



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: 1 Sayı: 2

4 Aylık Süreli Yayın

İmtiyaz Sahibi

MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Adına

Dz.Kur.Alb. Kıvanç KIRMACI

Genel Yayın Yönetmeni

Dz.Kur.Alb. Halil ÖZSARAÇ

Sorumlu Müdür

Dr.Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

Yayın ve İnceleme Kurulu

Dz.Kur.Alb. Halil ÖZSARAÇ

Dz.Kur.Alb.Erdinç ALTINER

Dr.Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

Dz.Alb.Mahmut KARAGÖZ

Dz.Tğm. Recep KÜÇÜKBİNGÖL

Sayfa Tasarım / Grafik Uygulama

Dz.Tek.Asb.Kd.Bçvş. Onur Melih DERELİ

De.Me.Aslı DOĞAN

İletişim

Tel: 0212 398 01 00 (3452)

E-Posta: mkozanhan@msu.edu.tr

Basıldığı Yer ve Tarih

Milli Savunma Üniversitesi

Merkez Kütüphane Müdürlüğü Merkez Basımevi

Yenilevent / İSTANBUL

Sertifika No: 36431

Temmuz 2019

Kapak Fotoğrafı:DHA

İÇİNDEKİLER

4

İLK MEZUNLARA SESLENİŞ

6

BAŞLARKEN

8

KUZAY DENİZİ DAVALARI (NORTH SEA CASES) (1969)

16

CORONEL DENİZ SAVAŞI (1 KASIM 1914)

22

GÜÇ KAVRAMI VE DONANMALARIN YUMUŞAK GÜÇ UNSURU OLARAK DİPLOMASİDE KULLANILMASI

30

ASYA-PASİFİK GÜÇ DENGESİ VE ÇİN

34

ORTA MENZİLLİ NÜKLEER KUVVETLER (INF) ANTLAŞMASI ANTLAŞMASININ TÜRKİYE ÜZERİNE ETKİLERİ VE TÜRK HAVA SAVUNMA ŞEMSİYESİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

Deniz Harp Enstitüsü yayını olan Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi yılda 3 kez yayınlanan ulusal bir dergidir. Makalelerdeki düşünce, görüş, varsayım, sav veya tezler hazırlayanın sorumluluğunda olup şahsi fikirlerdir. Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Enstitüsü Komutanlığının resmi görüşü değildir.



38

DENİZAŞIRI HAREKÂT YETENEKLERİ VE TÜRK DENİZ
POLİTİKASI

46

PAKİSTAN DENİZCİLİK DOKTRİNİNİ “DENİZLERİN SERBESTÇE
KULLANIMINI KORUMAK”

50

GEÇMİŞTEN HATALAR GELECEĞE DERSLER
ASLA İHMAL EDİLMEMESİ GEREKEN FAKTÖR: KARAKTER

58

İNTERNET ÜZERİNDEN PAZARLAMANNIN, TÜRK DENİZ
KUVVETLERİ TEDARİK SİSTEMİ AÇISINDAN İNCELENMESİ

64

İNSANSIZ SU ALTI ARAÇLARININ TARİHİ GELİŞİMİ

68

DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ
FAALİYETLERİ

MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE





İLK MEZUNLARA SESLENİŞ

Sene 1914

Osmanlı yorgundur.

Balkan ve Trablusgarp savaşları orduyu hırpalamıştır.

Bu dönemde genç bir subay olan Kurmay Binbaşı Mehmet Nuri (Conker), ordunun sorunlarına ilişkin "Zabit ve Kumandan" isimli kitabı kaleme alır. Silah arkadaşı Kurmay Yarbay Mustafa Kemal (Atatürk) ise kitabı okur okumaz cevap olarak "Zabit ve Kumandan ile Hasbihâl"i yazar. Her iki subay da kitaplarında, Osmanlı Ordusu'nda komuta, askerlik düsturu, askeri talim, komutan inisiyatifi ve askerlik namusu gibi kavramlara ilişkin görüşlerini açıklamaktadır.

Değerli Öğrenci Subaylarım,

15 Temmuz hain darbe girişiminden sonra Komuta ve Kurmay eğitimini tamamlayan **ilk mezunlar** olarak hem kıtalara hemde karargâhlara tayin edilecek ve yeni görev yerlerinize güç katacaksınız.

Eğitiminiz süresince uluslararası ilişkiler, dış politika, strateji, güvenlik, harp tarihi, liderlik, birleşik/müşterek ve deniz harekât planlaması gibi farklı birçok konuda bilgi sahibi oldunuz. Bahriye örf ve adetlerine sıkı sıkıya bağlı kalarak birçok faaliyet icra ettiniz.

Sizlerin Türk Milletine ve Türk Silahlı Kuvvetlerine sadakat ve doğrulukla hizmet edecek, araştıran, sorgulayan, olaylara sağduyu ile yaklaşarak hareket edecek ve burada öğrendiklerini kıtalarda ve karargâhlarda icraata dönüştürecek alçak gönüllü, dürüst ve adaleli birer komutan ve kurmay subay olacağınıza güvenim tamdır.

Yaşadığımız coğrafya ve Mavi Vatan da millî hak ve menfaatlerimizin korunması noktasında, geçmişte olduğu gibi bugün de ordumuz ve donanmamız her türlü krizi aşmayı ve yönetmeyi başarabilecek güçtedir. Şüphenez olmasın.

Ancak, şimdi ve gelecekte sizlerden beklentiler çok daha fazla olacaktır. Temel beklentimiz, öncelikle verilecek her türlü göreve hazır olmanız ve sorunların çözümünde "fikrî mücadelenin" de önderi olmanızdır.

Biliniz ki,

Rotanız, Mehmet Nuri Conker ve Mustafa Kemal Atatürk gibi sorunlara cevap arayan, mesleğin teorisini terk etmeden pratik ile birleştiren ve vizyon geliştiren bir rota olmalıdır.

Kurmay subay geleceği tahmin eder, ön alır, çözüm önerir.

Kurmay subay teori ile pratiğin birleştiği noktadır.

Bugün bilginin va yaşamın hızı dünün çok ötesindedir. Uluslararası politikada ve savaş sahnelerinde yaşanan gelişmeler, dünyayı da çok hızlı değiştirmekte ve şekillendirmektedir. Teknoloji ve harp sahasındaki devrimler, platform ve yetenek bazlı gelişmeler silahlı kuvvetler arasındaki mesafenin açılmasında çok etkilidir. Bu değişimin kazananları ise, süreci iyi takip eden, teknoloji geliştiren ve tabii ki fikrî ve askerî mücadeleden yılmayanlar olacaktır.

Bizler Ulu Önder'in "Yurtta Barış, Dünyada Barış" ilkesinin bekçisi olarak, barış için her daim savaşa da hazır olmalıyız.

Silah arkadaşlarım,

Önümüzdeki bu zor süreçte, gücünü atasından alan Türk Bahriye'sinin evlatları olarak sizlere inancım tamdır.

Pruvanız neta, rüzgârınız kolayına olsun.

Kıvanç KIRMACI
Dz.Kur.Alb.
DHE Komutanı

MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE

Değerli okuyucularımız,

Mavi Vatan dergisinin ikinci sayısı ile sizlerle buluşuyor ve birlikte olmanın gururu ve mutluluğunu yaşıyoruz. İlk sayımızın yayımlanması sonrasında sizlerden gelen olumlu görüşler, bizleri daha iyisini yapmak için motive etmiştir. İlk sayımızdan elde ettiğimiz tecrübeler ışığında hazırladığımız dergimizin ikinci sayısının da birincisi kadar ilgiyle okunacağı kanaatindeyim. Bu sayıda aşağıda kısa özetleri verilen toplam on makale ve Deniz Harp Akademisi tarafından icra edilen faaliyetler yer almaktadır.

Sayının ilk çalışması, KARSU öğrenci Sb. Dr. Dz. Alb. Kemal EKER ile birlikte kaleme aldığımız "1969 Kuzey Denizi Davaları" başlıklı makaledir. Makalede, "kita sahanlığı" kavramının, uluslararası deniz hukukuna girişine ilişkin tarihsel gelişim incelenerek, söz konusu kavramla ilgili uluslararası hukukta ilk dava olan ve 1969 yılında Uluslararası Adalet Divanında görülen Kuzey Denizi Davaları incelenmiştir. Almanya, Danimarka ve Hollanda arasındaki anlaşmazlık çerçevesinde Uluslararası Adalet Divanında görülen dava sonucunda verilen kararın, sonraki süreçte kita sahanlığı ile ilgili uluslararası hukuk kurallarının gelişimine etkileri değerlendirilmiştir.

Takip eden çalışma, Komuta Kurmay Öğrenci Sb. Dz. Yzb. Mehmet SAVRAN tarafından, 1 Kasım 1914 tarihinde İngiliz ve Alman Donanmaları arasında cereyan eden "Coronel Deniz Savaşı"nın incelenmesidir. Makalede her iki ülkenin içinde bulunduğu savaş öncesi duruma değinilmiş ve savaşın gelişimine tarihsel ve politik açıdan bakılmıştır. Yazar her iki ülkenin o tarihte sahip olduğu donanmaların kıyaslamasını yaparak savaşın genel seyrini betimlemiş, İngiliz Donanmasının neden savaşı kaybettiğini sorgulamış ve savaştan alınan dersleri irdeleyerek okuyuculara sunmuştur.

"Güç Kavramı ve Donanmaların Yumuşak Güç Unsuru Olarak Diplomaside Kullanılması" başlıklı makale, tarafımdan hazırlanmış ve Makalede uluslararası ilişkiler kapsamında güç

kavramı ve yumuşak gücün tanımlanması yapılmıştır. Ardından devletlerin elinde bulundurduğu sert güç unsurları içerisinde yer alan donanmaların, hangi durumlarda kullanılması ile hedef devlet üzerinde nasıl bir etki yarattığına değinilmiştir. Sonrasında donanmaların yumuşak güç aracı olarak diplomaside kullanımı ile elde edilen sonuca etkisi değerlendirilmiştir.

Komuta Kurmay Öğrenci Sb. Dz. Albay Teoman TEPEHAN'ın "Asya-Pasifik Güç Dengesi ve Çin" başlıklı çalışması, Asya-Pasifik bölgesi olarak belirtilen, Asya ve Amerika kıtaları arasında yer alan; Pasifik havzasının doğu bölgeleri, yani Doğu Asya ve Okyanusya bölgesinde yer alan ülkeler ile 21'inci yüzyılın büyüyen gücü Çin'in; ekonomik durumları, siyasi atımları, birbirleri ile olan ilişkileri ve ABD'nin bölgedeki güç dengesine yaptığı girdiler ve Çin ile ilişkilerine odaklanmaktadır.

Sayının beşinci makalesi, ASFAT A.Ş. Stratejik Araştırmalar ve Analiz Başuzmanı Mehmet Deniz IRAK "Orta Menzilli Nükleer Kuvvetler (INF) Antlaşması Antlaşmasının Türkiye Üzerine Etkileri ve Türk Hava Savunma Şemsiyesi Üzerine Değerlendirmeler" başlıklı çalışmadır. Yazar bu yazısında, Orta Menzilli Nükleer Kuvvetler (INF) Antlaşmasının ne olduğunu tanımladıktan sonra günümüzün değişen coğrafyaları ve politikaları çerçevesinde, 1987 yılı politik ortamı ve teknolojik yaklaşımı ile imzalanan antlaşmanın, güncelliğini yitirip yitirmediğine ve Türkiye üzerindeki etkilerine değinmektedir.

BAŞLARKEN...

Komuta Kurmay Öğrencisi Dz. P. Yarbay Levent KOCA, "Denizaşırı Harekât Yetenekleri ve Türk Deniz Politikası" başlıklı çalışmada; Milli menfaatleri korumak ve milli hedeflere ulaşma yönünde Türk Deniz Politikasını etkileyecek ve güç kazandıracak en önemli faaliyetlerin başında "Güç Aktarımı" yeteneği konusunu ele alarak, "Güç Aktarımı"nın en temel prensibi, "Denizaşırı Harekât" imkânını incelemektedir.

"Denizlerin Serbestçe Kullanımını Korumak" başlıklı çalışma Pakistan Deniz Kuvvetleri Komutanlığından (Misafir Askeri Personel) Binbaşı Faizan ADİL tarafında kaleme alınmıştır. Yazar bu çalışmada; Pakistan İslam Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Sayın Arif Alvi tarafından, 20 Aralık 2018'de açıklanan Pakistan'ın ilk Denizcilik Doktrini (Maritime Doktrine of Pakistan)'ni ele alarak bilgilendirmede bulunmuştur. Doktrin, sadece ülkenin denizcilik yapısında gerçekleştirilecek düzenlemeleri tanımlamakla kalmayıp, aynı zamanda Pakistan'ın denizcilik alanında gelecek hedeflerini de belirttiği söyleminden yola çıkarak değerlendirmelerde bulunmuştur.

(E) Dz. Kur. Albay Sinan TOPUZ tarafından "Geçmişten Hatalar Geleceğe Dersler Asla İhmal Edilmemesi Gereken Faktör: Karakter" başlıklı çalışmada, Amerika Birleşik Devletleri Deniz Kuvvetleri envanterindeki Aegis sınıfı kruvazöründen, USS Vincennes tarafından 3 Temmuz 1988'de Hürmüz Boğazı'nda İran'a ait bir Airbus 300 yolcu uçağını, F-14 olarak değerlendirerek düşürmesi incelenmektedir. Geçmişte edinilen bilgiler, karar vericinin beyninde yer etmiş duygu ile karakterin harmanlanmasının etkisinin görülmesi açısından önemli bir örnek teşkil eden olay ayrıntılarıyla ortaya konulmaktadır.

"İnternet Üzerinden Pazarlamanın, Türk Deniz Kuvvetleri Tedarik Sistemi Açısından İncelenmesi" konulu makale İ. Yarbay Serhat Ferhat YÜKTAŞIR tarafından kaleme alınmıştır. Makalede; İnternetin yaygın kullanımı ile beraber dünya çapında kısa sürede yaygınlaşan e-ticaret sistemi incelenmekte ve "drop-shipping" olarak adlandırılan, stoklu e-ticaret'in avantajları, İnternet Üzerinden Pazarlama'nın sahip olduğu avantajların, Türk Deniz Kuvvetleri Tedarik Sistemi ile Karşılaştırılması yapılarak teklifler sunulmaktadır.

Sayının son makalesi, Dz. Bnb. Abidin Can AYGÜN tarafından yapılan "İnsansız Su Altı Araçlarının Tarihi Gelişimi" çalışmadır. İnsan kullanılarak ulaşılamayan Sualtinin bilinmeyen dünyasını incelemek amacıyla geliştirilen insansız sualtı sistemlerinin gelişimini ve kullanım amaçlarını bizlere aktarmaktadır.

"Mavi Vatan" dan Açık Denizlere dergimizin bu sayısına makale gönderen yazarlara, kıymetli vakitlerini makaleleri incelemeye ayıran dergi yayın ve inceleme kurulu üyelerine, derginin hazırlanmasında büyük katkısı olan Dz.Tek.Asb. Kd.Bçvş. Onur Melih DERELİ, De.Me. Aslı DOĞAN ve emeği geçen herkese teşekkür eder, bir sonraki sayıda buluşmak üzere saygılarımı sunarım.

İyi okumalar dileğiyle

Dr. Öğretim Üyesi
Dz. Alb.
M. Kağan KOZANHAN
Editör

■ Dr.Dz.Alb.Kemal EKER

■ Dr. Öğr.Üyesi Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

1969

KUZUY DENİZİ DAVALARI (NORTH SEA CASES)



Öz

Bu çalışmada, “kıta sahanlığı” kavramının, uluslararası deniz hukukuna girişine ilişkin tarihsel gelişim incelenerek, söz konusu kavramla ilgili uluslararası hukukta ilk dava olan ve 1969 yılında Uluslararası Adalet Divanında görülen Kuzey Denizi Davaları incelenmiştir. Almanya, Danimarka ve Hollanda arasındaki anlaşmazlık çerçevesinde Uluslararası Adalet Divanında görülen dava sonucunda verilen kararın, sonraki süreçte kıta sahanlığı ile ilgili uluslararası hukuk kurallarının gelişimine etkileri değerlendirilmiştir. Bu çerçevede özellikle dava kararlarının orijinal metinleri ve konuyla ilgili ikincil literatür taranarak, uzman görüşlerinden yararlanılmıştır. Aslında jeolojik bir olgu olan kıta sahanlığı kavramının, deniz hukukunda, bu anlamından saparak farklı şekilde yorumlandığı ve uluslararası hukuk metinlerinde yer aldığı görülmüştür. 1969 Kuzey Denizi davaları da kıta sahanlığının jeolojik anlamından çok hakkaniyet ilkesi gibi uluslararası hukukun temel ilkelerine atıfta bulunarak bu sürece katkı yapmıştır. Davalar sonrası verilen kararlar Türkiye'nin Ege Denizi'ne ilişkin tezlerini destekler mahiyettedir.

Anahtar Kelimeler: Kıta Sahanlığı, Kuzey Denizi, Almanya, Danimarka, Hollanda, Ege Denizi

Giriş

Deniz ve deniz altındaki canlı ve cansız kaynakların işletilmesine ilişkin teknolojilerin gelişmesi sonucunda, önceleri “coğrafi ve jeolojik” bir anlam taşıyan “kıta sahanlığı” kavramı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında uluslararası hukuk çevrelerinde tartışılmaya başlanan bir hukuk kavramı hâline gelmiştir. Nihayet kıta sahanlığı ile ilgili olarak, 1958 yılında Birleşmiş Milletler (BM) bünyesinde bir uluslararası sözleşme yapılmıştır. Çalışmamıza konu olan 1969 tarihli Kuzey Denizi Davaları, kıta sahanlığına ilişkin Uluslararası Adalet Divanı (UAD) (International Court of Justice (I.C.J.)) nezdinde yapılan ilk yargılama olması açısından önem arz etmektedir. Bu davalar, 1973 yılında ortaya çıkan Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege Denizi Kıta Sahanlığı Sorunu çerçevesinde, Türkiye'nin soruna ilişkin tezlerini destekleyici nitelikte ayrı bir yere sahiptir.

Uluslararası Hukukta Kıta Sahanlığı Kavramı

Kıta sahanlığı kavramının “uygulanan hukuk” kavramı olarak ilk ortaya çıkışı, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Başkanı Harry S. Truman'ın, 28 Eylül 1945'te yayınladığı 2667 sayılı bildiriyle gerçekleşmiştir.¹ Söz konusu bildiriye vurgulanan hususlar şunlardır:

* Dünya çapında, petrol ve diğer mineral kaynaklarına duyulan ihtiyaç uzun vadede devam edecektir ve bu nedenle yeni kaynakların araştırılmasının teşvik edilmesi gerekmektedir.

* Bu konuda yetkin uzmanlar, söz konusu kaynakların, ABD kıta sahanlığının birçok bölgesinde bulunduğunu düşünmektedir. Modern teknolojik gelişmeler bu kaynakların işletilmesine imkân sağlamakta veya yakın bir gelecekte bu imkânı sağlayacaktır.

* Bu kaynaklar üzerinde sahip olunan yetkilerin kullanımı, söz konusu kaynakların korunması ve onlardan yeterince yararlanılabilmesi için gereklidir.

* Kıyı devletinin, kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağındaki kaynaklar üzerindeki yetkilerini kullanması, aşağıda belirtilen gerekçeler nedeniyle makul ve adildir:

- Bu kaynaklardan faydalanma veya onları korumak için alınacak önlemlerin etkinliği, kıyıda desteklenme ve savunulmalarına bağlıdır.

- Kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin bir uzantısı olarak addedilebilir ve bu nedenle o ülkeye aittir.

- Bu kaynaklar, sıklıkla, kara ülkesinden denize doğru uzanan damar veya çöküntülerin devamıdır.

- Kıyı devletinin kendini koruma kaygısı (meşru müdafaa hakkı), bu kaynakların korunması ve işletilmesinin doğal gerekliliği olan açık deniz faaliyetlerinin incrasını zorunlu kılmaktadır.

* Kıta sahanlığı başka bir devletin sahillerine kadar uzandığında veya komşu kıyıdaş bir devlet ile yan sınır belirlenmesi gerektiğinde, söz konusu sınırlandırma, ilgili devletlerle hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde yapılacaktır.

1 Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, Gözden Geçirilmiş 16. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2017, s. 265.

* Kıta sahanlığı üzerindeki açık denizlerin statüsünde ve bu sulardaki seyirüsefer serbestisinde herhangi bir değişiklik olmayacaktır.²

Kıta sahanlığının, kıyıdan nereye kadar uzanacağı bu bildiride yer almamış; daha sonra ABD Hükûmeti tarafından konu hakkında yapılan basın açıklamasında, kıta sahanlığının, deniz yatağının 200 metre (100 kulaç³) derinliğine kadar olan deniz alanlarını kapsayacağı belirtilmiştir.⁴ ABD'nin tek tarafı olarak gerçekleştirdiği bu bildirdiden sonra birçok ülke kendi kıta sahanlıkları üzerinde çeşitli hak ve yetkiler öne sürmüşlerdir.⁵

Bir yanda, ülkelerin tek taraflı ulusal düzenlemelerle, kıta sahanlığı ile ilgili tasarruflarda buldukları bir süreç yaşanırken, BM Devletler Hukuku Komisyonu da 1951, 1953 ve 1956 yıllarındaki toplantılarında, kıta sahanlığı konusunda derleme çalışmalarına başlamıştır. Komisyon, 1956 yılında nihai madde önerileri hazırlamıştır. 29 Nisan 1958 tarihinde Cenevre'de imzalanan Kıta Sahanlığı Hakkındaki Sözleşme,⁶ söz konusu komisyonun 1956 yılında hazırladığı tasarıdaki tanımı kabul etmiş; bu tanıma, aynı ölçütlere göre adaların da kıta sahanlığı bulunduğu hususu eklenmiştir.⁷ Sözleşme'nin 1'inci maddesinde kıta sahanlığı kavramının tanımına ilişkin şu ifadeler yer almaktadır: "Bu hükümlerin uygulanması açısından, "Kıta Sahanlığı" terimi, a. Kıyıya bitişik, fakat kara suları bölgesi dışındaki 200 metre derinliğe kadar veya

bu sınırın ötesinde bulunup da üzerindeki suların derinliğinin oradaki doğal kaynakların işletilmesine olanak verdiği noktaya kadar uzanan, su altı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını; b. Adaların kıyılarına bitişik aynı su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını, ifade etmek üzere kullanılmıştır."⁸

Sözleşme'nin 2'nci maddesi, kıyı devletine, kıta sahanlığı üzerinde doğal kaynakları araştırmak ve işletmek maksadıyla egemen haklar tanımaktadır. Bu haklar kıyı devletinin münhasıran sahip olduğu haklardır. Kıyı devletinin, kıta sahanlığını ilan etmesi ya da bazı uygulamalarda bulunmasına gerek bulunmamaktadır. "Doğal kaynaklar" terimi; deniz yatağı ve toprak altındaki madenler ve diğer cansız kaynaklar ile deniz yatağı ve toprak altı ile sürekli fiziksel temas hâlindeki canlıları ifade etmektedir. 3'üncü maddeye göre, kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki hakları, kıta sahanlığını örten sular ve bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki statüsünü değiştirmez. 4'üncü madde; kıyı devletinin kıta sahanlığında araştırmalar yapmak veya buradaki doğal kaynakları işletmek için makul tedbirler alma hakkı saklı kalmakla birlikte, üçüncü devletlerin kıta sahanlığına kablo ve boru döşemelerine ve bunların bakımlarını yapmalarına engel olunmaması gerektiğini, 5'inci madde ise kıta sahanlığında yapılacak araştırma faaliyetlerini, doğal kaynakları araştırmak ve işletmek maksadıyla kurulacak tesislere ilişkin hususları düzenlemektedir. 6'ncı madde kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin kuralları belirlemektedir.

2 Bildiri metni için bk. United Nations (UN), Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, United Nations Legislative Series, Vol: I, New York, USA, 1951, pp. 38-39.; Birleşmiş Milletler (BM) Resmî İnternet Sitesi, <http://legal.un.org/legislativeseries/documents/untlegs0001.pdf>; Erişim Tarihi: (29.03.2019).; Belgenin tercüme ve yorumları için ayrıca bk. Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Derstleri: Devletin Yetkisi, Gözden Geçirilmiş 4. Basi*, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 1996, s. 196.

3 182,88 metre; <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/fathom>; (Erişim Tarihi: 30.03.2019).

4 Basın Açıklamasının tam metni için bk. UN, *a.g.e.*, s. 39.

5 Sevin Toluner, *a.g.e.*, ss. 196-197.; Hüseyin Pazarıcı, *a.g.e.*, s. 265.

6 24 Şubat-27 Nisan 1958 tarihleri arasında 86 ülkenin temsilcilerinin katılımıyla Cenevre'de toplanan Deniz Hukuku Konferansı'nda, uluslararası deniz hukukuna ilişkin kodifikasyon çabaları ilk defa hayata geçirilebilmiştir. Konferans sonucunda "1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri" olarak bilinen dört adet sözleşme imzalanmıştır. Bunlar; "Kıta Sahanlığına İlişkin Sözleşme", "Kara suları ve Bitişik Bölge Hakkında Sözleşme", "Açık Denizler Hakkında Sözleşme" ve "Balıkçılık ve Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme"dir. Kıta Sahanlığına İlişkin Sözleşme on beş maddeden oluşmaktadır. Sözleşme'nin ilk yedi maddesi doğrudan kıta sahanlığı ile ilgilidir. Diğer yedi madde ise imza, onay, katılım, yürürlük ve gözden geçirmeye ilişkin teknik hususlarla ilgilidir. Sözleşme, 10 Haziran 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Donald Rothwell and Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, Hart Publishing Ltd., Oxford, UK, 2016, p. 8.; Seha L. Meray, "Kıta Sahanlığı Hakkında Cenevre Sözleşmesi (29 Nisan 1958)", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 1958, Cilt: 13 Sayı: 4, 80-94, ss. 80-81, 84.; Aslan Gündüz, *The Concept of the Continental Shelf in its Historical Evolution (With Special Emphasis On Entitlement)*, Marmara Üniversitesi Yayın No: 490, Avrupa Topuluğu Enstitüsü Yayın No:1, İstanbul, 1990, s. 90.; 1958 Cenevre Sözleşmelerinin tam metinleri için bk. BM Resmî İnternet Sitesi, http://legal.un.org/ilc/texts/8_1.shtml; (Erişim Tarihi: 01.04.2019).

7 Seha L. Meray, *a.g.m.*, ss. 84-85.

8 1958 Kıta Sahanlığı Hakkında Sözleşme için bk., United Nations, Treaty Series, vol. 499, New York, 2005, p. 311, BM Resmî İnternet Sitesi, http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf; (Erişim Tarihi: 01.04.2019).; 1. maddenin çevirisi için bk. Sevin Toluner, *a.g.e.*, s. 197.; Sözleşme'nin Türkçe tam çevirisi için bk. Seha L. Meray, *a.g.m.*, ss. 90-94.

Buna göre, kıyıları karşı karşıya ve yan yana olan iki veya daha çok devletin deniz ülkelerinin, aynı kıta sahanlığına bitişik olmaları durumunda, kıta sahanlığı sınırlandırılması, kural olarak bu devletler arasında yapılacak anlaşma ile sağlanacaktır. Eğer bir anlaşma söz konusu olmazsa veya özel durumlar farklı bir sınırın kabulünü haklı göstermiyorsa; kıyıları "karşı karşıya" olan devletler arasındaki kıta sahanlığı sınırı, her noktası, söz konusu devletlerin kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattın en yakın noktalarına eşit mesafede bulunan "orta hat", kıyıları "yan yana" olan devletler arasında, her noktası, bu devletlerin kara sularının ölçülmeye başladığı esas hattın en yakın noktalarına "eşit uzaklıkta bulunan hat" olarak belirlenmiştir. 7'inci madde ise diğer maddelerdeki hükümlerin, kıyı devletinin, üzerindeki suların derinliği ne olursa olsun toprak altını işletmek için tüneller açma hakkını engelleyemeyeceğini belirtmektedir.⁹

1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi kapsamında, kıta sahanlığının dış sınırının belirlenmesinde 200 metre derinlik kistası ile birlikte "işletilebilir" kistasının da kabul edilmesi, müteakiben işletme teknolojisinde yaşanan ilerlemeler sonucu, büyük tartışmalar yaratmıştır. Çalışmamıza konu olan 1969 Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları kararlarında da görülebileceği üzere kıta sahanlığı kavramının hukuksal bakımdan, kavramın jeolojik anlamını aşarak kıyı devletinin deniz altındaki bütün doğal uzantısının kıta sahanlığı içinde değerlendirildiği gözlenmiştir.¹⁰ Bu süreçte, kıta sahanlığına ilişkin öne sürülen aşırı iddialara son verebilmek için "işletilme" imkânlarının olduğu derinliğin sınırlandırılması için azami bir genişlik kabul edilmesi fikri ön plana çıkmıştır. III. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde¹¹ de bu yaklaşım tarzı benimsenmiştir.¹² BMDHS'nin 76'ncı madde 4'üncü fıkrası (a) benti (i ve ii) gereğince uygun şekilde çizilen ve deniz yatağı üzerindeki dış sınırlarını belirleyen hattı oluşturan sabit noktalar, ya karasularının ölçülmeye başlandığı esas

hatlardan itibaren 350 deniz milini aşmayacak ya da 2500 metrelik derinliği birbirine bağlayan bir hattın ibaret olan 2500 metre izobatından itibaren 100 deniz milini aşmayacak olarak hükme bağlanmıştır.¹³ Bununla birlikte BMDHS'nin 77'nci maddesi kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki haklarını tanımlar. Bu maddeye göre; kıyı devleti kıta sahanlığındaki, deniz yatağı ile deniz yatağı altında bulunan ve buralar ile sürekli temas halinde bulunan sabit (sadenter) türlerine ait canlı organizmalarla, deniz yatağı ve toprak altındaki mineral ve diğer canlı olmayan kaynakları işletebilir. Kıyı devleti haricinde ve onun rızası olmadan hiç kimse bu kaynakları kullanamaz.¹⁴ Konumuz olan 1969 Kuzey Denizi Davaları, BMDHS'den önce görüldüğü için 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Kıta Sahanlığı Davaları: Tarafların Görüşleri

Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra Sözleşme ile konan hükümlerin yorumlanması bakımından, UAD'de görülen ilk davalar olmaları açısından önem taşımaktadır. Harita-1'de görüldüğü üzere Kuzey Denizi, batıdan doğuya doğru sırasıyla; İngiltere, Fransa, Belçika, Hollanda, Almanya, Danimarka ve Norveç'in kıyıdaş olduğu kapalı bir denizi andırmaktadır. İsveç, Kuzey Denizi'ne Skagerrak Boğazı ile bağlı olmakla birlikte, 06 Mayıs 1882 tarihli Kuzey Denizi Balıkçılık Sözleşmesi'nin (Convention for Regulating the Policy of the North Sea Fisheries) 4'üncü maddesine göre sınırlandırılan "Kuzey Denizi" bölgesine, söz konusu boğaz dâhil değildir. UAD bu davalarda, Harita-2'de gösterilen 1882 Sözleşmesi sınırlarını esas almıştır. Kuzey Denizi'nde, Norveç'in güney ve güneybatı açıklarında yer alan ve derinliği 200-265 metre, genişliği 80-100 kilometre olan "Norveç Çukuru" hariç derinlik genel olarak 200 metreyi aşmamaktadır. Dolayısıyla 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi uyarınca denizin altında kalan alanların tamamı "Kıta Sahanlığı" tanımına uymaktadır.¹⁵

⁹ Seha L. Meray, a.g.m., ss. 90-94.; 2, 3, ve 4. maddeler için bk. Hüseyin Pazarcı, a.g.e., ss. 266-267.; 6. madde için bk. Sevin Toluner, a.g.e., s. 203.

¹⁰ Hüseyin Pazarcı, "Kıta Sahanlığı Kavramı ve Ege Denizi Kıta Sahanlığı Sorunu", *Prof. Aziz Köklü'nün Anısına Armağan*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 535, Ankara, 1984, 395-412, s.399.

¹¹ 1973-1982 yılları arasında düzenlenen III. BM Deniz Hukuku Konferansı BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) kabul edilmesiyle sonuçlanmıştır. Bk. Şule Anlar Güneş, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması", Ankara Üniversitesi *Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 56, Sayı: 2, 1-37, ss. 5, 8.

¹² Sevin Toluner, a.g.e., s. 200.

¹³ BMDHS 76. maddenin 6. Bendi "...Kıta Sahanlığının dış sınırı, su altı sirtları üzerinde Kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 mili geçmeyecektir..." hükmünü haizdir. BMDHS'nin tam metni için bk. BM Resmî İnternet Sitesi, https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (Erişim Tarihi: 29.03.2019). 76. maddenin çeviri ve yorumu için bk. Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Metinler*, Beta Basımevi, İstanbul, 1994, s. 317.

¹⁴ Aslan Gündüz, a.g.e., s. 318.

¹⁵ International Court of Justice, "North Sea Continental Shelf Judgment", *I.C.J. Reports 1969*, p. 14, para. 3.; Kararın tam metni için bk. UAD Resmî İnternet sitesi,



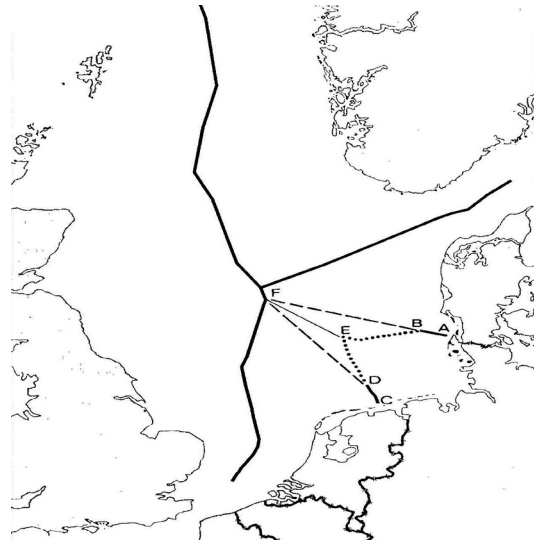
Harita 1: Kuzey Denizi Bölgesi Siyasi Haritası¹⁶

Kuzey Denizi bölgesinde akdedilen iki taraflı anlaşmalarla (İngiltere-Norveç, Danimarka-Hollanda ve Norveç-Danimarka arasında) "orta hat" dikkate alınarak kıta sahanlığı sınırlandırması yapılmıştır. Fakat Federal Almanya bu antlaşmalara taraf değildir. Zaten Kuzey Denizi davalarında asıl tartışma konusunu "yan sınırın belirlenmesi" teşkil etmektedir. Federal Almanya ile Hollanda ve Danimarka arasında kıta sahanlığının yan sınırına ilişkin olarak, 01 Aralık 1964 ve 09 Haziran 1965 tarihlerinde akdedilen anlaşmalarla kıta sahanlığının yan sınırı, Harita-2'de gösterildiği üzere, A-B ve C-D noktaları ile belirtilen yere kadar sınırlandırılmıştır. Ancak daha sonra Hollanda ve Danimarka, 31 Mart 1966 tarihinde "eşit uzaklık" ilkesi çerçevesinde kendi ülkeleri ile Federal Almanya arasında yan sınırı belirlemeye yönelik bir anlaşma imzalamışlardır. Bu anlaşmaya göre Harita-2'de E-F noktaları arasında çizilen hattın kuzeyinde Danimarka, güneyinde ise Hollanda hak iddiasında bulunmaktadır. Dolayısıyla Federal Almanya'ya bırakılan alan A-B-E-C-D noktaları ile çevrili alandır. Federal Almanya bu antlaşmaya da taraf değildir ve

bu antlaşma uyarınca kendisine bırakılan kıta sahanlığı alanını kabul etmeyerek daha fazla alan talep etmektedir. Federal Almanya, B-F ve D-F hatlarıyla çevrili saha dâhilinde hak iddia sında ulunmaktadır.¹⁷

Bu uyuşmazlık üzerine taraflar, 02 Şubat 1967 tarihinde Bonn'da yaptıkları protokoller çerçevesinde, karşılıklı olarak anlaşma yoluyla konuyu UAD'ye taşımışlardır. Tarafların başvuruları 20 Şubat 1967'de UAD'ye ulaşmıştır.¹⁸ Tarafların UAD'den talep ettikleri husus, "Bölgedeki kıta sahanlığının sınırlandırılması çerçevesinde uygulanabilecek uluslararası hukuk kuralları ve prensiplerinin belirlenmesidir."¹⁹

Danimarka ve Hollanda, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında, 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6'ncı maddesinde yer alan "eşit uzaklık" ilkesinin, söz konusu uyuşmazlık kapsamında uygulanması gereken "zorunlu" bir ilke olduğunu; kıta sahanlığının, kara ülkesinin deniz altındaki doğal uzantısı olması sebebiyle kıta sahanlığındaki egemenliğin, kara ülkesine olan "yakınlık" esas alınarak saptanması gerektiğini öne sürmüşlerdir. Ayrıca, Federal Almanya'nın Kuzey Denizi kıyılarının yapısının "özel durum" yaratmadığını, "eşit uzaklık" prensibinin, uluslararası hukukun genel bir kuralı ve temül



Harita 2: Kuzey Denizi Sınırları²⁰

<https://www.icj-cij.org/files/case-related/51/051-19690220-JUD-01-00-EN.pdf>, (Erişim Tarihi: 28-03-2019).; Sevin Toluner, a.g.e., s. 206.

