erenköy Koyu'na döktüğü mayınlar olduğu, sonar görüntülerinde de öne çıkmaktadır.



Şekil-4: Ocean Zırhlısı'nın 3D Multibeam Sonar Görüntüsü.⁸⁸

4. Batan Gemilerin Enkazının Çıkarılması Çalışmaları

18 Mart 1915 tarihinde batan Bouvet, Irresistible ve Ocean zırhlılarının enkazına zarar veren unsurlar, geçen süre içerisinde doğal etkenlere sınırlı kalmamıştır. Gemilerin battığı derinliklerin 62 ila 72 metre arasında değişmesi, sportif ve turizm dalışlarını engelleyerek batıkların korunmasına katkı sağlasa da çeşitli tarihlerde hurda çıkarmak amacıyla yapılan dalışlar gemilerin enkazlarına önemli derecede zarar vermiştir.

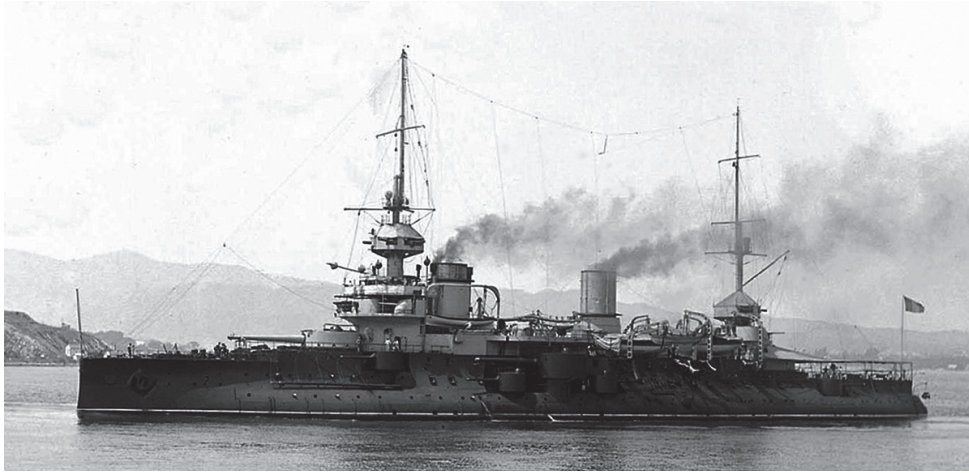
Çanakkale bölgesinde batan gemilerin enkazının çıkarılması konusunda yapılan ilk yasal düzenleme 15 Kasım 1923 tarihinde olmuştur. Bu tarihte çıkarılan 78 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile; Türk karasularında batan gemilerin enkazı ile savaş hurdalarının satılması konusunda Milli Savunma Bakanlığı ile Maliye Bakanlığı'na yetki verilmiştir. Hurdaların çıkarılmasıyla birlikte deniz trafiğine tehlike ve engel yaratan sığ sulardaki batıkların temizlenmesinin yanı sıra yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik ihtiyaçlarının karşılanması planlanmıştır. Bu kapsamda 24 Mayıs 1931 tarihinde başlanan hurda çıkarma faaliyetleri, gerek yüklenici firmaların şartları yerine getiremeyişi gerekse yapılan yasal düzenlemelerle dönem dönem kesintiye uğramışsa da 1968 yılına kadar devam etmiştir.⁸⁹

⁸⁸ Selçuk Kolay vd., a.g.e., s. 105.

⁸⁹ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Mithat Atabay, "Çanakkale'de Batan Gemilerin Enkazının Çıkarılması ve Satılması", Tarih Araştırmaları Dergisi, Mart 2013, Cilt: 32, Sayı: 54, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara,

Bu sürede Bouvet Zırhlısı'nın baş tarafında bulunan karinaya iştirakli torpido kovanları çıkarılırken, kıç tarafı kuma gömülü olduğundan üç şaftı ve pervanesi ile makine dairesi bütünlüğünü korumuş, Irresistible Zırhlısı'nın baş tarafında bulunan karinaya iştirakli torpido kovanları, iki şaftı ve pervanesi ile makineleri sökülüştür. Ocean Zırhlısı'nın da aynı şekilde baş tarafında bulunan karinaya iştirakli torpido kovanları ile makineleri çıkarılırken, iki şaftı ve pervanesi gemiden sökülüş ancak yaşanan teknik problemler nedeniyle yüze çıkarılamayarak geminin yanında bırakılmıştır.⁹⁰

5. 18 Mart 1915 Günü Batan / Savaş Dışı Kalan Gemilerin Teknik Özellikleri



Şekil-5: Bouvet Zırhlısı.⁹¹

5.1. Bouvet'nin Teknik Özellikleri :⁹²

Tipi	: Zırhlı Savaş Gemisi (Ön-Dretnot)
İnşa Yeri	: Lorient / Fransa
İnşa Başlangıç Tarihi	: 16 Ocak 1893
Denize İniş Tarihi	: 27 Nisan 1896
Hizmete Giriş Tarihi	: Haziran 1898
Deplasman	: 12.007 ton
Boy / En / Draft	: 117,81 metre / 21,39 metre / 8,38 metre
Personel Kadrosu	: 710

2013, s. 1-23.

90 John Murray, a.g.e., s. 69.

91 http://www.navy-pedia.org/ships/france/fr_bb_bouvet.htm (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

92 Chesneau; Kolesnik, a.g.e., s. 294; Atabay, Taktak vd., a.g.e., s. 78.

Tekne	: Zırhlı çelik sac
Ana Makine	: 15.000 hp gücünde 3 adet dikey buhar makinesi (Üçlü genleşmeli) 32 adet Belleville marka kazan 3 adet pervane şaftı
Yakıt	: Kömür
Azami Hızı	: 18 kts
Silah	: 2 adet çift namlulu 30,5 cm çapında top 2 adet 27,4 cm çapında MK VII model top 8 adet 13,8 cm çapında seri ateşli top 8 adet 10 cm çapında seri ateşli top 12 adet 4,7 cm çapında (3 pdr) seri ateşli top 7 adet 1 pdr top (2 adedi pompom) 2 adet 45 cm çapında torpido kovani ⁹³
Battığı Mevki	: 40° 02' 30" K - 026° 17' 42" D
Battığı Derinlik	: 72 metre



Şekil-6: Irresistible Zırhlısı.⁹⁴

⁹³ Bouvet'nin torpido kovanları karinasına iştirakli olarak bulunmaktaydı.

⁹⁴ https://www.worldnavalships.com/hms_irresistible.htm (Erişim Tarihi: 11.10.2021).

5.2. HMS Irresistible'in Teknik Özellikleri :⁹⁵

Tipi	: Formidable Sınıfı Savaş Gemisi (Ön-Dretnot)
İnşa Yeri	: Chatham Dockyard / Kent- İngiltere
İnşa Başlangıç Tarihi	: 11 Nisan 1898
Denize İniş Tarihi	: 15 Aralık 1898
Hizmete Giriş Tarihi	: Şubat 1902
Deplasman	: Boş 14.500 ton, Tam Yükte 15.800 ton.
Boy / En / Draft	: 131,6 metre / 22,86 metre / 7,9 metre
Personel Kadrosu	: 780
Tekne	: Zırhlı çelik sac
Ana Makine	: 15.000 hp gücünde 2 adet dikey buhar makinesi (Üçlü genleşmeli) 20 adet Berneville marka kazan 2 adet pervane şaftı
Yakıt	: Kömür
Azami Hızı	: 18 kts
Silah	: 2 adet çift namlulu 30,5 cm çapında MK IX model top 12 adet 15,2 cm çapında MK VII model top 16 adet 7,62 cm çapında (12 pdr) seri ateşli top 6 adet 4,7 cm çapında (3 pdr) seri ateşli top 2 adet 7,7 mm çapında makineli tüfek 4 adet 45 cm çapında torpido kovanı ⁹⁶
Battığı Mevki	: 40° 04' 29" K - 026° 20' 24" D
Battığı Derinlik	: 62 metre

95 Roger Chesneau vd., a.g.e., s. 36.

96 HMS Irresistible'in torpido kovanları karinasına iştirakli olarak bulunmaktaydı.



Şekil-7: Ocean Zırhlısı.⁹⁷

5.3. HMS Ocean'ın Teknik Özellikleri:⁹⁸

Tipi	: Canopus Sınıfı Savaş Gemisi (Ön-Dretnot)
İnşa Yeri	: Devonport Dockyard / Plymouth-İngiltere
İnşa Başlangıç Tarihi	: 15 Şubat 1897
Denize İniş Tarihi	: 5 Temmuz 1898
Hizmete Giriş Tarihi	: Şubat 1900
Deplasman	: Boş 13.150 ton, Tam yükte 14.300 ton
Boy / En / Draft	: 128,47 metre / 22,56 metre / 7,98 metre
Personel Kadrosu	: 682
Tekne	: Zırhlı çelik sac
Ana Makine	: 13.500 hp gücünde 2 adet dikey buhar makinesi (Üç silindirli ve üçlü genişmeli) 20 adet Belleville marka kazan 2 adet pervane şaftı
Yakıt	: Kömür
Azami Hızı	: 18 kts

⁹⁷https://www.maritimequest.com/warship_directory/great_britain/battleships/ocean/hms_ocean.htm
(Erişim Tarihi: 11.10.2021).

⁹⁸ Roger Chesneau vd., a.g.e., s. 35; Selçuk Kolay vd., a.g.e., s. 102.

Silah	: 2 adet çift namlulu 30,5 cm çapında MK VIII model top 12 adet 15 cm çapında seri ateşli top 10 adet 7,62 cm çapında (12 pdr) seri ateşli top 6 adet 4,7 cm çapında (3 pdr) seri ateşli top 4 adet 45 cm çapında torpido kovanı ⁹⁹
Battığı Mevki	: 40° 02' 42" K - 026° 16' 33" D
Battığı Derinlik	: 68 metre



Şekil-8: Inflexible Zırhlısı.¹⁰⁰

5.4. HMS Inflexible'nin Teknik Özellikleri :¹⁰¹

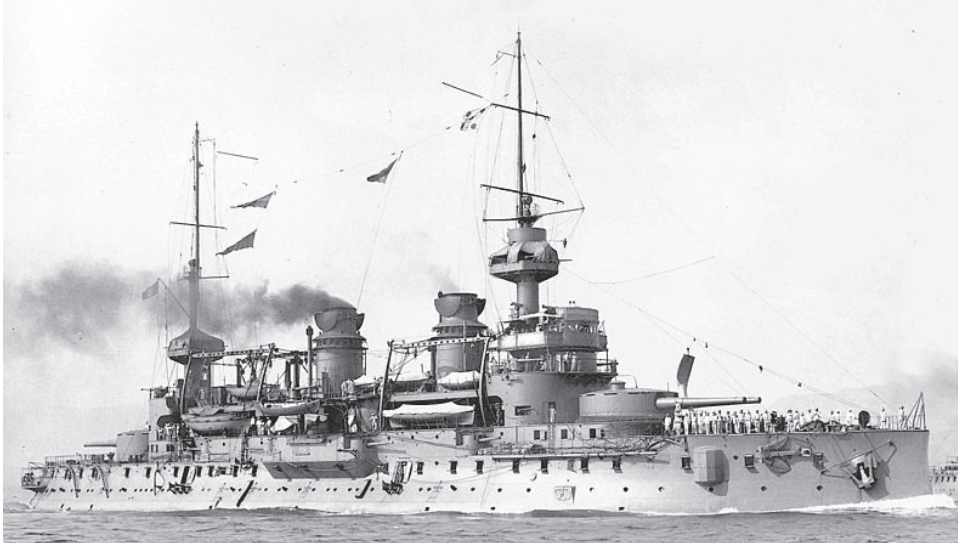
Tipi	: Invincible Sınıfı Zırhlı Kruvazör
İnşa Yeri	: John Brown & Company / Clydebank-İngiltere
İnşa Başlangıç Tarihi	: 5 Şubat 1906
Denize İniş Tarihi	: 26 Haziran 1907
Hizmete Giriş Tarihi	: Ekim 1908
Deplasman	: Boş 17.373 ton, Tam Yükte 20.078 ton.

⁹⁹ HMS Inflexible'nin torpido kovanları karinasına iştirakli olarak bulunmakta olup, bu kovanların ikisi sancak, ikisi iskele ve biri kıç tarafta bulunmaktaydı.

¹⁰⁰ <https://www.militaer-wissen.de/battlecruiser-hms-inflexible/?lang=en> (Erişim Tarihi: 13.10.2021).

¹⁰¹ Randal Gray (ed.), Conway's All The World's Fighting Ships 1906-1921, Conway Maritime Press Ltd, London, 1985, s. 24.

Boy / En / Draft	: 172,8 metre / 22,1 metre / 8 metre
Personel Kadrosu	: 784
Tekne	: Zırhlı çelik sac
Ana Makine	: 10.400 hp gücünde 4 adet dikey buhar makinesi 31 adet Yarrow marka kazan 4 adet pervane şaftı
Yakıt	: Kömür
Azami Hızı	: 25,5 kts
Silah	: 4 adet çift namlulu 30,5 cm çapında MK X model top 16 adet 10,16 cm çapında MK III model seri ateşli top 7 adet Maxim marka makineli tüfek 5 adet 45 cm çapında torpido kovarı ¹⁰²



Şekil-9: Gaulois Zırhlısı.¹⁰³

5.5. Gaulois'nın Teknik Özellikleri :¹⁰⁴

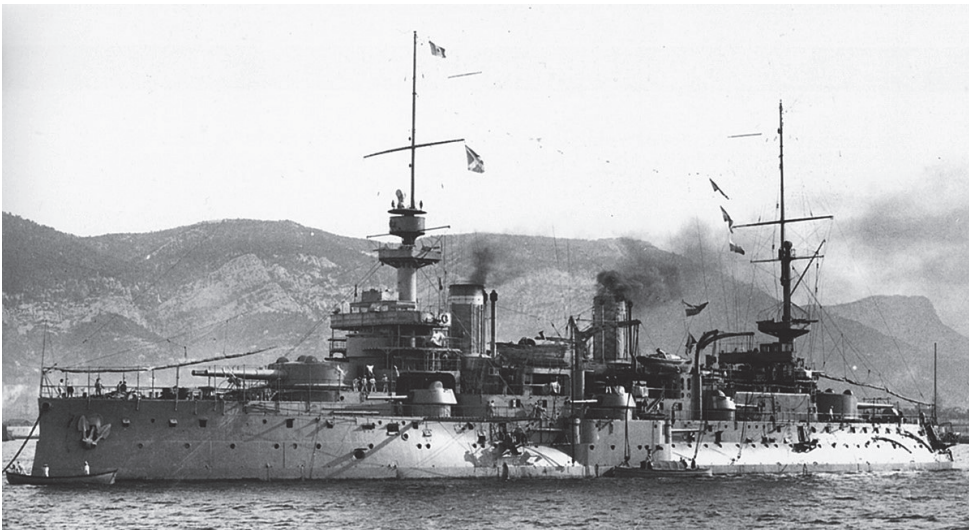
Tipi	: Charlemagne Sınıfı Savaş Gemisi
İnşa Yeri	: Arsenal de Brest / Fransa
İnşa Başlangıç Tarihi	: Ocak 1896

¹⁰² HMS Irresistible'in torpido kovanları karinasına iştirakli olarak bulunmaktaydı.

¹⁰³ https://www.navy-pedia.org/ships/france/fr_bb_charlemagne.htm (Erişim Tarihi: 13.10.2021).

¹⁰⁴ Chesneau; Kolesnik, a.g.e., s. 295.

Denize İniş Tarihi	: 8 Ekim 1896
Hizmete Giriş Tarihi	: Aralık 1899
Deplasman	: Boş 10.361 ton, Tam yükte 11.325 ton
Boy / En / Draft	: 114 metre / 20,24 metre / 8,38 metre
Personel Kadrosu	: 694
Tekne	: Zırhlı çelik sac
Ana Makine	: 15.000 hp gücünde 3 adet dikey buhar makinesi (Üçlü genişmeli) 20 adet Belleville marka kazan 3 adet pervane şaftı
Yakıt	: Kömür
Azami Hızı	: 18 kts
Silah	: 2 adet çift namlulu 30,5 cm çapında top 10 adet 13,8 cm çapında seri ateşli top 8 adet 10 cm çapında seri ateşli top 20 adet 4,7 cm çapında (3 pdr) top 4 adet 1 pdr top 2 adet 45 cm çapında torpido kovani ¹⁰⁵



Şekil-10: Suffren Zırhlısı.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Gaulois'nın torpido kovaneleri karinasına iştirakli olarak bulunmaktaydı.

¹⁰⁶ https://www.navy-pedia.org/ships/france/fr_bb_suffren.htm (Erişim Tarihi: 14.10.2021).

5.6. Suffren'in Teknik Özellikleri :¹⁰⁷

Tipi	: Zırhlı Savaş Gemisi
İnşa Yeri	: Arsenal de Brest / Fransa
İnşa Başlangıç Tarihi	: 5 Ocak 1899
Denize İniş Tarihi	: 25 Temmuz 1899
Hizmete Giriş Tarihi	: Ekim 1903
Deplasman	: 12.527 ton
Boy / En / Draft	: 125,5 metre / 21,39 metre / 8,38 metre
Personel Kadrosu	: 714
Tekne	: Zırhlı çelik sac
Ana Makine	: 16.700 hp gücünde 3 adet dikey buhar makinesi (Üçlü genleşmeli) 25 adet Niclausse marka kazan 3 adet pervane şaftı
Yakıt	: Kömür
Azami Hızı	: 17,9 kts
Silah	: 2 adet çift namlulu 30,5 cm çapında top 10 adet 13,8 cm çapında seri ateşli top 8 adet 10 cm çapında seri ateşli top 22 adet 4,7 cm çapında (3 pdr) top 2 adet 1 pdr top 2 adet 45 cm çapında torpido kovani ¹⁰⁸

Sonuç

18 Mart 1915 günü batan ve savaş dışında kalan İngiliz ve Fransız zırhlılarının etkisiz hâle getirilmesinde; Çanakkale Boğazı'nda oluşturulan savunma düzeni etkili olmuştur. Boğaz'ı kapatan mayınlar İtilâf Donanması'nın baskın tarzında bir harekât sonucunda geçmesine imkân tanımazken, her iki yakada oluşturulan tabya ve bataryalar da mayın tarama faaliyetlerinin gerektiği şekilde yapılmasını engellemiştir. Gizli bir silah olan mayının sürpriz etkisi

¹⁰⁷ Roger Chesneau vd., a.g.e., s. 296.

¹⁰⁸ Suffren'in torpido kovaneleri karinasına iştirakli olarak bulunmaktaydı.

de; eldeki son mayınlardan 26'sının, diğer mayın hatlarından farklı olarak kıyıya paralel ve gemilerin manevra hattına dik olacak şekilde dökülmesi ile birlikte tarihin akışını değiştirecek derecede ön plana çıkmıştır.

Bu yönüyle Nusret Mayın Gemisi'nin 8 Mart sabahı Erenköy Koyu'nda 26 mayınla oluşturduğu mayın hattı 18 Mart Deniz Zaferi'nin kazanılmasında kuşkusuz en önemli rolü oynamıştır. Yapılan gözlemlerin sonucunda gemilerin manevra yaptığı bölgede ve Boğaz'ı kapatan on hattaki toplam 377 mayından farklı olarak kıyıya paralel olarak dökülen bu mayınlara çarpan Bouvet Zırhlısı çok kısa bir sürede, Irresistible ve Ocean zırhlıları günün sonunda batmıştır. Yine bu hattaki mayınlardan birine çarparak ağır yaralanan Inflexible Zırhlısı savaş dışı kalmış ve güçlükle Bozcaada'ya varmıştır. Ayrıca Gaulois ve Suffren zırhlıları da tabya ve bataryaların etkili ateşi sonucunda ağır hasar alarak savaş dışında kalmıştır.

Çanakkale Savaşlarını takip eden yıllarda enkaz ve değerli madenlerin çıkarılması için yapılan dalışlar ve korozyon nedeniyle bahse konu gemilerin bütünlüğü korunamasa da; son dönemde batıklara yapılan dalışlar sırasında çekilen fotoğraflar ve üç boyutlu sualtı görüntüleme teknikleri kullanılarak yapılan çalışmalar, arşiv belgeleri ve dönemin ana kaynakları ile birlikte değerlendirildiğinde gemilerin batışı ile ilgili önemli bulgulara ulaşılmasına olanak sağlamıştır. 8 Mart 1915 sabahı Nusret Mayın Gemisi tarafından büyük bir gizlilik içerisinde dökülen mayınların İngiliz ve Fransız gemilerinin batırılmasının ana etkeni olduğu tespit edilmiştir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

ATASE Arşivi, BDH, Kls. No: 4670, Dos. No: H1-82, "Birleşik Filonun 3 Kasım 1914'te Çanakkale Boğazi Giriş Tahkimatını İlk Bombardımanı ve Konuyla İlgili Muharebe Raporları", Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Ocak 2014, Sayı: 132, s. 26-59.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. No: 4574, Dos. No: H1-36, "18 Mart 1915 Muharebesine Katılan Tabya ve Bataryaların Muharebe Raporları", Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Ocak 2014, Sayı: 132, s. 266-377.

Kitaplar

- ARMAOĞLU Fahir, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Tisa Matbaası, Ankara, 1984.
ARTUÇ İbrahim, 1915 Çanakkale Savaşı, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1992.
ATABAY Mithat, Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde Çanakkale Savaşları, E Yayınları, İstanbul, 2014.
ATABEY Figen, Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014.
BAYUR Yusuf Hikmet, Türk İnkılabı Tarihi Cilt: 3 Kısım: 2, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991.
BESBELLİ, Saim, Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918), Deniz Basımevi, İstanbul, 1959.
BUSH Eric Wheler, Gallipoli, George Allen & Unwin Ltd, London, 1975.
CHESNEAU Roger vd. (ed.), Conway's All The World's Fighting Ships 1860-1905, Conway Maritime Press Ltd, London, 1979.
CORBETT Julian, Naval Operations, Volume I, Longmans Green and Co., London, 1920.

- CORBETT Julian, Naval Operations, Volume II, Longmans Green and Co, London, 1921.
- ÇANAKKALE BOĞAZ KOMUTANLIĞI, Çanakkale Deniz Savaşları 1915, 2. Baskı, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2008.
- ÇANAKKALE DENİZ MÜZESİ KOMUTANLIĞI, Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922) Deniz Mayınları Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey, Emre Basımevi, İzmir, 2004.
- ÇULCU Murat, İkdâm Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi 3 Kasım 1914-3 Şubat 1916 Haber-Yorum-Bildiri-Röportaj-Gözlem ve Anılar, Cilt: 1, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2004.
- DARDANELLES COMMISSION, First Report, His Majesty's Stationery Office, London, 1917.
- DARDANELLES COMMISSION, The Final Report of the Dardanelles Commission, His Majesty's Stationery Office, London, 1917.
- DIARY OF HMS QUEEN ELIZABETH (January to May 1915), George Waterston & Sons Ltd, London, 1919.
- GRAY Randal (ed.), Conway's All The World's Fighting Ships 1906-1921, Conway Maritime Press Ltd, London, 1985.
- GÜNESEN Fikret, Çanakkale Savaşları, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1986.
- GÜNHAN Ali vd. (ed.), Donanma Mecmuası Çanakkale 5-18 Mart Zaferi ve Bir Destanın Hatıra Panaroması, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2011.
- HAMILTON Ian, Gelibolu Hatıraları 1915, (çev. Mehmet Ali Yalman, Nurer Uğurlu), Örgün Yayınevi, İstanbul, 2005.
- KEYES Roger, Fight for Gallipoli, Eyre & Spottiswoode, London, 1941.
- KOMİSYON BİRİNCİ DÜNYA HARBİNDE TÜRK HARBİ, Deniz Harekâtı, Cilt: 8, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976.
- KOMİSYON BİRİNCİ DÜNYA HARBİNDE TÜRK HARBİ, Çanakkale Cephesi Harekâtı, Cilt: 5/1, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993
- KOLAY Selçuk vd., Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Batıkları, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2013.
- KURTOĞLU Fevzi, Çanakkale ve 18 Mart 1915, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935.
- LOREY Hermann, Türk Sularında Deniz Hareketleri Cilt: 2, Boğazlar Etrafında Mücadele, (çev. Tacettin Talayman), Deniz Basımevi, İstanbul, 1946.
- MARTI Metin (ed.), Çanakkale Hatıraları, Cilt: 1, Arma Yayınları, İstanbul, 2001.
- MOOREHEAD Alan, Gelibolu, 7. Basım, (çev. Ali Cevat Akkoyunlu), Doğan Kitapçılık, İstanbul, 2007.
- MUHLMAN Carl, Çanakkale Savaşı Bir Alman Subayının Notları, (çev. Sedat Umran), Timaş Yayınları, İstanbul, 1998.
- MURRAY John, Dardanelles A Midshipman's Diary 1915-16 H. M. Denham, John Murray Publishers Ltd, London, 1981.
- OGLANDER Aspinall, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı, Cilt:1, 2. Baskı, Metin Martı (ed.), Arma Yayınları, İstanbul, 2005.
- THOMAZI Auguste, Çanakkale Deniz Savaşı, (çev. Hüseyin Işık), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1997.
- TUNÇÇAĞA Şakir, Çanakkale Harbi Hâtıralarım, Deniz Basımevi, İstanbul, 1958.
- Makaleler**
- ATABAY Mithat, "Çanakkale'de Batan Gemilerin Enkazının Çıkarılması ve Satılması", Tarih

Araştırmaları Dergisi, Mart 2013, Cilt: 32, Sayı: 54, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2013, s. 1-23.

KANDAŞ A.Burak, “18 Mart 1915 Günü Çanakkale’yi Geçilmez Kılan Şehitlerimiz ve Görev Yerleri”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Nisan 2019, Sayı: 634, s. 20-26.

KANDAŞ A.Burak, “Çanakkale Deniz Zaferi Öncesinde Çanakkale Boğazı’nın Savunulması için Alınan Önlemler”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Mayıs 2016, Sayı: 625, s. 11-19.

İnternet Kaynakları

https://www.maritimequest.com/warship_directory/great_britain/battleships/ocean/hms_ocean.htm
(Erişim Tarihi: 11.10.2021).

<https://www.militaer-wissen.de/battlecruiser-hms-inflexible/?lang=en> (Erişim Tarihi: 13.10.2021).

http://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Amethyst.htm (Erişim Tarihi: 10.10.2021).

http://www.navylopedia.org/ships/france/fr_bb_bouvet.htm (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

https://www.navylopedia.org/ships/france/fr_bb_charlemagne.htm (Erişim Tarihi: 13.10.2021).

https://www.navylopedia.org/ships/france/fr_bb_suffren.htm (Erişim Tarihi: 14.10.2021).

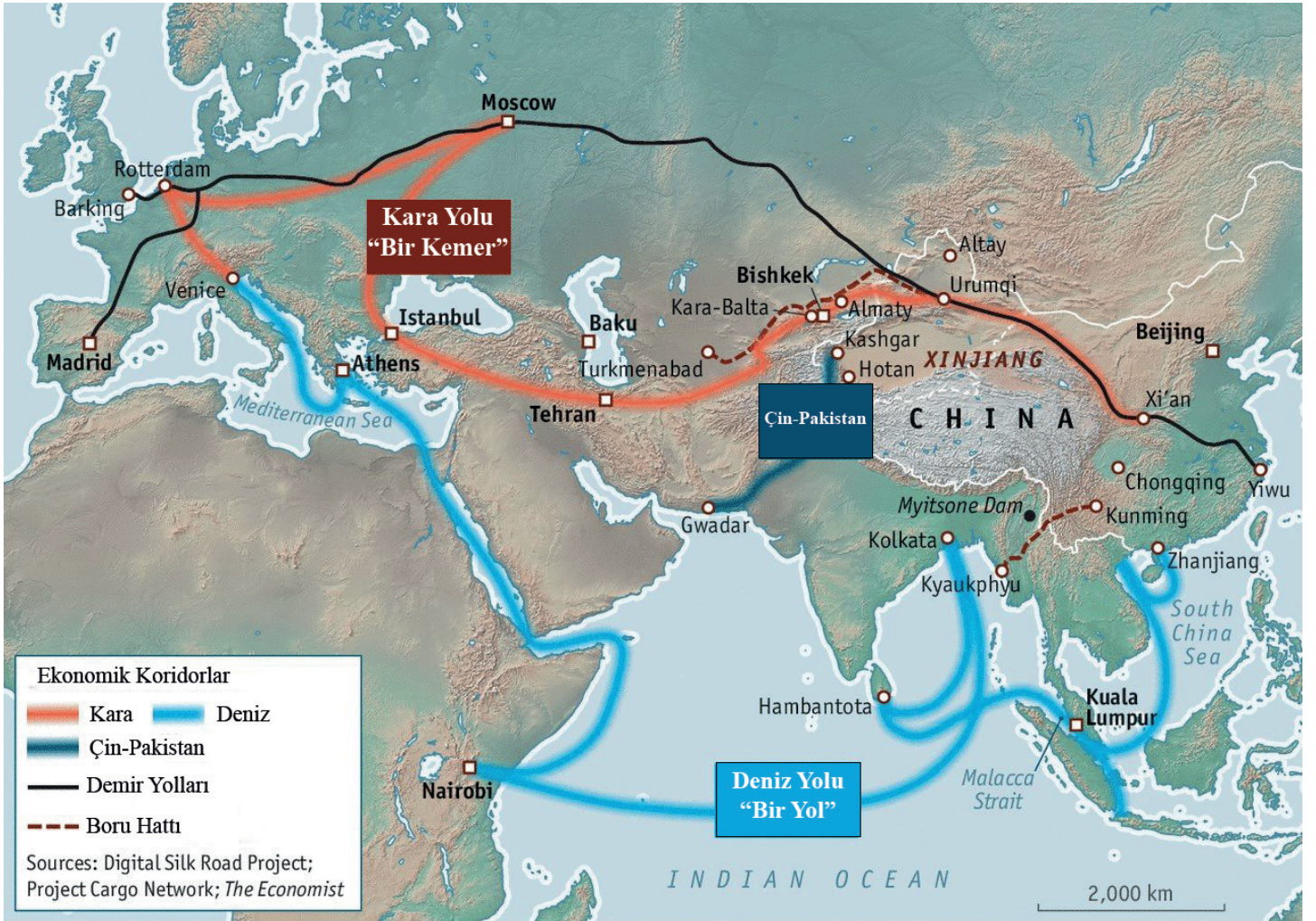
https://www.worldnavalships.com/hms_irresistible.htm (Erişim Tarihi: 11.10.2021).

tr.wikipedia.org/wiki/Çanakkale_Savaşı_deniz_harekâtları(Erişim Tarihi: 05.03.2022)

Mavi Vatan
Mart 2022
Sayı 10

■ Dz.Yzb. Atakan BAYATLIOĞLU*

KUŞAK YOL İNİSİYATİFİ: YENİ İPEK YOLUNUN TÜRKİYE'YE ETKİLERİ



Economist.com

Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi

https://www.researchgate.net/figure/Overland-and-Maritime-One-Belt-One-Road-Connections_fig3_335464744

* Deniz Yüzbaşı, MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 9'uncu Dönem Karargâh Subaylığı Eğitimi

Öz

Dünyanın ekonomik ağırlık merkezi 21'inci yüzyılın başından itibaren Asya'ya ve dolayısıyla Çin'e doğru kaymıştır. Düşük üretim maliyetleri sayesinde dünyanın fabrikası haline gelen Çin, sermaye birikimi elde etme fırsatını yakalamıştır. Sermaye birikimi, Çin'in yurtdışı yatırımlara yönelmesine yol açmıştır. Yurtdışı yatırımlarının belirli bir sistematığe ve kavramsal çerçeveye sahip olması ise Kuşak Yol inisiyatifinin doğuşuyla beraber gerçekleşmiştir. Proje, 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından dünyaya ilan edilmiştir. Xi Jinping tarafından aynı zamanda Asya'nın bir zamanlar bilimsel, teknolojik, kültürel ve ekonomik anlamda dünyanın geri kalanından oldukça ilerde olduğu dönemlerine vurgu yapılarak eski dönemlere özlem ima edilmiştir. Bu husus, projenin Çin'in hegemonya inşa sürecinin bir parçası olduğuna yönelik tartışmaları beraberinde getirmiştir. Ekonomik çevreler tarafından ise projenin ulaşım sürelerini ve sevkiyat maliyetlerini azaltacak nitelikleri ön plana çıkarılmıştır. Türkiye de kendi çıkarlarını önceleyerek projeden istifade edebilme gayreti içinde olmuştur. Bu çalışmada; Kuşak Yol inisiyatifinin kapsamı, projenin karasal ayağının Türkiye'ye oluşturduğu riskler ve sunduğu fırsatlar incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Kuşak Yol inisiyatifi, Bir Kuşak Bir Yol, Çin, Yeni İpek Yolu, Türkiye.

