T.C.
TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

YENİ ENERJİ HAVZALARININ ORTAYA ÇIKMASININ KUZEY KUTBU ARKTİKA JEOPOLİTİK KONUMUNA ETKİLERİ

ONUR LİMON

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. HASAN BERKE DİLAN

EDİRNE 2020

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI
DOĞRULUK BEYANI

Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında, tüm verilerin bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini, kullanılan verilerde tahrifat yapılmadığını, tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını, kullanılan tüm literatür bilgilerinin bilimsel normlara uygun bir şekilde kaynak gösterilerek ilgili tezde yer aldığını ve bu tezin tamamı ya da herhangi bir bölümünün daha önceden Trakya Üniversitesi ya da farklı bir üniversitede tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

07/07/2020



Onur LİMON

Tezin Adı: Yeni Enerji Havzalarının Ortaya Çıkmasının Kuzey Kutbu Arktika Jeopolitik Konumuna Etkileri
Hazırlayan: Onur LİMON

ÖZET

Bir dönemin değersiz bölgesi Arktika, zaman, mekân ve kuvvet ilişkisi bakımından *"Karar Alanı", "Kalpgâh"*ın güvenli sınırları ve günümüzde *"Yüksek Kuzey"* ve *"Kutup Çağı"* kavramlarıyla adlandırılmıştır. Bir ölçüde geçmişin sırlarını geleceğin ümitlerini barındırmaktadır. Bugün, Arktika ve dünyanın geri kalanı arasındaki çizgi ortadan kalkmakta, uzun zamandır ulusal ve uluslararası alanda olayların dış çevresinde yer alan bölge, bu konumunun sürdürülebilirliğini kaybetmektedir. Küresel enerji sisteminde benzersiz bir konumu olan Arktika, sadece küresel enerji sistemine fosil yakıtların tüketimi ve ihracatı noktasında katkı sağlamamakta, aynı zamanda küresel fosil yakıt kullanımının yarattığı sonuçlara da büyük ölçüde katlanmak durumundadır. Geçmişten günümüze madencilik, balıkçılık ve yenilenebilir enerji gibi önemli kaynak potansiyeli özelliğini koruyan Arktika, küresel iklim değişikliğinin etkisiyle bugün ve gelecek açısından değerlendirildiğinde dünyanın en yeni enerji havzalarının ve kaynaklarının ortaya çıkmaya başladığı bir bölge olma vasfı göstermektedir. Günümüze kadar Arktika'daki enerji kaynakları 19'uncu yüzyılın sonları ve 20'inci yüzyılın ortalarından itibaren kısıtlı ölçülerde Arktika Devletleri'nce araştırılmış olsa da devletler geçmişte bu kaynaklara ne bugün olduğu kadar erişebilme yetkinliğine ulaşabilmiş, ne de Arktika bugün olduğu kadar küresel ilgi odağı olabilmiştir. Arktika'nın jeopolitik anlamda geleceğinin nasıl olacağı sorusunun basit ve belirli bir cevabını vermek güç ve bir o kadar da karmaşık olabilir. Ancak bölgeyi etkileme potansiyeline sahip aktörleri belirlemek zor değildir. Bu bağlamda; Arktika Devletleri'nin tamamı başta olmak üzere Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya ve Singapur ile AB ve NATO'nun sahip olduğu yeterlilik ve yetkinlik Arktika'nın jeopolitik geleceğini etkileme potansiyeli göstermektedir. Şüphesiz, Türkiye'nin Arktika'nın değişen jeopolitiğinde bir yeri olabilir. Ancak bu yerin neresi olduğunu belirlemek en başta Türkiye'nin kendisine bağlı olacaktır. Bu çalışma, Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzaları ve deniz geçiş yolarının Arktika'yı dünyanın jeopolitik ağırlık merkezlerinden biri haline getirdiğini göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Arktika, Arktika Devletleri, Enerji, İklim Değişikliği, Jeopolitik.

Name of Thesis: The Effects of the Emergence of New Energy Basins on the Arctic Geopolitical Location
Prepared by: Onur LİMON

ABSTRACT

The unworthy region of an era, the Arctic, is named with *"Decision Area",* safe limits of *"Heartland"* and today *"High North"* and *"Polar Age"* concepts in terms of its relationship with time, space and power. It harbors the secrets of history and the hopes for the future to a certain extent. Today, the line between the Arctic and the rest of the world has disappeared, and the Arctic, which has long been on the periphery of events both nationally and Internationally, loses the sustainability of its position. The Arctic, which has a unique position in the global energy system, not only contributes to the global energy system in terms of consumption and export of fossil fuels but also has to endure the consequences of global fossil fuel use considerably. Maintaining its important resource potentials such as mining, fishing and renewable energy from the past to the present, the Arctic is a region in which the world's newest energy basins and resources have begun to emerge as a result of global climate change when viewed in terms of the present and the future. Although the sources of energy in the Arctic have been explored to a limited extent by the Arctic States since the late 19th and mid-20th centuries, states have not been able to access these resources as much as they are today, and the Arctic has never been this much of a global focus of interest until these days. Giving a simple and specific answer to the question of what the future of the Arctic will be in the geopolitical sense can be difficult and complex. However, it is not difficult to identify the actors with the potential to influence the region. In this context, the competence and sufficiency of the Asian countries of China, South Korea, India, Japan, and Singapore, as well as the EU and NATO, and particularly the Arctic States, have the potential to affect the geopolitical future of the Arctic. There is no doubt that Turkey has a place in the changing geopolitics of the Arctic. However, determining where and what this place is will primarily depend on Turkey itself. This study shows that the new energy basins and maritime crossings in the Arctic have made the Arctic one of the world's geopolitical centers of gravity.

Keywords: the Arctic, Arctic States, Climate Change, Energy, Geopolitics.

ÖNSÖZ

Arktika; Dünya'nın kuzeyi, son sınır, buzla kaplı devasa bir alan ve bir ölçüde geçmişin sırlarını geleceğin ümitlerini barındıran bir coğrafyadır. Küresel iklim değişikliğine bağlı olarak, bugün geçmişte hiç olmadığı kadar büyük bir değişim ve dönüşüm geçiren Arktika'da bu değişim ve dönüşümün ortaya çıkardığı yeni enerji havzaları, deniz geçiş yolları ve diğer yeni fırsatlar, zorluklar, iş birliği, sorun ve anlaşmazlıklar, Arktika'nın jeopolitik değerini ve duyarlılığını zaman, mekân ve kuvvet ölçeğinde yeniden değerlendirmeyi zorunlu kılmaktadır. Bu zorunluluğun bir tezahürü olarak bu çalışmada Arktika; yeni enerji havzaları özelinde daha önceki jeopolitik teorilere, bölge ve bölge dışı aktörlerin strateji ve politikalarına göre küresel iklim değişikliği, fırsatlar, zorluklar ve sorunlar üzerinden değerlendirilmiştir. Daha önceki çalışmalar Arktika jeopolitiğini anlatırken, bu çalışma kapsamlı bir Arktika jeopolitik değerlendirmesi sunmaktadır.

Çalışma, başlangıç ve gelinen son nokta anlamında birçok zorluğu ve sorunları aşarak ortaya çıkmıştır. Çalışmanın hazırlanması aşamasında Arktika ile ilgili olarak Türkiye Cumhuriyeti'nin köklü ve önemli kurumları Dışişleri Bakanlığı, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na Türkiye ve Arktika hakkında yönelttiğim araştırma sorularından bazılarına gerekli ve yeterli cevapları alamadığımı, bazı sorularımın ise tamamen göz ardı edildiğini burada belirtmek isterim. Türkiye'yi Arktika'da doğrudan ilgilendiren Svalbard Antlaşması ve Arktika Konseyi gözlemci üyelik süreci ile Kuzeybatı Geçidi, Kuzey Deniz Rotası ve yeni enerji havzaları gibi potansiyel ilgi alanlarına yönelik Arktika Devletleri'ndeki Türkiye Cumhuriyeti Büyükelçilikleri'ne elektronik posta yoluyla yönelttiğim sorulara Kanada ve Danimarka Büyükelçiliği dışındaki dış temsilciliklerinin cevap vermediğini, telefonla iletişime geçme girişimimin de yanıtsız kaldığını, ayrıca konuyla ilgili olarak Dışişleri Bakanlığı nezdinde yaptığım girişimlerin muhatap bulma noktasında sonuçsuz ve cevapsız kaldığını belirtmem gerekir.

Karşılaşılan zorlukların ve sorunların aşılarak ihtiyaç duyulan verilerin toplanmasında çok aşamalı bir çalışma gerçekleştirebilmek amacıyla saha çalışması yapmaya karar verdim. Saha çalışması için 26-28 Şubat 2020 tarihleri arasında

Norveç'in başkenti Oslo'ya gittim. Oslo'da Norveç'in Kutup çalışmaları ile ilgili müzelerden kaynak temin ettim. Böylece tarihsel bir yolculuğa tanıklık etmeye başladım. 28 Şubat-03 Mart 2020 tarihleri arasında ise hava yolunu kullanarak insanlığın en kuzeydeki yerleşim yeri olan Longyearbyen'e (Svalbard Takımadaları) geçtim. Burada Svalbard Takımadaları, Svalbard Antlaşması, Küresel Tohum Sığınağı ve orada yaşayan insanların yaşamlarına ilişkin gözlemlerde bulunabildim. Gözlemlerim sonucunda; Arktika'nın dünyanın geri kalanından iki kat, Svalbard'ın ise beş kat daha fazla ısındığını bir kenara bırakacak olursam, ölmenin ve bir rehber eşliği olmadan silahsız dolaşmanın yasak olduğu, kutup ayılarının toplam sayısının en az 40 farklı ülkeden 2.500 civarında insanın yaşadığı ada nüfusundan fazla olduğu dikkatimi çekti. 2020 yılı aynı zamanda Svalbard Antlaşması'nın 100'üncü yılı olması nedeniyle insanların heyecanlı, mutlu, umutlu, her şeye rağmen (özellikle Rusya'ya rağmen) Svalbard Antlaşma'nın sürdürülebilir olduğunu düşünürken, Norveç'in Antlaşma'nın şartlarını yerine getirdiğini değerlendirmekte olduklarının farkına vardım. Çoğunluğu Çinli olmakla birlikte yazın günde yaklaşık dört bin civarında turistin geldiği Svalbard'da, bazen bir bardak kahve için yarım saat beklemek gerektiğini, ölmek dışında doğmanın yasak olduğunu burada anladım. Arjantin'den Filipinler'e kadar farklı birçok milletten insanın bulunduğu Svalbard'ı çok sayıda Türk turistin ziyaret etmiş olmasına karşın çalışan bir Türk'ün olmayışına, Svalbard Antlaşması'na taraf olmayan Türkiye'ye şaşırdığım kadar buna da şaşırdığımı kolaylıkla söyleyebilirim. Hollandalı kâşif Barents'in zorlu yolculuğuna kendi ismiyle anılan Barents Kampına tanıklık ettim. Ren geyiklerinin ve kutup ayılarının özgürce sokakta gezdiği bir ortamda, Küresel Tohum Sığınağı'na verilen tohumların tüm insanlığın kullanımına (bu çalışmada aksi belirtilmiştir) açık olduğuna inanan insanlar çoğunlukta olduğunu söyleyebilirim. Çekmiş olduğum belgesel niteliğindeki fotoğraflar tezin ilerleyen sayfalarında bulunmaktadır. Küresel Tohum Sığınağı'na gönderilen sandıklar, kutular vb. yalnızca ilgili ülkeler tarafından açılabilmektedir. Permafrost üzerinde yükselen evler, kapatılan kömür madenleri, yıllardır sonuçsuz kalan petrol ve doğal gaz keşifleri, Svalbard'da yaşayan insanları az sayıda balıkçılığa ve turizme bağlarken, küresel iklim değişikliği ve doğal yaşamın sürdürülebilirliğinin herkesin ortak kaygısı haline gelmiş olduğunun farkına vardım. Bu coğrafyada yaşayan insanların kendi milliyetlerinden öte bir dünya vatandaşı kimliğine sahip olduklarını rahatlıkla

söyleyebilirim. Gözlemlerim bilinenin aksine Svalbard Takımadaları'nın Norveç egemenliğinden çok daha fazla kuzey ışıklarına, kutup ayılarına, fok balıklarına, ren geyiklerine vb. ait olduğunu doğrulamaktadır. Bu bağlamda Dünya'nın bu kısmına kendini ait hissetmeyenlerin Svalbard'a uygun olup olmadıklarını düşünmelerini kolaylıkla tavsiye edebilirim.

Saha çalışması dışında bu çalışmanın hazırlanması süresince karşılaşılan zorlukların aşılmasında beni destekleyen, yardımcı olan, motive eden ve çalışmamın son halini almasını sağlayan isimleri burada belirtmeyi bir borç olarak addediyorum. Bu bağlamda; Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi/Acil Yardım ve Afet Yönetimi öğretim üyesi olan Dr. Ebru Caymaz, küresel iklim değişikliğinin Grönland'daki yerli halkın yaşamlarına etkisi, ABD'nin Grönland'ı satın alma isteğine karşı yerli halkın yaklaşımları, gelecekte bağımsız bir Grönland olup olamayacağına ilişkin sorularıma içtenlikle verdiği cevapların sahadaki gerçekliğin aktarılmasına katkı sağlamıştır. Kendisine ne kadar teşekkür etsem azdır. Arktika ile ilgili olarak benim alternatif bilimsel yayınlara, kitap, kaynak ve makalelere ulaşım ve erişimimde kolaylık sağlayan ve beni yönlendiren Fridtjof Nansen Enstitüsü'nden Prof.Dr. Arild Moe ve Araştırma Görevlisi Svein V. Rottem'e, Çin'in Arktika politikası ile ilgili olarak görüşlerini benimle paylaşan Atılım Üniversitesi'nden Dr. Nilgün Eliküçük Yıldırım'a, Türkiye'nin kutup araştırmaları hakkında beni bilgilendiren İTÜ PolReC Müdürü Doç.Dr. Burcu Özsoy Çiçek'e ve Arktika Konseyi, Arktika'daki yeni enerji havzaları ve Türkiye'nin Arktika politikası ile ilgili sorularımı içtenlikle yanıtlayan Prof.Dr. Heather Exner-Pirot'a teşekkür ederim. Bu çalışmanın başlangıcından itibaren, çalışmanın içeriğinin zenginleşmesine ve katkılarıyla daha nitelikli hale gelmesinde beni destekleyen ve motive eden sayın jüri üyelerim; Doç.Dr. Cemile Arıkoğlu Ündücü ve Doç.Dr. İbrahim Kâmil hocalarıma ne kadar teşekkür etsem azdır. Doktora eğitimim boyunca, beni kutup araştırmalarına ve Arktika'ya yönlendiren, tez konusunun seçiminden, içeriğine ve şekillenmesinden tamamlanmasına kadar, zor ve yoğun ama bir o kadar keyifli bu süreçte beni sürekli yönlendiren, destekleyen, motive eden ve birçok açıdan hayata bakışımı değiştiren sayın Prof.Dr. Hasan Berke Dilan hocama şükranlarımı sunuyorum. Açıkçası kendisi olmasaydı bu tez de olmazdı. Son olarak; çalışmanın düzenlenmesine katkı sunan Özgür Demirayak ve Şaban

Helvacıoğlu ile Türk Silahlı Kuvvetleri'nde görev yapmam nedeniyle, görevimin yoğunluğuna bakmaksızın bana çalışmalarımda her türlü kolaylığı sağlayan sayın komutanım Tuğgeneral Emre Tayanç'a ne kadar teşekkür etsem azdır. Elbette canım annem, babam, abim ve öğretmenim Nurten Dirikan'ın çalışmalarım boyunca bana verdikleri manevi destek tarif edilemez.

İÇİNDEKİLER

ÖZET..... i
ABSTRACT.....ii
ÖNSÖZ……..... iii
İÇİNDEKİLER.....vii
FOTOĞRAFLAR..... xi
GRAFİKLER…..... xii
HARİTALAR.....xiii
ŞEKİLLER.....xiv
TABLOLAR.....xvii
KISALTMALAR.....xviii
GİRİŞ…..... 1
A. Analitik Yapı…..... 4
B. Yazın…..... 8
C. Yöntem…..... 23
Ç. Amaç…..... 27
D. Önem……..... 27
E. Sınırlılıklar……..... 28
F. Kavramlar…..... 30
G. Kuramsal Çerçeve…..... 34
G.1 Jeopolitik Teori……..... 35
G.1.1 Kara Hâkimiyet Teorisi..... 52
G.1.2 Deniz Hâkimiyet Teorisi..... 58
G.1.3 Hava Hâkimiyet Teorisi.....64
G.1.4 Uzay hâkimiyet Teorisi.....70
BİRİNCİ BÖLÜM..... 85
1. ARKTİKA BÖLGESİ..... 85
1.1 Arktika'nın Tanımlanması..... 85
1.2 Arktika'nın Tarihsel Geçmişi: Keşifler Çağı'ndan Arktika Çağı'na..... 94
1.3 Coğrafî Konum, Coğrafî Özellikler, Coğrafî Bütünlük ve Sınırlar..... 121
1.4 Saha ve Stratejik Kaynaklar.....155

1.5 Arktika'ya Hukukî Bakış.....166
1.5.1 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.....167
1.5.2 Arktika Konseyi 182
1.5.3 Svalbard Antlaşması.....196
İKİNCİ BÖLÜM..... 207
2. KÜRESEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ, ARKTİKA VE YENİ ENERJİ HAVZALARI…..... 207
2.1 İklim Değişikliğinin Arktika'ya Etkileri: Geçmiş, Şimdi ve Gelecek..... 207
2.1.1 Arktika ve Paris İklim Antlaşması……..……..... 232
2.1.2 Arktika Okyanusu ve Eriyen Buzullar…….....238
2.1.3 Çevresel Etkiler, İnsan ve Sınırlar..... 255
2.2 Küresel Enerjinin Genel Görünümü…..…… 273
2.2.1 Fosil Yakıtların Coğrafî Dağılımı……..... 290
2.2.2 Küresel Enerji Arzı ve Bölgelere Göre Dağılımı…… 302
2.2.3 Küresel Enerji Üretimi ve Bölgelere Göre Dağılımı……..……..… 305
2.2.4 Küresel Enerji Tüketimi ve Bölgelere Göre Dağılımı……. 307
2.2.5 Arktika Devletleri, Arktika Konseyi ve Türkiye…….……..…… 310
2.2.6 Küresel Enerji Yatırımları, Kaynakların Dağılımı ve Arktika……. 315
2.2.7 Jeopolitik Açıdan Önemli Stratejik Suyolları, Boğazlar ve Kanallar..… 325
2.3 Arktika'daki Yeni Enerji Havzaları ve Potansiyeli 344
2.3.1 A5 Devletleri'nin Girişimleri ve Yeni Enerji Havzaları…….. 358
2.3.1.1 Amerika Birleşik Devletleri…..... 362
2.3.1.2 Danimarka …..... 373
2.3.1.3 Kanada…..... 380
2.3.1.4 Norveç …..... 388
2.3.1.5 Rusya Federasyonu 397
2.4 Ortaya Çıkan Zorluklar…….. 417
2.4.1 Siyasî, Mevsimsel ve Çevresel Zorluklar …..... 418
2.4.2 Teknolojik Zorluklar.....422
2.4.3 Ulaşım ve Taşımacılıkla İlgili Zorluklar……..... 425
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM….... 433
3. ARKTİKA'DA SORUNLAR VE ANLAŞMAZLIKLAR……. 433

3.1 Arktika Konseyi ve A5 Devletleri: Rekabet ve Tamamlayıcılık……..…433
3.2 Yerli Halklar…… 436
3.3 Deniz Yetki Alanlarından Doğan Sorun ve Anlaşmazlıklar…… 444
3.3.1 Kuzeybatı Geçidi…….. 444
3.3.2 Kuzey Deniz Rotası…… 451
3.3.3 Barents Denizi …..... 457
3.3.4 Beaufort Denizi…..464
3.3.5 Bering Denizi…..468
3.3.6 Arktika Okyanusu Deniz Tabanındaki Sorun ve Anlaşmazlıklar…...….473
3.3.6.1 Lomonosov Sırtı…..…… 475
3.3.6.2 Alpha-Mendeleyev Sırtı…..479
3.4 Svalbard Takımadaları…….....481
3.5 Hans Adası…..485
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....491
4. BÖLGE VE BÖLGE DIŞI AKTÖRLERİN ARKTİKA STRATEJİLERİ VE POLİTİKALARI..... 491
4.1 Bölge Devletlerinin Arktika Politikaları…..... 493
4.1.1 Amerika Birleşik Devletleri…..... 493
4.1.2 Danimarka…..... 512
4.1.3 Kanada …..... 522
4.1.4 Norveç …..... 534
4.1.5 Rusya Federasyonu …..... 544
4.1.6 Finlandiya…..... 569
4.1.7 İsveç…..... 580
4.1.8 İzlanda…..... 586
4.2 Bölge Dışı Aktörlerin Arktika Politikaları…..... 590
4.2.1 Çin..... 590
4.2.2 Güney Kore …..... 627
4.2.3 Hindistan..... 640
4.2.4 Japonya…..... 648
4.2.5 Singapur..... 660
4.2.6 Avrupa Birliği (AB)…..... 667

4.2.7 Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO)..... 680
4.3 Türkiye'nin Arktika Politikası Geçmiş, Şimdi ve Gelecek 692
4.3.1 Arktika Konseyi: Türkiye'nin Unutulan Gözlemci Üyelik Başvurusu… 695
4.3.2 Svalbard Antlaşması, Küresel Tohum Sığınağı ve Türkiye……..…….. 700
4.3.3 Türkiye İçin Arktika Stratejisi……. 706
SONUÇ VE ÖNERİLER…..... 711
KAYNAKLAR..... 762
Kitaplar…… 762
Dergiler, Makaleler ve Raporlar……. 768
Gazeteler ve Resmi İnternet Erişimleri……..…… 820
Antlaşmalar ve Belgeler……..... 868
Görüşmeler..... 875

FOTOGRAFLAR

Fotoğraf 1: Fram Gemisi 110
Fotoğraf 2: Svalbard Antlaşması'nın İmzalanması 199
Fotoğraf 3: Longyearbyen 202
Fotoğraf 4: Kar ve Buz Üzerindeki Siyah Karbon 222
Fotoğraf 5: Kangerlussuaq'da Eriyen Buzlar 248
Fotoğraf 6: Grönland Buz Örtüsünde Yaşanan Erime 249
Fotoğraf 7: Shishmaref'te Bir Bina ve Kivalina Yerleşim Yeri 261
Fotoğraf 8: Rusya'da Permafrost Çözülmeden Etkilenen Bazı Şehirler 262
Fotoğraf 9: Alaska Boru Hattı 264
Fotoğraf 10: Nyhamna İşleme Tesisi 393
Fotoğraf 11: Vankor Petrol Üretim Sahası 402
Fotoğraf 12: Bovanenkovo Sahası 404
Fotoğraf 13: Prirazlomnoye Petrol Sahasındaki Petrol Üretim Platformu 407
Fotoğraf 14: Arktika'da Ulaşım ve Taşımacılıkla İlgili Zorluklar 425
Fotoğraf 15: Arktika'daki Yerli Halklar ve Çevre 438
Fotoğraf 16: Hans Adası ve Viski Savaşları 489
Fotoğraf 17: Alexandra Land Adası'nda Bir Buz Mağarası 553
Fotoğraf 18: Nagurskoye Hava Üssü 562
Fotoğraf 19: Kotelny Adası'ndaki Temp Hava Üssü 563
Fotoğraf 20: Yamal LNG ve Sabetta Limanı 568
Fotoğraf 21: Finlandiya'nın Arktika Koridoru 574
Fotoğraf 22: Hindu Kuş Himalaya Dağ Sinsilesi 595
Fotoğraf 23: Halogaland Köprüsü 615
Fotoğraf 24: Alaska LNG Projesi 621
Fotoğraf 25: NATO'nun Norveç'teki Juncture Tatbikatı 689
Fotoğraf 26: Arktika Konseyi Toplantısı 697
Fotoğraf 27: Küresel Tohum Sığınağı 704

GRAFİKLER

Grafik 1: Arktika Devletleri'nin Metan Emisyon Görünümü 220
Grafik 2: Arktika Devletleri'nin Siyah Karbon Emisyon Görünümü 221
Grafik 3: Arktika Okyanusu Ortalama Deniz Buzu Genişliği: Mart 1979-2020 240
Grafik 4: Grönland Buz Tabakasındaki Değişim 247
Grafik 5: Dünya'daki Su Kaynaklarının Durumu 254
Grafik 6: Dünya Fosil Yakıt Rezervleri ve Rezerv Ömürler 291
Grafik 7: Kanıtlanmış Petrol Rezervlerinin Bölgelere Göre Dağılımı 292
Grafik 8: Kanıtlanmış Doğal Gaz Rezervlerinin Bölgelere Göre Dağılımı 296
Grafik 9: Kanıtlanmış Kömür Rezervlerinin Bölgelere Göre Dağılımı 299
Grafik 10: Enerji Kaynaklarının Birincil Enerji Arzındaki Payları 302
Grafik 11: Toplam Enerji Arzının Bölgelere Göre Dağılımı 303
Grafik 12: Toplam Enerji Üretiminin Bölgelere Göre Dağılımı 306
Grafik 13: Sektörlere Göre Toplam Enerji Tüketimi 308
Grafik 14: Toplam Birincil Enerji Tüketiminde Kaynakların Payları 309
Grafik 15: Küresel Enerji Yatırımlarının Dağılımı 316
Grafik 16: Kaynaklara ve Bölgelere Göre Toplam Enerji Yatırımı 317
Grafik 17: Önemli Stratejik Suyollarının Günlük Petrol Geçiş Hacmi 327
Grafik 18: Alaska'daki Petrol Üretimi 363
Grafik 19: Norveç Petrol ve Gaz Kaynaklarının Deniz Alanlarına Dağılımı 388
Grafik 20: Bovanenkovo Sahasında Gaz Üretimi (2012-2018) 404

HARİTALAR

Harita 1: Arktika'nın Sınırları 32
Harita 2: Çalışma Gruplarının Faaliyet Alanlarına Göre Arktika'nın Sınırları 88
Harita 3: Arktika Bölgesi 90
Harita 4: Arktika'nın Alt Bölgeleri 93
Harita 5: Bazı Viking Seferleri 99
Harita 6: Arktika'daki Yerleşim Yerleri 124
Harita 7: Dil Gruplarına Göre Arktika Yerli Halkları 125
Harita 8: Arktika'nın Topoğrafik Haritası 128
Harita 9: Arktika'daki Bazı Önemli Nehirler 149
Harita 10: Arktika Okyanusu Sırt Uzantıları ve Havzaları 151
Harita 11: Arktika Okyanusu Deniz Geçiş Rotaları 154
Harita 12: Arktika'daki Mevcut ve Potansiyel Maden ve Enerji Kaynak Alanları . 158
Harita 13: Arktika'daki Bazı Keşfedilmemiş Petrol ve Gaz Havzaları 164
Harita 14: Arktika Okyanusu Deniz Yetki Alanları ve Sınırları 177
Harita 15: Arktika'daki Permafrost Alanların Görünümü 225
Harita 16: Beaufort Döngüsü ve Transpolar Akıntısı 227
Harita 17: Arktika Okyanusu Deniz Buzu Genişliği 242
Harita 18: Küresel Tahmini Deniz Seviyesi Yüksekliği 251
Harita 19: Jeopolitik Açıdan Önemli Stratejik Suyolları, Boğazlar ve Kanallar 326
Harita 20: Bab el-Mendeb Boğazı, Süveyş Kanalı ve Hürmüz Boğazı 329
Harita 21: Süveyş Kanalı ve SUMED Boru Hattı 330
Harita 22: Malakka Boğazı 332
Harita 24: Danimarka ve Türk Boğazları 333
Harita 24: Panama Kanalı 335
Harita 25: Kuzey Deniz Rotası'ndaki Gemi Trafiği ve Kargo Taşımacılığı 343
Harita 26: Arktika'daki Keşfedilmemiş Petrol Sahaları ve Rezervleri 350
Harita 27: Arktika'daki Keşfedilmemiş Doğal Gaz Sahaları ve Rezervleri 351
Harita 28: Arktika'daki Önemli Bazı Petrol ve Gaz Havzaları 359
Harita 29: Alaska Ulusal Yaban Hayatı Sığınağı ve Alan 1002 365
Harita 30: Cook Koyu ve Kenai Yarımadası 368

Harita 31: Alaska'daki Bazı Petrol ve Gaz Havzaları 369
Harita 32: Alaska Kıta Sahanlığı Petrol ve Gaz Kaynakları 372
Harita 33: Grönland Petrol ve Gaz Lisans Alanları 374
Harita 34: Batı ve Doğu Grönland Petrol ve Gaz Lisans Alanları 375
Harita 35: Kanada'daki Petrol ve Gaz Sahaları 382
Harita 36: Norveç Kıta Sahanlığı 390
Harita 37: Norveç Denizi Petrol ve Gaz Havzaları 391
Harita 38: Barents Denizi Petrol ve Gaz Havzaları 395
Harita 39: Rus Arktikası'ndaki Önemli Petrol ve Gaz Rezervleri 400
Harita 40: Yamal Yarımadası Bovanenkovo Gaz Sahası 403
Harita 41: Prirazlomnoye Petrol Sahası 406
Harita 42: Shtokman Gaz Sahası 409
Harita 43: Sakhalin-I Projesi 413
Harita 44: Sakhalin-II Projesi 415
Harita 45: Sakhalin-III Projesi 416
Harita 46: Arktika Okyanusu Deniz Alanlarının Kıyıya Olan Uzaklıkları 431
Harita 47: Kuzeybatı Geçidi 445
Harita 48: Kuzey Deniz Rotası 452
Harita 49: Barents Denizi 458
Harita 50: Beaufort Denizi Anlaşmazlık Sahası 465
Harita 51: 1867 Antlaşması'na Göre Bering Denizi 469
Harita 52: Bering Denizi 471
Harita 53: Arktika Okyanusu Deniz Tabanı 474
Harita 54: Svalbard Takımadaları 481
Harita 55: Hans Adası 486
Harita 56: ABD'nin Alaska'daki Önemli Askerî Tesisleri 496
Harita 57: Rusya'yı Açık Denizlere Bağlayan Su Yolları 546
Harita 58: Müşterek Stratejik Bölge Komutanlıkları ve Sorumluluk Sahaları 559
Harita 59: Arktika'daki Rus Askerî Üsleri 560
Harita 60: Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası Boyunca Geliştirdiği Limanlar 565
Harita 61: Finlandiya'nın Sovyetler Birliği'ne Kaybettiği Bölgeler 570
Harita 62: Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ve Kutup İpek Yolu 605

Harita 63: Çin'in Liman Yatırımları 609

ŞEKİLLER

Şekil 1: Uzayın Dört Bölgesi 81
Şekil 2: La Grange Noktaları 83
Şekil 3: Sektör Sistemine Göre Arktika'nın Sınırları 122
Şekil 4: Deniz Bölgeleri 172
Şekil 5: 2100 Yılı İçin Sıcaklık Senaryoları 235
Şekil 6: Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası İçin Projeksiyon 340
Şekil 7: Finlandiya-Norveç-Rusya Demiryolu Bağlantı Projeleri 616

TABLOLAR

Tablo 1: Arktika Konseyi'nin Yapısı 185
Tablo 2: Dünyada Kaydedilen En Sıcak On Yıl ve Anomali 211
Tablo 3: Yıllara Göre Arktika Okyanusu Ortalama Deniz Buzu Genişliği 239
Tablo 4: Arktika'daki Kara Buzullarının Deniz Seviyesine Eşdeğeri 245
Tablo 5: Küresel Enerji Talebi: Kaynakların Dağılımı 282
Tablo 6: Küresel Enerji Talebi: Öne Çıkan Ülke ve Bölgeler 283
Tablo 7: Ülke ve Bölgelere Göre Enerji Talebi 284
Tablo 8: Ham Petrol: Ülkelere Göre Üretim, İhracat ve İthalat Payı 294
Tablo 9: Rafine Edilmiş Petrol: Ülkere Göre Üretim, İhracat ve İthalat Payı 295
Tablo 10: Doğal Gaz: Üretim, İhracat ve İthalat Payı En Büyük Olan Ülkeler 298
Tablo 11: Kömür: Üretim, İhracat ve İthalat Payı En Büyük Olan Ülkeler 301
Tablo 12: Küresel Toplam Birincil Enerji Arzı: En Büyük Paya Sahip Ülkeler 304
Tablo 13: Arktika Devletleri'nin Toplam Enerji Arzı 311
Tablo 14: Arktika Konseyi Gözlemci Devletler ve Türkiye: Enerji Görünümü 314
Tablo 15: Arktika'daki Deniz Geçiş Yollarının Tahmini Geçiş Projeksiyonları 337
Tablo 16: Dünyadaki Bazı Boğaz ve Kanalların Görünümü 338
Tablo 17: Arktika'daki Keşfedilmemiş Petrol ve Gaz Rezervleri 348
Tablo 18: Arktika'daki Petrol ve Gaz Havzaları ve Potansiyel Rezervleri 353
Tablo 19: Buzkıran Gemisine Sahip Devletler 427
Tablo 20: Çin'in Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nda Kiraladığı Limanlar 611
Tablo 21: Ülkelerin Arktika Strateji ve Politikalarının Öncelikli Alanları 706

KISALTMALAR

AAS	Antarktika Antlaşmalar Sistemi
AAC	Arktika Athabaskan Konseyi
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AEA	Avrupa Ekonomik Alanı
AERC	Arktika Çevre Araştırma Merkezi
AEPS	Arktika Çevre Koruma Stratejisi
a.g.e.	Adı Geçen Eser
a.g.m.	Adı Geçen Makale
AHDR	Arktika İnsani Gelişme Raporu
AIA	Uluslararası Aleut Derneği
AMAP	Arktika Gözetleme ve Değerlendirme Programı
ATF	Arktika Görev Gücü
AWPPA	Arctic Waters Pollution Prevention Act
A5	ABD, Danimarka, Kanada, Norveç ve Rusya
BEAC	Barents Avro-Arktika Konseyi
BM	Birleşmiş Milletler
BMİDÇS	Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BRC	Barents Bölge Konseyi
ºC	Santigart Derece
CAFF	Arktika Flora ve Fauna Koruma
CLCS	Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu
CNPC	Çin Ulusal Petrol Şirketi
EIA	Enerji Bilgi Yönetim İdaresi
EPPR	Acil Durum Önleme, Hazırlık ve Tepki Çalışma Grubu
GCI	Uluslararası Gwich Konseyi
GIUK	Grönland-İzlanda-Birleşik Krallık
GRENE	Yeşil Mükemmellik Ağı
GSMH	Gayri Safi Milli Hâsıla

GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla
IASC	Uluslararası Arktika Bilim Komitesi Konseyi
ICC	Inuit Kutup Konseyi
UEA	Uluslararası Enerji Ajansı
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
INSROP	Uluslararası Kuzey Deniz Rotası Programı
IPCC	Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli
JANSROP	Japonya Kuzey Deniz Rotası Programı
JCAR	Arktika Çevre Araştırmaları İçin Japon Konsorsiyumu
JOGMEC	Japon Petrol, Gaz ve Metaller Ulusal Şirketi
KIOST	Kore Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü
km	kilometre
KMI	Kore Denizcilik Enstitüsü
KOPRI	Kore Kutup Araştırma Enstitüsü
LNG	Sıvılaştırılmış Doğal gaz
m	metre
MARPOL	Uluslararası Gemi Kirliliğini Önleme Sözleşmesi
MW	Megawatt
MOF	Okyanus ve Balıkçılık Bakanlığı
MSK	Müşterek Stratejik Komutanlık
M.Ö.	Milattan Önce
Mtep	Milyon Ton Eşdeğer Petrol
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
NF	Kuzey Formu
NIPR	Ulusal Kutup Araştırma Enstitüsü
NOAA	Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi
NPS	NATO Boru Hattı Sistemi
NSR	Kuzey Deniz Rotası
NWP	Kuzeybatı Geçidi
OSCE	Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı,
RAIPON	Rusya Federasyonu'nun Sibirya ve Uzak Doğu Yerli Azınlıklarının Derneği

SAR	Arama ve Kurtarma
SC	Sami Konseyi
SDU	Sürdürülebilir Kalkınma ve Kullanım
SIPRI	Stockholm Uluslararası Barış Araştırmaları Enstitüsü
SLOC	Deniz Haberleşme Hatlarının
SRR	Arama ve Kurtarma Bölgesi
STCW	Gemicilerin Eğitim, Sertifika ve Vardiya Standartları Sözleşmesi
tcf	trilyon fit küp
tcm	trilyon metreküp
Tep	Ton eşdeğer petrol
TSR	Trans Sibirya Demiryolları
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
USGS	ABD Jeoloji Araştırmaları
WMO	Dünya Meteoroloji Örgütü
WTO	Dünya Ticaret Örgütü
WWF	Dünya Doğayı Koruma Vakfı

GİRİŞ

Arktika; Kuzey Kutbu ile Kuzey Kutup Dairesi (66° 34' K) arasında kalan, Asya, Avrupa ve Amerika kıtalarının birbirine en yakın olduğu bölgedir. Politik anlamda gerçek bir varlığı bulunmamakla birlikte, bölge her biri birbirinden farklı sekiz egemen devletten; Arktika Okyanusu'na kıyısı olan *"Arktika Beşlisi (A5 Devletleri)",* Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Danimarka (Grönland ve Faroe Adaları), Kanada, Norveç ve Rusya Federasyonu (Rusya)[1] ile Finlandiya, İsveç ve İzlanda'nın kuzey alanlarından oluşmaktadır. Yaklaşık 30 milyon kilometrekarelik bir alanı ihtiva eden bu bölgenin, takriben 14 milyon kilometrekarelik kısmını karalar ve yaklaşık 16 milyon kilometrekarelik kısmını ise yarı kapalı bir okyanus olma hüviyetine sahip olan Arktika Okyanusu oluşturmaktadır. Mevsimsel koşullara bağlı olmakla birlikte yaklaşık dört milyon kilometrekarelik bir alan buzullarla örtülüdür. Dünyanın %6'sını oluşturan bu bölgenin toplam nüfusu dört milyon civarındadır. Aşırı iklim koşullarına rağmen tarih boyunca insanları cezbetmiş olan Arktika, yerli halkların binlerce yıl önce yaşamlarını sürdürmeye başladığı, ticaretin ve ekonomik bütünleşmenin oldukça geliştiği bir bölgedir. Yerli halkların aralarındaki bu münasebetler, Arktika'nın diğer devletler tarafından keşfedilmesinden çok daha önce başlamıştır. Bu bağlamda Arktika'daki ulusal sınırların, bölgenin sömürgeleştirilmesi ve askerîleştirilmesi ile ilişkili yeni bir olgu olduğunu söylenebilir.

