



**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: 2 Sayı: 9

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: 36431

Kasım 2021

Kapak Resmi

TUSAŞ

AKSUNGUR İHA

## İÇİNDEKİLER

4 | BAŞLARKEN

6 | GÜNEY ÇİN DENİZİ VE DOĞU ÇİN DENİZİNDE  
YAŞANAN DENİZ YETKİ ALANI SORUNLARI

38 | İNGİLİZ AMİRAL HORATIO NELSON'DAN  
LİDERLİK DERSLERİ: GÜNÜMÜZ VE GELECEĞİN  
DENİZ KUVVETLERİNE İZ DÜŞÜMÜ

72 | YUNANİSTAN'DA TERSANELERİN ÖZELLEŞTİRME  
SÜREÇLERİ VE BUNUN YUNAN DENİZ  
KUVVETLERİNE ETKİLERİ

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.



MSÜ Heybeliada Yerleşkesi

88

ASYA-PASİFİK GÜÇLER DENGESİ VE KORE CUMHURİYETİ DONANMASI

118

ARKTİK BÖLGEDE DENİZ YETKİ ALANLARI SORUNLARI

144

ÇAĞDAŞ KADIN LİDERLERİN ULUSLARARASI DİPLOMASİDE YARATTIĞI ALGI

# MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE

Değerli Okurlarımız,

Devam eden COVID-19 küresel salgını hepimizin hem çalışma hem de sosyal hayatını çok kısa sürede radikal bir değişime uğratmıştır. 2020-2021 Eğitim Dönemi içerisinde, bu değişimde bizi etkileyen en önemli husus, MSÜ Deniz Harp Enstitüsü'nde verilen yüz yüze eğitimdeki kısıtlamalar olmuştur. Ancak, Covid-19'a karşı aşılamanın hız kazanması ile üniversitemiz bünyesinde görevlendirilen personelin, öğrencilerin aşılması ve genel bir açılım uygulanması, 2021-2022 eğitim dönemi planlamalarında bu kısıtlamaların ortadan kaldırılmasına olanak vermiştir. Bu çerçevede, Enstitümüzde; 13 Eylül 2021 tarihinde "Dokuzuncu Dönem Karargâh Subaylığı", 04 Ekim 2021 tarihinde de "Dördüncü Dönem Komuta Kurmay" eğitimleri başlamış ve COVID-19 önlemleri çerçevesinde eğitimler aksatılmadan devam etmektedir. Bu zorlu dönemde Enstitümüzün, eğitici kadrosunda değişiklikler de yaşanmıştır.

Dergimizin bu sayısının çıktığı Kasım ayı bizler için tarihimizde iki anlamlı günü de barındırmaktadır. Bu nedenle burada bu iki önemli güne değinmek istedik. Bunlardan ilki Cumhuriyetimizin kurucusu, lider ve büyük devlet adamı Mustafa Kemal ATATÜRK'ün aramızdan ayrılışının 83'üncü yıl dönümü olan, 10 Kasım 2021 tarihidir. Bu vesile ile Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK, silah arkadaşları ve aziz şehitlerimizi bir kez daha saygı ve şükranla anıyoruz. Kasım Ayı içerisindeki ikinci anlamlı gün ise Deniz Kuvvetlerimizin subay ihtiyacını karşılayan Deniz Harp Okulumuzun kuruluş yıl dönümü olan 18 Kasım tarihidir. Bu sene Deniz Harp Okulunun 248'inci kuruluş yıl dönümü MSÜ Deniz Harp Okulu yerleşkesinde sınırlı katılımı kutlanmıştır.

Dergimizin hazırlanmasında ki her aşamada özveriyle çalışan ekibimizle, sizleri ilgi alanımıza giren çalışmalarla buluşturmaya devam edeceğiz. Bu çerçevede, Mavi Vatan'dan Açık Denizlere adıyla yayın hayatına başlayan ve aynı sloganla yola devam eden dergimize yazılarıyla katkı sağlayan yazarlarımız ile yayınlandığı ilk günden bu yana dergimize gösterdiğiniz ilgiden dolayı siz okurlarımıza teşekkür ederiz.

Bu sayının ilk makalesi olarak, Fuat Çelik ve tarafımdan kaleme alınan; "Güney Çin Denizi ve Doğu Çin Denizinde Yaşanan Deniz Yetki Alanı Sorunları" konulu makaledir. Çalışmada; Jeopolitik ve jeostratejik açıdan büyük önemi haiz Güney Çin Denizi ile Doğu Çin Denizi'nde, Çin ve bölge ülkeleri arasında yaşanan deniz yetki alanları sorunları ele alınarak Ege ve Doğu Akdeniz'deki Türk tezleri çerçevesinde değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Sayının ikinci makalesi, Deniz KARADUMAN tarafından kaleme alınan, "İngiliz Amiral Horatio Nelson'dan Liderlik Dersleri: Günümüz ve Geleceğin

# BAŞLARKEN...

Mavi Vatan  
Kasım 2021  
Sayı 9

Deniz Kuvvetleri'ne İz Düşümü" konulu makaledir. Amiral Nelson'un liderlik öğretisi ışığında incelenen bu çalışmada; onun yaşamından ve denizdeki liderlik özelliklerinden günümüzün ve geleceğin Deniz Kuvvetleri için çıkarılacak dersler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Takip eden çalışma, Ünsal BAŞAK tarafından hazırlanan, "Yunanistan'da Tersanelerin Özelleştirme Süreçleri ve Bunun Yunan Deniz Kuvvetlerine Etkileri" konulu makaledir. Yazar makalede, Yunanistan'da askeri gemi inşa eden/bakım-onarım faaliyeti yürüten üç tersanenin özelleştirme süreçleri ve bunun Yunan Deniz Kuvvetleri'ne yansımalarını 2018-2021 döneminde mercek altına almıştır.

Sayının dördüncü makalesi, Ömür Özdemir tarafından kaleme alınan "Asya-Pasifik Güçler Dengesi Ve Kore Cumhuriyeti Donanması" başlıklı yazıdır. Yazıda, Güney Kore'nin var olma mücadelesinde Kuzey Kore'nin yeri ile Asya-Pasifik güçler dengesinde yeni süper güç Çin'in başını çektiği ittifak kısaca incelenmiş, müteakiben ABD'nin önderliğindeki müttefiklerin durumu ile özellikle Çin ve uçak gemisi programının karşısında ABD'nin Asya-Pasifik'teki askeri varlığının büyük kısmının konuşlandırıldığı Japonya ve Güney Kore'nin hafif uçak gemisi geliştirilmesi yönünde verdiği kararlar irdelenmiştir.

Bu sayıda beşinci makale olarak, Bahadır ŞENGÜN tarafından hazırlanan "Arktik Bölgede Deniz Yetki Alanları Sorunları" konulu makaleye yer verilmiştir. Makalede yazar; Arktik Bölgesi'nde ABD dışında kalan dört bölge ülkesi (Rusya Federasyonu, Norveç, Danimarka ve Kanada), kıta sahanlığı sınırlarının 350 deniz miline genişletilmesi talepleri ile buzulların erimesi ile "Bölge"den istifade edilmesine yönelik süreci ele alarak değerlendirmelerde bulunmuştur.

Sayının son çalışması, Zafer BAŞER tarafından hazırlanan "Çağdaş Kadın Liderlerin Uluslararası Diplomaside Yarattığı Algı" konulu çalışmadır. Yazar çalışmada, Günümüz çağdaş kadın liderlerin politikalarını uluslararası diplomaside daha geçerli kılmalarını sağlayan; empati, vaat, ikna gibi etmenler ile kadın liderlerin uluslararası diplomaside sergiledikleri algıyı, stratejik iletişim yöntemleriyle nasıl ortaya koydukları hususlarında çıkarımlarda bulunmaktadır.

**Murat Kağan KOZANHAN**  
**Dz.Alb.**  
**Dr. Öğretim Üyesi**

■ Murat Kağan KOZANHAN\*

■ Fuat ÇELİK\*\*

# GÜNEY ÇİN DENİZİ VE DOĞU ÇİN DENİZİNDE YAŞANAN DENİZ YETKİ ALANI SORUNLARI



Güney Çin ve Doğu Çin Denizlerindeki Tartışmalı Alanlar

(<https://quincystat.org/wp-content/uploads/2021/07/QUINCY-BRIEF-NO.-15-JULY-2021-RACHEL-ODELL.pdf>)

\* Dr. Deniz Albay, MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, Dr. Öğretim Üyesi.

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

## Öz

Jeopolitik ve jeostratejik açıdan büyük önemi haiz Güney Çin Denizi ile Doğu Çin Denizi, bölgede yer alan kıyı devletleri için tartışmalı alanları ve bu tartışmalı alanlar üzerinden uyuşmazlıkları barındırmaktadır. Özellikle 1968 yılında Diaouyu/Senkaku Adaları çevresinde ve Güney Çin Denizi'nde keşfedilen hidrokarbon kaynakları, bölgenin önemini artırmış ve bu tarihten itibaren bölge ülkeleri, bahse konu deniz alanlarındaki hak iddialarını ortaya koymaya başlamışlardır. Bölgesel güç konumundan küresel güç konumuna yükselen Çin'in ekonomik büyümesi ile birlikte deniz gücü kapasitesini artırması, bölgeyi küresel güçlerin rekabet ve çatışma alanı haline getirmiştir. Bölgede tarafların egemenlik hakları konusunda yıllardır devam eden ve küresel güçleri de soruna dâhil eden uzun süreli tartışmaları çatışma riskini artırmaktadır. Ayrıca bu coğrafya, Ege ve Doğu Akdeniz'de yaşanan deniz yetki alanları sorunlarına yönelik, tarafların siyasi ve ekonomik durumundan bağımsız ancak soruna yaklaşımı, iddiaları ve uygulamaları açısından benzerliklerin bulunduğu durumları sergilemektedir. Bu çalışmada, deniz yetki alanları konusunda Güney Çin Denizi ve Doğu Çin Denizinde yaşanan sorunlar ile bu sorunların çözümüne yönelik uygulamalar ele alınmış ve Ege ile Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanları konusundaki Türk tezlerine katkı sağlanması yönünde değerlendirmelerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Çin, Güney Çin Denizi, Japonya, Diaouyu/Senkaku, Doğu Çin Denizi.

## Giriş

Deniz yetki alanlarının uyuşmazlığında tarafların uzlaşma sergileyemediği “gri bölgeler”, başta kıyıdaşlar olmak üzere bölgede etkin uluslararası aktörlerin çıkarları, tarafların tartışmalı bölgelerde yaptıkları eylemler ve bölge politikalarına ilişkin geliştirdiği stratejiler neticesinde aktif bir çatışma riskinin bulunduğu coğrafyalara dönüşmektedir. Bu bağlamda Güney Çin Denizi ve Doğu Çin Denizi çevre ülkelere sunduğu doğal zenginlikler ve coğrafyasının sunduğu imkânlar neticesinde egemenliğinden vazgeçilmesi veya pazarlık konusu edilmesi mümkün olmayan bir deniz alanı olarak görülmektedir. Küresel aktörlerin desteğini alan ülkelerin geliştirdiği politikalar yanında, küresel enerji ve iletişim şirketlerinin bölgeye olan ilgileri ve bölge dışı aktörlerin çıkarları da bu sorunlara eklendiğinde, ikili ilişkilerle çözülebilecek krizler, çözülmesi büyük çaba gerektiren sorunlar yumağının oluşmasına neden olmaktadır.

Bu kapsamda çalışmanın değinmek istediği temel noktalar, bölgenin jeopolitik önemine istinaden uyuşmazlığın boyutlarının ve bölgede hak iddia eden ülkelerin taleplerinin incelenerek Çin'in bu taleplere yönelik geliştirdiği

tezleri incelemek, Güney Çin Denizi ve Çin ile Japonya arasında gerilime neden olan Diaouyu/Senkaku Adaları sorununda yaşanan gelişmelere paralellik sağlayarak Ege ve Doğu Akdeniz’de yaşanan gelişmelere ilişkin hususları belirtmektir. Bu amaçla ilk bölümde ihtilafın olduğu Güney Çin Denizi coğrafyası incelenerek bölgenin jeostratejik önemi ele alınacak ardından Çin ve diğer bölge ülkelerinin geliştirdiği tezlerin incelemesi yapılacaktır. İlk bölümde Türkiye’nin Ege’deki tezlerine yönelik hukuki dayanak oluşturabilecek Filipinler-Çin Sürekli Tahkim Mahkemesi’nin verdiği kararlar incelenecek ve Çin’in bu karar sonrası geliştirdiği yeni doktrin ve bu doktrin çerçevesinde icra ettiği operatif/taktik uygulamalara değinilecektir. Çalışmanın ikinci bölümünde ise, Çin ile Japonya arasında yaşanan Diaouyu/Senkaku Adaları sorununa yönelik olarak adaların stratejik önemi irdelenerek, tarafların uyuşmazlığa yaklaşımı ve sorunun değerlendirmesi yapılacaktır. Ardından, Ege ve Doğu Akdenizi’nde yaşanan sorunlar ile Diaouyu/Senkaku Adaları sorunu arasında benzerliklerin olup olmadığı incelenerek Çin ile Japonya arasına gerilime neden olan bu soruna yönelik değerlendirmeler/ alınması gereken derslerden bahsedilecektir.

## 1. Güney Çin Denizi Jeopolitiği ve Bu Denizdeki Deniz Yetki Alanları Sorunları

Kuzeyde Vietnam, güneyde Malezya ve Brunei ile çevrili olan Güney Çin Denizi muazzam bir stratejik ve ekonomik özelliğe sahip olmasının yanında birçok çatışma tehlikesini barındıran bir bölge konumundadır.<sup>1</sup> Güney Çin Denizi, Soğuk Savaş sonrası iki kutuplu dünya düzeninden çok kutuplu dünya düzenine geçişte gelişen ekonomilere ev sahipliğini yapan Asya ülkelerinin kıyılarını içeren 3,5 milyon kilometrekarelik bir deniz alanını kaplayan sahayı tanımlamaktadır. Enerji gereksinimlerini yoğun olarak ithalat yoluyla kazanan, balıkçılık, gemi inşa sanayisi ve deniz yolu taşımacılığı gibi sanayi kollarına da önem veren Çin ve Japonya’nın enerji ithalatı dâhil olmak üzere Dünya deniz ticaretinin yaklaşık 1/3’ü bu coğrafyadan geçmektedir.<sup>2</sup> Bu coğrafyaya kıyısı bulunan Çin ile Güney Çin Denizi kuzeyinde bulunan Japonya ve Güney Kore, Dünya gemi inşa pazarının %90’ına sahiptir.<sup>3</sup>

Güney Çin Denizi’nde bulunan toplam hidrokarbon rezervlerine ilişkin farklı otoritelerden açıklamalar yapılmakta olup 1968’de, Asya ve Uzak Doğu için Birleşmiş Milletler (BM) Ekonomik Komisyonu altında kurulan Asya’daki Açık Deniz Alanlarında Mineral Kaynaklar için Ortak Araştırma

1 Joseph Nye ve David A. Welch, Küresel Çatışma ve İşbirliğini Anlamak, (çev. Renan Akman), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2010, s. 275.

2 “Review of Maritime Transport 2016”, United Nations Conference on Trade and Developments, United Nations, New York, 2016, s. 12.

3 “Review of Maritime Transport 2019”, United Nations Conference on Trade and Developments, United Nations, New York, 2016, s. 3.



İş Birliği Komitesi, Vietnam kıyı şeridinde, yani Spratly adasının doğu ve güney bölgelerinde zengin petrol ve doğal gaz rezervleri bulunduğunu ifade etmiştir.<sup>4</sup> 1973'te ise Rus deprem bilimciler tarafından Spratly Adası bölgesinin batısındaki Kuzey Vietnam sahillerinde petrol izine rastlandığı açıklanmıştır. Bu rapordan sonra kıta sahanlığı başta olmak üzere deniz yetki alanlarına ilişkin anlaşmazlıklar giderek artmış, bölgede bulunan adalar üzerinden deniz yetki alanlarına yönelik egemenlik iddiaları günümüze kadar çözülemeyen sorunların oluşmasına neden olmuştur. Günümüzde ise Çin Ulusal Denizaşırı Petrol Şirketi (CNOOC) tarafından son olarak 21 Eylül 2020 tarihinde Liuhua-2 bölgesinden petrol çıkarılmaya başlandığı, 2022 yılı itibariyle günlük 72.800 varil ham petrol üretiminin gerçekleşeceği açıklaması yapılmıştır.<sup>5</sup> Aynı şirket tarafından yapılan açıklamada 2019 yılı itibariyle Güney Çin Denizi'nin doğusundan çıkarılan ham petrolün, şirketin toplam üretiminin %17,9'una ulaştığı açıklanmıştır.<sup>6</sup> Yukarıda açıklanan verilerin yanında bölgenin yüzlerce ada, adacık, kayalığı içeren önemli bir biyolojik çeşitlilik alanı olduğu ve zengin balıkçılık imkânlarını sunduğu bilinmektedir.

Güney Çin Denizi, Batı Pasifik ve Hint Okyanusu'nu içeren küresel deniz yollarının birleştiği bağlayıcı bir ekonomik köprü işlevi görmektedir. Malakka, Sunda, Lombok ve Makassar Boğazları ile düğümlenen coğrafya, körfez ülkeleri ve Güney Avrupa kıyılarına uzanan deniz yolunun bağlayıcı noktasını oluşturmakta olup, Dünya yıllık ticaret filosu tonajının yarısından fazlası ve Dünya genelindeki tüm deniz trafiğinin üçte biri bu "düğüm noktaları" vasıtasıyla Dünya denizlerine erişmektedir.<sup>7</sup> Japonya'nın İkinci Dünya Savaşı başlangıcında ilk olarak Güney Çin Denizi'ndeki adaları işgale yönelmesi bölgenin önemini kavrayabilmek için önemli bir örnek olmaktadır.<sup>8</sup> Ortalama olarak; Güney Kore ve Japonya'nın enerji ihtiyacının 2/3'ü<sup>9</sup>, Çin'in ham petrol ithalatının %60'ının<sup>10</sup> Güney Çin Denizi yoluyla karşılandığı değerlendirilmektedir. Bu veriler, seyrüsefer serbestliği ve denizlerin güvenliği konusunu yalnızca Güney Çin Denizi'ne kıyısı olan devletler için değil ABD,

4 Cemre Pekcan, "Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Güney Çin Denizi Krizinin Değerlendirilmesi", ANKASAM Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi, 2017, Cilt: 1, Sayı: 3, 54-80, s. 56.

5 Oil Price İnternet Sitesi, "CNOOC Begins Production At New Oilfield In South China Sea", <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/CNOOC-Begins-Production-At-New-Oilfield-In-South-ChinaSea.html>, (Erişim Tarihi: 03.11.2020).

6 Oil Price İnternet Sitesi, "CNOOC Begins Production At New Oilfield In South China Sea", <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/CNOOC-Begins-Production-At-New-Oilfield-In-South-ChinaSea.html>, (Erişim Tarihi: 03.11.2020).

7 [www.tuicakademi.org/güney-cin-denizinde-gerginlik-tirmaniyor](http://www.tuicakademi.org/güney-cin-denizinde-gerginlik-tirmaniyor)

8 Erdem Denk, Egemenliği Tartışmalı Adalar: Karşılaştırmalı Bir Çalışma (Kardak Kayalıkları, Spratly ve Senkaku/Diaouyu Adaları Örnekleri, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Ankara, 1999, s. 122.

9 Robert D.Kaplan, Asia's Cauldron: The South China Sea and The End of a Stable Pacific, Random House, New York, 2015, s.11.

10 [www.tuicakademi.org/güney-cin-denizinde-gerginlik-tirmaniyor](http://www.tuicakademi.org/güney-cin-denizinde-gerginlik-tirmaniyor)

Rusya, Japonya ve Güney Kore gibi bölgede hak talebinde bulunmayan ancak deniz yolunu kullanan devletler için de kritik önem taşımaktadır.

Hem kıyıdaş hem de kıyıdaş olmayan ülkelerin deniz ulaşımı ve ticaret yollarının güvenliğini etkilemesi yanında yüksek teknoloji konusunda ilerleme kaydetmiş olan Güneydoğu Asya ülkelerinin fiber optik kablolarının önemli miktarı Güney Çin Denizi'nin altından geçen iletişim nakil hatları ile sağlanmaktadır. Gelişmekte olan Tayvan, Malezya gibi Asya ülkelerinin enerji tüketiminin 2030'lu yıllarda iki katına çıkacağı değerlendirildiğinde (bu büyümenin yarısının Çin tarafından oluşturulması beklenmektedir) bölgeye yönelik anlaşmazlıkların önümüzdeki dönemde daha da artacağı beklenmektedir. Bölgenin stratejik durumu ekonomik olarak önem arz etmekte aynı şekilde Soğuk Savaş dönemi sonrası yükselen ekonomiler bölgenin stratejik önemini de artırmaktadır.

## 2. Bölge Ülkelerinin Güney Çin Denizi'ndeki İddiaları

### 2.1. Vietnam

Coğrafi açıdan orta büyüklükte bir devlet olan Vietnam'ın stratejik konumu sayesinde potansiyelini arttırabilmesi için bölgenin zengin kaynaklarına erişmesi şarttır. Bölgedeki ihtilaflar, ülkenin ekonomik potansiyelini sınırlamakta ve bölgedeki kaynakların kullanımı konusunda Vietnam'a önemli bir engel teşkil etmektedir. Hanoi'nin görüşüne göre, Güney Çin Denizi'ndeki ihtilaflı durum, ülkenin toprak bütünlüğü, ulusal egemenliği, denizciliği ve ekonomik kalkınması öncelikli olmak üzere; Vietnam'ın ulusal güvenliğinin ve kalkınmasının neredeyse tüm yönlerini etkilemektedir.<sup>11</sup> Vietnam'ın Güney Çin Denizi'ne yönelik iddialarının geçmişine bakıldığı zaman, bölgeye yönelik ilk resmî egemenlik adımının 1974 yılında Dışişleri Bakanlığı tarafından yayınlanan "Beyaz Kitap" ta ortaya konulduğu sonucuna ulaşılmaktadır.<sup>12</sup> Vietnam tüm Paracel Adaları üzerinde hak iddialarının dayanağını XVII. yüzyıla kadar götürmektedir.

1990 yılından itibaren Vietnam, Güney Çin Denizi sorununu çok taraflı hale getirerek konuyu uluslararası örgütlerin gündemine getirmeyi ve soruna taraf olan diğer güçlerin de bu sürece etkin olarak katılmaları yönünde bir politika takip etmektedir. Ayrıca Vietnam, Güney Çin Denizi sorununa başta ABD olmak üzere diğer küresel güçlerin de müdahil olmasını istemektedir. Tezlerini hayata geçirmeyi ve küresel enerji şirketleri ile iş birlikleri yaparak Güney Çin Denizi'nde söz sahibi olmak isteyen Vietnam; Hindistan, Rusya, Fransa'ya ait enerji şirketleri ile iş birliği yapmaktadır. Vietnam oluşabilecek

<sup>11</sup> Talita Pinotti, "China and Vietnam in The South China Sea: Disputes and Strategic Questions", Brazilian Journal of Strategy & International Relations, 2015, Cilt: 4, Sayı: 8, 158-178, s. 158.

<sup>12</sup> Raul Pedrozo, China Versus Vietnam: An Analysis of the Competing Claims in the South China Sea, A CNA Occasional Paper, August 2014, s.37.

bir sıcak çatışmada bu ülkeleri de arkasına alarak Çin'e karşı güçlü bir pozisyon oluşturmayı amaçlamaktadır. Vietnam'ın sorunu uluslararası düzleme taşıma politikası özellikle Pasifik bölgesine stratejik önem veren ABD için de fırsatlar barındırmaktadır. Vietnam'ın izlediği bu politika ile Güney Çin Denizi sorununa diğer güçlerin de katılması halinde Çin ile arasındaki güç dengesini sağlamayı hedeflemektedir.

## 2.2. Filipinler Cumhuriyeti

Kara ülkeleri haricinde kıyıdaş ülkeler ile sadece denizden komşu olan ülkeler veya takımda ülkeleri için deniz sınırlarının belirlenmesi hususunda ülkenin coğrafi konumunun önemli bir yeri bulunmaktadır. Filipinler Cumhuriyeti'nin diğer bölge ülkeleri ile karasal sınırı bulunmamakta, kıyıdaş ülkeler ile sadece denizden sınırı bulunmaktadır. Bu açıdan incelendiğinde Filipinler için adalar üzerinde tam hâkimiyet temelli iddialar hayati öneme haizdir. Güney Çin Denizi'ni sahiplenme güdüsündeki Filipinler, literatürde genel olarak "Güney Çin Denizi" olarak nitelendirilen bu bölgeyi, "Batı Filipinler Denizi" olarak adlandırmaktadır. Filipinler'in tarihsel iddiaları modern çağda gerçekleşen İspanyol-Amerikan Savaşı'nın ardından İspanyol Hükûmeti'nin Filipinler topraklarını ABD'ye devretmesi ile başlamaktadır. 1898 yılında imzalanan Paris Barış Antlaşması ile Filipinler'in coğrafi sınırları ilk defa belirlenmiştir. 1933 yılında imzalanan Paris Barış Antlaşması ile de ABD tarafından alınan tüm Filipinler Cumhuriyeti'ne ait topraklar kendi halkına devredilmiştir. Ancak bu devretme ile tam anlamıyla bir bağımsızlık durumu oluşmamış, Filipinler yasama ve yürütme organları kendi yönetimini teşkil edene kadar ABD yönetim otoritesini elinde bulundurmayı sürdürmüştür.

Filipinler'in tam bağımsızlığını kazanması 1946 yılında gerçekleşmiş, aynı yıl içerisinde Filipinler Hükûmeti Spratly Adaları'nın kendi egemenliğinde olduğunu açıklamıştır. Ancak daha sonra ABD'nin baskısı neticesinde bu açıklamaya yönelik olarak geliştirilmesi muhtemel politikalar askıya alınmıştır. Bu konu hakkında ABD'nin Paris Antlaşması'nda Spratly Adaları'na yönelik bir hükmün bulunmadığını belirtmesi ve Çin ile yaşanabilecek bir gerilimin maliyetini üstlenmek istememesi ABD'nin baskısının nedenleri olabileceği söylenebilir. Filipinler'in bölgeye yönelik ilk "resmî" faaliyetleri 1950'lerin ortalarına kadar ertelenirken; 1946 yılında, Filipinli balıkçılık şirketi devi ve Filipin Denizcilik Enstitüsü'nün (PMI) kurucusu olan Thomas Cloma isimli bir Filipinler vatandaşı, buzhane ve konserve fabrikası kurmanın planlarıyla bölgedeki adaları araştırmaya başlamıştır.<sup>13</sup> 11 Mayıs 1956 tarihinde beraberindeki 40 kişi ile birlikte Spratly Adaları'na çıkma eylemi gerçekleştiren Thomas Cloma, buradaki adaları Kalayaan Adaları olarak

---

<sup>13</sup> Brian K. Murphy, "Dangerous Ground: The Spratly Islands and International Law", *Ocean and Coastal Law Journal*, 1994, Cilt: 1, Sayı: 2, 187-212, s. 207.

adlandırmıştır.<sup>14</sup> Çıkma eylemini gerçekleştiren Cloma ve beraberindekiler Filipinler Hükümeti'nden, sahibi olmayan bu toprakların kendisi tarafından "keşfedildiğini" ve bu topraklarda kendisine yönelik koruma talebinde bulunulması yönünde mektup yollaması hükümet yetkilileri tarafından başta pek umursanmamış ancak yolladığı ikinci mektupta bu eylemini tüm Filipinliler adına gerçekleştirdiğini belirtmesi bazı adımların atılmasına sebep olmuştur. Filipinler Hükümeti tıpkı Tayvan örneğinde olduğu gibi bu adaların San Francisco Antlaşması ile kendisine kaldığını iddia etmiş ve kendisini "İkinci Dünya Savaşı'nın Müttefik Devletleri'nin Fiili Vekili" olarak ilân etmiştir.

Çin yönetimi ve Tayvan tarafından yapılan kınama açıklamalarının ardından Spratly Adaları'nda gerçekleşen bu gelişmeler Vietnam, Fransa, Birleşik Krallık ve Hollanda tarafından açıkça kınanmıştır. 1960 yılından sonra Filipinler, Spratly Adaları'nda balıkçıların güvenliğine yönelik liman ve askerî tesisler kurma girişimlerine başlamış ve aynı yıl Cloma'nın iddiasına dayanarak, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki (BMDHS) münhasır ekonomik bölge (MEB)'nin 200 deniz millik uzantısı bağlamında adaları keşfetme ve kullanma hakkını açıklamıştır. 1971 yılına gelindiğinde Tayvan savaş gemileri tarafından, bölgede avlanan Filipinli balıkçılara gerçekleştirilen taciz faaliyetleri sorunun ilk kez Filipin hükümet başkanı düzeyinde gündeme getirilmesine sebep olmuştur. Bu doğrultuda, 10 Temmuz 1971 tarihinde Filipinler Devleti'nin Cumhurbaşkanı Ferdinand Marcos, Spratly Adaları'nın Filipinler'in bir parçası olduğunu ifade eden bir bildiri yayınlamıştır.<sup>15</sup> Bu bildiride Filipinler vatandaşı Thomas Cloma tarafından keşfedilen Kalayaan Adaları'nın 53 adadan oluşan Spratly Ada grubundan farklı bir ada grubu olduğu. Cloma tarafından keşfedilen ve sahipsiz (res nullius) kabul edilen bu adaların işgal ve etkin denetim yoluyla Filipinler Devleti'ne dâhil edildiği beyan edilmiş, bu açıklama Cloma tarafından protesto edilmiştir.<sup>16</sup> 1974 yılında bahse konu şahıs Filipinler hükümeti tarafından tutuklanmış ve tutuklu kaldığı süre boyunca maruz kaldığı baskı sonucundan olacak ki adalar üzerindeki haklarını Filipinler hükümetine devrettiğini açıklamıştır. Daha sonraki yıllarda Filipinler Hükümeti yayınladığı Cumhurbaşkanlığı kararnamele ile 200 deniz mili alanı kapsayan MEB ilânlarını Caloma'nın keşiflerine dayanarak gerçekleştirmiştir.<sup>17</sup>

1990 yılından sonra Güney Çin Denizi'nde gerilimin artmaya başladığının

<sup>14</sup> Jonathan Spangler and Olaga Cachia, South China Sea Event Timeline (1900-1969), South China Sea Think Tank, An Affiliated Program of Asia-Pacific Policy Research Association August 2018, s.146-147

<sup>15</sup> Lo, Chi-Kin, China's Policy Towards Territorial Disputes, The Case of the South China Sea Island, International Politics in Asia Serie, Routledge, 1989.

<sup>16</sup> Brian K. Murphy, a.g.m., s. 194.

<sup>17</sup> Chin Yoon, Chin, Potential For Conflict in The Spratly Islands, Naval Postgraduate School, Thesis, Monterey-California

işaretleri belirmeye başlamıştır. Özellikle bölgedeki çözümsüzlüğe taraf devletlerin 1982 BMDHS’ni teker teker imzalayarak kıta sahanlıklarını ve MEB sınırları belirlemeleriyle, başta Çin olmak üzere bölgedeki tüm kıyıdaş ülkelerin eylemlerinde talep edilen toprak temelli artış, yeni çatışma ortamını da beraberinde getirmiştir. 2009 yılına gelindiğinde Filipinler Hükûmeti bölgedeki krize yönelik önemli bir adım atarak 9522 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile BMDHS’nin karasuları, kıta sahanlığı ve MEB ile ilgili hükümleri ile kendi yasalarını uyumlu hale getirdiğini açıklamış ve takımda devleti statüsünde Palawan Adaları ve Kalayaan Adaları’nı kendi takımda sularının bir uzantısı olduğunu belirtmiştir.<sup>18</sup>

### 2.2.1. Filipinler’in Güney Çin Denizi Sorununu Sürekli Tahkim Mahkemesi’ne Götürmesi

2013 yılında Filipinler, her iki tarafında üzerinde hak iddia ettiği bir resifin Çin tarafından ilhak edilmesinden sonra, Güney Çin Denizi’nde BMDHS’nde kendisine tanınan haklardan faydalanamadığı gerekçesi ile konuyu Sürekli Tahkim Mahkemesi’ne intikal ettirmiştir. Filipinler iddialarını, Çin’in balıkçılık, petrol arama, seyrüsefer ve yapay ada inşası faaliyetlerinin sözleşmeye aykırı olduğu, Çin’in iddialarını destekleyen “9 Çizgili Hat” haritasına yönelik uygulamalarının kendi egemenlik alanına ve MEB’ine tecavüz olduğu tezi ile desteklemiştir.

Sürekli Tahkim Mahkemesi, 1899 LaHaye Barış Konferansı’nda kabul edilen Uyuşmazlıkların Barışçı Çözüm Sözleşmesi ile kurulan ve uyuşmazlıkların hakem yoluyla çözüldüğü bir mahkemedir. Genellikle Lahey Mahkemesi (The Hague Tribunal) olarak adlandırılan mahkeme, sürekli hâkimleri olan bir yargı kuruluşundan ziyade, her uyuşmazlıkla ilgili ad hoc mahkeme kurulması ve hakemlik işlerinin yürütülmesi için tarafların başvurduğu bir mercidir.<sup>19</sup> Devletler arasındaki uyuşmazlıkların çözümünde başvurulabilecek bir statüde bulunan Sürekli Tahkim Mahkemesi’nde sorunların çözülebilmeleri için tarafların 1899 ve 1907 La Haye sözleşmelerine taraf olması şartı aranmaktadır. Ancak bu sözleşmelere taraf olunması, mahkemenin vereceği kararlara uyulması konusunda taraf devletlere bağlayıcı bir durum oluşturmamaktadır. Taraflar ancak mahkemenin yargı yetkisini tanıdıktan sonra mahkemenin bağlayıcı bir statüsü bulunmaktadır. Çin de Filipinler de 1899 Sözleşmesine taraftırlar ancak ifade edildiği gibi, sözleşmeye taraf olmaları, Sürekli Tahkim Mahkemesi’nin zorunlu yargı yetkisinin kabul edildiği anlamına gelmemektedir.

Çin’e göre, Filipinler’in başvurusu, uygulama yönünden kabul edilebilir

<sup>18</sup> Renato, Cruz de Castro, The Impact of Strategic Balance in East Asia on a Small Power’s Defence Polic: The Case of Philippines in the Face of the South China Sea Dispute ,Examining the South China Sea Dispute, CSIS, 2015, s.1

<sup>19</sup> Cemre Pekcan, a.g.m., s. 65.

olmamaktadır. Bu konuda BMDHS, anlaşmazlıkların karşılıklı çözümünü öngörmektedir. Bununla birlikte, Filipinler'in başvurusu egemenlik haklarının tayini ile ilişkilidir. Kıta sahanlığı ve MEB gibi deniz hukukuna ilişkin anlaşmazlıkların çözümü, öncelikle egemenlik sorununun çözümünü gerektirir tezini savunmuştur.<sup>20</sup> Lahey'deki mahkeme Filipinler'in başvurusu üzerine 12 Temmuz 2016 tarihinde kararını açıklamış ve Çin'in bölge üzerindeki tarihsel bağlarını dayanak gösteren tezlerini asılsız bularak bu bölgede tarihsel temelli hak iddia etmesinin temelsiz olduğu kararını vermiştir. Kararda aynı zamanda Çin'in, Filipinler'in MEB'inde yaptığı yasadışı balıkçılık ve çevreye zarar veren yapay ada inşası faaliyetlerinin Filipinler'in egemenlik haklarını ihlal ettiği ifade edilmektedir.<sup>21</sup>

Çin ise mahkemenin verdiği kararı tanımayarak, kararın herhangi bir bağlayıcılığı olmadığını açıklamıştır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Çin'in deniz yetki alanlarına ilişkin haklarının bu karardan etkilenmeyeceğini ve sorunun komşularla çözülmesi gerektiğini dile getirmiştir. 2016 yılında yapılan seçimler sonucu Filipinler'de iktidara gelen Duterte bağımsız bir dış politika izleyeceğini açıklamış ve bu politika değişimi, Filipinler-ABD ilişkileri açısından büyük bir değişime sebep olmuştur. Filipinler'in bağımsızlığını kazanmasından beri bölgedeki müttefik olarak görülen ABD, Çin'in yükselen bir güç haline dönüşmesi nedeniyle ülkenin dış politikasında zemin kaybetmiştir. Öyle ki Duterte Ekim 2016'da ABD'den ayrılarak Çin'le yeniden müttefik olduklarını ve Güney Çin Denizi sorununu diyalog yoluyla çözeceklerini ifade eden bir konuşma yapmıştır. Duterte konuşmasında askerî ve ekonomik olarak ABD'nin kaybettiğini söyleyerek, kendini Çin ve Rusya'yla yeniden konumlandırmıştır.

### 2.3. Malezya

Vietnam ve Filipinler'den farklı olarak merkez ülke Çin'e nazaran kendisini yarı çevre ülke konumunda tanımlayan ve Çin'in büyüyen ekonomisi karşısında kendisini koruma altına almaya çalışan Malezya, bir yandan Soğuk Savaş sonrası ABD ile kurduğu stratejik düzeyde ilişkilerin bozulmamasına dikkat etmekte bir yandan da büyüyen Çin'in Güney Çin Denizi'ne ilişkin gerçekleştirdiği eylemlere itidalli bir yaklaşım sergileyerek kendini koruyan bir politika izlemeye çalışmaktadır. Malezya'nın bu pragmatist politikasının dengeleyici unsurunu ABD oluşturmakta olup, Çin'in Güneydoğu Asya'daki giderek artan varlığını göz önüne alarak, Çin ile olan dengeli ilişkilerini sürdürmek için ABD ile kuvvetli askerî bağlara sahip olmayı önemsemektedir. Pekin ise Malezya'nın ikili ilişkilerine yönelik bu "sessiz

<sup>20</sup> Cemre Pekcan, a.g.m., s. 69.

<sup>21</sup> Selahattin Doğan, "Güney Çin Denizi Tahkim Davası (Filipinler Cumhuriyeti/Çin Halk Cumhuriyeti)", Küresel Bakış, 2016, Sayı: 21, 21-38, s. 24.

diplomasi” yaklaşımından duyduğu memnuniyeti dile getirmektedir. Ancak Çin’in son dönemde bölgedeki yapay ada çalışmaları ve bölgedeki balıkçılık faaliyetlerini engelleyen tutumu Malezya cephesinden açıklamalar yapmayı mecbur kılmaktadır. Aynı zamanda Malezya, Güney Çin Denizi’ndeki gerginliklerin artmasıyla birlikte farklılıkları daraltmak ve zorlamalara karşı birleşik bir cephe oluşturmak için diğer Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ülkeleriyle tek tek ve özel olarak, ASEAN’ ın uluslararası hukuku ihlal eden herhangi bir fiile karşı ortak bir sesle konuşması konusunda görüşmeler gerçekleştirmektedir. Malakka Boğazı gibi düğüm noktasının güvenliğini kendi ulusal çıkarları için hayati öneme haiz gören Malezya’nın Çin ile ihtilafa girmesi ihtimali çok düşük bir olasılık olmakla birlikte, izlediği çıkar odaklı politikayı devam ettirmek ve bu politikayı uygularken bölgesel iddiaları hukuki düzlemde sürdürmeye devam etmek Malezya için Güney Çin Denizi’nde uygulayacağı en doğru strateji gibi görünmektedir.

### 3. Çin’in Güney Çin Denizi’ne Yönelik İddiaları

Güney Çin Denizi’nde meydana gelen sorunların başlıca aktörü olan Çin, Soğuk Savaş’ın bitiminden sonra askerî kapasitesini artırma yoluna giderek donanmasını geliştirmeye başlamıştır. Deniz hak ve menfaatlerine yönelik tezlerini destekleme yolunda aktif bir politika izleyen Çin, kıyıdaş diğer ülkelerle sıcak çatışma boyutunda olaylar yaşayarak bölgedeki gerginliği artırmıştır. ABD ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (S.S.C.B.)’nin bölgeden çekilmesinden sonra bölgesel bir güç olma özelliğine kavuşan Çin, Birleşmiş Milletler daimî üyesi olma sıfatını da kullanmaktadır.

Bu noktada Çin için temel çıkarları (vazgeçme ve diğer ülkeler ile pazarlık etme ihtimalinin göz önünde dâhil tutulmadığı çıkarlar) ile yaşamsal çıkarlarını (ekonomik ve siyasi bağımsızlık diğer hegemon devletler ile yarış halinde kalmasını gerektiren ve bir yandan barışçıl çözümleri de masada tutmak isteyen çıkarlar) tanımlamak yerinde olacaktır. Bu noktada 2016 yılında Çin Savunma Bakanlığı tarafından yayınlanan Beyaz Kitap’ta Çin’in Güney Çin Denizi’ne yönelik uyguladığı strateji ve hedefler; “Çin’in bölgesel egemenliği, deniz hakları ve çıkarları ile ilgili konularda, denizaşırı komşularının bir kısmı kışkırtıcı eylemler almakta ve yasadışı olarak işgal ettiği Çin’e ait resifler ve adalar üzerindeki askerî varlıklarını güçlendirmektedirler. Bazı dış ülkeler de Güney Çin Denizi meselelerine karışmakta; Çin’e karşı sürekli yakın hava ve deniz gözetimi ve keşiflerini sürdürmektedir. Bu nedenle, Çin denizcilik haklarını ve ekonomik çıkarlarını korumak için aralıksız olarak çaba göstermeye devam edecektir.”<sup>22</sup> ifadeleri ile dile getirilmiştir.

22 [www.gov.cn/state\\_council/ministertes/2016/07/13/content\\_281475392503075.htm](http://www.gov.cn/state_council/ministertes/2016/07/13/content_281475392503075.htm)

Çin Savunma Bakanlığı tarafından 2019 yılında yayınlanan Beyaz Kitap'ta ise Çin'in Güney Çin Denizi'ne yönelik uyguladığı faaliyetler aşağıdaki şekilde anlatılmaktadır.

“Çin'in Silahlı Kuvvetleri, Doğu Çin Denizi, Güney Çin Denizi ve Sarı Deniz'deki önemli suları, adaları ve resifleri savunmakta ve ilân ettiği deniz yetki alanları ve deniz yan sınırlarında durumsal farkındalığını en üst düzeyde idame ettirmektedir. Bu kapsamda ortak hakların korunması için kanun uygulama operasyonlarını yürütmekte, deniz ve hava kuvvetlerini bu sularda uygun şekilde kullanmaktadır. Denizdeki güvenlik tehditlerine, ihlallere ve provokasyonlara kararlılıkla yanıt vermek konusunda 2012 tarihinden bu yana, Çin'in Silahlı Kuvvetleri gemileri 4.600'den fazla deniz güvenlik devriyesi ve 72.000'den fazla hak koruma ve yasa uygulama operasyonunda bulunmuş ve deniz barışını, istikrarını ve düzenini korumak adına ilgili faaliyetleri düzenlemiştir. Ulusal birliği korumayı amaçlayan Çin Silahlı Kuvvetleri, deniz ağırlıklı askerî kapasitesini güçlendirme faaliyetlerine devam etmekte olup, başta donanma gemileri olmak üzere silahlı kuvvetler unsurları ile “Tayvan'ın bağımsızlığı” ayrılıkçı güçlerine uyarı göndermektedir”<sup>23</sup>

Her iki ifadeden de anlaşılacağı üzere Çin'in, Güney Çin Denizi'ndeki faaliyetlerini “barışçıl” olarak tanımladığı, tartışmalı adalara yönelik askerî faaliyetlerini artıracığı emarelerini verdiği ve bu faaliyetler neticesinde bölge üzerinde hegemonya kurmak istediği açıkça anlaşılmaktadır.

Çin'in uyuşmazlıklar ile ilgili iddialarının tarih ve egemenlik zemininde olduğu görülmektedir. Tarihsel zemin üzerinde oturtulan tezlere göre, Xan Hanedanlığı zamanında Güney Çin Denizi'ne açılan denizciler, Spratly Adaları'nı keşfetmiş ve bu yolla bahse konu adalar grubu, hanedanlık topraklarına katılmıştır. Çin'in adalar üzerindeki resmî etkinliği Kuzey Song Hanedanlığı döneminde başlamış ve Paracel Adaları üzerine inşa edilen askerî yapılar ile bu bölge Çin'in etkinlik alanına girmiştir.

Çin, İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinin ardından Japonya tarafından işgal edilen Spratly Adaları'nın savaş sonrasında imzalanan San Francisco Antlaşması ile kendisine devredildiğini iddia etmektedir. Bahse konu antlaşmanın 2'nci maddesinin son fıkrasında belirtilen “Japonya Spratly ve Paracel Adaları üzerindeki tüm hak ve sıfatlarından vazgeçer”<sup>24</sup> hükmü gereği, Japonya'nın bu adaları kuvvet kullanarak işgal ettiği ve bahse konu adaların eski konumuna dönerek kendi egemenliğine geçtiğini ileri sürmektedir.<sup>25</sup>

23 “Chinese Defense White Paper”, The State Council Information Office of The People's Republic of China, Foreign Languages Press, Beijing, 2019, s. 7.

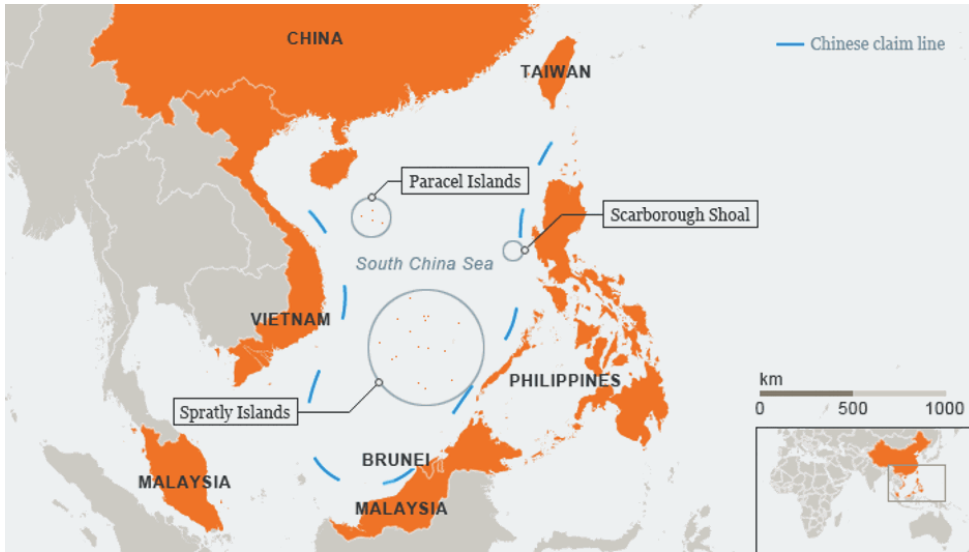
24 San Francisco Antlaşmasının metni için bkz. USA Department of State, US Treaties and International Agreements, Cilt 3, Bölüm 3, 1952, s. 3170-3191.

25 Erdem Denk, Egemenliği Tartışmalı Adalar: Karşılaştırmalı Bir Çalışma ( Kardak Kayalıkları ve Spratly ve Senkaku/Diaouyu Adaları Örnekleri), Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları Tezler Dizisi:8, (Yüksek Lisans



1948 yılında bu iddiaların uluslararası kamuoyunda görünürlüğünün sağlanması amacıyla Çin hükümeti tarafından 11 Çizgili Hat müteakiben Harita-1'de gösterilen 9 Çizgili Hat (Nine Dash Line) (Çin Hükümeti'nin deniz yetki alanları hakkında deklarasyonu olarak da bilinmektedir) olarak bilinen harita yayınlanmıştır. Bahse konu haritalarda haritanın kesikli çizgi olarak ilân edilmiş olması ve Çin'in iddia ettiği alanın yaklaşık olarak tüm Güney Çin Denizi'ni kapsamı diğer ülkeler tarafından yoğun eleştirilere sebep olmuştur.

12 Temmuz 2016 tarihinde La Haye tarafından verilen karar Çin gibi küresel ölçekte hegemonya kurmak isteyen bir ülkenin iddialarının hukuken geçersiz olduğunu vurgulamıştır. Bunun üzerine Çin mahkemenin kararını tanımadığını belirtmiş olsa da uluslararası hukuka uygun usuller içerisinde adımlar izlediğini ilerleyen yıllarda göstermeye başlamıştır.



Harita-1: 9 Çizgili Hat Haritası.<sup>26</sup>

#### 4. Çin'in Güney Çin Denizi'nde Dönüşen Yeni Stratejisi ve Uygulamaları

Denizler ve Kutup Bölgesi sorunları konulu ABD-Çin diyalogu 28-29 Ağustos 2017 tarihleri arasında Boston'da bulunan ABD Sahil Güvenlik Birinci Bölge Merkezi'nde düzenlenmiş bu toplantıda Çin Dışişleri Bakanlığı yetkilileri tarafından "Four Sha" doktrini uluslararası kamuoyuna açıklanmaya başlamıştır.

Temelde bu doktrin 9 Çizgili Hat olarak bilinen kavramın yasallaştırılmış hâlini ortaya koymaktadır. "Dört Kum" olarak çevrilebilen bu tanımlama,

Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kasım 2019, s.128.

26 <https://www.dw.com/en/what-is-the-south-china-sea-row-about/a-19388734>, Erişim Tarihi: Kasım 11, 2021

İngilizce terimiyle Pratas Adaları, Paracell Adaları, Spratly Adaları ve Macclesfield Bank bölgesini kapsayan deniz alanını kapsamaktadır.

Çin, öne sürdüğü bu yeni doktriniyle; Four Sha içerisindeki adaları/yapay adaları tartışmalı ada statüsünde ele almak yerine, her bir adayı veya ada grubunu kendi MEB'ini talep edebilmek gayesiyle ülkesine entegre takımadalar olarak ele almayı amaçlamış olup, bu ada gruplarının kendi kıta sahanlığı olduğunu kabul ederek Çin ana karasına ait olduğunu ispatlamayı amaçlamıştır. Daha önceki tezlerinde karşılık görmeyen 9 Çizgili Harita'nın yerine uluslararası camiada karşılık bulmaya çalışılan bu doktrinin, aslında diğer bölge ülkeleri için çok da uygulanabilir ve yeni bir çözüm olmadığını belirtmek gerekmektedir. Çünkü Çin daha önce yayınladığı haritalar ve açıklamalarda bahse konu dört ada grubunun kendisine ait olduğunu açıkça ifade etmiştir.

Bu iddiaların güçlendirilmesi amacıyla yeni bir harita hazırlığına girişen Çin, "Kesintisiz Çizgi" haritası ile bu doktrini somutlaştırmaya yönelik uygulamalarını gerçekleştirmeye başlamıştır. 22 Nisan 2018 tarihli basın toplantısında Güney Çin Denizi konusunda araştırmalar yapması için finanse edilen bir grup bilim insanının bölgenin yeni sınırını oluşturma önerisinin ayrıntılarını açıklaması sonucu ortaya çıkan bu harita, itiraz edilen bölgelerdeki iddiaları daha açık bir şekilde tanımlamaya yardımcı olmayı hedeflemektedir.

Çin'in Güney Çin Denizi'nde uyguladığı Four Sha doktrinine yönelik icra ettiği taktik/operatif faaliyetler aşağıda belirtilmiştir.

- Tartışmalı Alanlarda İcra Edilen Büyük Çaplı Tatbikatlar, Bu Alanların Hava Sahalarında Avcı Uçakları/Bombardıman Uçakları ile İcra Edilen Uçuşlar: Örnek olarak 2015 yılından beri Çin Hava Kuvvetleri'ne ait H-6 bombardıman uçakları, Güney Çin Denizi'nde düzenli aralıklar ile Tayvan sınırına yakın olacak şekilde uçuşlar icra etmektedir. Bu askerî uygulama ile Çin tartışmalı alanlarda varlığını göstermek istemekte ve kıyıdaş ülkelere gözdağı vermeyi amaçlamaktadır<sup>27</sup>.

- Askerî Güç Kullanımı Tehdidi: Bu uygulamaya örnek olarak 2017 yılında İspanya'ya ait Respol isimli enerji şirketi tarafından desteklenen Vietnam'a ait Talisman isimli şirkete Vietnam hükûmeti tarafından MEB'inde sondaj izni verilmiş, bu gelişme üzerine Çin Dışişleri Bakanlığı tarafından Vietnam'ın Çin büyükelçisine sondaja başlanması durumunda Çin'in Vietnam tarafından ilhak edilen Spratly Adaları'na yönelik askerî müdahalede bulunacağı bildirimi yapılmıştır<sup>28</sup>.

- Çin'in İlan Ettiği MEB'de 3. Ülke Unsurlarına Yönelik Yapılan Askerî

27 Derek Grossman, Nathan Beauchamp-Mustafaga, Logan Ma, Michael S. Chase, China's Long-Range Bomber Flights, Drivers and Implications, Rand Cooperation, California 2018, s. vi.

28 BBC Haber Sitesi, "South China Sea: Vietnam Halts Drilling After China Threats", <https://www.bbc.com/news/world-asia-40701121>, (Erişim Tarihi: 06.11.2020).

Faaliyetler: Çin bu uygulamalarla özellikle ABD'ye karşı gözdağı vermeye çalışmakta bu uygulamalar kimi zaman gemi kazaları, uçak düşmesi vb. gibi talihsiz olaylara neden olmaktadır. Örnek verilecek olursa 2013 yılında ABD Deniz Kuvvetleri'ne ait USS COWPENS isimli destroyer Çin Deniz Kuvvetlerine ait LIAONING isimli uçak gemisi ve bir grup diğer savaş gemisinin icra ettiği tatbikat faaliyetlerini izleme görevi esnasında bahse konu gemi ile çatma tehlikesi yaşamıştır.<sup>29</sup> Yine 2016 yılının Aralık ayında Çin Donanması'na ait unsurlar ABD Donanması'na ait USS BOWDITCH isimli geminin su altı otonom cihazını Güney Çin Denizi'nde araştırma faaliyeti esnasında ele geçirmiştir<sup>30</sup>.

- Sivil ve Askerî Niteliği Olup Orduya Bağlı Olmayan Unsurlar (Paramiliterler) İle Yapılan Faaliyetler: Çin bu uygulamalarını eğitilmiş sivil statüde yedek personeli vasıtasıyla sivil gemiler, balıkçı gemileri ve deniz gözetleme gemileri gibi unsurlarla icra etmektedir. Bu gemiler kıyıdaş ülkelerin bu alanda yaptığı faaliyetlere ve balıkçı gemilerine yönelik uygulamalarda bulunmakta ve bu faaliyetlerini Çin Sahil Güvenlik Komutanlığı adına yapmaktadırlar.

- Çin tartışmalı alanları "Balıkçılar, balıkçılık idare gemileri, deniz gözetleme gemileri ve çin donanması gemileri ile çevrelendiğini belirterek bu stratejiyi lahana stratejisi olarak adlandırmıştır.<sup>31</sup>

- Hükûmet Destekli Şirketler ile Yapılan Faaliyetler: Başta Çin İletişim İnşaat Şirketi (CCCC) olmak üzere Çin'e bağlı yaklaşık 24 şirket vasıtasıyla Güney Çin Denizi'ndeki yapay adalarda deniz aşırı kablo döşeme, telekomünikasyon faaliyetleri, sondaj çalışmaları, bilimsel araştırmalar, tartışmalı adalara yönelik imar ve iskân faaliyetleri yürütülmektedir.<sup>32</sup>

- Deniz Yetki Alanlarını Değiştirmeye/ Manipüle Etmeye Yönelik Uygulamalar: Bu konuda Güney Çin Denizi'ndeki statükoyu bozacak şekilde yapılan açık veya kapalı eylemler kapsamında Çin, Güney Çin Denizi'ni âdeta bir "yüzen uçak gemisi" gibi kullanmakta bu denizde bulunan tartışmalı adalara veya adaların etrafına yapay adalar inşa ederek bu adalardan deniz yetki alanları talep eden bir tutum sergilemektedir. Çin şu anda sahip olduğu ekonomi ve teknolojiyle anakarasından uzakta askerî gücün hâkimiyetine izin veren "yüzen uçak gemileri" sayesinde iddia ettiği karşı konulmaz bir güce sahip olmuştur. Halihazırda 7 yapay adada, radarlar ve yüksek menzilli füzelerle donatılmış üç savaş uçağının aynı anda kullanabileceği pist kapasitesi ve sahip olduğu fiziksel mülkiyet, uzun süredir talep ettiği deniz

29 BBC Haber Sitesi, "China Confirms US Warship Near-Collision", <https://www.bbc.com/news/world-asia-25426245>, (Erişim Tarihi: 06.11.2020).

30 Lyle J. Morris, a.g.e., s. 33.

31 [www.thediplomat.com/2013/10/chinas-expanding-cabbage-strategy](http://www.thediplomat.com/2013/10/chinas-expanding-cabbage-strategy), (Erişim Tarihi: 06.11.2021)

32 CNN, <https://edition.cnn.com/2020/08/27/asia/us-sanction-south-china-sea-intl-hnk/index.html>, (Erişim Tarihi: 12.11.2021).

yetki alanlarında Çin varlığını güvence altına almaktadır. Bu durum Four Sha doktrininin başarısız olması durumunda Çin'in kuvvet kullanma kapsamında kaybedebileceği hiçbir şeyi olmayacağını en net kanıttır.<sup>33</sup>

- Medya ve Açık Kaynaklarda Yürütülen Faaliyetler: Çin tartışmalı deniz yetki alanlarındaki iddialarını uluslararası kamuoyunda haklı çıkarmak ve kıyı ülkelerinin bu adalara yönelik yayınlamak istediği iletişim faaliyetlerini engellemek maksadıyla faaliyetler yürütmektedir. Bu faaliyetlerde medya, siber saldırılar ve propaganda mekanizmaları yoğun olarak kullanılmaktadır. Aynı zamanda kullanılan görsel materyallerde Çince ifadelerin kullanımına dikkat edilmekte ve coğrafyasında bulunan denizleri Güney Çin Denizi, Doğu Çin Denizi gibi tanımlarla sahiplenilen bir tutum sergilemektedir.

- Diplomatik Uygulamalar: Çin'in son dönemde Güney Çin Denizi'ndeki anlaşmazlıklara yönelik olarak diğer kıyıdaş ülkelerin tezlerini de çürütmek maksadıyla hukuki ve diplomatik çözümlere yöneldiğini görmekteyiz. Bu kapsamda Çin mevcut kazanımlarını korumak ve ilerletmek adına deniz hukuku sözleşmesine dayalı düzen içerisinde istisnalar oluşturma gayreti içerisine girmektedir.

Bu uygulamalar kapsamında; 9 Çizgili Hat uygulamaları değiştirilerek Four Sha doktrini geliştirilmiş bu doktrin çerçevesinde Çin'in tezlerinin tarihsel haklara dayandığı vurgulanmaya devam edilmektedir. Ayrıca, Filipinler'in Sürekli Tahkim Mahkemesi'ne başvurusunun neden geçersiz olduğuna yönelik hukuki argümanlar oluşturmakta, deniz canlılarının korunmasına yönelik yasa uygulamaları ile bu bölgede varlık göstermeye çalışılmaktadır.<sup>34</sup>

Yukarıda belirtilen faaliyetler genel kapsamda incelendiğinde;

- Çin'in Güney Çin Denizi'nde doktrininin aktif bir şekilde uygulamaya koyduğu,

- Karşıt unsurların tepkisini beklemeden faaliyetlerini sürekli devam ettiren bir tutum sergilediği,

- Deniz yetki alanlarını korumaya yönelik faaliyetlerini sivil unsurları da kullanacak şekilde yürüttüğü,

- Siber saldırı, propaganda vb. uygulamalarla bir nevi hibrit savaş taktiklerini uygulama gayreti içerisinde olduğu,

- Tayvan, Malezya ve Vietnam gibi ABD'nin yakın ekonomik ilişkileri olan ülkelere yapılan faaliyetler ile bir bakımda ABD'nin bölgeye yönelik faaliyetlerini engellemeye çalışıldığı görülmektedir.

33 Diren Doğan, "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Çin Denizi'nde Dönüşen Yeni Stratejisi: Four Sha Doktrini", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2019, Cilt: 4, Sayı: 24, 921-947, s. 939.

34 Lyle J. Morris vd, a.g.e., s. 38.

## 5. Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki Yapay Ada Uygulamaları

Çin, 2013 yılının Eylül ayından itibaren özellikle Spratly Adaları bölgesinde resiflerden faydalanarak kapsamlı bir arazi genişletme çabası içerisine girmiştir. Bu faaliyetler başta ABD olmak üzere birçok ülkenin tepkisini çekmiştir. Arazi genişletme çalışmaları sonucu, Dünya'nın en yoğun deniz trafiğine sahip olan bölgelerinden birinde bulunan, birçok devletin üzerinde ülkesel hak iddia ettiği Spratly Adaları'nda Çin tarafından işgal edilen resiflerde yaklaşık 800 hektar suni alan yaratılmıştır.<sup>35</sup> Çin bu yöntemi kullanarak baskı ve tehdidin yanı sıra doğrudan çatışma içermeyen diğer tüm yöntemleri de kullanarak Güney Çin Denizi'nde ülkesel hak iddialarını güçlendirmekte; bunun ise her yıl yaklaşık olarak 5 trilyon dolarlık deniz ticaretinin geçtiği ve Dünya'nın en yoğun trafiğe sahip deniz yollarından birinde bölgesel gerilimi esaslı bir şekilde artırmaktadır.

Çin yukarıda bahsedilen faaliyetine ilk kez 1988 yılında başlamış, suların yükseldiği zaman yüzeyin yarım metre kadar altında kalan Fiery Cross Resifi'nde mercan oluşumunda bazı noktalar önce patlayıcılar ile düzeltilmiş sonra da toprak, su üstünde yeterli yüksekliğe kadar yükseltilmiştir.<sup>36</sup> 1990 yılı itibariyle de bu karasal oluşum üzerinde ilk tesis inşaatını hayata geçirmiştir.

Spratly Adaları'nın tümü üzerinde hak iddia eden devletlere bakılacak olursa Çin haricinde Tayvan ve Vietnam hak iddia etmektedir. Ayrıca bu bölgedeki birçok karasal oluşum Filipinler'in hak iddia ettiği Kalayaan Ada Grubu'na da dâhildir. Malezya da bazı karasal oluşumlar üzerinde hak iddialarında bulunmaktadır. Spratly adalarındaki 60'tan fazla oluşum hak iddia eden bu devletler tarafından işgal edilmiştir. Vietnam tarafından 25, Filipinler tarafından 8, Çin tarafından 7, Malezya tarafından 3 ve Tayvan tarafından 1 adet olmak üzere toplan 44 karasal oluşum üzerinde tesisler ve yapılar inşa edilmiş ya da edilmektedir.<sup>37</sup>

Spratly Adaları üzerinde hak iddia eden hiçbir devlet buradaki karasal oluşumların niteliğini, yani hangilerini ada, kayalık, suni ada, cezir yükseltisi vb. olarak kabul ettiğini açıklığa kavuşturmamıştır. Bu husustan kaynaklanan belirsizlik önemlidir. Çünkü Spratly Adaları olarak adlandırılan karasal oluşumların çok büyük bir bölümü, her durumda ya da med-cezir esnasında su altında kalmaktadır.<sup>38</sup> Ancak Spratly Adaları'nda, hak iddia eden devletler tarafından işgal edilen karasal oluşumların niteliği uluslararası hukuk açısından büyük önem arz etmektedir. Güncel uluslararası hukuka göre üzerinde ülkesel

35 Bleda Kurtardarcan, Güney Çin Denizi'nde Kriz: Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ada İnşa/Arazi Genişletme Çalışmaları ve Bu Çalışmaların Doğurduğu Bazı Uluslararası Hukuk Sorunlarına Kısa Bir Bakış Bölüm II: Çevresel Etkiler, Cilt: 10, Sayı:135 - 136 | Kasım - Aralık 2015,s.91-103.

36 Asia Maritime Transparency Initiative, <https://amti.csis.org/fiery-cross-reef/>, (Erişim Tarihi 12.11.2021.)

37 Robert Becknam, "The UN Convention on The Law Of The Sea and The Maritime Disputes in The South China Sea", The American Journal Of International Law, 2013, Sayı: 107, 142-163, s. 144.

38 Robert Becknam, a.g.e., s. 155.

hak iddia edilebilecek karasal oluşumlar sınırlıdır. Deniz hukukuna göre genel görüş bir karasal oluşumun cezir yükseltisi mi yoksa kayalık mı olduğunu saptamada belirleyici faktör deniz seviyesinin yükselmesi ve alçalması durumunda oluşumun su yüzeyinde kalıp kalmadığıdır. Spratly Adaları'nın hukuki niteliğinin saptanmasını zorlaştıran en temel neden, Güney Çin Denizi'nin gelgit rejiminin Dünya denizlerindeki en karmaşık rejimlerden biri olmasıdır. Karşılıklı hak iddiaları sebebiyle bu bölgede kapsamlı hidrografik ölçümlerin yapılmaması günümüz itibariyle söz konusu karasal oluşumlar hakkındaki bu belirsizliğin giderilememiş olmasının temel nedenlerinden biri olarak görülmektedir.

Çin'in hem egemenlik hem de deniz yetki alanı sınırlandırılması açısından tartışmalı bölgelerde yürüttüğü oldukça kapsamlı suni ada inşaatı projesi, çevresel etkileri de göz önünde tutulduğunda, uluslararası divan ve mahkemelerin gözünde ilgili yükümlülüğün açık ihlali olarak kabul edilmektedir.

## 6. Güney Çin Denizi'nde Yaşanan Sorunlara İlişkin Değerlendirmeler

Tahkim sonrası oluşturulan bu doktrin Çin kamuoyu ve uluslararası örgütlerde bir değişimin başladığını hissettirse de bu doktrin deniz hukuku açısından henüz olgunlaşmadığını söylemek gerekmektedir.

Eksikliklerin nedenleri incelendiğinde;

- Four Sha doktrininde düz esas hat kavramı belirlenmiştir. BMDHS'nin 7. maddesine göre düz esas hat bir ülkenin kıyılarının aşırı girintili çıkıntılı olması halinde veya ana karanın hemen yanında adaların, sığ suların, kayalıkların bulunması durumunda uygun noktaları birleştiren çizgilerin oluşturulması ile çizilmektedir.<sup>39</sup> Bu kapsamda Çin, kesintisiz çizgi haritası ve ada gruplarının birleştirilmesinde düz esas hat prensibini uygulayarak adaların tamamında hak iddia etmeyi amaçlamıştır. Ancak Çin, Filipinler gibi bir ada devleti olmadığı için başta bölge ülkeleri olmak üzere uluslararası kuruluşlar tarafından tepki gösterilmiştir.

- Çin, Doktrininde her bir adayı kendi MEB'ini talep edebilmek gayesiyle ülkesine entegre takımadalar olarak ele almıştır. Ancak, BMDHS 2. maddesi, sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir takımada devleti söz konusu olduğunda, takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzandığını belirtir.<sup>40</sup> Bu kapsamda Çin'in ayrı ayrı ele alınan ada gruplarının, MEB'lerini ilân ederek ana karaya

<sup>39</sup> BMDHS madde 7. gereği Düz esas hatların oluşturduğu çizginin sahilin genel yönünden hissedilir bir biçimde sapmaması ve bu hatların berisinde kalan deniz uzantılarının iç sular rejimine tabi tutulabilmesi için, bunların kara sahasına yeter derecede bağlı olmaları gerekir.

<sup>40</sup> Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1994, Md. 2.

bağlama gibi bir şansı bulunmamaktadır. Hukuksal açıdan kabul görse dâhi bu ada gruplarına sadece karasularının dış sınırına kadar bir deniz yetki alanı tanınabilir.

Çin'in bu doktrinle yapmaya çalıştığını, bir yandan uluslararası hukuka saygı gösteren bir tutum sergilerken diğer yandan da ülkesinin toprak bütünlüğü gibi yaşamsal çıkarlardan vazgeçmeyen ve bunu tarihsel birtakım argümanlara dayandıran bir refleks olduğunu söylemek yerinde bir değerlendirme olacaktır. Soğuk Savaş'ın sona ermesi birlikte bölgesinde ekonomik olarak yükselen bir güç olan Çin'in ihtilaf yaşadığı diğer ülkelere hem askerî hem de ekonomik yaptırım uygulayabilecek bir gücü olmasına rağmen uluslararası hukuku tercih etmesi ve bunu doktrinle desteklemesindeki amaç, küresel ticaret sistemi ile BM, Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT), Avrupa Birliği (AB) gibi uluslararası örgütlerin kendisi hakkında olumlu bakış açısını oluşturmasını sağlamaktır.