16 <https://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/northsea.htm>, (Erişim Tarihi:28.03.2019).

17 *I.C.J. Reports 1969*, pp. 14-15.; Sevin Toluner, a.g.e., s. 206.

18 *I.C.J., Reports, 1969*, pp. 5-6.; Söz konusu protokoller çerçevesinde öne sürülen hususlar için bk. *I.C.J., Reports, 1969*, pp. 6-12.

19 *I.C.J. Reports 1969*, p. 13, para. 2.

20 *I.C.J. Reports 1969*, p. 15.

(örf ve âdet kuralı) hâline geldiğini, Federal Almanya'nın her ne kadar 1958 Sözleşmesi'ne taraf olmasa da artık bağlayıcılık kazanan bu kuralı kabul etmesi gerektiğini iddia etmişlerdir

Federal Almanya ise 1958 Sözleşmesi'ne taraf olmadığını ve dolayısıyla Sözleşme'nin 6'ncı maddesini uygulamak gibi bir yükümlülüğü olmadığını, "eşit uzaklık" prensibinin örf ve

âdet hukuku kuralı hâline gelmediğini ve sınırlandırmanın hakkaniyete uygun biçimde yapılmasını istemiştir. "Eşit uzaklık" prensibinin, Federal Almanya'nın Kuzey Denizi kıyıları gibi kıyıların girintili olduğu yerlerde uygulanmasının; kıyıdaş devletlere, kıyı uzunluklarıyla orantılı bir kıta sahanlığı vermediği ve bu nedenle hakkaniyete uygun sonuçlar doğurmadığını ileri sürmüştür. Federal Almanya ayrıca, ileri sürdüğü bu görüş kabul edilmese bile Kuzey Denizi'ndeki kıyıların "özel durum" yarattığını ve dolayısıyla Sözleşme'nin 6'ncı maddesindeki "özel durumlar" kuralının göz önünde bulundurulmasını talep etmiştir.²¹

Uluslararası Adalet Divanı'nın Kuzey Denizi Davalarına İlişkin Kararları

UAD, tarafların görüşlerini değerlendirmesi neticesinde, 20 Şubat 1969 tarihinde kararını açıklamıştır. Kararda, özet olarak şu hükümlere yer verilmiştir:

* 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, Sözleşme hükümleri gereğince sadece "taraf devletler" için bağlayıcıdır. Federal Almanya için bağlayıcılığı söz konusu değildir.

* "Eşit uzaklık" ilkesi bir örf ve âdet kuralı hâline gelmemiştir.

* Bir devletin kıta sahanlığının büyük bölümü, doğal olarak o devletin kıyılarına daha yakın olacaktır. Fakat sınırlandırmada esas unsur "yakınlık" değil kıta sahanlığının, o devletin kara ülkesinin deniz altındaki "doğal uzantısı" olmasıdır. "Yakınlık" kriteri her durumda hakkaniyete uygun sonuçlar doğurmayabilir. Eşit uzaklık yöntemi uygulanarak bir devletin kara ülkesinin doğal uzantısı durumundaki deniz altı alanı başka bir devletin egemenliğine geçebilir. Bu çerçevede "eşit uzaklık" ilkesi mutlak bir yöntem değildir. Esas olan

"doğal uzantı" ilkesi olduğundan jeolojik ve coğrafi veriler dikkate alınmalıdır.

* Kıta sahanlığı sınırlandırmalarında kıyıdaş devletlere, diğer devletlerin haklarını gözeterek şekilde ve imkânlar dâhilinde "kara ülkesinin deniz altındaki doğal uzantısı" olan bölgenin, hakkaniyet çerçevesinde "anlaşma" yapılarak verilmesi gerekmektedir. Bunu sağlamak için başka uygun yöntemler kullanılabilir.

* Anlaşmazlık olması durumunda, taraflarca benimsenecek oranlarda paylaşım ya da aynı bölgenin "ortak kullanımı" söz konusu olabilir.

* Anlaşma görüşmelerinde, ilgili devletlerin kıyılarının şekli, "özel durumlar" bulunup bulunmadığı, kıta sahanlığının jeolojik ve fiziki yapısı ile doğal kaynakları, varsa bölgeye ilişkin daha önceden yapılmış sınırlandırma anlaşmaları ve devletlere "kıyıların uzunluğuna" uygun bir alan bırakacak şekilde sınırlandırma yapılması dikkate alınmalıdır.²²

Kuzey Denizi Davaları Kapsamında Türkiye-Yunanistan Kıta Sahanlığı Anlaşmazlığının Değerlendirilmesi

UAD'nin Kuzey Denizi Davaları Kararını açıklamasından kısa bir süre sonra Türkiye ve Yunanistan arasında "Ege Denizi'nde Kıta Sahanlığı" sorunu baş göstermiştir. Türkiye ve Yunanistan'ı 1973 ve 1987 yıllarında iki kez savaşın eşiğine getiren "Ege Denizi Kıta Sahanlığı" sorununa çözüm bulmak amacıyla çeşitli girişimlerde bulunulmuş; iki tarafın yetkililerince teknik seviyede ve üst düzeyde istişareler yapılmış, hatta uyuşmazlık Yunanistan tarafından UAD'ye götürülmüş fakat günümüze değin bir anlaşma gerçekleştirilmemiştir.²³

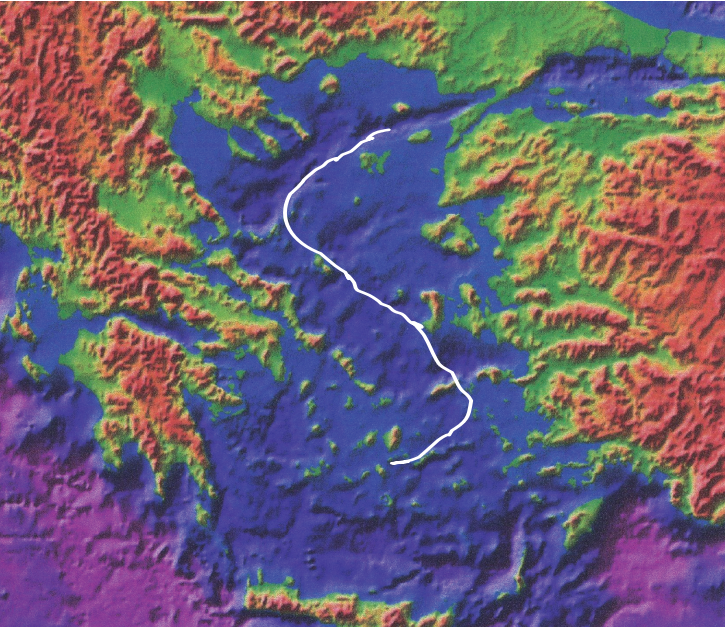
Bu çerçevede Yunanistan; kendine ait adalar ile kara ülkesinin siyasal ve ülkesel bir bütünlük oluşturduğunu, adaların da kıta sahanlığına sahip olduklarını, Türkiye ile Türkiye'ye yakın Yunan Adaları (Doğu Ege Adaları) arasındaki kıta sahanlığının "eşit uzaklık" ilkesine göre sınırlandırılması gerektiğini öne sürmektedir. Türkiye ise kıta sahanlığı sınırlandırmasının "anlaşma" ile yapılması gerektiğini, sınırlandırmada "doğal uzantı" ilkesinin esas alınmasını,

21 I.C.J. Reports 1969, pp. 20-21, paras. 15-17.

22 I.C.J. Reports 1969, pp. 48-54, paras. 88-101.; Ayrıca bk. Sevin Toluner, a.g.e., ss. 206-210.

23 Sami Doğru, a.g.e., s. 117.; Sorunun gelişimi ve yapılan görüşmelerin ayrıntıları için bk. Sami Doğru, a.g.e., ss. 69-97., Ayrıca bk. Sevin Toluner, a.g.e., ss. 248-255.

Doğu Ege Adalarının Türkiye'nin doğal uzantısı üzerinde ters tarafta yer aldıklarını ve bir ülkenin doğal uzantısı içinde bulunan adaların kıta sahanlığının olamayacağını, anlaşma gerçekleşmediği durumda sınırlandırmanın "hakça ilkeler" çerçevesinde yapılmasını, adaların "özel durum" yarattıklarını, Ege'nin "yarı kapalı" bir deniz olduğunu, bu denizdeki sınırlandırmanın "hakkaniyet" prensibine göre yapılmasını ve sınırlandırmada Lozan Andlaşmasının oluşturduğu koşulların (Lozan Dengesi) dikkate alınması gerektiğini savunmaktadır.²⁴ Ege Denizi'nin Batimetrik ve Morfolojik Özelliklerini gösterir Harita-4'e baktığımızda, Türkiye'nin bu konudaki tezini doğrular nitelikte bir görünüm söz konusudur. Ege Denizinin ortasından geçen ve Anadolu Yarım Adası ile Yunanistan ana karası arasında kuzeyden güneye doğru bir S çizen hattın, her iki ülkenin ana karalarının deniz altındaki uzantılarının birleştiği yer açıkça görülmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında; Türkiye'ye yakın konumda bulunan Yunanistan egemenliğindeki Doğu Ege Adaları coğrafi konumları nedeniyle, Türkiye anakarasının denize doğru olan doğal uzantısının deniz üzerinde kalan çıkıntılarıdır ve doğal olarak Türkiye'nin kıta sahanlığı üzerinde bulunmaktadır.



Harita-3 : Ege Denizi ve Çevresinin Batimetrik ve Morfolojik Özellikleri²⁵

²⁴ Sami Doğru, a.g.e., ss. 99-116.

²⁵ <http://web.deu.edu.tr/atiksu/ana76/s02.jpg>

²⁶ Söz konusu gelişmeler için bk. Sevin Toluner, a.g.e., 210-247.

Ege Denizi Kıta Sahanlığı Sorunu çerçevesinde dikkate alınması gereken ve 1969 Kuzey Denizi Davalarından günümüze değin uluslararası hukukta birçok gelişme meydana gelmiş, çeşitli yargı kararları alınmış ve BMDHS çerçevesinde yeni düzenlemeler getirilmiştir. Fakat her iki ülkenin öne sürdüğü tezler dikkate alındığında, Kuzey Denizi Davaları kararlarının bu gelişmelere temel teşkil ettiği ve önemini hâlen koruduğu bir gerçektir.²⁶ Ancak, Ege Denizinde Yunanistan'a antlaşmalarla devredilmemiş coğrafi formasyonların da konumları, sayıları ve hukuksal statüleri özel bir durum oluşturmakta ve kıta sahanlığı sınırlandırmasında önemli bir mesele olarak ortaya çıkmaktadır.

Sonuç

1969 yılında karara bağlanan Kuzey Denizi Davaları, kıta sahanlığı kavramına ilişkin olarak 1858 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi kapsamında ele alınan ilk uluslararası yargı kararı olması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu dava sonucunda verilen kararlar, kıta sahanlığı kavramının uluslararası hukuk açısından yorumlanması ve daha sonraki süreçte bu çerçevede geliştirilen uluslararası hukuk normlarına dayanak teşkil etmiştir.

Danimarka ve Hollanda'nın kendi aralarında yaptıkları kıta sahanlığı sınırlandırma girişimlerine, Federal Almanya'nın karşı çıkması neticesinde ortaya çıkan uyuşmazlık UAD'ye taşınmıştır. Bu davalar sonucunda verilen kararlar çerçevesinde; 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin, taraf olmayan devletler açısından bağlayıcı olamayacağı, "eşit uzaklık" ilkesinin bir teamül olmadığı, kıta sahanlığının sınırlandırılmasında "yakınlık" ilkesinden çok "doğal uzantı" ilkesinin esas alınması ve sınırlandırmanın "hakkaniyet" çerçevesinde "anlaşma" yoluyla yapılması, anlaşmazlık durumunda aynı bölgenin ortak kullanımının söz konusu olabileceği, ilgili devletlerin kıyılarının şeklinin özel durumlar yaratıp yaratmadığının önem arz ettiği ve sınırlandırma yapılırken devletlere "kıyılarının uzunluğuna" uygun bir alan bırakılması gibi hususlar hükme bağlanmıştır.

Konuya Ege'de kıta sahanlığının belirlenmesine etkisi açısından baktığımızda; Yunanistan Ege'de kıta sahanlığı sınırlandırmasını, Türkiye ana karası ile Türkiye'ye en yakın

adalar arasında eşit uzaklık ilkesine dayanarak yapılmasını talep etmektedir. Kuzey Denizi Davalarında, eşit uzaklık ilkesi göz önünde bulundurulmayarak sınırlandırmanın, bölge ülkelerinin hakça ilkeler çerçevesinde karşılıklı müzakereler yoluyla yapılması gerekliliği vurgulanmıştır. "Ege Denizi Kıta Sahanlığı" sınırlandırılmasında; Ege Denizi'nin kendine özgü koşulları ile anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş coğrafi formasyonların da varlıkları göz önünde bulundurulurken, Ege Denizi bir bütün olarak ele alınıp, Türkiye'nin batı sahillerinin önünü kuzeyden güneye bir duvar gibi kapatan ve jeolojik açıdan Anadolu'nun kıta uzantısı üzerinde yer alan Yunanistan'a ait adalara kıta sahanlığı tanınmadan, hakkaniyet ve nispet ilkeleri uyarınca antlaşma ile yapılmalıdır.

KAYNAKÇA

Kitaplar:

- DOĞRU S., Uluslararası Hukukta Kıta Sahaneliği ve Ege Denizi Kıta Sahaneliği Uyuşmazlığı, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2003.
- GÜNDÜZ A., The Concept of the Continental Shelf in its Historical Evolution (With Special Emphasis On Entitlement), Marmara Üniversitesi Yayın No: 490, Avrupa Topuluğu Enstitüsü Yayın No:1, İstanbul, 1990.
- GÜNDÜZ A., Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Metinler, Beta Basımevi, İstanbul, 1994, s. 317.
- International Court of Justice, I.C.J. Reports 1969.
- PAZARCI H., Uluslararası Hukuk, Gözden Geçirilmiş 16. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2017.
- PAZARCI H., "Kıta Sahaneliği Kavramı ve Ege Denizi Kıta Sahaneliği Sorunu", Prof. Aziz Köklü'nün Anısına Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 535, Ankara, 1984.
- ROTHWELL D., and STEPHENS T., The International Law of the Sea, Hart Publishing Ltd., Oxford, UK, 2016.
- TOLUNER S., Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, Gözden Geçirilmiş 4. Bası, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 1996.
- UNITED NATIONS, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, United Nations Legislative Series, Vol: I, New York, USA, 1951.
- UNITED NATIONS, Treaty Series, vol. 499, New York, 2005.
- Makaleler:**
- GÜNEŞ ANLAR Ş., "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 56, Sayı: 2, 1-37.
- International Court of Justice, "North Sea Continental Shelf Judgment", I.C.J. Reports 1969.
- MERAY S. L., "Kıta Sahaneliği Hakkında Cenevre Sözleşmesi (29 Nisan

1958)", Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 1958, Cilt: 13 Sayı: 4, 80-94.

PAZARCI H., "Kıta Sahaneliği Kavramı ve Ege Denizi Kıta Sahaneliği Sorunu", Prof. Aziz Köklü'nün Anısına Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 535, Ankara, 1984, 395-412.

İnternet Kaynakları:

- Birleşmiş Milletler (BM) Resmî İnternet Sitesi, (Erişim Tarihi: 21.04.2019).
<http://legal.un.org/legislative/series/documents/untlegs0001.pdf>, (Erişim Tarihi: 24.04.2019).
- http://legal.un.org/ilc/texts/8_1.shtml, (Erişim Tarihi: 18.04.2019).
- http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf, (Erişim Tarihi: 03.05.2019).
- https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (Erişim Tarihi: 04.05.2019).
- <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/fathom>, (Erişim Tarihi: 08.05.2019).
- <https://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/northsea.htm>, (Erişim Tarihi:18.04.2019).
- Görsel Kaynakları**
- <https://web.deu.edu.tr/atiksu/ana76/s02.jpg>, (Erişim Tarihi: 15.04.2019).
- UAD Resmî İnternet sitesi, <https://www.icj-cij.org/files/case-related/51/051-19690220-JUD-01-00-EN.pdf>, (Erişim Tarihi: 11.05.2019)
- https://commons.wikimedia.org/wiki/File:North_Sea_map-en.png

■ Dz.Yzb. Mehmet SAVRAN

CORONEL DENİZ SAVAŞI

1 KASIM 1914



www.britishbattles.com

Savaş Öncesi Durum ve Savaşın Gelişimi:

20'nci yüzyılda dünyanın en büyük deniz gücü konumunda olan İngiltere, söz konusu gücü, denizasıırı bölgelerde sahip olduğu sömürgeler ve deniz ulaştırma yollarına hâkim olması sayesinde sağlamıştır. Almanya, siyasi birliğini geç tamamlaması nedeniyle sömürgecilik yarışında geri kalmıştır. Almanya 1871 yılından itibaren, İngiltere tarafından kendi çıkarlarına karşı en önemli tehdit olarak algılanmıştır.

Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun, 28 Temmuz 1914 tarihinde Sırbistanı işgal etmesi ile başlayan Birinci Dünya Savaşı, küresel nüfuz mücadelesi ve çıkar çatışması neticesinde, 20'nci yüzyılın başlarında "İtilaf" ve "İttifak" Devletleri olarak iki gruba ayrılmış bulunan Avrupalı devletleri karşı karşıya getirmiştir. Bu kapsamda Almanya, 1 Ağustos 1914 tarihinde Rusya ve Fransa'ya, İngiltere ise 4 Ağustos 1914 tarihinde Almanya'ya savaş ilan etmiştir.

Savaşın çıktığı esnada, Almanya'nın denizasıırı bölgelerdeki en güçlü deniz kuvvetini, Koramiral Maximilian von SPEE komutası altında, Çin'in Qingtao Limanı'nda¹ konuşlu bulunan Alman Doğu Asya Filosu oluşturmaktaydı. Kuruluşundan itibaren Almanya için bir prestij kaynağı olarak görülen Doğu Asya Filosu'na, Avrupa'da savaşın ilerlemekte olduğu esnada, Pasifik ve Güney Atlantik'teki İngiliz deniz ulaştırmasını engelleme görevi verilmişti.

İngiliz Deniz Kuvvetleri'nin 1914 yılındaki önceliği, deniz ulaştırma yollarını açık tutarak, Hindistan, Yeni Zelanda ve Avustralya bölgelerinden hareket eden askerî konvoyların korunması olmuştur.²

Japonya'nın 23 Ağustos 1914 tarihinde Almanya'ya savaş ilan etmesini müteakip, Qingtao Limanı'ni terk etmekte kalan Doğu Asya Filosu, İngiliz deniz ulaştırmasını engellemek üzere kullanabileceği bir bölge aramaya başlamış; bu kapsamda, kolaylıkla Güney Atlantik Bölgesi'ni kontrol edebileceği ve aynı zamanda müttefik donanmasından da sakınabileceği Şili sahillerine gitmeye karar vermiştir.³

Ekim 1914 ayında, Doğu Asya Filosu'nun yaptığı muhabereden, Alman Donanması'nın Şili açıklarında randevu tesis edeceğini tespit eden İngiliz Donanma Komutanlığı, Atlantik ve Pasifik Okyanusu'nda görev yapmak üzere iki ayrı

görev grubu teşkil etmiştir. Bu kapsamda, Güney Atlantik'te İngiliz konvoylarını koruma görevini yerine getiren Tümamiral Christopher G.F.M.CRADOCK, görev yeri değiştirilerek, 4'üncü Kruvazör Filosu Komutanı olarak Güney Pasifik Okyanusu'nda görevlendirilmiştir. 22 Ekim 1914 tarihinde İngiliz 4'üncü Kruvazör Filosu, Alman Doğu Asya Filosu'nu aramak amacıyla, konuşlu bulunduğu Falkland Adaları'ndan ayrılarak Pasifik Okyanusu'na intikale geçmiştir.

29 Ekim 1914 tarihinde İngiliz Konsolosluğu'ndan gelen mesajları almak için Şili'nin Coronel Limanı'na giren HMS Glaskow, limanda bulunan Göttingen isimli Alman ticaret gemisi tarafından Alman makamlarına rapor edilmiş; HMS Glaskow ise, limanın kuzeyinde bulunan Alman gemileri arasında yapılan muhabereyi tespit etmiştir. Söz konusu muhaberenin SMS Leipzig tarafından yapıldığını belirleyen İngiliz Donanma Komutanlığı, 4'üncü Kruvazör Filosu'na, limanda korumasız olduğu öngörülen SMS Leipzig'yi etkisiz hale getirmek üzere Coronel Limanı açıklarına intikal etmesi direktifini vermiştir. Ancak, bu esnada düşmanı aldatmak amacıyla SMS Leipzig'yi muhabere gemisi olarak kullanan Doğu Asya Filosu, Valparaiso



Harita-1: Coronel ve Valparaiso Limanları

1 Qingtao, Çin'in Shandong Eyaleti'nin doğusunda, Sarı Deniz kıyısında bulunan bir şehirdir.

2 "100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı", 2'nci Uluslararası Tarih Sempozyumu Sempozyum Bildiriler, 16-18 Ekim 2014 (Dokuz Eylül Üniversitesi), 2015, s. 219.

3 Michael McNally, *Coronel and Falklands 1914, Duel in the South Atlantic*, Osprey Publishing, Oxford, 2012, s. 18.










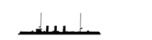
Limani⁴ yakınlarında bulunmaktaydı. Amiral SPEE, emrindeki beş gemi ile beraber Valparaiso'dan ayrılarak HMS Glaskow'u ele geçirmek üzere, Coronel Limanı'na doğru intikal ettiğinde, her iki taraf da birbirlerinin çok yakınında olduklarından haberdar değildi.

Kendisine Alman Filosu'nu imha etme görevi verilen Amiral CRADOCK, elindeki kuvvetin görevi yerine getirmek için yeterli olmadığını, gemilerinin eski olduğunu ve menzil yönünden dezavantajlı durumda bulunduğunu bildirmiş ve filosunun daha modern gemiler ile takviye edilmesini talep etmiştir. İngiliz Filosu'nda yer alan ve County Sınıfı Kruvazör olan HMS Monmouth'un imkân ve kabiliyetinin yeterli olduğunu düşünen İngiliz Donanma Komutanlığı ise; filoyu, Amiral CRADOCK'un talebine istinaden, o esnada Akdeniz'de bulunan HMS Defence ve sürat kısıtlaması bulunan HMS Canopus kruvazörleri ile desteklemeyi planlamıştır. Ancak daha sonra meydana gelen gelişmeler üzerine, HMS Defence'in Akdeniz'de kalmasının daha uygun olacağını düşünerek filoya katılması emrini iptal etmiştir. Müteakip günlerde, Doğu Asya Filosu'na karşı tek filo ile savaşmanın riskli olduğunu düşünen Amiral CRADOCK'un yaptığı talep, Deniz Kuvvetleri Bakanı Winston CHURCHILL tarafından uygun görülmemiş ve Amiral CRADOCK'a HMS Canopus, filosuna katılmadan asla muhasamata girilmemesi direktifi verilmiştir. Ancak, söz konusu direktif verildiğinde HMS Canopus, Macellan Boğazı'nda ve İngiliz Filosu'ndan yaklaşık 300 deniz mili (NM.) uzakta bulunmaktaydı.⁵

1 Kasım 1914 tarihinde HMS Glaskow ile randevu tesis eden Amiral CRADOCK, Coronel Limanı'nın 40 NM. batısına intikal ederek gemilerini muharebe nizamına almış ve SMS Leipzig'i aramaya başlamıştır. İngiliz Filosu, HMS Monmouth ve Sancak Gemisi HMS Good Hope zırhlı kruvazörleri ile HMS Glaskow ve AMC Otranto⁶ hafif kruvazörlerinden oluşmaktaydı. HMS Good Hope ve HMS Monmouth, yüksek sürate sahip kruvazörlerdi, ancak düşman filosu karşısında İngiliz Filosu'nun en büyük avantajı, sürat üstünlüğüne sahip olan HMS Glaskow zırhlısı

idi.⁷ İngiliz gemilerindeki 6 inçlik toplar, Alman Filosu'ndaki 8 inçlik toplara kıyasla daha kısa menzile sahipti. Silah menzili açısından SMS Scharnhorst ve SMS Gneisenau zırhlı kruvazörlerine denk silahlara sahip HMS Canopus ise, İngiliz Filosu'na katılmak üzere intikal halindeydi.

Alman Filosu ise, SMS Leipzig ile birlikte, güneyli rotalarla İngiliz gemilerini bulmak üzere intikale geçmiştir. Alman Doğu Asya Filosu'nun Sancak Gemisi SMS Scharnhorst ve SMS Gneisenau isimli zırhlı kruvazörleri, sınıflarının en yeni gemileri olarak yüksek sürate ve uzun menzilli toplara sahipti. Her iki gemi de savaş başlamadan önce icra ettikleri başarılı atış faaliyetinden dolayı, Kayser Madalyası ile taltif edilmişlerdi. SMS Leipzig, SMS Nurnberg ve SMS Dresden ise muhasamata katılan hafif kruvazörlerdi.⁸ Muhasamatın başlangıcında her iki donanmada mevcut gemiler ve üzerlerindeki silah yükü Tablo-1'de sunulmuştur.

 HMS GOOD HOPE 23 kts. / 2x9,2"; 16x6" Top (12.500 yd.)	 SMS SCHARNHORST 23 kts. / 8x8,2"; 6x5,9" Top (13.500 yd.)
 HMS MONMOUTH 23 kts. / 14x6" Top (11.200 yd.)	 SMS GNEISENAU 23 kts. / 8x8,2" Top (13.500 yd.)
 HMS GLASKOW 25 kts. / 2x6"; 10x4" Top (11.200 yd.)	 SMS DRESDEN 24 kts. / 10x4,1" Top (10.500 yd.)
 AMC OTRANTO 16 kts. / 4x4,7" Top (10.000 yd.)	 SMS NÜRNBERG 23 kts. / 10x4,1" Top (10.500 yd.)
 HMS CANOPUS 18 kts. / 4 x 12"; 16x6" Top (13.500 yd.)	 SMS LEIPZIG 22 kts. / 10x4,1" Top (10.500 yd.)

Tablo-1: Her İki Donanmada Mevcut Gemiler ve Üzerlerindeki Silah Yükü^{9,10}

Her iki filo farkında olmadan birbirlerine doğru ilerlemekte iken, saat 16.17'de SMS Leipzig, saat 16.20'de ise HMS Glaskow yaklaşık 12 NM. mesafeden karşı filoya ait gemileri tespit etmiştir. Bunun üzerine İngiliz Filosu rotasını değiştirerek güneye dönmüş, bu şekilde her iki filo da güneye doğru

4 Valparaiso, Şili'de bir liman şehridir. Coronel Limanı'nın yaklaşık 350 NM. kuzeyinde bulunmaktadır.

5 Hew STRACHAN, The First World War: Volume I: To Arms, Oxford University Press, New York, 2001, s. 473.

6 Yolcu gemisi iken savaş gemisine dönüştürülen AMC Otranto, azami 16 kts. sürat yapabilmekteydi. 4,7 inç çapındaki küçük topları ile, savaş esnasında İngiliz Donanması için etkili olmaktan çok, korunması gereken bir gemi olmuştur.

7 McNally, *age*, s. 39.

8 McNally, *age*, s. 38.

9 HMS Canopus, İngiliz Donanma Komutanlığı tarafından Amiral Cradock'un emrine verilmesine rağmen savaş başladığı esnada İngiliz Filosu'na katılmamış, bu kapsamda muhasamata iştirak etmemiştir.

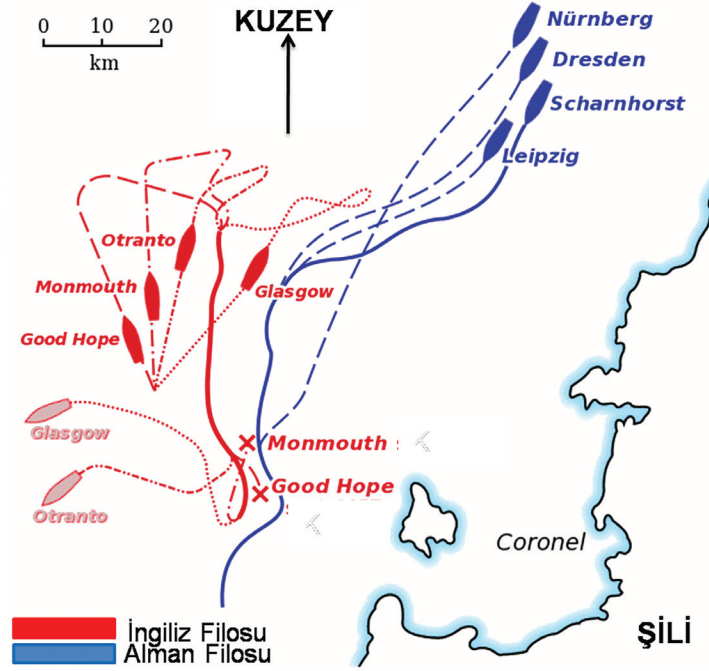
10 Savaşa katılan gemilerin bilgileri esas alınarak özgün olarak oluşturulmuştur.

birbirlerini takip edecek şekilde ilerlemeye başlamışlardır. Bu durumda Amiral CRADOCK'un, filonun en yavaş gemisi olan AMC Otranto'yu geride bırakarak, diğer üç gemi ile birlikte "muharebeden kaçınmak" veya "Otranto ile birlikte muhasamata girmek" olmak üzere iki seçeneği bulunmaktaydı. Bu esnada Alman Filosu, İngiliz Filosu'ndan yaklaşık 7,5 mil mesafede Şili sahilleri ile İngiliz gemileri arasında muharebe nizamına geçmiştir.¹¹ Gizliliğe riayet ederek ve düşmandan başarılı bir şekilde sakınarak, süratli bir şekilde kuzey doğuda mevkilenen Alman Amiral, varlığını tehdit eden İngiliz Filosu'nu yok etme fırsatını yakalamıştı. Muharebe öncesinde Alman ve İngiliz gemilerinin muharebe alanındaki durumları Harita-2'de gösterilmiştir.

Muhasamatin başladığı saatlerde batan güneş, İngiliz gemilerinin hedeflenmelerini kolaylaştırırken, Alman Filosu için tam tersi etki yapmaktaydı. İki kuvvet birbirlerinden yeterince uzakta iken, Amiral CRADOCK'un hala muharebeden kaçınma şansı vardı. Ancak, İngiliz Filosu'nun, Pasifik Okyanusu boyunca kendisini arayan Müttefik Donanması'ndan kaçmayı başaran Alman Filosu'nu elinden kaçırmaması, Atlantik Okyanusu'nu Alman Filosu'na teslim etmek anlamına geleceğinden muhasamata girmeye karar vermiştir.

Alman Filosu, inisiyatifi elinde tutarak görüş şartlarının kendi lehine gelişmesini beklemiş, aynı zamanda düşmanı etkili top menziline tutabilmek amacıyla manevra yapmıştır. İki filo arasındaki mesafe 11.400 yarda iken, Alman gemilerinin topçu atışı ile savaş başlamış, dakikalar sonra, yapılan etkili atışları neticesinde, HMS Good Hope'un baş topu vurulmuştu. En önemli silahı devre dışı kalan İngiliz Amiral, mümkün olduğunca çabuk mesafe kapatarak daha kısa menzilli toplarını kullanabilmek üzere manevra yapmaya çalışmış; ancak, İngiliz gemilerinin silahlarının azami menzili dışından yaptığı atışlar etkili olamamıştır. Alman Filosu ise, bu esnada her 20 saniyede bir atış yapmaktaydı. Savaşın başlamasından 20 dakika sonra, İngiliz Filosu ağır hasar almış; buna karşılık, SMS Gneisenau dört, SMS Scharnost ise sadece iki hafif yara almıştı. Alman hafif kruvazörlerinin yaptığı etkili atışlar neticesinde, AMC Otranto ve HMS Glaskow, muharebe alanından kaçmak zorunda kalmıştır.

Alman gemileri düşman filosuna yaklaştıkça, atışları daha da isabetli olmaya başlamıştır. Saat 20.00'da yaşanan



Harita-2: Alman ve İngiliz gemilerinin muharebe alanındaki durumları

büyük bir patlama neticesinde HMS Good Hope Güney Pasifik Okyanusu derinliklerine gömülmüştür. Saat 20.40'da SMS Nürnberg, hasar almış olmasına rağmen ağır yolla ilerleyen HMS Monmouth'a yaklaşarak teslim olmasını istemiş, ancak gemi buna cevap vermemiştir. HMS Monmouth'a, teslim olması için savaş hukuku açısından yeteri kadar şans verdiğini değerlendiren SMS Nürnberg, düşmanın hâlâ muharip bir gemi olduğunu göz önünde tutarak atışa başlamış ve 21.00'da HMS Monmouth'u batırmıştır.

Savaşın Sonuçları:

Coronel Deniz Savaşı, İngiltere'nin, 1812 yılında Amerika Birleşik Devletleri ile yaptığı savaştan sonra ve Birinci Dünya Savaşı'nda aldığı ilk yenilgi olması bakımından önem arz etmektedir. Savaş neticesinde, HMS Good Hope ve HMS Monmouth zırhlı kruvazörleri batmış, İngiliz Filo Komutanı Tümamiral CRADOCK dâhil 1584 İngiliz denizcisi hayatını kaybetmiş, hafif kruvazörler olan AMC Otranto ve yara alan HMS Glaskow ise muharebe sahasından kaçmışlardır. Bu duruma karşılık, Alman gemileri ise muharebeden çok küçük zayıflıklarla ayrılmışlardır.¹²

¹¹ Robert K. MASSIE, *Castles of Steel: Britain, Germany, and the Winning of the Great War at Sea*, Presidio Press, New York, 2003, ss. 225-226.

¹² BBC Resmi İnternet Sayfası, "WW1 Coronel: An Unlikely Naval Battle Remembered", <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-29857302> (Erişim Tarihi: 27.01.2019).



1914 Coronel Savaşından Bir Görüntü

Bu savaş, İngiltere kamuoyunda büyük bir infial yaratmış ve Almanya'ya karşı intikam beklentisinin oluşmasına sebep olmuştur. Savaş sonunda Birinci Deniz Lordu Prince Louis BATTENBERG görevden alınmış, yerine Amiral John Arbuthnot FISHER getirilmiştir.¹³ İngiliz Donanması'nın komuta makamlarında bulunan amiraller, Amiral CRADOCK'un uyarı ve taleplerine rağmen, İngiliz Filosu'nu, eski ve güçsüz gemilerle modern Alman Filosu'nun karşısına çıkararak büyük bir hata yaptıklarını geç de olsa anlamışlardır. Ancak, Avam Kamarası'nda yenilginin resmî açıklamasını yapan CHURCHILL, HMS Canopus'u filosuna dâhil etmeden savaşa girdiği ve muharebe sahnesinde kuvvet konsantrasyonu sağlayamadığı için, Amiral CRADOCK'un harbin kaybedilmesinden birinci derecede sorumlu olduğunu ifade etmiştir. Bu açıklama yapılırken, HMS Canopus'un harbe iştirak etmiş olsa bile, sürat kısıtlaması nedeniyle Alman Filosu'na karşı etkili olamayacağı gerçeği göz ardı edilmiştir. Ayrıca, Tümamiral CRADOCK'un kuvvet takviyesi yönündeki taleplerine rağmen, harbin gidişatını İngiliz Filosu lehine değiştirebilecek HMS

Defence'in filoya katılmasının iptaline ilişkin emir, 3 Kasım 1914 tarihinde İngiliz Donanması tarafından değiştirilmiştir.¹⁴

Coronel'de kesin bir galibiyet yaşayan Alman Amiral SPEE, bu savaşın intikamının alınacağını tahmin etmiştir. Coronel Savaşında mağlup olacağı aşikâr olan Amiral CRADOCK, her ne kadar Amiral SPEE'ye zarar veremediyse de, çok fazla mühimmat harcatmayı başarmıştır. Savaş sonunda, kömür ve mühimmat tedariki ile konaklama ve onarım ihtiyaçlarını karşılamada büyük zorluklar yaşayan Alman Filosu, mevcut beş harp gemisiyle Almanya'ya geri dönmeye mecbur bırakılmış; ancak, bu geri dönüş mümkün olmamıştır.