Erişilebilir Arktika algısı, bölgeyi küresel jeopolitik gündeme sıkı sıkıya bağlamaktadır. Bir dönemin değersiz bölgesi Arktika, zaman, mekân ve kuvvet ilişkisi bakımından *"Karar Alanı", "Kalpgâh"*ın güvenli sınırları ve günümüzde *"Yüksek Kuzey"* ve *"Kutup Çağı"* kavramlarıyla adlandırılmıştır. Bir ölçüde geçmişin sırlarını, geleceğin ümitlerini barındırmaktadır. Küresel iklim değişikliğinin etkisiyle Arktika ve dünyanın geri kalanı arasındaki çizgi ortadan kalkmakta, uzun zamandır ulusal ve uluslararası gelişmelerin dış çevresinde yer alan Arktika, bu konumunun sürdürülebilirliğini kaybetmektedir. Enerji ve mineraller için yüksek fiyatlar nedeniyle, gerek Arktika'daki hızlı ekonomik gelişme potansiyeli, gerekse de küresel iklim değişikliğinin kaynaklara daha kolay erişim imkânı sağlaması, ekolojik ve

[1] Çalışmanın bundan sonraki içeriğinde Rusya Federasyonu yerine Rusya yazımı tercih edilmiştir.

kültürel açıdan hassas bir bölgede gelişimin çevresel, sosyal ve kültürel etkileri ile ilgili çok sayıda sorunu da beraberinde getirmektedir.

Arktika, değişen ve değişmeyen jeopolitik unsurları bakımından dinamik bir sistemin parçasıdır. Küresel iklim değişikliğinin etkisi, Arktika'ya yönelik uluslararası ilgiyi arttırmakta, fırsatlar, iş birliği, sorunlar vb. süreçler çok daha hassas bir noktaya gelmektedir. Arktika'nın coğrafî konumu değişmemekte, jeopolitik konumu ise geçmişten günümüze bölge ve bölge dışı aktörlerin etkisiyle zaman, mekân ve kuvvet bakımından farklı bir değer göstermektedir. Günümüzde Arktika'nın jeopolitik değeri büyük nükleer güçler ABD ve Rusya açısından askerî açıdan stratejik önemini korumaktadır. Arktika Okyanusu'ndaki deniz geçiş yollarının gelişen potansiyeli ve yeni enerji havzalarına yönelik yoğunlaşan küresel ilgi, bölgenin dünya siyasetindeki ve küreselleşmiş dünya ekonomisindeki jeostratejik önemini artırmaktadır.

Arktika, küresel iklim değişikliğinden en hızlı etkilenen bölgelerden biridir. Bu etki, sonuçları itibariyle de küreseldir. Yeni enerji havzaları ve mineraller ortaya çıkmakta, Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası gibi yeni deniz geçiş yolları kullanıma açık hale gelmektedir. Küresel iklim değişikliğinin gelecek on yıllarda milyonlarca insanı yerinden etme ihtimali, yeryüzündeki hiçbir devlet coğrafyanın dışında düşünülemeyeceğinden Arktika'daki değişim; askerî, siyasî, ekonomik, sosyal, uluslararası güvenlik vb. hususlarda dâhil olmak üzere, devletleri Arktika coğrafyasından bağımsız kılmayacaktır. Buzsuz bir Arktika yalnızca bölgesel ve küresel düzeyde büyük bir çevre değişimini değil, aynı zamanda Arktika'nın temel siyasî düzenlemesinin gerekliliğini ifade etmektedir.

Arktika'nın küresel enerji sisteminde önemli bir yeri olduğu söylenebilir. Sadece küresel enerji sistemine fosil yakıtların tüketimi ve ihracatı noktasında katkı sağlamamakta, aynı zamanda küresel fosil yakıt kullanımının yarattığı sonuçlara da büyük ölçüde katlanmak durumundadır. Geçmişten günümüze madencilik, balıkçılık ve yenilenebilir enerji gibi önemli kaynak potansiyeli özelliğini koruyan Arktika, küresel iklim değişikliğinin etkisiyle bugün ve gelecek açısından değerlendirildiğinde dünyanın en yeni enerji havzalarının ve kaynaklarının ortaya çıkmaya başladığı bir bölge olma vasfı göstermektedir. Günümüze kadar Arktika'daki enerji kaynakları

19'uncu yüzyılın sonları ve 20'nci yüzyılın ortalarından itibaren kısıtlı ölçülerde Arktika Devletleri'nce araştırılmış olsa da devletler geçmişte bu kaynaklara ne günümüzde olduğu kadar erişebilme yetkinliğine ulaşabilmiş, ne de Arktika bugün olduğu kadar küresel ilgi odağı olabilmiştir.

Enerji bağlamında; Arktika'da günümüze kadar çok az şeyin keşfedildiği, farklı ülkeler ve şirketler tarafından yapılan değerlendirme ve tahminlerin de birbirlerinden farklı ve hatta bazen tartışmalı olduğu görülmektedir. Bu durumun Arktika'nın sahip olduğu enerji kaynaklarının miktarı, geliştirilmesi, piyasa koşulları ve teknolojik yeniliklere bağlı olarak Arktika Devletleri arasında daha yoğun ve iyi koordine edilmiş keşif ve aktif iş birliğini geliştirme imkânına kapı araladığı düşünülebilir. Bölge ve bölge dışı aktörlerin günümüzde sahip oldukları olanak ve yeterlilikler, bu devletlerin Arktika üzerindeki hak iddialarında, niyet ve amaçlarında bir değişiklik yaratmamaktadır. Ancak kaynakların mevcudiyeti, uygun fiyat, ulaşılabilirlik ve geçerlilik süreçlerinin mevsimsel ve çevresel zorluklar, teknolojik yeterlilikler ve maliyet sorunlarıyla karşı karşıya olduğu görülmektedir. Deniz yetki alanlarından kaynaklanan sorun ve anlaşmazlıkların, A5 Devletleri arasındaki iş birliği süreçlerini, bölge dışında gelişen anlaşmazlıklarla birlikte rekabet ve çatışmaya dönüştürme potansiyeline sahiptir. Enerji havzalarına yönelik verimsiz ve güvenli olmayan her türlü girişimin, bölge ölçeğinde ciddi yıkıcı etkileri olabilir. Son yıllarda Arktika Okyanusu deniz buzunun daha önce görülmemiş bir şekilde geri çekilmesi, sondaj ve üretim teknolojisindeki hızlı ilerlemelere rağmen, Arktika'daki kaynakların geliştirilmesi çok yakın görülmemektedir.

Arktika'daki keşfedilmemiş petrol ve gaz rezervleri dünyadaki keşfedilmemiş petrol ve gaz rezervlerinin neredeyse 1/4'ünü oluşturmaktadır. Temiz su kaynakları da dâhil olmak üzere önemli bir yenilenebilir kaynak potansiyeline sahip olan Arktika, hidroelektrik, rüzgâr, güneş enerjisi ve jeotermal gibi yenilenebilir kaynaklar için dünyanın temiz ve yenilenebilir enerji üssü olma anlamında bir mübalağanın çok daha ötesinde anlamlar ifade etmektedir. Arktika günümüzde sahip olduğu enerji havzalarının potansiyel rezervleri bakımından gelecekte dünyanın birinci bölgesi

olmayabilir. Ancak küresel iklim değişikliğine bağlı olarak yaşanan değişimler Arktika'nın jeopolitik duyarlılığını küresel ölçekte etkileme potansiyeline sahiptir.

Arktika'nın jeopolitik anlamda geleceğinin nasıl olacağı sorusunun basit ve belirli bir cevabını vermek, güç ve bir o kadar da karmaşık olabilir. Ancak önde gelen ve bölgeyi etkileme potansiyeline sahip aktörleri belirlemek zor değildir. Bu bağlamda Arktika Devletleri'nin tamamı başta olmak üzere Hint-Pasifik'te Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya ve Singapur ile AB ve NATO'nun sahip olduğu yeterlilik ve yetkinlik Arktika'nın jeopolitik geleceğini etkileme potansiyeli göstermektedir. Gelecekte Türkiye'nin Arktika'nın değişen jeopolitiğinde bir yeri olabilir. Ancak bu yerin neresi ve nasıl olduğunu belirlemek ilk başta Türkiye'nin kendisine, strateji ve politikalarının neden sınırlı kaldığına ilişkin analitik bir incelemeye bağlı olacaktır.

Bu araştırmanın temel amacı; Arktika'nın küresel iklim değişikliğinin etkileri, yeni enerji havzalarının mevcut ve potansiyel değeri ve deniz geçiş yollarının açılmasıyla birlikte, bölge ve bölge dışı aktörlerin iş birliğinden ziyade çatışma potansiyeli yüksek bir bölgeye nasıl dönüştüğünü göstermek ve Arktika'yı dünyanın jeopolitik ağırlık merkezlerinden biri haline getirdiğini ortaya koymaktır. Buna ek olarak, Arktika'nın jeopolitik unsurlarının bölge devletleri açısından değerlendirilmesi; hukukî statüsüne bakış; Arktika'da mevcut sorun ve anlaşmazlıkların nedenleri; bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika stratejileri ve politikaları açıklanarak Arktika'nın jeopolitik duyarlılığının ortaya konulması amaç edinilmiştir.

A. Analitik Yapı

Bu araştırmada, yeni enerji havzalarının ortaya çıkması Kuzey Kutbu Arktika jeopolitik konumunu nasıl etkilemektedir? sorusuna ve bu bağlamda şu diğer sorulara yanıt aranmaya çalışılacaktır: Jeopolitik nedir?; Arktika daha önceki jeopolitik teorilere göre nasıl değerlendirilmiştir?; Arktika nasıl tanımlanır?; Arktika neden farklı jeopolitik değerlendirmelere tabidir?; Neden *"Arktika Çağı"*?; Arktika'nın coğrafî unsurları nasıl değerlendirilmelidir?; Arktika nasıl bir hukukî düzenlemeye sahiptir?; Küresel iklim değişikliği Arktika'yı nasıl etkilemektedir?; Arktika'daki yeni enerji

havzaları ne derece önem kazanmaktadır?; Küresel ve bölgesel ölçekte kaynak potansiyeli nasıldır?; Dünya'da enerjiye olan talep nasıl şekillenmektedir?; Arktika'daki yeni enerji havzaları küresel ve bölgesel ölçekte nasıl bir potansiyel sunmaktadır?; Arktika'daki enerji havzaları bölgesel ve küresel ölçekte ne derece önemlidir?; Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzaları neden son yıllarda daha fazla önem kazanmıştır?; A5 Devletleri'nin Arktika'daki yeni enerji havzalarına yönelik girişimleri nasıldır?; Bu enerji havzaları Arktika'da bölgesel ve küresel ölçekte devletlerarası rekabet ve iş birliği süreçlerini nasıl etkilemektedir?; Arktika'daki yeni enerji havzalarının bölge ve bölge dışı aktörler arasında ortaya çıkardığı zorluklar ve iş birliği süreçleri nelerdir?; Arktika'da sorun ve anlaşmazlık sahaları nelerdir?; Bölge ve bölge dışı aktörlerin bu sorun ve anlaşmazlıklara yaklaşımları nasıldır?; Bu aktörler nasıl bir Arktika strateji ve politikası uygulamaktadır?; Bu politikalardaki dönemsel değişimlerin nedenleri ve Arktika jeopolitiğine olan etkileri nasıldır?; Türkiye'nin sınırlı bir Arktika politikası geliştirmesine neden olan etkenler nelerdir?; Türkiye nasıl bir Arktika strateji ve politikası geliştirebilir?; Arktika'nın jeopolitik duyarlılığı nasıldır?

Bu sorularla bağlantılı olarak bu araştırmanın temel hipotezi; Arktika, küresel iklim değişikliğinin etkileri, yeni enerji havzalarının mevcut ve potansiyel değeri ve Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının açılmasıyla birlikte, bölge ve bölge dışı aktörlerin iş birliğinden ziyade çatışma potansiyeli yüksek bir bölgeye dönüşmekte ve dünyanın jeopolitik ağırlık merkezlerinden biri haline gelmektedir.

Bu temel hipotez çerçevesinde aşağıdaki araştırma hipotezleri sınanacaktır:

Hipotez 1: Arktika jeopolitik açıdan kırılgan[2] bir görünümdedir. Bu durum onun hukukî statüsünde de belirgindir.

Hipotez 2: Arktika, küresel iklim değişikliğinden en hızlı etkilenen bölgelerden biridir. Küresel iklim değişikliğinin Arktika üzerindeki etkilerinin sonuçları da küreseldir.

[2] Tehditlere ve değişkenlere açık.

Hipotez 3: Arktika sahip olduğu yeni enerji havzalarının potansiyel rezervleri bakımından gelecekte dünyanın birinci bölgesi olmayacaktır. Ancak bu durum Arktika'nın jeopolitik duyarlılığını küresel ölçekte etkileyecektir.

Hipotez 4: Yeni bir teknolojik devrim olmadıkça dünyadaki petrol ve doğal gaz rezervlerinin önemi azalmayacaktır.

Hipotez 5: Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzaları başta mevsimsel ve çevresel zorluklar olmak üzere, teknolojik yeterlilikler ve maliyet sorunlarını beraberinde getirmektedir. Bölgede gerek devletlerarası gerekse de uluslararası şirketler düzeyinde iş birliği girişimleri bulunsa da bu durum bölge ve bölge dışı aktörlerin günümüzde sahip oldukları olanak ve yeterlilikleri, bu devletlerin Arktika üzerindeki hak iddiaları, niyet ve amaçlarında bir değişiklik yaratmamaktadır.

Hipotez 6: Arktika'da yaşanan sorun ve anlaşmazlıklarda, bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika'ya yaklaşımındaki farklılıklar, yeni enerji havzaları ve Arktika'nın hukukî statüsünün kırılganlığı temel nedenlerdir.

Hipotez 7: Arktika jeopolitik açıdan çatışma potansiyeli yüksek bir bölgeye dönüşmektedir.

Hipotez 8: Arktika'nın coğrafî konumu değişmemekte ancak jeopolitik konumu geçmişten günümüze bölge ve bölge dışı aktörlerin etkisiyle zaman, mekân ve kuvvet bakımından farklı bir değer göstermektedir.

Yukarıdaki hipotezleri çözümlemek için şu yol haritası izlenecektir: Araştırmaya başlamadan önce ilk olarak, araştırmanın sorunsalı ve yöntemsel çerçevesi ve kuramsal alt yapısı ortaya konulacak, daha sonra kuramsal alt yapı jeopolitik teori çerçevesinde ele alınacaktır. Araştırmanın bütünlüğü içerisinde Suat İlhan'ın aşağıda belirtilen jeopolitik sınırları sabit değer olarak kabul edilecektir[3]:

[3] Suat İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık,* Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2003, s. 42.

"Jeopolitiğin Coğrafî Unsurları (Az Değişen - Değişmeyen)"	***"Jeopolitiğin Beşerî Unsurları (Değişen)"***
- Coğrafî Konum	*- Sosyal Değerler,*
- Sınırlar ve Coğrafî Bütünlük	*- Ekonomik değerler*
- Saha Genişliği ve Stratejik Kaynaklar	*- Politik Değerler*
- Coğrafî Özellik"	*- Askerî Değerler*
"(Mekân)"	*- Kültür Değerleri ve Çevresi*
	"(Kuvvet)"

"Jeopolitik = Zaman + Mekân + Kuvvet"

Jeopolitik değerlendirmede ***"mekân"***, jeopolitiğin coğrafî unsurlarını, ***"kuvvet"***, beşerî unsurlarını ifade ederken, her ikisini aktif kılan ise ***"zaman"***dır. Her coğrafyanın jeopolitik bir değeri bulunmaktadır. Bu değer; zaman, mekân ve kuvvet ilişkisi bakımından ele alınmalı, daha önce yapılan jeopolitik teorilere, coğrafî konumuna, bölge ve dünya güç merkezlerine göre durumu ortaya konularak değerlendirilmelidir[4]. Bu çalışmada dünya güç merkezleri: Avrupa Birliği (AB), Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Çin ve Rusya; bölge devletleri: Arktika Devletleri olarak bilinen ABD, Danimarka, Finlandiya, İsveç, İzlanda, Kanada, Norveç ve Rusya; ve bölge dışı aktörler: Aynı zamanda Arktika Konseyi'ne gözlemci statüsünde üye olan Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya ve Singapur ile Arktika konseyi dışında AB, Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO) ve sınırlı bir Arktika stratejisi ve politikası olan Türkiye üzerinden değerlendirilmektedir.

Bu jeopolitik sınırlar içerisinde araştırmanın birinci bölümünde; Arktika'nın tanımlanması, geçmişten günümüze değerlendirilmesi ve coğrafî unsurları ele alınacak, Arktika'nın hukukî statüsü ortaya konulacaktır.

İkinci bölümde; ilk olarak küresel iklim değişikliğinin geçmişten günümüze Arktika'ya etkileri üzerinde durulacak, geleceğe yönelik beklentiler ve sorunlar ele alınacaktır. İklim değişikliğinin Arktika'nın jeopolitiğini nasıl etkilediği ortaya

[4] A.g.e., s. 56.

konularak, Arktika'daki enerji havzaları değerlendirilecektir. Yeni enerji havzaları bağlamında ortaya çıkan zorluklar ve iş birliği arayışları incelenecek, A5 Devletleri'nin Arktika'ya yönelik girişimleri ele alınacaktır.

Üçüncü bölümde; Arktika'da yaşanan sorunlar ve anlaşmazlıklar ele alınacak, bu sorun ve anlaşmazlıkların incelenmesinde, taraflar, amaçlar ve anlaşmazlık unsurları ortaya konulacaktır. Bütün bu sorun ve anlaşmazlıklar farklı başlıklar altında incelenecek olsa da yeni enerji havzalarının bu sorun ve anlaşmazlıklar içerisindeki yeri ve etkisi değerlendirmeye tabi tutulacaktır.

Dördüncü bölümde; bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika politikaları ve stratejileri incelenecektir. Burada bölge ve bölge dışı aktörler: Arktika Devletleri ile Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olan Çin, Güney Kore, Hindistan ve Singapur gerek strateji ve politikaları gerekse de yürüttüğü çalışmaların etkinliği ve kapsamı bağlamında Arktika strateji ve politikaları üzerinden değerlendirilecektir. Bunların dışında AB, Arktika'ya artan ilgisinin nedenleri ve girişimleri üzerinden, NATO, bölgenin askerîleşmesi ve güvenlik boyutuyla, son olarak Türkiye, geçmiş, şimdi ve gelecek bağlamında kutup çalışmaları ve tarihsel bir arka plan üzerinden Arktika Konseyi, Svalbard Antlaşması, Küresel Tohum Sığınağı bağlamında ele alınarak, bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika strateji ve politikalarının benzerlikleri ve farlılıkları ortaya konularak değerlendirilecektir. Ayrıca Türkiye'nin nasıl bir Arktika politikası geliştirebileceği sorgulanacaktır.

Araştırmanın sonuç kısmında elde edilen sonuçlar ortaya konularak tartışılacak, öngörülerde bulunularak, Arktika'nın jeopolitik duyarlılığı değerlendirilecektir.

B. Yazın

Bu çalışmanın temel hipotezi, araştırma hipotezleri ve araştırma soruları kapsamında Türkiye'de Arktika üzerine yapılan çalışmalara bakıldığında; Ulusal Tez Merkezi'nde uluslararası ilişkiler disiplini çerçevesinde **yedi yüksek lisans çalışması**

bulunmaktadır[5]. Disiplin dışı yayınlanmış yüksek lisans tezleri arasında *"Future of Arctic Marine Activties in The Light of Climate Change (İklim Değişikliği Işığında Arktik Denizcilik Aktivitelerinin Geleceği)"* tezinin ismini burada ayrıca belirtilebilir. Bu tezler dışında yayınlanmış toplam **beş kitap çalışması (bunlardan üçü birbirinin devamı niteliğindedir) ve az sayıda Türkçe makale** bulunmaktadır. Günümüze kadar Arktika ile ilgili olarak yapılan bu çalışmaların bu araştırmaya katkı sağladığı ve yazarın ufkunu açtığı şüphe götürmez. Ancak bu çalışmaların bu araştırmanın konusunu amaç edinmediği ve kendi içerisinde daha sınırlı kaldıkları söylenebilir.

Yüksek lisans tezlerinden: İlknur Öztürk'ün (2011) ***"Kuzey Buz Denizi Üzerinde Bölge Ülkelerinin Hâkimiyet Mücadelesi ve Türkiye'ye Muhtemel Etkileri"*** adlı tezi; Türkiye'de Arktika konusunda yapılmış ilk çalışmalardandır. Çalışmanın çerçevesini jeopolitik teori oluştururken, Halford Mackinder'in *"Kalpgâh"* tanımlaması jeopolitik unsurlarla karşılaştırılarak ilişkilendirilmiştir. Bölge ülkeleri karşılaştırmalı olarak değerlendirilirken, bölgedeki tartışmalı alanlara kısaca değinilmiştir. Petrol ve doğal gaz kaynaklarının Rusya, AB ve ABD enerji politikalarına etkisi kısaca incelenmiş, Arktika'da çıkarılacak zengin enerji kaynaklarının sadece Türkiye'yi değil küresel ölçekte mevcut enerji tedarikçilerini de etkileyebileceği belirtilmiştir. Çalışma; gerek Arktika'ya jeopolitik bir görüş kazandırması gerekse de bölgedeki enerji politikalarının Türkiye açısından değerlendirilmesi bakımından önemlidir. Ancak çalışmada; enerji ve jeopolitiğin unsurlarının üzerinde yeteri kadar durulmadığı, bölge ve bölge dışı aktörler üzerinden bir incelemenin yapılmadığı, küresel iklim değişikliğinin bölge üzerindeki etkilerinin incelenmediği, bölgedeki sorun ve tartışmalı alanlara sadece Kuzeybatı Geçidi, Hans Adası ve Beaufort Denizi özelinde değinildiği görülmektedir. Seray Toker'in (2014) ***"United States and Russia in The Arctic Energy Future: Rivalry or Harmony? (Arktik Bölgesi Enerji Geleceğinde Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya: Rekabet ya da İş Birliği?)"*** adlı tezi; ABD ve Rusya'nın Arktika politikalarını her iki ülkenin *"Ulusal Arktika Stratejileri"* üzerinden değerlendirmiştir. Çalışmada; Arktika'nın önemi bu iki ülke üzerinden analiz edilerek, bölgedeki petrol ve doğal gaz rezervleri

[5] Bu yüksek lisans çalışmalarından beş tanesi Türkçe iki tanesi İngilizce yayınlanmıştır.

hakkında genel bilgiler verilmiştir. İki ülke açısından enerji güvenliği değerlendirmesinde bulunulmuş, Arktika'nın geleceğinin rekabet veya iş birliği ilişkisi içerisinde belirleneceği değerlendirilmiştir. Ancak çalışmada Arktika'nın jeopolitik bir değerlendirmesi yapılmadığı gibi Arktika'daki enerji havzaları üzerine de kapsamlı bir inceleme yapılmamıştır. Eda Ayaydın'ın (2017) ***"The Arctic Region: Impact of Global Warming and Competition For Energy Resources (Arktik Bölge: Küresel Isınmanın Etkisi ve Enerji Kaynakları Yarışı)"*** adlı tezi; realist teori (klasik realizm ve neo-realizm), Mackinder'in Kalpgâh'ı ve iklim değişikliği üzerinden ele alınmıştır. Küresel ısınmanın Arktika'nın jeopolitik önemini nasıl arttırdığı ve bölgede ne tür kaynaklar için rekabet edildiği sorularına cevap aranmıştır. A5 Devletleri'nin bölgeye yönelik hak iddiaları ve politikalarına, bölge ülkeleri arasındaki güç ilişkisi, mücadele ve iş birliğine kısaca değinilmiştir. Küresel ısınma sonucu Arktika'da ortaya çıkan rekabet; uluslararası hukuk ve A5 Devletleri'nin hak iddiaları çerçevesinde incelenmiştir. Bu inceleme yapılırken bu hak iddialarının dayanak noktası olan BMDHS'nin ilgili maddeleri ve tarafların yaklaşımlarının arkasındaki nedenler araştırmaya dahil edilmemiştir. Realist teorinin Arktika ile ilişkisini, Arktika'nın jeopolitik ve jeoekonomik gücünün petrol ve gaz kaynaklarından geldiği belirtilmiş, yeraltı kaynakları güç aracı olarak tanımlanmıştır. Açıkçası bu kaynakların mevcudiyeti, uygun fiyatlanabilirlik, ulaşılabilirlik ve geçerlilik konularının yanında ortaya çıkan siyasî, ekonomik, teknolojik, ulaşım vb. zorluklar göz ardı edilerek sadece hidrokarbon kaynaklarını Arktika'nın güç aracı olarak görmek eksik bir değerlendirme olmuştur. Jeopolitik teorinin ne olduğu açıklanmadığı gibi Mackinder'in kara hakimiyet teorisi çok az irdelenmiş, Kalpgâh'tan bahsedilirken Mackinder'in hayatı boyunca değişen koşullara göre Kalpgâh'ın sınırlarını üç defa değiştirdiğine dikkat edilmemiştir. Tezde kara gücüne karşı deniz gücünün daha önemli olduğu iddiası ise açıklanmadan bırakılmıştır. Özellikle hava ve uzay hakimiyet teorilerinden bahsedilmeksizin tek bir teori veya varsayım üzerinden böyle bir inceleme yapılmış olması, Arktika'nın jeopolitik değerlendirmesinin çok açık bir ihmali olmuştur. Arktika, sahip olduğu zenginliklerden ötürü *"Büyük Kalpgâh (Greater Hearthland)"* olarak adlandırılmış olsa da sınırları tanımlanmamıştır. Eğer ki bu sınırlar 60'ıncı Kuzey paraleli veya Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyindeki alanları tanımlıyorsa sınırların geçişkenliğinin açık ve doğal bir engele dayanak göstermediği

belirtilmelidir. Bu konu, bu çalışmanın sonuç bölümünde ayrıca tartışılacağından burada daha fazla üzerinde durulmayacaktır. Tezde Arktika'daki buzla kaplı alanlarda yazın gerçekleşen erime yeraltı kaynaklarına ulaşma olasılığını artırdığı, bu kaynakların A5 Devletleri açısından siyasî ve ekonomik açıdan önemli olduğu belirtilmiş, A5 Devletleri'nin Arktika Okyanusu'ndaki bitişik alanlarında verdikleri bölgesel mücadele anarşinin temel sorunu olarak görülmüştür. Bölgenin jeopolitiğinin vurgulanması ve A5 Devletleri üzerinden incelemeye tabi tutulması anlaşılabilir olsa da bu ülkelerin strateji ve politikalarının incelenmemiş olması önemli bir eksiklik olmuştur. Çin, AB ve NATO gibi ülkelerin araştırmaya dahil edilmemesi, bölge ve bölge dışı aktörlerin yaklaşımlarının Arktika'daki iş birliği ve çatışma süreçlerinin anlaşılması bakımından eksik kalmıştır. Arktika'nın hukukî statüsüne, sorun ve anlaşmazlıklarına oldukça sınırlı bir şekilde değinilmiş, Arktika Konseyi, BMDHS ve Svalbard Antlaşması'nın ne olduğu ve bölgeye nasıl bir düzenleme getirdiğine ilişkin bir değerlendirme yapılmamıştır. Enerji konuları bölgesel veriler üzerinden sorun ve anlaşmazlıklara etkisi dahilinde değerlendirmeye tabi tutulmamıştır. Aybüke İnan'ın (2015) ***"Kurumsallaşma Çerçevesinde Arktika'da Deniz Alanları Sınırlandırılması",*** Selçuk Demirkılınç'ın (2015) ***"Bölgeselcilik Çalışmaları Çerçevesinde Arktika'nın Politik Bir Bölge Olarak Tanımlanışı ve Arktika Bölgeselciliği",*** Ceyhan Karasoy'un (2017) ***"Kuzey Buz Denizi'nde Yaşanan Güncel Gelişmeler ve CMI'nin Bu Konudaki Çalışmaları"*** ve Oktay Ateş'in (2017) ***"Rusya Federasyonu'nun Arktika Politikası"*** çalışmaları yazarlar tarafından kısıtlandığından, bu çalışmaların sadece özet kısımları okunarak fikir edinilebilmiştir. Demirkılınç'ın tez çalışması *"Bölgeselcilik Teorisi Çerçevesinde Arktika Bölgeselciliği"*[6] başlığı altında *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar"* adlı eserde bir bölüm olarak özetlendiğinden kitabın ilgili bölümde değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Ancak bu çalışmaların, bu araştırmanın konusunu amaç edinmediği söylenebilir. Uluslararası ilişkiler disiplini dışında yazılmış yüksek lisans tezlerinden Mehmet Ersan'ın (2016) ***"Future of Arctic Marine***

[6] Selçuk Demirkılınç, "Bölgeselcilik Teorisi Çerçevesinde Arktika Bölgeselciliği", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar", Siyasal* Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 47-71.

Activties in The Light of Climate Change (İklim Değişikliği Işığında Arktik Denizcilik Aktivitelerinin Geleceği)" çalışması Arktika'da iklim değişikliğini çok yönlü bir şekilde ortaya koyması ve değerlendirilmesi kendi araştırmam açısından yönlendirici olmuştur. Buzullarda görülen erime ve bunun bir sonucu olarak ortaya çıkan deniz geçiş yolları üzerinde oldukça kapsamlı durulmuştur. Bu yolların kısmen çevresel, ekonomik ve güvenlik açısından değerlendirmesi eksik kalmıştır. Jeopolitik bir inceleme, enerji havzaları ve jeopolitiği üzerine bir değerlendirmede de bulunulmamıştır.

Arktika'yı konu edinen kitaplardan üçü birbirinin devamı niteliğindedir. Bunlardan ilki, Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa'nın editörlüğünü yaptığı ***"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar"*** adlı eserdir[7]. Çalışma; *"Sunuş, Kuramsal Bakış, Arktika Bölgesi'ne Genel Bakış, Rusya Perspektifinden Bakış, Literatüre Bakış ve Epik Bakış"* olmak üzere altı bölüm ve bu bölümlerin altında on iki başlıktan oluşmaktadır. Kitapta *"Kutup Çağı"*na atıfta bulunularak *"Doğu-Batı karşıtlığının yerini Yeni Kuzey-Güney ilişikilerinin aldığı"* savı incelenmektedir. **Kitabın sunuş bölümünde;** *"Küresel Bakışla Kutup Çağının Genel Hatları"*[8], Harun Gümrükçü tarafından *"Kutup Çağı"* söylemine genel bakış ortaya konularak, söylemin muhtemel etkilerine kısaca değinilmiştir. Soğuk Savaş sonrası dönemde Arktika ve Antarktika'ya yönelik yeni politik bakış açısının ortaya çıktığı belirtilmiş ve Lassi Heininen'in *"Doğu-Batı karşıtlığının yerini Yeni Kuzey ile dünyanın geri kalanı arasındaki ilişkiler"* aldığı hipotezinin ileride devam edilecek olan çalışmalarda gözden geçirileceği ifade edilmiştir. Ancak sonraki iki çalışmada bu hususun göz ardı edildiği görülebilir. **Kitabın ikinci bölümü;** Kuramsal Bakış, iki ayrı başlıkta ele alınmıştır. İlk olarak Lassi Heininen, *"Küreselleşmenin Etkileri ve Dünya Siyasetinde*

[7] Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015.

[8] Harun Gümrükçü, "Küresel Bakışla Kutup Çağının Genel Hatları", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 3-29.

Kuzey Kutbu'nun Yeri" başlığı altında[9], Kuzey Kutbu'nun askerî stratejik önemini korumaya devam ettiğini, küreselleşmenin Kuzey Kutbu'nu etkilediğini ve jeopolitik önemini artırdığından bahsetmiştir. Kuzey Kutup Çevresi'nin günümüze kadar küresel politikaların merkezinde yer almama nedeni, sekiz ayrı devletin bulunduğu bir bölge olması olarak görülürken, küreselleşme, iklim değişikliği ve jeopolitik arka planıyla Arktika'nın dünya politikasında nasıl önem kazandığına değinilmiştir. Aynı bölümde Selçuk Demirkılınç, *"Bölgeselcilik Teorisi Çerçevesinde Arktika Bölgeselciliği"* başlığı altında[10], Arktika bölgesini bölgeselcilik teorisi kapsamında incelemiş, Arktika'yı gelişmiş bir bölge olarak tanımlamıştır. Burada Arktika'daki bölgeselleşme sürecinin başlangıcını yerli halkların yerel ötesi geliştirdikleri tarihsel ilişkilere kadar götürmektedir. **Kitabın üçüncü bölümü;** Arktika Bölgesi'ne Genel Bakış, dört başlık altında değerlendirilmiştir. Stefan Kern ve Burcu Özsoy Çiçek, *"Sea Ice in The Arctic: Observations, Changes and Selected Implications (Arktika'daki Deniz Buzu: Gözlemler, Değişimler ve Çıkarımlar)"* başlığı altında[11], deniz buzunun iklim sistemindeki yeri ve önemi üzerinde durmuştur. Bu kısım deniz buzundaki erimenin nasıl gerçekleştiğini anlamak bakımından dikkat çekici olmuştur[12]. Marian Paschke ve Andreas Zink, *"Shipping in The Arctic: Current Developments and Future Challenges (Arktika'da Gemicilik Faaliyetleri: Güncel Gelişmeler ve Gelecek Zorluklar)"* başlığı altında[13], Kuzey Deniz Rotası'nın uluslararası artan önemine değinmiş, ekonomik

---

[9] Lassi Heininen, "Küreselleşmenin Etkileri ve Dünya Siyasetinde Kuzey Kutbu'nun Yeri", Demet Tunçeri (Çev.), Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 33-46.

[10] Demirkılınç, *Bölgeselcilik Teorisi…,* ss. 47-71.

[11] Stefan Kern ve Burcu Özsoy Çiçek, "Sea Ice in The Arctic: Observations, Changes and Selected Implications", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 76-93.

[12] Kern ve Çiçek'in bu çalışması Türkçeleştirilerek bu kitabın devamı niteliğinde olan diğer kitapta da yer almıştır.

[13] Marian Paschke ve Andreas Zink, "Shipping in The Artctic: Current Developments & Future Challenges", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer

açıdan sağladığı avantajlarının yanında bu deniz geçiş rotasının uluslararası hukukî statüsünü incelemiştir. Selçuk Demirkılınç, *"Politik Bir Bölge Olarak Arktika'nın Tanımlanışı"* başlığı altında[14], Arktika'yı ve sınırlarını tanımlarken, Arktika'nın politik bir bölge olarak benzer yaşam ve iklim biçimlerine sahip bölgeler üzerinden ele alınması gerektiğine vurgu yapmıştır. Burada Arktika bölgesinin sınırlarını belirlemede görülen yaklaşımların ve farklılıkların ortaya konulmuş olması önemlidir. Vsevolod Gunitskiy ise, *"İnce Buz Üzerinde: Arktika Okyanusu'nda Su Kullanma Hakkı ve Kaynak Tartışmaları"* başlığı altında[15], Arktika ve ekonomik kaynaklarına, bölge üzerindeki egemenlik tartışmalarına ve Arktika rejimi oluşturulmasındaki engellerden bahsetmiş, Arktika üzerinde gelecekteki mevcut uluslararası hukukî düzenlemelerin yetersiz kalabileceğini belirtmiştir. **Kitabın dördüncü bölümü;** Rusya Perspektifinden Bakış, üç başlık altında incelenmiştir. İvan Mazur, *"Arktika: Global Dünyanın Gelişiminde Bifürkasyon Noktası"* başlığı altında[16], Arktika'da küreselleşme sürecinin Arktika'nın ekonomik kaynaklarının ve deniz ulaşım yollarının önem kazanmasıyla şekillendiği belirtilmiştir. Burada, Arktika üzerindeki anlaşmazlıklar, Arktika'nın ekolojik olarak ifade ettiği anlam ortaya konulmuş, Rus Arktikası'ndaki Shtokman yatağının petrol ve doğal gaz rezervlerine değinilmiştir. Ayrıca Arktika'nın istikrarlı gelişiminin ve ekolojik durumunun riske atılmamasına vurgu yapılmıştır. İbrahim Hasanoğlu, *"Enerji Politikası Özelinden Rusya'nın Arktika'ya Yönelik Stratejisi"* başlığı altında[17], Rusya'nın Arktika politikasının

İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 95-107.

[14] Demirkılınç, *Bölgeselcilik Teorisi…,* ss. 109-131.

[15] Vsevolod Gunitskiy, "İnce Buz Üzerinde: Arktika Okyanusu'nda Su Kullanma Hakkı ve Kaynak Tartışmaları", Aybüke İnan (Çev.), Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 95-107.

[16] İvan Mazur, "Arktika: Global Dünyanın Gelişiminde Bifürkasyon Noktası", Natalia Shulgina Şanlı (Çev.), Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 149-162.