Giriş

Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurucu devlet başkanı Mao'nun 1976'daki ölümüyle birlikte Çin kapılarını dış dünyaya açmaya başlamıştır. Bu tarihten itibaren Çin'in izlediği dış politika ve ekonomi politikaları, Mao döneminden ayrılma emareleri göstermiştir. Mao'dan sonra devletin başına geçen Deng Xiaoping, Mao'ya göre daha liberal bir devlet başkanı olmuştur. Deng Xiaoping'in ülke yönetiminde etkisini arttırmasıyla 1978 yılında "Reform ve Dışa Açılım" politikaları uygulanmaya başlanmıştır.¹ Onun döneminde Çin ekonomisi katı komünist yapıdan çıkmaya ve sosyalizme yaklaşmaya başlamıştır.² Xiaoping'den sonra devletin başına Jiang Zemin geçmiştir. Xiaoping'e benzer bir yapıya sahip olan Zemin döneminde Çin, yabancı yatırımcılar için bir cazibe merkezi olmaya başlamıştır. Çin, dünya ile entegrasyonunun bir göstergesi olarak 15 yıl süren görüşmelerin ardından 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne üye olmuştur.³ Dışa açılma politikası 2003-2013 yılları arasında devlet başkanlığı görevini yürüten Hu Jintao döneminde

1 Varis Çakan, "Ülke tanıtımı: Geçmişten Günümüze Çin", Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 2017, Cilt: 1, Sayı: 1, 111-130, s. 130.

2 Sami Yıldırım, Uluslararası İlişkilerde Asya Kuşak Yolun Jeo-Ekonomisi ve Güvenliği, Nobel Yayınları, Ankara, 2018, s. 79.

3 Dünya Ticaret Örgütü Resmî İnternet Sayfası, "Çin ve Dünya Ticaret Örgütü", https://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/china_e.htm#docsOthHeading (Erişim Tarihi:21.11.2021)

de devam etmiştir. 2013 yılında devlet başkanlığına gelen Xi Jinping bir ekolün devamı olarak Çin'in dışı açılım politikasını sürdürmeyi devam etmiştir.

Mao'nun ölümünden sonra stratejik bir bakış açısı ile devam eden dışı açılım politikasının en büyük stratejik hamlesini ise Kuşak Yol inisiyatifi teşkil etmiştir. Çin tarafından öncelikle projenin kavramsal çerçevesi çizilmiştir. Projeye dâhil olan ülkelerdeki soru işaretlerinin giderilmesi ve projeye azami katılım sağlanması hedeflenmiştir. İlerleyen dönemde ise Çin tarafından projenin uluslararası kamuoyunda kabul görmesine yönelik girişimlerde bulunulmuştur. Bu da Çin'in saldırgan bir tavır takınmanın tam aksine, Kuşak Yol inisiyatifi bağlamında olabildiğince yüksek seviyede uluslararası kabul ve rızaya yönelik çalışmalarda bulunduğuna işaret etmektedir.

Çin açısından ortaklık temelinde kabul ve rızaya dayanan proje için Çin'in farklı amaçları olduğunu belirtenler de bulunmaktadır. Bu kapsamda, 19'uncu Yüzyıldaki İngiltere hâkimiyetine atıf yapılarak İngilizlerin zihniyetindeki "malımızı almazlarsa zorla satarız" görüşü işaret edilmektedir. Tarihte Çin bu anlayışa paralel olarak Avrupa için bir pazar konumunda olmuştur. Bugün gelinen noktada ise Avrupa, Çin'in algısında bir pazar konumunda yer almaktadır. Bu bağlamda, Kuşak Yol inisiyatifinin, Çin için bir intikam aracı olduğunu değerlendirenler de bulunmaktadır.⁴

Türkiye ve Çin arasındaki ilişkiler binlerce yıl öncesine dayanmasına rağmen Çin-Türkiye diplomatik ilişkileri, Çin'in 1971 yılında Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin daimi üyesi olmasından sonra başlamıştır. Çin'in kapalı ekonomi politikaları nedeniyle, ilişkiler başlangıçta zayıf olarak seyretmiştir. 1980-1991 yılları arasında Çin ve Türkiye arasındaki ilişkiler karşılıklı üst düzey ziyaretlerle güçlenmiştir. 1991 yılına gelindiğinde Doğu Türkistan'daki Uygurların durumu nedeniyle Çin-Türkiye ilişkileri durma noktasına gelmiştir. Türkiye-Çin ilişkileri 21'inci yüzyılın başından itibaren tekrar toparlanmaya başlamıştır. 2010 yılından sonra ilişkiler "Stratejik Ortaklık" düzeyine çıkmıştır. İki ülke tarafından ilişkilerin sadece siyasi ve ekonomik yönlerine değil; aynı zamanda kültürel boyutuna vurgu yapılmıştır. Bunun bir işareti olarak 2012 ve 2013 yılları her iki ülkede de "Çin ve Türkiye Yılları" olarak ilan edilmiştir. Türkiye-Çin ilişkileri, Kuşak Yol inisiyatifi ile yeni bir döneme girmiştir.⁵

Bu çalışmada; İpek Yolu'nun tarihteki öneminden bahsedilmesinin ardından Kuşak Yol inisiyatifinin ortaya çıkış nedenleri ile sunduğu avantaj/

4 Fahri Erenel, "Dünya Ticaretinde Yeni Bir Güç; Kuşak Yol inisiyatifi Ve Türkiye", Tuğçenur Ekinci Furtana (ed.), Kuşak Yol inisiyatifi Türkiye'nin Uluslararası Ticaretine Etkisi, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, İstanbul, 2021, 36-62, s. 50.

5 Sıla Kulaksız, "Financial Integration via Belt and Road Initiative: China-Turkey Cooperation", Global Journal of Emerging Market Economies, 2019, Cilt: 11, Sayı: 1, 48-64, s. 54.

dezavantajlar incelenecek ve son olarak projenin Türkiye'ye etkilerine değinilerek çıkarımlarda bulunulacaktır.

1. Kuşak Yol İnişiyatifi: Yeni İpek Yolu

M.Ö. 2'nci yüzyıl ile M.S. 14'üncü yüzyıl sonu arasında İpek Yolu birçok hanedanın ve imparatorluğun zenginleşmesinde önemli rol oynamıştır. İnsanlar binlerce kilometre uzakta geliştirilmiş mal, fikir, kültür ve teknolojilere ulaşma fırsatı yakalamışlardır. İpek Yolu farklı kültürler arasındaki etkileşimin ana nedenlerinden biri olmuştur. İpek Yolu'nun izlediği güzergâhlar Batı ve Doğu'daki ülkeler arasında kültürel ve ekonomik alışverişin gelişmesini sağlamıştır. Dönemin ihtiyaçlarına paralel olarak porselen, barut ve ipek gibi Çin mallarının taşınmasına odaklanılmıştır.⁶ İpek Yolu, Gobi Çölü ve Pamir Dağları da dâhil olmak üzere dünyanın en zorlu güzergâhlarının bazılarında yaklaşık 6437 kilometre boyunca uzanmıştır. Bahse konu yolun bakım ve düzenini sağlayacak bir otoritenin bulunmaması yolların genellikle kötü durumda olmasına yol açmıştır. İpek Yolu'nun geçtiği güzergâhlarda soyguncuların yaygın olması nedeniyle tüccarlar kendilerini korumak maksadıyla develer veya diğer yük hayvanları ile kervanlar oluşturarak bir araya gelmişlerdir. Zamanla, kervanların konaklaması için kervansaraylar inşa edilmiştir. Tüm rotanın aralıksız biçimde geçilmesinin imkânsız olması nedeniyle güzergâhlar üzerinde ticaret merkezleri de kurulmuştur. Tüccarlar, Çin'den Avrupa'ya ipek taşımışlar ve kraliyet mensupları ile zengin güç odaklarının giyim ihtiyaçlarını karşılamışlardır. Asya'dan gelen diğer ürünler arasında yeşim gibi değerli taşlar, porselen, çay ve baharatlar yer almıştır. Avrupa'dan doğuya ise at, cam eşya ve bazı tekstil ürünleri gönderilmiştir. İpek Yolunun tarih üzerindeki önemi oldukça büyüktür. Dinler ve fikirler İpek Yolu boyunca mallar kadar akıcı bir şekilde yayılmıştır. Güzergâh üzerindeki kasabalar çok kültürlü şehirlere dönüşmüştür. Bilgi alışverişi, dünyayı değiştirecek yeni teknolojilerin ve yeniliklerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Çin'den gelen barut Avrupa'da ve ötesinde savaşın doğasını değiştirmiştir. İpek Yolu boyunca hastalıklar da yayılmıştır. Bazı araştırmalar, M.S. 1340'ların sonlarında Avrupa'yı harap eden Kara Ölüm salgınının muhtemelen Asya'dan İpek Yolu boyunca yayıldığını ortaya koymuştur.⁷ Keşif Çağı, Doğu ve Batı arasında daha hızlı rotaların ortaya çıkmasına neden olmasına rağmen, İpek Yolunun bazı bölümleri, çeşitli kültürler arasında kritik ulaşım ağları olmaya devam etmiştir.

6 Osman Tekir ve Nesrin Demir, "Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı", Manisa Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F Yönetim ve Ekonomi Dergisi, 2019, Cilt: 26, Sayı: 1, 263-276, s. 266.

7 <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/silk-road/> (Erişim Tarihi:21.11.2021).



Şekil-1: Tarihi İpek Yolu Güzergâhları⁸

Çin ile Avrupa arasındaki alışverişin temel güzergâhı olan bu ticaret yolu ilk olarak M.Ö. 138 yılında Çjan Syan'ın yolculuğundan sonra kervan yolunun adı olarak anılmaya başlamıştır.⁹ “İpek Yolu” tabiri ise bundan 17 asır sonra modern bir kavram olarak ortaya çıkmıştır. Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthoofen tarafından 1877 yılında, çok değerli bir emtia olan ipeğin Çin’den Roma İmparatorluğuna ulaşımını sağlayan ticaret yolları ağını betimlemek amacıyla kullanılmıştır.¹⁰

ABD’nin 21’inci Yüzyılın başından itibaren Çin’in “hayat alanı” olarak gördüğü bölgelere yönelmesi ile Çin; Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ), BRICS (Brazil, Russia, India, China and South Africa) gibi inisiyatiflerle bölgesel ve küresel işbirliği kapasitesini artırmaya yönelik girişimlerde bulunmaya başlamıştır. Bu girişimlerin sonucusu ve en kapsamlı ise Kuşak Yol İnisiyatifidir. Bu bağlamda Kuşak Yol İnisiyatifi, ABD’nin tasarladığı tek kutuplu dünya düzenine karşı bir meydan okuma kapsamında değerlendirmek mümkündür. Kuşak Yol İnisiyatifi, Çin ekonomisinin gelişimini sürdüreceği yeni kaynaklara ulaşması ve ürünlerini satması için bir fırsat olarak da görülmektedir.¹¹

⁸ Birleşmiş Milletler UNESCO Resmî İnternet sayfası, <https://en.unesco.org/silkroad/silkroad-interactive-map> (Erişim Tarihi: 19.11.2021).

⁹ Ulaş Birkan Çakılcı, “Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri”, *Fiscaoeconomia*, 2021, Cilt: 5, Sayı: 1, 87-98, s. 89.

¹⁰ Steven Brakman vd., “The New Silk Roads: An Introduction to China’s Belt and Road Initiative”, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2019, Cilt: 12, Sayı: 1, 3-16, s. 6.

¹¹ Esme Özdaşlı, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi Ve Küresel Etkileri”, *Journal of Turkish Studies*, 2015, Cilt:

İktidara gelmesinden yaklaşık altı ay sonra Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından 3-13 Eylül 2013 tarihleri arasında Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan'ı kapsayan ziyaret gerçekleştirilmiştir. Xi Jinping, bu ziyaret kapsamında Kazakistan'da bulunan Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada dünyaya tarihi "İpek Yolu" yeniden canlandırma girişimini kapsamlı bir biçimde duyurmuştur.¹² Konuşmasında "Avrasya bölgesindeki bütün ülkeler arasındaki ekonomik bağlantıları daha da yoğunlaştırmak, karşılıklı işbirliğini daha da derinleştirmek ve gelişme için daha geniş bir ufuk açmak, yaratıcı bir ruhla ülkelerarası işbirliği modelini geliştirerek İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın ortaklaşa oluşturulabileceğini" belirtmiştir.¹³ 03 Ekim 2013 tarihinde Endonezya parlamentosunda yaptığı konuşmada da Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ile denizcilik ve deniz ticareti alanlarında koordinasyonu güçlendirerek, Çin tarafından kurulan Çin-ASEAN ülkeleri Deniz İşbirliği Fonundan yararlanmak suretiyle iyi bir deniz ortaklığı geliştirmek amacıyla "21'inci Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu Kurmayı" gündeme getirmiştir.¹⁴ Xi Jinping'in belirttiği "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21'inci yüzyıl Deniz İpek Yolu" kavramları birleştirilerek "Bir Kuşak Bir Yol" veya "Kuşak Yol İnisiyatifi" olarak anılmaya başlanmıştır.¹⁵



Şekil-2: Kuşak Yol İnisiyatifi Güzergâhları¹⁶

10, Sayı: 14, 579-596, s. 584.

12 Taner Filiz, "Çin'in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye'nin Konumu Üzerine Bir İnceleme", Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi, 2020, Cilt:2, Sayı:2, 117-133, s. 121.

13 Varis Çakan, "Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar Ve Gerçekler", Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 2017, Cilt: 1, Sayı: 1, 35-52, s. 37.

14 Varis Çakan, a.g.m., s. 38

15 Ferhat Kurban Tanrıdağlı, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Gerçeği ve Türk Dünyası, Doğu Kütüphanesi Yayınları, İstanbul, 2020, s. 25.

16 <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative> (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

Xi Jinping tarafından projenin dünya kamuoyuna açıklanmasının ardından, Çin projenin kavramsal temellerini de paylaşmaya başlamıştır. Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Ticaret Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı'nın Devlet Konseyi yetkisi ile 28 Mart 2015 tarihinde yayınladıkları “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21’inci Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler ” bildirgesinde Kuşak Yol İnisiyatifinin temel ilkeleri belirtilmiştir.¹⁷ Temel ilkelerde aşağıdaki hususlara değinilmiştir:

- Proje, öncelikle tarihi İpek Yolu bölgesini kapsamaktadır. Ancak, daha fazla coğrafyanın istifade edebilmesi amacıyla tüm ülkelerin ve uluslararası/bölgesel örgütlerin iştirakine açıktır.

- Proje, kapsayıcı ve uyumludur. Uygarlıkların karşılıklı hoşgörü temelinde bulunmasını savunmaktadır. Ülkelerin seçmiş olduğu birbirinden farklı kalkınma yöntemlerine saygı göstermekle beraber, uygarlıklar arasındaki diyalog geliştirme çabalarını desteklemektedir.

- Proje, piyasa faaliyetlerine uyumludur. İnisiyatif kapsamında yürütülen operasyonlarda uluslararası normlara ve piyasa kurallarına uyulması taahhüt edilmektedir. Ayrıca, kaynak tahsisinde pazardaki belirleyici rollere ve işletmelerin temel rollerine engel olunmayacaktır. Hükümetlerin kendilerinden beklenen sorumlulukları yerine getirmelerine de imkân sağlanacaktır.

- Proje, paydaşların karşılıklı fayda elde etmesi için çabalayacaktır. Projeye dâhil olacak tüm tarafların çıkar ve ilgilerine uyumlu olunması en önemli hedeflerin başında gelmektedir. Tüm tarafların bilimsel kapasitelerini, güçlü yönlerini, yaratıcılığını ve potansiyellerini kullanmaları için tam destek verilecektir.

Ortak bildirmede Kuşak Yol Projesinin çerçevesi de açıklanmıştır. Buna göre karşılıklı anlayış ve güveni artırma yöntemiyle beraber her türlü paylaşımı güçlendirme vasıtasıyla ortak kalkınma esas alınmıştır. Projenin, barış ve dostluğa uzanan yolu destekleyen ve herkesin kazançlı çıkacağı bir işbirliği yöntemi olduğu vurgulanmıştır.¹⁸ Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, büyük bir potansiyele sahip olan projenin amaçlarını beş başlık altında toplamıştır. Bu başlıklardan birincisi, sosyal ve kültürel alışverişlerin derinleştirilmesidir. İkincisi, finansal işbirliğidir. Üçüncüsü, ticaret ve yatırım ilişkilerinin güçlendirilmesidir. Dördüncüsü, altyapı imkânlarının geliştirilmesi ve bütünleştirilmesidir. Son olarak da proje güzergâhında bulunan ülkelerin ihtiyaçlarına uygun olarak kalkınma politikalarının koordinasyonudur.¹⁹

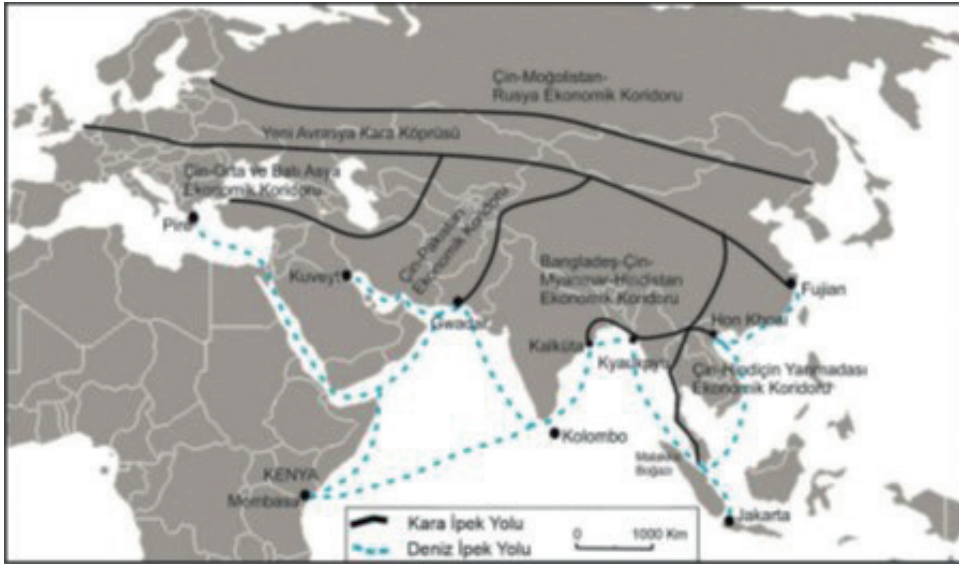
¹⁷ Arzu Durdular, “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, Avrasya Etüdları, 2016, Cilt: 49, Sayı: 1, 77-97, s. 80.

¹⁸ Arzu Durdular, a.g.m., s. 81.

¹⁹ Barbora DRUŽBACKÁ, “Turkish-Chinese Cooperation on the Belt & Road Initiative”, Economic Review, 2021, Cilt:50, Sayı: 2, 161-180, s. 162.

Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Ticaret Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve Kültür Bakanlığı dâhil olmak üzere, Kuşak ve Yol inisiyatifinin uygulanmasında çeşitli Çin devlet kurumları yer almaktadır. Ancak proje ile ilgili ana koordinasyon makamı Lider Grup Ofisidir.²⁰ Ofisin başkanlığı görevi Devlet Konseyi Başkan Yardımcısı Han Zheng tarafından yerine getirilmektedir.²¹

2015 yılında çerçevesi çizilen Kuşak Yol İnişyatifi terimindeki “Kuşak” kavramı ile Orta Çin’den başlayarak Moskova ve Rotterdam’a uzanan karayolu, demiryolu, petrol ve doğalgaz boru hatlarından oluşan bir kara ulaşım ağı bütünü kastedilmektedir. Kuşak Yol inisiyatifinin önemli bir ayağı, ulaşım maliyetlerini düşürmek maksadıyla, proje kapsamında belirlenen altı koridor boyunca altyapıya yapılan yatırımlardır.²² Proje kapsamında, tek bir rota yerine, Asya-Avrupa istikametinde oluşturulacak kara köprülerinden oluşan koridorlar planlanmaktadır. Bu koridorlar; “Yeni Avrasya Kara Köprüsü”, “Çin-Moğolistan-Rusya Koridoru”, “Çin-Orta ve Batı Asya Koridoru”, “Çin-Hindişin Yarımadası Koridoru”, “Çin-Pakistan Koridoru”, “Çin-Bangladeş-Hindistan–Myanmar Koridoru”dur.²³



Şekil-3: Kuşak Yol İnişyatifi Ekonomik Koridorları²⁴

20 Xi Jinping, Governance Of China III, Foreign Languages Press, Pekin, 2020, s. 565.

21 <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (Erişim Tarihi: 21.11.2021).

22 Julian Du ve Yifei Zhang, “Does One Belt One Road Initiative Promote Chinese Overseas Direct Investment?”, China Economic Review, 2018, Cilt: 47, Sayı: 2, 189-205, s. 194.

23 Enver Günay vd. ,”Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye - Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor İle Kuşak Ve Yol Girişimi”, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2019, Cilt: 9, Sayı: 2, 157-175, s. 163.

24 Bülent Güner, “OBOR Girişiminin Coğrafyası”, Marmara Coğrafya Dergisi, 2018, Sayı:37, 112-123, s.118.

Yeni Avrasya Kara Köprüsü, sınır kontrollerinin sayısını azaltmayı hedeflemektedir. Potansiyel maliyet düşüşlerini esas alarak Çin ve Avrupa arasındaki çoklu demiryolu bağlantılarına odaklanmaktadır. Bu bağlantılar, daha düşük nakliye masraflarını amaçlayan Çin için önemli avantajlara sahip olacaktır. Çin-Moğolistan-Rusya Koridoru ile gümrük işlemlerine harcanan sürenin azaltılması esas alınmaktadır. Bu koridor, mevcut demiryolu bağlantılarına ilave olarak uluslararası karayolu taşımacılık faaliyetlerini de kapsamaktadır. Moğolistan ve Rusya'nın uzak bölgeleri için önemli potansiyel faydalar sunmaktadır. Koridor bahse konu bölgelerin uluslararası pazarlara bağlanması açısından önem arz etmektedir. Çin - Orta ve Batı Asya Koridoru; Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, Türkiye ve İran'ı kapsamaktadır. Bu koridorda odak noktası, gaz ve petrol boru hatları dâhil olmak üzere enerji ticaretidir. Ayrıca bu rota, Şanghay limanından kalkan deniz ticaret yoluna göre daha hızlı bir demiryolu alternatifi sağlamaktadır. Çin – Hindüçin Yarımadası Koridoru özellikle ASEAN ülkeleri ile Çin'i bağlayan demiryolu, karayolu ve havayolu bağlantılarını kapsamaktadır. Ancak, çalışmaların bu koridorda ilerlemesi, ilgili ülkelerin bazılarında gergin siyasi ilişkilerin bulunması ve istikrarsızlık nedeniyle birtakım sorunlar ihtiva etmektedir. Çin – Pakistan Koridoru; karayollarını, demiryollarını, enerji boru hatlarını ve dijital altyapı projelerini kapsamaktadır. Bu koridorun en önemli stratejik özelliği, Pakistan'ın Gwadar limanının kullanılması suretiyle Malakka Boğazına olan bağımlılığın azaltılması olacaktır. Bu koridorun hayata geçirilmesindeki en büyük problemlerin ise Hindistan'ın itirazları ve zorlu coğrafi koşullar olduğu söylenebilir. Bangladeş – Çin – Hindistan – Myanmar Koridoru ulaşım ve yatırım alanlarında gelişme potansiyeline sahip bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte, Bangladeş ve Hindistan tarafından kullanılan demiryollarının farklı ölçülere sahip olması ile Bangladeş'in demiryolu altyapısının genel olarak zayıf durumunda olması bu rota ile ilgili dikkat çeken problem sahaları olarak görülmektedir.²⁵ “Yol” kavramı ise projenin denizyolu ağına karşılık gelmektedir. Bu kapsamda da güney ve güneydoğu Asya'dan Doğu Afrika ve Akdeniz'in kuzeyine kadar uzanan deniz alanında limanlar ve diğer kıyı tesisleri ağı oluşturulması planlanmaktadır.²⁶

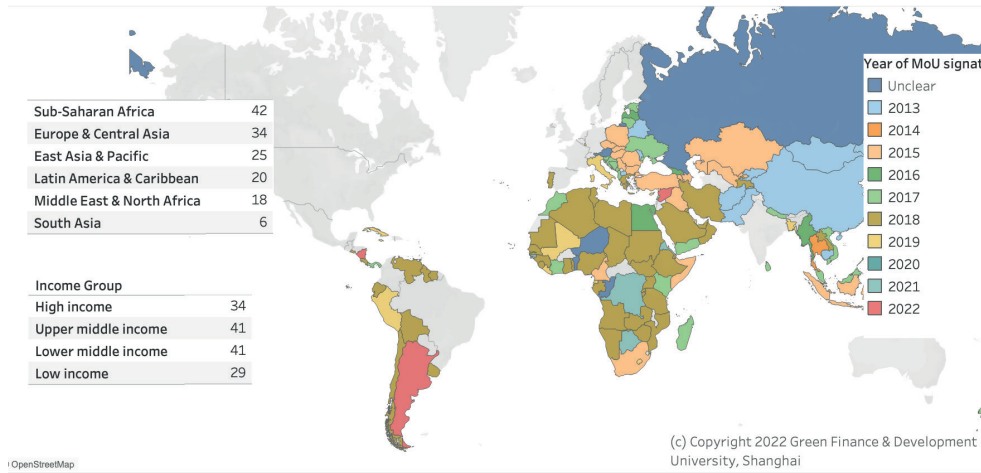
Gelecek 50 yılın en büyük projesi olarak adlandırılan Kuşak Yol inisiyatifi, 8-10 trilyon dolarlık yatırım kapasitesi ile yaklaşık 3 milyar nüfusu etkileyecek büyüklükte bir proje olarak değerlendirilmektedir.²⁷ 2021 yılı itibarıyla, Çin ile

²⁵ Karen Jackson ve Oleksandr Shepotylo, “Belt and Road: The China dream?”, China Economic Review, 2018, Cilt:67, Sayı: 6, 1-22, s. 3.

²⁶ Berkan Karamurtlu, “Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Hegemonya Girişimi”, Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, 2020, Cilt: 3, Sayı: 6, 54-81, s. 66.

²⁷ Tuğçenur Ekinci Furtana, Kuşak Yol inisiyatifi Türkiye'nin Uluslararası Ticaretine Etkisi, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, İstanbul, 2021, s. 3.

Mutabakat Zaptı-Memorandum of Understanding (MoU) imzalayarak Kuşak ve Yol inisiyatifine katılan ülke sayısı 140'ı bulmuştur.²⁸ Şekil-4'te ülkelerin projeye dâhil olma zamanları yıllara göre gösterilmiştir. Bu haritadan özellikle 2015 ve 2018 yıllarında projeye katılım anlamında bir sıçrama yaşandığı anlaşılmaktadır. Özellikle Afrika kıtasında bulunan ülkelerin neredeyse tamamının proje içinde yer alması ise dikkat çekici bir husus olarak göze çarpmaktadır. Çin, Afrika kıtasındaki ülkelere 2005-2019 yılları arasında 370 milyar ABD doları yatırım yapmıştır.²⁹ Bu bağlamda, Kuşak Yol inisiyatifi Asya kıtasını Avrupa kıtasına bağlayacak bir güzergâhlar bütünü olarak kabul edilmekle beraber, projenin Afrika kıtası ayağı da önem arz etmektedir.



Şekil-4: Kuşak Yol İnisiyatifine Dâhil Olan Ülkeler³⁰

Çin, projenin finansmanının sağlanması amacıyla 2015 yılında 100 milyar ABD doları sermaye ile Türkiye'nin de kurucu ortakları arasında yer aldığı Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı kurmuştur.³¹ Banka, Çin tarafından kurulan ilk çok taraflı finansal kurum olma özelliğini taşımaktadır. Banka, krediler aracılığıyla projenin altyapı alanını desteklemektedir. Çin, Kuşak Yol inisiyatifi içinde yer alan ülkelere 2005-2021 yılları arasında toplam 795,14 milyar ABD doları değerinde yatırım ve inşaa faaliyeti gerçekleştirmiştir.³²

Kuşak Yol inisiyatifi, Çin'in uzun dönemde dâhili, ekonomik ve güçlenen yakın cephelerden gelen jeopolitik meydan okumalara karşı sermaye/işgücü ihracatını artırarak mevcut uluslararası düzene bir alternatif oluşturma hedefi

28 <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri> (Erişim Tarihi:15.11.2021).