İngiliz Donanması, savastaki kayıpların intikamını almak için muharebe kruvazörleri HMS Invincible ile HMS Inflexible gemilerini gizlice Güney Atlantik'e göndererek, bölgede bulunan diğer gemiler ile birlikte Alman Doğu Asya Filosu'nu imha etmekle görevlendirmiştir.¹⁵ Böylece Coronel Savaşından yaklaşık bir ay sonra, 8 Aralık 1914 tarihinde gerçekleşen Falkland Adaları

13 Ian Westwell, *Birinci Dünya Savaşı*, (çev. Oktay ETİMAN), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 65.

14 Geoffrey Regan, *Great Naval Blunders*, (çev. Erkan BEBEK), Doruk Yayınları, İstanbul, 2016, s. 309.

15 "history.com" Resmî İnternet Sayfası, "The Battle of Coronel", <https://www.history.com/amp/this-day-in-history/the-battle-of-coronel> (Erişim Tarihi: 15.01.2019).

Savaş'ında, İngiliz Filosu Alman Filosu'nu ağır bir yenilgiye uğratmış, Doğu Asya Filosu Amiral SPEE ile birlikte ortadan kaldırmıştır.

Savaştan Alınan Dersler:

İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından harbin siyasi hedeflerini tahakkuk ettirecek askerî hedeflerin harbin başlangıcında doğru olarak belirlenmemesinin ve muharebe sahnesindeki komutanın talebine rağmen, İngiliz Filosu'na yeterli kuvvet tahsis edilmemesinin harbin kaybedilmesinin temel nedeni olduğu değerlendirilmektedir.

Alman Donanma Karargahı'nın ise, stratejik seviyedeki kararları alıp taktik hususları Amiral SPEE'ye bırakması, Alman Filosuna hareket serbestisi sağlamıştır. Ayrıca, Doğu Asya Filosu tarafından muharebe sahasında inisiyatifi elde tutularak gizlilik içerisinde tertiplenilmesi ve ateşle manevra prensibinin etkin olarak uygulanması, Alman Filosu'nun savaşı kazanmasında etkili olmuştur.

Coronel Deniz Savaş'ında uygulandığı tespit edilen "baskın", "ateşle manevra" ve "kuvvet konsantrasyonu" kavramlarının günümüzde de önemini koruduğu göz önüne alındığında, çağımızda gerçekleşebilecek bir deniz harbinde;

- Denizde bulunan komutanlara verilecek emirlerin, muharebe emirlerinin prensiplerinden olan "açıklık", "bütünlük", "ast komutanların yetkisini tanıma" ve "kapsamı net olmayan ifadelerden kaçınma" prensipleri dikkate alınarak verilmesinin emir ve komuta etkinliğini artıracığı,

-Muharebe alanında bulunan komutana harekâtın idamesine yönelik inisiyatif verilmesinin, muharebe sahasında ani gelişen durumlara karşı süratle karar alınabilmesine olanak sağlayacağı,

-Muhasım üzerindeki etkinin süratle ve en kısa zamanda oluşturulmasını öngören sıklet merkezi prensibi kapsamında, kuvvet/grup/birlik komutanına harekâtın ihtiyaçlarına yönelik yeterli kuvvet tahsisi yapılmasının nispi kuvvet mukayesesi konusunda tarafımıza avantaj sağlayacağı,

-Birliklerin teşkilat ve kuruluş organizasyonlarının elastiki ve birbirini yedekleyecek şekilde planlanmasının gelişecek ani durumlara daha süratli reaksiyon gösterilerek muharebe etkinliğinin azalmadan devam etmesine olanak sağlayacağı,

-Gemileri muharebe nizamında tertiplerken, ateş ve manevranın birlikte kullanılmasına olanak verecek bir nizamın seçilmesinin düşman üzerinde en fazla etkinin oluşturulmasına olanak sağlayacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Bildiriler

"100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı", 2'nci Uluslararası Tarih Sempozyumu Sempozyum Bildiriler, 16-18 Ekim 2014 (Dokuz Eylül Üniversitesi), 2015, s. 219.

Kitaplar

MASSIE R. K., Castles of Steel: Britain, Germany, and the Winning of the Great War at Sea, MCNALLY M., Coronel and Falklands 1914, Duel in the South Atlantic, Osprey Publishing, Oxford, 2012, s. 18.

PRESS P., New York, 2003, ss. 225-226.

REGAN G., Great Naval Blunders, (çev. Erkan BEBEK), Doruk Yayınları, İstanbul, 2016, s. 309.

STRACHAN H., The First World War: Volume I: To Arms, Oxford University Press, New York, 2001, s. 473.

WESTWELL I., Birinci Dünya Savaşı, (çev. Oktay ETİMAN), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 65.

İnternet Kaynakları

BBC Resmî İnternet Sayfası, "WW1 Coronel: An Unlikely Naval Battle Remembered", <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-29857302> (Erişim Tarihi: 27.01.2019).

"history.com" Resmî İnternet Sayfası, "The Battle of Coronel", <https://www.history.com/amp/this-day-in-history/the-battle-of-coronel> (Erişim Tarihi: 15.01.2019).

Görsel Kaynaklar

Harita-1, Kaynak: <https://www.google.com/maps/place/Coronel,+B%C3%ADo-B%C3%ADo+%b%C3%B6lgesi,+%C5%9Eili/@-35.4341339,-77.1195434,6.5z/data=!4m5!3m4!1s0x9669c0d5a6937c65:0xcbe5e166e3959dd1!8m2!3d-37.0340769!4d-73.1404838>, (Erişim Tarihi: 01.05.2019).

Şekil-1, Savaşa katılan gemilerin bilgileri esas alınarak özgül olarak oluşturulmuştur.

Harita-2, Kaynak: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Battle_of_Coronel_map.png, (Erişim Tarihi: 01.05.2019).

<https://www.kickstarter.com/projects/1867183808/fatal-choices/posts/874273>

■ Dr. Öğr.Üyesi Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

GÜÇ KAVRAMI VE DONANMALARIN YUMUŞAK GÜÇ UNSURU OLARAK DİPLOMASİDE KULLANILMASI



Öz

Bu çalışmada, uluslararası ilişkiler teorileri içerisinde “güç” kavramı açıklanmış, “yumuşak güç” kavramının, uluslararası ilişkiler literatürüne girişine ilişkin gelişim incelenmiş ve söz konusu kavramla ilgili örnekler verilerek dünyadaki uygulamalarına değinilmiştir. Ardından diplomasi kavramından kısaca bahsedildikten sonra donanmaların yumuşak güç aracı olarak diplomaside kullanılmaları konusu irdelenmiştir. Sonuç olarak, silahlı kuvvetlerin diğer unsurları olan kara ve hava kuvvetleri ile karşılaştırıldığında “Deniz Kuvvetleri”ne ulusal veya uluslararası çok çeşitli görevler verilmekte ve bu görevlerde yaptığı faaliyetlerde; gerginliği tırmandırma veya azaltma potansiyeli, hareket kabiliyeti ve devleti temsil yeteneği gibi hususlar, “Deniz Kuvvetleri” unsurlarından “Donanma”ların diğer kuvvet unsurlarına oranla diplomatik alanda daha çok kullanılabilirliklerini sağlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yumuşak Güç, Diplomasi, Deniz Kuvvetleri, Donanma.

Giriş:

Güney Kore donanmasına bağlı 1200 tonluk Korvet “ROKS Cheonan”, 26 Mart 2010 tarihinde Kuzey Kore’ye ait bir denizaltı tarafından batırılmış ve 46 denizci hayatını kaybetmiştir¹. Bölgede gerilimin giderek artması ve tansiyonun yükselmesi üzerine Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Sarı Deniz olarak adlandırılan bölgede Güney Kore ve diğer müttefiki olan ülkeler ile ileriki bir tarihte yapmayı planladığı müşterek tatbikatı öne çektiğini bildirmiş ve “USS George Washington” uçak gemisi ile birlikte dört savaş gemisini bölgeye göndermiştir. ABD tarafından yapılan bu açıklama/faaliyet ile Kuzey Kore’ye bir uyarı sinyali gönderilmiş, “USS George Washington” uçak gemisi ve dört uçak gemisinin bölgede bulundurulması ile Çin’e güç gösterisinde bulunmuş, Kuzey Kore yönetimi baskı altında tutulmuş ve ABD’nin bölgedeki müttefiklerine yanlarında olduğu işareti verilmiştir. ABD tarafından yapılan bahse konu faaliyet İngiliz haber servisi BBC (British Broadcasting Corporation) tarafından, “Kore krizi ve ABD uçak gemisi diplomasisi (The Korean crisis and US carrier diplomacy)” olarak yorumlanmıştır².

Donanmalar, benzer faaliyetlerde devletlerin politikaları ve

çıkarları doğrultusunda devletler tarafından birer diplomatik araç olarak bazen sert güç (hard power), bazen de yumuşak güç (soft power) olarak kullanılmaktadırlar. Ancak, küreselleşen dünyada devletlerin hareket alanları ve uyguladıkları politikalar, karmaşık ilişkiler içerisindedir ve bu ilişkiler birbirleri ile çok farklı bağımlılıklarla sınırlandırılmaktadır. Bir devletin ulusal çıkarlarını korumaya çalışırken uyguladığı sert güç ile sorun, bazen küresel bir boyut alabilmekte ve uygulanan sert güç kullanımı devletleri zor durumlara sokabilmektedir. Bu nedenle, artık devletler uyguladıkları diplomasi ile amaç ve isteklerine ulaşmada, sert güç unsurlarını birer yumuşak güç olarak kullanma yoluna gitmektedirler. Devletlerin sahip olduğu sert güç unsurları içerisinde yer alan donanma unsurları, devletler tarafından hem sert güç hem de diplomasi içerisinde yumuşak gücün bir unsuru olarak, geçmişte olduğu gibi bugün de yerini korumaktadır. Bu makalede, konunun daha iyi bir şekilde açıklanabilmesi amacıyla ilk önce uluslararası ilişkiler çerçevesinde gücün tanımı yapılarak, yumuşak güç kavramı üzerinde durulacak ve ardından diplomaside yumuşak güç unsuru olarak donanmaların kullanılması irdelenecektir.

Gücün Tanımı ve Yumuşak Güç Kavramı

Yaşayan birer organizma olduğu varsayılan devletler, hayatlarına devam edebilmek için küresel rekabet ortamında her zaman güvenli bir yaşam alanı ve politikaları doğrultusundaki istek/amaçlarına ulaşmada kullanabilecekleri kuvvetli bir güce sahip olma arayışı içerisindedirler. Devletlerin sahip oldukları potansiyel güç unsurlarının güce dönüştürülmesi ve sahip olunan gücün tanımlanması konusunda farklı görüşler stratejistler tarafından ileri sürülmektedir. Holsti, gücü; bir ülkenin, elindeki olanak ve yetenekleri ödül, ceza, ikna ve zorlama gibi çeşitli stratejiler kullanarak karşı tarafın davranışlarını kendi çıkarları doğrultusunda etkileme ve yönlendirme kapasitesi olarak tanımlamaktadır.³ Morgenthau ise gücü; devletler arasında bir ilişki türü, uluslararası politikanın en temel amacı ve bu amacın gerçekleştirilmesi için bir araç olarak belirtmiştir.⁴ Ashley ise güç kavramını realist gelenekte ele alarak gücü; hem diğer aktörleri etkileme yeteneğine sahip olma (güce sahip olma – “to have power”) hem de bu yetenekleri elinde bulunduran aktör (güç olma – “to be power”) anlamlarında tanımlamıştır.⁵

1 <https://www.securitycouncilreport.org>. North Korea: The Risks Of War In The Yellow Sea, Asia Report N°198 – 23 December 2010, pdf. (Erişim Tarihi: 14.04.2019).

2 <https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-11840385>. (Erişim Tarihi: 14.04.2019)

3 Haluk Özdemir, Uluslararası İlişkilerde Güç: Çok Boyutlu Bir Değerlendirme, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt: 63, Sayı: 3, ss.115-144.

4 Stefano Guzzini, Hans j. Morgenthau and The Three Purposes Of Power, Danish Institute for International Studies Working Paper, Cophanagen, ISBN 97887-7605-946-0 (pdf), 2018: 4, s. 5.

5 Haluk Özdemir, agm. s. 116.

Eldeki kaynak veya unsurların devletin politik amaçları ve isteklerine yönelik olarak kullanılamaması, bunların güç olarak nitelenip nitelenemeyeceği tartışmalarını da gündeme getirmektedir. Devletlerin sahip oldukları fakat kullanmadıkları güç unsurları ancak potansiyel bir gücü niteleyebilir. Bu bağlamda mevcut gücün devletlerin amaç ve isteklerinin karşılanmasına yönelik kullanımının gerekliliği vardır. Gücü oluşturan unsurların istenen sonuç ve etkileri yaratabilecek nitelikte kontrollü ve etkin bir şekilde kullanılması ile bir güçten söz edebilmek mümkündür. Eğer elde mevcut güç istenildiği şekilde kullanılmıyorsa ya da gücün kullanılması sonrasında elde edilen sonuç veya etkiler istenildiği oranda değilse unsurların bir araya gelmesi gücü oluşturmaz. Gücün unsurlarının, belirli bir irade doğrultusunda kullanılarak elde edilmek istenen sonuca gidilmesi gereklidir. Gücün unsurlarını bir araya getirerek politika aracı olarak kullanabilme yeteneğini Nye, güç dönüştürme ("power conversion") yeteneği olarak nitelemektedir.⁶

Yirminci yüzyılın ortalarına kadar devletler güçlerini, sahip oldukları orduların sayısına, ateş gücüne ve savaşıma yeteneklerine bağlı olarak savaşlarda elde ettikleri veya kazandıkları başarılarla sert güç olarak göstermekteydiler. Sert güç kavramı; uluslararası bir aktörün (devletin) ekonomik ve askeri imkânlarını bir arada kullanarak başka bir aktör veya aktörlerin davranışları üzerinde değişiklik yapabilme veya nüfuz sağlayabilmesi olarak tanımlanabilir. Teknolojiye bağlı olarak gelişen bilgi çağı içerisinde bu güç gösterimi değişmeye başlamıştır. Artık, güç askeri güçten çok ülkelerin; sahip olduğu doğal kaynakların zenginliğine, bilgi ve teknolojiadaki gelişmişliklerine ve ülkelerin kurumsal esnekliklerine dayanmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere Batıda, elde edilecek amaçlara ulaşmada veya politik amaçların istenildiği şekilde düzenlenebilmesi amacıyla sert güç kullanımının giderek sönümlendiği, bunun yerine, son zamanlarda uluslararası literatürde, akademik makalelerde, siyasi alandaki söylemler ile popüler dergi ve yazılarda da yaygın olarak kullanılmaya başlanan yumuşak güç kavramının kullanımına öncelik verildiği görülmektedir.

Yumuşak güç kavramını Joseph Nye, ilk kez 1991 yılında yayımlanan "Liderliğe Zorunluluk: Amerikan Gücünün Değişen Doğası (Bound To Lead: The Changing Nature Of American Power)" kitabında gündeme getirmiş, ardından 2005 yılında yayımladığı "Yumuşak Güç Dünya Siyasetinde Başarının Yolu (Soft Power The Means To Success In World Politics Public Affairs)" adlı kitabında konu hakkındaki eleştirel yaklaşımları da göz önüne alarak daha ayrıntılı değerlendirmelerde bulunmuştur.⁷

Nye'nin ilk orijinal tanımına göre yumuşak güç kavramı; uluslararası kaynak bir aktörün niyet ve amacına istinaden diğer hedef aktörler üzerinde yapılmayacak olan bir hususun yapılmasını sağlamak amacıyla dikte ve emretme gücünden farklı olarak, hedef aktörlerin kaynak aktörün istediklerini kabul etme "co-optive power" olarak ele alınmıştır.⁸ Co-optive kelimesi, Latince "cooptare" kelimesi orijininde türetildiği ve bir fikir veya politikanın, kaynak aktörün kendi amaçları doğrultusunda hedef aktöre benimsetilmesi, kendine çekme, işbirliği, tercihte müştereklik yaratma veya meylettirme anlamına gelmektedir.⁹ Osmanlı İmparatorluğunun bir yeri işgal etmeden önce tüccarlarını göndererek Osmanlı'nın gelişinin halkın yararına olacağı propagandasını yapmaları da bir yumuşak güç uygulaması olarak ifade edilebilir.¹⁰ Modern çağımızda ise, Avrupa'da II. Dünya Savaşından sonra yaşanan büyük güçlerin tükenmişliği sonrasında, bölgede Sovyet genişlemesinin önlenmesi ve Avrupa'da oluşan ekonomik ve siyasi güç boşluğunu dengelemek amacıyla Amerika Birleşik Devletleri tarafından uygulanmasına karar verilen, "Marshall Planı" dünya siyasetinde yapılan ilk kapsamlı yumuşak güç olarak kabul edilebilir. Türkiye'nin de dahil olduğu 70 ülkede uygulanmaya başlanan planda, ülkelerin ekonomik ve sosyal kalkınmasına katkıda bulunmak maskesi altında yapılan çalışmalarda yumuşak güç ile Amerikan isteklerinin kabulüne yön verilmiştir. Ayrıca, Kennedy'nin göreve gelmesi ile devreye sokulan "Barış İlerleme İttifakı" (Alliance for Progress) programını ve bu program ile paralel yürütülen "Barış Gönüllüleri" faaliyetini de yumuşak güce başka bir örnek olarak gösterebiliriz.¹¹

6 Joseph S. Nye Jr., "The Changing Nature of World Power," *Political Science Quarterly*, Vol. 105, No: 2, Summer 1990, ss. 177-192.

7 Joseph S. Nye Jr., *Soft Power The Means To Success In World Politics Public Affairs*, United States by Public Affairs, New York, ISBN-13978-1-58648-306-7, 2005, s. 5.

8 Nye, a.g.m., s. 188.

9 www.en.oxforddictionaries.com/definition/co-opt. (Erişim Tarihi: 24.04.2019).

10 Sait Yılmaz, "Yumuşak Güç ve Evrimi" *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 12, 2011, s. 31-36.

11 Ali Erken, *Türkiye'de Barış Gönüllüleri Programına Bir Bakış: 1961-1970*, T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı, Avrasya Etütleri 48, 2015, s. 39-63.

Bu program ile yetişmiş Amerikalı gençlerin (doktor, eğitimci vb.) hedef ülkelere gönderilerek o ülkelerin yetişmiş insan gücü ihtiyacını karşılamak, Amerikan kültürünü söz



Türk Donanması

Yumuşak gücü, sert güçten bağımsız olarak uygulamanın olanağı yoktur. Aksine, yumuşak güç unsurları sert güç unsurlarından beslenen, kapasitif olarak güçlü nicel ve nitel unsurlara sahip olmayı, bunların hedef aktörde olumsuz bir etkiye dönüşmeyecek şekilde kullanılmasını ve nihayetinde sosyalleştirilmesini ifade eder¹², Barış zamanında devletler uyguladıkları diplomasi ile elde edemedikleri istek ve taleplerini elde etmek amacıyla, ellerinde bulundukları silahlı kuvvetler içerisinde bir sert güç unsuru olarak yer alan donanmayı, yumuşak güç unsurları içerisinde birincil aktör olarak kullanma yolunu seçebilirler. Türk Deniz Kuvvetleri

tarafından yapılan; Türk Deniz Grubu Aktivasyonları (2010 Yılı Aktivasyonunda Akdeniz'de, 2011 Yılı Aktivasyonunda Aden Körfezi ve Somali açıklarında, 2014 Yılı Aktivasyonunda Afrika Kıtası çevresinde) çerçevesinde yapılan liman ziyaretleri, bu ziyaretlerde yapılan sağlık taramaları, ikili eğitimler, ulusal ve uluslararası tatbikatlar, "Gunbot Diplomasisi" nin 21'inci yıldaki evrilmiş biçimi olarak donanmanın yumuşak güç unsuru şeklinde kullanımına örnek verilebilir.

Diplomasi Kavramı ve Diplomaside Yumuşak Güç Olarak Donanmanın Kullanımı

Konumuzun oluşturan donanmaların bir diplomasi aracı olarak

konusu ülke toplumu içerisinde yaymaya çalışmak, Amerika'ya yakınlık duyan, Amerikan dostu toplumlar ve devletler oluşturularak Amerikan siyasi/ekonomik isteklerinin kabul ettirilmesini yumuşak güç unsurlarını kullanarak sağlamaktır.

12 Cengiz Özel, Yumuşak Güce Bütünsel Bakış, Güvenlik Bilimleri Dergisi, Mayıs 2018, S.: 1, s. 1-27 DOI:10.28956/gbd.422722

kullanımına geçmeden önce diplomasi kavramına da kısaca değinmek uygun olacaktır. Antik Yunan'da site devletlerinin kurulması her birinin kendilerine ait yasalarla yönetilmesi ve bu devletlerin birbirleri ile her konuda yakın ilişkilerde bulunmaları, diplomasinin bu bölgede ortaya çıkarak gelişmesine sebep olmuştur. Nitekim bu devletlerin birbirleri ile ticari ve siyasi ilişkilerini yoğunluklu olarak sürdürmeleri nedeniyle, aralarında anlaşmazlık ve çatışmaların ortaya çıkması da kaçınılmazdı. Bu anlaşmazlık ve çatışmaların barışçıl bir şekilde çözülmesi amacıyla devletler birbirleri ile elçiler vasıtasıyla müzakerelerde bulunurlar, aralarındaki sorunların kalıcı olmaması için diplomatik yöntemlerle çaba gösterirlerdi.¹³ Diplomasi kavramı, kökeni itibarıyla Yunanca "diplos" kelimesinden türetilmiş olup, 'çift veya iki kat' ya da 'iki yan veya iki taraf' anlamına gelmektedir¹⁴. Bu kapsamda diplomasi kavramı; devletler arası ilişkilerde sorunların barışçıl yöntemlerle ve müzakere yoluyla çözülmeye çalışılması veya en genel tanımıyla dış ilişkilerin yürütülme biçimine ilişkin bileşenlerin bütünü olarak tanımlanabilir.¹⁵

Her zaman önemli bir unsur olarak değerlendirilen diplomatik ilişkiler ülkeler arasında ön plandadır siyasi diplomasi olarak

adlandırılan bu ilişkiler içinde donanmanın bir tehdit veya güvence aracı olarak kullanılması ise özellikli alanlardan biridir. İngiliz siyasetçi Lord Oliver Cornwell'in dediği gibi "bir savaşçı en iyi elçidir"¹⁶ donanmalarda hizmet veren gemilerde ülkelerin birer savaşçısı ve elçileri olarak görev yaparlar. Ülkelerin deniz hak ve menfaatlerinin korunması, tehditlerin kara ülkesi sınırlarına varmadan açık denizlerde engellenmesi, deniz aşırı güç intikali vb. görevlere yönelik donanmaların büyüklüğü, gücü ve yetkinliği başlı başına bir güç göstergesidir. Güçlü bir donanmanın varlığı, jeopolitik hedeflerle siyasi hedefleri ele geçirme ve karşı tarafı etkilemeye yönelik somut sonuçlar elde edilirse, kendini ispat etmiş olur ki bu hedefleri ele geçiremeyen donanma ne kadar büyük olursa olsun görevini yapamamıştır¹⁷.

Sert güç araçlarından olan askeri gücün kullanımı diplomasinin de bir aracı olmak zorundadır. Kısaca sert güç olmadan yumuşak gücün kullanımından bahsedilemez. Bu nedenle özellikle devletlerin elinde bulundurduğu silahlı kuvvetlerin diğer unsurlarını oluşturan kara ve hava gücünden ziyade, deniz gücünü oluşturan unsurlardan donanmaların diplomasi aracı olarak yumuşak gücün uygulanmasında kullanılmalarındaki amaç;



13 Yusuf Çınar, age., s. 153-154.

14 Yusuf Çınar, "Diplomasinin Doğuşu ve Gelişimi", (ed.) Arif Behiç Özcan ve Yusuf Çınar, Uluslararası İlişkilerin Temel Kavramları, İstanbul: Hükümdar Yayınları, 2014, s.153.

15 Ömer Kürkçüoğlu, "'Dış Politika Nedir?' Türkiye'deki Dünü ve Bugünü", Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt: 35, Sayı: 1-4, 1980, s. 308-311.

16 Peter T. Hayden, Naval Diplomacy: Is It Relevant in the 21st Century? Andrew T. H. Tan (Editor), "The Politics of Maritime Power (A Survey)", Routledge; New York, 2007, s.62

17 Cem Gürdeniz, Jeopolitik, Savunma ve Güvenlik Perspektifinde Türk Deniz Gücü ve 21'inci Yüzyıl, s.:2 www. add.org.tr/wp-content/upload/2015/04/jeo.pdf. (Erişim Tarihi: 06.05.2019).

kendilerine özgü özellik ve yetenekleri ile kaynak aktörlerin hedefteki aktörler üzerinde beklediği etkiyi elde etmesini sağlamasıdır. Mahan'ın da belirttiği gibi devletlerin elinde bulundurduğu diğer kuvvetlerden farklı olarak, sadece deniz kuvvetlerinin yaptığı faaliyetler ve aldığı görevler doğası gereği uluslararasıdır ve dolayısıyla devletin politik faaliyetleriyle yakından ilgilidir¹⁸. Donanmaları oluşturan savaş gemisinin tanımı, "1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri" kapsamında imzalanan Açık Deniz Sözleşmesi" nin 8'inci maddesinde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 29'uncu maddesinde tanımlanmıştır¹⁹. Bu tanımlara göre; "Savaş Gemisi" bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup, kendi tabiiyetindeki gemileri başkalarından ayıran harici alametler (işaretler) taşıyan, bu devletin hükümetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve ismi devletin normal hizmet listesinde yer alan bir komutanın emri altında olan ve silahlı kuvvetlerin düzenli hiyerarşik disiplini altındaki personelle donatılan gemilerdir. Savaş gemileri devletin toprağı gibidir, devleti temsil ederler ve uluslararası arenada mutlak dokunulmazlığa sahiptirler.

Yirminci yüzyıldan itibaren, devletler tarafından donanmaların kullanılmaları giderek değişikliğe uğramıştır. Bu süreçte donanmalar askeri güç olarak kullanılmalarından ziyade, sınırlı müdahaleler ile güç gösterimi şeklinde diplomatik politikanın bir aracı olarak "Donanma Diplomasisi" adı altında kullanılmaya başlanmıştır. "Donanma Diplomasisi" ile "Gunbot Diplomasisi" bazen birbiriyle karıştırılmaktadır. Bu karışıklığın önlenmesi amacıyla kısaca "Gunbot Diplomasisi"nden bahsedilerek, ne anlama geldiği irdelenecektir. Sir James Cable tarafından; Gunbot Diplomasisinin zorlayıcı bir özelliği olduğu ve uluslararası bir uyumsuzluk durumunda her zaman bir aktör tarafından; elde edilen avantajı korumak, isteklerini kabul ettirmek amacıyla diğer aktör üzerinde donanmanın (savaş olarak kabul edilmeyecek oranda) sınırlı güç kullanımı veya doğrudan tehdit unsuru yaratmak için kullanılması olarak tanımlanmıştır²⁰. "Gunbot Diplomasisi", "Donanma Diplomasisi"nden farklı olarak; deniz gücünün sürekli gösterilmesi olarak da adlandırılan "bayrak göstererek" korku

ve tedirginlik yaratmak ve hedef devletin kıyılarında, deniz yetki alanlarında güç kullanılabileceği gibi bir niyetin belirtilerek hedef devlette arzu edilmeyen faaliyetlerin durdurulmasını amaçlamaktadır. "Gunbot Diplomasisi"nde caydırıcılık ve tehditkâr faaliyetler ön plandadır. Hatta bazı durumlarda yapılan faaliyetlerde sınırlı bir güç kullanılmasına kadar ileri gidilerek dengelerin sağlanmasına çalışılır. "Gunbot diplomasisi" ile devletler, potansiyel bir refah aracı olarak, denizlerden azami kazanç sağlamayı ve belirli bir politik dayatmayı kabul ettirmeyi değil aynı zamanda da istenilen şekilde tavır ve tutumların gerçekleşmesi için sınırlı kuvvet kullanımı dâhil, her türlü tedbiri alarak karşı taraf üzerinde baskı oluşturmayı içerir. Özetle, "Gunbot Diplomasisi" donanma gücünden istifade ile yapılan bir sınırlı kuvvet kullanımına kadar varabilen bir kuvvet gösterisi olarak tanımlanabilir.

Yeni bir terim olarak son yıllarda kullanılmaya başlanan "Donanma Diplomasisi" terimi, deniz politikaları üreten akademisyen ve düşünürler tarafından farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Amerikalı tarihçi ve diplomat Edward Luttwak, "Donanma Diplomasisi"nde yol gösterici ilke olarak temel amacının bir değişim yaratma üzerine kurulu "ikna (suasion) teorisi"nin²¹ kullanılmasını, devletlerin niyet ve amaçlarına ulaşmak için verilecek mesajın ikna edici bir şekilde yapılandırılmasının gerekli olduğunu savunmuştur. Bu çerçevede Luttwak, "Donanma Diplomasisi"ne mütevazı bir tanım getirerek; deniz kuvvetlerinin dengeli ve ikna edici politik davranışı olarak tanımlamıştır.²² İngiliz deniz tarihçisi ve stratejist Geoffery Till, "Donanma Diplomasisi"ni; bir ülkenin amacının veya isteklerinin başka bir ülke üzerinde etki yaratması amacıyla aldığı tedbir ve uygulamaların bir bölümünde, donanmanın ve yapacağı faaliyetlerin kontrollü bir şekilde savaş durumundan uzak bir tehdit unsuru olarak kullanılması olarak belirtirken, Doğu kaynaklı akademisyenler, Qin ve Hao tarafından kaleme alınan, "Çin Deniz Gücü Tarihi" adlı eserde ise "Donanma Diplomasisi"; uluslararası antlaşmaları çözmek, elde edilen avantajları sürdürmek, hem ticari, hem askeri hem de politik kayıpları önlemek amacıyla donanmalar

18 Yen-Chiang Chang, agm. s. 150

19 Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Metinler, Beta Basım, Yayım. Ekim. 1994. İstanbul, s. 274, 299.

20 James Cable, Gunboat Diplomacy 1919-1991: Political Applications of Limited Naval Force, 3rd. Edition, Palgrave MacMillan, ISBN10: 0333616804, 1994, s. 14.

21 İkna Teorisi, hedefin planlanmamış olanı yapmaya ya da başlangıçta amaçlanandan vazgeçmenin hedef için en uygun yol olduğuna hedefi inandırarak amaçlanana zorlamadan yaptırmaktır.

22 Kevin Rowlands, "Decided Preponderance at Sea": Naval Diplomacy in Strategic Thought", Naval War College Review, Volume 65, Number 4, Autumn, Article 9, 2012, s. 89-105.



Türk Donanması

tarafından ortaya konan kısıtlı savaş dışı faaliyetler olarak tanımlanmaktadır²³. İngiliz teorisyen Ken Booth ise donanmaların diplomaside kullanımına daha işlevsel bir açıdan yaklaşarak, "Donanma Diplomasisi" ni savaş gemilerinin temel özellikleri olan; çok yönlülüğünü, kontrol edilebilirliklerini, hareket kabiliyetlerini, projeksiyon yeteneklerini, bir bölgeye erişim veya güç aktarım potansiyellerini, temsil yeteneklerini ve dayanıklılıklarını diplomatik araçlar olarak tanımlamıştır²⁴.

Bu çerçevede, yukarıdaki tanımlardan da faydalanılarak, "Donanma Diplomasisi"nin kısaca ve en uygun tanımını şu şekilde yapabiliriz. devletin nüfuz ile etki politikalarını temsil etmekte ve eğitim verme, ortak tatbikatlar icra etme, liman ziyaretleri ve deniz gücü kapsamında yapılan yardım faaliyetlerini içermektedir. Burada amaçlanan hedef; ilgi sahası ülkeye nüfuz etmek, politik çıkarlar çerçevesinde kendi amaçlarına göre yönlendirmek, hedef aktörün etki eden kaynak aktör yanında yer almasını sağlamak, dostane ilişkiler kurarak ilgi alanı içerisinde

yer alan denizleri kendi politik, ekonomik çıkarlarına uygun olarak kullanabilmektir. Makalenin başında belirtilen Güney Kore donanmasına bağlı "ROKS Cheonan"ın Kuzey Kore'ye ait bir denizaltı tarafından batırılması ve sonrasında yaşanan gerilim ve ABD'nin bölgeye tatbikat maksatlı uçak gemisi görev gurubunu göndermesi, Deniz Kuvvetlerimiz tarafından icra edilen; 2010, 2011 ve 2014 yılları Türk Deniz Görev Grubu aktivasyonları, Uluslararası Tatbikatlar, Liman Ziyaretleri vb. faaliyetler bir yumuşak güç unsuru olarak donanmanın diplomasi alanından kullanılmasına örnektir.

Sonuç

Gücü oluşturan unsurların istenen sonuç ve etkileri yaratabilecek nitelikte kontrolü ve etkin bir şekilde kullanılması ile bir güçten söz edilebilir. Eğer elde bulunan güç bahsedildiği şekilde kullanılamıyorsa ya da gücün kullanılması ile ortaya çıkan sonuç veya etkiler istenildiği oranda değilse, devletlerin elinde bulunan unsurların bir araya gelmesi güç

23 Yen-Chiang Chang, "The 21st Century Maritime Silk Road Initiative and Naval Diplomacy in China, Ocean and Coastal Management, 2018, 153, s. 148-156

24 Ken Booth, Navies and Foreign Policy, Routledge, New York, ISBN 13: 978-1-138-78168-9, 2014, s. 33-35.

yaratmaz. Gücün unsurlarının, belirli bir irade doğrultusunda, kullanılarak elde edilmek istenen sonuca gidilmesi gereklidir.

Hem sert güç hem de yumuşak güç olarak kullanılabilen etkili bir güç unsuru donanma gemileri, doğası gereği uluslararası hukuk ve bu kapsamdaki uluslararası deniz hukukunun izin verdiği oranda devletlerin iç sularından başlayarak açık denizler ve ötesindeki alanlarda görev yapabilirler. Silahlı kuvvetlerin diğer unsurları olan kara ve hava kuvvetleri ile karşılaştırıldığında "Deniz Kuvvetleri"ne çok çeşitli ulusal veya uluslararası görevler verilebilmekte ve verilen bu görevlerde yapacağı faaliyetlerde; gerginliği tırmandırma veya azaltma potansiyeli, hareket kabiliyeti ve devleti temsil yeteneği gibi hususlar, "Deniz Kuvvetleri" unsurlarının diğer kuvvet unsurlarına oranla diplomatik alanda daha çok kullanılabilmesini sağlamaktadır.

Barış zamanı donanma gemilerinin silahlı bir güç olarak, devletin deniz sınırlarını aşmış açık denizlerde rahatlıkla devlet bayrağını göstererek dolaşabilmesi, başka ülkelerin sınırlarına herhangi bir engel olmadan kolaylıkla seyretmesi, yabancı limanları kolaylıkla ziyaretlerde bulunmaları diplomaside yumuşak güç olarak kullanılabilmelerini güçlendirir. Ayrıca, donanmanın denizlerde ve karada meydana gelen olaylara yön verebilme yeteneği deniz kuvvetlerinin stratejik yönünü teşkil etmektedir. Bu çerçevede, devletin saygınlık, itibar ve gücünü, donanma gemilerinin etkileyici görüntüleri ile birleştirip hedef devletlere göstererek, üzerlerinde kalıcı etkiler bırakmak için diplomaside yumuşak güç unsuru olarak donanmaların kullanılması, ülkenin; tarihsel geçmişine, refah düzeyine, coğrafi konumuna ve kültürel denizci kimliğine bağlı olarak her zaman uygun bir araç olarak kabul edilmektedir.

KAYNAKÇA:

Kitaplar:

BOOTH K., *Navies and Foreign Policy*, Routledge, New York, ISBN 13: 978-1-138-78168-9, 2014.

CABLE J., *Gunboat Diplomacy 1919-1991: Political Applications of Limited Naval Force*, 3rd. Edition, Palgrave MacMillan, ISBN10: 0333616804, 1994.