[17] İbrahim Hasanoğlu, "Enerji Politikası Özelinden Rusya'nın Arktika'ya Yönelik Stratejisi", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel*

tarihsel gelişimini ele almış, Rus Arktikası'nın sahip olduğu ekonomik zenginlikler, Arktika strateji ve politika belgelerine kısaca değinmiştir. Rusya'nın Arktika'da faaliyet gösteren devlet şirketleri dışında kendi özel şirketlerinin hidrokarbon kaynaklarını çıkartmasında isteksiz yaklaştığına vurgu yapmıştır. Valeriy Nikolayeviç Konişev ve Aleksandr Antolyeviç Segunin ise, *"Rusya'nın Arktika'daki Ulusal Çıkarları: Mitler ve Gerçekler"* başlığı altında[18], Rusya'nın Arktika'da sahip olduğu ekonomik potansiyel, deniz geçiş yollarının önemi, Arktika'nın ekolojik sisteminin korunması ve Arktika'da rekabet yerine iş birliğinin insanoğlunun geleceği açısından daha önemli olduğunu belirtmiştir. **Kitabın beşinci bölümünde;** Literatüre Bakış, Onur Sabri Durak tarafından, *"Polar Law-Relevant International Legal Documents (1914-2015) and Selected Literature Review (2000-2015) (Kutup Kanunu-İlgili Uluslararası Yasal Belgeler (1914-2015) ve Seçilmiş Yazın İncelemesi-2000-2015)"* başlığı altında incelenmiş[19], Arktika ve Antarktika'nın hukukî çerçevesine yönelik uluslararası, bölgesel ve ikili anlaşmalardan bahsedilmiş ve 2000-2015 yılları arasında yapılan çalışmaların literatür taraması listelenmiştir. **Kitabın son bölümü:** Epik Bakış kısmında, Harun Gümrükçü tarafından, *"Douglas Wawson ve Antarktika"* başlığı altında[20], Antarktika'yı keşfetmeye çıkan ilk bilim insanlarından biri olan Douglas Wawson'un hayatına değinilmiştir.

Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar", Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 163-190.

[18] Valeriy Nikolayeviç Konişev ve Aleksandr Antolyeviç Segunin, "Rusya'nın Arktika'daki Ulusal Çıkarları: Mitler ve Gerçekler", Ekaterina Bayram (Çev.), Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 191-207.

[19] Onur Sabri Durak, "Polar Law-Relevant International Legal Documents (1914-2015) and Selected Literature Rewiew (2000-2015)", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 211-238.

[20] Harun Gümrükçü, "Douglas Wawson ve Antarktika", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 241-249.

Bu kitabın bir devamı olan ikinci çalışma; Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy'un editörlüğünü yaptığı ***"Küresel Bakışla Kutup Çağı Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler"*** adlı eserdir[21]. Çalışma; *"Sunuş, Politik-Ekonomik Bakış, Hukuksal Bakış ve Çevresel Bakış"* olmak üzere dört bölüm ve bu bölümlerin altında sekiz başlıktan oluşmaktadır. Kitapta Arktika'nın küresel bir nitelik kazanıp kazanmadığı savı irdelenmiştir. **Sunuş bölümü;** iki başlık altında toplanmıştır. İlk olarak Harun Gümrükçü tarafından *"Ön Söz Yerine: Yüksek Kuzey'e Genel Bir Bakış"* başlığı altında[22], Arktika'nın küresel sistemde değişen durumu ortaya konulmuş, *"Kutup Çağı"* söylemi değişen paradigmalar içerisinde ayrı bir başlıkta incelenmiş ve AB'nin Arktika politikasındaki değişimlere değinilmiştir. Ayrıca Svalbard Antlaşması ile ilgili olarak Türkçe kaynaklar arasında en kapsamlı değerlendirmenin burada yapıldığını söylenebilir. Demet Tunçeri ise, *"Arktika ve Antarktika Bölgeleri Arasındaki Benzerlikler ve Farklılıklar"* başlığı altında[23], Arktika ve Antarktika'nın sınırları, yüzölçümü, nüfus ve iklim değişikliği hakkında kısa bir inceleme yapmıştır. **Kitabın ikinci bölümü;** Politik-Ekonomik Bakış, iki başlık altında toplanmıştır. İlk olarak İbrahim Hasanoğlu ve Selçuk Demirkılınç, *"Arktika'da Bölgesel Güvenlik"* başlığı altında[24], Arktika'yı *"Arktika bölgesinin askerîleşme dönemi, iş birliği dönemi ve krizler, stratejiler ve doktrinler dönemi"* olmak üzere üç döneme ayırmış, Soğuk Savaş'ın bittiği 1991 yılı ile Rusya'nın Arktika Okyanusu deniz tabanına Rus bayrağını diktiği 2007 yılını, bu dönemlerin oluşmasında başlangıç ve bitiş olarak değerlendirmiş, Ukrayna Krizi'nin (Kırım)

---

[21] Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy, *Küresel Bakışla Kutup: Çağı Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler,* Efil Yayınevi, Ankara, 2016.

[22] Harun Gümrükçü, "Ön Söz Yerine: Yüksek Kuzey'e Genel Bir Bakış", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 1-25.

[23] Demet Tunçeri, "Arktika ve Antarktika Bölgeleri Arasındaki Benzerlikler ve Farklılıklar", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 30-35.

[24] İbrahim Hasanoğlu ve Selçuk Demirkılınç, "Arktika'da Bölgesel Güvenlik", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 41-58.

Arktika'ya etkilerine kısaca değinilmiştir. Tamer İlbuğa ise, *"A5 Ülke Ekonomileri İçin Arktika Bölgesi'nin Önemi"* başlığı altında[25], Arktika'nın maden, balıkçılık, petrol ve doğal gaz rezervleri hakkında genel bir değerlendirmede bulunmuş, petrol ve doğal gaz rezervleri ve bu rezervlere yönelik A5 Devletleri'nin yaklaşımlarına değinmiştir. AB ve ABD'nin Rusya'ya uyguladığı ambargonun gerek uluslararası şirketleri gerekse de Rusya'nın teknolojik yeterlilikleri üzerinde etkili olması bakımından ufuk açıcı bir değerlendirme olmuştur. **Kitabın üçüncü bölümü;** Hukuksal Bakış, iki başlık altında toplanmıştır. İlk olarak Aybüke İnan Şimşek, *"Arktika Bölgesindeki Deniz Yetki Alanlarındaki Çatışmalara Genel Bakış"* başlığı altında[26], Arktika'da var olan çatışma bölgelerini BMDHS üzerinden kısaca incelemiş ve bu çatışma bölgelerini *"kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge, geçitler ve boğazlar ile kara parçaları üzerindeki çatışmalar"* olmak üzere üç bölüme ayırmıştır. Ancak gerek Arktika'daki yönetişim sorunu gerekse de çevresel ve yerli halklar sorunlarına yer vermemiştir. Henning Jessen ise, *"The Role of Non-Arctic Parties in Addressing "Common" Arctic Challenges – The Examples of The EU and Gearmany (Ortak Arktika Zorluklarının Çözümünde Arktika'da Olmayan Tarafların Rolü – Avrupa Birliği ve Almanya Örneği)* başlığı altında[27], AB'nin Arktika Konseyi'nde *"ad hoc"* üyelikten *"gözlemci üyelik"* statüsüne kabul edilmemesi ve AB'nin Arktika konusunda doğal kaynakların sürdürülebilirliği açısından yeni politikalara yönelmesi üzerinde durulmuştur. Bu kısım AB'nin Arktika politikasını ve değişimlerini anlamak açısından dikkat çekicidir. **Kitabın son bölümü;** Çevresel Bakış, önceki bölümlerde olduğu gibi iki başlık altında toplanmıştır. İlk olarak bir önceki kitapta Stefan Kern ve

---

[25] Tamer İlbuğa, "A5 Ülke Ekonomileri İçin Arktika Bölgesi'nin Önemi" Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 67-85.

[26] Aybüke İnan Şimşek, "Arktika Bölgesindeki Deniz Yetki Alanlarındaki Çatışmalara Genel Bakış", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 93-110.

[27] Henning Jessen, "The Role of Non-Arctic Parties in Addressing "Common" Arctic Challenges – The Examples of The EU and Germany*",* Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 119-132.

Burcu Özsoy Çiçek'in İngilizce olarak yayınlanan çalışması bu eserde Türkçe tercümesiyle, *"Arktika'daki Deniz Buzu: Gözlemler, Değişimler ve Çıkarımlar",* yer almıştır[28]. Ceren Uysal Oğuz ve Güneş Ersoy ise, *"Kutuplardaki İklim Değişikliğinin Bölgesel ve Küresel Etkileri"* başlığı altında[29], küresel ısınma ve iklim değişikliği üzerinde durmuş, Kutuplarda meydana gelen değişimlerin bölgesel ve küresel etkilerini incelemiştir. Buzulların erimesi sonucu tatlı su kaynakları ihtiyacının çok daha ciddi boyutlara ulaşacağına dikkat çekilmiştir.

Birinci kitabın bir devamı olan üçüncü çalışma; Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer'in editörlüğünü yaptığı ***"Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm"*** adlı eserdir[30]. Çalışma; *"Tarihsel Bakış, Hukukî ve İktisadi Bakış, Ekolojik Bakış ve Teknik Bakış"* olmak üzere dört bölüm ve bu bölümlerin altında sekiz başlıktan oluşmaktadır. **Kitabın birinci bölümünde;** Tarihsel Bakış, iki başlık altında toplanmıştır. İlk olarak Güneş Ersoy ve Harun Gümrükçü tarafından *"Coğrafî Keşifler Çağı'nın Birinci Aşaması: Hindistan'ın Avrupalılar Tarafından Keşfedilmesi ve Bu Sürecin Osmanlı Devleti'ne Etkisi"* başlığı altında[31], 15'inci yüzyıldan 16'ncı yüzyılın sonlarına kadarki yaşanan coğrafî keşiflerin önemi, siyasî, ekonomik, kültürel vb. etkileşimler üzerinden ortaya konulmuş ve bu tarih aralığına *"Coğrafî Keşifler Çağı"* denildiği vurgulanmıştır. Daha sonra her iki yazar *"Coğrafî Keşiflerin İkinci Aşaması:*

---

[28] Stefan Kern ve Burcu Özsoy Çiçek, "Arktika'daki Deniz Buzu: Gözlemler, Değişimler ve Çıkarımlar", Güneş Ersoy (Çev.), Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 139-154.

[29] Ceren Uysal Oğuz ve Güneş Ersoy, "Kutuplardaki İklim Değişikliğinin Bölgesel ve Küresel Etkileri", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler,* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 157-166.

[30] Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer, *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017.

[31] Güneş Ersoy ve Harun Gümrükçü, "Coğrafî Keşifler Çağı'nın Birinci Aşaması: Hindistan'ın Avrupalılar Tarafından Keşfedilmesi ve Bu Sürecin Osmanlı Devleti'ne Etkisi", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 1-23.

17'inci Yüzyıl-Birinci Dünya Savaşı Arası Dönemde Yüksek Kuzey'in Keşfi" başlığı altında[32], Yüksek Kuzey'in keşfi, teknolojik gelişmeler ve iklim değişikliğine ilişkin hususlara değinmiştir. Her iki başlık altında da yapılan keşiflerle ilgili zaman tablosu verilmiş olması önemlidir. **Kitabın ikinci bölüm;** Hukukî ve İktisadi Bakış, iki başlık altında toplanmıştır. İlk olarak Nasıh Sarp Ergüven, *"Uluslararası Hukuk Açısından Antarktika Güvenliği"* başlığı altında[33], güvenliğin anlamının askerî, siyasî, ekonomik, çevresel vb. şekilde genişlediğini, Antarktika Antlaşmalar Sistemi'nin güvenlik kapsamında yeniden ele alınmasının muhtemel olduğunu değerlendirmiştir. Ayşegül Ateş ise, *"Arktika Bölgesi'nin Enerji Kaynakları ve ABD'nin Arktika Politikası"* başlığı altında[34], Arktika'daki enerji kaynakları ve ticari taşımacılığa dikkat çekmiş, ABD Başkanı Barack Obama ve Donald Trump politikaları arasındaki farkları açıkça ortaya koymuştur. ABD'nin Arktika'daki fırsatlardan yararlanabilmesi için bölgedeki altyapı yatırımlarını genişletmesi gerektiğini vurgulamıştır. **Kitabın üçüncü bölümü;** Ekolojik Bakış, üç başlık altında toplanmıştır. Senem Atvur, "Ekolojik Perspektifte Antarktika'da Güvenlik" başlığı altında[35], iklim değişikliğinin Antarktika'ya etkisi ve yaşanacak değişimin ekolojik güvenlik çerçevesinde bir incelemesi yapılmış, ortak eylemleri içeren bir perspektifin sunulabileceği ifade edilmiştir. Ceren Uysal Oğuz,

---

[32] Harun Gümrükçü ve Güneş Ersoy, "Coğrafî Keşiflerin İkinci Aşaması: 17'inci Yüzyıl-Birinci Dünya Savaşı Arası Dönemde Yüksek Kuzey'in Keşfi", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 23-51.

[33] Nasıh Sarp Ergüven, "Uluslararası Hukuk Açısından Antarktika Güvenliği", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 51-65.

[34] Ayşegül Ateş, "Arktika Bölgesi'nin Enerji Kaynakları ve ABD'nin Arktika Politikası", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 65-85.

[35] Senem Atvur, "Ekolojik Perspektifte Antarktika'da Güvenlik", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 89-111.

"Inuit Halkı ve İklim Değişikliği", başlığı altında[36], Inuitlerin binlerce yıldır Arktika'da yaşadığını ortaya koymuş ve iklim değişikliğinin Inuitlerin sadece bugününü değil geleceğini de etkilediğine dikkat çekmiştir. Ayrıca Inuit Kutup Çevresi Konseyi'nin topluluğun çıkarlarının korunmasındaki önemini vurgulamıştır. Fatma Cande Yaşar Dinçer ise, *"Arktika Bölgesi'nde Tarım Alanında Gözlemlenen Transformasyonlar: Bölge Tarım Faaliyetlerinin Türkiye'de Uygulanabilirliğinin İncelenmesi"* başlığı altında[37], iklim değişikliğinin dünyadaki tarım faaliyetlerini nasıl etkilediğini, Arktika'da sıcaklıklar artıkça bitki yetiştirme dönemlerinin ve gelecekte yapılacak tarım faaliyetlerinin küresel ölçekte üretim açığını kapatmaya katkı sağlayabileceğini belirtmiştir. Alaska, Grönland, Kanada ve Norveç özelinde tarım faaliyetlerinin incelemesi yapılmış ve Türkiye'ye uygulanabilirliği kısaca tartışılmıştır. **Kitabın son bölümü;** Teknik Bakış'ta Stefan Kern ve Burcu Özsoy tarafından *"Remote Sensing (Uzaktan Algılama)"* başlığı altında[38]**,** uzaktan algılamanın gezegeni anlama ve betimlemede önemi vurgulanmış, uzaktan algılama olmadan, günlük hava tahmininden iklim ile alakalı pek çok parametreye kadar bilgilerimizin gelişmeyebileceği ifade edilmiştir.

Buraya kadar bahsedilen ve birbirinin devamı niteliğinde olan her üç eserde bu araştırmanın doğrudan konusunu amaç edinmemiştir. Bu çalışmalar Arktika'nın jeopolitik önemini vurgulamakla beraber, jeopolitik bir değerlendirme çabası içerisine girmemiştir. Ayrıca Arktika'nın ekonomik kaynakları değerlendirilirken, enerji kaynaklarına ve devletlerin strateji ve politikalarına bölgesel düzeyde çok az veya hiç değinilmemiştir.

---

[36] Ceren Uysal Oğuz, "Inuit Halkı ve İklim Değişikliği", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 111-133.

[37] Fatma Cande Yaşar Dinçer, "Arktika Bölgesi'nde Tarım Alanında Gözlemlenen Transformasyonlar: Bölge Tarım Faaliyetlerinin Türkiye'de Uygulanabilirliğinin İncelenmesi", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 133-171.

[38] Stefan Kern ve Burcu Özsoy, "Remote Sensing (Uzaktan Algılama)", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 1176-202.

Şenay Kaya'nın ***"Kutup Bölgelerinde Egemenlik Mücadelesi ve Ekonomik Yatırım Fırsatları"*** adlı kitabı[39], kutupların hukukî statüsünün ortaya konulması bağlamında temel bir eser olma özelliği göstermektedir. İlgili antlaşmalara kitabın sonunda yer verilmesi faydalı olmuştur. Ancak Arktika'nın hukukî statüsü ile Arktika Konseyi ve Svalbard Antlaşmaları'nın Arktika'ya etkisi ve kapsamı üzerinde herhangi bir inceleme yapılmamıştır.

Bu çalışmaların dışında Hasan Köni'nin ***"Kaos-Batı Hâkimiyetinin Çöküşü"*** adlı kitabında[40], Arktika doğrudan konu edinilmiş olmamakla birlikte, A5 Devletleri'nin güncel Arktika politikalarına kısaca değinilmesi önemlidir. Buna ek olarak TÜBİTAK'ın ***"Yakından Tanıyın Arktik ve Antarktika"*** adlı kitabı[41], Arktika ve Antarktika'yı tanımak için başlangıç niteliğinde bir eser olduğu söylenebilir.

Sınırlı sayıda yayınlanan bilimsel makale ve yayın arasında Selçuk Demirkılınç ve Ragıp Pehlivanlı'nın ***"Kuzey Kutup Bölgesi'ndeki İşbirliğinde Arktika Konseyi'nin Rolü"*** makalesi[42]; Arktika Konseyi'nin yapısını Türkiye'de kapsamlı bir şekilde ele alan tek çalışmadır. Ancak Arktika Konseyi gözlemci üyelikle ilgili olarak yanlış veya eksik bilinen bir husus olan; her dört yılda bir gözlemci statüsü verildiği tarihten itibaren gözlemci ülkelerin gözlemci statüsüne olan ilgilerini olumlu bir şekilde yeniden göstermeleri makalede göz ardı edilmiştir. Nihat Yılmaz ve Ali Çiftçi'nin ***"Arktika Bölgesi'nin Siyasal Önemi ve Siyasal Hukuksal Statüsünün Karşılaştırılmalı Değerlendirilmesi"***[43] makalesi; Arktika'daki sorun ve

---

[39] Şenay Kaya, *Kutup Bölgelerinde Egemenlik Mücadelesi ve Ekonomik Yatırım Fırsatları,* Kozmostar, Ankara, 2020.

[40] Hasan Köni, *Kaos, Batı Hâkimiyetinin Çöküşü,* Wizart Edutainmet, İstanbul, 2016, ss. 25-31.

[41] TÜBİTAK, "*Yakından Tanıyın Arktik ve Antarktika"*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları: 732, Ankara, 2015.

[42] Selçuk Demirkılınç ve Ragıp Pehlivanlı, "Kuzey Kutup Bölgesi'ndeki İşbirliğinde Arktika Konseyi'nin Rolü", *2.Uluslararası Çin'den Adriyatik'e Sosyal Bilimler Kongresi,* Hatay, 2016, ss. 246-265.

[43] Nihat Yılmaz ve Ali Çiftçi, "Arktika Bölgesi'nin Siyasal Önemi ve Siyasal Hukuksal Statüsünün Karşılaştırılmalı Değerlendirilmesi", *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* Sayı: 31, 2016, ss. 1-16.

anlaşmazlıkların bir kısmına değinmesi ve bunu Arktika'nın hukuksal statüsü çerçevesinde incelemesi bakımından önemli olmuştur. Güzel Yıldız ve Hatice Çelik'in ***"Yeni Bir Egemenlik Mücadelesi Alanı Olarak Arktika: ABD-Rusya Rekabeti"*** makalesi[44], Arktika'yı tanımlamış, ABD ve Rusya'nın Arktika politikası ve Arktika'daki anlaşmazlık alanlarına kısaca değinmiştir. Hidrokarbon kaynakları, jeopolitik rekabetin başlıca alanlarından biri olarak değerlendirilmiştir. Esra Vardar Tutan ve Seçkin Arpalıer'in ***"Uluslararası İlişkilerde Yeni Rekabet Alanı Olarak Arktik"*** makalesi[45], küresel iklim değişikliğinin Arktika'ya etkisi, enerjinin rolü, Arktika Devletleri'nin politikaları, anlaşmazlık alanlarının ortaya konulması bağlamında bu araştırma için ufuk açıcı olmuştur. Ancak enerji ve Arktika Devletleri'nin politikaları ile anlaşmazlık alanlarının derinlemesine bir incelenmesi yapılmamıştır. Jeopolitikten bahsedilirken ne olduğu ortaya konulmamış, geleceğe yönelik çıkarımlar jeopolitik duyarlıktan ziyade beklenti olarak ifade edilmiştir. Ayrıca *"hiçbir devlete ait olmayan bu bölgede…"* ifadesinde *"hiçbir"* kelimesinin Arktika için kullanılması ve 1920 yılında imzalanan Svalbard Antlaşması'nın 46 devlet tarafından imzalandığının belirtilmesi talihsiz bir hata olmuştur. Bu çalışmanın içerisinde görüleceği üzere Arktika, Arktika Devletleri'nin sınırlarından oluşan bir bölge olmakla birlikte, 1920 yılında imzalanan Svalbard Antlaşması'nı imzalayan devlet sayısı da 14'tür (taraf olan veya daha sonradan onaylayan toplam devlet sayısı ise 46'dır). Alp Yüce Kavas'ın ***"Soğuk Savaş Sonrası Arktika Bölgesi Jeopolitiği ve Bölgesel İş Birliği Potansiyeli"*** makalesi[46], Arktika'da keşfedilen yeni enerji kaynaklarının ve ortaya çıkan deniz geçiş yollarının jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik açıdan önemli olduğunu vurgulamıştır. Bölgesel örgütlerden Arktika

---

[44] Güzel Yıldız ve Hatice Çelik, "Yeni Bir Egemenlik Mücadelesi Alanı Olarak Arktika: ABD-Rusya Rekabeti", *Güvenlik Çalışmaları Dergisi,* Yıl: 21, Cilt: 21, Sayı: 1, Haziran 2019, ss. 57-77, https://dergipark.org.tr/tr/pub/gcd/issue/53135/704357, (Erişim: 10.02.2020).

[45] Esra Vardar Tutan ve Seçkin Arpalıer, "Uluslararası İlişkilerde Yeni Rekabet alanı olarak Arktik", *Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi,* Cilt: 8, No: 1, 2020, ss. 21-58, https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/968573, (Erişim: 14.02.2020).

[46] Alp Yüce Kavas, "Soğuk Savaş Sonrası Arktika Bölgesi Jeopolitiği ve Bölgesel İş Birliği Potansiyeli", *Akdeniz İİBF Dergisi,* Cilt 19, 2019, http://static.dergipark.org.tr/article-download/41d2/2676/58fa/5da46fb6449d0.pdf?, (Erişim: 12.01.2020), ss. 25-44.

Konseyi, Barents Avrupa-Arktika Konseyi ve İskandinav Konseyi'nden kısaca bahsedilerek bölgeselci yaklaşım, yeşil ve neoliberal kuram üzerinden kısaca incelenmiştir. Makale Arktika'nın çatışma ve rekabet eksenli değil Antarktika'daki mevcut sistemin bir benzeri olarak kalıcı iş birliği merkezli bir bölge olması gerektiğini vurgulamıştır. Bu bağlamda bir durum tespitinden çok bir temenniyi ifade ettiği söylenebilir. Arktika'nın Antarktika'ya benzer olarak insanlığın ortak yararına açılmasını, bunun da hukuksal bir düzenlemeyle mümkün olacağını değerlendirmiştir. Ancak makalede hem Arktika ve Antarktika'nın yapısı arasındaki farklar dikkate alınmamış hem de Arktika'nın sınırlar coğrafyası olduğu göz ardı edilmiştir. Bölge ülkelerinin stratejileri ve politikaları ele alınmamış, yeni enerji havzalarının önemi kısaca geçiştirilirken, jeopolitik bir değerlendirme yapılmamıştır. Arktika Konseyi'nin günümüzde yasal bağlayıcılığı olan üç anlaşması dikkate alınmadan Arktika'ya yönelik hukukî bir değerlendirmeye girişilmiş, BMDHS'nin buzla kaplı alanlarla ilişkili olan ve doğrudan Arktika Okyanusu'nu ilgilendiren 234'üncü Maddesi tamamen göz ardı edilmiştir. Son olarak Dursun Yıldız'ın ***"Buzullardaki Petrol Paylaşımı"*** başlıklı yayını[47], eriyen buzullar sonucu ortaya çıkan yeni deniz geçiş yolları ve bölgedeki petrol ve doğal gazın öneminden bahsederek kısa ve özet bilgiler vermesi bakımından dikkat çekici olmuştur.

C. Yöntem

Bu araştırmada çoğunlukla birincil kaynaklar olmak üzere ikincil kaynaklardan da yararlanılmıştır. Araştırmadaki bilimsel kaynaklar belgesel tarama yöntemi kullanılarak incelenmiş ve toplanmıştır. Arktika ile ilgili olarak bilimsel yayınlara, kitap, kaynak ve makalelere ulaşım ve erişimimde Fridtjof Nansen Enstitüsü'nden Prof.Dr. Arild Moe ve Araştırma Görevlisi Svein V. Rottem yardımcı olmuştur.

26-28 Şubat 2020 tarihleri arasında Oslo'da Norveç'in Kutup çalışmaları ile ilgili, 28 Şubat-03 Mart 2020 tarihleri arasında da Longyearbyen'de (Svalbard Takımadaları) saha ve kaynak araştırması yapılmış gözlem ve tespitlerde

[47] Dursun Yıldız, *"Buzullardaki Petrol Paylaşımı",* 2013, http://docplayer.biz.tr/1864629-Rapor-no-13-buzuldaki-petrol-paylasimi-agustos-2013.html, (Erişim: 10.09.2017), ss.1-27.

bulunulmuştur. Svalbard, Svalbard Antlaşması ve Küresel Tohum Sığınağı'na ilişkin olarak orada yaşayan insanların yaklaşımları gözlemlenmiştir.

Arktika'daki yeni enerji havzaları ile ilgili verilerin toplanmasında, bölge ve bölge dışı devletlerin resmi raporları, yayınları ve çevrimiçi sayfaları kullanılmıştır. Ancak *"ABD Jeolojik Araştırma Kurumu (U.S. Geological Survey-USGS)"*nun [48] Arktika'da belirlediği enerji havzaları ve rezervlere ilişkin veriler bilimsel araştırmalarda, bölge ve bölge dışı aktörlerin strateji ve politikalarında genel kabul gördüğünden, bu çalışmada sabit değer olarak kabul edilmiştir. Arktika'daki enerji kaynaklarının uluslararası kıyaslaması yapılırken, bilimsel araştırmalarda ve enerji konusunda çoğunlukla referans verilen *"Uluslararası Enerji Ajansı-UEA (International Energy Agency-IEA)"*[49], *"Avrupa İstatistik Ofisi (Eurostat)"*[50] ve *"British Petroleum (BP)"*nin[51] çevrimiçi sayfalarından yararlanılmıştır.

Küresel iklim değişikliğiyle ilgili verilerde, birçok bilimsel araştırmanın referans noktası olması nedeniyle, *"Birleşmiş Milletler ve İklim Değişikliği (United Nations and Climate Change)"*[52], *"Amerikan Ulusal Kar ve Buz Veri Merkezi (National Snow and Ice Data Center-NSIDC)"*[53], *"Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi (National Oceanic Atmospheric Administration-NOAA)"*[54] ve *"Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (The Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC)"*nin[55] çevrimiçi sayfalarından faydalanılmıştır.

Ülkelerin ekonomik göstergeleri ve askerî harcamaları ile ilgili verilerde sırasıyla *"Dünya Bankası (World Bank)"* ve *"Stockholm Uluslararası Barış Araştırmaları Enstitüsü (Stockholm International Peace Research Institute-SIPRI)"*ün

[48] https://energy.usgs.gov/

[49] http://www.iea.org/

[50] https://ec.europa.eu/eurostat/data/database

[51] https://www.bp.com/

[52] http://www.un.org/climatechange/

[53] https://nsidc.org/

[54] http://www.noaa.gov/

[55] http://www.ipcc.ch/

verileri esas alınmıştır. Bunların dışında ülkelerin resmi internet sayfaları, Defense News ve Global Security'in verileri dikkate alınmıştır.

Çalışmada kullanılan antlaşma, anlaşma, sözleşme vb. belgeler aslı üzerinden incelenerek, kaynak ve referans olarak kullanılmıştır. Yararlanılan gazeteler, raporlar ve makalelerde; öncelikle Arktika'nın tamamını konu edinen, daha güvenilir olduğu değerlendirilen ve diğer haber, bilimsel araştırmalara ve raporlara referans olan Arctic Today, Arctic Council, Arctic Institute, Arctic News, Barents Observer, High North News, International Energy Agency News, Petroleum News ve The Arctic News referans alınmıştır. Ayrıca Arktika ile ilgili çok fazla güncel haber yapması nedeniyle BBC News, Bloomberg, Deutsche Welle Türkçe, New York Times, Reuters, Sputnik ile Anchorage News gibi yerel gazeteler de kullanılmıştır. Yararlanılan makalelerde yapılan atıflar İngilizce ve Türkçe dışında başka bir dilde yayınlanan kaynakları ihtiva ettiğinde makalede ifade ettiği şekliyle kabul edilmiş, yayınlanan makalelerde yazarların Arktika üzerindeki benzer ve farklı çalışmaları da dikkate alınmıştır. Ayrıca yıllık olarak yayınlanan Arctic Yearbook kitabı çok yönlü ve farklı makaleleri bir araya getiren uluslararası bir çalışma olduğundan buradaki makalelerin kullanılması da tercih edilmiştir. Türkiye'de kutuplar üzerine çalışma yapan ve bu çalışmanın amacına yönelik olarak İstanbul Teknik Üniversitesi Kutup Araştırma Merkezi (PolRec)[56] ve Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu'nun (KÜDENFOR)[57] çevrimiçi sayfalarından elde edilen raporlar, yayınlar ve makaleler de kullanılmıştır.

Çalışmada belgesel tarama yöntemi dışında görüşme tekniği tercih edilmiştir. Bu bağlamda; Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi/Acil Yardım ve Afet Yönetimi öğretim üyesi olan, Svalbard ve Grönland'da profesyonel anlamda dağcılık ve dalış faaliyetlerinde bulunan ve Ocak 2020'de Grönland'ı bir baştan bir başa gözlemleme fırsatı bulan Dr. Ebru Caymaz ile küresel iklim değişikliğinin Grönland'daki yerli halkın yaşamlarına etkisi, ABD'nin Grönland'ı satın alma isteğine karşı yerli halkın yaklaşımları, gelecekte bağımsız bir Grönland olup olamayacağına ilişkin görüşme gerçekleştirilmiştir. Grönland'daki yerli halkın mevcut durumu hakkında içtenlikle

[56] http://www.polarresearch.center/

[57] https://kudenfor.ku.edu.tr/

yanıtladığı sorular bu çalışmanın içeriğinin zenginleşmesine, sahadaki gerçekliğin aktarılmasına katkı sağlamıştır.

Arktika Konseyi, Arktika'daki yeni enerji havzaları ve Türkiye'nin Arktika politikası ile ilgili olarak Kanada Calgary Üniversitesi'nden Prof.Dr. Heather Exner-Pirot ile Türkiye Dışişleri Bakanlığı ve Büyükelçilikleriyle elektronik posta yoluyla görüşme gerçekleştirilmiştir. Exner-Pirot, Arctic Yearbook kitabının editörü olmakla birlikte Arktika üzerine yazılmış birçok çalışması bulunmaktadır. Kendisiyle yapılan görüşme bu çalışmanın içerik olarak daha ileriye gitmesine katkı sağlamıştır. Açıkçası sorulara içtenlikle ve kapsamlı cevaplar verdiğini söyleyebilirim.

Türkiye'de Arktika ile ilgili olarak Türkiye'nin kutup araştırmalarına ve çalışmalarına öncülük eden İTÜ PolReC Müdürü Doç.Dr. Burcu Özsoy Çiçek ile Türkiye'nin neden Arktika Konseyi'ne üye ol(a)madığı, Çin'in Arktika politikası ile ilgili olarak da Atılım Üniversitesi'nden Dr. Nilgün Eliküçük Yıldırım ile bir telefon görüşmesi gerçekleştirilmiş, ancak her iki görüşme de fikir alışverişi şeklinde gerçekleştirildiğinden raporlaştırılmamıştır. Kutup Çağı kitaplarının editörlerinden Prof. Dr. Harun Gümrükçü ile yapılması planlanan görüşme bu çalışmanın yazarının Irak ve Suriye sınırında görevli olmasına bağlı olarak zaman kısıtı nedeniyle elektronik posta yoluyla yapılmak istenmiş, bu istek Gümrükçü tarafından kabul edilmemiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile Türkiye'nin Arktika Konseyi gözlemci üyelik başvurusu ve Svalbard Antlaşması'na neden taraf olmadığı konularında, Tarım ve Orman Bakanlığı ile de Svalbard Küresel Tohum Sığınağı ve Türkiye'nin bu Sığınağa neden tohum vermediğine ilişkin olarak görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın Arktika Devletleri ve Çin Büyükelçilikleriyle Arktika ile ilgili elektronik posta yoluyla yapılan görüşmelerde soruların cevaplanması noktasında; Kanada ve Danimarka Büyükelçiliklerinin sorularımı içtenlikle cevapladığını, Kanada Büyükelçiliği ile yapılan görüşmenin telefon üzerinden gerçekleştirildiğini ancak raporlaştırılmadığını söyleyebilirim. Çin Büyükelçiliği sorulara yetersiz ve genel geçer cevaplar verirken diğer Büyükelçiliklere yöneltilen sorular yanıtsız kalmıştır.

Ç. Amaç

Bu araştırmanın temel amacı; Arktika'nın küresel iklim değişikliğinin etkileri, yeni enerji havzalarının mevcut ve potansiyel değeri ve Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının açılmasıyla birlikte, bölge ve bölge dışı aktörlerin iş birliğinden ziyade çatışma potansiyeli yüksek bir bölgeye nasıl dönüştüğünü göstermek ve Arktika'yı dünyanın jeopolitik ağırlık merkezlerinden biri haline getirdiğini ortaya koymaktır. Ayrıca Arktika'nın jeopolitik unsurlarının bölge devletleri açısından değerlendirilmesi; hukukî statüsüne bakış; Arktika'da mevcut sorun ve anlaşmazlıkların nedenleri; bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika strateji ve politikaları açıklanarak Arktika'nın jeopolitik duyarlılığının ortaya konulması amaç edinilmiştir.

D. Önem

Bir dönemin değersiz bölgesi Arktika; zaman, mekân ve kuvvet ilişkisi bakımından *"Karar Alanı"*, *"Kalpgâh"*ın güvenli sınırları ve günümüzde *"Yüksek Kuzey" ve "Kutup Çağı"* kavramlarıyla adlandırılmıştır. Bir ölçüde geçmişin sırlarını geleceğin ümitlerini barındırmaktadır.

Çalışmanın yazın kısmında incelendiği üzere literatürde hâlihazırda bu çalışmanın temel hipotezine geçerli bir yanıt aramaya çalışan bir çalışma günümüze kadar yapılmamıştır. Ancak küresel iklim değişikliğine bağlı olarak Arktika'daki enerji kaynakları yarışı, A5 Devletleri'nin ekonomileri için Arktika'nın önemi ve bu kapsamda ABD ve Rusya özelinde ülkelerin enerji ve Arktika strateji ve politikaları incelenmiş, küresel iklim değişikliğinin Arktika'nın önemini nasıl artırdığı ve bölgede ne tür kaynaklar için rekabet edildiğine ilişkin araştırmalar yapılmıştır.

Bu çalışmada önceki çalışmaların aksine Arktika; daha önceki jeopolitik teorilere, coğrafî konumuna, bölge ve bölge dışı aktörlere göre, zaman, mekân ve kuvvet ilişkisi içerisinde incelenerek, Arktika'nın jeopolitik değeri, bölge ve bölge dışı aktörler açısından ortaya konulmuştur. Böylelikle Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzalarının Arktika jeopolitiğine etkisi bütünsel bir değerlendirme üzerinden incelenmiştir. Araştırmanın Türkçe yapılmış olması Arktika konusunda Türkçe

yazılmış kaynakların az olması nedeniyle önemlidir. Bu bağlamda, araştırmanın daha ileri araştırmalara ve çalışmalara kapı aralayacağı düşünülebilir.

E. Sınırlılıklar

Çalışmada jeopolitik teoriler öncelikle Arktika'nın daha önce değerlendirilmeye tabi tutulduğu teoriler dahilinde incelenmiş, bunun dışında kalan jeopolitik teorilere kuramsal çerçevenin içerisinde jeopolitiğin ne olduğu bağlamında kısaca değinilmiştir. Doğal olarak bu teoriler çalışmanın sınırları dışında bırakılmıştır. Çalışmada jeopolitiğin ihtiva ettiği geniş kapsam içerisinde Arktika Devletleri'nin şekli, yönetim yapısı, hukukî sistemi, nüfus özellikleri gibi unsurların yanında kültürel çevrenin ihtiva ettiği, dil, din, eğitim vb. konular araştırmanın amacının dışına çıkmamak maksadıyla araştırmanın sınırları dışında bırakılmıştır.

Jeopolitik inceleme zaman, mekân ve kuvvet ilişkisi bakımından ele alınmıştır. Çalışmanın tamamında zaman; geçmiş, şimdi ve gelecek ilişkisi üzerinden: Arktika'nın tarihsel geçmişinde daha çok *"Keşifler Çağı"*ndan günümüze; Arktika'daki yeni enerji havzalarında İkinci Dünya Savaşı sonrası dönem; küresel iklim değişikliği verilerinde, 1981-2010 yılları arasındaki 30 yıllık değişim bağlamında; bölge ve bölge dışı aktörlerin politikalarında ise çoğunlukla Soğuk Savaş sonrası dönem üzerinden değerlendirilmiştir. Mekân; 66^{o}34^{l} Kuzey paraleli üzerinden değil 60'ıncı Kuzey paralelinin kuzeyinde kalan alanların tamamı olarak kabul edilmiş, bu paralelin dışında kalan Grönland (Danimarka) ve Shetland Adaları'nın (İskoçya) güney uçları ile Alaska'nın (ABD) Aleut Adaları'nın tamamı Arktika bölgesinde değerlendirilmiştir. Bunların dışında Kanada, Norveç, İsveç, Finlandiya ve Rusya'nın 60'ıncı Kuzey paralelinin güneyindeki coğrafî uzantılar (dağlar, ovalar vb.) bu araştırmanın sınırları dışında bırakılmıştır. Ayrıca Shetland Adaları, İskoçya veya Birleşik Krallık üzerinden değil bağımsız olarak enerji havzaları bağlamında kısaca ele alınmıştır. Kuvvet ise; bölge ve bölge dışı aktörlerin strateji ve politikaları çerçevesinde incelenmiştir.