Enerji, ekonomik ilişkiler ve ticari gemilerin güvenliği gibi birçok açıdan bölgede bir sıcak çatışma ihtimalinin belirmesi, Çin'in ekonomik açıdan yükselen güç olma arzusunu sekteye uğratabilecek konuları barındırmaktadır. Çin'in bir bakıma bölgedeki muhtemel sıcak çatışma alanlarını çatışmaya girmeyecek şekilde aktif bir tutum izleyerek kontrol etmesi, ticaret yollarının güvenliği, küresel istikrarın tesisi gibi stratejik konularda Çin için avantaj oluşturacaktır. Çin'in kısa ve orta vadede ekonomik büyümeyi ve ekonomik hegemon olmayı öngören politikaları göz önünde bulundurulduğunda, ılımlı havayı sürdürmesinin Çin'in yararına olacağı açıktır. Ancak diğer taraftan ana çıkar unsuru olarak vurguladığı Güney Çin Denizi egemenliği konusunda uluslararası hukukun kendisini haksız gören yargı kararlarına, Four Sha gibi doktrinler üreterek haklılığını aramaktadır. Çin'in bu politikayı gütmekten vazgeçmesi durumunda uluslararası hukuk tarafından baskılanan bu “küresel güç” ün Güney Çin Denizi'ndeki sorunlu alanları kendisine engel görüp bölge ülkeleri ve onların müttefikleriyle sıcak çatışmayı göze alarak tarihsel iddialarını hayata geçirmesi mümkündür.

## **7. Güney Çin Denizi Tahkimi Çerçevesinde Adasal Yapıların Değerlendirilmesi**

Filipinler ile Çin arasındaki anlaşmazlığa çözüm arayan, Sürekli Tahkim Mahkemesi hakem heyeti, BMDHS 121/3<sup>41</sup> maddesi ve maddedeki şartları değerlendirmiş ve karar metninde hukuken kaya ile ada arasındaki ayrımı yapmayı sağlayan olgular belirtilmiştir. Karar metninin metninde;

“305'inci ve 306'ncı maddelerde su altındaki veya su üstündeki özelliklerin durumu ile ilgili tartışıldığı gibi BMDHS 13'üncü ve 121'nci maddeleri doğal

---

41 BMDHS md 121/3 gereği, insanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü, ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların MEB'leri veya kıta sahanlıkları olmayacaktır.

olarak oluşturulmuş alanlar için geçerlidir. Cezir yüksekliği veya deniz yatağı statüleri açısından bir ada ile ilgili durum doğal haliyle değerlendirilmelidir. Dolayısıyla insan eli ile yapılan oluşumlar deniz yatağını cezir yüksekliğine veya cezir yüksekliğini adaya çeviremez” yorumu yer almıştır.<sup>42</sup>

Filipinler ile Çin arasındaki Güney Çin Denizi Tahkiminde Hakem Mahkemesi, BMDHS'nin 121/3'üncü maddesi ile maddede yer alan şartları yorumlamıştır. Söz konusu karar ile madde metninde yer alan şartları değerlendirmek suretiyle hukuken kaya ile tam yetkili ada arasında ayrımı yapmayı sağlayan ölçütleri tespit etmiştir.<sup>43</sup>

Yukarıda belirtilen karar gereği adanın hukuki statüsü “doğal haliyle” değerlendirilmektedir. Bu kapsamda BMDHS madde 121/3'te belirtilen hususa istinaden; bir kayalığa, insan eliyle inşa edilen yapılar o kayalığın çevresinde yer alan deniz alanını Devletin tam yetkisinde olan deniz yetki alanına eriştiren bir ada statüsüne dönüştürmemektedir. Bu tespit çerçevesinde Ege'de ve Doğu Akdeniz'de, Yunanistan egemenliğine andlaşmalarla devredilmiş adalar üzerinde deniz feneri, nöbetçi kulubesi yapılması gibi faaliyetler ile bu adaların iskâna açılarak buralarda ıslah çalışmaları yapılması gibi faaliyetler bu adaların statüsünü etkilemez.

Bununla birlikte mahkemenin; adalarda sabit ikamet eden bir nüfus aradığı ve nüfusun geçimini sağlaması için birtakım faaliyetlerin yürütülmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Ayrıca mahkemeye göre, adaların karasuları ve deniz yatağında diğer ülkeler tarafından, bu adalarda yerleşik olarak oturan halkın katılmadığı vasıtalarla çıkarılan doğal kaynaklar ekonomik faaliyetlerin kapsamı dışında tutulmaktadır. Yunanistan egemenliğinde bulunan ve Türkiye'ye yakın konumdaki bir takım adalarında nüfusunun azlığı, coğrafi olarak tarıma elverişsiz oluşu, ekonomik faaliyetler açısından bir ana karaya bağımlı oluşu değerlendirildiğinde bu adaların ekonomik bir faaliyet içerisinde olamayacağı açıktır. Ayrıca, bu adalarda tarımsal faaliyeti icra edecek nüfusun yok denecek kadar az olduğu yada olmadığı toprağın elverişsiz ve engebeli bir yapıya sahip olduğu bilinmekte olup, adalarda geçim sünger avcılığı, balıkçılık ve kısmen gemicilik ile sağlanmaktadır. Türkiye'ye yakın konumdaki Yunan egemenliğindeki adaların tarımsal ihtiyaçların ve ticaretin büyük ölçüde Türkiye anakarası ile yapıldığı bilindiğine göre bu adaların da bir ekonomik faaliyet içinde olmadığını söyleyebiliriz.

Ayrıca Güney Çin Denizi Sürekli Tahkim Mahkemesi; insan yerleşiminin dışardan yapılan destekle mümkün olup olmadığının incelenmesi gerektiğini,

42 'The South China Sea Arbitration Award': A Critical Study, Chinese Society of International Law,s.310-311.

43 Uğur Bayılhoğlu, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 121. Maddesinin Doğu Akdeniz'de Etkisi: Meis, Kara Ada ve Fener Adası'nın Statüsüne İlişkin Bir Değerlendirme”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2008, Cilt: 23, Sayı: 2, 185-223, s. 200



ticaret ve dış dünya ile bağlantının, yerleşik insanların hayat kalitesini arttırması mümkünse de dış desteğin bir adaya yerleşim için zorunlu bir şart oluşturduğu yerlerde, artık bu adanın insan yerleşimine elverişli olmadığını belirtmiştir. Bu bağlamda hakem mahkemesi, dışarıdan hizmet veren sadece resmî ve askerî nüfusun, bir adanın insan yerleşimine elverişliliğine ilişkin delil oluşturmayacağını açıkça ifade etmiştir<sup>44</sup>.

Güney Çin Denizi Sürekli Tahkim Mahkemesi tarafından verilen karar ve yorumlara istinaden; Türkiye'ye yakın durumda yer alan ve Yunanistan'ın egemenliğindeki ters tarafta kalan adalara; deniz yetki alanı tanınmaması gerektiği, dolayısıyla bu adalar üzerinde MEB söz konusu olamayacağı ve bu adalar etrafında çok uluslu şirketler vasıtası ile Yunanistan adına bir sondaj faaliyeti yapılması neticesinde bir doğal kaynak elde edilmesi halinde bunun söz konusu adalara yönelik bir ekonomik geçim kaynağı olarak görülmeceği tespit edilmiştir.

## **8. Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki Uygulamalarına İlişkin Çıkarılacak Dersler**

İkinci Dünya Savaşı'nın bitişi ile galip çıkan devletlerin uyguladığı sistem olan liberal uluslararası düzen yaklaşık olarak dünyanın tamamında uygulanır hâle gelmiştir. Devam eden süreçte Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile tam serbest piyasanın resmen kabul edildiği özellikle enerji ve deniz taşımacılığı konusunda küresel birçok şirketin öne çıktığı liberal politikaların, devletlerin reflekslerinde önemli bir yer tuttuğu dünya düzeni oluşturulmuştur.

2000'li yılların başlaması ile daha önceden Batı'nın hüküm sürdüğü ve ABD'nin süper güç kabul edildiği sistem, yeni güç merkezlerinin oluşması ile çeşitlenmiş bu çeşitlilik yeni uluslararası ekonomik iş birliklerini içeren sistemlerin oluşmasına sebep olmuştur. Dünya'da bulunan ticaret yollarının çoğunun denizlerden geçtiği göz önüne alındığında Güney Çin Denizi, Doğu Akdeniz ve Ege gibi coğrafyalara ilişkin deniz yetki alanlarının belirlenmesi hususu ticaret yollarının güvenliği, seyrüsefer serbestliği, denizde bulunan doğal kaynakların işletilmesi, tüm insanlığın ortak mirasının korunması gibi küresel stratejik öneme haiz konuların başında gelmektedir.

Bu kapsamda Güney Çin Denizi ve Doğu Akdeniz gerek jeopolitik konumu gerekse barındırdığı doğal kaynakların paylaşımı konusunda bir belirsizliğin var olmasıyla birçok benzerliği bulunan iki coğrafyadır. Bu benzerlikler neticesinde Güney Çin Denizi'nde bulunan aktörlerin yapmış olduğu uygulamalar ile Doğu Akdeniz'de yaşananlar arasında bir bağlantı kurulabilir.

Öncelikle Çin'in bölgede tek egemen güç olma isteği nedeni ile Güney Çin Denizi'ndeki politikasından dolayı ilân etmiş olduğu deniz yetki alanları diğer

44 Uğur Bayilloğlu, a.g.m., s. 211.

bölge ülkelerinin denizden tam kapasite ile faydalanması hususunu sekteye uğratmaktadır. Bu kapsamda Çin, Güney Çin Denizi'nde kendi uyguladığı doktrine yönelik olarak birçok faaliyeti askerî kapasitesine güvenerek icra etmektedir.

Çin, Güney Çin Denizi'nde yaşadığı deniz yetki alanları sorunlarına ilişkin diğer kıyıdaş ülkelerden bir adım daha öteye geçerek kendi tezlerini kabul ettirmek adına 11 Çizgili Hat, 9 Çizgili Hat, Four Sha gibi doktrin/haritalar yayınlamış, bu kapsamda kendi tezlerinin uluslararası kamuoyunda kabul edilmesi için girişimlerde bulunmuştur. Aynı zamanda yayınlanan bu doktrinler çerçevesinde öncelikle kendi ülkesinde ardından diğer ülkelerde birçok yayın yapılmış ve stratejik iletişim teknikleri kullanılarak tezlerinin uluslararası kamuoyunda makul olduğu yönünde intiba uyandırılmasına yönelik faaliyetler icra edilmiştir.

Günümüzde Yunanistan'ın da benzer bir tutum sergilediğini görmekteyiz. Yunanistan, Türkiye'yi Doğu Akdeniz'den dışlayan sözde haritalarla tezlerinin görünürlüğünü artırmaya çalışmakta ve AB üyesi olmasının avantajını da kullanarak sözde haritasının meşruluğunu uluslararası kamuoyuna kabul ettirmek adına birçok yayının yapılması konusunda girişimlerde bulunmaktadır. Ancak Türkiye son yıllarda Doğu Akdeniz'e yönelik izlediği aktif politika ile Yunanistan'ın tezlerinin içi boş olduğunu göstermek adına kendi tezlerini ortaya koyan bir tutum sergilemiştir. Türkiye, Mavi Vatan doktrini çerçevesinde Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarını belirleyen sınırlar, harita düzlemine taşınmış ve bu haritanın görünürlüğünü sağlamak adına iletişim faaliyetleri uygulanmaya başlanmıştır.

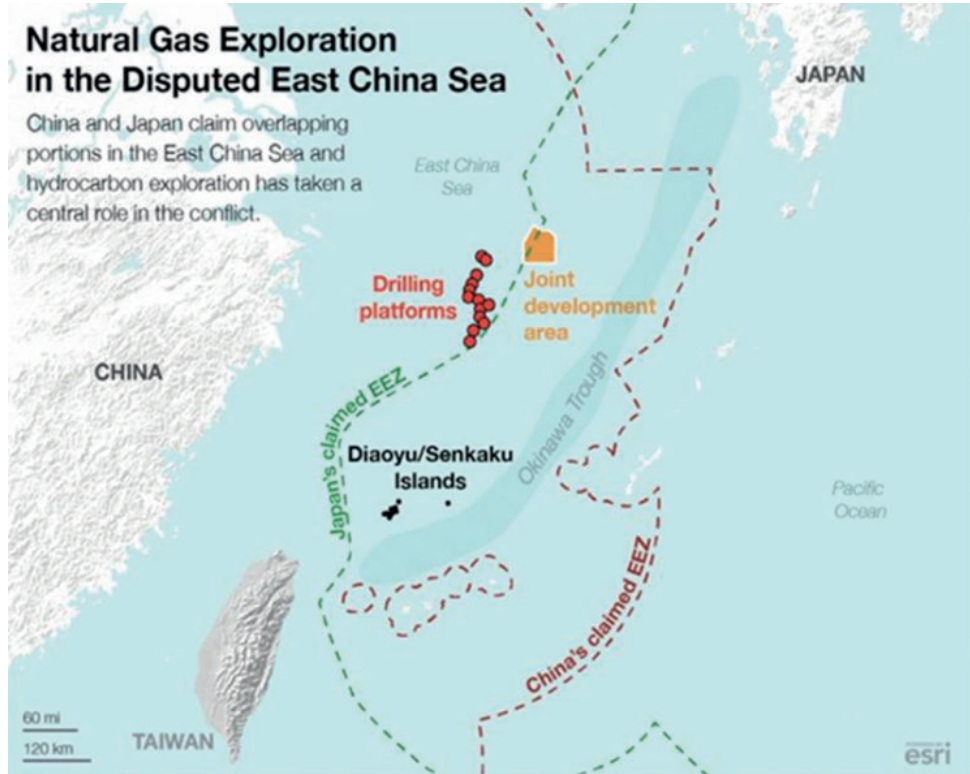
Güney Çin Denizi'nde devletler tarafından yapılan faaliyetlerin (balıkçılığın korunması, saha ilânları ile yapılacak eğitim/taktik tatbikatlar, egemenliği belli olmayan coğrafi bölgelerde yapılacak faaliyetler, diplomatik baskı, bilimsel araştırma faaliyetleri, doğal kaynakların işletimine yönelik yapılacak faaliyetler vb.) benzer şekilde Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin tezlerine uygun biçimde faaliyete geçirilmesi adına icra edilmesi ve bu konularda taviz verilmemesi önemlidir.

## **9. Çin'in Japonya ile Deniz Yetki Alanlarıyla İlgili Sorunları: Senkaku/Diaouyu Adaları**

Japonca adı "Senkaku" (zirve), Çince adı ise "Diaouyu" (balıkçılık alanı) olan adacıkların hangi ülkeye ait olduğu konusu Çin ile Japonya arasındaki deniz yetki alanları sorununun kaynağını oluşturmaktadır. Japonya ana karasının güneyindeki Okinawa adasının 410 km güney batısında, Çin ana karasının 330 km doğusunda ve Tayvan'ın ise 170 km kuzeydoğusunda bulunan söz konusu adacıklar aslında üzerinde insanların yaşamalarını pek uygun olmayan Uotsuri, Kuba, Taisho, Kitaiwa ve Mi Nami'den ibaret 5 ada

ile 3 kaya parçasından oluşan küçük bir alandır.<sup>45</sup>

Adaların bulunduğu alan, Doğu Çin Denizi'nde Tayvan, Çin ve Japonya'nın anakaraları arasında bir coğrafyada olup, bu adaların bulunduğu bölgede geniş petrol rezervleri olduğu çeşitli çalışmalarla kamuoyuna bildirilmiştir.<sup>46</sup>



Harita-2:Senkaku/Diaoyu Adaları<sup>47</sup>

Asya'nın en önemli iki ülkesi Çin ve Japonya arasında tarihten gelen bir çatışma alanı olarak görülen adalar sorunu iki ülkenin ideolojisi ile askerî, ekonomik ve teknolojik gücünün rekabetini ortaya koymaktadır. Her iki ülke kendi tezlerini savunmakta ve tezlerini tarihi ve hukuki gerekçelerle desteklemektedir.

### 9.1. Çin'in Uyuşmazlığa Yaklaşımı

Çin'in iddiaları incelendiğinde, tezlerin genel olarak tarihsel kaynaklara ve kısmen hukuki metinlere dayandırıldığı görülmektedir. Tarihsel açıdan Çin'in yaklaşımı Japonya açısından incelenmesi gereken önemli bir konudur. Çin, bahse konu adalar grubunun 1895'te Japonya'ya katılana kadar sahipsiz

45 Uluslararası Politika Akademisi İnternet Sitesi, "Senkaku (Diaoyu) Krizi ve Çin-Japonya İlişkileri", <http://politikaakademisi.org/2012/09/22/senkaku-diaoyu-krizi-ve-cin-japonya-iliskileri/>, (Erişim Tarihi:08.11.2020).

46 "Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi 1968 Yılı Asya ve Uzak Doğu Yıllık Raporu", BM Raporu, Birleşmiş Milletler Yayınları, New York, 1968, s. 4.

47 <https://www.vifindia.org/print/8020?slide=%24slideshow%24>, Erişim Tarihi: Kasım 11,2021

olduğunu ve adaların kendileri tarafından bilindiğini savunmaktadır. Çin'in bu iddiaları bazı belgeler ile desteklemesi Japonya açısından büyük önem taşımaktadır.

Çin, adaların kendisine ait olduğu görüşünün temellerini tarihsel tezler ve etkin işgal (effective occupation) görüşlerine dayandırmaktadır. Tarihsel olarak sunulan tezlerin ana başlıkları incelendiğinde;<sup>48</sup>

- Çin iddialarının XVI. yüzyıl ortalarına kadar uzandığı, döneme ait belgelerde adaların “Tiaoyou” adaları olarak isimlendirildiği,

- Çin'e göre bahse konu adalar Çin tarafından tarihsel dönemde balıkçılık, şifalı bitkilerin toplanması amacıyla kullanıldığı,

- Adalara gelen dönemin gezginleri ve kaşifleri tarafından yayınlanan haritalarda bahse konu adalar grubunun Çin toprağı olarak gösterildiği,

- Tarihsel haritalar kapsamında; Japonya'nın 1783 ve 1785 yılında yayınlanan haritalarında Japonya sınırı Okinawa Adaları ile sınırlandırılmış olduğu ve Senkaku/Diaouyu Adaları'nın Çin toprağı olarak gösterildiği, aynı zamanda Ming Hanedanlığı tarafından 1368-1644 yılları arasında yayınlanan haritalarda da bahse konu adaların Çin toprağı olarak gösterildiği, tezi savunulmaktadır.

Konu hakkında ilk resmî tarihsel kaydın 1562 yılına dayandırıldığı, o dönemde Japon korsanların yaptığı saldırılara yönelik olarak adaların savunmasının Çin deniz savunma sistemine katıldığı belirtilmektedir. Bu iddia Çin açısından büyük önem taşımaktadır. Eğer bu toprakların Çinliler tarafından kullanıldığı ve savunma sağlanması isteğinin adada yaşayan Çinli topluluk tasarrufunda resmî bir şekilde yapıldığı ispatlanabilirse, Japonya tarafından sahihsiz toprak (terra nullius) konumunda olduğu savunulan adaların egemenliğinin bu tarihten itibaren başladığı görüşü desteklenecektir.<sup>49</sup> Çin hukuksal olarak adaların 1895'ten önce bilindiğini ve Çin-Japon Savaşı'nı bitiren Shimonoseki Antlaşması ile Japonya'ya devredildiğini savunmaktadır. Böylece Çin bu adaların sahihsiz toprak statüsüne itiraz eden konumunu hukuksal açıdan da destekleyen bir tutum sergilemektedir.

Çin ayrıca uluslararası hukukta bulunan “işgal” yolu ile bahse konu adaların 1895'te Tayvan'a devredildiğini bu adaların hiçbir zaman Çin'den kuvvet kullanılarak alınan Okinawa Adaları'nın bir parçası olmadığını iddia

48 Erdem Denk, Egemenliği Tartışmalı Adalar: Karşılaştırmalı Bir Çalışma(Kardak Kayalıkları ve Spratly ve Senkaku/Diaouyu Adaları Örnekleri),Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları Tezler Dizisi:8,Kasım 1999,Ankara,s.169-170

49 ‘Devletlerarası İlişkilerde Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorunu’,Stratejik Araştırma ve Etütler Milli Komitesi,Ankara,1999,ss.118-119.

etmektedir.<sup>50</sup> Ayrıca Shimonoseki Antlaşması'nın 2. maddesinde<sup>51</sup> belirtilen coğrafi bölgelerdeki tüm askerî üslerin, savunma amaçlı malzemeler ile Famosa (Tayvan) Adaları ve ona bağlı adaların Japonya'ya devredildiğini savunmaktadır. Bu kapsamda Çin, Senkaku/Diaouyu Adaları'nın Tayvan'a bağlı olan adalar grubu çerçevesinde Japonya'ya antlaşma ile devredildiğini savunmaktadır.

Çin, bu iddiası ile Senkaku/Diaouyu Adaları'nın 1895 yılından itibaren Japonya egemenliği altında olduğunu savunmaktadır. Ayrıca Çin, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından imzalanan Potsdam ve Kahire Bildirgeleri ile adalar grubunun kendisine devredildiğini iddia etmektedir. Aynı zamanda Çin'e göre 1951'de imzalanan San Francisco Antlaşması'nın 2. maddesi ile Japonya, Famosa (Tayvan Adası) üzerindeki tüm haklarından vazgeçtiğini kabul etmiştir. Ayrıca 1952 yılında Milliyetçi Çin (Tayvan) ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında imzalanan barış antlaşması gereğince, 9 Aralık 1941 tarihinde imzalanan tüm antlaşmalar iki ülke için geçersiz sayılmakta buna göre 1895 yılında imzalanan Shimonoseki Antlaşması'nın 2. maddesine ilişkin hükümler geçerliğini yitirmekte olduğunu ve adaların Çin egemenliğine girdiğini belirtmektedir.<sup>52</sup>

## 9.2. Japonya'nın Uyuşmazlığa Yaklaşımı

Japonya tezlerini, Çin'den farklı olarak tarihsel iddialardan çok hukuki temeller üzerine oturtmaya çalışmaktadır. Bu kapsamda Japonya, her iki tarafta bulunan elde mevcut tarihsel belgelerin yetersiz olduğunu, bu nedenle insan yaşamayan ve keşfedilmemiş toprak statüsünde olan bu adaların 1895 yılında Japonya'ya katılana kadar sahipsiz toprak (res nullius) statüsünde olduğunu savunmaktadır. Japonya Dışişleri Bakanlığı'nın 2013 yılında kamuoyunu bilgilendirmek amacıyla hazırladığı sunumda verilen bilgilere göre;<sup>53</sup>

- Senkaku Adaları'ndan Uotsurijima Adası'nın 1884'te Tatsuhisiro Koda isimli bir Japon vatandaşı tarafından keşfedildiği, anılan şahsın Japon Hükûmeti'ne başvurması sonucu hükûmet tarafından bahse konu ada ve Kubojima Adaları'na yönelik inceleme başlatılmıştır.Yapılan incelemelerde Adalar üzerinde insan yaşamadığı ve sahipsiz olduğu tespit edilerek adalara egemenlik işaretleri dikilmiştir. İleriki zamanlarda Kubojima Adaları'nda

50 Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sitesi, "Diaoyu Dao, An Inherent Territory of China", [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/diaodao\\_665718/t973774.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/diaodao_665718/t973774.shtml), (Erişim Tarihi:09.11.2020).

51 US-China Institute Resmî İnternet Sitesi, "Treaty Of Shimonoseki, 1895", <https://china.usc.edu/treaty-shimonoseki-1895>, (Erişim Tarihi:09.11.2020).

52 Stratejik Araştırma ve Etütler Millî Komitesi, a.g.y., s. 123.

53 Japonya Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sitesi, "The Senkaku Islands", [https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/senkaku/pdfs/senkaku\\_en.pdf](https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/senkaku/pdfs/senkaku_en.pdf), (Erişim Tarihi:09.11.2020).

yerleşim yeri kurulmuş ve Japonlara göre 1893 yılı itibari ile bu adaların işgal yolu ile etkin denetim işlemi tamamlanmıştır.

- 1968 yılına kadar Çin tarafından gelişen olaylar hakkında herhangi bir itiraz olmadığı, itirazların bu tarihte yayınlanan BM'nin adalar bölgesinde petrol kaynakları olabileceği yönündeki raporun ardından başladığı vurgulanmıştır.

Aynı zamanda Çin'in yayınladığı resmî haritalarda bu adalara Japonca ismi olan Senkaku ismini verdiği ve bu bölgeyi Çin topraklarına dâhil etmeden gösterdiği iddia edilmektedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Japonya, bu adaların ABD'ye devredildiğini ve bu adaların ABD tarafından 1971 yılına kadar yönetildiğini iddia etmektedir. 1970'li yıllardan itibaren Asya'ya yönelik politikalarını gözden geçiren ABD, bölgeye olan ilgisini yansıtmak maksadıyla Japonya ile görüşmelere başlamış ve 17 Temmuz 1971 tarihinde imzalanan Okinawa Geri Dönüş Antlaşması ile adalar grubunu Japonya'ya geri vermiştir. Bu antlaşma metninde hangi adaların isim bazında Japonya'ya devredildiği antlaşmanın ilgili maddeleri ile belirtilmiştir. Japonya sonuç olarak bu adaların “kesintisiz” olarak Japon egemenliğinde kaldığını ve bu durumun antlaşma tutanakları ile desteklendiğini teyit eden bir tutum sergilemektedir.<sup>54</sup>

2008 yılında Japonya ve Çin, deniz yetki alanlarına yönelik antlaşma yaparak Senkaku/Diaoyu Adaları çevresinde yer alan kaynakların ortak olarak çıkartılması konusunda antlaşmaya varmışlardır ancak bu konuda herhangi bir ilerleme kaydedilmemiştir.<sup>55</sup> 7 Eylül 2010 tarihinde, sorun yaşanan adalar yakınlarında Çin'e ait bir balıkçı gemisi, Japon sahil güvenliği başlısı gemi ile çatma olayı yaşamış bu olayın ardından Çin vatandaşı balıkçı gözaltına alınmıştır. Yaşanan olaylar neticesinde balıkçı gemisi kaptanı tutuklanmış ve mürettebat serbest bırakılmış olup, Çin Dışişleri Bakanlığı “Kaptanın derhal ve koşulsuz olarak serbest bırakılmasını istiyoruz. Japonya yanlış yolda yürümekte ısrar ederse, Çin sert karşı önlemler alacak ve Japonya bunun sonuçlarına katlanmak zorunda kalacaktır”<sup>56</sup> açıklamasında bulunmuştur. Çin'in Japonya'ya karşı icra ettiği ekonomik yaptırım, baskı ve Japonya'da yaşanan sokak gösterileri sonucu balıkçı gemisi kaptanı 24 Eylül 2010 tarihinde serbest bırakılmıştır. ABD Dışişleri Bakanı Hillary Clinton 2010 yılında Çin-Japonya arasında yaşanan balıkçı teknesi krizinde adalarının Karşılıklı İş Birliği ve Güvenlik Antlaşması kapsamında olduğunu silahlı saldırı durumunda ABD'nin Japon topraklarını koruyacağını beyan etmiştir.<sup>57</sup>

54 Stratejik Araştırma ve Etütler Millî Komitesi, a.g.y., ss. 130-131.

55 Vâris Çakan, “Japonya Ve Çin Arasında Senkaku (Diaoyu) Adacıklar Sorunu Üzerine Bir Değerlendirme”, Asya Araştırmaları Dergisi, 2020, Cilt: 4, ISSN: 2667-6419, Sayı: 1,s.4.

56 Anadolu Ajansı Resmî İnternet Sitesi, “Doğu Çin Denizi'ndeki Egemenlik Tartışmaları”, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/dogu-cin-denizindeki-egemenlik-tartismalari/758351>, (Erişim Tarihi:09.11.2020).

57 Vâris Çakan, “Japonya ve Çin Arasında Senkaku (Diaoyu) adacıklar Sorunu Üzerine Bir Değerlendirme”,

Yaşanan olaylar neticesinde 2013 yılında Tokyo yönetimi adaları kamulaştırdığını açıklamış, bunun üzerine Çin adaları kapsayan bölgeyi içerecek şekilde Hava Savunma Bölgesi (ADIZ) ilân etmiş, Japonya'da Mart 2016'da adaların bulunduğu bölgede sahil gözetleme radarı kurmuştur.<sup>58</sup>

Sorunun çözümüne yönelik iki ülke de diplomatik yolların kullanılmasını kabul etmiş olsalar da Çin'in son yıllarda başta deniz gücü kapasitesi olmak üzere askerî gücüne yaptığı harcamalar, Japonya'nın ise ABD'nin desteği ile anlaşmazlık durumlarında haklarını sonuna kadar kullanacağına yönelik kullandığı sert dil, bu sorunun gelecekte de devam edeceği ve bu bölgenin sıcak çatışma bölgesine dönüşebilecektir. Ancak mevcut küresel sistemin idamesi, Çin ve Japonya'nın küresel ticaretinin aksamaması, Doğu Çin Denizi'nde seyir serbestisinin korunması ve ticaret yollarının güvenliği tüm Dünya için önem arz etmektedir. Ayrıca Çin'in son dönemde kamu diplomasisi yoluyla uluslararası kamuoyuna barışçıl bir büyüme politikası anlatmaya çalıştığı ve Japonya'nın İkinci Dünya Savaşı'ndan önceki emperyalist imajını silmeye yönelik hassas tutumu tarafların yoğun silahlı çatışmadan kaçınacağı değerlendirilmektedir.

## 10. Çin ile Japonya Arasında Yaşanan Deniz Yetki Alanlarıyla İlgili Sorunlardan Çıkarılacak Dersler

Çin ile Japonya arasında yaşanan Senkaku/Diaouyu Adaları'nın egemenliğine ilişkin sorunun benzerini Türkiye ile Yunanistan arasında başta Kardak Kayalıkları olmak üzere aidiyeti belli olmayan ada, adacık ve kayalıklar özelinde görülmektedir. Her ne kadar gerilim yaşayan ülkelerin birbirlerine karşı siyasi tutumu, tarihten gelen farklılıkları gibi hususlar farklı olsa da tartışmalı bölgelerde yaşanan deniz yetki alanlarının kontrolüne yönelik yapılan operatif ve taktik faaliyetler benzerlik göstermektedir.

Çin ile Japonya arasında yaşanan Senkaku/Diaouyu Adaları sorunda tarafların, birbirlerine karşılıklı bağımlılığı çerçevesinde, çatışmadan kaçınan ancak çeşitli faaliyetler icra ederek birbirlerine kararlılığını gösteren bir tutum sergilemektedirler. Bu kapsamda deniz ticaretinin yoğun olduğu Doğu Çin Denizi ve Ege Denizi gibi coğrafyalarda ani reaksiyonun önemi ortaya çıkmaktadır. Özellikle Ege Denizi'nde yabancı ve Türk Bayraklı gemilerin seyir serbestisinin sağlanması, bölgede yapılan balıkçılığın korunması gibi faaliyetlerin 24 saat üzerinden takibinin yapılması ve Yunanistan'ın karşı faaliyetlerinin izlenmesi amacıyla, Türkiye tarafından; Ege ve Doğu Akdeniz'de etkin bir keşif-gözetleme sisteminin tesis ve idamesi önem arz etmektedir.

---

Asya Araştırmaları Dergisi, 2020, Cilt: 4, ISSN: 2667-6419, Sayı: 1, 1-7, s. 5.

<sup>58</sup> Vâris ÇAKAN, "Japonya Ve Çin Arasında Senkaku (Diaouyu) Adacıklar Sorunu Üzerine Bir Değerlendirme", Asya Araştırmaları Dergisi, 2020, Cilt: 4, ISSN: 2667-6419, Sayı: 1, s.6.

Kardak Kayalıkları konusunda Türkiye, sorunu örnek olay olarak göstermekte ve bu olay üzerinden aidiyeti benzer konumda olan birçok ada, adacık ve kayalığın konumunu tartışmaya açık hale getiren bir tutum sergilemektedir. Aynı zamanda Türkiye, Ege Denizi'nde yaşanan diğer sorunlara da dikkat çekmekte ve iki ülkenin de hakkaniyet çerçevesinde bir çözüm yolu bulması için uzun yıllar çaba sarf etmektedir. Yunanistan ise adaların egemenliği konusunda bir tartışmayı dâhi kabul etmediğini, Türkiye'nin izlediği politikanın saldırgan ve revizyonist bir politika olduğunu iddia etmektedir. Bu kapsamda Türkiye açısından egemenliği belli olmayan adalara yönelik icra edilen faaliyetler Yunanistan tarafından ülkesinin egemenliğini ihlal eden hareketler olarak gösterilmektedir. Aynı zamanda Yunanistan, AB üyeliği ile yaşanan sorunların AB'nin sınırları sorunu olarak görülmesini sağlamakta ve kendisine destek yolları aramaktadır. Benzer bir çatışma Senkaku/Diaouyu Adaları sorununda da görülmektedir. Çin, bu sorunun ikili görüşmeler ile çözülmesi gerektiğini savunmakta ancak Japonya bu görüşmeleri sürekli rafa kaldıran bir tutum sergilemektedir. Aynı zamanda Japonya ABD'nin koruyuculuğu altında, taraflar arası görüşmelere gitme eğiliminde olduğunu göstermektedir. Uyuşmazlıkların ikili görüşmeler ile çözülmesi istenen, ancak ülkeler arası tarihsel çekişmeler, rekabet ve düşmanlık gibi hususlar söz konusu olduğunda beklenen bir sonuç olmamaktadır. Bu kapsamda Japonya-Çin arasında yaşanan sorununun Ege Denizinde Türkiye-Yunanistan arasında yaşanan sorunlarla benzerlikler gösterdiği görülmektedir.

Sonuç olarak, hem Türkiye-Yunanistan'ın hem de Japonya-Çin'in sorunların çözümü konusunda siyasi pozisyonları belli olsa da ikili ilişkilerin sürekli aktif tutularak sorunların görüşmeler ile çözülmesi gelecek açısından önemli bir adımdır. Ancak ikili ilişkilerin geliştirilmesi esnasında Türkiye'nin tezlerini savunmak ve tezlerinin haklılığını göstermek adına somut uygulamalarından vazgeçmemesi gerekmektedir. Bu kapsamda Türkiye, kamu diplomasisi ve stratejik iletişim kaynakları başta olmak üzere tüm mevcut imkânlarla haklılığı her ortamda dile getirilmelidir. Ayrıca, bu konu hakkında akademik çalışmalara ara verilmeden devam edilmeli, ikili ilişkiler geliştirilirken sorunu rafa kaldıran taraf Türkiye olmamalıdır.

### **Sonuç**

Güney Çin Denizi deniz yetki alanlarına ilişkin uyuşmazlıklar bölgede sıcak çatışma ihtimalini artırarak başta bölge ülkeleri olmak üzere küresel aktörler ile Çin arasındaki ilişkileri gerginleştirmeye devam etmektedir. Bölgesel güç olma özelliğinden küresel güç olma potansiyeline kavuşan Çin, Güney Çin Denizi'nin jeostratejik önemini ve 2010 yılı sonrasında bölgede keşfedilen hidrokarbon rezervlerinin farkına vararak bölgede aktif bir politika izlemeye başlamış ve faaliyetlerini artırmıştır. ABD her ne kadar Çin'in bölgede



saldırgan bir tutum izlediğini ifade etse de Çin'in özellikle son dönemde uluslararası hukuku öne alan politikalar gütmesi ve 2002'de imzalanan Güney Çin Denizi'nde Tarafların Davranış Bildirisi gibi antlaşmalar Çin'in son dönemdeki Güney Çin Denizi'ne yönelik deniz politikalarının göstergesi olmaktadır. Ancak Çin'in sorunu hukuksal yöntemlerle çözmeye çalışırken büyüyen ekonomisinin de etkisi ile ASEAN ülkeleri üzerindeki ekonomik baskısını artırması ve kontrol yöntemleri ile anlaşmazlığa taraf olan diğer ülkelerin aktif bir tutum izlemesini engellediği de görülmektedir.

Çin tarafından uygulanan bu yöntem başta ABD ve Hindistan gibi ülkeler tarafından Dünya ticaretinin olumsuz etkilendiği yönündeki açıklamalarına neden olmaktadır.

Güney Çin Denizi'nde yaşanan sorunlara yönelik yapılacak en barışçıl çözüm enerji kaynaklarının işletimi konusunda ortak bir platformun oluşturularak bu kaynakların küresel pazarlara sunulmasıdır. Ancak burada tarafların görüşmelerini sonuca ulaşıncaya kadar sürdürmesi ve tahkim mahkemesi yoluna gidilecekse bunun tarafların ortak rızası yoluyla yapılması önemlidir. Filipinler'in yaptığı gibi tek taraflı olarak mahkemeye başvurulması ve sorunun diğer bir tarafı olan Tayvan'ın muhatap alınmadan böyle bir yol izlenmiş olması verilen kararların uygulanmasına yönelik sorunlara yol açabilecektir.

İzlenecek ikinci bir yol ise herhangi bir barışçıl çözümün benimsenmeyip tarafların askerî kapasitelerini ortaya koyarak egemenlik iddiasında bulunmaya devam etmesi yoludur. Bu senaryoda Çin'in karşısına bölge ülkelerine destek veren ABD'nin olacağı ve bölge ülkeleri ile yürüttüğü ilişkiler bağlamında ABD'nin avantajlı konumda olduğu değerlendirilmektedir. Bu durumda yaşanacak bir sıcak çatışma küresel ticarete ve bölge ülkelerinin ekonomik kalkınmasında negatif yönde etkili olacaktır.

Japonya ve Çin arasında yaşanan adacıklar sorununa yönelik olarak günümüzde iki ülke bölgede icra edilen tatbikatlar ile karşı karşıya gelmektedir. Bu sorunda da sorunun büyümesi ve gelişmesinde en önemli etkenin ABD'nin Çin'in küresel güç olma konusundaki endişeleri oluşturmaktadır. Özellikle Obama döneminden itibaren Asya'yı "pivot noktası" olarak gören ve bu yönde geliştirilen politikalar, başta ABD olmak üzere kamuoyu ilgisinin bu bölgeye kaymasını sağlamıştır. 2013 yılından itibaren Çin tarafından canlandırılmaya çalışılan ve yeni İpek Yolu olarak tanımlanan "Bir Kuşak Bir Yol" projesi ile yeniden geliştirilmeye çalışılan Asya-Pasifik bölgesi, ABD için yeni bir çatışma alanı olarak tanımlanmakta ve Çin'in denizlere yönelik uyguladığı politikalar engellenmeye çalışılmaktadır. Bu kapsamda ABD, Doğu Çin Denizi'nde yaşanan sorunlara yönelik olarak bölgedeki müttefiklerine desteğini sürdürmekte ve Çin'in bu bölgedeki etkinliğini engellemeye gayret göstermektedir.

Senkaku/Diaouyu adalarının egemenliğine ilişkin soruna yönelik olarak bahse konu adaları elinde bulunduran Japonya mevcut konumu itibariyle daha avantajlı olsa da Çin'in artan ekonomik gücü ve bu güce entegre olan denizcilik gücü, Japonya'yı kritik malzemelerin temini konusunda Çin'e bağımlı hale getirmektedir.

Senkaku/Diaouyu Adaları sorunu ve Güney Çin Denizi'ndeki sorunlar sadece Çin'i ilgilendiren sorunlar bütünü olmayıp, Çin'i yükselen bir güç ve küresel güç olma potansiyeli gören tüm ülkeler için bir sorun ve fırsat alanı oluşturmaktadır. Sorunun sadece bir enerji rekabeti veya deniz yollarının güvenliği konusu olarak görülmekten ziyade bahse konu anlaşmazlıkların büyük ölçüde Çin'in kendini büyük bir güç olarak yeniden konumlandırma arzusu ile ABD'nin bölgedeki üstünlüğünü koruma ve müttefiklerini ve iş birliklerini elinde tutma amacı şeklinde değerlendirilmesi sorunlara yeni boyutlar katmaktadır.

#### **Kaynakça**

##### **Kitaplar**

“Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi 1968 Yılı Asya ve Uzak Doğu Yıllık Raporu”, BM Raporu, Birleşmiş Milletler Yayınları, New York, 1968.

“Chinese Defense White Paper”, The State Council Information Office Of The People's Republic of China, Foreign Languages Press, Beijing, 2019.

DENK Erdem, Egemenliği Tartışmalı Adalar: Karşılaştırmalı Bir Çalışma (Kardak Kayalıkları, Spratly ve Senkaku/Diaouyu Adaları Örnekleri, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları Tezler

“Devletlerarası İlişkilerde Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorunu”, Stratejik Araştırma ve Etütler Millî Komitesi, Ankara, 1999. Dizisi:8,(Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), Ankara, 1999.

KAPLAN Robert D., Asia's Cauldron:The South China Sea and The End of a Stable Pacific,Random House,New York,2015,s.11.

LO Chi-Kin,China's Policy Towards Territorial Disputes,The Case of the South China Sea Island,International Politics in Asia Serie,Routledg,1989.

MORRIS Lyle J. vd., Gaining Comptetitive Advantages in Gray Zone, RAND Cooperation, California 2019.

NYE Joseph ve WELCH David A., Küresel Çatışma ve İşbirliğini Anlamak, (çev. Renan Akman), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2010.

San Francisco Andlaşmasının metni için bkz. USA Department of State,US Treaties and International Agreements, Cilt 3, Bölüm 3,1952,s.3170-3191.

“Rewiev of Maritime Transport 2016”, United Nations Conference on Trade and Developments, United Nations, New York, 2016.

“Rewiev of Maritime Transport 2019”, United Nations Conference on Trade and Developments, United Nations, New York, 2016.

##### **Makaleler**

BAYILLIOĞLU Uğur, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 121. Maddesinin Doğu Akdeniz'de Etkisi: Meis, Kara Ada ve Fener Adası'nın Statüsüne İlişkin Bir Değerlendirme”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2008, Cilt: 23, Sayı: 2, 185-223.

BECKNAM Robert, “The UN Convention on The Law Of The Sea and The Maritime Disputes in The South China Sea”, The American Journal Of International Law, 2013, Sayı: 107, 142-163.

CRUZ DE CASTRO, Renato, ,The Impact of Strategic Balance in East Asia on a Small Power’s Defence Polic:The Case of Philippines in the Face of the South China Sea Dispute ,Examining the South China Sea Dispute,CSIS,2015,s.1

CHİN YOON, Chin,Potential For Conflict in The Spratly Islands,Naval Postgraduate Schoo,Thesis, Monterey-California

ÇAKAN Vâris, “Japonya ve Çin Arasında Senkaku (Diaoyu) Adacıklar Sorunu Üzerine Bir Değerlendirme”, Asya Araştırmaları Dergisi, 2020, Cilt: 4, Sayı: 1, 1-7.

ÇAKAN Vâris, “Japonya Ve Çin Arasında Senkaku (Diaoyu) Adacıklar Sorunu Üzerine Bir Değerlendirme”, Asya Araştırmaları Dergisi, 2020, Cilt: 4, ISSN: 2667-6419, Sayı: 1,s.4.

ÇAKAN Vâris, “Japonya Ve Çin Arasında Senkaku (Diaoyu) Adacıklar Sorunu Üzerine Bir Değerlendirme”, Asya Araştırmaları Dergisi, 2020,Cilt: 4, ISSN: 2667-6419, Sayı: 1, s.6.

DOĞAN Selahattin, “Güney Çin Denizi Tahkim Davası (Filipinler Cumhuriyeti/Çin Halk Cumhuriyeti)”, Küresel Bakış, 2016, Sayı: 21, 21-38.

DOĞAN Diren, “Çin Halk Cumhuriyeti’nin Güney Çin Denizi’nde Dönüşen Yeni Stratejisi: Four Sha Doktrini”, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2019, Cilt: 4, Sayı: 24, 921-947.

GROSSMAN Derek, Nathan Beauchamp-Mustafaga, Logan Ma, Michael S. Chase, China’s Long-Range Bomber Flights,Drivers and İmplications,Rand Cooperation, California 2018, s. vi.

KURTDARCAN Bleda, Güney Çin Denizi’nde Kriz: Çin Halk Cumhuriyeti’nin Ada İnşa/Arazi Genişletme Çalışmaları ve Bu Çalışmaların Doğurduğu Bazı Uluslararası Hukuk Sorunlarına Kısa Bir Bakış Bölüm II: Çevresel Etkiler, Cilt: 10, Sayı:135 - 136 | Kasım - Aralık 2015,s.91-103.

MURPHY Brian K., “Dangerous Ground: The Spratly Islands And International Law”, Ocean and Coastal Law Journal, 1994, Cilt: 1, Sayı: 2, 187-212.

PEDROZO Raul,China Versus Vietnam:An Analysis of the Competing Claims in the South China Sea, A CNA Occasional Paper,August 2014,s.37.

PEKCAN Cemre, “Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Güney Çin Denizi Krizinin Değerlendirilmesi”, ANKASAM Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi, 2017 Cilt: 1, Sayı: 3, 54-80.

PİNOTTİ Talita, “China And Vietnam In The South China Sea: Disputes And Strategic Questions”, Brazilian Journal of Strategy & International Relations, 2015, Cilt: 4, Sayı: 8, 158-178.

‘The South China Sea Arbitration Award’: A Critical Study, Chinese Society of International Law,s.310-311.

ŞİMŞEK Mehmet Zahit, “Doğu Çin Denizi’nde Hâkimiyet Mücadelesi”, Bölge Uzmanı Dergisi, [http://bolgeuzmani.com/wpcontent/uploads/2019/09/%C3%87in2016\\_%C5%9Eim%C5%9Fe.k.pdf](http://bolgeuzmani.com/wpcontent/uploads/2019/09/%C3%87in2016_%C5%9Eim%C5%9Fe.k.pdf), (Erişim Tarihi:12.11.2020).

#### **İnternet Kaynakları**

Anadolu Ajansı Resmî İnternet Sitesi, “Doğu Çin Denizi’ndeki Egemenlik Tartışmaları”, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/dogu-cin-denizindeki-egemenlik-tartismalari/758351>, (Erişim Tarihi:09.11.2020).

Asia Maritime Transparency Initiative, <https://amti.csis.org/fiery-cross-reef/>, (Erişim Tarihi 12.11.2021.)

BBC Haber Sitesi, “South China Sea: Vietnam Halts Drilling After China Threats”, <https://www.bbc.com/news/world-asia-40701121>, (Erişim Tarihi:06.11.2020).

BBC Haber Sitesi, “China Confirms US Warship Near-Collision”, <https://www.bbc.com/news/world-asia-25426245>, (Erişim Tarihi:06.11.2020).

CNN Haber Sitesi, <https://edition.cnn.com/2020/08/27/asia/us-sanction-south-china-sea-intl-hnk/index.html>, (Erişim Tarihi:12.11.2021).

Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sitesi, “Diaoyu Dao, An Inherent Territory of China”, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/diaodao\\_665718/t973774.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/diaodao_665718/t973774.shtml), (Erişim Tarihi:09.11.2020).

Japonya Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sitesi, “The Senkaku Islands”, [https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/senkaku/pdfs/senkaku\\_en.pdf](https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/senkaku/pdfs/senkaku_en.pdf), (Erişim Tarihi:09.11.2020).

Oil Price İnternet Sitesi, “CNOOC Begins Production At New Oilfield In South China Sea”, <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/CNOOC-Begins-Production-At-New-Oilfield-In-South-China-Sea.html>, (Erişim Tarihi: 03.11.2020).

[www.thediplomat.com/2013/10/chinas-expanding-cabbage-strategy](http://www.thediplomat.com/2013/10/chinas-expanding-cabbage-strategy), (Erişim Tarihi: 06.11.2021)

[www.gov.cn/state\\_council/ministertes/2016/07/13/content\\_281475392503075.htm](http://www.gov.cn/state_council/ministertes/2016/07/13/content_281475392503075.htm)

Tuic Akademi İnternet Sitesi [tuicakademi.org/guney-cin-denizinde-gerginlik-tirmaniyor](http://tuicakademi.org/guney-cin-denizinde-gerginlik-tirmaniyor)

Uluslararası Politika Akademisi İnternet Sitesi, “Senkaku (Diaoyu) Krizi ve Çin-Japonya İlişkileri”, <http://politikaakademisi.org/2012/09/22/senkaku-diaoyu-krizi-ve-cin-japonya-iliskileri/>, (Erişim Tarihi:08.11.2020).

US-China İntitute Resmî İnternet Sitesi, “Treaty Of Shimonoseki, 1895”, <https://china.usc.edu/treaty-shimonoseki-1895>, (Erişim Tarihi:09.11.2020).

<https://quincyinst.org/wp-content/uploads/2021/07/QUINCY-BRIEF-NO.-15-JULY-2021-RACHEL-ODELL.pdf>



■ Deniz KARADUMAN\*

# İNGİLİZ AMİRAL HORATIO NELSON'DAN LİDERLİK DERSLERİ: GÜNÜMÜZ VE GELECEĞİN DENİZ KUVVETLERİNE İZ DÜŞÜMÜ



Koramiral Lord Horatio Nelson

(Lemuel Francis Abbott, "Rear-Admiral Sir Horatio Nelson, 1758-1805", Royal Museums Greenwich, 1779, Repro ID: bhc2889, <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/14362.html>)

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

*“Her şeyden önce vatan hizmetini düşünmeye mecburuz. Hususi rahat ve saadet daima umumi menfaatten sonra gelmelidir. Bir deniz subayının en büyük işi vazifesidir. Her ne kadar elim olursa olsun bütün hususi mülahazat bundan sonra gelmelidir.”<sup>1</sup>*

*Amiral Horatio Nelson (4 Mayıs 1786)*

## Öz

Amiral Horatio Nelson, on sekizinci yüzyılın son çeyreğinden itibaren deniz harbinde liderlik öğretisini şekillendiren komutanlardandır. Muharebe sahasındaki gemileri cesurca sevk ve idaresinin yanı sıra, kendisine has liderlik tarzıyla personelini büyük bir hayranlık içerisinde peşinden sürüklemesini de iyi bilmiştir. Savaş taktiklerinin etkinliğinden ziyade filosundaki birlik ruhunun ve sinerjinin, zafere açılan kapının anahtarı olduğuna inanmıştır. Nitekim bunun en muazzam örneği, İngilizler için yüzyıllar boyunca gurur kaynağı olacak Trafalgar Deniz Muharebesi’nde yaşanmıştır. Trafalgar Deniz Muharebesi’nde hayatını kaybeden Amiral Nelson’un liderlik yeteneğinin yanı sıra subaylarında güven ve ilham duygusunu geliştirme tarzı, daha sonraki dönemlerde “Nelson Dokunuşu” olarak anılmıştır. Amiral Nelson’un liderlik öğretisi ışığında incelenen bu çalışmanın amacı; onun yaşamından ve denizdeki liderlik özelliklerinden günümüzün ve geleceğin Deniz Kuvvetleri için çıkarılacak dersleri ortaya koymaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Amiral Horatio Nelson, Özgün Liderlik, Nelson Dokunuşu, Deniz Kuvvetleri.

## Giriş

On sekizinci yüzyılın sonlarında Britanya tartışmasız büyük bir amiral yetiştirmiştir. Bu amiral, Britanya’yı düşmanlarından koruyan ve 1600-1805 yılları arasında “ahşap duvar”<sup>2</sup> olarak adlandırılan ünlü İngiliz Kraliyet Donanması’nın bir üyesi olan Koramiral Lord Horatio Nelson’dan bir başkası değildir. Amiral Nelson’un şöNelson Dokunuşuhreti ve saygınlığı sadece şansının ya da doğru zamanda doğru yerde bulunmasının bir tezahürü olmamıştır. Kariyeri boyunca sergilediği doğal liderlik özellikleri, bir nesil boyu İngiliz deniz subaylarına ve denizcilerine ilham kaynağı olmuştur. Bu ilham kaynağı da dünya üzerindeki diğer donanmaların üstesinden gelebilmek için Britanya’da itici güç yaratmıştır.<sup>3</sup>

1 Robert Southey, Nelson’un Hayatı (The Life of Horatio Lord Nelson), (çev. Nesrin Ağış), Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1952, s. 44.

2 Söz konusu terim ilk defa Lord Keeper Coventry tarafından 17 Haziran 1635 tarihinde ifade edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: John Rushworth, Historical Collections: 1635, Historical Collections of Private Passages of State (1628-1638), Cilt: 2, Londra, 1721, 287-318, para. 45, (çevrim içi kitap) <http://www.british-history.ac.uk/rushworth-papers/vol2/pp287-318> (Erişim Tarihi: 25.11.2020).

3 Christopher S. Obringer, The Global Impact of British Naval Leadership (1757-1805), Yüksek Lisans

Müteakip bölümlerde Amiral Nelson'un öncelikle hayat hikâyesine kısaca değinilecek; sonrasında da onun liderlik özelliklerinden, İngiliz denizcilere olan tavizsiz güveninden ve muharebe sahasındaki benzersiz azim ve kararlılığından bahsedilecektir. Ele alınan bu özellikler, şüphesiz ki Amiral Nelson döneminde –özellikle Napolyon Savaşları süresince– İngiliz Donanması'nın deniz üstünlüğünü ele geçirmesine katkı sağlayan faktörlerin başında gelmektedir.

Tarihsel süreçte Amiral Nelson'un liderlik özelliklerinin ortaya konulmasından sonra, bahsi geçen özelliklerin günümüze iz düşümü ortaya konularak çıkarılacak dersler irdelenecektir. Bu çalışmada, genel olarak tarihsel süreç izleme tekniği ile liderlik özelliklerinin analizine dayalı nitel yöntemler kullanılarak bir değerlendirme yapılmış ve metodolojik olarak literatür taramasından azami şekilde istifade edilmeye çalışılmıştır.

## 1. Amiral Horatio Nelson'un Hayatına Kısa Bir Bakış

Amiral Horatio Nelson, İngiliz deniz hâkimiyetinin on dokuzuncu yüzyılın sonuna kadar sürmesini sağlayan liderliğinden ötürü tarihteki en etkili amirallerin arasında yer almaktadır. Atak, sebatkâr ve personelinin çok sevdiği bir lider olan Nelson, İngiliz Kraliyet Donanması'nın bugün bile uyguladığı denizcilik örf ve âdetlerinin temellerini atmış olan kişidir. Cenaze töreninde kendisi “zaferinin doruğundayken düşen ölümsüz şan ve şerefe gark olan kişi” olarak tarif edilmiştir.<sup>4</sup>

29 Eylül 1758 tarihinde İngiltere'nin Norfolk yakınlarındaki Burnham Thorpe köyünde dünyaya gelen Nelson, ilk yıllarını ailesiyle birlikte geçirmiştir. 1 Ocak 1771 tarihinde henüz daha on iki yaşındayken dayısı Maurice Suckling komutasındaki HMS<sup>5</sup> Raisonnable fırkateyninde er ve serdümen olarak denizcilik kariyerine adım atmıştır. Hizmetinin başlarında Nelson, hayatı boyunca yakasını bırakmayacak olan “deniz tutması” rahatsızlığından muzdarip olduğunu keşfetmiştir.<sup>6</sup>

Doğu ve Batı Hint Adaları ile Kuzey Kutup Bölgesi'ndeki görevleri hitamında on dokuz yaşında teğmenlik sınavını kazanmış ve yirmi yaşında da –Kraliyet Donanması tarihindeki en genç gemi komutanı olarak– HMS Albemarle fırkateynine komuta etmiştir. Bunu izleyen on yıl boyunca Nelson, daha çok Batı Hint Adaları'nda görev almış ve ayrıca Amerikan İhtilali sırasında Amerikalılara karşı da savaşmıştır.<sup>7</sup>

Tezi, Sam Houston Üniversitesi Tarih Fakültesi, Texas, ABD, 2018, s. 74, <https://shsu-ir.tdl.org/bitstream/handle/20.500.11875/2541/OBRINGER-THESIS-2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Erişim Tarihi: 25.11.2020).

4 Michael Lee Lanning, *En Büyük 100 Asker - Tarihin Gelmiş Geçmiş En Etkili Askerî Liderleri*, (çev. Belkıs Çorakçı Dışbulak), Aksoy Yayıncılık, İstanbul, 1998, s. 140.

5 His Majesty's Ship. Türkçe karşılığı “majestelerinin gemisi” anlamına gelmektedir.

6 John Sugden, *Nelson: A Dream of Glory*, Henry Holt and Co., New York, 2004, s. 56.

7 John Sugden, a.g.e., s. 187.



Nelson, Ocak 1793 tarihinde 64 toplu HMS Agamemnon fırkateyninin komutanı olmuştur.<sup>8</sup> 1 Şubat 1793 tarihinde Fransa ile savaşa girilmesiyle birlikte Nelson, Akdeniz’de deniz üstünlüğünün elde edilmesi maksadıyla, Koramiral William Hotham komutasındaki donanmada görevlendirilmiş ve Korsika çevresindeki sularda hizmet vermiştir.<sup>9</sup> 1794 yılında Calvi’ye yönelik düzenlenen amfibi harekâtı yönetirken ilk savaş yarasını almış ve sağ gözünü kaybetmiştir.<sup>10</sup>

Akdeniz’deki görevi esnasında İngiltere’nin Napoli Büyükelçisi’nin eşi Lady Emma Hamilton ile tanışmıştır. Kendisi de evli olmasına rağmen onunla ömür boyu sürecek bir aşk serüvenine başlamıştır.<sup>11</sup> Bu serüven onun şöhretinin daha da artmasına vesile olmuştur. Çünkü Lady Hamilton, Londra’daki etkin dostlarının her fırsatta Nelson’un kariyerine yardımcı olmalarına imkân sağlamıştır.<sup>12</sup>

Nelson, Haziran 1796 tarihinde 64 toplu HMS Captain fırkateyninin komutanlığına getirilmiştir.<sup>13</sup> 14 Şubat 1797 tarihinde de Nelson, İspanyolların 130 toplu Santissima Trinidad gemisine ardından seksen toplu San Nicolas gemisine rampa harekâtı düzenleyerek gemileri ele geçirmiştir. Sergilediği bu performans, St. Vincent Burnu Deniz Muharebesi’nin zaferle taçlandırılmasında büyük katkı sağlamış ve kendisine “şövalye unvanı” verilerek “Tuğamiral” rütbesine terfi ettirilmesine de vesile olmuştur.<sup>14</sup>

1797 yılının sonlarında Kanarya Adaları’ndaki Santa Cruz kentini almak üzere düzenlenen Santa Cruz de Tenerife Deniz Muharebesi esnasında sağ kolunu kaybetmiştir. Bir yıl sonra 1798’de Nelson yine Akdeniz’e yönelmiş ve Napolyon’un Mısır seferini destekleyen Fransız Donanması’nın peşine düşmüştür. Fransızlar daha Nelson gelmeden Aboukir (Abukir) Körfezi’ne çıkarma harekâtı gerçekleştirmişlerdi. 1 Ağustos 1798 tarihli muharebede, İngiliz gemileri hiç kayıp vermeden on üç Fransız gemisinin on birini ele geçirmeyi ya da hasara uğratmayı başarmıştır. Bu zaferin sonunda Akdeniz’in kontrolü İngilizlerin eline geçmiştir.<sup>15</sup>, <sup>16</sup>

---

8 John Sugden, a.g.e., s. 412.

9 John Sugden, a.g.e., s. 422.

10 John Sugden, a.g.e., s. 515.

11 John Sugden, a.g.e., s. 437.

12 Michael Lee Lanning, a.g.e., s. 141.

13 John Sugden, a.g.e., s. 603.

14 Terry Coleman, Nelson: The Man and the Legend, Bloomsbury Publishing, Londra, 2001, ss. 130-131.

15 Michael Lee Lanning, a.g.e., s. 141.

16 İngiliz Donanması’nın Fransızlara karşı Nil Deniz Muharebesi’nde kazanmış olduğu bu zafer Aboukir (Abukir) Deniz Zaferi olarak anılmıştır. Amiral Nelson, Osmanlı İmparatorluğu’na sağlamış olduğu dolaylı katkı nedeniyle, dönemin padişahı III. Selim tarafından “murassa nişanı” ile taltif edilmiş ve ayrıca kendisine birtakım hediyeler de gönderilmiştir. Ömrü boyunca üniformasında taşıdığı bu nişan, Trafalgar Deniz Muharebesi’nde son nefesini verirken bile üzerinde bulunuyordu. Söz konusu nişan ve hediyelerin bir kısmı Greenwich Ulusal Deniz Müzesi’nde sergilenmeye devam etmektedir.

Nil Deniz Muharebesi sırasında Nelson başından yara aldıysa da seferini sürdürüp Napoli yakınlarında Fransız kuvvetlerine karşı kesin bir zafer kazanmış ve Napoli hanedanının yeniden tahta çıkmasını sağlamıştır. Sonrasında da İngiltere'ye dönerek karısından ayrılmış ve Lady Hamilton ile olan aşkını açıkça sürdürmeye devam etmiştir.<sup>17</sup>

1801 yılında artık Koramiral olan Nelson, Danimarka'ya karşı girişilen bir harekâta Sir Hyde Parker komutası altında bu ülkenin Fransa'ya olan ekonomik yardımını engellemeye çalışmıştır.<sup>18</sup> 2 Nisan 1801 tarihinde Nelson on iki gemiyle, on altı Danimarka gemisinin ve kıyı topraklarının koruduğu Kopenhag Limanı'na girmiştir. Deniz muharebeleri tarihinde daha önce hiç görülmemiş bir yoğunlukta başlayan söz konusu harekât esnasında Parker, Nelson'a çekilmesi için emir vermiştir. Nelson ise dürbünü kör gözüne dayayarak yanındaki yardımcısına “Benim tek gözüm var, demek ki zaman zaman kör olmaya da hakkım var.” diyerek angajmanını sürdürmüş ve muzaffer olmuştur. Söz konusu muharebe sonrasında –emre itaatsizlikten kınanmasından ziyade– kendisine “vikont unvanı” verilmiştir.<sup>19</sup>

Nelson'un Kopenhag Zaferi, Fransa ile İngiltere arasında kısa bir barış dönemine yol açsa da 1803 yılına gelindiğinde savaş yine patlak vermiştir. İngiliz Akdeniz Donanması'na Başkomutan olarak atanan Nelson, HMS Victory sancak gemisiyle birlikte yine Akdeniz'e yönelmiş ve Fransız Donanması'nı Toulon'da abluka altına almıştır.<sup>20</sup>

Bir buçuk yılı aşkın bir süre sonunda 1805 yılında, Fransızlar olumsuz deniz/hava şartlarından istifade ederek ablukayı yarmayı başarmışlardır. Bunun ardından Nelson, onların peşlerine düşüp Akdeniz'de ve Atlas Okyanusu'nda takibe koyulmuştur.<sup>21</sup> Fransızlar, İspanyol Donanması ile ve kendi kara birlikleriyle birleşip İngiltere'yi işgale hazırlanırken Nelson onların karşısına Cadiz'de çıkmıştır. Fransız-İspanyol Müşterek Filosu'nda otuz üç kalyon bulunurken Nelson'un elinde yirmi yedi kalyon bulunmaktaydı. İki donanma arasında 21 Ekim 1805 tarihinde İspanya'nın Trafalgar Burnu açıklarında gerçekleşen deniz muharebesi sonucunda İngilizler, İspanyollar ve Fransızlar'dan oluşan müşterek donanmadaki on dokuz gemiyi batırmış veya ele geçirmiştir. Buna karşılık İngilizler ise sadece bir gemisini kaybetmiştir. Söz konusu zafer, Napolyon'un İngiltere'yi işgal etme planından vazgeçmesine neden olmuş ve ayrıca İngilizler'in on dokuzuncu yüzyıl boyunca sürecek olan deniz üstünlüğüne öncü olmuştur.<sup>22</sup>

17 Christopher Hibbert, Nelson: A Personal History, Da Capo Press, Boston, 1994, s. 207.

18 Christopher Hibbert, a.g.e., s. 237.

19 Michael Lee Lanning, a.g.e., s. 142.

20 Christopher Hibbert, a.g.e., s. 326.

21 Christopher Hibbert, a.g.e., s. 336.

22 Michael Lee Lanning, a.g.e., s. 142.

Ama Nelson en büyük zaferini görecek kadar yaşayamamıştır. Henüz muharebenin başlarındaiken gizlice yerleştirilmiş keskin nişancılardan gelen bir merminin göğsüne isabet etmesi sonucu ağır şekilde yaralanmış ve yaklaşık üç saat içerisinde de vefat etmiştir.<sup>23</sup> Büyük Amiral'in naaşı savaşın sonrasında Londra'ya getirilerek görkemli bir törenle St. Paul Katedrali'nde defnedilmiştir.<sup>24</sup>

Trafalgar Deniz Muharebesi esnasında Fransız hattını yarıp ateş gücünde tasarruf sağlanmasında ve manevra üstünlüğünü elde etmesinde sergilediği üstün taktik manevralarına ek olarak Nelson, ayrıca en kötü koşullarda ve ihtimallerin en zayıf olduğu zamanlarda bile zafer getirebilecek liderlik yeteneklerine de sahipti. “Kardeşlerim” şeklinde hitap ettiği askerleriyle çok yakın ilişkiler geliştirmişti. Subaylarını, denizcilerini, gemilerini ve silahlarını üstün vurucu güç olarak tek yürek hâlinde sentezleme biçimi, onun liderlik özelliklerinin en başında gelmektedir. Nelson'un taktik dehası ve liderliği, İngiliz Donanması'nın deniz hâkimiyetini elde etmesine öncü olmuş ve Alfred Thayer Mahan'ın deniz harbi ile ilgili teorilerinin pek çoğuna da temel oluşturmuştur. Nelson, günümüzde de İngiliz Kraliyet Donanması'nın kahramanı olmayı sürdürmekte olup her yıl düzenlenen törenlerde, Trafalgar Deniz Zaferi kutlamalarıyla birlikte ölüm yıl dönümü de anılmaktadır.

## 2. Amiral Horatio Nelson'dan Liderlik Dersleri

Dönemin İngiliz Donanması'ndaki diğer komutanlara kıyasla, Amiral Nelson'un sıra dışı bir liderlik tarzına sahip olduğu mevcut birçok kaynaktan anlaşılmaktadır. Onun liderlik tarzının bir nevi başarıya açılan kapının anahtarı olduğunu fark eden komutanlar bile hâlâ onun kadar başarı elde etmeye muktedir olamamışlardır.<sup>25</sup> Sıcak ve samimi kişilik yapısı onun liderliğinin temelini oluşturan unsurdu. Amiral Nelson; yürekte fikir birliği ve neşe hâlinin, başarılı bir ekibin olmazsa olmaz unsurları olduğuna inanmaktaydı. Örneğin; emrindeki gemi komutanları ile yemek yemeyi, ardından güvertede birlikte sohbet ederek yürümeyi ve bu vesileyle yüz yüze toplantılar yapmayı tercih etmiştir.<sup>26</sup> Gemilerinde sıkı disiplin ve despotik tarzda düzeni sağlayan birçok meslektaşının aksine, Nelson sadece kumandası altındaki gemilerde mükemmel bir düzen sağlamakla kalmayarak aynı zamanda personelinin saygısını ve hayranlığını da kazanıyordu. Bu noktadaki temel fark, onun

23 Christopher Hibbert, a.g.e., s. 370.

24 William Sinclair, Memorials of St Paul's Cathedral, Chapman & Hall Ltd., Londra, 1909, s. 453, <https://ia800902.us.archive.org/17/items/memorialsstpauls00sinciala/memorialsstpauls00sinciala.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

25 Sam Willis, In the Hour of Victory: The Royal Navy at War in the Age of Nelson, Atlantic Books, Londra, 2013, ISBN: 9.780.857.895.721, s. 251.

26 Richard Harding, A Great & Glorious Victory: New Perspectives on the Battle of Trafalgar, Seaforth Publishing, Barnsley, 2008, ISBN: 9.781.783.464.142, s. 34.

personeline karşı dürüstlüğü ve içten ilgisinden başka bir şey değildir.<sup>27</sup>

Amiral Nelson'un sahip olduğu ilk önemli liderlik ögesi, astlarına ilham kaynağı olmasıdır. Bir liderin en önemli yönlerinden birisi ilham verme yeteneği olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak, ilham anlayışı bazen çok subjektif bir yaklaşım olabilmektedir. Buradaki kritik nokta, bir liderin nasıl ve ne derecede ilham verdiğidir. Amiral Nelson bu bağlamda, sadece emri altındakilere daha etkin ve çetin savaşmaları için ilham vermekle yetinmemiştir. Bununla birlikte üstlerine, geleceğe dönük umut beslemelerine ve İngiliz Donanması için zafer beklentisine sahip olmalarına yönelik esin kaynağı olmuştur. Kopenhag Deniz Muharebesi'nin ardından Amiral Nelson'un hastalığını öğrenen Lord St. Vincent ve John Jervis tarafından gönderilen mektupta, onun üstlerine nasıl ilham verdiği keskin biçimde şu sözlerle ifade edilmiştir:

“Yerinize uygun bir vekil bulmak, Lord hazretlerinin bildiği üzere kolay bir iş değildir. Çünkü eylemlerine ilham veren aynı ruhu başkalarına da aşılamanın sihirli sanatına sahip sizden başka hiç kimseyi görmedim. İlk atamanızdan şu ana kadarki siz Lord hazretlerinin tüm sevk ve idaresi bizim daimî ilham kaynağımızdır. Bir karşılaştırma yapmak bana yakışmaz. Herkes tek bir Nelson olduğu konusunda hemfikirdir...”<sup>28</sup>

Jervis tarafından Amiral Nelson'a ithaf edilen bu sözler, onun görev bilincinin ve aşkının astlarına ne şekilde yol gösterici ve ilham kaynağı olduğunun bir göstergesidir. Emri altındakileri zihnî birliktelik ile ortak gayeye yönlendirmek, her komutanın kuşkusuz ki sahip olmayı arzulayacağı bir özelliktir.