29 Deniz İstikbal, "Afrika'da İşbirliği ve Rekabet: Türkiye ve Çin", SETA Yayınları, s.10, <https://setav.org/assets/uploads/2020/10/R172.pdf>, (Erişim Tarihi: 15.11.2021).

30 <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri> (Erişim Tarihi:15.11.2021).

31 Ulaş Birkan Çakılcı, a.g.m., s. 91.

32 Amerikan Girişim Enstitüsü Resmî İnternet Sayfası, <https://www.aci.org/china-global-investment-tracker/>, (Erişim Tarihi: 15.11.2021).

ile başlatılmıştır. Nanyang Teknoloji Üniversitesinden Profesör Mingjiang Li'ye göre, Kuşak-Yol'un esası: "Çin'in stratejik dikkatini ve kaynaklarını Çin'in batısındaki ülkelerle angajeye dönüştürmek ve Asya-Pasifik'teki diğer büyük oyuncularla yüksek yoğunluklu çatışmalardan kaçınarak karasal bağlantıların güvenliğini sağlamaktır."³³ ABD'nin hegemonik konumuna sahada en büyük meydan okumayı getirecek olan yansımayı Çin'in pragmatik temellere dayalı küresel stratejik ortaklık vizyonu olan Kuşak Yol inisiyatifi oluşturmaktadır. Asyalı liderlerin aksine Avrupalı liderler projenin tek yönlü olmamasını ve Avrupa'nın tamamen Çin'e teslim olmamasını istemektedirler. Çin de daha çok bu nedenle başlangıçta "Bir Kuşak Bir Yol" olan projenin adını "Kuşak-Yol inisiyatifi"ne çevirmiştir.

Proje, Çin'in hegemonya inşasına entegre edilmiş ekonomik/ticari kuvvetini önceleyen yumuşak güç inşası olarak değerlendirmek de mümkündür. Çin, kendisine yönelen çevreleme tehdidini bu proje sayesinde sert gücünü sahaya sürmeden kırmak niyetinde olduğunu göstermektedir. Ayrıca, bu projeye amacı, bölgesel düzeyde uzun vadeli bir bağımlılık ilişkisi yaratarak gücünü pekiştirmektir. Çin, Kuşak Yol inisiyatifi ile kendisine komşu olan coğrafyalarda yer alan toplumların kendisine ilişkin tarihsel boyutta olan rekabetlerini, çekincelerini ve korkularını kırmakla "barışçıl hegemon" rolünü oynayabileceğini tüm dünyaya kanıtlamak istemektedir.³⁴ Hegemonya oluşturma bağlamında, Çin'in bir başka hedefi de projeye dâhil olan ülkelerle yapılan ticarete ABD doları yerine Çin'in yuan para biriminin kullanılmasıdır. Çin para birimi yuanın ABD doları karşısındaki kullanılma oranı 2016 yılından önce % 2'yi geçmezken, 2020 yılı itibariyle bu oran % 10'u geçmiştir.³⁵

Kuşak Yol inisiyatifinin gerçekleşmesiyle beraber sevkiyat sürelerinin ve ticaret maliyetlerinin önemli ölçüde azalması beklenmektedir. Projenin tamamlanmasıyla beraber tüm dünya için, sevkiyat süresindeki ortalama azalmanın % 1,2 ile % 2,5 arasında değişeceği ve bunun da toplam ticaret maliyetlerinin % 1,1 ile % 2,2 arasında azalmasına yol açacağı tahmin edilmektedir.³⁶ Projeye dâhil olacak ülkelerin ekonomileri için, sevkiyat süreleri % 1,7- % 3,2 arasında, ticaret maliyetlerinin ise % 1,5- % 2,8 arasında azalacağı beklenmekte; ekonomik koridorlar üzerinde yer alan ülkeler için sevkiyat sürelerinin % 11,9, ticaret maliyetlerinin ise % 10,2 kadar düşmesi öngörülmektedir.³⁷

33 Sami Yıldırım, a.g.e., s. 354.

34 Sami Yıldırım, a.g.e., s. 355.

35 Fahri Erenel, a.g.m., s. 46.

36 François de Soyres vd., "How Much Will The Belt And Road Initiative Reduce Trade Costs?", *International Economics*, 2019, Cilt: 159, 151-164, s. 151.

37 François de Soyres vd., a.g.m., s. 151.

Çin'in döviz rezervlerinin 3 trilyon doların üzerinde olduğu tahmin edilmektedir.³⁸ Pekin yönetimi bu büyüklükteki bir parayı dünya ekonomisine eklemeye yönelik çaba sarf etmektedir. Başka bir ifadeyle, Çin bu paradan kurtulmaya çalışmaktadır. Bu noktada paradan kurtulmaktan kasıt ise atıl bir durumda bulunan paranın önce ekonomik sonradan mümkünse politik bir araç olarak Çin'in devlet stratejisine uygun olarak kullanılmasıdır. Çin bu bağlamda devlet stratejisinin gereği olarak yatırım yaptığı ülkelerdeki kontrolünü artırmak istemektedir. Çin'in yurtdışında gerçekleştirdiği yatırımlarda Çinli çalışanların istihdam edilmesi ve kullanılan malzemelerin Çin'den gelmesi konularındaki ısrarı bu kapsamda değerlendirilmektedir.

Çin ekonomisi 21'inci yüzyılın başından itibaren büyük bir atılım gerçekleştirmiştir. Kimi araştırmalara göre 2030 yılına gelindiğinde Çin'in Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH)'nın ABD'nin GSYİH'sını geride bırakabileceği tahmin edilmektedir.³⁹ Ancak Çin ekonomisi tamamıyla sağlıklı bir ekonomi görünümü sergilememektedir. Çin ekonomisi basit bir şekilde ihracata bağımlı bir ekonomi olarak tanımlanabilir. Döviz rezervleri veya teknoloji seviyesi ne kadar yüksek seviyede olursa olsun Çin ekonomisinin temeli ihracattır. Çin, diğer ülkelerin Çin'in ürettiği malları ithal edebilme ve onları fiziki olarak gönderebilme yeteneğine bağımlıdır.⁴⁰ Bu husus, ürünlerin son kullanıcıya varabilmesinin Çin için ne kadar stratejik olduğunun bir göstergesidir. Çin ekonomisinin ihracata bağımlı olması Kuşak Yol inisiyatifinin başlatılmasındaki itici güçlerden birini teşkil etmektedir.

Diğer taraftan, Çin ekonomisi 2000 yılından itibaren ciddi bir borçlanma içine girmiştir. Hane halkının da borçlanması alım gücünün zayıflamasına neden olmuştur. Bu durum üretim fazlası veren Çin'i, mallarını satacak yeni pazarlar bulmaya yönlendirmiştir. Çin'in 2019 itibariyle toplam borcu (kamu, özel ve hane halkı dâhil) 43 trilyon ABD dolarının üstüne çıkmış durumdadır. Bu borcun Çin'in Gayri Safi Milli Hasılasına (GSMH) oranı ise 2019 yılı itibariyle %300 oranına ulaşmıştır.⁴¹ Ekonomideki küçük büyüme rakamları nedeniyle, Çin içindeki sosyal yapıda olayların patlak verme ihtimali de göz ardı edilmemelidir. Bu veriler, Çin ekonomisinin büyük olduğu kadar kırılğan bir yapıya da sahip olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, Çin ekonomisinin bir kriz yaşaması durumunda ilişkide bulunduğu her ekonomiyi de domino taşı etkisiyle sarsabileceği değerlendirilmektedir. Bu nedenle Çin'e bağımlılığı yüksek bir ekonomik sistem içerisinde yer almamak akılcı bir politika olacaktır.

38 Tuğçenur Ekinci Furtana, a.g.e., s. 7.

39 Figen Aydın, "Çin Yükselişi'nin Ekonomik Perspektifi Ve Gelecek Tahminlerinin Orta Asya'ya Yansımaları", Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, 2019, Cilt: 4, Sayı: 8, 1-12, s. 5.

40 Sami Yıldırım, a.g.e., s. 87.

41 Ömer Kul, "Kuşak Yol Girişimi Türkiye İçin Risk Mi, Fırsat Mı?", Tuğçenur Ekinci Furtana (ed.), a.g.e., 98-116, s. 102.

Çin ekonomisinin büyüklüğü her mecrada gündemde olmakta ve Çin ekonomisinin kırılğan durumu ile yapısal sorunları arka planda kalmaktadır. Benzer şekilde; Kuşak Yol inisiyatifinin getireceği ekonomik faydalar gündemde ön plana çıkmakta; fakat projenin eleştirilen veya zayıf yönleri arka planda kalmaktadır. Aslında Kuşak Yol inisiyatifi uluslararası toplum tarafından yöneltilen birçok eleştiriye muhatap olmaktadır. Bunlar içinde en önemlilerinden biri ise Çin tarafından Kuşak Yol inisiyatifi kapsamında istismar edildiği değerlendirilen borç tuzağı diplomasisidir. Borç tuzağı diplomasisi, Çin'in ekonomik yönden az gelişmiş/gelişmemiş ve iç kurumları zayıf ülkelere geri ödeyemeyecekleri kadar yüksek miktarda borç vermesini ifade etmektedir.⁴² Ekonomik sebeplerle başlayan münasebetlerin borç diplomasisi yoluyla politik bir alana kayması verilen hibe/kredi/borcun baskı aracına dönüşmesine neden olmaktadır. Çin, borcunu ödeyemeyen ülkelerin borcuna karşılık olarak liman, havalimanı veya iletişim şirketleri gibi stratejik unsurlarını 49 veya 99 yıllığına devralarak önemli kazanımlar elde etmektedir.⁴³ Projenin sınırlarının, taraf ülkelerin sorumluluklarının ve bütçesinin belli olmaması Kuşak Yol inisiyatifine yöneltilen bir başka eleştiri konusudur. Taraflar arasında ortaya çıkabilecek sorunlarda hangi hukuki çözüm yolunun benimseneceğinin üzerinde uzlaşa sağlanmamış durumdadır. Konuyla ilgili Çin'in teklifi ise egemenlik haklarının devri anlamına gelen içerikler barındırmaktadır. Çin'in ülkesinde kurmayı teklif ettiği uluslararası mahkemenin yetkileri henüz belirlenmemiştir. Ayrıca anlaşmazlık durumunda başvurulacak üst mahkemeye dair bir yönlendirme de bulunmamaktadır.⁴⁴

Kuşak Yol inisiyatifindeki önemli dönüm noktalarından biri COVID-19 salgını olmuştur. Salgın ortaya çıkana kadar yavaş ama emin adımlarla ilerleyen projede duraksamalar meydana gelmiştir. ABD ve İngiltere'nin salgına neden olan virüsün Çin'de laboratuvarlarda üretildiğini iddia etmesi Çin'i zor durumda bırakmıştır. Çin yönetimi de, salgına kadar ilk 5 proje içinde yer alan projeyi, 9'uncu sıraya kadar geriletmiştir.⁴⁵

2. Kuşak Yol İniyatifi ve Türkiye

Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki diplomatik ilişkiler 1971 yılında tesis edilmiştir. Türkiye ile Çin arasındaki işbirliği her iki ülkenin de dışa açılmaya başladığı, ekonomik ve siyasi olarak yükseldiği 1980'lerden itibaren hareketlilik kazanmıştır. 2010 yılında "Stratejik İşbirliği" düzeyine yükseltilen ilişkiler, karşılıklı üst düzey ziyaretlerin de katkısıyla gelişmektedir.⁴⁶

42 Thomas Ameyaw Brobbey, "The Belt and Road Initiative: Debt Trap and Its Implication on International Security", Asian Journal of Multidisciplinary Studies, 2018, Cilt:1, Sayı:2, 1-9, s. 1.

43 Çağla Vural ve Hasan Aydın, "Dolar Diplomasisi Ve Borç Tuzağı Diplomasisi: Abd Ve Çin Örneklerinin Karşılaştırılması", Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi, 2019, Cilt: 5, Sayı: 3, 174-194, s. 184.

44 Ömer Kul, a.g.m., s. 116.

45 Fahri Erenel, a.g.m., s. 38.

46 Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 21.11.2021).

Çin ile Türkiye arasında 2015 yılında “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21’inci Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı” imzalanmıştır. Bu zapta göre Türkiye ile Çin; engelsiz ticaret, politik koordinasyon, mali bütünleşme, insandan insana bağlar konularında işbirliği konularında mutabakat sağlamışlardır.⁴⁷

Kuşak Yol inisiyatifi bağlamında Türkiye, Çin’den Avrupa’ya uzanan kuzey hattını tamamlayıcı bir nitelik taşıyan ve Çin ile Avrupa arasında ilave bir bağlantı koridoru açan “Trans-Hazar-Orta Koridor” projesini hayata geçirmeyi hedeflemektedir. Orta Koridor projesinin en önemli bileşenlerinden biri olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, 30 Ekim 2017 tarihinde Bakü’de gerçekleştirilen törenle hizmete girmiştir.⁴⁸ Projenin amaçlarından biri olan Asya’dan Avrupa’ya veya Pekin’den Londra’ya kesintisiz demiryolu ulaşımının önemli bağlantılarından birini Türkiye oluşturmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun tamamlanmasıyla hat, Bakü’den sonra Türkmenistan ve Çin’e ulaşmaktadır. Ankara-İstanbul güzergâhı aracılığıyla Marmaray ile birleşmesinin ardından Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, Almanya, İsviçre, Fransa ve Manş Tüneli’yle İngiltere’ye uzanmaktadır.⁴⁹

İki ülke arasında karşılıklı işbirliğinin desteklendiğinin örneklerinden biri 2005 yılında başlayan ve 2014 yılında tamamlanan Ankara -İstanbul hızlı tren hattıdır. Bu tren hattının en önemli özelliklerinden biri Çin’in ilk deniz aşırı tren yolu projesi olmasıdır. Ankara-İstanbul hızlı tren hattının inşası için Çin 750 milyon ABD doları tutarında kredi finanse etmiştir.⁵⁰ Ayrıca Çin tarafından 2013-2020 yılları arasında Türkiye’ye toplam 10,49 milyar ABD doları yatırım yapılmıştır.⁵¹

Türkiye, Kuşak Yol inisiyatifi kapsamında gerçekleşmesi planlanan altı koridor içinde Çin -Orta ve Batı Asya Koridoru içinde yer almaktadır. Koridorun bütünüyle tamamlanması sonrasında Çin ile Türkiye arasındaki sevkiyat süresinin 30 günden 10 güne düşmesi beklenmektedir. Ayrıca Pekin’den yola

47 Türkiye Büyük Millet Meclisi Resmî İnternet Sayfası, “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı”, <https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf>, (Erişim tarihi: 09.11.2021).

48 Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa> (Erişim Tarihi:21.11.2021).

49 Adem Üzümcü ve Sıdika Akdeniz, “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, *Avrasya Etüdüleri*, 2014, Cilt: 45, Sayı:1, 171-198, s. 193.

50 Serdar Yılmaz, “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye’ye Etkisi”, *Opus Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, Cilt:16, Sayı:32, 5274-5301, s.5285.

51 <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (Erişim Tarihi:18.11.2021)

çıkan ve deniz yolu ile 2 ayda teslim edilen ürünlerin 2 haftadan kısa bir süre içinde İstanbul'da olabileceği tahmin edilmektedir.⁵² Çin'den Avrupa'ya ihraç edilen malzemelerin %96'sı denizyolu, %4'ü ise kuzey koridoru olarak adlandırılan Trans-Sibirya demiryolu ile gerçekleştirilmektedir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Orta ve Batı Asya Koridoru, kuzey koridoruna kıyasla 2000 km daha kısadır. Maliyetler açısından değerlendirildiğinde ise Orta ve Batı Asya Koridorunun kullanılmasının maliyetleri üçte bir oranında azaltacağı öngörülmektedir.⁵³

Geleceğe yönelik yapılan tahminler proje kapsamında önemli potansiyellerin var olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak, projenin ilan edilmesinden günümüze kadar olan süreçte Türkiye – Çin arasındaki ikili ticaretin hangi seviyede olduğunu incelemekte fayda bulunmaktadır. Bu bağlamda 2013-2020 yılları arasındaki Türkiye-Çin arasındaki dış ticaret verileri Tablo-1'de sunulmuştur.

Tablo-1: Türkiye ile Çin Arasındaki İhracat ve İthalat Verileri (Milyar ABD Doları)⁵⁴

Yıl	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2013	3,6	24,68	28,29	-21,08
2014	2,86	24,92	27,78	-22,05
2015	2,41	24,86	27,27	-22,45
2016	2,32	25,44	27,76	-23,12
2017	2,93	23,37	26,30	-20,43
2018	2,91	20,71	23,63	-17,80
2019	2,58	18,49	21,08	-15,90
2020	2,86	23,02	25,88	-20,16

2014 yılından itibaren yapılan ihracat rakamlarının yıllık olarak ortalama 2.69 milyar ABD doları arasında gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. Çin'in tüketim ekonomisine yönelmesi bu anlamda Türkiye için büyük fırsat sunmaktadır.⁵⁵ Bunun yanı sıra Kuşak Yol inisiyatifi kapsamında ulaşım süre ve maliyetlerinin azalacak olması Türkiye'deki ihracat çevreleri için maliyet etkin çözümler sunacaktır. Diğer taraftan, Tablo-1'deki veriler incelendiğinde yıllık ortalama 20.4 milyar ABD doları tutarında Türkiye aleyhine bir dengesizlik

52 Sami Yıldırım, a.g.e., s. 351.

53 Tuğçenur Ekinci Furtana, a.g.e., s. 4.

54 https://ticaret.gov.tr/data/5f3b925713b876ea88e4c9c4/chc_%C3%BCIke%20_profil_18_nisan_2021.pdf (Erişim Tarihi:14.11.2021).

55 Sefa Çatal, "Kuşak ve Yol inisiyatifinin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri", Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2019, Cilt: 19, Sayı: 15 Temmuz Özel Sayısı, 101-124, s. 109.

olduğu anlaşılmaktadır. Kuşak Yol inisiyatifinin ilan edildiği 2013 yılından itibaren dış ticaret hacminde önemli bir değişim gözlemlenmemektedir. Bu veriden, Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacminin, Kuşak Yol inisiyatifinin hâlihazırdaki gelişimi ile paralellik arz etmediği anlaşılmaktadır. Özellikle Çin'in batısından itibaren Orta Asya'yı içine alan coğrafyada icra edilen altyapı yatırımlarının Türkiye'nin Çin ile ticaret hacmine şu ana kadar bir etkisinin olmadığı görülmektedir. Projenin ilerleyen yıllardaki gelişimine bağlı olarak bu verilerin değişiklik gösterme potansiyeli bulunmaktadır.

Kuşak Yol inisiyatifi kapsamında Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından belirlenen amaçlarından biri de projeye dâhil olan ülkeler arasındaki sosyal ve kültürel alışverişlerin derinleştirilmesidir.⁵⁶ Bu bağlamda akla ilk gelen konu ise farklı kültürlerden insanların bir araya gelmesidir. Bunun da en önemli yolu turizmdir. 2010-2020 yılları arasında Çin'den Türkiye'ye gelen turist sayılarını gösteren veriler Tablo-2'de sunulmuştur. Türkiye-Çin arasındaki turizm faaliyetlerine Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısı açısından bakıldığında Türkiye'nin çok düşük bir pay aldığı görülmektedir. Türkiye tarafından 2013 yılından itibaren dış ticaret kapsamında yıllık ortalama 20.4 milyar ABD doları açık verildiği göz önünde bulundurulduğunda, bu açığın turizm yoluyla azaltılmasına yönelik faaliyetlerde bulunulmasının Türkiye açısından önem arz ettiği görülmektedir.

Tablo-2: 2010-2020 Yılları Arasında Çin'den Türkiye'ye Gelen Turist Sayıları

Yıl	Gelen Turist Sayısı ⁵⁷	Dünyadaki Çinli Turist Sayısı ⁵⁸	Oran
2010	77.142	57.390.000	%0.13
2011	96.701	70.250.000	%0.13
2012	114.582	83.180.000	%0.13
2013	138.876	98.190.000	%0.14
2014	199.746	107.280.000	%0.19
2015	313.704	116.890.000	%0.26
2016	167.570	122.030.000	%0.14
2017	247.277	130.510.000	%0.19
2018	394.109	149.720.000	%0.26
2019	426.344	154.630.000	%0.28
2020	40.264	20.230.000	%0.20

56 Yiping Huang, "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment", China Economic Review, 2016, Cilt: 40, Sayı: 9, 314-321, s. 319.

57 Türkiye İstatistik Kurumu Resmî İnternet Sayfası, <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=egitim-kultur-spor-ve-turizm-105&dil=1> (Erişim Tarihi:18.11.2021).

58 <https://www.statista.com/statistics/1068495/china-number-of-outbound-tourist-number/> (Erişim Tarihi:18.11.2021).

Kuşak Yol inisiyatifinin ortaya koymuş olduğu ucuz nakliye, aralıksız ihracat, malların kısa ve ucuz yoldan alıcıya ulaşması gibi kavramlar son derece ilgi çekicidir. Ancak genelde anılan kavramlar ile sürecin başlama ve bitiş noktalarını esas olan bir yaklaşım ortaya koymaktadır. Projeye dâhil olan geçiş ülkelerin projeden nasıl kârlı çıkacağına dair değerlendirmeler son derece kısıtlıdır.⁵⁹ Kuşak Yol inisiyatifi, Türkiye için demiryolunun geçtiği bütün güzergâhlar için fırsatlar sunmaktadır. Özellikle Orta Asya’da bulunan Türk Cumhuriyetleri ile uluslararası ticaretin geliştirilmesi kapsamında büyük potansiyel mevcuttur. Türkiye’nin projeden en önemli beklentilerinden birinin Orta Asya’daki Türk Cumhuriyetleriyle ekonomik, kültürel ve siyasal bağların güçlendirilmesi olması muhtemeldir. Bu kapsamda 12 Kasım 2021 tarihinde gerçekleştirilen Türk Konseyi 8’inci Zirvesinde teşkilatın isminin “Türk Devletleri Teşkilatı” olarak yeniden adlandırılması önem arz etmektedir.⁶⁰ Bu noktada Türkiye’nin Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile ortaklık alanlarının genişlemesi ve mevcut ortaklıkların geliştirilmesi maksadıyla Kuşak Yol inisiyatifinin imkânlarından istifade etmesi makul bir beklenti olarak karşımıza çıkmaktadır. Bahse konu ülkelerin özellikle altyapı konusundaki düşük kapasitelerinin Kuşak Yol inisiyatifi ile ortaya konan projeler marifeti ile yükselecek olması Türkiye’nin çıkarları ile örtüşmektedir. Bu husus gerçekleştirilirken dikkat edilmesi gereken en önemli noktalardan biri ise Çin’in menfaatlerinin göz ardı edilmemesi olmalıdır. Çin’in projeye ayırdığı kaynak göz önüne alındığında, kendi kaynaklarının farklı ülkelerin stratejik amaçları için kullanılması Çin’in hassasiyet göstereceği bir konudur. Bu bağlamda, Türkiye- Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ilişkilerinin bir boyutunun da Çin ile ilişkiler olduğu söylenebilir. Bu da Türkiye açısından yönetilmesi gereken bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ucuz Çin mallarının Türkiye üzerinden Avrupa pazarlarına ulaşması ise Türkiye’deki üreticiler açısından önemli riskler barındırmaktadır. Üretim maliyetleri açısından son derece avantajlı olan Çin, bunun üzerine ulaşım maliyetlerini de azalttığı takdirde rekabet gücünü en üst seviyeye taşıma imkânına sahip olacaktır. Bu da dış ticaret bağlamında mallarının önemli bir bölümünü Avrupa’ya ihraç eden Türkiye için riskli bir durum teşkil etmektedir. Türkiye, 2020 yılında Avrupa Birliği ülkelerine toplam 69 milyar ABD doları (Türkiye’nin 2020 yılındaki toplam ihracatının %41,3’üne denk gelmektedir) tutarında ihracat gerçekleştirmiştir.⁶¹ Kuşak Yol inisiyatifinde rol almakta olan Türkiye’nin, Avrupa pazarındaki ticari konumunu riske atmak pahasına bu projenin içinde yer alırken, gelecekteki riskleri iyi hesaplaması gerekmektedir.

59 Ömer Kul, a.g.m., s. 98.

60 Türk Devletleri Teşkilatı Resmî İnternet Sayfası, <https://www.turkkon.org/tr/organizasyon-tarihcesi> (Erişim Tarihi 21.11.2021).

61 Ticaret Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Yanıbaşımızdaki Dev Pazar Avrupa Birliği”, <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/yani-basimizdaki-dev-pazar-avrupa-birligi> (Erişim Tarihi: 14.11.2021).

Bu proje ile Çin'in, ekonomik ve ticari ilişki kurduğu ülkelerde siyasi etki sahibi olmayı isteyeceği de son derece açıktır.⁶² Siyasi etkiye sahip olmak kısa vadede az gelişmiş Afrika ve Asya ülkeleri için Çin'in gerçekleştirebileceği bir durum olabilir. Ekonomik ilişkilerin zamanla siyasi bir etki unsuru olarak kullanılması Kuşak Yol inisiyatifinin Çin'in dış politikasının bir enstrümanı olarak kullanılabilmesi değerlendirilmeli ve buna göre strateji geliştirilmesi isabetli olacaktır.

Sonuç

Kuşak Yol inisiyatifini gerçekleştirmek için Çin'i tetikleyen birçok etken bulunmasına rağmen iki faktörün ön plana çıktığı görülmektedir. Bunlardan ilki, Çin tarafından yüksek sesle dile getirilmese de ABD hegemonyasına alternatif oluşturmak üzere ekonomik gelişim tabanlı “barışçıl hegemon” olma iddiası, ikincisi ise Çin'de üretilen ürünlerin devasa Çin ekonomisinin ihracat bağımlı yapısı nedeniyle hedef piyasalara kesintisiz ulaşımının sağlanmasının gerekliliğidir. Bu bağlamda Çin tarafından deniz ulaşım yollarını kapsayan “21'inci Yüzyıl Deniz İpek Yolu” ve kıtasal ulaşımı sağlayan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” projeleri birleştirilmiş ve Kuşak Yol inisiyatifi olarak dünyaya ilan edilmiştir. Deniz ulaşım yolları üzerindeki kontrolün ABD elinde bulunması, Çin'i aynı zamanda kıtasal bir ticaret yolu inşa etmeye zorlamıştır. Bu bağlamda Kuşak Yol inisiyatifinin özellikle karada inşa edilmekte olan ulaşım ağlarının Çin için bir tercih değil; tam tersine zorunluluk olduğunu iddia etmek yanlış olmayacaktır.

Kuşak Yol inisiyatifi, Çin'in dünya tarihindeki en büyük ve en kapsamlı ticaret ağını sabırla ve yıllara yayarak gerçekleştirme stratejisinin bir ürünü olarak karşımıza çıkmaktadır. Çin için stratejik önemde olan husus, Çin mallarının emniyetli, kesintisiz ve maliyet etkin bir şekilde hedef pazarlara ulaştırılmasıdır. Bu hedef doğrultusunda Çin'de üretilen ürünlerin dünya pazarlarına daha az maliyetli ve daha kısa sürede ulaşacak olması Kuşak Yol inisiyatifinin ekonomik amacının temelini oluşturmaktadır.

Türkiye açısından, Kuşak Yol inisiyatifinin ortaya koyduğu riskler ve fırsatlar bulunmaktadır. Risklerin en büyüğü, hâlihazırda üretim maliyetleri açısından rekabet üstünlüğü bulunan Çin mallarının daha düşük sevkiyat maliyetleri ile Avrupa pazarına ulaşabilecek olmasıdır. Bu husus, Kuşak Yol inisiyatifi tamamlandığında Çin'de üretilen ürünlerin, Türkiye'nin ihracatının yaklaşık yarısını gerçekleştirdiği Avrupa pazarlarına Türk mallarından daha ucuza ulaşması anlamına gelmektedir. Böyle bir ortamda Türkiye'deki ihracatçıların Avrupa pazarı özelinde Çinli üreticilerle rekabet etmesi son

⁶² Serdar Yılmaz, “Yükselen Güç Çin'in Kuşak Yol Girişimi”, Tuğçenur Ekinci Furtana (ed.), a.g.e., 84-97, s. 91.

derece zor olacaktır. Bu riski azaltmanın en makul yolu ise katma değeri yüksek ürünlerin üretilmesine öncelik verilmesi olarak gözükmektedir. Bir diğer risk unsuru ise Çin'in ekonomik ilişkileri siyasi baskı unsuru olarak kullanılabilme olasılığıdır.

Fırsatlar kapsamında ise iki husus ön plana çıkmaktadır. Bunlardan birincisi Türkiye'nin Orta Asya'da bulunan Türk Cumhuriyetleriyle ilişkilerindeki gelişim potansiyelidir. Kuşak Yol inisiyatifi kapsamında Orta Asya coğrafyasında geliştirilmekte olan altyapı projeleri, Türkiye ile bağların ekonomik, kültürel ve siyasal anlamda güçlenmesini destekleyecek mahiyette gelişmektedir. İkinci husus ise, proje kapsamında ön plana çıkarılan toplumlar arası sosyal ve kültürel alışverişidir. Bunun gerçekleşmesi ise turizm yoluyla sağlanabilecektir. Çin toplumundaki sermaye birikimi ile beraber bu toplumun dünyaya açılması kaçınılmazdır. Bu kapsamda, Türkiye'ye daha fazla Çinli turistin ülkeye gelmesini sağlamak amacıyla Çin'deki tanıtım faaliyetlerine önem atfedilmesi uygun olacaktır.

Kaynakça

Kitaplar

FURTANA Tuğçenur Ekinci (ed.), Kuşak Yol inisiyatifi Türkiye'nin Uluslararası Ticaretine Etkisi, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, İstanbul, 2021.

JİN PİNG Xi, Governance Of China III, Foreign Languages Press, Pekin, 2020.

TANRIDAĞLI Ferhat Kurban, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Gerçeği ve Türk Dünyası, Doğu Kütüphanesi Yayınları, İstanbul, 2020.