Arktika'ya hukukî bakış yeni enerji havzaları, deniz yetki alanları, sorun ve anlaşmazlıkların temel dayanak noktası olarak değerlendirilen Birleşmiş Milletler

Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), Arktika Konseyi ve Svalbard Antlaşması üzerinden ele alınmıştır. *"Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO)"*ne BMDHS başlığı altında kısaca değinilmiş, kapsamlı bir değerlendirme yapılmamıştır. Bunların dışında Arktika Devletleri'nin Arktika'ya yönelik hukukî düzenlemeleri ile Arktika'da yaşayan yerli halklardan, bölgenin ekolojik yapısına, hava sahasından insan haklarına kadar olan geniş bir hukukî değerlendirme bu çalışmanın sınırları dışında bırakılmıştır.

Küresel iklim değişikliğinin Arktika'ya olan etkisinde nükleer atıklar, balıkçılık alanları, canlı çeşitliliği vb. konulara genel olarak değinilmiş, kapsamlı bir inceleme ve değerlendirmede bulunulmamıştır. Dünyada enerjiye olan talep tek tek ülkeler üzerinden değil, küresel ve bölgesel ölçekte incelenmiş, Arktika Devletleri, Çin, Hindistan ve Türkiye üzerinden örneklendirilmiştir. Çalışmada Arktika'nın sahip olduğu mineral kaynaklardan daha çok hidrokarbon kaynaklarına yer verilmiştir.

Arktika'daki sorun ve anlaşmazlıklar deniz yetki alanları ve yeni enerji havzaları üzerinden değerlendirilmiş, Karelya sorunu (Rusya-Finlandiya), göçmen ve mültecilerin Rusya-Norveç sınırında oluşturdukları "Arktika Rotası" gibi konulara değinilse de çalışmanın dışında bırakılmıştır.

Bölge ve bölge dışı aktörler Arktika Devletleri ve Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olan devletler olarak kabul edilmiştir. Ancak gözlemci üye ülkeler AB üyesi ülkeler ve diğerleri olarak ayrılmıştır. AB üyesi ülkelerin Arktika strateji ve politikalarının AB'den farklı ve esnek olduğu söylenebilir. Çalışmanın sınırlarını aşmamak ve bu ülkelerin bölgeyi etkileme potansiyellerinin sınırlı olduğu düşünülerek çalışmanın dışında bırakılmışlardır. Türkiye bu bağlamdan farklı olarak neden ve nasıl Arktika politikası geliştirmesi gerektiği üzerinden, AB ve NATO ise her iki örgüte üye olan devletlerin politikalarından bağımsız olarak incelenmiştir.

Yeni Koronavirüs Hastalığı (Kovid-19), bu çalışmanın yazıldığı dönmede etkisini sürdürmeye devam ettiğinden bu konu doğrudan çalışmaya dahil edilmemiştir. Ancak çalışmanın enerji ile ilgili kısımlarında petrol fiyatlarının düşmesi, enerjinin görünümü ve yatırımlara ilişkin etkisi bağlamında kısaca değinilmiştir.

F. Kavramlar

Çalışmada bir anlam karmaşasına mahal vermemek amacıyla sırasıyla Arktik ve Arktika, Kuzey Kutbu, Arktika Okyanusu kavramları ile Arktika'nın sınırları, hava durumu, iklim ve sera etkisi kavramları açıklanacaktır.

Arktik, Kuzey Yarımküre'de görülebilen, *"Büyük Ayı"* yıldız grubuna Yunanca *"Ayı"* anlamına gelen *"Arktos"* kelimesinden türetilmiştir. Kuzey Yarımküre'de yer işaretlemelerinde *"Ayı'nın yanındaki"* anlamında *"Arktikos"* kullanılmaktadır. Bu kelime günümüze Arktik olarak gelmiştir[58]. Türk Dil Kurumu (TDK) Arktik kelimesini: Latince *"Arcticus", "Kuzey Kutbu ile ilgili";* Fransızca *"Arctique", "Kuzey Kutbu yakınında olan Arktik Kuşak"* ve İngilizce *"Arctic", "Kuzey kutup bölgesi'ne ait"* olarak tanımlamaktadır. Arktik kelimesinin Fransızca karşılığı siyasî coğrafya tanımlamasıdır[59]. Türkçe kaynaklarda Arktik kelimesi yerine Arktika kelimesinin sıklıkla kullanıldığı görülebilir. Burada TDK'nın Arktika kelimesine yer vermediğini ayrıca belirtmek gerekir. Ancak *"Ayı'nın karşıtı, kuzeyin karşıtı"* anlamına gelen *"Antarktikos"*[60], TDK tarafından coğrafî tanımlama olarak, Fransızca *"Antarctique"*in karşılığı olan *"Güney Kutbu ile ilgili, Güney Kutbu yakınında olan"*, İngilizce *"Antarctic", biyoloji terimi olarak "Kuzey kutbuna karşı olan bölgeye ait, güney kutbuna ait",* zooloji terimi olarak da benzer bir şekilde *"Kuzey kutbuna karşıt olan bölgeye, güney kutbuna ait"* anlamında Antarktik[61],

---

[58] Meredith Hooper, *A For Antarctica, Fact and Stories from The Frozen South,* Pan Books, London, 1991, s. 6.

[59] Türk Dil Kurumu, "Arktik" http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts&kategori1=veritbn&kelimesec=20757 (Erişim: 12.12.2017).

[60] Hopper, a.g.e., 6.

[61] Türk Dil Kurumu, *"Antarktik",* http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a4a87f566c763.85861111 (Erişim: 12.12.2017).

"Güney Kutbu'ndaki kara bölgesi" anlamında ise Antarktika olarak kullanılmıştır[62]. TDK, Arktik ve Antarktik kelimelerini sıfat olarak coğrafî bir tanımlamada, Antarktika kelimesini ise özel isim olarak bölgeyi tanımlamada kullanmaktadır. Benzer bir şekilde Arktika kelimesinin de coğrafî bir bölge tanımlaması olarak kullanılmasının burada uygun olacağı değerlendirilmiştir[63].

Arktika ve Kuzey Kutbu kavramları genel olarak birbirleriyle karıştırılan ancak iç içe geçmiş kavramlardır. Kuzey Kutbu, 90º Kuzey enleminin geçtiği ve boylamların başladığı, dünyanın en kuzey ucunda kalan nokta olarak tanımlamaktadır. Esasen her iki kavramın birbirinin yerine kullanılması mümkün gibi görünse de Arktika'nın bir bölge tanımlaması olduğu unutulmamalıdır. TDK'nın kullanımı ile ilgili yukarıda yeterli açıklama yapılmış olmakla birlikte, bu araştırmada herhangi bir anlam karmaşasına mahal vermemek amacıyla, Arktika kavramının bir bölge tanımlaması olarak, Kuzey Kutbu kavramının ise Kuzey Kutup noktasını tanımlamada kullanılması tercih edilmiştir.

Arktika Okyanusu, *"Uluslararası Hidrografi Örgütü (International Hydrographic Organizaton (IHO)"* tarafından okyanus olarak kabul edilmektedir[64]. Arktika Okyanusu: Beaufort Denizi, Çukçi Denizi, Doğu Sibirya Denizi, Laptev Denizi, Kara Deniz, Barents Denizi, Baffin Körfezi, Hudson Boğazı ve Hudson Körfezi'nden oluşmaktadır. ABD, *"Ulusal Kar ve Buz Veri Merkezi (National Snow and Ice Data Center-NSIDC)"* Ohotsk Denizi'ni Arktika Okyanusu sularına dâhil etmesine rağmen birçok çalışma bu denizi dışarda bırakmaktadır. Ancak özellikle Arktika Okyanusu ile ilgili deniz buz genişliğinde ve kalınlığında tespit edilen

---

[62] Türk Dil Kurumu, *"Antarktika",* http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a4a8a226984c9.79246310 (Erişim: 12.12.2017).

[63] Arktika'nın politik bir bölge olarak tanımlaması üzerine yapılan bir değerlendirme için ayrıca bkz. Demirkılınç, *Bölgeselcilik Teorisi…,* 116-117.

[64] IHO, "Bathymetry and Ocean Mapping", *International Hydrographic Organization, https://iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=318&lang=en*, (Erişim: 30.12.2017).

değişikliklerde, NSIDC'nin verilerine Ohotsk Denizi'nin dâhil edildiği unutulmamalıdır[65].

Harita 1: Arktika'nın Sınırları



Kaynak: ArcticStat, "Circumpolar Arctic", *ArcticStat Socioeconomic Circumpolar Database,* http://www.Arcticstat.org/map.aspx, (Erişim: 17.12.2017).

Bir bölge olarak Arktika'nın kesin sınırlarını belirlemek kolay değildir. Çalışmada Arktika ile ilgilenen bölge ve bölge dışı aktörler ile özel örgütlerin (Arktika Konseyi, Yerel Halk Örgütleri vb.) Arktika politikalarının sınır tanımları olduğu gibi kabul edilmiştir. Buna rağmen çalışmada herhangi bir anlam karmaşasına da mahal vermemek amacıyla en geniş şekliyle Arktika'nın sınırları 60'ıncı Kuzey paralelinin kuzeyinde kalan alanlar olarak tanımlanmaktadır. Harita 1'de gri tonda ve isim belirtilmeden gösterilen bölgeler Arktika sınırları dışında bırakılmıştır.

[65] Bkz. Harita 1: Arktika'nın Sınırları

Renklendirilmiş ve isimlendirilmiş bölgeler ise Arktika sınırları içerisinde yer almaktadır[66].

Hava durumu; atmosfer ve okyanuslardaki akıntılardan meydana gelmektedir[67]. Kısaca atmosferin gündelik halini, dakikalar ve haftalar arasındaki kısa süreli değişimleri gösterir. Hava durumu öngörülebilir olup, atmosferdeki mevcut ve gelecekteki koşulların en iyi tahminini üretmek için hava basıncı, sıcaklık, nem ve rüzgâr gözlemlerini içeren modellere dayanmaktadır. Kısa vadeli hava tahminleri bir haftaya kadar geçerliyken, mevsimsel tahminler daha uzun süreli olabilir[68]. Hava durumundan farklı olarak iklim; genellikle 30 yıl gibi bir süre boyunca ortalama bir yerin havasını ifade etmektedir. İklim bilgileri, normal hava durumu hakkında bilgi veren hava durumu bilgilerinin yanı sıra, bir yer için aşırı hava çeşitliliğini (El Nino vb.) de içermektedir. İklim tahminleri daha uzun vadeli bir görüşe sahiptir. Bu tahminler, dünyanın bundan 50 ila 100 yıl sonra ne kadar ısınacağı gibi sorulara cevap vermeye çalışır. İklim tahminleri küresel iklim modelleri kullanılarak yapılmaktadır. İklim değişikliği denildiğinde ise iklim hakkında yıllardan, on yıllardan ve asırlardan bahsedilmektedir[69].

Sera etkisi, sera gazı salınımı sonucu atmosferde oluşan etkidir. Güneş ışınlarının atmosferden geçerek dünya yüzeyine ulaşması ve dünyanın bu ışınları soğurmasından sonra yaydığı ısının (uzun dalga boylu kızıl ötesi ışınım) atmosferden geçmeden havadaki gazlar tarafından emilmesi sonucu enerjinin bir kısmının uzaya

---

[66] ArcticStat, Arktika ülkeleri hakkında birçok istatistiki bilgi vermekte, başta Arktika Konseyi olmak üzere birçok kuruluş ve devlet tarafından resmi olarak desteklenmektedir. Bkz. ArcticStat Socioeconomic Circumpolar Database, *"Circumpolar Arctic",* http://www.Arcticstat.org/map.aspx, (Erişim: 17.12.2017).

[67] John Woodward, *Yakından İklim Değişimi*, Deniz Candaş (Çev.), TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları: 732, Ankara, 2015, s. 6.

[68] NSIDC, "Climate vs. Weather", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/climate_vs_weather.html, (Erişim: 17.12.2017), s. 1.

[69] A.g.m., ss. 1-2.

diğer bir kısmının dünyaya geri dönmesi sonucu oluşan etkidir. Sera gazları dünya yüzeyini olması gerektiğinden daha sıcak tutmaktadır[70].

G. Kuramsal Çerçeve

Bu çalışmanın kuramsal çerçevesini jeopolitik teori oluşturmaktadır. Jeopolitik teorinin belirgin bir şekilde ortaya çıktığı üç konudan bahsedilebilir. Bunlardan birincisi, jeopolitik teorinin dinamik bir yapıya sahip olduğudur. İkincisi, stratejik tarih görüşü, politika/siyaset bilimi işlevi ve güvenlik sorunlarını açıklayıcı rol üstlenebilmesidir. Üçüncüsü ise jeopolitik teorinin politik kararlarda ve mücadelede araç olarak kullanılabilir olmasıdır[71]. Jeopolitik teorinin oluşmasında itici güç, coğrafya ve coğrafyanın sahip olduğu uzamsal ve zamansal ilişkilerin güvenlikle olan bağıdır[72].

Jeopolitik teori coğrafyanın bugün ve gelecekteki politikalar ile ilişkilerini tarihi bilgilerle birleştirilerek ortaya koymaktadır. Bu bağlamda jeopolitiğin kavramsal belirsizliğinin aydınlığa kavuşturulabilmesi için öncelikle birbiriyle iç içe geçmiş olan kavramlarla ilişkisine bakmak gerekmektedir. İlk olarak coğrafya, siyasî coğrafya, jeopolitik ve jeostrateji kavramları kısaca açıklanacak, daha sonra çalışmanın teorik çerçevesini oluşturan jeopolitiğin tarihsel gelişimi üzerinden ne olduğu ve unsurları hakkında bilgiler verilecektir.

Oldukça geniş bir ilmî çalışma sahasına sahip olan jeopolitik, devlet, politika ve coğrafya temelinde geçmişten günümüze birçok farklı teorik düşünce ve yaklaşımlarla şekillenmiştir. Farklı birçok jeopolitik teori bulunmaktadır. Ancak burada *"Kara Hâkimiyet Teorisi", "Deniz Hâkimiyet Teorisi", "Hava Hâkimiyet Teorisi"* ve *"Uzay Hâkimiyet Teorisi"* olmak üzere dört farklı jeopolitik teoriden bahsedilecektir. Araştırmada bu teorilere yer verilmesinin nedeni, Arktika'nın daha

---

[70] Woodward, a.g.e., s. 8.

[71] Geoffrey Sloan ve Colin S. Gray, "Neden Jeopolitik", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya*, Tuğrul Karabacak (Çev.), Asam Yayınları, Ankara, 2003, s. 14.

[72] Colin S. Gray, "Coğrafya Kaçınılmazdır", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), Asam Yayınları, Ankara, 2003, s. 227.

önce değerlendirmeye tabi tutulduğu jeopolitik teorilere göre durumunun ortaya konulmasının amaç edilmiş olmasıdır. Diğer üç teorinin aksine *"Uzay Hâkimiyet Teorisi"* Arktika üzerinde doğrudan bir değerlendirme sunmamakla beraber, uzay tabanlı geliştirilen yeteneklerin Arktika ile olan ilişkisi araştırmanın teorik çerçevesini güçlendirmektedir.

G.1 Jeopolitik Teori

Coğrafya, siyasî coğrafya, jeopolitik ve jeostrateji kavramları farklı anlamları ihtiva etmelerine rağmen, birbirleriyle iç içe geçmiş ve birbirlerinin yerine kullanılabilmektedir. Öncelikle bu kavramların inceleme konuları ve alanlarındaki benzerliğin, kavramlar arasında kesin sınırların ve ayrımın yapılmasını güçleştirdiğini belirtmek gerekir.

Coğrafya, Eski Yunanca *"yer"* anlamına gelen *"Ge"* ve *"tasvir"* anlamına gelen *"Graphe"* terimlerinin birleşimidir[73]. Kısaca yer tasviridir. Daha geniş anlamda *"yeryüzünün tamamının ve bir parçası üzerinde doğal beşerî ve ekonomik olayların dağılışını, aralarındaki bağlantıları, sebep ve sonuçlarını inceleyen bir bilimdir"*[74] . Coğrafya iki şekilde var olmaktadır. Bunlardan biri yalnızca mekân, mesafe, zaman, arazi ve hava koşullarının oluşturduğu, diğeri ise hayal (tahayyül) edilendir. Bu bağlamda beşerî ve fiziki coğrafya tasviri özelliklerinden dolayı kaçınılmazdır. Colin S. Gray, benzer durumun tahayyüldeki coğrafya içinde geçerli olduğunu belirtmektedir. Gray; *"her şeye rağmen hayal gücümüzü, konumumuzun coğrafî koordinatlarına hükmeden medeniyet şekillendirir"* demiştir[75]. Geniş bir içeriğe sahip olan coğrafyada, insan ve doğanın karşılıklı etkileşimin bir sonucu olan *"coğrafî çevre"* coğrafyanın temel inceleme konusudur. Coğrafyanın tasviri özelliği ise siyasî coğrafyanın ortaya çıkışıyla bilimsel bir nitelik kazanmıştır[76].

---

[73] Kâmil Günel, *Coğrafyanın Siyasal Gücü,* Çantay Kitapevi, İstanbul, 2008, s. 1.

[74] Kenan Arıbaş, *Küresel Çağda Siyasî Coğrafya,* Çizgi kitapevi, Konya, 2007, s. 5; Ramazan Özey, Jeopolitik-*Tanımlar, Teoriler ve Değişimler,* Pegem Akademi, Ankara, 2017, s. 2.

[75] Gray, a.g.e., s. 218.

[76] Günel, a.g.e., ss. 3-4.

Siyasî coğrafya, esas olarak bir devletin sahası, halkı ve insan topluluklarından teşkil edilmektedir. Tek boyutlu değil, zamana göre farklılıklar göstermektedir[77]. Siyasî olayların mekânla ilişkisini karşılıklı olarak inceler ve coğrafî bir görüş ortaya koyar. *"Siyasî coğrafya bir çeşit siyasî ekoloji"*[78] olup, coğrafyadan jeopolitiğe geçişi sağlamıştır[79].

Jeopolitik, *"yer", "arz"* veya *"dünya"* anlamına gelen *"geo"* ve *"siyaset"* anlamına gelen *"politika"* terimlerinden oluşmaktadır[80]. Jeopolitikte esas coğrafî politikadır, yer siyaseti veya arz politikasıdır. Kısaca *"arz politikası, dünya politikası"* olarak tanımlanmaktadır[81]. Kavramın dünyada genel kabul görmüş bir tanımı bulunmamakla birlikte[82], jeopolitik üzerine yapılan çalışmalarda ve tanımlarda devlet, coğrafya ve politika kelimelerinin ortak olduğu söylenebilir[83]. Jeopolitiğin en önemli özelliği bir durum tespitinden öte uygulamaya yönelik olması, geleceğe yönelik hükümler çıkarmasıdır[84].

Jeostrateji, coğrafî unsurların (ekonomik, sosyal, politik vb.) stratejik bakımdan incelenmesi ve sonuçlar çıkartılması olarak tanımlanır. Strateji ve coğrafya arasında bağ kurar[85]. Strateji, Yunanca *"strategos"* yani *"generallik sanatı"* anlamına gelmektedir. Strateji kavramının ilk olarak askerî alanda kullanıldığı görülmektedir. Carl Von Clausewitz, coğrafyanın askerî stratejinin özünü oluşturduğunu

---

[77] Süha Göney, *Siyasî Coğrafya Cilt: II,* İstanbul Üniversitesi Basımevi, İstanbul, 1993, ss. 4-6.

[78] Göney, a.g.e., s. 20.

[79] İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, a.g.e., s. 25.

[80] Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 2.; Bilal Karabulut, *Uluslararası İlişkilerde Anahtar Kavramlar Serisi-1 Strateji-Jeostrateji-Jeopolitik,* Barış Kitapevi, Ankara, 2013, s. 30.

[81] Suat İlhan, *Dünya Yeniden Kuruluyor, Jeopolitik ve Jeokültür Tartışmaları,* Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1999, s. 18.

[82] Servet Cömert, *Jeopolitik ve Türkiye'nin Yer Aldığı Yeni Jeopolitik Ortam,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2001, s. 12.; Hamza Akengin, *Siyasî Coğrafya,* Pegem Akademi, Ankara, 2010, s. 9.; İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, a.g.e., s. 35.

[83] Günel, a.g.e., s. 26.; İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, a.g.e., s. 35.

[84] İlhan, *Dünya Yeniden…,* s. 39.

[85] Erol Mütercimler, *Geleceği Yönetmek ve Kazanmak İçin Stratejik Düşünme,* Alfa Yayınları, İstanbul, 2016, s. 374.

belirtmektedir[86]. Diğer taraftan Antoine H. Jomini, stratejinin temel prensiplerini; ordunun tehlikeye kendi ulaştırma hatlarını tehlikeye atmadan düşmanınkilere yaklaşması, kuvvetlerin büyük kısmını düşmanın küçük kısmıyla savaştırması, kuvvetlerini taktik manevralarla galibiyet için düşman hatlarında bulundurması ve kuvvetlerini birlikte hareket edebilecek şekilde düzenlemesi olmak üzere dört başlık altında ele almaktadır[87].

Jeostratejiden farklı olarak strateji, içerisinde birçok unsuru ihtiva eden, askerî güç ve politika arasındaki ilişkinin bir sonucudur[88]. Ancak strateji kelimesinin günümüzde askerî, politik, ekonomik, psikolojik vb. farklı birçok disiplin içinde kullanıldığı da görülmektedir[89]. Sözlükler, strateji kelimesini, *"bir amaca ulaşmak için izlenmesi gereken ana yol"* olarak tanımlamaktadır[90]. Jeopolitik ve jeostrateji, birbiriyle ilişkili değerlendirmelerde bulunmaktadır. Jeopolitik, politika aracılığıyla, jeostrateji ise strateji aracılığıyla uygulamaya konulmakta[91], her ikisinde de coğrafya esas alınmaktadır.

Jeopolitik, teorik ve metodolojik temelleri birdenbire ortaya çıkan bir bilim dalı değildir. Her ne kadar 19'uncu yüzyılın sonlarından 20'inci yüzyılın ilk yarısına kadar büyük bir gelişme kaydederek ayrı bir bilim dalı olarak ortaya çıksa da bu süreç çok

---

[86] Karabulut, a.g.e., s. 27. Stratejinin Türkçe literatürde kullanımı *"sevkulceyş"*tir.

[87] Crane Brinton, Gordon A. Craig ve Felix Gilbert, "Jomini", Edward M. Earle (Ed.), *Modern Stratejinin Yaratıcıları,* Demirhan Erdem, Çiğdem Erdem ve Gülçin Ülgezen (Çev.), ASAM Yayınları, Ankara, 2003, ss. 77-78.

[88] Stratejinin birçok unsuru bulunmaktadır. Carl Von Clausewitz, stratejinin *"ahlaki, fiziki, matematiksel, coğrafi ve istatistiki"* olmak üzere beş, Michael Howard ise, *"operasyonel, lojistik, sosyal ve teknolojik"* olmak üzere dört unsurundan bahsetmektedir. Gray ise stratejinin on yedi unsuru olduğunu belirtmektedir. Bunları *"halk ve politika", "savaşa hazırlık"* ve *"gerçek savaş"* başlıkları altında toplamıştır. Daha fazla bilgi için bkz. Gray, a.g.e., s. 228. İlhan ise stratejinin unsurlarını jeopolitiğin unsurları olan *"mekân, zaman ve kuvvet"* olarak tanımlamaktadır. Bkz. İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, a.g.e., s. 41.

[89] Arıbaş, a.g.e., s. 7.; Mütercimler, a.g.e., ss. 56-57.

[90] Mütercimler, a.g.e., s. 63.

[91] Mütercimler a.g.e., ss. 377-378.

daha eski teorik ve pratik gelişmelerin bir sonucudur[92]. Antik Yunan, Roma İmparatorluğu, Eski Çin, Hindistan ve Arap coğrafyası ile Orta Çağ ve Yeniçağ Avrupa'sında da çeşitli jeopolitik öğretilere ve düşüncelere örnekler bulunabilir[93]. Tarihsel ortam jeopolitiğin zamanla yeni görüşler ve anlamlar kazanmasına, kavramsal olarak gelişmesine ve genişlemesine katkı sağlamıştır. Bu noktada, jeopolitiğin ne olduğu ve unsurları onun tarihsel gelişiminde bulunabilir.

Antik Yunan ve Roma dönemi jeopolitik fikir ve görüşlerin ilk örneklerindendir. Bunlardan Antik Yunan'da coğrafyacı Anaksimandros (M.Ö. 610-547), tarihçi Herodot (M.Ö. 484-425) ve Tukidides (M.Ö. 460-396), filozof Aristoteles (M.Ö. 384-322) ile Romalı stratejist Cicero (M.Ö. 106-43), coğrafyacı Strabon (M.Ö. 64-MS23) ve Roma İmparatoru Jul Sezar (M.Ö. 100-44) öne çıkan isimlerdir.

Anaksimandros (M.Ö. 610-547), Avrupa ve dünya haritasını ilk defa ölçekli olarak çizen önemli bir coğrafyacıdır. Yunanistan'ı dünyanın merkezi olarak görmekle birlikte, sınırlarını etrafı okyanuslarla çevrili, Asya ve Avrupa'nın önemli bir bölümünü Yunanistan'ın içine dâhil eden bir coğrafî değerlendirmede bulunmuştur[94].

Tarihçi Herodot (M.Ö. 484-425), Akdeniz, Kafkasya, Anadolu vb. coğrafî bölgelere yönelik insan, devlet ve çevre üzerine çalışmalar yapmıştır. Herodot tarihi olayları coğrafî, coğrafî bölgeleri ise tarihsel bakışla anlatmaktadır. Ona göre *"coğrafya tarihi ifade eder"*[95]. Bir diğer tarihçi Tukidides (M.Ö. 460-396) ise Atina ve Sparta arasında süregiden savaşları ortaya koyarken, aynı zamanda coğrafî bölgenin jeopolitik önemini, kara ve denizin karşıtlığını ortaya koymuştur[96].

---

[92] Ali Hasanov, *Jeopolitik,* Ağaoğlu, Azad ve Şammedov, Fuad (Çev.), Babıali Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2012, s. 15.

[93] A.g.e., ss. 17-39.

[94] A.g.e., s. 29.

[95] A.g.e., s. 28.

[96] A.g.e., s. 29.

Antik Yunan filozoflarından Aristoteles (M.Ö. 384-322), doğa, iklim ve coğrafî şartların insanlığın gelişimindeki etkisine Coğrafî Determizm Teorisi'nden[97] hareketle yaklaşmıştır. Aristoteles, coğrafî konumun ve iklimin devlet kurma ve yönetmede önemli olduğunu belirtmiştir. Devletin güvenli sınırlara sahip olması gerektiğini, nehirler ve doğal engellerin önemli olduğunu vurgulamıştır[98]. Aristoteles'e benzer şekilde coğrafyacı Strabon da (M.Ö. 64-MS23) iklimin ve coğrafî konumun önemini, coğrafyanın devletin amaçları için kullanılması gerektiğini belirtmiştir[99].

Stratejist Cicero (M.Ö. 106-43), strateji, tarih, coğrafya ve politika üzerine çalışmalarda bulunmuş, bir devletin uzun süreli egemenlik kurabilmesi için bu hususları göz önünde bulundurması gerektiğini vurgulamıştır[100]. Jul Sezar (M.Ö. 100-44) ise *"Galya Savaşları"* adlı eserinde coğrafya, siyaset ve strateji arasındaki ilişkilerin önemine değinmiştir[101].

Jeopolitik üzerine, ülkelerini Çince *"Tyan"* yani *"gökyüzünün altında dünyanın merkezi"* olarak gören Eski Çinlilerinde önemli düşünceler geliştirdiği bilinmektedir. Konfüçyüs (M.Ö. 551-479) ve Mencius (M.Ö. 372-289) bunlardan ikisidir. Konfüçyüs, komşu devletler üzerinde Çin'in hâkimiyetini sağlamak, bunun için gizli hilelere ve beklenmedik saldırılara başvurmak gibi devlet, mekân ve güç

---

[97] Bu kurama göre doğa bireyin davranışlarında en geniş anlamıyla sorumlu olan etkendir. Birey doğal ortamdan onun sunduğu kadar yararlanır. Böylece beşerî etkenler fiziki etkenlerce denetlenir ve yönlendirilirler. Benzer bir görüşü daha sonraları Mukaddime yapıtında İbn-i Haldun (1332-1406) dile getirmiştir.

[98] Hasanov, a.g.e., s. 30. Ayrıca Aristoteles, Atina'nın sahip olduğu coğrafî özelliklerden hareket ederek, bir ülkenin coğrafî konumunun sağladığı fiziksel özelliklerin onun muhtemel dış saldırılara karşı korunmasını ve deniz ticareti açısından yakın bir limana sahip olması gerektiğini belirtir. Bkz. Cömert, a.g.e., s. 3.

[99] Bkz. Cömert, a.g.e., s. 3. Ayrıca Strabon, devletlerin yaşadıkları coğrafya ile kültürel ve politik faaliyetlerinden bahsetmiş, *"Coğrafya"* adlı eserinde Roma İmparatorluğu'nu inceleyerek, böylesi bir büyük politik yapının, yetkinin tek kişide toplandığı merkezi bir hükümet tarafından yönetilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bkz. Cömert, a.g.e., s. 3; Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 131.

[100] Hasanov, a.g.e., s. 31.

[101] Cömert, a.g.e., s. 3.

ilişkisi üzerinden stratejiler ortaya koymuştur. Mencius ise, *"dört taraftan denizlerle çevrili karada egemenlik"* görüşüyle jeopolitik bir değerlendirme yapmıştır. Devleti yönetenlerin her adımlarında bunların jeopolitik sonuçlarını hesaplamaları gerektiğini belirtmiştir[102].

Hindistan'da Arthasastra Kautiya'nın (M.Ö. 4. yy.) jeopolitik düşüncelerinden bahsedilebilir. Kautiya, çoğunlukla devlet ve yönetim konularını ele almakla birlikte, devletin güvenli sınırlara, bu bakımdan nehirler, ormanlar, uçurumlar gibi doğal engellere, bu mümkün değilse de suni engellere sahip olması gerektiğini vurgulamıştır[103].

Arap coğrafyasında gerek Farabi (870-950) gerekse de İbn-i Haldun'un (1332-1406) eserlerinde jeopolitik görüşler bulunabilir. Farabi, politika ile coğrafya arasında bağ kurarak, siyasal ve toplumsal gelişmelerin doğayla ilişkili olduğunu belirtmiş ve oluşumlarına göre devletleri üçe ayırmıştır. Bunlardan egemenliği tek şehirle sınırlı olan devletleri *"küçük",* bir halkın egemen olduğu devletleri *"orta devlet"* ve farklı birçok halkı egemenliğinde bulunduran devletleri ise *"büyük devlet"* olarak tanımlamıştır[104]. İbn-i Haldun ise, medeniyetlerin ılıman iklimlerde meydana geldiğini ve iklimsel özelliklerin insanın fiziksel (çalışkan-tembel, ahlaklı-ahlaksız vb.) insicamını etkilediğini belirtmiş, devletlerinde insanlar gibi, doğup, büyüyüp ve öldüğünü savunmuştur[105].

Bunların dışında Orta Çağ ve Yeniçağ Avrupası'nda jeopolitik düşüncelere devlet, coğrafya ve politika temellerinde örnekler verilebilir. Batı ve Doğu Roma

---

[102] Hasanov, a.g.e., ss. 20-22; Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* 128.

[103] Hasanov, a.g.e., s. 23; Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 129.

[104] Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 135.

[105] Günel, a.g.e., s. 5. Ayrıca İbn-i Haldun, devletin üç evrim aşamasından bahsetmektedir. Bunlardan birincisi, kabile dayanışmasının oluşturduğu, yöneten ve yönetilenler arasında amaç ve fikir birliğinin bulunduğu, dostluk ve dayanışma aşamasıdır. İkincisi, dayanışma amacının egemenlik olduğu, otorite, refah ve lükse yönelimin başladığı aşamadır. Üçüncüsü ise yöneten ve yönetilenler arasında yabancılaşmanın olduğu, dayanışmanın kaybolduğu, iç ayaklanma ve dış saldırılara karşı devletin hassaslaştığı, temel kanun ve kurumlar düzenlense bile devletin sonunun önlenemez olduğu aşamadır. Bkz. Cömert, a.g.e., s. 4.

İmparatorluğu'nun dağılması, haçlı seferleri, coğrafî keşifler gibi olayların Avrupa coğrafyasında jeopolitik fikirlerin zenginleşmesini hızlandırdığı söylenebilir. Özellikle Aristoteles'in görüşleri Yeniçağ'da Jean Bodin (1530-1596), Louis Montesquie (1689-1755), Emanuel Kant (1724-1804), Friedrich Hegel (1770-1881) gibi birçok düşünürü etkilemiştir.

Bodin, halkların karakterlerini coğrafî şartların özellikleriyle ilişkilendirmiş, bunlara etki eden en önemli faktörün iklim olduğunu belirtmiştir. Dünyayı *"sıcak (ekvatoral), soğuk (kutupsal) ve ılıman (orta)"* olmak üzere üç iklim kuşağına ayırmıştır[106]. Montesquie, devletlerarasında görülen yönetim farklılıklarının coğrafî şartlarla bağlantılı olduğunu ve bu durumun iklimin özelliklerine göre insanın karakterlerine de yansıdığını ileri sürmüştür[107]. Kant ise siyasî coğrafyanın ayrı bir bilim dalı olduğunu ortaya koymakla birlikte, modern coğrafyanın da kurucusu olarak kabul edilir[108]. Hegel ise coğrafyanın insanların hayatı üzerindeki etkisini ırklarla ilişkilendirmiş ve soğuk iklim kuşaklarının tarihi süreçlerin dışında kaldığını iddia etmiştir[109].

Bu düşünürlerin dışında Aleksander von Humboldt (1769-1859) toplumların gelişimde coğrafî konum, coğrafî şartlar ve iklimin önemli olduğunu belirtmiştir[110]. Siyasî coğrafyanın kurucularından sayılan Carl Ritter (1779-1859) coğrafyayı mekân ve insan ilişkisi üzerinden inceleyerek, toplumsal gelişmenin coğrafî şartlara ve iklimsel özelliklere tamamen bağımlı olduğunu vurgulamıştır[111].

---

[106] Günel, a.g.e., s. 34.

[107] A.g.e., s. 34.

[108] Cömert, a.g.e., s. 5.

[109] Hegel yeryüzünü üç bölgeye ayırmıştır. Bu bölgeler: *"1) Çöller ve ovalarla beraber susuz dağlık bölgeler; 2) Vadilerden, geçit bölgelerinden ve nehirlerle sulanan bölgeler; 3) Deniz kıyısındaki bölgeler"*dir. Bkz. Hasanov, a.g.e., s. 35.

[110] A.g.e., s. 36.

[111] Ritter insanlığın ve doğanın karşılaştırılması üzerinden, kara ve deniz karşıtlığının sürekliliğini ortaya koymaktadır. Yeryüzünü *"kara, deniz ve kıyı"* bölgeleri olmak üzere üçe ayırmış ve bu bölgeler arasında sürekli bir mücadelenin olduğunu belirtmiştir. Karasal bölgeleri *"Eski ve Yeni Dünya"* olarak ikiye ayırmış, Eski Dünya'nın doğudan batıya doğru uzandığını ve kuzeyden güneye doğru uzanan Yeni

Jeopolitik, tarihsel gelişimi ve genişlemesi içerisinde kelime olarak kullanılmamış olmasına rağmen, buraya kadar isimleri zikredilen düşünürlerin jeopolitiği anladığı şüphe götürmez. Buna rağmen jeopolitiğin ilk defa bir kavram olarak kullanılması İsveçli Rudolf Kjellen (1864-1922) tarafından gerçekleşmiştir. Kjellen, jeopolitiği; *"coğrafî organizma ya da mekân içinde fenomen olarak devletin incelenmesi"* olarak tanımlamıştır[112]. Onun jeopolitik düşüncelerinin şekillenmesinde, Ritter'in öncülüğünü yaptığı siyasî coğrafyanın daha modern ve sistematik hale gelmesini sağlayan Friedrich Ratzel'in (1844-1904) etkisi oldukça belirgindir.

Ratzel'in en önemli özelliği Darwin'in evrim teorisine[113] coğrafyada yeni bir bakış açısı getirmiş olmasıdır[114]. Düşüncelerini aktardığı *"Politische Geographie"* adlı eserinde, devleti bir organizma olarak görmüştür. Böylelikle Darwin'in evrim teorisini, saha (raum-alan) genişliğinin devletin uzun süre yaşaması için gerekli olduğuyla özdeşleştirmektedir[115]. Ancak Darwin'de *"hayatta kalmak için mücadele"*, Ratzel'de *"mekân için mücadele"* anlamına gelmektedir[116]. İbn-i Haldun gibi devletin doğmak, büyümek ve ölmek aşamalarından geçtiğini kabul eder ve devletin canlı bir organizma olarak büyümesinin veya gelişmesinin yeni sahalar kazanmasıyla mümkün olduğunu düşünmüştür. Bu amaç için kuvvet kullanımını doğal bir durum olarak görmüştür[117]. Ratzel, devletin saha kazanma hususunda izleyeceği yol ve şartları şu şekilde belirlemiştir: 1) Kültür; burada dil kültürün en önemli faktörü olarak öne çıkmaktadır. Kültür bir devletin diğer ülkelere yayılmasına olanak sağlamaktadır; 2)

Dünya'ya göre iklimsel yapısının değişken değil daha istikrarlı olduğunu ileri sürmüştür. Bkz. Hasanov, a.g.e., s. 36.