Nil Deniz Muharebesi'ne ait kayıt ve raporlar, Amiral Nelson'un liderliğine duyulan güvenin ve onun astlarına verdiği ilhamın açık bir kanıtı niteliğindedir. Muharebeden önceki birkaç hafta, Fransız Filosu'nu Akdeniz'de aramakla geçmiştir. Fransızların peşinde olan Amiral Nelson, filosunu üstün savaş gücüne erdirmek için bu süre zarfını talim ve eğitimlerle geçirmiştir. Böylelikle emri altındaki filo, tüm yönleriyle görevinin en yüksek yeterlilik seviyesine ulaşmıştır. Bu gemilerdeki denizciler, İngiltere için uygun savaşçılardı ve görevlerinin ifası için sınırlarını zorlamaya hazırlardı.<sup>29</sup>

İngiliz Filosu İskenderiye'ye vardığında, Fransız Filosu'nun orada olmayışı büyük hayal kırıklığı yaratmıştır. Ancak kısa bir süre sonrasında Amiral Nelson komutasındaki filo, Fransız Filosu'nun Aboukir (Abukir) Koyu'nda

<sup>27</sup> Christopher S. Obringer, a.g.e., ss. 74-75.

<sup>28</sup> John Jervis, “Lord St. Vincent to Lord Nelson (31 May 1801)”, David Bonner Smith (ed.), The Letters of Lord St. Vincent Vol. 1, Cilt: 55, Publications of the Navy Records Society, Londra, 1922, s. 101.

<sup>29</sup> Andrew Lambert, Nelson: Britannia's God of War, Faber and Faber, Londra, 2010, ISBN: 978-0-571-26570-1, s. 117.

demirlendiğini keşfetmiştir. Bu esnada gün batımına sadece birkaç saat kalmıştı ki Amiral Nelson'un azim ve kararlılığı bu saldırıyı ertesi güne ertelemeye izin vermiyordu. Bunun yanında; astlarının onun savaş içgüdüsüne olan güveni, gözü kapalı liderlerinin peşinden gitmek için onlara cesaret veriyordu. Komutanlarına olan güvenleri ve hayranlıkları o kadar muazzamdı ki Amiral Nelson'un "savaş nizamı alın!" komutuyla birlikte öncü kuvvetteki gemi komutanları, ilk angajmanı gerçekleştirme şerefine nail olmak için âdeta birbirleriyle yarışmıştır. Aslında gerçekte hepsi, komutanları Amiral Nelson'u memnun etme yarışı içerisindeydiler.<sup>30</sup>

Karanlığın yaklaşmasına ve düşman gemilerinin sığ resiflere yakın olmasına rağmen; Amiral Nelson'un emri altındaki gemi komutanlarının savaşmak için kendilerini öne atmaları, ona ne derece güven duyduklarının bir kanıtıdır. Taktiksel açıdan bakıldığında ihtiyat ve teamül gereği içinde bulunulan şartlar, sabaha kadar beklenmesini ve düşmanın savaşmak için açık sulara çekilmesini gerektirmekteydi. Fakat Amiral Nelson, emrindeki kuvvetleri sıradan uygulamaların ötesinde bir harekât tarzına sevk etmiş ve zafer kazanmıştı. Amiral Nelson bu savaşta yer alan askerlerine ithafen "Kardeşler Takımı"<sup>31</sup> terimini kullanmış ve daha sonraları Lord Howe'a yazdığı mektupta şu ifadeleri kullanmıştır:

"Kardeşler Takımı'na komuta etme mutluluğuna naidim. Dolayısıyla gece bana avantaj sağlıyordu. Her biri görevini biliyordu ve Fransız gemileriyle çarpışmak için can atıyorlardı."<sup>32</sup>

Amiral Nelson'da vücut bulan bir diğer liderlik özelliği de astlarıyla muhatap olurken sergilediği alçak gönüllülüğüdür. Bu özelliği kuvvetle muhtemel orta sınıf bir ailede yetişmiş olmasının bir sonucudur. Gösterişi ve amirane tavırları reddeden bir kişiliğe sahipti. Bu yaklaşım, etkileşim içerisine girdiği tüm denizciler ve askerler tarafından kendisine karşı koşulsuz sadakat duymaları şeklinde geri yansımıştır. Sadece yakın çevresindeki subaylara saygı duymanın tek başına önemli olmadığını, aynı zamanda daha alt kademedeki personele de saygı duyulması gerektiğini düşünüyordu. Bu davranış şekli, hayat kesitinden birçok örnekte görülmektedir.<sup>33</sup>

Amiral Nelson 27 Ocak 1801 tarihinde denetleme maksadıyla Plymouth Kalesi'ne gitmiş ve incelemelerine başlamak için barok tarzında dekore edilmiş ana kapıdan giriş yapmıştır. Son derece saygın ziyaretçinin onuruna kale komutanı, ana kapı ve devriye muhafızlarını görev yerlerinden alarak

30 Andrew Lambert, a.g.e., s. 123.

31 Terimin İngilizce aslı "Band of Brothers" şeklindedir.

32 Horatio Nelson, "Horatio Nelson to Lord Howe (8 January 1799)", John Laughton (ed.), Letters and Dispatches of Horatio (Viscount Nelson), Longmans, Londra, 1886, s. 180.

33 Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 77.

karşılama merasim düzenine dâhil etmiştir. Amiral Nelson bu muhafızların ziyareti süresince boşu boşuna bu şekilde beklemelerini istememiş ve komutandan onları görev yerlerine geri göndermesini talep etmiştir. Bu talep üzerine muhafızlar ilave merasim görevlerinden azledilmişlerdir. Bu alçak gönüllü davranış, denetlemeye eşlik eden Kaptan Hardy ve Kaptan Parker'ın gözlerinden kaçmamış ve bu onlar için unutamayacakları bir liderlik örneği olmuştur.<sup>34</sup> Kale muhafızlarının bu hikâyeyi Plymouth kasabesindeki arkadaşları ve aileleri ile paylaşmasıyla birlikte Amiral Nelson'un alçak gönüllü bir deniz subayı olarak ünü daha da yayılmıştır.<sup>35</sup>

Amiral Nelson'un bir diğer liderlik özelliği ise astlarına karşı olan şefkatiydi. İngiliz Donanması'nda görevli diğer birçok subayın aksine, cezaların olay ve vaka bazında değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyordu. Gemisinde ceza ve düzen arasındaki ince dengeyi ayarlamada kritik yeteneğe sahipti. Bu yetenek de ona, alt kademedeki denizcilerin saygısını ve hayranlığını kazandırmıştır.<sup>36</sup> Hatta o dönemlerde yaygın olarak uygulanan cezalandırma yöntemlerine de karşı çıkmıştır. Amiral Nelson, Batı Hint Adaları seferi esnasında, asker kaçağı olan denizci William Clark'a büyük bir şefkat göstermiştir. Clark yaklaşık bir yıldır firari durumdaydı ve bir liman kasabasında sarhoş şekilde bulunmuştu. Barış zamanında vuku bulsa dahi firar suçunun cezası ölümdü ve Clark askerî mahkemedeki duruşması sonucunda idam cezasına çarptırıldı. Amiral Nelson ise Clark'ı affederek ve onu serbest bırakarak bu ceza kararının hilafında hareket etmiştir. Bu kararından dolayı da sert şekilde eleştirilmiştir. Amiral Nelson'un bunun üzerine İngiliz Deniz Kuvvetleri'ne yazdığı mektupta “Yasa onun ölümünden dolayı beni suçlu kabul etmeyebilirdi, ancak duygularım yine de aynı olurdu.” ifadesine yer vermiştir.<sup>37</sup> Çok açıktır ki Amiral Nelson, hoşgörünün ve affın makul olduğu durumların olabileceğine inanıyordu.

Amiral Nelson, dönemin sert ve disiplinli okullarında yetişmiş olduğu hâlde sıkı düzenden nefret eder ve mecbur kalmadıkça ağır ceza vermezdi. Hayatı boyunca hiçbir subayını aşağılamamış ve onların onurunu kırmamıştır. Bir subayın uygunsuz hareketinden dolayı cezalandırılması istenildiğinde şu cevabı verirdi: “Kendini mahvedecek kadar kendine düşmanlık eden bir biçareyi benim mahvetmeme gerek yoktur.”<sup>38</sup> Teğmenlerine daima şefkat ve nezaketle davranırdı. Çekingen olanlara cesaret, aceleci olanlara sükûnet telkin

34 James Stanier Clarke ve John McArthur, *The Naval Chronicle: Containing a General and Biographical History of the Royal Navy of the United Kingdom with a Variety of Original Papers on Nautical Subjects Volume 5: January-July 1801*, Cambridge University Press, New York, 2010, ISBN 978-1-108-01844-9, s. 180.

35 Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 78.

36 John Eric Adair, *Inspiring Leadership: Learning from Great Leaders*, Thorogood Publishing, Londra, 2002, ISBN (PB): 1-85418-207-2, s. 197.

37 Victor T. Sharman, *Nelson's Hero: The Story of His 'Sea-Daddy' Captain William Locker*, Pen & Sword Military, Barnsley, 2005, ISBN: 1-84415-266-9, s. 120.

38 Robert Southey, a.g.e., s. 289.

eder ve hepsine nasihatlerde bulunarak dostluk gösterirdi. “Unutmayınız ki subay olmak için denizci olunmalı, iyi bir subay olmak için efendi olunmalı.” derdi.<sup>39</sup>

Amiral Nelson’un disiplin anlayışı üç önemli hususu dengelemektedir. Bunlardan ilki, gemisinde görevli deniz subaylarının uyguladığı otoriter disiplindir. Gemilerinde disiplin zafiyeti nedeniyle düzensizlik olduğunu söylemek neredeyse imkânsızdır. Gemisinin düzenine, adamlarının denizciliğine ve subaylarının savaşma becerilerine son derece özen gösterilmesini bekliyordu. Fakat mükemmeliyete ulaşamayacağını da farkındaydı. 1800 yılında Sir Edward Berry’ye yazdığı mektupta şu ifadelere yer vermiştir:

“Genç adamlar genç adam olacaktır ve biz buna anlayış göstermeliyiz. Eğer bu dünyada mükemmellik gibi bir beklentiye girersen yanılırsın. Bu yüzden küçük saçmalıkları çok fazla düşünme...”<sup>40</sup>

Amiral Nelson’un disiplin anlayışının ikinci ögesi astlarının sergilemiş olduğu öz disiplindir. Gemilerinde huzurlu bir ortam yaratıldığı müddetçe, emrindeki deniz subayları ve gemiciler onun liderliğine saygı duyar ve onu memnun etmeyi isterlerdi. Dolayısıyla, komutanlarının liderliğine ve takdirine layık olduklarını kanıtlayabilmek için kendi kendilerini disipline ederlerdi. Amiral Nelson’un disiplin anlayışındaki son öge ise kendisinin deniz disiplini<sup>41</sup> olarak adlandırdığı olgudur. Deniz disiplini, gemi mürettebatının müşterek hareket etmeye dayalı kolektif bir anlayışa sahip bireyler olarak kendi üstlerine aldıkları disiplin şeklidir. Bu son husus, mümkün olan en etkin savaş gemisine sahip olmak için gereken disiplini temsil etmektedir. Amiral Nelson’un emrindeki denizciler sadece liderlerinin otoritesine veya liderlerine duydukları saygıya bağlı olarak kendilerini disipline etmemişlerdir. Bunun yanı sıra, ortak bir amaca sahip ve birbirlerine sıkı sıkıya bağlı bir savaş birliği içerisinde olduklarına dair inançları bu disiplinin nüvesini oluşturmaktaydı.<sup>42</sup>

İcra edilen bir harekât söz konusu olduğunda, Amiral Nelson’un zihnindeki en önemli unsur emri altındaki mürettebatıydı. Komutan olarak astlarına karşı adil ve saygılı olduğu müddetçe disiplini kolaylıkla idame edebileceğini her defasında ispatlamıştır. Amiral Nelson ayrıca –ister denizcilik üzerine isterse savaşma yeteneği üzerine olsun– disiplin ve intizamın mürettebatında öz saygıyı ve gururu beraberinde getirdiğini iyi kavramıştır. Bu tür bir liderlik

39 Robert Southey, a.g.e., s. 290.

40 Horatio Nelson, 1799, a.g.e., s. 133.

41 David Hurst, “Issues and Observations - The Full Nelson: Leadership Lessons from a British Naval Hero”, Leadership in Action, 2007, Cilt: 26, Sayı: 6, 20-22, s. 22, <http://www.davidkhurst.com/wp-content/uploads/2012/01/The-Full-Nelson-Leadership-Lessons-from-a-Naval-Hero-2007.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

42 Christopher S. Obringer, a.g.e., ss. 79-80.

tarzı, Amiral Nelson'un gemilerinin "mutlu gemiler" olmasına olanak sağlamış ve böylelikle de gemi mürettebatında muazzam şekilde birlik ruhu duygusu geliştirmiştir.<sup>43</sup> Kumandası altındaki gemilerde bu gelişimi kolayca ayırt etmek mümkündür. Astlarına her daim saygılı olmuş ve bunu da içten bir şekilde yapmıştır. Amiral Nelson'un mürettebatına beslediği saygı, karısına yazdığı bir mektupta yer alan içten bir satırda şu şekilde özetlemiştir: "Hiçbir şey İngiliz denizcilerin cesaretini durduramaz."<sup>44</sup>

Amiral Nelson'un sahip olduğu adil ve saygılı mizaç, onu aynı zamanda astlarına karşı sadık ve koruyucu olmaya sevk etmiştir. Gemiler arası geçiş yaparken her zaman mürettebat bütünlüğünü korumaya çalışmıştır. 1793 yılında İngilizlerin Toulon'a yönelik düzenlediği abluka harekâtı sırasında karısı Fanny'ye yazdığı mektupta, Amiral Lord Hood'un kendisine 74 topa sahip bir gemi teklif ettiğini ve bu teklifi neden geri çevirdiğini aktarmıştır. Böylesine üstün özelliğe sahip bir gemiyi kabul etmek, ileri savaş hattında yüksek kapasiteli bir savaş gemisine komuta edeceği düşünüldüğünde, kariyeri açısından çok önemli bir adım olabilirdi. Ancak o "Subaylarımı terk edemem." diyerek bu teklifi kabul etmemiştir.<sup>45</sup>

Amiral Nelson'un liderlik karakteristiği yakından incelendiğinde bu hareketi daha iyi anlaşılacaktır. Bazı kişiler, bu teklifi geri çevirmesinin altında yatan esas neden olarak 64 toplu ve hibrit yapıya sahip HMS Agamemnon fırkateyninin daha çevik olmasını ve dolayısıyla Amiral Nelson'a daha fazla hareket serbestisi sağlamasını öne sürmüştür. Amiral Nelson eğer diğer gemiye geçecek olursa emri altındaki personelinin büyük kısmını beraberinde getiremeyeceğini biliyordu. Birçok subay ve astsubay, HMS Agamemnon gemisinin tekrar görevlendirildiği 1793 yılının başından itibaren onun emri altında görev yapıyordu.<sup>46</sup> Diğer azınlık kısım ise onun önceki gemilerinde hizmet veren personelden oluşuyordu. Mürettebat bütünlüğünü sağlamak uğruna bahsi geçen sembolik terfiyi geri çevirmesi, Amiral Nelson'un sergilediği özverinin önemli bir göstergesidir. Aynı şekilde, mürettebatı da onun himayesinin ve desteğinin bilincindeydiler ve dolayısıyla komutanlarına ellerinden geldiğince hizmet etmeye kendilerini adanmışlardır.<sup>47</sup>

43 Jeremiah Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century*, The Boydell Press, Suffolk, 2015, ISBN: 978-1-78327-003-3, s. 117.

44 Horatio Nelson, "Horatio Nelson to Fanny Nelson (1 April 1795)", George Naish (ed.), *Nelson's Letters to His Wife*, Cilt: 100, Navy Records Society, Londra, 1958, s. 204.

45 Horatio Nelson, 1795, a.g.e., s. 86.

46 Bu subaylar arasında; 1'inci Yüzbaşı Martin Hinton, 2'nci Yüzbaşı Joseph Bullen, 3'üncü Yüzbaşı George Andrews yer alıyordu. Bunların yanı sıra, 13 yaşındaki kendi üvey oğlu Josiah Nisbet de dâhil olmak üzere, birçok deniz subayı adayı bulunuyordu. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Roger Knight, *The Pursuit of Victory: The Life and Achievement of Horatio Nelson*, Allen Lane, Londra, 2005, ISBN: 978-0-14-193788-5, ss. 145-146.

47 Christopher S. Obring, a.g.e., ss. 81-82.



Amiral Nelson'un personeline olan adanmışlığı sadece subaylarıyla sınırlı değildir. Komutası altındaki diğer gemicilerle de aynı şekilde canıgönülden ilgilenmiş ve her terfi sonrası gemi değiştirdiğinde onları da beraberinde götürme taahhüdünde bulunmuştur. Dönemin teamülü olarak birçok denizci, komutanları başka bir gemiye atandığında onları takiben gemi değişikliği yapamıyorlardı. Amiral Nelson bu uygulamaya şu sözlerle karşı çıkıyordu:

“Denizcilerin donanmaya tiksinti duymalarının tüm nedeni, onların amaçsızca gemiden gemiye yer değiştirmelerini içeren berbat plandır. Bu nedenle, gemiciler komutanlarına bağlanamıyorlar ve deniz subayları da onlara değer vermiyorlar...”<sup>48</sup>

Amiral Nelson'a göre; personelini eğiten ve onlar tarafından da saygı beslenen bir komutanın mahiyetindekilerle birlikte yeni gemisine geçmesine izin verilmesi pratikte mantıklıydı. Aksi takdirde gemi komutanının, daha öncesinde sınımadığı ve bilmediği yeni mürettebatla birlikte her şeyi sil baştan düzene sokmak zorunda kaldığını ileri sürmekteydi. Ayrıca bu mürettebatın, daha önceki komutanlarının ve subaylarının beceriksiz ve eksik liderliği nedeniyle güçten düşmüş olmasının da muhtemel olacağını düşünüyordu.<sup>49</sup>

Amiral Nelson'un liderliği; sadece kahramanlığının ya da ilham kaynağı olmasının bir ürünü değil, aynı zamanda sergilemiş olduğu dürüstlüğü bir ürünüdür. Kariyeri boyunca deruhte ettiği gemi komutanlığı görevlerinde, dürüstlüğü birçok durumda ön plana çıkarmıştır. Amiral Nelson'un dürüstlüğü en önemli dönemlerden biri, HMS Boreas fırkateyninin komutanı olarak Batı Hint Adaları'na yönelik yaptığı sefer esnasında gerçekleşmiştir. Bu görevi süresince, bölgedeki denizcilik ve ticaret faaliyetlerini yürüten birçok yerleşik resmî İngiliz yetkilinin başının belası olmuştur. Batı Hint Adaları'nın İngiliz kontrolü altındaki bölgelerde, Kabotaj Kanunu'na riayet edilmediğini çabucak fark etmişti. Bahsi geçen yetkililer, Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) ve diğer ülkelerin ticari gemilerinin İngiliz limanlarına yönelik kargo taşımacılığına müsamaha gösteriyorlardı. Bu uygulama ilgili kanunun direkt hilafındaydı ve Amiral Nelson'un dürüst karakteri, ona bu durumu görmezden gelmesine müsaade edemezdi. Kariyerini tehlikeye atma pahasına da olsa, bölgede alışlagelmiş bu yasa dışı duruma göz yuman yüksek rütbeli yetkililerle uğraşmıştır. Bu konudaki görüşlerini şu sözlerle ifade etmiştir:

“Ya kendi emirlerime itaatsizlik etmeliyim ya da Sir Hughes'un itaatsizlik ettiği kanunlara itaatsizlik etmeliyim. Ben; niyetimin doğruluğuna güvenerek ilkinde karar kıldım ve ülkemin, ticari çıkarlarını korumam münasebetiyle, benim hayatımın mahvolmasına müsaade etmeyeceğine inandım.”<sup>50</sup>

48 Nicholas A.M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain: 1649-1815*, W. W. Norton & Company, New York, 2004, ISBN: 978-0-14-191590-6, s. 272.

49 Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 82.

50 Joseph F. Callo, “Nelson in HMS Boreas: Danger of a Different Kind”, *Maritime Archaeological and*

Antigua'ya geldikten sonra yaptığı ilk iş, Amiral Nelson'un uygun komuta kanallarını kullanmaya olan eğiliminin açık bir göstergesiydi. Bu durum; Garnizon Komutanı Amiral Sir Richard Hughes tarafından kendisinin limanda bulunmadığı süre zarfında, yerel komiser Moutray'den emir alması gerektiğini belirten bir mektup aldıktan sonra gerçekleşmiştir. Moutray bir İngiliz ticaret gemisinin kaptanıydı ve İngiliz Donanması'nın bir mensubu değildi. Bu durum üzerine Amiral Nelson şu yorumda bulunmuştur: "Bahriye Şûrası Komitesi ve makam listesindeki benden kıdemlilerin dışında, üst düzey bir subay tanımıyorum."<sup>51</sup> Daha sonrasında aleni bir sitem içerisinde, liman komutanının bir sembolü olarak dalgalandırılan komodor flandrasının HMS Boreas fırkateyninden indirilmesi için emir vermiştir.<sup>52</sup> Bu durum muhtemelen gemilerinin Batı Hint Adaları'na varışından itibaren mürettebatın, kendi komutanları ile bir diğer otorite arasındaki ilişkiye ilk defa şahit oluşlarıydı. Bu olaydan sonra Amiral Nelson'un adamları, gemi komutanı olarak görevini ciddiye alan ve amansız bir görev duygusuna sahip birisinin komutası altında olduklarını anlamışlardı.<sup>53</sup>

Amiral Nelson sonrasında, Batı Hint Adaları Filosu'nun uyguladığı Kabotaj Kanunu hilafında suçta iştirakini öğrendiği Sir Hughes ile karşı karşıya gelmiştir. Hughes, Amiral Nelson'un gerekçe gösterdiği söz konusu kanuna ilişkin konsey düzenlemelerinden haberdar olmadığını ileri sürmüştür. Hughes, duruma kendi yorumunu getirerek yerel makamların sevkiyatı onaylaması durumunda yabancı gemilerin limanlara girmesine izin vermiştir. Amiral Nelson, bu uygulamanın ilgili kanuna alenen aykırı olduğunu gayet iyi biliyordu ve filodaki diğer komutanların desteğini toplamak için yazışmalarda bulunuyordu.<sup>54</sup> Amiral Nelson, Hughes'un emirlerine uymamış ve Kabotaj Kanunu'nun hükümlerini çekinmeden uygulamıştır.

1775 yılının Mayıs ayında; tamamen Amerikan tayfayla donatılan Eclipse isimli ticari gemiye, Kabotaj Kanunu'nu ihlal etmesi nedeniyle el koymuştur. Kraliyet savcısı bu alıkoymaya ilk başta karşı çıkmıştır. Mahkemedeki savunmasını şahsen kendisi yaptıktan sonra, Amiral Nelson'un haklılığının ortaya çıkmasının yanı sıra savcı da bu alıkoymanın yasallığına ikna olmuştur. Haftalar sonra, Nevis Adası açıklarında el konulan dört adet Amerikan gemisi ganimet olarak ilan edilmiş ve içindeki kargoyla birlikte satılmıştır.

---

Historical Society News, 2010, Cilt: 21, Sayı: 2, 7-10, s. 9, [https://www.mahsnet.org/news/newsletters/V21-2-Fall\\_10.pdf](https://www.mahsnet.org/news/newsletters/V21-2-Fall_10.pdf) (Erişim Tarihi: 28.11.2020).

51 Frederick W. Payn, Cromwell on Foreign Affairs: Together with Four Essays on International Matters, Cambridge University Press, Londra, 1901, s. 137, <https://ia802205.us.archive.org/16/items/cromwellonforeig00paynrch/cromwellonforeig00paynrch.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

52 Edgar Vincent, Nelson: Love & Fame, Yale University Press, Londra, 2003, ISBN: 0-300-10260-7, s. 65.

53 Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 84.

54 Andrew Lambert, a.g.e., ss. 20-21.

Bu durum büyük ölçüde yerel protesto ve baskılara yol açmıştır. Amerikan gemilerinin kaptanları, Amiral Nelson'un tutuklanması için yeterince yaygara koparabilecek güce sahipti. Bu nedenle Amiral Nelson, karaya çıkması durumunda tutuklanması tehdidine karşı, gemisinden bir süre ayrılmamıştır. Birkaç ay sonra; Amiral Nelson tamamen tenzih edilmiş ve İngiliz Deniz Kuvvetleri tarafından Hughes'a "Kabotaj Kanunu'nun tamamıyla uygulanması için filosunu yönlendirmesi" direktifi verilmiştir.<sup>55</sup> Böylece Amiral Nelson dürüst davranışının haklı galibiyetine en nihayetinde nail olmuştur.

Amiral Nelson ile Sir Richard Hughes arasında yaşanan anlaşmazlık, üstlerine karşı itaatsizliğinin son örneği değildir. Bazı durumlarda vazife aşkının emirleri yerine getirmekten daha öncelikli olduğuna inanıyordu. Ona göre, görev bütünlüğü ve taktiksel etkinlik tüm emirlerin önüne geçmekteydi. Bunun ilk örneği St. Vincent Burnu Deniz Muharebesi esnasında yaşanmıştır. Bu muharebe sırasında, taktiksel bir tehlikenin farkına varmış ve üst komutanlarından emir beklemeden inisiyatif kullanarak derhâl harekete geçmiştir. İkinci örnek ise Kopenhag Deniz Muharebesi esnasında yaşanmıştır. Bu muharebe sırasında ise üst subaylarından gelen sancak işaretlerine uymamış ve kesin İngiliz zaferi ile son bulacağından emin olduğu muharebeyi sürdürmüştür. Söz konusu muharebelere yönelik harekât detayları aşağıda harita eşliğinde anlatılmıştır (Harita-1 ve Harita-2). Buna ilave olarak, Amiral Nelson'un yerinde taktiksel karar verme konusundaki liderlik özelliklerinin ve görevine yönelik bütünlük duygusunun nihai zafere nasıl katkıda bulunduğu da yer verilmiştir.

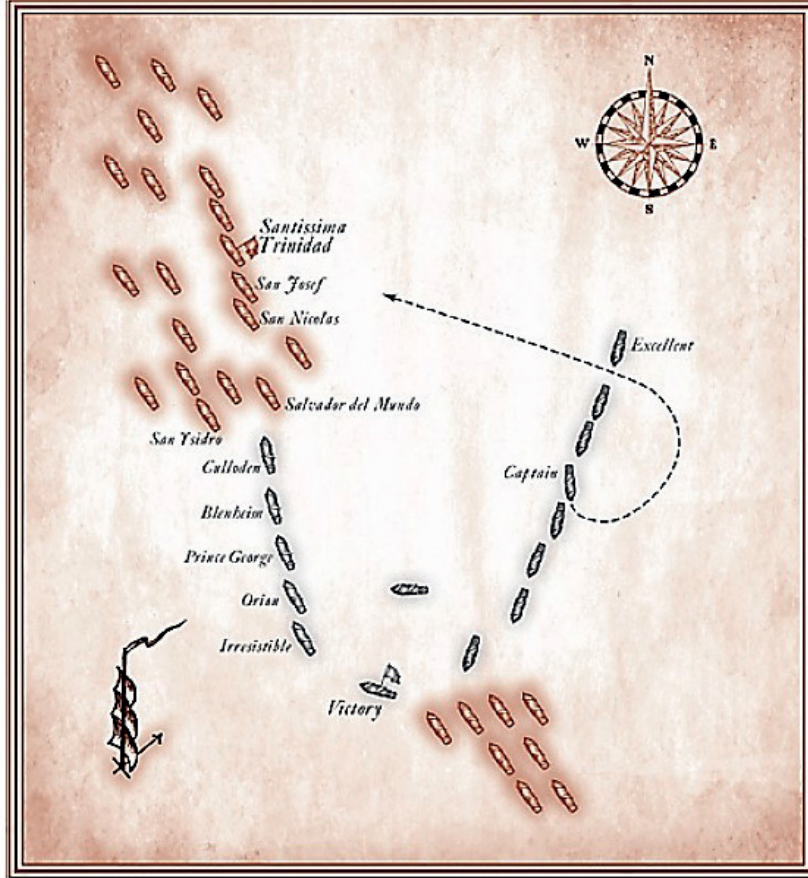
St. Vincent Burnu Deniz Muharebesi sırasında, nizamın sonundaki gemilerin komutanları "profesyonel bilmece" olarak anılan nizamda yerleştirilmişti.<sup>56</sup> Filoya komuta eden Amiral John Jervis, bu gemilere tiramola<sup>57</sup> komutu ile birlikte düşmanın kanat manevrasını bloke etmeleri için işaret vermişti. Ancak bu gemilerin taktik komutanı Koramiral Sir Charles Thompson, işareti ya görememiş ya da görmezden gelmişti. Söz konusu gemilerin yerleştirildiği nizamın muammalı durumu, onların ya Jervis'in tiramola komutunu uygulamalarını ya da nizam rehberinin dümen suyunu takip ederek dosdoğru ilerlemelerini gerektiriyordu. Amiral Nelson ilk harekete geçen gemi komutanıydı. Komutası altındaki The Captain fırkateynini nizamdan ayırmış ve İspanyol gemilerinin tekrar birleşmesini engelleyecek şekilde yerini alması için manevra yaptırmıştır (Harita-1). Kaptanın seyir defterine göre Thompson'ın gemisinden Amiral Nelson'un manevrası için herhangi bir işaret verilmemişti.<sup>58</sup>

55 Roger Knight, a.g.e., ss. 93-95.

56 Sam Willis, a.g.e., s. 93.

57 Türk Dil Kurumu Sözlüğü'nde "geminin rüzgârüstüne veya rüzgâraltına dönmesi için yelkenlerin bazısını gevşetme, bazısını germe işlemi" olarak belirtilmektedir.

58 T. Sturges Jackson (ed.), *Logs of the Great Sea Fights (1794-1805)*, Navy Records Society (Vol.



Harita-1: St. Vincent Burnu Deniz Muharebesi (14 Şubat 1797).<sup>59</sup>

Amiral Nelson'un sergilemiş olduğu bu hareket muazzam bir cesaret göstergesidir. Manevra esnasında nizamın sonundaki diğer gemilerin onu takip edip etmeyeceğini bilmiyordu. Kendi gemisini, düşmanla tek başına yüzleşecek şekilde, komuta gemisini çevreleyen İspanyol Filosu'nun tam göbeğine sevk etme potansiyeli bulunuyordu. Neyse ki diğer gemiler onun manevrasını takip etmiş ve bu cesur hareketinde onu desteklemişlerdir. Muharebenin sonunda, Amiral Nelson ve mürettebatı San Nicholas ve San Josef isimli İspanyol gemilerini rampa harekâtı marifetiyle ele geçirmiştir. Amiral Nelson, San Nicholas'a yönelik icra edilen rampa harekâtını bizzat kendisi yönetmiş ve 1513 yılından o yana rampa harekâtına liderlik eden ilk İngiliz amirali olma özelliğini kazanmıştır.<sup>60</sup>

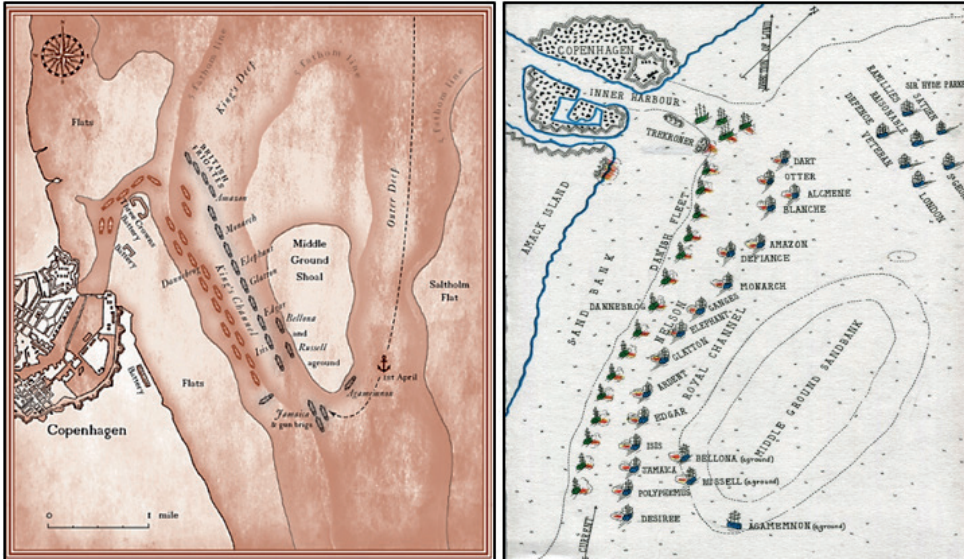
16), Cilt: 1, Londra, 1899a, s. 223, <https://ia800209.us.archive.org/19/items/logsofgreatseafi01jackuoft/logsofgreatseafi01jackuoft.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

<sup>59</sup> Sam Willis, a.g.e., s. 93.

<sup>60</sup> Sam Willis, a.g.e., s. 93.

Amiral Nelson'un bir sonraki rampa harekâtı, bordasında bulunan San Josef isimli İspanyol amiral gemisine yönelik yürütülmüştür. İlk olarak, düşmanın tam kalbine doğru düşecek şekilde gemisine en önde manevra yaptırması, ikinci olarak da rampa harekâtını bizzat kendisinin en ön safta yönetmesi ile mürettebatının gönlünde taht kurmuştur. Nihai olarak, Amiral Nelson'un nizam komutanının emri olmadan harekete geçmesine öncülük eden bu girişimi ona şan ve şeref kazandırmış, bunun yanı sıra onun ne kadar cesur bir taktik uzmanı ve etkili bir lider olduğunu da ortaya çıkarmıştır.<sup>61</sup>

Amiral Nelson'un farklı emirler almış olmasına rağmen, durumun sorumluluk almayı gerektirdiği bir diğer olay ise 1801 yılında Kopenhag Deniz Muharebesi esnasında gerçekleşmiştir. Bu muharebede ana hücum birliğini, lagünün<sup>62</sup> etrafından dolandırarak Kopenhag Limanı'na giden rota üzerinde kuzey istikametine doğru sevk etmiştir (Harita Grubu-2). Harekâtın tamamından sorumlu olan Filo Komutanı Amiral Hyde Parker ise Kopenhag Limanı'nın çıkış rotasının kuzeydoğusunda mevkesini almış ve herhangi bir muhasım savaş gemisinin liman dışına çıkmasını engellemek için hareket etmeyi planlamıştı.<sup>63</sup>



Harita Grubu-2: Kopenhag Deniz Muharebesi (2 Nisan 1801).<sup>64, 65</sup>

61 Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 87.

62 Türk Dil Kurumu Sözlüğü'nde "açık denizden bir kum setiyle ayrılan veya kıyı dilinin gelişmesiyle göl biçimini alan sığ koy veya körfez, deniz kulağı" olarak açıklanmıştır.

63 Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 88.

64 Sam Willis, a.g.e., s. 209.

65 John Fawkes, "Map of the the Battle of Copenhagen on 2nd April 1801 in the Napoleonic Wars", <https://www.britishbattles.com/napoleonic-wars/battle-of-copenhagen/> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

Saat 10.40 itibarıyla Amiral Nelson'un taktik komutası altındaki gemiler, Danimarka'ya ait savaş gemileri ve kara bataryaları ile birkaç saat boyunca sürecek şiddetli bir deniz muharebesine girişmiştir. Saat 13.30'da, muhtemelen harekâta yönelik durum değerlendirmesi yapmak maksadıyla, Amiral Parker tarafından "Angajmanı durdur!" sancağı toka ettirilmiştir. Muharebede yakaladığı durum üstünlüğünü yitirmek istemeyen Amiral Nelson, bu sancağı görmezden gelerek kendi emri altındaki gemilerine "Düşmana daha yakın angaje ol!" sancağını toka ettirmiştir.<sup>66</sup>

Saatler sonra, Danimarkalıları yenmeyi başarmış ve Danimarka'ya ait toplamda on bir adet savaş gemisini ganimet olarak İngiliz Donanması'na kazandırmıştır. Amiral Nelson eğer Amiral Parker'ın emrini yerine getirmiş olsaydı bu muharebenin çok daha olumsuz bir şekilde sonuçlanması kuvvetle muhtemeldi.<sup>67</sup> Amiral Nelson'un sorumluluğundaki harekâtın ikinci derecede sorumlusu olan Tuğamiral Thomas Graves tarafından kardeşine yazılan mektupta, Amiral Parker'ın emrinin neden görmezden gelindiği şu şekilde özetlenmiştir:

"Lord Nelson, bu harekâta komuta etmek için atanmıştı ve benden ona hizmet etmemi istemişti. Bir şey yapılacağı zaman, o planın gerisinde kalmayacağıma inanıyor olmalısın. Kanımca dün, İngiliz girişimciliğinin ve atılganlığının bir kanıtı niteliğindedir... Hiçbir şey onun savaşma ruhuna ve cesaretine ket vuramaz. Sir Hyde (Parker), gemilerimizin hepsinin bozguna uğrayacağını varsayarak harekete geçmemizden iki saat önce, bize 'harekâtı durdurun' emri vermişti. Ama bizim kahramanımız yüce bir şekilde 'Zafer ile taçlandırılincaya kadar geri hareket etmeyeceğim.' dedi..."<sup>68</sup>

Graves'in bu mektubu, Amiral Nelson'un liderlik görüşüne dair net bir fikir vermektedir. Graves, komutanına övgüler yağdırmaktan başka bir şey yapmamakta ve Amiral Hyde Parker'ın yenilgisini vurgulamaktadır. Bu hayranlığı ve sadakati üzerine Graves, daha sonraki dönemlerde de gözünü kırpmadan Amiral Nelson ile birçok muharebeye girişmiştir.<sup>69</sup>

Amiral Nelson, 1805 yılının yazında İngiltere'de izin deyken arkadaşı Lord Sidmouth'a bir sonraki muharebede -ki bu Trafalgar Deniz Muharebesi olacaktır- uygulamayı planladığı muharebe taktiklerini açıklamıştı. Bu fikirler bütünü de "Nelson Dokunuşu" olarak adlandırmıştı.<sup>70</sup> Amiral Nelson'un Trafalgar Deniz Muharebesi esnasında hayatını kaybetmesinden

66 T. Sturges Jackson (ed.), *Logs of the Great Sea Fights (1794-1805)*, Navy Records Society (Vol. 18), Cilt: 2, Londra, 1899b, s. 90, <https://ia800901.us.archive.org/27/items/logsofgreatseafi02jack/logsofgreatseafi02jack.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

67 Christopher S. Obringer, a.g.e., ss. 88-89.

68 T. Sturges Jackson (ed.), 1899b, a.g.e., s. 102.

69 Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 89.

70 Colin White, *The Nelson Encyclopaedia*, Chatham Publishing, Londra, 2002, ISBN: 1-86176-253-4, s. 236.

sonra bu ifade, taktiksel bir yaklaşım olmaktan ziyade daha çok onun liderlik tarzıyla ilişkilendirilmiştir. Daha sonraki dönemlerde, onun liderlik yeteneğinin yanı sıra subaylarında güven ve ilham duygusunu geliştirme tarzı –kendisinin aslında böyle bir anlam yüklememiş olmasına rağmen– “Nelson Dokunuşu” olarak anılmıştır. Subayları arasında güven ortamı yaratmak onun için hayati öneme sahipti. Harekât taktiklerinin etkinliğinden ziyade, filosundaki birlik ruhunun ve sinerji ortamının zafere açılan kapının anahtarı olduğuna inanıyordu. Bunun sayesinde, karmaşık savaş taktiklerinden ziyade basit stratejiler uygulayabiliyordu. Çünkü, astlarının vazife gerektirdiğinde inisiyatif kullanacak kadar kendilerine güvendiğinden ve nihai hedef yolunda birbirlerini destekleyeceklerinden emindi.<sup>71</sup>

Trafalgar Deniz Muharebesi’nden önceki aylarda Amiral Nelson’un liderliği, İngiliz Donanması bünyesinde tamamıyla kabul görmüştür. İngiliz Donanması’nın ona saygı duymasının yanı sıra, İngiliz halkı da onun kahramanlığını övmekle bitiremiyordu. Neptune fırkateyninde görev alan usta denizci James Martin, onun Trafalgar Deniz Muharebesi’nden yaklaşık üç hafta önce katılmasıyla, filoda yaşanan duyguları şöyle ifade etmiştir:

“28 Eylül tarihi, Amiral Lord Nelson’un sancak gemisi ‘HMS Victory’ ile beraber ‘HMS Ajax’ ve ‘HMS Thunderer’ gemilerinin filoya katılmasına tanıklık etmiştir. Bu olay üzerine, tüm filonun duyduğu içten memnuniyeti ve başarıya olan inancı tanımlamak imkânsızdır.”<sup>72</sup>

Amiral Nelson bütünleşik filosunu incelerken gemi komutanları arasında tanıdık yüzler dışında birçok yeni yüz görmüştür. Filosundaki yirmi yedi gemiden sadece on biri, onun daha önceden şahsen birlikte görev yaptığı gemi komutanları tarafından yönetiliyordu.<sup>73</sup> Diğer gemi komutanlarını daha yakından tanımak için bir an önce onlarla tanışmak niyetindeydi. Gemi komutanlarıyla yakın ilişki kurabilmek için yemek ziyafetlerinden istifade ediyordu. Amiral Nelson ile tanışma zevkine nail olan gemi komutanlarından birisi olan George Duff, karısına yazdığı mektupta deneyimlerini şu şekilde aktarmıştır:

“Dün akşam Lord Nelson ile yemek yedim ve çok hoş vakit geçirdim. O kesinlikle emrinde hizmet ettiğim en keyifli Amiral... O çok iyi ve hoş birisi ki herhangi bir emir beklemeksizin onu memnun etmeyi arzuluyoruz...”<sup>74</sup>

71 Roy Adkins ve Lesley Adkins, *The War for All the Oceans: From Nelson At The Nile To Napoleon At Waterloo*, Brown Book Group, Londra, 2006, ISBN: 0-316-72837-3, s. 14.

72 Stephanie Jones ve Jonathan Gosling, *Nelson’s Way: Leadership Lessons from the Great Commander*, Nicholas Brealey Publishing, Boston, 2005, ISBN: 1-85788-371-3, s. 251, <https://epdf.pub/queue/nelsons-way-leadership-lessons-from-the-great-commander.html> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

73 Colin White, “Eager and Happy to Exert Themselves in Forwarding the Public Service”, Richard Harding (ed.), *A Great & Glorious Victory: New Perspectives on the Battle of Trafalgar*, Seaforth Publishing Barnsley, 2008, s. 32.

74 Margaret McLaughlin Meehan, *The Naval chronicle: containing a general and biographical history*

George Duff, Amiral Nelson ile kurduğu ilişkiden sonra ondan muazzam ilham almıştır. Astlarıyla düzenlemiş olduğu bu sosyal etkinlikler, onun en etkili liderlik araçlarından birisi olarak kabul edilmektedir. Samimi ve neşeli akşam yemekleri sayesinde personelini bir takım hâline dönüştürüyordu. Buna bağlı olarak, Trafalgar Deniz Muharebesi'nden önceki günlerde Amiral Nelson, sancak gemisinde düzenli şekilde akşam yemekleri ve sohbetler tertiplemiştir. Böylelikle, omuz omuza mücadele vereceği silah arkadaşlarını daha iyi tanımış ve çok genel bir ifadeyle yaklaşan savaşa yönelik beklentilerini onlara aşmıştır.<sup>75</sup>

İngiliz Filosu'nun 1805 yılının 21 Ekim sabahı harekete geçtiği esnada, Amiral Nelson filosundaki gemilerde görevli personelini biraz eğlendirmek biraz da morallerini yükseltmek amacıyla, sancak muharebesi ile bir mesaj göndermeye karar vermiştir. Subaylarıyla birlikte biraz kafa yorduktan sonra şu metin üzerinde karar kılmıştır: “İngiltere her erkeğin görevini yerine getirmesini bekliyor.” (Resim Grubu-1).<sup>76</sup> Amiral Nelson, bu meşhur ve tarihî mesajını serenlere çektiğinde filosunun muharebeden zaferle çıkacağını biliyordu.<sup>77</sup>

Bu esnada; Royal Sovereign fırkateyninin komutanı Sir Collingwood, sancaklar serenlere sırayla toka edilirken harekete geçmek için sabırsızlanıyordu ve “Hepimiz ne yapmamız gerektiğini biliyoruz.” diyordu. Ancak, gerçek metin alındığı ve bunun beklediği taktik emir olmadığını fark ettiğinde, hayranlık ve sevincini ifade ederek bu mesajı tüm subaylarına bildirmiştir.<sup>78</sup> Sir Collingwood'un vermiş olduğu ilk tepki aslında ayrı bir öneme sahiptir. “Hepimiz ne yapmamız gerektiğini biliyoruz.”. “Nelson Dokunuşu”nun özü de işte tam bu inanç hâliydi ve bu tartışmasız, yeni bir taktiksel keşiften ziyade, İngilizlerin Trafalgar'da mutlak bir zafer kazanmasının temel nedeniydi.<sup>79</sup>

---

of the royal navy of the United kingdom with a variety of original papers on nautical subjects, Cilt: 15, Joyce Gold, Londra, 1806, s. 289, [https://www.ebooksread.com/dl2.php?action=output\\_file&id=186922&ext=pdf\\_external&f=navalchroniclecol5londiala&a\\_id=76321](https://www.ebooksread.com/dl2.php?action=output_file&id=186922&ext=pdf_external&f=navalchroniclecol5londiala&a_id=76321) (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

<sup>75</sup> Sam Willis, a.g.e., s. 253.

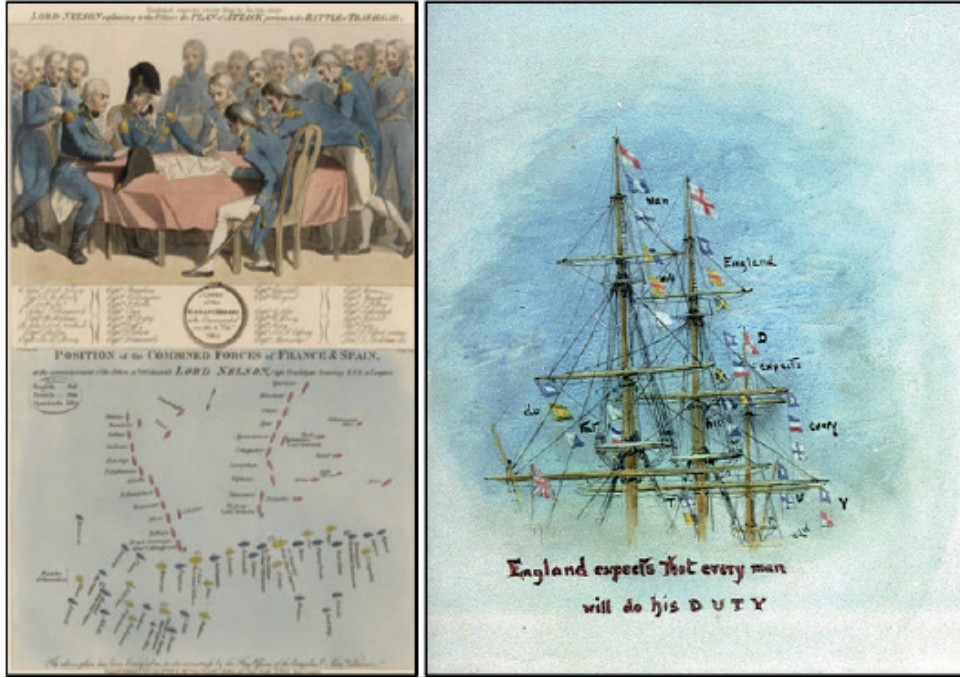
<sup>76</sup> Colin White, “The Nelson Touch: The evolution of Nelson’s Tactics at Trafalgar”, Journal for Maritime Research, 2005a, Cilt: 7, Sayı: 1, DOI: 10.1080/21533369.2005.9668348, 123-139, s. 137, <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/21533369.2005.9668348> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

<sup>77</sup> Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 92.

<sup>78</sup> Newnham Collingwood, Correspondence of Vice Admiral Lord Collingwood, First American From The Fourth London Edition, H.C. Sleight, New York, 1828, s. 104, [https://books.google.ki/books/download/A\\_Selection\\_from\\_the\\_Public\\_and\\_Private.pdf?id=TxAMAAAAYAAJ&hl=tr&capid=AFLRE7lmiYRhvkzeeL0EFEMQubZfSP09UIRxlhpKqq2Qr\\_GKnfJaRYcuGcRq-5McJz\\_IEASJ\\_lvynF0XIRDpidaMnntvAKy28A&continue=https://books.google.ki/books/download/A\\_Selection\\_from\\_the\\_Public\\_and\\_Private.pdf%3Fid%3DTxAMAAAAYAAJ%26hl%3Dtr%26output%3Dpdf](https://books.google.ki/books/download/A_Selection_from_the_Public_and_Private.pdf?id=TxAMAAAAYAAJ&hl=tr&capid=AFLRE7lmiYRhvkzeeL0EFEMQubZfSP09UIRxlhpKqq2Qr_GKnfJaRYcuGcRq-5McJz_IEASJ_lvynF0XIRDpidaMnntvAKy28A&continue=https://books.google.ki/books/download/A_Selection_from_the_Public_and_Private.pdf%3Fid%3DTxAMAAAAYAAJ%26hl%3Dtr%26output%3Dpdf) (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

<sup>79</sup> Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 92.





Resim Grubu-1: Harekât Öncesi HMS Victory’de Gerçekleştirilen Plan Toplantısı.<sup>80,81</sup>

Amiral Nelson, sancak gemisi HMS Victory’den muharebeyi yönetirken saat 13.15 sularında, Fransız fırkateyni Redoubtable’ın komutanı Jean-Jacques Lucas tarafından gizlice yerleştirilmiş keskin nişancılardan gelen bir merminin göğsüne isabet etmesi sonucu ağır şekilde yaralanmıştır. Üniforması üzerindeki nişanlar<sup>82</sup> onun kolay ayırt edilmesine neden olmuştur.<sup>83</sup> Amiral Nelson yanında bulunan denizcileri tarafından derhâl geminin alt güvertesine indirilerek tedavi edilmeye çalışılmıştır. Bu durumda bile dışarıdan gelen sevinç seslerini soruyor ve harekâtın son durumu hakkında rapor istiyordu. Silah arkadaşlarına olan desteğini sürdürmek maksadıyla muharebeyi yönetmeye ve subaylarını yönlendirmeye çabalıyordu. Ancak, yaralandıktan yaklaşık üç saat sonra muzaffer olduğu gemisinde son nefesini vermiştir.<sup>84</sup>

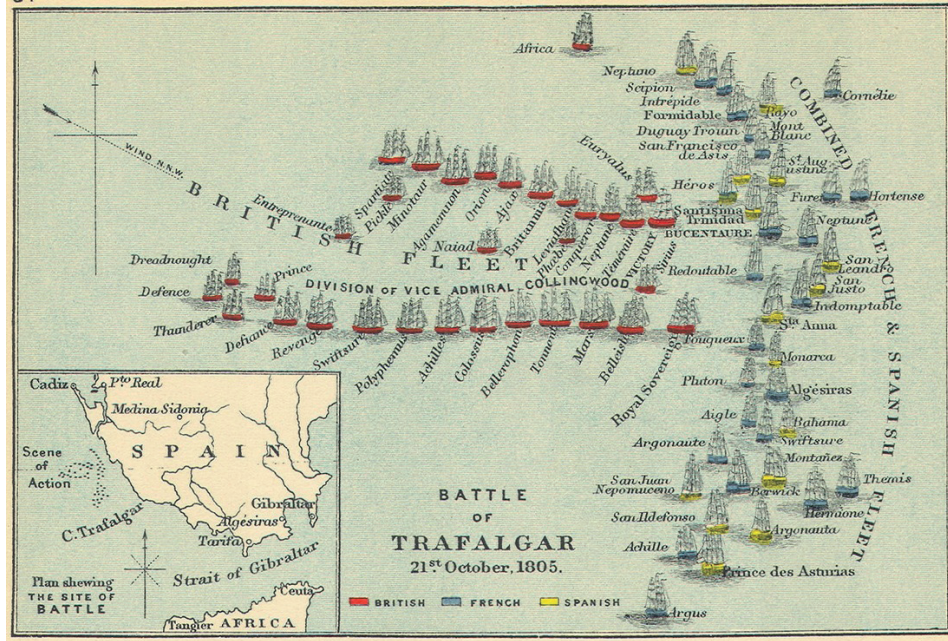
80 William M. Craig vd., “England expects every man to do his duty, Lord Nelson explaining to the Officers the Plan of Attack previous to the Battle of Trafalgar, and Position of the Combined Forces of France & Spain”, Royal Museums Greenwich, Repro ID: px9025, <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/138973.html> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

81 William L. Wyllie, “Three masts and rigging showing the flag signal ‘England expects that every man will do his duty’ – annotated”, Royal Museums Greenwich, Repro ID: pv133, <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/115480.html> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

82 III. Selim’in taltif ettiği “murassa nişanı” da dâhildir.

83 Simon Schama, History of Britain: The Fate of the Empire (1776-2000), Cilt: 3, BBC Books, Londra, 2003, ISBN: 9780563487197, s. 89.

84 Ali Çiçek, “Trafalgar Deniz Muharebesi’nin Napolyon Savaşları’ndaki Yeri ve Avrupa Siyasetinde Bıraktığı İzler”, Historica, 2011, 75-91, s. 89, [https://alicicek.files.wordpress.com/2011/06/trafalgar-deniz-muharebesi\\_nin-napolyon-savac59flarc4b1\\_ndaki-yeri-ve-avrupa-siyasetinde-bc4b1rakte4b1c49fc4b1-izler\\_vindobona.pdf](https://alicicek.files.wordpress.com/2011/06/trafalgar-deniz-muharebesi_nin-napolyon-savac59flarc4b1_ndaki-yeri-ve-avrupa-siyasetinde-bc4b1rakte4b1c49fc4b1-izler_vindobona.pdf)



Harita-3: Trafalgar Deniz Muharebesi (21 Ekim 1805).<sup>85</sup>

Gerisinde ise İngiliz Donanması'na ve halkına, yüzyıllar boyunca adından söz edilecek büyük bir zafer ve buna ilave olarak en önemlisi de liderlik öğretisini gelecek nesillere aktarabilecek bir miras bırakmıştır.

Amiral Nelson'un Trafalgar Deniz Muharebesi'ndeki zaferi, on dokuzuncu ve yirminci yüzyıl tarihçileri tarafından modern İngiliz tarihinin en kritik ve önemli askerî başarılarından biri olarak kabul edilmektedir. Filosunun durumu, İngiliz komutanları, Amiral Nelson'un taktikleri, karşı topçu atışları ve savaşın sonuçları da dâhil olmak üzere savaşın her yönüne fevkalade büyük bir önem yüklenmiştir. Bu artan ilgi, özellikle İngiliz hayranı Kuzey Amerikalı ve İngiliz tarihçileri için geçerlidir. Bu tarihçiler; dikilen anıtların ve heykellerin yanı sıra, savaşı ölümsüzleştiren ve Amiral Nelson'u destansı kahraman statüsüne yükselten HMS Victory fırkateyninin restore edilmesini teşvik eden yaklaşıma katkı sağlamışlardır.<sup>86</sup>

### 3. Amiral Nelson'un Liderlik Özelliklerinin Günümüz ve Geleceğin Deniz Kuvvetleri'ne İz Düşümü

Amiral Nelson, hayatı boyunca liderliği o kadar güzel özetlemiştir ki İngiliz Donanması'na ve ulusuna vermiş olduğu ilham, onun başarısının anahtarı olmuştur. Personeline karşı geliştirdiği saygı ve adalet duygusu, İngiliz halkının gönlünde taht kurmasına vesile olmuştur. Görevindeki dürüstlük

(Erişim Tarihi: 27.11.2020).

<sup>85</sup> Alexander Keith Johnston, "Battle of Trafalgar, 21 October 1805", <http://www.maproom.org/00/13/present.php?m=0034> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

<sup>86</sup> Christopher S. Obringer, a.g.e., s. 93.

anlayışı ona birçok siyasi düşman kazandırmıştır. Bu onun ne kadar hırslı ve görevine âşık bir deniz subayı olduğunun göstergesidir. Son nefesine kadar da İngiliz Donanması'na ve ulusuna yol gösterici olmuştur. Ölmeden önceki şu son sözleri onun görev aşkını özetler niteliktedir: “Tanrıya şükürler olsun görevimi yerine getirdim.”<sup>87</sup>

Bu bölümde, Amiral Nelson'un öne çıkan liderlik özellikleri ve personeli üzerinde yarattığı sinerjiye yönelik birbiriyle ilişkili tutum ve tavırları ana başlıklar altında ele alınmıştır. Ardından ise anılan liderlik özelliklerinden çıkarımlar yaparak günümüzün ve geleceğin Deniz Kuvvetleri üzerine iz düşümü irdelenmiştir.

### 3.1. Ortak Gaye

Amiral Nelson –bazı zamanlar kibirli ve şöhret peşinde olsa da– hiçbir zaman ortak gayeden taviz vermemiştir. Birçok mektubunda ve konuşmasında “Kralım ve Vatanım” söylemini sıklıkla vurgulamıştır.<sup>88</sup> Örneğin Mayıs 1805 tarihinde Amiral Nelson –son derece özverili bir davranış sergileyerek– en gözde gemisi olan HMS Sovereign firkateynini filosundan ayırarak Akdeniz görev gücü emrine vermiştir. Amiral Nelson'un kendi görevi haricindeki söz konusu seferin ortak gaye için önemli olduğunun bilinciyle fedakârlıktan çekinmemiştir. Meslek hayatı boyunca ortak gaye uğruna hiçbir şeyden çekinmemiştir. Dönemin önde gelen mevkidaşları Amiral John Orde ve Amiral Robert Calder gibi komutanların aksine, önemli istihbarat bilgilerini meslektaşlarından esirgememiştir.<sup>89</sup>

Bir önceki bölümde de değinildiği üzere; Amiral Nelson'un disiplin anlayışının üçüncü sacayağını oluşturan deniz disiplini, ortak bir amaca sahip ve birbirlerine sıkı sıkıya bağlı bir savaş birliği içerisinde hareket etmenin nüvesini oluşturmaktadır.

Amiral Nelson'un ortak gaye yaklaşımı, ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün “Mevzubahis vatansa gerisi teferruattır.” söylemi ile büyük bir benzerlik göstermektedir. Bu doğrultuda; atalarımızın özellikle Kurtuluş Savaşı süresince sergilemiş olduğu ortak gaye ve fedakârlık anlayışı, günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri'ne ışık tutan temel argümanı oluşturmaktadır. Bu nedenle, tüm personel tarafından aynı anlayışın benimsenerek yaşatılması ülkemizin varlığı ve bekası için kaçınılmazdır.

### 3.2. Azim ve Kararlılık

Bir önceki konu başlığı altında detaylı şekilde değinilen ortak gaye yaklaşımının temel motifini azim ve kararlılık oluşturmaktadır. Amiral

<sup>87</sup> Roger Knight, a.g.e., s. 391.

<sup>88</sup> Colin White, Nelson the Admiral, The History Press, Londra, 2005b, ISBN 10: 0750937130, ss. 1-2.

<sup>89</sup> Colin White, 2005b, a.g.e., s. 146.

Nelson'un azim ve kararlılığı; kişisel eksikliklerin, taktik hataların, hayati tehditlerin ve tüm siyasi engellerin üstesinden gelebilmesinde ona yardımcı olan liderlik özelliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Amiral Nelson'un bu meziyeti, onun katıldığı her muharebeden zafer ile çıkmasına ve ortak gayenin elde edilmesine vesile olmuştur.

Günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri için çıkarılacak en önemli derslerden bir tanesi de azim ve kararlılık üzerinedir. Ortak gayenin ve nihai hedefin elde edilmesinde vazifeye atılmak için –tarih boyunca atalarımızın da yaptığı gibi– içinde bulunulan vaziyetin imkân ve şeraiti düşünülmeden her daim azim ve kararlılık sergilenmelidir.

### 3.3. İstişareye Dayalı Liderlik

Amiral Nelson düşmanlarını yenilgiye uğratmaktan ziyade onları imha etmeyi hedefliyordu ve bunu en iyi şekilde başarabilmek için de kendine has bir tarz geliştirmişti.<sup>90</sup> Bu doğrultuda, “Kardeşler Takımı” olarak ifade ettiği ast gemi komutanlarıyla sıklıkla fikir alışverişinde bulunuyordu.<sup>91</sup> Bir amiralin mutlak otoriteye sahip olduğu böyle bir dönemde Amiral Nelson'un bu tarzı, dikkate şayan bir yaklaşımdır.

Akdeniz Filosu'na komuta etmek üzere görevlendirildiğinde Amiral Nelson, Albay George Murray'ın kurmay başkanı olmasını istemiştir. Murray'ın bu konuda tereddütleri mevcuttu ve aralarında yaşanacak en ufak bir anlaşmazlığın dostluklarını bitirebileceğini düşünüyordu. Bu durum karşısında Nelson ise bir anlaşmazlık durumunda amirallik rütbesinden feragat edeceğini ve konuyu dostane tartışabileceklerini belirtmiştir. Bunun üzerine Murray teklifi kabul etmiş ve daha sonrasında bu ikili çok etkili bir görev ilişkisi yaşamıştır.<sup>92</sup>

Amiral Nelson astlarına yetki devretmenin de ötesinde, durum ve vazife gerektirdiğinde astlarıyla eşit şekilde hareket etmekten de çekinmiyordu. Amiral Nelson'un “Kardeşler Takımı” sabit bir ekipten ziyade değişken bir kimliğe sahipti. Trafalgar Deniz Muharebesi esnasında, filosunda bulunan yirmi yedi gemi komutanından sadece onunun daha önceden Amiral Nelson ile görev geçmiş ve bunların arasından da altısının deniz muharebesi tecrübesi bulunuyordu.<sup>93</sup> Bu durumda Amiral Nelson, takımındaki tecrübeli gemi komutanlarının uzmanlığını, deneyimini ve bağlılığını son derece önemsiyor ve aktif olarak onların tavsiye ve yönlendirmelerine ihtiyaç duyuyordu.<sup>94</sup> Trafalgar Deniz Muharebesi'nin zaferle sonuçlanmasına imkân sağlayan

90 John Knox Laughton, *Nelson and His Companions in Arms*, Longmans, New York, 1896, ss. 103-104, <https://ia800202.us.archive.org/17/items/cu31924027918725/cu31924027918725.pdf> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

91 Roger Knight, a.g.e., s. 337.

92 Roger Knight, a.g.e., s. 769.

93 Bruce Pascoe, “Another Nelson Touch: A Leader/Follower Synergy”, *Journal of Leadership Studies*, 2020, Cilt: 13, Sayı: 4, 53-56, s. 54.

94 Stephanie Jones ve Jonathan Gosling, a.g.e., s. 120.

önemli etmenlerden bir tanesi de Amiral Nelson'un istişareye dayalı liderlik anlayışından kaynaklanmaktadır.

Günümüzün bilgi ve teknoloji alanlarındaki gelişmeler paralelinde, uzmanlık alanları ve bu alanların kapsamı her geçen gün daha da genişlemekte ve derinleşmektedir. Bu durum, günümüz liderlerinin her konuya hâkim olmasını imkânsız hâle getirmekte ve konusunda uzman personelin tecrübe ve fikirlerine danışılmasını zorunlu hâle getirmektedir. Gelecek dönemlerde bilgi ve teknoloji alanlarındaki gelişim hızının katlanarak artacağı göz önünde bulundurulduğunda, uzman personele duyulacak ihtiyacın giderek artacağı öngörülmektedir. Bu nedenle, günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri bünyesinde sevk ve idare görevlerinde bulunan/bulunacak tüm liderlerin kibirden uzak ve yapıcı bir yaklaşımla personelinin bilgi ve tecrübesinden azami istifada edecek şekilde istişareye dayalı liderlik anlayışını özümsemesi kaçınılmazdır.

### 3.4. Astlarını Tanıma

Amiral Nelson maiyetindeki personeli, resmîyetten uzak samimi bir şekilde yakından tanımaya çok önem veriyordu. Tercihen astları ile öncelikle kişisel temaskurmaktanyanıydı. Yüzyüze görüşmenin mümkün olmadığı durumlarda da mektuplaşma yöntemini kullanıyordu.<sup>95</sup> Amiral Nelson'un resmîyete sıcak bakmayan bir yaklaşıma sahip olduğu şu sözlerinden anlaşılmalıdır: "Bu tür geçit törenlerinden ve saçmalıklardan nefret ediyorum."<sup>96</sup>

Amiral Nelson'un maiyetindeki personelin hatıralarında ona ithafen "kibar, cana yakın, açık sözlü, formalite ve gösterişten uzak" betimlemelerine sıklıkla yer verilmiştir.<sup>97</sup> Astlarına karşı her zaman için erişilebilir ve diyaloga açık durumdaydı. Kıdemsiz subaylarına karşı yaklaşımındaki gayriresmîlik ve hoşgörü olgusu, onun başarılı liderlik tarzının kilit unsurunu oluşturmaktadır.<sup>98</sup> Amiral Nelson, karşılıklı sadakat ve güven olgusunun sağlamlaştırılması hitamında astlarını en iyi şekilde tanıyabileceğinin bilincindeydi.

Astlarını tanıma üzerine verilebilecek en güzel örnek; Amiral Nelson'un Trafalgar Deniz Muharebesi'nden önceki günlerde, sancak gemisi HMS Victory'de düzenlediği akşam yemekleri ve sosyal faaliyetleridir. Böylelikle, omuz omuza mücadele vereceği silah arkadaşlarını daha iyi tanımış ve çok

95 Bruce Pascoe, a.g.m., s. 54.

96 Alfred Thayer Mahan, The life of Nelson: The embodiment of Sea Power of Great Britain, Brown and Company, Boston, 1899, s. 607, <https://ia800201.us.archive.org/19/items/lifeofnelsonembo01maha/lifeofnelsonembo01maha.pdf> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

97 Alfred Thayer Mahan, a.g.e., ss. 606-607.

98 Roger Knight, a.g.e., ss. 216-217.

genel bir ifadeyle yaklaşan savaşa yönelik beklentilerini onlara aşlamıştır.<sup>99</sup>

Daha önceki bir dönemde; HMS Blanche fırkateyninde görevli gemi personelinin, Cartagena açıklarında İspanyol Donanması'na yönelik gerçekleştirilen harekât esnasında göstermiş olduğu üstün başarıyı kutlamak maksadıyla Amiral Nelson tarafından gemiye ziyaret düzenlenmiştir. Teamül gereği tüm personeli güvertede toplayarak coşkulu bir konuşma yapmaktan ziyade, şahsen konuşabilmek ve el sıkışabilmek için personeli görev yerlerine sevk ettirmiş ve onlarla birebir etkileşim hâline girmeyi tercih etmiştir. Aynı uygulamayı Trafalgar Deniz Muharebesi öncesinde sancak gemisi HMS Victory'de de gerçekleştirmiş ve personeline büyük moral aşlamıştır.<sup>100</sup>

Çoğu lider, Amiral Nelson ile personeli arasındaki rahat ve samimi etkileşimi kurmakta zorluk çekmektedir. Onun dürüstlüğü, gayriresmiliği ve erişilebilirliği ise günümüzün çoğu liderine ışık tutan nitelikler arasında yer almaktadır.

Amiral Nelson'un astlarını tanımak için karşılıklı sadakat ve güven olgusuna verdiği ehemmiyete aynı şekilde ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK tarafından da vurgu yapılmıştır. “Nerede karşılıklı sevgi ve saygı varsa orada itimat ve itaat vardır. İtimat ve itaatin olduğu yerde disiplin vardır. Disiplinin olduğu yerde huzur, huzurun olduğu yerde başarı vardır.” söylemi bunun en güzel örneğidir. Bu kapsamda, günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri için çıkarılacak önemli derslerden bir tanesi de personel ile ilişkilerin, resmiyetten ziyade daha samimi ve doğal bir yaklaşımla karşılıklı sadakat ve güven üzerine inşa edilmesidir. Bu yaklaşım, başarıya ve zafere giden yolun yegâne yapı taşı ve harcını oluşturmaktadır.

### 3.5. Alçak gönüllülük, Şefkat ve Hoşgörü

Amiral Nelson'da vücut bulan ve onu dönemin diğer otokrat liderlerinden belirgin şekilde ayıran diğer liderlik özellikleri de astlarıyla muhatap olurken sergilediği şefkat, hoşgörü ve alçak gönüllülüğüdür. Gösterişi ve amirane tavırları reddeden kişilik yapısı sayesinde, etkileşim içerisine girdiği kişiler tarafından kendisine karşı koşulsuz sadakat ve güven besleniyordu. Amiral Nelson, İngiliz Donanması'nda görevli diğer birçok subayın aksine, cezaların olay ve vaka bazında ayrı ayrı değerlendirilmesi gerektiğini savunuyordu. Hoşgörülü ve şefkatli yaklaşımının yanı sıra, gemisinde ceza ve düzen arasındaki ince dengeyi kurma konusunda da kritik yeteneğe sahipti. Bahsi geçen özellikler, önceki bölümlerde birçok örnekte ayrıntılı şekilde ifade edilmiştir.