YILDIRIM Sami, Uluslararası İlişkilerde Asya Kuşak Yolun Jeo-Ekonomisi ve Güvenliği, Nobel Yayınları, Ankara, 2018.

Makaleler

AYDIN Figen, "Çin Yükselişi'nin Ekonomik Perspektifi Ve Gelecek Tahminlerinin Orta Asya'ya Yansımaları", Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, 2019, Cilt: 4, Sayı: 8, ss. 1-12.

BRAKMAN Steven, FRANKOPAN Peter, GARRETSEN Harry ve VAN MARREWĪJK Charles, "The New Silk Roads: An Introduction to China's Belt and Road Initiative", Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 2019, Cilt: 12, Sayı: 1, ss. 3-16.

BROBBEY Thomas Ameyaw, "The Belt and Road Initiative: Debt Trap and Its Implication on International Security", Asian Journal of Multidisciplinary Studies, 2018, Cilt:1, Sayı:2, ss. 1-9.

ÇAKAN Varis, "Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar Ve Gerçekler", Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 2017, Cilt: 1, Sayı: 1, ss. 35-52.

ÇAKAN Varis, "Ülke tanıtımı: Geçmişten Günümüze Çin", Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 2017, Cilt: 1, Sayı: 1, ss. 111-130.

ÇAKILCI Ulaş Birkan, "Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri", Fiscoeconomia, 2021, Cilt: 5, Sayı: 1, ss. 87-98.

CATAL Sefa, "Kuşak ve Yol inisiyatifinin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri", Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2019, Cilt: 19, Sayı: 15 Temmuz Özel Sayısı, ss. 101-124.

DE SOYRES François , MULABDIC Alen, MURRAY Siobhan, ROCHA Nadia, RUTA Michele,

“How Much Will The Belt And Road Initiative Reduce Trade Costs?”, *International Economics*, 2019, Cilt: 159, ss. 151-164.

DRUŽBACKÁ Barbora, “Turkish-Chinese Cooperation on the Belt & Road Initiative”, *Economic Review*, 2021, Cilt:50, Sayı: 2, ss. 161-180.

DU Julan ve ZHANG Yifei , “Does One Belt One Road Initiative Promote Chinese Overseas Direct Investment”, *China Economic Review*, 2018, Cilt 47, Sayı: 2, ss. 189-205.

DURDULAR Arzu, “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, *Avrasya Etüdüleri*, 2016, Cilt: 49, Sayı: 1, ss. 77-97.

FİLİZ Taner, “Çin’in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye’nin Konumu Üzerine Bir İnceleme”, *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2020, Cilt:2, Sayı:2, ss. 117-133.

GÜNAY Enver, ÇETİNER Sibel, SEVİNÇ Sebile ve KÜTÜKÇÜ Esra, “Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye - Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor İle Kuşak Ve Yol Girişimi”, *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2019, Cilt: 9, Sayı: 2, ss. 157-175.

GÜNER Bülent, “OBOR Girişiminin Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2018, Sayı:37, ss. 112-123.

HUANG Yiping, “Understanding China’s Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment”, *China Economic Review*, 2016, Cilt: 40, Sayı: 9, ss. 314-321.

İSTİKBAL Deniz, “Afrika’da İşbirliği ve Rekabet: Türkiye ve Çin”, *SETA Yayınları*, s.10, <https://setav.org/assets/uploads/2020/10/R172.pdf>, (Erişim Tarihi: 15.11.2021)

JACKSON Karen ve SHEPOTYLO Oleksandr, “Belt and Road: The China dream?”, *China Economic Review*, 2018, Cilt:67, Sayı: 6, ss. 1-22.

KARAMURLU Berkan, “Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti’nin Küresel Hegemonya Girişimi”, *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 2020, Cilt: 3, Sayı: 6, ss. 54-81.

KULAKSIZ Sıla, “Financial Integration via Belt and Road Initiative: China–Turkey Cooperation”, *Global Journal of Emerging Market Economies*, 2019, Cilt: 11, Sayı: 1, ss. 48-64.

ÖZDAŞLI Esme, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi Ve Küresel Etkileri”, *Journal of Turkish Studies*, 2015, Cilt: 10, Sayı: 14, ss. 579-596.

TEKİR Osman ve DEMİR Nesrin, “Çin’in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı”, *Manisa Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 2019, Cilt: 26, Sayı: 1, ss. 263-276.

ÜZÜMCÜ Adem ve AKDENİZ Sıdıka, “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, *Avrasya Etüdüleri*, 2014, Cilt: 45, Sayı:1, ss. 171-198.

VURAL Çağla ve AYDIN Hasan, “Dolar Diplomasisi Ve Borç Tuzağı Diplomasisi: ABD Ve Çin Örneklerinin Karşılaştırılması”, *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi*, 2019, Cilt: 5, Sayı: 3, ss. 174-194.

YILMAZ Serdar, “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye’ye Etkisi”, *Opus Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, Cilt:16, Sayı:32, ss. 5274-5301.

İnternet Kaynakları

<https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf> (Erişim tarihi: 09.11.2021).

<https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/yani-basimizdaki-dev-pazar-avrupa-birligi> (Erişim Tarihi: 14.11.2021).

https://ticaret.gov.tr/data/5f3b925713b876ea88e4c9c4/chc_%C3%BCIke%20_profili_18_nisan_2021.pdf (Erişim Tarihi:14.11.2021).

<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (Erişim Tarihi: 15.11.2021).

<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri> (Erişim Tarihi:15.11.2021).

<https://www.statista.com/statistics/1068495/china-number-of-outbound-tourist-number/> (Erişim Tarihi:18.11.2021).

<https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=egitim-kultur-spor-ve-turizm-105&dil=1> (Erişim Tarihi:18.11.2021).

<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative> (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

<https://en.unesco.org/silkroad/silkroad-interactive-map> (Erişim Tarihi: 19.11.2021).

<https://digitallibrary.un.org/record/862351> (Erişim tarihi:21.11.2021).

<https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 21.11.2021).

https://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/china_e.htm#docsOthHeading (Erişim Tarihi:21.11.2021).

<https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/silk-road/> (Erişim Tarihi:21.11.2021).

<https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (Erişim Tarihi: 21.11.2021).

<https://www.turkkon.org/tr/organizasyon-tarihcesi> (Erişim Tarihi 21.11.2021).

■ Dz.Bnb. Şefik KAHVE*

DONANMALARIN SOSYAL MEDYA KULLANIMLARININ STRATEJİK İLETİŞİM KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ



Deniz Kuvvetleri
(<https://www.dzkk.tsk.tr/>)

* MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 9'uncu Dönem Karargâh Subaylığı Eğitimi.

Öz

Dünya donanmaları tarih boyunca teknolojik gelişmeler için en önemli uygulama alanlarından birisi olmuştur. İnternetin uygulama alanlarının genişlemesi ve kitlelerin internete erişimlerinin artması ile birlikte donanmalar da internet ve sosyal medyayı etkin olarak kullanmaya başlamış, kendi hiyerarşik yapıları içerisinde profesyonel ekipler oluşturmuşlardır.¹ Bu çalışma; kendine özgü koşullara ve hiyerarşik yapıya sahip donanmaların sosyal medyayı nasıl kullandıkları ve daha da önemlisi sosyal medyanın gücünü nasıl kullanabilecekleri sorusuna cevap arama amacını taşımaktadır. Bu maksatla, çeşitli ülkelerin donanmaları tarafından kullanılan stratejik iletişim yaklaşımları incelenmiş, çalışma kapsamında ulaşılan sonuçlardan istifade ile yapılan değerlendirmelere istinaden öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Donanma, Stratejik İletişim, Sosyal Medya, Kurumsal İmaj, Meslek Seçimi.

Giriş

Denizciliğin geliştirilmesi üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin hak ve menfaatleri açısından hayati önemi haizdir. Bu kapsamda donanmanın en kıymetli bileşeni olan personelinin nitelikli gençler arasından seçilmesi ve donanmalar tarafından icra edilen faaliyetler için kamuoyu desteğinin sağlanması esastır.

Kamuoyu desteğinin istenen seviyede sağlanabilmesi açısından medya kullanımının amaca ulaşmadaki en kısa ve etkin yol olduğu aşikardır. Bununla ilişkili olarak, son 30 yıllık periyotta hız kazanan teknoloji devrimi, bilgisayarlar ve internet iletişimi sayesinde sosyal ilişkiler de dijitale taşınmaya başladı.² Veri işleme, makine öğrenmesi gibi teknolojiler özellikle 2010 yılı sonrasında üst düzey teknolojik fikirlerin önünü açtı ve bunlar hayatın her aşamasına adım adım dahil oldu. Bu sayede medyanın, kamuoyunu oluşturma, değiştirme ve yönlendirme gücü, başka bir ifade ile toplumun algısını değiştirme gücü yadsınamayacak bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Savunma Bakanlığı tarafından, “algı yönetimi, hedeflenen kitlelerin duygu, düşünce ve motivasyonlarına etki edilmesi maksadıyla, seçilen spesifik bilgi veya işaretlerin kullanılarak hareket edilmesi, istihbarat sistemleri ve liderlerin resmi hesapları vasıtasıyla hedef kitlenin, uygulayanın hedefine uygun bir şekilde davranmasını sağlamaktır”³ şeklinde tanımlanmıştır.

¹ Dz.K.K.İğrı Resmi İnternet Sitesi, <https://www.dzkk.tsk.tr/Anasayfa/GaleriDetay/5ff45cc7ade1252c28892da5> (Erişim Tarihi: 21.01.2022)

² Abdulsamet GÜNEK, “Türk Kamu Diplomasininin Stratejik İletişim Yaklaşımı Bağlamında Yapılandırılması: Bir Model”, Doktora Tezi, 2017, s.16

³ Hakan HÜGÜL, Algı Yönetimi ve Medya: İnegöl Olaylarının Basında Sunuluşunun Algı Yönetimi Kapsamında Analiz Edilmesi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Güvenlik Bilimleri Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2011, s. 20-22

Günümüzde profesyonellik arz eden bir iş kolu olarak nitelendirilen askerlik mesleğinin geçmişine bakıldığında ülkelerin geçmişten gelen kültür dokularına istinaden bu mesleği konumlandığı yerin değişkenlik gösterdiği gözlenmektedir. Bu kapsamda, zorunlu hizmet, toplumsal sınıflar, geçim sıkıntısı, adrenalin, hırs vb. kavramların değişken ağırlıklar ile bu tercihe etki ettiği görülmektedir⁴.

Bu çerçevede donanmalar tarafından personel temininin sağlanması, personelin meslek içerisinde kalma süresinin uzatılması, kamuoyu desteğinin sağlanması amacıyla sosyal medya vasıtası ile stratejik iletişim argümanları özellikle 18-29 yaş aralığı hedeflenerek etkin olarak kullanılmaktadır. Donanmalar tarafından kullanılan sosyal medya içerikleri için “Kurumsal Sosyal Medya (Enterprise Social Media)” tabiri 2014 yılı itibarı ile kullanıma başlanmıştır.⁵

Araştırma kapsamında Türk Donanmasına ilave olarak ABD, Almanya, Avustralya Birleşik Krallık, İtalya ve İrlanda Donanmaları resmî sosyal medya hesapları ile web sayfaları incelenmiştir. Araştırmada sınırlılıklar açısından sivil bir internet kullanıcısının erişimde bulunduğu kabul edilmiştir. Ulusal ya da özel kanallar tarafından ziyaret, tanıtım, program vb. maksatlarla oluşturan materyaller ve silahlı kuvvetler içinde tanıtım faaliyetleri de bulunmasına rağmen bu hususlar kapsam dışı bırakılmıştır. Konu bütünlüğünün sağlanması açısından stratejik iletişim ile ilgili kavramsal açıklamalar yapılmış, müteakiben örneklem olarak seçilen ülkeler için karşılaşılan materyalin yorumlanması ile ilgili devletler tarafından vurgulanan esaslar değerlendirilmiştir. Özellikle son 5 yıl içerisinde ordu ve donanmaların sosyal medya kullanımları ile ilgili yapılan araştırmalar kapsamında personel tarafından sosyal medyanın kullanımının etkileri üzerine yoğunlaştıkları görülmüş, ancak bahse konu husus çalışma kapsamında değerlendirilmemiştir.

1. Strateji ve Stratejik İletişim Kavramları

1.1. Strateji

Strateji, literatüre askerî bir terim olarak girmiştir. Terimin, savaş bağlamında yapılmış birçok tanımı bulunmaktadır. Alman Generali Clausewitz stratejiyi “muharebenin savaşın amaçlarına hizmet edecek şekilde kullanılması” olarak tanımlarken, Alman Mareşali Moltke ise “bir generalin emrindeki araçları savaşta amaca ulaşmaya yönelik kullanması” olarak tanımlamıştır⁶. Söz konusu

4 Erik Jan Zürcher, Askerlik İş: Askerî İşgücünün Karşılaştırmalı Tarihi 1500-2000, İletişim Yayınları, İstanbul, 2017, s. 11-18.

5 Gail Fann Thomas, Social Media Use in the US Navy: Opportunities and Challenges, Naval Postgraduate School Naval Research Program, 2015, <http://hdl.handle.net/10945/57946> (Erişim Tarihi: 26.10.2021)

6 John Baylis ve James Wirtz Colin, Introduction: Strategy in the Contemporary World: Strategy After 9/11. In J. Baylis, J. J. Wirtz and C. S. Gray (Eds.), Strategy in the Contemporary World: An Introduction to Strategic

tanımlardan hareketle, askerî bağlamda strateji “savaşın hedeflerine ulaşmak amacıyla eldeki uygun araçları kullanarak izlenilen yol” olarak tanımlanabilir.

1.2. Stratejik İletişim

Stratejik iletişim kurumsal itibarın etkin yönetimi maksadıyla iletişimin stratejik bir yetenek olarak kullanılması şeklinde tanımlanmaktadır. Bu bağlamda en uygun mesajın ilgili kamuoyuna ulaştırılmasını ve kamuoyunun bilgilendirilmesini amaçlayan belirlenmiş mesajların kurumun vizyon ve hedeflerine uygun şekilde ilgili kamuoyu ile paylaşılmasını ve kamuoyu algısının olumlu şekilde şekillenmesini sağlayacak ve etkilemeyi esas alan aktif bir iletişim sürecidir.

Yumuşak güç, stratejik iletişim ve kamu diplomasisi birbirleri ile iç içe geçmiş ve beraber değerlendirilmesi gereken kavramlardır. Alexander L. Vuving, Nye’in “başkalarının isteğimiz yönünde istemelerini sağlama” tanımlaması, başkalarının isteğinin bir direktme mi yoksa pasif bir kabullenme mi olması gerektiği konusunda tartışma yaratmış, yumuşak güç kavramının “başkalarının, istediğimiz yönde istemelerini sağlama veya kabul etmelerini sağlama” şeklinde olması gerektiği üzerinde durmuştur.⁷ Algı yönetimini elinde bulunduran kesimin istek/diretmelerinin güçlü bir istek veya pasif bir kabullenme olup olmadığının hedef kitle tarafından anlaşılması her zaman net olmayabilir.⁸ Yumuşak güç, ülkenin cezbetme gücü olarak değerlendirilebilirken, kamu diplomasisi, kamu kurumlarının “yumuşak güç” aracı olarak ön plana çıkmaktadır.⁹ Sonuç olarak ortaya çıkan etkiyi artırmak üzere, birbirlerinin faaliyet ve tekniklerini kullanmakla beraber aynı anlamı ifade etmezler.

Stratejik iletişim ile ilgili kavramlar arasında “silah olarak fikirler” yaklaşımı da yer almaktadır. Bu yaklaşım, kaynaktan hedef kitlelere doğru bir enformasyon bombardımanı olarak da algılanabilmesi¹⁰ sebebiyle zaman zaman yanlış anlaşılmalara neden olabilmektedir. Bahse konu yaklaşım özellikle 1950 sonrası ABD Donanması tarafından medyanın etkin olarak kullanımı ile ağırlık kazanmış ve günümüzde ise tüm büyük donanma sahibi devletler tarafından sosyal medya vasıtasıyla kullanılmaktadır.

Studies (Fifth edition), Oxford: Oxford University Press, 2016, s.1-14

7 Alexander L. VUVING, (2009), How Soft Power Works, <http://apcss.org/Publications/Vuving%20How%20soft%20power%20works%20APSA%202009.pdf>, s.9 (Erişim Tarihi:20.10.2021)

8 Tuba ÇAVUŞ, Dış Politika da Yumuşak Güç Kavramı ve Türkiye'nin Yumuşak Güç Kullanımı, *iibfdergisi*, 2012, ss. 23-37, s.4, <http://iibfdergisi.ksu.edu.tr/en/download/article-file/107654> (Erişim Tarihi:20.10.2021)

9 Eytan Gilboa (2008). “Searching For A Theory of Public Diplomacy”. *The Annals of The American Academy of Political And Social Science*, 616(1), ss.55-77, s. 58

10 Dana Patric Eyre ve James R. Littleton (2012). “Shaping The Zeitgeist: Influencing Social Processes As The Center Of Gravity For Strategic Communications in The Twenty-First Century”. *Public Relations Review*, 38(2), ss. 179-187, s.180

1.3 Stratejik İletişim Sistemleri Yazılımları

Stratejik iletişim sistemleri yazılımlarını, kolay erişim, zaman içinde otomatik olarak güncellenen brifingler, özelleştirilebilir ve çoğaltılmış kontrol panelleri/ekranlar, blog ve herhangi bir analiz sürecinde uyarı başlatma kabiliyeti dahil olmak üzere birçok geliştirme içeren sistemler bütünü olarak algılamak mümkündür. Bu bağlamda, bir kurumsal strateji yönetim aracı olarak kullanılan web tabanlı destekleyici sistemler, donanmaların tüm işlevsel seviyelerinden kilit performans göstergelerini bir araya toplamakta, donanmanın üst düzey yöneticilerine ve tüm alt komuta seviyelerine stratejik olarak odaklanmış bilgiler sunabilme avantajı sağlamaktadır. Bahse konu yazılımlar vasıtası ile derlenmiş bilgiler donanmaların ilgili birimleri tarafından sosyal medya hesapları üzerinden paylaşılabilir. ¹¹

Siber ortama dahil olan dijital donanmalar için gerçek dünyadan farklı olarak en büyük tehdit olan siber saldırılar ile geleneksel askeri araçlarla mücadele etme imkânı yoktur. Bu kapsamda siber saldırılar ile mücadele için çok sıkı bir şekilde çalışan bilgisayar uzmanlarının görev yaptıkları birimlerin oluşturulmasına ve teknolojinin yakinen takibine ihtiyaç vardır. Düzgün yönetilemeyen bir süreç kurumun marka değerine ciddi hasar verebilmektedir. ¹¹



Şekil-1: USS Kidd¹²

Siber saldırıların kuruma olumsuz etkileri kapsamında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Donanması'na ait USS Kidd Destroyerinin Facebook sayfasına yetkisiz erişim girişimi ele alınabilir. Ekim 2021 ayı içerisinde USS Kidd'in Facebook sayfasına bir yayıncı tarafından yetkisiz erişim sağlanmış, yayıncı sayfanın kontrolünü iki gün boyunca elinde tutarak sayfa üzerinden canlı olarak "Age of Empires" oyunu oynamıştır.

¹¹ Elif Fisunoğlu, Destinasyon İmajı Oluşturmada Stratejik İletişimin Rolü, Doktora Tezi, 2021, s.76

¹² [https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Kidd_\(DDG-100\)#/media/File:US_Navy_110518-N-OI955-090_The_Arleigh_Burke-class_guided-missile_destroyer_USS_Kidd_\(DDG_100\)_is_underway_in_the_Pacific_Ocean.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Kidd_(DDG-100)#/media/File:US_Navy_110518-N-OI955-090_The_Arleigh_Burke-class_guided-missile_destroyer_USS_Kidd_(DDG_100)_is_underway_in_the_Pacific_Ocean.jpg) (Erişim Tarihi: 22.02.2022)

ABD ilgilileri tarafından yapılan açıklama sonrasında yaşanan durumun USS Kidd'in sosyal medya hesabı yöneticisinin "Age of Empires" oyununa girmeden önce Donanma'ya ait hesaptan çıkış yaparak kendi hesabına geçmeyi unutmuş olmasından kaynaklandığı belirtilse de sosyal medyada bahse konu durumun ciddi bir güvenlik açığı olduğu ve olayın kurumu küçük düşürdüğü yönünde haberler yer almıştır.¹³

2. Donanmalar Tarafından Sosyal Medya Kullanımı

Eylem ve söylemin belirlenen amaçlar için koordine edilerek hedeflenen kitlenin yönlendirilmesi faaliyeti olarak ele alınan stratejik iletişimin donanmalar tarafından kullanımı ile arzu edilen sonuç, donanmalarda görev yapmak için aday kriterini karşılayan kitlenin meslek seçiminde yönlendirici bilgi alarak karar vermesine etki edebilmek, mevcut personelin kurumsal aidiyetlerini artırmak ve çoğu zamanda icra edilen/edilecek faaliyetler için kamuoyu desteği sağlayarak yapılan faaliyetlerin haklı gösterilmesini sağlamaktır¹⁴. Bu kapsamda hem süreklilik arz eden, fark edilebilir ve tam zamanlı ulaşılabilir iletişim vasıtaları tesis ederek hem de kısa süreli dikkat çeken vasıtalar ile bilgi edinme ihtiyacı oluşturacak etki yaratılması hedeflenmektedir.

I. Dünya Savaşı sırasında yapılan propaganda faaliyetleri "iletişimin savaş bağlamında kullanımı" olarak medyanın gücünün sergilenmesi açısından dönüm noktası olmuştur. Bir iletişim aracı olarak 2000'li yılların başında ön plana çıkan sosyal medya ise, kısa sürede milyonlarca kullanıcıya ulaşmıştır. Sosyal medyanın kısa sürede yayıldığı alan, ulaştığı kullanıcı sayısı ve teknoloji şirketlerinin bu alandaki vizyonları, sosyal medyanın gelişerek metaverse gibi daha farklı şekillere evrileceği ve daha fazla kullanıcıya hitap edeceğini göstermektedir.

Bu bağlamda, geçmişte farklı yöntem ve araçlarla medya ile ilişkilerini yöneten donanmalar, büyük altyapı yatırımlarına ihtiyaç duymadan kullanabilecekleri sosyal medya aracılığı ile hedef kitleleri ile doğrudan iletişime geçme imkanına kavuşmuşlardır.

Günümüzde kullanıcı sayısının milyarlar ile ifade edildiği internet sayesinde artık sosyal medya içerik ve uygulamaları her geçen gün artan şekilde daha çok insan tarafından iletişim aracı olarak kullanılmaktadır. Devletler tarafından bahse konu platformlar aracılığı ile iletişim faaliyetleri yürütülmekte, bu kapsamda stratejik iletişim karmaşık bilgi akışını yalınlaştırarak doğru biçimde ileten bir vasıta olarak kabul edilmektedir. Sosyal medyanın etkin kullanımı ile kurum ile ilgili tüm bilgilerin bir anda aktarılması yerine ilgili birimler

¹³ Someone Hacked The USS Kidd's Official Facebook Page, <https://www.navytimes.com/off-duty/military-culture/2021/10/13/someone-hacked-the-uss-kidds-official-facebook-page/> (Erişim Tarihi: 30 Ekim 2021)

¹⁴ Paul Christopher, Strategic Communication, Praeger, California, 2011, s. 3.

tarafından seçilen temalar ve anahtar bilgiler ile farkındalığın tetiklenerek daha detaylı bilgi alınabilecek platformlara belirli yaş aralığındaki insanlar hedeflenerek yönlendirme yapılabilmektedir.

Donanmaların sosyal medya kullanımlarının örneklenmesi kapsamında ilk olarak Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığının (Dz.K.K.lığı) resmi web sayfası ve sosyal medya hesapları incelenmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti denizcilik tarihinde ilk defa milli fırkateyni Mavi Vatan ile buluşmuş, ilk fazı nihayetlenen ve halihazırda MİLGEM projesinin devam eden ikinci fazı kapsamındaki dört İ Sınıfı fırkateynin inşa başlangıç arifesine gelinmiş ve projenin üçüncü fazında 7 muhrip üretilmesi öngörülmüştür. Bahse konu projelere ilave olarak, Reis Sınıfı Havadan Bağımsız Tahrikli Denizaltılar, Denizde İkmal ve Destek Gemisi Derya, TCG Anadolu ve Trakya gibi sayısız stratejik proje hayata geçirilmiş ve bu sayede Türkiye, dünyada kendi savaş gemisi ve denizaltısını tasarlayan, inşa eden ve idamesini gerçekleştirebilen 15 ülkeden birisi olmuştur. Bahse konu projelere yönelik bilgilendirmenin sosyal medya aracılığı ile yapılması sayesinde Türk Donanması'nın faaliyetleri dünya basını tarafından da yakinen takip edilmeye başlanmıştır.

Dz.K.K.lığı tarafından icra edilen tüm faaliyetler duyurular, basın duyuruları ve haberler başlıkları altında Türkçe ve İngilizce olarak sergilenmektedir.

Resmi internet sitesine ilave olarak icra edilen faaliyetler twitter ve facebook uygulamalarındaki resmi hesaplar vasıtasıyla paylaşılmaktadır.



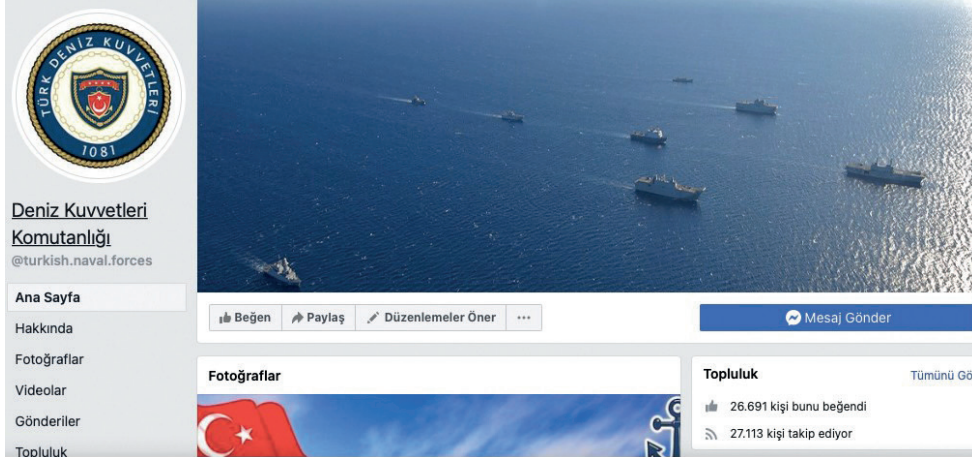
Şekil-2: Film Afişi¹⁵

Kurum görünürlüğünün artırılması maksadı ile geçmiş dönemde sinema filmi, reklam filmleri, tanıtım filmleri ve belgesellerden istifade edilmiştir. Bunlara örnek olarak Denizciler Geliyor sinema filmi, çeşitli reklamlar ile farklı televizyon kanalları tarafından Dz.K.K.lığın yüzey unsurlarında çekilen programlar verilebilir.

Dz.K.K.lığın medyadaki görünürlüğünün, Twitter ve Facebook takipçi ve paylaşım sayılarının Almanya, İtalya, Fransa gibi ülkelerin donanmaları ile karşılaştırılması neticesinde nispeten düşük seviyede olduğu ancak Dz.K.K.lığı tarafından sosyal medya kullanımının artırılması sayesinde özellikle 15-22 yaş aralığındaki gençlerin Deniz Harp Okulu (yaklaşık 300

15 https://www.imdb.com/title/tt0415744/mediaindex/?mode=desktop&ref_=m_ft_dsk (Erişim Tarihi: 21.01.2022)

kontenjan) ve Deniz Astsubay Meslek Yüksekokulu (yaklaşık 500 kontenjan)'na başvuru sayısına doğru orantılı etki sağlamaktadır.



Şekil-3: Dz.K.K.lığı Facebook Hesabı¹⁶

Personel alım faaliyetlerine ilave olarak icra edilen atış faaliyetleri, liman ziyaretleri, tören faaliyetleri vb. Youtube'dan 3 dk'yı geçmeyecek şekilde kısa videolar olacak şekilde paylaşılmaktadır.

Yıllar önce medyanın gücünü kullanmaya başlayan ABD Donanması tarafından 1944 yılında II.Dünya Savaşı sırasında algı yönetimi için Şekil-4'tekine benzer görseller kullanılmıştır. ABD Donanması II.Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş Döneminde de benzer faaliyetlerine devam etmiş ve özellikle 2000'li yılların başı itibarıyla kendisini "Dijital Donanma" olarak tanımlamıştır.¹⁷



Şekil-4: ABD Donanma Poster¹⁸

Dijitalleşen donanmalar tarafından sosyal medyanın etkin ve amaca hizmet eder nitelikte kullanımının sağlanması amacıyla ABD Donanması ve ABD Deniz Piyadeleri için "Sosyal Medya Kullanım Kılavuzları" hazırlanmıştır.¹⁹ Bahse konu kılavuzlar 2018 yılı itibarıyla her yıl güncellenmekte ve içerisinde birlik komutanlarından personel aile bireylerine kadar donanmanın tüm fertlerine sosyal medyanın kullanımı

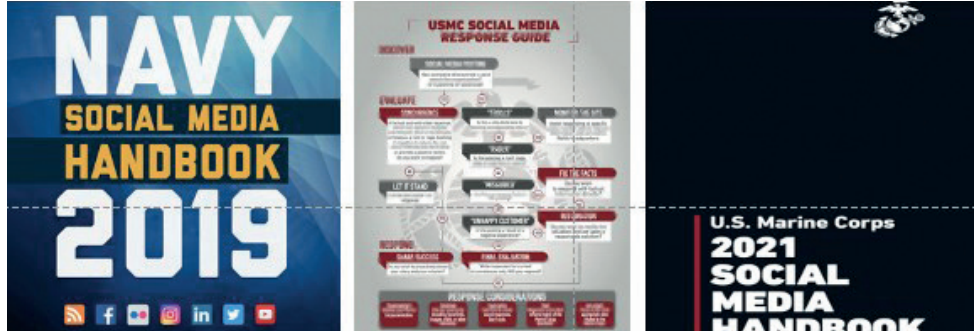
¹⁶ <https://www.facebook.com/tcsavunma/> (Erişim Tarihi: 21.01.2022)

¹⁷ Gail Fann Thomas, a.g.m, s.1

¹⁸ <https://nationalww2museum.org/submarine-service-replica-wwii-propaganda-poster/> (Erişim Tarihi: 21.01.2022)

¹⁹ US Marine Corps Social Media Handbook, 2021, <https://www.marines.mil/Portals/1/Docs/2021USMCSocialMediaHanbook.pdf> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

ile ilgili tavsiyelerde bulunmaktadır.²⁰ Bahse konu kılavuzların incelenmesi neticesinde ABD Donanmasının sosyal medya kullanımına verdiği önem, Deniz Piyadeleri Komutanı General David H. Berger'in, "Ortak bir odakta, kesinlik ve tutarlılıkla iletişim kurmalıyız." ifadesinden de anlaşılabilir.