ÇINAR Y., "Diplomasinin Doğuşu ve Gelişimi", (ed.) Arif Behiç Özcan ve Yusuf Çınar, *Uluslararası İlişkilerin Temel Kavramları*, İstanbul, Hükümdar Yayınları, 2014.

GUZZINI Stefano, "Hans j. Morgenthau and The Three Purposes Of Power", Danish Institute for International Studies Working Paper, Copenhagen, ISBN 97887-7605-946-0 (pdf), 2018.

GÜNDÜZ A., *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Metinler*, Beta Basım, Ekim 1994, İstanbul.

NYE Joseph S. Jr., *Soft Power The Means To Success In World Politics* Public Affairs, United States by Public Affairs, New York, ISBN-13978-1-58648-306-7, 2005.

Peter T. Haydon, *Naval Diplomacy: Is It Relevant in the 21st Century?* Andrew T. H. Tan (Editor), "The Politics of Maritime Power (A Survey)", Routledge; New York, 2007.

Yen-Chiang Chang, "The 21st Century Maritime Silk Road Initiative and Naval Diplomacy in China, Ocean and Coastal Management, 2018.

Dergiler:

ERKEN A. *Türkiye'de Barış Gönüllüleri Programına Bir Bakış: 1961-1970*, T.C. Türk İş Birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı, *Avrasya Etütleri* 48, 2015.

KÜRKÇÜOĞLU Ö., "Dış Politika Nedir? Türkiye'deki Dünü ve Bugünü", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 35, S. 1-4, 1980.

NYE Joseph S. Jr., "The Changing Nature of World Power," *Political Science Quarterly*, Vol. 105, No: 2, Summer 1990.

ÖZDEMİR H., *Uluslararası İlişkilerde Güç: Çok Boyutlu Bir Değerlendirme*, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt: 63.

ÖZEL C., *Yumuşak Güce Bütünsel Bakış*, *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, Mayıs 2018, S. 1, DOI:10.28956/gbd.422722.

ROWLANDS K., "Decided Preponderance at Sea": *Naval Diplomacy in Strategic Thought*, *Naval War College Review*, Volume 65, Number 4, Autumn, Article 9, 2012.

YILMAZ S., "Yumuşak Güç ve Evrimi." *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*. Cilt: 3, S. 12, 2011.

İnternet Kaynakları:

GÜRDENİZ C., *Jeopolitik, Savunma ve Güvenlik Perspektifinde Türk Deniz Gücü ve 21'inci Yüzyıl*, s. 2, www.add.org.tr/wp-content/uploads/2015/04/jeo.pdf. (Erişim Tarihi: 06.05.2019).

<https://www.securitycouncilreport.org>. North Korea: The Risks Of War In The Yellow Sea, Asia Report N°198 – 23 December 2010, pdf. (Erişim Tarihi: 14.04.2019).

<https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-11840385>. (Erişim Tarihi: 14.04.2019).

www.en.oxforddictionaries.com/definition/co-opt. (Erişim Tarihi: 24.04.2019).

Görsel Kaynakları

<https://www.dzkk.tsk.tr/data/guncelduyuru/1189/2.JPG>

<https://denizkartali.com/wp-content/uploads/2019/01/man%C5%9Fete-buuu-696x464.jpg>

ASYA-PASİFİK GÜÇ DENGESİ VE ÇİN

Asya-Pasifik Bölgesi ve Önemi

Asya-Pasifik bölgesi denildiğinde, temel olarak, Asya ve Amerika kıtaları arasında yer alan; Pasifik havzasının doğu bölgeleri, yani Doğu Asya ve Okyanusya bölgeleri anlaşılmaktadır. Doğu Asya bölgesi ise Kuzeydoğu Asya ve Güneydoğu Asya olarak ikiye ayrılabilir. Kuzeydoğu Asya'da Çin, Güney ve Kuzey Kore, Japonya ile Rusya'nın uzak doğu kısımları bulunmaktadır. Güneydoğu Asya'da ise Malezya, Tayland, Burma, Laos, Kamboçya, Filipinler, Singapur, Brunei, Papua Yeni Gine ve Endonezya bulunmaktadır. Okyanusya ise, Avustralya ve Yeni Zelanda'ya ev sahipliği yapmaktadır.¹

Asya-Pasifik bölgesinde, ekonomik gelişme çok hızlıdır. 1950 yılında, bu bölgenin dünya üretimindeki payı %4 iken, 1990 yılından bu oran, %25'e yükselmiştir. İngiltere ve ABD'nin sanayileşme sürecinde kat ettiği mesafeyi, Asya-Pasifik bölgesi daha hızlı kat etmiştir. Asya-Pasifik bölgesinin önemi, sadece bölgenin doğal kaynakları değildir. Esas önemi, kapitalist gelişmelere bağlı olarak, bölgenin yatırım çekmesine, dayanmaktadır. 1990 yılından sonra, bölgede sermaye yatırımı hızlanmıştır. Ekonomik olarak bir çekim merkezi olan bu bölge, politik açıdan ise tam bir gerilim merkezidir. Bölgenin tarihi, bölgede bulunan güçler, ülkelerin etnik yapısı ve jeopolitik unsurlar, bölgeyi gerilim merkezi yapmaktadır.

Güney Çin Denizi'nde bulunan Spratly Adaları; Çin ve Tayvan arasında, Senkaku Adaları; Çin ve Japonya arasında, Kuril Adaları; Japonya ve Rusya arasındaki, gerilim alanlarından en önemlileridir. Kuzey Kore ve Güney Kore arasında yaşanan mücadele ve Güney Çin Denizi'nde ABD ile Çin arasındaki çekişmeler, bölgeyi sürekli sıcak tutmaktadır.²

Asya-Pasifik'teki Mevcut Güç Dengesi

Bugün bölgeye bakıldığında, Rusya'nın Çin ile stratejik iş birliği anlaşmasının bulunduğu, Japonya ve Rusya arasında Kuril Adaları hakkında pazarlıkların devam ettiği, ABD'nin Japonya'ya destek verdiği görülmektedir. Çin, Japonya, ABD ve Rusya'nın dünyada etkili stratejiler geliştiren güç merkezleri olabilmeleri için, Asya-Pasifik'te egemen olmalarının şart olduğu

düşünülmektedir. Bunlar, gelecekte bu bölgede yaşanacak güç çekişmelerinin giderek artacağına işaret etmektedir.³

Güney Çin Denizi barındırdığı adalarıyla, tartışmalı sularıyla, zengin enerji rezervleri ve jeo-stratejik konumuyla Asya-Pasifik ülkeleri hattında büyük bir gerilim nedeni haline gelmektedir. Yükselen güç Çin, inşa ettiği yapay adalar ve Güney Çin Denizi'nin tamamında egemenlik iddiasıyla bölge sularına komşu Filipinler, Vietnam, Malezya, Brunei, Tayvan, Endonezya ile bölgesel bir çatışma riskini arttırmaktadır.

Giderek dünyanın yeni kırılma bölgesi haline gelen, içerisinde Çin, Japonya ve Kuzey Kore'yi barındıran bölgede, ABD bütün gücüyle yığınak yapmaya çalışmaktadır. Pasifik'te yaşanan paylaşım savaşları, emperyalist yayılma hedefleri olan Japonya'nın da güvenlik politikalarında radikal değişimlere gitmesine yol açmıştır.⁴

Bu doğrultuda, Çin'in küresel bir güç olarak ortaya çıkması, ABD hegemonyası için bir tehdit unsuru oluşturmaktadır. Ancak ABD ve Çin arasındaki rekabet, ABD ve Rusya arasındakine benzer değildir. ABD ve Çin'in arasındaki ilişki, geniş bir spektrumda çatışma ve iş birliği şeklinde dalgalanmalarla gelişmektedir. Diğer taraftan ABD ve Çin birbirlerine bağımlı bir ekonomik görünüm sergilemektedir. Buna karşın Çin, Güney Çin Denizi'nde ABD müttefikleri olan Güney Kore ve Japonya ile sorunlar yaşamaya devam etmekte ve bu durum ABD ile Çin'i Güney Çin Denizi'nde karşı karşıya getirmektedir. Bu doğrultuda ABD ve Çin ilişkileri, bölgede güç dengesinin belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.⁵

Bir Asya Pasifik Aktörü Olarak Çin

Çin, klasik olarak savunduğu "Çok Kutuplu Sistem"i tek çıkar yol kabul etmekle beraber, kendisinin kutuplardan biri olabilecek kadar bir potansiyelinin bulunup bulunmadığı hususunda tereddüt içerisinde bulunmaktadır. Dolayısıyla bu tereddüdü aşmak üzere, ilkesel bir takım yol haritaları belirlenmiş ve bu kapsamda, başta ekonomi olmak üzere birçok alanda reformlara gidilmiştir. Ekonomi, yeni güçlü Çin'in en önemli itiş motorudur. Ancak, Çin'in gelişen ekonomisi enerjiye,

1 Ahmet Ateş, "Asya Pasifik Havzasına Genel Bir Bakış", 2011, TÜİK Akademi, Uluslararası İlişkiler Çalışmaları Derneği İnternet Sayfası, www.tuicakademi.org/asya-pasifik-havzasina-genel-bir-bakis/ (Erişim Tarihi: 05.11.2018)

2 Mehmet Yılmaz, *Yeni Dünya Düzeni, Güç Merkezlerinin Stratejik Yönelişleri*, Alaz Yayıncılık, İstanbul, 2002, ss. 75-77.

3 Mehmet Yılmaz, *age*, ss. 77-79.

4 İbrahim Varlı, *Orta Doğu'dan Latin Amerika'ya, Asya Pasifik'ten Avrasya'ya Hegemonya Savaşı*, Destek Yayınları, İstanbul, 2018, s. 110.

5 Aituaje Irene Pogonos, "Issues, Trends and Challenges in an Emerging Global Power Structure", *Canadian Social Science*, 2018, Cilt: 14 (2), 5-15, ss. 10-12.



Çin Donanmasına Ait Gemiler

enerjisi ise dışa bağımlıdır. Doğu Asya'da büyük güç statüsüne ulaşmak isteyen Çin için bu durum, çok kabul edilebilir değildir.⁶

Çin'in bölge ülkeleri arasındaki en önemli rakibi ise Japonya'dır. Özellikle ABD-Japonya ittifakının bozulması Çin'in bölgesel çıkarlarıyla uyumludur. Bununla birlikte, Asya-Pasifik ülkelerinin Çin hakkındaki geleneksel şüpheleri henüz yok olmamıştır. Bölgenin en büyük ekonomik gücü durumundaki Japonya, ABD'nin güvenlik şemsiyesine ihtiyaç duymaktadır. Benzer şekilde Güney Doğu Asya ülkeleri için Güney Çin Denizi'ndeki Çin etkinlikleri, bölgede dengeleyici unsurlara gereksinim yaratmaktadır.⁷

ABD'nin, dünyanın en büyük ekonomisi olmasına karşın, Çin ekonomisinin, Amerikan ekonomisini 2020 yılında belki de geride bırakacağı tahmin edilmektedir. 2008 yılında meydana gelen küresel ekonomik kriz Amerikan ekonomik modelinin ve doların konumunu sorgulamaya açmış, Amerikan ekonomisinin görüldüğü gibi çok güçlü olmadığını gözler önüne sermiştir.⁸

Diğer taraftan Rusya, çok kutuplu bir dünya istemekle beraber, Çin'in kontrolsüz bir biçimde büyümesini istememekte, fakat ABD'ye karşı Çin ile denge bulmak mecburiyetinde olduğunun da bilinci ile hareket etmektedir.

Çin yönetimleri tarafından önemli bir yumuşak güç aracı olarak kabul edilen OBOR Projesi, bölgedeki Çin etkisini önemli derecede artıracak potansiyele sahiptir. 21'inci yüzyılın Marshall Planı olarak da görülen bu uluslararası girişim, Avrasya hattından başlayarak batının egemen olduğu finans, ticaret,

lojistik, iletişim, altyapı ve kültür ağlarını örerek bir alternatif oluşturma ve Çin'in açılma niyetini ete kemiğe büründüren somut bir proje olarak değerlendirilmektedir.

Çin ve Rusya'nın, 2016 Kasım ayında ABD'nin, Güney Kore'ye Taktik Yüksek İrtifa Hava Savunma (THAAD) füzeleri yerleştirmesiyle beraber, Asya-Pasifik'te artan askeri varlığından rahatsız olması, iki ülkenin ABD'ye karşı yarımada, askeri bir ittifak kurabileceği söylentilerini artırmıştır. Öte yandan, NATO'nun 2017 yılı için hazırladığı "Stratejik Öngörü Raporu"nda da benzer bir tehdide işaret edilerek "Doğu Avrupa'da yeniden dirilen Rusya'nın eylemleri ve Güney Çin Denizi'nde daha iddialı olan Çin'in siyasi amaçlarını başarmak uğruna hem sert hem de yumuşak güç kullanması" ciddi bir sorun olarak gösterilmektedir.

Çin'in Güvenliği ve Asya Pasifik

Çin, ulusal egemenliğini ve toprak bütünlüğünü korumak için çevre denizlerinde derinliğine savunma/kademeli savunma sergilemek zorundadır. Bu maksatla, ulusal savunma amacıyla ne pahasına olursa olsun çevre denizlerin kontrolünde başı çekmeyi planlamaktadır. Ancak, bu politika kaçınılmaz olarak kıyı komşusu ülkeler ile ciddi bir sürtüşmeye neden olmaktadır.

ABD Deniz Kuvvetlerinin bölgedeki varlığı, Çin'in komşu ülkelere olan üstünlüğü sonucunda ulusal hedeflerini gerçekleştirmek için askeri gücünü kullanma girişimlerini caydıran en önemli unsurdur. Bölgesel kriz veya savaş durumunda, ABD'nin üstün kuvvetleri ile Çin arasında olası bir çarpışma durumunda, Çin'in anavatanını ve ulusal çıkarlarını korumak için tüm yollarla ABD güçlerinin müdahalesini engellemek zorunda olacağı aşikârdır.

Bu nedenle Çin stratejisini, ABD'nin müdahalesini kesmek ve sonucunda ABD'yi her zaman ve her şartta bölgeden uzak tutmak üzerine geliştirmektedir. Bu husus, Çin'in denizcilik meselelerinde çok iddialı olmasının nedeni ve ayrıca A2/AD (Anti-Access, Area Denial) stratejisinin altında yatan temel güvenlik ilkesidir. Ayrıca Çin, denizlerin özgürce kullanılması ve deniz ulaştırma hatlarının korunması gibi temel deniz hukuku prensiplerini daraltmayı ve sınırlamayı tercih ederek, Japonya ve ABD dâhil diğer denizci ülkeler ile arasında güçlü anlaşmazlıklar yaratmaktadır.⁹

6 Barış Adıbelli, Çin'in Avrasya Stratejisi, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007, ss. 259-260.

7 Sait Yılmaz, Güç ve Politika, Alfa Basım Yayım, İstanbul, 2008, ss. 474-504.

8 Andrew Heywood, Küresel Siyaset, BB101 Yayınları, İstanbul, 2018, ss. 257-287.

9 Yoji Koda, "China's Blue Water Navy Strategy and its Implications", 2017, Center for a New American Security (CNAS), <https://www.cnas.org/publications/reports/chinas-blue-water-navy-strategy-and-its-implications> (Erişim Tarihi: 10.03.2019).

Diğer taraftan Çin Deniz Kuvvetlerinin, artık bir okyanus donanması kabiliyetine sahip olduğu ve bu kabiliyetini, planlanan modernizasyon faaliyetlerinin adım adım hayata geçirilmesi ile birlikte, daha da kuvvetlendireceği söylenebilir. Bu bağlamda Çin'in, deniz gücü kuvvet kullanım doktrinini, savunmadan, açık denizlere doğru ve daha saldırgan bir stratejiye oturtmuş olduğu düşünülebilir.

Bu düşüncenin doğruluğu, ABD'nin, Çin'e yönelik verdiği reflekslerden anlaşılabilir. Bu reflekslerden biri, ABD Başkanı Trump'ın BM Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Anlaşmasına (NPT) aykırı olarak, Japonya ve Güney Kore'yi kendi nükleer silahlarını geliştirmesi için teşvik edeceğini açıklamasıdır. Bir diğeri ise, ABD Savunma Bakanı Ash Carter'in 7 Nisan 2016 tarihinde yaptığı konuşmada Çin'i, Rusya'dan sonra ikinci sırada tehdit ülke olarak ilan etmesidir.¹⁰

Sonuç

Hâlihazırda kıtasal, geleceğin ise küresel jeopolitik güç merkezlerinden biri olarak kabul edilen Çin'e ilişkin olarak, dünyadaki kuvvet dengelerinde Soğuk Savaş sonrası yaşanan değişimler kendisini en bariz olarak Asya-Pasifik bölgesinde göstermektedir. Rusya'nın bölgedeki jeo-stratejik etkisi azalırken, Çin ve Japonya iki ana Doğu Asya gücü olarak ortaya çıkmıştır. Çin, içerisinde bulunduğu coğrafi konumuyla, geniş pazar olanaklarıyla, nükleer güce dayalı askeri kuvvetiyle, hızla işleyen ekonomik kalkınma çekiciliğiyle bölgesel liderliğe sıcağı bakmaktadır.

Soğuk Savaş sonrasında yaşadığı ekonomik açılımlarıyla kendine özgü bir model ile farklı bir ekonomik gelişmeyi yansıtan Çin, bu yönünün sağladığı avantaj ile siyasal açıdan da farklı bir kimliğe bürünerek Asya-Pasifik ekseninde kıtasal güç merkezi hâline gelmektedir. 1990'lı yıllardan sonra elde ettiği ekonomik başarılar sonucunda, yeni bir dünya düzeni arayışına yönelik ilgisini artırarak, "tek kutupluluğu" reddedip "çok kutuplu bir dünya" tezini öne sürmesi, özellikle bu yıllarda elde edilen ekonomik başarılarından güç alan kendine güvenin bir ifadesi olarak algılanmaktadır.

Çin'in ekonomik ve askeri alandaki büyümesi, önümüzdeki dönemde Asya-Pasifik bölgesinin en önemli sorunu olacaktır. Bu durum, ABD dış siyasetini yakından ilgilendirmekte ve diğer

bölge ülkelerinde tedirginlik yaratmaktadır. Çin'in insan gücü bakımından dünyanın en büyük ordusuna ve nükleer silahlara sahip olması, BM Güvenlik Konseyi'nde daimî üye olarak bulunması gücünü artıran faktörlerdir.

Çin, ekonomik kalkınmadaki çizgisini sürdürdükçe, küresel iddialarla, ABD'nin Amerikan Barışına (Pax-Americana) karşı yeni bir cephe açıp, küresel liderlik stratejilerini geliştireceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

ADIBELLİ B., "Çin'in Avrasya Stratejisi", IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007.

ATEŞ A., "Asya Pasifik Havzasına Genel Bir Bakış", 2011, TUIÇ Akademi, Uluslararası İlişkiler Çalışmaları Derneği İnternet Sayfası, www.tuicakademi.org/asya-pasifik-havzasina-genel-bir-bakis/ [Erişim Tarihi: 05.11.2018]

HEYWOOD A., "Küresel Siyaset", BB101 Yayınları, İstanbul, 2018.

KODA Y., "China's Blue Water Navy Strategy and its Implications", 2017, Center for a New American Security (CNAS), <https://www.cnas.org/publications/reports/chinas-blue-water-navy-strategy-and-its-implications> [Erişim Tarihi: 10.03.2019].

POGOSON A.I., "Issues, Trends and Challenges in an Emerging Global Power Structure", Canadian Social Science, 2018, Cilt: 14, Sayı: 2, ss. 5-15.

TARAKÇI N., "Çin'in Yeni Deniz Stratejisi", Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi İnternet Sitesi, http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/cin_yeni_deniz_stratejisi_pdf_37348901-4cba-4ada-8d66-f0f0197f9d37.pdf [Erişim Tarihi: 10.03.2019].

VARLI İ., "Orta Doğu'dan Latin Amerika'ya, Asya Pasifik'ten Avrasya'ya Hegemonya Savaşı", Destek Yayınları, İstanbul, 2018.

YILMAZ S., "Güç ve Politika", Alfa Basım Yayım, İstanbul, 2008.

YILMAZER M., "Yeni Dünya Düzeni, Güç Merkezlerinin Stratejik Yönelişleri", Alaz Yayıncılık, İstanbul, 2002.

Görsel Kaynaklar

<https://www.crowdfundinsider.com/2016/03/83070-asia-pacific-research-dramatic-growth-in-alternative-finance-is-fueled-by-huge-china-market/> [Erişim Tarihi: 15.06.2019]

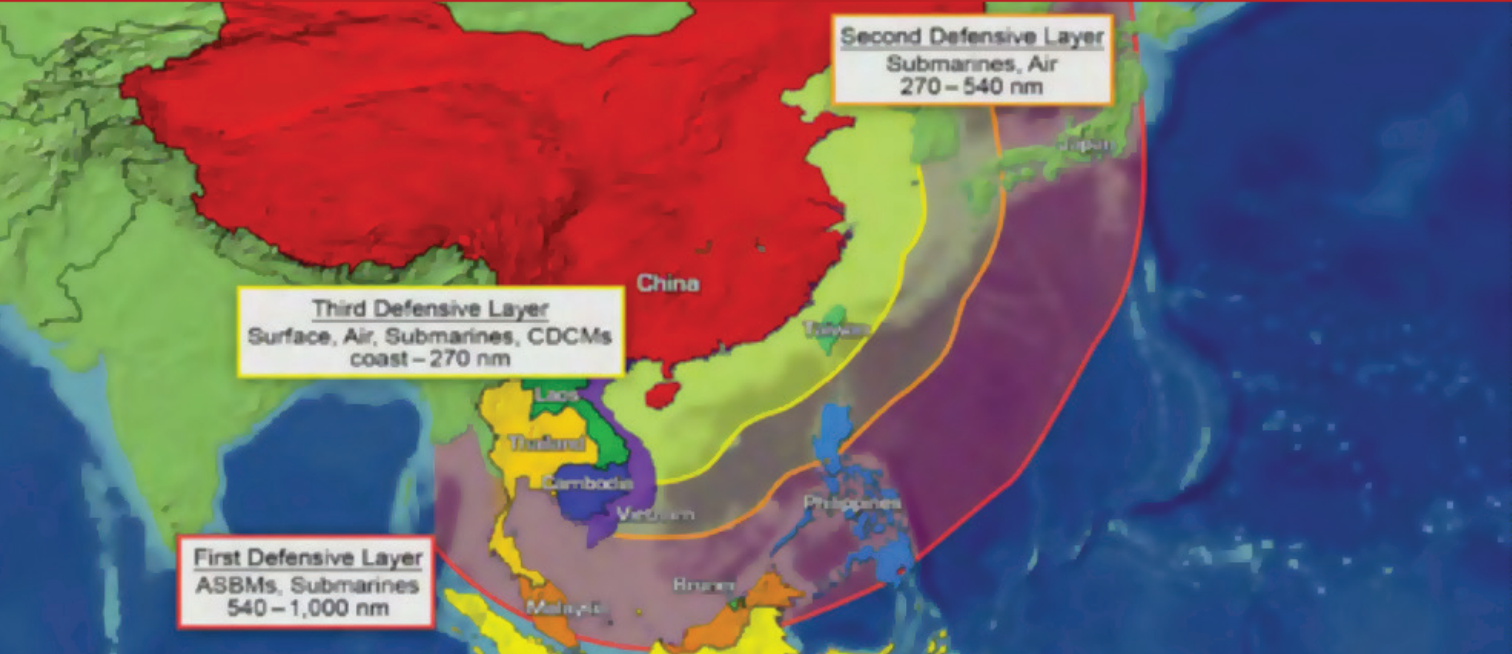
<https://www.stratejikortak.com/wp-content/uploads/2016/08/3-dunya-savasi-1068x613.jpg>

¹⁰ Nejat Tarakçı, "Çin'in Yeni Deniz Stratejisi", Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi İnternet Sitesi, http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/cin_yeni_deniz_stratejisi_pdf_37348901-4cba-4ada-8d66-f0f0197f9d37.pdf [Erişim Tarihi: 10.03.2019].

■ Mehmet Deniz IRAK

ASFAT A.Ş Stratejik Araştırmalar ve Analiz Baş Uzmanı

ORTA MENZİLLİ NÜKLEER KUVVETLER (INF) ANTLAŞMASININ TÜRKİYE ÜZERİNE ETKİLERİ VE TÜRK HAVA SAVUNMA ŞEMSIYESİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER



İkinci dünya harbinden sonra dünya çift kutuplu bir sistem üzerine kurgulandı. Bu kurguda en önemli kelime "denge" idi. Soğuk savaş paradigması "denge" üzerine kurulu bir sistemdi.

Denge kelimesinin sözlük anlamına baktığımızda fiziksel anlamda, "Birbirini ortadan kaldıran güçlerin sonucu olan durma hâli", siyasi anlamda ise "Siyasi güçlerin, yetkilerin birbirini sınırlayacak biçimde dağıtılması" anlamına geldiğini görürüz.

Bu yüzden uluslararası ilişkiler literatürü bu dönem için "Güç Dengesi Sistemi" tanımını kullanır. Bu güç dengesi birçok alanda dünyada dengeyi sağlamış ve nispeten büyük silahlı çatışmaları sınırlandırmıştır.

Bu anlamda bazı karşılıklı antlaşmalara imza atılmıştır. "Orta Menzilli Nükleer Kuvvetler (INF) Antlaşması" da bunlardan biridir.

INF Antlaşması, 8 Aralık 1987'de ABD ile SSCB arasında R.Reagan ve M.Gorbaçov tarafından imzalanmıştır. Antlaşma, 500 ila 5500 km menzilleri arasındaki tüm balistik füzelerin ve karaya konuşlu nükleer/konvansiyonel başlık taşıma kapasiteli seyir füzelerinin, bu silahları taşıyan/üreten tüm araçların yok edilmesini ve bu işlemlerin denetlenmesini içermektedir.

Değişen Politik ve Teknolojik Ortam

Ancak köprünün altından çok sular akmıştır. Önce dünya; Berlin duvarının yıkılması ve Sovyetlerin çöküşü ile tek kutuplu sisteme dönmüş, ardından bu dönemde de Rusların 2000 sonrası gelişimi ve Çin'in büyümesi ile yeniden çok kutuplu sisteme doğru evrilmektedir.

1987 yılı politik ortamı ve teknolojik yaklaşımı ile imzalanan antlaşma, birçok alanda güncelliğini yitirmesi sebebi ile bugün tartışmalara neden olmaktadır. Çin, Rusya ve ABD arasında yaşanan hegemonya mücadelesi füze menzillerinin tartışmaya açıldığı ve savunma bakış açısından, saldırı bakış açısına geçildiği bir dönemi işaret etmektedir. Dolayısı ile önümüzdeki dönem füze geliştirme teknolojilerinin hız kazanacağı bir dönem olacaktır.

Bu kapsamda, 20 Ekim 2018'de Başkan Donald Trump, Rusya'nın uyumsuzluğunu ve Çin'in orta menzilli füze cephanesiyle ilgili endişelerini öne sürerek INF Antlaşmasını "sonlandırma" niyetini açıkladı. 4 Aralık 2018'de Dışişleri Bakanı Mike Pompeo, ABD'nin Rusya'nın antlaşmaya ilişkin "maddi ihallerini" bulduğunu (Rusların 9M729 orta menzil nükleer

füzelerini kast ederek) ve Rusya'nın geri adım atmaması halinde 60 gün içinde antlaşma yükümlülüklerini askıya alacağını açıkladı. Ruslar da ABD'nin Aegis ABM füze sistemlerinin antlaşma dışı olduğunu öne sürdü.

2 Şubat'ta Trump yönetimi, INF Antlaşması uyarınca ABD'nin yükümlülüklerini askıya aldığı ilan etti ve 6 ay içinde antlaşmadan çekilme niyetini resmen açıkladı. 04 Şubat 2019 tarihi itibarı ile Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in, ABD'nin tek taraflı olarak çekildiği ve INF Antlaşması'nın Moskova tarafından askıya alınmasını öngören kararnameyi imzaladığı açıklandı.

Şubat ayı içerisinde "Report to Congress on Navy Aegis Ballistic Missile Defense" başlığı altında ABD Kongresine bir rapor sunuldu. Raporda; ABD'nin 2018 yılı itibarı ile 38 adet geminin Aegis Ballistic Missile Defence sistemine sahip olduğu, bu sayının 2023 itibarı ile 60'a çıkacağı belirtilmiştir. Ayrıca, ABD Deniz Kuvvetleri, hem donanma hem de Romanya ve Polonya'daki üsler dahil olmak üzere, Aegis sistemi satın alınması ve araştırma ve geliştirme faaliyetleri için 2019 bütçesine ek olarak 1,711 milyar dolarlık bütçe talebinde bulunmuştur. Dolayısı ile açık olarak, ABD'nin füze ve hava savunma harbi sistemlerinin modernizasyonu ve geliştirilmesi için düğmeye bastığı söylenebilir. Bu gelişmeler, 20 Ocak 2018 günü Amerikan Savunma Bakanı J. Mattis'in terörizm ile mücadelenin yerini artık büyük güç rekabetinin aldığı ilan etmesinin bir başka bir göstergesi olarak da dikkate alınabilir.

Yukarıdaki bilgilere ek olarak, Trump'ın antlaşmadan çekilmeye yönelik açıklamaları ve bu açıklamaların Rusya tarafında karşılık bulması önümüzdeki dönemde silahlanma yarışının artacağına işaretleri olarak yorumlanabilir.

Ayrıca Trump'ı antlaşmadan çekilme noktasına getiren sürecin Çin'in geliştirdiği deniz platformları ve karaya konuşlu füzeler ile 1000 NM lik bir şemsiyede AZAD (Anti Access/Area Denial-Hârekat Alanına Giriş ve Kullanımının Engellenmesi) oluşturması olduğu birçok açık kaynakta yer almaktadır. Kriz, Rusya ve ABD arasında şekillense de asıl amacın Çin'i frenlemek olduğu değerlendirilebilir. Çin'in geliştirdiği DF serisi füzeler ile eriştiği yetenek ve kapsama alanı ABD'nin Pasifik Okyanusundaki çıkarlarını tehdit etmektedir. Özellikle Japonya, Filipinler ve Güney Çin Denizinin tamamı füze şemsiyesi altına alınması ABD'yi tedirgin etmektedir. Bu hamleyle karşılık verebilmek için ABD Hawai'deki üsse Aegis sisteminin aktivasyonunu planlamaktadır.

Rusya'da bu anlamda cevap verme hakkını kullanarak oyun değiştirici bir teknolojiyi sahaya sürdü. 12 Ocak 2019 günü 1000 metre derinlikte hareket edebilme yeteneğine sahip, nükleer takatli ve 2 megaton nükleer patlayıcıya sahip insansız sualtı araçlarını (torpedo drone) Pasifik Okyanusunda karakola başlatmaya hazır olduklarını medya üzerinden dünyaya ilan etti.

Çin'e ve Rusya'ya karşı cevap verme sürecinde dünya üzerinde füze konumlanmalarının yoğunlaştığı 3 adet alan mevcuttur. Bu alanlar; Çin Bölgesi, Rusya, Romanya ve Polonya odağında Avrupa ve Orta Doğu'dur.

Özellikle İran ve Kuzey Kore; ABD raporlarında isimleri açık olarak ifade edilen hedef ülkelerdir. Bunların yanında Çin ve Rusya hegemonya mücadelesinde ABD'nin karşısında yer alacaktır.

INF' in Antlaşmasının Türkiye Üzerine Etkileri

Yukarıdaki bilgiler ışığında ABD, Rusya ve Çin arasında yaşanan gerginlik ve silahlanma yarışı sonucu üretilecek "nükleer veya konvansiyonel başlıklı" balistik füze veya seyir füzeleri'nin büyük kısmının Türkiye'ye yakın coğrafyalara yerleştirilmesi beklenmektedir. Özellikle Ukrayna, Polonya ve Romanya bu anlamdaki kritik ülkelerdir. Geçtiğimiz dönemde Wilson Center'daki Asya programının direktörü ve eski bir Pentagon yetkilisi olan Abraham Denmark da bu kapsamda bir değerlendirmede bulundu. Abraham Denmark, "iki tesisin" Avrupa'yı tehdit eden İran balistik füzelerine karşı savunma duruşundan Rusya'yı hedef alan bir "saldırı kabiliyetine" kolayca dönebileceğini belirtti.

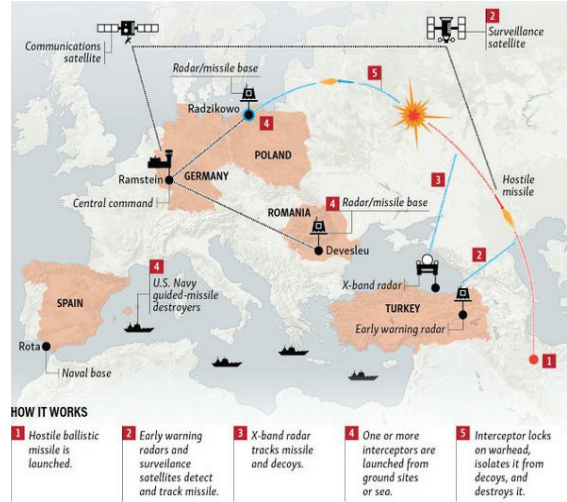
Polonya ve Romanya'nın bu silahlanma yarışının üssü olma ihtimali kuzey alanımızı potansiyel bir çatışma alanına çevirebilir. Ukrayna ile yaşanan gerilim ve Kerç boğazında yaşananlar henüz çok yeni iken bu gerginlik bizim açımızdan olumsuzluklar ihtiva edecektir. Karadeniz'de Ruslar halihazırda yeterince A2/AD uygulaması yapabilmektedir. Kıyı ve gemilerine konuşlu gemisavar ve hava savunma füze sistemleri bu yetenek alanındaki üstünlüklerini ortaya koymaktadır. Geçtiğimiz sene Rusya Hazar Denizindeki gemilerinden Suriye'ye gönderdiği Kalibr güdümlü mermileri ile bölgede bir güç gösterisine imza attı. Bu anlamda P-800, Kalibr ve Club gibi birçok platforma konuşlandırılabilen füzeleri ve Kırım Yarımadasındaki S-400'leri Rusya'nın kuvvet çarpanı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Karadeniz kıyısındaki 500 km menzilli SS-26 Iskander-M ile Ermenistan'daki 280 km menzilli Iskander-K balistik füzeleri de

Rusya'nın diğer dikkate alınması gereken silahlarındandır. Tüm bu ateş gücü Rusya'nın Karadeniz'deki gücünü görmek için yeterlidir.

ABD Reaksiyonları

Diğer tarafta ABD bu yükselen gücü görmekte ve tedbir almaya çalışmaktadır. ABD Deniz Kuvvetleri Komutanı (CNO) John Richardson, 06 Şubat 2019 tarihinde Atlantik Counsel isimli düşünce kuruluşuna verdiği demeçlerinde özetle; Rusya ve Çin'in "gri bölge" saldırganlığı konusundaki söylemini dile getirerek, Donanmanın Avrupalı rakibine pasif tepki vermek yerine Rusya'ya baskı yapması gerektiğini ve konu Çin'e geldiğinde deniz angajman kurallarının daha "sıkı" olarak uygulanması gerektiğini belirtti. Ayrıca konsept ve çatışma türleri etkileşiminin rekabetinde yetersizliklere vurgu yaparak önümüzdeki dönemde savaşı sonlandıran teknolojilere odaklanmak gerektiğini (Technologies High End Fight) belirtti.



Avrupa Füze Savunma Sistemi

Richardson Doğu Akdeniz ve Karadeniz özelinde Rusya ile nasıl mücadele edileceğine yönelik soruya, Rusya'nın "ayaklarını yere basmasını" sağlamak için daha agresif olma çağrısında bulundu. Karadeniz ve Akdeniz'de sürekli bulunma ve bölgedeki ortaklar ile beraber çalışma vurgusu yaparak Romanya'da bulunan Aegis Savaş Yönetim Sisteminin büyük bir güç olduğunu belirtti.

Bu karşılıklı tehdit değerlendirmeleri incelendiğinde, Akdeniz ve Karadeniz coğrafyasının yeni dönemde seyir füzelerine kara ve deniz platformlarından atılabilecek ve nükleer başlık taşıyacak şekilde ev sahipliği yapılabilme ihtimali artmaktadır.