[112] Mütercimler, a.g.e., s. 313.; Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 2.

[113] Darwin, tüm canlıların sürekli bir değişim ve evrim içerisinde olduğunu, yaşamın doğanın güçlerinin etkisi altında ve doğa şartlarına uyumla mümkün olduğunu belirtir. Değişime ve çevre şartlarına uymayan canlılar ortadan kalkmaktadır. Darwin'in düşüncelerinden etkilenen Ratzel, insanı çevresine uymuş bir varlık olarak görmüş ve doğal çevrenin toplumsal gelişmelerde önemli olduğunu benimsemiştir. Bkz. Günel, a.g.e., s. 4.

[114] Göney, a.g.e. s. 11; Günel, a.g.e., s. 5.

[115] Göney, a.g.e. s. 11; Mütercimler, a.g.e., ss. 316-317.

[116] Herving, a.g.m., s. 295.

[117] Göney, a.g.e., s. 13.

Ticaret, misyonerlik, ideolojik faaliyetler ve benzerleridir. Bu faaliyetlerin doğal bir sonucu olarak bir devletin bayrağı bu faaliyetleri takip etmektedir; 3) Küçük devletler büyük devletlerin içerisine isteyerek veya zorla katılsa dahi büyük devletlerin potasında eritilmelidir. Çünkü bu küçük siyasî üniteler gelecekte yıkıcı ve tehlikeli etkide bulunabilirler; 4) Sınırlar; devletin sadece güvenliğini değil aynı zamanda saha genişleme istikametini belirlemektedir; 5) Sahanın genişlemesi stratejik kaynaklara (nehirler, ovalar, petrol vb.) doğrudur; 6) Sahanın genişlemesinde kültür ve teknik bakımdan geri kalmış devletler daha arzuludur. Nüfusları artan ilkel topluluklar daha iyi yaşam şartlarını kendilerine yaymak zorundadır; 7) Bir devletin daha küçük siyasî bir üniteyi kendi sahası içerisine alması doğal bir istektir. Bu durum bulaşıcı olup, (sâridir) bir devletten diğerine geçmektedir[118].

Ratzel, bu yedi maddeye dayandırdığı devletin saha genişlemesinde devletlere sınırsız imkânlar tanımaktadır. Mekânı *"hayat sahası (lebensraum)"*[119] olarak tanımlayan Ratzel'e göre *"bu küçük gezegende sadece bir büyük devlet için gerekli yer mevcuttur"*. Böylelikle devlet, sınır tanımayan sürekli büyüyen bir organizma haline gelmektedir. Ratzel, bir devletin siyasî hâkimiyet sağlayabilmesi için içerisinde yaşayan halka yeterli şekilde faydalanabileceği saha genişliğini sağlaması gerektiğini düşünmüş olabilir. Bu noktada, dünya siyasetinde Avrupa gibi saha bakımından küçük bir alanı kaplayan devletlerin öneminin az ve ileride daha da azalacağını, Kuzey ve Güney Amerika, Asya Rusyası, Avustralya gibi kontinental[120] sahalara doğru

---

[118] A.g.e., s. 14.

[119] Herving, a.g.m., s. 295.

[120] Ratzel devletleri saha genişliği beş milyon kilometrekareden büyük olan kontinental devletler, saha genişliği 5-0,2 milyon kilometrekare olan orta derecede devletler ve 0,2 milyon kilometrekareden daha küçük olan devletler olmak üzere üç gruba ayırmaktadır. Daha fazla bilgi için bkz. Göney, a.g.e., s. 89. Ratzel'den farklı olarak genel bir değerlendirmeyle büyüklüğüne göre devletler altı düzeyde toplanmaktadır. Bunlar: *"1) Transkontinental devletler: Genişliği 7-25 milyon kilometrekare olan Rusya, Kanada, Avusturalya gibi devletlerdir; 2) Sübkontinental devletler: Genişliği 3-10 milyon kilometrekare olan Brezilya, Çin gibi devletlerdir; 3) Makrotope (Büyük alanlı) devletler: Genişliği 0,9-2.9 milyon kilometrekare olan Arjantin, Sudan, Cezayir gibi devletlerdir; 4) Mesetope (Orta büyüklükte alanlı) devletler: Genişliği 40.000-800.000 kilometrekare olan devletlerdir; 5) Mikrotope (Küçük alanlı) devletler: Genişliği 1.000-40.000 bin kilometrekare olan devletlerdir; 6) Minotope (Çok küçük*

genişleyen devletlerin büyük devletler olabileceği değerlendirmiştir[121]. Ratzel'in bu düşünceleri gerek Alman jeopolitik ekolünün başlangıcı olması, gerekse de Kjellen'in jeopolitik görüşlerinin şekillenmesi bakımından önemlidir. Ancak asıl dikkat çekici olan, onun düşüncelerinin ileride Naziler tarafından bir ölçüde benimsenmiş olmasıdır[122].

Kjellen, 1916 yılında yayınladığı *"Hayat Şekli Olarak Devlet"* kitabında ilk defa jeopolitik kavramını kullanmıştır[123]. Bu aynı zamanda siyasî coğrafya yerine jeopolitik kavramının da ortaya çıkışını ifade etmektedir. Kjellen, jeopolitik kavramının yaratıcısı olmak dışında, siyasî coğrafyanın Ratzel'den ayrılmasına ve jeopolitiğin çok daha geniş bir alanda ve daha dinamik bir şekilde kullanılmasına olanak sağlamıştır.

Ratzel'in aksine insan hususu üzerinde etraflıca duran Kjellen, devleti bir insan topluluğu olmanın ötesinde, bireyler gibi konuşan, hareket eden, birbirini kıskanan, dostluk ve düşmanlık yaşayan vb. özelliklere sahip, şuurlu varlıklar olan coğrafî bir organizma olarak görmüştür[124]. Bu organizmada; saha gövdeyi, idare merkezi beyni, nehirler, karayolları, demiryolları da organizmanın damarlarını oluşturmaktadır. Kjellen burada jeopolitiğin iki temel unsuruna yani güç ve mekân unsuruna vurgu yapmaktadır[125]. Devleti bir büyük kuvvet olarak *"genişlik, hareket serbestisi, içerde birlik ve beraberlik*" olmak üzere üç değer üzerinden ele almaktadır[126]. İnsanlar gibi

---

alanlı) devletler: 1.000 kilometrekareden küçük olan Vatikan (0,4 km²), Monako (1,5 km²), Nauru (21 km²)" gibi devletlerdir. Daha fazla bilgi için bkz. Göney, a.g.e., ss. 90-93; Günel, a.g.e., s. 52.

[121] Göney, a.g.e., 21.

[122] Suat Bilge, *Milletlerarası Politika,* Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 207-189, Ankara, 1966, s. 103.

[123] Bilge, a.g.e., s. 103; İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, a.g.e., s. 32.; Göney, a.g.e., s. 16; Mütercimler, a.g.e., s. 318.

[124] Göney, a.g.e., s. 17.

[125] Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 2.

[126] Göney, a.g.e., s. 16.

devletlerinde gelişebilir ve sonlanabilir olduğunu ve değişmeyen birtakım kanunlara bağlı olduğunu ileri sürmüştür[127].

Kjellen'in devlet anlayışı, kendine has ve önüne geçilmesi mümkün olmayan kanunlara tabii olduğundan, devletin temayüllerini bir kaçınılmazlık yani kader olarak gördüğü söylenebilir[128]. Kjellen'in bu yaklaşımına bezer bir görüşün Rus Avrasyacılığının Soğuk Savaş sonrası temsilcilerinden Aleksandr Dugin tarafından, *"Rusya için Kuzey kaderdir",* kabul görüldüğü söylenebilir[129]. Kjellen, devleti kendi ihtiyaçlarını (hammadde, fabrika, pazar vb.) sağlayabilen, kendi kendine yetebilen bir bütün olarak değerlendirmiştir[130]. Onun bu düşüncelerinin kendisi ile birlikte jeopolitik üzerine çalışmalar yürüten ve Birinci Dünya Savaşı'nda Alman Ordusu'nda generallik yapan Alman jeopolitikçi Karl Haushofer'ı (1869-1946) etkilediği şüphe götürmez.

Haushofer'ın jeopolitik düşünceleri daha çok diğer jeopolitik düşünürlerin fikirlerinin bileşkesi gibidir. Haushofer, jeopolitiği; *"yeryüzü münasebetlerinin siyasî gelişmelerle bağlantısının ilmi… siyasî alan organizmalarının ve bunların yapılarının coğrafyanın özelliklede siyasî coğrafyanın geniş temelleri üzerine kurulmuş doktrini"* olarak tanımlamaktadır[131]. Onun jeopolitik düşünceleri *"hayat sahası (lebensraum)", "öz yeterlilik", "birleşik bölgeler", "kara gücüne karşı deniz gücü"* ve *"değişken ve*

---

[127] Göney, a.g.e., s. 17. Ayrıca Devletin *"geopolitik (jeopolitik), kratopolitik (hükümet ve kurumlar), demopolitik (devleti etnik değil halk olarak değerlendirir), ekonopolitik (ekonomik yapı) ve sosyopolitik"* olmak üzere beş siyasî ve mekânsal gelişiminden bahsetmektedir. Bkz. Mütercimler, a.g.e., s. 318.; Karabulut, a.g.e., s. 45.

[128] Kjellen bu duruma tarihten Napolyon, Çarlık Rusyası ve Sovyetler Birliği rejimleri altında politikaların değişmediğinden örnekler vermektedir. Bkz. Göney, a.g.e., s. 18.

[129] Aleksandr Dugin, *Rus Jeopolitiği Avrasyacı Yaklaşım,* Küre Yayınları, İstanbul, 2005, s. 154. Dugin jeopolitiği, *"insanlığı mekân faktörüyle karşılıklı ilişkisi içerisinde inceleyen bir disiplindir"* olarak görmektedir. Bkz. Dugin, a.g.e., s. XII.

[130] Kjellen, devletin içyapısını araştırmak ve devleti değerlendirmek için *"ülke gücü"* (coğrafî unsurlar, devletin coğrafî durumu ve dünya üzerindeki konumu), *"etnolojik yapı"* (milli ve kültürel aidiyet), *"ekonomik güç"* ve *"devletin şekli"* olmak üzere dört olgu belirlemiştir. Bkz. Mütercimler, a.g.e., s. 320.

[131] Herving, a.g.m., ss. 294-295.

dinamik sınırlar konsepti" olmak üzere beş başlık altında özetlenebilir[132]. Bunlardan hayat sahası; zayıf karşısında genişlemek, devletlerarasında ortaya çıkan nüfus ve güç yapısındaki farklılıkların doğal bir sonucudur[133]. Öz yeterlilik; Kjellen'in "*organik devlet"* görüşü (bir milletin ekonomik bakımdan kendi kendine yetebilmesi) ile benzerlik göstermektedir. Bu düşüncenin Haushofer'in jeopolitik düşüncelerinde yer almasının nedenlerinin başında Almanya'nın Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) yıllarında Müttefikler tarafından *"açlık kuşatması"* altında kalmış olmasıdır. Buna ek olarak Haushofer'in coğrafî yapı içerisinde değerlendirdiği *"hayat sahası (lebensraum)"* ve *"öz yeterlilik"* düşüncelerinin Halford Mackinder'in (1861-1947) *"Kalpgâh"* görüşüyle birleştiği söylenebilir[134]. Birleşik bölgeler; hiçbir milletin tek başına bir bölge oluşturamayacağını, benzer ve birbirine yakın kültürel özelliklere sahip bir saha genişlemesine ihtiyaç duyulduğunu belirtmektedir. Buna Birinci Dünya Savaşı'nda Almanlar tarafından kullanılan *"Orta Avrupa"* ve *"Avroafrika"* kavramları örnek verilebilir[135]. Haushofer kara gücüne karşı deniz gücü görüşü de, Mackinder'in Avrasya-Afrika kara bölgesini olası kara birleşimleri içerisinde büyük, zengin ve kalabalık olması bakımından insanlığın ağırlık merkezi olarak ve kuzeyin buzla kaplı alanlarına (Arktika Okyanusu) karşın batı, doğu ve güneyde okyanuslara kolayca ulaşabilen başta İngiltere ve Japonya olmak üzere ABD deniz güçlerinden

---

[132] A.g.m., ss. 304-306.

[133] Herving, a.g.m., s. 304. Haushofer'ın mekân görüşü ise Ratzel'in *"hayat sahası"* görüşüyle örtüşür. Bir örnek olması bakımından Alman İmparatorluğu'nun 19'uncu yüzyılın sonlarında yöneldiği deniz aşırı genişleme (Weltpolitik) politikası (biyolojik gelişme-canlı bir organizma), yani *"mekân, mücadeleyi kazananın hakkıdır".* Bkz. Herving, a.g.m., s. 295.

[134] Öyle ki, Mackinder, herhangi bir Avrupalı gücün, Ukrayna ve Avrupa Rusyası'nın geniş toprakları, Donetsk bölgesinin ekonomik kaynakları ile Kafkaslar, Urallar ve Sibirya bölgeleri olmadan kendine yetebilen bir devlet olamayacağını öngörmektedir. Bkz. Herving, a.g.m., s. 305. Ayrıca Haushofer, Mackinder'in kalpgâh görüşünü Almanlar için kullanarak daha batıya doğru genişletmiştir. Bkz. Cömert, a.g.e., s. 8.

[135] Almanların Birinci Dünya Savaşı sırasında ortaya attıkları "Orta Avrupa" ve *"Avroafrika"* kavramları, jeopolitikçiler tarafından dünya genelinde geliştirilerek, ABD etrafında *"Pan-Amerika"*, Japonya hâkimiyetinde *"Pan-Asya"* ve Almanya vesayeti altında *"Avroafrika"* olmak üzere üç bölgeye ayrılmıştır. Bunların dışında oluşmasına gelecekte karar verilecek olan muhtemel dördüncü birleşik bölgenin *"Rusya-Hindistan"* olduğu belirtilmektedir. Daha fazla bilgi için bkz. Herving, a.g.m., s. 306.

oluşan bir hilal, bu hilalin dışında Avusturalya, Yeni Zelanda, Kara Afrika gibi devletler (kıta adaları) dış hilali oluşturmaktadır. Haushofer, Alman-Rus ittifakının Japonya ile iş birliği yapması durumunda bu iç ve dış hilalin kontrol altına alabileceğini savunmuştur[136]. Haushofer'in jeopolitiğe yaptığı en büyük katkılarından biri sınırlar üzerine yapmış olduğu değerlendirmelerdir. Onun değişken ve dinamik sınırlar konsepti düşüncesi, dönemin sınırlarının devletlerarasında hukukî bir garanti sayılması görüşünü reddetmesidir. O, sınırları bir milletin hayat sahası ve öz yeterlilik yolunda ilerleme sürecinin geçici duraklama yeri olarak görmüştür[137].

Haushofer'in burada beş başlık altında özetlenen jeopolitik düşüncelerinin Birinci Dünya Savaşı'nı kaybeden Almanya'da Nazi yayılmacılığına entelektüel zemin hazırladığı söylenebilir[138]. Buna ek olarak, Haushofer ile birlikte jeopolitik, siyasî coğrafyanın statik ve tasviri bir bilimi olmanın ötesinde, daha dinamik bir alan olarak görülmeye başlamıştır[139].

Jeopolitik teorinin somut ve uygulama düzeyinde bir şekle bürünmesi, İngiliz jeopolitik ekolünün en önemli temsilcilerinden biri olan Halford Mackinder'in (1861-1947) çalışmalarıyla gerçekleşmiştir. Mackinder, Kjellen'in coğrafyaya dayalı devlet idaresi yerine, coğrafyayı devlet idaresi için yardımcı olarak görmüş ve dünyayı tek bir kara parçası olarak görerek, dünyaya nasıl hükmedileceğini savunan *"Kara Hâkimiyet Teorisi"*ni geliştirmiştir[140]. Mackinder, çalışmasının içerisinde jeopolitik kavramını kullanmamış olsa da bu teori jeopolitik düşüncelere canlılık kazandırmış, tartışma ve konuların somutlaşmasına katkı sağlamıştır[141].

---

[136] Herving, a.g.m., ss. 306-307.

[137] A.g.m., s. 307.

[138] Göney, a.g.e., s. 19.; Herving, a.g.m., s. 320.

[139] Göney, a.g.e., s. 18.

[140] Cömert, a.g.e., s. 8.

[141] İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık,* a.g.e., s. 35.

Mackinder'in Kara Hâkimiyet Teorisi'ne karşılık Nicolas Spykman[142] (1893-1943) *"Kenar Kuşak Teorisi"*ni geliştirmiştir[143]. O, Mackinder'in merkezden dışa doğru yaptığı değerlendirmeyi, dıştan yani kenardan merkeze doğru yapmaktadır[144]. Spykman jeopolitiği, *"bir ülkenin güvenlik politikasının coğrafya olaylarına göre planlanması"* olarak ifade etmiştir[145].

Jeopolitiğin coğrafyanın ötesinde kuvvete dayalı bir düşünce, deniz gücü, üzerinden gelişmesine Amerikalı stratejist Alfred Mahan (1840-1914) öncülük etmiştir. Mahan, tarihsel gelişmelerden örnekler vererek, deniz yollarının jeopolitik öneminden bahsetmektedir. *"Deniz Hâkimiyet Teorisi"*ni geliştirerek, dünya gücü olabilmenin denizlere hâkim olmayı gerektirdiğini vurgulamıştır[146]. Mahan'ın teorisini geliştirirken İngiltere'nin yükselişi ile deniz gücü haline gelmesi arasında doğrudan bir bağlantı kurduğu söylenebilir[147].

Mahan gibi jeopolitik fikirlerini kuvvete dayandıran Amerikalı düşünür Alexander P. De Seversky'de (1894-1974) *"Hava Hâkimiyet Teorisi"*ni geliştirmiştir. Ona göre kara ve deniz gücü hava gücüne bağımlıdır. ABD ve Sovyetler Birliği'nin endüstri merkezlerini içine alan, Arktika'da her iki ülkenin birbirlerine en yakın saldırı mesafesinde olduğu alan *"Karar Alanı"* olarak kabul edilmiştir[148].

---

[142] Amerikan jeopolitik ekolünün öncülerinden olan Spykman, jeopolitiği ABD'nin güvenliğini sağlamak için önemli bir pratik araç olarak düşünmüştür. Spykman *"Kalpgâh"*ı çevreleyen ülkelere daha fazla önem vermiştir. Kenar ülkelerin tarımsal etkinlik ve nüfus bakımından önemli olduğunu, *"Kalpgâh"*ın Çin ve Hindistan geliştikçe öneminin azalacağını değerlendirmektedir. Bkz. Günel, a.g.e., s. 168; Mütercimler, a.g.e., s. 320.

[143] Göney, a.g.e., s. 41.

[144] Spykman, Mackinder'in *"İç Kuşak"* yani *"Kalpgâh"*ın çevresinde Balkanlardan Çin'e kadar olan bölge ile *"Dış Kuşak"* olarak belirlediği İngiltere, ABD, Kanada, kuzeybatı Afrika ve Avusturalya bölgelerine hâkim olan gücün dünya adasına (Asya, Avrupa ve Afrika) ve dünyaya hâkim olacağını düşünmüştür. Bu durumda her kim kenar kuşağa hâkim olursa Avrasya'ya, Avrasya'ya hâkim olan da dünyaya hükmeder.

[145] Mütercimler, a.g.e., s. 320.

[146] Cömert, a.g.e., s. 9.

[147] Karabulut, a.g.e., 48.

[148] A.g.e., ss. 56-57.

Buraya kadar jeopolitiğin tarihsel gelişiminde dikkat çeken nokta, bu gelişimin 19'uncu yüzyılın sonlarından İkinci Dünya Savaşı arasındaki dönemde hız kazanmış olduğudur. İlk dönem jeopolitik görüşlerin ortaya çıktığı bu dönem *"klasik jeopolitik"* kavramıyla da ifade edilmektedir. Bu dönemde özellikle Alman, İngiliz ve Amerikan jeopolitik ekollerinin etkili olduğu görülmektedir. İkinci Dünya Savaşı'nın bittiği 1945 yılı sonrasında ise jeopolitik çalışmalarda ciddi bir gerileme olduğu söylenebilir. Öyle ki, 1940'lı yıllardan Colin S. Gray'in 1977 yılında yayımlanan *"Geopolitics of Nuclear Era (Nükleer Çağın Jeopolitiği)"* ve Sen'in 1975 yılında yayımlanan "*Basic Principles of Geopolitics and History (Jeopolitik ve Tarihin Temel İlkeleri)"* adlı eserleri dışında jeopolitik teriminin kullanıldığı İngilizce çalışma neredeyse bulunmadığı belirtilmektedir[149]. Bu dönemde Nazi çağrışımları nedeniyle jeopolitik kavramının kullanılmasından kaçınıldığı söylenebilir. Bu durum daha sonraları esnemeye başlamakla birlikte, Lacoste, 1979 yılında Vietnam ordusunun Kamboçya'ya girmesinin Fransız *"Le Monde"* gazetesinde *"Bu, Jeopolitiktir!"* başlığıyla sansürsüz bir şekilde yayınlandığına dikkat çekmiştir[150].

Jeopolitiğin dil seviyesinde 1977 yılına kadar görülen gerileme, jeopolitik analizlerin gerilemesi anlamına gelmemektedir[151]. Örneğin; Saul Bernard Cohen'in (1928-…) *"Kuşatma Teorisi"*ni ortaya koyduğu ve 1963 yılında yayımlanan *"Geography and Politics in a World Divided"* adlı eserinde jeopolitik bir bakış

---

[149] Sloan ve Gray, a.g.e., s. 6.

[150] Bu olayın dışında İran Devrimi, Afganistan'ın Sovyetler Birliği tarafından işgali ve Irak-İran Savaşı Fransız basınında "jeopolitik" olarak tanımlanmıştır. Bkz. Yves Lacoste, *Coğrafya Her Şeyden Önce Savaş Yapmaya Yarar*, Selim Sezer (Çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2014, s. 38. Lacoste, jeopolitik kavramının yeniden inşa edilerek, jeopolitiğin coğrafyadan ayrılması gerektiğini savunmaktadır. Lacoste'ye göre jeopolitik: *"Özellikle her biri eylemini meşrulaştırmak için eski denilebilecek temsiller, tarihsel haklar ileri süren baş aktörlerin haklı veya haksız ileri sürdükleri argümanları dikkate alarak, küçüklü büyüklü coğrafi topraklar üzerindeki güç rekabetlerini analiz ve izah eder"*. Ayrıca jeopolitik bilimci veya jeopolitikçi olmadığını *"yaşlı bir coğrafyacı"* olduğunu belirten Lacoste, Jeopolitik kavramının yeniden basında kullanılmaya başlanmasıyla haftalık olarak yayınlanan *"Heredote"* dergisinin isminin altına *"coğrafya ve jeopolitik"* ismini de eklediklerinden ve Alman jeopolitiğine eleştiri yaptıklarından bahsetmektedir. Bkz. Lacoste, a.g.e., ss. 38-40.

[151] Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 19.

sunmaktadır[152]. Diğer taraftan jeopolitik kavramının yeniden kullanılmaya başlandığı 1980'ler aynı zamanda uluslararası ilişkilerde yükselen eleştirel bakıştan jeopolitik teorinin etkilendiği söylenebilir. Bu alanda eleştirel jeopolitiği, *"mevcut güç ve bilgi yapısını sorgulayan problemleştirici kuramsal bir girişim"* olarak tanımlayan Gearoid O. Tuathail'in çalışmaları dikkat çekmektedir[153].

Jeopolitik, Soğuk Savaş döneminin getirdiği düzenin yıkılmasıyla günümüz problemlerine yaklaşımda üzerinde daha fazla çalışılan bir disiplin olmaya başlamıştır. Bu dönem; jeokültür, jeoekonomi gibi aslında jeopolitiğin unsurlarını oluşturan kültür, ekonomi gibi konuları başlı başına kapsamı içerisine alan jeopolitiğin alt dalları olarak da yer bulmaya başlamıştır[154]. En dikkat çeken çalışmalardan biri; Francis Fukuyama'nın *"Tarihin Sonu"* adlı eseri ile liberal demokrasiyi *"insanlığın ideolojik evriminin son noktası"* olarak görmüş olmasıdır. O, liberal demokrasinin *"nihai insani hükümet biçimini"* tartışmaya gerek kalmayacak şekilde temsil ettiğini, diğer bir ifadeyle liberal demokrasinin Batının evrenselliğinin bir sonucu olarak *"Tarihin Sonu"* olduğunu belirtmiştir[155]. Fukuyama'nın tezini daha yumuşatarak farklı bir şekilde ortaya koyan Samuel Huntington, *"Medeniyetler Çatışması mı?"* makalesinde *"bu yeni dünyada mücadelenin esas kaynağı öncelikle ideolojik ve ekonomik olmayacak beşerîyet arasındaki büyük bölünmeler ve hâkim mücadele kaynağı kültürel olacak"* şeklinde değerlendirmelerde bulunmuştur.

Buraya kadar jeopolitiğin ne olduğu, kapsamı ve unsurlarını tarihsel gelişimi içerisinde incelediğimiz bu noktada, jeopolitiğin genel kabul gören bir tanımının olmadığı ve ilkeleri üzerinde evrensel bir çerçeve çizilemediği söylenebilir. Bununla birlikte; devlet, ülke, sınırlar, saha, ülkenin şekli (biçim), coğrafî konum ve özellikler, stratejik kaynaklar, hükümet, kanun, hâkimiyet, güç, insan ve çevre ilişkisi, denizlere

---

[152] Karabulut, a.g.e., 58.; Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 19.

[153] Gearoid O. Tuathail, "Eleştirel Jeopolitiği Anlamak: Jeopolitik ve Risk Toplumu", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), Asam Yayınları, Ankara, 2003, s. 144.

[154] İlhan, *Dünya Yeniden…,* a.g.e., s. 39.

[155] Francis Fukuyama, *Tarihin Sonu ve Son İnsan,* Zülfü Dicleli (Çev.), Simavi Yayınları, İstanbul, 1993, s. 9.

uzaklık, tarih, iklim, kültür gibi unsurların jeopolitiğin kapsamı içerisinde yer aldığı görülmektedir. Kuşkusuz devletlerin sahip olduğu veya ol(a)madığı bu unsurlar onların yerel, bölgesel ve uluslararası politikalarını etkileyebilen unsurlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Jeopolitiğin ne olup ne olmadığının anlaşılabilmesi, en azından sınırlarının belirlenmesi için unsurlarının neler olduğu noktasında bir oydaşma gerektirebilir. Jeopolitik kabul edilen veya eksilen her yeni unsurla ya genişlemekte ya da daralabilmektedir. Jeopolitiğin kavramsal ve teorik gelişimine tarihsel bir perspektifle baktığımız bu noktada, jeopolitiğin unsurları; Suat İlhan'ın değerlendirmesiyle *"coğrafî ve beşerî unsurlar"* olmak üzere ikiye ayrılabilir. Jeopolitiğin coğrafî unsurları; coğrafî konum, sınırlar ve coğrafî bütünlük, saha genişliği, stratejik kaynaklar ve coğrafî özelliktir. Jeopolitiğin beşerî unsurları ise; sosyal değerler, ekonomik değerler, politik değerler, askerî değerler ve kültür değerleri ve çevresidir. Jeopolitiğin coğrafî ve beşerî unsurlarından, coğrafî unsurlar değişmeyen veya az değişen unsurlardır. Stratejiyi oluşturan *"zaman, mekân ve kuvvet"* ilişkisi bakımından coğrafî unsurlar, mekâna, beşerî unsurlar ise değişken unsurlar olup, stratejide kuvvete vurgu yapmaktadır. Jeopolitiğin unsurlarını aktif kılan ise zamandır[156]. Bu noktada, jeopolitiğin tanımının onun unsurlarıyla ilişkili olduğu söylenebilir.

Her bölgenin jeopolitik bir değeri bulunmaktadır. Bu değer ortaya konulurken jeopolitik inceleme dört başlıkta değerlendirilebilir: *"1) Bölgenin coğrafî konumu ve daha önceki jeopolitik teorilere göre durumu; 2) Dünya güç merkezlerine göre durumu; 3) Bölgedeki coğrafî konumuna göre durumu; 4) Bölgedeki güç merkezlerine göre durumu"*[157]. Burada coğrafî konumun değişiklik göstermediğini ancak jeopolitik konumunun bölge ve dünya güç merkezleriyle farklı bir değer gösterdiği söylenebilir.

Coğrafya içinde bulunulan zamanın doğası gereği kaçınılmazdır. Bir dönemin değersiz bir bölgesi olan Arktika'nın coğrafî konumu değişmese de jeopolitik konumu zamanla farklı bir değer göstermektedir. Arktika'nın coğrafî konumu, coğrafî

[156] İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık…,* s. 41-43.

[157] A.g.e., s. 57.

bütünlüğü ve sınırları, bölge ve bölge dışı aktörlerin strateji ve politikalarının etkisi altındadır. Bir zamanlar Aleksandr Seversky'nin *"Karar Alanı"* alanı olarak gördüğü ve Halford Mackinder'in *"Kalpgâh"*ının güvenli sınırlarını oluşturan Arktika, coğrafî özelliği, saha genişliği ve stratejik kaynakları bakımından *"zaman, mekân ve kuvvet"* ilişkisi anlamında değişimlere uğramaktadır. Küresel iklim değişikliği ile birlikte Arktika Okyanusu'nun doğal bir engel olma özelliği azalmakta, sahanın etkisi teknolojik gelişmelerden etkilenmektedir. Stratejik kaynakların (petrol, doğal gaz, vb.) yeni ekonomik fırsatlar yarattığı görülmektedir. Arktika bu coğrafî unsurlarıyla değerlendirildiğinde jeopolitik açıdan kırılgan bir görünümdedir.

G.1.1 Kara Hâkimiyet Teorisi

Halford J. Mackinder'in 1904, 1919 ve 1943 yıllarında yaptığı çalışmalarla şekillendirdiği *"Kara Hâkimiyet Teorisi"* 20'inci yüzyılın en önemli jeopolitik teorileri arasında yerini almıştır. Mackinder, çalışmalarında coğrafya ve askerî güç arasındaki ilişki ve etkileşimleri ortaya koymuş ve bunların bir sonucu olarak ortaya çıkan durumla ilgili politik ve stratejik değerlendirmelerde bulunmuştur.

Mackinder'in görüşleri ilk olarak Britanya İmparatorluğu'nun Boer Savaşları[158] sonrasında gelecekte dünyada oynayacağı rol üzerine endişelerin arttığı bir dönemde belirginleşmiştir[159]. 1904 yılında yayınladığı *"The Geographical Pivot of History (Tarihin Coğrafî Ekseni)"* başlıklı çalışmasıyla Britanya'nın güvenliği ve endişeleri ile savaş ve coğrafya üzerine bir sentez geliştirmiştir. Mackinder çalışmasında amacının, *"insanlık tarihini dünya organizmasının yaşamının bir parçası"* olarak açıklamak olduğunu ifade etmektedir. Mackinder'e göre Kolomb (Amerika) devri olarak tanımlanan 400 yıllık dönem (1500-1900) 1900 yılında sona ermiştir. Bu 400 yıl boyunca, dünya haritası taslağı yaklaşık doğrulukla tamamlanmış

[158] Boer Savaşları, Britanya ve Güney Afrika'daki Flaman asıllı Boerler arasındaki iki savaşa verilen isimdir. İlk savaş 1880-1881, ikincisi ise 1899-1902 yıları arasında gerçekleşmiştir. Britanya bu savaşlarda büyük kayıplar vermiş, Transval ve Oranj devletlerinin bağımsızlıklarını da tanımıştır.

[159] Geoffrey Sloan, "Sir Harlford Mackinder: Geçmişten Günümüze Kalpgâh Kuramı", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM yayınları, Ankara, 2003, s. 21.

ve kutup bölgelerine yapılan yolculuklar son dramatik keşif imkânlarını da azaltmıştır[160]. Mackinder, Kolomb sonrası dönemin farklı özelliklere sahip bir çağ olacağını ve bu çağın dünya genelinde *"yakınlaşmış bir politik sistem"* olacağını belirtmiştir. Coğrafya ve politik kararlar arasındaki ilişkide coğrafî çevrenin önemli ve kontrolün büyük ölçüde doğada olduğu, ancak bu durumun politika yapıcılarının tercihlerini belirlemediğini, politik kararlarda doğanın değil insan faktörünün belirleyici olduğunu ifade etmektedir[161].

Mackinder, devletin coğrafî konumundaki politik değişikliği, ulaşım ve silah teknolojilerinde ortaya çıkan gelişmelerde görmüştür. Bu bağlamda Avrupa uygarlığının Avrupa dışı bir uygarlığa, daha çok Asyalılara, karşı verilen mücadelenin bir sonucu olduğunu belirtmekte ve dikkatleri Avrupa kıtasının yarısını kaplayan Rus topraklarına çekmektedir[162].

Mackinder çalışmasında dünyayı belirli bölgelere ayırmaktadır. Onun *"eksen bölge (pivot region)"* olarak belirlediği bölge Avrasya'nın iç kısımlarıdır. Bu bölge; Avrupa'nın bazı kısımları ve Asya'nın Arktika Okyanusu'na doğru akan nehirler ile Orta Asya'nın bir kısmını kapsamaktadır[163]. Bu alana Sahra ve Arabistan çölleri dâhil olmamakla birlikte, Arktika Okyanusu ile çöl arasında bulunan Avrasya'nın sürekli kara kütlesi dünyanın tüm alanlarının yaklaşık yarısına (21 milyon kilometrekarelik bir alan) tekabül etmektedir[164]. Mackinder, Asya'da, Suriye ve İran'ın kuzey doğusundan Mançurya'ya doğru dağılmış birçok müstakil çöl bulunduğunu, ancak burada Sahra ile kıyaslanacak kadar sürekli bir boşluk bulunmadığını belirtmektedir. Diğer taraftan Avrasya, nehir drenajının çok dikkat çekici bir dağılımı olduğunu, merkezin ve kuzeyin muazzam bir bölümünde, nehirlerin dış dünya ile insan iletişimi için pratik olarak verimsiz olduğundan bahsetmektedir. Burada Volga, Oxus ve

---

[160] Mackinder, J. Halford, "The Geographical Pivot of History (1904)", *The Geopraphical Journal*, Volume: 170, No: 4, 2004, s. 298.

[161] A.g.e., s. 422.

[162] A.g.e., s. 423.

[163] Göney, a.g.e., s. 25.

[164] Mackinder, a.g.e., s. 429.

Jaxartes Nehrileri tuz göllerine, Obi, Yenisey ve Lena Nehirleri ise Arktika Okyanusu'na bağlanmaktadır. Aynı alanda, aynı şekilde okyanusa ulaşamayan Tarim ve Helmund gibi daha küçük fakat yine de önemli miktarda nehir bulunmaktadır[165].

Mackinder'in tarihin eksen bölgesi fikrine dinamiklik kazandıran olgu onun ulaşım teknolojisindeki değişimin yani demiryolunun stratejik ve politik sonuçlarını değerlendirmiş olmasıdır[166]. Dünya siyasetinin eksen bölgesi, gemilerle erişilemeyen fakat eski çağlarda binicilik yapılan, göçebelere açık ve o dönemde bir demiryolu ağı ile örülmek üzere olan geniş bir Avrasya bölgesidir[167]. Mackinder, çalışmasının sadece bir yerinde, **küçük harflerle, *"heart-land (kalpgâh)"* kelimesini kullanmış[168]** ancak bunun üzerinde detaylı bir incelemede bulunmamıştır (bunu sonraki çalışmalarında gerçekleştirmiştir).

Mackinder, 1919 yılında yayınladığı *"Democratic Ideals and Reality: A Study in The Politics of Reconstruction (Demokratik İdealler ve Gerçek: Yeniden Yapılanma Politikası Üzerine Bir Çalışma)"* adlı eserinde ilk olarak tarihin coğrafî eksenini genişletmiş ve ***"Heart-Land (Kalpgâh)"*** ismini vermiştir. Bu tanımlamaya göre **Kalpgâh;** *"Stratejik düşüncenin amaçlarından Baltık Denizi, seyrüsefer için uygun Orta ve Aşağı Tuna, Karadeniz, Küçük Asya[169],Ermenistan, İran, Tibet ve Moğolistan'ı içerir. Bu nedenle içinde tarihte süvari güçlerinden yoksun olan ve muazzam bir insan gücünün üssü olan Brandenburg-Prusya ve Avusturya-Macaristan'ın yanı sıra Rusya yer alır.* ***Kalpgâh bölgesi, modern koşullar altında, deniz gücüyle erişime imkân sağlanamayan bölgenin batı kesimi Arktika ve Kıtasal drenaj bölgesi olmaksızın uzanır"[170].***

---

[165] A.g.e., ss. 428-429.

[166] Sloan, a.g.m., s. 25.

[167] Mackinder, a.g.e. s. 434.

[168] Göney, a.g.e., s. 25.

[169] Küçük Asya olarak tabir edilen bölge Türkiye'dir.

[170] Halford J. Mackinder, *Democratic Ideals and Reality: A Study in The Politics of Reconstruction,* The Library of The University of California Los Angeles Gift, Constable and Company Ltd., London, 1919,https://ia802705.us.archive.org/30/items/democraticideals00mackiala/democraticideals00mackiala.pdf, (Erişim: 28.11.2017), s. 141.

Mackinder, Kalpgâh'ın tanımlamasını yaptıktan sonra, Kalpgâh'ın dışında kalan bölgeleri ikiye ayırmış ve Kalpgâh'ın çevresinde Almanya'dan başlayarak, Balkanlar'dan Çin'e kadar devam eden bölgeyi *"İç Kuşak veya Kenar Kuşak"*[171], İngiltere, Afrika, Avustralya, Japonya, ABD ve Kanada'nın bulunduğu bölgeyi ise *"Dış veya Adalar Kuşağı"* veya *"Dünya Adasının Peykleri"* olarak ifade etmiştir[172]. Sahra'nın güneyi ikinci bir *"Kalpgâh"* yani *"Güney Kalpgâh"*[173], Avrupa, Asya (Avrasya) ve Afrika *"Dünya Adası"*[174], bunun dışında kalan Amerika, Avusturalya, Antarktika gibi kıtalar *"Dünya Adası'nın Uyduları"*[175] olarak tanımlanmıştır.