Şekil-5: ABD Donanması ve Deniz Piyadeleri SM Kullanım Kılavuz Görseli²¹

ABD Donanması, kendi personeli ve diğer donanmalar tarafından paylaşılan içeriklerden istifade etmekte, bu bağlamda kurumsal donanma sosyal medya hesapları, içerik paylaşımı konusunda birbirlerini destekleyici bir işlev sergilemektedir. Burada ABD donanmasının kurumsal olarak birliklerini ve personelini sosyal medya kullanmaya teşvik ediyor olmasının önemli bir katkısı olduğu ifade edilebilir.

ABD Donanması tarafından paylaşılan içeriklerde kullanılan görsellerin tamamının profesyonel olarak hazırlanmış olması dikkat çekicidir ve bahse konu husus hangi seviyede olursa olsun bu konuya profesyonel olarak yaklaştıklarını göstermektedir. ABD Donanması, bir yandan personeline bu konularda eğitim verirken, diğer taraftan da kurduğu Savunma Görsel Yönetimi Operasyonu Merkezi (Defense Imagery Management Operations Center) aracılığı²² ile birliklerini ve personelini desteklemektedir. Dolayısıyla ABD donanmasının sosyal medya kullanımını teşvik ederken, kullanıcılara ihtiyaç duydukları desteği de sağladığı görülmektedir.

Çok biçimli içeriklerin kullanımı, birliklere sağlanan özgür hareket alanı, kurumsal olarak sosyal medya kullanımına teşvik edilmesi ve bu konuda destek sağlanması hususları bir arada ele alındığında, ABD Donanmasının sosyal medya kullanımını destekleyen ve bu konuda gerekli yapısal düzenlemeleri yapmış bir iletişim ekosistemine sahip olduğu ifade edilebilir. Oluşturulan bu sistemin, sosyal medyanın ağlarla bağlanan yapısına uygun

²⁰ Navy Social Media Handbook, 2019, <https://www.csp.navy.mil/Portals/2/documents/downloads/navy-social-media-handbook-2019.pdf> (Erişim Tarihi: 21 Ekim 2021).

²¹ <https://www.csp.navy.mil/Portals/2/documents/downloads/navy-social-media-handbook-2019.pdf> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

²² Savunma Görsel Yönetimi Operasyonu Merkezi (Defense Imagery Management Operations Center: <http://www.dimoc.mil>). (Erişim Tarihi: 11.10.2021).

olduğu değerlendirilmektedir. Dolayısıyla ABD Donanmasının sosyal medyaya karşı izlemiş olduğu yaklaşımın, sosyal medyanın yapısına uygun olduğu değerlendirilmektedir.

ABD Donanmasının Facebook (3,5 M takipçi) ve Twitter (1,5 M takipçi) hesapları, takipçi ve paylaşım sayıları dikkate alındığında sosyal medyayı yoğun ve düzenli şekilde kullandıkları, diğer donanmalardan farklı olarak Youtube, Pinterest ve Snapchat hesaplarını da etkinlikle işlettikleri görülmektedir.²³ Bahse konu hususlara ilave olarak diğer donanmalar ile benzer şekilde her geminin kendi sosyal medya hesabı bulunmakta ve gemi faaliyetleri kısa zaman gecikmesiyle paylaşılmakta, zaman zaman gemilerden canlı yayın yapılmaktadır.

Kurumsal sosyal medyaya ilave olarak, ABD Donanma personelinin kullanımı için uygulamalar geliştirilmekte, bahse konu uygulamalar sağlık, seyahat, spor, melbusat tedariki ve ziyaret edilen limanlardaki sakıncalı bölgelerin gösterimi vb. maksatlarla kullanılmaktadır. ABD film ve dizi sektörü özellikle denizaltı materyaline fazlasıyla yer vermektedir. Özellikle soğuk savaş döneminde toplum algısını yönlendirmek için çekilmiş olan birçok film ilgi çeken ayrıntıları ile denizaltıcılık mesleğinin tüm dünyada daha çekici hale getirilmesi tanıtılmasına etki etmiştir.

2002 yılında anonim bir tarama ağı olarak kullanılan Tor'u yaratan ABD Donanmasının sosyal medya kullanımına verdiği önem 2019 yılı içerisinde dünya genelinde katılım ile icra ettiği ve 350 milyar sosyal gönderinin analiz edilmesinin hedeflendiği "Sosyal Medya Gönderileri" konulu çalışmadan da anlaşılmaktadır. Bahse konu çalışma kapsamında insanların internette nasıl iletişim kurduklarının incelenmesi için dünyanın dört bir yanından en az 350 milyar sosyal medya gönderisinden oluşan bir arşiv oluşturmuştur. Proje ekibi tarafından verilerin hangi sosyal medya platformundan toplandığı konusunda bilgi verilmezken, herkese açık gönderilerin;

- En az 200 milyon farklı kullanıcı tarafından gönderildiği,
- Belirli bir ülkeden %30'u geçmeyecek şekilde alındığı,
- En az %50'sinin İngilizce dışında bir dilden olduğu,
- 100 farklı ülkeden en az 60 farklı dilde alındığı,
- En az %20'sinde konum bilgisinin yer aldığı bildirilmiştir.²⁴

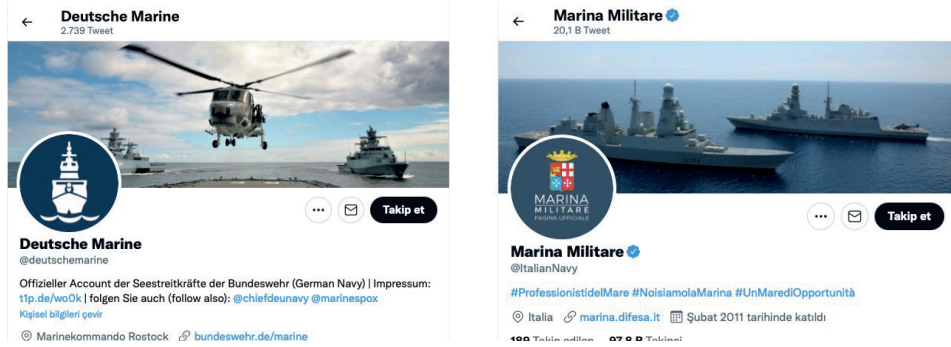
Bu kapsamda örnek çalışmadan, sadece personel temin, motivasyon vb. hususlar dışında donanmanın profesyonel bir ekibi tarafından global ölçekte

²³ ABD Donanması resmi internet sitesi <https://www.navy.mil> (Erişim Tarihi: 20.12.2020)

²⁴ "US Navy wants 350 billion social media posts" içerikli haber, <https://www.bbc.com/news/technology-48434172> (Erişim Tarihi: 25.10.2021)

araştırma çalışmalarının yapıldığı ve bahse konu çalışma sonuçlarının müteakip dönem faaliyetlerine yön vereceği anlaşılmaktadır.

Alman ve İtalyan Donanmaları tarafından sosyal medya etkin olarak kullanılmakta ancak her iki ülke tarafından yapılan açıklamalarda personel temininde ciddi sıkıntı ile karşılaşıldığı belirtilmekte ve bu kapsamda sosyal medya hesapları üzerinden özellikle kaliteli personel temini ve görevdeki personel motivasyonunun artırılmasına yönelik paylaşımlarda bulunmaktadır.



Şekil-6: Almanya ve İtalya Donanması Twitter Hesap Görşeli²⁵

İrlanda Donanmasının sosyal medya kullanım politikası ve oranına bakıldığında özellikle pandemi döneminde yaşadıkları personel sıkıntısı sebebi ile 6 gemisinin seyir faaliyetlerini iptal etmek/kısıtlı yapmak durumunda kaldığının açık kaynaklarda yer aldığı görülmüştür.²⁶ Yeni personel temini ve mevcut personelin görev devamlılığının sağlanması açısından 2020 ve 2021 yıllarında İrlanda Donanması sosyal medya hesaplarına ağırlık vermiştir.



Şekil-7: İrlanda Donanması Sosyal Medya Görşeli²⁷

²⁵ <https://twitter.com/deutschemarine> (Erişim Tarihi: 29 Ekim 2021).

²⁶ "Concern as staff shortages threaten Naval Service missions at sea" içerikli haber, <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/concern-as-staff-shortages-threaten-naval-service-missions-at-sea-1.4392719> (Erişim Tarihi: 29 Ekim 2021)

²⁷ <https://www.military.ie/en/who-we-are/naval-service/> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021).

Birleşik Krallık Donanması tarafından sosyal medya platformları ABD Donanması ile benzer şekilde kullanılmakta, tüm gemi ve üst düzey komutanların resmî hesapları bulunmaktadır. Denizaltıcı personel temin sayfası görseli Şekil-8’de gösterilmiştir.²⁸



Şekil-8: BK D/A Personel Temin Sayfası Görseli²⁹

Avustralya Donanmasının sosyal medyada kullanımında 2030-2050 yılları arasında envanterlerine dahil etmeyi planladıkları 12 yeni denizaltıya personel temini destekleyecek şekilde tüm yazılı ve görsel materyalin kullanımına ağırlık vermektedir. Hazırlanan görsel ve videoların belli bir tasarım konsepti içerecek şekilde hazırlandığı görülmektedir. Profesyonel bir ekip tarafından hazırlanan videolar ve yazılı materyal mümkün olduğunca sade ve kısa tutulmuş, tüm görevlere ilişkin olarak her rütbede personelin görüşlerine yer verilmiştir. Kitleye aktarılan hikayelerde anlatıcı ya da spiker vb. bir aracı karakter kullanılmamış, tüm bilgiler ve ayrıntılar doğrudan görevdeki personelin kendisi tarafından aktarılmıştır. Bu kapsamda yeni katılımcıları mesleğe çağırınlar yöneticiler değil, doğrudan kader birliğine ortak olunacak personel olmuştur.³⁰

Türkiye, İngiltere ve ABD örneklerinde doğrudan personel temini ile ilişkili birimlerin donanmayı tanıtıcı materyallerinin yanı sıra dünya kamuoyunda

²⁸ Birleşik Krallık Donanması Resmî İnternet Sayfası, <https://www.royalnavy.mod.uk/careers/roles-and-specialisations/services/submarine-service> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021).

²⁹ <https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/submarine-service> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021).

³⁰ David Axe, “Australia Has A Plan for Battling China—Add Lots and Lots of Submarines”, 03.07.2020, <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2020/07/03/australia-has-a-plan-to-grow-its-navy-add-lots-and-lots-of-submarines/?sh=9fb925262b25> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021)

çeşitli film ve diziler ile geniş kitlelerin dikkatini çeken ürünler sunulmaktadır. Ayrıca devlet liderleri programlarına dâhil edilen açılış, ziyaret vb. faaliyetler ile de iletişim faaliyetleri desteklenmektedir.

Bu kapsamda Prens William'ın "HMS Alliance"³¹, Hindistan Devlet Başkanı Pratibha Patil'in "INS Sindhudhvaj"³², Emmanuel Macron'un "Le Terrible" denizaltılarını ziyaretleri sosyal medyada yer bulmuş ve liderler özellikle komşu ülkelerle ilişkileri ile ilgili mesajları denizaltı ziyaretleri esnasında vermişlerdir.

Nispeten gelişmemiş ülkelerin donanmaları tarafından sosyal medyanın kullanımının incelenmesi neticesinde ise kamusal ilişkilere yönelik içeriklerin paylaşımlarda ön plana çıktığı görülmektedir. Bahse konu kurum/birliklerin paylaşımlarının genel olarak günlük akış içerisindeki faaliyetlerini paylaşımları ile ilgilidir. Çünkü bu kategoride yer alan içeriklerin büyük kısmı, rutin faaliyetler veya törenler gibi konularla alakalıdır. Dolayısıyla paylaşılan içerikler için özel bir çaba harcanmamakta ve bu da ilgi çekicilikten uzak olmaktadır. Bu türde ilave bir gayret harcanmaksızın oluşturulan ve paylaşılan içeriklerin hem temalarla ilişkilendirilememesi hem de hedef kitle açısından stratejik iletişim yaklaşımına uymaması sonucunu destekler niteliktedir.

Sonuç

Stratejik iletişim teknikleri sürekli ve alıcı odaklı bir yaklaşım sergilemektedir. Tespit edilen problem sahaları veya detay bazda alıcıya ulaştırılması arzu edilen konular alıcı kitlenin talep edebileceği tercihlere göre şekillendirilmektedir. Bu kapsamda dijital donanmalar tarafından kurumsal sosyal medyanın kullanımına yönelik analiz çalışmaları yapılmakta ve alıcı kitle yaş aralığı belirlenmektedir. Kalıcı ve etkileyici şekilde alıcıya ulaşılabilmesi için sunucu/yorumcu ya da üst yönetici makamların bilgi aktarmasına yerine donanmada görev yapan personel tarafından konu özünün verilmesine özen gösterilmekte ve alıcı kitlenin kendini meslekteymiş gibi görmesi için imkân sağlanmaktadır. Sonuç olarak kurumsal sosyal medya kullanımından olumlu neticeler alındığı Avustralya, Birleşik Krallık, İrlanda Donanmaları örneklerinde açık kaynaklara da yansımış, benzer şekilde diğer ülkeler açısından da kullanılan stratejik iletişim yaklaşımlarının mevcut durumun geliştirilmesine katkı sağladığı değerlendirilmektedir.

Kültür, tarih, jeopolitik konumu etkin askeri gücü ve evrensel değerleri ile zengin yumuşak güç kaynaklarına sahip Türkiye gibi ülkelerin donanmaları tarafından etkin ve yerinde kullanılacak sosyal medya yumuşak güç bileşenlerine katkı sağlamaktadır.

31 <https://www.bbc.com/news/uk-england-hampshire-27370492> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021)

32 President Patil to tour submarine içerikli haber, <https://www.indiatoday.in/latest-headlines/story/president-patil-to-tour-submarine-36425-2009-01-02> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021)

Donanmaların bu mecrada yerlerini alamamaları ve sosyal medyadaki paylaşımlarda kendisine yönelik enformasyonu yönetememesi durumu, itibarının zarar görmesine ve savaş bağlamında çok değerli bir olgu olan kamuoyu desteğinin kaybedilmesine sebebiyet vermektedir. Bu kapsamda donanmaların sosyal medyadaki varlıkları, günümüz itibarıyla gereklilikten ziyade zorunluluk haline gelmiştir. Dolayısıyla sosyal medyayı kullanmak isteyen orduların; öncelikle sosyal medya kullanımını destekleyecek bir kurumsal altyapı oluşturmasının (eğitim, kontrol ve teknolojik destek sağlama konularında), birliklerinin ve kullanıcıların sosyal medya kullanımında yol gösterici dokümanların (askerî doktrinler dâhil) titiz bir şekilde hazırlanmasının ve sosyal medyaya yönelik görev, sorumluluk ve yetkilerin açık bir şekilde belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.³³

Benzer şekilde çözülmesi arzu edilen problem sahalarından etkilecek kitlenin hedef kitle olarak seçilmesi ve tüm gayretin bu istikamette bilinçli olarak yönetilmesi kısa sürede problem alanlarının giderilmesini sağlayacaktır. Bu kapsamda saha etütleri iyi yapılmalı ve alınan istatistiki veriler uygun algoritmalar ile analiz edilmelidir. Bu bilgiler ışında doğru sosyal medya kullanımı ile donanmaların ihtiyaç duyabilecekleri hız ve esnekliği kazanacağı değerlendirilmektedir. Yavaş kalmaya ve kararsızlığa tahammülü kalmayan bilgi çağında, dünya donanmaları tarafından sosyal medyanın etkin olarak kullanılması zaruridir.

Kaynakça

Kitaplar

Baylis, J. ve Wirtz, J. J. Introduction: Strategy in the Contemporary World: Strategy After 9/11. In J. Baylis, J. J. Wirtz and C. S. Gray (Eds.), Strategy in the Contemporary World: An Introduction to Strategic Studies (Fifth edition), Oxford: Oxford University Press., 2016

Christopher Paul, Strategic Communication, Praeger, California, 2011

Vuving, Alexander L. (2009), How Soft Power Works, <http://apcss.org/Publications/Vuving%20How%20soft%20power%20works%20APSA%202009.pdf>, (Erişim Tarihi:20 Ekim 2021)

Zürcher, Erik Jan, Askerlik İş: Askerî İşgücünün Karşılaştırmalı Tarihi 1500-2000, İletişim Yayınları, İstanbul, 2017

Makaleler

Çavuş, Tuba, Dış Politikada Yumuşak Güç Kavramı ve Türkiye'nin Yumuşak Güç Kullanımı, *iibfdergisi*, 2012, s.4, <http://iibfdergisi.ksu.edu.tr/en/download/article-file/107654> (Erişim Tarihi:20 Ekim 2021)

Eyre, D. P. and Littleton, J. R. (2012). "Shaping The Zeitgeist: Influencing Social Processes As The Center Of Gravity For Strategic Communications in The Twenty-First Century". *Public Relations Review*, 38(2), s. 179-187.

Gilboa, E. (2008). "Searching For A Theory of Public Diplomacy". *The Annals of The American Academy of Political And Social Science*, 616(1), s. 55-77.

33 Pınar ASLAN, Halkla İlişkilerde Yeni Eğilimler: Sosyal Medya, Yüksek Lisans Tezi, 2011, s.16

Tezler, Raporlar, Konferanslar ve Paneller

Aslan, Pınar, “Halkla İlişkilerde Yeni Eğilimler: Sosyal Medya”, Yüksek Lisans Tezi, 2011

Fisunoğlu, Elif, “Destinasyon İmajı Oluşturmada Stratejik İletişimin Rolü”, Doktora Tezi, 2021,

Günek, Abdulsemet, “Türk Kamu Diplomasisinin Stratejik İletişim Yaklaşımı Bağlamında Yapılandırılması: Bir Model”, Doktora Tezi, 2017

Hügül, Hakan, “Algı Yönetimi ve Medya: İnegöl Olaylarının Basında Sunuluşunun Algı Yönetimi Kapsamında Analiz Edilmesi”, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Güvenlik Bilimleri Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2011, https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=L3BpOqu7a-qEz_YCedAg4w&no=mYIBC1_ZVnoJAMvmwVC2dQ (Erişim Tarihi: 31 Ekim 2021)

Gail, Fann Thomas, Social Media Use in the US Navy: Opportunities and Challenges , Naval Postgraduate School Naval Research Program, 2015, <http://hdl.handle.net/10945/57946> (Erişim Tarihi: 26.10.2021)

İnternet Kaynakları

ABD Donanması resmi internet sitesi <https://www.navy.mil> (Erişim Tarihi: 20.12.2020)

Birleşik Krallık Donanması Resmî İnternet Sayfası, <https://www.royalnavy.mod.uk/careers/roles-and-specialisations/services/submarine-service> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021).

“Concern as Staff Shortages Threaten Naval Service Missions at Sea”, <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/concern-as-staff-shortages-threaten-naval-service-missions-at-sea-1.4392719> (Erişim Tarihi: 29 Ekim 2021)

David Axe, “Australia Has A Plan for Battling China—Add Lots and Lots of Submarines”, 03.07.2020, <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2020/07/03/australia-has-a-plan-to-grow-its-navy-add-lots-and-lots-of-submarines/?sh=9fb925262b25> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021)

Navy Social Media Handbook, 2019, <https://www.csp.navy.mil/Portals/2/documents/downloads/navy-social-media-handbook-2019.pdf> (Erişim Tarihi: 21 Ekim 2021).

Savunma Görsel Yönetimi Operasyonu Merkezi (Defense Imagery Management Operations Center: <http://www.dimoc.mil>. (Erişim Tarihi: 11 Ekim 2021).

Someone Hacked The USS Kidd’s Official Facebook Page, <https://www.navytimes.com/off-duty/military-culture/2021/10/13/someone-hacked-the-uss-kidds-official-facebook-page/> (Erişim Tarihi: 30 Ekim 2021)

US Marine Corps Social Media Handbook, 2021, <https://www.marines.mil/Portals/1/Docs/2021USMCSocialMediaHanbook.pdf> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

“US Navy wants 350 billion social media posts”, <https://www.bbc.com/news/technology-48434172> (Erişim Tarihi: 25.10.2021)

President Patil to tour submarine içerikli haber, <https://www.indiatoday.in/latest-headlines/story/president-patil-to-tour-submarine-36425-2009-01-02> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2021)

Mavi Vatan
Mart 2022
Sayı 10

■ Sevgi YILMAZ*

ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN NÜKLEER POLİTİKALARININ DÖNÜŞÜM SÜRECİ VE DENİZALTI FİLOSUNA YANSIMASI



Çin Nükleer Denizaltısı
(<https://asianews.press/2020/05/02/china-preparing-for-war-deploys-two-new-nuclear-submarines-into-service/>)

* MSÜ, Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü (ATASAREN), Strateji ve Güvenlik Araştırmaları Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Öğrencisi,

Öz

Toplumlar oluştukları zamandan günümüze kadar onları bütünler hâlinde kapsayan devletler altında yaşamaktadırlar. Bu devletlerin ötesinde olan ve onlara belli başlı özellikler kazandıran diğer önemli terim ise bölgedir. Uluslararası ilişkilerde belli zamanlarda belli bölgelerin önemi artar ya da artırılır; azalır ya da azaltılır. Asya Pasifik coğrafyası da bu süreçte devamlı bir tehdit algısını dinamiklerinde barındırmış ve potansiyel çatışmaların merkezlerinden olmuştur. Bölgede bulunan Hindistan, Pakistan, Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti gibi devletlerin hepsi nükleer silah test etme kapasitesine sahip aktörlerdendir. Bunun yanında denizler üzerinden yürütülen hâkimiyet sahalarında yaşanan egemenlik sorunları da coğrafyanın istikrarsızlaşmasına sebep olmaktadır. Çin, bu jeopolitikte özellikle ABD ile olan ilişkileri bağlamında öne çıkmış ve yaptığı faaliyetlerle bölge politikalarına yön vermiştir. Tarihsel olarak ele alınan nükleer konusunun güncel sorunlarla entegre şekilde ele alınması geleceğe yönelik projeksiyonlar çizilmesi bağlamında önemlidir. Bu güç mücadelesi içinde Çin'in nükleer ve nükleer denizaltı modernizasyonunun incelenmesi, Asya Pasifik'te caydırıcılık üstünlüğünün doğru yorumlanabilmesini sağlayacak ve gelecek çalışmalara alan açacaktır.

Anahtar Kelimeler: Nükleer, Nükleer Denizaltılar, Caydırıcılık, Asya-Pasifik, Çin Halk Cumhuriyeti.

Giriş

Dünyada potansiyel çatışma noktalarını içinde barındıran Asya Pasifik bölgesinde deniz yoluyla oluşan sorunlar ve çözümler, Uluslararası İlişkiler ve onun altında güvenlik araştırmalarının ana konularından olmuştur. Bölge devletlerinin nükleer silahlanma minvalinde çalışılması ise diğer tüm aktörleri etkileyebilecek olan hususlar adına öngöründe bulunmak için oldukça önemlidir.

Bu makalede Asya kıtasının bölgesel ve küresel oyun kurucularından olan Çin incelenirken ilk olarak tarihsel perspektifle ilerlenerek nükleer ve küresel politikalarında lider etkisinin anlaşılmasına odaklanılacaktır. Bu politikaların Çin ordusunun stratejisine ve modernizasyonuna eklenmesi sürecinin daha net görülmesi amaçlanmıştır. Kavramsal ve kuramsal çerçeve kısmında araştırma konusunun içinde yer alan ana terimlerle beraber, konunun daraltılması anlamında açıklanması gereken coğrafi bölge özellikleri temel olarak sunulmuştur. Makalenin ana hedefi Çin'in nükleer ve nükleer denizaltı gelişimini inceleyerek, onun güvenlik algılamalarını şekillendiren bir çerçeve oluşturulmasıdır. Ayrıca, Asya kıtasının güncel sorunlarında Çin'in konumu göz önüne alınarak donanma politikası kapsamında ABD ile aralarında yaşanacak sorunların niteliği ve Asya ülkelerinin bu sorunlara etkisi

araştırılmıştır. Bu soruların cevapları arasında nükleer silahların kullanımına dair kanıtlar olup olmadığı irdelenmiştir.

Makalenin ilk kısmında Çin'in kuruluşu ve nükleer teknolojiye olan ilk bakış açıları ele alınmış, Mao Zedung'un ve Halk Savaşı doktrininin etkisi incelenmiştir. Sonrasında değişen bakış açılarında Kore Savaşı, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ile ilişkilerin bozulması, Tayvan'ın silahlandırılması, termonükleer silahların kullanılmaya başlanması durumlarının önemi açıklanmıştır.

İkinci bölümde “Barış İçinde Bir Arada Yaşama İlkeleri” üzerinden bunların sadece bölgesel güvenlik amaçlı olup olmadığı, Çin'in diğer politikalarında da “sorumlu büyük güç” kavramıyla kullanılması üzerinde durulmuştur. Nükleer silahların geliştirilmesi ve modernizasyonun ilk yıllarından sonra Deng Xiaoping ile gelen görece daha liberal dönüşüm ele alınmıştır. Sonraki bölümde Soğuk Savaş sonrası politikaların doğrusal seyirde görülebilmesi adına Beyaz Kitaplar'ın içeriğinde belirtilen nükleer teknolojiye dair kısımlar üzerinde durulmuştur. Asya Pasifik denizlerinde yaşanan sorunlar ve nükleerleşme kapsamında Çin'in etkisi irdelenmiş; bölge içinde bulunan devletlerle ilişkisi makalenin sınırları göz önünde tutularak ele alınmıştır. Ordu ve nükleer silah modernizasyonunun tartışıldığı asıl bölümde ise nükleer kapasite ve denizaltı modernizasyon süreçlerine yer verilmiştir. Daha teknik detaylara girilerek hangi savunma aracının ne maksatla kullanıldığı gösterilmek istenmiştir. Sonuç bölümünde ise önceki bölümlere dayanarak yorum ve çıkarımlar ortaya konmuş, ayrıca makaleyi geliştirmek isteyen araştırmacılar için makalenin sınırlılıkları doğrultusunda çalışma konusu önerileri verilmiştir.

Çalışmada bölgeye yönelik geçmiş olayları ve geleceğe dair yapılacak yorumları daha iyi analiz etmek adına sorulan sorular, araştırmaya rehberlik etme amaçındadır. Bu nedenle çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Literatür taramasında konuyla ilgili yerli/yabancı makale ve tez yazıları; kitaplar ve haberler gibi ikincil kaynaklar ele alınmış, sorunların oluşumuna dair kırılma noktaları belirtilmiştir.

1. Çin Halk Cumhuriyeti Kuruluşu Ve İlk Dönemde Nükleer Teknolojiye Bakış Açısı

Çin Halk Cumhuriyeti¹ milliyetçi ve komünist tarafın çatıştığı, 1927-1949 yılları arasında yaşanan Çin İç Savaşı sonrası Mao Zedong önderliğinde kurulmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrası, “bir tarafa yaslan” (lean to one side) stratejisiyle hareket eden Çin'in amacı, Sovyet Cumhuriyetlerinin içinde olmamasına rağmen devrimci siyasetini SSCB tarafından liderliği yapılan

¹ Çin Halk Cumhuriyeti'nden bu makalede “Çin” şeklinde bahsedilecektir.

sosyalist kampa dayandırmaktı.² Bu strateji ya da bakış açısı aynı zamanda Mao ve yardımcılarının, Batı bloğunun emperyalist güçlerinin Çin'e müdahale edeceği fikrini içermektedir. Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Çin Komünist Partisi (ÇKP) tarafından emperyalist bir ülke olarak görülmekteydi ve amacının Asya coğrafyasındaki devletlerde yayılmacı bir siyaset izlemeye yönelik olduğu düşüncesindeydi.³ Mao döneminde hem Kore Savaşı hem de öncesinde yapılan yoğun propagandalar göstergebilimsel analiz metodu ile açıklanabilir. Araştırmacılar bu metodu Hitler dönemi Almanya'sında Hitler'in onları yönetebilecek yegane lider olmasına yönelik düşüncelerin oluşması için de kullanmışlardır. Çin'de de Mao ve ekibinin benzer faaliyetleri sonucunda "lider bazlı politika" gelişimi ve Mao etkisi uzun yıllar devam etmiştir.⁴ Bu süreçte Çin'in nükleer silahlara sahip olduğuna kanıt olacak bir bilgi yoktur. Erken dönemde Çin'de nükleer silahların kullanılmamasının en büyük sebebi ÇKP öncülerinin, nükleer Batılı devletlerin aracı olarak görmesi ve savaşlarda belirleyici bir etkisinin olmadığını dile getirmesiydi. Hiroşima ve Nagazaki bombalandıktan sonra dahi Mao, atom bombasının savaşların kaderini etkileyemeyeceğini, yoldaş devletlerin buna inanmaması gerektiğini ve bunu onlara inandıran şeyin "burjuva etkisi" olduğunu söylemiştir.⁵ Sonuç olarak, bu süreçte Çin'in nükleere karşı aldığı tavır, onun uluslararası dünyayı nasıl gördüğü ve hangi ideolojiyle açıkladığıyla ilgilidir; savaşların sonucunu belirleyen silahlar değil insanlardır.⁶

Nükleer silahlara olan bu bakış açısının bir başka nedeninin ise Çin'in 1949 sonrasında kullandığı askeri doktrin olduğu söylenebilir.⁷ "Halk Savaşı" adı verilen bu doktrinde eski usül geri çekilme taktiği uygulanmakta ve birliklerin geniş alanlara yayılması için düşmanın büyük topraklara sürüklenmesi gerekmektedir. Bu doktrinin bir başka yöntemi de kitlelerin devrimci duygularına oynamak ve bu duyguları canlandırmaktır. Bu bağlamda ana amaç toprak kazanımı değil halkın mobilize olması adına zaman kazanmak ve böylece onların direncini artırmaktır. Sonuçta karşıdaki düşman psikolojik olarak olumsuz etkilenecek ve askeri avantajının olduğu fikrinden vazgeçecektir. Çin, savaşın başlangıcında direkt olarak bir mutlak zafer elde

2 Alastair Iain Johnston, "China's New Old Thinking The Concept Of Limited Deterrence", International Security C.20 (1995-1996): 23-31.