Değerlendirmeler

60'lı yılların başında yaşanan Küba Krizi de bizim açımızdan geleceğe projeksiyon çizebilecek bir örnektir. Yaşanan nükleer tırmanma nedeni ile Küba Rusya'nın; Türkiye ise ABD'nin nükleer silah deposu olarak görüldü. Bu dönemde dünya nükleer harbin eşijinden döndü. Biz ise ABD ve Rusya arasındaki gerilimde risk ihtiva eden bir pozisyonda kaldık. Önümüzdeki dönemde Rus silahlanmasına karşın ABD ve NATO Türkiye'ye yeni silah ve sistemler yerleştirmek isteyebilir. Bu muhtemel girişim bizi Rusya'nın hedefi haline getirebilir. Son dönemde gelişen ve bölgede istikrar sağlanmasına katkı sağlayan olumlu Rus-Türk ilişkileri ve Suriye'de Rusya ile yürütülen olumlu süreç de bundan olumsuz etkilenebilir. Ayrıca ABD Türkiye'nin hava savunma yetersizliğini öne sürerek, Aegis sınıfı gemiler vasıtası ile Karadeniz'de hava savunma şemsiyesi sağlama gerekçesine dayanarak Montrö'yü gevşetmek isteyebilir. Bu muhtemel gerilim "barış denizi" olarak adlandırılan Karadeniz'de yeni krizlere de yol açabilir.

Bu bilgiler ve değerlendirmeler ışığında; Türkiye'nin Hava Savunma Harbi şemsiyesinin teşkili ve bu şemsiyenin deniz, kara ve hava unsurları ile entegre edilmiş bir şekilde dizayn edilmesinin öncelikler içerisinde olması gerektiği değerlendirilmektedir. Bu tarz projelerin bütüncül olarak ülke Hava Savunma Habi (HSH) tasarımı bakımından planlanması ve icrasının değeri büyüktür. Bu projenin denizde, karada ve uzayda arama, tespit ve takip sistemleri ve erken ihbar sistemleri ile bütünleştirilmesi önemlidir. Deniz Kuvvetlerinin TF-2000 projesi ve onun yeteneklerinin projeye katkısının önemli olduğu ve bu nedenle öncelikler arasına alınmasının faydalı olacağı kıymetlendirilmektedir.

Bu anlamda bilinen proje ise "SİPER" projesidir. TÜBİTAK, SAGE, ASELSAN ve ROKETSAN tarafından geliştirildiği açık kaynaklara yansıyan "SİPER isimli milli uzun menzilli bölgesel hava füze savunma sistemi projesi ülkemiz için büyük önem arz etmektedir.

SİPER projesinin içeriği açık kaynaklara yansımaması nedeni ile tam olarak bilinmemektedir. Ancak ülkemizin bu anlamdaki birikiminin Hisar füzeleri üzerine çatılması nedeni ile SİPER projesinin, Hisar'ın devamı olacak şekilde şekillendiği değerlendirilmektedir.

Bu anlamda yapılacak projenin aşağıdaki özellikleri içermesinin önemli olduğu değerlendirilmektedir:

Halen sürdürülen tedarik edilecek füzeler dahil, yerli tüm orta ve uzun menzilli füzelerin TEWA (Target Evaluation Weapon Assignment) işlemlerini gerçekleştirecek bir HSH için C4ISR (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence,

Surveillance, and Reconnaissance) sistemi tasarlanmalı, gerçekleştirilmeli ve ilgili mevcut tüm sistemler ile etkileşimleri sağlanmalıdır.

Tedarik edilecek ve milli geliştirilecek tüm füzeler bütüncül olarak düşünülmeli ve bunların yukarıda belirtilen sistemler ile bütünleştirilmesi sağlanmalıdır.

"Gözetle, tespit et, teşhis et, kıymetlendir, sıraya sok, karar ver, silah ataması yap, salvo doktrinine uygun ateş et, angajmanı gözetle, sürdür, yenisini başlat, sonlandır ve atış sonu kıymetlendirmesini yap" zincirini bir bütün olarak gerçekleştirmeli, test ve doğrulaması yapılmalıdır.

Ardından aşamalı olarak bu sistemlerin, lançerlerin ve füzelerin hangi noktalara yerleştirileceği tasarlanmalıdır. (Bu tasarım bugünden ve çok yüksek sadakatli bir benzetim sistemi ile çalışılmalı ve sürekli güncellemeler ile sürdürülmelidir)

Yukarıda betimlenen sistem için platformlar seçilmelidir. (Sabit kara, mobil kara, uydu, gemi ve D/A)

Yukarıda betimlenen sistem bileşenleri için oyun değiştirici sistem bileşenleri tasarlanmalıdır. (Savunma füzeleri yerine lazer silahları, anavatan yerine çok ileride duran lançerler. bu lançerler gemilerde, D/A larda, deniz dibinde uyuyan insanlı/insansız vasıtalarda veya uzay istasyonlarında konuşlu olabilir)

Bu sistemlerde gözetleme ve istihbaratın konvansiyonel olmayan yollar ile yapılması, pasif radarların, gürültü radarlarının ve HF gök dalgalı radarların kullanılması ile "oyun değiştirici" teknolojiler olarak fark yaratılmalıdır.

Sonuç olarak, HSH Şemsiyemizin tesis edilmesi maksadı ile geliştirilen veya önerilen tüm teknolojilerin önceliklendirilmesinin HSH Şemsiyesinin nasıl bir "algoritma tabanlı benzetim" ile teşkil edileceğine yönelik bir ARGE çalışması başlatılmasının ve Dizayn ve inşası gündemde olan TF-2000 projesinin sürecinin hızlandırılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Tüm bu kabiliyetler, bölgede başat "denge" unsuru olan ülkemize güç katacak ve kartların yeniden dağıtıldığı, teknolojinin önemli belirleyici olduğu bu dönemde gücümüze ve bölgede barışın tesisine katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Görsel Kaynaklar

<https://thenavalist.com/home/2017/1/8/dissecting-the-buzz-words-that-control-the-defense-debates>

<https://pbs.twimg.com/media/CyiWxTVXAAES1jy.jpg>

DENİZ AŞIRI HAREKÂT YETENEKLERİ VE TÜRK DENİZ POLİTİKASI



Ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili olup, deniz ulaştırma yollarımız, denizlerden sağlanan/sağlanacak enerji kaynaklarımız gibi milli menfaatlerimizi ilgilendiren konulara yönelik tehdit ve riskler her geçen gün artmaktadır. Milli menfaatleri korumak ve milli hedeflere ulaşma yönünde Türk Deniz Politikasını etkileyecek ve güç kazandıracak en önemli faaliyetlerin başında "Güç Aktarımı" yeteneği ve bunu uygulayabilecek potansiyel kabiliyetler gelmektedir. Güç aktarımının en temel prensibi, "Denizası Harekât" imkânına sahip olmaktır.

Denizası Harekât, etki ve ilgi sahası içerisinde ülke menfaatlerinin korunması maksadıyla, ana vatana konuşlu kuvvetlerle arzu edilen etkinin yaratılmadığı denizası bir alanda, denizden icra edilen ve desteklenebilen bir harekâttir. Bu kabiliyetin nihai hedefi olan "Güç Aktarımı" ise, kara gücünü direkt olarak desteklemek, yeni savaş cepheleleri açmak, savaşın sonucuna direkt etki etmek, politik zorlama ve ekonomik etki sağlamak (düşmanın ekonomik değer içeren tesislerine saldırı), düşman üs ve limanlarını ele geçirmek, güçsüz hasmı savaşa zorlamak, mevcudiyeti ile dikkat dağıtmak gibi amaçları olan bir harekât çeşididir ve diplomasiyi etkileyebilecek kabiliyete sahiptir.

En genel çerçevede "dış ilişkilerin yürütülme biçimine ilişkin kaidelerin tümü"¹ olarak ifade edilebilecek diplomasi kavramının, insanların gruplar halinde yaşamaya başladığı ilk dönemler ile toplumsal örgütlenmelerin görüldüğü ilk zaman dilimlerinde ortaya çıktığı görülmektedir. Dış politika ise genel olarak ulusal çıkar/menfaat ile ilgili olup, var olma, güvenlik/prestij yelpazesi, uzun dönemli jeopolitik ve ideolojik amaçları içerir.² Bir devletin, sınırları ötesindeki devletlere uyguladığı siyasettir.

Günümüzde bir ülkenin siyaseti denizlerin kullanımı ile yakın ilintilidir. Deniz taşımacılığı, büyük miktarda yükün taşınması

imkânını sağlaması, güvenilir/emniyetli olması, demiryoluna göre üç buçuk, kara yoluna göre yedi, hava yoluna göre on dört kat daha ucuz olması nedenleriyle, en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.³ Türkiye'nin ihracatının hacim olarak %70'den fazlası, değer olarak yaklaşık %55'i, ithalatının ise hacim olarak %95'i, değer olarak ise yaklaşık %65'i deniz yoluyla gerçekleşmektedir.⁴ Devletler arasında son yıllarda özellikle önemi artan ve çatışma alanı yaratan bir diğer rekabet alanı da, denizlerdeki zenginliklerin paylaşımıdır. Oranı her geçen gün artan deniz kaynaklı gıda tüketim besinlerinin⁵ ve teknolojiadaki gelişim ile doğru orantılı olarak ekonomiye kazandırılmaya başlanan, deniz altındaki hidrokarbon kaynakları dâhil zenginliklerin⁶ bulunduğu deniz alanları (açık denizler dâhil), devletlerarası anlaşmazlık ve kriz/çatışma risklerinin önemli nedenlerinden biri haline gelmektedir. Bu durum ise, devletlerin denizlere yönelik ilgisini artırmakta, menfaatler doğrultusunda iş birliği alanları yaratılmakta, donanmalar devlet dış politikalarının en önemli araçlarından biri haline gelmektedir. Nitekim, tarih boyunca Portekiz, Hollanda ve İngiliz örneklerinde de olduğu üzere donanmalarını, diğer devletler ile ilişkilerinde öncelikli bir yere koyan ülkelerin başarı ve refah elde ettiği görülmektedir. Söz konusu devletlerin, denizlere hâkimiyet yeteneğinin gelişmesi ile küresel düzeyde etkinliklerinin arttığı, denizlerdeki hegemonyalarını kaybetmeleri ile birlikte ise devletin gücünü kaybettiği ve tarih sahnesi içindeki etkinliğini yitirdiği gözlemlenmektedir.

Türkiye, küresel çapta rekabetin yoğunlukla yaşandığı Avrupa-Avrasya Bölgesi'nin merkezinde, çok yönlü jeostratejik etkileşimlerin tesirlerine açık son derece kritik bir coğrafyada bulunmaktadır.⁷ Nitekim hâlihazırda, Türkiye'nin hak ve menfaatlerine aykırı olarak yaratılmaya çalışılan Ege Denizi ve Akdeniz'deki durum, yakın bölgemizdeki radikal/terörist grupların faaliyetleri, düzensiz göç gibi olgular ülkemizin

1 Ömer Kürkçüoğlu, "Dış Politika Nedir? Türkiye'deki Dünü ve Bugünü", *AÜSBF Dergisi*, 1980, Cilt 35, s. 312, <http://acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/2883/3712.pdf?show> (Erişim Tarihi: 28 Ocak 2019).

2 Faruk Sönmezöğlü, *Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi*, Der Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 347.

3 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, "Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/392/DZKK_STRATEJJI.pdf (Erişim Tarihi: 02 Nisan 2019).

4 Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, age, s. 5.

5 United Nations Food and Agriculture Organisation Resmi İnternet Sitesi, "The State of World Fisheries and Aquaculture", www.fao.org/docrep/016/i2727e/i2727e.pdf (Erişim Tarihi: 23 Mart 2019).

6 Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, age, s. 6.

7 İsmet Yılmaz, "Rusya'nın Bölgede Askeri Gücünü Artırması Dengeyi Karmaşık Hale Getirdi", İstanbul Haber Ajansı, <https://www.istanbulhaber.com.tr/rusyanin-bolgede-askeri-gucunu-artirmasi-dengeyi-karmasik-hale-getirdi-haber-299455>. (Erişim Tarihi: 12 Mart 2019).



TCG BAYRAKTAR Mavi Vatan-2019 Tatbikatı

karşı karşıya olduğu risk ve tehditleri artırmaktadır. Bu durum kapsamında, denizleri Türkiye'nin menfaatine olacak şekilde kullanmak ve olası risk/tehditleri bertaraf edebilmek adına güçlü bir deniz kuvvetlerinin varlığı zorunluluk olarak kendisini göstermektedir.

Deniz Kuvvetleri; uzun süreli harekât yeteneği, idame edilebilir ateş gücü, esneklik, kendi kendine yeterlilik, hareketlilik, açık denizleri serbestçe/istediği biçimde kullanabilme gibi kabiliyetleri ile barış ve kriz ile savaş şartlarında devletlerin en önemli dış politika enstrümanlarından biridir. Donanmalarını etkin biçimde kullanacak imkân ve kabiliyete ulaştırabilen ülkelerin, menfaat ve çıkar temininde ön aldığı, dış politikanın diğer araçlarını daha etkin kullanabildikleri görülmektedir. Deniz Kuvvetleri esnek hareket kabiliyetli, caydırıcı, yüksek imha gücüne sahip ve görevde uzun süreli kullanılabilirliği sağlayan özelliklere sahiptir. Bu özellikleriyle yakın coğrafya ile beraber açık denizleri de kapsamak suretiyle ülke menfaatlerinin bulunduğu her deniz alanına nüfuz etme kabiliyetine sahip bulunmakta, ilgili bölgelerde sürekli bayrak ve varlık gösterebilmekte, siyasi ve askeri gücün idamesine katkıda bulunmaktadır. Sahip olduğu bu

kabiliyetlerle Deniz Kuvvetleri, barış, kriz ve çatışma durumlarının yarattığı hassasiyetlere uygun bölgelerde konuşularak, ana vatana yönelik risk ve tehditleri en uzak mesafede bertaraf ve mukabele potansiyeline sahiptir. Bunun yanı sıra ikili/çok uluslu iş birliği girişimlerini desteklemek, bölgesel/küresel istikrarın idamesi ve ilişkilerin geliştirilmesine katkı sağlamak, kriz yönetiminde oynadığı rol ile diğer aktörlerin davranışlarını şekillendirmek, denizlere yönelik çıkarlarımızı korumak gibi fiziksel ve psikolojik etkileri bulunan birçok görevi de icra etmek suretiyle devlet politikalarını desteklemekte, karar alıcılara, zamana en uygun hareket tarzını belirlemede değişik seçenekler sunmaktadır. Dostça faaliyetler ülkenin prestijine ve imajına katkıda bulunurken, ülkenin yumuşak gücüne ve dış politika kabiliyetine olumlu yönde etki sağlamaktadır. Sonuç olarak Deniz Kuvvetleri, barış dönemi dâhil krizin başlangıcında itibaren en etkin ve esnek şekilde kullanılacak bir güç seçeneği olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tarih boyunca, donanmaların temel işlevlerinden biri, ülke menfaat ve çıkarlarının ana vatanın ötesinden savunulması olmuş, etki ve ilgi alanının genişlemesi, her zaman deniz gücüne

daha fazla kaynak ayrılması gerekliliğini yaratmıştır. Deniz gücünü, askeri, siyasi ve ticari erişimin aracı olarak gören Alfred T. Mahan'ın (1840-1914) dairesel bir döngü oluşturacak şekilde, "üretimin zenginlik yarattığı, zenginliğin donanmayı finanse ettiği, donanmanın da ticareti ve üretimi koruduğu" yönündeki değerlendirmesi bu yöndeki önemli tespitlerdendir.

Cumhuriyetin kurulmasıyla beraber, Mustafa Kemal ATATÜRK'ün önderliğinde gelişimini sürdüren Türk Deniz Kuvvetleri, 1960'lı yıllara kadar daha çok kıyı savunmasına odaklanmış, bu dönemden itibaren, özellikle Yunanistan ile önce Kıbrıs, sonrasında ise Ege Denizi'nde meydana gelen sorunlar nedeniyle, Varşova Paktı coğrafyasına karşı geliştirilen kıyı savunmasına dayalı bahse konu yapı sorgulanmış, ilerleyen süreçte, başta Doğu Akdeniz ve Ege Denizi Türk Deniz Kuvvetleri için yeni ağırlık merkezleri haline gelmiş, yetenekler bu doğrultuda geliştirilmeye başlanmıştır.⁸

Soğuk Savaş sonrası yeni güvenlik ortamında, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığının (Dz.K.K.) görev tanımı yeniden gözden geçirilmiş, kuvvet yapısında gerek nicelik gerekse nitelik yönünden gelişmeler yaşanmış, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nden oluşan iki kutuplu güç mücadelesinin ortadan kalkması, Türkiye'nin dış politikadaki bölgesel manevra alanını genişletmiştir. Özellikle son on yılı kapsayan bu yeni dönemde, geçmişe oranla daha aktif, bağımsız ve inisiyatif sahibi bir dış politika izlenmeye başlanmıştır.⁹

Bugünkü güvenlik ortamında Dz.K.K.lığı, ana vatanın ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin bekasına yönelik tehditleri caydırmayı ve gerektiğinde Türk Silahlı Kuvvetleri'nin unsurlarıyla müştereken kesin sonuçlu harbi kazanmayı, deniz hak ve menfaatlerimizi korumayı, çevre denizlerde deniz güvenliğini tesis etmeyi ve yakın çevremizde istikrar kuşağı oluşturulmasını hedeflemektedir. Ayrıca ilgi ve etki sahasındaki deniz seyir yollarının emniyet ve güvenliğine katkı sağlanması, savunma sanayinin kendi görev alanına düşen kısmında geliştirilmesi, üyesi olduğumuz ittifaklar ile Türk Dış Politikasının

desteklenmesi, dünya barışına katkı sağlanması da görev ve hedefler arasındadır. Kuşkusuz yukarıda bahsedilen tüm görev ve vizyona dayalı hedefler, Dz.K.K.lığının harekât yarıçapının genişlemesine de yol açmakta, bu kapsamda uzak coğrafyalarda harekât icra etme imkân ve kabiliyetinin oluşturulması önem kazanmakta,¹⁰ deniz kuvvetlerinin kullanımı, önemi yadsınamaz bir dış politika aracı olarak ön plana çıkarmaktadır. Bunların yanı sıra yakın coğrafyamızda, Türkiye'yi Doğu Akdeniz'de, Antalya Körfezi açıklarında 41.000 km²'lik dar bir deniz alanına hapsedebilecek ve bu bölgede mevcut haklarını ihlal edebilecek gelişmelerin giderek hassasiyet arz etmeye başladığı da görülmektedir.¹¹ Denizcilik alanındaki gelişme ve hedefler, Türkiye'nin deniz ortamındaki ekonomik varlığının önümüzdeki dönemde de artacağını göstermekte, deniz ulaştırma yollarında güvenliğin sağlanması ihtiyacı da aynı oranda artmaktadır.¹²

Etki ve ilgi alanını Afrika, Asya-Pasifik ve hatta Latin Amerika bölgelerine kadar genişletme düşüncesi bulunan Türkiye'nin, krizlerin çözümüne yönelik oyun değiştiren olabilmesi, milli gücü ile doğru orantılıdır. Bu kapsamda, özellikle askeri kabiliyetler ile ilgi alanlarında var olabilmek için ana vatana bağımlı olmadan harekât icra edebilme kabiliyetine sahip olabilmek gerekmektedir. Bunun için ya dost ve müttefik ülkelerde ileri üs(ler) kurmak ya da açık denizlerde kısmen de olsa "denizde üslenme" kabiliyetine sahip olmak gereklidir.¹³

Dz.K.K.lığı özellikle Kıbrıs Barış Harekâtı ile ortaya koyduğu güç aktarımı yeteneğini sonraki yıllarda kıt kaynaklar çerçevesinde geliştirmeye çalışmıştır. Edinilen kabiliyetler, sonraki yıllarda deniz kuvvetlerinin Türk Dış Politikası için ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır. 1997 Şubat ayında Arnavutluk-Tiran Büyükelçiliği ile koordineli yürütülen harekât ile, Arnavutluk'taki sivil savaştan zarar görebilecek 253 Türk vatandaşı Durrës limanından alınarak Bari/İtalya'ya nakledilmiştir. TCG ADATEPE tarafından gerçekleştirilen bu harekât, Cumhuriyet tarihinin Türk suları dışındaki ilk tahliye harekâtı olmuştur. TCG ADATEPE'nin 2-3 mil açıktaki bekleyerek, gemide mevcut bulunan birer SAS ve SAT timi etkinlikle

8 Cem Gürdeniz, *Hedefteki Donanma*, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2013, s.189.

9 Ege Aslı, "Türk Dış Politikasında 1990'lı Yıllar: Soğuk Savaş Sonrası Dönüşüm ve İstikrar", *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 2008, Cilt: 24, ss. 321-335.

10 Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, age, s. 31.

11 Cihat Yaycı, "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü ve Etkisi", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/84509> [Erişim Tarihi: 04 Ocak 2019].

12 Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, age, s. 22.

13 Semih Durmuş, "Denizde Üslenme", Bahriye Enstitüsü, <http://bahriyeenstitusu.org./2017/08/10/denizde-usenme/> [Erişim Tarihi: 10 Aralık 2018].



TCG Sancaktar

kullanılmış, başlangıçta bir zodyak bot ile başlatılan tahliye harekâtı, sivil imkânlarından da yararlanarak icra edilmiş ve zor şartlar altında esnekliğin en güzel örneklerinden biri verilmiştir. Bu harekât esnasında, Türk Büyükelçiliğince bildirilen 3 suçlu da, gözetim altına alınmıştır. Harekât ile aynı zaman dilimi içinde, İngilizlerce icra edilen tahliye harekâtında genel maksat helikopterlerinin etkinlikle kullanımının görülmesi, ülkemizin LHD tipindeki platformlara ihtiyacını öne çıkaran örneklerdendir.¹⁴

Lübnan'daki Türk vatandaşlarının tahliyesi, ABD, Almanya, Fransa gibi ülkelerle aynı zaman diliminde TCG GELİBOLU ve TCG BARTIN refakatindeki TCG İSKENDERUN ile gerçekleştirilmiştir. 2011 yılında, Libya'dan gerçekleştirilen başarılı tahliye operasyonu ile Türkiye, tüm dünyanın takdirini toplamıştır. Libya gibi otorite ve güvenliğin kaybolduğu bir ülkeden, çok hızlı ve güvenli biçimde yapılan tahliye harekâtı, kurumlar arası iş birliğine dayanan, hızlı ve uyumlu bir çalışmanın sonucudur. Türkiye, tahliye operasyonunda hem o andaki görevdeki hükümet, hem de hükümet karşıtı muhalefet gruplarıyla temas kurabilen tek ülke olduğunu göstermiştir.¹⁵ Ülkede bulunan Türk vatandaşları ile yabancılardan emniyetle tahliyesini sağlamak amacıyla

görevlendirilen Dz.K.K.lığı unsurları ve sivil gemiler ile on binden fazla kişinin tahliyesi sağlanmıştır. 23 Şubat - 20 Mart 2011 tarihleri arasında icra edilen tahliye hareketine Dz.K.K.lığından refakat gemileri dahil 8 gemi (TCG OSMANGAZİ, TCG ORHANGAZİ, TCG İSKENDERUN, TCG ORUÇREİS, TCG GELİBOLU, TCG YAVUZ, TCG SALİHREİS, TCG GÖKÇEADA), İDO'dan 2 hızlı feribot ve Deniz Lines firmasından 2 feribot iştirak etmiştir.¹⁶ Benzer şekilde 2015 yılında Yemen'den deniz yoluyla Cibuti'ye Türk vatandaşları başarı ile tahliye edilmiştir.¹⁷

Bu yıllarda, Türk Dış Politikasını etkileyen ve tedbir alınması gerekliliği doğuran bir diğer durum, deniz haydutluğu ile mücadele çabalarıdır. Türkiye, 2009 Şubat ayından itibaren, milli hak ve menfaatlerine paralel olarak, "Birleşik Görev Kuvveti"ne (CTF-151) katılmıştır. CTF-151 ile icra edilen görev, Donanmanın dört yüz yıl sonra, ana vatandan 4000 mil uzaklıkta bir deniz alanında, lojistik ve operatif imkân ve kabiliyetlerinin bir kez daha güçlü bir dışa vurumu olup, Hint Okyanusu'nun, Cumhuriyet Donanması'nın etki alanına girdiğinin ve güç aktarımı temelinde deniz aşırı harekât yeteneğinin tüm dünyaya ilanıdır.

Bu gelişme ve ihtiyaçlar ile paralel olarak, Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi'nin (LHD) bir alt kapasite sahibi olan tank çıkarma gemisi TCG SANCAKTAR, 07 Nisan 2018 tarihinde, düzenlenen törenle Dz.K.K.lığına teslim edilmiştir. Törende konuşan Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan ÖZBAL; "Bin yıla uzanan tarihiyle ülkemizin bekası ve çıkarları uğruna çevre denizlerimiz ve dünya denizlerinde etkinlikle varlık gösteren Deniz Kuvvetlerimiz, bugün geline noktada hem bölgemizin hem de dünya barışının teminatı ve dünyanın en etkili deniz güçlerinden biridir. Bununla birlikte, bölgemizde yaşanan gelişmeler ve hızla değişen güvenlik denklemi, Deniz Kuvvetlerimizin operatif ve stratejik etkinliğinin daha da arttırılmasını dikta etmektedir. Bu yönde başarılı olmanın temel şartlarından birisi de etkin güç aktarım kapasitesine, başka bir deyişle istediği gücü istediği anda dünyanın herhangi bir bölgesinde bulundurabilecek bir deniz kuvvetine sahip olmaktır." ifadelerini kullanmakta ve Dz.K.K.lığının konuya verdiği öneme dikkat çekmektedir.¹⁸

14 Deniz Harp Enstitüsü, Dr.Dz.Alb.M.Kağan KOZANHAN, "Tahliye Harekâtı Kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Tecrübeler", 26 Ocak 2019.

15 Fikret Bila, "Tahliye Başarısı", Milliyet Gazetesi, <http://www.milliyet.com.tr/yazarlar/fikret-bila/tahliye-basarisi-1357532/> (Erişim Tarihi: 18 Kasım 2018).

16 Deniz Harp Enstitüsü, Dr.Kur.Kd.Alb.Erdiç ALTINER, "Tahliye Harekâtı Kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Tecrübeler", 25 Ocak 2019.

17 Dış İşleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, "Türkiye-Afrika İlişkileri", <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-afrika-iliskileri.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 30 Kasım 2018).

18 Haberler, "Tuzla'da İnşa Edilen Dünyanın En Büyük Amfibi Gemisi Deniz Kuvvetlerine Teslim Edildi", <https://www.haberler.com/tgc-sancaktar-deniz-kuvvetleri-komutanligi-na-10734008-haberi/> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2019).



Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine girecek olan Amfibi Hücum Gemisi ANADOLU

Önümüzdeki 3-4 yıl içinde Dz.K.K.lığı envanterine girecek olan hava savunma harbi fırkateynleri ve LHD'den oluşan bir "Görev Grubu", dokuz bin mil hareket yarıçapı, tabur büyüklüğünde muharip bir deniz piyade birliğini taşıyabilmesi, geniş lojistik imkânları ve helikopter/uçak yetenekleri ile doğal afetler dâhil sivil gereksinimlerde de etkinlikle kullanılabilmesi, tıbbi destek imkânı, tahliye harekâtı imkân ve kabiliyeti, güç aktarım kabiliyeti, komuta-kontrol yetenekleri ve en önemlisi diplomatik etkisi ile değişik durumlarda kendisine tevdi edilen görevleri icra ederek arzu edilen etkinliği sağlayabilecektir. Kısaca TCG ANADOLU'nun hizmete girmesiyle, "denizde üslenme" ve "güç intikali" gibi önemli stratejik kabiliyetler büyük ölçüde elde edilebilecek, Dz.K.K.lığı, orta-uzun vadede basamak atlayarak "Küresel Güç Aktarım Kabiliyetine Sahip Deniz Kuvveti" haline gelebilecektir.¹⁹ TCG ANADOLU üzerinde, görev ve ihtiyaçların özelliklerine göre sayıları değişebilecek şekilde, 4 LCM, 2 LCVP,

2 RHIP, 13 Altay Tankı, 27 ZAHA ve muhtelif araçlar ile 12 F-35B veya 30 Genel Maksat Helikopteri konuşlandırılacaktır.²⁰ Bunların yanı sıra TCG ANADOLU, 5000 kişilik kapasitesi ile tahliye harekâtlarında da etkin olarak kullanılacaktır.²¹

Yeni yetenekler ve kabiliyetler bağlamında, TCG ANADOLU'nun hizmete girmesi ile Dz.K.K.lığı ilk defa, bütün personeli ile Görev Grubu/Kuvveti seviyesinde karargâh taşıyabilen komuta kontrol gemisi, çok spotlu uçuş harekâtı, taarruz uçağı/helikopter ve genel maksat helikopter kullanımı, gemiden kıyıya manevra harekâtı, gemiden hedefe manevra harekâtı, 2 ve 3'üncü kademe sağlık teşkili, denizde üslenme yeteneği, deniz aşırı coğrafyalarda ileri ikmal noktası ve afet bölgesinde lojistik destek üssü vb. ile ifade edilen ve tüm unsurları bünyesinde bulunduran gerçek anlamda deniz aşırı harekât yeteneklerine kavuşacaktır. TCG ANADOLU projesi ile güç aktarımı konusunda ivme yakalayacak Dz.K.K.lığı, çalışmalar tamamlandığında

¹⁹Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, age, s.45.

²⁰Defence Turkey, "TCG Anadolu LHD: A Naval Platform that will Multiply the Power Projection Capability of Turkish Navy!", <https://www.defenceturkey.com/en/content/tcg-anadolu-lhd-a-naval-platform-that-will-multiply-the-power-projection-capability-of-turkish-navy-3335> (Erişim Tarihi: 24 Mayıs 2019).

²¹Denizcilik Dergisi, "Türkiye'nin mini uçak gemisi neredeyse hazır", <http://www.denizcilikdersisi.com/deniz-kuvvetleri-haberleri/turkiyenin-mini-ucak-gemisi-neredeyse-hazir/> (Erişim Tarihi: 26 Mayıs 2019).

büyük askeri güçler klasmanına yükselecektir. Bu kabiliyete hazırlık kapsamında, uçakları denizci pilotlar tarafından havalandırılacak hava gücü için, Dz.K.K.lığınca "Deniz Tayyare Okulu" kurularak pilot eğitimlerine başlanmıştır. Sabit kanat, hareketli kanat ve jet uçağı için pilotluk eğitimleri verilecek bu okulda ilk etapta, temin edilmesi planlanan 16 adet F-35B için pilot yetiştirilecek ve "Deniz Havacılığı" kavramıyla yetenekleri yeni bir boyuta evrilecektir.²²

Dz.K.K.lığının gelecek planlamalarında yer alan bu yeteneklerle, BM ve NATO gibi çok uluslu örgütler nezdinde oluşturulacak görev birliklerinde komuta kontrol görevleri de icra edilebilecektir. Dz.K.K.lığının, Türkiye'den uzak coğrafyalarda icra edebileceğı yukarıda bahsedilen yetenekleri kazanması, Türkiye'nin dış politikasının geliştirilmesinde Dz.K.K.lığı, TSK ve en üst seviyede sivil otoritedeki karar alıcıların seçeneklerini kuvvetlendirecek bir yetenek olarak kendisini gösterecektir. Bu kapsamda, dost ve müttefik ittifaklarda etkin, harekât yarıçapı geniş, güçlü ve modern bir donanma, Türkiye'nin amaçlarına ulaşmada önemli bir kuvvet çarpanı olacaktır.²³

Bir deniz ülkesi olan Türkiye'nin, donanmasının geçmişte olduğu gibi gelecekte de dış politika ve güvenlik politikalarının bir enstrümanı olarak kullanımına devam edilecektir. Bu husus, canlı bir sistem olan devletin, kendini savunma ve çıkarlarını koruma içgüdüünün kaçınılmaz sonucudur. Uluslararası aktörler ile uzlaşmacı, güçlü ittifaklar içinde olan, proje üreten, alt yapı inşa eden ve bölgeden elde edilecek refahı paylaşan bir Türkiye portresi önemlidir. Bunun için ise, güçlü bir donanma zorunluluktur. Dz.K.K.lığı, ülkemizi çevreleyen denizlerdeki risk ve tehditlere karşı caydırıcılık gücünü kullanmaya, deniz hak ve menfaatlerimizi tüm dünya denizlerinde korumaya, barış ve istikrara etkin katkı sunmaya devam edecektir. "Milli güce dayalı etkin bir deniz gücüne sahip olmak ve bu kuvveti dünya denizlerinde Türkiye'nin hak ve menfaatlerini elde edecek şekilde kullanmak" artık bir vizyondur. Dz.K.K.lığının, Türkiye'nin, dış politika, güvenlik, savunma ve denizcilik hedeflerine katkısı hakkındaki farkındalık ne kadar yüksek olursa, ilgili kurumlar ve

karar vericiler tarafından o oranda desteklenecektir.²⁴

Bu kapsamda denizaşırı harekât kabiliyetini temin, dost güven, düşmana korku salmak ve bu kapsamda güç aktarım yeteneğini daha ileri bir seviyeye taşımak amacıyla;

- Uçak gemisi ve nükleer denizaltıların konseptlerdeki yerlerini almasının,
- Dz.K.K.lığının savunma sanayii hedeflerinin desteklenmesinin,
- Türkiye'nin etki ve ilgi alanlarında bulunan uygun nitelikteki ülkeler ile ilişkilerin geliştirilmesi, bu ülkelerde deniz üssü elde etmeye yönelik çabaların artırılmasının,
- Dost ve müttefik ülkelerde temin edilecek üslerde, her an harekâta hazır birlik ve kabiliyetler bulundurmak suretiyle caydırıcılık algısının güçlendirilmesinin,
- Bahse konu bölgelerdeki görev karşılama kabiliyetini artırabilmek amacıyla, asimetrik/hibrit tehditlerle mücadele kapasitesinin artırılması, bu kapsamda özellikle insansız sistemlere önem ve öncelik verilmesinin,
- Denizaşırı harekât yapılacak muhtemel coğrafyalara yönelik, "Tanımlanmış Deniz Resmi", "Ağ Destekli Muhabere", "Lojistik imkânlar" ve "Anti Access Area Denial (AZAD)"²⁵ yeteneklerinin artırılmasının,
- Siber boyutun geleceğin harplerinde belirleyici olacağından hareketle, bu alandaki karşı yetenekler dahil kabiliyetlerin geliştirilmesinin,
- Karar verici ve uygulayıcı konumda bulunan birey ve kurumlar arasında anlayış, inanç ve hedef birliğinin sağlanmasının, bu kapsamda koordinasyonun ve müşterek anlayışın artırılmasının fayda sağlayacağı, Dz.K.K.lığının kazanacağı denizaşırı harekât ve güç aktarımı kabiliyetine önemli ölçüde katkı sağlanacağı, bunun doğal sonucu olarak, Türk Dış Politikası uygulamalarına kuvvetli bir destek ve seçenek imkânı oluşturulacağı değerlendirilmektedir.

22 Vatan, "Deniz Kuvvetleri F-35B alacak-09 Kasım 2018", <http://www.gazetevatan.com/deniz-kuvvetleri-f-35b-alacak-1216942-gundem/> (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2018).

23 Semih Durmuş, "Deniz Kuvvetleri TCG ANADOLU ile Ne Kazanacak?", Bahriye Enstitüsü, <http://bahriyeenstitusu.org./2017/08/10/denizde-uslenme/> (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2018).

24 "Analiz: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", MSI, <http://www.milscint.com/tr/analiz-turk-deniz-kuvvetleri-stratejisi/> (Erişim Tarihi: 11 Aralık 2018).

25 Anti Access, muhasım kuvvetin harekât alanına girişini engellemek amacıyla uzun menzilden itibaren kullanılabilen kabiliyetlerdir. Area Denial ise, muhasım kuvvetin harekât alanına girişini engellemek yerine, harekât alanındaki hareket serbestisini sınırlandırmak amacıyla kısa menzilde etkili olan kabiliyetlerdir.

KAYNAKÇA**KİTAPLAR**

Gürdeniz, Cem, Hedefteki Donanma, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2013.
Kürkçüoğlu, Ömer, "Dış Politika Nedir? Türkiye'deki Dünü ve Bugünü", AÜSBF Dergisi, 1980, Cilt 35, s. 312, <http://acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/2883/3712.pdf?show> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2018).

MAKALELER

ALTINER E., Deniz Harp Enstitüsü, "Tahliye Harekâtı Kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Tecrübeler", 25 Ocak 2019.

KOZANHAN, M. K., Deniz Harp Enstitüsü, "Tahliye Harekâtı Kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Tecrübeler", 26 Ocak 2019.

SÖNMEZÖĞLU F., Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi, Der Yayınevi, İstanbul, 2014.

İNTERNET KAYNAKLARI

"Analiz: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", MSI, <http://www.milscint.com/tr/analiz-turk-deniz-kuvvetleri-stratejisi/> (Erişim Tarihi: 11 Aralık 2018).