Mackinder, Kalpgâh ve onun çevresini tanımladıktan sonra yine 1904 yılındaki çalışmasından farklı olarak ulaşım ve silah teknolojisindeki değişimde orduların elinde demiryollarının yanında, otomobilin, kara ve deniz gücünün yanında uçağın önemli bir yeri olduğunu belirtmiştir[176]. Kara ve deniz gücünün etkileşiminde Orta Avrupa'ya ayrı bir değer vermektedir. Kural koyucu pratik bir özellik taşıyan bu çalışmasında jeopolitik söylemi gelecekte oldukça geniş bir yer bulacak bir açıklama getirerek[177], *"devlet adamlarımızın yenilgiye uğratılmış bir düşmanla görüşürken hayali bir melek zaman zaman onlara şu sözü fısıldamalıdır:* ***Doğu Avrupa'ya hükmeden Kalpgâh'ı yönetir: Kalpgâh'a hükmeden Dünya Adası'nı yönetir: Dünya Adası'na hükmeden dünyayı yönetir."***

Mackinder'in Avrupa, Asya ve Afrika olarak belirttiği Dünya Adası, dünyayı yönetebilecek bir mevkie sahiptir. Buranın kontrol edilebilmesi için Avrasya'nın iç kısımlarının yani Baltık Denizi'nden Karadeniz'e ve oradan doğuda Yenisey Nehri'ne kadar olan 4.500 kilometrelik bir alan ile kuzeyde Arktika'dan güneyde Türkiye ve Moğolistan'a kadar olan alanın yani Kalpgâh'ın ele geçirilmesi gerekmektedir. Neredeyse 7.65 milyon kilometrekarelik bir alanı ihtiva eden bu bölgede oldukça geniş

---

[171] Bilge, a.g.e., s. 111; Karabulut, a.g.e., s. 55; Mütercimler, a.g.e., s. 334.

[172] Bilge, a.g.e., ss. 111-112; Göney, a.g.e., s. 25; Karabulut, a.g.e., s. 55.

[173] Mackinder, *Democratic Ideals...*, s. 104.

[174] A.g.e., s. 81.

[175] Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 70.

[176] Sloan, a.g.m., s. 31.

[177] A.g.e., s. 33.

düzlükler, yer altı ve yer üstü kaynakları, endüstri ve tarıma uygun alanlar bulunmaktadır.

Mackinder'in Kalpgâh olarak tanımladığı alan dışardan gelebilecek saldırılara karşı doğal bariyerlere sahiptir. Bu bölgenin kuzeyinde donmuş topraklar ve Arktika Okyanusu ile bu okyanusa akan ve yılın büyük bir bölümünde donmuş olan nehirler bulunmaktadır. Kuzeydoğuda Yenisey Sırtı Sibirya'nın dağlık kesimlerini, daha aşağıda doğuda Altay, Tiyenşan Dağları ve Moğolistan, Güneyde Hindikuş Dağları, Afganistan ve İran yükseltisi, Hazar Denizi ve Kafkas sıra dağları, bu dağların arkasında Anadolu, güney batıda ise Karpatlar yer almaktadır. Kuzeybatıda kış şartlarının uzunca yaşandığı Baltık Denizi ile Karpat dağları arasındaki bölge dışında kalan alanlar doğal bariyerlere sahiptir. Bu noktada, Mackinder, Kalpgâh'a uygun yaklaşma istikametinin Doğu Avrupa olduğunu belirtmektedir.

Mackinder, 1904 ve 1919 yıllarında yaptığı çalışmalarında ortaya koyduğu eksen bölge ve Kalpgâh tanımlamalarında, Bolşevik Devrimi ve daha önemlisi İkinci Dünya Savaşı koşullarını, ekonomik ve teknolojik gelişmeleri dikkate alarak 1943 yılında yayınladığı *"The Round World and The Winning of The Peace (Dönen Dünya ve Barışın Kazanılması)"* adlı çalışmasında değişikliğe gitmiştir. Onun bu çalışması kara, deniz ve hava gücünün dünya ölçeğinde kullanıldığı bir dönemde yayınlanmış olması bakımından önemlidir[178]. **Mackinder, bu çalışmasında Kalpgâh'ın sınırlarının bir hat dışında Sovyetler Birliği'ne tekabül ettiğini belirtmektedir.** Bu hat, batıda Bering Boğazı'ndan Romanya'ya doğru yaklaşık 8.850 kilometre (5.500 mil) boyunca uzanmakta ve Bering Boğazı'ndan yaklaşık 4.828 kilometre (3.000 mil) uzakta, Moğolistan sınırlarından Arktika Okyanusu'na doğru akan Yenisey Nehri'ni geçmektedir. Yenisey Nehri'nin doğusunda ve Lena Nehri batısında kalan bölge, yani Orta Sibirya Platosu, kendi tabiriyle *"Lenaland"* yani Lena Bölgesi Kalpgâh'a dâhil edilmemiştir[179]. Bu sınırlamaya göre, Yenisey Nehri'nin batısında kuzey-güney ve doğu-batı istikametinde 4.023 kilometre (2.500 mil) uzunluk ve genişliğe sahip olan

[178] Sloan, a.g.m., s. 41.

[179] Halford J. Mackinder, "The Round World and The Winning of The Peace", *Foreing Affairs*, Volume: 21, No: 4, 1943, s. 598.

ve Mackinder'in ***"Rus Kalpgâh"***ı olarak tanımladığı bölge, nüfusu her yıl yaklaşık üç milyon artan 170 milyondan fazla bir nüfusu ve toplam yaklaşık 16.2 milyon kilometrekarelik (6.25 milyon mil kare) bir alanı ihtiva etmektedir[180]. Mackinder bu bölgede 1938 yılına göre endüstriyel gelişim ve yeraltı kaynaklarının üretimindeki artışın dünyanın diğer bölgelerinden daha hızlı olduğunu, bölgenin demir arzında dünyada ABD ile ilk sırada, petrolde ise ikinci sırada olduğuna dikkat çekmiştir[181].

Kalpgâh dışında Almanya'nın yeniden bir saldırı teşebbüsünü önlemek ve nasıl bir karşılık verilmesi gerektiği üzerinde duran Mackinder; ABD, Britanya, Fransa ve Sovyetler Birliği'nin iş birliği yapması gerektiğini, böylelikle Almanya'nın iki cephe arasında bırakılacağını ileri sürmüştür[182]. Bu görüşünün temelinde kara, deniz ve hava gücünün ortak çalışması bulunabilir. Öyle ki, ***"Orta Okyanus"***, kavramını geliştirerek, Kuzey Atlantik havzası ve nehirlerini kapsayan bölgeyi üç unsura ayırmıştır. Bunlardan Fransa'da bir köprübaşı, Britanya'da tahkim edilmiş bir havaalanı ve ABD'nin doğusu ve Kanada'da ise eğitilmiş yedek insan gücü, tarım ve endüstri alanlarından oluşan unsurlar planlamıştır. Mackinder, ABD ve Kanada'yı Atlantik ülkeleri, yani deniz ülkeleri olarak nitelendirmekte, ileride bir kara savaşı olacağından, ABD ve Kanada'ya havaalanı ve köprübaşı gerektiğinden, Britanya, Fransa, ABD ve Kanada'nın birbirlerini tamamladıklarını değerlendirmiştir[183]. **Mackinder'i Kalpgâh'ın ötesinde Kuzeybatı Avrupa ile Kuzey Amerika ülkeleri ile ilgilenmeye iten neden, bu bölgelerin dünya ölçeğinde siyasî ve ekonomik açıdan göstermiş olduğu gelişmedir[184]. Böylelikle Kalpgâh'ın sınırları Atlantik üzerinden ABD ve Kanada'ya kadar genişletilmiştir.**

Mackinder, çalışmalarında belirli bir dönem içerisinde kendi coğrafî perspektifini katı bir değerlendirme ve emperyalist bir çıkarım olmaksızın jeopolitik çözümlemeler geliştirerek, belirli bir coğrafî çevre, zaman ve güç unsurlarını dikkate

---

[180] A.g.e., s. 599.

[181] A.g.e., s. 600.

[182] A.g.e., s. 601.

[183] A.g.e., s. 604.

[184] Göney, a.g.e., s. 32.

alarak değerlendirmelerde bulunmuştur. Onun çalışmalarında Arktika, Arktika Okyanusu kıyıları Kalpgâh'ın kuzeyde nüfuz edilemez güvenli sınırları olarak görülmüştür. Mackinder, deniz ve hava güçlerinin sahip olduğu üslerin karadan ele geçirilerek etkisiz hale getirilebileceğini düşündüğünden, zaman, mekân ve kuvvet temelinde değişen teknolojik gelişmelerin Arktika'nın jeopolitik değerine günümüzde olduğu şekliyle yeni anlamlar kazandırabileceğini tahmin edemediği söylenebilir.

G.1.2 Deniz Hâkimiyet Teorisi

Günümüze kadar birçok düşünür deniz gücü stratejisi ve teorisi üzerine çalışmalarda bulunmuştur. Bunların arasından Amerikalı Amiral Alfred T. Mahan, düşüncelerinin yarattığı etki bakımından diğerlerinden ayrılmaktadır. Onun düşünceleri başta ABD, İngiltere, Almanya, Fransa ve Japonya olmak üzere birçok devletin deniz gücünü geliştirmesine teorik katkı sağlamıştır[185].

Mahan, bir jeopolitikçi olmamakla birlikte[186], onun deniz gücü ile ilgili olarak ortaya koymuş olduğu fikirler kendinden sonra gelenlerin jeopolitik sonuçlar çıkarmasına katkı sağlamıştır[187]. 1883-1913 yılları arasında yayınladığı 19 kitap üzerine yapılan incelemelerde, Mahan'ın iddialarını takip edilmesi ve anlaşılması zor biçimde sunduğu, fikir değişiklikleri veya dikkatsizliği nedeniyle çelişkiye düştüğü yönünde iddialar bulunmaktadır[188]. Öyle ki, Jon Sumida, *"Mahan'ın bazı önemli hususlar hakkında yazdıkları, insanların onun yazdıkları hakkında düşündüklerinin tam tersiydi"* demek gereği hissetmiştir[189]. Her şeye rağmen deniz gücüyle ilgili fikirlerinin jeopolitik tartışmalara kapı aralamasının nedeni onun bu hususstaki görüşlerinin basit ve kolay anlaşılabilir olmasıdır[190].

---

[185] Margaret T. Sprout, "Mahan", Edward Mead (Ed.), *Modern Stratejinin Yaratıcıları,* Demirhan Erdem, Çiğdem Erdem ve Gülçin Ülgezen (Çev.), ASAM Yayınları, Ankara, 2003, s. 347.

[186] Bilge, a.g.e., s. 106; Mütercimler, a.g.e., s. 323.

[187] Bilge, a.g.e., s. 106.

[188] Jon Sumida, "Alfred Thayer Mahan, Jeopolitisyen", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya*, Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, 2003, s. 56.

[189] A.g.m., s. 48.

[190] A.g.e., s. 47.

Mahan, yaptığı tarihsel incelemelerde, denizleri kontrol altına almanın göz ardı edilmiş olduğuna dikkat çekmiştir. Çalışmalarında kara ve deniz savaşları üzerine tarihsel incelemelerde bulunarak, deniz taktiği üzerine teori geliştirmeye çalışmıştır[191]. Bu çalışmalarından *"The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783 (Deniz Gücünün Tarihe Etkisi, 1660-1783)", "The Influence of Sea Power upon The French Revolution and Empire, 1793-1812 (Deniz Gücünün Fransız Devrimine ve İmparatorluğu'na Etkisi, 1793-1812)"* ve *"Sea Power in Its Relation on The War of 1812 (1812 Savaşıyla İlişkisi Açısından Deniz Gücü)"*. Bu üç eser birlikte ele alındığında; ***"başarılı deniz savaşlarının politika, strateji ve taktik sorunlarını genel tarih bilgisi bağlantısında"*** incelendiği görülebilir[192].

Mahan, karada ovaların sahip olduğu özelliklere denizlerinde sahip olduğunu, karada engebesiz ve düz bir şekilde uzanan ovaların nasıl ki yerleşim yerleri ve ulaştırma olanakları gibi etkenleri ortaya çıkararak, yolların kesişim, kontrol, sayı ve önemi hâkimiyeti sağlıyorsa, denizlerde de durumun benzer olduğuna dikkat çekmiştir[193]. Her ne kadar denizlerde herhangi iki nokta arasında bir geminin seyrüseferinde engel görülmese de rüzgâr, mesafe, akıntı gibi doğal koşullar izlenecek deniz rotasını zaruri kılmaktadır. Bu bağlamda denizlerde izlenecek yollar, geçtiği kıyı ve bu kıyı noktasının kontrolü, sayı ve önemi bakımından etkili olabilmektedir. **Mahan, denizlerin geniş ve uçsuz bucaksız bir ova ve birbirini kesen yollara sahip olduğunu, kara yollarıyla kıyaslandığında ticari ve stratejik anlamda deniz yollarının üstün olduğunu ileri sürmektedir[194].** Kara ve deniz ulaşımı arasındaki etkinlik ve ekonomik boyutu üzerinde değerlendirme yapmış, karada demir yollarının etkinliğinin artığını, deniz aşırı ticaret için deniz taşımacılığının yani gemilerin gerekli ve maliyet açısından uygun olduğunu belirtmiştir. Ayrıca demiryollarının ortaya çıkmasıyla gelişen endüstriyel teknolojinin gemilerin üretilmesi, tasarımı ve deniz

[191] Sprout, a.g.m., s. 348.

[192] A.g.m., s. 349.

[193] Bilge, a.g.e., ss. 106-107.

[194] A.g.e., s. 107.

taşımacılığında demiryollarının karada sağladığı ticari gelişimini dengelediğine dikkat çekmiştir[195].

Mahan, ülkelerin deniz gücünü etkileyen koşulları, ***"coğrafi konum, fiziksel biçim, toprakların genişliği, nüfus sayısı, ulusal karakter ve hükümetin karakteri"*** olmak üzere altı başlıkta toplamıştır[196]. Coğrafî konumun deniz gücü açısından önemini; İngiltere ile Fransa ve Hollanda arasında karşılaştırma yaparak ortaya koymuştur. İngiltere'nin bir ada devleti olduğunu ve kara gücü bulundurmaya gereksinimi olmadığını, bunun diğer iki devlete nazaran İngiltere'ye avantaj sağladığını belirtmiştir. Fransızlar hem Atlantik hem de Akdeniz'de deniz gücü bulundurmak zorunda kalırken, İngiliz deniz gücünün kuzey Avrupa deniz yolları ile Cebeli Tarık Boğazı'nı kontrol altında tutması Fransız donanmasının Akdeniz'den geçişini kısıtlamıştır[197]. Ülke topraklarının sahip olduğu fiziksel biçim; kıyıların kendine has yapısıyla ilişkilendirilmiştir. Mahan bu durumun ülkede yaşayan halkı denize çekebileceği gibi uzaklaştırabileceğine de dikkat çekmektedir. Öyle ki, kıyı şeridi ülkenin sınırlarından biri olup, kıyıların elverişliliği, erişim ve ulaşım kolaylığı insanların dünyanın geri kalanıyla ilişki kurma eğilimini artırabilmektedir. Bununla birlikte limanlar, nehirler, kıyıların girinti ve çıkıntıları tehdit ve kolaylıklar yaratabilmektedir[198]. Toprakların genişliği; ülkenin kapsadığı alan değil, deniz gücünün gelişimi ile ilgili olarak kıyı şeridinin uzunluğu ve limanlarının özelliğini ifade etmektedir. Mahan, *"Amerikan İç Savaşı"*nda Güney'in sahip olduğu güce, nüfus ve kaynaklara göre çok daha geniş topraklara, uzun kıyılara ve nehirlere sahip olduğunu belirtmiştir[199]. Nüfus sayısı; bir ülkede kilometrekareye düşen insan sayısı olarak değil, deniz gücü açısından gerek yoğunluğu gerekse de karakteri esas alınarak

---

[195] Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783, Little*, Brown And Company, Boston, 1918, https://ia902708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf, (Erişim: 12.12.2017), s, 25.

[196] A.g.e., ss. 28-29.

[197] A.g.e., s. 29.

[198] A.g.e., s. 35.

[199] A.g.e., ss. 42-43.

değerlendirilmiştir. Ayrıca nüfus yalnızca büyük bir toplamı değil, en azından gemide istihdam için hazır bulunması ve donanmanın oluşumu için gerekli malzemenin oluşturulmasını sağlayan bir potansiyele sahip olmalıdır. Barış ve savaş şartlarında deniz gücü için çok fazla kişiye ihtiyaç duyulmaktadır. Mahan, eskiden olduğu gibi Fransız Devrimi'nden sonraki büyük savaşların sonuna kadar olan dönemde de Fransa nüfusu İngiltere'den çok daha büyük olmasına rağmen genel deniz gücü, barışçıl ticaret ve askerî etkinlik bakımından Fransa'nın İngiltere'ye göre çok daha geride olduğuna dikkat çekmiştir[200]. Ulusal karakter ve yetenekler; gelişmiş bir ticareti barış zamanı deniz gücünün esas olgusu olarak değerlendirilmiştir. Deniz gücü gerçekten barışçıl ve kapsamlı bir ticarete dayandığı takdirde, ticari uğraşlara olan yetenek, ulusların ayırt edici bir özelliği olarak görülmüştür[201]. Bu bağlamda o dönem için İngiltere'nin sahip olduğu deniz gücünün, ticarete ve sömürgelerine bağlı olduğu söylenebilir[202]. Son olarak hükümetin karakteri; deniz gücünün gelişmesinde hükümetin ülkenin sahip olduğu potansiyeli ne ölçüde kullandığıyla ilişkilendirilmiştir. Mahan, bunda hükümetin ve kurumlarının etkinliğinin belirleyici olduğunu ifade etmiştir[203].

Mahan, deniz gücü ile ilgili bu koşulları belirledikten sonra İngiltere'nin deniz hâkimiyetini, onun sahip olduğu maddi ve stratejik doktrinlerindeki üstünlük ile deniz yolları ve boğazlar üzerinde kurduğu kontrole bağlamaktadır. Ancak Mahan'ın ilk çalışmalarını yaptığı dönemde Avrupa dışında İngiltere'ye kıyasla büyük bir deniz gücü olmadığından, İngiltere'nin İngiliz Kanalı, Cebelitarık, Çanakkale ve İstanbul Boğazları ve Avrupa denizlerini kontrol etmesi dünya denizlerinde ve okyanuslarda hâkimiyeti sağlaması anlamına gelmiştir. Bu durum zamanla değişmiş, diğer ülkelerin deniz gücü geliştikçe de İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğü sarsılmıştır[204]. Buna rağmen Mahan, Avrupa ve Asya devletlerinin kendi içerisinde birbirleriyle olan sınırları nedeniyle İngiltere ile rekabet edemeyeceğini, onların bu sınırlar için ayrıca

[200] A.g.e., ss. 44-45.

[201] A.g.e., s. 50.

[202] Sprout, a.g.m., s. 351.

[203] Mahan, a.g.e., s. 58.

[204] Sprout, a.g.m., ss. 352-353.

kara gücü bulundurması gerektiğini, ABD'nin ise gerek coğrafî konumu gerekse de sınırlarının özellikleri açısından bir ada devleti olma hüviyetine sahip olduğunu ve donanmasını geliştirme zorunluluğu olduğunu vurgulamıştır[205]. **Mahan, Asya'da 30º ve 40º Kuzey enlemleri arasındaki bölgeyi Rusya'nın kara gücü ile İngiltere'nin deniz gücü arasında bir hâkimiyet mücadelesi olarak görmüş ve Rusya'nın bu gücüne deniz yoluyla abluka uygulanacağını, sıcak denizlere Çin üzerinden yönlendirilmesi gerektiğini savunmuştur[206].** Mahan'ın Rusya ile ilgili endişeleri bulunmakla birlikte, ABD için asıl tehdidin Japonya veya Almanya'dan geleceğine yönelik uyarılarda bulunmuştur[207]. Eğer İkinci Dünya Savaşı göz önüne alınacak olursa, Mahan'ın bu konuda yanılmadığı söylenebilir.

Mahan, deniz stratejisinde amacın denizlerin kontrolü ve düşmanın deniz gücünü uzaklaştıracak bir kuvvetin bulunması olduğunu belirtmiştir. Ona göre *"bir ülkenin para gücüne darbe indirmek, gemileri veya konvoyları almak değil, düşmanın yaklaşmasını önleyen, denizde üstün bir güce sahip olmaktır… Bu üstün güç ise sadece büyük deniz kuvvetleriyle var olabilir"*[208]. Burada deniz kuvvetinde esas olan özelliğin ***"hız değil, saldırı gücü"*** olduğunu belirtmiştir[209]. ABD deniz kuvvetlerinin sadece savunma amaçlı var olmadığını, ayrıca kara gücü ile yapılması gereken sahil savunmasının, deniz kuvveti tarafından kullanılmaması gerektiğine dikkat çekmiştir. Deniz kuvvetinin niteliğinin denizlerde hâkimiyet sağlayarak ülkenin savunmasını sağlamak (abluka altına almak) olduğunu belirtmiştir. Değişen teknoloji denizaltılar, torpidolar ve telsizler ablukanın daha uzaktan yapılmasını gerektirirken stratejisini değiştirmediği söylenebilir[210]. Öyle ki, İspanya Savaşı, ABD kıyılarından uzakta, Karayip Denizi'nde İspanya deniz kuvvetlerinin ABD donanması tarafından ablukaya

[205] Bilge, a.g.e., s. 108.

[206] Göney, a.g.e., ss. 38-39.

[207] Sumida, a.g.m., ss. 74-75.

[208] Sprout, a.g.m., s. 360.

[209] A.g.m., s. 361.

[210] A.g.m., ss. 361-362.

alınması ve sonra yenilgiye uğratılması, Mahan'ın teorisinin başarısı ve ABD'nin yayılma siyasetinin önemli olaylarından biri olarak görülebilir[211].

Mahan'ın düşünceleri İngiltere'de ABD'den daha çabuk benimsenmiş ve uygulanmıştır. Ayrıca Almanya'da yaratıcı bir etki yaptığı söylenebilir. Bir deniz tarihi olmayan Almanya, Mahan'ın düşüncelerinden yola çıkarak, deniz aşırı sömürgeciliğe sahip olmak, düşman ticaretini engellemek ve dünya gücü olmak için deniz gücünü geliştirmiştir. Ancak sahip olduğu coğrafî konumun ve Mahan'ın belirlemiş olduğu diğer koşulların Almanya tarafından göz ardı edildiği görülmektedir[212].

Harold ve Margaret Sprout, Mahan'ın çalışmalarından yola çıkarak onun uluslararası politika üzerindeki düşüncelerini dört başlık altında toplamaktadır: *"1) Kesintisiz ve bölünmemiş bir okyanus ve bağlantılı denizler; 2) Etrafı buzlarla çevrili Kuzey Kutbu'ndan Asya'nın içlerindeki engebeli çöl-dağ şeridine ve Doğu Avrupa'dan, Japonya'dan daha doğuya doğru kesintisiz bir şekilde uzanan neredeyse hiç kıyısı bulunmayan muazzam bir kıt'a aşırı devlet, Rus İmparatorluğu; 3) Kıt'a Avrupa'sının kıyı devletleri ve Asya'nın güneyindeki ve doğusundaki kıyıda bulunan sınır bölgeleri; 4) Avrasya ana karasıyla hiçbir bağlantısı olmayan ve Mahan'ın Amerika Birleşik Devletleri'ni de bu gruba dâhil ettiği Büyük Britanya ve Japonya gibi ada devletleri"*[213].

Mahan'ın kendi dönemi içerisinde deniz gücü üzerinde bir hava gücünün etkisini dikkate almadığı görülebilir. Ancak bunda hayatını kaybettiği 1914 yılında, dünyada hâlihazırda hava gücünün etkin bir kuvvet olarak ortaya çıkmamış olduğu unutulmamalıdır[214]. Mahan, Birinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1917 yılında Alman denizaltılarının İngiltere'yi nasıl ablukaya aldığını, İkinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1940 yılında ise hava gücünün İngiltere'nin donanma, liman ve endüstrisine nasıl zarar verdiğini ve deniz gücünün yeni silahlar karşısında ne kadar hassaslaştığını görememiştir. Buna ek olarak, sahanın genişliğinin Mahan'ın

[211] A.g.m., ss. 364-365.

[212] A.g.m., ss. 368-369.

[213] Mütercimler, a.g.e., s. 326; Sumida, a.g.m., ss. 51-52.

[214] Bilge, a.g.e., s. 109.

düşündüğünden çok daha önemli olduğu ortaya çıkmıştır. Toprakları geniş olan ülkelerin sahip olduğu derinlik onlara kara ve hava savaşında karşı savunma imkânı sağlayabilirken, Singapur ve Hong Kong gibi toprak genişliği küçük olan alanlar yeterli toprak derinliğe sahip olmadıklarından deniz üslerini kara gücüne karşı deniz gücüyle koruyamamıştır. Mahan'ın belirlediği deniz gücünü etkileyen koşullar zamanla değişikliğe uğramış olsa da stratejisindeki esasların genel geçerliliğini koruduğu söylenebilir[215].

Mahan'ın deniz gücü ile ilgili belirlediği *"coğrafî konum, fiziksel biçim, toprakların genişliği, nüfus sayısı, ulusal karakter ve hükümetin karakteri"* bugün küresel iklim değişikliğinin etkisiyle eriyen Arktika Okyanusu üzerinden Rusya'nın bir deniz gücü olarak ortaya çıkasına olanak sağlamaktadır. Bugün için Soğuk Savaş döneminde olduğu gibi ABD ve müttefikleri için Arktika'daki jeostratejik hedeflerden belki de en önemlisi olan Avrupa ve Amerika arasındaki deniz yollarının koruması geçerliliğini korumaktadır. Grönland, İzlanda, Birleşik Krallık-Norveç (GIUK-N) açığından Azor Adaları'na (Portekiz) uzanan hat, ABD'nin Atlantik savunmasının basamak taşlarını oluşturmaya devam etmekte ve Rusya için hâlihazırda karşı konulması gereken bir engel oluşturmaktadır.

G.1.3 Hava Hâkimiyet Teorisi

Havacılık alanındaki gelişmeler Wright kardeşler ile başlamış ve sonrasında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Uçakların sahip olduğu hız ve menzil, ulaştırma ve özellikle stratejide önemli değişiklere yol açmış, coğrafyanın (dağ, çöl, deniz vb.) anlamı değişmiştir[216]. Birinci Dünya Savaşı'nda ilk defa hava gücünün kullanıldığı muharebelere tanıklık edilmiş, İkinci Dünya Savaşı'nda hava gücü, kara ve deniz gücünün üstünde ve onları etkileyen bir güç olarak belirginleşmiştir. Savaş sonrası yapılan tartışma ve çalışmalar hava gücünün jeopolitik bir çerçeveye oturtulmasına katkı sağlamıştır. Hava hâkimiyetinin teorik çerçevesini teşkil eden çalışmalarda;

[215] Sprout, a.g.m., ss. 356-357.

[216] Bilge, a.g.e., s. 122.

Giulio Douhet, William Mitchel, Harry A. Sachaklian (Scitaklian), Aleksandr P. De Seversky ve George T. Renner'ın önemli katkıları olduğu anlaşılmaktadır.

Douhet, hava gücünün ayrı bir kuvvet olarak teşkil edilmesi gerektiğini savunmuştur. *"The Command of Air (Hava Hâkimiyeti)"* adlı eserinde dünya yüzeyinin hava gücü açısından engelleyici bir özellikte olamadığını ancak hava gücünün kalkış-iniş ve bakım-onarım desteğine ihtiyaç duyduğunu ve operasyonel anlamda sınırlı rotlara sahip olduğunu belirtmiştir[217]. Hava gücünün karşıt kuvvetin şehirlerine düzenlenecek saldırılarla sivil halkı terörize etmesi gerektiğini ve bunun topyekûn bir savaşta düşmanın ulusal savunma gücünü kıracağını ve düşmanı saf dışı bırakacağını savunmuştur. **Douhet'e göre; *"havaya hâkim olan zaferi elde eder"*[218].**

Douhet, gibi Mitchel'de bağımsız bir hava gücü oluşturulması ve önemini kabul etmekte[219] ve bunu uygulamaya geçirmek gerektiğine inanmıştır. Hava gücünün etkinliğinin arttığı bir ortamda (hava gücü çağında), **Amerika'nın Alaska'da bulunan hava üsleri ve araçlarının etkinliği potansiyel düşmana karşı stratejik bir bölge olan Panama'dan çok daha önemli bir hale geldiğine dikkat çekmiştir[220].**

Sachaklian, Mackinder'in düşünce tarzından hareket ederek hava hâkimiyetine yeni bir bakış açısı kazandırmıştır. Mackinder'in hava gücünü stratejik açıdan küçük, savunma ve taarruzda ise taktik üstünlük sağlayan ve karaya yani yere bağlı olan bir kuvvet olarak gördüğünü hatırlatarak, Kalpgâh'da kara ve deniz gücü arasındaki mücadelenin içerisinde hava gücünün de dikkate alınması gerektiğini belirtmiştir. Bu

---

[217] Everett C. Dolman, "Uzay Çağında Jeostrateji: Astropolitik Bir Çözümleme", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, 2003, s. 132.

[218] Mustafa Kocakenar, "Amerikan Dış Politikasında Jeopolitik Teoriler ve Pratikler", *Tasam Yayınları,* http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/amerikan_d%C4%B1%C5%9F_politikas%C4%B1nda_jeopolitik_teoriler_ve_pratikler.pdf_bbb8f41e-d1bd-47e0-9202-38be4882d7b8.pdf, (Erişim: 11.12.2017), s. 12.

[219] Mütercimler, a.g.e., s. 337.

[220] Dolman, a.g.m., s. 132.

noktada, **Mackinder'in Kalpgâh olarak tanımladığı bölgede hâkim olan Sovyetler Birliği'ni Dünya Adası'na hâkim olmaktan alıkoyan etkenin *"Anglo-Amerikan stratejik hava kuvvetleri"*** olduğunu savunmaktadır[221]. Mackinder'in aksine Sachaklian, hava gücünün taktik üstünlük değil stratejik değişiklikler yarattığını savunmuştur[222]. Sovyetler Birliği'ni Dünya Adası'na hâkim olmaktan alıkoyan politikasını değiştirmeye ve yerel komünist partiler üzerinden nüfuzunu sağlamaya yönelten gelişmeyi, batı bloğunun güvenliğinde hayati bir rol oynayan hava gücü olarak görmüştür[223].

İkinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1942 yılında Renner'in ***"Human Geography in The Air Age (Hava Çağında İnsan Çoğrafyası)"*** adlı eseri hava gücünün teorik çerçevesinin oluşumu bakımından dikkat çekicidir. Renner, hava yollarının Avrasya'nın Kalpgâh'ında toplandığını ve bu bölgeye Arktika'yı kat eden hava yollarının birleştiği Anglo-Amerika'daki bir bölgenin de dâhil edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Böylelikle Renner, hava yollarının üzerinde toplandığı merkezi Kuzey Kutbu olan, *"Avrasya ve Anglo-Amerika"*dan oluşan ***"Genişletilmiş Kalpgâh"***tan bahsetmektedir. Bu bölge, Kuzey Kutbu üzerinden Avrasya ve Kuzey Amerika'nın karşılıklı olarak birbirini kolayca tehdit edebildikleri alandır[224]. Burada Arktika Devletleri bulunmaktadır. Bölgenin çevresinde ***"Dünyanın Kenar Ülkeleri Kuşağı veya Kıyı Ülkeleri"***; Batı Avrupa, Akdeniz'in Avrupa kıyıları, Kuzey Amerika ve Meksika kıyıları ile Güney ve Doğu Asya kıyıları bulunmaktadır. Bu bölgenin dışında ise ***"Dünyanın Saçak Ülkeleri"***; Afrika, Güney Amerika ve Okyanusya ülkeleri yer almaktadır[225]. Renner, yapmış olduğu bu değerlendirmelerle hava gücüne dayanan yeni bir dünya görüşü ortaya koymakta ve eski stratejik noktaların önemini kaybettiğini göstermektedir. Ona göre yeni noktalar kıtalararası hava ve deniz yollarını tutan yerlere tekabül etmektedir. Bu noktalardan bazıları; *"Alaska, Yeni Zemlya, Miami, Port Arthur, Karaçi, Petropavlovsk, Natal, Bağdat, Dakar, Kalküta,*

---

[221] Bilge, a.g.e., 123.

[222] Mütercimler, a.g.e., 339.

[223] Bilge, a.g.e., 124.

[224] Göney, a.g.e., s. 47.

[225] Göney, a.g.e., s. 48.

*Biserte"*dir[226]. **Renner'in Genişletilmiş Kalpgâh olarak tanımladığı bölgeye Arktika Okyanusu'nun coğrafî özellikleri nedeniyle o günkü koşullar dâhilinde gerek karadan gerekse de deniz yoluyla ulaşmak güç ve imkân dâhilinde görülmezken, aynı bölge dünya hava hâkimiyeti bakımından Kalpgâh olarak değerlendirilmiştir.**

Renner'in düşünceleri zamanla Seversky tarafından benimsenmiş ve geliştirilmiştir. O da Renner gibi hava gücüne dayanan jeopolitik bir dünya görüşü ortaya koymuştur. Farklı birçok eseri bulunmakla beraber iki eseri oldukça dikkat çekicidir. 1942 yılında yayınlanan ***"Victory Through Air Power (Hava Gücü Aracılığıyla Zafer"*** adlı eserinde deniz gücünün çöküşünü açıklamış, hava gücüne müttefik kuvvetlerce yeterli önemin gösterilmediğini belirterek, hava gücüne dayalı yeni bir strateji ve yapılanma önermiştir. 1950 yılında yayınlanan bir diğer eseri ***"Air Power: Key to Survival (Hava Gücü: Hayatta Kalmanın Anahtarı)"*** adlı çalışmasında kara ve deniz gücünün hava gücüne bağlı olduğunu vurgulamıştır[227].

Seversky, çalışmalarında Renner gibi dünya haritasında Arktika'yı merkeze alan bir hava hâkimiyet sahası belirlemektedir. Bu sahada Güney Amerika, Kuzey Amerika'nın, Güney ve Güneydoğu Asya ile Sahra Altı Afrika Sovyetler Birliği'nin hava hâkimiyeti içerisindedir. Kuzey Amerika ve Sovyetler Birliği'nin birbiriyle karşı karşıya geldiği bölgeler, Renner'in Genişletilmiş Kalpgâh olarak tanımladığı Avrasya ve Anglo-Amerika bölgesinde Ortadoğu, Kuzey Afrika ile Avrupa'nın kıyılarıdır. Seversky, burada belirttiği alanları ***"Karar Alanı"*** olarak adlandırmakta ve ***"burada hava hâkimiyetini elde eden kuvvetin bu yolla dünyanın kontrolünü kazanabileceğini iddia etmektedir"***[228]. Seversky'nin Karar Alanı olarak tanımladığı bölge, ABD ve Sovyetler Birliği hava gücünün ve endüstri merkezlerinin birbirlerinin

---

[226] Göney, a.g.e., s. 50.

[227] Karabulut, a.g.e., s. 57.

[228] Göney, a.g.e., s. 50. Ayrıca Hava Hâkimiyet Teorisi jeopolitikçiler tarafından Mackinder'in görüşlerinden hareketle şu şekilde ifade edilmiştir: *"Merkez bölgesine hâkim olan doğu Avrupa'yı da kontrol eder, Merkez bölgesine hâkim olan, eğer hava kuvveti tarafından tutulmazsa dünya adasını kontrol eder, dünya adasına hâkim olan dünyayı kontrol edebilir. Fakat bunun için hava kuvveti üstünlüğüne sahip olması gerekir".* Bkz. Bilge, a.g.e., s. 124.

en yakın mesafede olduğu alandır. **Seversky, Karar Alanı olarak adlandırdığı alanların Arktika'da nasıl üst üste geldiğini göstermek için azimutal (güney açılı) ve eşit mesafe projeksiyonlu bir harita kullanmıştır[229].** Bu haritanın kullanılması onu Renner'den bir ölçüde ayırır. **Öyle ki, Afrika, Kuzey Amerika'ya Güney Amerika'dan ve Sovyetler Birliği'ne ise Kuzey Amerika'dan daha yakın değildir[230].**

Seversky, ABD ve Sovyetler Birliği'nin hava hâkimiyetine sahip olarak dünyaya hâkim olabileceği düşünmüştür. Bu iki ülkenin yanında İngiltere'nin tek başına büyük bir hava gücüne sahip olduğunu belirtmiştir. ABD'nin kara, deniz ve hava gücü içerisinde en fazla hava gücüne önem vermesi ve geliştirmesi gerektiğini, ancak bu gücün yayılma değil savunma amaçlı olması ve bu savunmanında İngiltere dışında Batı yarım küreden başlaması gerektiğini vurgulamıştır[231]. Bu bağlamda Soğuk Savaş döneminde, ABD'nin Alaska, Kanada, İzlanda ve Grönland'a radar istasyonu, askerî hava üssü ve deniz üssü kurması, Sovyetler Birliği'nin ise kuzey topraklarında benzer radar istasyonları ve askerî üsler oluşturması dikkat çekicidir[232]. Netice itibariyle İkinci Dünya Savaşı'nda Nazi Almanyası'na karşı Sovyetler Birliği ve müttefik kuvvetler arasında askerî ve stratejik bir bölge olan Arktika, Soğuk Savaş döneminde ABD ve Sovyetler Birliği'nin birbirine en yakın saldırı mesafesinde bulunduğu alan ve dünyanın en fazla askerîleştirilmiş okyanusu olma özelliğine sahip olmuştur[233].