Detaylı şekilde değinilen karşılıklı sadakat ve güven yaklaşımlarının ana

99 Sam Willis, a.g.e., s. 253.

100 Bruce Pascoe, a.g.m., s. 54.

motifleri arasında şefkat, hoşgörü ve alçak gönüllülük yer almaktadır. Bu bağlamda; günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri bünyesinde görev alan/alacak lider komutanların, personeli ile arasında karşılıklı sadakat ve güven temelli sağlam bir yapı oluşturabilmesi maksadıyla şefkat, hoşgörü ve alçak gönüllülük yaklaşımlarını özümseyerek hayata geçirmesi büyük önem arz etmektedir.

### 3.6. İletişim ve Muhabere

On sekizinci yüzyılın önde gelen İngiliz Amirallerden Howe ve Rodney, filoları üzerindeki sıkı kontrollerini merkeziyetçi bir yaklaşımla bilgiyi saklı tutarak sürdürmekteydiler. Amiral Nelson ise bu görüşün tam aksine bilginin, bağlısı komutanlıklarla paylaşılması gerektiğini savunuyordu. Amiral Nelson için harekât planlarının ve harekâtın hedefinin tüm gemi komutanları tarafından bütün yönleriyle anlaşılması hayati öneme sahipti. Gemi komutanlarıyla olan iletişiminin anahtarı ise “Kamu Düzeni Kitabı”ydı. Bu kitap günlük konuları iletmek ve Amiral Nelson’un görüşlerini ve planlarını astlarına açık hâle getirmek için kullanılıyordu. Bu sistemin en önemli noktası, kısa ve öz olmasının yanı sıra önemli hususların büyük harflerle vurgulanmasıydı.<sup>101</sup>

Her gemiden görevlendirilen subaylar, günlük olarak sancak gemisine gelmekte ve talimatları söz konusu kitaptan kopyalayarak kendi gemi komutanlarına iletmekteydiler. Amiral Nelson böylelikle tüm gemi komutanlarını detaylı harekât planlarından haberdar ediyordu. Bu yöntem, Trafalgar Deniz Muharebesi öncesinde harekât planlarının gemi komutanlarına iletilmesinde etkin şekilde kullanılmıştır. Amiral Nelson’un gemi komutanlarıyla olan iletişimi o kadar kusursuz ve mükemmeldi ki muharebe esnasında hiçbir şekilde sancak muhaberesi yapmaya bile ihtiyaç duyulmamıştır.<sup>102</sup>

İletişim ve muhabere üzerine günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri için çıkarılacak en önemli ders “Muhaberesiz muharebe olmaz.” söylemiyle yakından ilişkilidir. Bu kapsamda, harekât planlarının ve nihai askerî hedefin kısa, açık ve kolay anlaşılır şekilde ast birliklere iletilmesi gerekmektedir. Harekâtı sevk ve idare eden komutanların ast birlik komutanları ile sağlıklı bir iletişim ağı kurmaları ve işletmeleri, nihai hedefin sağlanarak zaferin elde edilmesi için kaçınılmazdır. Bunun sağlanamaması durumunda muharebe sahasında kaos ve panik ortamından başka bir durum oluşmayacağı ve muharebenin hezimetle sonuçlanacağı asla akıldan çıkartılmamalıdır.

### 3.7. Yetki Devri ve Girişimciliği Teşvik

Astlarını iyi analiz edebilmesi sayesinde Amiral Nelson, personelinin

101 Bruce Pascoe, a.g.m., s. 55.

102 Andrew Lambert, a.g.e., s. 13.

yeteneklerini hızlı bir şekilde kavrayarak onları kapasiteleri dâhilinde yetkilendiriyor ve girişimcilik konusunda teşvik ediyordu. Bu yaklaşım, astlarının kendisine ilgi duymasında ve ona kayıtsız şartsız destek vermesinde önemli bir araçtı.<sup>103</sup> Amiral Nelson'a göre, kıdemli ve tecrübeli astlarını kontrol etmenin en iyi yolu onları kontrol etmeye çalışmamaktı.<sup>104</sup> Bunun ayrılmaz bir parçası da beklentilerini onlara açıkça iletmesiydi.

Örneğin, 1804 yılında Akdeniz'de icra edilen görev esnasında gemi komutanları Strachan ve Keats'in yeteneklerinin farkına vardıktan sonra, Amiral Nelson onların emrine müstakil filolar tahsis etmiş ve kendi komuta kararlarını vermeleri konusunda yetkilerini devretmiştir. Amiral Nelson'un 1804 yılındaki muharebe planında, gemi komutanlarına muharebe sahasında kendi inisiyatiflerinde hareket etmeleri ve onun emirlerini beklememeleri konusunda talimatı bulunmaktadır. Amiral Nelson, Nil ve Trafalgar Deniz Muharebelerine yönelik harekât planlarında filosunu üç bölüme ayırmayı ve her bir bölüm komutanına tam yetki devrini planlıyordu. Amiral Nelson gemi komutanlarına, eğer inisiyatif kullanarak bir düşman gemisiyle muharebeye girişirlerse yanlış yapmış olmayacaklarını iletmiştir.<sup>105</sup> Amiral Nelson merkezî komuta sisteminden yana değildi. Amiral Nelson'un –sadakat ve güven ortamını sağlamanın yanı sıra– subaylarına karşı olan inancını ve bağlılığını hissettirmesi, onun liderlik yeteneğinin nüvesini oluşturmaktadır.<sup>106</sup>

Günümüz ve geleceğin deniz harbi konseptinin karmaşık yapısı ve deniz harbinin doğasının belirsizliği nedeniyle gemi komutanlarının inisiyatif kullanmaktan imtina etmemeleri ve vazifenin gerektirdiği her türlü önlemi alması ve harekete geçmesi hayati öneme sahiptir. Donanma tarihimizde inisiyatif eksikliği nedeniyle hezimetle sonuçlanmış –Navarin Baskını gibi– deniz muharebeleri bulunmaktadır. Buna benzer hayati hataların tekrarlamaması için merkezî komuta yapısından ziyade, gemi komutanlarına azami hareket serbestisini sağlayacak esnek komuta yapısının göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bunun için de gemi komutanlarına gerekli yetki devrinin yapılmasının ve inisiyatif kullanma konusunda teşvik sağlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### 3.8. Durumsal Farkındalık ve İnisiyatif Kullanma

Amiral Nelson, bazı durumlarda görev bütünlüğünün ve taktiksel etkinliğin, emirleri yerine getirmekten daha öncelikli olduğuna inanıyordu. Muharebe sahasında değişen durumlara bağlı olarak ortaya çıkan taktiksel bir hatanın, müteakip emirler beklenmeksizin inisiyatif kullanılarak derhâl düzeltilmesi gerektiğini savunuyor ve ayrıca aynı yaklaşımın astları tarafından da benimsenmesini destekliyordu. Nelson'un bu yaklaşımlara verilecek en

103 Bruce Pascoe, a.g.m., s. 55.

104 Roger Knight, a.g.e., s. 286.

105 Bruce Pascoe, a.g.m., s. 55.

106 Roger Knight, a.g.e., s. 556.



iyi örnekler; St. Vincent Burnu, Kopenhag ve Trafalgar Deniz Muharebeleri esnasında yaşanmış olup önceki bölümlerde ayrıntılı şekilde ele alınmıştır.

Bu başlık altında günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri için çıkarılacak dersler, bir önceki konu başlığı altında ifade edilen hususlar ile benzerlik göstermektedir. Söz konusu hususlara ilave olarak duruma eleştirel bir pencereden bakıldığında; günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri bünyesinde görev alan/alacak gemi komutanlarının hatalı bir uygulamanın farkına varmasıyla izleyeceği hareket tarzlarına yönelik iki soru akıllara gelmektedir: “Komutanlar, üst makamlardan gelen emirler ile yetinmeli midir?” yoksa “Komutanlar, durumsal farkındalığı ön plana çıkararak taktik sahada yeri geldiğinde esnek komuta edebilmeli midir?”

Bu sorular, üzerinde düşünülmesi ve tartışılması gereken sıra dışı ama bir o kadar da hayati sorular olarak karşımıza çıkmaktadır.

### 3.9. Başkalarını Övme ve Takdir Etme

Amiral Nelson, astlarının üstün başarılarını her zaman takdir ve övgülerle karşılamıştır.<sup>107</sup> Örneğin, Cockburn’un gemisine son derece ustaca kumanda etmesi ve –daha sonrasında Amiral Nelson’un da kendi gemisiyle angajman gerçekleştirdiği– muharebe sonucunda Fransız firkateynini ele geçirmesinden dolayı, Amiral Nelson muharebe sonrası raporlarında tüm övgüyü Cockburn’e ithafen yapmıştır.<sup>108</sup> Keats’in komutasındaki HMS Superb’in yavaş bir gemi olduğunu bilen Amiral Nelson, geminin daha fazla sürat yapması için Keats’in elinden gelen her şeyi yaptığının farkında olduğunu övgülerle bildirmiştir.<sup>109</sup> Codrington’un yazdığı bir mektupta, Amiral Nelson’un astlarında ağır basan duygunun “tenkit korkusundan ziyade onun takdirini alamama korkusu” şeklinde ifade edilmiştir.<sup>110</sup>

Amiral Nelson, Kopenhag Deniz Muharebesi hitamında filosundaki gemilere tebrik mesajı yollamış, ancak beklediği şekilde performans sergilemeyen üç adet gemiyi hariç tutmuştur. Amiral Nelson’un bu hareketi, onun adaletli ve hakkaniyetli davranmaya da önem verdiğinin bir göstergesidir.<sup>111</sup> Kaptan Hillyar, astlarının Nelson’un adalet duygusuna olan güvenini şu sözleriyle dile getirmiştir: “Eğer bir kez onun saygısını kazanmışsanız korku duymanıza gerek yoktur. Çünkü yeryüzünde var olan ondan daha onurlu bir adam ya da her bakımdan sizlere adaletli davranacak başka birini tanımıyorum.”<sup>112</sup>

107 Alfred Thayer Mahan, a.g.e., s. 27.

108 Roger Knight, a.g.e., s. 730.

109 Bruce Pascoe, a.g.m., s. 55.

110 Colin White, 2005b, a.g.e., s. 118.

111 John Knox Laughton, Nelson, MacMillan Company, Londra, 1895, s. 168, <https://ia902205.us.archive.org/8/items/nelsonlaughton00laugiala/nelsonlaughton00laugiala.pdf> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

112 Alfred Thayer Mahan, a.g.e., s. 608.

Günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri için çıkarılacak önemli derslerden bir tanesi de övgü ve takdir üzerinedir. Lider komutan tarafından başarılı personelin takdir edilerek övülmesi ve gururlarının okşanması, motivasyon unsurunun itici gücünü teşkil etmektedir. Ancak bu noktada bir denge kurmak ve hak eden ile etmeyi ayırt ederek adaletli davranmak gerekmektedir.

### 3.10. İlham Kaynağı Olma

Amiral Nelson'un sahip olduğu en önemli liderlik özelliklerinin bir tanesi de çevresindekilere ilham kaynağı olmasıdır. Amiral Nelson, sadece astlarına ilham vermekle yetinmemiş; bununla birlikte üstlerine ve tüm İngiliz halkına, geleceğe dönük umut beslemelerine ve İngiliz Donanması için zafer beklentisine sahip olmalarına yönelik ilham kaynağı olmuştur. Bu ilham kaynağı, İngiliz Donanması'nın deniz hâkimiyetini elde etmesinde ve bunu da 1'inci Dünya Savaşı sonuna kadar sürdürmesinde itici güç olmuştur.

Varlığını ve bekasını sürdürebilmesi açısından her ulusun buna benzer ilham kaynaklarına ihtiyaç duyduğu aşikârdır. Ülkemiz ve Türk Silahlı Kuvvetlerimiz açısından bakıldığında ise en büyük yol göstericimiz ve ilham kaynağımız ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'tür. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilelebet payidar kalması için ulu önderimizin açtığı yolda, O'nun ilke ve inkılapları doğrultusunda hareket edilmesi ve bu yaklaşımın sağlıklı şekilde gelecek nesillere aktarılması hayati öneme sahiptir.

### 3.11. Disiplin

Amiral Nelson'un kendisine has disiplin anlayışı önceki bölümlerde detaylı şekilde irdelenmiştir. Kısaca özetleyecek olursak Amiral Nelson, disiplin üzerine farklı perspektiflerden oluşan bütüncül bir disiplin anlayışını benimsiyordu. Tekrar hatırlatmak gerekecek olursa; Amiral Nelson'un disiplin anlayışı otoriter disiplin, öz disiplin ve deniz disiplini unsurlarını ihtiva etmektedir.

Bunlar arasında diğerlerine kıyasla ön plana çıkan unsur ise deniz disiplini'dir. Bu disiplin anlayışı, gemi mürettebatının müşterek hareket etmeye dayalı kolektif olarak hareket etmesini sağlamakta ve böylelikle etkin savaş gemilerine sahip olmayı mümkün kılmaktadır. Bu bağlamda, günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri bünyesinde ortak bir amaca sahip ve birbirlerine sıkı sıkıya bağlı bir savaş birliği kurabilmek hedefi doğrultusunda deniz disiplini yaklaşımının içselleştirilerek uygulanması gerekmektedir.

### 3.12. Birlik Ruhü

Amiral Nelson için personel unsuru tüm harekât planlarından önce gelmekteydi. Komutan olarak astlarına karşı adil ve saygılı olduğu müddetçe disiplini kolaylıkla idame edebileceğinin farkındaydı. Bu tür bir liderlik

tarzı, Nelson'un gemilerinin "mutlu gemiler" olmasına olanak sağlamış ve böylelikle de gemi mürettebatında muazzam şekilde birlik ruhu duygusu geliştirmiştir. Gelecek dönemlerde –demir yığınlar ruhu veren olgunun gemi personeli olduğunu hiçbir zaman akıldan çıkartmayarak– personel bütünlüğünün sağlanması, birlik ruhu duygusunun yaşatılması ve "mutlu gemiler" yaratılması Deniz Kuvvetleri'nin varlığı ve idamesi açısından hayati öneme sahiptir.

### 3.13. Dürüstlük ve Görev Bilinci

Amiral Nelson kariyeri boyunca deruhte ettiği gemi komutanlığı görevlerinde, dürüstlüğünü ve görev bilincini birçok durumda ön plana çıkarmıştır. Batı Hint Adaları Filosu'nun uyguladığı Kabotaj Kanunu hilafında suça iştirak ettiğini öğrendiği Sir Richard Hughes ile yaşadığı olay önceki bölümlerde detaylı şekilde anlatılmıştır. Nelson, kariyerini tehlikeye atma pahasına da olsa, kanunlara karşı gelen yüksek rütbeli yetkilileri karşısına almaktan çekinmemiştir.

Bu bağlamda; günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri bünyesinde yüksek görev bilinciyle ve dürüst bir şekilde, kanun dışı hareket edenlere göz yumulmaması ve topyekûn mücadele edilmesi hayati önem arz etmektedir.

### 3.14. Kahramanlık ve Cesaret

Amiral Nelson'un kahramanlık ve cesaret sergilediği örneklere önceki bölümlerde ziyadesiyle değinilmiştir. Bu örneklere ilave olarak Nelson, icra edilen tüm rampa harekâtlarında –dönemin amirallerinin aksine– en ön safta yer alarak harekâtı bizzat kendisi yönetmiştir. Amiral Nelson'un;

- 1794 yılında Calvi'ye yönelik icra edilen amfibi harekâta kaybettiği gözü ve 1797 yılında Santa Cruz de Tenerife Deniz Muharebesi esnasında kaybettiği sağ kolu onun "cesaret beratları",

- 1805 yılında Trafalgar Deniz Muharebesi esnasında göğsüne aldığı kurşun yarası ise onu ölümsüzleştirecek "kahramanlık nişanı" olmuştur.

Bu bağlamda, günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri bünyesinde görev alan/alacak lider komutanların da benzer şekilde, vatan ve yüksek görev aşkıyla kahramanca ve cesurca vazifenin gerektirdiği şekilde en ön safta –yeri geldiğinde canı pahasına– hareket etmesi ve personeline örnek teşkil etmesi gerekmektedir.

### 3.15. Nelson Dokunuşu

"Nelson Dokunuşu" terimi aslında Amiral Nelson'un Trafalgar Deniz Muharebesi için hazırladığı harekât planına ithafen kullanılmıştır. Anılan muharebede hayatını kaybetmesinden sonra da bu terim, taktiksel bir

yaklaşım olmaktan ziyade daha çok onun liderlik tarzıyla ilişkilendirilmiştir. Onun liderlik yeteneğinin yanı sıra subaylarında güven ve ilham duygusunu geliştirme tarzı, daha sonraki dönemlerde “Nelson Dokunuşu” olarak anılmıştır.

Günümüz ve geleceğin Deniz Kuvvetleri bünyesinde görev alan/alacak komutan liderlere yönelik yapılacak en son fakat belki de en mühim çıkarım ise “Nelson Dokunuşu” üzerine olacaktır. Amiral Nelson’a göre, birlik ruhu ve sinerji olgularının inşası için öncelikle karşılıklı güven ortamının yaratılması altın değerindedir. Komutanların gerçek bir lidere dönüşebilmesi için taklitten uzak şekilde özgün ve güvenilir bir liderlik tarzı geliştirmesi gerekmektedir. Harvard Üniversitesi İşletme Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Bill George’un özgün ve güvenilir liderlik üzerine ifade ettiği şu sözler, Amiral Nelson’un liderlik özelliklerinden alınacak en büyük ders niteliğindedir: “Bir başkasının taklidiyseniz insanlar size güvenmez. Size güvenmelerini sağlamak için özgün bir lider olmak zorundasınız.”<sup>113</sup>

### Sonuç

Liderlik genel itibarıyla çok soyut bir nitelik olup tarif edilmesinde sıkıntı yaşanması çoğu zaman kaçınılmazdır. Bu bağlamda, bir liderin ayırt edici ve üstün özelliklerinin ortaya konması genelde zorlayıcı olabilmektedir. Ancak mevzubahis Amiral Nelson olunca, liderlik anlamlı ve hoş bir tartışma konusuna dönüşmektedir. Amiral Nelson, hayatı boyunca liderliği o kadar güzel özetlemiştir ki İngiliz Donanması’na ve ulusuna vermiş olduğu ilham, onun başarısının anahtarı olmuştur. Personeline karşı geliştirdiği saygı ve adalet duygusu, İngiliz halkının gönlünde taht kurmasına vesile olmuştur. Görevindeki dürüstlük anlayışı ona birçok siyasi düşman kazandırmıştır. Bu onun ne kadar hırslı ve görevine âşık bir deniz subayı olduğunun göstergesidir. Son nefesine kadar da İngiliz Donanması’na ve ulusuna yol gösterici olmuştur. Ölmeden önceki şu son sözleri onun görev aşkını özetler niteliktedir: “Tanrıya şükürler olsun görevimi yerine getirdim.”<sup>114</sup>

Zaman ve mekân değişse de deniz harbine yönelik komutanlık ve liderlik öğretisinde kayda değer bir değişim göze çarpmamaktadır. Sonuç olarak; Amiral Nelson’da, öne çıkan liderlik özellikleri ve personeli üzerinde yarattığı sinerjiye yönelik birbiriyle ilişkili tutum ve tavırları bağlamında, günümüzün ve geleceğin Deniz Kuvvetleri’nde görev yapan/yapacak olan lider komutanlara ışık tutan bir kişilik olarak komutanlık ve liderlik açısından tarihi bir örnek teşkil etmektedir.

113 Harvard Business Review, Yöneticinin El Kitabı: Liderleri Öne Çıkaran 17 Beceri, (çev. Utku Umut Bulsun), Optimist Yayın Grubu, İstanbul, 2019, ISBN: 978-605-2261-23-1, s. 39.

114 Roger Knight, a.g.e., s. 391.

## Kaynakça

### Kitaplar

- ADAIR John Eric, Inspiring Leadership: Learning from Great Leaders, Thorogood Publishing, Londra, 2002, ISBN (PB): 1-85418-207-2.
- ADKINS Roy ve ADKINS Lesley, The War for All the Oceans: From Nelson At The Nile To Napoleon At Waterloo, Brown Book Group, Londra, 2006, ISBN: 0-316-72837-3.
- CLARKE James Stanier ve MCARTHUR John, The Naval Chronicle: Containing a General and Biographical History of the Royal Navy of the United Kingdom with a Variety of Original Papers on Nautical Subjects Volume 5: January-July 1801, Cambridge University Press, New York, 2010, ISBN 978-1-108-01844-9.
- COLEMAN Terry, Nelson: The Man and the Legend, Bloomsbury Publishing, Londra, 2001.
- COLLINGWOOD Newnham, Correspondence of Vice Admiral Lord Collingwood, First American From The Fourth London Edition, H.C. Sleight, New York, 1828, [https://books.google.ki/books/download/A\\_Selection\\_from\\_the\\_Public\\_and\\_Private.pdf%3Fid%3DTxAMAAAAYAAJ%26hl%3Dtr%26output%3Dpdf](https://books.google.ki/books/download/A_Selection_from_the_Public_and_Private.pdf%3Fid%3DTxAMAAAAYAAJ%26hl%3Dtr%26output%3Dpdf) (Erişim Tarihi: 27.11.2020).
- DANCY Jeremiah Ross, The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century, The Boydell Press, Suffolk, 2015, ISBN: 978-1-78327-003-3.
- HARDING Richard, A Great & Glorious Victory: New Perspectives on the Battle of Trafalgar, Seaforth Publishing, Barnsley, 2008, ISBN: 9.781.783.464.142.
- Harvard Business Review, Yöneticinin El Kitabı: Liderleri Öne Çıkararak 17 Beceri, (çev. Utku Umut Bulsun), Optimist Yayın Grubu, İstanbul, 2019, ISBN: 978-605-2261-23-1.
- HIBBERT Christopher, Nelson: A Personal History, Da Capo Press, Boston, 1994.
- JACKSON T. Sturges (ed.), Logs of the Great Sea Fights (1794-1805), Navy Records Society (Vol. 16), Cilt: 1, Londra, 1899a, <https://ia800209.us.archive.org/19/items/logsofgreatseafi01jackuoft/logsofgreatseafi01jackuoft.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).
- JACKSON T. Sturges (ed.), Logs of the Great Sea Fights (1794-1805), Navy Records Society (Vol. 18), Cilt: 2, Londra, 1899b, <https://ia800901.us.archive.org/27/items/logsofgreatseafi02jack/logsofgreatseafi02jack.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).
- JERVIS John, "Lord St. Vincent to Lord Nelson (31 May 1801)", David Bonner Smith (ed.), The Letters of Lord St. Vincent Vol. 1, Cilt: 55, Publications of the Navy Records Society, Londra, 1922.
- JONES Stephanie ve GOSLING Jonathan, Nelson's Way: Leadership Lessons from the Great Commander, Nicholas Brealey Publishing, Boston, 2005, ISBN: 1-85788-371-3, <https://pdf.pub/queue/nelsons-way-leadership-lessons-from-the-great-commander.html> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).
- KNIGHT Roger, The Pursuit of Victory: The Life and Achievement of Horatio Nelson, Allen Lane, Londra, 2005, ISBN: 978-0-14-193788-5.
- LAMBERT Andrew, Nelson: Britannia's God of War, Faber and Faber, Londra, 2010, ISBN: 978-0-571-26570-1.
- LANNING Michael Lee, En Büyük 100 Asker - Tarihin Gelmiş Geçmiş En Etkili Askerî Liderleri, (çev. Belkıs Çorakçı Dışbulak), Aksoy Yayıncılık, İstanbul, 1998.
- LAUGHTON John Knox, Nelson, MacMillan Company, Londra, 1895, <https://ia902205.us.archive.org/8/items/nelsonlaughton00laugiiala/nelsonlaughton00laugiiala.pdf> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).
- LAUGHTON John Knox, Nelson and His Companions in Arms, Longmans, New York, 1896, <https://ia800202.us.archive.org/17/items/cu31924027918725/cu31924027918725.pdf> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

MAHAN Alfred Thayer, *The life of Nelson: The embodiment of Sea Power of Great Britain*, Brown and Company, Boston, 1899, <https://ia800201.us.archive.org/19/items/lifeofnelsonembo01maha/lifeofnelsonembo01maha.pdf> (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

MEEHAN Margaret McLaughlin, *The Naval chronicle: containing a general and biographical history of the royal navy of the United kingdom with a variety of original papers on nautical subjects*, Cilt: 15, Joyce Gold, Londra, 1806, [https://www.ebooksread.com/dl2.php?action=output\\_file&id=186922&ext=pdf\\_external&f=navalchroniclecol15londiala&a\\_id=76321](https://www.ebooksread.com/dl2.php?action=output_file&id=186922&ext=pdf_external&f=navalchroniclecol15londiala&a_id=76321) (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

NELSON Horatio, "Horatio Nelson to Fanny Nelson (1 April 1795)", George Naish (ed.), *Nelson's Letters to His Wife*, Cilt: 100, Navy Records Society, Londra, 1958.

NELSON Horatio, "Horatio Nelson to Lord Howe (8 January 1799)", John Laughton (ed.), *Letters and Dispatches of Horatio (Viscount Nelson)*, Longmans, Londra, 1886.

PAYN Frederick W., *Cromwell on Foreign Affairs: Together with Four Essays on International Matters*, Cambridge University Press, Londra, 1901, <https://ia802205.us.archive.org/16/items/cromwellonforeig00paynrich/cromwellonforeig00paynrich.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

RODGER Nicholas A.M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain: 1649-1815*, W. W. Norton & Company, New York, 2004, ISBN: 978-0-14-191590-6.

RUSHWORTH John, *Historical Collections: 1635, Historical Collections of Private Passages of State (1628-1638)*, Cilt: 2, Londra, 1721, 287-318, (çevrim içi kitap) <http://www.british-history.ac.uk/rushworth-papers/vol2/pp287-318> (Erişim Tarihi: 25.11.2020).

SCHAMA Simon, *History of Britain: The Fate of the Empire (1776-2000)*, Cilt: 3, BBC Books, Londra, 2003, ISBN: 9780563487197.

SHARMAN Victor T., *Nelson's Hero: The Story of His "Sea-Daddy" Captain William Locker*, Pen & Sword Military, Barnsley, 2005, ISBN: 1-84415-266-9.

SINCLAIR William, *Memorials of St Paul's Cathedral*, Chapman & Hall Ltd., Londra, 1909, <https://ia800902.us.archive.org/17/items/memorialsstpauls00sinciala/memorialsstpauls00sinciala.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

SOUTLEY Robert, *Nelson'un Hayatı (The Life of Horatio Lord Nelson)*, (çev. Nesrin Ağış), Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1952.

SUDGEN John, *Nelson: A Dream of Glory*, Henry Holt and Co., New York, 2004.

VINCENT Edgar, *Nelson: Love & Fame*, Yale University Press, Londra, 2003, ISBN: 0-300-10260-7.

WHITE Colin, *The Nelson Encyclopaedia*, Chatham Publishing, Londra, 2002, ISBN: 1-86176-253-4.  
WHITE Colin, *Nelson the Admiral*, The History Press, Londra, 2005, ISBN 10: 0750937130.

WHITE Colin, "Eager and Happy to Exert Themselves in Forwarding the Public Service", Richard Harding (ed.), *A Great & Glorious Victory: New Perspectives on the Battle of Trafalgar*, Seaforth Publishing Barnsley, 2008.

WILLIS Sam, *In the Hour of Victory: The Royal Navy at War in the Age of Nelson*, Atlantic Books, Londra, 2013, ISBN: 9780.857.895.721.

#### **Makaleler**

CALLO Joseph F., "Nelson in HMS Boreas: Danger of a Different Kind", *Maritime Archaeological and Historical Society News*, 2010, Cilt: 21, Sayı: 2, 7-10, [https://www.mahsnet.org/news/newsletters/V21-2\\_Fall\\_10.pdf](https://www.mahsnet.org/news/newsletters/V21-2_Fall_10.pdf) (Erişim Tarihi: 28.11.2020).

ÇİÇEK Ali, "Trafalgar Deniz Muharebesi'nin Napolyon Savaşları'ndaki Yeri ve Avrupa Siyasetinde

Bıraktığı İzler”, *Historica*, 2011, 75-91, [https://alicicek.files.wordpress.com/2011/06/trafalgar-deniz-muharebesi\\_nin-napolyon-savac59flarc4b1\\_ndaki-yeri-ve-avrupa-siyasetinde-bc4b1raktc4b1c49fc4b1-izler\\_vindobona.pdf](https://alicicek.files.wordpress.com/2011/06/trafalgar-deniz-muharebesi_nin-napolyon-savac59flarc4b1_ndaki-yeri-ve-avrupa-siyasetinde-bc4b1raktc4b1c49fc4b1-izler_vindobona.pdf) (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

HURST David, “Issues and Observations - The Full Nelson: Leadership Lessons from a British Naval Hero”, *Leadership in Action*, 2007, Cilt: 26, Sayı: 6, 20-22, <http://www.davidkhurst.com/wp-content/uploads/2012/01/The-Full-Nelson-Leadership-Lessons-from-a-Naval-Hero-2007.pdf> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

PASCOE Bruce, “Another Nelson Touch: A Leader/Follower Synergy”, *Journal of Leadership Studies*, 2020, Cilt: 13, Sayı: 4, 53-56.

WHITE Colin, “The Nelson Touch: The evolution of Nelson’s Tactics at Trafalgar”, *Journal for Maritime Research*, 2005, Cilt: 7, Sayı: 1, DOI: 10.1080/21533369.2005.9668348, 123-139, <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/21533369.2005.9668348> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

#### **Tez**

OBRINGER Christopher S., *The Global Impact of British Naval Leadership (1757-1805)*, Yüksek Lisans Tezi, Sam Houston Üniversitesi Tarih Fakültesi, Texas, ABD, 2018, <https://shsu-ir.tdl.org/bitstream/handle/20.500.11875/2541/OBRINGER-THESIS-2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Erişim Tarihi: 25.11.2020).

#### **İnternet Yayınları**

ABBOTT Lemuel Francis, “Rear-Admiral Sir Horatio Nelson, 1758-1805”, *Royal Museums Greenwich, 1779*, Repro ID: bhc2889, <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/14362.html> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

CRAIG William M. vd., “England expects every man to do his duty, Lord Nelson explaining to the Officers the Plan of Attack previous to the Battle of Trafalgar, and Position of the Combined Forces of France & Spain”, *Royal Museums Greenwich*, Repro ID: px9025, <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/138973.html> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

FAWKES John, “Map of the the Battle of Copenhagen on 2nd April 1801 in the Napoleonic Wars”, <https://www.britishbattles.com/napoleonic-wars/battle-of-copenhagen/> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

JOHNSTON Alexander Keith, “Battle of Trafalgar, 21 October 1805”, <http://www.maproom.org/00/13/present.php?m=0034> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

WYLLIE William L., “Three masts and rigging showing the flag signal ‘England expects that every man will do his duty’–annotated”, *Royal Museums Greenwich*, Repro ID: pv133, <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/115480.html> (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

■ Ünsal BAŞAK\*

# YUNANİSTAN’DA TERSANELERİN ÖZELLEŞTİRME SÜREÇLERİ VE BUNUN YUNAN DENİZ KUVVETLERİNE ETKİLERİ



Elefsis Tersanesi, Yunanistan  
(<https://greekcitytimes.com/2021/10/22/fincantieri-elefsis-shipyard/>)

\* Deniz Albay, MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 7’nci Dönem Karargâh Subaylığı Eğitimi



“Bir donanmaya sahip olduğumuz sürece bir vatana sahibiz.”  
(Yunanlı general ve yönetici Temistokles, MÖ. 5.yy.)

Mavi Vatan  
Kasım 2021  
Sayı 9

## Öz

Tarihsel olarak denizci bir devlet olan ve gemi inşa konusunda önemli yetenekleri bulunan Yunanistan 2010 yılında ciddi bir ekonomik krize girmiştir. Bununla birlikte ekonomik krizin işaretleri, 2010 yılından daha önce Yunanistan’da bulunan ve deniz kuvvetleri için gemi inşa eden/bakım onarım faaliyetleri yürüten Skaramanga, Elefsis ve Neorion tersaneleri’nde ortaya çıkmıştır. Tersanelerde ortaya çıkan bu işaretlerin sebebi, aşırı verimsiz üretim ve kadroların gerekenden fazla miktarda doldurulması olmuştur. Bu tersanelerde yaşanan mali sorunlar Yunan Hükümeti’ni bu tersanelerin özelleştirilmesine zorlamış, fakat özelleştirme durumunda dahi verimsiz üretim gibi temel sorunlar çözülememiştir. Tersaneler genelde birkaç kez özelleştirilmiş veya devlet tarafından artan orandaki görev zararlarının telafi edilmesi gerekmiştir. Bu konularda yaşanan sorunlar ise Yunan Deniz Kuvvetleri’nin gemi inşa ve onarım yeteneklerine yansımıştır. 2018 yılından itibaren Yunan Hükümetleri hem tersanelerin modernizasyonu hem de yaşanan mali sorunların giderilmesi için daha ciddi çabalar göstermeye başlamıştır. Bu çabalarda ayrıca özelleştirme işlemlerinin Yunan dış politikasında yaşanan değişimle paralel olması dikkati çekmektedir. Bu kapsamda çalışmada, Yunanistan’da askeri gemi inşa eden/bakım-onarım faaliyeti yürüten üç tersanenin özelleştirme süreçleri ve bunun Yunan Deniz Kuvvetleri’ne yansımaları 2018-2021 dönemi esas alınarak incelenecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Skaramanga, Elefsis, Şıra Adası, Tersane, Özelleştirme.

## Giriş:

Bulunduğu coğrafya itibarı ile tarihsel olarak denizci bir kültüre sahip olan Yunanistan için denizcilik, deniz ticareti ve gemi inşa sanayi stratejik üstünlük alanları olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda kurulduğu 1830 yılından itibaren Yunan Deniz Kuvvetleri ve Yunan ticari bahriyesi ülkenin hem savunulmasında hem de yayılmasında hayati bir rol oynamıştır.

Balkan Savaşları ve 1. Dünya Savaşı döneminde Yunanistan deniz kuvvetlerini güçlendirmek için Almanya, İtalya ve Fransa gibi yabancı ülkelerden gemi alımına ağırlık vermiştir. Fakat özellikle 1929 ekonomik buhranı sonrasında Yunanistan ihtiyaç duyduğu savaş gemilerini yerli olarak üretme kararı almış ve bu kararını çok kısa sürede hayata geçirmiştir.

Alınan bu kararlar birlikte ülke içinde önemli bir tecrübe kazanılması sağlanmıştır. 2. Dünya Savaşı sonunda Yunanistan’ın NATO ittifakına katılma kararı ve Marshall yardımları sonucunda deniz kuvvetleri unsurlarının önemli bir kısmı ABD hibesi sayesinde envantere girmiştir.

Ne var ki 1970'li yıllardan itibaren Uzakdoğu ülkelerinin gemi inşa sanayinde yaptıkları atılımlar Yunanistan'ın tersanelerinde ciddi sorunlar yaratmaya başlamıştır. Bu sorunlara ek olarak verimsiz üretim ve aşırı şekilde kadroların doldurulması Yunan tersanelerinin ciddi ekonomik krizlere girmesine neden olmuş, bu kriz Yunan Deniz Kuvvetleri'ni de etkilemiştir.<sup>1</sup>

Bu kapsamda, çalışmada Yunan Deniz Kuvvetleri için gemi inşa eden/bakım-onarım faaliyetlerini yürüten üç tersanenin tarihsel geçmişi, özelleştirme süreçleri ve bu süreçlerde yaşanan sorunların Yunan Deniz Kuvvetleri'ne yansımaları ele alınacaktır.

Bu üç tersaneden Atina yakınlarındaki Skaramanga Tersanesi firkateyn ve denizaltı, Elefsis Tersanesi amfibi gemiler ve hücumbot inşası konusunda uzmanlaşırken, Şıra Adası'nda bulunan Neorion Tersanesi ise Yunan Deniz Kuvvetleri unsurlarının bakım-onarımı konusunda uzmanlaşmıştır. Bu çalışma tamamen açık kaynaklardan faydalanılarak ve ağırlıklı olarak Yunanca kaynaklar kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Çalışma 2018-2021 dönemiyle sınırlandırılmıştır. Bu sınırlandırmada özellikle tersanelerin özelleştirilmesi sürecine 2018 yılından itibaren Yunan Hükümeti'nin ağırlık vermesi ve basında bu konuda çıkan haberlerin daha yoğun olması etken olmuştur. Bu nedenle çalışmada incelenen döneme ait Yunanca açık kaynaklar yoğun olarak kullanılmıştır.

## 1. Yunanistan'da Deniz Kuvvetleri İçin Gemi İnşa Eden Tersanelerin Tarihsel Gelişimi

### a. Skaramanga Tersanesi

Yunanistan tarafından 1937 yılında kurulan tersanenin amacı donanma unsurlarının inşasının daha az maliyetle ve daha verimli yapılabilmesiydi. İlk etapta planlanan, tersanenin 12 muhrip ve 2 denizaltı inşası için gerekli altyapıya sahip olmasıydı. 1940 yılına kadar önemli altyapı tesisleri tamamlanan tersane, 1944 yılında bölgedeki Alman savaş gemilerini yok etmeyi amaçlayan bir müttefik bombardımanı sırasında tamamen yıkıldı.<sup>2</sup>

1957 yılında Yunanlı ünlü armatör Stavros Nearhos tarafından satın alınan tersane, yapılan modernizasyonlarla 1970 yılında Doğu Akdeniz'deki en

---

<sup>1</sup> Yaşanan ekonomik kriz sadece askeri üretim yapan tersaneleri değil, Yunanistan'daki tüm gemi inşa sanayini etkilemiştir. Bununla birlikte, makalede incelenen tersaneler dışında bu kriz süresince sivil tersanelerde de özellikle kötü yönetimin ve verimsiz üretimin payı inkar edilemeyecek düzeyde yüksektir. Tersanelerin Yunan ekonomisine katkısı ve verimsiz yönetim koşullarına yönelik bir inceleme için bakınız. Kostas Stamatakis, İ Nafpoigiki Biomihania Sti Ellada, Parousa Katastasi Prooptikes, Tehniko Epimeletrio Eladas Yayınları, Pire, Mayıs 2005.

<sup>2</sup>www.kathimerini.gr, "Nafpgia Skaramanga 10 Hronia Epita", 07 Mayıs 2006.

büyük tersane olmayı başarmıştı.<sup>3</sup> 1973 petrol krizi tersanenin gelişimine zarar verdiyse de 1980’li yılların başından itibaren tersane modernize edilerek bölgede Yunanistan için en önemli stratejik varlıklardan biri olmayı sürdürdü.

Tersane 1960’lı yılların başından itibaren Yunan Deniz Kuvvetleri için yeniden gemi üretmeye başladı. Bu üretim faaliyetiyle birlikte 1981 yılında tersane çalışanlarının sayısı 5.000 kişiye ulaşmıştı. Ne var ki, 1990’lı yıllarda tersanede kötü yönetim ve verimsizlik nedeniyle mali sorunlar baş gösterdi. 1994 yılında tersanenin satışı düşünülmeye başlandı fakat özellikle Yunan Deniz Kuvvetleri için olan önemi nedeniyle bu girişim yapılamadı.<sup>4</sup>

2000 yılında tersanenin özelleştirilmesi için yeni bir girişim başlatıldı, çünkü tersanenin yıllık zararı 50 milyon drahmiye ulaşmıştı. Bu satış işleminde Almanya önemli bir rol oynuyordu. 2001 yılında yapılan satışta Alman HDW firması tersaneyi satın aldı. Her ne kadar dönemin hükümetine bu satışın çok düşük bedelle yapıldığına yönelik eleştiriler yöneltirse de, bu satışın en önemli özelliklerinden biri TYPE 214 sınıfı modern havadan bağımsız denizaltılardan en az ikisinin bu tersanede üretilmesi ve işçilerin özlük haklarının korunması konusunda Alman Şirketi tarafından Yunan Hükümeti’ne verilen garantiydi.<sup>5</sup>

2008 yılında Yunanistan, Avrupa Birliği (AB) Komisyonu tarafından, Skaramanga Tersanesi’ne 260 milyon Avroluk devlet desteği sağlanmasının AB içinde haksız rekabet doğurduğu gerekçesiyle uyarılmıştır. Bunun üzerine Yunan Hükümeti tersaneye aktarılan sübvansiyonların durdurulacağını açıklamıştır.<sup>6</sup>

Ayrıca yapılan yatırımlara rağmen özellikle sendikalarla yaşanan sorunlar ve gemi inşa sanayinde Uzakdoğu ülkelerinin giderek artan etkisi nedeniyle 2009 yılında tersanedeki işçi sayısı 1900’e kadar düşmüş, müteakiben 2010 yılında HDW hisselerinin %75’i, Lübnan vatandaşı olan İskender SAFA’nın yöneticisi olduğu Birleşik Arap Emirlikleri’ne ait ABU DHABİ MAR adlı şirkete satılmıştır.<sup>7</sup>

Ne var ki tersane, AB tarafından getirilen rekabet yasası nedeniyle beklenen verimi sağlayamamış, satın aldıktan kısa bir süre sonra İskender SAFA hisselerinin devri için Yunan Hükümeti ile görüşmeler yapmıştır. 2011 yılında tersanenin yıllık zararı 57 milyon Avro olmuştur.<sup>8</sup> Bu kapsamda İskender

3 www.tovima.gr, “H Anodos Kai İ Ptwsı Toy Skaramagka”, 24 Kasım 2008, G.Hristodoulakis.

4 Skaramanga Tersanesi tarihini, inşa kabiliyetlerini ve mali sorunlarını ayrıntılı olarak inceleyen Yunanca kaynak için bkz:Yorgos Yorgalos, Stoıhıa Nafpıgis Epıstımıs Kai Plaoı Anaptıksıs Nafpıoepıskevates Vıomıhıanias, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Teselya Üniversitesi, Volos, 2000.

5 www.kathimerini.gr, “Nafpgıa Skaramanga 10 Hronıa Epıta”, 07 Mayıs 2006.

6 www.news.gr, “Ellınıkı Nafpgıa İsıa Hreokopıas”, 04 Ekim 2012, Yorgos Lambıdııs.

7 www.dubaibeat.com, “Abu Dhabi Acquired Stake”, 3 Nisan 2010.

8 www.prothema.gr, “H Zhmıa 57 Ekat Eyro Kategrapıan To 2011 Ta Nayphgeıa Skaramagka”, 6 Eylül 2012.

SAFA tarafından tersane çalışanlarına 6 ay boyunca ödeme yapılamaması nedeniyle, çalışanlar zorunlu izne çıkarılmış ve haftada 1 gün mesaiye gelmeleri istenmiştir.<sup>9</sup>

27 Nisan 2012 tarihinde İskender SAFA tarafından Uluslararası Tahkim Mahkemesi'ne Yunanistan aleyhine başvuru yapılmıştır. Bahse konu başvuruda Skaramanga Tersanesi'nin zararının her geçen gün arttığı, bunda temel sorunun Yunan Hükümeti'nin satış sırasında söz verdiği yatırımları yapmaması olduğu, bu nedenle oluşan zararın tazmin edilmesi istenmiştir.

2014 yılında Yunan Hükümeti ile İskender SAFA arasında anlaşmaya varılmış, ABU DHABİ MAR Şirketi tersane yönetimindeki hisselerini Yunan Hükümeti'ne geri satmıştır. 2018 yılından itibaren Yunan Hükümeti Skaramanga'yı özelleştirmek için proje hazırlamış ve 2020 yılı Ekim ayında ihaleye çıkılmıştır.<sup>10</sup>

Korona salgını nedeniyle birkaç kez ertelenen ihalede son tekliflerin 7 Temmuz 2021 tarihinde alındığı ve bu teklifler içinde en fazla ödeme teklifini Yunanlı armatör Yorgos Prokopios'un verdiği haberleri Yunanca kaynaklarda yer almıştır.<sup>11</sup> Ne var ki tekliflerin verilmesine rağmen Yunan Özelleştirme Kurumu'na ihalenin iptali için davalar açıldığı, bu davaların ana nedeninin ise, tersanenin özelleştirilecek bazı alanları için bölge belediyelerinden gerekli iznin alınmadığı ifadeleri basında yer almıştır.<sup>12</sup>

## b. Elefsis Tersanesi

1968 yılında kurulan tersane ilk önceleri ticaret gemisi inşasına devam ederken 1980'li yıllardan itibaren yaşadığı ekonomik zorluklar nedeniyle iflas aşamasına gelmiştir. Stratejik bir varlık olarak görülen tersanenin yeteneklerini kaybetmemesi adına deniz kuvvetleri için gemi inşa etmeye başlamasına karar verilmiştir. Bu kapsamda 5 adet JASON sınıfı amfibi gemi inşası sonrası tersane Yunan Deniz Kuvvetleri'nin en modern gemilerinden olan Süper Vita sınıfı hücumbot inşası projesini almıştır. Bununla birlikte tersanedeki mali sorunlar sona ermemiş, bu kapsamda 1997 yılında tersanenin Neorion Gemi İnşa Şirketi'ne satılmasına karar verilmiştir. 1994 yılında Neorion Şirketi, Şıra Adası'nda bulunan ve genelde katamaran tipi hızlı gemiler inşa eden ve Yunan Deniz Kuvvetleri unsurlarına küçük çaplı bakım onarım hizmeti veren tersaneyi bünyesine kattıktan sonra, kendisi için stratejik bir hedef olarak gördüğü Elefsis Tersanesi'ni de bünyesine katmıştır.<sup>13</sup> Bu dönemde tersanede

9 www.news.gr, "Elliniki Nafpgia İstoria Hreokopias", 04 Ekim 2012, Yorgos Lambridis

10 www.ekathimerini.com "Skaramangas Goes Up For Grabs", 07 Ekim 2020, İlias Bellos.

11www.ekathimerini.com, "Shipowner George Prokopiou Acquires Skaramangas Shipyard ", 07 Temmuz 2021, İlias Bellos.

12 www.naftemporiki.gr, "Kollisan Pali Oi Diagonismoι Gia Skaramagka Kai Eleusina", 30 Eylül 2021.

13 Elefsis ve Şıra Tersanelerinin satılması ve verimlilik yönünden bu tersanelerin analizine yönelik ayrıntılı bir

AB fonlarından alınan maddi kaynaklarla bir kısım iyileştirmeler yapılmasına rağmen mali kriz atlatılamamıştır.

Tersaneyi işleten Neorion Grubu 2018 yılında iflasını açıklamıştır. 1980’li yıllarda çalışan sayısı 2.000 kişiye kadar çıkan tersanede 2019 yılı itibariyle çalışan sayısı 600 kişidir.

Özellikle 2019 yılında tersanenin özelleştirilmesi konusunda projeler hazırlanmış, bu kapsamda Şıra Adası’ndaki tersaneyi satın alan ONEX Şirketi’nin<sup>14</sup> Elefsis ile de ilgilendiğine yönelik haberler Kathimerini ve Ethnos gazetelerinde yer almıştır.

2021 yılı Eylül ayında bahse konu tersaneyi ONEX Şirketi’nin satın aldığı açıklanmıştır. Yunan Özelleştirme Kurumu tarafından yapılan açıklamaya göre şirket tersanenin 235 milyon Avroluk borcunu ödemeyi kabul etmiş, ayrıca gelecek 10 yıl boyunca tersaneye 200 milyon Avroluk alt yapı yatırımı yapacağını açıklamıştır. 22 Ekim 2021 tarihinde ise İtalyan Gemi İnşa Şirketi Fincantieri Şirketi’nin Elefsis Tersanesi için ONEX Şirketi’ne ortaklı teklifinde bulunduğu haberleri Yunan basınında yer almıştır.<sup>15</sup>

### c. Neorion Tersanesi

1861 yılında Şıra Adası’nda faaliyete geçen tersane, Yunanistan’ın en eski tersanelerinden biri olup, inşa edildiği dönemde Ege Denizi’ndeki en modern tersane olarak nitelendirilmekteydi. Yunan ticaret gemilerinin uzun süreli bakımlarının da yapıldığı tersane 1926 yılında Yunan Deniz kuvvetleri için 2 adet hücum bot inşa etmiş ve 2. Dünya Savaşı’na kadar bölgedeki Yunan Donanması unsurlarının bakım onarım üssü olarak faaliyet göstermiştir.

2.Dünya Savaşı ile 1973 yılları arasında kalan dönemde tersane bir yandan ticari gemi inşasını sürdürürken diğer yandan bölgede Yunan Deniz Kuvvetleri unsurlarına bakım-onarım hizmeti vermeye devam etmiştir.

1973 yılında yaşanan petrol krizi nedeniyle zor bir dönem geçiren tersaneyi, o dönemde Yunanistan’da İngiltere lisansı ile otomobil üreten Neorion Şirketi satın almış ve tersane bünyesinde bir otomobil üretim fabrikası kurulmuştur. Bu fabrikada özellikle lüks otomobil üretimine ağırlık verilirken, bir elektrikli otomobil de prototip olarak üretilmiştir. 1976 yılında tersanedeki büyük havuzlardan birinin içinde bakımda olan bir ticaret gemisi ile birlikte batması tersaneye olan güvenin yitirilmesine neden olmuş, 1979 yılında yaşanan

çalışma için bkz.: Eleni Athanasiadi, Paragoyikotita Nafpoigiu Diahri Epihrisiakis Epidosis, Metsovo Teknik Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atina, 2007.

14 ABD/New York merkezli olan şirketin faaliyetleri hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz.: <https://www.onexsyrosshipyards.com/>

15 [www.capital.gr](http://www.capital.gr), “İ Epomeni İmera Gia Ta Naupigeia Eleusinas Meta Ti Sumfonia Me Ti Fincantieri”, 22 Ekim 2021, Kosta Ketziesti.

ekonomik zorluklar nedeniyle tersane faaliyetlerini kısıtlamak zorunda kalmış, tersanenin yönetimi verilen borçların ödenmemesi nedeniyle Yunan Bankalar Birliği'ne devredilmiştir.<sup>16</sup>

1992 yılında dönemin hükümeti tersaneyi yeniden faal hale getirmenin çok maliyetli olacağı gerekçesiyle tersanenin kapatılması ve sonrasında arazisinin özelleştirilmesi kararını vermiştir. 1994 yılında Neorion Şirketler Grubu borçlarını yapılandırarak tersanenin yönetimini geri almıştır.<sup>17</sup>

2018 yılı Nisan ayında bahse konu tersane Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'ne ait ONEX Firması tarafından satın alınmış, tersanenin tarihi geçmişine saygı maksadıyla isminin değiştirilmeyerek NEORION Tersanesi olarak bırakılacağı açıklanmıştır.<sup>18</sup>

## 2. Tersanelerin Özelleştirme Süreçleri:

Yukarıda bahsedilen tersanelerin özelleştirme süreçleri, Yunanistan açısından sadece ekonomik değil aynı zamanda dış politika açısından da önem arz etmektedir. Bu kapsamda Yunanistan konuya sadece ekonomik değil dış ilişkiler konusunda yeni fırsatlar sunması açısından da bakmakta ve bu tersanelerin özelleştirme süreçlerini dış politikası ile uyumlu bir hâlde sürdürmek istemektedir.

Bu kapsamda tersanelerin özelleştirme süreçlerine yönelik Yunanca kaynaklarda yer alan ve aşağıda belirtilen haberlerde özellikle ABD, İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin adının öne çıkması bir tesadüf olarak görülemez.

a. 26 Kasım 2018 tarihinde; ABD'nin Atina Büyükelçisi Geoffrey R.Pyatt'ın Maraton'da bulunan Yunan Deniz Hava Komutanlığı'nı ziyaret ettiği, ziyaret sırasında gazetecilerin sorusu üzerine Elefsis Tersanesi özelleştirilmesi ihalesine yönelik olarak Amerikalıların oldukça ilgili olduğu ve de Amerikalılara ait bazı şirketlerin Elefsis ve Skaramanga Tersanesi ile ortak iş yapmak veya bu tersane yönetimlerini almak için görüşmeler yaptığını açıkladığı belirtilmiştir.<sup>19</sup>

b. 03 Aralık 2018 tarihinde ABD'nin Yunan tersanelerinin özelleştirilmesine ilgisinin özellikle Selanik fuarından sonra arttığı, yetkili makamlardan alınan bilgilere göre ABD şirketlerinin Skaramanga tersanelerinin özelleştirilmesi durumunda burayı satın almak için görüşmeler yaptıkları, ayrıca sadece

---

16 Şıra Adası'ndaki tersanenin Yunan ekonomisine katkılarını tarihsel boyutta inceleyen bir eser için bkz.:Hristina Agriantoli-Dimitris Dimitropulos, Syros Kai Ermoupoli, Simboles Stin İstoria Tou Nisiou, Ethniko İdrima Erevnon Yayınları, Atina , 2008.

17 www.huffingtonpost.gr, "Thalassa To Neorio Syrou Mesa Apo Tis İstories Tou Anthropou Pou Htan H Psyxh Toy Nayphgeiou" 01 Haziran 2015, Nagia Kostiani.

18 www.liberal.gr, "Nauphgia Skaramanga O Diagonismos Pu Meni To Kratos Kai Enishii Tin Amina" , 09 Ekim 2020, Mangelis Mandravelis.

19 Rizospastis Gazetesi, "Stratiotiko Proyefirama Twn HPA H Xora", sayfa-4, 27 Kasım 2018.

Skaramanga değil diğer tersaneler konusunda da Amerikalıların yoğun bir ilgisinin olduğu ifadeleri Ta Nea gazetesinde yer almıştır.<sup>20</sup>

c. 04 Aralık 2019 tarihinde ABD'nin Atina Büyükelçisi'nin Şıra Adası'nda yapılan Neorion Tersanesi açılış törenine katıldığı, bahse konu tersanenin yaklaşık 5 yıldır gayri faal bulunduğu ve ABD'li ONEX firması tarafından özelleştirme kapsamında satın alınan ve yaklaşık 18 milyon avro harcanarak modernize edilen tersanenin önümüzdeki yıllarda yaklaşık 600 kişiye iş imkanı sağlayacağı, ABD büyükelçisinin burada yaptığı konuşmada,

“Bu tersanenin bölgede faaliyet gösteren ABD gemilerinin bakım onarımları açısından da çok önemli işlevlerinin olacağı, Suda Üssü'nün ABD açısından birinci önemini koruduğu, ABD'li iş adamlarını Volos ve Dedeagaç limanlarının özelleştirmelerine de katılmaya davet ettiği” belirtilmiştir.<sup>21</sup>

ç. 18 Aralık 2020 tarihinde Amerika'nın Atina büyükelçisinin Naftemporiki gazetesine verdiği mülakatta,

“Yunanistan ve Amerika'nın birçok ortak çıkarı bulunduğu, bu kapsamda özellikle LNG taşıyacak gemilerin inşasının Yunanistan'a önemli avantaj kazandıracığı, Şıra adasındaki Neorion Tersanesinden sonra Amerikalıların Elefsis Tersanesi ile de ilgilendiği”<sup>22</sup> belirtilmiştir.

d. ABD ONEX Firması tarafından satın alınan Şıra Adası'ndaki Neorion Tersanesi'nin internet sitesinde 30 Ocak 2020 tarihinde yer alan bir bildiride,

“6 Şubat 2020 tarihinde Yunanistan Gemi İnşa Şirketleri Konfederasyonu ve İsrail Gemi İnşa Şirketleri Konfederasyonu'nun ortak girişimiyle adada “Gelecekteki Gemi İnşa Sistemleri Ve Deniz Ticareti” konulu bir konferans düzenleneceği, konferansa Yunanistan'dan Enerji Bakanlığı, Adalar ve Denizcilik Bakanlığı ve Ticaret Bakanlıkları ile ABD'nin Atina büyükelçiliğinden de katılım olacağı, ayrıca İsrailli uzmanların da katılacağı bahse konu konferansta özellikle Şıra Adası'nda önümüzdeki dönemde yapılabilecek gemi inşa faaliyetleri ve deniz ticaretine ilişkin görüşmelerin yapılacağı” ifadelerinin yer aldığı tespit edilmiştir.<sup>23</sup>

17 Nisan 2020 tarihinde Yunanistan Kalkınma Bakanı tarafından gazetecilere yapılan açıklamada; Atina'ya resmi bir ziyaret gerçekleştiren Birleşik Arap Emirlikleri heyeti ile çok verimli görüşmeler yapıldığı, bu kapsamda Birleşik Arap Emirlikleri heyetinin özellikle Elefsis Tersanesi'nin gemi inşa kabiliyetleri ile de yakından ilgilendiği,

20 www.tanea.gr, “Amerikaniko Endiaferon Ya Skaramanga Elefsina,” 10 Eylül 2018, Kolonas Hristos.

21 www.usembassy.gov, “Dilosis Tou Amerikanu Pfvsvi Pyat Sta Nafpgia Elefsinas” 23 Ocak 2020.

22 www.naftemporiki.gr, “Tzefri Piat To Neorio Faros Tis Nautilus Tou 21ou Aiona”, 18 Aralık 2020.

23 www.onexsyrosshipyards.com, “Onex-Neorion-Shipyards-And-İsrail-Shipyards-Shipbuilding-Industry-Day-The-Way-Forward-Syros-2020-Establishing-An-East-Med-Ecosystem-For-Shipbuilding-Activiti” 07 Şubat 2020.

Şıra Adası'nda bulunan tersanenin Amerikalılar tarafından işletilmeye başlanmasından sonra önemli kazanımlar elde edildiği, ayrıca Elefsis'e Amerikalıların da ilgisinin bulunduğu, bu kapsamda eğer Elefsis Tersanesi'nde Amerika'dan veya Birleşik Arap Emirlikleri'nden yatırım çekilebilir ise bunun Yunanistan için çok önemli bir adım olacağı" açıklanmıştır.<sup>24</sup>

Yunanca açık kaynaklarda 17 Nisan 2020 tarihinde yer alan haberlerde ise, Şıra Adası'ndaki Neorion Tersanesi'nin sahibi ONEX şirketi ile İsrail'in gemi inşa şirketlerinin bir anlaşma imzaladığı, bu anlaşma kapsamında tersaneler arasında bilgi değişimi ve ortak gemi yapımının da öngörüldüğü, bunun bölge için önemli etkileri olabileceği, çünkü İsrail teknolojisi ile Şıra'da üretebilecek gemilerin daha sonra diğer ülkelere ihraç edilebileceği ve bunun Yunan Denizciliği için önemli bir adım olacağı" haberleri yer almıştır.<sup>25</sup>

21 Eylül 2020 tarihinde ABD'nin Yunanistan Büyükelçisi tarafından yapılan bir açıklamada ise, Şıra Adası'ndaki tersanenin ONEX tarafından satın alınmasının ve Yunanistan'ın buradaki gemi inşa imkan kabiliyetlerinin korunmasının kendileri için çok önemli olduğu, Yunan Hükümeti'nin Elefsis Tersanesi'nin özelleştirilmesi konusunda attığı adımlardan memnun oldukları haberleri Yunan basınında yer almıştır.<sup>26</sup>

### 3. Yaşanan Sorunlar

Yunanistan'ın 2010 yılından itibaren yaşamaya başladığı derin ekonomik kriz özellikle 2016 yılından sonra toplumsal etkilerini daha fazla göstermiş, bu kapsamda birçok iş kolu gibi tersane çalışanlarının özlük haklarında da ciddi sıkıntılara sebep olmuştur. Ayrıca özelleştirme sorunları nedeniyle Yunan kamuoyunda adı sıklıkla işitilen İskender SAFA'ya ait Abu Dabi Mar Şirketi'nin satın aldığı Skaramanga Tersaneleri'nde maaşlar konusunda yaşanan ve yukarıda belirtilen sıkıntılar nedeniyle hem Yunan Hükümetleri hem de Yunan kamuoyu özelleştirmelere dikkatli ve soğuk bir biçimde yaklaşmıştır.

Bu durumun tersaneler için bir kısır döngü yaratması kaçınılmaz olmuştur. Çünkü bir yandan yeterli verimlilikte çalışmayan ve modernize edilemeyen tersaneler yeterince güçlü bir mali yapıya kavuşamayıp sürekli zarar açıklarken, özelleştirmeye ilgi duyan yabancı şirketlerin bu konudaki ilk önerileri ise aşırı şişkin kadroların azaltılması olmuştur. Bu öneriler ise doğal olarak kamuoyu baskısından çekinen Yunan Hükümetleri'nin bu konuda yavaş davranmasına yol açmıştır. Tersane çalışanlarının bu konudaki tepkileri Yunan Deniz Kuvvetleri'nin inşa projelerinin gecikmesine de yol açmıştır. Bu kapsamda özellikle tersane çalışanlarının yaşadığı sıkıntılara yönelik haberler

<sup>24</sup> www.grafidasintikis.gr, "Omilia İpurgu Anaptiksis Ependiseon K.Adoni Yorgiadi Sto 11 th Annual Capital Link Greek Shipping Forum", 20 Aralık 2020, Grafida Sintikis.

<sup>25</sup> www.veteranos.gr, " H Sinergasia Tis ONEX Neorion Shipyards me Tin İsrail Shipyards Eferan Ta Kala Nea" 16 Nisan 2020.

<sup>26</sup> www.armynow.gr, " Paiat İ Ellada Mpori Na Dosi Lisis Proklisis Ton HPA Stin An.Mesogio" , 15 Aralık 2020.



Yunan basınında sıklıkla yer almıştır. Yunan basınında yer alan haberlerde özellikle tersane işçilerinin yaşadığı mali sıkıntılar ve hükümetin bu konuda çözüm bulma çabalarına da ağırlık verilmiş olup, incelenen döneme ait Yunan basınında yer alan haberlerden seçilen örnekler aşağıdadır.

a. Prototema gazetesinde 06 Aralık 2018 tarihinde konuya ilişkin yer alan haberde, Elefsis Tersanesi çalışanlarının son aylarda maaşları ödenmediği için greve başladıkları, grev kapsamında iki gündür tersanenin giriş ve çıkışlarının ulaşımına kapatıldığı ve tersanenin sorumlu müdürünün içeride kaldığı ve dışarıya çıkamadığı,

Hükümetin sorunu çözmek için bir devlet bakanı görevlendirdiği ve bakanla tersane çalışanları arasında görüşmelerin yapılmasının beklendiği, bununla birlikte tersane çalışanlarının hükümeti daha önceden kendilerine söz verilen ikramiyeleri ödememekle suçladığı, tersane çalışanlarının ödemelerin yapılmaması durumunda Deniz Kuvvetleri'ne ait savaş gemilerinin inşa programını tamamen durdurmayı ve Atina merkezinde gösteri yapmayı düşündükleri haberi çıkmıştır.<sup>27</sup>

b. 13 Mart 2019 tarihinde, Yunan Milli Savunma Bakanı, Milli Savunma Bakan Yardımcısı ve Ekonomi Bakan Yardımcısı'nın üçlü bir toplantı gerçekleştirdikleri, toplantıda görüşülen konunun Elefsis Tersanesi'nin durumu olduğu, çıkan birçok söylentiye rağmen hiç kimsenin şu an için tersaneyi satın almayı düşünmediği, ayrıca Fransızlarla yürütülen fırkateynlere ilişkin görüşmelerin devam ettiği, görüşmelerin sürmesine rağmen özellikle buna yönelik ödenek konusunda bir çözüm bulunamadığı, aynı zamanda Yunan Hükümeti'nin eğer fırkateynler satın alınırsa bunların yarısının Skaramanga ve Elefsis de yapılması şartını koymasının görüşmeleri zorlaştıran bir başka etmen olduğu, bununla birlikte Yunan Hükümeti'nin amacının bir yandan Fransa'dan fırkateynleri alırken diğer yandan ise Skaramanga ve Elefsis tersanelerine yeni iş olanakları yaratmak olduğu haberini aktarmıştır.<sup>28</sup>

c. 23 Mart 2019 tarihinde Yunan basınında yer alan haberde; Yunan Milli Savunma Bakanı'nın Elefsis ve Skaramanga tersanelerini ziyaret ettiğini, burada yaptığı açıklamada Skaramanga tersanelerinin denizaltı inşa programını tamamlayarak büyük bir tecrübe kazandığını söylediği, Elefsis tersanesinde ise halen devam eden 6. ve 7. Süper Vita sınıfı hücum botları konusunda bu projenin bir an önce bitirilmesi gerektiği, işçilerden ve yöneticilerden kaynaklı problemleri her iki tarafı dinleyerek çözmeye çalıştığı, ama bir an önce bu projenin bitirilmesini istediklerini söylediği ifadeleri bulunmaktadır.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Prototema Gazetesi, 06 Aralık 2018.

<sup>28</sup> www.newmoney.gr, "ONEX Simfonia Mamuth Gia Ta Nafpgia Elefsinas", 24 Haziran 2019, Minas Tsamopoulos.

<sup>29</sup> www.veteranos.gr, "Sta Nafpgia Skaramanga O Yetha Ti Dilose Gia YP 214 TPK Ke Ta Moe", 23 Mayıs 2019.

ç. 06 Şubat 2020 tarihinde Yunan basınında, Yunan hükümetinin Elefsis Tersanesi'nde yaşanan sorunları çözmek ve tersanede çalışan 600 işçinin işsiz kalmasını engellemek için yeni bir çözüm üzerinde çalıştığı ve kısa sürede meclise bu konuda bir tasarı sunacağı, bu kapsamda Yunan Savunma Bakanlığı kaynaklarının tersanenin Yunan Deniz Kuvvetleri için hayatı önemi olduğu, eğer bu tersane kapanırsa ve işçiler işsiz kalırsa önemli bir tecrübe kaybı olacağı, şu an için halihazırda tersaneye hükümetin 18 milyon avroluk bir ödeme yapması gerektiği, bununla beraber son iki Süper Vita sınıfı hücumbotun teslimi konusunda yaşanan sıkıntıların hükümette işçilerin kalitesi ve tersanenin yeterliliği konusunda soru işaretleri yarattığının belirtildiği,

Muhalefet partileri tarafından yapılan açıklamalarda ise; hükümetin bu adımının Şıra adasındaki Neorion Tersanesi'nde olduğu gibi Elefsis'in özelleştirilmesine kapı aralamak anlamına gelebileceği, bu tersanenin milli kontrolde kalması gerektiği, bu yüzden hükümetin bu tersanenin 350 milyon Avro'ya yaklaşan borçları ve alacakları konusunda yeni bir çözüm bulmasının şart olduğunu hükümet yetkililerine ilettiği açıklanmıştır.<sup>30</sup>

d. 27 Mart 2020 tarihinde Yunan basınında yer alan bir haberde ise, Elefsis Tersanesi çalışanlarının Yatırım ve Kalkınma Bakanlığı'na bir mektup yazdığı, bahse konu mektupta,

“ Kendilerinin geleceğinin belirsiz olduğu, tersanenin birçok sorununun bulunduğu ve kendilerine söz verilen ödemelerin büyük bir kısmının yapılmadığı, tersanenin 2008 yılında da benzer bir durumda kalmasına rağmen Yunan Deniz Kuvvetleri için çalışmaya devam ettiği, bugün ise işçilerin ödeneklerinde ciddi sorunlar bulunduğu ve bunların bir an önce çözülmesi gerektiği” ifadelerinin yer aldığı,

Tersanenin inşa ettiği iki adet Süper Vita hücumbotun işçilerin grevleri ve ek mali ödenekleri alamamaları nedeniyle geciktiği, bu gecikmenin ve buna bağlı ödemelerin Yunan Deniz Kuvvetleri'ni 100 milyondan fazla bir zarara uğrattığı belirtilmiştir.<sup>31</sup>

e. 31 Mart 2020 tarihinde yer alan haberde ise, Elefsis Tersanesi çalışanlarının Ekonomi ve Kalkınma Bakanlıkları'na ikinci bir mektup daha gönderdiği, bahse konu mektupta kendilerine verilen sözlerin tutulmadığı, tersanenin çok uzun süredir çalışmadığı, bunun dışında Corona virüsü nedeniyle tersanedeki işlerin zaten durdurulduğu, halihazırda hükümetten yeni ödenekler beklendiği, tersanede çalışan 600 kişinin aileleri de düşünüldüğünde ekonomik ortamda bunlara mutlaka yardım yapılması gerektiği, tersanenin Yunan Silahlı Kuvvetleri ve ekonomisi için vazgeçilmez olduğunun bakanlıklara bir kere

<sup>30</sup> www.newmoney.com, “Antistrofi Metrasi Gia Tin Agora Ton Nafpigion Tis Elefsinas Apo Tin ONEX Shipyards”, 21 Şubat 2020, Minas Tsamopoulos.