ASLI E., "Türk Dış Politikasında 1990'lı Yıllar: Soğuk Savaş Sonrası Dönüşüm ve İstikrar", Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, 2008, Cilt: 24.

BİLA F., "Tahliye Başarısı", Milliyet Gazetesi, <http://www.milliyet.com.tr/yazarlar/fikret-bila/taahliye-basarisi-1357532/> (Erişim Tarihi: 18 Kasım 2018).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, "Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/392/DZKK_STRATEJI.pdf (Erişim Tarihi: 02 Nisan 2019).

Defence Turkey, "TCG Anadolu LHD: A Naval Platform that will Multiply the Power Projection Capability of Turkish Navy!", <https://www.defenceturkey.com/en/content/tcg-anadolu-lhd-a-naval-platform-that-will-multiply-the-power-projection-capability-of-turkish-navy-3335> (Erişim Tarihi: 24 Mayıs 2019).

Denizcilik Dergisi, "Türkiye'nin mini uçak gemisi neredeyse hazır", <http://www.denizcilikdergisi.com/deniz-kuvvetleri-haberleri/turkiyenin-mini-ucak-gemisi-neredeyse-hazir/> (Erişim Tarihi: 26 Mayıs 2019).

Dış İşleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, "Türkiye-Afrika İlişkileri", <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-afrika-iliskileri.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 30 Kasım 2018).

DURMUŞ S., "Denizde Üslenme", Bahriye Enstitüsü, <http://bahriyeenstitusu.org./2017/08/10/denizde-uslenme/> (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2018).

Haberler, "Tuzla'da İnşa Edilen Dünyanın En Büyük Amfibi Gemisi Deniz Kuvvetlerine Teslim Edildi", <https://www.haberler.com/tgc-sancaktar-deniz-kuvvetleri-komutanligi-na-10734008-haber/> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018).

United Nations Food and Agriculture Organisation Resmi İnternet Sitesi, "The State of World Fisheries and Aquaculture", www.fao.org/docrep/016/i2727e/i2727e.pdf (Erişim Tarihi: 23 Mart 2018).

Vatan, "Deniz Kuvvetleri F-35B alacak-09 Kasım 2018", <http://www.gazetevatan.com/deniz-kuvvetleri-f-35b-alacak-1216942-gundem/> (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2018).

gazetevatan.com/deniz-kuvvetleri-f-35b-alacak-1216942-gundem/ (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2018).

YILMAZ İ., "Rusya'nın Bölgede Askeri Gücünü Artırması Dengeyi Karmaşık Hale Getirdi", İstanbul Haber Ajansı, <https://www.istanbulhaber.com.tr/rusyanin-bolgede-askeri-gucunu-artirmasi-dengeyi-karmasik-hale-getirdi-haber-299455>. (Erişim Tarihi: 12 Mart 2019).

YAYCI C., "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü ve Etkisi", Güvenlik Stratejileri Dergisi, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/84509> (Erişim Tarihi: 04 Kasım 2018).

Görseller

Defence and Technology, "Türk Donanması Juan Carlos-I ile Tanıştı", <http://defenceandtechnology.com/2017/06/08/turk-donanmasi-juan-carlos-i-ile-tanisti/> (Erişim Tarihi: 26.03.2019).

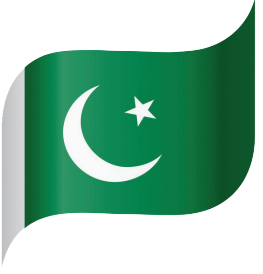
Denizhaber, "TCG Oruç Reis Fotoğrafları" <http://www.denizhaber.com/deniz-kuvvetleri/tcg-oruc-reis-fotograf-lari-h25190.html> (Erişim Tarihi: 28.05.2019).

https://www.google.com/search?q=mavi+vatan+atbikat+resimleri&rlz=1C1GCEU_trTR828TR828&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiPl-0o1bAhUnwqYKHUUuCqQU_&UIECgB&biw=1920&bih=920#imgcr=91gH5EiDC0yx0M:

Türk Deniz Kuvvetleri

https://www.google.com/search?q=TCG+ANADOLU&tbm=isch&source=lnms&ved=0ahUKEwiPl-0o1bAhUnwqYKHUUuCqQU_&UIECgB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgcr=gC_2DWjTznrRiM:

Pakistan Denizcilik Doktrini



“Denizlerin Serbestçe
Kullanımını Korumak” (MDP)



Pakistan'ın ilk Denizcilik Doktrini (Maritime Doktrine of Pakistan), Pakistan İslam Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Sayın Arif Alvi tarafından 20 Aralık 2018'de Deniz Harp Akademisi Lahor'da açıklanmıştır. 5 Nisan 2019 tarihinde Pakistan Deniz Harp Akademisi heyetinin Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Enstitüsüne ziyareti sırasında anı objesi olarak sunulmuştur. Hazırlanışı sürecinde çok çaba sarf edilen MDP incelendiği zaman; doktrinin, sadece ülkenin denizcilik yapısında gerçekleştirilecek düzenlemeleri tanımlamakla kalmayıp, aynı zamanda Pakistan'ın denizcilik alanında gelecek hedeflerini de belirlediği görülmektedir. Doktrin, Pakistan'ın denizcilik tarihinden bugünkü deniz gücüne, denizcilik konusunda ekonomik hedeflerinden, kıyıda yaşayan nüfusun ihtiyaçlarına kadar birçok konuyu kapsamaktadır. Bunların yanı sıra doktrinde; ekolojik tehlikeler, balıkçılık, enerji konusunda hedefler tüm yönleriyle ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

Denizcilik, Pakistan'ın ulusal çıkarlarının ve ulusal güvenliğinin ayrılmaz bir parçasıdır. Ayrıca Müşterek Harp Komutanlığının bir parçası olarak denizde sağlanan nükleer caydırıcılık, tüm ülkenin nükleer caydırıcılığının denizdeki uzantısı olarak görülmektedir.

Vazifesinin doğası gereği Pakistan Deniz Kuvvetleri, ağırlıklı Hint Okyanusu bölgesinde görev yapmaktadır. Bölgenin jeostratejik önemi nedeniyle Deniz Kuvvetleri, kendi sorumluluk alanında ekolojik, ekonomik ve sosyo-ekonomik konulara da dahil olmak zorunda kalmaktadır. Bu kapsamda; birçok hükümet projesine katkı sağlamakta, kıyı şehirlerinde ve limanlarda gerçekleştirilen projelere destek vermek için ilgili bakanlıklarla iş birliği içinde faaliyetler icra etmektedir.

Hızlı bir küreselleşme sürecinin yaşandığı bu dönemde, karada bulunan kaynaklar, aşırı kullanım nedeniyle azalmaktadır. Bu durum, küresel seviyede mavi ekonomiye geçişi yeni bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda, Pakistan hem canlı hem de cansız kaynaklar konusunda muazzam deniz potansiyele sahip bir ülkedir. Pakistan Denizcilik Doktrini, tüm bu kullanılmayan potansiyeli tanımlamakta ve ülkenin geleceğine ışık tutmak için oluşturulan öngörü ile, bu alanlarda Pakistan'ın dünyada bir küresel bir güç olması hedeflenmektedir. Örneğin Pakistan'ın mevcut balıkçılık endüstrisinin yaklaşık 300 milyon dolar civarında olduğu belirtilmektedir. Ancak kaynaklar, organize bir şekilde usulüne uygun olarak kullanıldığında, doktrine göre bu endüstri, 1,2 milyar dolar civarında olacak şekilde projelendirilebilmektedir. Aynı şekilde, kıyı turizmi,



Resim-1 :Hint Okyanusu'nda Pakistan'ın MEB ve Kıta Sahaneliği Sınırları

rüzgâr ve gelgit enerjilerinin kullanılması ve deniz tabanında bol miktarda bulunan nadir toprak minerallerinin çıkarılarak işlenmesi konularında ülkenin sahip olduğu büyük potansiyel vurgulanmaktadır. Bu kapsamda, uluslararası deniz hukukuna göre Hint Okyanusu'nda bulunan Pakistan'a ait 240,000 kilometrekareden oluşan Münhasır Ekonomik Bölgede (MEB) tahmini 16.650 milyon varil petrol ve gaz mevcut olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca, bahse konu 240.000 km² alana, 2015 yılında Birleşmiş Milletler (UNCLOS) tarafından onaylanan Pakistan'ın Kıta Sahaneliği Bildirimi'ne istinaden 50.000 m²'lik bir alan daha eklenmiştir.

Doktrinde, Çin Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) Projesi kapsamında Gwadar Limanı, Pakistan'ın refah kapısı olarak değerlendirilmekte, limanın yakın gelecekte 91 milyon tontuk bir deniz taşıma kapasitesine sahip olacağı belirtilmektedir. Yine doktrinde belirtilen bilgilere göre; Gwadar Limanı 88 rıhtıma ve 100.000 ila 200.000 dwt ağırlığındaki gemileri barındırma kapasitesine sahip olacaktır. Doktrinde, Karaçi'de bulunan ülkenin tek tersanesi konumunda olan Karaçi Tersanesi'ne de yer verilmiştir. Tersane bugüne kadar; Agosta Sınıfı Denizaltı, F-22 Fırkateyni, Hücumbot, Karakol botu ve bir Türk firması olan STM ile iş birliği içinde bir akaryakıt gemisi inşa etme başarısını göstermiştir. Bu tersaneye yakın gelecekte, Pakistan hükümeti tarafından inşası onaylanan ve 600.000 dwt kapasiteli iki kuru havuza sahip olması beklenen Gwadar'daki başka bir tersane de eklenecektir.



Karaçi Tersanesi'nde Yapılan PNS Moawinilk Seyrine Çıkışı

Doktrinde; oşinografi, deniz biyolojisi, balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği, okyanus sondajı, deniz ekolojisi, iklim bilimi ve sürdürülebilir enerji kaynakları konusunda yapılacak bilimsel araştırmaların önemi ayrıca vurgulanmaktadır.

Doktrine göre, deniz kirliliği ve deniz ekosistemine yönelik riskler, şu anda Pakistan'ın karşılaştığı tehlikelerin başında gelmektedir. Sadece Karaçi şehrinde, 400 milyon galon işlenmemiş atık okyanusa dökülmektedir. Karasularında ve bitişik ekonomik bölgede yapılan yasadışı ve düzensiz balıkçılık, birçok balık türünü tehlikeye atmakta ve bu kaynağı tamamiyle tüketmektedir. Gadani'de gemi söküm endüstrisinin oluşturduğu tehlikeler, sayıları gittikçe azalan mangrovların korunması, doktrinde dikkat çekilen diğer risk konuları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Deniz Kuvvetlerinin dikkatini çeken tüm bu yerel tehlikelerin dışında denizden gelen diğer tür tehditler de bulunmaktadır. Bunlar doktrinde; açık denizlerde meydana gelen deniz haydutluğu, denizde terör faaliyetleri, kaçakçılık ve devlet dışı aktörler, usulsüz avlanan balıkçılar ile muhasım kuvvetler tarafından Pakistan'ın karasularına yasal olmayan yollardan girilmesi olarak belirlenmiştir. Bu konularda Pakistan Sahil Güvenliği ve Deniz Kuvvetlerinin iş birliği içinde çalışması gerekmektedir. Doktrine göre bu tehditlerden başka, siber güvenlik ve bilgi harbi gibi çağdaş dönemin modern tehditleri ile karşı karşıya kalındığı belirtilmekte ve denizcilik sektöründe bulunan tüm

paydaşların arasında sağlanması gereken koordinasyon ayrıca vurgulanmaktadır.

Pakistan'ın Denizcilik Doktrini, ülkenin toprak bütünlüğü ve egemenliği için güvenliğe olan temel ihtiyacı detaylı bir şekilde tanımlamaktadır. Belgeye göre, Pakistan Deniz Kuvvetleri, karasularından itibaren açık denizlere kadar her zaman müteyakkız bulunma sorumluluğuna sahiptir. İran ve Hindistan çevresinde bulunan denizlerde meydana gelen gelişmelere karşı, Pakistan Deniz Kuvvetleri'nin temel görevi caydırıcılık oluşturmak ve harbe hazırlık seviyesini korumak için deniz gücü ve yeteneklerini idame etmek ve geliştirmektir. Bahsedilen caydırıcılık görevi, yakın geçmişte Hindistan Deniz Kuvvetleri tarafından elde edilen nükleer başlıklı füzeler ve nükleer tahrikli gemiler ile birlikte daha da önemli hale gelmiştir. Pakistan Deniz Kuvvetleri, sadece açık denizlerde değil aynı zamanda az gelişmişliği nedeniyle hassas ve etkiye açık kıyı kuşağını da kapsayan sınır savunmasını denizden yapabilecek şekilde hem konvansiyonel hem de geleneksel olmayan tehditlere karşı hazırlanmalıdır.

Pakistan Deniz Kuvvetlerinin, açık denizlerden, bitişik bölgeden ve uzaydan gelebilecek çok yönlü tehditleri caydırabilmesi; cesaret, motivasyon, liderlik ve inanç unsurlarının yanında askerlerin fiziksel olarak gelişimine, silahların modernizasyonuna ve personelin eğitime dayanmaktadır. Büyük Önder Muhammed Ali Cinnah, Ocak 1948'de Pakistan'ın bağımsızlığından sonra HMPS Dilwar'da Deniz Kuvvetleri personeline tarihi hitabında şöyle seslenmiştir:

"Cesaretiniz ve özveriyle bağlılığınızla, boyutunuzun küçüklüğünü telafi etmek zorunda kalacaksınız..."

Cinnah'ın bu sözleri Pakistan Denizcilik Doktrin'in temel prensiplerinin başında yer almaktadır.

Küreselleşme sürecinde Pakistan Deniz Kuvvetleri, çeşitli uluslararası görev gruplarına, organizasyonlara ve tatbikatlara katılarak ileriye dönük bir vizyon ortaya koymaktadır. Bu kapsamda; Pakistan, Sri Lanka liderliğindeki IOMAC (Indian Ocean Marine Affairs Cooperation), Hindistan'daki IONS (Indian Ocean Naval Symposium) ve kendi düzenlediği IMC (International Maritime Conference) gibi programlara katkıda bulunmaktadır. Ayrıca Pakistan Deniz Kuvvetleri, ulusal ve çok uluslu olarak icra edilen "Sea Spark" (Deniz Şulesi) ve "Aman" (Barış) gibi büyük tatbikatlar organize etmektedir. Bu tatbikatlarla; birliklerin harbe hazırlık seviyelerinin artırılması, deniz kuvvetleri diplomasisi ve



Pakistan Donanması Bir Tatbikatta

dost deniz kuvvetleri unsurları ile koordinasyon içinde çalışılması hedeflenmektedir.

Pakistan Denizcilik Doktrini'nin son bölümünde, "Vizyon 2025" başlığı altında; konvansiyonel kapasite geliştirme, kuvvet artırma, denizcilik konusunda farkındalığın artırılması, denizcilik sektöründe yapılan yatırımların artırılması, dost deniz kuvvetleri ile karşılıklı çalışabilirliğin geliştirilmesi, gelişmiş ağ kapasitesi yeteneğine sahip kuvvet haline gelme ve personelin entelektüel seviyesinin geliştirmesi kanunlarına yer verilmektedir.

Ülkenin tarihinde ilk olma özelliğini taşıyan denizcilik doktrini ile birlikte, Pakistan Hükümetinin ülkede mevcut denizcilik potansiyelini ortaya çıkarma iradesinin vurgulandığı değerlendirilmektedir. "Denizlerin serbestçe kullanımının korunması" başlığı ile MDP'de, denizlerin serbestçe kullanımının, tüm devletlerin refahına katkıda bulunduğu belirtilmektedir. Doktrin ile Pakistan Deniz Kuvvetleri, ilgi alanında denizlerin serbestçe kullanımının korunması konusunda dünyaya açık bir mesaj vermektedir.

Geçmiş zamandan bu yana Pakistan, denizcilik diplomasisi ile yakın ve dost ülkelerle samimi bir ilişki kurmaktadır. Çin Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) Projesi kapsamında, Pakistan, Arap Denizden daha da uzak bölgelerle, Kızıl Deniz, Orta Doğu ve Afrika'daki ülkelerle iletişim sağlama imkânı bulmaktadır. Sonuç olarak, Pakistan'ın ortaya koyduğu bu hedeflere ancak, başta Pakistan Hükümeti olmak üzere; Denizcilik Bakanlığı ve Pakistan Deniz Kuvvetleri'nin ortak çabalarıyla ulaşabileceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Pakistan Denizcilik Doktrini, (Maritime Doctrine of Pakistan), Aralık 2018.
<https://tribune.com.pk/story/1907666/1-naval-exercise-aman-19-mirrors-devotion-peace/> [Erişim Tarihi: 16.06.19].

<https://www.pakistantoday.com.pk/2018/11/02/navy-successfully-demonstrates-firepower-during-seaspark-18/> [Erişim Tarihi: 16.06.19].

http://photo.app.com.pk/photo/category/national/page/586/?filter_by=random_posts [Erişim Tarihi: 16.06.19].

<https://defence.pk/pdf/proxy.php?image=http%3A%2F%2Fwww.monthlyinteraction.com%2Fwp-content%2Fuploads%2F2015%2F09%2FPakHum-an9.jpg&hash=7511de1a2ace3aeb348d403fbb19ce38>

■ (E) Dz.Kur.Alb. Sinan TOPUZ

GEÇMİŞTEN HATALAR GELECEĞE DERSLER ASLA İHMAL EDİLMEMESİ GEREKEN FAKTÖR: **KARAKTER**



Geçmişte yapılan hatalar bizleri meslek hayatı süresince yaşadığımız çok zor tecrübelerin aklımızda yer edinmesini sağlayabilir.

USS Vincennes olayı da, deniz harbinin doğasını, gelişmiş süper bilgisayarlara rağmen kişiliklerin, ortam şartlarının askerlik mesleğine etkisini biraz olsun anlayabilmek için ibret verici bir olaydır.

USS Vincennes ileri teknoloji ürünü SPY-1 radarı ile donatılmış ABD'nin elindeki en yeni beş Aegis sınıfı kruvazöründen biriydi. 3 Temmuz 1988'de Hürmüz Boğazı'nda İran'a ait bir Airbus 300 yolcu uçağını, F-14 olarak değerlendirdi ve vurdu. Olayda 290 kişi hayatını yitirdi.

Deniz gücü silahlar ve sistemler olarak gözükse de, insan-makine iletişimi ve fertlerin olayları anlama, kavrama ve değerlendirme kabiliyetinin sonuçlara etkisi çok büyüktür. Geçmişte edinilen bilgiler, karar vericinin beyininde yer etmiş duygu ile karakterin harmanlanmasının etkisi USS Vincennes olayında oldukça açık görülmektedir. Burada görülen tipte liderler sadece kendi aldıkları kararlarla yanlılara gitmiyorlar, çevrelerinden doğru veya en azından farklı sentezlerin gelmesini de bir şekilde engelliyorlar.

USS Vincennes olayı son derece trajik ve kabul edilemez bir olaydır. Olay sonrası müthiş tartışmalar yaşanmış, teoriler üretilmiştir. Elimizdeki bilgilerin doğru olduğunu asla iddia edemeyiz. Birçok tarih yazısında olduğu gibi, yazımız kaynakları kadar doğru olabilir. Diğer taraftan geçmişe ilişkin incelemelerde her kaynağın bir bakış açısı, olayları değerlendirebildiği kısıtlı perspektifi olsa da, bu olayda ulaşılan bilgilerin tutarlı olduğunu düşünüyorum.

Aşağıda sadece bir komutanın fikri altyapısının olayları nasıl etkilediğini değil, aynı harekât sahasındaki iki gemi komutanının farklı düşüncelerini ve duygularını da okuyacaksınız. İkisi de aynı eğitim sistematigi içinden geçmiş, aynı rütbede, aynı üniformayı giyen insanlardır. Ancak olayları farklı yorumladılar. Buradaki maksadımız asla bir ülkeyi yermek veya övmek değil, insan faktörünün ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktır.

Olayın nasıl olduğundan önce geminin ruh halini, ortam şartlarını anlamakta fayda var.



USS Vincennes

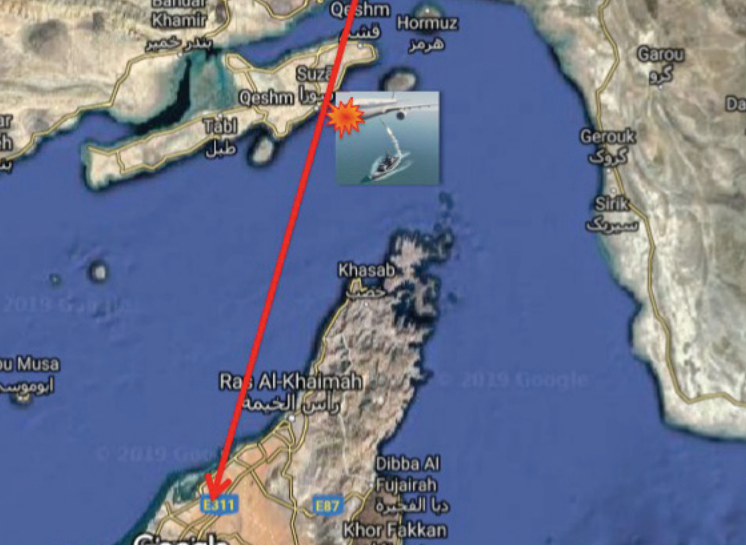
Ortam:

İran ve Irak, Temmuz 1988 ayında kabaca yedi yıldır savaş halindeydi. Amerika Birleşik Devletleri (ABD) iki ülke ile de zaman zaman çatışmalar yaşıyordu. İran ganbotlarla tankerlere saldırıyordu ve mayınlama yaptıklarına dair bilgiler vardı. ABD bayrağını çektiği Kuveyt tankerlerine ve diğer ülke tankerlerine koruma sağlıyordu. Bir Irak uçağı Mayıs 1987 ayında USS Stark'ı Exocet füzeleri ile vurarak 37 denizcinin ölmesine neden oldu. Her iki taraf da bir ticaret savaşı yapmaya çalışıyor, ABD ise enerji akışının sürekliliğini sağlamak istiyordu.

USS Samuel B. Roberts konumuz olan olaydan sadece üç buçuk ay önce, 14 Nisan 1988'de İran tarafından denize bırakılan bir mayının patlaması sonucu hasar aldı ve 10 denizcisi yaralandı. İran yolcu uçağının vurulmasından sadece üç ay önce ABD, İran'ın bölgeye bıraktığı mayınlar nedeni ile Praying Mantis Harekâtı adı altında bir operasyon yaparak İran petrol tesislerini vurdu. İran gemilerine karşı güdümlü mermiler kullanıldı.

Kimin kime saldıracağı belli değildi. ABD istihbaratı ABD birliklerine saldırı beklediğine ilişkin ihbar yayımlandı.

Kısaca ortam sıcak bir çatışma için uygundu. Denizciler de ruhen bir çatışma ortamına her an girecekmiş gibi kendilerini hazırlamak zorundaydı.



Hürmüz Boğazi

USS Vincennes kendi kendine zamanın kült filmi robo-cop'tan esinlenerek Robo-cruiser adını takmıştı. Gemi komutanı Albay Will Rogers III son derece agresif bir kişiliğe sahipti. Gemiye Körfez görevinden önce ziyarette bulunan başka bir Albay, daha sonra basına yansıyan yorumunda, "Subay salonunda Körfez'de kendilerine verdikleri Robo-cruiser ismine yakışır bir şeyler yapma hevesi gördüm" dedi¹. Kısaca gemi, komutanın karakterini² almıştı.

Olayın olduğu günün sabahı Körfez bölgesinde 3 ABD fırkateyni vardı: USS Sides (Perry sınıfı), USS Elmer Montgomery (Knox sınıfı) ve USS Vincennes. Sides ve Vincennes arasında Link 11 irtibatı vardı ve birbirlerine taktik resmi aktarabiliyorlardı. Aralarında ki mesafe 18 mil olsa da; Sides, Vincennes'in gördüğü resmi görebiliyordu.

USS Vincennes sabah 06.33'de USS Elmer Montgomery'nin İran hücumbotlarının ticari gemilere saldırdığı raporunu aldıktan sonra dört gaz türbinini de devreye sokarak 30 knot ile bölgeye yaklaşmaya başladı. Aslında olaylar zinciri bir Knox sınıfı olan Montgomery'nin bir gün önce ticari gemilerini koruma faaliyetleri ve onlara ikaz ateşleri açması ile başlamıştı.

USS Sides, 07.11'de telsizden USS Elmer Montgomery'nin Hürmüz Boğazi'nde İran hücumbotları olduğunu ve patlama sesleri duyduğunun raporunu kaydetti. Daha sonra üst komutanlıktan sürat artırarak USS Vincennes'a yaklaşma emri aldı.

Bahreyn'deki müşterek komutanlık yaklaşma emrinden önce USS Vincennes Komutanı Albay Rogers'a helikopterini kaldırarak, İran hücumbot faaliyetlerini rapor etmesi istendi. Ama USS Vincennes Komutanı sadece helikopterini değil, gemisini de bölgeye sevk etti.

07.22'de helikopter kalktı. 20 dakika sonra helikopter bir Alman kargo gemisinin etrafında İran botlarının olduğunu, ancak ateş etmediklerini, standart taciz faaliyetlerinde bulduklarını rapor etti. USS Vincennes'in gereğinden fazla kuzeyde olduğunu fark eden Müşterek Komutanlık Kurmay Başkanı Albay, USS Vincennes'e ne yaptığını sorunca, helikopterle muharbere problemi olduğunu helikopteri desteklediğini söyledi. Sonra da ekledi, "Ne yapmamı istiyorsunuz?"

Bahreyn'deki Kurmay Başkanı'na göre telsizdeki seste küstahlık vardı ve arkadan diğer subayların gülme sesi geliyordu. "Güneye gelmenizi istiyorum" dedi Kurmay Başkanı. Konuşmayı yapan Albay, "Seslerinde dünyanın en güçlü gemisinde bulunmanın kibri vardı." diye mülakat verdi³.

USS Vincennes isteksizce emre uydu, ancak daha sonra çok büyük hata olduğu anlaşılacak bir hareketle, helikopterini arkada bıraktı. Helikopter pilotu Mark Collier geri çekilen İran botlarını takip etmenin cazibesine kapılmıştı. Daha sonra, "Güvertelerindeki adamlarının silahlı olup olmadıklarını, kaç kişi olduklarını görmek istedik." diyecekti. Botlara yaklaşırken 10 defa kadar yanan-sönen ışık parlaması gördüler. Sonra da duman. Helikopteri süratle 100 feet'e indirdikten sonra USS Vincennes'e rapor verdiler.

"Ateş altındayız, bölgeden ayrılıyoruz."

Diğer taraftan angajman kuralları gereği helikopter İran hücumbotlarının hafif silah menziline girmeyecekti. Helikoptere ateş edildiği bilgisi geldiğinde karargâhtakilerin ilk tepkisi bir şeylerin normal gitmediği yolundaydı. Çünkü helikopterin İran

1 Los Angeles Times, 1 Eylül 1989, Officer Tells of Vincennes' 'Robo Cruiser' Reputation, http://articles.latimes.com/1989-09-01/news/mn-1628_1_robocruiser, (Erişim Tarihi: 27.07.2015)

2 Bu konuyu vurgulamak üzere denizci olmayan okurlara bir not: 19'uncu yüzyıla dek Osmanlı döneminde gemilerin isimleri yoktu. Gemiler kaptanlarının isimleri ile anılırdı. Gemi demek kaptanı, komutanı demektir.

3 John Barry, Roger Charles, Sea of Lies, Newsweek, 13 July 1992.

hücumbotlarının silah menziline (dört mil) girmemiş olması gerekiyordu. Helikopter pilotu daha sonra verdiği yeminli ifadesinde İran hücumbotlarına 2-3 mil yaklaştığını söyledi.

Helikoptere ateş edildiği haberi ulaştıktan sonra Albay Rogers hafif silah kullanan personelini üst güvertelere topladı ve azami süratle helikoptere yaklaşmaya başladı.

Rogers ifadesinde helikopteri güdümlü mermi şemsiyesinde (korumasında) tutmak için azami sürate çıktığını söyledi, ancak helikopter zaten güdümlü mermi koruması altındaydı.

Daha sonraki bir basın mülakatında Rogers helikoptere yaklaşma sebebi olarak kötü hava şartları nedeniyle helikopteri emniyete almak istediğini söylemişti. Albay Rogers bir yandan da helikopteri korumak için ateş açma izni istiyordu. Olayları link sisteminden ve telsiz iletişiminden izleyen bölgedeki fırkateyn, USS Sides'in Komutanı, "Rogers izin isterken helikopterin emniyette olduğunu biliyorduk, üstelik helikopter gerçekten tehlikede olsaydı izin istemesine gerek yoktu, gereğini yapabilirdi." dedi aynı anlar için.

Üst komutanlıkla birkaç dakikalık konuşmadan sonra ateş açma için izin verildi. Aegis sınıfı kruvazörün İran hücumbotlarına top ateşi açması Sides komutanına mantıklı gelmedi. Saat 09.20'de USS Vincennes, USS Elmer Montgomery'yi taktik kontrolüne aldı. Radar ekranlarından İran botları görünüyordu. İki gemi Albay Rogers komutasında İran botlarını takip ediyorlardı. Daha sonra USS Vincennes'in kayıtları incelendiğinde İran hücumbotlarının İran kara sularına çekildiği açık olarak görüldü. Gemide bulunan gazetecilerin çektiği görüntülere göre yanlarından geçtikleri bir İran botundaki personel güverte üzerinde son derece rahat duruyorlar, Amerikan gemisini tehdit edecek bir durum sergilemiyorlardı.

USS Vincennes aradığı fırsatı yakaladı. İran botları düşmanca hareket içinde girmişlerdi ve angajman kuralları gereği (hot pursuit) sıcak takip yapabiliyorlardı. Albay Rogers personelini savaş yerlerine aldı ve tekrar tam yolla kuzeye dönüş emretti. Aynı dakikalarda helikoptere ateş açıldığı haberi Uçak Gemisi Grubu Komutanlığı'na da geldi ve birlik komutanı 2 F-14 ve 2 A-7 taarruz uçağı kaldırılması emrini verdi. Saat 09.28'de

uçaklar havadaydı. Uçaklar kavganın içine girmeyeceklerdi. Böyle bir hareket dost kuvvetler arasında olabilecek çatışma için zemin hazırlayabilirdi.

USS Vincennes zamanın süper teknolojisi ile yapılmış olsa da İran botları radarda zaman zaman tek bir hedef olarak görülüyordu. Aegis sınıfı kruvazör kendisine gelecek güdümlü mermileri defetmek ve Atlantik'te Sovyet deniz kuvvetleri ile mücadele etmek için yapılmıştı. Albay Rogers, "köprüüstünün ne gördüğünü," sordu. Aldığı cevap, "bazı botları, dalgalar arasında parlamalar görüldüğü," şeklindeydi.

Saat 9.39'da USS Vincennes'in hala net bir hedefi yoktu, ama Albay Rogers ateş açmak için müsaade istedi. Bahreyn'deki üst komutanlıktan tüm faaliyetlerini durdurabilecek cevap geldi: "Temaslar bölgeden uzaklaşıyor mu?" Daha sonraki ifadelerinden hâlâ saldırı altında olduklarını düşünen gemi personeli gemilerin düzensiz dönüşler gösterdiklerini, bazılarının USS Vincennes'e doğru yaklaştığını söylüyorlardı. Hâlbuki İran botları muhtemelen kendi kara suları içinde olmanın güvenini yaşıyorlardı. Ateş açabilmek için argüman arayan Albay Rogers, Bahreyn'e "botların sürat artırdığını, düşmanca niyet gösterdiklerini, ateş açma niyetinde olduğunu" rapor etti.

Saat 09.39'da Albay Rogers İran hücumbotlarına ateş açmak için izin istedi. USS Sides komutanına göre izin istemesine gerek yoktu. Albay Rogers ise ifadesinde, "vakit varsa sormak daha emniyetlidir."⁴ dedi.

09.41'de Rogers'a ateş etme izni verildi. Ateş izni verildiğinde İran kara sularındaydı ve kendisini tehdit etmeyen İran botlarına karşı ateş müsaadesi almıştı. Bilgisayar kayıtlarına göre 09.42'ye kadar hücumbotlar USS Vincennes'e doğru dönüş yapmadı. Bu bilgi dört yıl kamuoyundan saklandı.⁵

Saat 09.43'te USS Vincennes'in 5 inçlik topu İran hücumbotlarına 8000 yd'dan atışa başladı. Kruvazörün köprüüstü video kayıtlarına göre ateş ABD gemisi tarafından başlatıldı, İran hücumbotları cevap vermeye çalıştı. 25 mil uzaktaki USS Sides komutanı kendi personeline, "Bu adam neden kıçını oradan çıkarmıyor ki." dedi. İki eli ile berbat işaretleri yaptı.

4 Belki de sonraki soruşturmalarda Rogers'ı kurtaran, her seferinde müsaade istemesi olduğu yönünde tartışmalar var. Ne de olsa üst makamlardan müsaade alınmıştı. Sorumluluk paylaşıyordu. Rogers suçlu ise, izin verenler de suçluydular dolayısıyla, Rogers tek başına suçlu olamazdı! Bir ast olarak kullanılması gereken bir yöntem olarak kulağa hoş geliyor. Kontrolü elinde tutmak isteyen üstler için de tercih edilebilir. Ama doğru yöntem olup olmadığı her olay için ayrı tartışılmalıdır.

5 David Evans, Vincennes: A Case Study, *Proceedings, USNI*, August 1993, Vol 119/8/1.086

O sırada Albay Rogers kendi içgüdülerine göre hareket ediyordu. Daha önce hiç test edilmemiş güdülere göre...

Saat 09.45'te İran yolcu uçağının kaptanı Rezaian kalkış için müsaade istediğinde Albay Rogers kendi koltuğunda oturmuş, 400 milyon dolarlık Aegis sisteminde İran botlarına yapılan atışları kontrol ediyordu.

Saat 09.47'de İran yolcu uçağının kaptanı denizde olanları bilmeden Bandar Abbas pist başından kalkış için gaz kolunu ileri itti. USS Vincennes'in güçlü SPY-1 radarı Bandar Abbas'tan kalkan uçak temasını aldı. Bandar Abbas sivil bir meydan olduğu gibi askerî bir meydandı ve oradan kalkan uçaklar otomatik olarak "Muhtemel Düşman" olarak etiketleniyordu. Uçak temaslarının kimliklerini sorgulamaktan sorumlu operatör uçaktan ticari uçuş kodu aldığını rapor etti. Ancak top atışlarının etkisi ile yanıp sönen ışıkların yarattığı karanlığın da katkısı ile ellerindeki ticari uçuş kod listesinden uçuş 655'i bulamadılar. Uçağın bir İran F-14 veya 4'ü olup olamayacağını konuşuyorlardı. İki operatörün konuşmasını duyan amirleri yüzbaşı heyecanlıydı. Savaş yerlerine geçmeden önce sadece iki defa vardiya tutmuştu. Akı daha önce inceledikleri İran P-3 deniz karakol uçağındaydı. P-3'ün şimdi izlemeye başladıkları teması koordineli bir hücum için kullanabileceğini düşünüyordu. Durumu hava savaşından sorumlu amiri binbaşıya bildirdi. O da uçağa telsiz devrelerinden çağrı yapılmasını istedi. Standart usullerle uçağa kendini tanıtmaya talebi yapıldı. Daha önce de anlatıldığı üzere uçak telsiz çağrılarına cevap vermedi. Yaklaşık 5 dakikalık mesafelerde uçak gemisi USS Forestall'dan kalkan ABD F-14'ler radar ekranlarındaydı. ABD uçakları İran uçağının kimliğini kontrol edebilirdi.

USS Sides'da Savaş Harekât Subayı Bandar Abbas'tan kalkan bir uçağın USS Vincennes tarafından F-14 olarak tanımlandığını bildirdi. Teması Link-11'den alıyorlardı. Albay Carlson teması kendi radarları ile görülüp görülmediğini sordu. Cevap olumluuydu. USS Sides'in SPS-49 radarı da teması görüyordu. Elektronik harp sistemi uçağın radarına ilişkin bir bilgi veremedi. Çünkü yolcu uçağının askerî bir radarı yoktu. Uçakla temas için askerî ve sivil frekanslardan çağrı yapıldı, ancak cevap alınamadı. Uçak atış kontrol radarı ile aydınlatıldı. Böylece uçağa gemiden yapılan atış kontrol radarı ile de uyarı verilmiş oldu.