3 MLM Revolutionary Study Group in the U.S., "Chinese Foreign Policy during the Maoist Era and its Lessons for Today" (2007): 4, <http://www.marxists.org/history/erol/nem5/cpc-policy.pdf>.

4 Caner Çakı, Mehmet Ali Gazi, Mustafa Karaca "Kore Savaşı Ekseninde Abd-Çin İlişkilerinin Çin Propaganda Posterleri Üzerinden Analizi", Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi C.9 S.2 (2020): 1143.

5 William R. Harris, "Chinese Nuclear Doctrine The Decade Prior To Weapons Development (1945-1955)", The China Quarterly No. 21 (1965): 88.

6 Mingquan Zhu, "The Evolution Of China's Nuclear Nonproliferation Policy", The Nonproliferation Review C. 4 No.2 (1997): 40.

7 Mingquan Zhu, a.g.m., 41.

etmemeliydi. Mao bu stratejiyi şu şekilde açıklamaktadır: “Düşman ilerler, biz geri çekiliriz. Düşman ilerler, biz taciz ederiz. Düşman geri çekilir, biz takip ederiz.”⁸

2. Kore Savaşı, Çin-SSCB İlişkileri, Tayvan’ın Silahlandırılması Düşüncesi Ve Termonükleer Silahların Gelişiminin Çin Üzerindeki Etkileri

1950-1953 yılları arasında meydana gelen Kore Savaşı’nın, Çin’in nükleer silahlara olan yaklaşımını etkilediğine dair savlar vardır. Çin’in kuzeydoğu hudutlarının kontrol edilmesinde Kore’nin önemi yadsınamazdı; bu nedenle Kore’de, Çin karşıtı bir yönetimin olması durumu oldukça tehlikeliydi. BM kuvvetleri bu hudutlara yaklaşınca Çin, ABD’nin de Doğu sınırında konuşlanacağı düşüncesiyle Kuzey Kore’ye askeri destek vermeye karar vermiştir.⁹ Bu hamle savaşı Kuzey Kore lehine çevirmiştir. Çin, BM kuvvetlerini engellemiş ve onları 38’inci enlemin¹⁰ güneyine çekmiştir. Savaş zamanla bir yıpratma muharebesine dönüşmüş ve taraflar arasında ateşkes olmamış ancak üstünlük de kazanılamamıştır.¹¹ Kuzey Kore, ABD tarafından yoğun bir biçimde bombalanmaya devam etmiştir.

ABD, Çin’in savaşa girmesine karşı cevap olarak, kıyı bölgelerine saldırı düzenlenmesini ve endüstrisinin hava kuvvetleri ile tahrip edilmesini gündeme getirmiştir.¹² Çin’in harbe katılması ABD’nin Avrupa tasarılarına ivme etkisi yapmıştır, 1950 yılında Almanya’nın silahlandırılması kabul edilmiş;¹³ 4 Nisan 1951 tarihinde Amerikan Senatosu, “Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü’nde (NATO) ortak komutanlık kurulmasını, Avrupa’nın müdafaası için İspanya, Almanya ve İtalya kuvvetlerinin kullanılmasını ve dört Amerikan tümeninin Avrupa’ya gönderilmesini” içeren yasa tasarısını kabul etmiştir. Bu bağlamda ABD, Kore Savaşı’nı Doğu-Batı ve Avrupa problemlerinin artık ele alınmasını sağlayacak şekilde kullanmıştır.¹⁴ Ocak 1951’de dönemin ABD Başkanı Harry S. Truman, savaşı yönetebilmek adına olağanüstü yetki talep etmiş, hava kuvvetlerini iki katına çıkarmıştır. Suudi Arabistan, Fas ve Libya’dan üsler almış ve ordu kapasitesini yarı yarıya artırarak 3.5 milyona yükseltmiştir.

8 Savita Pande, “Chinese Nuclear Doctrine”, Strategic Analysis C.23 No.23 (2000): 2020.

9 Caner Çakı, Mehmet Ali Gazi, Mustafa Karaca, a.g.m., 1144.

10 Japonya ve Rusya arasında geçen savaştan galip çıkan Japonya, 1910 yılında Kore’yi ülke sınırlarına dahil etmiştir. 1945 sonrası Japonya’nın teslimi ile ABD ve SSCB, Kore üzerinde çatışmışlardır. Kendilerine bağlı ve yerli hükümetler kurduktan sonra da 1948-1949 yıllarında ordularını çekip 38. Enlemi sınır yapmışlardır. Bknz; Oral Sander, Siyasi Tarih, (Ankara, İmge Kitabevi, 2014): 275.

11 Caner Çakı, Gazi, Karaca, a.g.m., 1144.

12 William Stueck, The Korean War, (Princeton University Press, 1997), s. 149.

13 Oral Sander, a.g.e., 279.

14 Oral Sander, a.g.e., 280.

Böylelikle Soğuk Savaş, Uzakdoğu’da zirve yapmıştır.¹⁵ Böylelikle komünizm ile yönetilen Çin’in ilk geniş kapsamlı uluslararası müdahalesi Kore Savaşı olmuştur. Dahası SSCB ile beraber bu ideolojinin savunulmasındaki liderlerden biri olabileceğini göstermiştir. Savaş başladığında Çinli liderler içte ve dışta yoğun bir şekilde ABD karşıtı propaganda yapmaktaydı, ancak teknolojik olarak sınırlı imkanlarının olması ve henüz küresel alanda belirleyici bir yerde olmamasından ötürü propagandaları kendi halkıyla sınırlı kalmıştır.¹⁶ ABD karşıtı faaliyetler bir yandan halkı kıskırtırken bir yandan da Kuzey Kore ile ilişkileri geliştirmeye yönelik adımları oluşturmaktaydı.¹⁷ Çinli liderlerin, halkı ABD’ye karşı doldurmaları ilk bakışta onun kitleleri mobilize etmeye yönelik strateji izleyen Halk Savaşı doktrini ile uyum göstermektedir.

Savaş sonrasında 1950-1953 senelerine ait resmi evrakların ortaya çıkmasıyla, ABD yöneticilerinin belli zamanlarda Kuzey Kore’ye yönelik olarak nükleer silah kullanmayı düşündükleri görülmüştür.¹⁸ Alastair Ian Johnston, “China’s New Old Thinking the Concept of Limited Deterrence” eserinde Mao’dan bu yana tüm Çinli yöneticilerin, nükleer silahların uluslararası siyasetteki yerini büyük dikkatle takip ettiklerini ve incelediklerini söylemiştir.¹⁹ Öyle ki 1955 yılında SSCB ve Çin’in nükleer silahlara yönelik antlaşma imzalaması ve deneysel reaktör için eğitim alacak Çinli öğrencilerin Sovyetlere gitmesinin kararlaştırılması,²⁰ Halk Savaşı doktrininin askeri yöneticilerce eleştiriye tabi tutulmaya başlaması bu çıkarıma örnek olabilir.²¹ Sonuç olarak dönemin Başkan’ı Harry Truman’ın ve ABD’nin nükleer silah kullanmaya yönelik söylemi olmamasına rağmen dolaylı yoldan silahlanmayı ve tehdidi artırdığı, bu tehdidi Avrupa kıtasına ve Libya-Suudi Arabistan’la Orta Doğu’ya da yaydığı, hava kuvvetleri ile Çin limanları ve sanayisinin bombalanmasını gündeme getirdiği göz önüne alındığında Kore Savaşı’nın Çin’in nükleer silahların kullanımına yönelik bakış açısını değiştirdiği söylenebilir. Ayrıca Çin’in ilk kez geniş çaplı bir uluslararası savaşa katılıp komünist liderliğe aday ülke olarak kendini gösterdiği, ABD karşıtı küresel politika uygulamak isterken teknolojik gücünün yetersiz olduğunu gördüğü ve sınırlarında bir ABD tehdidi hissettiği de hesaba katılırsa Çinli liderlerin tehditlere karşı caydırıcılık konusunda daha etkili rol almak isteyecekleri düşünülebilir ki 1955 yılı SSCB-Çin nükleer antlaşması buna kanıt olarak gösterilebilir.

15 Oral Sander, a.g.e., 281.

16 William Stueck, a.g.e., 153.

17 Caner Çakı, Mehmet Ali Gazi, Mustafa Karaca, a.g.m., 1145.

18 Mustafa Kibaroğlu, “Kuzey Kore’nin Nükleer Silah Programı: Sebepler Ve Sonuçlar”, Uluslararası İlişkiler C.1 S.1 (2004): 157.

19 Alastair Ian Johnston, a.g.m., 8-16. çev. Samet Yılmaz, “Çin’in Nükleer Askeri Stratejisi Ve Ulusal Güvenliği”, İGÜSB D.1 C.3 (2016): 155.

20 Alastair Ian Johnston, çev. Samet Yılmaz,, a.g.m., 159.

21 Alice Langley Hsieh, “China’s Nuclear-Missile Programme Regional Or Intercontinental”, The China Quarterly No.45 (1971): 85.

Çin'in nükleer silahlanma sürecini hızlandıran bir diğer etmen ise 1950'li yılların sonlarına yaklaşılırken sarsılan SSCB-Çin ilişkileridir. Sovyet lideri Nikita Kruşçev, Sovyetler Birliği Komünist Partisi'nin 20. Kongresi'nde önceki dönem liderlerinden Josef Stalin'i dış siyasetteki hatalardan mesul tutmuş; sosyalizme erişmede değişik yolların da olabileceğini ve kapitalist ülkelerle "barış içinde bir arada yaşanabileceğini" açıklamıştır.²² Stalin'in suçlanması de-Stalinizasyon demektir ve bu durum da Mao'nun iç politikadaki varlığını tehdit etmek anlamına gelmekteydi. Dahası kapitalist devletlerle ilişkilerin yumuşamasının "Tayvan problemi" için çözüm olabileceğini düşünen Çin, 1957'de ABD'nin Tayvan'ın nükleer silahlandırma planını açıklamasıyla SSCB-Çin ilişkileri daha da gerilmiştir.²³ İkili ilişkilerin bozulmasıyla Çin, güvenliği adına nükleer faaliyetlerini hızlandırma yoluna gitmiştir. 1960 yılında SSCB ile yapılan nükleer antlaşması durdurulmuştur.²⁴

Çin'in nükleer faaliyetlerini geliştirmeye giden yolda tetikleyici olan diğer unsur da 1952 yılında termonükleer silahların geliştirilmesi olarak görülmektedir. Birleşik Krallık, ilk kez fisyon ve füzyon reaksiyonlarını kapsayan termonükleer bomba ile deneme yapmıştır. Ardından 1957 yılında SSCB de bu bombayı denemiştir. Birleşik Krallık'ın patlattığı bomba Bikini Adası'nda patlatılmıştır ve bu da Lucky Dragon gemisindeki Japon balıkçıların ve Marshall Adaları'nda yaşayan insanların radyoaktif serpintiye maruz kalarak hasta olmalarına neden olmuştur.²⁵

Son olarak 7 Ağustos 1964'te bölgede Vietnam Savaşı'nın patlak vermesiyle, Çin 16 Ekim 1964 tarihinde ilk nükleer silah denemesini gerçekleştirmiştir. Çin böylelikle ABD (1945), SSCB (1949) ve Birleşik Krallık'tan (1952) sonra nükleer silahlara sahip olan ülkeler sınıfına girmiş ve silahlarını askeri politikalarına dahil etmeye başlamıştır.²⁶

3. Orta Asya Vestfalyası–“Barış İçinde Bir Arada Yaşama İlkeleri”

1953'te dönemin Çin Başbakanı Zhou Enlai tarafından dile getirilen “Barış İçinde Bir Arada Yaşamamanın Beş İlkesi”, 1954'te Birmanya (Myanmar), Çin ve Hindistan üçlüsüyle ortak olarak oluşturulmuş ve Orta Asya Vestfalyası olarak kabul edilmiştir. Beş ilke sırasıyla şöyledir: barış içinde beraber yaşama, eşitlik ve çift taraflı fayda, egemenlik ve toprak birliğine saygı, içişlerine müdahil olmama ve saldırmama. Bu ilkelerin deklare edilmesinin 60'ıncı yılında Çin Dışişleri Bakan Yardımcısı Liu Zhenming, “bir devletin içişlerine kendi

22 Robert J. McMahon, *The Cold War A Very Short Introduction*, (New York, The Oxford University Press, 2003): 111-114.

23 Lorenz M. Lüthi, *The SinoSoviet Split: Cold War in the Communist World*, (New Jersey, Princeton University Press, 2008): 46-245.

24 Samet Yılmaz, a.g.m., 160.

25 file:///C:/Users/admin/Downloads/Radyoekoloji%208.ders.pdf.

26 Samet Yılmaz, a.g.m., 160.

vatandaşlarının ve uluslararası işlerine de tüm halkların dayanışmayla karar vermesinin önemini” vurgulamıştır. Konuşmasının devamında bu ilkelerin koruyucusunun Çin olduğunu belirtmiş ve “ortak kazanç düşüncesinin” de bunların amaçlarından birisi olduğunu söylemiştir.²⁷

1985 yılının Haziran ayında “barışçıl kullanım” hedefli nükleer iş birliği antlaşması Çin ve İran arasında imzalanmıştır. Buna göre Çin, İsfahan Araştırma Merkezi’ne dört eğitim ve nükleer araştırma reaktörü göndermiştir. 1988’de ilk reaktörün, 1990’da ise kalan ikisinin kurulmasına başlanmıştır. 1987 senesinde yaklaşık on beş İranlı nükleer uzman Çin’e eğitime yollanmıştır. Teknik yetersizliklerden dolayı 90’lı yılların başında bu iş birliği sekteye uğramıştır. Başlangıçta dört adet 300 MW nükleer güç istasyonu kurulması planlanırken bu sayı altı ay sonunda ikiye düşürülmüştür. Dahası Çin Enerji Bakanlığı, tedarik edilmesi planlanan 20 MW’lık plütonyum ürününü de teknik sebeplerden ötürü sağlayamayacağını açıklamıştır. Soğuk Savaş’ın bitimiyle beraber ABD, İran’la yaptığı nükleer antlaşmasından ötürü Çin’e Tayvan, Tiananmen, insan hakları gibi konularda baskı yapmaya başlamış; İran ile nükleer ilişkisi konusunda ısrar ederse ticari olarak “en fazla kayırılan ulus” olma konumunu kaybedeceğini beyan etmiştir. Çin, ikili krizlerin derinleşmemesi adına 1997 senesinde İran Nükleer Programı’ndan desteğini çekmiştir.²⁸

“Sorumlu büyük güç” imajını sağlamlaştırmak adına Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Antlaşması’nın (NPT) korunmasına yönelik çaba gösteren Çin aynı zamanda ABD ile çatışmaya girmekten imtina ederken, İran ve bölge ile olan kazançlarını da kaybetmemeye özen göstermektedir. Bu bağlamda nükleer silahların yayılmasına karşı çıkarken diğer taraftan egemenlik ilkesine göre İran’ın barışçıl nükleer çalışma icra etmesinin onun hakkı olduğunu desteklemektedir. ABD’nin dış politikasının diğer devletlerin bağımsızlığına müdahale konusunda meşrulaştırıcı bir araç olmaması gerektiğini düşünmektedir. Çin aynı zamanda Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nda (BMGK) İran’a yönelik alınan uluslararası yaptırım kararlarının ana amaç değil, onun müzakere için desteklenmesi konusunda bir basamak olarak görülmesini savunmuştur. Tüm bunların yanında İran ile olan ticari ve enerji ilişkisinin, ABD ile anlaşmazlığa düşmeden yürütülmesini hedeflemektedir. Problemlerin diplomatik kanallarla çözümlenmesinin ve derinleşmemesinin bölgenin jeopolitik ve jeostratejik önemi dikkate alındığında gözden kaçırılmaması gerekmektedir.²⁹

27 Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, “Çin «barış içinde bir arada yaşama» ilkelerinin koruyucusu” <http://tr.china-embassy.org/tur/xwtd/t1160296.htm>.

28 Ümit Alperen, “Çin’in İran Nükleer Politikası: Ulusal Çıkar Ve “Sorumlu Büyük Güç” Arasında Denge”, İran Çalışmaları Dergisi C. 2 S. 2, (2019): 11-35. DOI: 10.33201/iranian.510584 <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/657481>.

29 Ümit Alperen, a.g.m., 11-35.

4. Nükleer Silahlar Ve Değişen Askeri Stratejiler

1964-1970 yıllarında 10 nükleer silah denemesi yapan Çin, ilk denemesini iki kutbun öncülerinden uzaklaştığı bir zamanda gerçekleştirmiştir. Kıtalararası Balistik Füze (Intercontinental Ballistic Missile-ICBM) çalışmalarına da başlayan Çin'in bu dönemde de oturmuş bir nükleer politikası yoktur. Silahlar genel olarak liderlerin onları askeri stratejiye yerleştirmesiyle kullanılmış ve 1980'lerin sonlarına kadar bu yol izlenmiştir.³⁰

General Su Yu'nun Kore Savaşı sonrası Halk Doktrini'ne karşı gelen eleştiriler arasında ortaya koyduğu "Modern Koşullarda Halk Savaşı Stratejisi" taktik silahlar ve güncel teknolojilerin kullanılması yönündeydi. Halk Savaşı'nın aksine savaşların, müdafaa yapılmadan kazanılmasını öngörüyordu. 1970'lerin sonuna kadar işletilen bu doktrinden sonra savunma gayesiyle kullanılacağı düşünülen nükleer silahların amacı ikinci vuruş kapasitesine sahip olarak "güçlü halk desteğiyle nükleer caydırıcılık" elde etmeye evrilmiştir.³¹

"Kıyıda Uzaktan Savunma" (Offshore Defence) doktrinin etrafında oluşturulan Çin güvenlik stratejisi, Amiral Liu Huaqing tarafından ortaya atılmıştır. "Aktif Savunma" düşüncesini temel alan bu doktrinde Halk Savaşı'ndaki minimum caydırıcılık düşüncesi yerine nükleer misillemede bulunmak ortaya koyulmuştur. Buna göre Çin, bölgedeki diğer devletlere karşı sınırlı teknolojik üstünlük sağlamalıydı ve bunun için de deniz gücünün önemi büyüktü. Adalar ve bölge denizinde müdafaa zırhı kurmak ve yüksek teknoloji silahlar geliştirmek gerekliydi. Doktrinin ana ilkelerine bakıldığında: savaşların askeri veya politik şekilde caydırılmaya çalışılması, Çin'in ilk saldıran ve nükleer silahları ilk kullanan taraf olmaması, problemlerin barışçıl yöntemlerle çözülmesi, düşmanın askeri birliklerinin hedef alınması ve nükleer kullanma tehdidinde bulunulmaması görülmektedir.³² Modern Koşullarda Halk Savaşı'nın daha saldırgan bir yorumlanması şeklinde görülen bu doktrin "baskı" kavramını kapsamına alarak Çin'in hızlı ve kesin kazanç kapasitesine ulaşması gerektiğini söylerken, onun ileride düşük yoğunluklu savaşlarla karşılaşacağını ve bölgede güçlenen ülkelerin olacağını savunmaktaydı.³³ Bu düşünce 1993 yılı sonrası süreçte Halk Kurtuluş Ordusu'nun (PLA)³⁴ resmi doktrini haline gelmiş ve aktif savunmanın operasyonel kısmını oluşturmuştur. Ancak bu aktif savunma, düşmanı pasif olarak beklemek değil, eylemde bulunulmasını engellemeye yöneliktir.³⁵

30 Alice Langley Hsieh, a.g.m., 87.

31 Samet Yılmaz, a.g.m., 161.

32 Samet Yılmaz, a.g.m., 162.

33 Savita Pande, a.g.m., 2016.

34 Çin Halk Cumhuriyeti'nin askeri gücü, dünyanın en büyük ordusu. Bknz: https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87in_Halk_Kurtulu%C5%9F_Ordusu.

35 Richard D. Fisher Jr., "China's Military Modernization Building for Regional and Global Reach" (New

5. Soğuk Savaş Sonrası Beyaz Kitaplar'da Çin'in Nükleer Anlayışı

Soğuk Savaş'ın bitmesiyle beraber Çin, uluslararası alana daha çok dahil olmuş ve çıkarlarını hudutlarının ötesine taşımaya başlamıştır. Bu bağlamda milli güvenlik politikaları da değişim göstermiştir.

Çin'in nükleer silahları geliştirme süreci oldukça uzun sürmüştür. Bu süreç sadece silahlanma teknolojisinden ziyade operasyonel manada gecikmeye yol açmıştır. Fravel M. Taylor ve Evan S. Medeiros'a göre bu durumun başlıca iki sebebi vardır: İlki Çin'deki liderlerin nükleer silah çalışmalarına fikri açıdan doğrudan ya da dolaylı müdahaleleridir. Başta Mao ve Deng yönetiminin etkisi bu bağlamda yadsınmaz. İki lider için de nükleer silahların kullanımı önemli bir baskı unsuruydu. Bu iki lider nükleer silahlara askeri birer argüman olarak bakmıyordu, onlar için bu silahlar savaşın kazanılması ya da operasyonel başarı için bir araç değildi. Onlara göre az ama öz nükleer silah stoğu olası gerginliklerde misilleme yapmak veya düşmanı yerle bir etmek için yeterliydi.³⁶ Bu yavaş nükleer gelişimin ikinci sebebi ise mevcut askeri kuvvetlerin, nükleer silahlara dayalı bir doktrin ortaya koymak ve operasyonel kabiliyet gibi yetkinliklere sahip olmayışıdır. Yaşanan kültürel devrimin bir sonucu olan PLA, ülkedeki ilk nükleer denemeden 20 yıl sonra dahi nükleer silahlar konusunda gerekli donanımlara sahip değildi. Bu ordu, nükleer strateji ve doktrin konularındaki yetersizliğini ancak 80'li yılların sonlarına doğru iyileştirmeye başlamıştır.³⁷

1980'lere kadar Çin'in nükleer silahlar ve çalışmalar konusunda resmileşmiş çalışma ve doktrini bulunmasa da bu durum giderek değişim göstermiştir. 1980'li yıllarda, Çin nükleer stratejisi hakkında açıklamalar yapmaya başlamış ve raporlar hazırlamıştır. Ulusal Savunma, Bilim ve Teknoloji Başkanı Zhang Aiping'in 1981 yılında yaptığı açıklamayla nükleer silahlara bakış açısı ilk kez net bir şekilde dile getirilmiştir. Bu açıklamanın temelinde Çin'in olası bir saldırı durumunda nükleer silahlar ile kuvvetli ve kesin bir karşı saldırı gücüne sahip olma isteği bulunmaktadır. Çin'in nükleer organizasyonunun amacı düşman ile sayısal bir kıyasa girmek değil, her an kullanıma hazır ve caydırıcı nükleer silahlara sahip olabilmektir. Zhang Aiping'e göre artık çalışmaların odaklanması gereken en önemli konu operasyonel manada kullanıma kolaylıkla hazır olabilen ve karşılık verilebilecek bir nükleer silah gücüne ulaşmaktır.³⁸

York, Praeger Security International, 2008): 69.

36 Fravel M. Taylor, Evan S. Medeiros, "China's Search for Assured Retaliation: The Evolution of Chinese Nuclear Strategy and Force Structure" International Security, C. 35 No. 2 (2011): 51.

37 Fravel M. Taylor, Evan S. Medeiros, a.g.m., 52.

38 Fravel M. Taylor, Evan S. Medeiros, a.g.m., 65.

Bu stratejiye benzer ve onu destekleyen bir diğer kaynak ise 1987 yılında yayınlanan Askeri Bilimler Strateji Dairesi'nin raporudur. Bu raporda füze kuvvetleri'nin amaç ve hedeflerine değinilmiştir. Bu raporda odaklanılan taarruz planı ikincil vuruşu merkeze almaktadır. Olası bir saldırıya mümkün olan en hızlı şekilde karşı taarruz edilmesi hedeflenmiştir. Şöyle ki düşmanın yolladığı füze henüz Çin topraklarında patlamadan önce tespit edilmeli ve karşı taarruz derhal başlamalıdır.³⁹ Bu iki örnekte de görüldüğü üzere 60' lı yılların ortasında başlayan nükleer silah çalışmalarına paralel bir stratejik planlaması olmayan Çin, ilerleyen yıllarla birlikte doktriner anlamda da kendini geliştirmeye yönelik çalışmalar yapmıştır. Bu doktrinlerin ortaya çıkmasında Çin'in dünya politikasındaki yeri de etkili olmuştur. Hongxun Hua'nın da belirttiği üzere Mao rejiminin hedefine dayanan dış politikaları ülkesini iki süper gücün de aynı anda hedefine oturtmuştur.⁴⁰ Mao'nun politikalarının uygulanabilmesi için ülkenin güvenliği tehlikeli bir noktaya gelmiştir. Bu güvenlik tehlikesinin temelinde iki süper gücün elinde bulunan nükleer silahlar bulunmaktaydı. 1977'de Dünya Devrimi politikası Çin'in yeni lideri olan Deng Xiaoping ile terk edilmiştir. Artık Çin diğer komünist ülkelere önderlik amacı ile değil kendi ekonomik sınırları doğrultusunda bir dış politika ve güvenlik algısına sahip olmalıdır.⁴¹ İlerleyen yıllarda ABD ile olan ilişkiler normalleşme sürecine girmiş, ek olarak Gorbaçov'un 1989 yılındaki ziyaretiyle iki süper güç ile yaşanan gerginlikler de azalmıştır.⁴² Soğuk savaşın son bulmasıyla birlikte uluslararası toplum ile ilişkilerini daha ileri seviyeye taşımıştır. Hedef ve çıkarları da ulusötesine yönelmeye başlamıştır.

Soğuk Savaş sonrasında Çin küresel politika ve hedeflerini 1995 yılından itibaren Beyaz Kitap adı altında resmi bir kanalla duyurmaya başlamıştır. İlk Beyaz Kitap'ta ülkenin nükleer çalışma ve stratejisiyle alakalı bir bilgi bulunmamaktaydı ve ek olarak Çin'in nükleer ve diğer tüm kitle imha silahlarının karşısında olduğu belirtilmişti.⁴³ 1998 yılında yayınlanan Beyaz Kitap'ta ise Çin'in envanterinde olan nükleer silahların yegane amacının koşulsuz bir şekilde "ilk kullanan olmama ilkesine" dayandığı vurgulanmıştır. Tüm ülkelere de nükleer silahlardan arındırılmış bölgelerin oluşturulmasına destek verdiğini duyurmuştur.⁴⁴

2000 yılında duyurulan Beyaz Kitap'ta ise Çin'in nükleer strateji politikası şu şekilde belirtilmiştir:

³⁹ Alastair Iain Johnston, a.g.m., 22.

⁴⁰ Hongxun Hua, "China's Strategic Missile Programs Limited Aims Not "Limited Deterrence," The Nonproliferation Review, (1998): 61.

⁴¹ Hongxun Hua, a.g.m., s. 62.

⁴² Hongxun Hua, a.g.m., s. 63.

⁴³ Samet Yılmaz, a.g.m., 165.

⁴⁴ "Arms Control and Disarmament", China's National Defense in 1998, <http://www.china.org.cn/white/5/5.5.htm#1> [Erişim Tarihi: 25.01.2021].

“Çin nükleer silahlarının tek bir amacı olduğunu dile getirmektedir, o da savunma ve sayıları oldukça azdır. Çin hiçbir zaman bu silahları ilk kullanan taraf olmamayı ve nükleer silaha sahip olmayan ülkelere bu silahlar ile bir saldırı yapmayacağını taahhüt etmektedir. Çin hiçbir şekilde nükleer silahlanma yarışına müdahil olmayacaktır. Bu doğrultuda da kendi ülke sınırları dışında hiçbir noktada silahlarını kullanmayacaktır. Çin envanter bakımından kendisine gelebilecek doğrudan ya da dolaylı nükleer tehditleri savuşturmayı hedefleyen az sayıda fakat efektif nükleer güce sahiptir. Çin’in nükleer silah kapasitesi mevcut askeri ölçeğine paralel şekildedir. Kontrolü de doğrudan Merkezi Askeri Komite’nin elindedir.”⁴⁵

Bahse konu kitapta yer alan ifadelerde de görüldüğü gibi Çin nükleer silahların kullanımını konusundaki stratejisini kendini savunma ve güçlü caydırıcı bir karşı saldırı temelinde geliştirmiştir. Kısacası Çin elindeki silahları dış politika için bir çarpan olarak değil öz savunma amacıyla kullanmaktadır. 2006 tarihli Beyaz Kitap’ta bir öncekilere paralel olarak Çin’in nükleer stratejisinin kendini koruma merkezinde şekillendiğini yinelemiştir. Fakat bu kitapta öncekilere ek olarak nükleer silahların savunma odaklı kullanımlarında sınırlı bir şekilde de olsa geliştirilmesi yer almaktadır. Asıl fark ise “Çin, silahlarının güvenilirliğini sağlamak ve inandırıcı bir caydırıcılığa sahip olmak için çalışmaktadır” ifadesinin yer almasıdır.⁴⁶

2008 yılında ise daha önceki kitaplardan farklı olarak değinilen esas konu Çin’in mevcut nükleer silahlarının hangi durumlarda namlularını hedeflerine yönlendireceğidir. Çin’in nükleer silah stratejisinin vurucu unsuru ikinci topçu birliğidir ve barış durumunda bu birlik herhangi bir ülkeyi hedef almamaktadır. Eğer Çin kendini bir nükleer saldırı tehdidi altında görürse bu birlik nükleer saldırı teyakkuzuna geçecek ve hedefine kitlenerek caydırıcı olmak amacıyla hazır bir durumda bekleyecektir.⁴⁷ Burada bahsedilen stratejik caydırıcılık şu şekilde açıklanabilir: Çatışmaya doğru ilerleyen gerginliği kontrol altına alarak düşmanın nükleer saldırı fikrini devre dışı bırakmak. 1996-2003 yılında ikinci topçu birliğinin komutan yardımcılığını yapan Zhao Xijun da ellerindeki nükleer silahların amacının düşmanı toplumsal olarak korkutarak sindirmek, savaş direncini kırarak savaşın başlamadan bitmesini sağlamak olduğunu belirtmiştir. Ayrıca bu silahların varlığının yüksek yoğunluklu bir konvansiyonel savaşı veya yüksek nükleer risk içeren çatışmaların tırmanmasını engellediğini düşünmektedir.⁴⁸

⁴⁵“National Defense Policy”, China’s National Defense in 2000, <http://www.china.org.cn/e-white/2000/20-3.htm> [Erişim Tarihi: 25.01.2021].