<sup>31</sup> www.dimoprasion.gr, “To Modelo Eksigiansis Nafpigion Sirou Ya Ta Nafpgia Elefsinas”, 07 Şubat 2020.

daha hatırlatıldığı yazılmıştır.<sup>32</sup>

#### 4. Tersaneler Konusunda Yaşanan Sıkıntıların Yunan Deniz Kuvvetlerine Etkileri

Özelleştirme süreçleri ve bu süreçlerde yaşanan sıkıntılar kapsamında en önemli örnek, Süper Vita sınıfı hücumbotlardır. Elefsis Tersanesi tarafından 5 adet inşa edilen bu modern gemilerden sonra Yunan Hükümeti'nin verdiği ayrı bir siparişe 2 adet Süper Vita sınıfı hücumbotun daha inşa edilmesine başlanmıştır. Ne var ki yaşanan ekonomik sorunlar nedeniyle bu gemiler planlandığı gibi 2018 ve 2019 yıllarında hizmete girememiştir.

a. Yukarıda belirtilen gemilerin envantere alınamamasına yönelik haberler kapsamında 07 Şubat 2019 tarihinde basında yer alan haberde, Yunan gemi inşa sektöründe yaşanan sorunların yetkileri düşündüğü, özellikle Skaramanga ve Elefsis tersanelerinde uzun süredir gemi inşaat projesi gerçekleşmemesi, Elefsis Tersanesi'nin bankalara olan yüklü borçları, 6. ve 7. Süper Vita sınıfı hücumbotların hala tersanede tamamlanmamış olması gibi hususların Yunan yetkililer için büyük sorunlara yol açtığı, bu kapsamda yabancı firmalara bu tersanelerin satışı konusunda hükümetin de incelemelerde bulunduğu ve yabancı firmaların tekliflerine açık olduğu ifade edilmiştir.<sup>33</sup>

b. Tersaneler konusunda yaşanan sıkıntılar Yunan üst düzey yetkililerini endişelendirmektedir. Bu kapsamda 17 Mart 2019 tarihinde Yunan MSB Evangelos APOSTALAKİS Şıra Adası'ndaki tersanede modernize edilen bir kuru havuzun açılış töreninde yaptığı konuşmada;

“Yunanistan için denizciliğin vazgeçilmez bir milli güç olduğunu vurgulamış, bu kapsamda tersanelerin mutlaka modernize edileceği ve daha verimli çalışmaları için hükümetin gerekli inisiyatifleri alacağını açıklamış,

Yunan Silahlı Kuvvetleri ile Neorion Tersanesi arasındaki bağlardan özel olarak söz etmiş ve bu tersanenin modernizasyonun, Yunan gemi onarım sektörünün yeniden canlandırılması ve geliştirilmesine örnek olarak” nitelendirmiştir.<sup>34</sup>

c. Kathimerini gazetesine 22 Eylül 2019 tarihinde röportaj veren Yunan Milli Savunma Bakanı, en önemli önceliklerinin Elefsis ve Skaramanga Tersanelerinin inşa ve onarım yeteneklerinin kaybedilmemesi olduğunu, Elefsis'te yaşanan mali sorunlar ve bunun işçilere yansımaları nedeniyle Yunan Deniz Kuvvetleri'nin acil ihtiyaç duyduğu 2 adet Süper Vita sınıfı hücumbotun teslimini gecikmesi konusunda eldeki bütün imkanları kullanacakları, ayrıca bu tersanelerde firkateyn inşa etme yeteneği ve donanımının ne pahasına

32 www.capital.gr, “Nafpgia Elefsinas: Sto Aera İ Eksigiansi- Antidrun Oi Ergazomeni”, 20 Mart 2020, Kosta Ketsietzi.

33 www.defencereview.gr, “To Mellon Tis EAB Ton Nafpigion Kai To”, 31 Ağustos 2020, İlias Bellos.

34 www.oikonomia.gr, “Egkainia Tşs Anakainismenis Dexamenis Sto Nafpgio Syrou”, 17 Mart 2019.

olursa olsun sürdürülmesi gerektiğini belirtmiştir.

d. Elefsis ve Skaramanga tersanelerini imkanlarının korunması konusunda benzer bir beyanı 03 Aralık 2019 tarihinde Yunan Deniz Kuvvetleri Komutanı, basın mensupları ile yaptığı bilgilendirme toplantısında dile getirmiştir. Bu kapsamda Yunan Deniz Kuvvetleri Komutanı tersanelerde çalışan işçilerin kalifiye niteliklere sahip olduğunu ve bu yeteneğin korunması için ek ödenek almaya çalıştıklarını, konunun Maliye Bakanlığı ile Milli Savunma Bakanlığı arasında görüşülmeye devam ettiğini ifade etmiştir.<sup>35</sup>

e. Bu yaşanan sıkıntılarla birlikte özelleştirme süreçleri sonunda Yunan Deniz Kuvvetleri için yeni fırsatlar da ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda 06 Şubat 2020 tarihinde Şıra Adası'ndaki tersanede Amerikalı, İsraili ve Yunan iş adamları ve gemi inşa firma temsilcilerinin katılımı ile düzenlenen panelde bir konuşma yapan tersanenin yöneticisi Panos Ksenokostas tarafından;

“ İsrail Denizcilik şirketleri ile Şıra Adası'nda ortak gemi inşa konusunda anlayış birliğinde oldukları, bu kapsamda adada özellikle hücum bot ve korvet tipi gemiler üretebilecekleri ve bunu 250 gün gibi bir sürede yapabileceklerini düşündükleri” nin ifade edildiği, ayrıca panelde İsraili şirketlerle birlikte Şıra Adası'nda SAAR 72 sınıfı korvet üretimi için ön görüşmeler yapıldığı ve projenin çok kısa sürede hayata geçirilebileceğinin belirtildiği Yunan basınında yer almıştır.<sup>36</sup>

## Sonuç

Yunanistan, 2010 yılından itibaren yaşamaya başladığı ekonomik krizi halen aşamamıştır. Bu kapsamda hem ekonomik gelişim için ihtiyaç duyulan yabancı mali yardımlarının alınması, hem de Yunanistan'ın etki alanı olarak gördüğü bölgelerde dış politika olarak etkisini sürdürebilmesi için yoğun dış desteğe ihtiyaç duymaktadır.

Yunanistan bu dış destek ihtiyacını karşılarken özellikle ABD, Fransa, İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri ile ilişkilerini geliştirmeyi hedef olarak belirlemiştir. Bu kapsamda Yunanistan'ın en önemli stratejik varlıkları arasında gördüğü tersanelerini özelleştirirken bu dış politikaya uygun bir yol tercih etmesinin nedenleri ortaya çıkmaktadır.

Burada ABD desteği öne çıkmaktadır. ONEX Şirketi tarafından Şıra Adası'nda bulunan tersanenin satın alınması bu desteğin ilk aşamasıdır. Neorinon Tersanesi'nin alınmasının ardından aynı firmanın Elefsis Tersanesi'ni satın alması bu konuda önemli bir örnek olarak görülmektedir. Ayrıca İtalyan Fincantieri Şirketi'nin Elefsis Tersanesi için ONEX Şirketi'ne ortaklı önermesi

<sup>35</sup> www.veteranos.gr, “ A/GEN Polemiko Naftiko İne Etimo Na Yperaspisti Ti Chora”, 3 Aralık 2019,

<sup>36</sup> www.real.gr, “Afti Eine İ Elinikı Korveta Foto Video”, 07 Şubat 2020, Hristos Mazaniti.

de İtalyan yatırımcıların bu tersanelerin özelleştirilmesi sürecinde daha aktif rol oynayabileceğini düşündürmektedir.

Yunanistan'ın İsrail ile gelişen ilişkilerinde Şıra Adası'nda bulunan Neorion Tersanesi'nin özel bir rol oynadığını değerlendirmek hatalı olmayacaktır. Bahse konu tersanede İsrail ile birlikte SAAR 72 sınıfı korvet üretimine yönelik yapılan görüşmeler, tersanenin sadece Yunanistan açısından değil, İsrail açısından da taşıdığı önemi göstermektedir. Halihazırda inşa edilmemiş ve prototip bir tasarım olarak açık kaynaklarda yer alan SAAR 72 sınıfı korvetlerin bu tersanede üretilmesi durumunda Yunanistan'ın önemli bir bilgi transferi sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Tersanelerin özelleştirilmesi konusunda Yunan Deniz Kuvvetleri'nin yaşadığı en önemli sorun Süper Vita sınıfı hücumbotların inşasında ortaya çıkmıştır. Hücumbot inşası konusunda uzmanlaşan Elefsis Tersanesi'nde yaşanan mali sorunlar ve bu sorunların çalışanların özlük haklarını etkilemesi nedeniyle son inşa edilen 2 adet hücumbotun tesliminde ciddi sorunlar oluşmuştur. Bu kapsamda gemilerin envantere alınması 3 yıl kadar gecikmiş, son hücumbotun ancak 2022 yılı içinde teslim alınabileceği ifadeleri Yunan basınında yer almıştır.

Yunanistan için Skaramanga Tersaneleri'nin özelleştirilmesi ve yeni alınacak fırkateynler konusu birlikte değerlendirilmektedir. Bu kapsamda hem ABD hem de Fransa ile yapılan görüşmelerde Yunanistan, yeni alacağı 4 adet fırkateynden en az ikisinin bu tersanede inşa edilmesi konusunda ısrarlı davranmıştır. Ne var ki 28 Eylül 2021 tarihinde Fransa ile imzalanan anlaşma kapsamında alınacak 3 fırkateynin Yunanistan'da üretilmeyeceğinin kesinleşmesi, Yunanistan'ın bu konudaki umutlarını suya düşürmüştür.

Yunanca açık kaynaklarda yer alan ifadelere istinaden, önümüzdeki süreçte Fransa'dan korvet tedariki anlaşması imzalanırsa, bu korvetlerden en az bir adedinin Yunanistan'da inşa edilmesi için Yunan Hükümeti'nin ısrarlı girişimlerinin devam ettiği görülmektedir.

Sonuçta Yunan Deniz Kuvvetleri için hayati önemi olan 3 adet tersaneden Şıra Adası'ndaki tersanenin özelleştirilme süreci tamamlanmış ve modernize edilirken, Elefsis Tersanesi'nin satılması tamamlanmış ama modernizasyonu başlamamıştır. Skaramanga Tersanelerinin özelleştirilmesi süreci ise devam etmektedir. Yunanistan'ın dış politikası ile uyumlu olacak şekilde bahse konu tersanenin ABD, İtalyan veya Fransız şirketleri tarafından satın alınması olası görülmektedir.

#### Kaynakça

##### Kitaplar

AGRIANTOLİ, Hristina, Dimitropulos, Dimitris, Syros Kai Ermoupoli, Simboles Stin İstoria Tou Nisiou, Ethniko İdrima Erevnon Yayınları, Atina, 2008.

STAMATAKİS, Kostas, İ Nafpoigiki Viomihania Sti Ellada, Parousa Katastasi Prooptikes, Tehniko Epimeletrio Eladas Yayınları, Pire, Mayıs 2005.

##### Gazeteler

Ethnos Gazetesi

Kathimerini Gazetesi

Naftemporiki Gazetesi

Protothema Gazetesi

Realnews Gazetesi

Rizospastis Gazetesi

Ta Nea Gazetesi

##### Tezler

ATHANASİADİ, Eleni, Paragoyikotita Nafpoigiou Diahrisi Epihrisiakis Epidosis, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Metsovo Teknik Üniversitesi, Atina, 2007.

YORGALOS, Yorgos, Stoiha Nafpigis Epistimis Kai Plao Anaptiksis Nafpioepiskevates Viomihantias, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Teselya Üniversitesi, Volos, 2000.

##### İnternet Siteleri

www.kathimerini.gr, “Nafpgia Skaramanga 10 Hronia Epita”, 07 Mayıs 2006.

www.tovima.gr, “H Anodos Kai İ Ptwsı Toy Skaramagka”, 24 Kasım 2008, G.Hristodoulakis

www.news.gr, “Elliniki Nafpgia İsia Hreokopias”, 04 Ekim 2012, Yorgos Lambridis.

www.protothema.gr, “H Zhmia 57 Ekat Eyro Kategrapsan To 2011 Ta Nayphgeia Skaramagka”, 6 Eylül 2012.

www.ekathimerini.com “Skaramangas Goes Up For Grabs”, 07 Ekim 2020, İlias Bellos.

www.ekathimerini.com, “Shipowner George Prokopiou Acquires Skaramangas Shipyard”, 07 Temmuz 2021, İlias Bellos.

www.naftemporiki.gr, “Kollisan Pali Oi Diagonismoi Gia Skaramagka Kai Eleusina”, 30 Eylül 2021

www.capital.gr, “İ Epomeni İmera Gia Ta Naupigeia Eleusinas Meta Ti Sumfonia Me Ti Fincantieri”, 22 Ekim 2021, Kosta Ketziesti.

www.huffingtonpost.gr, “Thalassa To Neorio Syrou Mesa Apo Tis İstories Tou Anthropou Pou Htan H Psyxh Toy Nayphgeiou” 01 Haziran 2015, Nagia Kostian.

www.liberal.gr, “Naupgia Skaramanga O Diagonismos Pu Meni To Kratos Kai Enishii Tin Amina”, 09 Ekim 2020, Mangelis Mandravelis.

www.tanea.gr, “Amerikaniko Endiaferon Ya Skaramanga Elefsina,” 10 Eylül 2018, Kolonas Hristos.

www.usembassy.gov, “Dilosis Tou Amerikanu Pfresvi Pyat Sta Nafpgia Elefsinas” 23 Ocak 2020.

www.naftemporiki.gr, “Tzefri Paiat To Neorio Faros Tis Nautilias Tou 21ou Aiona”, 18 Aralık 2020.

www.onexsyrosshipyards.com, “Onex-Neorion-Shipyards-And-İsrael-Shipyards-Shipbuilding-İndustry-Day-The-Way-Forward-Syros-2020-Establishing-An-East-Med-Ecosystem-For-Shipbuilding-Activiti” 07 Şubat 2020.

www.grafidasintikis.gr, “Omilia İpurgu Anaptiksis Ependiseon K.Adoni Yorgiadi Sto 11 th Annual Capital Link Greek Shipping Forum”, 20 Aralık 2020, Grafida Sintikis.

www.veteranos.gr, “H Sinergasia Tis ONEX Neorion Shipyards me Tin Ísrael Shipyards Eferan Ta Kala Nea” 16 Nisan 2020.

www.armynow.gr, “Paiat Í Ellada Mpori Na Dosi Lisis Proklisis Ton HPA Stin An.Mesogio” , 15 Aralık 2020.

www.newmoney.com, “Antistrofi Metrisi Gia Tin Agora Ton Nafpigion Tis Elefsinas Apo Tin ONEX Shipyards”, 21 Şubat 2020, Minas Tsamopoulos.

www.dimoprasion.gr, “To Modelo Eksigiansis Nafpigion Sirou Ya Ta Nafpgia Elefsinas”, 07 Şubat 2020.

www.capital.gr, “Nafpgia Elefsinas: Sto Aera Í Eksigiansi- Antidrun Oi Ergazomeni”, 20 Mart 2020, Kosta Ketsietzi.

www.defencereview.gr, “To Mellon Tis EAB Ton Nafpigion Kai To”, 31 Ağustos 2020, Ílias Bellos.

www.oikonomia.gr, “Egkainia Tşs Anakainismenis Dexamenis Sto Nafpgio Syrou”, 17 Mart 2019.

www.veteranos.gr, “A/GEN Polemiko Naftiko İne Etimo Na Yperaspisti Ti Chora”, 3 Aralık 2019.

www.real.gr, “Afti Eine İ Eliniki Korveta Foto Video”, 07 Şubat 2020, Hristos Mazaniti.

Mavi Vatan  
Kasım 2021  
Sayı 9

■ Ömür ÖZDEMİR\*

# ASYA-PASİFİK GÜÇLER DENGESİ VE KORE CUMHURİYETİ DONANMASI



Kore Cumhuriyeti Donanması  
([https://tr.wikipedia.org/wiki/Kore\\_Cumhuriyeti\\_Deniz\\_Kuvvetleri](https://tr.wikipedia.org/wiki/Kore_Cumhuriyeti_Deniz_Kuvvetleri))

\* Deniz Yarbay, MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 7'nci Dönem Karargâh Subaylığı Eğitimi.



## Öz

Kore Cumhuriyeti Donanması, 21'inci yüzyılın başından itibaren ivme kazandırdığı milli askeri gemi sanayi ve teknolojik devrimini tamamlayarak bugün Asya-Pasifik alanında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve müttefiki Japonya'nın yanında bir deniz gücü olarak yükselmiş, güçler dengesinde Çin ve Kuzey Kore tehdidine karşı kabiliyet ve kapasitesini tüm dünyaya örnek olacak şekilde ortaya koymuştur. Bu makalede, Güney Kore'nin var olma mücadelesinde Kuzey Kore'nin yeri ile Asya-Pasifik güçler dengesinde yeni süper güç Çin'in başını çektiği ittifak kısaca incelenmiş, müteakiben ABD'nin önderliğindeki müttefiklerin durumu ile özellikle Çin ve uçak gemisi programının karşısında ABD'nin Asya-Pasifik'teki askeri varlığının büyük kısmının konuşlandığı Japonya ve Güney Kore'nin hafif uçak gemisi geliştirilmesi yönünde verdiği kararlar değerlendirilmiştir. Güney Kore'nin ekonomik, teknolojik ve askerî devriminin Japonya modelini takip ettiği göz önüne alındığında, Japon Donanması'nın gelişimi detaylı olarak incelenerek ABD'nin müttefikleri olarak Japon Donanması ile onun yanında hızla yükselen deniz gücü Güney Kore Donanması'nın birbirini tamamlar nitelikteki başta uçak gemisi projeleri olmak üzere modern ve yüksek kapasitedeki gemileri masaya yatırılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Kore Cumhuriyeti Donanması, Asya-Pasifik Güçler Dengesi, Yükselen Deniz Gücü, Uçak Gemisi, Dokdo.

## Giriş

Kurulduğu 1948 yılından itibaren Güney Kore, resmi adıyla Kore Cumhuriyeti, bayrağının anlamından da anlaşıldığı üzere her zaman barıştan yana olan ve “güçlerin denge içerisinde bulunmasını” amaçlayan bir ülke konumunda olmuştur. Ancak Kore Yarımadası'nı paylaştığı Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti veya bilinen adıyla Kuzey Kore, Çin Halk Cumhuriyeti ve Rusya Federasyonu'ndan almış olduğu özellikle askeri destek sayesinde Güney Kore'nin tarihi boyunca karşısındaki en büyük güvenlik sorunlarından biri olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'ndan kısa süre sonra dünya Soğuk Savaş dönemine girmiş, küresel süper güçler ABD ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ilgi alanlarındaki ülkeleri etrafında toplayarak Atlantik-Avrasya ekseninde kutuplaştırmaya başlamıştır. Atlantik'in iki yakasında bunlar olurken Japon işgalinden kurtarılan Kore Yarımadası'nın, ABD ve SSCB tarafından Kuzey ve Güney Kore olarak ikiye bölünmesiyle<sup>1</sup> gözler Uzak Doğu'ya çevrilmiştir. Kuzey Kore'nin 1950'de Güney Kore'yi işgaliyle birlikte

<sup>1</sup> History Internet Sayfası, “American troops arrive in Korea to partition the country”, <https://www.history.com/this-day-in-history/american-troops-arrive-in-korea-to-partition-the-country> (Erişim Tarihi: 5.12.2020).

başlayan Kore Savaşı'nda, SSCB ve Çin'in<sup>2</sup> Kuzey Kore'ye sağladığı ciddi askerî desteğe rağmen, ABD öncülüğündeki Birleşmiş Milletler kuvvetlerinin yardımına koştuğu Güney Kore ayakta kalmayı başarmıştır. Yaklaşık 3 milyon kişinin öldüğü ve bugüne kadar barış andlaşması imzalanmadan 1953'teki ateşkes andlaşmasıyla sona eren Soğuk Savaş döneminin bu ilk vekalet (proxy) savaşı<sup>3</sup> sonrasında, Asya-Pasifik ekseninde farklı bir güvenlik güç dengesi ortaya çıkmaya başlamıştır.

Kore Yarımadası etrafında şekillenen güvenlik merkezinde oluşan bu Asya-Pasifik güçler dengesinde, günümüzde bir tarafta ABD, Japonya, Güney Kore ve Tayvan yer alırken diğer tarafta ise Rusya Federasyonu, Çin ve Kuzey Kore yer almaktadır. Asya-Pasifik güçler dengesine ve Güney Kore'nin bu dengedeki yükselen rolüne geçmeden önce, bu makale özelinde Asya-Pasifik tanımının Uzak Doğu ve Batı Pasifik Okyanusu coğrafyası ile sınırlandırıldığını belirtmekte yarar bulunmaktadır. Japonya, Güney Kore ve Guam başta olmak üzere Batı Pasifik'teki denizaşırı askeri üsleriyle evinden çok uzakta olmasına rağmen, ABD şüphesiz ki Asya-Pasifik alanının (Asia-Pacific theater) ana aktörlerinden biridir.<sup>4</sup> ABD'nin İkinci Dünya Savaşı sonrasında Japonya'da ve Kore Savaşı'ndan sonra Güney Kore'de teşkil ettiği çok sayıdaki askeri üssü, uçak gemisi dahil konuşlandırıldığı gemiler, ağır bombardıman ve taarruz uçakları ile ağır silahları<sup>5</sup> Rusya Federasyonu, Çin ve Kuzey Kore'ye karşı güçler dengesinde ona çok önemli bir avantaj sağlamaktadır.

ABD'nin Asya-Pasifik alanında dengeyi ve hatta üstünlüğü sağlamasında kendi üs ve platformlarına ek olarak önemli rol oynayan diğer unsurlar; Rusya Federasyonu, Çin ve Kuzey Kore'nin muhtelif tehditlerine karşı silahlanma, ekonomi ve teknoloji alanlarında kesintisiz olarak desteklediği diğer bölgesel aktörler, yani müttefikleridir. Japonya, dünyanın 3'üncü büyük ekonomisi ve 4'üncü büyük donanması olarak elbette bunların başında geliyor. Özellikle Güney Kore ve Tayvan; her iki ülke de dünyanın büyük ekonomilerinden ve en etkin donanmalarından birine sahip olarak, ABD'nin Asya-Pasifik güçler dengesindeki bugünkü üstün durumunu muhafaza etmesinde büyük rol oynamaktadır.

Güney Kore'nin 21'inci yüzyıldaki durumuna baktığımızda; devleşen

<sup>2</sup> Çin ordusu fiilen savaşmıştır.

<sup>3</sup> History Internet Sayfası, "The Korean War Hasn't Officially Ended. One Reason: POWs", <https://www.history.com/news/korean-war-peace-treaty-pows> (Erişim Tarihi: 6.12.2020).

<sup>4</sup> The Transnational Institute Internet Sayfası, "US Bases and Empire: Global Perspectives on the Asia Pacific", <https://www.tni.org/en/article/us-bases-and-empire-global-perspectives-on-the-asia-pacific> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

<sup>5</sup> History Internet Sayfası, "U.S. Pacific Command Admiral: U.S. Has "No Desire" For New Military Bases In The Asia-Pacific Theater", <https://www.history.com/news/korean-war-peace-treaty-pows> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

ekonomisi, gemi inşa başta olmak üzere ağır sanayisi, inovatif teknolojileri ve donanmasında devrim yaratan milli gemileri ile Uzak Doğu’da Çin ve Japonya’dan sonra 3’üncü büyük devlet konumuna geldiği görülmektedir. Güney Kore Donanması; tamamına yakını milli teknoloji ile üretilen, denizaltı, muhrip, fırkateyn, diğer gemi projeleri ve füze teknolojileriyle, 21’inci yüzyıla adeta damgasını vurarak dünyanın en gelişmiş ve etkin 8’inci donanması olmuştur.<sup>6</sup> Ama bunların arasında en çok konuşulana, Japon Donanması’nın da yaptığı gibi, F-35 uçaklarını tedariki sonrasında üzerine konuşturmak için “uçak gemisine” dönüştürmeye başladığı “Dokdo” sınıfı LPH amfibi taarruz gemileridir. Yakın geçmişte açıkladığı ve 2030’da hizmete almayı planladığı “hafif uçak gemisi LPX-II” projesi de Güney Kore’nin geleceğe dair ciddi planları olduğunun göstergesidir.<sup>7</sup> Bu bağlamda Kore Cumhuriyeti Donanması “devler ligine” girerek ve Asya-Pasifik güçler dengesinde yükselen bir deniz gücü olarak ABD’nin yanında Japonya ile birlikte yerini almıştır.<sup>8</sup>

## 1. Asya-Pasifik Güçler Dengesi

Konu ile alakalı olarak “Güçler Dengesi” kavramını genel olarak tanımlamak gerekirse; “bir güce ait, dengeyi değiştirecek stratejik hamlenin, silahın, teknolojinin ve hatta spekülasyonun, karşısında duran güç tarafından etkisiz hale getirilecek şekilde benzerlerinin geliştirilerek dengelenmesi” olarak kabul edilebilir. Zaman zaman iki tarafta da öne geçecek ilerlemeler olacaktır, ancak bu durum tek tarafın lehine uzun bir süre devam etmedikçe denge muhafaza edilmiş kabul edilebilir. Asya-Pasifik güçler dengesinde, ABD’nin üstünlüğünü sürdürmesine rağmen Çin’in son yıllarda ve yakın gelecekte bu gidişatı değiştirmek için ciddi bir atılım başlattığını kabul etmek gerekir.

Asya-Pasifik’te; ABD, Japonya, Güney Kore ve Tayvan ile karşılıklı yer alan Rusya Federasyonu, Çin ve Kuzey Kore’nin güncel durumu ve bu güçler dengesinin tarihsel oluşumu aşağıda açıklanmaya gayret edilecektir.<sup>9</sup>

### 1.1 SSCB/Rusya Federasyonu-Çin Halk Cumhuriyeti-Kuzey Kore

#### 1.1.1 SSCB/Rusya Federasyonu

İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlayan Soğuk Savaş’ın ilk yıllarında, Asya-

6 Military Today Internet Sayfası, “Top 10 Navies in the World”, [http://www.military-today.com/navy/top\\_10\\_navies.htm](http://www.military-today.com/navy/top_10_navies.htm) (Erişim Tarihi: 5.12.2020).

7 Naval News Internet Sayfası, “South Korea Officially Starts LPX-II Aircraft Carrier Program”, <https://www.navalnews.com/naval-news/2021/01/south-korea-officially-starts-lpx-ii-aircraft-carrier-program/> (Erişim Tarihi: 30.12.2020).

8 Yoji Koda, “The Emerging Republic of Korea Navy, A Japanese Perspective”, *Naval War College Review*, Spring 2010, Vol. 63, No. 2, pp. 13-34, <https://web.archive.org/web/20160305191216/https://www.usnwc.edu/getattachment/c54ee0a4-987f-4a66-800e-ef88de9381d1/The-Emerging-Republic-of-Korea-Navy--A-Japanese-Pe.aspx> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

9 Young-Wan Goo vd., “Military Alliances and Reality of Regional Integration: Japan, South Korea, the US vs. China, North Korea”, *Journal of Economic Integration*, Vol. 29, No. 2, June 2014, pp. 329-342.

Pasifik'te Kore Yarımadası merkezli bölgede yaşanan savaş ve sonrasındaki gerginlikte ABD ve SSCB bu coğrafyada karşı karşıya gelmiş, fakat nihai olarak ABD'nin üstünlüğü tesis edilmiştir. Bununla beraber ABD'nin bu durumu 1964'te Çin'in, SSCB desteğiyle nükleer silah kabiliyeti geliştirmesi sebebiyle zora girmeye başlamıştır. Soğuk Savaş'ın sonlarına kadar, SSCB ve Çin'e karşı ABD'nin müttefiklerindeki üslerine istinaden kısmen yalnız başına sürdürdüğü bu güç dengesi mücadelesi, SSCB'nin dağılmasıyla iki yönde de değişmeye başlamıştır.<sup>10</sup>

Rusya Federasyonu'nun ilk yıllarında Asya-Pasifik'teki varlığında ciddi seviyede azalma olsa da onun yerini hızla Çin almaya başlamıştır. Her ne kadar Rusya Federasyonu'nun askeri gücünde son yıllarda, nükleer silah ve denizaltılarına ilave olarak yeni gemi inşa programları ve füze teknolojileri gibi devrim niteliğinde stratejik çapta gelişmeler olsa da, Asya-Pasifik coğrafyası özelinde konuyu sınırlandırmak adına; Soğuk Savaş'ın bitiminden itibaren değişime uğrayan Asya-Pasifik güçler dengesi kavramı, Rusya Federasyonu'ndan ziyade ağırlıklı olarak Çin ve Kuzey Kore'ye karşı kurulan askeri denge ve bununla ilişkili olarak da toplam askeri güçten ziyade deniz gücü özelinde donanmalar ile ortaya çıkardıkları güç ve diplomasi açısından incelenecektir.

### 1.1.2 Çin Hak Cumhuriyeti

Rusya Federasyonu Pasifik Filosu'nun faaliyetleri 1990'larda nükleer denizaltıları hariç neredeyse durma noktasına gelmiştir. Ancak Çin'in 1980'lerden itibaren geliştirmeye başladığı nükleer taarruz ve balistik füze denizaltıları, ABD'nin bölgesel askeri varlığına, yakın coğrafi konumları ve kritik askeri üsleri sebebiyle Güney Kore ve Japonya başta olmak üzere müttefiklerine karşı en önemli tehdit unsurlarından biri olmuştur. Çin kuruluşundan itibaren BM Güvenlik Konseyi'nin beş daimî üyesinden birisi olmuş ve 1960'lardan itibaren aynı ülkelerle dünyanın beş nükleer gücünden biri haline gelmiştir. 1980'lerde ise benzer şekilde, nükleer denizaltılara da sahip olmaya başlayan Çin bu kabiliyeti olan beş ülkeden biri olmuştur.

Çin'in Asya-Pasifik güçler dengesinde yükselen bu durumu, özellikle balistik füze kabiliyeti olan nükleer denizaltıları sebebiyle güç dengesini kendi lehine değiştirmiş ve Soğuk Savaş sonrasında bile iki kutuplu olmaya nispeten devam eden dünyanın 3'üncü küresel süper gücü olmasının yolu açılmıştır. Nitekim 21'inci yüzyılda, ABD'nin tehdit algılamalarında artık Rusya Federasyonu'nun bile önüne geçen Çin, 2000'lerin başından itibaren hızla artan ekonomisi ile Japonya'yı da geçmiş ve 2010'lara dünyanın 3'üncü küresel süper gücü olarak girmiştir. Çin'in çok hızlı gelişen askeri gemi sanayi

<sup>10</sup> Jonathan Madeira vd., "Nuclear Arsenals of the U.S., Russia, and China", American Security Project, September, 2020.

ve teknolojileri bugün aynı anda çok sayıda büyük muharip unsur, platformlu büyük gemiler ve uçak gemileri inşa etmesine olanak sağlamıştır. Çin'in stratejik gemilerine ileride detaylı yer verilecektir. Bugün Çin Donanması, aksi görüşler de olsa, denizaltılar hariç teknoloji ve kapasite olarak Rusya Federasyonu'nun önüne geçmiş durumdadır.<sup>11</sup>

Asya-Pasifik alanında son yılları genel olarak değerlendirdiğimizde özetle; halen bir küresel süper güç olan Rusya Federasyonu'nun nükleer silah ve denizaltı tehdidine ilave olarak yeni gemi ve teknolojileri ile Asya-Pasifik'teki varlığını sınırlı olarak devam ettirdiği, bununla beraber Çin'in sadece bölgede değil tüm dünyada söz sahibi olmak için askeri ve ekonomik açıdan küresel süper güç konumunu daha da sağlamlaştırma gayretini her geçen yıl artırdığı görülmektedir. Bu kapsamda, ABD ve bölgesel müttefiklerinin karşısında bugün Çin'in en büyük tehdit olduğunu iddia etmek abartı olmayacaktır.

### 1.1.3 Kuzey Kore

Makalenin Güney Kore özelinde yazıldığını hatırlamak gerekirse, Asya-Pasifik güçler dengesinin çıkış noktası olan; Güney Kore'nin "bir millet iki devlet" olarak aynı yarımadada yaşadığı ancak amansız hasmı olan Kuzey Kore'nin, bu dengede ABD ve müttefiklerine karşı olan konumundan bahsetmek yerinde olacaktır. Kuzey Kore, Çin'de olduğu gibi yine SSCB'nin desteğiyle daha önceki yıllarda başlattığı nükleer silahlanma programının 1990'larda ilk fiziki kanıtlarının ortaya çıkmasıyla Çin'in yanında bu yarışa katılmış, Güney Kore ve ABD'nin bölgedeki varlığını tehdit eder olmuştur. Çin'in aksine, nükleer silah kabiliyeti konusunda belirsizlikleri olan Kuzey Kore, ABD ve müttefikleri için her zaman direkt bir tehdit oluşturmamış, ancak bu belirsizlik ve liderlerinin tutarsız politikaları Asya-Pasifik'te hiçbir zaman güven ortamı oluşmasına müsaade etmemiştir. Kuzey Kore'nin ufak çaplı çatışma ve tahrik edici faaliyetlerinde son yıllarda artış olduğu gözlemlenmektedir.

Bununla birlikte, Kuzey Kore'nin tüm tehditkâr hareketleri, askeri kabiliyetleri, nükleer ve hatta kitle imha silahlarına sahip olması Güney Kore'nin varlığı için hayati önemde bir meseledir ve Güney Kore'nin en büyük güvenlik sorunudur. SSCB ve Çin ile ekonomik ilişkileri sebebiyle denge politikası gütmek zorunda olan Güney Kore'nin, Kuzey Kore ile ilişkileri sosyokültürel dahil birçok yönü olan, oldukça karmaşık ve ayrı bir makale konusudur.

Kuzey Kore, yüksek süratli füze botları ve çok sayıda minik denizaltısı gibi zihni sinir projeleri olsa da kötü ekonomisi sebebiyle günümüzde bile etkin

---

<sup>11</sup> Weixing Hu, "The United States, China, and the Indo-Pacific Strategy: The Rise and Return of Strategic Competition", *China Review*, Vol. 20, No. 3, Special Issue: State-Society Relations in China's State-Led Digitalization: Progress and Prospects, August 2020, pp. 127-142.

bir donanmaya sahip olamamıştır. Ancak yine de Güney Kore’de ve 120 deniz mili ötede bulunan Japonya’da sayısız askeri üssü bulunan ABD ve müttefikleri açısından, 2000’lere girildiğinde Kuzey Kore’nin de nükleer silahlara sahip olması, Asya-Pasifik güçler dengesinde Çin’in nükleer denizaltılarından sonra ikinci bir kırılma noktası olmuştur. Geçmişte Asya-Pasifik’te, ABD, Güney Kore ve Japonya’nın güvenlik politikaları ağırlıklı olarak SSCB ve Çin’e karşı dizayn edilmişken, Kuzey Kore’nin yaratmış olduğu bu konvansiyonel olmayan dezavantajlı durumun üstesinden gelmek için askeri politikalar yeniden yazılmıştır.<sup>12</sup>

21’inci yüzyılın başında artık büyük ölçüde bugünkü hâlini alan Asya-Pasifik güçler dengesinde, her ne kadar kendi aralarında ekonomik, askerî ve siyasi yönden çekişmeleri bulunsa da; güç kaybetmesine rağmen hala süper güç olan Rusya Federasyonu, ABD’nin birinci sıradaki ekonomik ve askeri tehdit olarak kabul ettiği yeni süper güç Çin ve bu iki ülkeden aldığı destekle çığgın askeri politikalar güden Kuzey Kore aynı tarafta yerini almıştır.

## 1.2 ABD-Japonya-Güney Kore-Tayvan

### 1.2.1 ABD

ABD, İkinci Dünya Savaşı sonrasında teslim olan Japonya ve etrafında askeri varlığını tesis ederek Asya-Pasifik güçler dengesinin esas sebebi olmuştur. SSCB ve Çin’in, Kuzey Kore üzerinden yayılcı faaliyetleri sadece çıkış noktası olmuştur. ABD’nin, coğrafi olarak tüm Asya-Pasifik’ten sorumlu birleşik muharip komutanlığı olan ABD Indo-Pasifik Komutanlığı (US Indo-Pacific Command-INDOPACOM) Hawaii, ABD’de, bölgedeki deniz harekât alanından sorumlu olan Donanması’nın 7’nci Filosu ise Yokosuka, Japonya’dadır.

ABD’nin, Japonya’da bulunan çok sayıdaki askeri üssüne ilave olarak, Kore Savaşı’ndan sonra Güney Kore’de de kurduğu birçok askeri üs, Asya-Pasifik’te ağırlıklı olarak konuşlandığı bölgeler bulunmaktadır. Ayrıca, stratejik Guam ile Filipinler’deki askeri varlığıyla bu bölgeyi kolaylıkla destekleyebilmektedir. Asya-Pasifik alanının tamamı dikkate alındığında; Alaska, Hawaii, Avustralya ve Singapur’da da ABD askeri varlığı bulunmaktadır. ABD’nin, stratejik askeri ortaklık kurduğu diğer ülkeler olan Endonezya, Malezya, Vietnam ve Tayland’ı da belirtmekte fayda bulunmaktadır.

ABD’nin bölgedeki askeri varlığı olarak; uçak gemisi dahil çok sayıda gemi ve denizaltı ile Japonya ve Güney Kore’de konuşlu ağırlıklı olarak uçak, tank, vb. unsurlar dikkate alındığında, dünyanın birçok ordusundan daha büyük bir ordudan bahsedilmektedir. ABD’nin Asya-Pasifik güçler dengesindeki pozisyonu başlı başına bir makale konusu olacağından, bu makalede ABD

<sup>12</sup> “2020 Country Brief: North Korea”, Research Report, Third Way, September 17, 2020.

Donanması haricinde daha fazla detaya girilmeyecek, bölgesel müttefiklerine ağırlık verilecektir.

### 1.2.2 Japonya

Asya-Pasifik güçler dengesinde Güney Kore'nin pozisyonunu anlamak için önce Japonya'yı anlamak ve bunun için donanmasını detaylı incelemek gerektiği düşünülmektedir. Öncelikle Güney Kore-Japonya ilişkilerine değinilecek, sonra Japonya Donanması ve gemilerinin gelişimi ile özellikle "uçak gemisi" projesinden bahsedilecektir.

Kore, tarih boyunca Japonya'nın etkisinde kalsa da Güney Kore'nin 21'inci yüzyıla girdikten sonra yaşadığı ekonomik, teknolojik ve askeri gelişim, onu Uzak Doğu'nun, Asya-Pasifik'in ve hatta dünyanın seçkin aktörlerinden biri haline getirmiştir. ABD'den aldığı destekle, Japonya gibi önce ekonomik sonra da askeri alanda hızla ve emin adımlarla gelişerek bugünkü halini almıştır. ABD'nin hamlelerini Japonya'dan sonra destekleyerek ve tatbik ederek Japonya'nın yolundan giden, ancak Japonya ile tarihten gelen acı-tatlı ilişkilerini dikkatle dizayn eden Güney Kore, Asya-Pasifik güçler dengesinde seçkin bir müttefik olarak hızla çıkışına devam etmektedir.

Japonya adeta bayrağı gibi, Uzak Doğu'da yeniden bir "Doğan Güneş-Rising Sun" olarak zirveye çıkarken, Güney Kore de onun yanında bölgesel bir güç olma yolunda yükselmektedir. İşte bu bağlamda, Güney Kore'nin yükselen güç olgusunu anlamak için önce Japonya'yı biraz derinlemesine anlamakta fayda bulunmaktadır. Bu arada not olarak belirtmekte fayda olan bir konu da şudur; Japon İmparatorluk Donanması'nın kırmızı güneş ve ışın hüzmelerinden oluşan tarihsel "Rising Sun" bayrağının son yıllarda olimpiyatlar gibi uluslararası ortamlarda açılmasının, İkinci Dünya Savaşı'nda tüm Doğu Asya ve Pasifik'in Japonya tarafından işgal edildiği dönemi hatırlatması sebebiyle, Güney Kore-Japonya ilişkilerini olumsuz yönde etkilediğini söylemek gerekir.<sup>13</sup>

Japonya, İkinci Dünya Savaşı'na girerken bir süper güç konumundayken, savaş sonrasında tamamen bir yıkıma uğramıştır. Ancak savaş takip eden yıllarda yıkımının sebebi olan ABD'nin bölgedeki askeri varlığından kaynaklı güvenlik ortamından istifade ederek yeniden "doğu" ve inşa sürecine başlamıştır. 1960'larda, neredeyse tüm dünya ülkelerinden her alanda eğitimler alarak gelen bir nesil sayesinde bu süreç meyvelerini vermeye başlamış ve Japonya bugünkü teknoloji ve sanayi devi durumunun temellerini atmıştır. Japonya, geçirdiği bu ciddi ekonomik devrim sayesinde 1970'lere dünyanın 2'nci büyük ekonomisi olarak girmiş ve Çin'in 21'inci yüzyılda yaşadığı dev ekonomik büyümeye kadar bu durumunu yaklaşık 40 yıl muhafaza etmiştir.

<sup>13</sup> The Korea Herald Internet Sayfası, "Korean lawmakers adopt resolution calling on Japan not to use rising sun flag", <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20120829001376&cpv=0> (Erişim Tarihi: 13.12.2020).

Günümüzde ekonomik bir süper güç olan Japonya, askeri olarak da yeniden dünyanın en önemli aktörlerinden olmuştur. Hâlihazırda dünyada Japonya'nın; ekonomisi 3'üncü, ordusu 5'inci, donanması da 4'üncü büyüğüdür.<sup>14</sup> Japonya, bugün Uzak Doğu'da Çin'in yarattığı etkiden daha farklı bir şekilde, belki de İkinci Dünya Savaşı'nda yayıldığı coğrafyada dayattığı askeri, kültürel ve siyasi statüsüne istinaden, bölge ülkelerinin her zaman hayranlık ve saygı duyduğu bir konumdadır.

1954'te Japon Öz Savunma Gücü adını alan kısıtlanmış ordusu, ABD desteğiyle yeniden yapılanmış, ancak Almanya'ya benzer şekilde birçok yaptırıma tabi olarak uzun yıllar belirli bir seviyede tutulmuştur. Kore Yarımadası'nın hemen yanı başında bulunan ve Çin'e sadece 500 deniz mili mesafede olan Japonya, ABD için Asya-Pasifik'teki en kritik müttefik olarak; Soğuk Savaş'ın kritik yıllarından itibaren SSCB'ye ve ardından ortaya çıkan Çin'e karşı, ABD'nin desteğiyle ve yine ABD'yi destekleyen üslerle, “batırılmayacak bir uçak gemisi” görevi görmektedir. Soğuk Savaş'ta Japon üsleri Sovyet bombardıman uçaklarına karşı bir uçak gemisi görevi görürken, çoğunluğu eski ABD gemilerinden oluşan deniz gücü de Sovyet denizaltılarına karşı görev almıştır.

Soğuk Savaş sonuna doğru ortaya çıkan Çin'in nükleer ve konvansiyonel tehdidi, genel olarak Asya'ya yönelik ekonomik ve siyasi nüfuzu, buna ek olarak da Kuzey Kore'nin kontrolsüz nükleer silahlanması sebebiyle, Japon ordusunun durumu ve kapasitesinde kayda değer değişiklikler olmuştur. Bu kapsamda ABD, Asya-Pasifik dengesinde üstünlüğü sağlamak için Japon Deniz Öz Savunma Gücü'nün (Japan Maritime Self-Defense Force-JMSDF) teknolojik ve kapasite olarak gelişimine ciddi katkılarda bulunmuş ve Soğuk Savaş sonrasında JMSDF'in rolü çok büyük bir değişime uğramıştır.

Burada biraz teknik konulara değinilecektir; nitekim JMSDF'in günümüzde dünyadaki 4'üncü büyük donanma konumuna nasıl geldiğini deniz harp teknolojilerinden bahsetmeden anlamak güç olacaktır. 1990'lara gelindiğinde Japon milli askeri gemi sanayi, yukarıda bahsedilen tehdit değerlendirmelerine istinaden ABD'nin de desteğiyle adeta eski günlerine dönmüştür. Buna paralel olarak milli sensör ve silah teknolojisinde de bir reform başlamıştır. ABD Donanması'nın evrim geçirerek bugünkü karşı koyulması mümkün olmayan denizlerin hâkimi durumuna gelmesine olanak sağlayan teknolojilerin başında olan ve benzer şekilde JMSDF'e de eş zamanlı olarak çağ atlatan “Aegis muharebe sistemi”, bugün sayısı 70'i geçen ABD'nin “Arleigh Burke” sınıfı muhripleriyle neredeyse aynı dönemde JMSDF'te 1993'te hizmete girmeye başlayan “Kongo” sınıfı muhriplerde de kullanılmıştır.

<sup>14</sup> Military Today Internet Sayfası, “Top 10 Navies in the World”, [http://www.military-today.com/navy/top\\_10\\_navies.htm](http://www.military-today.com/navy/top_10_navies.htm) (Erişim Tarihi: 14.12.2020).



Aegis muharebe sistemi ve en önemli unsurları olan SPY-1 hava radar sistemi ile uzun menzilli SM-2 füzesi, bölgesel hava savunma ve taarruz anlamında o dönemde rakipsizdir. Böylesine büyük bir teknolojinin Asya-Pasifik'te gelişen tehditlere karşı Japonya'ya verilmesi ABD açısından bir ilk olmuş, bölgeye ve müttefiklerine verdiği önemi tüm dünyaya göstermiştir. JMDSF bugün ABD, Çin ve Rusya'dan sonra, özellikle muhrip sayısı açısından en büyük donanmadır ve harp sahasında kendisini ispatlamış “combat proven” teknoloji olarak değerlendirildiğinde ise şüphesiz ABD'den sonra gelmektedir. Günümüzde JMDSF gemilerinin tamamı yerli inşadır ve ağırlıklı olarak milli teknolojilerini<sup>15</sup> kullanmaktadır. “Kongo” sınıfı gemilerden sonra inşa edilen büyük muhriplerinde bölgesel harekât ihtiyacı maksadıyla Aegis ve diğer kritik ABD menşeli sistemler kullanılmaya devam edilmiştir.

2000'lerin başında ABD'nin “haydut” devlet olarak nitelediği Kuzey Kore'nin muhtemelen nükleer başlık taşıyabilen balistik füze tehdidi artmıştır. JMDSF'in “Kongo” sınıfı SM-2 füzeli Aegis muhriplerine, bu dönemde yine bu teknolojileri havi çok daha modern “Atago” sınıfı muhripler katılmıştır. Artmaya başlayan Kuzey Kore balistik füze tehdidine karşı Japonya, ABD'nin Balistik Füze Savunma (Ballistic Missile Defense-BMD) sistemine entegre olan Anti-Balistik Füze programını başlatmıştır.<sup>16</sup> Bu kapsamda ilk olarak “Kongo” sınıfı bir muhrip 2007'de ABD'nin yeni SM-3 BMD füzesini fırlatma kabiliyetine kavuşmuştur.<sup>17</sup> BMD kapsamında SM-3, çok uzun menzilli ve uzay katmanına angajman imkanıyla hayati bir hava savunma füzesidir. Kuzey Kore'nin devam eden tehditkâr faaliyetleri ve Çin'in yukarıda da belirtilen sayısız yeni gemi ve silah projelerine karşı bu dönemdeki en önemli program olarak geliştirilen SM-3 füzesi, halihazırda ABD ve Japonya'da hizmete girmiştir.

ABD ve Japonya'nın balistik füzelere karşı geliştirdiği bu entegre sisteme yakın geçmişte Güney Kore de “KDX-III” muhribi ile katılacağını bildirmiştir.<sup>18</sup> 2020'de JMDSF'in en yeni, modern ve büyük muhribi “JS Maya'nın” da hizmete girmesiyle;<sup>19</sup> Japonya'da 3, Güney Kore'de 1 olmak üzere toplam 4 sınıf

15 ABD'den transfer edilen teknolojilerin milli versiyonları dahil.

16 Missile Defense Agency Internet Sayfası, “Aegis Ballistic Missile Defense”, [https://web.archive.org/web/20140125154343/http://www.mda.mil/system/aegis\\_bmd.html](https://web.archive.org/web/20140125154343/http://www.mda.mil/system/aegis_bmd.html) (Erişim Tarihi: 18.12.2020).

17 New Atlas Internet Sayfası, “First succesful Japanese test for the Aegis Ballistic Missile Defense System”, <https://newatlas.com/japanese-test-aegis-ballistic-missile-defense/8532/> (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

18 US Naval Institute News Internet Sayfası, “South Korea Wants BMD Capability for Guided Missile Destroyers”, <https://news.usni.org/2016/08/15/report-south-korea-wants-bmd-capability-guided-missile-destroyers> (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

19 The Japan Times Internet Sayfası, “Japan launches next-generation destroyer carrying latest version of the Aegis anti-missile system”, <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/07/30/national/politics-diplomacy/japan-launches-next-generation-destroyer-carrying-latest-version-aegis-anti-missile-system/> (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

muhrip ile ABD'nin bölgedeki "Arleigh Burke" ve "Ticonderoga" sınıfı muhrip ve kruvazörleri, Aegis ve BMD kapsamında SM-3 füzeleriyle bugün Asya-Pasifik'te çok caydırıcı bir güç haline gelmektedir. Maya sınıfı muhriplerde SM-2'nin devamı niteliğindeki gelişmiş SM-6 füzesi de mevcuttur. Bu deniz gücü Asya-Pasifik'in, dolaylı olarak da Hawaii ve ötesinde yer alan ABD ana kıtasının savunmasında en kritik rolü alan platformlardır. Belirtmekte fayda olduğu değerlendirilen diğer husus; ABD'nin 1990'lardan itibaren JMSDF'in 3 farklı sınıf muhribini ve Güney Kore'nin "KDX-III" sınıfı muhriplerini donattığı Aegis muharebe ve SPY-1 radar sistemleri ile BMD kapsamında SM-3 füzelerinin en önemli tamamlayıcı unsurları; Japonya ve Güney Kore'de konuşlu geliştirilmiş Patriot sistemi PAC-3 ve BMD'nin karadaki entegre hava savunma sistemi THAAD füzeleridir.<sup>20</sup>

Japonya'nın, Asya-Pasifik güçler dengesindeki ABD'nin en kritik rol oynayan müttefiki olarak bulunduğu yerinden bahsederken JMSDF'in Aegis ve SM-3 kabiliyetli muhriplerinden sonra şimdi de JMSDF'in modern ve etkin dev filosunun en önemli unsurlarından olan stratejik güç aktarımı yapabileceği gemileri ile "uçak gemisi" projesinden bahsedilecektir. JMSDF'te İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra inşa edilen en büyük gemi olarak göreve başlayan ve uçak gemileriyle benzer boyutlarda olan "amiral gemisi" "Izumo" sınıfı "çok maksatlı muhripleri" aslında birer "de facto uçak gemisidir". 2015'ten itibaren hizmete giren "Izumo" sınıfı bu iki gemi, taarruz maksatlı platform inşasını kısıtlayan kendi anayasalarına istinaden muhrip olarak nitelendirilmiş, ancak uçuş platformu ile helikopter gemisi olarak da kullanılmaktadır.<sup>21</sup>

ABD'nin LHD amfibi gemilerine benzer boyutları olan "Izumo" sınıfı gemilerin, daha önce inşa edilen "Hyuga" sınıfından 50 m uzun olarak yaklaşık 250 m boya ve bu gemiler gibi tam uçuş platformuna sahip olması, görüntü ve ebatları itibarıyla zaten uçak gemisi olarak kabul edilmesini kolaylaştırmaktadır.<sup>22</sup> 2017'de ikinci geminin hizmete girmesinden kısa süre sonra, geminin dizaynında sabit-kanat uçak hareketinin dikkate alınması ve geminin gelecekte modifikasyonuna ilişkin planlar basına çıkmış ve Çin tarafından geminin zaten gizli uçak gemisi olduğuna dair tepkiler gelmiştir. 2018'de yapılan açıklamalarda ABD'den ilave F-35 uçağı alınacağı

---

20 Breaking Defense Internet Sayfası, "Chinese Missiles Can Wipe Out US Bases In Japan: Aegis, THAAD Can Stop Em", <https://breakingdefense.com/2017/06/chinese-missiles-can-wipe-out-us-bases-in-japan-aegis-thaad-can-stop-em/> (Erişim Tarihi: 28.12.2020).

21 Bloomberg Internet Sayfası, "Japan's Biggest Warship Since World War II Enters Service", <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-25/japan-s-biggest-warship-since-world-war-ii-enters-service> (Erişim Tarihi: 28.12.2020).

22 Navy Recognition Internet Sayfası, "22DDH Izumo Class Helicopter Destroyer Carrier", [http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1182](http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1182) (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

basına yansımış<sup>23</sup> ve müteakiben “Izumo” sınıfı gemilerin modernizasyonu kabinelerinde onaylanarak gemilerin sınıflandırılması “helikopter muhribi” yerine “çok maksatlı muhrip” olarak değiştirilmiştir. ABD’nin Japonya’da konuşlandığı uçak gemisi ve LHD amfibi gemilerinde kullanılan F-35’ler için ilave bir platform olarak da görevleri bulunması ihtimal dahilinde olan “Izumo” sınıfı hafif uçak gemileri<sup>24</sup>, bu bağlamda Çin ve diğer tehditlere karşı ABD-Japon müttefikliğinin en önemli platformlarından biridir.

“Izumo” sınıfından önce aynı mantıkla “helikopter muhribi” olarak nitelendirilen ve 2009’da hizmete giren, ancak yine tam uçuş platformu ile helikopter gemisi görevi gören iki “Hyuga” sınıfı gemi ile beraber JMSDF’te görev yapan helikopter gemisi sayısı dördttür. İleride detaylı olarak bahsedilecek Güney Kore’nin iki “Dokdo” sınıfı amfibi taarruz veya helikopter gemisini de dikkate aldığımızda bölgedeki “hafif uçak gemisi” olma potansiyeline sahip tam uçuş platformlu helikopter gemisi sayısı altıya çıkmaktadır. Bunlara ilave olarak bölgede ABD’nin uçak gemisi ve diğer amfibi gemilerinin de bulunduğunu hatırlamak gerekir.

“Hyuga” sınıfı gemiler JMSDF’in ilk stratejik güç aktarımı yapabilen gemileridir ve yukarıda da belirtildiği üzere tam boy platformu ve yaklaşık 200 m boyu ile “hafif uçak gemisi” görünümündedir. “Dokdo” sınıfı gemilere çok benzemektedir. Zaten helikopter gemisi olan ve “Izumo” sınıfı gemilerin ilk denemesi olarak kabul edilebilecek bu gemilerin de ileride F-35 konuşlu olarak uçak gemisine dönüştürülmesine yönelik spekülasyonlar bulunmaktadır, ancak herhangi resmi bir niyet belirtilmemiştir.<sup>25</sup> Son olarak, JMSDF’in 1996-2001 yılları arasında LST olarak hizmete aldığı ve dok kabiliyetine sahip ilk amfibi taarruz platformları olan üç adet “Osumi” sınıfı gemilere de dikkati çekmek gerekmektedir. Sınıflandırmasının çok ötesinde kabiliyetleri olan bu gemiler “Hyuga” sınıfı gemilerden sadece 20 m kısadır ve nerdeyse tam boy platforma sahip olması ile yine helikopter gemisi özelliği taşımaktadır. “Osumi” sınıfı gemilerin LHD olarak sınıflandırılabilmesi düşünüldüğünde, JMSDF’te 4’ü hafif uçak gemisi olabilecek toplam 7 helikopter gemisi olduğu görülmektedir ve bu sayıda bir filo dünyada ABD’den sonra rakipsizdir.<sup>26</sup>

23 Voice of America Internet Sayfası, “Japan to Buy More Stealth Jets, Radar to Counter China, Russia”, <https://www.voanews.com/east-asia-pacific/japan-buy-more-stealth-jets-radar-counter-china-russia>(Erişim Tarihi: 15.12.2020).

24 Naval News Internet Sayfası, “USMC To Fly First F-35B From Japan’s Izumo-Class Aircraft Carriers”, <https://www.navalnews.com/naval-news/2019/08/usmc-to-first-fly-f-35b-from-japans-izumo-class-aircraft-carriers/> (Erişim Tarihi: 26.12.2020).

25 Strategy Page Internet Sayfası, “Naval Air: Japan’s Secret Aircraft Carriers”, <https://www.strategypage.com/htmww/htnavai/articles/20070825.aspx> (Erişim Tarihi: 27.12.2020).

26 Wikipedia Internet Sayfası, “List of active Japan Maritime Self-Defense Force ships”, [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_active\\_Japan\\_Maritime\\_Self-Defense\\_Force\\_ships](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_active_Japan_Maritime_Self-Defense_Force_ships).

JMSDF gemilerinin yerli inşası, kritik stratejik teknoloji haricindeki çoğu teknolojinin özgün, milli veya teknoloji transferi ile yerli olması bir yana, ABD'den sonraki en büyük deniz hava filosuna sahip olmasına olanak veren gelişmiş Japon uçak ve helikopter sanayi ile milli füze teknolojilerini de burada vurgulamakta yarar bulunmaktadır. BM Güvenlik Konseyi'nin 5 daimî üyesi ülkesinin nükleer denizaltı filolarından sonra en caydırıcı denizaltı filosu, dünyanın en çok dizel-elektrik denizaltısına sahip JMSDF bünyesindedir. 2020 yılında dünyanın ilk lityum-iyon bataryalı denizaltısı, oldukça genç ve tamamı milli dizayn olan bu denizaltı filosunda hizmete girmiştir. Bu manada JMSDF, günümüzde milli ve özgün bir donanma olarak kendi teknolojik çözümlerini üretebilen dünyadaki az sayıda örnekten biridir. Bunların yanı sıra, 2018 yılında Başbakan Abe'nin anayasadaki Öz Savunma kavramını değiştirerek klasik manada silahlı kuvvetlere sahip olma isteğini belirtmesi,<sup>27</sup> Japonya ve donanmasının yakın gelecekte daha da büyük reformlar geçireceğinin bir habercisi olarak kabul edilebilir.

Görüldüğü üzere JMSDF 1990'ların sonundan itibaren tüm kısıtlamalarına rağmen platform olarak kullanabileceği 7 gemi inşa etmiş ve teknoloji ve kapasitesini ciddi ölçüde artırmıştır. Çin'in karşısında güç dengelerini değiştiren bu hamlelerine ilave olarak JMSDF'in Asya-Pasifik güçler dengesindeki yeri ile ilgili çok daha fazla detay verilebilir ancak Güney Kore'ye odaklanabilmek adına bu teknolojik devin diğer özelliklerinden burada daha fazla bahsedilemeyecektir.

### 1.2.3 Güney Kore

Güney Kore'nin Asya-Pasifik güçler dengesindeki pozisyonunu donanması açısından anlayabilmek için JMSDF gibi detaylı olarak incelemek gerekir. Ancak ileride uçak gemisi ve donanma özelinde Güney Kore'ye odaklanılacağından bu bölümde askeri detaylara çok yer verilemeyecektir.

“Dört Asya Kaplı” olarak isimlendirilen Güney Kore, Tayvan, Singapur ve Hong Kong, Uzak Doğu'da ciddi ekonomik büyüme ve teknolojik gelişim göstermiş ülkelerdir. 1970'lere dev ekonomisi ile giren Japonya'dan ilham alarak onun izinden ilerleyen ve 1990'lara kadar endüstrileşerek sürekli büyüme gösteren bu ülkeler, 1997 Asya Finans krizine rağmen 21'inci yüzyıla halkının yüksek refah seviyesi anlamına gelen yüksek gelirli ekonomiler sınıfında girmiştir.

---

[org/wiki/List\\_of\\_active\\_Japan\\_Maritime\\_Self-Defense\\_Force\\_ships#cite\\_note-readdailynews-10](https://www.wikidata.org/wiki/List_of_active_Japan_Maritime_Self-Defense_Force_ships#cite_note-readdailynews-10)(Erişim Tarihi: 27.12.2020).

<sup>27</sup> Voice of America Internet Sayfası, “Japanese Prime Minister Wishes to Change Constitution to Create Military Forces”, <https://learningenglish.voanews.com/a/japanese-prime-minister-wishes-to-change-constitution-to-create-military-force/4570258.html> (Erişim Tarihi: 19.12.2020).

Soğuk Savaş döneminin en ölümcül savaşından sonra, Kore Yarımadası'nı ortadan bölen askerden arındırılmış bölgenin güneyinde yer alan Güney Kore'nin tüm şehirleri tam bir yıkıma uğramıştı. Güney Kore'de 1950'lerde yaşanan yıkım ve fakirliğin boyutları düşünüldüğünde, özellikle bu Asya Kaplanı tüm dünya için bir ekonomik model ülke olmuştur. Güney Kore'ye benzer şekilde Tayvan ve ihracat-odaklı endüstrileşerek şehir boyutunda olmasına rağmen devleşen Singapur ve Hong Kong da sıra dışı ekonomiler olarak gelişim göstermiştir. Asya Kaplanlarının en büyüğü unvanıyla Güney Kore bugün, diğer üçünün toplamının yaklaşık 1,5 katı ve Türkiye'nin yaklaşık 2 katı boyutunda bir ekonomiye sahip olarak dünyanın 10'uncu büyük ekonomisi olmuştur.

Güney Kore, Japonya'nın aksine Soğuk Savaş öncesindeki dönemde küresel olarak hiçbir rol oynamamıştır. Ancak, Güney Kore bugün sadece GSMH olarak değil, endüstri, gemi inşa sanayi, ulaşım altyapısı, uzay mühendisliği, sağlık ve bilgi teknolojisi ile eğitim başta olmak üzere kültürel alanlarda Uzak Doğu'da Japonya'nın hemen arkasında ve hatta bazı konularda yanında, gelişmiş bir ülke olarak yerini almıştır. Bu hızlı ilerleyişi ile Güney Kore'nin, dünyanın gelişmekte olan ülkelerinde Japonya'dan daha fazla bir etki yarattığını söylemek abartı olmayacaktır.

50 milyonun üzerinde olan nüfusunun yarısının yaşadığı başkenti Seul metropolü, bugün dünyanın en büyük ve en modern şehirlerindedir. 1987'ye kadar devam eden otokrasi biçimindeki yönetim tarzı yerini 1997'den itibaren modern bir demokrasiye bırakmış ve Güney Kore bugün dünyanın en ileri demokrasilerinden biri haline gelmiştir. 1988 Seul Olimpiyatları ile küresel imaj ve ekonomik anlamda patlama yaşayarak adını iyice duyuran ve 21'inci yüzyıla sadece teknoloji ve ekonomi alanında değil kültürel alanda da damgasını vuran Güney Kore, 2002 Dünya Kupası'ndaki başarısı ve ardından "KPop" (müzik) ve "Korean Wave" (TV ve sinema) akımlarıyla günümüzde küresel anlamda fenomen olmuştur.

Asya-Pasifik güçler dengesinde, ABD tarafındaki diğer müttefiki olan Tayvan ile devam etmeden önce Güney Kore ordusu hakkında kısa bilgi verilerek bu bölüm sonlandırılacaktır. Japonya'nın birçok konuda hemen arkasından, ancak emin adımlarla gelen Güney Kore'nin dünyanın 10'uncu büyük ekonomisi olmayı başardığını söylemiştik. Güney Kore ordusu ve donanması, her ikisi de, ekonomisi gibi Japonya'ya tam olarak yaklaşmasa da dünyanın 8'inci büyüğüdür ve Çin hariç Asya-Pasifik'teki diğer ülkelere kıyasla rakipsizdir.<sup>28</sup>

---

28 Military Today Internet Sayfası, "Top 10 Navies in the World", [http://www.military-today.com/navy/top\\_10\\_navies.htm](http://www.military-today.com/navy/top_10_navies.htm) (Erişim Tarihi: 5.12.2020).

Kuzey Kore'ye karşı başlayan hayatta kalma mücadelesi; bugün küresel seviyede faaliyet gösterebilen dünyanın en güçlü ordu ve donanmalarından birini, Kore Yarımadası gibi küçük bir coğrafyada ABD ve Japonya'nın yanında Çin ve Rusya Federasyonu'na karşı kudretli bir şekilde bulunur hale getirmiştir. Daha önce belirtildiği üzere, Japonya gibi Güney Kore de, topraklarında bulunan çok sayıdaki ABD üssünde sayısı 30 bine yaklaşan askerin (US Forces Korea-USFK) ve sahip olduğu bir kısım kritik ABD teknolojilerinin verdiği güvenceyle Asya-Pasifik dengesinde güçlü bir şekilde yerini muhafaza etmektedir.

#### 1.2.4 Tayvan

Tayvan, kurulduğundan beri Çin'in nüfuzu sebebiyle BM tarafından tanınmamakta, ancak ABD tarafından himaye edilerek ve özellikle askeri alanda desteklenerek Çin'in karşısında bir güç olması sağlanmaktadır. Asya-Pasifik güçler dengesinde Tayvan'ın durumu, doğrudan Çin ile alakalı olup ABD'nin müttefiki olması nedeniyle Tayvan bu makale de biraz kapsam dışı gibi görülebilir. Ancak, güçler dengesinde Tayvan Donanması'nın yerinden bahsetmemek kritik bir parçayı atlamak anlamına gelir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Çin anakarasından ayrılan ve küçük bir ada devleti olan Tayvan'ın resmi adı, halen devam eden politik statüsünün belirsizliği sebebiyle Çin Cumhuriyetidir. Çin'in Tayvan üzerinde hak iddia etmesi sebebiyle, Tayvan'ı tanıyan ülkelerle diplomatik ilişki kurmamaktadır ve bu durum Tayvan'ın ABD başta olmak üzere çok az ülkeyle politik ilişki kurmasına sebep olmuştur. Güney Kore'ye benzer şekilde, 1987'den itibaren demokrasiye geçen Tayvan, adını verdiği "Tayvan Mucizesi" sayesinde çok hızlı büyümüş ve bugün Türkiye'ye yaklaşan bir ekonomiye sahip olmuştur. Tayvan ordusu da ekonomisiyle doğru orantılı olarak Çin'in olası istilasına karşı hızlı şekilde büyümüş ve yeni teknoloji silahlarla donatılmıştır. Güney Kore'nin silahlanmasına benzer şekilde, Tayvan'ın da Çin'e karşı silahlanma sürecinde ABD ana aktör olmuştur. Tayvan'ın, Çin'e karşı ABD tarafından silahlanma süreci esasen coğrafi olarak Güney Kore ve Japonya'daki askeri imkân ve kabiliyetleri tamamlayıcı niteliktedir ve yaklaşık stratejik mevkiisi sebebiyle Tayvan, ABD'nin buradaki boşluğu kapatmasına olanak sağlamaktadır.<sup>29</sup>

Tayvan Donanması'nın koruduğu bu ada devlet; Doğu Çin Denizi'nde, Tayvan Boğazı'yla ayrılan Çin'den sadece 110 deniz mili mesafededir. Çin istilası, ambargo ve abluka tehdidiyle tarihi boyunca diken üstünde olan Tayvan Donanması, ağırlıklı olarak ABD menşeli çok sayıda muhrip ve firkateynlerden teşkil edilmiştir. ABD'nin geçmişte İran için yaptığı, ancak ve nihai olarak

<sup>29</sup> Romi Jain, "Taiwan Conundrum in US-China Relations", *India Quarterly*, Vol. 63, No. 3, July-September, 2007, pp. 168-187.

Tayvan Donanması'na katılan Kidd sınıfı muhripler ile bunlarda kullanılan SM-2 uzun menzilli hava savunma füzeleri ve açık deniz karakolunda Çin denizaltılarına karşı kullanılan P-3 uçakları Tayvan Donanması'nın kritik kabiliyet kazanımlarıdır.

21'inci yüzyılın başında Tayvan'da da ciddi bir milli sanayi ve teknoloji kullanımı ön plana çıkmış ve eski gemilerin kullanımına son verilmeye başlanmıştır. Bu reform süreci, son yıllarda Çin'in deniz yetki alanları üzerinden Güney Çin Denizi'ndeki yayılcı politikası ile Tayvan'ı olumsuz yönde etkilediği bir döneme denk gelmektedir. 2014'te ilk milli korvetini denize indiren Tayvan, uzun yıllardır kullandığı milli gemisavar füzeleri ve son dönemde geliştirdiği uzun menzilli hava savunma füzeleri ile Çin'e karşı dış göstermeye başlamıştır.<sup>30</sup> Özellikle Çin'in uçak gemilerine karşı "carrier killer" konseptinde geliştirilen bu milli korvet projesi, Güney Kore'deki benzer gemi ve füze teknolojisiyle beraber değerlendirildiğinde uluslararası arenada dikkat çekmektedir.<sup>31</sup> Tayvan'ın askeri gemi inşa sanayi geç de olsa son yıllarda ciddi bir ivme kazanmıştır. Çok önemli milli LPD amfibi taarruz gemisi projesi ile fırkateyn projelerinin de önümüzdeki günlerde tamamlanması beklenmektedir.

Günümüzde Tayvan, Güney Kore'nin geldiği noktaya henüz ulaşmasa da mevcut muharip gemi sayısı ve ateş gücüyle halihazırda dünyada etkin bir donanma olmayı başarmıştır. Özellikle uzun menzilli hava savunma ve gemisavar füzeleri ile ABD ve diğer müttefik donanmalarıyla birlikte çalışabilirliği oldukça gelişmiş olan Tayvan Donanması, Asya-Pasifik güçler dengesinde ABD'nin Çin'e karşı harekâtını destekleyecek şekilde bulunduğu coğrafyada önemli bir kuvvet çarpanı olarak göze çarpmaktadır.