USS Sides komutanı uçağın genel hareketlerinden tehdit olmadığını değerlendirdi. Ona göre güdümlü mermi

menzindeki uçağın irtifa alması, yavaş olması daha önceki F-14 profillerine uymuyordu. Albay Carlson uçağın tehdit olmadığını değerlendirdiği saniyelerde, USS Vincennes'in üst komutanlığa uçağı vurma niyetinde olduğunu söylediğini duydu.

USS Sides komutanı ateş etmek üzere olan geminin bir Aegis gemisi olduğunu, kendi istihbarat ekibi olduğunu ve muhtemelen bilmedikleri bir şey bildiklerini düşündü. Albay Carlson'un bilmediği ise USS Vincennes'in SHM'sinde vardiya tutanlar uçağın yükseldiğini değil, alçaldığını rapor ediyorlardı.

Saat 09.49'da Rogers topçularını 5 inçlik topu daha süratli doldurmaları için sıkıştırıyordu. Sancak alabanda emretti. Kıç topunun da düşmanı görmesini sağlayacak şekilde gemisine manevra yaptırıyordu. Gemi titredi ve dönüş manevrasının kinetiği ile iskeleye yattı.

USS Forestall'a da uçağa ait radar teması takip edilebiliyordu. F-14 pilotları yaklaşmak ve teması geldiği yere göndermek istiyordu. Gemide bulunan amiral en temel prensip üzerine kararını verdi. Bölgede bulunan komutan ne yapılacağına karar vermeliydi. Ancak Rogers aklın ve prensiplerin değil, kendi savaşını veriyordu.

USS Sides'in operatörleri uçağın sivil ticari uçak IFF kodu verdiğini rapor etse de sonuç değişmedi. USS Sides komutanı güçlü USS Vincennes ekibinin bir şeyler bildiğini düşünüyordu. Burada sanırım kim olsa USS Sides Komutanı ile aynı düşünceye sahip olur. Ne de olsa, radarları ve komuta kontrol sistemi çok gelişmiş bir gemi olan USS Vincennes değerlendirme yapıyordu. Kaldı ki, muhtemelen bu satırları okuyanlar arasında, modernize görmemiş USS Sides gibi Perry sınıfı gemilerdeki komuta kontrol sisteminin ne dertli olduğunu bilen bilir. Ama "üstler / karargâh bir şey biliyordur" diyerek tereddütleri paylaşmamanın hatalı olduğu geçmişte çok çeşitli defalar görülmüştür.

Albay Rogers'in savaşın idaresini Savaş Harekât Subayı'na vermesi gerekirken, İran botlarına karşı geminin hareketlerini kendisi idare etmeye başladı, çünkü Savaş Harekât Subayı'na güvenmiyordu. Aslında kendisi de son sistem bilgisayarlı ekranları kullanmayı bilmiyordu. Ekranını İran botlarını en iyi görebileceği mesafe olan 16 mil skalasına aldı.

Rogers gemideki yönetici personeli ile Komuta devresi denilen hatlardan iletişimdeydi. Diğer operatörler de istedikleri takdirde bu Komuta devresini dinleyebilmekteydi. İlk elden

Komutan'ın emirlerini duymak genel resmi ve niyetleri daha doğru okumak için faydalı olacağını düşünenler vardı. Savaş Harekât Merkezi'nde Komutan devresinin fazla dinlenmesi nedeni ile gücünün azaldığı ve merkezin amiri Binbaşı'nın herkesin kendi tahsisli devresine geçmesini ikaz ettiği olay sonuç raporlarına geçti. Komuta devresindeki konuşmalar önemli, çünkü ölümcül hatanın bu telefon hattında olduğu kayıtlarda yer aldı.

Saat 09.50'yi saniyeler geçe devreden birisinin takip edilen temas için "Muhtemel F-14" kodu verdiği kaydedildi. Raporu kimin verdiği belli değil. Hava operatörleri raporun elektronik harp operatörlerinden geldiğini düşündü. Elektronik harpçiler ise hava operatörlerinden. IFF operatörü tekrar IFF ile sorgulama yaptı, bu defa ekranında askeri uçak kodu gördü. Daha sonra yapılan araştırmada operatörün IFF menzil kapısını ayarlamayı unuttuğunu ortaya çıktı. Mod 2 kalkış yapmış yolcu uçağından değil, büyük bir ihtimalle kalkış için sıra bekleyen bir İran askerî nakliye uçağından gelmişti. Büyük hatalar içinde küçük görülebilecek bir hata!

09.51'de Savaş Harekât Merkezi'ndeki kaosa IFF'inde askeri kodu gören operatör de dâhil olmuştu. Aynı saniyelerde dönüşünü tamamlayarak baş topunu da doldurmuş olan Rogers tekrar İran hücumbotlarına atışa başladı. 11 mermi attıktan sonra mermi sıkışması oldu. Komutan tekrar alabanda emretti. SHM'de tüm dosyalar kalemler yerlere uçtu. Yaklaşan uçak 32 mildeydi. Savaş Harekât Subayı, Komutanına sordu, "Ne yapacağız?" Komutan'ın bir sene önce tek bir Irak F-1'i tarafından atılan güdümlü mermilere hedef olan ve neredeyse batma noktasına gelen USS Stark ile aynı kaderi paylaşmaya niyeti yoktu. 30 milde hedefi aydınlatacak, gerekirse 20 milde uçağı vuracaktı.

Subaylar olayın sıcaklığı ve Komutanlarının korkusu ile hareket etmiyordu. yüzbaşı Mountford 7000 feet'te uçan uçağın saldırı irtifasında olmadığı ve uçağın muhtemel ticari olabileceğini söyledi. Uçağa yapılan ikazlar 3 defa daha tekrarlandı. Cevap alınmadı.

Hava operatörleri büyük ekranda uçağı F-14 olarak markalamışlardı. Psikologların "senaryo ile dolmak" dedikleri olay yaşanmaya başlamıştı. Operatörün ekranında temasın irtifası 12.000 feet, sürati 380 knot gözükmesine rağmen,



Hürmüz Boğazında İran'a Ait Bir Airbus 300 Uçağının Vurulmasının Temsili Resmi

operatör süratin 455 knot irtifasının 7.800 feet olduğunu ve alçaldığını rapor ediyordu. Rogers uçağı füzelerini ateşlemeden önce vurmaya karar verdi. Saat 09.54'te SM-2 füzelerini ateşleyecek düğmeyi çevirdi. Hava silahları operatörüne yeşil ışık gitmişti. Ama operatör yüzbaşı heyecandan 23 defa yanlış düğmeye bastı. Yan tarafındaki kıdemli astsubay üzerinden eğilerek doğru düğme ile ateşleme yapılmasını sağladı. Uçağın düşüşü güvertede film çekimi yapan personel tarafından görüldü. Gözcü düşen şeyin F-14'ten büyük bir şeye ait olduğunu söyledi. ⁶

⁶ Sea of Lies, Newsweek



USS Sides

USS Vincennes de ölümcül bir sessizlik ortalığı sardı. Beş inçlik toplar artık atış yapmıyordu. İran Devrim Muhafızlarının botları USS Vincennes'tan uzaktaydı. Kaç botun vurulduğunu kimse bilmiyordu.

Profesyonel açıdan bakıldığında İran uçağının düşürülmesi tam bir rezalet. Toplam yedi dakika süren ve felakete giden olaylar kendisine çok daha önce yer yapmaya başlamış.

Örneğin, Aegis kruvazörlerinin yapımı ve testleri devam ederken, personelin süratle akan bilgi bombardımanına hazır olup olmadığını sorgulanmıştı. Ancak daha önceden yapılan eğitimler sırasında bazı bilgileri önceden gemi personeline veriyordu. Kısaca eğitimlerde kopya çekilmesine göz yumuyorlar ve hatta kopya çektiriyorlardı. ABD Deniz Kuvvetlerinin de haklı sebebi Aegis gemilerinin yapılması için gerekli fonlarının Kongre tarafından kesilmesini istememeleriydi.⁷

Sonrası:

Bu arada Albay Rogers'in de bir savunması var. Ona göre, başlangıçta uçağa verilen iz numarası sabah saatlerinde bölgeden 150 mil uzakta uçan bir A-6 uçağına aitti ve USS Spruance tarafından sisteme girildi. Daha sonra aynı iz numarası İngiliz gemisi HMS Menchester'a devredildi. İran uçağı ile aynı saatlerde radar ekranında gözükken 4474 iz numarası Rogers'a göre uçağın yaklaştığı izlenimini veriyordu.

Olay ile ilgili diğer bir tartışma konusu da İran yolcu uçağının çağrıları duyup duymadığıydı. Seneler sonra İran yolcu uçağının kaptanı Rezaian'in yapılan çağrıları duyup duymadığını bilmek mümkün değildir. Ancak bilinenler, Rezaian henüz yedi dakika önce yaptığı kalkış manevrasına devam ettiği ve Bandar Abbas havaalanı kontrol frekansını dinliyor olduğuydu.⁸ Akıcı İngilizcesi olduğu bilinen uçak kaptanı ikazları duymuş olsaydı bile çağrıların kendisine yapıldığını bilemeyebilirdi. İkazın başka

⁷ Sea of Lies, Newsweek

⁸ David Evans, Vincennes: A Case Study, Proceedings, August 1993

bir uçak için olduğunu değerlendirmesi de mümkündür. Ayrıca İran yolcu uçağının ticari uçuş kodunu gönderen IFF Mod III'ün çalıştığı da biliniyordu. ABD tarafı sadece uçağı değil, havaalanı kontrolörlerini de, ikazları iletmedikleri için suçladı.

Olaydan sonra Sivil Havacılık Örgütü tarafından yapılan incelemeye göre İran uçağının vurulmasından önce 11 ikaz yapılmıştı, ama bunların 7'si askerî kanallardan yapılmıştı ve sivil hava yolları veya meydanın bu ikazları duyması mümkün değildi. Diğer 4 ikazdan sadece 1'i anlaşılır olarak kaydedilmişti. O da atıştan sadece 39 saniye önce, olayı sadece radar izlerinden ve telsiz konuşmalarından izleyen ve bir şeylerin ters gittiğini değerlendiren USS Sides tarafından yapılmıştı.⁹

Başlangıçtan itibaren ABD Donanması geminin kendini savunma kapsamında hata yaptığını söyledi. Ancak gerçek bir soruşturma yapılıyorsa, üst komutanlığın neden ateş izni verdiğinden, gemideki personelin eğitime ve komutan seçme kriterlerine kadar pek çok konu sorgulanacaktı. ABD, İran Hükümeti'nden özür dilemedi ancak olayda hayatını kaybedenlerin ailelerine 300.000 dolar ile 150.000 dolar arasında tazminat ödendi. Albay Roggers terfi ettirilmedi, ancak iki sene öğretmenlik yaptıktan ve ifa ettiği görevden dolayı madalya verildikten sonra emekli edildi.

Gemi komuta kademesinin personelini çatışma için hazırlaması anlaşılabilir, ancak kendilerini rasyonel düşünceden alıkoymaları kabul edilemez.

USS Vincennes, hırslı ve güçsüz bir düşmana karşı kendini gösterme hevesindeki bir komutan ile eğitimsiz, eğitimsiz olduğu için panikleyen personelin hikayesi.

Bizim konumuz olayın örtbas edilmeye çalışılması ve gerçek olayların ortaya çıkmaması için politik olarak neler yapıldığı değil, bir facianın askerî yönlerine dikkat çekmek. İnsanların genel davranışları ülkeden ülkeye değişse de Albay Rogers ile aynı karakterde insanlarımız olmadığı veya olmayacağı manasına gelmemektedir. Hırs bazı görevlerde iyi bir şey olarak da değerlendirilebilir. Geleceğin Komutanlarının seçimi ve yetiştirilmeleri stratejik komutanların en önemli kararları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Karşılıklı anlayış ve olayları kavrama şeklindeki kişisel farklılıklarını en aza indirmek için biz askerler aynı sıkı doktrinler çerçevesinde yetiştirilmeye çalışılsak da, kişiden kişiye değişen özellikler olaylara önemli derecede etki etmektedir.

Birçok hata telafi edilebilir, ama geleceği yanlış kişiler üzerine inşa etmenin dönüşü çok zor. Askerî eğitim sistemine düşen görev ise harp etkinliğini azaltmadan, kişisel davranışsal farklılıkları olabildiğince aza indirmektir.

USS Vincennes örneği aynı zamanda teknolojinin insan ile etkileşiminde ne büyük hatalar ortaya çıkarabildiğini göstermektedir. Teknolojinin gelişmesi en iyi personeli seçme ve yetiştirme mücadelesini durduramaz. Örnekte de görüldüğü üzere iyi personel yetiştirilmesinde, teknolojiyi kullanabilen kadar, en kıdemsiz astsubayından gemi komutanına kadar değerler sistematığı olan personele sahip olunması esastır.

KAYNAKÇA

BARRY J., Roger Charles, Sea of Lies, Newsweek, 13 July 1992.

BURNS John F., World Aviation Panel Faults U.S. Navy on Downing of Iran Air, The New York Times, 4 Aralık 1988, <https://www.nytimes.com/1988/12/04/world/world-aviation-panel-faults-us-navy-on-downing-of-iran-air.html>, (Erişim Tarihi: 24 Nisan 2019).

EVANS D., Vincennes: A Case Study, Proceedings, USNI, August 1993, Vol 119/8/1.086.

Sea of Lies, Newsweek.

Los Angeles Times, 1 Eylül 1989, Officer Tells of Vincennes' 'Robo Cruiser' Reputation, http://articles.latimes.com/1989-09-01/news/mn-1628_1_robocruiser, (Erişim Tarihi: 27.07.2015).

USS Sides, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f6/USS_Sides_%28FFG-14%29_underway_at_sea_in_1987.

<https://khabarban.com/NewsImage/640/aHR0cHM6Ly9jZG4uZmFyYXJ1LmNvbS9maWxlcy9mYS9uZXdzLzEzOTg0TgVMy8zMC81MTQ5ODVfNTIxLmpwZw==>

<http://www.navsource.org/archives/06/images/06021060/0602106016.jpg>

<http://www.godimedia.in/godimedia/262019america-shoot-down-civilian-plane-of-iran.jpg>

⁹ John F. Burns, World Aviation Panel Faults U.S. Navy on Downing of Iran Air, The New York Times, 4 Aralık 1988, <https://www.nytimes.com/1988/12/04/world/world-aviation-panel-faults-us-navy-on-downing-of-iran-air.html>, (Erişim Tarihi: 24 Nisan 2019).

İNTERNET ÜZERİNDEN PAZARLAMANIN,



TÜRK DENİZ KUVVETLERİ TEDARİK SİSTEMİ AÇISINDAN İNCELENMESİ

İnsanın varoluşu ile hayat bulan ve tarihsel süreçte evrim geçiren pazarlama kavramı, özellikle bir bilim haline geldiği 19. yy. ile beraber, bir disiplin haline dönüşmüş, teknolojik ve sosyolojik gelişmelerin ışığında evrim geçirmiştir. Bu evrim, farklı kaynaklarda farklı isimlerle anılmakla beraber dört dönem olarak sıralanabilir. Bunlar; üretim anlayışı dönemi, satış anlayışı dönemi, pazarlama anlayışı dönemi ve toplumsal (sosyal) pazarlama anlayışı dönemleridir.¹

Büyük pazarlama bilimcisi Philip Kotler'in ilk popüler pazarlama kitabını yazmasından bu yana geçen yaklaşık 40 yılda, kitap içeriği büyük değişikliğe uğramıştır.² Pazarlama kavramı büyük bir evrim geçirmiş, özellikle internetin bulunması ve ticari olarak kullanılmasıyla birlikte, bu durum hızlanmıştır.

Günümüzde geline nokta, pazarlama stratejisi bireyin istek ve ihtiyaçlarına odaklanmakta, internetin etkin kullanılmasına dayanmaktadır. İnternet pazarlamasının etkinliğinin artmasının temel nedeni, insanlar arasında internet konusunda artan farkındalıktır. Günümüzün rekabetçi iş ortamına ayak uydurabilmek için pazarlamacının, tüketici davranışlarını anlaması ve buna uygun internetten pazarlama stratejilerini uygulaması gerekir.³ Birey odaklı stratejileri uygulayan şirketler, başarı hikayeleri yaratmıştır. İnternetten pazarlama, klasik pazarlamaya nazaran; üretici ve tüketici arasında sürekli iki yönlü iletişim yaratmış, maliyetleri aşırı düşürmüş, zaman kaybının en alt düzeyde olmasını sağlamış, çok geniş bir kitleye ulaşım sağlamış, bilgi verme ve tanıtmaya yönelik, büyük kampanyalar için kullanım kolaylığı yaratmıştır.⁴

Bunun yanında gelişen teknoloji uzakları yakın yapmış, dünyayı küreselleştirmiştir. Küreselleşme ticareti ve devlet politikalarını etkilemiştir. Bu kapsamda Türkiye Cumhuriyeti' de, 1998 yılında yayınlanan, Afrika Eylem Planı⁵ ve aynı yıl kabul edilen "Latin Amerika ve Karayipler Eylem Planı"yla⁶ ilgi ve etki

alanını genişletmeyi amaç edinmiş, bu amacı gerçekleştirmek için etkili bir kamu diplomasisi yöntemi olan Türk Deniz Kuvvetleri'ni daha etkin kullanmaya başlamıştır. Bu amacı, 2015 yılında yayımlanan Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi "Ana Vatanda Güvende Olmak için, Denizde Güçlü Olmak; Dünyada Söz Sahibi Olmak için, Tüm Denizlerde Var Olmak"⁷ şeklinde belirtilen stratejide de görmek mümkündür. Dünya denizlerinde bayrak gösteren Türk Deniz Kuvvetleri'nin, etkin, esnek ve dünyanın her yanına etki edebilen bir lojistik sistemine ihtiyacı bulunmaktadır.

Bu ihtiyaca karşın, rekabet ortamının ve internetin etkisiyle bireye yönelen özel sektörün aksine kamu ve bir parçası olan Türk Deniz Kuvvetleri, güvenlik ve savunmaya yönelik özel malzemeler hariç, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu ile toplu alımı esas alan bir usulü izlemek zorunda kalmıştır. Aynı kanun kapsamında lojistik sisteminin tedarik faaliyetleri düzenlenmiş ve stoklama, transfer ve malzemenin kullanım dışına ayrılması aşamalarını kapsayan bir usul ihdas edilmiştir. Kuvvet yapısının ihtiyaç duyduğu esnek yapı, güvenlik ve savunmaya yönelik alımlara getirilen istisnai alım usulleri ile giderilmeye çalışılmıştır.

Kanunla getirilen kısıtların yanında, kamuda görev yapan personelin özel sektör tüketici özelliklerine benzer özellikler göstermesi de dikkate alınmamıştır. Özel sektördeki tüketici profili, benzer şekilde kamuda hizmet veren kamu görevlilerinde de kendini göstermektedir. Ukrayna ordusunda görev alan personelin gıda ürünleri memnuniyetine yönelik yapılan araştırmada önemli etkenler; lezzet, bileşim, güvenlik, beslenme ve enerji değeri olarak belirlenmiş, ilginç bir şekilde en önemli faktör olarak ambalajın şekli ve tasarımı olduğu tespit edilmiştir.⁸

Bu makalede, amaç ve tüketici kitlesi benzer özellikler gösteren özel ve kamu sektörlerinin, pazarlama stratejilerinde

1 Aziz Öztürk, *Pazarlama İlkeleri*, Gazi Kitabevi Yayıncılık, Ankara, 2017, s. 7.

2 Ramazan Aksoy, *İnternet Ortamında Pazarlama*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2006, s. 1.

3 Manojkumar Jyotiram Gaikwad, "E-Marketing: A Modern Approach of Business at The Door of Consumer", *International Journal of Research In Commerce & Management*, 2016, Cilt: 7, 56-61, s.60.

4 Ravil Tağıyev, E-Ticaret ve İnternet Üzerinden Pazarlama, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2005, s. 29.

5 T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Türkiye-Afrika İlişkileri", <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-afrika-iliskileri.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

6 T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Türkiye-Latin Amerika ve Karayipler Bölgesi İlişkileri", <http://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?316a294f-abd5-49ce-88e0-0c9a9cd7b27b> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

7 Türk Deniz Kuvvetleri Resmî Sitesi, "Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/392/DZKK_STRATEJJI.pdf (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

8 Marina Mardar, "The Marketing Research of Military Service People's Consumer Preferences of Dry Product Packages and Ways of Their Improvement", *Food Science and Technology*, 2018, Cilt 12, s.3.

de ortak bir payda yakalayıp yakalayamayacağı, özel sektörün internet üzerinden pazarlama noktasına gelişindeki evrimi ve Türk Deniz Kuvvetleri'nin mevcut lojistik sistemi incelenerek, özel sektörde yaratılan başarı hikayelerinin, Türk Deniz Kuvvetleri'nce değerlendirilebileceği alanlar tespit edilmeye çalışılmıştır.

Özel Sektörde Pazarlama Stratejilerinin Değişimi:

Pazarlama stratejilerinin değişim süreci, dört ana dönem olarak sınıflandırılabilir. Farklı kaynaklarda, farklı isimlerle anılmakla beraber, bu dönemler; üretim anlayışı dönemi, satış anlayışı dönemi, pazarlama anlayışı dönemi ve toplumsal (sosyal) pazarlama anlayışı dönemleridir. Üretim anlayışı döneminin hâkim düşüncesi "ne üretirsem onu satarım" olarak ifade edilebilirken, rekabetin artmasıyla satış anlayışı dönemi başlamış ve "ne üretirsem onu satarım, yeter ki satmasını bileyim" fikriyle ortaya konulan, yanıltıcı satış tekniklerinin kullanıldığı dönem takip etmiştir. Satış döneminde, tüketiciyi aldatarak ürünün satışına yönelik çabaların, sağlıklı ve uzun vadeli bir işletme-tüketici ilişkisine imkân vermediği görülerek, pazarlama anlayışı döneminde tüketiciyi aldatmaya yönelik hareketlerden kaçınılmaya başlanmıştır. "Müşteriyi tatmin ederek kâr sağlama" olarak ifade edilebilecek bu dönemin, üç temel ilkesi ise; müşteri odaklılık, bütünlük pazarlama çabaları ve uzun dönem karlılık olarak sıralanmıştır.⁹

Toplumsal pazarlama anlayışındaysa müşteri memnuniyeti kadar, toplumsal çıkarlar da ön plana çıkmıştır.¹⁰ Pazarlamanın etkileri, şirketin ve müşterinin ötesinde bir bütün olarak topluma yayıldığından, pazarlamacılar, rol ve faaliyetlerinin etik, çevresel, yasal ve sosyal bağlamını göz önünde bulundurmak zorundadırlar. Toplumun uzun vadeli refahını korurken veya geliştirirken, tüketici ihtiyaçlarını, rakiplerinden daha etkin ve verimli bir şekilde karşılamaları gerekmektedir.¹¹

İnternetin yaygın kullanımı ile beraber dünya çapında kısa sürede yaygınlaşmıştır. Birçok yaklaşım ve yöntem var olmakla beraber "drop-shipping" olarak adlandırılan, stoksuз e-ticaret son yıllarda en fazla kullanılan alanlardan biri olmuştur.¹² Stoksuz ticaretin getirdiği avantajların yanı sıra, internetten pazarlamanın

klasik pazarlama anlayışına göre sahip olduğu avantajların etkisi dikkate değerdir. Bu avantajlar;

- Sürekli iki yönlü iletişim,
- Maliyetin aşırı düşüklüğü,
- Sürekli zaman kullanımı söz konusu değil, zaman kaybı en alt düzeyde olması,
- Çok geniş bir kitleye yönelik olma,
- Bilgi verme ve tanıtmaya yönelik, büyük kampanyalar için kullanım kolaylığı, şeklinde sıralanabilir.¹³

İnternette pazarlamanın gelişimindeki en önemli neden internet kullanımının artmasıdır. Bu hususta Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK) verileri incelendiğinde, internet kullanan bireylerin oranı %61,2'ye ulaşırken, her on hanenin sekizinde internete erişim imkânı mevcut hale gelmiştir. İnternet kullanan bireylerin internet üzerinden kişisel kullanım amacıyla mal veya hizmet siparişi verme ya da satın alma oranı ise, 2015 yılına göre 1 puan artarak, 2016 yılında %34,1 oranına ulaşmıştır. İnternetin hayatın her alanındaki hızlı gelişimi, pazarlama stratejilerine de yansımış ve pazarlamayı yalnız bir departmanın görevi olmaktan çıkararak, üreticiden tüketiciye uzanan süreci kapsayan ve bireyin ihtiyaçlarına göre üretimin şekillendiği bir hale dönüştürmüştür. Bu değişim firmaların üretimlerini bireye göre şekillendirmeye yöneltmiş ve bireyin ihtiyaçlarını ön plana çıkarmıştır. Günümüzde %96,9'a ulaşan hane halkı cep telefonu kullanımı ve internete her ortamda ulaşabilme imkanının bu oranları daha yükselteceği ve internetin pazarlama amaçlı kullanımının da aynı oranda artacağı öngörülmektedir.¹⁴

Elbette internette beğendiğiniz bir ürünün tüketiciye ulaştırılması, internette pazarlamanın önemli bir sorunudur. Özellikle bu ihtiyaç kargo firmalarının hızla büyümesine neden olmuştur. Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği Başkanı Aslan Kut, "Türkiye'de e-ticaret hacminin kargo şirketlerindeki payı tahmini olarak % 25-30 arasındadır. Bu noktada karşılıklı bir büyümeden söz edebiliriz. Kargo sektörünün sağladığı altyapı imkanları bu hızlı büyümenin en büyük destekçisi olduğu gibi e-ticaret de kargo sektörünün

9 Aziz Öztürk, age, ss. 7-10.

10 Aziz Öztürk, age, s. 12.

11 Philip T. Kotler, ve Kevin Lane Keller, age, s.22.

12 Ali Keleş, "Güçlü ve Zayıf Yönleri ile Gelişen E-Ticaret İş Modeli "Drop-Shipping"", *Economics, Finance and Politics*, Yaz-2018, Cilt:13/22, s. 271.

13 Ravil Tağıyev, age, s. 29.

14 Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, "Hane Halkı Bilişim Teknolojileri Kullanım Araştırması, 2016", <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultentleri.do?id=21779> (Erişim Tarihi: 07.02.2019)

gelişmesini sağlamaktadır”,¹⁵ şeklinde açıklamasıyla bu duruma dikkat çekmiştir. Önümüzdeki dönemde bu yapının internette pazarlamada yaşanan hızlı büyümeye bağlı olarak artacağı değerlendirilmez yanlış olmayacaktır. 2020 yılında dijital medya harcamalarının %15’den %24’e hızlı bir artış yapacağı öngörülmektedir.¹⁶

Bu şirketler; üreticiyi internette şekillenen talepler doğrultusunda tüketicinin isteklerine göre yönlendirirken, tüketicileri de üreticilerin en avantajlı fiyatla piyasaya sürdükleri ürüne yönlendirmektedirler. Çoğu üründe stok maliyeti olmayan ve internetteki üretim ağını, tüketici ağı ile buluşturan bu firmalar, perakende maliyetlerinde, büyük satış alanlarından ve personelden tasarruf etmektedir. Bunun yerine bilişime ağırlık vermekte ve dünyanın her yerinde üreticiye ve tüketiciye aynı anda ulaşarak büyük bir esneklik kazanmaktadır. En büyük tehlikeleri tüketicinin güveninin kaybedilmesi olan bu firmalar, tüm işlemleri de Elektronik Veri Değişimi (EVD) vasıtasıyla internet ortamında süratli bir şekilde icra etmektedirler.

İnternette pazarlama, klasik pazarlama anlayışına göre pek çok avantaja sahiptir. Sektör içerisinde ürünlerinizi ve hizmetlerinizi rakiplerinizden ayıran, dijital teknolojiyi kullanışınız ve ulaştırma kabiliyetinizdir. Günümüzde gelişmek isteyen şirketlerin internette pazarlamayı etkin bir şekilde kullanması gereklidir. Bu alanda faaliyet gösteren Amazon firmasının 2018 yılında dünyadaki en değerli şirket oluşu¹⁷ bir rastlantı değildir ve birey odaklı stratejilerin önemli bir göstergesidir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın 4734 Sayılı Kanun Kapsamındaki Tedarik Sistemi ile İnternette Pazarlamanın Karşılaştırılması:

Temel olarak kamu maliyesi konusu incelenirken esas alınması gereken kanun, 5018 sayılı “Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu”dur. Kanunun birinci maddesinde amacı, “kalkınma planları ve programlarda yer alan politika ve hedefler doğrultusunda kamu kaynaklarının etkili, ekonomik ve verimli

bir şekilde elde edilmesi ve kullanılmasını, hesap verebilirliği ve malî saydamlığı sağlamak üzere, kamu malî yönetiminin yapısını ve işleyişini, kamu bütçelerinin hazırlanmasını, uygulanmasını, tüm malî işlemlerin muhasebeleştirilmesini, raporlanmasını ve malî kontrolü düzenlemektir.”¹⁸ şeklinde ifade edilmiştir.

Kaynakların ekonomik ve verimli kullanılması amacıyla; 4734 sayılı “Kamu İhale Kanunu” ve 4735 sayılı “Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu” kabul edilmiştir. Kamuda gerçekleştirilen mal ve hizmet alımları bu iki kanun ve bu kanunlar kapsamında hazırlanan yönetmelikler ve kamu ihale kurumu kararları gibi yan düzenlemeler ile gerçekleştirilmektedir. Kurumlarda, kanun ve yönetmeliklerde yer alan esaslar dahilinde yönerge ve tüzükler ile gerekli düzenlemeleri yapmaktadır.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, lojistik destek yapısında yer alan stok noktaları, tüketici birlikler, satın alma ve muayene komisyonları vasıtasıyla, 4734 sayılı kanun kapsamındaki tedarik faaliyetlerini icra etmektedir. Bu kapsamda kullanılan temel usuller “açık ihale usulü ve belli istekliler arasında ihale usulü”¹⁹ olarak belirlenmiştir.

Kanunun temel ilkeleri ise, “yapılacak ihalelerde; saydamlığı, rekabeti, eşit muameleyi, güvenilirliği, gizliliği, kamuoyu denetimini, ihtiyaçların uygun şartlarla ve zamanında karşılanmasını ve kaynakların verimli kullanılması” olarak sıralanmıştır.²⁰

Bunun yanında Kanun, belli fiyatların altındaki alımları kolaylaştırmak maksadıyla “doğrudan temin” ve teknolojik imkanların kullanımı maksadıyla da “Elektronik Kamu Alımları Platformu” gibi yöntemlerin uygulamasına yönelik hususlar içermektedir. Ancak, uygulamada tüm yöntemlerin temelinde toplu mal alımına yönelim vardır.

Malzeme alımlarının toplu olarak yapılması, malzeme temin sürelerini uzatmaktadır. Kanunun 13’üncü maddesi, 7 günden 40 güne değişen sürelerde ilan sorumluluğu getirmekte, bunun yanında temin edilecek malzemenin miktarına göre hazırlanacak şartnamelerde uzun teslim ve muayene süreleri

¹⁵ <https://www.dunya.com/ekonomi/e-ticaret-kargo-sirketlerini-de-buyuttu-haberi-406041> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

¹⁶ Venugopal HG, “How to Be Really Good at Digital Marketing in 2020, Entrepreneur India, <https://www.entrepreneur.com/article/327284> (Erişim Tarihi: 03.03.2019).

¹⁷ Bloomberg Türkiye İnternet Sayfası, “Amazon yeniden “dünyanın en değerli şirketi oldu”, <https://www.bloomberght.com/haberler/haber/2187055-amazon-yeniden-dunyanin-en-degerli-sirketi-oldu> (Erişim Tarihi: 07.02.2019)

¹⁸ “Kamu Malî Yönetimi Ve Kontrol Kanunu (5018 S.K.)”, *Resmî Gazete*, 25326 (Aralık 2003): s.1.

¹⁹ “Kamu İhale Kanunu (4734 S.K.)”, *Resmî Gazete*, 24648 (Ocak 2002): s.10.

²⁰ 4734, agy, s.9.

İnternet Üzerinden Pazarlamanın Avantajları	Türk Deniz Kuvvetleri
Sürekli iki yönlü iletişim vardır.	Malzeme kullanımı esnasında tüketici birliklerden geri bestemeler alınmakla birlikte, kısıtlı bir iletişim sağlanabilmektedir. Çeşitli anketler ile açık kapatılmaya çalışılsa da, ürün temini ve seçimine etkisi, iletişimin sınırlılığı ve kanuni zorunluluklar nedeniyle sınırlı kalmaktadır.
Maliyet aşırı düşüktür.	Klasik pazarlama anlayışına yakın sistem; stok, transfer, satın alma süreçleri ve personel gibi maliyetleri ile üretici ile tüketiciyi buluşturan birey odaklı sistemlerin çok uzağındadır.
Sürekli zaman kullanımı söz konusu değil, zaman kaybı en alt düzeydedir.	Süreç her boyutu ile işlem, takip ve kontrole ihtiyaç duymaktadır. Malzemenin tedarik masrafları, depolanması, transfer edilmesi ve kullanım sonrası hurda yapılması uzun süreçleri kapsamaktadır.

İnternet Üzerinden Pazarlama'nın sahip olduğu avantajların, Türk Deniz Kuvvetleri Tedarik Sistemi ile Karşılaştırılması

yer almaktadır.²¹ Nihayet tedarik işleminin başarılı sonuçlanması ile birlikte, stok kuruluşlarına gelen malzeme, tüketici birliğe sevk edilmektedir. Temin edilen büyük miktarda malzemelerin depolama, tüketicilere sevk sürelerinin yanında, kamuya maliyeti de ayrı bir konudur. Çalıştırılan personel, nakliye ve bu süreçlerde özelliğini kaybeden malzemelerin bedelinin hesaplanması çok güçtür. Tüketici birliklerin ihtiyaçlarının zamanında karşılanması maksadıyla, üretici bir firma gibi ciddi bir stok tutulmaktadır.

İnternet Üzerinden Pazarlama'nın sahip olduğu avantajların, Türk Deniz Kuvvetleri Tedarik Sisteminin Karşılaştırılması:

İnternet üzerinde pazarlama faaliyeti icra eden firmaların birey odaklı pazarlama stratejileri sahip olduğu avantajların Türk Deniz Kuvvetleri tedarik sistemi ile karşılaştırılması Tablo-1'de yer almaktadır.

Sonuç:

Pazarlama kavramının evriminde teknolojinin payı büyük olmuştur. Teknolojik ilerlemeye bağlı olarak üretim kapasitesinde yaşanan artış, arz-talep dengesinin talep yönünde bozulmasına ve şirketlerin arasında rekabete neden olmuştur.

Bunun yanında, ulaştırma imkân ve kabiliyetlerindeki gelişim, ülkeler arasında malzeme trafiğini arttırmış ve bireylerin satın almalarını buldukları yerden, birçok firma arasından ve diğer tüketicilerin görüşlerini dikkate alarak yapmalarına neden olmuştur. Satış döneminin, "ne üretirsem onu satırım, yeter ki satmasını bileyim"²² anlayışına sahip şirketleri, bu dönemde ayakta kalamamış ve tüketicisini aldatmayan şirketler büyümüştür.

İnternet ve cep telefonu kullanımının yaygınlaşması ile birlikte evrim hızlanmış, iletişimin birbirlerine yaklaştırdığı bireylerin birbirini etkileme gücü, şirketleri onları dikkate almaya sevk etmiştir. Günümüzde alınacak malzemenin kararında, diğer müşterilerin beğenileri önemli yer tutar hale gelmiştir. Bu beğenileri izleyen ve üreticileri yönlendiren, geniş üretici ağını, birey temelli geniş tüketici ağıyla buluşturan şirketler başarıyı yakalamaktadır.

Tüketicie kıyas yapma imkânı sağlayan bu şirketler dünyanın en değerli şirketleri haline gelmiştir.²³ Bu firmaların değerleri, yaptıkları işin başarısının önemli bir göstergesidir. Bu firmalar pazarlama stratejilerinde bireye yönelmeye, farklı bir bakış açısıyla yaklaşarak, üreticileri tüketicieyle buluşturmaya ve aracı olmayı seçerek başarılı olmuşlardır. Bu yöntemle stok maliyetinden, ulaştırmadan, ürünün sorunlu olmasından, üretim sorunlarından kurtulmuş ve ürünün kontrolünü kullanıcıya vererek kontrolü ve muayeneyi başka bir boyuta taşımışlardır. Kendileri iki taraf arasında bir hakem rolü üstlenmiş ve iki tarafın memnuniyetini sağlamayı esas almışlardır.