⁴⁶ Samet Yılmaz, a.g.m., 166.

⁴⁷ Samet Yılmaz, a.g.m., 166.

⁴⁸ Michael S. Chase, “Chinese Theater and Strategic Missile Force Modernization and Its Implications”, The Journal of Strategic Studies, C.32 No.1 (2009): 95.

Çin mevcut askeri doktrinine paralel olarak nükleer stratejisini de aktif savunma üzerine kurmuştur. Kuruluşundan beri yürürlükte olan bu doktrin kendisine bir saldırı yönelmediği sürece askeri yollardan çözüme gitmekten kaçınacaktır. Bu bağlamda PLA savunma öncelikli bir çalışma içerisinde bulunacak olası bir saldırı sonrasında karşı vuruş prensibiyle hareket edecektir.⁴⁹

2015 yılındaki Beyaz Kitap'ta da nükleer silahları ilk kullanan olmama stratejisi vurgulanmıştır. Yetkililer mevcut askeri politikanın hiçbir zaman hegemonya amacıyla yürütülmediğini ve güç merkezli politikaların karşısında olduklarını belirtmişlerdir.⁵⁰ Bu noktada bir konuya daha dikkat çekmek gerekmektedir. Çin'in nükleer ve askeri silahlarının idaresinde politikanın etkisi yadsınamaz. PLA alışılmış bir ulusal ordudan ziyade ÇKP'nin güdümünde bir silahlı birliktir. Partinin ideolojisi veya faaliyetlerinin topluma yansıtılması için kullanılan bir araçtır.⁵¹

Günümüze kadar yayınlanan tüm nükleer strateji içerikli raporlara ve belgelere baktığımızda Çin, nükleer silahların kullanımını engellemeyi ve gerilimlerin tırmanmadan caydırma yoluyla son bulmasını istemektedir. Ancak yine Çin, envanterinde bulunan nükleer silahları savunma ve de düşmanı psikolojik olarak yıpratma amacıyla kullanarak artan küresel hedeflerini gerçekleştirmek de istemektedir. Bu sebeple mevcut nükleer kabiliyetlerini ve kapasitelerini gün geçtikçe geliştirmektedir. Bu durum da teknolojik ilerlemenin bir sonucu olarak geliştirilen yüksek menzilli taşıyıcı silahlar ile birlikte kullanımı açısından oldukça önemlidir. Bu bağlamda yeni, uzun menzilli ve daha teknolojik taşıyıcı araçların nükleer silah kapasitesiyle ek olarak nitelik ve nicelik bakımından iyi analiz edilmesi Çin'in sınırlı caydırıcılık temelli politikasının anlamlandırılabilmesi için elzemdir.⁵²

6. Asya-Pasifik Denizlerinde Yaşanan Güncel Sorunlar Ve Çin

Ulusal güvenliğin sağlanması, barışçıl gelişim ve ülke bütünlüğünün muhafazası açısından Çin'in askeri kapasitesinin gelişimi ve bu gelişimin merkezinde yer alan PLA oldukça önemli görülmektedir. SSCB/Rusya Federasyonu, Hindistan gibi bölgesel anlamda Çin'e rakip oluşturabilecek ülkelerin hareketlerinin incelenmesi ve bölge dışı tehditlere karşı konulması konularında nükleer silahlar caydırıcı bir araç olarak nitelendirilmektedir. 2015 senesindeki Beyaz Kitap'ta Çin'in milli ve bölgesel güvenliği için göz önüne alınması gereken konular belirtilmiştir. Buna göre dünyanın ticari ve stratejik eksenini Asya'ya kaymaktadır ve buradaki ABD varlığı tehdit oluşturmaktadır.

49 Samet Yılmaz, a.g.m., 167.

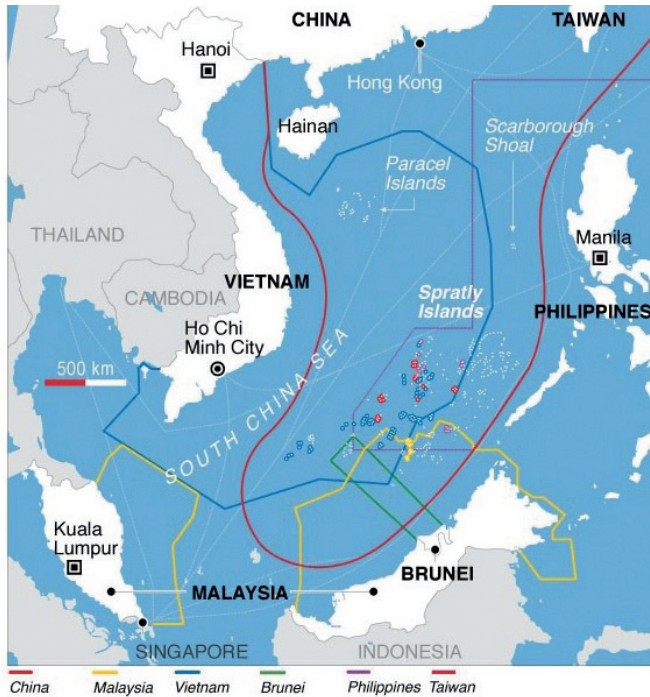
50“White Paper Outlines China’s “Active Defense” Strategy”, People’s Daily, <http://en.people.cn/n/2015/0526/c90786-8898060.html> [25.01.2021].

51 Samet Yılmaz, a.g.m., 168.

52 Samet Yılmaz, a.g.m., 168.

Ayrıca güncellik taşıyan Tayvan sorunu, Tibet'teki terör olayları, Güney ve Doğu Çin Denizi hak iddiaları ve Doğu Türkistan'daki faaliyetlerin ayrılıkçı hareketler olarak ele alınması da diğer tehdit içeren problemlerdir.⁵³

Çin'in Malakka Boğazı, Hint Okyanusu'yla beraber Hürmüz Boğazı ve Doğu Afrika'ya ulaşımında önemli olan Güney Çin Denizi onun güvenliği açısından vazgeçilmezdir. Bölgedeki Çin faaliyetlerine karşı ABD liderliğinde Trans Pasifik Ortaklığı Antlaşması (TPP) imzalanmıştır. ASEAN'ın askeri tatbikatları ve ABD'nin tartışmalı adalar çevresinde gözlem ve navigasyon faaliyetleri bu denizde gerginlikleri tırmandırmaktadır. Bunlar haricinde yaşanan Güney Kore ile Sarı Deniz anlaşmazlıkları da dahil olmak üzere 1974 Çin-Vietnam Paracel Adaları çatışmaları, 1988 Johnson Güney Refisi Çatışması, Spratly Adaları'ndaki egemenlik iddiaları gibi olaylar da coğrafyada istikrarsızlığı artıran diğer etmenlerden olmuşlardır.⁵⁴



Şekil-1: Paracel ve Spratly Adaları⁵⁵

Hindistan, Japonya ve Avustralya gibi devletler bu durumlar karşısında savunma kapasitelerini artırıp ortak hareket politikalarına yönelmişlerdir. Japonya Eski Başbakanı Shinzo Abe'nin göreve geldiği sene Hindistan, Avustralya, Japonya ve ABD'nin Hawaii bölgesini birleştiren Hint-Pasifik

53 Samet Yılmaz, a.g.m., 173.

54 Sami Yıldırım, Uluslararası İlişkilerde Asya, Kuşak Yol'un Jeo-Ekonomisi ve Güvenliği, (Ankara: Nobel Yayınları, 2018): 124-129.

55 https://en.wikipedia.org/wiki/Spratly_Islands_dispute#/media/File:South_China_Sea_claims_map.jpg [Erişim Tarihi: 25.01.2021].

Güvenlik Elması (Security Diamond) sistemi tarzı canlandırılmış ve 2016’da bu devletlerin yetkilileri Tokyo’da toplanarak ortak strateji konularını görüşmüşlerdir. Bu toplantıda ABD Pasifik Kuvvetleri Komutanı Harry Harris “güçlü devletlerin küçük olanları tehdit etmelerine ve zor kullanmalarına karşı alınacak en iyi önlemin deniz kuvvetleri arasında iş birliği olduğuna” vurgu yapmıştır.⁵⁶



Şekil-2: Asya-Pasifik Ülkeleri⁵⁷

Asya Pasifik’te 1979 yılında Çin’in Vietnam’ı işgal etmesinden bu yana sıcak çatışma çıkmamışsa da bölgedeki gerilim devam etmektedir. Örneğin son yaşanan olaylara bakılacak olursa 24 Ocak 2021 tarihinde USS Theodore Roosevelt uçak gemisi grubunun ABD’nin en geniş donanma grubu olan 7.filoyla “denizlerin özgürlüğü” adına, Güney Çin Denizi’ne girmesiyle birlikte 25 Ocak’ta Çin Tayvan Boğazı’na stratejik bombardıman uçaklarıyla bir düzineden fazla askeri uçak göndereceği kararını açıklamıştır. Çin Ordusu Komutanlığı Sözcüsü, USS John McCain destroyerinin Tayvan Boğazı’ndan geçiş yaparak buradaki duruma müdahil olduğunu ve manipülasyon yaptığını dile getirmiştir. Bu durum ABD Başkanı Joe Biden için Pekin ve Washington arasındaki gerilimin başladığının bir göstergesi olarak yorumlanmıştır. 9 Şubat 2021 tarihinde ise Rusya’nın İran Büyükelçisi, Çin, İran ve Rus deniz kuvvetlerinin Hint Okyanusu’nda ortak tatbikat yapacağını duyurmuştur. Bunlarla beraber Japonya ise yine aynı tarihte Çin gemilerinin Ogasawara adalarının karasularında faaliyet yürütmesi sebebiyle güvenlik önlemlerini artırmış ve 180 tonluk karakol gemisi olan Mikazuki’yi adanın etrafına konuşlandıracağını açıklamıştır.⁵⁸ İngiltere’nin de en büyük uçak gemisi HMS

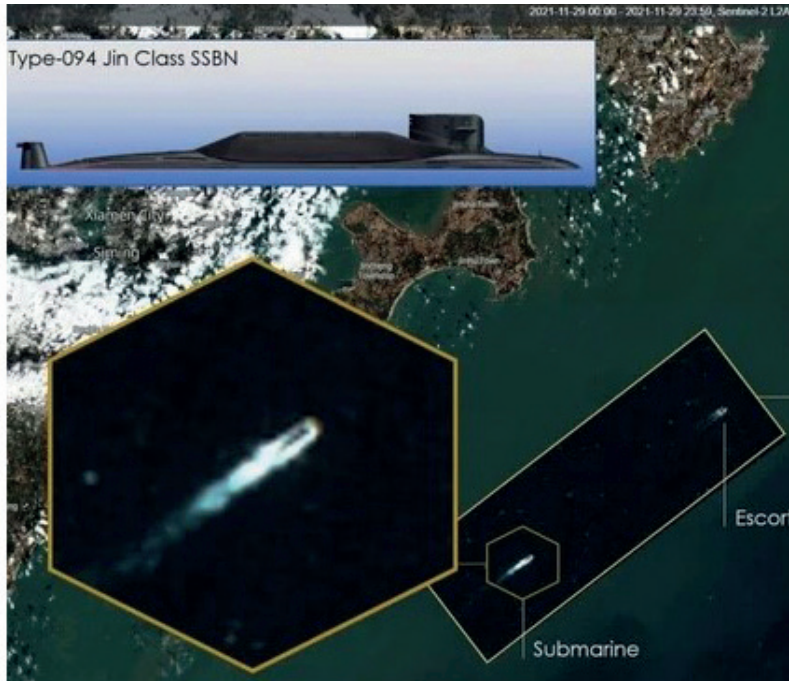
⁵⁶ Sami Yıldırım, a.g.e., 134.

⁵⁷ T.C. Dışişleri Bakanlığı, <http://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?91fb4f69-d0e3-4823-9494-3ad93ce3fcd7>
[Erişim Tarihi: 30.01.2021].

⁵⁸ <http://www.parssplus.net> [09.02.2021].

Queen Elizabeth'i ABD ve Japonya'nın yanında Çin'e karşı askeri tatbikatlara katılmak adına göndermesi Güney Çin Denizi'ni uluslararası aktörlerin sahne aldığı bir bölgeye dönüştürmüştür. Yaşanan tüm bu gelişmeler bölgede istikrarsızlığı artırması bakımından donanmaların baş rol oynayacağı bir gambot (gun boat) diplomasisi örneğinin görüleceği ve silahlanmanın artabileceği düşüncelerini de beraberinde getirmektedir.

Çin, Tayvan'ı ulusal güvenliğine tehdit kapsamında öncelikli sıraya koymaktadır, zira Tayvan Körfezi'ndeki olası bir çatışma ABD ve Çin'i karşı karşıya getirebilir. Dünyada savunma harcamalarına en fazla yatırımı yapan devlet olan ABD'nin, Tayvan'da Çin'e üstünlük sağlayacağı düşünülmektedir. Bu bağlamda Çin, nükleer silahları ilk kullanan taraf olmama politikasında yenilikler yapmış ve milli güvenliğinin tehdidi durumunda ya da olası bir istila ile karşı karşıya gelindiğinde nükleer silahların kullanılabileceğinin altını çizmiştir. Çin'in tırmanmayı kontrol etme ve caydırma konularındaki etkisi kapsamında nükleer silahlara önem vermesi, gönderme araçlarının ABD ana karasına ulaşabilmesi ve ikinci vuruş kapasitesi sağlayan denizaltından atılabilen füzelerin olması onun güçlü yönleri olarak görülmektedir.⁵⁹



Şekil-3: Çin Nükleer Denizaltısı Tayvan Boğazı'nda⁶⁰

Bölgede yaşanan son gelişmelere bakıldığında kritik bölgelerde düşük yoğunluklu çatışmalar devam etmekle beraber Hindistan'ın 2010 Kasım

⁵⁹ Samet Yılmaz, a.g.m., 174-175.

⁶⁰ "Chinese Nuclear Submarine Spotted Sailing on the Surface in Taiwan Street", South China Morning Post <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3157931/chinese-nuclear-submarine-spotted-sailing-surface-taiwan-strait> [Erişim Tarihi: 30.01.2021].

ayından bu yana 4 adet Basınçlı Ağır Su Tipi Reaktörü (PWR) inşa ettiği Uluslararası Atom Enerji Ajansı'nın 2020 raporunda yer almaktadır.⁶¹ Ayrıca Pakistan tarafından 24 Ocak 2021 tarihinde nükleer ve konvansiyonel savaş başlıkları taşıma yetisine sahip, 290 km menzilli Ghaznavi adlı karadan karaya balistik füzenin testini gerçekleştirdiği duyurulmuştur.⁶² Yaşanan bu gelişmeler Asya'nın alt kıtasında belki de Çin ve ABD'nin rehberlik edeceği bir vekalet savaşı örneğinin görülebileceği ve tehdit algısının artacağı olasılıklarını güçlendirmektedir.

Eylül 2021'de Asya Pasifik'te oluşan bir ittifak olan AUKUS (Avustralya, United Kingdom, United States) Avustralya, İngiltere ve ABD arasında yapılmıştır. Bu ittifaka göre Avustralya'da Amerikan teknolojisi ile sekiz adet nükleer denizaltı inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. "Geliştirilmiş üçlü stratejik ortaklık" olarak da deklare edilen bu antlaşmanın hedeflerinden birinin de bölgede Çin'e karşı bir caydırıcı güç unsuru oluşturmak olduğu söylenebilir. Antlaşmanın duyurulmasından sonra Çin tarafından yapılan açıklamalarda bu durumun gerilimi artıracığı vurgulanmıştır. Avustralya'nın gerek ekonomik gerek askeri açıdan Çin'den geride kalmasını bu ittifak ile kapatmaya çalışırken Çin tarafından gelebilecek olan yaptırımlara karşı da dikkatli olması gerekmektedir.⁶³

Tüm bu gelişmeler ışığında Çin'in deniz kuvvetlerine verdiği önemin de artacağı tahmin edilmektedir. Özellikle nükleer denizaltı yapım ve modernizasyonları bölgede hem komşularına hem de büyük güçlere karşı caydırıcılık elde etme bağlamında öne çıkabilecektir.

7. Nükleer Kapasite Ve Denizaltı Modernizasyon Süreçleri

Aktif savunma kapsamında az sayıda ancak esnek ve güvenilir nükleer kapasiteye erişmek isteyen Çin, buna uyumlu bir askeri strateji çizmeye çalışmış ve fazla nükleer silaha sahip olmaktansa konvansiyonel veya stratejik her türlü savaşı caydırıcı nitelikte olabilen aynı zamanda da harp esnasında tırmanmayı kontrol altında tutabilecek yeterli nükleer silaha ve gelişmiş fırlatma araçlarına sahip olmayı amaçlamıştır. Yeterli nükleer silah konusu her ülkenin kendi koşullarına göre değişebilen bir husus olarak görülmektedir.

1964 yılından 2016'ya kadar olan süreçte 45 nükleer deneme yapan

61 Nuclear Power Reactors in The World, International Atomic Energy Agency (IAEA), Reference Data Series No.2 (2020).

62 <https://www.hurriyet.com.tr/dunya/pakistan-ghaznavi-fuze-denemesinin-basariyla-yapildigini-duyurdu-41426955> (2020) [30.01.2021].

63 "Batı'nın Nükleer Denizaltı Antlaşması Çin'i Nasıl Etkiliyor?", Voice of America (VOA) <https://www.amerikaninsesi.com/a/batinin-nukleer-denizalti-anlasmasi-cini-nasil-etkiliyor/6237597.html> [01.02.2022].

Çin, 1996'da Kapsamlı Nükleer Test Yasağı Antlaşması'nı (CTBT)⁶⁴ imzalamasından bu yana nükleer deneme yapmamıştır. Sonrasında ise nükleer silah denemelerinin yasaklanması konusunda 1997'de Fransa ile ortak deklarasyon yayınlamıştır.⁶⁵

Nükleer silahların miktarı, onların saklanması ve korunması adına avantajlı bir durum yaratmaktadır. Çinli yetkililer bununla beraber fırlatmayı sağlayan araçların niteliğinin de önemine vurgu yapmaktadır. Onlara göre nükleer silahların mobil yani taşınabilir bir yerde olması etkin bir caydırıcılık için elzemdir.⁶⁶ Ayrıca Çin nükleer modernizasyonunun bir diğer amacı ise misillemede bulunabilme yetisine sahip olabilmek için nükleer silahları daha korunaklı hale getirmektir.⁶⁷

1990'lı yıllardan sonra ordusunu yüksek teknoloji şartlarında savaşlara uygun olarak modernize etmeye başlayan Çin, bu zaman diliminde gerek nükleer gerekse konvansiyonel silahların geliştirilmesini amaçlamaktadır.⁶⁸ Çünkü Çinli yöneticiler nükleer ve konvansiyonel silahlara birbirlerinin tamamlayıcısı olarak "bir kılıcın iki yüzü" olarak bakmaktadırlar.⁶⁹ Bu modernizasyon bağlamında füze sistemlerini daha güvenilir ve etki edebilir boyuta taşımak istemektedirler. Nükleer silahları fırlatma araçlarına bakıldığında ana hatlarıyla deniz, kara ve hava gücüne dayandığı görülmektedir. İlk nükleer denemesini 1965'te H-6 tipi hava aracıyla gerçekleştiren Çin,⁷⁰ 1960'tan sonra Dong Feng füze sistemini kullanmıştır. 1966 senesine gelindiğinde ise nükleer denemesini DF-2A füzesiyle yapmıştır. 1980'lerden itibaren depolanabilir ve mobil katı yakıtlı ateşleyiciye sahip balistik füze yapımına başlamışlardır; çünkü DF-1 ve DF-2A sistemlerinde fırlatma için depolanamayan likit yakıt kullanılmaktadır ve bu şekilde fırlatma süresi de uzamaktadır.⁷¹ Milenyumun ortalarından sonra DF-21 füze sistemleri aktif biçimde konuşlandırılmıştır.⁷² 2008'e gelindiğinde diğer konuşlandırılan füzeler ise mobil yapıda ve katı

64 "CTBT Treaty Text", <http://www.ctbto.org/the-treaty/treaty-text/> [09.02.2021].

65 "Nuclear Testing Chronology", <http://www.atomicarchive.com/Almanac/TestingChronology.shtml> [06.02.2021].

66 Wu Riqiang, "CERTAINTY OF UNCERTAINTY NUCLEAR STRATEGY WITH CHINESE CHARACTERISTICS", *Journal of Strategic Studies*, C. 36, No. 4 (2013): 581.

67 Thomas J. Christensen, "The Meaning of the Nuclear Evolution China's Strategic Modernization and US-China", *Journal of Strategic Studies*, C. 35, No. 4 (2012): 448.

68 Samet Yılmaz, a.g.m., 170.

69 Thomas J. Christensen, a.g.m., 477.

70 Wu Riqiang, a.g.m., 594.

71 Thomas J. Christensen, a.g.m., 458.

72 Jeffrey G. Lewis, "Chinese Nuclear Posture And Force Modernization," *The Nonproliferation Review*, C.16, No.2 (2009): 202.

yakıtlı ateşleyiciye sahip olan 7200 km menzilli DF-31 ve 11.200 km menzilli DF-31A kıtalararası balistik füzeleridir (Intercontinental Ballistic Missile – ICBM).⁷³ Bu füzelerle beraber karadan atılabilen güdümlü füzeler (LACMs) de tasarlanmıştır. 2009 senesinde yapılan bir resmigeçitte karadan atılabilen ilk güdümlü füze CJ-10 sergilenmiştir. Stratejik ve Uluslararası Çalışmalar Merkezi'nin (Center for Strategic and International Studies – CSIS) yayınladığı rapora göre 2013-2016 arasında Çin, 12 adet DF-31, 30 adet DF-31A ve 54 adet CJ-10 füzesine sahipti.⁷⁴

Deniz tabanlı nükleer yeteneğinin de artmasını amaçlayan Çinli yöneticiler, balistik füze fırlatabilen denizaltıların (Ballistic Missile Submarine - SSBNs) ve denizaltından atılabilen balistik füzelerin yapımına önem vermişlerdir. JL-1 (Ju Lang) tipi balistik füzenin ilk denemesi 1982'de yapılmış ve 1987'de 092 tipi balistik füze fırlatabilen denizaltında yapılan denemede kullanılmıştır.⁷⁵ Denizaltından atılabilen balistik füze sistemleri ikinci vuruş yeteneğine sahip olunması açısından avantajlı durumdadır, bu nedenle Jin Sınıfı SSBNs yapımı Çin'in öncelikli hedeflerinden olmuştur. ABD raporlarında Çin'in yeni nesil SSBN'lerinin 7200 km menzilli, JL2 tiplerinden olacağı belirtilmektedir.⁷⁶

2008 yılı Beyaz Kitap'ta Çin'in askeri modernizasyon amaçlarının arasında devletin deniz, uzay, elektromanyetik uzay güvenliklerinin sağlanması, nükleer savaşa yol açabilecek tırmanmanın önüne geçebilmesi ve herhangi bir nükleer harp halinde her seviyede cevap verilebilmesi yer almaktadır.⁷⁷ Buna göre geliştirdiği kapasiteyle bulunduğu coğrafyada bölge dışı ülkelerin de dahil olduğu bir nükleer krizde o devletlerin yerleşim yerlerini ve askeri tesislerini tehdit edebilecek, Pasifik'te etkin güç olabilecektir. Sonuç olarak bu sistemlerle stratejik güçlerin artırımıyla bölgeye girişlerin kontrolü (anti-access/area-denial) anlamında söz sahibi olmak istemeleri düşünülebilir.⁷⁸

Çin'in son dönem nükleer silah ve nükleer enerji kapasitelerine bakıldığında hala daha ABD'nin ciddi ölçüde gerisinde olduğu, ancak ordusunun modernizasyonuna ve caydırıcılık kapsamında silahlanmaya devam ettiği söylenebilir.

73 Jeffrey G. Lewis, a.g.m., 203. Riqiang, a.g.m., 598.

74 Samet Yılmaz, a.g.m., 171.

75 "Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2014", Department of Defence, http://www.defense.gov/pubs/2014_DoD_China_Report.pdf, 86 [Erişim Tarihi: 01.02.2021].

76 Samet Yılmaz, a.g.m., 172.

77 Samet Yılmaz, a.g.m., 173

78 Samet Yılmaz, a.g.m., 173.

By Hans M. Kristensen and Matt Korda

Type	NATO designation	Number of launchers ^a	Year deployed	Range (kilometers)	Warheads x yield ^b (kilotons)
Land-based ballistic missiles					
DF-4	CSS-3	6 ^c	1980	5,500	1 x 3,300
DF-5A	CSS-4 Mod 2	10	1981	12,000	1 x 4,000–5,000
DF-5B	CSS-4 Mod 3	10	2015	13,000	5 x 200–300
DF-5 C	(CSS-4 Mod 4)	..	(2021)	13,000	(MIRV)
DF-15	CSS-6	..	1990	600	1 x ? ^d
DF-17	CSS-22	418 ^e	(2021)	1,800+	1 x HGV ^f
DF-21A/E	CSS-5 Mods 2, 6	40	2000, 2016	2,100 + ^g	1 x 200–300
DF-26	?	200 ^h	2016	4,000	1 x 200–300
DF-31	CSS-10 Mod 1	6	2006	7,200	1 x 200–300
DF-31A	CSS-10 Mod 2	36	2007	11,200	1 x 200–300
DF-31AG	CSS-10 Mod 2 ^k	36	2018	11,200	1 x 200–300
DF-41	CSS-X-20	18 ^l	2020	12,000	3 x 200–300
DF-41	(silo version)	..	(2025) ^m	12,000	(3 x 200–300)
<i>Subtotal:</i>		280			
Submarine-launched ballistic missiles					
JL-2	CSS-N-14	6/72 ⁿ	2016	7,000+	1 x 200–300
JL-3	CSS-N-?	..	(2025) ^o	9,000+	(MIRV)
Aircraft^p					
H-6K ^q	B-6	20	1965/2009	3,100+	1 x bomb
H-6N	B-6	..	(2024)	?	(1 x ALBM)
H-20	?	..	(2025)	?	(bomb/ALCM?)
Total		372			

Şekil-4: 2021 yılı Çin Nükleer Gücü⁷⁹

Çin dünyanın üçüncü büyük nükleer ülkesi Fransa'yı geçmiştir. Tabloda görüldüğü üzere hemen hemen 350 nükleer savaş başlığından oluşan bir stok ürettiği tahmin edilmektedir; bunların 240'tan fazla kara tabanlı füze ile 72 deniz tabanlı balistik füze ve bombardıman uçaklarına tahsis edilmiş, 20 nükleer yerçekimi bombasıyla birlikte teslim edilmesi düşünülmektedir. Stokların önümüzdeki on yıl içinde daha da artacağı, ancak yine de Rusya veya ABD'den küçük kalacağı öngörülmektedir. Çin, 1980'lerde başlattığı ve 1990-2000'lerde artırdığı nükleer silah modernizasyon programını sürdürmekle beraber her zamankinden daha fazla tür ve sayıda nükleer silah kullanmaktadır.⁸⁰

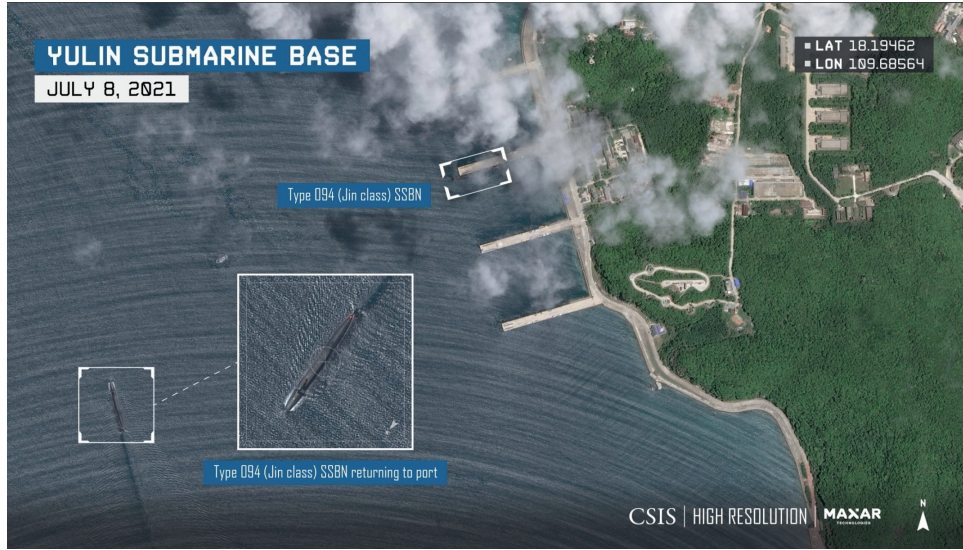
Çin, Haziran 2019' dan bu yana çift yetenekli, mobil, orta menzilli bir balistik füze (IRBM) olan DF-26'yı kullanmaya devam etmiştir ve eski mobil, DF-31A kıtalararası balistik füzesinin (ICBM) yerini daha gelişmiş ve daha fazla manevra kabiliyetine sahip DF-31AG almıştır. Çin ayrıca, eski sıvı yakıtlı silo tabanlı DF-5B gibi birden fazla bağımsız olarak hedeflenebilir yeniden giriş aracını (MIRV'ler) taşıyabildiği düşünülen karayolu mobil ICBM' si olan yeni DF-41'in saha çalışmalarının da ilk aşamasındadır.⁸¹

79 Hans M. Kristensen & Matt Korda, "Chinese Nuclear Forces, 2021, Bulletin Of The Atomic Scientists," (2021) <https://thebulletin.org/premium/2021-11/nuclear-notebook-chinese-nuclear-forces-2021/> [Erişim Tarihi: 01.02.2022].

80 Hans M. Kristensen & Matt Korda, "Chinese Nuclear Forces, 2020, Bulletin Of The Atomic Scientists," (2020) DOI: 10.1080/00963402.2020.1846432 <https://thebulletin.org/premium/2020-12/nuclear-notebook-chinese-nuclear-forces-2020/> [15.01.2021].