## 2. Çin'e Karşı Uçak Gemisi Diplomasisi

Güney Kore'nin, donanmasıyla Asya-Pasifik güçler dengesinde Japonya'nın yanında yer aldığı ve hatta küresel olarak yükselen bir deniz gücü haline geldiği yukarıda belirtilmiştir. Bu güçler dengesinin konvansiyonel olmayan en kritik unsurları şüphesiz karadan ve denizaltıdan atılabilen nükleer balistik füzelerdir. Ancak bu topyekûn nükleer kaosu olmadığı bir ortamda, stratejik güç aktarımı ve gövde gösterisi anlamında caydırıcılık sağlayan yegâne unsur, on binlerce tonluk çelik diplomasisi olarak kullanılan uçak gemisidir.

Güney Kore de artık "uçak gemisi" devler liginde oynamak istediğini

30 US Naval Institute News Internet Sayfası, "Taiwan Navy Takes Delivery of First Stealth 'Carrier Killer' Corvette", <https://news.usni.org/2014/12/24/taiwan-navy-takes-delivery-first-stealth-carrier-killer-corvette> (Erişim Tarihi: 29.12.2020).

31 Business Insider Internet Sayfası, "Taiwan launches its first stealthy 'carrier killer' corvette as it strengthens its defenses against China", <https://www.businessinsider.com/taiwan-launches-first-carrier-killer-corvette-amid-tensions-with-china-2020-12> (Erişim Tarihi: 29.12.2020).

açıkça beyan ederek bu kabiliyetini ortaya koymuş, “Dokdo” sınıfı gemilerin inşası ile okyanus donanması anlamına gelen “Blue-Water Navy” statüsüne geçmiş ve bu durum Çin’in büyük tepkisine yol açmıştır.<sup>32</sup> Yaklaşık 200 m boy ve 20 bin ton ağırlığa sahip iki “Dokdo” sınıfı LPH amfibi taarruz gemilerini, ABD’nin F-35 dikey iniş/kalkış yapabilen uçakları ile donatarak hafif uçak gemisi fonksiyonları kazandırmak isteyen Güney Kore, bu sayede zaten dünya denizlerinde dolaşabilen donanmasına ayrıca okyanus ötesi stratejik güç aktarımı kabiliyetini de eklemiştir. Bunun ötesinde, ABD’nin müttefiki ve onun gemilerine ilave olarak iki uçak gemisi görev grubunun daha Asya-Pasifik alanında bulunması, bölgesel caydırıcılık anlamındadır ve güç dengelerini değiştirebilecek niteliktedir.

Dahası, yukarıda detaylı şekilde açıklandığı gibi Japonya’nın da benzer kapasite inşa programı zaten devam etmektedir.<sup>33</sup> Güney Kore ve Japonya’nın ortaya çıkardığı bu durum, ABD’nin halihazırda Japonya’da bulunan 7. Filo’sunda görev yapan; Yokosuka’daki “USS Reagan” uçak gemisi ile Sasebo’daki yeni hizmete girmiş ve F-35 konuşlandırılan “USS America” LHD amfibi taarruz gemisi görev gruplarına ilave olarak,<sup>34</sup> en az dört adet daha sabitkanat uçak harekâtı yapabilen görev grubunun yakın gelecekte Asya-Pasifik’te boy göstererek caydırıcılık sağlayacağı anlamına gelmektedir. Ayrıca Güney Kore’nin Ağustos 2020’de açıkladığı,<sup>35</sup> 2030’da hizmete almayı planladığı ve “LPX-I” olarak kabul ettiği “Dokdo” sınıfının devamı niteliğindeki F-35 konuşlanacak 40 bin tonluk “hafif uçak gemisi LPX-II” projesi, Japonya’nın yanında hızla yükselen bu deniz gücünün Asya-Pasifik’teki güçler dengesinde oynadığı rolün ciddiyetini bir defa daha dünyaya göstermiştir.<sup>36</sup>

Güçler dengesinin ABD ve müttefikleri lehine keskin bir şekilde değişmeye başlaması, bölgede uçak gemisi bulunduramayan Rusya Federasyonu’ndan ziyade şüphesiz Çin’i alarm durumuna geçirmekte ve gelecekte karşılaşılabilecek daha kötü durumlara karşı Çin’i kapasite inşasına hız vermeye zorlamaktadır. Sovyet menşeli ilk uçak gemisi “Liaoning’i (Varyag)” uzun yıllar süren

---

32 Yoji Koda, agm.

33 Forbes Internet Sayfası, “Japan’s Building Aircraft Carriers, China’s Thinking About Sinking Them”, <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2020/06/26/japans-building-aircraft-carriers-chinas-thinking-about-sinking-them/?sh=476177be16a0> (Erişim Tarihi: 22.12.2020).

34 Defense News Internet Sayfası, “US Navy upgrades more ships for the F-35 as the future of carriers remains in flux”, <https://www.defensenews.com/naval/2020/06/01/us-navy-upgrades-more-ships-for-the-f-35-as-the-future-of-carriers-remains-in-flux/> (Erişim Tarihi: 23.12.2020).

35 CNN Internet Sayfası, “As tensions rise in Asia Pacific, South Korea is building its first aircraft carrier ... complete with US-made fighter jets”, <https://edition.cnn.com/2020/08/12/asia/south-korea-aircraft-carrier-intl-hnk-scli/index.html> (Erişim Tarihi: 19.12.2020).

36 Naval Today Internet Sayfası, “Hyundai to design F-35B-capable amphibious assault ship for ROK Navy”, <https://www.navaltoday.com/2019/10/16/hyundai-to-design-f-35b-capable-amphibious-assault-ship-for-rok-navy/> (Erişim Tarihi: 28.12.2020).



modernizasyondan sonra 2012’de hizmete alabilen Çin, milli imkanlarla ürettiği benzer dizayn olan 2’nci uçak gemisi “Shandong’u” 2019’da hizmete sokmuş ve zaman geçirmeden de 2022’de bitecek şekilde tamamen milli 3’üncü uçak gemisinin inşasına başlamıştır. ABD’nin 11 uçak gemisi olarak sabitletiği donanma nükleer uçak gemisi (CVN) konsepti<sup>37</sup> kapsamında bulunan “Nimitz” ve “Ford” sınıfı uçak gemileri haricinde, dünya denizlerinde görebileceğimiz tek nükleer uçak gemisi Fransız “FS Charles de Gaulle’dür”. Ancak Çin, 4’üncü gemisi için nükleer takatli uçak gemisi inşa programının başlangıcını yaparak nükleer denizaltılardan sonra bu alanda varolacağını 2020’de dünyaya açıkça duyurmuştur.

Çin’in, ABD Donanması’nda görev yapan ve F-35 modernizasyonu uygulanmış “America” ve “Wasp” sınıfı LHD’lerine benzer bir LHD programı yürüttüğünü, bu kapsamda ilk geminin 2020’de hizmete girdiğini, 2’nci geminin tamamlanmak üzere olduğunu ve 2022’de bitecek şekilde 3’üncü geminin de inşasına başladığını ayrıca belirtmekte fayda bulunmaktadır. Çin’in LHD’lerinde helikopter ve İHA’lar haricinde ne tür hava araçları konuşlandıracağı ise şimdilik bilinmemektedir.

Güney Kore ve Japonya’nın ihtiraslı stratejik güç aktarımı kapasitesi inşa programlarına başladığı ve ABD’nin kendi yeni “hafif uçak gemisi” konseptinin ilk basamakları kapsamında<sup>38</sup> dünya çapındaki 11 uçak gemisine ilave olarak LHD’lerini de F-35 uçaklarıyla donattığı bu dönemde, Çin çok hızlı reaksiyon gösterebilmiştir. ABD’nin Asya-Pasifik alanında sabit bulundurduğu bir uçak gemisi ve hafif uçak gemisi sayılan bir LHD’sine ilave olarak, çok yakın gelecekte dört adet müttefik “hafif uçak gemisinin” daha sahaya inmesine karşılık olarak Çin; mevcut iki uçak gemisi ve bir LHD’sine ilave olarak yine çok yakın gelecekte hizmete girecek bir uçak gemisi ve iki LHD ile cevap vermiştir. Ancak ABD’nin Asya-Pasifik alanı içinde Hawaii’de konuşlu ve sürekli Hint Okyanusu’nda bulunan diğer iki uçak gemisi görev grubu ile LHD amfibi gemilerinin varlığı, ona bu dengede üstünlüğü kendi lehinde muhafaza etme olanağı tanımaktadır.

ABD’nin harp sahasında kendisini ispatlamış teknolojik üstünlüğe sahip olması, donanmasının ve benzer teknolojiyle donatılan veya bunu milli olarak geliştiren müttefiklerinin elini daha da sağlamlaştırmaktadır. Ayrıca Çin’in, 2012’de hizmete aldığı ilk uçak gemisi “Liaoning’i” 3 sene süren uçuş tecrübeleri sonunda harbe hazır hale getirebildiği dikkate alındığında, açık

37 Reuters Internet Sayfası “Navy to Gates: Yes, we need 11 aircraft carriers”, <https://www.reuters.com/article/us-navy-usa-carriers-idUSTRE6460AN20100507> (Erişim Tarihi: 14.12.2020).

38 US Naval Institute News Internet Sayfası “Marines Test ‘Lightning Carrier’ Concept, Control 13 F-35Bs from Multiple Amphibs”, <https://news.usni.org/2019/10/23/marines-test-lightning-carrier-concept-control-13-f-35bs-from-multiple-amphibs> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

deniz sabit-kanat uçak harekâtı konusunda ABD'ye göre tecrübesiz oluşu ve LHD hava aracı teknolojisinin belirsizliği, ABD ve müttefikleri lehine birer avantajdır. Belirtmekte fayda olan başka bir konu ise; uçak gemisinden beklenti olarak ABD'nin CVN'lerini kabul etmek gerekirse, Çin'in uçak gemisinin CVN ile karşılaştırıldığında denge için zaten yetersiz olduğu, benzer olarak Güney Kore ve Japon donanmalarının gerçekleştireceği hafif uçak gemisi projelerinin de kapasite olarak CVN'in oldukça altında olduğudur. Ancak yine de Asya-Pasifik güçler dengesinde, Çin'in yıllar süren modernizasyon ve üç yıl süren uçuş tecrübelerinden sonra 2015'te tam performans ile faaliyete geçirdiği ilk uçak gemisi hamlesine kısa süre sonra ABD'nin yanında Japonya ve Güney Kore'den ardı ardına cevaplar gelmesi dikkat çekmektedir.

Yine de kabul etmek gerekir ki Çin, 2020'li yıllara girerken tesadüf olması mümkün olmayan bir şekilde ABD'nin dünya denizlerinde kurduğu uçak gemisi hakimiyetine kafa tutar nitelikte bir stratejik gemi ve kapasite inşa programına başlamıştır. Bu büyük gemilerinin ABD uçak gemisi görev gruplarına karşı savunmasını; dev 13 bin tonluk "Type 055" muhrip programı, seri olarak ürettiği muhrip ve firkateynler ile "carrier killer" füzeler taşıyan çok sayıda bot gibi birçok platformla desteklemektedir.<sup>39</sup> Asya-Pasifik güçler dengesinde Çin ve ABD arasındaki bu hamle ve karşı-hamle silahlanma yarışı şüphesiz Çin'in hemen yanı başındaki Güney Kore ve Japonya'ya hiç de küçümsenemeyecek bir tehdit oluşturmaktadır. Bununla beraber, son yıllarda tamamladığı ve yakın gelecekte gerçekleştireceği projeleriyle Çin'in, zaten Afrika kıtası gibi göz diktiği coğrafyalara stratejik güç aktarımı kabiliyetini geliştirmek için başlamış olduğu programlarına, Asya-Pasifik'te ABD ve müttefiklerinin kendi lehine değiştirdiği dengeyi düzeltmek için hız vermek durumunda kaldığını söylemek doğru olacaktır.

Son olarak, bu makalenin maksadına uygun olarak belirtmek gerekir ki; Güney Kore Donanması'nın, Çin'in bu büyük hamlelerine karşılık veren geçirdiği büyük teknolojik devrim ve sadece "Dokdo" sınıfı hafif uçak gemileriyle değil topyekûn milli teknolojiyle donatılmış gemileriyle ulaştığı seviye, Asya-Pasifik'te Japonya'nın gerisinde iken artık yanında yükselen bir deniz gücü olması açısından oldukça önem arz etmektedir.<sup>40</sup>

### 3. Güney Kore Donanması; Uzak Doğu'nun Yükselen Deniz Gücü

Asya-Pasifik güçler dengesinde Japonya'nın yanında yükselen bir deniz gücü olan Güney Kore Donanması 2000'li yıllardan itibaren büyük tonajlı gemiler inşa etmeye başlamış, "ROKS Dokdo" ve "KDX-III" sınıfı muhriplerin hizmete girmesiyle "Blue Water Navy" yani okyanus veya açık

<sup>39</sup> The Diplomat Internet Sayfası, "Hints of Chinese Naval Procurement Plans in the 2020s", <https://thediplomat.com/2020/12/hints-of-chinese-naval-ambitions-in-the-2020s/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

<sup>40</sup> Yoji Koda, agm.

deniz donanması olmuştur. Havadan Bağımsız Tahrik (HBT) teknolojili denizaltıları, ABD'nin Aegis sistemi ile donatılmış "KDX-III" sınıfı muhripler en önemli projelerindendir. Ayrıca halihazırda tamamıyla milli uçak gemisi, denizaltı, muhrip, fırkateyn ve amfibi gemi projeleri başlamış bulunmaktadır.

Güney Kore Donanması bugün; 30 bin kişilik modern deniz piyade kuvveti dahil 70 bin personeli, 20 denizaltısı, toplam 38 muhrip, fırkateyn ve korveti, hafif uçak gemisi olarak sınıflandırılacak 2 amfibi taarruz gemisi (LPH), 8 LST ve 80'in üzerinde deniz hava vasıtası ile dünyanın 8'inci, kimilerine göre ise 6'ncı büyük donanmasıdır.<sup>41</sup> Burada belirtmek lazım ki "Dokdo" sınıfının yanında şüphesiz öne çıkan "KDX" serisi muhrip projeleridir. "KDX-III" muhripleri, Aegis sistemi ve buna entegre SM-2 ve yakında temin edilecek SM-3 füzeleri ile Kuzey Kore'nin balistik füze tehdidine karşı Güney Kore'nin savunma şemsiyesinin en önemli parçalarından biridir.

Kuruluşlarından itibaren günümüze kadar, Kuzey ve Güney Kore arasında karşılıklı gemi kayıplarına kadar varan çok sayıda ufak çaplı çatışma yaşanmıştır. Bunların hatırlaması en kolay olanı, 2010 yılında muhtemel Kuzey Kore torpidosuyla batırılan Güney Kore korvetidir. Kuzey Kore tehdidinin ne kadar gerçek olduğunu sürekli akıllarında tutmak zorunda kalan Güney Kore Donanması için caydırıcılık ve gerektiğinde sağlayabileceği ateş gücü ana prensipler olmuştur. Bu yolda yılmadan müthiş bir hızla ne kadar çalıştıklarını, başta hemen yanlarındaki küresel süper güç Çin olmak üzere tüm dünyaya sergilemektedirler. Okyanus donanması olarak dünya denizlerinde harekât kabiliyetini her fırsatta gösteren Güney Kore Donanması'nın en akılda kalan faaliyetlerinin başında Hint Okyanusu'nda gerçekleştirdiği muhtelif korsanlıkla mücadele hareketleri gelmektedir.<sup>42</sup> Güney Kore Donanması, 2018'de 3'üncüsü olacak şekilde 1998'den itibaren her 10 yılda bir düzenlediği "International Fleet Review" tören geçişi ile bu seremoniye katılan tüm üst düzey konuklar, gözlemci personel ve katılımcı gemilere donanmasının gücünü adeta şov yaparak göstermektedir.<sup>43</sup>

Güney Kore Donanması'nın Asya-Pasifik'in ve dünyanın yükselen bir deniz gücü haline gelmesinde, özellikle ABD'den teknoloji transferinin yanı sıra en önemli bileşenin milli teknoloji ve sanayi gelişimi olduğunu belirtmek lazım. 1970'lerde başlayan kendi kendine yetebilen milli savunma kabiliyeti stratejisi, yerli hücum bot ve korvetlerin inşasıyla başlamıştır. 1980'de ilk

41 Republic of Korea Navy Internet Sayfası, <http://www.navy.mil.kr/mbshome/mbs/eng/index.do> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

42 The Korea Times Internet Sayfası, "Navy's anti-piracy unit marks 10th anniversary", [http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2019/04/205\\_265252.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2019/04/205_265252.html) (Erişim Tarihi: 28.12.2020).

43 Wikipedia Internet Sayfası, "Republic of Korea Navy", [https://en.wikipedia.org/wiki/Republic\\_of\\_Korea\\_Navy](https://en.wikipedia.org/wiki/Republic_of_Korea_Navy) (Erişim Tarihi: 07.12.2020).

milli fırkateynleri olan “ROKS Ulsan” hizmete girmiş, sonrasında muhtelif tip ve boyutlarda gemilerle hem askeri gemi inşa sanayi hem de askeri teknoloji geliştirme dönemi hız kazanmıştır. 1990'lara gelindiğinde Güney Kore Donanması, okyanusta harekât yapabilen ve deniz ticaret yollarının korunmasına yönelik gemiler inşa etmeye başlayarak kıyı donanmasından çok daha öte bir donanma haline geldiğini tüm dünyaya göstermiştir. 21'inci yüzyıla girerken, “Navy Vision 2020” stratejisini belirleyen Güney Kore'nin hedefinde hafif uçak gemileri ve balistik füze denizaltıları bulunmaktaydı.<sup>44</sup>

1990'larda, Almanya'dan teknoloji transferi ile tamamı Güney Kore'de üretilen yeni tip dizel-elektrik denizaltılar hizmete girmeye başlamıştır. 1998 yılında hizmete giren ve kendi hava savunmasını yapabilen “KDX-I” projesinin ilk muhribinden başlayacak şekilde, eski ABD muhripleri yerini milli ve dönemin iyi sensör ve silahlarına sahip gemilerine bırakmaya başlamıştır. Deniz hava filosunu, ABD'nin desteğiyle Çin denizaltılarına karşı P-3 karakol uçaklarıyla donatan Güney Kore Donanması, 1990'ların sonuna gelindiğinde Çin başta olmak üzere bütün gözleri üzerine çekmiştir. 2003'ten itibaren, SM-2 hava savunma füzesine sahip ve 5 bin ton seviyesindeki “KDX-II” sınıfı muhripler hizmete girmiş, bu gemiler Kuzey Kore ve Çin'e karşı Sarı Deniz, Japon Denizi ve Doğu Çin Denizi'nde “oyun değiştirici (game changer)” olmaya başlamıştır. ABD'nin SM-2 uzun menzilli hava savunma füzelerini Güney Kore ve müttefiklerine vermesiyle; Çin'in gemisavar füzelerine karşı artık sadece kendi savunmasını değil bölge hava savunmasını da yapabilen çok sayıda muhrip Asya-Pasifik harekât alanına yayılmaya başlamıştır. Bu aynı zamanda, Çin'in stratejik bombardıman uçaklarının bu füzelerin tehdidi sebebiyle Japon adalarını rahatça etki altına alamayacağı anlamına gelmektedir.

2007'de, esasen helikopter gemisi olan doklu amfibi taarruz gemisi “ROKS Dokdo'nun” hizmete girmesiyle, Güney Kore Donanması Çin'e karşı artık başka bir kategoriye evrim geçirdiğini gösteriyordu. 2000'lerde gelişmeler ardı ardına gelmiştir. 2007'de ilk HBT'li denizaltılarını hizmete alan Güney Kore Donanması, bugün Japonya'nın hemen ardından dünyanın en modern ve büyük 2'nci dizel-elektrik denizaltı filosuna sahibi olmasının ilk adımını atmıştır. HBT'li denizaltılarına bugün milli seyir füzesi imkânı kazandırıldığı da değerlendirilmektedir.

2008'de, Güney Kore Donanması'nda ateş gücü anlamında gerçek bir “game changer” olarak devrim yaratan “KDX-III sınıfı ROKS Sejong the Great” hizmete alınmıştır. 11 bin tonluk deplasmanıyla ABD ve Japon muadillerinden bile daha büyük olan “KDX-III” sınıfı muhripler, 128 hücreli VLS silah

<sup>44</sup> Wikipedia İnternet Sayfası, “Republic of Korea Navy”, [https://en.wikipedia.org/wiki/Republic\\_of\\_Korea\\_Navy](https://en.wikipedia.org/wiki/Republic_of_Korea_Navy) (Erişim Tarihi: 7.12.2020).

kapasitesi açısından bu gemilerden çok daha geniştir.<sup>45</sup> Yıllar önce “Arleigh Burke” sınıfı muhriplerle eş zamanlı ve benzer teknolojiye inşa edilen Japon “Kongo” sınıfı muhriplerden sonra; 2007-2008’e gelindiğinde ABD, “Atago” ve “KDX-III” sınıfı muhriplerin inşasına verdiği teknolojik destekle Asya-Pasifik harekât alanında kendi muhrip ve kruvazörleri ilave olarak eş değerde gemi sayısını önemli ölçüde artırmış olmayı hedeflemiştir. Bu bağlamda “KDX-III” sınıfı muhripler, devasa boyutları, Aegis muharebe sistemi ve SPY-1 radarı gibi bileşenleri ile SM-2 hava savunma ve yakında temin edilecek SM-3 anti-balistik füze kabiliyetleriyle korkutucu bir platform olarak öne çıkmaktadır.<sup>46</sup> Güney Kore, Japonya ve ABD’ye ait gelişmiş ve büyük muharip gemiler ile genel özellikleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.



Resim-1: ROKS Dokdo<sup>47</sup>

45 Military Today Internet Sayfası, “Sejong the Great Class Guided Missile Destroyer”, [http://www.military-today.com/navy/sejong\\_the\\_great\\_class.htm](http://www.military-today.com/navy/sejong_the_great_class.htm) (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

46 Defense Industry Daily Internet Sayfası, “Korea’s KDX-III AEGIS Destroyers”, <https://www.defenseindustrydaily.com/drs-wins-multiplexing-contract-for-korean-aegis-destroyers-0431/> (Erişim Tarihi: 29.12.2020).

47 [http://toyforgorden.blogspot.com/2019/06/blog-post\\_26.html](http://toyforgorden.blogspot.com/2019/06/blog-post_26.html)

Ülke	Gemi Sınıfı	Gemi Sayısı	İlk Gemi Hizmete Giriş	Tam Deplasman (Ton)	Ana Silahlar
Güney Kore	KDX-III Sınıfı Muhrip	3+3	2008	11000	SSM: SSM-700K VLS: 128 Hücre SAM: SM-2, SM-3 Seyir: Hyunmoo III
	KDX-II Sınıfı Muhrip	6	2003	6500	SSM: Harpoon VLS: 32 Hücre SAM: SM-2 Seyir: Hyunmoo III
Japonya	Maya Sınıfı Muhrip	2+2	2020	10500	SSM: Type 17 VLS: 96 Hücre SAM: SM-2, SM-3, SM-6
	Atago Sınıfı Muhrip	2	2007	10000	SSM: Type 90 VLS: 96 Hücre SAM: SM-2, SM-3
	Kongo Sınıfı Muhrip	4	1993	9500	SSM: Harpoon VLS: 90 Hücre SAM: SM-2, SM-3
ABD	Ticonderoga Sınıfı Kruvazör	22	1986	9800	SSM: Harpoon VLS: 122 Hücre SAM: SM-2, SM-3, SM-6 Seyir: Tomahawk
	Arleigh Burke Sınıfı Muhrip	71+6+12	1991	9700	SSM: Harpoon VLS: 96 Hücre SAM: SM-2, SM-3, SM-6 Seyir: Tomahawk

Tablo-1: Güney Kore, Japonya ve ABD'ye Ait Gelişmiş Muharip Gemiler<sup>48</sup> ve Genel Özellikleri

48 Tablodaki Veriler Muhtelif İnternet Açık Kaynaklarından Derlenmiştir.

Son döneme baktığımızda; yaşı ilerleyen yerli korvet ve fırkateynlerini “Incheon” sınıfı fırkateynlerle değiştiren Güney Kore, 2018’den itibaren “Daegu” sınıfı fırkateynlerini hizmete almaya başlamıştır. 2014-2018 yılları arasında “ROKS Dokdo’nun” yanında stratejik güç aktarımını destekleyebilecek dört LST tipi gemiyi hizmete alan Güney Kore Donanması,<sup>49</sup> 2020’de “Dokdo” sınıfının ikinci gemisi olan “ROKS Marado’yu” hizmete almıştır.<sup>50</sup> Gelecekteki 40 bin tonluk yeni “hafif uçak gemisi LPX-II” projesi de dikkate alındığında, Güney Kore Donanması halihazırda 200 m tam uçuş platformlu iki potansiyel uçak gemisi, 4 LST ve 12 KDX sınıfı muhribyle stratejik güç aktarımı yapabilen gerçek anlamda bir okyanus donanması haline gelmiştir. Ayrıca, ABD’nin modern P-8 karakol uçaklarından satın alarak deniz hava filosunun kabiliyetlerini iyice artırmayı hedeflemektedir.<sup>51</sup>

Bir stratejik vizyon olarak bakıldığında, 2019’da yayımlanan “Navy Vision 2045” stratejisi ile Güney Kore Donanması’nın yakın ve orta vadede bilgi teknolojileriyle donatılmış “Smart Navy” olacağı sinyallerinin verildiğini belirtmekte fayda vardır.<sup>52</sup> Güney Kore, Alman lisansı ile ürettiği modern denizaltılarına, 2016’da başlattığı “KSS-III” projesi ile çok yakında tamamen milli olarak ürettiği yeni denizaltılarını ekleyecektir. Kuzey Kore’nin denizaltı balistik füze kabiliyetine karşılık olarak bu denizaltılarında dikey lançerden milli balistik füzelerinin fırlatılması planlanmaktadır.<sup>53</sup>

Güney Kore, sayısı 12 olan KDX muhriplerine “KDX-III” sınıfının devamı olarak ve daha fazla ateş gücüne sahip üç muhrip daha eklemeyi planlamaktadır.<sup>54</sup> Ayrıca 6 bin ton sınıfındaki yeni “KDDX” muhrip projesini de stratejik planına almış bulunmaktadır.<sup>55</sup> 2016 itibarıyla hizmete

49 Wikipedia Internet Sayfası, “List of Active Republic of Korea Navy Ships”, [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_active\\_Republic\\_of\\_Korea\\_Navy\\_ships](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_active_Republic_of_Korea_Navy_ships) (Erişim Tarihi: 27.12.2020).

50 Defense News Internet Sayfası, “South Korea changes mission for its newly launched assault ship”, <https://www.defensenews.com/global/asia-pacific/2018/05/21/south-korea-changes-mission-for-its-newly-launched-assault-ship/> (Erişim Tarihi: 21.12.2020).

51 Naval Today Internet Sayfası, “US clears sale of MK 54 torpedoes for South Korean P-8As”, <https://www.navaltoday.com/2019/08/29/us-clears-sale-of-mk-54-torpedoes-for-south-korean-p-8as/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

52 Naval News Internet Sayfası “South Korea Starts Bidding Process For ROK Navy’s KDDX Future Destroyer”, <https://www.navalnews.com/naval-news/2020/06/south-korea-starts-bidding-process-for-rok-navys-kddx-future-destroyer/> (Erişim Tarihi: 19.12.2020).

53 Naval Today Internet Sayfası, “South Korea launches 2nd KSS-III submarine”, <https://www.navaltoday.com/2020/11/16/south-korea-launches-2nd-kss-iii-submarine/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

54 Navy Recognition Internet Sayfası, “ROK(Republic of Korea) Navy to increase KDX-III Aegis destroyers to six by 2027”, <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2013-news/december-2013-navy-naval-forces-maritime-industry-technology-security-global-news/1413-rok-republic-of-korea-navy-to-increase-kdx-iii-aegis-destroyers-to-six-by-2027-.html> (Erişim Tarihi: 18.12.2020).

55 Naval News Internet Sayfası “South Korea Starts Bidding Process For ROK Navy’s KDDX Future Destroyer”, <https://www.navalnews.com/naval-news/2020/06/south-korea-starts-bidding-process-for-rok-navys-kddx-future-destroyer/>

giren 6 “Incheon” sınıfı fırkateynin devamında 2018’den itibaren 8 “Daegu” sınıfı fırkateyn hizmete alınmaya başlanmıştır. Milli gemisavar füzeleri ile donatılmış modern hücum bot filosuna 2018 itibarıyla 18 gemi katan Güney Kore, ikinci safhada 34 bottan oluşan paketi 2017’den itibaren hizmete almaya başlamıştır. Burada öne çıkan husus milli gemisavar füzelerine sahip çok sayıda botun hangi deniz harekât konseptine istinaden inşa edildiğidir. Çin’in ABD uçak gemilerine karşı geliştirdiği “carrier killer” konseptinin bir benzeri olarak, Çin’in sayısı artan uçak gemilerine karşı Güney Kore, ABD’nin de tam desteğiyle “patrol killer” füze botlarıyla cevap verdiği görülmektedir.<sup>56</sup>

Son olarak belirtmekte fayda görülen bir diğer husus da Güney Kore’nin KDX-II/III sınıfı muhrip ve Incheon/Daegu sınıfı fırkateynlerinde kullanılmaya başlanan milli seyir ve hava savunma füzeleri ile hücum botları dahil kullanılan gemisavar füzeleri çok önemli imkân ve kabiliyetleri arasındadır. Milli hava savunma füzesi de geliştiren Güney Kore Donanması’nın, milli taarruz uçağı gibi diğer kuvvetlerin projeleriyle müşterek olarak harbe hazırlık seviyesi yüksek seviyeye ulaşmıştır.<sup>57</sup>

### Sonuç

Güney Kore Donanması, Japon Donanması’nın 1990’larda yakaladığı ivmeyi 2000’lerde yakalayabilmiştir. Ancak şu anki bulunduğu yer itibarıyla Güney Kore’nin çok hızlı bir yükseliş gösterdiğini belirtmek ve bu bağlamda gelişiminin Japonya’ya kıyasla daha etkileyici olduğunu söylemek gerekir. Güney Kore Donanması’nın milli sanayi ve teknoloji devrimiyle kısa sürede Asya-Pasifik alanında ulaşmış olduğu seviye, Japonya’nın yanında adeta devleşerek yükselmesi ve bu coğrafyadaki güçler dengesinde ABD’nin başını çektiği müttefikliğe çok önemli katkılar yapması sebebiyle takdire şayandır.

Yanı başındaki potansiyel Kuzey Kore tehdidine rağmen ve buna karşı; Güney Kore’nin ülke olarak ulaştığı ekonomi ve refah seviyesi ile modern ordusu ve donanmasının durumu, sadece Asya’da değil tüm dünyada gelişmekte olan ülkeler için model olmuştur. Japonya ile inişli-çıkışlı ilişkisine rağmen onun yanında hızla yükselen Güney Kore, 21’inci yüzyıla girdikten kısa süre sonra dünyanın süper güçlerinden biri olmaya başaran Çin’in muazzam potansiyeline karşı ABD önderliğinde güçler dengesinde önemli bir aktör olarak yerini almıştır. ABD’ye rakip şekilde Çin’in küresel süper güç olarak uçak gemisi yarışına çok hızlı girmesi karşısında, 2017’den itibaren

---

kddx-future-destroyer/ (Erişim Tarihi: 23.12.2020).

<sup>56</sup> Naval Today Internet Sayfası, “South Korea orders four additional PKX-B patrol boats”, <https://www.navaltoday.com/2019/10/31/south-korea-orders-four-additional-pkx-b-patrol-boats/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

<sup>57</sup> Jane’s 360 Internet Sayfası, “South Korea to deploy K-SAAM on second Dokdo class”, <https://web.archive.org/web/20180528125223/http://www.janes.com/article/80340/south-korea-to-deploy-k-saam-on-second-dokdo-class> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).



Japonya ve Güney Kore'nin tam platformlu gemilerini hafif uçak gemisine dönüştürme konusundaki art arda kararları güçler dengesinde ABD'den yana olan ibrenin değişmeden kalmasına imkân sağlamıştır.

ABD'den transfer ettiği Aegis muharebe sisteminin ardından son yıllarda; Çin ve Kuzey Kore'nin balistik füze tehdidine karşı müttefikleriyle entegre olan BMD teknolojisi ile SM-3 füzesini gemilerine uygulamaya başlayan Güney Kore, yerli askeri gemi inşa sanayisine ilave olarak milli gemisavar, seyir ve hava savunma füzeleriyle de Uzak Doğu'nun bir deniz gücü olarak tam anlamıyla devrim geçirdiğini adeta tüm dünyaya göstermiştir. Bugün, hafif uçak gemisine dönüştürdüğü ve F-35 konuşlandırılacak Dokdo sınıfı gemileri, devasa boyutları ve yüksek silah kapasitesiyle KDX-III sınıfı muhripleri, milli HBT'li denizaltıları ve diğer milli gemi projeleriyle Kore Cumhuriyeti Donanması, Asya-Pasifik güçler dengesinde Japonya'nın yanında yükselen bir deniz gücü olarak hak ettiği yerini almıştır.

#### **Kaynakça**

##### **Makaleler**

GOO, Young-Wan, vd., "Military Alliances and Reality of Regional Integration: Japan, South Korea, the US vs. China, North Korea", Journal of Economic Integration, Vol. 29, No. 2, June 2014, pp. 329-342.

HU, Weixing, "The United States, China, and the Indo-Pacific Strategy: The Rise and Return of Strategic Competition", China Review, Vol. 20, No. 3, Special Issue: State-Society Relations in China's State-Led Digitalization: Progress and Prospects, August 2020, pp. 127-142.

JAIN, Romi, "Taiwan Conundrum in US-China Relations", India Quarterly, Vol. 63, No. 3, July-September, 2007, pp. 168-187.

KODA, Yoji "The Emerging Republic of Korea Navy, A Japanese Perspective", Naval War College Review, Spring 2010, Vol. 63, No. 2, pp. 13-34, <https://web.archive.org/web/20160305191216/https://www.usnwc.edu/getattachment/c54ee0a4-987f-4a66-800e-cf88de9381d1/The-Emerging-Republic-of-Korea-Navy--A-Japanese-Pe.aspx> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

##### **Raporlar**

MADEIRA, Jonathan, vd., "Nuclear Arsenals of the U.S., Russia, and China", American Security Project, September, 2020.

"2020 Country Brief: North Korea", Research Report, Third Way, September 17, 2020.

##### **İnternet Kaynakları**

Bloomberg İnternet Sayfası, "Japan's Biggest Warship Since World War II Enters Service", <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-25/japan-s-biggest-warship-since-world-war-ii-enters-service> (Erişim Tarihi: 28.12.2020).

Breaking Defense İnternet Sayfası, "Chinese Missiles Can Wipe Out US Bases In Japan: Aegis, THAAD Can Stop Em", <https://breakingdefense.com/2017/06/chinese-missiles-can-wipe-out-us-bases-in-japan-aegis-thaad-can-stop-em/> (Erişim Tarihi: 28.12.2020).

Business Insider İnternet Sayfası, "Taiwan launches its first stealthy 'carrier killer' corvette as it strengthens its defenses against China", <https://www.businessinsider.com/taiwan-launches-first-carrier-killer-corvette-amid-tensions-with-china-2020-12> (Erişim Tarihi: 29.12.2020).

CNN İnternet Sayfası, "As tensions rise in Asia Pacific, South Korea is building its first aircraft

carrier ... complete with US-made fighter jets”, <https://edition.cnn.com/2020/08/12/asia/south-korea-aircraft-carrier-intl-hnk-scli/index.html> (Erişim Tarihi: 19.12.2020).

Defense Industry Daily Internet Sayfası, “Korea’s KDX-III AEGIS Destroyers”, <https://www.defenseindustrydaily.com/drs-wins-multiplexing-contract-for-korean-aegis-destroyers-0431/> (Erişim Tarihi: 29.12.2020).

Defense News Internet Sayfası, “South Korea changes mission for its newly launched assault ship”, <https://www.defensenews.com/global/asia-pacific/2018/05/21/south-korea-changes-mission-for-its-newly-launched-assault-ship/> (Erişim Tarihi: 21.12.2020).

Defense News Internet Sayfası “US Navy upgrades more ships for the F-35 as the future of carriers remains in flux”, <https://www.defensenews.com/naval/2020/06/01/us-navy-upgrades-more-ships-for-the-f-35-as-the-future-of-carriers-remains-in-flux/> (Erişim Tarihi: 23.12.2020).

The Diplomat Internet Sayfası, “Hints of Chinese Naval Procurement Plans in the 2020s”, <https://thediplomat.com/2020/12/hints-of-chinese-naval-ambitions-in-the-2020s/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

Forbes Internet Sayfası, “Japan’s Building Aircraft Carriers, China’s Thinking About Sinking Them”, <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2020/06/26/japans-building-aircraft-carriers-chinas-thinking-about-sinking-them/?sh=476177be16a0> (Erişim Tarihi: 22.12.2020).

History Internet Sayfası, “American troops arrive in Korea to partition the country”, <https://www.history.com/this-day-in-history/american-troops-arrive-in-korea-to-partition-the-country> (Erişim Tarihi: 5.12.2020).

History Internet Sayfası, “The Korean War Hasn’t Officially Ended. One Reason: POWs”, <https://www.history.com/news/korean-war-peace-treaty-pows> (Erişim Tarihi: 6.12.2020).

History Internet Sayfası, “U.S. Pacific Command Admiral: U.S. Has “No Desire” For New Military Bases In The Asia-Pacific Theater”, <https://www.history.com/news/korean-war-peace-treaty-pows> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

Jane’s 360 Internet Sayfası, “South Korea to deploy K-SAAM on second Dokdo class”, <https://web.archive.org/web/20180528125223/http://www.janes.com/article/80340/south-korea-to-deploy-k-saam-on-second-dokdo-class> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

The Japan Times Internet Sayfası, “Japan launches next-generation destroyer carrying latest version of the Aegis anti-missile system”, <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/07/30/national/politics-diplomacy/japan-launches-next-generation-destroyer-carrying-latest-version-aegis-anti-missile-system/> (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

The Korea Herald Internet Sayfası, “Korean lawmakers adopt resolution calling on Japan not to use rising sun flag”, <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20120829001376&cpv=0> (Erişim Tarihi: 13.12.2020).

The Korea Times Internet Sayfası, “Navy’s anti-piracy unit marks 10th anniversary”, [http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2019/04/205\\_265252.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2019/04/205_265252.html) (Erişim Tarihi: 28.12.2020).

Military Today Internet Sayfası, “Sejong the Great Class Guided Missile Destroyer”, [http://www.military-today.com/navy/sejong\\_the\\_great\\_class.htm](http://www.military-today.com/navy/sejong_the_great_class.htm) (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

Military Today Internet Sayfası, “Top 10 Navies in the World”, [http://www.military-today.com/navy/top\\_10\\_navies.htm](http://www.military-today.com/navy/top_10_navies.htm) (Erişim Tarihi: 5.12.2020).

Missile Defense Agency Internet Sayfası, “Aegis Ballistic Missile Defense”, [https://web.archive.org/web/20140125154343/http://www.mda.mil/system/aegis\\_bmd.html](https://web.archive.org/web/20140125154343/http://www.mda.mil/system/aegis_bmd.html) (Erişim Tarihi: 18.12.2020).

US Naval Institute News Internet Sayfası, “Marines Test ‘Lightning Carrier’ Concept, Control

13 F-35Bs from Multiple Amphibs”, <https://news.usni.org/2019/10/23/marines-test-lightning-carrier-concept-control-13-f-35bs-from-multiple-amphibs> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

US Naval Institute News Internet Sayfası, “South Korea Wants BMD Capability for Guided Missile Destroyers”, <https://news.usni.org/2016/08/15/report-south-korea-wants-bmd-capability-guided-missile-destroyers> (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

US Naval Institute News Internet Sayfası, “Taiwan Navy Takes Delivery of First Stealth ‘Carrier Killer’ Corvette”, <https://news.usni.org/2014/12/24/taiwan-navy-takes-delivery-first-stealth-carrier-killer-corvette> (Erişim Tarihi: 29.12.2020).

Naval News Internet Sayfası, “South Korea Officially Starts LPX-II Aircraft Carrier Program”, <https://www.navalnews.com/naval-news/2021/01/south-korea-officially-starts-lpx-ii-aircraft-carrier-program/> (Erişim Tarihi: 30.12.2020).

Naval News Internet Sayfası “South Korea Starts Bidding Process For ROK Navy’s KDDX Future Destroyer”, <https://www.navalnews.com/naval-news/2020/06/south-korea-starts-bidding-process-for-rok-navys-kddx-future-destroyer/> (Erişim Tarihi: 23.12.2020).

Naval News Internet Sayfası, “USMC To Fly First F-35B From Japan’s Izumo-Class Aircraft Carriers”, <https://www.navalnews.com/naval-news/2019/08/usmc-to-first-fly-f-35b-from-japans-izumo-class-aircraft-carriers/> (Erişim Tarihi: 26.12.2020).

Navy Recognition Internet Sayfası, “22DDH Izumo Class Helicopter Destroyer Carrier”, [http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=c82](http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&view=article&id=c82) (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

Navy Recognition Internet Sayfası, “ROK(Republic of Korea) Navy to increase KDX-III Aegis destroyers to six by 2027”, <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2013-news/december-2013-navy-naval-forces-maritime-industry-technology-security-global-news/1413-rok-republic-of-korea-navy-to-increase-kdx-iii-aegis-destroyers-to-six-by-2027-.html> (Erişim Tarihi: 18.12.2020).

Naval Today Internet Sayfası, “Hyundai to design F-35B-capable amphibious assault ship for ROK Navy”, <https://www.navaltoday.com/2019/10/16/hyundai-to-design-f-35b-capable-amphibious-assault-ship-for-rok-navy/> (Erişim Tarihi: 28.12.2020).

Naval Today Internet Sayfası, “South Korea launches 2nd KSS-III submarine”, <https://www.navaltoday.com/2020/11/16/south-korea-launches-2nd-kss-iii-submarine/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

Naval Today Internet Sayfası, “South Korea orders four additional PKX-B patrol boats”, <https://www.navaltoday.com/2019/10/31/south-korea-orders-four-additional-pkx-b-patrol-boats/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

Naval Today Internet Sayfası, “US clears sale of MK 54 torpedoes for South Korean P-8As”, <https://www.navaltoday.com/2019/08/29/us-clears-sale-of-mk-54-torpedoes-for-south-korean-p-8as/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

New Atlas Internet Sayfası, “First succesful Japanese test for the Aegis Ballistic Missile Defense System”, <https://newatlas.com/japanese-test-aegis-ballistic-missile-defense/8532/> (Erişim Tarihi: 25.12.2020).

Republic of Korea Navy Internet Sayfası, <http://www.navy.mil.kr/mbs/home/mbs/eng/index.do> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

Reuters Internet Sayfası, “Navy to Gates: Yes, we need 11 aircraft carriers”, <https://www.reuters.com/article/us-navy-usa-carriers-idUSTRE6460AN20100507> (Erişim Tarihi: 14.12.2020).

Strategy Page Internet Sayfası, “Naval Air: Japan’s Secret Aircraft Carriers”, <https://www.>

strategypage.com/htm/htnavai/articles/20070825.aspx (Erişim Tarihi: 27.12.2020).

The Transnational Institute Internet Sayfası, “US Bases and Empire: Global Perspectives on the Asia Pacific”, <https://www.tni.org/en/article/us-bases-and-empire-global-perspectives-on-the-asia-pacific> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

Voice of America Internet Sayfası, “Japan to Buy More Stealth Jets, Radar to Counter China, Russia”, <https://www.voanews.com/east-asia-pacific/japan-buy-more-stealth-jets-radar-counter-china-russia> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

Voice of America Internet Sayfası, “Japanese Prime Minister Wishes to Change Constitution to Create Military Forces”, <https://learningenglish.voanews.com/a/japanese-prime-minister-wishes-to-change-constitution-to-create-military-force/4570258.html> (Erişim Tarihi: 19.12.2020).

Wikipedia Internet Sayfası, “Aegis Combat System”, [https://en.wikipedia.org/wiki/Aegis\\_Combat\\_System#cite\\_note-6](https://en.wikipedia.org/wiki/Aegis_Combat_System#cite_note-6) (Erişim Tarihi: 17.12.2020).

Wikipedia Internet Sayfası, “List of Active Japan Maritime Self-Defense Force Ships”, [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_active\\_Japan\\_Maritime\\_Self-Defense\\_Force\\_ships#cite\\_note\\_readdailynews-10](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_active_Japan_Maritime_Self-Defense_Force_ships#cite_note_readdailynews-10) (Erişim Tarihi: 27.12.2020).

Wikipedia Internet Sayfası, “List of Active Republic of Korea Navy Ships”, [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_active\\_Republic\\_of\\_Korea\\_Navy\\_ships](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_active_Republic_of_Korea_Navy_ships) (Erişim Tarihi: 27.12.2020).

Wikipedia Internet Sayfası, “Republic of Korea Navy”, [https://en.wikipedia.org/wiki/Republic\\_of\\_Korea\\_Navy](https://en.wikipedia.org/wiki/Republic_of_Korea_Navy) (Erişim Tarihi: 07.12.2020).

[http://toyforgorden.blogspot.com/2019/06/blog-post\\_26.html](http://toyforgorden.blogspot.com/2019/06/blog-post_26.html) (Erişim Tarihi: 20. 11.2021).



■ Bahadır ŞENGÜN\*

# ARKTİK BÖLGEDE DENİZ YETKİ ALANLARI SORUNLARI



<https://www.thearcticinstitute.org/wp-content/uploads/2016/07/Arctic-Search-and-Rescue-Zones-high-res.jpg>

\* Deniz Albay, MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 7'nci Dönem Karargâh Subaylığı Eğitimi.

## Öz

Küresel ısınmanın enerji, deniz ulaştırması, güvenlik ve çevre bakımından yol açtığı etkiler son dönemde küresel düzeyde Arktik Bölgesine yönelik ilgiyi artırmıştır. Bu doğrultuda kıyıdaş ülkeler bölgedeki deniz yetki alanlarını genişletmeye, bölge dışı aktörler ise Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) hükümleri uyarınca ortak olarak işletilecek “Bölge”ye ilişkin menfaatlerini garanti altına almaya çalışmaktadır. Arktik Bölgesi’nde deniz hukuku bağlamında en önemli anlaşmazlık konusu, bölgenin genelinde var olan kıta sahanlığı sorunudur. ABD dışında kalan dört bölge ülkesi (Rusya Federasyonu, Norveç, Danimarka ve Kanada), kıta sahanlığı sınırlarının 350 deniz miline genişletilmesi talebiyle BM Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu’na başvurmuş, ancak söz konusu başvurular henüz karara bağlanmamıştır. Bölgedeki kıta sahanlığı sınırlandırma sürecinin ABD BMDHS’ye taraf olana kadar askıda kalabileceği, ABD’nin ise buzulların erimesi ve deniz yatağındaki enerji rezervleri/mineral kaynakların işletilebilir hale gelmesine bağlı olarak BMDHS’ye taraf olmayı ve böylelikle bölgedeki kıta sahanlığı sınırlarını kesinleştirmeyi gündemine alabileceği düşünülmektedir. Öte yandan, kıta sahanlığı sorunu ile deniz yetki alanları dışındaki “Bölge”den istifade edilmesine yönelik sürecin, buzulların çözülmesi paralelinde önümüzdeki dönemde uluslararası kamuoyunun önemli gündem maddelerinden birisi olmaya devam edeceği; bu doğrultuda bölgede çıkarı bulunan tüm tarafların Arktik’ten istifade etmesine imkân tanıyacak koşulların tartışmaya açılmasının muhtemel olduğu düşünülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Arktik, BMDHS, Kıta Sahanlığı, Enerji, Deniz Ulaştırması.

## Giriş

Son yıllarda dünya gündeminde geniş yer tutan küresel ısınma; yol açtığı birçok sorunun yanında buzulların çözülmesine de neden olmakta, bu etkinin en fazla hissedildiği coğrafyaların başında ise Arktik gelmektedir. Küresel ısınma nedeniyle Arktik Bölgesi’ndeki buzulların yaklaşık üçte birinin erimesiyle birlikte; deniz yatağında bulunan enerji rezervleri ve mineral kaynaklar ulaşılabilir hâle gelmekte, aynı zamanda bölge dünya deniz ulaştırmasında önemli bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır. Bu gelişmeler küresel düzeyde bölgeye yönelik ilgiyi artırmakta, kıyıdaş ülkelerce egemenlik ve yetki alanlarını genişletmek üzere girişimlerde bulunulmakta, aynı zamanda bölgede güvenlik ve askeri faaliyetler bağlamında yoğunluk yaşanmaktadır.

Bu durum ise kıyıdaş ülkeleri ve küresel menfaatlerini gözetken bölge dışı aktörleri Arktik Bölgesi’nde mücadele içine sokmuştur. Bölgede bahse konu mücadeleye konu olan sorunlu alanlar içerisinde deniz hukuku bağlamında en önemli anlaşmazlık konusu, bölgenin genelinde var olan kıta sahanlığı

sorunudur. Bu arka plan dahilinde çalışmada öncelikle uluslararası deniz hukukundaki deniz yetki alanları kavramsal olarak ele alınacak, müteakiben Arktik Bölgesi'ni önemli kılan faktörler irdelenecek ve Arktik'te kıyıdaş ülkeler arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırma sorunu ile söz konusu sürecin kıyıdaş ülkeler ve bölge dışı aktörler açısından doğuracağı sonuçlara dair tespit ve öngörülerde bulunulacaktır.

## 1. Uluslararası Deniz Hukukunda Deniz Yetki Alanları

Uluslararası deniz hukukunun ortaya çıkışı yüzyıllar öncesine dayanmaktadır. Tarihi süreçte denizlerde asırlar boyunca Hammurabi kanunları ve daha sonraları Rodos deniz kanunları uygulanmış, açık deniz ve karasuları gibi modern uluslararası deniz hukuku kavramları ise 13'üncü yüzyılda Batı Avrupa'da kullanılmaya başlanmıştır<sup>1</sup>. Hollandalı Hugo Grotius, Hollanda'nın deniz ticaretine hükmettiği 17'nci yüzyılda (1609 yılı) yazdığı *Mare Liberum* (Denizlerin Serbestliği) adlı eserinde okyanusların bütün insanlığın ortak malı olduğunu ifade etmiş; Hollanda ile rekabet halinde olan İngiltere vatandaşı John Selden ise Britanya Adaları çevresinde İngiliz egemenliğinin esas alınması maksadıyla *Mare Clausum* (Denizlerin Kapalılığı) karşıt teorisini geliştirmiştir.<sup>2</sup> Takip eden süreçte deniz hukukuna dair birçok teori ve yaklaşım gündeme gelmekle birlikte, 20'nci yüzyılın ortalarına kadar olan süreçte denizlerde asli olarak örf ve âdet kuralları uygulanmıştır.

Deniz tabanlarının derinliklerinde bulunan ve daha önce çıkarılma imkânı bulunmayan petrol, doğalgaz ve değerli minerallerin teknolojik gelişmeler paralelinde çıkarılabilecek olması ve hızla artan dünya nüfusunun gıda ihtiyacı özellikle 20'nci yüzyılda denizlerin önemini artırmıştır. Bu durum denizlerin paylaşımı ve kullanımını açısından egemenlik ve yetki alanlarının tanımlanması/kesinleştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. İkinci Dünya Savaşının ardından ortaya çıkan yeni dünya düzeninde yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmelerle birlikte deniz yetki alanlarının genişliği, deniz yatağı ve toprak altının hukuki statüsüne yönelik iddialar; ayrıca 1960'ların ikinci yarısından itibaren uluslararası deniz hukukunun çeşitli yönlerine ilişkin ortaya çıkan belirsizlik ve uyuşmazlıklar deniz hukukunun kodifikasyonuna yönelik girişimleri hızlandırmıştır.

Bu bağlamda deniz hukukunun kodifikasyonuna ilişkin ilk adımlar Milletler Cemiyeti tarafından atılmış, ancak başarılı sonuçların alınması Birleşmiş Milletler döneminde gerçekleşmiştir.<sup>3</sup> 1945 yılında ABD Başkanı Harry

1 Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk*, 2. Kitap, 10. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2014, s.251.

2 David Anderson, *Modern Law of the Sea, Selected Essays, Publications on Ocean Development, Volume 59*, Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2008, s.5.

3 Enver Bozkurt, "Uluslararası Hukuk Bakımından Münhasır Ekonomik Bölge Kavramının Ortaya Çıkışı", *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 2006-2, 50-74, s.52.



Truman'ın deniz alanlarındaki egemenlik ve kıta sahanlığı haklarına ilişkin yayınladığı deklarasyon deniz hukukunu uluslararası sistemin önemli gündem maddeleri arasına sokmuştur. Deniz hukukunun kodifikasyonu maksadıyla ilk girişim Cenevre'de 1958 yılında toplanan Birinci Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı olmuştur.<sup>4</sup> Ancak birçok soruna çözüm getirememesi ve ihtiyaçları karşılayamaması nedeniyle yine Cenevre'de 1960 yılında İkinci Deniz Hukuku Konferansı toplanmış, bundan da istenilen sonuçlar alınamayınca üçüncü bir konferansın toplanmasına ihtiyaç duyulmuştur.

1973-1982 yılları arasında gerçekleştirilen Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonucunda hazırlanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 30 Nisan 1982'de oylamaya sunulmuş; 30 ülkenin kabul, 17 ülkenin çekimser, 4 ülkenin ise ret oyu kullandığı Sözleşme 10 Aralık 1982'de Nihai Senet ile imzaya açılmıştır. Günümüzde BMDHS'ye taraf olan ülke sayısı 168'dir. Ancak, aralarında Türkiye, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), İran, İsrail, Peru, Venezuela ve Kuzey Kore gibi ülkelerin de yer aldığı 30 devlet Sözleşmeye taraf olmamıştır.<sup>5</sup>

16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren ve deniz hukukunu düzenleyen en kapsamlı metin olan BMDHS "Denizlerin Anayasası" olarak nitelendirilmektedir. Sözleşme deniz hukuku alanındaki düzenlemeleri tek bir metin altında birleştirmenin yanı sıra, önemli yenilikler getirmesiyle dikkat çekmektedir. Sözleşmenin bazı hükümleri uluslararası teamül hukukuna istinat etmekte, bazıları ise söz konusu teamül kurallarını geliştirmekte ve deniz hukuku alanında daha önce tanımlanmamış yeni kavramlar ortaya koymaktadır.

Deniz hukukuna kazandırılan yeni kavramlar arasında; münhasır ekonomik bölge(MEB), transit geçiş, kapalı ve yarı kapalı denizler, takımda devletleri ve suları, bölge (the Area) gibi kavramlar bulunmaktadır. Sözleşmenin bir diğer yeni hükmü ise (daha önce yapılan çalışmalarda üzerinde anlaşma sağlanamayan) karasularının azami genişliğinin 12 deniz miline kadar uzanabileceğine dair kuraldır.

BMDHS çerçevesinde denizler, kıyı devletinin hak sahipliğine göre tasnif edilerek iç sular, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı ve açık denizler olarak sınıflandırılmıştır. Coğrafi ve fiziki bakımdan bir bütünlük arz eden denizler; hukuki bakımdan deniz tabanları, nitelikleri ve tâbi oldukları rejimler itibariyle çeşitli alanlara bölünmüştür. Deniz alanları temel olarak ulusal yetkiye tâbi deniz kesimi ve ulusal yetki

4 Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 4.Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul,1996 s.194.

5 BM İnternet Sitesi, "Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements",[https://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea](https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea) (Erişim Tarihi: 2.11.2020).

alanlarının ötesindeki deniz kesimi olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır. Deniz alanları, tabii oldukları hukuki rejiminin gösterdiği farklılıklara göre aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir.<sup>6</sup>

a. Ulusal sınırlar içinde kalanlar (iç sular, takımadada suları ve belli ölçülerde uluslararası boğazlar),

b. Ulusal sınırlar dışında, kıyı devletinin belirli işlevsel münhasır yetkileri olan alanlar (bitişik bölge, münhasır balıkçılık alanları, kıta sahanlığı, MEB),

c. Hiçbir devletin yetkisinde bulunmayıp herkesin serbestçe girip yararlanabileceği açık deniz ise ayrı bir alandır.

Bu tasnif çerçevesinde aşağıda, makale konusu kapsamında ilgi alanımıza giren (ulusal sınırlar dışındaki) deniz yetki alanları incelenecektir.

### 1.1. Bitişik Bölge

Bitişik bölge tanım olarak, kara sularına bitişik olan ve kıyı devletinin 24 deniz mili mesafeye kadar bazı konularda yetkilerini kullandığı deniz alanını ifade eder.<sup>7</sup> Bitişik bölgenin ihdas edilme ihtiyacı, kara sularının 3 deniz mili olarak uygulandığı dönemlerde devletlerin bazı çıkarlarını yeterince koruyamadığı gerçeğine dayandırılmaktadır.<sup>8</sup>

Buna karşın, 1982 BMDHS’de taraf olan ülkelerce bitişik bölge uygulamasına sıklıkla başvurulmamaktadır. Günümüzde denize kıyısı olan devletlerden sadece üçte birinin bitişik bölge tesis ettiği görülmektedir.<sup>9</sup>

1982 BMDHS’nin 33’üncü maddesi uyarınca kıyı devleti; ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek ve bahse konu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya kara sularında meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak maksadıyla bitişik bölgede gerekli kontrolleri yapabilir. Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milinin ötesine geçemez.

Yukarıdaki ifadelerden de anlaşılacağı üzere bitişik bölgenin oluşturulmasındaki esas amaç devletlerin güvenliğidir. Böylelikle karasularına bitişik olan alanlarda birtakım konularda devletlere kontrol ve denetleme yetkisi sağlanmaktadır.<sup>10</sup>

### 1.2. Kıta Sahanlığı

Milletler arası hukukta kıta sahanlığı tabiri ilk olarak Portekiz tarafından

6 Melda Sur, Uluslararası Hukukun Esasları, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, s.293.

7 Selami Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku, Arıkan Yayınevi, İstanbul, 2006, s.65.

8 Toluner, a.g.e., s.87.

9 Anthony Aust, Handbook of International Law, Cambridge: Cambridge University Press. 2005, ss. 53-54.

10 Bozkurt, a.g.e, s.56.

1910 yılında balıkçılığa ilişkin deklarasyonda kullanılmıştır.<sup>11</sup> Bununla birlikte kıta sahanlığı kavramının önem kazanması esas olarak deniz yatağı altında petrol yataklarının keşfedilmesiyle olmuştur. ABD Başkanı Truman'ın 1945 yılındaki kıta sahanlığına dair tebliği kavramın yaygınlaşmasında önemli bir eşik olmuş, bu tebliğden sonra çok sayıda devlet kıta sahanlığı iddiasında bulunmuştur.

1958 Cenevre Sözleşmelerinde tanımlanan kıta sahanlığı son şeklini 1982 BMDHS'de almıştır. Sözleşmenin 76'ncı maddesinde kıta sahanlığı, "Sahildar bir devletin kıta sahanlığı, karasularının ötesinde kıta kenarının dış eşiğine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye olan kısımda, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını içerir" şeklinde tanımlanmıştır.

Kıta sahanlığı, dış sınırını belirleyen kıta dış eşiği kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanması durumunda 76'ncı maddenin 4-6'ncı bentlerinde belirtilen kriterler (kıta yamacı, çökelti kalınlığı, 2500 mt derinlik izobarı) ile sınırlandırılmıştır. Kıta uzantısının 200 deniz milinden daha uzun mesafede devam etmesi durumunda kıta sahanlığı sınırı, söz konusu kriterlere uygun olarak azami 350 deniz mili mesafeye kadar uzatılabilmektedir.<sup>12</sup> 76'ncı maddenin 8'inci bendi uyarınca; kıta sahanlığını 350 deniz miline kadar uzatmayı isteyen ülkelerin gereken şartları taşıyıp taşımadığını incelemek ve başvuruları karara bağlamak üzere BM Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu (Commission on the Limits of the Continental Shelf-CLCS) kurulmuştur.

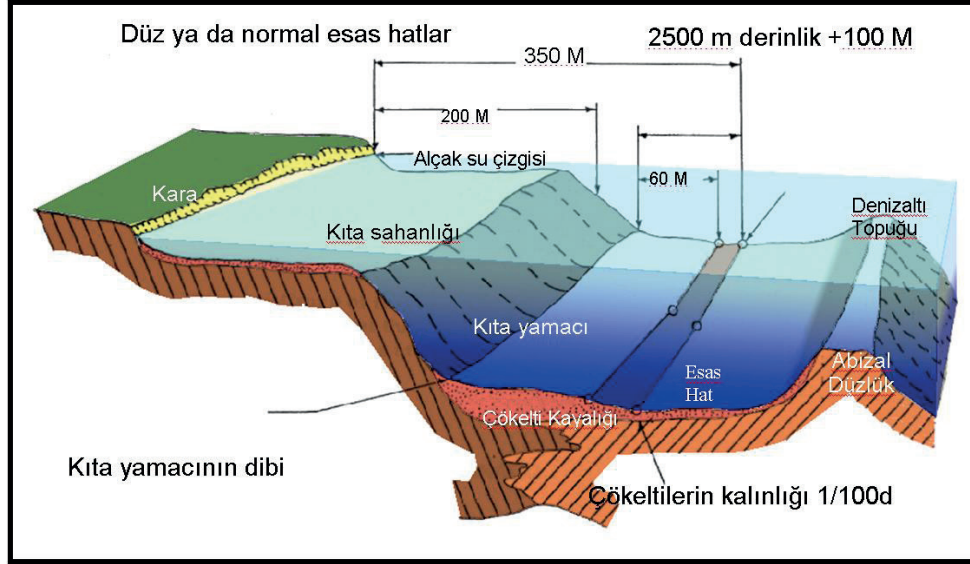
Coğrafi anlamda kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında süren doğal uzantısı olarak tanımlanır. Diğer bir deyişle komşu karanın deniz altında uzanışı gibi görünen, karaların kenarında, kıyıdan açığa doğru eğimin belli şekilde arttığı yere kadar uzanan, az eğimli sığ denizlere sahip saha coğrafi anlamda kıta sahanlığı alanıdır. Kara ülkesi ile okyanus arasında yukarıdan aşağıya doğru jeolojik anlamda kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta yüksekliği unsurları yer almaktadır.

Hukuki anlamda kıta sahanlığı ise, kıyı devletinin, kara sularının ötesinde sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanı olarak tanımlanmaktadır. Hukuki kavram olarak, karasularının ötesinde başlayıp belirli bir uzaklık ve derinliğe kadar giden deniz tabanı ve toprak altını belirtmektedir.

<sup>11</sup> Erhard Franz, "Ege Denizi Kıta Sahanlığı Sorunu", Çeviren: Selçuk Demirsoy, Madencilik Dergisi, 14(1), 1975, 1-20, s.1.

<sup>12</sup> Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk ve Temel Belgeler ve Örnek Kararlar, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2003, s.355.

Coğrafi anlamda kıta sahanlığı, hukuki anlamdaki kıta sahanlığının sadece bir bölümünü oluşturmaktadır. Hukuki açıdan bu kavram; coğrafi anlamdaki kıta sahanlığını, kıta yamacını ve kıta yükseliminin tümünü içermektedir. Bu nedenle coğrafi açıdan kıta sahanlığı, hukuki anlamda kıta sahanlığı ile karıştırılmamalıdır.<sup>13</sup>



Şekil 1- Jeolojik Kıta Sahanlığı

### 1.3. Münhasır Ekonomik Bölge

MEB uygulamaları ilk olarak 2'nci Dünya Savaşı sonrasında bazı Latin Amerika ülkelerinin deniz alanlarından daha fazla yararlanmak üzere inisiyatif almasıyla başlamıştır. 1947 yılında Peru ve Şili'nin esas hattın itibaren 200 deniz mili genişliğinde bir alan üzerinde egemenlik iddia ettikleri açıklamalarına kadar uzanan MEB, kullanımda olan miras denizi ve münhasır balıkçılık bölgesi gibi kavramların yansıması olarak gelişmiştir.<sup>14</sup>

Adından da anlaşılacağı üzere esas olarak ekonomik kaygılarla ortaya atılan MEB, 1982 BMDHS'nin 55-75'inci maddelerinde düzenlenmiştir. Buna göre MEB, kıyı devletine esas hatlardan başlayarak açık denize doğru 200 deniz mili mesafeye kadar bazı ilave haklar tanımaktadır.<sup>15</sup>

Son dönemde deniz alanlarında petrol ve doğalgaz arama faaliyetlerinde

<sup>13</sup> Pazarcı, a.g.e. s.182.

<sup>14</sup> Fevzi Topsoy, "Münhasır Ekonomik Bölgede Yürütülen Yabancı Askerî Faaliyetlerin Hukukî Niteliği", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2012, 16(3), 217-265, s. 219-220.

<sup>15</sup> Deniz yatağı üzerindeki sulara, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynaklarını araştırılması, işletilmesi muhafazası ve yönetimi konuları ile; aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi, bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar (BMDHS madde 56).

yaşanan artış, MEB kavramını daha önemli hale getirmektedir. Nitekim dünya üzerindeki deniz alanlarının yaklaşık %36'sını kapsayan toplam MEB alanlarının; balık stoklarının %90'ını, petrol ve doğal gaz depolarının %87'sini ve polimetallik nodüllerin yaklaşık %10'unu içerdiği tahmin edilmektedir.<sup>16</sup>

BMDHS'ye göre bir devletin MEB sahibi olabilmesi için sözleşmeye taraf olma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Bununla birlikte bu hakkın ve yetkilerin kullanılabilmesi için MEB ilanının uluslararası hukuka uygun bir şekilde yapılmış olması gerekmektedir.<sup>17</sup> Ancak tek taraflı bir ilan bu hakkın kullanılması için yeterli değildir. MEB ilanının sonuç doğurabilmesi, diğer devletlerin buna itiraz etmemeleri durumunda mümkün olmaktadır.<sup>18</sup>

#### 1.4. Açık Deniz

Açık denizlerin statüsüne yönelik tartışmalar yüzyıllar öncesine dayanmaktadır. Açık denizlerin hiçbir ülkenin egemenlik alanı olamayacağı ilkesi (yukarıda incelenen karşıt kuramların mücadelesi neticesinde) ancak 18'inci yüzyılda deniz hukuku literatüründe yerleşik bir kural haline gelmiştir.<sup>19</sup>

1958 ve 1982 yıllarındaki Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmelerinde ele alınan açık deniz kavramı ilkinde "bir devletin karasuları ve iç suları haricinde denizin kalan kısmı" olarak tanımlanırken, ikincisinde doğrudan bir tanımdan kaçınılmıştır. 1982 BMDHS'nin 86'ncı maddesinde, tanım yerine uygulama alanı belirlenerek "İşbu kısmın hükümleri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımada sularına dahil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanır" şeklinde ifade edilmiştir. Burada söz konusu alan yalnızca su yüzeyini kapsamaktadır. Suyun altındaki deniz yatağı ayrı bir düzenlemeye tabi tutulduğu için açık deniz kavramı bunun dışında kalmaktadır.<sup>20</sup>

BMDHS; açık denizlerde hiçbir devletin egemenlik iddia edemeyeceği ve açık denizlerin denize erişimi olup olmadığına bakılmaksızın tüm devletlere açık olacağı hükümlerini amirdir. BMDHS'nin 87'inci maddesi gereğince açık denizlerin tüm devletler için saklı tutulan serbestileri; seyrüsefer serbestisi, açık deniz üzerinden uçuş serbestisi, (VI. Kısım hükümleri saklı kalmak şartıyla) denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi, (VI. Kısım hükümleri saklı kalmak şartıyla) suni adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi, (2'nci bölümde zikredilen şartlar

16 Ümmühan Ertuğrul, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Kıyı Devletin Egemen Hakları", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2017, 21(1), 41-71. s. 63.

17 Jale Nur Ece, "Münhasır Ekonomik Bölge, Petrol ve Doğal Gaz Haklarımız," ORSAM Rapor No: 162, 2013, s.10.

18 Topsoy, a.g.m., s.220.

19 Sinan Misili, "Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyraklığı ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 18(1), 179-201, s. 183.

20 Ertuğrul, a.g.m., s. 66.

saklı kalmak şartıyla) balık avlanma serbestisi, (VI. ve XIII. Kısım hükümleri saklı kalmak şartıyla) bilimsel araştırma serbestisi olarak düzenlenmiştir.

Bu serbestlikler sınırsız bir kullanımı ifade etmemektedir. Nitekim 86'ncı maddenin ikinci fıkrasında bu durum, “diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmalarındaki çıkarları ve bu Sözleşme ile tanınmış olan hakları göz önünde bulundurularak, kullanacaktır” şeklinde düzenlenmiştir.