Türkiye Cumhuriyeti, e-devlet uygulamaları, elektronik kamu alım platformu gibi uygulamalar ile teknolojinin imkanlarını bünyesine katmaya çalışmaktadır. Kamu İhale Kanunu'nda yapılan güncellemeler, elektronik ortamın imkanlarından faydalanma amaçlı yapılan iyileştirmeler içermektedir. E-ihale uygulaması bunlardan biridir. Firmalar arasındaki rekabeti arttırıcı tedbirler kapsamında, elektronik ortamın nimetlerinden yararlanmayı amaçlayan bu tür çabalar, yenilikçi anlayışın ifadeleridir.

Bununla beraber tedarik işlemlerinde ürün muayeneleri,

²¹ 4734, agy, s.17.

²² Aziz Öztürk, age, s. 9.

²³ Bloomberg Türkiye İnternet Sayfası, "Amazon yeniden "dünyanın en değerli şirketi oldu", <https://www.bloomberght.com/haberler/haber/2187055-amazon-yeniden-dunyanin-en-degerli-sirketi-oldu> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

oluşturulan muayene komisyonlarınca, şartname esaslarına yapılmaktadır. Ancak, şartname hazırlama süre ve usulleri, bilişim çağının hızına yetişmekte güçlük çekmektedir. Malzeme teslim ve muayene süreleri uzun süreler almakta, yüksek miktardaki malzeme alımlarında muayeneler örnekleme usulü ile yapılabilmektedir.

Türk Deniz Kuvvetleri personeli insan gücü ile özel sektör tüketici özellikleri arasında benzerlik kurmak yanlış olmayacaktır. Buna karşın ihtiyaçların "tam zamanında" karşılanamama riski, silahlı kuvvetlerin görevi gereği kabul edilemeyecek bir risk olarak karşımıza çıkmaktadır.²⁴ Ancak özel sektörün de aynı risklerle karşı karşıya olduğu kabul edilmelidir. Böyle bir durumda birbiri ile iletişim halindeki tüketicilerin yaratacağı olumsuz algı da, firma için kabul edilmez olacaktır.

Dünyada denenmiş ve başarılı olduğu piyasa değerleri ile kanıtlanmış şirketlerin izlediği yöntemin, Türk Deniz Kuvvetleri tedarik sistemine uygulanması ve lojistik sisteminin Merkezi Kontrol Düzeyinde oluşturulacak bilişim temelli ve yapay zekaya dayanan bir şirket modeli, dünya denizlerinde şanlı bayrağımızı dalgalandıran Türk Deniz Kuvvetlerini, tarihine yakışır, öncü ve lider karakterine uygun ve stratejik hedeflerine ulaşmada yardımcı bir lojistik sistemine sahip kılacaktır. Bilişim merkezi ağırlıklı bu yapının ihtiyacı olan yasal düzenlemelerin, Türkiye Cumhuriyeti'nin yenilikçi anlayışı ile örtüşeceği Kamu İhale Kanunu'nda yapılan değişikliklerden anlaşılmaktadır.

"Ana Vatanda Güvende Olmak için, Denizde Güçlü Olmak; Dünyada Söz Sahibi Olmak için, Tüm Denizlerde Var Olmak"²⁵ stratejisi kapsamında, Mavi Vatan ve dünya denizlerinde bayrak gösteren şanlı donanmamızın ihtiyacı olan lojistik sisteminde, diğer bahriyeleri örnek almaktansa, özel sektörün başarılı firmalarını örnek almasının bir paradigma değişimi yaratacağı, onu dünya bahriyeleri ve kamu kurumları için öncü bir kurum yapacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Kitaplar:

- AKSOY R., İnternet Ortamında Pazarlama. 1. bs. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2006.
- KOTLER P. T., KELLER K. L., Marketing Management. 14. bs. New Jersey: Prentice Hall, 2012.
- ÖZTÜRK A., Pazarlama İlkeleri. 3. bs. Ankara: Gazi Kitabevi, 2017.
- Makaleler:

GAIKWAD, Manojkumar Jyotiram. "E-Marketing: A Modern Approach of Business at The Door of Consumer". International Journal of Research In Commerce & Management. c. 7, s. 60 (Eylül-2009): ss. 56-61.

KELEŞ A., "Güçlü ve Zayıf Yönleri ile Gelişen E-Ticaret İş Modeli "Drop-Shipping"". Economics, Finance and Politics. c. 13/22, s. 271 (Yaz-2018).

MARDAR M., "The Marketing Research of Military Service People's Consumer Preferences of Dry Product Packages and Ways of Their Improvement". Food Science and Technology. c. 12, s. 3. (2018).

MORONG S., "External Resources In Military Logistics – Theory and Implementation". Management and Economics. c. 3, ss. 185-186 (2017).

İnternet Makaleleri:

VENUGOPAL HG. "How to Be Really Good at Digital Marketing in 2020". Entrepreneur India. <https://www.entrepreneur.com/article/327284> (Erişim Tarihi: 07.03.2019).

Yayınlanmamış Tezler:

TAĞIYEV R., "E-Ticaret ve İnternet Üzerinden Pazarlama". (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005).

Kanun ve Yönetmelikler:

"Kamu Mali Yönetimi Ve Kontrol Kanunu (5018 S.K.)". Resmî Gazete, 25326, Aralık 2003.

"Kamu İhale Kanunu (4734 S.K.)". Resmî Gazete, 24648, Ocak 2002.

"Taşınır Mal Yönetmeliği". Resmî Gazete, 26407, Ocak 2007.

İnternet Kaynakları:

Bloomberg Türkiye İnternet Sayfası, "Amazon yeniden "dünyanın en değerli şirketi oldu", <https://www.bloomberght.com/haberler/haber/2187055-amazon-yeniden-dunyanin-en-degerli-sirketi-oldu> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

Dünya İnternet Gazetesi Resmî, "Röportaj", <https://www.dunya.com/ekonomi/e-ticaret-kargo-sirketlerini-de-buyuttu-haberi-406041> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Türkiye-Latin Amerika ve Karayipler Bölgesi İlişkileri", <http://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?316a294f-abd5-49ce-88e0-0c9a9cd7b27b> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Türkiye-Afrika İlişkileri", <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-afrika-iliskileri.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmî Sitesi, "Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/392/DZKK_STRATEJI.pdf (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

Türkiye İstatistik Kurumu Resmî İnternet Sayfası, "Hane Halkı Bilişim Teknolojileri Kullanım Araştırması, 2016", <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=21779> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

(Footnotes)

1 "Taşınır Mal Yönetmeliği", Resmî Gazete, 26407 (Ocak 2007): s.2.

2 Stanislav Morong, "External Resources In Military Logistics – Theory and Implementation", Management and Economics, 2017, Cilt: 3, ss. 185-186.

Görsel Kaynakları:

Pixabay İnternet Sayfası, "E-Ticaret Online", <https://pixabay.com/tr/photos/e-ticaret-online-sat%C4%B1%C5%9F-e-ticaret-2140603/3>.

24 Stanislav Morong, age, s. 185.

25 Türk Deniz Kuvvetleri Resmî Sitesi, "Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/392/DZKK_STRATEJI.pdf (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

İNSANSIZ SU ALTI ARAÇLARININ TARİHİ GELİŞİMİ



Su altı dronu olarak da bilinen İnsansız Su Altı Araçları (Unmanned Underwater Vehicle (UUV)), su altında iken içinde insan bulunmadan hareket edebilen araçlardır.¹ UUV'ler, tamamen otonom (önceden programlanmış/gerçek zamanlı kontrollü) şekilde de yönlendirilen ya da kablolu/kablosuz olarak birbirlerinden ayrılabilirlerdir.² Ancak, genel olarak UUV'ler kablo kontrollü ve kablo kontrolsüz olarak iki ana gruba ayrılabilir. Kablo kontrollü olanlar genellikle Uzaktan Kumandalı Su Altı Aracı (ROV (Remotely Operated Vehicle)), kablosuz otonom olarak kullanılanlar ise Otonom Su Altı Aracı (AUV (Autonomous Underwater Vehicle)) olarak adlandırılmaktadır. Günümüzde hem kablo kontrollü hem de kablosuz otonom olarak hareket edebilen melez UUV'lerin de kullanımı yaygınlaşmaktadır.³

İlk AUV Robert Whitehead tarafından 1866 yılında icat edilen "Torpedo" ile ilişkilendirilebilir. Whitehead'in torpidosu o zamanlarda saatte 26,5 knot hızla hareket edebilirken yaklaşık olarak 700 m. menzile erişebilmekteydi. Ancak, ilk gerçek AUV'nin geliştirilmesinin 1950'li yıllara dayandığı görülmektedir. 1950'li yıllarda su altından hızlı ve kusursuz oşinografik bilgi alma isteği bilim adamlarını bu konuda araştırmaya yönlendirmiş ve Washington Üniversitesi tarafından yapılan çalışmalar sonucunda ilk gerçek AUV olan kendi kendini sevk eden su altı arama aracı (Self Propelled Underwater Research Vehicle (SPURV-I)) geliştirilmiştir.⁴ O zamanlarda SPURV-I'in gövdesi alüminyumdan yapılmış olup, bir torpedo şeklindeki ve pervane yardımıyla su altında seyrediyordu. Bununla birlikte, SPURV-I akustik olarak da kontrol edilebilmekteydi. 1980'li yıllara gelindiğinde ise SPURV-I'nin bir üst modeli olan SPURV-II geliştirilmiştir. SPURV- II, SPURV-I'den farklı olarak daha fazla su altında kalabiliyor ve üzerinde değişik amaçlarla kullanılan çok sayıda sensör bulundurabiliyordu. SPURV-II ayrıca bir oşinografi gemisi üzerine monte edilmiş bilgisayar yardımıyla kontrol edilebilmekteydi.⁵

1980'li yılların ortasına gelindiğinde ise, yazılım ve mühendislik alanındaki gelişmelerin AUV (Advanced Underwater Vehicle)'ler de etkisi olmuş, daha küçük, az enerji harcayan kompleks bilgisayar sistemleri, AUV'lerin daha etkin bir şekilde kontrol edilmesine ve su altında daha hatasız seyir yapmasını sağlamıştır. Bu durum, AUV'lerden askeri amaçlar dışında, ticari ve bilimsel olmak üzere birçok alanda daha fazla faydalanılmaya başlanmasına sebep olmuştur. 1980 yılında "Kablosuz İnsansız Su Altı Teknolojisi" konusundaki ilk uluslararası toplantı Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Durham şehrinde icra edilmiş, bu toplantıya 24 bilim adamı ve teknolojik girişimci iştirak etmiştir. 1987 yılına gelindiğinde ise, bu toplantıya katılım 320 kişi, 100 şirket, 20 üniversite ve 20 federal ajansın katılımıyla, 9 ülkenin temsil edildiği bir oluşuma ulaşmıştır.⁶

1987 yılında dünya genelinde 6 adet operasyonel ve 15 adet yapım aşamasında olan prototip AUV bulunmaktaydı. Bu dönemde AUV, kablosuz (otonom) ROV olarak adlandırılmakta ve ABD ordusu tarafından AUV'ler, gelişmiş su altı aracı adı altında geliştirilmekteydi.⁷ Söz konusu tarihlere özellikle ABD'nin diğer ülkelerle kıyaslandığında AUV'ler üzerinde en yoğun araştırma yapan ülke olduğu görülmektedir. 1990'a gelindiğinde AUV'lerin operasyonel anlamda askeri amaçlarla kullanılmasına yönelik araştırmaların yoğunlaştığı göze çarpmaktadır.

1990'lar sonrası ise AUV'lerin kullanımının giderek arttığı ve su altında farklı görevlerin icrası maksadıyla yoğun olarak kullanılmaya başlandığı dönem olmuştur. 2000 yılından sonra ise, AUV'ler askeri amaçlar dışında ticari amaçlarla da yoğunlukla kullanılmaya başlanmış ve AUV'lerin üretimi ile pazarlanmasına yönelik birçok uluslararası şirket ortaya çıkmıştır. AUV'lerin günümüzde kullanım alanları genişlemekte olup, askeri amaçlar yanında, ticari ve bilimsel araştırmalara yönelik AUV'lerden yararlanma isteği gün

1 Yannick Allard ve Elisa Shahbazian, "Unmanned Underwater Vehicle (UUV) Information Study", Oodo Technologies, 2014, 1-64, s. 1.

2 Andrew H. Henderson, "The Legal Status Of Unmanned Undersea Vehicle", *Naval Law Review*, 2006, Sayı 53, 1-17, s. 1.

3 Güray Ali CANLI vd., "Dünyada ve Ülkemizde İnsansız Su Altı Araçları (ISAA-AUV & ROV) Tasarım ve Uygulamaları", *GİBD Dergisi*, 2014, Sayı 4, 43-75, s. 43.

4 Christopher Von Alt, "Autonomous Underwater Vehicles", *Woods Hole Oceanographic Institution*, 2013, 1-5, s. 2.

5 Salimzhan A. Gafurov ve Evgeniy V. Klochkov, "Autonomous Unmanned Underwater Vehicles Development Tendencies", *ScienceDirect*, Sayı 106, 2015, 141-146, s. 142.

6 D. Richard Blidberg, "The Development of Autonomous Underwater Vehicles (AUV); A Brief Summary, Autonomous Undersea Systems Institute", *WPressUTexas*, http://wpressutexas.net/cs378h/images/d/de/ICRA_01paper.pdf (Erişim Tarihi:03.02.2019).

7 Christopher Von Alt, *agm*, s. 2.



SPURV-I AUV

geçtikçe artmaktadır. AUV'ler günümüzde askeri olarak başta Mayın Karşı Tedbirleri (MKT) harekâtı olmak üzere oşinografi ve Denizaltı Savunma Harbi (DSH) harekâtlarında kullanılmakta olup, teknolojinin gelişmesi ile birlikte AUV'lerin kullanım alanlarının genişlemesi ve AUV'lerden yararlanma isteği pil ömrü ve su altı iletişimi gibi birçok teknik ve aşılması gereken problemi de beraberinde getirmiştir.⁸

İlk bilinen ROV "Poddle" adıyla Dimitri REBIKOFF adında bir Fransız mühendis tarafından 1953 yılında yapılmıştır. Ancak, ROV teknolojilerindeki esas gelişmeler ve ROV'un operasyonel olarak kullanımı ABD öncülüğünde gerçekleşmiştir. ABD Donanması'nın ROV teknolojisindeki araştırmaları sonucunda 1960 yılında Kablo-Kontrollü Su Altı Kurtarma Aracı (Cable-Controlled Underwater Recovery Vehicle (CURV)) oluşturulmuştur. Söz konusu araç, derin su kurtarma operasyonlarını ve deniz dibinden cisim çıkarılmasını kolaylaştırmıştır. CURV ile; 1966'da İspanya açıklarında gerçekleşen bir uçak kazasının ardından kaybolan atom bombası deniz altından çıkarılmış ve 1973 yılında İrlanda açıklarında



Çin Tarafından Geliştirilen Balığa Benzeyen AUV

batan denizaltı mürettebatı kurtarılmıştır. Bu operasyonlar, ROV'ların operasyonel anlamda ne kadar faydalı olabileceğine dair en önemli örneklerdir.⁹ CURV'ün başarısından sonra ABD Donanması, ROV endüstrisindeki ilerlemelerine devam ederek 1974 yılında 20 adet ROV'a sahip olmuştur.

Müteakip dönemde, ROV'lar askeri alanlar dışında ticari amaçlarla da üretilip kullanılmaya başlanmıştır. 1980'li yıllarda yaşanan petrol krizi ve ekonomik yavaşlama ROV'ların teknolojik gelişimini sekteye uğratsada, ROV'ların geliştirilmesine devam edilmiştir. 1982 yılına gelindiğinde dünya üzerinde çoğu ticari sahipliğinde olmak üzere 500, 1998'de ise 3000 ROV'un dünya üzerinde bulunduğu bilinmektedir.¹⁰ 2000'li yıllardan sonra ROV'ların geliştirilmesine devam edilmiş, 2009 yılına gelindiğinde ise Nereus adlı melez bir ROV (hem kablolu hem kablosuz çalışabilen) ilk defa Mariana Çukur'unda 10.902 m. derinliğe kadar dalabilmiştir.¹¹ Günümüzde petrol ve gaz endüstrisinde Kuzey Denizi, Arktik, Güney Çin Denizi, Batı Afrika, Hazar Denizi'ne kadar olan birçok bölgede yaklaşık 400 adet ROV'un çalıştığı bilinmektedir.¹² ROV'lar, hâlihazırda

8 D. Richard Blidberg, *agm*.

9 Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV's Brief History", http://www.rov.org/rov_history.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

10 The Mariners Museum and Park İnternet Sitesi, "ROV", <https://exploration.marinersmuseum.org/object/rov/> (Erişim Tarihi: 03.02.2019).

11 Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV Applications-Depth Of Operations", http://www.rov.org/rov_depth.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

12 Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV Applications-Locations Around The World", http://www.rov.org/rov_locations.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

başta petrol platformları olmak üzere ticari alanlarda ve askeri amaçlarla kullanılmakta olup, teknolojik gelişmeler sayesinde maliyet etkinliği artmış ve güvenlik ve bilim kuruluşları tarafından kullanılan bir araç durumuna gelmiştir.¹³

Günümüzde ROV'lar askeri amaçlar çerçevesinde; su altından bilgi toplama, askeri malzemenin aranması ve kurtarılması, mayın keşfi ve temizliği ile denizaltıdan personel vb. gibi görevlerde etkinlikle kullanılmaktadır. Özellikle denizaltıdan personel kurtarma harekâtında ROV'lar batmış durumda bulunan bir denizaltının su altı keşfi, denizaltıya imla ve egzoz hortumlarının takılması, acil yaşam destek paketlerinin gönderilmesi faaliyetlerini başarılı bir şekilde yapabilmekte ve bu sayede batmış durumda bulunan denizaltıdaki personelin kurtarılana kadar hayatını idame etmesini sağlamaktadır.

ROV'ların askeri amaçlarla yoğun olarak kullanıldığı diğer bir alan ise MKT harekâtıdır. ROV'lar, üzerinde bulunan sensörler ile bir mayının yerini tespit edebilmekte ve kameralar vasıtasıyla komuta kontrol merkezinden uzmanların mayını incelemesine yardımcı olabilmektedir. Bununla birlikte, üzerinde bulunan robotik kollarla gerektiğinde mayın kablosunu keserek ya da mayın üzerine yerleştirdiği şarj cihazı ile mayını imha ederek, insan hayatını tehlikeye atmadan mayını etkisiz hale getirebilmektedir.¹⁴

Günümüzde insansız sualtı araçlarının sivil, bilimsel ve askeri kullanım alanları gün geçtikçe gelişmekte olup, bu gelişim sürecinin önümüzdeki yıllarda katlanarak ilerleyeceği öngörülmektedir. Gelecekte insansız sualtı araçlarının, İstihbarat/Gözetleme/Keşif (İGK), MKT, DSH, kritik yük taşıma, bilgi harekâtı, önemli üs, liman yaklaşma sularında ve kritik bağlantı noktaları ile geçitlerde karakol icrası gibi askeri amaçlı görevlerde etkinlikle kullanılacağı değerlendirilmekte olup, söz konusu görevlere yönelik konseptler birçok devletin silahlı kuvvetlerinin gelecek projeksiyonunda yer almaktadır.

KAYNAKÇA

Makaleler

ALLARD Y. ve SHAHBAZIAN E., "Unmanned Underwater Vehicle (UUV) Information Study", Oodo Technologies, 2014.

CANLI G. A., İsmail Kurtuluşlu, M.Ozan Canlı, Özgür Selman Tuna, "Dünyada ve Ülkemizde İnsansız Sualtı Araçları (İSAA-AUV & ROV) Tasarım ve

Uygulamaları", GiBD Dergi, 2014, Sayı 4.

HENDERSON A.H., "The Legal Status Of Unmanned Undersea Vehicle", Naval Law Review, Sayı 53, 2006.

VON ALT C., "Autonomous Underwater Vehicles", Woods Hole Oceanographic Institution, 2013.

İnternet Siteleri

D. Richard Blidberg, "The Development of Autonomous Underwater Vehicles (AUV): A Brief Summary", Autonomous Undersea Systems Institute, WPressUTexas, http://wpressutexas.net/cs378h/images/d/de/ICRA_01paper.pdf (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV's Brief History", http://www.rov.org/rov_history.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV Applications-Depth Of Opertaions", http://www.rov.org/rov_depth.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV Applications-Locations Around The World", http://www.rov.org/rov_locations.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

The Mariners Museum and Park İnternet Sitesi, "ROV", <https://exploration.marinersmuseum.org/object/rov/> (Erişim Tarihi: 03.02.2019).

TR Teknoloji A.Ş İnternet Sayfası, "ROV Nedir?", <https://www.tr-teknoloji.com.tr/rov-nedir> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

TR Teknoloji A.Ş İnternet Sitesi, "ROV Nedir?", <https://www.tr-teknoloji.com.tr/rov-nedir> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Görseller

Chinese Academy Of Science İnternet Sitesi, "China's Self-developed AUV Probes into Waters on Plateau", http://english.cas.cn/newsroom/china_research/201811/t20181102_200846.shtml (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Naval Drones İnternet Sitesi, "Special Purpose Underwater Research Vehicle (SPURV)", <http://www.navaldrone.com/SPURV.html> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Cyberneticzoo İnternet Sayfası, "1965 - CURV Cable-controlled Underwater Recovery Vehicle", (Erişim Tarihi:03.02.2019).

https://www.google.com/search?q=insans%C4%B1z+su+alt%C4%B1+arast%C4%B1rmalar%C4%B1n%C4%B1n+tar%C4%B1h%C4%B1+gel%C4%B1s%C4%B1m%C4%B1&rlz=1C1CHBD_trTR854TR854&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKewiX4ejUIlYnjAhUR4KYKHtaYDnkQ_AUIECgB&biw=1YnjAhUR4KYKHtaYDnkQ_AUIECgB&biw=

¹³ Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV's Brief History", http://www.rov.org/rov_history.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

¹⁴ TR Teknoloji A.Ş İnternet Sayfası, "ROV Nedir?", <https://www.tr-teknoloji.com.tr/rov-nedir> (Erişim Tarihi:03.02.2019).



DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ

FAALİYETLERİ



KOMUTA VE KURMAY EĞİTİMİ KUZAY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ MÜŞAHEDE GEZİSİ (1-3 NİSAN 2019)

Deniz Harp Enstitüsü Komuta ve Kurmay Öğrenci Subayların, yavru vatan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde (KKTC) bulunan Türk Birlikleri'ni yerinde tanımalarını,

1974 Kıbrıs Barış Harekâtı hakkında yerinde incelemeler yapmalarını sağlamak ve KKTC'nin tarihi ve kültürel yerlerini ziyaret ederek bilgi ve görgü seviyelerini arttırmaları amacıyla, 1-3 Nisan 2019 tarihleri arasında aşağıda detayları belirtilen programa istinaden Girne, Lefkoşa ve Gazimağusa şehirlerinde müşahede gezisi icra edilmiştir

1'inci Gün (1 Nisan 2019) Gezi maksadıyla 1 Nisan 2019 tarihinde Yeşilköy Askeri Havalimanından C-160 tipi askeri uçak ile yaklaşık iki saat süren intikali müteakip, Ercan Havalimanı'na varılmıştır.

Öğle yemeğini müteakip, Şehit Deniz Binbaşı Metin SÜLÜŞ Kışlası'nda yer alan Destek Harekât Merkezi (DHM) ziyaret edilmiştir. Müşterek bir harekât merkezi olma özelliğini taşıyan DHM'de verilen tanıtıcı brifingde Komutanlığın imkân ve kabiliyetleri anlatılmıştır. Müteakiben, Kıbrıs Barış Harekâtı esnasında şehit olan Türk Silahlı Kuvvetleri personeli ile Kıbrıslı Türk Mücahitler anısına Türkiye Cumhuriyeti tarafından yaptırılan "Boğaz Şehitliği"ne intikal edilerek çelenk sunulmuştur.

Boğaz Şehitliği ziyareti ardından, KKTC'nin savunma gücünü oluşturan en önemli unsurlardan biri olan Güvenlik Kuvvetleri Komutanlığı ziyareti edilmiştir. 13 Şubat 1975 tarihinde Kıbrıs Türk Federe Devleti'nin kurulmasını müteakip, 1 Ağustos 1976'da kurulan Güvenlik Kuvvetleri Komutanlığı, kısa zamanda teşkilatlanmasını tamamlayarak, çağdaş ve düzenli bir kuvvet haline gelmiştir.

Güvenlik Kuvvetleri K.lığı ziyaretinin ardından, Türk Barış Kuvvetleri (KTBK) K.lığına intikal edilmiş, KTBK K.lığı brifing salonunda KTBK K.lığı ve bağlı birlikleri tanıtıcı brifing, Kıbrıs Adası'nın tarihi ile 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı ile ilgili detaylı bilgi verilmiştir.



Resim-1 :Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri (KTBK) K.lığı Ziyareti



Resim-2 :Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri (KTBK) K.lığı Ziyareti



Resim-3 :Karaođlanođlu Şehitliği Ziyareti



Resim-4 :Kolej Tepe Gezisi



Resim-5 : Sn.Rauf Raif DENKTAŞ Anıt Mezarı Ziyareti



Resim-5 :Büyük Han Ziyareti

2'nci Gün (2 Nisan 2019)

İkinci gün faaliyetlerine "Karaođlanođlu Şehitliği"nin ziyareti ile başlanmıştır. Şehitlik ziyareti ardından, Kıbrıs Barış Harekâtında çıkarma birliklerinin adaya ilk ayak bastıkları nokta olan Yavuz Plajı'na gidilerek, çıkarma plajı ve çıkarma harekâtı hakkında bilgi alınmış, ardından Girne'de konuşlu KKTC Sahil Güvenlik K.luğına intikal edilerek, bağlısı gemiler ziyaret edilmiş ve gemi personelinden bilgi alınmıştır.

Gezi faaliyetinin bir sonraki kısmında, 19 Şubat 1959 tarihinde Türkiye-Kıbrıs-Yunanistan arasında yapılan ittifak anlaşması sonrasında, 16 Ağustos 1960 tarihinde 950 kişilik Yunan Kontenjan Alayı'na (YKA) karargâh binası olarak tahsis edilen ve Kolej Tepe'de bulunan "Kolej Binası" gezilmiştir

Kolej Tepe ziyaretinin ardından, Kıbrıs Türklerinin Milli Mücadele Kahramanı olan hayatını Kıbrıs Türkleri'nin varlığını korumaya adanmış büyük devlet adamı Sn.Dr.Fazıl KÜÇÜK'ün ve KKTC'nin Kurucu Cumhurbaşkanı Sn.Rauf Raif DENKTAŞ'ın Anıt Mezarı ziyaret edilmiştir.

Anıt mezar ziyaretini müteakip, 1966 yılında müzeye dönüştürülen "Barbarlık Müzesi", hitamında, Lefkoşa şehir merkezindeki tarihî ve kültürel yapılardan Selimiye Cami, Büyük Han ve Lokmacı Kapısı rehber personel eşliğinde gezilmiştir.

3'üncü Gün (3 Nisan 2019)

Kantara Deniz Gözetleme Karakol K.luğı ziyareti ile üçüncü gün faaliyetlerine başlanmıştır. Birliđin imkân ve kabiliyetlerine yönelik brifing alınmıştır.

Müteakiben, "Muratağa, Atlılar, Sandallar Şehitliği" ziyaret edilmiş, şehitlik ve şehitlere ait eşyaların sergilendiği müze gezilmiştir.

Öğleden sonra, Kapalı Maraş Bölgesi ve Gazimağusa Deniz Komutanlığı'na ziyareti gerçekleştirilmiştir

Gazimağusa'da, Lala Mustafa Paşa Camii, Surlariçi Bölgesi ve Namık Kemal Zindanı rehber eşliğinde gezilmiştir. Son ziyaretimiz, Sahil Güvenlik Gazimağusa Grup K.luğına yapılmış ve Ercan Havalimanı'na intikal edilerek askerî uçakla Türkiye'ye geri intikal edilmiştir.



Resim-6 :Gazimağusa Deniz K.İtji Ziyareti



Resim-7 :Muratağa, Atlılar, Sandallar Şehitliği Ziyareti

KOMUTA VE KURMAY EĞİTİMİ İLE KARARGAH SUBAYLIĞI EĞİTİMİ (4'ÜNCÜ DÖNEM) YURTIÇİ İNCELEME VE TETKİK GEZİSİ (15-22 NİSAN 2019)



Resim-1 :Büyük Taarruz Karargâhı (Atatürk Evi)



Resim-2 :Amfibi Deniz Piyade Tugay Komutanlığı



Resim-3 :Çiğli 2'nci Ana Jet Üs Komutanlığı

1. Gün (15 Nisan 2019 Afyon)

Öğleden sonra; Afyon Etnografya gezilmiş ardından havaalanına intikal edilerek bir saatlik uçak yolculuğu sonrasında Çiğli/İzmir'e varılmıştır. Çiğli'den de kara yolu ile Foça Deniz Üssü'ne intikal edilerek, bizlere ev sahipliği yapacak olan TCG İskenderun gemisine yerleşmiştir.

2. Gün (16 Nisan 2019 Foça-İzmir)

Amfibi Görev Grup Komutanlığını tanıtıcı brifing ile ikinci gün faaliyetleri başlamış, TCG Ç-151 ve TCG Ç-152 gemilerini ziyaret edilmiş,. Ardından, Amfibi Deniz Piyade Tugay Komutanlığı imkân ve kabiliyetleri hakkında bilgi alınmıştır

3. Gün (17 Nisan 2019 Foça-İzmir)

3'üncü gün faaliyetleri, Güney Deniz Saha Komutanlığı ile Gözetleme Koordinasyon Merkezi Komutanlığının ziyareti ile başlamış, ardından Çiğli 2'nci Ana Jet Üs Komutanlığına intikal edilerek, birlik imkân kabiliyetleri bilgi alınmıştır.

4. Gün (18 Nisan 2019 Foça-Aksaz İntikal Seyri)

Seyir süresince; sabah 09.00-12.00 saatleri arasında Komuta Kurmay öğrenci subaylar, "Deniz Harekât Planlaması" dersi ara sınavına, 14.00-15.20 saatleri arasında da KARSU kursiyer subaylar "Liderlik" dersi final sınavına iştirak etmiştir. Aynı gün 17.30 itibarıyla, donanmamızın ikinci büyük üssü olan Aksaz limanına aborda olduk.

5. Gün (19 Nisan 2019 Aksaz)

Sabah Güney Görev Grup Komutanlığı karargâhında, Komutanlığın imkân ve kabiliyetlerini tanıtıcı brifinge iştirak ettikten sonra, limanda bulunan TCG Giresun firkateynini ziyaret edilerek, Aksaz Deniz Üs Komutanlığını tanıtıcı

brifingi alınmıştır. Brifingin ardından Dalaman Deniz Hava Üs Komutanlığına intikal edilmiş, Üs Komutanlığını tanıtıcı brifingin ardından, burada bulunan helikopterler, uçaklar ve özellikle İHA'lar hakkında bilgi alınmıştır. Dalaman'daki incelemelerimizi tamamladıktan sonra, TCG İskenderun'a intikal edilmiş, Aynı akşam saat 19.00'da Aksaz'dan Antalya limanına ileri harekete geçilmiştir.

6. Gün (20 Nisan 2019 Antalya-Aksaz İntikal Seyri/Antalya)

Yaklaşık 12 saat süren seyrin ardından sabah 09.15 itibariyle Antalya limanına aborda olunmuştur. Programımız, Antalya müzesinin gezilmesi ile başlamış, Side Antik Kentinin ardından, Manavgat Şelalesinin gezilmesi ile son bulmuştur.

7. Gün (21 Nisan 2019 Antalya)

Antalya'daki ikinci gün programında Phaselis Antik Kenti gezisi yapılmış ardından serbest zaman verilmiştir.

8. Gün (22 Nisan 2019 Isparta)

Bir hafta boyunca bizlere ev sahipliği yapan, TCG İskenderun'dan ayrıldıktan sonra yaklaşık üç saat süren otobüs yolculuğunun ardından Eğirdir Dağ Komando Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı'na intikal edilmiş, tanıtıcı brifinge iştirak ettikten sonra, Birlik personeli tarafından Fiziki, Psikolojik ve Dayanıklılık Testi Parkurunda icra edilen gösteriler izlenmiş ve Eğirdir Dağ Komando Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı ayrılarak İstanbul'a geri intikal etmek amacıyla Isparta Havalimanına intikal edilmiştir.



Resim-4 :Dalaman Deniz Hava Üs Komutanlığı



Resim-5 :Antalya Müzesi



Resim-5 :Eğirdir Karaburun Özel Engel Parkuru

MİLLİ SAVUNMA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜK KONFERANSLARI



Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar GÜLER tarafından “Türk Silahlı Kuvvetlerinin Misyonu ve Vizyonu” konulu Rektörlük konferansı 26 Nisan 2019 tarihinde verilmiştir.



MİLLİ SAVUNMA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜK KONFERANSLARI



Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Ümit DÜNDAR Tarafından "Kara Kuvvetleri Komutanlığının Misyonu, Vizyonu ve Modernizasyon Projeleri, İcra Edilen Harekatlar ve Karargah Subayında Olması Gereken Nitelikler" konulu Rektörlük konferansı 01 Temmuz 2019 tarihinde verilmiştir.

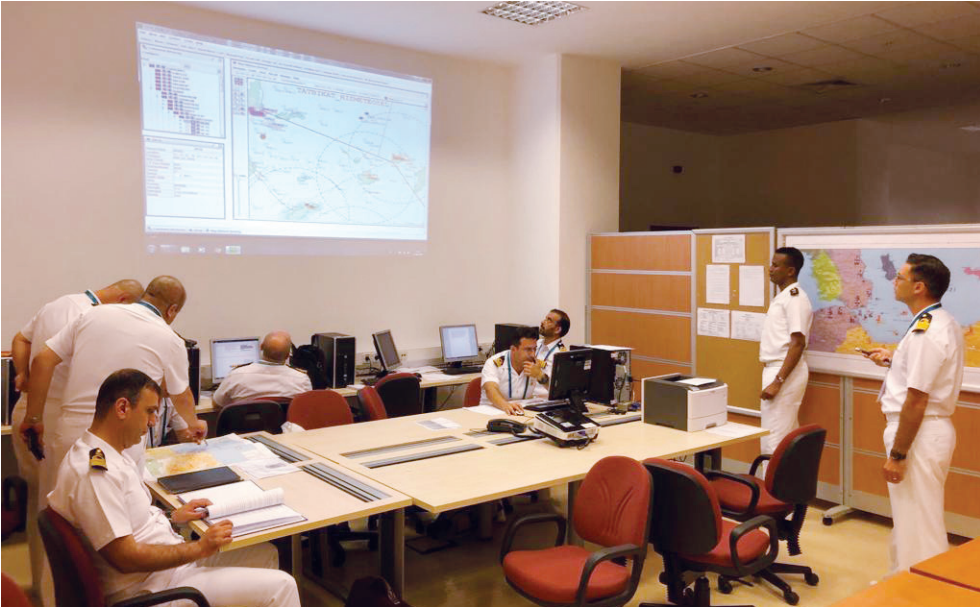


Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Hasan KÜÇÜKAKYÜZ Tarafından "Hava Kuvvetleri Komutanlığının Bilgi ve tecrübelerinin personele aktarılması" konulu Rektörlük konferansı 02 Temmuz 2019 tarihinde verilmiştir.

HARP ENSTİTÜLERİ HARP OYUNU-2019 (12-21 HAZİRAN 2019)



Komuta ve Kurmay eğitimi ile Karargah Subaylığı eğitimi alan öğrenci subaylar 12-21 Haziran 2019 Tarihleri arasında Atatürk Harp Oyunu ve Kültür Merkezinde Harp Enstitüleri Harp Oyunu-2019'u icra etmişlerdir.



HARP ENSTİTÜLERİ HARP OYUNU-2019 (12-21 HAZİRAN 2019)



Harp Oyunu kapsamında öğrenci subaylar Tatbikat Kontrol Merkezi, Hakem ve Oyuncu Karargahlarında görev yapmışlardır.



**KOMUTA VE KURMAY EĞİTİMİ ALAN MİSAFİR ASKERİ PERSONEL İLE KUVVET HARP ENSTİTÜSÜ
KARARGAH SUBAYLIĞI EĞİTİMİ MEZUNİYET TÖRENİ**

(28 HAZİRAN 2019)



MÜŞTEREK HARP ENSTİTÜSÜ VE KUVVET HARP ENSTİTÜLERİ KOMUTA KURMAY EĞİTİMİ MEZUNİYET TÖRENİ

(05 TEMMUZ 2019)



**DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ PERSONELİ VE
4'ÜNCÜ DÖNEM KARAGAH SUBAYLIĞI EĞİTİMİ MEZUNU ÖĞRENCİ SUBAYLAR**