Günümüzde hava gücünün etkinliği teknolojik gelişmelere bağlı olarak zaman, mekân ve kuvvet açısından stratejik ve taktik anlamda gelişmeye devam etmektedir. Belki dünya kara ve deniz hâkimiyet teorilerinde olduğu gibi hava hâkimiyetine dayanarak da kontrol altına alına bilmiş değildir. Ancak hava gücünün coğrafyaya yeni

---

[229] Karabulut, a.g.e., s. 57.

[230] Göney, a.g.e., 51.

[231] Karabulut, a.g.e., s. 57.

[232] Köni, a.g.e., ss. 26-28.

[233] Paal S. Hilde "The "new" Arctic-Military Dimension", *Journal of Military Strategic Studies,* Cilt: 15, No: 2, 2013, s. 132.

anlamlar kazandırdığı göz ardı edilmemelidir. Uçaklar, füzeler, hava savunma sistemleri gibi havacılık alanında görülen gelişmeler, insanoğlunun dünyanın ötesinde uzayla ilgilenmesiyle farklı boyut ve yeni özellikler kazanmaktadır.

Soğuk Savaş süresince batı savunma düşüncesinde hava gücü caydırıcı kıtalararası uçabilen nükleer bombardıman uçakları olarak değerlendirilmiştir. Bunun dışında stratejik sonuçlar elde etmesi pek fazla dikkate alınmadığı gibi taktiksel anlamda hava gücü, kara gücünün desteklenmesi olarak görülmüştür. Ancak Vietnam Savaşı'ndan sonra 1991 yılında yapılan Körfez Savaşı'nda (Çöl Fırtınası Harekâtı) düzenlenen hava saldırıları, hava gücünün nasıl bir dönüşüm içerisine girdiğini göstermektedir. Bu harekâtta kara gücünün hedeflere şaşırtıcı bir hız ve kolaylıkla ulaşması, hava gücünün ve savaşın konseptinde kökten değişimlere neden olmuştur[234].

Arktika, Hava Hâkimiyet Teorisi'nde Renner'e göre Genişletilmiş Kalpgâh, Seversky'e göre ise Karar Alanı içerisinde yer almaktadır. Havacılık alanında yaşanan gelişmeler kara ve deniz ulaşımına geçmişte imkân sağlamayan bu bölgede 1954 yılında ilk defa İskandinav Hava Yolları'nın Los Angeles'den sırasıyla Winnipeg (Kanada) ve Sönre Stromfjord'da (Grönland) duraklama yaparak Kophenhang'a uçma imkânı sağlamıştır. Bu uçuş daha güneyde New York üzerinden yapılan uçuşa göre 1.000 kilometre mesafelik bir kısaltma sağlamıştır. Avrupa, Asya ve Amerika kıtalarının birleşimindeki Arktika, aynı zamanda Uzak Doğu ülkelerine yapılan uçuş mesafelerinde de önemli kazanımlar sağlamaktadır. Örneğin; San Francisko'dan Pekin'e Arktika üzerinden yapılan uçuş 10.500 kilometre iken aynı uçuş Pasifik'ten 15.000 kilometredir[235]. Bu bağlamda Arktika'nın neredeyse tamamının Arktika Devletleri'nin ulusal başkentlerinden dünyanın farklı ülkelerinin birçok başkentine çok daha yakın uçuş mesafesinde olduğu söylenebilir.

Soğuk Savaş döneminde ABD ve Sovyetler Birliği'nin birbirine en yakın saldırı mesafesinde bulunan Arktika, dünyanın en fazla askerîleştirilmiş okyanusu

---

[234] Benjamin S. Lambeth, "Hava Gücü, Uzay Gücü ve Coğrafya", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, 2003, s. 81-83.

[235] Günel, a.g.e., ss. 172-173.

haline gelmiş ve Arktika Okyanusu'nun her iki tarafında da ABD ve Sovyetler Birliği'nin erken uyarı radarları ve istihbarat istasyonları konuşlandırılmıştır. Grönland'daki Thule ve İzlanda'daki Keflavik hava ve deniz üsleri, Sovyetler Birliği'ne karşı jeostratejik noktalar olarak tutulmuş, Faroe Adaları'ndaki NATO üssü navigasyon (Loran-C) ve hava radar (AWACS) sistemlerine hizmet ederken, süpersonik uçaklar, uydular, gemiler ve denizaltılar bölgede devriye görevi ifa etmişlerdir. Danimarka ve Norveç'in kuzeye doğru önemli jeostratejik rolleri ortaya çıkmıştır.

G.1.4 Uzay Hâkimiyet Teorisi

Teknolojik gelişmeler insanoğlunun uzayın bilinmezlikleri ve imkânları ile ilgilenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Özellikle hava gücünde yaşanan gelişmelerin uzay çalışmalarının itici gücü olduğu söylenebilir. Uzayın çok çeşitli kullanım alanı (iletişim, meteoroloji, askerî, ticari vb.) olmakla birlikte, uzayda güç sahibi olmak dünyadaki askerî, siyasî ve ekonomik yapıyı hükümetler üzerinden etkileyebilme potansiyeli yaratabilmektedir. Uzayın keşfi, sınırlandırılması, tanımlanması ve hukuku bu potansiyelin ortaya koyduğu gelişmelerin bir ifadesi olarak görülebilir.

Uzay gücü; kara, deniz ve hava gücü gibi ulusal gücün bir unsurudur. Kısaca, bazı ulusal amaç ya da amaca ulaşmak için uzay ortamının kullanılması olarak tanımlanabilir[236]. David E. Lupton, uzay gücünü, ***"bir ulusun ulusal hedef ve amaçları takip etmek için uzay ortamından yararlanma yeteneği ve ulusun tüm uzay yeteneklerini kapsaması"*** olarak tanımlamakta ve bu kabiliyete sahip bir ulusu, uzay gücü olarak kabul etmektedir[237]. Everett Dolman ise uzay gücünü ulusal gücün bir unsuru olarak görmekle birlikte, ***"astropolitik"*** bir çözümleme sunmaktadır[238]. **Astropolitik;** ***"gelecekte askerî ve ticari girişimlerin toplanacağı yerler olan***

[236] David E. Lupton, *Space Warfare: A Space Power Doctrine*, Air University Press, Alabama, 1998, http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.182.6911&rep=rep1&type=pdf, (Erişim: 12.01.2018), s. 4.

[237] A.g.e., s. 4.

[238] Dolman, a.g.m., s. 111.

gezegenler, doğal uydular, titreşim noktaları ve asteroidlerin dâhil olduğu sabit alanlar gibi son derece önemli boğazlar"dır[239].

Uzay gücü olan devletler, bu güce sahip ol(a)mayan devletlere göre jeopolitik anlamda birçok üstünlüğe sahiptir. **Uzay gücünün jeopolitik anlam kazanması ilk olarak coğrafî konumun uzaya, uzay aracı fırlatmak için elverişli olup olmadığıyla ve devletlerin uzay konusunda ne kadar kabiliyete sahip olmak istediğiyle ilişkilidir[240].** Uzay jeopolitiği yörünge mekaniği[241] gereği uzayın kullanılma esnekliğinin azalıp artabildiğini ve uzayın belirli bölgelere ayrılıp değerlendirilebileceğini ortaya koymaktadır. Uzay jeopolitiğinin başlangıcı, Soğuk Savaş döneminde ABD ve Sovyetler Birliği arasında yaşanan siyasî ve ideolojik rekabetin, her iki ülkenin uzay çalışmalarıyla birlikte, uzaya taşınmasının bir sonucudur.

İnsanoğlunun uzay serüveni ilk defa 1957 yılında Sovyetler Birliği'nin uzaya ***"Sputnik-1"*** ve aynı yılın sonlarında ***"Sputnik-2"*** uydusunu göndermesiyle başlamıştır[242]. **1961 yılında ilk insanlı uzay aracı, 1963 yıllında ise ilk defa kadın bir astronotun bulunduğu uzay aracı Sovyetler Birliği tarafından uzaya gönderilmiştir[243].** Sovyetler Birliği'nin uzay çalışmaları ve ortaya koyduğu teknolojik kapasite, kendisine uluslararası alanda büyük bir prestij kazandırmıştır[244]. ABD, o dönem henüz yeni başlamış olan uzay rekabetindeki öncülük şansını yitirmiştir. Ancak

---

[239]A.g.e., s. 134.

[240] Larry D. White, "Uzay Jeopolitiği", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği,* Milenyum Yayınları, İstanbul, 2013, s. 18.

[241] Yörünge mekaniği, uzayda hacim kaplayan bütün nesnelerin birbirleri ile olan etkileşimini çalışan bilim dalıdır. Daha fazla bilgi için bkz. Nazif Alemdaroğlu ve Atılgan Toker, "Uzay Teknolojilerinde Gelişmeler", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, s. 117.

[242]Sputnik-2 uydusu *"Laika"* isminde canlı bir köpek taşımıştır. Bu köpek uydunun fırlatılmasından birkaç saat sonra ölmüştür. Bkz. Mike Goldsmith, *Uzay Ansiklopedisi*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2016, ss. 96-101 ve 120.

[243] İlk insanlı uçuş Vostok-1 uzay aracıyla gerçekleşmiş, bu uçuşta Yuri Gagarin dünyanın etrafını bir kez dolanmıştır. İlk kadın astronotun ismi Valentina Tereşkova'dır. Bkz. Goldsmith, a.g.e., s. 120.

[244] Sovyetler Birliği'nin uzaya uydu göndermesinin bir diğer önemli sonucu kıtalararası balistik füze sistemi teknolojisine sahip olmuş olmasıdır.

daha sonraları yaptığı uzay çalışmaları, araştırma ve programlarıyla günümüzde neredeyse bu alanda dünyanın tek odak noktası haline gelmiştir. ABD'nin uzay çalışmaları ilk defa 1958 yılında uzaya gönderdiği bir uydu ile başlamıştır[245]. Aynı yıl ***"National Aeronautics and Space Administaration (Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi-NASA)"*** kurulmuş[246], **1969 yılında ise ABD *"Appollo Programı"* kapsamında ilk defa Ay'a insan indirmeyi başarmıştır[247].**

ABD ve Sovyetler Birliği arasındaki uzay rekabeti, Sovyetler Birliği'nin maliyetinin yüksekliğinden dolayı daha sonra vazgeçmek zorunda kaldığı Mars programı[248], ABD'nin 1970'li yıllarda kullandığı ve uzayda terk etmek zorunda kaldığı *"Skylab"* projesi, hayata geçirdiği *"7'si Salyut serisi, 1'i Mir olmak üzere 8 Uzay İstasyonu"* projeleri[249] ve ABD'nin uzayın askerî amaçlarla kullanılması projesi ile benzersiz bir noktaya gelmiştir. Özellikle ABD Başkanı Ronald Reagan döneminde başlatılan ve ***"Yıldız Savaşları"*** olarak da tanımlanan proje 1982 yılında *"Ulusal Uzay Programı"*, 1993 yılında *"Stratejik Savunma Girişimi"* ve 2000 yılında *"Füze*

---

[245] Bu uydu vasıtasıyla Dünya çevresindeki radyasyon kuşağı tespit edilmiştir. Bu radyasyon kuşağına bunu tespit eden bilim adamı Van Allen'in ismi verilmiştir.

[246] Soğuk Savaş döneminde NASA'nın uzay çalışmalarında *"Mercury Programı (1958-1963), Gemini Programı (1965-1968) ve Apollo Programı (1968-1972)"* olmak üzere üç dikkat çeken projesi bulunmaktadır. "*Mercury ve Gemini Programları"* Sovyetler Birliği'nin uzay çalışmaları karşısında bir umut kaynağı ve *"Appollo Programı"* öncesinde atmosfer dışına ilk insanlı uçuşlar yapılması ve uzay mekikleri dışında da insanların yaşayabileceğinin kanıtlanması önemlidir. *"Appollo Programı"* kapsamında ilk defa Ay'a ayak basılmıştır.

[247] Bkz. İlhami Buğdaycı, "Uzay Araştırmaları ve ESA", *TÜBİTAK, Bilim ve Teknik Dergisi,* Ekim 1997, s. 34. Ay'a ilk defa ayak basan ABD'li astronotların isimleri Neil Armstrong ve Edwin Aldrin'dir. Ay yüzeyinde 21 saat 36 dakika kalmışlardır. *"Appollo Ay Programı"* 1972 yılına kadar sürmüştür. Bu tarihten sonra kimse Ay'a ayak basmamıştır. Bunun nedenlerinden biri bu projelerin karmaşık ve çok pahalı olmasıdır. Bkz. Goldsmith, a.g.e., ss. 110-101.

[248] Aşkın İ. Sökmen, *"Uzay Jeopolitiği: Güç Dengesinde Önemli Avantaj Alanı",* http://www.academia.edu/20035448/UZAY_JEOPOL%C4%B0T%C4%B0%C4%9E%C4%B0_G%C3%9C%C3%87_DENGES%C4%B0NDE_%C3%96NEML%C4%B0_AVANTAJ_ALANI, (Erişim: 10.01.2018), s. 4.

[249] Ceren T. Akgör ve Burcu Kurtsatar, "Uzay çalışmaları", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği,* Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, s. 137.

Savunma Sistemi" olarak tanımlanmış ve gündeme gelmiştir. Esas itibariyle bu proje, Sovyetler Birliği'nin (daha sonra Rusya'nın) sahip olduğu kıtalararası balistik füzeleri uzaydan gönderilen lazer ışınlarla yok etmeye dayanan savunma amaçlı bir projedir[250].

Soğuk Savaş süresince ABD ve Sovyetler Birliği arasında yaşanan rekabet uzay alanında bir takım hukukî antlaşmaların, sınırların ve tanımlamaların oluşmasına katkı sağlamıştır. Bu kapsamda Birleşmiş Milletler Genel Kurulu (BMGK) tarafından 1958 yılında oluşturulan ***"Dış Uzayın Barışçıl Amaçlarla Kullanılması Konusunda Özel Komite",*** 1959 yılında *"Dış Uzayın Barışçıl Amaçlarla Kullanılması Komitesi (COPUOS)"* olarak adlandırılmıştır. Komitenin çalışmaları doğrultusunda, 1963 yılında ***"Uzayın Araştırılması ve Kullanılması Konusunda Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten Hukuksal İlkeler Bildirisi"*** kabul edilerek uzay hukukunun temel çerçevesi oluşturulmuştur. Bu bildiri; uzay hukukunda kendinden sonra BMGK tarafından kabul edilen beş Antlaşma'nın temelini oluşturmaktadır. Bu antlaşmalar: 1967 tarihli *"Ay ve Gök Cisimleri Dâhil, Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Antlaşması* ***(Uzay Antlaşması)****";* 1968 tarihli *"Astronotların Kurtarılması, Astronotların Dönüşü ve Uzaya Fırlatılan Araçların Geri Verilmesi Antlaşması* ***(Kurtarma Antlaşması)****";* 1972 tarihli *"Uzay Tarafından Verilen Zararlardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Sözleşmesi* ***(Sorumluluk Sözleşmesi)****";* 1975 tarihli *"Uzaya Fırlatılan Araçların Tescili Sözleşmesi* ***(Tescil Sözleşmesi)****"* ve 1979 tarihli *"Ay ve Gök Cisimleri Üzerinde Yürütülen Faaliyetleri Düzenleyen Anlaşma* ***(Ay Antlaşması)****"*dır[251]. Bu antlaşmalardan 1967 tarihli Uzay Antlaşması ile

---

[250]Sökmen, a.g.e., s. 4.

[251] BM kapsamında uzayın hukukî çerçevesini belirleyen antlaşmalar üzerinde yapılan ayrıntılı inceleme ve değerlendirme için bkz. Gül Sarıgül, "Uzay Hukuku", Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *1'inci Uluslararası Uzay Sempozyumu*, Grafiker Ofset, Ankara, 2001, ss. 351-360; İbrahim Akgül, "Uzay Hukuku", Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *1'inci Uluslararası Uzay Sempozyumu*, Grafiker Ofset, Ankara, 2001, ss. 361-372; Yılmaz Erbaş, "Uzay Hukuku", Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *1'inci Uluslararası Uzay Sempozyumu,* Grafiker Ofset, Ankara, 2001, ss. 451-455; Kemal Başlar, "21. Yüzyıla Girerken Uzaydaki Doğal Kaynaklar ve Rejim Oluşturma Çabaları", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), *Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar*, Der Yayınları, İstanbul, 1998, ss. 37-41. BM kapsamı dışında ABD ve Sovyetler Birliği arasında imzalanan anlaşmalarında bulunduğunu belirtmek gerekir. Bunlardan 1972 yılında imzalanan *"Anti Ballistic Missile Treaty (Anti Balistik Füze*

1979 tarihli Ay Antlaşması uzayda bulunan doğal kaynakların kullanılmasına ilişkin hükümlerde içermektedir. **Uzay Antlaşması, uzay üzerinde devletlerin egemenlik iddialarını kabul etmemekte ve uzayın barışçıl amaçlarla kullanılmasına olanak tanımaktadır. Ancak barışçıl amaçlarla uzaydaki madenlerin işletilmemesi hususunda bir kısıtlama görülmemektedir. Ay Antlaşması ise gök cisimleri üzerindeki doğal kaynakların insanlığın ortak mirası olduğunu kabul etmektedir[252].** Gelecekte uzayın sahip olduğu doğal kaynaklar üzerinde üretim ve tüketim süreçlerinin nasıl olacağı çok daha kapsamlı ele alınması gereken konulardan biri olabilir[253]. 1968 tarihli Kurtarma Anlaşması onaylanmamış olsa da Antlaşma'nın amacı, uzay aracındaki personelin uzayda ve yeryüzünde herhangi bir devletin yetkisinde bulunmayan alanda (uzay, açık deniz, Antarktika vb.) kurtarılmasını kapsamaktadır[254]. 1972 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi gerek uzayda gerekse de yeryüzünde **uzay aracını fırlatan devlete *"mutlak ve kusura bağlı sorumluluk"*** yüklemektedir. Ancak uzayda bulunan ve faydalı bir işlevi olmayıp dünyaya doğru savrulan milyonlarca uzay çöpünden[255], kimin ne kadar sorumlu olacağı tartışmalıdır. 1975 tarihli Tescil Sözleşmesi ise uzay araçlarının trafiği ve idaresini

---

Antlaşması-ABM)" ile uzay tabanlı silah ve savunma sistemlerinin yasaklanmasının kabul edildiğini, ABD'nin 2001 yılında yaşanan 11 Eylül terör olayları sonrasında ise bu antlaşmadan çekildiğini vurgulamak gerekir. Bkz. Sibel Kavuncu, "Nükleer Silahsızlanma Yolunda Start Süreci", *Bilge Strateji,* Cilt: 5, Sayı: 8, 2013, s. 141.

[252] Başlar, a.g.m., s. 39.

[253] Ay'ın sahip olduğu zengin maden (sodyum, sülfür, bakır, helyum-3 vb.) rezervlerinin yanında asteroidlerin çok önemli maden kütleleri olduğu bilinmektedir. Helyum-3 maddesi dünyada neredeyse hiç bulunmamakta, sadece 300 metre çapında bir asteroid 4 milyon ton yüksek kalitede nikel çelik ihtiva etmektedir. Uzayda bulunan doğal kaynak üzerinde sağlam hukukî bir düzenleme yapılmadığı takdirde, ABD ve uzay teknolojisi olan devletler bu kaynakları istediği gibi kullanabilecektir. Daha fazla bilgi için bkz. Başlar a.g.m., s. 45-47.

[254] Sarıgül, a.g.m., s. 357.

[255] Uzayda boyu 10 santimetreden büyük 11.000 kadar cisim saptanmıştır. Boyu 1-10 santimetre arasında 100.000 ve bir santimetreden küçük milyonlarca parça olduğu düşünülmektedir. Daha fazla bilgi için bkz. Murat Hüdaverdi, "Uzay Çöplüğü", *TÜBİTAK, Bilim ve Teknik Dergisi*, Sayı: 502, 2009, s. 52-53.

sağlanmaktadır[256]. Bu kapsamda uzaya gönderilen her tür aracın BM'ye bildirilmesi gerekmektedir. **Günümüzde uzay araçlarını uluslararası alanda 24 saat izleme kapasitesine ve teknolojisine sahip tek ülke ABD olup, bu izleme ABD, Avusturalya ve İspanya'dan gerçekleştirilmektedir.** Uzay ile ilgili yapılan antlaşmalarda uzayın nerede başladığı ile ilgili kesinleşmiş bir sınırlamadan bahsetmek güçtür. Ancak genel bir tanımlama olarak **uzayın yeryüzünden 100 kilometre yukarıdan başladığı** söylenebilir[257].

BM'de kabul edilen antlaşmaların dışında uzay alanında en dikkat çekici bildirilerden biri, **1977 yılında Ekvator bölgesinde bulunan dokuz ülkenin *"Bogota Deklarasyonu"*nu yayınlayarak ulusal egemenliklerinin arza göre sabit yörünge irtifasına (sabit yer yörüngesi veya sabit konumlu yörünge) kadar uzandığını ilan etmeleridir.** Bu sabit yer yörüngesi kuşağının önemi, hareket etmemeleri ve buraya yerleştirilen haberleşme, yön bulma, iletişim vb. uyduların yerleştikten sonra yaydıkları parazit nedeniyle başka uydular tarafından kullanılmasını engellemeleridir. Dolayısıyla sabit yer yörüngelerine yerleştirilen uydularda kısıtlamalar bulunmaktadır. Bir anlamda ***"insanlığın ortak mirası"*** olarak tanımlanabilecek bu bölge aynı zamanda uzayın ihtilaflı bölgesidir[258].

Soğuk Savaş döneminde Sovyetler Birliği ve ABD arasında yaşanan uzay rekabeti, uzayın değerinin ve öneminin anlaşılmasına katkı sağlamış ve Soğuk Savaş sonrası dönemde uzay, dünyada yaşanan teknolojik ve ekonomik ilerlemelere bağlı olarak birçok ülke tarafından kullanılmaya başlamıştır. Soğuk Savaş sonrası dönemde **uzay çalışmalarında geniş kullanım alanı olarak görülen üç bölge bulunmaktadır. Bu bölgeler; ABD, AB ve Çin'dir.** Ayrıca Rusya, Japonya ve Hindistan uzayı kullanan önemli devletlerdir[259]. Bunların dışında Türkiye, Güney Kore, Pakistan,

---

[256] A.g.e., ss. 357-358.

[257] White, a.g.e., s. 17.

[258] Dolman, a.g.m., s. 131.

[259] İnce, a.g.m., s. 40.

İsrail, Malezya, İran, Mısır, Suudi Arabistan gibi birçok ülke uzay çalışmaları yürütmektedir[260].

ABD'nin *"National Space Policy (Ulusal Uzay Politikaları)"* dünyadaki askerî ekonomik ve siyasî dengeleri etkilemektedir[261]. ABD, uzay çalışmalarında olduğu gibi uzay harcamalarında diğer ülkelerle kıyaslandığında benzersizdir. ABD'nin 2016 yılı için uzay harcaması 35.9 milyar dolardır. Bu rakam 2016 yılında uzay harcaması yapan ülkelerin yaptığı toplam uzay harcamasının (62 milyar dolar)

[260] Sökmen, a.g.e., s. 8.

[261] ABD'nin genel uzay politikası amacı ilk defa Kennedy tarafından 1961 yılında *"Amerika Ay'a gidecek"* denilerek açıklanmıştır. Bkz. İnce, a.g.e., s. 43. İlk ABD Ulusal Uzay Politikası, 1978'de Jim Carter tarafından yayınlanmış, ABD'nin ulusal refahı ve politikaları için uzayın araştırılması, kendini savunmak için uzay faaliyetlerinde bulunulması ve uluslararası iş birliğine vurgu yapılmıştır. Bkz. National Space Policy, *"Presidential Directive/NSC-37",* 11 Mayıs 1978, https://www.globalsecurity.org/space/library/policy/national/nsc-37.htm, (Erişim: 10.01.2018). İkinci ve üçüncü ABD Ulusal Uzay Politikası, 1982 yılında Ronald Regan döneminde yayınlanmış, ABD'nin güvenliğini güçlendirmek, ekonomik ve bilimsel faydalar elde etmek, ulusal çıkarlar ölçüsünde uluslararası iş birliği faaliyetlerini teşvik etmek vb. konulara değinilmiştir. Bkz. National Space Policy, *"National Security Decision Directive Number 42",* 4 Temmuz 1982, https://www.globalsecurity.org/space/library/policy/national/nsdd-42.htm, (Erişim: 10.01.2018); Üçüncü ABD Ulusal Uzay Politikası, 1989 yılında George Bush tarafından yayınlanmıştır. Dördüncü ABD Ulusal Uzay Politikası, 1999 yılında Bill Clinton döneminde yayınlanmış ve uzay politikasında *"uluslararası iş birliği"*ne vurgu yapılmaktadır. Beşinci ABD Ulusal Uzay Politikası, 2006 yılında George W. Bush tarafından yayınlanmış ve *"karşılıklı çıkar, uzayda barışçı araştırma, genel uzay güvenliği, vatan güvenliği ve dış politika amaçlarını ilerletmek için uluslararası iş birliği"* amaçlanmaktadır. Bkz. *"U.S. Space Policy",* https://www.globalsecurity.org/space/library/policy/national/us-space-policy_060831.htm, (Erişim: 10.01.2018). En son yayınlanan ABD Ulusal Uzay Politikası, 2010 yılında Barack Obama tarafından açıklanmış ve *"ABD'nin dünyadaki hegemonyasının pekiştirilmesi"* için uzayın önemli olduğu vurgulanmıştır. Bkz. "*National Space Policy Of The United States of America",* 28 Haziran 2010, https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/national_space_policy_6-28-10.pdf, (Erişim: 10.01.2018).

yarısından fazladır. ABD'yi 4.91 milyar dolarla Çin, 3.18 milyar dolarla Rusya ve 3.02 milyar dolarla Japonya izlemektedir[262].

AB, yürüttüğü uzay çalışmalarında daha çok uzay tabanlı güvenlik çalışmalarına yönelmektedir. Uzayın AB üyesi ülkeler nezdinde bir ortaklık kapsamında ele alınması ilk defa 1999 yılında olmuştur. 2000 yılında ise Avrupa uzay stratejisi kabul edilmiştir[263]. Avrupa'nın uzay çalışmalarında hükümetler arası bir organizasyon olan ve 1975 yılında kurulan ***"European Space Agency-ESA (Avrupa Uzay Ajansı)"***nın önemli bir yeri bulunmaktadır[264]. ESA'nın çok kimlikli yapısı uzay çalışmalarında iş birliği ve finansman kolaylığı sağlamaktadır. ESA'nın 2017 yılı için harcama bütçesi 5.75 milyar avrodur[265]. NASA gibi ESA'da uzayda bulunan milyonlarca uzay çöpünün izlenmesi ve uzay çöplerinin engellenmesi kapsamında programlar yürütmektedir[266].

---

[262] Ülkelerin uzay harcama bütçeleri için bkz. Euroconsult, *"Government Spending in Space Programs Reaches $62 Billion in 2016",* http://euroconsult-ec.com/30_May_2017, (Erişim: 10.01.2018); Statistical Portal, *"Government Expenditure on Space Programs in 2016, By Country (In Billion U.S. Dollars)"*, https://www.statista.com/statistics/745717/global-governmental-spending-on-space-programs-leading-countries/, (Erişim: 10.01.2018).

[263] Seda Koçer ve Gökçe Kuzucu, "Avrupa Uzay Politikası ve Türklerde Havacılık", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği,* Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, ss. 264-265.

[264] ESA, 22 üye devletin oluşturduğu uluslararası bir organizasyondur. Bu devletler: Avusturya, Belçika, Çekya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Lüksemburg, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, İspanya, İsveç, İsviçre ve Birleşik Krallık'tır. Slovenya ortak üye statüsündedir. Kanada, iş birliği antlaşması altında bazı projelere katılmaktadır. Bunun dışında Bulgaristan, Güney Kıbrıs, Malta, Letonya, Litvanya ve Slovakya'nın ESA ile iş birliği antlaşması bulunmaktadır. Hırvatistan ile de görüşmeler sürdürülmektedir. Bkz. ESA, *"Welcome to ESA",* http://www.esa.int/About_Us/Welcome_to_ESA/What_is_ESA, (Erişim: 10.01.2018).

[265] ESA, *"Welcome to ESA",* http://www.esa.int/About_Us/Welcome_to_ESA/What_is_ESA, (Erişim: 10.01.2018). AB ülkeleri arasında en büyük uzay bütçesine Fransa (2.79 milyar dolar) ve Almanya (1.98 milyar dolar) sahiptir. Bkz. Statistical Portal, *"Government Expenditure on Space Programs in 2016, By Country (In Billion U.S. Dollars)",* https://www.statista.com/statistics/745717/global-governmental-spending-on-space-programs-leading-countries/, (Erişim: 10.01.2018).

[266] Hüdaverdi, a.g.e., s. 53.

Çin ise özellikle son yıllarda uzay çalışmalarında bulunan önemli ülkelerden biridir. ABD, Çin'in uzay kabiliyetini geliştirmesini sınırlamak istemektedir. Buna rağmen Rusya'nın gerek teknolojik gerekse de siyasî olarak Çin'i desteklediği söylenebilir. Çin, 2003 yılında kendi fırlatma teknolojisini geliştirmiştir[267]. Uzay kabiliyetini geliştirmeye yönelik askerî ve sivil alanda çalışmalarını sürdüren Çin, uzayda bulunan uydulara zarar verme, yani anti-uydu (anti-satellite) kapasitesine sahip olan dünyadaki üç ülkeden biridir[268].

Uzay tabanlı yapılan çalışmalar maliyetli yüksek çalışmalardır. Ancak özellikle uydu fırlatma teknolojilerinde yaşanan değişimler ve gelişmeler gerek uyduların küçülmesi gerekse de pek çok ülkenin uzay konusunda özelikle haberleşme, gözlem ve görüntülemede istekli hale gelmesiyle maliyeti düşük, teknolojik kapasitesi yüksek birçok projenin gelişmesine kapı aralamıştır. Dünyada devletlerin uzaya artan ilgisi diğer klasik jeopolitik teorilere göre çok daha yeni ve keşfedilmemiş bir alan olan uzay jeopolitiğine olan ilgiyi artırmıştır. Uzay jeopolitiği bir ölçüde klasik jeopolitik değerlendirmelerden yola çıkılarak, jeopolitiğin etki alanının genişletilmesinin bir sonucudur. Bu etki alanı Everett Dolman'ın ifadesiyle dış uzaya kadar genişletilmekte ve daha önce tanımlandığı şekliyle buna astropolitik denilmektedir[269]. ***"Astropolik, jeopolitik çözümlemenin en saf halidir ve tamamen "mekân/mesafe" unsurlarında vücut bulur"[270].*** Bu unsurları tanımlamadan önce uzayın özelliklerinden bahsetmek yerinde olacaktır.

---

[267] Çin'in uzay kabiliyeti hakkında kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Michael Sheehan, "Çin Uzay Programının Stratejik Sonuçları", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, ss. 2015-232.

[268] Anti-uydu teknolojisine sahip olana diğer iki ülke ABD ve Rusya'dır. Çin'in sahip olduğu anti-uydu sistemleri mikro uydu teknolojileridir. Bu uydular diğer ülkelerin uydularına çarptırılarak etkisiz hale getirilebileceği gibi, kaza yaptırılarak bu sorumluluk inkârda edilebilir. Çin'in uzay kabiliyeti hakkında bir değerlendirme için bkz. Stephene Marchard, *Dünya Hâkimiyeti Yolunda ABD-Çin Asimetrik Savaş,* Fazıl B. Kocamemi (Çev.), Bilge Kültür Sanat, İstanbul, 2011, ss. 74-78. Son dönemde yaşanan gelişmeler dikkate alındığında Hindistan'ın da anti-uydu teknolojisine sahip olduğu söylenebilir.

[269] Dolman, a.g.m., s. 111.

[270] A.g.e., ss. 111-112.

Uzay jeopolitiğinde **yörünge ve yerçekimi** önemlidir. Yörüngeler, taşıdığı amaçlara göre uyduların yerleştirilmesi, yer çekimi ise uzaydaki bölgeleri belirlemek için önemlidir[271]. **Yörünge;** *"çekim kuvvetinin altında hareket eden uzay aracının veya uydunun izlediği yoldur"*. Bunun anlamı herhangi bir sabit yörüngede bulunan uzay araçlarının, yakıt tüketmeden bu yörünge üzerinde sahip olduğu uçuş güzergâhıdır. **Bir yörüngede en yüksek noktaya *"yeröte"*, en düşük noktaya *"yerberi"* ve bir uzay aracının yörüngede bir tur atmasına ise *"periyot"* denilir.** Yörüngeler dairesel (sabit irtifalı) ve eliptik olarak tanımlanmaktadır. İrtifa arttığı oranda yörüngede sabit olur. Yani uzay aracı o oranda yavaş ilerlemektedir. Uzay cisminin çevresinden başka bir cismin de kütle çekim kuvveti etkisi altında olan yörüngelerin hareketlerinde sapmalar olabilir. Bu durum uzay aracının irtifasıyla doğrudan bağlantılıdır. Anlaşılacağı üzere irtifa ne kadar aşağıda olursa atmosferdeki sürtünmede o oranda etkili olmaktadır. Teorik olarak yörüngelerin irtifası 160 kilometre veya 87,5 dakikalık periyotlarda olması mümkünse de atmosferin yapısından kaynaklanan nedenlerden dolayı pratikte bu olay gerçekleşmemekte ve yörüngelerde çeşitli sapmalar meydana gelebilmektedir. Bunun nedenlerinden biri dünyanın kutuplardan basık ekvatordan şişkin olmasıdır[272]. Diğer nedenler güneş radyasyonu, uyduya çarpan yüksek hızlı meteor ve parçacıkları ile uzay cisimleri, Güneş ve Ay'ın çekim alanlarıdır[273].

Dünya etrafındaki yörüngeler sahip oldukları irtifa ve kullanımlarına göre ***"alçak, orta, yüksek ve çok eliptik yörünge"*** olmak üzere dört başlık altında toplanabilir[274]. **Alçak yörüngeler; yeryüzünden 150-800 kilometre yukarıda**

---

[271]Sökmen, a.g.e., s. 6.

[272] Bu durum balistik füzelerin rotalarında sapmalara neden olmaktadır.

[273] Dolman, a.g.m., s. 116.

[274] Bu yörüngeler dışında Sait Yılmaz yörüngeleri eğimlerine göre *"ekvatoral, kutupsal ve güneş uyumlu yörünge"* olmak üzere üçe ayırmaktadır. *"Ekvatoral yörüngelere"* Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) tarafından tahsisi yapılmış 350-400 yörünge bulunmaktadır. *"Ekvatoral yörünge"*, araştırmada yüksek yörünge içerisinde dâhil edilmiştir. *"Kutupsal yörünge"*, dairevi hareketini kuzey ve güney kutupları üzerinde tamamlayan yörüngedir. Bu yörünge araştırmada çok eliptik yörüngeler içerisine dâhil edilmiştir. *"Güneş uyumlu yörünge"*, bir uydunun yeryüzündeki belirli bölgelerden geçtiği yörüngelerdir. Bu yörünge araştırmada alçak yörüngeler içerisine dâhil edilmiştir. Daha fazla

bulunur ve askerî gözetleme ve insanlı uçuşlar için kullanılmaktadır[275]. Ati-uydu silah teknolojilerinin, uzay istasyonları ve mekiğinin kullanıldığı yerdir. Uzay jeopolitiğinde en yoğun rekabetin yaşandığı ve ***"stratejik boğaz"*** olarak tanımlanan yer burasıdır[276]. **Orta yörüngeler; yeryüzünden 800-35.000 kilometre yukarıda** bulunmakta ve konum belirleme ve küresel telekomünikasyon şebekelerinin uyduları burada faaliyet göstermektedir. **Yüksek yörüngeler; yeryüzünden 35.000 kilometre ve daha yukarıda** bulunmaktadır. Eğer yörünge periyodu Dünya'nın kendi ekseni etrafında dönüş periyodu ile aynı olursa, yani 0^o eğimli ekvator üzerinde dünyanın herhangi bir noktasından bakıldığında sabit görülen bir yörünge olur. Bu yörüngeler vasıtasıyla yeryüzüne ait kapsamlı görüntüler elde edilebilir. Meteoroloji ve küresel iletişim uyduları bu yörüngelerde kullanılır. Ancak bu yörüngeler üzerinden 70^o kuzey ve güney paralellerinin üzerini yani Kutup bölgelerini görmek mümkün değildir[277]. Bu ancak çok eliptik yörüngelerin kullanılmasıyla mümkün olmaktadır. **Çok eliptik yörüngeler;** yeryüzünden 250 kilometre yerberi ile 700.000 kilometre yeröte noktası arasında bulunmaktadır. Yeröte noktası 36.000-40.000 kilometre arasında bulunan bir uydu ile 70^o Kuzey ve güney enlemleri üzerinde uzun süre kalabilir. **Çok eliptik yörüngeler kutup bölgelerinde iletişim sağlamak için önemlidir.** Yeröte noktası 700.000 kilometrenin ötesinde olan yörüngelerde ise bir uydunun periyodu bir aydan fazla olacağından Arktika ve Antarktika'da yapılan bilimsel araştırmalar için oldukça kullanışlıdır[278].

Denizlerde olduğu gibi uzayda da her doğrultuda hareket etme serbestisi vardır. Ancak uzayda cisimlerin sahip olduğu kütle çekimleri uzay araçlarının daha fazla yakıt harcamalarına neden olmaktadır. Normal şartlarda sabit bir yörüngede bulunan uzay araçları yakıt tüketmezler. Yakıt tüketimi en fazla alçak yörüngeden geçerken

---

Bilgi için bkz. Sait Yılmaz, "Evrensel Güvenlik ve Uzay Güvenliği", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, s. 44.

[275] Dolman, a.g.m., s. 116.