### 1.5. Bölge/Uluslararası Deniz Yatağı

Açık denizin yatağı ve toprak altının sunduğu ekonomik imkânların artması bu konuda hukuki bir rejimi gerekli kılmıştır. İlk kez 1967'de BM Genel Kurul çalışmalarında Malta delegesi tarafından ortaya atılan uluslararası deniz yatağının bir rejime bağlanması düşüncesi bu konuda bir komite kurulmasıyla sonuçlanmıştır. Komitenin çalışmaları ile 1970 yılında BM Genel Kurulu uluslararası deniz yatağına ilişkin ilkeler bildirisini kabul etmiş ve konu 1982 BMDHS ile (XI. Kısım) düzenlenmiştir.

BMDHS'nin 1'inci maddesinde “Bölge (Area); ulusal yetki sınırları ötesindeki deniz yatağı ve okyanus tabanı ve bunların toprak altı anlamına gelir” şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre, devletlerin egemenlik alanı olan karasularına ilave olarak deniz tabanı ve toprak altının doğal kaynakları bakımından devletlere münhasır yetkiler tanıyan kıta sahanlığı ve MEB dışında kalan deniz alanlarının “Bölge” kapsamı içerisinde olduğu anlaşılmaktadır.

BMDHS'nin XI. Kısım ve 1994 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin XI. Kısımının Uygulanmasına İlişkin Anlaşma<sup>21</sup> çerçevesinde, Bölgede yer alan maden kaynaklarının insanlığın ortak mirası olarak kabul edilmesi, etkin bir hukuki düzen oluşturulabilmesi için bağımsız yönetim sistemi gerekliliğini de beraberinde getirmiştir. Bu amaçla Bölgede yer alan kaynaklara ilişkin faaliyetlerin düzenlenmesi amacıyla Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi yetkilendirilmiştir.<sup>22</sup>

Bölgede gerçekleştirilecek faaliyetlere ilişkin değerlendirmeler yapılırken, BMDHS'nin XI. Kısımının, 1994 Anlaşması ile birlikte tek bir belgeyi oluşturduğu kabul edilmektedir. 1994 Anlaşmasının 2'nci maddesi uyarınca Anlaşma ve BMDHS aynı anda yürürlükte olup ikisi arasında farklı hükümler bulunması durumunda 1994 Anlaşması esas alınmakta, bu kapsamda 1994 Anlaşmasına bir üstünlük tanındığı görülmektedir. Bu üstünlük BMDHS'nin evrensel bir destek bularak uygulanabilmesi için Sözleşmenin XI. Kısımının 1994 Anlaşmasıyla değiştirilmesi anlamına gelmektedir.<sup>23</sup>

21 “Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, 28 July 1994”, [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1994/11/19941116%2006-01%20AM/Ch\\_XXI\\_06a\\_p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1994/11/19941116%2006-01%20AM/Ch_XXI_06a_p.pdf) (Erişim Tarihi: 11.01.2021)

22 Michael W. Lodge, “The Common Heritage of Mankind”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 27, No. 4, 2012, s. 736.

23 Bernard H. Oxman, “The 1994 Agreement and the Convention”, *American Journal of International Law*, Vol 88 (4), 1994, s. 688.

## 2. Arktik Bölgesine Genel Bir Bakış

### 2.1. Coğrafi Açından Arktik Bölgesi

Arktik Daire veya Kuzey Kutbu olarak anılan bölge 66°33' K enleminin kuzeyinde Kuzey Kutbu noktasını kaplamaktadır. Arktik Dairenin büyük bir bölümü donmuş haldedir. Kuzey Kutbu bölgesindeki buzdağları ve buzul tabaka dünya tatlı su rezervlerinin %20'sini oluşturmaktadır.<sup>24</sup> Arktik kelimesinin etimolojik kökenleri Yunanca olan Arktikos (ayıya yakın) ve arktos (ay) kelimelerine dayanmaktadır.<sup>25</sup> Arktik sınır tanımları çevresel, coğrafi, politik, kültürel ve bilimsel perspektiflere göre değişmektedir. Arktik bölgesinin güney sınırının nerede bittiği konusunda bir uzlaşma bulunmamaktadır.<sup>26</sup> Arktik, Kuzey Kutbu, Kuzey Bölgesi ve Kuzey tabirlerinin birbirinin yerine kullanılması da karışıklığa yol açmaktadır.<sup>27</sup> Coğrafi olarak Arktik; Kuzey Buz Denizi/Arktik Okyanusu, birçok ada ve takımada, Kuzey Amerika kıtasının kuzeyi, Asya ve Avrupa kıtalarının ana bölgelerinin kuzey kısımlarını kapsamaktadır. Ayrıca, Arktik Okyanusu'nun tabanında Alpha, Amor ve Lomonosov adlarında üç denizaltı sırtı/sıradağı bulunmaktadır. Arktik'te, "Arktik Ülkeleri (ya da Arktik Beşlisi)" olarak adlandırılan Kanada, Danimarka (Grönland üzerinden), Norveç, RF ve ABD'nin (Alaska üzerinden) toprağı bulunmaktadır.<sup>28</sup>

Arktik Okyanusu'nda bitişik bölge, karasuları, MEB ve kıta sahanlıkları ile birlikte ulusal egemenlik alanlarının dışında kalan açık denizler ve deniz yatağı da dahil olmak üzere uluslararası deniz hukukuna dair farklı alanlar bulunmaktadır.<sup>29</sup> Kuzey Kutbu bölgesi, 30 milyon km<sup>2</sup> civarındaki yüzölçümüyle dünyanın toprak kütesinin yaklaşık 1/6'sına karşılık gelmektedir. Arktik'te yukarıda sayılan sekiz bölge ülkesinin hükümetleri ve halkları arasında bölgeye dair konuların görüşülmesi ve işbirliğinin geliştirilmesi amacıyla 1996 yılında Arktik Konseyi kurulmuştur. Bir forum niteliği taşıyan Arktik Konseyi'nde bölge ülkelerinin<sup>30</sup> yanı sıra; gözlemci statüsünde 13 bölge dışı ülke<sup>31</sup> yer almaktadır.<sup>32</sup>

24 National Geographic, "Arctic", <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/arctic/> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

25 Henry George Liddell, "Arktos", Perseus Digital Library, <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus%3Atext%3A1999.04.0057%3Aentry%3D%2315199&redirect=true> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

26 Vsevolod, Gunitskiy, "On Thin Ice: Water Rights And Resource Disputes In The Arctic Ocean", Journal of International Affairs, Spring/Summer 2008, Vol. 61, No. 2., 261-271, s. 262.

27 Hobart M. King, "Where is the Arctic? What is its Boundary?", <https://geology.com, maps/where-is-the-arctic/>, (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

28 Stephanie Holmes, "Breaking the Ice: Emerging Legal Issues in Arctic Sovereignty," Chicago Journal of International Law, Vol. 9, No. 1, 2008, 323-351, s. 326.

29 Wei-en Tan and Yu-tai Tsai "After the Ice Melts: Conflict Resolution and the International Scramble for Natural Resources in the Arctic Circle", Journal of Politics and Law, Vol. 3, No. 1, 91-99, s.91.

30 Kanada, Danimarka, Finlandiya, Norveç, Rusya Federasyonu (RF), İzlanda, İsveç, Amerika Birleşik Devletleri (ABD).

31 Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, İtalya, İspanya, İsviçre, Japonya, Hollanda, Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan, Polonya, Singapur.

32 Arctic Council, "Arctic States", <https://arctic-council.org/en/about/states/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

## 2.2. Arktik Bölgesini Önemli Kılan Faktörler

Son yıllarda dünya gündeminde geniş yer tutan küresel ısınma yol açtığı birçok sorunun yanında buzulların çözülmesine de neden olmakta, bu etkinin en fazla hissedildiği coğrafyaların başında ise Arktik gelmektedir. Nitekim son otuz yılda Arktik'te yaşanan ısınma dünya ortalamasının iki katı olmuştur. 1978 yılından beri yapılan ölçümlerde Arktik'teki kış buz örtüsünün her on yılda bir %3 oranında azaldığı gözlenmiştir.<sup>33</sup> 1975-2012 yılları arasında buz seviyesinde toplamda %65'lik bir kayıp yaşanmıştır. Arktik'teki çözülme miktarında son dönemde daha fazla artış görülmektedir. Kuzey Kutbu coğrafyasında 2015-2018 döneminde ölçülen yıllık buzul seviyelerinin şimdiye kadar ölçülen en düşük dört seviye olduğu tespit edilmiştir.<sup>34</sup> Bu konudaki en çarpıcı nokta ise iklim bilimcilerin 2100 yılına kadar buzsuz bir Arktik Okyanusu öngörmesidir.<sup>35</sup>

Küresel ısınmaya bağlı olarak Arktik Bölgesi'ndeki buzulların yaklaşık üçte birinin erimesiyle birlikte; deniz yatağında bulunan enerji rezervleri ve mineral kaynaklar ulaşılabilir hâle gelmekte, bölge dünya deniz ulaştırmasında önemli bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır. Bu gelişmeler küresel düzeyde bölgeye yönelik ilgiyi artırmakta, kıyıdaş ülkeler egemenlik/yetki alanlarını genişletmek için girişimlerde bulunmakta ve bölgede güvenlik ve askerî faaliyetler bağlamında da yoğunluk yaşandığı görülmektedir. Bu çerçevede müteakip maddelerde Arktik Bölgesini önemli kılan faktörler sırasıyla ele alınacaktır.

### 2.2.1. Enerji Rezervleri

Kuzey Kutbu'ndaki buzullarda oluşan çözülmenin sonuçlarından birisi de okyanusun altında var olan özellikle petrol, doğalgaz gibi kaynakların ve değerli minerallerin işletilebilecek hâle gelmesidir. Rakamlar arasında birkaç puanlık farklar bulunmakla birlikte yapılan değerlendirmelerde dünyada keşfedilmemiş ancak teknik olarak hesaplanan toplam petrol ve doğalgaz rezervlerinin %25'inin Arktik Bölgesi'nde bulunduğu ifade edilmektedir.<sup>36</sup>

Petrol ve doğal gaz olarak ayrı değerlendirildiğinde ABD Jeoloji Araştırmaları Kurumu'na göre; dünyadaki keşfedilmemiş petrol kaynaklarının

33 Taner Gül, "Arktikteki Rusya: Sorun ve İşbirliği Arasındaki Gel-Git", Bilgesam Analiz, No.1167, 2014, 1-8, s.2.

34 Oktay Ateş, "Rusya Federasyonu'nun Arktika Politikası", Avrasya İncelemeleri Dergisi, 6(1), 57-95, ss.60-62.

35 Ron Kwok, "Exchange of Sea Ice between the Arctic Ocean and the Canadian Arctic Archipelago," Geophysical Research Letters, Vol.33, 2006, s.33.

36 Colin Woodard, "Who Resolves Arctic Oil Disputes?", The Christian Science Monitor, 2007, <https://www.csmonitor.com/2007/0820/p01s02-woeu.html>. (Erişim Tarihi: 30.12.2020).



%13'ü<sup>37</sup> ve keşfedilmemiş doğalgaz kaynaklarının %30'u Arktik Bölgesi'nde bulunmakta, söz konusu kaynakların yaklaşık %84'ü ise açık deniz (offshore) alanlarında yer almaktadır.<sup>38</sup>

Doğal kaynaklar açısından Arktik'i önemli kılan bir diğer faktör ise bölgede var olan değerli minerallerdir. Özellikle uranyum, demir cevheri, altın, elmas, kurşun ve çinko gibi kıymetli elementlerin varlığı, sadece kıyıdaş ülkelerin değil bölgeye kıyası olmayan Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) gibi aktörlerin de ilgisini çekmektedir.

Bu bağlamda, Arktik bölgesindeki maden rezervlerinin ÇHC'nin enerji tedarik çeşitliliği açısından büyük bir potansiyel taşıdığını söylemek mümkündür. Nitekim 2009'dan beri Çinli madencilik şirketleri, Grönland'daki projelere yatırım yapmaya başlamıştır.<sup>39</sup>

### 2.2.2. Deniz Ulaştırması

Kuzey Kutbundaki buzul erimesinin Arktik'te yol açacağı bir diğer önemli gelişmenin ise deniz ulaştırması alanında olması beklenmektedir. Bugün dünya ekonomisinin ağırlık merkezlerinden biri olan Asya Pasifik bölgesindeki en önemli aktör olan ÇHC, dünyanın en büyük ekonomisi olma yolunda ilerlemektedir. ÇHC ile birlikte Japonya ve Güney Kore gibi ülkelerin ekonomileri bu bölgeyi dünya ticareti için önemli bir merkez haline getirmektedir. 2020 yılında dünya deniz ticaret hacminin %62'si bu ülkelerin bulunduğu Asya kıtasına istinaden gerçekleşmiştir.<sup>40</sup>

Dünya üzerindeki bir diğer ekonomi/ticaret merkezi ise Avrupa'dır. Avrupa'ya yönelik deniz ticaretinin büyük bir kısmı Kuzey Avrupa limanlarından gerçekleştirilmektedir. Arktik'teki buzulların çözülmesi söz konusu iki bölge olan Asya Pasifik ve Avrupa (özellikle Kuzey Avrupa) arasındaki ticaret güzergâhında önemli bir değişimin yaşanmasına neden olmaktadır. Bu iki bölge arasındaki ticaret mevcut durumda Malakka Boğazı, Hint Okyanusu, Süveyş Kanalı, Akdeniz ve Cebelitarık Boğazı üzerinden gerçekleştirilmektedir.<sup>41</sup>

---

37 Arktik'teki tahmini toplam petrol rezervlerinin ülkelere göre dağılımı: RF %52, ABD %20, Norveç %12, Danimarka (Grönland) %11 ve Kanada %5 şeklindedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Philip. Budzik, "Arctic oil and natural gas potential", US Energy Information Administration, [http://www.eia.gov/oiaf/analysispaper/arctic/pdf/arctic\\_oil.pdf](http://www.eia.gov/oiaf/analysispaper/arctic/pdf/arctic_oil.pdf) (Erişim Tarihi: 24.12.2020).

38 U.S. Geological Survey, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle", <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

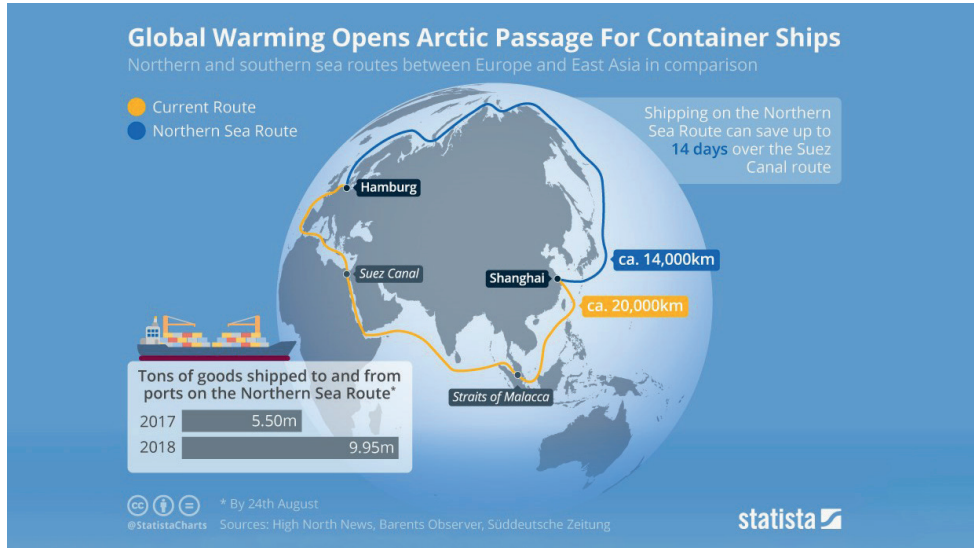
39 Heather A. Conley vd., "Arctic Economics in the 21st Century: The Benefits and Costs of Cold", A Report of the CSIS Europe Program, [http://csis.org/files/publication/130710\\_Conley\\_ArcticEconomics\\_WEB.pdf](http://csis.org/files/publication/130710_Conley_ArcticEconomics_WEB.pdf), (Erişim Tarihi: 02.12.2020).

40 "Review of Maritime Transport 2020", s. 7, [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf) (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

41 a.e., ss.5-7.

Arktik üzerinden geçen deniz ulaştırma rotaları Asya Pasifik-Avrupa arasındaki deniz ulaştırmasının güzergâhını oldukça kısaltmaktadır. Bu durum Kuzey Avrupa limanları ile ABD'nin Batı limanları arasındaki ticaret için de geçerli olup Arktik rotası mevcut Panama Kanalı hattına nazaran daha kısa bir mesafe anlamına gelmektedir. Buzulların çözülmesiyle aktif hale gelecek olan Arktik rotası söz konusu bölgeler arasındaki mesafeyi yaklaşık olarak %40 oranında kısaltmaktadır.<sup>42</sup>

Bu kapsamda bir örnek olarak; ÇHC'nin Şanghay limanı ile Almanya'nın Hamburg limanı arasında Süveyş Kanalı üzerinden yapılan deniz taşımacılığı mesafesi 10.800 deniz mili iken, Arktik güzergâhının kullanılmasıyla bu mesafe 7560 deniz miline düşmekte, seyir süresi ise yaklaşık 14 gün kısaltılmaktadır. 2018 yılında Arktik güzergâhı üzerinden yapılan deniz taşımacılığı bir önceki yıla nazaran %55 artış göstermiştir. ÇHC tarafından Arktik rotasının kullanılması, sadece ÇHC ticareti açısından 60 ila 120 milyar ABD doları tutarında bir tasarruf sağlayacağı öngörülmektedir.<sup>43</sup> Mevcut ve muhtemel Arktik güzergâhının harita üzerindeki gösterimi aşağıda sunulmuştur.



Şekil 2- Mevcut ve Muhtemel Arktik Deniz Ulaştırma Güzergâhları<sup>44</sup>

Öte yandan, Kutup bölgesinde uluslararası taşımacılığa ilişkin kural ve standartların getirilmesi amacıyla Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (International Maritime Organization-IMO) bünyesinde yapılan çalışmalar sonucunda oluşturulan en kapsamlı ve yeni düzenleme olan “International

<sup>42</sup> Tang Guoqiang, “Arctic Issues and China’s Stance”, China International Studies, <http://www.ciis.org.cn/english/2013-03/04/content/5772842.htm>. (Erişim Tarihi: 02.01.2021)

<sup>43</sup> Shiloh Rainwater, “Race to the North: China’s Arctic Strategy and Its Implications”, Naval War College Review, Vol. 66, No.2, 62-82, s.70.

<sup>44</sup> Niall McCarthy, “Global Warming Opens Arctic Passage For Container Ships”, <https://www.statista.com/chart/15279/northern-and-southern-sea-routes-between-europe-and-east-asia/> (Erişim Tarihi: 04.01.2021).

Code for Ships Operating in Polar Waters” kısaca “Polar Code (Kutup Kodu)” 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kutup Kodu, Arktik ve Antarktika bölgelerinin değişen risk seviyeleri ile deniz taşımacılığındaki tehlikeler dikkate alınarak düzenlenmiş kurallar bütünüdür. Bu düzenleme uyarınca kutuplarda seyir yapacak gemilerin; deniz güvenliği, operasyonu ve gemi adamlarının eğitim/sertifikalandırılmasına ilişkin yükümlülükleri yerine getirmesi gerekmektedir.<sup>45</sup>

### 2.2.3. Balıkçılık

Biyolojik kaynaklar açısından bakıldığında Arktik, dünyanın en büyük balık stoklarına sahip bölgeleri arasında yer almaktadır. Arktik bölgesinde Alaska ve Kanada kıyıları boyunca çok büyük somon balığı stokları bulunmaktadır. Bölgede yaygın bir başka balık türü ise Atlantik morinasıdır. Dünyanın son ve en büyük morina stokları Barents Denizi’ndedir. Arktik’te, büyük miktarda ticari değeri olan yaklaşık 430 balık türü (ringa, morina, somon, akrep balığı, yassı balık vb.) bulunmaktadır.<sup>46</sup>

Bölgedeki balık avı oranlarına bakıldığında ise Rusya’nın toplam balık avınının 1/3’ü, ABD balıkçılığının ise yaklaşık yarısının bölgede gerçekleştiği göze çarpmaktadır. Bölgenin zengin balık stoğundan sürdürülebilir biçimde istifade edilebilmesi amacıyla, bölge ülkeleri ile Arktik’te balık avcılığı yapan ülkelerin işbirliği çabaları sonucunda 2018 yılında Arktik Okyanusu’ndaki balıkçılık faaliyetlerinin düzenlenmesine yönelik bir anlaşma imzalamıştır.<sup>47</sup>

### 2.2.4. Güvenlik ve Askerî Faaliyetler

Arktik bölgesini önemli kılan bir diğer faktör ise güvenlidir. Geçmiş dönemde Arktik’teki kalın buz örtüsü, bölge ülkeleri için doğal bir güvenlik alanı oluşturmuştur. Coğrafi şartlar savaş gemilerinin ve denizaltılarının harekât kabiliyetini sınırlandırdığı için askerî faaliyetler son derece sınırlı kalmıştır. Ancak buzullardaki çözülme ile birlikte bu durum değişmeye başlamıştır.

Nitekim bölgede yaşanan bazı gelişmeler şimdiden bunun işaretini vermektedir. Bölgede en geniş kıyılara sahip olan RF, Arktik’e ilişkin güvenlik politikasını 2008 yılında yayımladığı strateji belgesiyle ilan etmiş ve söz konusu strateji doğrultusunda daha önceden kapatılan Novosibirsk Adaları’ndaki askerî üssünü yeniden faaliyete geçirmiştir.<sup>48</sup>

45 Didem Algantürk Light, “Kutup Taşımacılığında Yeni Bir Dönem: Kutup Kodu”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Güz Sayı:32 2017/2, 1-15, s.1.

46 “Worldwide Fund for Nature”, [http://assets.worldwildlife.org/publications/394/files/original/Effect\\_of\\_Climate\\_Change\\_on\\_Actic\\_Fish\\_fact\\_sheet.pdf](http://assets.worldwildlife.org/publications/394/files/original/Effect_of_Climate_Change_on_Actic_Fish_fact_sheet.pdf) (Erişim Tarihi: 05.01.2021).

47 Central Arctic Ocean Fisheries Agreement 2018, “Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean,” <https://www.dfo-mpo.gc.ca/international/agreement-accord-eng.htm> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

48 Kanat Ydyrys, “Kanada ve Rusya: Kuzey Kutbu Bölgesine Dayalı Rekabetin Güvenlik ve Ekonomik Boyutu”, <https://ankasam.org/kanada-ve-rusya-kuzey-kutbu-bolgesine-dayali-rekabetin-guvenlik-ve-ekonomik->

2007 yılında Arktik Bölgesindeki hak iddiasını güçlendirmek adına küçük bir Rus denizaltısı tarafından Kuzey Buz Denizi'nin dibine titanyum kaplı Rus bayrağı dikilmiştir.<sup>49</sup> Yine 2014 yılındaki Ukrayna krizi sonrasında Rusya'nın Arktik bölgesinde askerî varlığını artırdığı ve bölgede yeni uçak pistleri ile radar istasyonları inşa ettiği gözlenmektedir.<sup>50</sup> Diğer taraftan RF'nin son dönemde bölgeye yönelik en ciddi askerî faaliyeti, 2018 sonbaharında (1981 yılından bu yana en büyük katılımı, Rus yetkililere göre 300.000 asker) Japon Denizi, Bering Boğazı ve Ohotsk Denizinde gerçekleştirilen Vostok askerî tatbikatıdır. RF'nin son dönemdeki askerî tatbikatları ve bölgedeki varlık gösterme faaliyetleri, Arktik'e yönelik artan ilgisinin somut göstergesi niteliğindedir.

Benzer bir durum ABD'nin politikalarında da gözlenmektedir. ABD, bölgeye yönelik askerî stratejisini 2014 yılında yayımlanan "ABD Deniz Kuvvetleri Arktik Yol Haritası" adlı belgeyle ortaya koymuştur.<sup>51</sup> ABD'nin askerî açıdan bölgede lider rol oynayacağını belirtildiği strateji belgesiyle uyumlu olacak şekilde, 2011 yılında feshedilen ABD İkinci Filosu 2018 yılı itibarıyla Atlas Okyanusu'nun kuzeyinde faaliyet göstermek üzere tekrar aktif hâle getirilerek NATO'ya deklare edilmiştir.

Askerî açıdan bir diğer kritik konu ise bölgedeki Bering Boğazı buzunun altında harekât icra edebilen nükleer tahrikli, konvansiyonel ve balistik füze yetenekli denizaltıların varlığıdır. ABD ve RF'nin birbirine en yakın olduğu bahse konu mevkide, denizaltıların buz tabakasının altında yürüttüğü istihbarat toplama faaliyetleri askerî açıdan bir krizin tırmanmasına yol açma potansiyelini barındırmaktadır.<sup>52</sup>

Yukarıdaki gelişmeler bir bütün olarak değerlendirildiğinde son dönemde bölgede güvenlik ve askerî faaliyetler bağlamında ciddi bir yoğunluk yaşandığı görülmektedir.<sup>53</sup>

### 3. Arktik'teki İhtilafı Alanlar ve Hukuki Durum

Çalışmanın bu bölümüne kadar ele alınan faktörler Arktik Bölgesi'nin son dönemde uluslararası sistemde artan önemini ortaya koymaktadır. Bu gelişmeler, küresel düzeyde bölgeye yönelik ilgiyi artırmış ve kıyıdaş

---

boyutu/, (Erişim Tarihi: 06.01.2021).

49 Alp Yüce Kavas, "Soğuk Savaş Sonrası Arktika Bölgesi Jeopolitiği ve Bölgesel İş Birliği Potansiyeli", Akdeniz İİBF Dergisi 2019 Özel Sayısı, 25-44, s32.

50 Valery Konyshov and Alexander, Sergunin, "The Changing Role of Military Power in the Arctic", The Global Arctic Handbook, Springer (e-book), 2019, 171-196.

51 "The United States Navy Arctic Roadmap for 2014 to 2030", <https://www.hsdn.org/?view&did=756030> (Erişim Tarihi: 06.01.2021).

52 Louis P. Bergeron, "The Bering Strait: Choke Point of the Future", <https://sldinfo.com/2015/11/the-bering-strait-choke-point-of-the-future/> (Erişim Tarihi: 06.01.2021).

53 Ydyrys, a.g.e.

lkeler egemenlik/yetki alanlarını genişletmek için girişimlere başlamıştır. Kıyıdaş lkeler ve küresel menfaatlerini gözeten bölge dış aktörler Arktik'te mücadele içerisindedir. Söz konusu sorunların ardındaki temel faktör ise Arktik Bölgesi'nin hukuki statüsünün belirlenmemiş olmasıdır. Buna karşın, bölgedeki anlaşmazlıklar nedeniyle bugüne kadar sıcak bir çatışma yaşanmamıştır. Aşağıda incelenecek sorunlara taraf olan ülkeler meseleleri uluslararası hukuk kuralları içerisinde çözme yönünde irade sergilemekte ve mücadelelerini bu minvalde sürdürmektedir.

Arktik bölgesinin (Güney Kutbu'ndan farklı olarak) hukuki statüsünü belirleyen bir düzenleme bulunmadığı için, 1982 BMDHS bölgedeki uyuramazlıkların çözümünde yegâne uluslararası anlaşma niteliği taşımaktadır.<sup>54</sup> BMDHS'ye kıyıdaş ülkelerden Norveç 1996, RF 1997, Kanada 2003 ve Danimarka 2004 yılında taraf olmuştur. Bir diğer kıyıdaş ABD ise Sözleşmeyi onaylamamıştır.<sup>55</sup> BMDHS'nin ilgili hükümleri uyarınca Sözleşmeye taraf olan devletlerin kıta sahanlığı sınırlarını 350 deniz mili mesafeye genişletmek üzere yapacakları başvuruları, sözleşme onay tarihinden itibaren on yıl içerisinde tamamlaması gerekmektedir.

### 3.1. Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Sorunu

Arktik'te deniz hukuku bağlamında en önemli anlaşmazlık konusu bölgenin genelinde var olan kıta sahanlığı sorunudur. Hâlihazırda ABD dışında kalan dört bölge lkesi (RF, Norveç, Danimarka ve Kanada), kıta sahanlığı sınırlarının 350 deniz miline genişletilmesi talebiyle BM Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na başvuru yapmış durumdadır. Bölgede ayrıca; Bering Denizi'nde RF-ABD, Beaufort Denizi'nde ABD-Kanada, Barent Denizi'nde RF-Norveç, Hans Adası'na ilişkin Kanada-Danimarka, Davis Boğazı'na ilişkin Kanada-Danimarka (Grönland) ve Svalbard Adaları'na ilişkin olarak RF-Norveç arasında ihtilaf bulunmaktadır.<sup>56</sup>

Bugün kıta sahanlığı sorunu olarak ortaya çıkan Kuzey Kutup bölgesindeki egemenlik iddiaları yaklaşık yüz yıl öncesine dayanmaktadır. 1903 yılında Arktik'te polis karakolları kuran Kanada 1925 yılında yaptığı bir i düzenleme ile sınırlarının Kuzey Kutbu'na kadar uzandığını iddia eden ilk devlet olmuş; Sovyetler Birliği ise 1926 yılında kendi anakarası ile Kuzey Kutbu arasındaki tüm bölgenin kendisine ait olduğunu deklare ederek bir anlamda Kanada'nın

<sup>54</sup> Ceyhan Karasoy, "Kuzey Buz Denizi ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 234", İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Working Paper Series, No:71, 2017, s.3.

<sup>55</sup> BM İnternet Sitesi, "Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements", [https://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea](https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea) (Erişim Tarihi: 08.01.2021).

<sup>56</sup> Zdenek Kşış and Filip Chrářtnsk, "Existing Conflicts in the Arctic and the Risk of Escalation: Rhetoric and Reality", Perspectives, Prague, 2012, 111-140, ss.117-119.

iddialarına karşılık vermiştir.<sup>57</sup> Öte yandan 1945 yılında ABD Başkanı Truman'ın bildirisi ile ortaya çıkan kıta sahanlığı kavramı bölge üzerindeki hak iddialarına yeni bir boyut kazandırmış, 1982 BMDHS ile getirilen kıta sahanlığı ve bu doğrultuda bölge ülkelerince yapılan genişletilmiş kıta sahanlığı talepleri Arktik'teki egemenlik ve yetki alanı tartışmalarının temelini oluşturmuştur.

Arktik kıyıdaşı ülkeler, sahip oldukları kıta sahanlığı alanlarını, BMDHS hükümleri doğrultusunda genişletme gayreti içerisinde. Nitekim 28 Mayıs 2008 tarihinde Ilulissat'da (Grönland) bir araya gelen beş kıyıdaş ülke; Arktik bölgesinde kıta sahanlığı dış sınırlarının belirlenmesi ile çevre konularında mevcut hukuki rejimin (BMDHS) yeterli olduğunu ve bu bağlamda yeni bir uluslararası rejim geliştirmeye ihtiyaç bulunmadığını belirten ortak bir bildiri yayımlamıştır (Ilulissat Bildirisi).<sup>58</sup>

Arktik Bölgesi'nde kıyıdaş olarak meseleye taraf olan beş ülke içerisinde en geniş alana sahip olan ülke RF'dir. RF 1997 yılında BMDHS'ye taraf olmuş ve 2008 yılındaki Ilulissat Deklarasyonu ile Arktik'teki uyuşmazlıklarda sözleşmeyi esas alacağını beyan etmiştir. RF 2001 yılında, kendi ana karasının Kuzey Kutbu'na kadar uzandığını iddia ederek; daha önceki bölümlerde incelenen BM Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na kıta sahanlığının 350 deniz miline çıkarılması talebiyle başvuru yapan ilk kıyıdaş ülke olmuştur.<sup>59</sup>

RF tarafından söz konusu talepler, Arktik Okyanusu altındaki Lomonosov ve Alfa-Mendelejev Dağ Sırtlarının Avrasya karasının devamı olduğu tezine dayandırılmaktadır.<sup>60</sup> Komisyon, başvuruyu destekleyecek yeterli delil olmadığı gerekçesiyle RF'den ilave bilimsel deliller istemiştir. Bu gelişme üzerine RF bölgede iddialarını destekleyecek yeni veriler toplayarak Ağustos 2015 yılında Komisyon'a yeni bir başvuru yapmış, 2016 yılında söz konusu başvurusunun kapsamını genişleterek revize etmiştir.<sup>61</sup>

RF'den sonra komisyona başvuru yapan ikinci kıyıdaş ülke Norveç olmuştur. BMDHS'ye 1996 yılında taraf olan Norveç, kıta sahanlığını

57 "Evolution of Arctic Territorial Claims and Agreements: A Timeline (1903-Present)", <https://www.stimson.org/2013/evolution-arctic-territorial-claims-and-agreements-timeline-1903-present/> (Erişim Tarihi: 09.01.2021).

58 Juha Käpylä and Harri Mikkola, "Contemporary Arctic Meets World Politics: Rethinking Arctic Exceptionalism in the Age of Uncertainty", *The Global Arctic Handbook*, 153-171, s. 156.

59 Jon D. Carlson vd., "The Scramble for the Arctic: The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Extending National Seabed Claims", [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1472552](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1472552), s. 10, (Erişim Tarihi: 08.01.2021).

60 Scott G. Borgerson "Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming." *Foreign Affairs*, Vol. 87, No. 2, 2008, 63-77, s.74.

61 "Arctic continental shelf claims Mapping interests in the circumpolar North", EU Parliament Briefing, January 2017, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS\\_BRI\(2017\)595870\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS_BRI(2017)595870_EN.pdf), s.6.

genişletmek üzere 2006 yılında Komisyona başvurmuştur.<sup>62</sup> Norveç, kendi egemenliğinde bulunan Jan Mayen Adası ve Svalbard karasına ek olarak Loop Çukuru, Banana Çukuru ve Batı Nansen Havzası'na ilişkin durum tespiti için komisyona taleplerini sunmuştur. Bu bölgelerde talep edilen deniz yetki alanı, Norveç anakarasından çok daha büyük bir alana karşılık gelmektedir. Bununla birlikte Norveç'in kıta sahanlığı talebi Kuzey Kutbu'na kadar uzanmadığı için, diğer kıyıdaş devletlerin taleplerine kıyasla daha sınırlı kalmıştır.<sup>63</sup>

Arktik Bölgesi'ndeki kıta sahanlığının genişletilmesi talebiyle komisyona başvuran üçüncü kıyıdaş ülke Kanada olmuştur. Yukarıda belirttiği üzere tarihi süreçte Arktik bölgesine yönelik inisiyatif geliştiren ilk bölge ülkesi olan Kanada 2008 yılında yayımladığı Arktik bölgesi politika belgesinde, Kuzey Kutbu'nu "ulusal kimliğinin temeli" olarak tanımlamış ve bölgedeki hak ve çıkarlarını garanti altına almaya yönelik hedef ve önceliklerini ilan etmiştir.<sup>64</sup>

2003 yılında BMDHS'ye taraf olan Kanada, kıta sahanlığını genişletmek üzere 2013'te komisyona başvurmuştur.<sup>65</sup> Kanada'nın iddiası Lomonosov Dağ sırtlarının, kendisine ait olan Ellesmere Adası'nın su altından devam eden parçası olduğu yönündedir. Kanada, Alfa- Mendeleyev sırtları için de aynı iddiasını dile getirmektedir. Kanadalı bilim adamları 2006 yılından beri yaptıkları çalışmalarla bu durumu ispatlayacak deliller toplamaktadır.<sup>66</sup> RF'nin söz konusu sırtların kendi anakarasının devamı olduğu yönündeki iddiası, iki ülke arasındaki kıta sahanlığı anlaşmazlığını oluşturmaktadır.

Bir diğer bölge ülkesi olan Danimarka, Arktik'e yönelik ilgisini 2010 yılında yayımladığı strateji belgesi ile somutlaştırmıştır.<sup>67</sup> Belgede; Danimarka tarafından kıyıdaş ülkelerin bölgedeki iddialarının BMDHS temelinde çözümlenmesine önem atfedildiği ve Danimarka'nın Arktik bölgesindeki topraklarının NATO güvencesi altında bulunduğu vurgu yapılmaktadır. 2004 yılında BMDHS'ye taraf olan Danimarka, kıta sahanlığına yönelik talepleri için 2014 yılında Komisyona başvurusunu yapmıştır. Danimarka'nın bölgedeki genişletilmiş kıta sahanlığı iddiası, kendisine bağlı özerk bölge

62 "Evolution of Arctic Territorial Claims and Agreements: A Timeline (1903-Present)".

63 Holmes, "Breaking the Ice: Emerging Legal Issues in Arctic Sovereignty," ss.338-339.

64 "Statement on Canada's Arctic Foreign Policy", [https://www.international.gc.ca/world-monde/international\\_relations-reactions\\_internationales/arctic-arctique/arctic\\_policy-canada-politique\\_arctique.aspx?lang=eng](https://www.international.gc.ca/world-monde/international_relations-reactions_internationales/arctic-arctique/arctic_policy-canada-politique_arctique.aspx?lang=eng), s.2, (Erişim Tarihi: 08.01.2021).

65 "Arctic continental shelf claims Mapping interests in the circumpolar North", EU Parliament Briefing, s. 4.

66 Levon Sevunts, "Canada to Submit its Arctic Continental Shelf Claim in 2018", <http://www.rcinet.ca/en/2016/05/03/canada-to-submit-its-arctic-continental-shelf-claim-in-2018/> (Erişim Tarihi: 08.01.2021).

67 "Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011-2020", [https://naalakkersuisut.gl/~/-/media/Nanoq/Images/Udenrigsdirektoratet/100295\\_Arktis\\_Rapport\\_UK\\_210x270\\_Final\\_Web.pdf](https://naalakkersuisut.gl/~/-/media/Nanoq/Images/Udenrigsdirektoratet/100295_Arktis_Rapport_UK_210x270_Final_Web.pdf) (Erişim Tarihi: 09.01.2021).

Grönland üzerinden gerçekleşmektedir.<sup>68</sup> Danimarka'nın kıta sahanlığını 350 deniz miline çıkarma talebinin dayanağı, Kanada ve RF'ye benzer şekilde Lomonosov Dağ sırtlarının kendi karasının (Grönland) uzantısı olduğu iddiasına dayanmaktadır.<sup>69</sup> Söz konusu üç ülke arasında paylaşılmayan Lomonosov Dağ sırtları Arktik bölgesine ilişkin kıta sahanlığı iddialarının merkezinde yer almaktadır. Bu kapsamda kıta sahanlığını genişletme talebinde bulunan söz konusu ülkelerce Lomonosov Dağ sırtlarının kendi kara uzantıları olduğu tezini destekleyecek bulgular elde etmeye yönelik bilimsel çalışmalar yapılmaktadır.

Alaska üzerinden Arktik kıyıdaşı olan bir diğer bölge ülkesi ABD'nin, Arktik'teki deniz yetki alanı tartışmalarının odağındaki Lomonosov Dağ Sırtlarıyla coğrafi olarak bağlantısı bulunmamaktadır. ABD'ye göre Lomonosov, okyanusa ait bir dağ sırtıdır ve kıta sahanlığının genişlemesine gerekçe olacak herhangi bir kara parçasının devamı niteliğinde değildir. Bu nedenle de herhangi bir devletin Lomonosov üzerinden kıta sahanlığını genişletme gibi bir hakkının bulunması söz konusu değildir.<sup>70</sup> Öte yandan ABD, hâlihazırda BMDHS'yi onaylamayan tek Arktik ülkesidir. ABD; BMDHS'ye rezervasyon yapılarak taraf olunamaması, derin deniz madenciliği konusunda güçlü bir potansiyele sahip olması, özel teknoloji transferinin zorunlu olması, elde edilen gelirlerin eşit bir şekilde dağıtılmasına ilişkin düzenlemeler, Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesine tanınan yetkiye bağlı olarak ABD firmalarının derin su faaliyetlerine serbestçe girememesi, sözleşme hükümlerinde yapılacak değişikliklerin ABD'nin onayı olmadan yürürlüğe girmesi nedenleriyle BMDHS'yi onaylamamıştır.<sup>71</sup> ABD içerisinde farklı çevrelerce sözleşmeye taraf olunması yönünde gayret gösterilmektedir. Bu kapsamda daha önce üç defa BMDHS'ye taraf olunması maksadıyla tasarı taslağı hazırlanmış, ancak bahse konu düzenlemeler onaylanmamıştır.

Öte yandan ABD 2009 yılında yayımladığı “Artık Bölgesi Politikası” belgesi ile bölgeye yönelik ilgisini somut biçimde ortaya koymuş, Dışişleri Bakanlığınca hazırlanan söz konusu dokümanda ABD'nin Arktik'teki hak ve menfaatlerinin korunması maksadıyla Senato'ya BMDHS'ye taraf olunması

68 “Arctic continental shelf claims Mapping interests in the circumpolar North”, EU Parliament Briefing, s. 4-5.

69 Rick Noack, “Denmark Stakes its Claim in the War for the North Pole”, [https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/12/17/denmark-stakes-its-claim-in-the-war-for-the-northpole/?noredirect=on&utm\\_term=.5d2cb0e665c7](https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/12/17/denmark-stakes-its-claim-in-the-war-for-the-northpole/?noredirect=on&utm_term=.5d2cb0e665c7) (Erişim Tarihi: 09.01.2021).

70 Heather Conley and Jamie Kraut, “U.S. Strategic Interests in the Arctic An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation”, Center for Strategic and International Studies, <https://www.csis.org/analysis/us-strategic-interests-arctic> (Erişim Tarihi: 09.01.2021).

71 L.James Manole, “The United States and The Law of the Sea After UNCLOS III”, Oxford Legal Studies Research Paper, No. 23/20166, Oxford Press, 2016, s. 29.



yönünde çağrı yapılmıştır.<sup>72</sup> Söz konusu politika belgesine yönelik olarak Eylül 2016'da yayımlanan raporda ise; ABD'nin Arktik bölgesindeki lider ülke konumunu sürdürmesinin önem arz ettiği, RF'nin bölgeye yönelik politika ve faaliyetlerinden endişe duyulduğu ve Çin'in Arktik'teki (özellikle Grönland ve İzlanda) yatırım ve faaliyetlerinin ulusal güvenliğe yönelik etkiler bakımından dikkatle izlenmesi gerektiği belirtilmektedir. Öte yandan, ABD'nin gelecek dönemde Arktik'te yapabileceği muhtemel bir genişletilmiş kıta sahanlığı talebine esas teşkil etmek üzere bilimsel veri topladığı bilinmektedir.<sup>73</sup>

ABD'nin BMDHS'ye taraf olmaması nedeniyle, kıta sahanlığı sınırlarını genişletmek üzere BM Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na başvuru hakkı bulunmamaktadır. Bu durumun kıta sahanlığı sınırlarını genişletmek üzere bölge ülkelerince komisyon'a yapılan başvuruların henüz karara bağlanmamasında etkili olduğu, bu çerçevede ABD BMDHS'ye taraf olana kadar bölge ülkelerinin başvuru sürecinin askıda kalabileceği değerlendirilmektedir. ABD'nin ise, buzulların erimesi ve deniz yatağındaki enerji rezervleri/mineral kaynakların işletilebilir hâle gelmesine bağlı olarak BMDHS'ye taraf olmayı ve böylelikle bölgedeki kıta sahanlığı sınırlarını keskinleştirmeyi gündemine alabileceği düşünülmektedir.

Arktik'te kıta sahanlığı sınırlandırma sorunu bağlamında yukarıda derlenen veriler bir bütün olarak ele alındığında bölge ülkelerinin sorunların çözümünde BMDHS'yi esas alacaklarına yönelik ortak beyanlarının (Ilulissat Bildirisi) sorunun hukuk temelinde çözüleceğine ve çatışma riskinin düşük olduğuna işaret ettiği görülmektedir. Öte yandan, Arktik kıyıdaşı ülkelerin genişletilmiş kıta sahanlığı taleplerinin kabulü halinde, Kuzey Kutbu deniz yatağının %88'i kıyıdaş ülkelerin yetki alanı hâline gelecektir. Bu durumda dahi, BMDHS XI. Kısım uyarınca "Bölge" kapsamında istifade edilebilecek 157 bin km<sup>2</sup> deniz alanı var olacaktır. Buna karşın Arktik kıyıdaşı ülkelere Ilulissat Bildirisi'nde "mevcut hukuki rejimin (BMDHS) yeterli olduğunun ve yeni bir uluslararası rejim geliştirmeye ihtiyaç bulunmadığının" vurgulanmasının, bölge dışı aktörlerin sürece müdahil olmasını engellemeye (bir diğer ifadeyle Kuzey Kutbunda deniz yatağındaki enerji rezervlerinin kıyıdaş ülkeler arasında paylaşılmasına) yönelik bir adım olduğu düşünülmektedir. Bu çerçevede bölge dışı aktörlerin Arktik'te BMDHS hükümleri uyarınca ortaya çıkacak "Bölge"den istifade etmeye yönelik olası girişimlerine, kıyıdaş ülkeler tarafından kuvvetli itirazlarda bulunulması<sup>74</sup> muhtemel görülmektedir.

72 "Arctic Region Policy", National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive, <https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html> (Erişim Tarihi: 11.01.2021).

73 Lars Kullerud and Oran R. Young, "Adding a Gakkal Ridge Regime to the Evolving Arctic Ocean Governance Complex", *Marine Policy*, 2020, 1-6, s. 2.

74 A.e., s.1.

### 3.2. Bölgede Deniz Hukuku Bağlamındaki Diğer Sorunlar

Arktik'teki kıta sahanlığı meselesinin yanında bir diğer önemli sorun Bering Boğazı'ndaki deniz sınır hattının belirlenmesine yönelik RF-ABD anlaşmazlığıdır. Konu kapsamında 1990 yılında iki ülke arasında varılan mutabakatla bir anlaşma imzalanması mümkün olmuştur. Bu anlaşma RF alt parlamentosu Duma tarafından onaylanmamakla birlikte, anlaşmaya aykırı bir gelişme yaşanmamıştır.<sup>75</sup>

Bölgedeki bir başka anlaşmazlık konusu ise Kanada ve Danimarka arasındaki Hans Adası sorunudur. 1970'lerden beri gündemde olan bu sorun Kanada ve Grönland arasında yer alan bir kayalıktan ibaret olan Hans Adası'nın kime ait olduğuna ilişkindir.<sup>76</sup> 2012 yılında adanın iki ülke arasında bölünmesi fikri kabul görse de, bu mutabakat henüz taraflar arasında bir antlaşmaya dönüşmemiştir.

Alaska ve Kanada'nın kuzeyinde yer alan Beaufort Denizi'nde sınır hattının belirlenmesine yönelik olarak ABD ve Kanada arasında uyuşmazlık bulunmaktadır. Sorunun başlangıcı Alaska'nın RF'ye ait olduğu 1825 yılındaki İngiltere ve Rusya arasında yapılan bir ticaret anlaşmasına dayanmaktadır. Kanada, Beaufort Denizi'ndeki deniz sınırının bu anlaşma temelinde belirlenmesi gerektiğini, ABD ise bahse konu anlaşmanın kara sınırları için geçerli olduğunu ve deniz sınırları için yeni bir düzenleme yapılmasının gerektiğini savunmaktadır.<sup>77</sup>

Arktik'te bir diğer sorunlu bölge RF ile Norveç arasında anlaşmazlığa neden olan Svalbard Adaları'dır. 1920 yılında imzalanan Svalbard Antlaşması ile Svalbard Adaları üzerinde Norveç'in egemenliği kabul edilmiş ve antlaşmaya taraf olan ülkelere de bazı haklar tanınmıştır.<sup>78</sup> Bölgenin iki ülke arasında bir sorun hâline gelmesi ise esas olarak Norveç'in Svalbard'ın çevresinde 200 deniz mili genişliğinde bir balıkçılık koruma alanı ilan etmesiyle ortaya çıkmıştır. Norveç, tepki gösterileceği kaygısıyla MEB ilanında bulunmamış, ancak RF balıkçılık bölgesi ilanına da karşı çıkmıştır. RF, 1920 yılında yapılan antlaşmanın diğer ülkelerin de bölgede ekonomik faaliyette bulunmasına izin verdiğini savunmaktadır.<sup>79</sup> İki ülke arasında soruna ilişkin müzakereler devam etmekle birlikte henüz bir mutabakata varılmamıştır.

<sup>75</sup> Gül, "Arktikteki Rusya: Sorun ve İşbirliği Arasındaki Gel-Git", s.3.

<sup>76</sup> Kevin McGwin, "Denmark, Canada Agree to Settle Hans Island Dispute", <https://www.arctictoday.com/denmark-canada-agree-come-agreement-disputed-island/> (Erişim Tarihi: 11.01.2021).

<sup>77</sup> Micheal Byers, and Andreas Østhagen, "Why Does Canada Have So Many Unresolved Maritime Boundary Disputes? The Canadian Yearbook of International Law, 2016, 1-61, ss.11-12.

<sup>78</sup> "The Svalbard Treaty", <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/01/1-11/svalbard-treaty.xml> (Erişim Tarihi: 11.01.2021).

<sup>79</sup> Frédéric Lasserre, "Arctic Shipping: A Contrasted Expansion of a Largely Destinal Market", The Global Arctic Handbook, 83-100, s.85.

Arktik Bölgesi'nde RF ile Norveç arasındaki bir başka sorun Barent Denizi'ndeki kıta sahanlığı sınırlarının belirlenmesinde yaşanmıştır. Norveç'in 1977 yılında tek taraflı yetki alanı ilanı ile başlayan ve yaklaşık 40 yıl süren ihtilaf, iki ülke arasında 2010 yılında imzalanan deniz yetki alanları sınırlandırma anlaşmasıyla çözüme kavuşmuştur.<sup>80</sup>

## Sonuç

Küresel ısınmanın etkisinin en fazla hissedildiği Kuzey Kutbu coğrafyasında 2015-2018 döneminde ölçülen yıllık buzul seviyeleri, şimdiye kadar kaydedilen en düşük dört seviye olarak kayda geçmiştir. Küresel ısınma nedeniyle Arktik Bölgesi'ndeki buzullarının yaklaşık 1/3'ünün erimesiyle birlikte; deniz yatağında bulunan enerji rezervleri ve mineral kaynaklar ulaşılabilir hâle gelmekte, aynı zamanda bölge dünya deniz ulaştırmasında önemli bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır. Enerji rezervleri bakımından dünyada henüz keşfedilmeyen ancak teknik olarak hesaplanan toplam petrol ve doğalgaz rezervinin %25'i bu bölgede bulunmaktadır. Deniz ulaştırması açısından ise; buzulların çözülmesi ile kullanılabilir Kuzey Kutbu rotasının, Doğu Asya-Avrupa ve Batı Amerika-Avrupa arasındaki deniz ulaştırma hatlarını kısaltarak deniz taşıma maliyetlerini önemli ölçüde azaltacağı öngörülmektedir.

Bu gelişmeler küresel düzeyde bölgeye yönelik ilgiyi artırmakta, kıyıdaş ülkelerce egemenlik ve yetki alanlarını genişletmek üzere girişimlerde bulunmakta, ayrıca bölgede güvenlik ve askeri faaliyetler bağlamında yoğunluk yaşanmaktadır. Kıyıdaş ülkeler ve küresel menfaatlerini gözeterek bölge dışı aktörler, Arktik Bölgesi'nde mücadele içerisindedir. Bölgede bahse konu mücadeleye konu olan sorunlu alanlar içerisinde deniz hukuku bağlamında en önemli anlaşmazlık konusu, bölgenin genelinde var olan kıta sahanlığı sorunudur. Arktik kıyıdaş ülkeler, sahip oldukları kıta sahanlığı alanlarını BMDHS hükümleri doğrultusunda genişletme gayreti içerisindedir. Nitekim 28 Mayıs 2008 tarihinde Ilulissat'da (Grönland) bir araya gelen beş kıyıdaş ülke; Arktik bölgesinde kıta sahanlığı dış sınırlarının belirlenmesi ile çevre konularında mevcut hukuki rejimin (BMDHS) yeterli olduğunu ve bu bağlamda yeni bir uluslararası rejim geliştirmeye ihtiyaç bulunmadığını belirten ortak bir bildiri (Ilulissat Bildirisi) yayımlamıştır.

Bölge ülkelerinin Ilulissat Bildirisinde BMDHS'yi esas alacaklarına yönelik ortak beyanları, sorunun hukuk temelinde çözüleceğine ve çatışma riskinin düşük olduğuna işaret etmektedir. Hâlihazırda RF, Norveç, Danimarka ve Kanada; kıta sahanlığı sınırlarının 350 deniz miline genişletilmesi talebiyle BM Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na başvuru yapmıştır. ABD'nin ise BMDHS'yetarafolmaması nedeniyle, kıta sahanlığı sınırlarını genişletmek üzere

<sup>80</sup> "Arctic continental shelf claims Mapping interests in the circumpolar North", EU Parliament Briefing, s.5.

BM Kıta Sahanelığı Sınırları Komisyonu'na başvuru hakkı bulunmamaktadır. Bu durumun kıta sahanlığı sınırlarını genişletmek üzere bölge ülkelerince Komisyon'a yapılan başvuruların henüz karara bağlanmamasında etkili olduğu, bu çerçevede ABD BMDHS'ye taraf olana kadar bölge ülkelerinin başvuru sürecinin askıda kalabileceği değerlendirilmektedir.

ABD'nin ise, buzulların erimesi ve deniz yatağındaki enerji rezervleri/mineral kaynakların işletilebilir hale gelmesine bağlı olarak BMDHS'ye taraf olmayı ve böylelikle bölgedeki kıta sahanlığı sınırlarını kesinleştirmeyi gündemine alabileceği düşünülmektedir.

Öte yandan, Arktik kıyıdaşı ülkelerin genişletilmiş kıta sahanlığı taleplerinin kabulü halinde Kuzey Kutbu deniz yatağıının %88'i kıyıdaşı ülkelerin yetki alanı hâline gelecektir. Bu durumda dahi, BMDHS XI. Kısım uyarınca "Bölge" kapsamında istifade edilebilecek 157 bin km<sup>2</sup> deniz alanı var olacaktır. Bu durum bölge dışı aktörlerin Arktik'e yönelik ilgisinin temel unsurudur.

Buna karşın Arktik kıyıdaşı ülkelerce Ilulissat Bildirisi'nde "Kuzey Kutbu'nda kıta sahanlığı dış sınırlarının belirlenmesi ve çevre konularında mevcut hukuki rejimin (BMDHS) yeterli olduğunun ve yeni bir uluslararası rejim geliştirmeye ihtiyaç bulunmadığının" vurgulanmasının, bölge dışı aktörlerin sürece müdahil olmasını engellemeye (bir diğer ifadeyle Kuzey Kutbunda deniz yatağındaki enerji rezervlerinin kıyıdaşı ülkeler arasında paylaşılmasına) yönelik bir adım olduğu düşünülmektedir. Bu çerçevede bölge dışı aktörlerin Arktik'te BMDHS hükümleri uyarınca ortaya çıkacak "Bölge"den istifade etmeye yönelik olası girişimlerine, kıyıdaşı ülkeler tarafından kuvvetli itirazlarda bulunulması muhtemel görülmektedir.

Arktik'te bölge ülkeleri arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırma sorunu ile bölge dışı aktörlerin deniz yetki alanları dışındaki "Bölge"den istifade etmesine yönelik sürecin, buzulların çözülmesine bağlı olarak önümüzdeki dönemde uluslararası kamuoyunun önemli gündem maddelerinden birisi olmaya devam edeceği; bu doğrultuda bölgede çıkarı bulunan tüm tarafların Arktik'ten istifade etmesine imkân tanıyacak modalitelerin tartışmaya açılmasının muhtemel olduğu değerlendirilmektedir.

#### Kaynakça

##### Kitaplar

- AUST, Anthony, Handbook of International Law, Cambridge: Cambridge University Press. 2005.
- GÜNDÜZ, Aslan, Milletlerarası Hukuk ve Temel Belgeler ve Örnek Kararlar, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2003.
- KURAN, Selami, Uluslararası Deniz Hukuku, Arıkan Yayınevi, İstanbul, 2006.
- PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk, 2. Kitap, 10. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2014.
- SUR, Melda, Uluslararası Hukukun Esasları, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul.
- TOLUNER, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 4.Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul,1996.

## Makaleler ve Kitap Bölümleri

### Makaleler

- ALGANTÜRK, Didem, Light, “Kutup Taşımacılığında Yeni Bir Dönem: Kutup Kodu”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Güz Sayı:32 2017/2, 1-15.
- ANDERSON, David, Modern Law of the Sea, Selected Essays, Publications on Ocean Development, Volume 59, Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2008.
- ATEŞ, Oktay, “Rusya Federasyonu’nun Arktika Politikası”, Avrasya İncelemeleri Dergisi, 6(1), 57-95.
- BORGERSON, Scott G., “Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming.” Foreign Affairs, Vol. 87, No. 2, 2008.
- BOZKURT, Enver, “Uluslararası Hukuk Bakımından Münhasır Ekonomik Bölge Kavramının Ortaya Çıkışı”, Uluslararası Hukuk ve Politika, 2006-2, 50-74.
- BYERS, Micheal, and ØSTHAGEN, Andreas, “Why Does Canada Have So Many Unresolved Maritime Boundary Disputes? The Canadian Yearbook of International Law, 2016, 1-61.
- ECE, Jale Nur, “Münhasır Ekonomik Bölge, Petrol ve Doğal Gaz Haklarımız,” ORSAM Rapor No: 162, 2013.
- ERTUĞRUL, Ümmühan, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Kıyı Devletinin Egemen Hakları”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2017, 21(1), 41-71.
- FRANZ, Erhard, “Ege Denizi Kıta Sahanlığı Sorunu”, Çeviren: Selçuk Demirsoy, Madencilik Dergisi, 14(1), 1975, 1-20.
- GUNITSKIY, Vsevolod, “On Thin Ice: Water Rights And Resource Disputes In The Arctic Ocean”, Journal of International Affairs, Spring/Summer 2008, Vol. 61, No. 2., 261-271.
- GÜL, Taner, “Arktikteki Rusya: Sorun ve İşbirliği Arasındaki Gel-Git”, Bilgesam Analiz, No.1167, 2014, 1-8.
- HOLMES, Stephanie, “Breaking the Ice: Emerging Legal Issues in Arctic Sovereignty, Chicago Journal of International Law, Vol. 9, No. 1, 2008, 323-351.
- KARASOY, Ceyhan, “Kuzey Buz Denizi ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 234”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Working Paper Series, No:71, 2017.
- KAVAS, Alp Yüce, “Soğuk Savaş Sonrası Arktika Bölgesi Jeopolitiği ve Bölgesel İş Birliği Potansiyeli”, Akdeniz İİBF Dergisi 2019 Özel Sayısı, 25-44.
- KŘÍŽ, Zdenek and CHRÁŠTANSKÝ, Filip, “Existing Conflicts in the Arctic and the Risk of Escalation: Rhetoric and Reality”, Perspectives, Prague, 2012, 111-140.
- KWOK, Ron, “Exchange of Sea Ice between the Arctic Ocean and the Canadian Arctic Archipelago,” Geophysical Research Letters, Vol.33, 2006.
- KULLERUD, Lars and YOUNG, Oran R., “Adding a Gakkel Ridge Regime to the Evolving Arctic Ocean Governance Complex”, Marine Policy, 2020, 1-6.
- LASSERRE, Frédéric, , “Arctic Shipping: A Contrasted Expansion of a Largely Destinalional Market”, The Global Arctic Handbook, 83-100.
- LODGE, Michael W., “The Common Heritage of Mankind”, International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 27, No. 4, 2012.
- MANOLE, L.James, “The United States and The Law of the Sea After UNCLOS III”, Oxford Legal Studies Research Paper, No. 23/20166, Oxford Press, 2016.
- MİSİLİ, Sinan, “Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyrukluğu ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 18(1), 179-201.

OXMAN, Bernard H., “The 1994 Agreement and the Convention”, American Journal of International Law, Vol 88 (4), 1994.

RAINWATER, Shiloh, “Race to the North: China’s Arctic Strategy and Its Implications”, Naval War College Review, Vol. 66, No.2, 62-82.

TAN, Wei-en and TSAI, Yu-tai “After the Ice Melts: Conflict Resolution and the International Scramble for Natural Resources in the Arctic Circle”, Journal of Politics and Law, Vol. 3, No. 1, 91-99.

TOPSOY, Fevzi, “Münhasır Ekonomik Bölgede Yürütülen Yabancı Askerî Faaliyetlerin Hukukî Niteliği”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2012, 16(3), 217-265.

#### **Kitap Bölümleri**

KÄPYLÄ, Juha and MİKKOLA, Harri, “Contemporary Arctic Meets World Politics: Rethinking Arctic Exceptionalism in the Age of Uncertainty”, The Global Arctic Handbook, Springer (e-book), 2019, 153-171.

KONYSHEV, Valery and SERGUNİN, Alexander, “The Changing Role of Military Power in the Arctic”, The Global Arctic Handbook, Springer (e-book), 2019, 171-196.

#### **İnternet Kaynakları**

BERGERON, Louis P., “The Bering Strait: Choke Point of the Future”, <https://sldinfo.com/2015/11/the-bering-strait-choke-point-of-the-future/> (Erişim Tarihi: 06.01.2021).

BUDZIK, Philip., “Arctic oil and natural gas potential”, US Energy Information Administration, [http://www.eia.gov/oiaf/analysispaper/arctic/pdf/arctic\\_oil.pdf](http://www.eia.gov/oiaf/analysispaper/arctic/pdf/arctic_oil.pdf) (Erişim Tarihi: 24.12.2020).

CARLSON, Jon D., vd., “The Scramble for the Arctic: The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Extending National Seabed Claims”, [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1472552](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1472552), s. 10, (Erişim Tarihi: 08.01.2021).

CONLEY, Heather A. vd. “Arctic Economics in the 21st Century: The Benefits and Costs of Cold”, A Report of the CSIS Europe Program, [http://csis.org/files/publication/130710\\_Conley\\_ArcticEconomics\\_WEB.pdf](http://csis.org/files/publication/130710_Conley_ArcticEconomics_WEB.pdf), (Erişim Tarihi: 02.12.2020).

CONLEY, Heather A. and KRAUT, Jamie, “U.S. Strategic Interests in the Arctic An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation”, Center for Strategic and International Studies, <https://www.csis.org/analysis/us-strategic-interests-arctic> (Erişim Tarihi: 09.01.2021).

GEORGE, Henry Liddell, “Arktos”, Perseus Digital Library, <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus%3Atext%3A1999.04.0057%3Aentry%3D%2315199&redirect=true> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

GUOQIANG, Tang, “Arctic Issues and China’s Stance”, China International Studies, [http://www.ciis.org.cn/english/2013-03/04/content\\_5772842.htm](http://www.ciis.org.cn/english/2013-03/04/content_5772842.htm). (Erişim Tarihi: 02.01.2021)

KING, Hobart M., “Where is the Arctic? What is its Boundary?”, <https://geology.com/maps/where-is-the-arctic/>, (Erişim Tarihi: 27.11.2020).

MCCARTHY, Niall, “Global Warming Opens Arctic Passage For Container Ships”, <https://www.statista.com/chart/15279/northern-and-southern-sea-routes-between-europe-and-east-asia/> (Erişim Tarihi: 04.01.2021).

MCGWIN, Kevin, “Denmark, Canada Agree to Settle Hans Island Dispute”, <https://www.arctictoday.com/denmark-canada-agree-come-agreement-disputed-island/> (Erişim Tarihi: 11.01.2021).

NOACK, Rick, “Denmark Stakes its Claim in the War for the North Pole”, [https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/12/17/denmark-stakes-its-claim-in-the-war-for-the-northpole/?noredirect=on&utm\\_term=.5d2cb0e665c7](https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/12/17/denmark-stakes-its-claim-in-the-war-for-the-northpole/?noredirect=on&utm_term=.5d2cb0e665c7) (Erişim Tarihi: 09.01.2021).

SEVUNTS, Levon, “Canada to Submit its Arctic Continental Shelf Claim in 2018”, <http://www.rcinet.ca/en/2016/05/03/canada-to-submit-its-arctic-continental-shelf-claim-in-2018/> (Erişim Tarihi:

08.01.2021).

WOODARD, Colin, “Who Resolves Arctic Oil Disputes?”, The Christian Science Monitor, 2007, <https://www.csmonitor.com/2007/0820/p01s02-woeu.html>. (Erişim Tarihi: 30.12.2020).

YDYRYS, Kanat, “Kanada ve Rusya: Kuzey Kutbu Bölgesine Dayalı Rekabetin Güvenlik ve Ekonomik Boyutu”, <https://ankasam.org/kanada-ve-rusya-kuzey-kutbu-bolgesine-dayali-rekabetin-guvenlik-ve-ekonomik-boyutu/>, (Erişim Tarihi: 06.01.2021).

Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, 28 July 1994”, [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1994/11/19941116%2006-01%20AM/Ch\\_XXI\\_06a\\_p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1994/11/19941116%2006-01%20AM/Ch_XXI_06a_p.pdf) (Erişim Tarihi: 11.01.2021)

Arctic Council, “Arctic States”, <https://arctic-council.org/en/about/states/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

“Arctic Continental Shelf Claims Mapping Interests in the circumpolar North”, EU Parliament Briefing, January 2017, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS\\_BRI\(2017\)\\_595870\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS_BRI(2017)_595870_EN.pdf), s.6.

BM İnternet Sitesi, “Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements”, [https://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea](https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea) (Erişim Tarihi: 2.11.2020).

Central Arctic Ocean Fisheries Agreement 2018, “Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean,” <https://www.dfo-mpo.gc.ca/international/agreement-accord-eng.htm> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

“Evolution of Arctic Territorial Claims and Agreements: A Timeline (1903-Present)”, <https://www.stimson.org/2013/evolution-arctic-territorial-claims-and-agreements-timeline-1903-present/> (Erişim Tarihi: 09.01.2021).

“Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020”, [https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Images/Udenrigsdirektoratet/100295\\_Arktis\\_Rapport\\_UK\\_210x270\\_Final\\_Web.pdf](https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Images/Udenrigsdirektoratet/100295_Arktis_Rapport_UK_210x270_Final_Web.pdf) (Erişim Tarihi: 09.01.2021).

National Geographic, “Arctic”, <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/arctic/> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

“Review of Maritime Transport 2020”, s. 7, [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf) (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

“Statement on Canada’s Arctic Foreign Policy”, [https://www.international.gc.ca/world-monde/international\\_relations-relations\\_internationales/arctic-arctique/arctic\\_policy-canada-politique\\_arctique.aspx?lang=eng](https://www.international.gc.ca/world-monde/international_relations-relations_internationales/arctic-arctique/arctic_policy-canada-politique_arctique.aspx?lang=eng), s.2 (Erişim Tarihi: 08.01.2021).

“The Svalbard Treaty”, <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/01/1-11/svalbard-treaty.xml> (Erişim Tarihi: 11.01.2021).

“The United States Navy Arctic Roadmap for 2014 to 2030”, <https://www.hsdl.org/?view&did=756030> (Erişim Tarihi: 06.01.2021).

U.S. Geological Survey, “Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle”, <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

“Worldwide Fund for Nature”, [http://assets.worldwildlife.org/publications/394/files/original/Effect\\_of\\_Climate\\_Change\\_on\\_Actic\\_Fish\\_fact\\_sheet.pdf](http://assets.worldwildlife.org/publications/394/files/original/Effect_of_Climate_Change_on_Actic_Fish_fact_sheet.pdf) (Erişim Tarihi: 05.01.2021).

■ Zafer BAŞER\*

# ÇAĞDAŞ KADIN LİDERLERİN ULUSLARARASI DİPLOMASİDE YARATTIĞI ALGI



Yeni Zelanda Başbakanı Jacinda Ardern  
(<https://www.romper.com/p/this-baby-may-be-the-youngest-person-to-ever-attend-the-united-nations-general-assembly-12032247>)



Finlandiya Başbakanı Sanna Marin  
(<https://www.businesstoday.in/latest/trends/story/finland-to-shift-to-four-days-working-week-six-hour-days-finnish-pm-sanna-marin-flexible-hours-241909-2020-01-07>)



Çin Cumhuriyeti (Tayvan) Cumhurbaşkanı Tsai Ing-Wen  
(<https://www.investo.vn/kinh-te-chinh-tri/the-gioi-hom-nay-20-05-2020/>)



Almanya Eski Başbakanı Angela Merkel  
(<https://eleftherostypos.gr/ellada/844270-angela-merkel-kykloforiakessynthikes-tin-pempti-kai-tin-paraskeyi/>)

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



“Şuna inanmak gerekir ki dünya yüzünde gördüğümüz her şey kadının eseridir.”

Mustafa Kemal ATATÜRK

Mavi Vatan  
Kasım 2021  
Sayı 9

## Öz

İletişim bir insanla başka bir insan ya da grup arasındaki toplumsal etkileşimin bir ürünüdür. İletişime katılanların bilgi düzeyleri, değer yargıları, sosyokültürel geçmişler, algı düzeyleri, toplum içindeki rol ve statüleri, iletişimin şekillenmesine neden olmaktadır. Stratejik iletişimin doğru kullanılmasında algı yönetiminin önemli bir payı bulunmaktadır. Dolayısıyla algı yönetimini etkili kullanan liderler; empati, vaat, ikna gibi etmenleri kullanarak emsallerinden ayrılmaktadır. Günümüz çağdaş kadın liderlerin sıkça başvurdukları bu etmenler, onların politikalarını uluslararası diplomaside daha geçerli kılmaktadır. Bu çalışma, günümüz kadın liderlerin uluslararası diplomaside sergiledikleri algıyı stratejik iletişim yöntemleriyle ortaya koymaktadır. Zira kadın liderlerin yarattığı algı eşit egemen topluma ulaşmada herkese ders sunar niteliktedir.