81 Hans M. Kristensen & Matt Korda, "Chinese Nuclear Forces, 2020, Bulletin Of The Atomic Scientists," (2020) DOI: 10.1080/00963402.2020.1846432 <https://thebulletin.org/premium/2020-12/nuclear-notebook-chinese->

Deniz gücüne ise iki balistik füze denizaltısı daha eklemiştir. Ek olarak, Çin kısa süre önce bombardıman uçaklarına bir nükleer misyon atadığı ve böylece nükleer kapasiteye sahip olabilecek havadan fırlatılan bir balistik füze geliştireceği söylenmektedir. Kara tabanlı kıtalararası balistik füzelerin (ICBM) etkisi göz önüne alındığında bazı araştırmacılar Çin'in balistik füze denizaltısına (SSBN) yanaşmayacağını düşünmektedir. Ancak bir SSBN'in temel argümanı okyanusun derinliklerinde saklanabilmesi bu nedenle nerede olduğunun tahmin edilmesinin imkansızla yakın olduğudur. Bundan dolayı Pekin hükümetinin deniz tabanlı savunmaya ağırlık vermesi ihtimal dahilindedir, ancak ilk saldırı anında bu SSBN ile haberleşmenin sağlıklı bir biçimde sağlanması için gerekli iletişim altyapısı, kontrol ve komuta merkezinin bulunması şarttır.⁸²



Şekil-5: Yulin Deniz Üssü⁸³

Çin'in Jin Sınıfı balistik füze denizaltılarından (Ballistic Missile Submarine-SSBN) olan Type 094, 8 Temmuz 2021'de ticari bir uydu tarafından görüntülenmiştir. Görüntülere göre korunan iskeleler boyunca demirlemiş olan iki adet Type 094 mevcuttur. Çin Halk Kurtuluş Ordusu Donanması (PLAN) içinde nükleer silah fırlatan gemi olan Type 094, ABD Savunma Bakanlığı'na (DOD) göre Çin'in deniz tabanlı nükleer caydırıcılığını temsil etmektedir. Dört adet Type 094'un yanında daha kapsamlı özellikler içeren iki adet Type 094A da inşa etmiştir. Çin'in “boomer” olarak bilinen nükleer

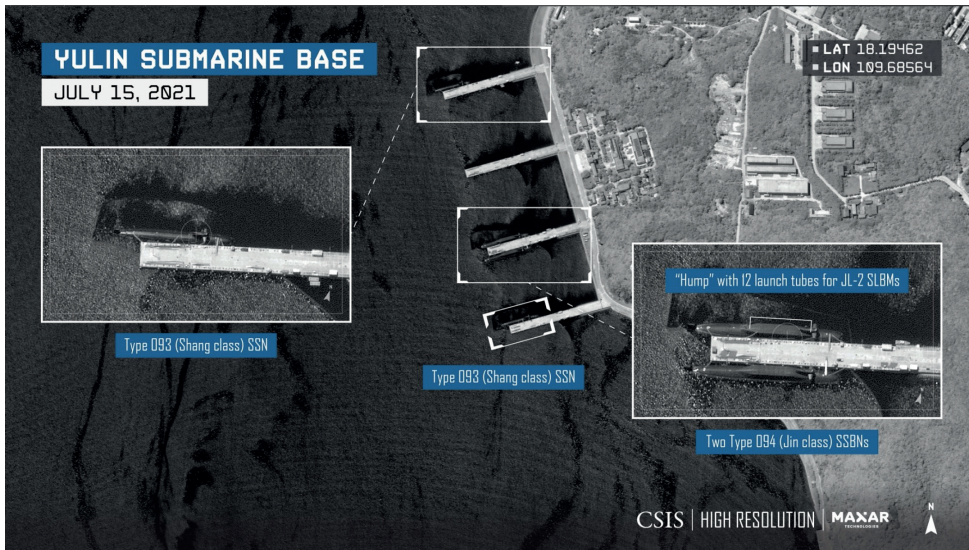
nuclear-forces-2020/ [15.01.2021].

82 “Does China Have an Effective Sea-Based Nuclear Deterrent?” <https://chinapower.csis.org/ssbn/#:~:text=A%20recent%20Office%20of%20Naval,China%27s%20first%20credible%2C%20sea-based> [16.01.2021].

83 “A Glimpse of Chinese Ballistic Missile Submarines”, Center for Strategic and International Studies (CSIS), <https://www.csis.org/analysis/glimpse-chinese-ballistic-missile-submarines> [Erişim Tarihi: 01.02.2022].

balistik füze denizaltılarından sonuncusu Nisan 2021’de Xi Jinping tarafından törenle hizmete girmiştir. Aynı törende PLAN’ın en gelişmiş suüstü muharip gemilerinden ikisi olan Type 075 LHD (Landing Helicopter Dock) ve Type 055 muhribinin de Çin filosuna katıldığı deklare edilmiştir.⁸⁴

Type 094/094A’lar, denizaltından fırlatılabilen balistik füzeler (Submarine Launched Ballistic Missile-SLBMs) olan Julang-2’lerden (JL-2) 12 adet taşıyabilmektedir. 7200-9000 km arasında menzile sahip olduğu düşünülen JL-2’lerin aynı zamanda nükleer savaş başlığı ile fırlatılabilen özelliğide bulunmaktadır.⁸⁵ Çin’in yakınlarından herhangi bir atış gerçekleştirildiğinde bu atışın Hindistan ve Rusya’ya ulaşabilirken ABD’ye ulaşamayacağı görülmektedir, ancak Alaska, Guam ve Hawaii bölgeleri için tehdit yaratabilir. Type 094 SSBN’leri Çin donanması adına ciddi gelişme sayılmasına rağmen denizin altında çıkardığı gürültü fazladır. Bir denizaltının gizliliğinin önemi düşünüldüğünde bu durum çok büyük bir dezavantajdır.⁸⁶



Şekil-6: Yulin Deniz Üssü⁸⁷

Deniz temelli nükleer gücü artırabilmek adına ileri zamanlarda operasyonel hale gelebilecek JL-3 SLBM’lerine sahip Type 096 üzerinde çalışmalar da başlatılmıştır. 9000 km’nin üzerinde menzile sahip olacağı tahmin edilen bu SSBN’lerin aynı zamanda birden fazla savaş başlığı taşıyabileceği düşünülmektedir. ABD Savunma Bakanlığı, Çin’in 2030 yılına kadar sekiz adet

⁸⁴ “A Glimpse of Chinese Ballistic Missile Submarines”, Center for Strategic and International Studies (CSIS), <https://www.csis.org/analysis/glimpse-chinese-ballistic-missile-submarines> [01.02.2022].

⁸⁵ <https://www.nextbigfuture.com/2014/12/china-new-nuclear-jl-2-and-df-41.html> (Erişim Tarihi: 10.03.2022)

⁸⁶ “A Glimpse of Chinese Ballistic Missile Submarines”, Center for Strategic and International Studies (CSIS), <https://www.csis.org/analysis/glimpse-chinese-ballistic-missile-submarines> [01.02.2022].

⁸⁷ “A Glimpse of Chinese Ballistic Missile Submarines”, Center for Strategic and International Studies (CSIS), <https://www.csis.org/analysis/glimpse-chinese-ballistic-missile-submarines> [Erişim Tarihi: 01.02.2022].

Type 094/096'dan oluşan SSBN'lerini sahaya çıkaracağını öngörmektedir.⁸⁸

Caydırıcılık ekseninde düşünüldüğünde Çin'in nükleer özellikli denizaltılar geliştirmesinin kara, hava ve denizden nükleer silah fırlatma yeteneğini güçlendirmeye ciddi derecede katkısının olacağı görülmektedir. Bu durum onun ABD ve Rusya orduları ile rekabet edebilme şansını daha ileri yıllarda artıracaktır. Tüm bu modernizasyon ve SSBN yapımına rağmen denizaltıların görece daha fazla sesli olması, nükleer savaş başlıkları ile devriye yapılmasını engelleyen doktrinel sınırlamalar, askeri liderlerin güvenilir ve emniyetli kontrol prosedürleri ile uğraşmak zorunda olması ve SSBN'lerin operasyonel olarak işletilmesinin zorluklar barındırması Çin için engelleyici unsurlardan olmaktadır.

Sonuç

Uluslararası ilişkiler disiplininin ana konularından biri de gerek bulunduğu bölge gerek gelişim kapasitesinin gösterdiği ivme açısından Çin Halk Cumhuriyeti olmaktadır. Yakın zamanda çoğunlukla Batı kültür ve politikalarıyla şekillenmiş olan dünyada Asya merkezli bir gücün büyümesi ve yarattığı etkiler dikkate değerdir. Böyle bir gücü nükleer kapasitesi, bu kapasitenin kullanımı ve neden kullandığına dair aranan yanıtlar bölgesel ve küresel çalışmalara kaynaklık edebilir.

Çin Halk Cumhuriyeti Mao döneminde genel olarak nükleerde ve diğer hususlarda lider eksenli ve ideolojik tabanlı politikalar izlemiştir. Onun Batılı devletlere bakış açısı nükleer güç kullanımının gerekliliği konusunda da etkili olmuştur. Bunun yanında değişen bölgesel ve uluslararası çaplı olay ve durumların etkisiyle nükleerden uzak durma stratejisi evrilmiştir. Nükleer stratejilerinin eklemlendiği ve şekillendiği en önemli boyutlardan birisi de askeri doktrin ve modernleşme süreçleridir. Xiaoping'den sonra Mao tarzı korumacı ve Batı'yı "öteki" olarak görme politikasından, onlarla iş birliği yapılmasına ve ekonomide dışa açılmasına dayanan hamleler ön plana çıkmıştır.

Soğuk Savaş sonrası nükleer silahlanmaya dair politikaları genel olarak yayınladığı Beyaz Kitaplar çerçevesinde çizilmiştir. Bu bağlamda Çin'in karşı taraf bulunmadıkça ilk olarak nükleer silah tehdidinde bulunacak olan aktör olmayacağını ancak bu silahların caydırıcılıkta, ulusal ve bölgesel güvenlik için önemli olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca nükleer silahlarının özellikleri arasında onların mobil ve yeterli sayıda olmasının korunmaları ve stratejik kullanımları açısından faydalı olacağını savunmuşlardır. Kıtalararası balistik

⁸⁸ "A Glimpse of Chinese Ballistic Missile Submarines", Center for Strategic and International Studies (CSIS), <https://www.csis.org/analysis/glimpse-chinese-ballistic-missile-submarines> [01.02.2022].

füzelerle düşmanın stratejik hedeflerinin menzil dâhiline alınması, uzaydan korunma sistemleri, ikinci vuruş kabiliyetinde kilit nokta olan denizaltından atılabilen balistik füzeleri ve bombardıman ekipmanları ile bunları ordunun modernizasyonuna eklemek savunma yönteminin genel özeti olarak verilebilir.

Asya Pasifik bölgesinde yaşanan olayların deniz temelli sorun ve çözümleri de içerdiği açıktır. Bu nedenle bölgenin en önemli aktörlerinden olan Çin'in caydırıcılık elde etme konusunda nükleer denizaltıların inşası ve donanmasının modernizasyonu başta olmak üzere adımlar attığı görülmektedir. Bu yeni nesil denizaltıların kullanımını kara ve hava yoluyla entegre edebilmesi, Çin açısından oldukça önemli görülen “mobil” ve efektif kullanılabilirlik açısından da üzerinde duracağı başlıca konulardan olacaktır. Ancak yine de uluslararası baskı ve sınırlamalar, kullanıma alışma süreçleri bu araçların kullanımını zorlaştırmaktadır.

Sonuç olarak Çin nükleer ve askeri kapasitesini artırma çabalarını hızlandırırsa da yakın gelecekte ABD'nin gerisinde bulunacağı dikkate alınarak şuan için dünyada yaşanacak olan bir güç geçişinden söz etmek mümkün değildir. Ancak öte yandan ekonomik iş birlikleri çerçevesinde dünyadaki çeşitli bölge ülkelerini kara ve deniz yollarıyla kendisine eklememesi ve barışçıl yükselme, kalkınma politikaları söylemi yanında hatırı sayılır oranlarda silah geliştirmesi ve modernizasyonu yaptığı göz önüne alındığında her gücün büyüdükçe hegamon olma istekleri güçlenmektedir.

Gelecek günlerde Çin'in stratejilerinin iki ayağı olacağı tahmin edilebilir: Karaya doğru ekonomik ve iş birlikleri yoluyla ilişkiler kurmak ve genişlemek; bölgesel ve ulusal güvenliği için deniz hâkimiyeti ve güvenliği ekseninde savunma kapasitesi ve modernizasyonunu güçlendirmek. Çin'in özellikle donanma politikası yönünden kendini daha çok geliştireceği ve denizaltılarıyla caydırıcılık elde ederken ikinci vuruş kapasitesini artırabileceği söylenebilir. Zira hem bölge ülkeleriyle yaşadığı çoğu büyük sorunun Asya Pasifik denizlerinde yaşanması hem de dünya üzerinde savunma harcamalarına bu denli yatırım yapan bir ABD'yle Asya Pasifik'de donanmalarla karşı karşıya gelmesi, güvenliğinin sağlanması açısından oldukça önemlidir. Ancak her ihtimal için de çok daha uzun yıllar nükleer silah kullanımının tehdidi taraflar için olası görülmemektedir. Çünkü her iki taraf da birbirine dayanılmaz kayıp ve acı verebileceğinin farkındadır, dahası değişen parametrelerle gelişen ve birbirine ciddi anlamda eklenen ekonomik ilişkiler tarafları şu an için durduran en büyük unsurlardandır. Bu nedenle bu zamana kadar Çin'in sınırlı caydırıcılık ilkesiyle hareket ettiği tezi doğru olarak kabul edilebilir. Öte yandan enerji ihtiyacını karşılayamadığı bir durumda bu iki ayağın ağır darbe alacağı da öngörülebilir. Bu sebeple hem nükleer enerji kapasite

yeteneğini artırmak hem de alternatif enerji kaynakları bulma konusunda yürüttüğü Arktik ve Afrika politikaları önemlidir. Çalışmada yer verilmeyen bu politikalar ve küresel iklim değişikliği kapsamında karbon nötr olma hedefinin Çin'i enerji ihtiyacı konusunda zorlayacağı göz önüne alındığında bu araştırmayı genişletmek isteyenler adına bir çalışma alanı olabilecektir.

Kaynakça

Kitaplar

Fischer, Richard D., "China's Military Modernization Building for Regional and Global Reach" (New York, Praeger Security International, 2008).

Lüthi, Lorenz M., The SinoSoviet Split: Cold War in the Communist World, (New Jersey, Princeton University Press, 2008).

McMahon, Robert J., The Cold War A Very Short Introduction, (New York, The Oxford University Press, 2003): 111-114.

Sander, Oral, Siyasi Tarih, (Ankara, İmge Kitabevi, 2014).

Stueck, William, The Korean War, (Princeton University Press, 1997).

Yıldırım, Sami, Uluslararası İlişkilerde Asya, Kuşak Yol'un Jeo-Ekonomisi ve Güvenliği, (Ankara: Nobel Yayınları, 2018).

Makaleler

Alperen, Ümit, "Çin'in İran Nükleer Politikası: Ulusal Çıkar Ve "Sorumlu Büyük Güç" Arasında Denge", İran Çalışmaları Dergisi C. 2 S. 2, (2019): 11-35. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/657481> DOI: 10.33201/iranian.510584 [Erişim Tarihi: 22.01.2021].

Chase, Michael S., "Chinese Theater and Strategic Missile Force Modernization and Its Implications", The Journal of Strategic Studies, C.32 No.1 (2009).

Christensen, Thomas J., "The Meaning Of The Nuclear Evolution China's Strategic Modernization And Us-China," Journal of Strategic Studies, C. 35, No. 4 (2012).

Çakı, Caner, Gazi, Mehmet Ali, Karaca, Mustafa "Kore Savaşı Ekseninde ABD-Çin İlişkilerinin Çin Propaganda Posterleri Üzerinden Analizi", Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi C.9 S.2 (2020).

Hakan Mehmetçik, "21.yy İçin Caydırıcılık: Teori ve Pratikte Neler Değişti?," Güvenlik Stratejileri S.22 (2011).

Harris, William R., "Chinese Nuclear Doctrine The Decade Prior To Weapons Development (1945-1955)", The China Quarterly No. 21 (1965).

Hsieh, Langley, "China's Nuclear-Missile Programme Regional Or Intercontinental", The China Quarterly No.45 (1971).

Hua, Hongxun, "China's Strategic Missile Programs Limited Aims Not "Limited Deterrence," The Nonproliferation Review, (1998).

Johnston, Alastair Iain, "China's New Old Thinking The Concept Of Limited Deterrence", International Security C.20 (1995-1996).

Kıbaroğlu, Mustafa, "Kuzey Kore'nin Nükleer Silah Programı: Sebepler Ve Sonuçlar", Uluslararası İlişkiler C.1 S.1 (2004).

Lewis, Jeffrey G., "Chinese Nuclear Posture And Force Modernization," The Nonproliferation Review, C.16, No.2 (2009).

- Pande, Savita, "Chinese Nuclear Doctrine", Strategic Analysis C.23 No.23 (2000).
- Pekar, Çiğdem, "Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Anlaşması Çerçevesinde Nükleer Teknolojinin "İki Yüzlü" Yapısı," Yönetim Bilimleri Dergisi C.15 N.29 (2016).
- Riqiang, "Certainty Of Uncertainty Nuclear Strategy With Chinese Characteristics", Journal of Strategic Studies, C. 36, No. 4 (2013).
- Taylor, Fravel M., Medeiros, Evan S., "China's Search for Assured Retaliation: The Evolution of Chinese Nuclear Strategy and Force Structure" International Security, C. 35 No. 2 (2011): 51.
- Yılmaz, Samet, "Çin'in Nükleer Askeri Stratejisi Ve Ulusal Güvenliği", İGÜSD S.1 C.3 (2016).
- Zhu, Mingquan, "The Evolution Of China's Nuclear Nonproliferation Policy", The Nonproliferation Review C. 4 No.2 (1997).

İnternet Kaynakları

- "A Glimpse of Chinese Ballistic Missile Submarines", Center for Strategic and International Studies (CSIS), <https://www.csis.org/analysis/glimpse-chinese-ballistic-missile-submarines> [Erişim Tarihi: 01.02.2022].
- "Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2014", Department of Defence, http://www.defense.gov/pubs/2014_DoD_China_Report.pdf [Erişim Tarihi: 01.02.2021].
- "Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2013", Department of Defence, http://www.defense.gov/pubs/2013_china_report_final.pdf [Erişim Tarihi: 01.02.2021].
- "Arms Control and Disarmament", China's National Defense in 1998, <http://www.china.org.cn/e-white/5/5.5.htm#1>[Erişim Tarihi: 25.01.2021].
- "Batı'nın Nükleer Denizaltı Antlaşması Çin'i Nasıl Etkiliyor?", Voice of America (VOA) <https://www.amerikanin sesi.com/a/batinin-nukleer-denizalti-anlasmasi-cini-nasil-etkiliyor/6237597.html> [Erişim Tarihi: 01.02.2022].
- "Chinese Nuclear Submarine Spotted Sailing on the Surface in Taiwan Strait", South China Morning Post <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3157931/chinese-nuclear-submarine-spotted-sailing-surface-taiwan-strait> [Erişim Tarihi: 30.01.2021].
- "CTBT Treaty Text", <http://www.ctbto.org/the-treaty/treaty-text/> [09.02.2021].
- Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, "Çin «barış içinde bir arada yaşama» ilkelerinin koruyucusu" <http://tr.china-embassy.org/tur/xwdt/t1160296.htm> [Erişim Tarihi: 18.01.2021].
- Çin Halk Cumhuriyeti, <https://www.akademikcoğrafya.com/cin-halk-cumhuriyeti-cografiyasi> [Erişim Tarihi: 02.02.2021].
- "Does China Have an Effective Sea-Based Nuclear Deterrent?" <https://chinapower.csis.org/ssbn/#:~:text=A%20recent%20Office%20of%20Naval,China%27s%20first%20credible%2C%20sea-based> [Erişim Tarihi: 16.01.2021].
- Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) <http://www.mfa.gov.tr/guneydogu-asya-ulkeleri-birligi.tr.mfa>. [Erişim Tarihi: 07.02.2021].
- Kristensen, Hans M. & Korda, Matt, "Chinese Nuclear Forces, 2020, Bulletin Of The Atomic Scientists," (2021) <https://thebulletin.org/premium/2021-11/nuclear-notebook-chinese-nuclear-forces-2021/> [Erişim Tarihi: 01.02.2022].
- MLM Revolutionary Study Group in the U.S., "Chinese Foreign Policy during the Maoist Era and its

Lessons for Today” (2007) <http://www.marxists.org/history/erol/nem5/cpc-policy.pdf> [Erişim Tarihi: 30.01.2021].

“National Defense Policy”, China’s National Defense in 2000, <http://www.china.org.cn/e-white/2000/20-3.htm> [Erişim Tarihi: 25.01.2021].

Nuclear Power Reactors in The World, International Atomic Energy Agency (IAEA), Reference Data Series No.2 (2020).

“Nuclear Testing Chronology”, <http://www.atomicarchive.com/Almanac/TestingChronology.shtml> [06.02.2021].

T.C. Dışişleri Bakanlığı, <http://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?91fb4f69-d0e3-4823-9494-3ad93ce3fcd7> [Erişim Tarihi: 30.01.2021].

The Economist, “What is the Northern Sea Route” (2018), <https://www.economist.com/the-economist-explains/2018/09/24/what-is-the-northern-sea-route> [Erişim Tarihi: 02.02.2021].

“White Paper Outlines China’s “Active Defense” Strategy”, People’s Daily, <http://en.people.cn/n/2015/0526/c90786-8898060.html> [Erişim Tarihi: 25.01.2021].

<http://www.parsplus.net> [Erişim Tarihi: 09.02.2021].

<https://asianews.press/2020/05/02/china-preparing-for-war-deploys-two-new-nuclear-submarines-into-service/>

<https://www.nextbigfuture.com/2014/12/china-new-nuclear-jl-2-and-df-41.html> (Erişim Tarihi: 10.03.2022)

Yazarlar İçin Metin Şekil Esasları

1. Yayın dili Türkçe'dir. Makalelerin imla ve noktalamasında Türk Dil Kurumu kurumsal web sayfasında eriŐebilebilen güncel sözlük ve yazım kuralları esas alınır. Gönderilen yazılar dil ve anlatım açısından bilimsel ölülere uygun, açık ve anlaşılır olmalıdır.

2. Metinler Times New Roman karakteri kullanılarak, 12 puntoda ve 1,5 satır aralığına sahip olacak Şekilde yazılmalıdır. Dipnotlar ise 9 punto ve 1 aralıklı yazılmalıdır.

3. Paragraf zellikleri hizalama iki yana ve satır aralığı 1,5 Şeklinde olmalıdır. Sayfa numaraları ise altta verilmelidir.

4. Makalelerde kullanılacak alt baŐlıklar koyu yazılmalı ve rakam ile numaralandırılmalıdır.

5. Dipnotlarda atıflar aşağıdaki Őekillerde verilmelidir.

5.1. Kitaplara yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, eser adı, (varsa cilt numarası), (varsa eviren), yayınevi, yayımlandığı yer, yayımlandığı tarih ve sayfa numarası aşağıdaki örneklere uygun olarak sırayla verilecektir.

Tek yazarlı kitap:

Henry Kissinger, Dünya Düzeni, (ev. Sinem Sultan Gl), Boyner Yayınları, İstanbul, 2016, ss. 14-16.

İki yazarlı kitap:

George Friedman ve Meredith Friedman, Savaşın Geleceği-21. Yüzyılda G, Teknoloji ve Amerikan Dünya Egemenliği, (ev. Enver Günsel), Pegasus Yayınları, İstanbul, 2015, s. 114.

Çok yazarlı kitap:

Pınar Bilgin vd., Türkiye Dünyanın Neresinde?-Hayali Coğrafyalar, arpıŐan Anılar, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2015, s. 19.

Çeviri kitaplar:

Walter Isaacson, Steve Jobs, ev. Dost Körpe, Domingo Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 540.

Yazar bilgisi verilmemiŐ kitap:

“Türkiye ve Dünyada Yükseköğretim”, Bilim ve Teknoloji, TÜSİAD Yayınları, İstanbul, 1994, s. 81.

Çok ciltli kitap:

Halil İnalıcık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (ev. Halil Berkday), Cilt: 1, Eren Yayınları, İstanbul 2000, s. 100.

5.2. Makalelere yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, “makale adı” (varsa eviren), yayımlandığı süreli yayının adı, yayımlandığı yıl, cilt no (Romen)/sayı:, dergide yer aldığı sayfa aralığı, alıntının yapıldığı sayfa numarası aşağıdaki örneklere uygun olarak sırayla verilecektir. Ansiklopedi maddelerine yapılan atıflarda da makalelere atıf Şekli kullanılacaktır.

Tek yazarlı makaleler:

R. Kutay Karaca, “Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İliŐkilerinde Doğu Türkistan Sorunu”, Gazi Akademik Bakış, 2008, Cilt: 1, 219-245, s. 220.

İki yazarlı makaleler:

Murat Kağan Kozanhan ve Kemal EKER, “1969 Kuzey Denizi Davaları”, MS Deniz Harp Enstitüsü Dergisi, Mavi Vatan' dan Açık Denizlere, Temmuz 2019, S.2, 8-15, s. 13.

İkiden fazla yazarlı makaleler:

Michael Stowe ve diğerleri., “Required Knowledge, Skills and Abilities From Health Care Clinical Manegers Perspectives” Academy of Health Care Management Jurnal, 2011, 55-62, p.60

Derleme kitaplar ve bildiri kitaplarında bölüm/ makale:

Engin Avcı, “Türkiye'de Terörizm ve Terörizmle Mücadele”, Gökhan Sarı ve Cenker Korhan Demir,

(ed.), Güvenlik Bilimlerine Giriş, Jandarma Basımevi, Ankara, 2015, 281-310, s. 305.

Yazarı Belli Olmayan Makale:

“Balkanlarda Türk Varlığı” Toplumsal Tarih, Ankara, 1990, cilt X, sayı 7, 8-10, s. 8.

5.3. Konferanslarda Sunulan Tebliğler:

Dritan Egro, “Arnavutluk’ta Osmanlı Çalışmaları”, XIII. Türk Tarih Kongresi, Bildiriler, 4-8 Ekim 1999, Cilt: I, TTK Yayını, Ankara, 2002, s. 14.

5.4. İnternet Dergisinde Makale:

Hasan Kopkallı, “Does frequency of online support use have an effect on overall grades?”, The Turkish Online Journal of Distance Education, <http://tojde.anadolu.edu.tr/> (Erişim tarihi: 18.11.2009)

5.5. Tezler

Tezlere yapılan atıflarda yayımlanmamış tezlerin başlıkları için italik kullanılmayacaktır Yazar adı ve Soyadı, Tezin Adı, Tezin Yapıldığı Kurum ve Enstitü, Yapıldığı Yer ve Tarih, Sayfa numarası, (yayımlanıp yayımlanmadığı ve tezin akademik derecesi).

5.6. İnternet için

İnternet üzerinden erişilebilen açık kaynaklara yapılan atıflar, aşağıdaki örneğe göre yapılacaktır.

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Türkiye Ukrayna Anlaşması”, <http://www.mfa.gov.tr/turkce/group/ikili/11.htm> (Erişim Tarihi: 14.07.2010).

6. Aynı kaynağa yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, a.g.e. (adı geçen eser), a.g.m. (adı geçen makale) ve a.g.y. (adı geçen yayın) ifadesi ve sayfa numarası kullanılmalıdır. Aynı yazarın birden fazla eseri kullanılıyorsa yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, eserin yayım tarihi, a.g.e. ifadesi ve sayfa numarası yazılmalı; yazarın aynı tarihli birden fazla eseri kullanılıyorsa, eser tarihinin yayına a, b, c harfleri konularak atıf yapılmalı ve bu durum kaynakçada da belirtilmelidir.

7. Ekler yazının sonunda verilecek ve altında belgenin içeriği ve kaynağına dair kısa bilgi yer alacaktır. Tablo

ve şekiller (grafik dahil), Ekler kısmında verilebileceği gibi metin içerisine de yerleştirilebilir. Metin içerisinde verilmeleri durumunda tablo ve şekiller kendi içinde sıralanarak numaralandırılmalı (Tablo-1:, Şekil-2: gibi) ve gerek bu numara gerekse tablonun/ şeklinin içeriğine dair tanıtıcı başlık tablonun/ şeklinin üst orta kısmında verilmelidir. Tablo, şekil, grafik ve resim için alıntı yapılmışsa, mutlaka kaynak belirtilmelidir.

8. Aday makale metinlerinin sonlarında, alfabetik sıra ve alıntı türüne (kitaplar, makaleler, internet kaynakları vs.) göre tasniflenmiş kaynakça verilmesi gerekmektedir. Makale içi dipnotlardan farklı olarak soyisim büyük harflerle ve ilk sırada yazılmalıdır. Bu kaynakça makalenin yayımlanması durumunda metinde yer almayacak, makale değerlendirme sürecinin hızla yürütülebilmesi için kullanılacaktır.

KOPKALLI Hasan, “Does frequency of online support use have an effect on overall grades?”, The Turkish Online Journal of Distance Education, <http://tojde.anadolu.edu.tr/> (Erişim tarihi: 18.11.2009)

9. Makaleler, makale isminin yazdığı bir klasöre “World Belgesi” halinde konulacaktır.

10. Aynı klasörün içine “Görseller” adı altında bir klasör daha açılacak ve makale içinde geçen resimlerin, fotoğrafların, tabloların vs. orijinal boyutları konulacaktır. (Word içinde görsel kalitesi düştüğü için)

11. Makale içinde kullanılan her görselin altına açıklaması yazılacak ve görsellerin, alındığı sayfa, site (URL), erişim tarihleri dipnot halinde makale içinde kullanıldığı görselin altına yazılacak ve aynı zamanda kaynakça bölümünde de belirtilecektir.

12. Kullanılan görseller, şekiller, tablolar vs. dergide kullanılacak seviyede kaliteli ve anlaşılır olacaktır.

13. Kullanılan kaynakçalar ya da görseller herhangi bir siyasi ve ideolojik düşünceye yakınlık içermeyecektir. Mümkün olduğunca devletin yayın organları tarafından yayımlanan görsellerin seçilmesine özen gösterilecektir.

14. Kullanılan görsellerde yabancı dil olmamasına özen gösterilecek, gerekirse Türkçe’ye çevrilecektir.