**Anahtar Kelimeler:** Stratejik İletişim, Algı Yönetimi, Çağdaş Kadın Liderler, Jacinda Ardern, Sanna Marin, Angela Merkel, Tsai Ing-Wen.

## Giriş

Birey ve toplumların algılarını hedef alarak onların tutum ve davranışlarını etki altına alma eylemleri çok eski tarihlere dayanmaktadır. Bu eylemlerin “Algı Yönetimi” kavramı ortaya çıkana kadar retorik, propaganda, psikolojik savaş, kamu diplomasisi gibi farklı kavramlarla anıldığı görülmektedir. Bu uygulamalar ne kadar farklı isimlere sahip olsalar da hepsinin amacı, hedef kitlenin algılarının yönetilmesidir.<sup>1</sup>

Günümüz algı yönetiminde bilimsel yaklaşımların yanı sıra bireylerin karakterlerinin de etkili olduğunu söylemek mümkündür. Erkek rakiplerine kıyasla sayıca az olmalarına rağmen kadın liderler stratejik iletişim becerilerini doğru ve etkili kullanmaktadırlar. Özellikle algı yönetimi konusunda kadınların kimi özellikleri, toplum önünde onları daha seçkin kılmaktadır. Lider kadınların bu yönü eşitlikten yana çaba gösteren tüm insanlığa örnek olmakla birlikte peşlerinden gelecek genç kadın dimağlara da yol göstermektedir.

Çalışmanın ilk bölümünde öncelikle algı yönetimi kavramsal olarak açıklanmış, algı yönetiminin stratejik iletişim ile yakın ilişkisine vurgu yapılmış, sonrasında stratejik iletişime konu olan doğru algı yönetimi açıklanmıştır.

<sup>1</sup> Bazı yazarlar bu kavramların zamanla insanların zihinlerinde kötü çağrışımlar uyandırmaya başladıklarını ve bu nedenle kavramların farklı isimlere dönüştüklerini iddia etmektedir. Fakat zaman içerisinde ortaya çıkan bu kavramlar amaç olarak benzerlik gösterebilirler de özellik ve uygulama süreçleri olarak birbirlerinden farklılaşmakta, dolayısıyla ayrışmaktadırlar.

Çalışmanın devamında kadınların uluslararası ilişkiler disiplinindeki yeri tarihsel süreç içinde tanımlanmaya çalışılmış, çalışmanın son bölümünde ise günümüz çağdaş kadın liderlerin diplomaside yarattığı algıya yer verilmiştir. Bu kısımda kadınların liderliğe uzanan yolda uluslararası ilişkiler disiplini içerisindeki yeri sorgulanmış ve feminizm akımları bağlamında bu soruya yanıt aranmıştır. Yine bu bölümde günümüz çağdaş kadın liderlerin diplomaside alanında kullandığı empati, vaat, ikna, reddedilmeme ve kararlılık özelliklerinin kullanımlarına dair çıkarımlar sunulmuştur.

Bu çalışmanın amacı; günümüz çağdaş kadınların uluslararası diplomaside sergiledikleri politikalara değinerek yarattıkları algıyı stratejik iletişim yöntemleriyle ortaya koymaktır. Çalışma genelinde kitap, akademik yayın, bilimsel makale gibi temel kaynaklar ile resim, haber ve röportajlar gibi ikincil kaynaklardan yararlanılmıştır.

## 1. Algı Yönetimi

Algı, duyuları hareket geçiren uyarıcıların, hedefe ulaşması ile başlayan ve bunun sonucunda duyunun tanınması, idrak edilmesi ve tanımlanmasına kadar geçen fiziksel, nörolojik ve bilişsel süreçlerin tamamıdır. Bu açıdan bakıldığında algı, kişinin çevresinde olup bitenlere tanıklığıdır.<sup>2</sup> Kişiler, duyular yardımı ile dış çevrelerinden alınanları işlemde geçirerek bir ürün ortaya çıkarmaktadırlar. Duyular aracılığı ile yapılan işlem algılama, bu işlem sonucunda ortaya çıkan ürün ise algı olarak adlandırılmaktadır. Elbette burada önem arz eden husus, alınan iletilerin kişi için bir anlamı olup olmadığıdır. Eğer mesaj, kişi için bir anlam ifade ediyorsa başka bir deyişle iletiler anlamlandırılıyorsa o zaman bilinçli bir şekilde algılama gerçekleşmiş demektir.

Algı yönetimi kavramı ilk kez 1940'lı yıllardan sonra Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Savunma Bakanlığı içindeki birimler tarafından kullanılmıştır. Bu çerçevede algı: Kitlelerin duygu, düşünce, amaç ve mantık gibi unsurların liderler tarafından etkilenerek seçili bilgilerin yayılması ve/veya durdurulması, bunun sonucunda davranış ve düşüncelerin hedeflerin istekleri doğrultusunda yönlendirilmesi.<sup>3</sup> olarak tanımlanmıştır. Söz konusu tanım her ne kadar diğer ülkelere karşı bir eylem biçimi gibi görünse de algı yönetimi sadece uluslararası alanda değil, ulusal düzeyde de kullanılmaktadır.<sup>4</sup>

Algı yönetimi tanımlamalarından yola çıkarak ve algı yönetiminin bir iletişim süreci olduğunu düşünerek sadece aldatma ve kandırma prensipleri

<sup>2</sup> Hülya Çayoğlu, Algılama Yönetimi ve Marka Kimliği İlişkisinde Marka Algısının İncelenmesine Yönelik Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010, s. 50.

<sup>3</sup> Cem Bağcı, Silahsız Savaş Algı Yönetimi, Cinius Yayınları, İstanbul, 2017, s. 11.

<sup>4</sup> Ali Saydam, Algılama Yönetimi, Rota Yayınları, İstanbul, 2015, ss. 70-71.

bağlamında çalışmadığını, aynı zamanda anlama ve bilgilendirme özelliklerine de sahip olduğunu söylemek mümkündür. Algı yönetimi bu iki yönlü (pozitif-negatif) özelliğinden dolayı geniş bir uygulama alanına sahip olmaktadır. Bu bağlamda algı yönetimi; ulusal ve uluslararası düzeyde devlet ve hükûmet liderlerinden, en küçük organizasyondaki bireylere kadar kullanılmaktadır.

Algı yönetimi, “hedef insan veya toplumu, hedef alanın istediği şekilde düşünmeye ikna etmek”<sup>5</sup> tanımı çerçevesinde yukarıda sıralanan kavramlar arasından amaç ve araç olarak ayrılmıştır. Algı yönetimi ana amaç iken; ikna, propaganda, psikolojik harekât, kamu diplomasisi ve enformasyon savaşı ise araçtır.<sup>6</sup> Nitekim algı yönetimini diğer kavramların üst kümesi olarak değerlendirmek mümkündür. Buradan hareketle alt kümede yer alan retorik, propaganda, psikolojik savaş ve kamu diplomasisi gibi kavramları algı yönetiminin amacına göre değişen yöntemler olarak değerlendirmek daha doğru olacaktır.

Algı yönetimi; kamuoyunu anlamak yerine etkilemek ve yönlendirmek amacıyla gerçekleştirilen modern bir iletişim yöntemi olarak da tanımlanmaktadır<sup>7</sup>. Bu tanım çerçevesinde değerlendirildiğinde algı yönetimi ve iletişim arasındaki sıkı bir ilişkinin olduğunu söylemek mümkündür. Zira algıyı yönetmek iletişimi yönetmektir. Hedef kitleleri ikna etmek ve bu kitlelere yol gösterebilmek için geliştirilen stratejiler; toplum mühendisliği, psikolojik hareket, ikna etme, propaganda gibi terimler altında uygulanır. Algıyı doğru yönetebilmenin yolu, hedef kitlelerin değer ve kültürünü dikkate almaktan geçer.<sup>8</sup>

## 2. Stratejik İletişimde Doğru Algı Yönetimi

Algı yönetimi içerisinde bugüne değin “algılama oranları”nın dikkate alınmamış olması stratejik iletişimin en büyük eksiklikleri arasında yer almaktadır. Mesajların vericiden alıcıya sağlıklı ulaştırma yöntemleri üzerinde dikkatle durulurken hedef kitlenin algılama oranları genelde ihmal edilmiştir.

21’inci yüzyıla gelindiğinde teknolojinin ve iletişim organlarının artmasıyla algılama oranlarının da değiştiği gözlemlenmektedir. Söz konusu algılama biçiminde, kişilerin iletileri yakalayabilme oranları ve anlamlandırma oranları büyük öneme sahiptir. Nitekim eğitim kurumlarında işlenen ders süreleri önceleri 60 dakika iken hâlihazırda 40’lı dakikalara inmiştir. Kişilerin algılama oranlarındaki yeterlilik, kitlelerin algılama oranını oluşturmaktadır.

5 Ümit Özdağ, Algı Yönetimi, Kripto Yayıncılık, Ankara, 2015, s. 14.

6 Ümit Özdağ, a.g.e., s. 15.

7 Mehmet Sezai Türk, “Algı Yönetimi ve İletişim: Algının Ötesinde Bir Gerçeklik Var mı?”, Bilal Karabulut (ed.), Algı Yönetimi, Alfa Yayınları, İstanbul, 2017, 13-38, s. 21.

8 Cem Bağcı, a.g.e., s. 13.

Dolayısıyla toplum içindeki bireyin algılama oranı gün geçtikçe daha hassas ve daha meşakkatli olmaya başlamıştır.

Son zamanlarda araştırmacılar kavramsal birikmişliğin ve fazla bilginin, fikirlerin başarıyla iletilmesine engel olduğunu keşfetmiştir.<sup>9</sup> Dinleyici açısından bakıldığında, beyin yeni bilgilere maruz kalırken beden tüm enerjisini beynine aktarır. Başka bir ifadeyle, onca bilgiyi kavramada milyonlarca nöron eş zamanlı eyleme geçer ve bu durum zaman geçtikçe dinleyici kitle üzerinde yorgunluk yaratır. Bunun yanında konuşmacı açısından da durum pek farklı değildir. Uzun süreli bir anlatım metodunu tercih eden konuşmacı çabuk yorulmaktadır. Oysaki karmaşık bir konunun kısa sürede, çarpıcı ve az söz ile “algıyı bölmeden” açıklanması konuşmacının istediği mesajı hedef kitleye sorunsuz şekilde ulaştırmasını sağlayacaktır. Bu durum aynı zamanda kişilerin liderlik meziyetini de ortaya çıkarmaktadır.

Stratejik iletişimde en önemli ve öncelikli olgu hedeftir. İletişimin temel amacı ise mesajın hedefe istenildiği şekilde aktarılabilmesidir.<sup>10</sup> Lider hangi enstrümanları kullanırsa kullansın arzu ettiği mesajı kısıtlı sürede karşı tarafa aktaramazsa iletişim bozulur. Lider hedefe göre mesajını aktarmak durumundadır. Bu nedenle kaynağın aktarım kabiliyetinden daha çok hedef kitlenin sahip olduğu özellikleri bilmek önemlidir. Bilindiği gibi “Söz söyleyenin ağzında değil, dinleyenin kulağındadır.”<sup>11</sup>

Algıyı etkileyen faktörlere bakıldığında “dikkat”in de önemli unsurlardan biri olduğu görülmektedir. Zira bireyler aynı anda duyu organlarına gelen birçok uyarıcı ile karşı karşıyadır. Algıyı oluşturmak için nasıldan ziyade ne yapıldığı ve ne söylendiği önemlidir. Salt ve kalıplaşmış söylemler artık stratejik iletişim için yetersiz kalmaktadır. Gerçek liderlerin doğru iletişim tekniği, ezber bozan yöntemlerle karşısındakine derdini doğru ifade etmekte saklıdır. Dolayısıyla en küçük örgütten, büyük devlet başkanlığına kadar lider ve yöneticilerin, “yönetme arzusu”na ve “doğru iletişim stratejisi”ne sahip olması gerekmektedir. Algıların doğru yönetilebilmesi için, iletişimin doğru ve etkili yönetilmesi gerekmektedir. Doğru ve etkili iletişim ise salt stratejik yaklaşımla mümkündür.

9 Türkçe karşılığı “Teknoloji”, “Eğlence” ve “Dizayn” olarak çevrilen ve İngilizce kelimelerle aynı baş harflerine sahip “TED”, farklı konularda düzenlediği etkinliklerle adından söz ettirmiştir. Bugün yüzden fazla ülkede her gün “18 dakika” süresince TED etkinlikleri düzenlenmektedir. TED etkinliklerinin özelliği, sunum ve hitapların 18 dakika ile sınırlandırılmış olmasıdır. Peki neden 18 dakika? Bu sürenin yetişkin bir insanın takdimciye konsantre olup konudan ve temadan kopmadan bütün algılarının açık tutabildiği ideal bir uzunluk olduğu varsayılmaktadır. Sosyal bilim araştırmalarına göre toplumsal kitle algı süresinin ise onlu dakikalara indiği ifade edilmektedir. Detaylı bilgi için bakınız: Carmino Gallo, TED Gibi Konuş, çev. Figen Bingül, Aganta Kitap, İstanbul, 2016.

10 Selim Kahveci, Örgütsel Algı ve Örgütsel Algı Yönetimi, Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019, s. 17.

11 Orhan Gökçe, İletişime Giriş, Çizgi Kitabevi Yayınları, Konya, 2017, s. 38.

Stratejik iletişimin gerçekleşmesinde “empati kurma” ve “etkin dinleme”, tarafların söylemlerine ilave olarak karşı tarafın hislerini de anlama çabası taşır ve onları daha iyi anlamasına olanak sağlar. Zira dinleme, empati kurmada karşı tarafa gösterebilecek en etkili yöntemlerden biridir. Empati ve dinleme sayesinde iletişim çok daha güçlü olur. Bu noktada öncelikle kişiye iletişimin içinde aktif olduğunu gösterecek dönütler verilir. Bu durum iletişimde fark yaratan genel bir dinleme becerisidir.<sup>12</sup> Güçlü bir iletişimin mimarisi; empati kurmak, farklı görüşlere saygılı olmak, karşı tarafın fikirlerine uyumlu tavırlar sergilemek, olgu ve olayları karşı tarafın penceresinden ele alabilmektir. Toplum içindeki bireyden, üst düzey lidere kadar empati özelliği yüksek kişilerin; özgüveni yüksek, saygın, sağduyulu, iletişime açık ve duyuş becerileri yüksek olduğu görülmektedir.<sup>13</sup> Empati, iletişim bozukluklarını ortadan kaldırdığı gibi etkileşimin de canlı tutulmasını sağlar. Dolayısıyla liderlerden bahisle kadın liderlerin; meseleyi önceden anlaması, çözüm üretmesi ya da çatışmayı önlemesi noktasında kurdukları empati önemlidir.<sup>14</sup>

Çağdaş liderleri ayrıcalıklı kılan bir başka yetenek de “vaat” yeteneğidir. Vaat o kadar güçlü oluşturulmalıdır ki karşınızdaki, o vaadin gerçekleşmesine dair en ufak bir güvensizlik hissine kapılmamalıdır. Toplumlara verilen vaatler ile beklentiler yükseltilir. İyi bir illüzyonistin hüneri her zaman sunumun sonunda saklıdır. Onlar şaşırtıcı olduğu kadar kurgusal eylemleri gerçekmiş gibi hissettirme sanatı ile övgü alırlar. Liderler de vaat ettiklerini gerçeğe dönüştürdükleri takdirde toplumun güvenini kazanırlar. Diğer taraftan vaatlerin söylemde kalması, toplumda güvensizlik ve belirsizlik yaratır. Belki de bir lider için en kötüsü destekçileri üzerinde yaratacağı belirsizliktir. Zira müphem, bir zaman sonra en kötü algılardan biri olan şüpheye dönüşür.

Algı yönetiminin gerçekleştirebilmesi için “ikna”nın başarılması gerekmektedir. Aksi takdirde algı yönetimi istenen sonucu vermeyecektir. Bilindiği üzere diplomaside özellikle inandırıcılığı yüksek liderler hedefine ulaşabilmektedir. İkna meziyetini toplumlar üzerinde başarılı bir şekilde kullanan liderler bu yeteneğini genelde itibarından almaktadır. Toplumun arzularına, inançlarına, ihtiyaçlarına ve korkularına yön verebilmiş liderler ancak kişileri harekete geçirip ihtiyaçlarına yanıt oluşturabilmiştir. Öte yandan lider, eğer toplum üzerinde bir saygınlık ve güven yaratmışsa, inandırıcılık kat sayısını artırmış demektir. Zira uluslararası diplomaside saygınlık ve güvenilirlik liderler üzerinde ciddi bir kimlik kazandırmaktadır.

12 Akif Güner ve diğerleri, “Kültürler Arası Duyarlılık ve Empatik Eğilimler: Bir Derleme Çalışması”, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 2020, Cilt: 7, Sayı: 10, 259-277, ss. 267-268.

13 Nesrullah Okan ve diğerleri, “Bilinçli Farkındalık ve Psikolojik Sağlık Arasındaki İlişkide Temel Empati Becerilerinin Aracı Rol Etkisinin İncelenmesi”, İBAD Sosyal Bilimler Dergisi, 2020, Sayı: 8, 319-335, ss. 323-324.

14 Akif Güner ve diğerleri, a.g.m., s. 267.

Medya ve televizyonlarda çokça yer almak toplumun beklentisini karşılamaz. Kendi ülkelerinde sürekli halka hitap eden, ekranlarda boy gösteren liderlerin dünya kamuoyunda bu fırsatı sıkça yakalayabildiği söylenemez. Dolayısıyla liderlerin makale, röportaj, halka sesleniş veya basın açıklamasında kendilerine verilen süreyi en iyi şekilde değerlendirmesi gerekmektedir. Devlet liderlerinin mesajlarını hedef kitleyi oluşturan bireylere “reddedilmeden” en anlaşılır şekilde aktarması çok önemlidir. Liderler, reddedilmeden ve hedeflenen şekilde algılanmak için; toplumun dilini, ortak ruhi şekillenmelerini, tutum ve davranışlarını, kültürünü ve değerlerini iyi görmüş ve analiz etmiş olmalıdır. Liderler amaca giden yolda neyi gerçek olarak algılamayı seçerse, süreçleri o doğrultuda başarıyla yönetir ve kamuoyundan da o amaca uygun destek alır.

Doğru algı yönetiminde diğer unsurlar ise “dürüst” ve “kararlı” olmaktır. Başkalarıyla -kararlı bir şekilde adil ve dürüstçe iletişimini sürdüren liderler saygınlığını her zaman muhafaza etmişlerdir. Stratejik etkileşimde bugünün doğrusu olduğu kadar geçmişin yanlışı da hatırlanmalıdır. Bilindiği üzere dürüstlükten korkmadan etik davrananlar iletişimde hata yapmazlar. Kişinin eylem ve işlemlerini belirlediği için vicdan, karar almada en önemli başvuru kaynağıdır.<sup>15</sup> Vicdanın yönettiği dürüst insanlar, kalbin verdiği emirlere aykırı bütün yasa ve yönergeleri reddeder. Dolayısıyla dürüst ve kararlı insanlar, gerçeğe dayanmayan hiçbir inanç ve düşünceyi prensip olarak algı yönetimine dahil etmez.

### 3. Kadının Uluslararası İlişkiler Disiplinindeki Yeri

Kadınların siyaset tarihçesi son birkaç yüzyıla dayanmaktadır. Kadınlar modern diplomaside “eş” sıfatlarıyla esasen çok uzun süredir rol oynamaktadır. Buna rağmen, kadınların diplomasi mesleğinde sahneye çıkmaları 20’nci yüzyıl başlarını bulmuştur.<sup>16</sup> Biraz geçmişe gidildiğinde 13 Eylül 1788 tarihli ABD Anayasası’nda seçilmek için herhangi bir cinsiyet koşulundan bahsedilmediğine rastlanır. Buna karşın Amerikalı kadınlar oy hakkına, 1920 yılında (tüm eyaletler açısından) İngiliz kadınların ardından kavuşmuşlardır. Kadınlara oy hakkını tanıyan ilk dünya ülkesi 1893 yılında<sup>17</sup> Yeni Zelanda olurken bu ülkeyi 1902 yılında Avustralya izlemiştir. Bu konuda ilk Avrupa ülkesi 1906 yılında kadınlara kısıtlı haklar veren Finlandiya olmuştur. Kadınlara oy hakkı veren ilk Müslüman ülke ise Azerbaycan’dır.<sup>18</sup>

<sup>15</sup> Kevser Küçük ve Ercan Yavuz, “Hizmetkâr Liderlik: Gandhi Örneği”, Uluslararası Liderlik Çalışmaları Dergisi: Kuram ve Uygulama, 2018, Cilt: 1, Sayı: 2, 81-93, s. 86.

<sup>16</sup> Temel İskit, Diplomasi Tarihi, Teorisi, Kurumları ve Uygulaması, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 203.

<sup>17</sup> Yeni Zelanda’nın 1893 yılında tanıdığı bu hakka karşılık kadınlara seçilme hakkı 26 yıl sonra 1919 yılında verilmiştir.

<sup>18</sup> Ömer Ekşi, “Dünyada ve Türkiye’de Kadınlara Seçme ve Seçilme Hakkının Tanınması”, Türkiye Büyük Millet Meclisi Meclis Bülteni, [https://www.tbmm.gov.tr/eyayin/GAZETELER/WEB/MECLIS%20BULTENI/2469\\_2005\\_0000\\_0120\\_0000/0016.pdf/](https://www.tbmm.gov.tr/eyayin/GAZETELER/WEB/MECLIS%20BULTENI/2469_2005_0000_0120_0000/0016.pdf/) (Erişim Tarihi: 07.12.2020).

Fransa, İtalya, Belçika gibi Avrupa ülkelerine kıyasla siyasi hayata daha erken atılım yapan Türk kadınlarına yasal olarak seçilme hakkı, ulu önder Mustafa Kemal Atatürk tarafından kazandırılmıştır. 1580 sayılı kanun ile 3 Nisan 1930 tarihinde kadınların belediye seçimlerine katılımı sağlanmış ve bu hak ilk olarak 1933 yılı belediye seçimlerinde kullanılmıştır.<sup>19</sup> Türk kadını için asıl dönüm noktası 5 Aralık 1934 tarihinde getirilen seçme ve seçilme hakkı olmuştur. Bundan sonra 1935 yılında yapılan ilk genel seçimlerde 18 kadın milletvekili, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kadın vekil olarak yerini almıştır.<sup>20</sup>

Uluslararası diplomasi açısından ilk kadın misyon şefi Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği tarafından 1923 yılında atanmıştır. ABD'nin, Danimarka'ya siyasi tayin şeklinde elçi olarak bir kadın göndermesi bu atamadan ancak on yıl sonra gerçekleşmiştir. Kadınlar ABD Dışişleri'ne ise 1925'ten itibaren kabul edilmeye başlamıştır. Fransa 1930 yılında Dışişleri'ne giriş sınavlarını kadınlara da açmış, ancak misyon şefi olarak atamamıştır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kadınlar hem diplomatik kariyer elde etmiş hem de siyasi tayin yoluyla büyükelçilik yapmışlardır. Bu arada Vatikan'ın -bazı muhafazakâr ülkelerde olduğu gibi- 1970 yılında Batı Almanya'nın atamayı önerdiği elçiyi kadın olduğu için reddettiğini ifade etmek gerekir.<sup>21</sup> Dolayısıyla dünya tarihinde kadınların uluslararası diplomasideki izleri çok eskilere dayanmamaktadır. 21'inci yüzyıl ile birlikte kadınlar diplomatik kariyerlerde yerini giderek sağlamlaştıran ve sayıları artan bir azınlık hâlinindedir.

Uluslararası arenada kadınların temsil edilmesine yönelik adımlar atıldıkça uluslararası ilişkiler disiplini ile feminizm arasındaki bağın da kuvvetlenmekte olduğu söylenebilir.<sup>22</sup> Kadına yönelik toplumsal algıların değişmesiyle kadınların kamusal alanda daha fazla yer almaya başladığı görülmektedir.<sup>23</sup> Günümüzde kadınların etkinliği geçmişe oranla pek çok ülkede artış gösterdiği söylenebilir. Feminizm, kadınların uluslararası platformlarda temsil oranının artmasını temin ederken<sup>24</sup> aynı zamanda kadınların uluslararası ilişkiler disiplininde güç kazanmasını sağlamaktadır.

---

19 Ahmet Keser ve diğerleri, "Türkiye'de Kadınların Siyasal Temsili ve Toplumsal Cinsiyet", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 2020, Erken Görünüm, 1-39, s. 3. [https://sbfdergi.ankara.edu.tr/dergi/erken\\_gorunum/1515---Ahmet-Keser---Mazlum-Celik---Esra-Ercan.pdf/](https://sbfdergi.ankara.edu.tr/dergi/erken_gorunum/1515---Ahmet-Keser---Mazlum-Celik---Esra-Ercan.pdf/) (Erişim Tarihi: 07.12.2020).

20 Hacer Yıldız, Türkiye'de Kadınların Siyasi Haklar Mücadelesi ve Nakiye Elgün, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015, s. 54.

21 Temel İskit, a.g.e., s. 203.

22 Süheyla Kadioğlu, 20. Yüzyıl ve Kadın: Batı Ülkelerinde Kadın Hareketleri, Gri Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 9.

23 Judith Ann Tickner, Gender in International Relations: Feminist Perspectives on Achieving Global Security, Columbia University Press, New York, 1992, s. 162.

24 Süheyla Kadioğlu, Bitmeyen Savaşım: Kadın Hareketleri Tarihi, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2001, s. 34.

Toplum tarafından kurgulanan ve yine toplum tarafından bireylere öğretilen “toplumsal cinsiyet”; dişilik ve erilik olmak üzere ikiye ayrılır. Dinamik bir yapı olma özelliği gösteren toplumsal cinsiyet, erkek ve kadın arasında adeta hiyerarşik bir yapı teşkil eder. Bu yapı içerisinde kadınlar negatif, erkekler de pozitif bir şekilde kodlanır.<sup>25</sup> Kamusal alan ve özel alan ayırımında ataerkil toplum düzeni, kamu alanında (siyaset, askerlik vb.) erkeği egemen kılarken, kadını aile ve ev gibi özel alanla sınırlandırmaktadır. Oysa günümüzde kadın liderlerin diplomasi alanında oynadığı rol, tarihte hiç olmadığı kadar müstesna bir yere sahiptir. Gerek devlet başkanlığı ve diplomasi temsilciliği gerekse yöneticilik ve liderlik açısından kadınlar günümüzde; çağdaş, etkin ve güçlüdür.

Svedberg’in işaret ettiği gibi uygun “erkek” ve “kadın” davranışıyla ilgili kurumsal cinsiyet normları, diplomasi içinde kadınları bir yöne, erkekleri başka bir yöne kanalize ediyor olabilir.<sup>26</sup> Ayrıca, diplomasi genel olarak iş ve aile yaşamının birleşimini mümkün kılacak şekilde iyi organize edilmemiştir. Bu durum erkeklerden daha fazla aile sorumluluğu üstlenmeye devam ettikleri için kadınlara zarar vermektedir.<sup>27</sup> Bir sosyal sistemde kadın-erkek arasındaki güç ve fırsat dağılımı, sosyal kökenlere dayandığından eşitlik problemine işaret etmektedir. Dolayısıyla kadınların üst kadrolarda mevcudiyeti bütün bir güç dağılım sisteminin alt kümesi olarak ele alınabilir.<sup>28</sup>

Uluslararası ilişkiler disiplini içerisinde kadınların nerede yer aldığı sorusu pek çok teorisyen tarafından sorgulanmıştır. “Dünyayı aslında toplumsal cinsiyet döndürmektedir” diyen Cynthia Enloe, hem uluslararası ilişkiler düzeninin hem de küresel ekonomik düzenin ataerkil temeller esas alınarak oluşturulduğunu ifade etmektedir.<sup>29</sup> Enloe; kadınların diplomat, başbakan devlet veya hükümet başkanı olmaları yerine eşleri olmalarını, savaşlarda asker ve komutan olmak yerine mülteci veya savaşın kurbanı olmalarını, girişimci olmak yerine ancak onların sekreteri olmalarını hiç de tesadüf saymaz. Uluslararası düzenin aslında erkeklerin kadınların üzerinde sağlamış olduğu hâkimiyete bağlı olduğu olgusu, 1980’li yıllara kadar hiç sorgulanmamıştır. Kadınların mevcut durumu kabul etmeleri, uluslararası düzenin daha eril; kabul etmemeleri ve daha katılımcı olmaları hâlinde ise daha eşit bir siyasal mevcudiyetin oluşmasına yol açacaktır. Kısacası toplumun ürettiği sosyal

<sup>25</sup> Anna Francis Cranny ve diğerleri, *Gender Studies: Terms and Debates*, Palgrave Macmillan, Hampshire, 2003, ss. 69-71.

<sup>26</sup> Erika Svedberg, “East-West Negotiations.” Karin Aggestam and Ann Towns (ed.), *In Gendering Diplomacy and International Negotiations*, Palgrave MacMillan, Basingstoke, 2018, 259-276, ss. 260-261.

<sup>27</sup> Karin Aggestam ve Ann Towns, “The Gender Turn in Diplomacy: a New Research Agenda”, *International Feminist Journal of Politics*, 2018, 1-21, s. 14.

<sup>28</sup> Ahmet Keser ve diğerleri, a.g.m., ss. 14-15.

<sup>29</sup> Cynthia Enloe, *Bananas, Beaches and Bases: Making Feminist Sense of International Politics*, University of California Press, London, 2014, ss. 211-214.



çevre koşulları kişilerin statüsünü şekillendirmekte ve kadınların eril yapıdaki iş yaşamında üstlenecekleri roller üzerinde belirleyici olmaktadır. Kadınların örgüt içinde yer bulabilmesi kadar kariyer basamaklarını tırmanabilmesi, daha çetin koşullarla baş edebilmelerine ve daha üstün bir performans gösterebilmelerine bağlı bulunmaktadır.<sup>30</sup>

#### 4. Günümüz Çağdaş Kadın Liderlerin Diplomaside Yarattığı Algı

Uluslararası sistemde yer alan devletler ve örgütlerin dünya sahnesindeki siyasal davranışlarının açıklanmasında temel basamağı oluşturan imajlar, aslında fertlerin hem kendilerinin hem de başkalarının algılayışlarını şekillendirmesi bakımından önemlidir. Örneğin: ABD toplumu şimdiki Rus halkını Sovyet rejimi döneminde nasıl algılamıştır? Almanya Şansölyesi Merkel, Moskova'ya ekonomik yaptırımlara neden karşı çıkmaktadır? “Rusya Federasyonu’nun (RF) 2006 Ukrayna krizinde olduğu üzere enerjiyi bir silah olarak kullanma endişesi, AB’yi, ABD’den daha ılımlı bir RF politikasına zorlamaktadır” varsayımı Kremlin tarafından nasıl algılanmaktadır? NATO’nun 2030 stratejisi neden Çin’in askerî ve ekonomik baskısını bugünden konu etmektedir?<sup>31</sup>

Benzer soruların cevaplanmasında modern küresel siyasetle ilgili oluşturulan etkili imajların diplomaside yarattığı farklı algılar rol oynamaktadır. Dolayısıyla uluslararası siyaset, liderler açısından farklı, kamu cephesinden farklı algılanmaktadır.

Araştırmalar gösteriyor ki; liderlik fırsatı elde eden ve uluslararası arenada iyi karşılanabilecek kadınlar, ülke içinde daha ciddi cinsiyet ayrımcılığı ve baskı yaşamaktadır. Buradan kadınların uluslararası liderlik deneyimlerini belirlemede yerel toplum, organizasyon ve bireysel faktörlerin önemli olduğu sonucu çıkarılmaktadır. Bu durum, kadın liderlerin uluslararası mecrada farklı liderliğe sahip olma becerisini sınırlamaktadır. Diğer bir deyişle kadınlar uluslararası alanlarda eşit temsilcilik sağlamak için yeteneklerini kısıtlayan etmenlerden uzaklaştığından emin olmalıdır.<sup>32</sup>

Özellikle kadın liderlerin erkeklere kıyasla hem azınlıkta olması hem de hedef kitesinin daha seçici olması, onları toplum nazarında daha dinlenir kılmaktadır. Bunu avantaja çeviren kadın liderler iletişim başarılarını uluslararası diplomasiye doğru bir şekilde yansıtmayı başarmıştır. Çağdaş kadın liderlerin; kontrolden ziyade etkiye odaklanmaları, doğru etkileşim kurmaları, tutarlı olmaları, olayları ve olguları kişiselleştirmemeleri, alçakgönüllü ama kararlı olmaları onları algı yönetiminde hep bir adım öne çıkarmaktadır.

30 Ahmet Keser ve diğerleri, a.g.m., s. 16.

31 Mesut Hakkı Caşın, “Dış Politika Karar Alma Analizlerinde Algı Yapıları (Cognitive Structures) Kuramı ve Yeni Eğilimler”, Bilal Karabulut (ed.), Algı Yönetimi, Alfa Basımevi, İstanbul, 2014, 137-183, s. 161.

32 Elise Stephenson, “Domestic Challenges and International Leadership: A Case Study of Women in Australian International Affairs”, Australian Journal of International Affairs, 2019, Cilt: 73, Sayı: 3, 234-253, ss. 250-251.

Ayrıca tarihte uluslararası diplomaside fark yaratan kadın liderlerin;

- Gerçeklere dayanan söylemlere ve uygulamalara yer verdiği,
- Stratejik iletişim kanallarını sürekli tekrar ettiği,
- Düşüncelerinden çok duygulara hitap ettiği,
- Görsel mesajlarını ve farklılaşmayı doğru yönettiği bilinen gerçeklerdir.

Çalışmanın sonraki bölümünde günümüz çağdaş kadın liderlerin diplomasi alanındaki empati, vaat, alçakgönüllülük, ikna, reddedilmeme ve kararlılık özelliklerinin kullanımlarına dair çıkarımlar sunulacaktır.

#### 4.1. Empati

15 Mart 2019 tarihinde Yeni Zelanda'da Müslümanlar'a yönelik yapılan terör saldırısının hemen ardından gösterdiği empati ve kapsayıcı tutum ile Yeni Zelanda Başbakanı Jacinda Ardern, dünya çapında milyonlarca insanın takdirini toplamıştır. Ardern, küresel terörizmin<sup>33</sup> ülkesinde yarattığı en acılı günlerde Yeni Zelanda'da ayrışmalara ve ötekileştirmelere yol açmasına müsaade etmeyerek diğer dünya liderlerine örnek teşkil eden bir siyasetçi görüntüsü çizmiştir.<sup>34</sup> Ayrıca söylemlerini kısa sürede eylemlere dökerek sıradan bir liderden öte vatandaşlarının acısına ortak olmayı tercih etmiştir. Bu yönüyle sadece görüntü olarak değil somut olarak da adımlar attığını göstermiştir.<sup>35</sup>

Liderlik tarzı hakkında yöneltilen bir soruya “iyilik ve nazik olmaktan veya odaklanmaktan ya da gerçekten empatiyle yönlendirilmekten korkmamak” şeklinde cevap veren Ardern, dünyada karşılaştığımız tüm büyük zorlukların karşısında ihtiyacımız olan şeyin nezaket ve empati olduğunu hatırlatmaktadır.<sup>36</sup> Dolayısıyla çağdaş kadın liderlerden Ardern'in bu hareketlerini sadece politika ile ilişkilendirmek doğru olmayacaktır. Zira küresel terörizmin karşısına toplumun acısını samimi bir şekilde kucaklayan güçlü bir lider olarak çıkması, üstelik bunu bir kadın lider olarak gerçekleştirmesi uluslararası diplomasiye farklı bir anlam kazandırmıştır.

33 15 Mart 2019'da Christchurch kentinde bir camide ibadet eden Müslümanlara yönelik yapılan saldırıda 51 kişi hayatını kaybetti.

34 Detaylı bilgi için bakınız: <https://tr.euronews.com/2019/03/22/teror-saldirisi-sonrasi-takdir-toplayan-yeni-zelanda-basbakani-jacinda-ardern-kimdir/> (Erişim Tarihi: 03.12.2020).

35 Saldırının ardından ülkesinde ulusal yas ilan etmesi, parlamentodaki konuşmasına “selamünaleyküm” ile başlayarak ölenlerin anısına mecliste Kur'an'dan ayet okutması ve “Bu saldırı ile tarihimiz değişti o halde yasalarımız da değişecek”, diyerek üç gün gibi kısa bir süre içerisinde otomatik ve yarı otomatik tüm silahların ülkesinde satışının yasaklanması atılan somut adımların göstergesidir.

36 Mülakat hakkında detaylı bilgi için bakınız: <https://www.vogue.co.uk/news/article/jacinda-ardern-leadership-style/> (Erişim Tarihi: 04.12.2020).



Resim-1: Yeni Zelanda Başbakanı Jacinda Ardern'in Terör Mağdurlarını Kucaklaması.<sup>37</sup>

#### 4.2.Vaat ve Alçakgönüllülük

Son iki yıl üst üste yapılan uluslararası bir ankete göre dünyanın en mutlu ülkesi olan Finlandiya, lideri kadın olan çok az ülkeden biridir. 2019 yılında göreve gelen Sanna Marin, 34 yaşında başbakan olarak sadece Fin tarihinin değil aynı zamanda dünyanın en genç kadın devlet lideri olmuştur. Marin hâlihazırda, dünyanın en genç başbakanı unvanıyla ülkesini yönetmektedir. Bu statü onu ve koalisyon hükûmetini (beş parti lideri de kadın) seçildiği günden bu yana küresel manşetlere taşımıştır.<sup>38</sup>

Marin, şu anda 19 kabine pozisyonundan 12'sinin kadınlar tarafından doldurulduğu bir hükûmette yer almaktadır. Ancak daha önce iki kez kadın başbakanın yer aldığı ve 2020 Dünya Ekonomik Forumu'nun "Küresel Cinsiyet Eşitsizliği Raporu" paritesinde üçüncü sırada yer alan Finlandiya'da bu bile dikkate değer bir durum yaratmamıştır. Bu durum Başbakan Marin için de geçerlidir. Kendisiyle mülakat ve röportaj yapanlara verdiği demecin ortak paydası ne kendisinin kadın olması ne de yaşının genç olmasıdır. Kısacası Başbakan Marin, kendi şahsi özelliklerine odaklanılmasının doğru olmadığına vurgu yapmaktadır. Marin, seçilmesinin bir önceki pozisyonundan daha fazla iş beklentisi anlamına geldiği, bu kapsamda insan yerine konulara odaklanılması gerektiği, ancak bu şekilde Fin halkına daha fazla katkı yapabileceğini ifade etmektedir.<sup>39</sup>

37 <https://www.theguardian.com/world/2019/mar/28/with-respect-how-jacinda-ardern-showed-the-world-what-a-leader-should-be/> (Erişim Tarihi: 12.12.2020).

38 Detaylı bilgi için bakınız: <https://www.theguardian.com/commentisfree/2019/dec/09/the-guardian-view-on-finlands-new-pm-a-different-type-of-leadership/> (Erişim Tarihi: 09.12.2020).

39 Mülakat hakkında detaylı bilgi için bakınız: "Finland's Sanna Marin, The World's Youngest Female Head of Government, Wants Equality, Not Celebrity", <https://time.com/collection/davos-2020/5764097/sanna-marin-finland-equality/> (Erişim Tarihi: 11.12.2020).

Dünya Ekonomik Forumu-2020’de Davos’ta koalisyonunun toplandığı bir panel etkinliğinde yapılan söyleşide Marin; “Fin iktidar kabinesinin herhangi bir hükûmet gibi işlediğini, kadın liderler olarak buluşup soyunma odasında sohbet etmediklerini, kendisinin bir başka erkek liderden daha iyi veya daha kötü olmadığını, genç bir kadın olarak mümkün olduğunca iyi bir iş çıkarmak istediğini ve bulunduğu her pozisyonda cinsiyetinin her zaman başlangıç noktası olduğunu” ifade etmiştir.<sup>40</sup>



Resim-2: Finlandiya Başbakanı Sanna Marin<sup>41</sup>.

Başbakan Sanna Marin’in göreve gelişiyle beraber Fin hükûmetinin aldığı kritik bazı kararların arkasında ciddi vaatlerin saklı olduğu görülmektedir. Örneğin; hükûmet 2035 yılına kadar ülkesindeki karbon emisyonunu sıfıra indirmeye sözünü vermiştir. Eğer Finlandiya bu konuda başarılı olursa sadece Avrupa’da değil dünyada net sıfır emisyon elde eden ilk ülkelerden biri olacaktır. Öte yandan Fin hükûmetince haftalık çalışma saatinin 4 gün üzerinden toplam 24 saate düşürülmesine ilişkin bir çalışma yürütülmektedir. Çoğu ülkeye kıyasla zaten az olan haftalık çalışma saatlerinin düşürülmesi teklifinde büyük pay sahibi olan Marin düşüncelerini; “İnsanların aileleriyle, sevdikleriyle, hobileriyle ve kültür gibi hayatın diğer yönleriyle daha fazla zaman geçirmesi gerektiğine inanıyorum” şeklinde ifade etmektedir.<sup>42</sup>

Bu kapsamda genç yaşına rağmen güçlü lider özellikleri ve vaatleriyle Sanna

40 Detaylı bilgi için bakınız: The Official Website of World Economic Forum, “This is What The World’s Youngest Prime Minister Said at Davos 2020”, <https://www.weforum.org/agenda/2020/01/this-is-what-the-worlds-youngest-prime-minister-said-at-davos-2020/> (Erişim Tarihi: 12.12.2020).

41 Kaynak resim için bakınız: <https://www.aljazeera.com/news/2019/12/9/finland-sanna-marin-to-become-worlds-youngest-pm-at-34/> (Erişim Tarihi: 10.12.2020).

42 Detaylı bilgi için bakınız: <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/finland-four-day-working-week-hours-prime-minister-sanna-marin-a9272476.html/> (Erişim Tarihi: 13.12.2020).

Marin, sadece ülkesinde değil tüm dünyada fenomen hâlini almıştır. Nitekim, verilen vaatlerin insanlar üzerinde yarattığı olumlu etki, Finlandiya’da yaşayanların üst üste en mutlu halk seçilmesinden de kolayca anlaşılmaktadır.

### 4.3. İkna ve Reddedilmeme

Almanya’nın “Ebedi Şansölyesi” sıfatını alan Angela Merkel, göreve geldiği 2005 senesinden bu yana 21’inci yüzyılın en kalıcı ve güçlü liderlerinden biri olmuştur.

Siyasi hayatı boyunca gücünü istikrarlı politikası ve ikna kabiliyetinden alan Merkel’in istemediği hiçbir düzenleme ne Almanya ne de Avrupa Birliği içinde yapılmıştır. Ekonomik açıdan zora düşen ülkeler, bankalar ve firmalar çıkmaz karşısında çözümünü onun siyasasında bulmuştur. Avrupa Birliği (AB) ile görüşülmesi, müzakere edilmesi veya uzlaşılması gereken herhangi bir konuda liderler öncelikle onunla temasa geçmiştir. ABD, RF ve Çin başta olmak üzere neredeyse tüm aktörlerin ilk tokalaştığı kişi kadın lider Angela Merkel olmuştur.

Özellikle Lizbon Antlaşması’yla AB’nin tam bir uluslararası hukuk kişiliği kazanması sürecinde Merkel’in diplomaside üstlendiği rol büyük öneme sahiptir.<sup>43</sup> Merkel’in liderliğinde Almanya Anayasal Antlaşma yaklaşımından çok farklı olarak AB içinde kapalı kapılar ardında ikili müzakere stratejisini benimsemiş, bunda da oldukça başarılı olmuştur.<sup>44</sup> Merkel bu dönemde meslektaşları ile bir dizi görüşme gerçekleştirmiştir. 2007 yılının Haziran ayında gerçekleştirilen Avrupa Konseyi toplantısından hemen önce iki ek toplantı daha yapılmış hatta o sırada bir dışişleri bakanları toplantısı da icra edilmiştir. İlginçtir ki tüm bu süreç Brüksel’de değil Berlin’de kontrol edilmiştir. Bu durum aynı zamanda Konsey Sekreterliği’nin büyük ölçüde dışlandığı anlamına gelmektedir.<sup>45</sup> Almanya’nın AB Konsey Başkanlığı esnasında yeni bir hükümetler arası konferans için yetki alması ise anlaşmanın sağlanmasında dönüm noktası olmuştur.<sup>46</sup>

---

43 Lizbon Antlaşması yaklaşık yedi yıl süren reform tartışmaları, zorlu hükümetler arası müzakereler ve Hollanda ile Fransa’da Anayasa’nın reddedilmesine neden olan iki referandumun ardından kurumsal işleyişlere ve politika konularına ağırlık veren bir antlaşma olarak hazırlanmıştır. 13 Aralık 2007 tarihinde imzalanan ve 17 Aralık 2007 tarihli AB Resmî Gazetesi’nde yayımlanan Lizbon Antlaşması, demokratik hesap verebilirliğin ve AB’nin karar alma süreçlerinin etkinliğinin geliştirilmesinin yanı sıra genişlemiş Birliğin işleyişine yönelik yasal bir çerçeve oluşturulmasını amaçlamaktadır. Detaylı bilgi için bakınız: Zeynep Özler, “Lizbon Antlaşması”, İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu, 2009, [https://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2-lizbon\\_antlasmasi\\_\\_zeynep\\_\\_ekim\\_2009.pdf](https://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2-lizbon_antlasmasi__zeynep__ekim_2009.pdf) (Erişim Tarihi: 17.12.2020).

44 Finn Laursen, “The Lisbon Treaty: A First Assessment”, *L’Europe en Formation*, 2011, Cilt: 362, Sayı: 4, 45-70, ss. 47-48.

45 Finn Laursen, a.g.m., s. 48.

46 Fransa ve Hollanda’daki olumsuz referandumların yarattığı anayasal çıkmaza bir çözüm bulmak, 2007’nin ilk yarısında Almanya dönem başkanlığının en önemli gündem noktası olmuştur. O dönemki üye 27 ülkenin 17’si yeni Anayasa Antlaşması’nı onaylamıştı. Antlaşma, Fransa ve Hollanda’da referandumlarla reddedilmiş,

Merkel'in siyasi yaklaşımı ve ikna turları bununla sınırlı kalmamış, üye ülke hükümetlerine pragmatik yaklaşım içeren 12 sorudan oluşan bir mektup göndermiştir. Bu hareket; antlaşmaya şüphe ile bakan hükümetleri; özellikle İngiltere, Polonya, Çekya, Fransa ve Hollanda'yı tatmin ederken gerekli olanı da yaptırma inisiyatifi olarak görülmüştür.

Nihayetinde Portekiz'in Başkanlığı esnasında 13 Aralık 2007 tarihinde imzalanan ve 2009 yılında yürürlüğe giren Lizbon Antlaşması'nın kabul edilmesinde, Merkel'in ciddi çabası ve üstün ikna yeteneğinin etkili olduğunu söylemek mümkündür. Öte yandan Merkel önderliğinde sürdürülen bu iş birliğinin, AB ülkelerinin ortak vizyonlarından çok ortak ihtiyaçlar nedeniyle tercih edildiği ifade edilmektedir.<sup>47</sup>



Resim-3: Angela Merkel ve Baskın Liderlik Karakteri.<sup>48</sup>

Merkel, son on yılda neredeyse her konuda hem ulusal hem de uluslararası

---

geri kalan üye devletler de onay sürecini askıya almıştır. Anayasal Antlaşma'yı onaylayan ülkeler, bu anlaşmaya olabildiğince yakın bir şey istiyorlardı. Fransa Cumhurbaşkanı Sarkozy, yalnızca Anayasa Antlaşması'nın temel unsurlarını içeren bir "mini anlaşma" önermiş, Hollanda ve İngiltere de ülkelerini referandumdan kurtulacak bir tür asgari reform istemiştir. İsveç ve Danimarka da benzer bir yaklaşım sergilemişti ancak Polonya'nın çok ciddi temsil sorunu mevcuttu. Detaylı bilgi için bakınız: Sebastian Kurpas ve Henning Riecke, "Is Europe Back on Track? Impetus from the German EU Presidency." CEPS Working Document, No: 273, Brussels, 2007.

<sup>47</sup> Detaylı bilgi için bakınız: The Official Website of European Union, [https://europa.eu/european-union/about-eu/history/2000-2009/2007\\_en/](https://europa.eu/european-union/about-eu/history/2000-2009/2007_en/) (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

<sup>48</sup> Almanya Şansölyesi Angela Merkel, 9 Haziran 2018'de Kanada'nın Charlevoix kentinde yapılan G-7 zirvesinde ABD Başkanı Trump ile oturma alanında görüşüyor. Kaynak resim için bakınız: <https://www.theguardian.com/world/2018/jun/11/g7-photo-of-trump-merkel-becomes-classic-art/> (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

müzakerede çok önemli bir rol oynamıştır. Devlet ve hükümet başkanlarını 2015 yılında Paris İklim Zirvesi'ne katılmaya ikna etmek de onun bir diğer olağanüstü başarısı olmuştur. RF'nin Ukrayna'nın doğusundaki müdahalesini belli bir düzeyde durdurmak yine Merkel'in çabası sayesinde mümkün olmuştur.

Almanya AB'deki en büyük ekonomik gücü temsil ettiğinden; Angela Merkel'in; kişisel konumu ve sarf ettiği sözler uluslararası diplomaside önemli yer tutmaktadır. Diğer taraftan kendi kişisel konumu da bu gerçekliği yansıtmaktadır. Merkel, gücünü alenen değil sessizce fikir birliğine vararak sağlamakta, bunun için ikna yollarını da etkili kullanmaktadır. Uluslararası diplomaside aldığı kararlar pek çok ulusu memnun etse de kimi durumlar kendi vatandaşlarının beklentilerden farklı cereyan etmiştir. Euro bölgesinin karşılaştığı krizin<sup>49</sup> aşılmasında gösterdiği iş birliği, Yunanistan'ın yaşadığı ekonomik buhrana çözüm arayışı da yine onun ikna gayretleri neticesinde olmuştur. Suriyeli göçmenlerin Almanya'ya kabulü konusunda da Merkel zamanı geldiğinde toplumun büyük bir kesimini karşısına alabildiğini göstermiştir.

#### 4.4. Kararlılık

2016 yılında Çin Cumhuriyeti (Tayvan)<sup>50</sup> Cumhurbaşkanı olarak seçildiğinde Tsai ing-wen o dönemde Tayvan'ın ilk kadın lideri olarak görevine başlamıştır. 2020 yılının hemen başında yapılan son seçimler sonrası bir dönem daha görevde kalan Wen'in ülkesine getirdiği kazanç bir seçimden fazlası olmuştur.

Dünyada yaşamı felç eden Covid-19 salgınıyla mücadelede oldukça stratejik başarılar imza atan Tayvan'da bu zamana kadar 1256 toplam vaka içerisinde sadece 12 ölüm vakası görülmüştür.<sup>51</sup> Salgın boyunca sıkı politikaları uygulama konusunda kararlılığını sürdüren Wen, bu şekilde ülkesindeki virüs yayılımını tam olarak kontrol altına almayı başarmıştır. Nitekim sadece Tayvan değil dünya kadın liderlerinin salgın süresince gösterdiği performans oldukça dikkat çekicidir.<sup>52</sup>

49 Yunanistan hükümetinin 2009 yılından itibaren 2013 yılı başına kadar GSYİH'nın %113'üne eşit devlet borcuna sahip olduğunu açıklaması arasında geçen günler, Euro krizinin en dinamik ve sıra dışı dönemleriydi. Detaylı bilgi için bakınız: Şuay Nilhan Açıklan, Leadership in Chaos: Angela Merkel and Eurocrises, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 2015, s. 94.

50 Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Tayvan'ı ana karasından ayrılmış bir il olarak görmektedir. Resmî adı Çin Cumhuriyeti olan Tayvan da ana kara Çin'i, kendi topraklarının bir parçası olarak görmektedir. 1949 yılında Çin Cumhuriyeti, Tayvan'a çekilirken; ana karada ÇHC kurulmuştur. ÇHC kurulduğu ilk günden itibaren Tayvan'ın varlığını, ülkenin geleceği için en büyük tehlike olarak görmeye başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti Tayvan'ı bağımsız bir ülke olarak tanımamaktadır. Detaylı bilgi için bakınız: Yusuf Fidan, "Çin Propagandasında Çin-Tayvan İlişkilerinin Sunumu: Mao Zedong Dönemi Üzerine İnceleme", İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2020, Cilt: 7, Sayı: 1, 185-202.

51 24 milyona yakın nüfusuyla Tayvan, ülkeler sıralamasında 193'üncü sırada yer almaktadır (13 Mayıs 2021 tarihi itibarıyla) Detaylı bilgi için bakınız: <https://www.worldometers.info/coronavirus/> (Erişim Tarihi: 13.05.2020).

52 Dünya Covid-19 istatistiklerine bakıldığında liderleri kadın olan ülkelerin salgınla başarısında gözle görülür bir fark mevcuttur. Bu listede yer alan ülkelerden; Tayvan 193. sırada, Hong-Kong 147. sırada, Avustralya 120. sırada, Finlandiya 98. sırada, Norveç 90. sırada, Danimarka ise 63. sıradadır.



Resim-4: Çin Cumhuriyeti (Tayvan) Cumhurbaşkanı Tsai Ing-Wen<sup>53</sup>

Tayvan lideri Wen, başarılarına yardımcı olan etmenin; devletin tıp uzmanlarının, özel sektörün ve toplumun çabalarının bir kombinasyonu olduğunu söylemektedir. Wen, 2003 SARS salgınından alınan derslerle bir virüsün ne kadar hızlı yayılabileceği konusunda Tayvan halkına gerekli ikazları yapmış ve ülkeyi yüksek alarm durumuna geçirmiştir. Salgının en başından itibaren ülkede karantina uygulamasını başlatmış ve bu süre zarfında hiçbir okul yurdu, hastane ve kamu binası kullanılmamıştır. Salgın dünyaya henüz yayılmadan tedbirler sıkı tutulmuş, tüm Tayvan halkının seyahat ve temas geçmişi titizlikle izlenmiştir.<sup>54</sup>

Wen'in Covid-19 salgınında uyguladığı kararlı politika ve yaptırımlar dünya liderleri arasında küresel bir model olarak görülmektedir.<sup>55</sup> Virüsün dünya geneline yayılmaya başladığı 2020 yılının Ocak ayında Tayvan, kitlesel bulaşmayı önlemek için kararlı politikalar başlatmıştır. Wuhan'dan gelen yolcular Aralık 2019 başlarından itibaren izlemeye başlanmış, Ocak 2020'de önleme tedbirlerini yürütmek için Merkezî Salgın Komuta Merkezi kurulmuş ve yüksek riskli yolcular için erken seyahat kısıtlamaları ile karantina protokolleri getirilmiştir.

Ayrıca dünyanın pek çok ülkesi, salgın nedeniyle yıl boyunca negatif büyüme

53 Detaylı bilgi ve kaynak resim için bakınız: <https://womensagenda.com.au/leadership/we-must-set-differences-aside-work-together-taiwans-first-female-president-tsai-ing-wen/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

54 Detaylı bilgi için bakınız: <https://time.com/collection/finding-hope-coronavirus-pandemic/5820596/taiwan-coronavirus-lessons/> (Erişim Tarihi: 21.12.2020).

55 Detaylı bilgi için bakınız: <https://www.forbes.com/profile/tsai-ing-wen/?sh=40617d9c3e71> (Erişim Tarihi: 21.12.2020).



kaydederken Tayvan Merkez Bankası ülkenin 2020 ekonomik büyüme oranını %1,6 olarak revize etmiştir. Diğer devletlerin ekonomisiyle karşılaştırıldığında Tayvan, dünyada Covid-19 salgınından en az etkilenen ülkelerden biri olarak ortaya çıkmıştır.<sup>56</sup>

## Sonuç

Çağdaş kadınların uluslararası diplomaside bugüne kadar çok şey başardığı görülmektedir. Bu çalışmada konu edilen algı yönetiminin birtakım kilit özelliklerini sergileyen liderlerin, emsallerinin önünde yer aldığı görülmektedir. Kadın liderler özelinde yapılan analizde de durumun değişmediği tespit edilmiştir. Stratejik iletişim enstrümanlarını doğru kullanan bireyler algı yönetiminde başarılı olmaktadır.

Çalışmada örnekleri sunulan çağdaş kadınlar, uluslararası platformlarda kadınların temsil oranının artmasını sağlarken yarattıkları algı sayesinde kadınların uluslararası ilişkiler disiplindeki etkin ve başarılı olma düşüncesini de güç kazandırmaktadır. Kadınların uluslararası diplomaside ortaya koyduğu liderlik, devletleri kadını çok daha fazla dikkate alan yapılara dönüşmeye zorlamaktadır. Gün geçtikçe kadınların artan temsil yeteneği; uluslararası yapının sadece devletlerden, devletlerin de insanlardan oluştuğunu unutan bakış açısını sorgulamaktadır.

Toplumun çıkardığı kadın liderler dokunduğu her alana eşitlik, düşündüğü her alana ise değişim getirmektedir. Lider kadınların sergilediği algı yönetimi tüm dünyada olumlu etkiler yaratmaktadır. Kadınların daha duygusal olduğu görüşü ne kadar ölçülebilir değilse erkeklerin daha pragmatik olduğu fikri de o kadar dayanaksızdır. Aslında liderliğin meziyeti cinsiyetten değil, doğru iletişim yollarından geçmektedir.

Çağdaş kadınların günümüzde bulunduğu pozisyonlara geliş aşamaları da ayrı bir parantezi hak etmektedir. Onlar, çocukluğunda başarmayı hedefledikleri yere ulaşan nadir kadınlardır. Dolayısıyla bu sürece katkı sağlayan aile dışındaki çevre ve eğitim gibi unsurların, tüm dünya çocuklarının hayallerini gerçekleştirmede destek sağlamasına imkân tanınmalıdır.

Kadın liderlerin empati kurmadaki başarısı farklı görüşlere saygılı olma, karşı tarafın fikirlerine uyumlu tavırlar sergileme, olgu ve olayları karşı tarafın penceresinden ele alabilme konusunda yeni bir bakış açısı sergilemektedir. Kadınların sundukları vaatler ise toplumun beklentisini karşılayan ve belirsizlikleri ortadan kaldıran gerçekçi sözlerden oluşmaktadır. Onların ikna ve reddedilmeme hususunda erkek meslektaşlarına göre bariz üstünlüğü bulunmaktadır. Üstelik bu yetenekleri onlara toplum nazarında değer katmakta

<sup>56</sup> Detaylı bilgi için bakınız: <https://www.taiwannews.com.tw/en/news/4014983> (Erişim Tarihi: 21.12.2020).

ve itibar kazandırmaktadır. Son olarak kadınların görece erkeklerden daha dürüst ve kararlı olmaları uluslararası ataerkil yapının çökmesine, erkek egemen anlayıştan eşit egemen topluma geçişe katkı sağladığı söylenebilmektedir.

Tüm bu özellikler kadın liderlerin uluslararası diplomaside oluşturduğu orkestranın bir parçası konumundadır. Mükemmel bir senfoniye kumanda eden maestro batonu ise stratejik iletişimin ta kendisidir.

#### **Kaynakça**

##### **Kitaplar**

BAĞCI Cem, Silahsız Savaş Algı Yönetimi, Cinius Yayınları, İstanbul, 2017.

CRANNY Anna Francis ve diğerleri, Gender Studies: Terms and Debates, Palgrave Macmillan, Hampshire, 2003.

ENLOE Cynthia, Bananas, Beaches and Bases: Making Feminist Sense of International Politics, University of California Press, London, 2014.

GALLO Carmino, TED Gibi Konuş, çev. Figen Bingül, Aganta Kitap, İstanbul, 2016.

GÖKÇE Orhan, İletişime Giriş, Çizgi Kitabevi Yayınları, Konya, 2017.

İSKİT Temel, Diploması Tarihi, Teorisi, Kurumları ve Uygulaması, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2007.

KADIOĞLU Süheyla, 20. Yüzyıl ve Kadın: Batı Ülkelerinde Kadın Hareketleri, Gri Yayınevi, İstanbul, 2005.

KADIOĞLU Süheyla, Bitmeyen Savaşım: Kadın Hareketleri Tarihi, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2001.

ÖZDAĞ Ümit, Algı Yönetimi, Kripto Yayıncılık, Ankara, 2015.

SAYDAM Ali, Algılama Yönetimi, Rota Yayınları, İstanbul, 2015.

SVEDBERG Erika, "East-West Negotiations." Karin Aggestam and Ann Towns (ed.), In Gendering Diplomacy and International Negotiations, Palgrave MacMillan, Basingstoke, 2018.

TİCKNER Judith Ann, Gender in International Relations: Feminist Perspectives on Achieving Global Security, Columbia University Press, New York, 1992.

##### **Makaleler**

AGGESTAM Karin ve TOWNS Ann, "The Gender Turn in Diplomacy: a New Research Agenda", International Feminist Journal of Politics, 2018, 1-21.

CAŞIN Mesut Hakkı, "Dış Politika Karar Alma Analizlerinde Algı Yapıları (Cognitive Structures) Kuramı ve Yeni Eğilimler", Bilal Karabulut (ed.), Algı Yönetimi, Alfa Basımevi, İstanbul, 2014, 137-183.

FİDAN Yusuf, "Çin Propagandasında Çin-Tayvan İlişkilerinin Sunumu: Mao Zedong Dönemi Üzerine İnceleme", İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2020, Cilt: 7, Sayı: 1, 185-202.

GÜNER Akif ve diğerleri, "Kültürler Arası Duyarlılık ve Empatik Eğilimler: Bir Derleme Çalışması", Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 2020, Cilt: 7, Sayı: 10, 259-277.

KURPAS Sebastian ve RIECKE Henning, "Is Europe Back on Track? Impetus from the German EU Presidency." CEPS Working Document, No: 273, Brussels, 2007.

KÜÇÜK Kevser ve YAVUZ Ercan, "Hizmetkâr Liderlik: Gandhi Örneği", Uluslararası Liderlik Çalışmaları Dergisi: Kuram ve Uygulama, 2018, Cilt: 1, Sayı: 2, 81-93.

LAURSEN Finn, "The Lisbon Treaty: A First Assessment", L'Europe en Formation, 2011, Cilt: 362, Sayı: 4, 45-70.

OKAN Nesrullah ve diğerleri, "Bilinçli Farkındalık ve Psikolojik Sağlık Arasındaki İlişkide

Temel Empati Becerilerinin Aracı Rol Etkisinin İncelenmesi”; IBAD Sosyal Bilimler Dergisi, 2020, Sayı: 8, 319-335.

STEPHENSON Elise, “Domestic Challenges and International Leadership: A Case Study of Women in Australian International Affairs”, Australian Journal of International Affairs, 2019, Cilt: 73, Sayı: 3, 234-253.

TÜRK Mehmet Sezai, “Algı Yönetimi ve İletişim: Algının Ötesinde Bir Gerçeklik Var mı?”, Bilal Karabulut (ed.), Algı Yönetimi, Alfa Yayınları, İstanbul, 2017, 13-38.

#### **Tezler, Raporlar, Konferans ve Paneller**

AÇIKALIN Şuay Nilhan, Leadership in Chaos: Angela Merkel and Eurocrises, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 2015.

ÇAYOĞLU Hülya, Algılama Yönetimi ve Marka Kimliği İlişkisinde Marka Algısının İncelenmesine Yönelik Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010.

KAHVECİ Selim, Örgütsel Algı ve Örgütsel Algı Yönetimi, Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019.

YILDIZ Hacer, Türkiye’de Kadınların Siyasi Haklar Mücadelesi ve Nakiye Elgün, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015.

#### **İnternet Kaynakları**

EKŞİ Ömer, “Dünyada ve Türkiye’de Kadınlara Seçme ve Seçilme Hakkının Tanınması”, Türkiye Büyük Millet Meclisi Meclis Bülteni, [https://www.tbmm.gov.tr/eyayin/GAZETELER/ WEB/ MECLIS%20BULTENI/2469\\_2005\\_0000\\_0120\\_0000/0016.pdf/](https://www.tbmm.gov.tr/eyayin/GAZETELER/WEB/MECLIS%20BULTENI/2469_2005_0000_0120_0000/0016.pdf/) (Erişim Tarihi: 07.12.2020).

“Finland’s Sanna Marin, The World’s Youngest Female Head of Government, Wants Equality, Not Celebrity”, <https://time.com/collection/davos-2020/5764097/sanna-marin-finland-equality/> (Erişim Tarihi: 11.12.2020).

KESER Ahmet ve diğerleri, “Türkiye’de Kadınların Siyasal Temsili ve Toplumsal Cinsiyet”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 2020, Erken Görünüm, 1-39, [https://sbfdergi.ankara.edu.tr/dergi/erken\\_gorunum/1515---Ahmet-Keser---Mazlum-Celik---Esra-Ercan.pdf/](https://sbfdergi.ankara.edu.tr/dergi/erken_gorunum/1515---Ahmet-Keser---Mazlum-Celik---Esra-Ercan.pdf/) (Erişim Tarihi: 07.12.2020).

ÖZLER Zeynep, “Lizbon Antlaşması”, İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu, 2009, [https://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2-lizbon\\_antlasmasi\\_ zeynep\\_ekim\\_2009.pdf/](https://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2-lizbon_antlasmasi_zeynep_ekim_2009.pdf/) (Erişim Tarihi: 17.12.2020).

The Official Website of European Union, [https://europa.eu/european-union/about-eu/history/2000-2009/2007\\_en/](https://europa.eu/european-union/about-eu/history/2000-2009/2007_en/) (Erişim Tarihi: 15.12.2020).

The Official Website of World Economic Forum, “This is What The World’s Youngest Prime Minister Said at Davos 2020”, <https://www.weforum.org/agenda/2020/01/this-is-what-the-worlds-youngest-prime-minister-said-at-davos-2020/> (Erişim Tarihi: 12.12.2020).

<https://www.aljazeera.com/news/2019/12/9/finland-sanna-marin-to-become-worlds-youngest-pm-at-34/> (Erişim Tarihi: 10.12.2020).

<https://www.forbes.com/profile/tsai-ing-wen/?sh=40617d9c3e71> (Erişim Tarihi: 21.12.2020).

<https://www.independent.co.uk/news/world/europe/finland-four-day-working-week-hours-prime-minister-sanna-marin-a9272476.html/> (Erişim Tarihi: 13.12.2020).

<https://www.theguardian.com/commentisfree/2019/dec/09/the-guardian-view-on-finlands-new-pm-a-different-type-of-leadership/> (Erişim Tarihi: 09.12.2020).

<https://www.theguardian.com/world/2018/jun/11/g7-photo-of-trump-merkel-becomes-classic-art/>  
(Erişim Tarihi: 15.12.2020).

<https://www.theguardian.com/world/2019/mar/28/with-respect-how-jacinda-ardern-showed-the-world-what-a-leader-should-be/> (Erişim Tarihi: 12.12.2020).

<https://www.taiwannews.com.tw/en/news/4014983> (Erişim Tarihi: 21.12.2020).

<https://time.com/collection/finding-hope-coronavirus-pandemic/5820596/taiwan-coronavirus-lessons/>  
(Erişim Tarihi: 21.12.2020).

<https://tr.euronews.com/2019/03/22/teror-saldirisi-sonrasi-takdir-toplayan-yeni-zelanda-basbakani-jacinda-ardern-kimdir/> (Erişim Tarihi: 03.12.2020).

<https://womensagenda.com.au/leadership/we-must-set-differences-aside-work-together-taiwans-first-female-president-tsai-ing-wen/> (Erişim Tarihi: 20.12.2020).

<https://www.worldometers.info/coronavirus/> (Erişim Tarihi: 21.12.2020).

<https://www.vogue.co.uk/news/article/jacinda-ardern-leadership-syle/> (Erişim Tarihi: 04.12.2020).

<https://www.romper.com/p/this-baby-may-be-the-youngest-person-to-ever-attend-the-united-nations-general-assembly-12032247>

<https://www.businesstoday.in/latest/trends/story/finland-to-shift-to-four-days-working-week-six-hour-days-finnish-pm-sanna-marin-flexible-hours-241909-2020-01-07>

<https://www.investo.vn/kinh-te-chinh-tri/the-gioi-hom-nay-20-05-2020/>

<https://eleftherostypos.gr/ellada/844270-angkela-merkel-kykloforiakas-synthikes-tin-pemti-kai-tin-paraskeyi/>

## **Yazarlar İçin Metin Şekil Esasları**

1. Yayın dili Türkçe'dir. Makalelerin imla ve noktalamasında Türk Dil Kurumu kurumsal web sayfasında erişilebilen 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 başlıklar 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 İnalcık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (ev. Halil Berktaş), 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 İlişkilerinde 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.