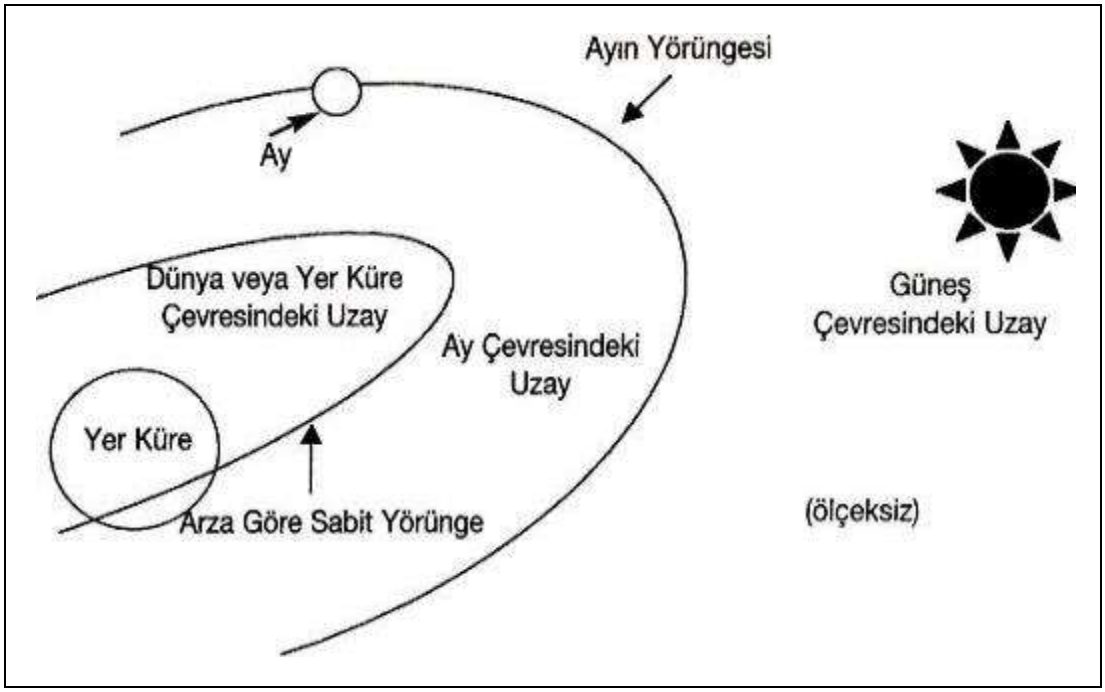
[276] A.g.m., ss. 130-131.

[277] A.g.m., ss. 117-119.

[278] A.g.m., s. 119.

yapılmaktadır[279]. Uzayda birbirinden mesafe ve zaman olarak uzakta bulunan noktalar, bu noktalar arasında uzay aracının hareket edebilmesi için itme kuvveti sağlaması bakımından yakındır. Uzay, dünyada denizlerde olduğu gibi her yöne hareket serbestisi sağlamaktadır. Aynı benzerlikle, nasıl ki, dünyada denizler sahip olduğu çeşitli güzergâh ve boğazlarla ülkelere deniz gücünde (gerek muharip gerekse de ticari) çeşitli avantaj ve dezavantaj sağlamakta ise uzayda bulunan yörüngelerin bazıları da yakıt ve güzergâh verimliliği anlamında avantaj sağlamaktadır. **Yörüngeler arası hızlı geçişler mümkün olsa da daha fazla yakıt tüketimi yapılacağından dış uzaydaki stratejik noktalar gelecekte daha fazla önem kazanacaktır[280].**

Şekil 1: Uzayın Dört Bölgesi



Kaynak: Everett C. Dolman, "Uzay Çağında Jeostrateji: Astropolitik Bir Çözümleme", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, 2003, s. 123.

Uzay jeopolitiğinde, Mackinder'in dünya üzerinde yaptığı jeopolitik ayrımın (Kalpgâh, İç Hilal, Dış Hilal) uzayın sınırlarının belirlenmesi açısından bir başlangıç,

[279] Dünya yörüngesinden Ay yörüngesine gitmek yaklaşık beş gün sürmektedir.

[280] Dolman, a.g.m., ss. 128-129.

uzayın hâkimiyeti noktasında da esası teşkil ettiği söylenebilir. Böylelikle astropolitik açıdan önemi bulunan yerler belirlenmiş olabilir. Uzayın ***"yer küre veya Dünya, yer küre veya Dünya çevresindeki uzay, Ay çevresindeki uzay ve Güneş çevresindeki uzay"*** olmak üzere dört farklı özellikte bölgesi bulunmaktadır[281]. Şekil 1'de uzayın bu dört bölgesi görülmektedir. Bu bölgelerden **yer küre veya Dünya;** dünyanın çevresindeki atmosferi içermektedir. Bu bölge, jeopolitikten astropolitiğe geçiş bölgesidir. Dünya'dan yörüngeye ve uzaydan dünyaya giden gelen bütün cisimlerin geçmek zorunda olduğu **en hayati astropolitik bölgedir.** Bu bölge, uzayda Mackinder'in Doğu Avrupa'sını temsil etmekte ve uzayın diğer bölgelerine hâkim olmada ve dünya üzerindeki muharebe alanlarında avantaj sağlamaktadır[282]**. Yer küre veya Dünya çevresindeki uzay;** uzay tabanlı planlanan silahlar ile keşif ve konum belirlemede kullanılan uyduların bulunduğu, alçak irtifalı yörünge ile arza göre sabit yörüngenin (yaklaşık olarak atmosfer sınırı ile 36.000 kilometre) biraz ötesi ve arasındaki bölgedir. **Ay çevresindeki uzay;** arza göre sabit yörünge ile Ay'ın yörüngesinin biraz ötesinde ve arasındaki bölgedir. **Güneş çevresindeki uzay ise;** Ay'ın yörüngesi dışında ve güneş sistemindeki (Güneş'in çekim kuyusundaki) bölgedir. Dünya dışında kalıcı kolonilerin ve insanlı uzay uçuşlarının başlıca amacı bu bölgenin keşfedilmesidir[283]. Bu bölge sahip olduğu doğal kaynaklar bakımından uzayda Kalpgâh'ı temsil etmektedir[284].

Bu bölgelerin dışında uzayda Dünya ve Ay'ın birbirlerinin çekim alanlarını yok ettiği beş bölge bulunmaktadır. Bu bölgelerde bulunan yörüngeler isimlerini Micheal La Grange'den alarak, ***"Lagrange veya La Grange"*** **noktaları** olarak tanımlanmıştır. Şekil 2'de bu beş nokta görülmektedir. L-1, L-2, L-3, L-4 ve L-5 yörüngelerinde bulunan veya bu yörüngelere yerleştirilen uzay cisimleri Dünya ve Ay'ın etrafında dönmediklerinden, gerek uzay istasyonu ve bu istasyonlarda koloni kurulması gerekse de uzayda üretim yapılabilmesi açısından avantaj sağlamaktadır[285].

---

[281] A.g.m., ss. 123-124.

[282] A.g.m., s. 125.

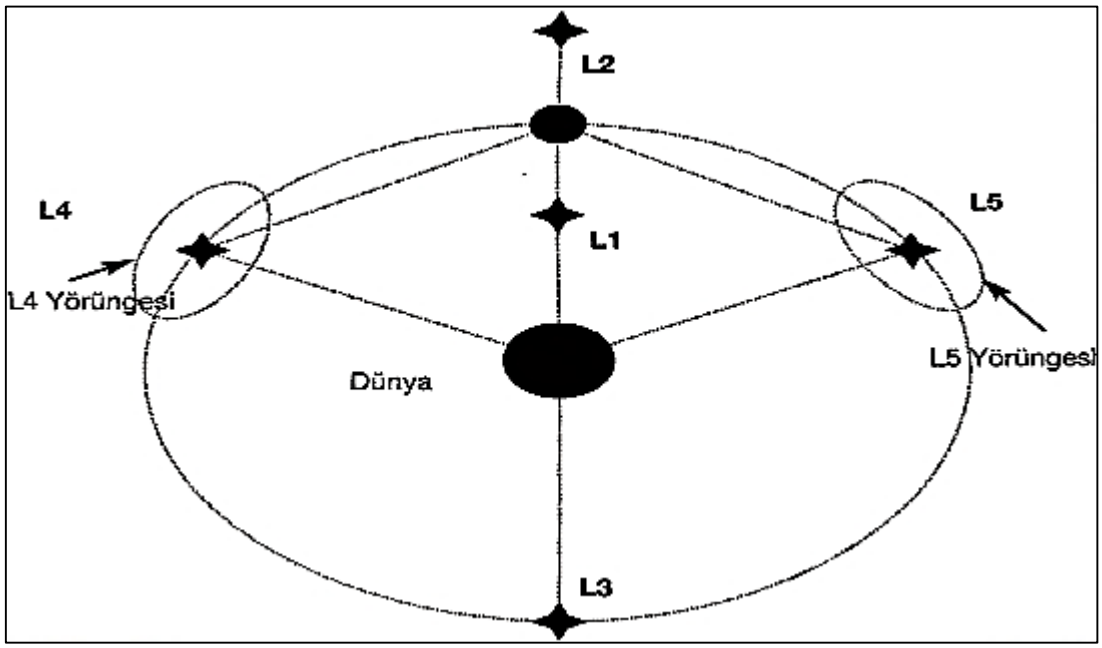
[283] A.g.m., s. 124.

[284] Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 77.

[285] Başlar, a.g.m., s. 48.

Ayrıca bu yörüngelerde bulunan uzay cisimleri hareket etmediklerinden yakıt tüketmemektedir. Ancak gök cisimlerinin etkisinden dolayı bu yörüngelerde Şekil-2'de daire içerisine alınan L-4 ve L-5 dışındakilerde yörünge sapması görülebilir[286].

Şekil 2: La Grange Noktaları



Kaynak: Everett C. Dolman, "Uzay Çağında Jeostrateji: Astropolitik Bir Çözümleme", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, 2003, s. 133.

Bu beş La Grange bölgesi, bunların nasıl paylaşılacağı sorununu da beraberinde getirmektedir. ***"Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU)", "Dünya İdari Radyo Konferansları (WARC)"* aracılığıyla bu tahsis sitemini 1988 yılında aldığı karar ile 2018 yılına kadar geçerli olmak kaydıyla çözmüştür.** Buna rağmen ITU'nun kararlarının gelecekte ne kadar bağlayıcı olacağı da tartışmalıdır. Uzaydaki bu önemli noktaların ***"ilk gelen"*** veya ***"tam serbestlik"*** prensipleriyle çözümlenmesinin adil olmayacağını da belirtmek gerekir[287]. Uzay Hâkimiyet Teorisi'ne göre: ***"Uzaya hâkim olan dünyaya hâkim olur. Ay'a hâkim olan uzaya***

[286] Dolman, a.g.m., s. 132.

[287] Başlar, a.g.m., ss. 48-49.

***hâkim olur. Dünya-Ay yörüngesi üzerindeki L-4 ve L-5 bölgelerine hâkim olan, Dünya-Ay yörüngesine hâkim olur"*[288].**

Yeryüzünde fırlatma yapılan yerlerin belirli yörünge avantajlarına sahip olduğu hatırlanacak olursa Arktika'nın önemli bir özelliği ortaya çıkmaktadır. Eğer buna bir uzay aracının fırlatmanın yapıldığı yönde 1.000 kilometre açıklıkta geniş boş alanlarda bulunması zorunluluğu da eklenecek olursa Arktika'nın oldukça geniş alanlara sahip olduğu görülebilir. Uzayda bulunan gök cisimleri yörüngelerin kararlılığını sahip oldukları çekim kuvvetiyle bozmaktadır. Ekvator çizgisi arasındaki açı 63.4^{o} ve 116.6^{o} olan iki yörünge yakıt tüketimi ve ömrü bakımından uydular açısından verimlidir. 63^{o} Kuzey ve Güney enlemlerinde olan bu bölgeler, Alaska'nın büyük bir kısmını, Grönland'ın doğu sahillerini, Kanada ve Sibirya'nın kuzeyi ile Antarktika kıtasının bir kısmını kapsamaktadır. Mevcut koşullar altında fırlatma için ulaşım bakımından en uygun olan yerler Alaska ve Sibirya'nın kuzey kesimleridir. Örneğin; Rusya'nın Plesetsk bölgesi bu amaçla kullanılmaktadır. Küresel iklim değişikliğine bağlı olarak Arktika'nın sahip olduğu saha genişliği uzay jeopolitiği açısından stratejik bir alan olarak ortaya çıkmaktadır.

[288] Özey, *Jeopolitik Tanımlar…,* s. 78.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. ARKTİKA BÖLGESİ

1.1 Arktika'nın Tanımlanması

Arktika, Kuzey Amerika, Avrupa ve Asya kıtalarının birbirlerine en yakın olduğu bölgedir. Politik anlamda gerçek bir varlığı bulunmamakla birlikte, bölge her biri birbirinden farklı sekiz egemen devlet; ABD, Danimarka, Finlandiya, İsveç, İzlanda, Kanada, Norveç ve Rusya'nın (Arktika Devletleri) sınırlarından oluşmaktadır[289]. Arktika'nın sınırlarının uluslararası genel kabul görmüş bir tanımı bulunmamakla birlikte, farklı ölçütler esas alınarak çeşitli sınır tanımları yapılabilmektedir. Bu sınır tanımlamaları **kullanım amaçlarına ve çalışma gruplarının faaliyet alanlarına** göre değişiklik göstermektedir.

Arktika'nın sınırları kullanım amaçlarına göre: *"İklimsel Sınırlar", "Bitki Örtüsü Sınırları", "Deniz Sınırları", "Permafrost Sınırlar"* ve *"Astronomik Sınırlar"* olmak üzere beşe ayrılmaktadır. **İklimsel sınırlar;** Arktika'nın 10 ^{o}C Temmuz izoterminin[290] kuzeyinde veya temmuz ayı ortalama sıcaklığı 10 ^{o}C olan bölgenin kuzeyini kaplayan alanlar olarak kabul edilmektedir[291]. **Bitki örtüsü sınırları;** kesintisiz kıta ormanı ile tundra arasındaki geçiş bölgesidir. Burada ağaç yetişmediğinden, bölge, genel olarak ağaç hattı sınırı olarak da tanımlanabilir. Kuzey

[289] Heininen, *Küreselleşmenin Etkileri…,* s. 41.

[290] Sabit sıcaklıkta çizilen doğru veya eğrilerdir.

[291] İklimsel Sınırlar, Arktik Okyanusu, Grönland, Svalbard Adası, İzlanda'nın çoğu ve kuzey kıyıları, Rusya, Kanada ve Alaska'ya ait adalar ve İskandinav ülkelerinin sadece en kuzeydeki kısımlar ile Bering Denizi'nin büyük bir kısmı, Labrador Denizi'nin kuzeydoğusunu, Kuzey Qubeec ve Hudson Körfezi'ni ve Kamçatka'yı kapsamaktadır. Bkz. AMAP, *Amap Assessment Report: Arctic Pollution Issues,* Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), 1998, https://www.amap.no/documents/doc/amap-assessment-report-Arctic-pollution-issues/68 /, (Erişim: 09.11.2017), s. 9.

Amerika'da tundra-orman sınırı dar bir hat boyunca uzanırken, Avrasya'da bu bölge yaklaşık 300 kilometre kadar genişliğe sahip olabilir[292]. **Deniz sınırları;** okyanusal özelliklere dayanılarak, Arktika Okyanusu'ndaki soğuk ve az tuzlu yüzey sularının güneye doğru daha sıcak ve tuzlu olan okyanus suyu yüzeyiyle buluştuğu sınırlardır[293]. **Permafrost sınırlar;** sürekli olarak donmuş veya en az iki ardışık yaz mevsiminde 0 ^{o}C'nin altında kalan topraklar olarak kabul edilmektedir. Donmuş alt tabakada çok az veya hiç buz kalmadığından buna kuru permafrost da denilebilir. Bu sınır genel olarak 50^{o} Kuzey enleminin kuzeyindeki topraklarıdır[294]. Son olarak **astronomik (matematiksel) sınırlar;** Arktika'nın dünya üzerinde hangi enlem ve boylam arasında bulunduğunu ortaya koymaktadır. Bu sınırlar hayali bir çizgi olarak yaklaşık 66^{o} 34^{1} kuzey enleminin çevresidir[295]. Kuzey Kutup Dairesi olarak da tanımlanan bu daire içerisindeki bölgede, 21 Mart ile 22 Eylül (altı ay yaz mevsimi) arasındaki dönem güneşin hiç batmadığı kutup gündüzü, 23 Eylül ile 21 Mart (altı ay kış mevsimi)

---

[292] A.g.e., s. 10.

[293] Deniz Sınırları, Kanada'nın doğusunda Arktika Takımadaları'nda yaklaşık olarak 63^{0} Kuzey enlemi boyunca bulunur ve Baffin Adası ile Grönland'ın batı kıyısı arasında kuzeye doğru uzanır. Grönland'ın doğu kıyılarında deniz sınırı yaklaşık 65^{o} Kuzey enlemindedir. Kuzey Atlantik Akımı'nın ısınma etkisi Svalbard Adası'nın (Spitsbergen) 80^{o} Kuzey enleminin batısında kuzey sınırını, Barents Denizi'nde güneye doğru 76^{o} Kuzey enlemine kadar ilerletmektedir. Bering Boğazı'ndan geçen sıcak Pasifik suyu, batısındaki Wrangel Adası'ndan Doğu'daki Amundsen Körfezi'ne kadar yaklaşık 72^{o} Kuzey enleminde Arktika Okyanus suları ile buluşmaktadır. Bkz. A.g.e., s. 10.

[294] Permafrost dağılımı iklimsel koşullarla doğrudan ilişkilidir. Özellikle hava sıcaklığı ve hava ile yer arasındaki enerji dengesi önemlidir. Permafrost genellikle kış buzunun geliştiği maksimum derinlikten üç metre derinliğindeki büyük su kütlelerinde görülmez. Buzulların yalıtıcı etkileri ve yoğun kar örtüsü, aynı zamanda, permafrost gelişimini de azaltır. Bkz. A.g.e., s. 16.

[295] NSIDC, "What is Arctic**",** *National Snow and Ice Data Center*, https://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/arctic.html, (Erişim: 30.12.2017).; The Arctic, *"Geography",* http://Arctic.ru/geographics/, (Erişim: 30.12.2017).; WWF bu sınırı 66^{0} 34^{1} Kuzey enleminin çevresi olarak değerlendirmektedir. Bkz., WFF, "The Arctic", *World Wide Fund For Nature*, http://wwf.panda.org/what_we_do/where_we_work/Arctic/, (Erişim: 30.12.2017).; AMAP bu sınırı 66^{0} 32^{1} Kuzey enleminin çevresi olarak değerlendirmektedir. Bkz. AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 10. Ayrıca bkz. Harita 4: Arktika Bölgesi.

arasındaki dönem ise güneşin hiç doğmadığı kutup gecesidir[296]. Kuzey Kutup Dairesi'ne yakın olan enlemlerde ise gündüz ve gece sürekliliği daha kısadır[297].

Çalışma gruplarının faaliyet alanlarına göre belirtilen sınırlar ise; *"Arktika Gözetleme ve Değerlendirme Programı (Arctic Monitoring and Assessment Programme-AMAP)"*, *"Arktika İnsani Gelişme Raporu (Arctic Human Development Report-AHDR)"*, *"Arktika Flora ve Fauna Koruma (Conservation of Arctic Flora and Fauna-CAFF)"* ve *"Acil Durum Önleme, Hazırlıklılık ve Tepki Çalışma Grubu (Emergency Prevention, Preparedness and Response-EPPR)"* olmak üzere dörde ayrılabilir[298]. Harita 2'de bu sınırlar görülmektedir. **AMAP;** Kuzey Kutup Dairesi ile Asya'da 62^{o} Kuzey enlemi ve Kuzey Amerika'da 60^{o} Kuzey enleminin kuzeyinde kalan bölgeyi, Baltık Denizi dışarda olmakla birlikte, Aleut Adaları, Hudson Körfezi ve Kuzey Atlantik Okyanusu'nun parçası olan Labrador Denizi'nin kuzeyindeki deniz alanlarını Arktika'nın sınırları içerisinde kabul etmektedir[299]. **AHDR;** 60^{o} Kuzey enleminin kuzeyinden itibaren tüm Alaska'yı, Quebec ve Labrador dâhil olmak üzere Kanada'yı, Grönland, Faroe Adaları ve İzlanda'nın tamamı ile Finlandiya, İsveç ve Norveç'in en kuzeydeki bölgelerini, Rusya'nın ise Kuzey Kutup Dairesi'ne yakın olan kuzey kesimleri Murmansk Oblastı, Nenets, Yamalo-Nenets, Taimyr (Taymir) ve Çukotka Otonom Okrugları, Komi Cumhuriyeti'nde Vorkuta Şehri'ni, Krasnoyarsk Kray'da Norilsk ve Igsrka ile Yakutistan (Saha) Cumhuriyeti'ni Arktika'nın sınırlarına dâhil etmektedir[300].

---

[296] NSIDC, "Factors Affecting Arctic Weather and Climate", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/factors_affecting_climate_weather.html, (Erişim: 28.10.2017), s. 2.

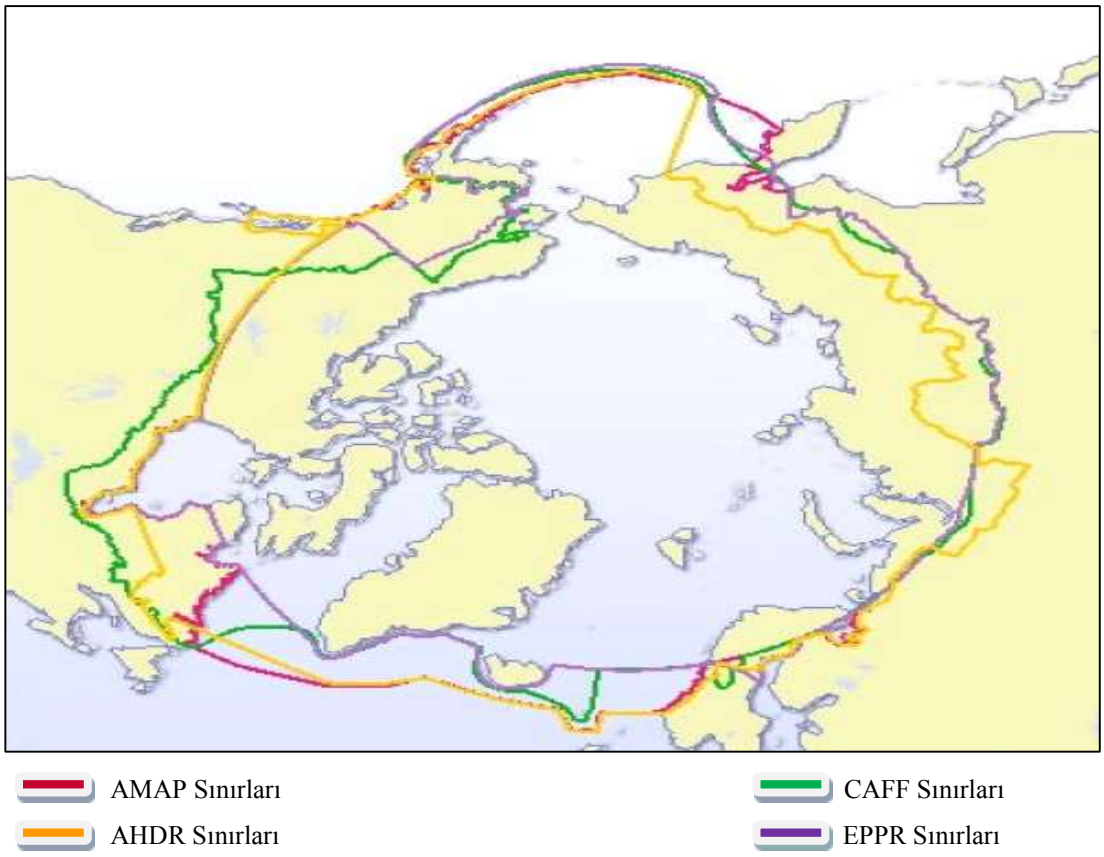
[297] NSIDC, *What is…,* s. 1.

[298] Bu çalışma grupları Arktika Konseyi'ne bağlı olarak faaliyetlerini yürütmektedir. Bu sınırlar için ayrıca bkz. Harita 3: Çalışma Gruplarının Faaliyet Alanlarına Göre Arktika'nın Sınırları.

[299] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 10.

[300] AHDR'nin Arktika sınırları içerisinde gördüğü bu bölge 40 milyon kilometrekarelik bir alanı veya Dünya yüzeyinin yaklaşık %8'ini kapsar. Bkz. Oran R. Young, "Introduction: Human Development in the Arctic", Einarsson, Níels, Larsen, N. Joan, Nilsson, Annika, Young, R. Oran (Ed.), *Arctic Human Development Report,* Oddi Printing Co., Reykjavik, Iceland, 2004, https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/51, (Erişim: 02.01.2018), ss. 17-18.

Harita 2: Çalışma Gruplarının Faaliyet Alanlarına Göre Arktika'nın Sınırları



Kaynak: Polar View Earth Observation for Polar Monitoring, *The Contribution Of Space Technologies To Arctic Polıcy Priorities,* 2012, https://www.wmo.int/pages/prog/sat/meetings/documents/PSTG-3_Doc_11-05_SpaceTechArcticPolicy.pdf, (Erişim: 12.12.2017), s. 8.

CAFF; Faroe Adaları dışında AMAP'ın belirlediği sınırlara yakın bir sınır tanımlaması yapmaktadır. Burada uluslararası sözleşmeler kapsamında tanınan 12 Dünya Mirası ve 80 Ramsar[301] alanı olmak üzere toplam 92 alan koruma altına alınmıştır. Bunların hepsi toplam CAFF alanının yaklaşık %0,9'unu (289.931

[301] Ramsar alanlar; 1971 yılında İran'ın Ramsar Şehri'nde imzalanan *"Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme"* ile sözleşmeye taraf ülkeler tarafından koruma altına alınmıştır. Sözleşmenin amacı: *"Sulak alanların ve onlara bağlı bitki ve hayvan topluluklarının korunmasıdır"*. Daha fazla bilgi için bkz. Ramsar Sözleşmesi, *"Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme" http://www.unesco.org.tr/dokumanlar/dogal_k_m/su_kuslari.pdf*, (Erişim: 02.01.2018).

kilometrekare) kaplamaktadır. 1985 ile 2015 yılları arasında, Ramsar alanlarının bölgede kapladığı toplam alan neredeyse iki katına çıkarken, aynı zamanda Dünya Mirası olarak belirlenen alanlarda yaklaşık olarak %50 artmıştır[302]. Son olarak **EPPR;** faaliyet alanları gereği diğer çalışma gruplarını kapsayıcı bir tanımlama yapmaktadır. Arktika'yı düşük sıcaklıklara, kar, buz ve permafrost özelliklerinin dışında, kışın karanlık koşullara sahip bir bölge olarak görmektedir. Bu zor koşullar altında Arktika'nın sınırlı altyapısı denizcilik, arama kurtarma vb. faaliyetlerde risklerin artmasına ve bunları önleme, hazırlık ve müdahale kapsamında Arktika, uluslararası iş birliğine açık bir alan olarak kabul edilmektedir[303].

Bu tanımlamaların dışında *"Barents Avro-Arktika Konseyi (Barents Euro-Arctic Council-BEAC)", "Kuzey Forumu (Northern Forum-NF)"* ve farklı bilimsel araştırma ve çalışma gruplarının benzer Arktika tanımlamalarınında olduğu bilinmektedir[304]. **Arktika ile ilgili sınır tanımlamaları dikkate alındığında, bu sınır tanımlarının hepsini kapsaması nedeniyle Arktika, 60'ıncı Kuzey paralelinin kuzeyinde kalan alanları da ihtiva eden bir bölge olarak kabul edilmelidir[305].** Harita 3 bu tanımlamayı göstermektedir.

---

[302] Conservation of Arctic Flora and Fauna, *"Protected Areas Index 2017",* https://www.caff.is/indices-and-indicators/protected-areas-index, (Erişim: 02.01.2018).

[303] Emergency Prevention, Preparedness and Response, *About EPPR,* http://www.eppr.org/about-eppr/, (Erişim: 17.12.2017).

[304] Bu sınır ve bölge tanımlamaları hakkında daha fazla bilgi için bu araştırmanın Kavramlar kısmına bakınız. Ayrıca Arktika Bölgesi'nin tanımlanışı üzerine bir değerlendirme için bkz. Demirkılınç, *Politik Bir Bölge…,* ss. 110-134.

[305] Bkz. Harita 4: Arktika Bölgesi.

Harita 3: Arktika Haritası



Kaynak: NSIDC, "Factors Affecting Arctic Weather and Climate", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/factors_affecting_climate_weather.html, (Erişim: 28.10.2017).

Arktika olarak tanımlanan alan: Alaska'nın neredeyse tamamı; Kanada'nın Yukon, Kuzeybatı Bölgeleri ve Nunavut ile Quebec eyaleti ve Labrador'un en kuzey kesimleri; Grönland[306], Faroe Adaları (Danimarka) ve İzlanda'nın tamamı; Shetland Adaları'nın (İskoçya) en güneyinde Mainland'in 12 kilometrelik bir bölümü dışında

[306] Grönland'ın en güneyinde yer alan Cape Farewell'e 59° 46' 23" kuzey enleminde yer alır.

kalan alanlar, Fennoscandia'da[307] Oslo (Norveç), Stokholm (İsveç) ve Helsinki (Finlandiya) başkentlerinin kuzey kesimleri[308] ile Rusya'nın Murmansk, Karelya, Arkhangelsk, Komi, Nenets, Khanty-Mansi, Yamal-Nenets, Taymir, Evenk, Yakutistan (Saha) Cumhuriyeti, Çukotka, Koryak ve Magadan bölgeleri Arktika'nın sınırlarına dâhildir[309]. Bu coğrafî alan dikkate alındığında, Arktika, dünyanın neredeyse %6'lık bir kısmını kaplamaktadır. Bunun yaklaşık 14 milyon kilometrekaresini karalar[310] ve bir o kadarını da deniz alanları oluşturmaktadır.

Arktika Okyanusu; Beaufort Denizi, Çukçi Denizi, Doğu Sibirya Denizi, Laptev Denizi, Kara Deniz, Barents Denizi, Baffin Körfezi, Hudson Boğazı ve Körfezi dışında Rusya'nın Kamçatka Yarımadası'nın batısında kalan Ohotsk Denizi'nden oluşmaktadır. Bu deniz alanları 15.558 milyon kilometrekarelik bir alanı ihtiva etmektedir[311]. Arktika Okyanusu dünyanın en sığ okyanusu olma özelliğine sahip olsa da ortalama derinliği yaklaşık 1.205 metre ve en derin noktası 5.567 metredir.

---

[307] Fennoscandia; Finlandiya anlamına gelen Latince *"Fennia ve İskandinav"* anlamına gelen *"S candia"*dan türetilmiştir. Fin jeolog Wilhelm Ramsay tarafından ilk defa 1898 yılında kullanılmıştır. Fennoscandia olarak adlandırılan bölge, kuzeybatı Rusya, Finlandiya, İsveç ve Norveç bölgelerini, diğer bir ifadeyle Finlandiya, İsveç, Norveç, Murmansk Oblastı, Karelya ve Kuzey Leningrad Oblastı'nın büyük büyük bir bölümünü kapsamaktadır.

[308] Rognvald Boyd, Terje Bjerkgard, Bobo Nordahl ve Henrik Schiellerup, *Mineral Resources in The Arctic an Introduction,* NGU-Geological Survey of Norway, Norveç, 2016, http://www.ngu.no/upload/Aktuelt/CircumArtic/Mineral_Resources_Arctic_Shortver_Eng.pdf, (Erişim: 18.01.2018), s. 7.

[309] Lee Huskey ve Ilmo Maenpaa, "Economic Systems", Joan Nymand Larsen ve Gail Fondahl (Ed.), *Arctic Human Development Report Regional Processes and Global Linkages,* Rosendahls-Schultz Grafisk, Danimarka, 2014, s. 153.

[310] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 13.

[311] National Geophysical Data Center, *"Volumes of the World's Oceans from ETOPO1",* https://ngdc.noaa.gov/mgg/global/etopo1_ocean_volumes.html, (Erişim: 27.11.2017). Ohotsk Denizi'nin yüzölçümü yaklaşık 1.583 kilometrekaredir. Bkz. Encyclopedia Britannica, *"Sea of Osthotsk",* https://www.britannica.com/place/Sea-of-Ohotsk, (Erişim: 27.11.2017). Eğer Ohotsk Denizi dışarıda bırakılacak olursa deniz alanları yaklaşık 14.056 milyon kilometrekarelik bir sahayı ihtiva eder. NSIDC, Ohotsk Denizi'ni Arktika Okyanusu ile ilgili yapmış olduğu bütün değerlendirmelerindeki verilere dâhil etmektedir. Bu veriler birçok bilimsel araştırmanın referans noktası olduğundan bu husus gözden kaçırılmamalıdır.

Arktika Okyanusu, Pasifik Okyanusu, Atlantik Okyanusu, Hint Okyanusu ve Güney Okyanusu'ndan sonra dünyanın en küçük beşinci okyanusu olma hüviyetine sahiptir[312].

Arktika, kendi içerisinde yüksek, düşük ve alt-Arktika olmak üzere üç bölgeye ayrılmaktadır. Harita 4'te bu bölgeler görülmektedir. **Yüksek-Arktika (High Arctic);** Arktika'nın en kuzeyinde kalan alanları ihtiva etmektedir. Burası kutup ve yarı kutup çölü olarak ikiye ayrılmaktadır. Temmuz ayı sıcaklık ortalaması +4 ºC ile +8 ºC arasında değişmektedir. Bitki ve hayvan popülasyonu açısından oldukça zayıf olan yüksek-Arktika alanlarda, bitkilerin yetişme süresi bir ila iki buçuk ay civarında olup, mevsimine göre bitkilerin kapladığı alan %0-20 civarındadır[313]. Yüksek Arktika'nın güneyine doğru **düşük-Arktika (Low Arctic)** veya Tundra Bölgesi olarak kabul edilen alanlar bulunmaktadır. Burada temmuz ayı ortalama sıcaklığı +4 ºC ile +11 ºC arasında değişmektedir. Bitkilerin mevsimine göre kapladığı alan %80-100 civarında olup, üç ila dört ay yetişme özelliği göstermektedir. **Alt-Arktika (Sub-Arctic)** ise; kuzey ormanları ile ağaçsız tundra alanlar arasındaki geçiş bölgeleridir. Burada mevsimine göre bitkilerin yetişme sürekliliği üç buçuk ay kadar olup, sahanın %100'ü kaplamaktadır. Bunun dışında 50º-70º Kuzey enlemleri arasında kalan ve Avrupa, Sibirya ve Kuzey Amerika'nın kuzey kesimlerini kaplayan alanlar, kuzeyde alt-Arktika, güneyde ise yaprak döken ormanların arasında kalan iğne yapraklı (kozalaklı) ağaçların bulunduğu Kutup Ormanları'dır[314].

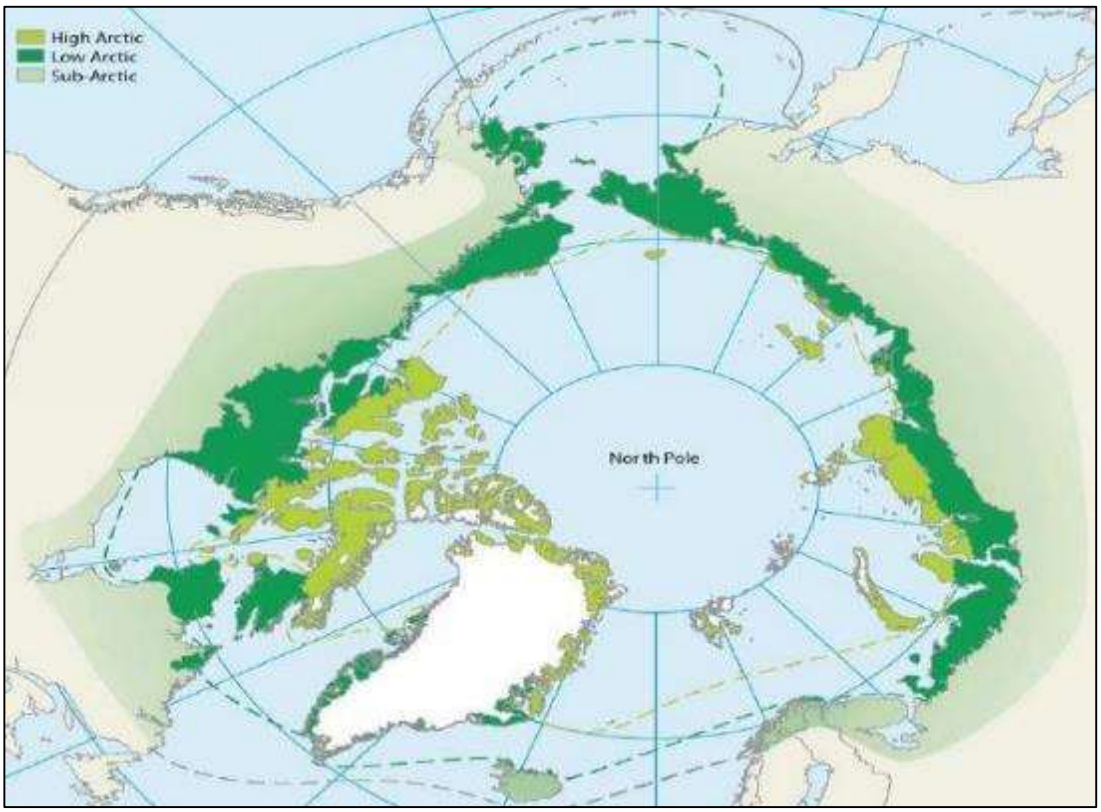
---

[312] National Geophysical Data Center, *"Volumes of the World's Oceans from ETOPO1",* https://ngdc.noaa.gov/mgg/global/etopo1_ocean_volumes.html, (Erişim: 27.11.2017). Arktika Okyanusu'nun derinliği ile ilgili olarak farklı değerlendirmeler vardır. Bunlardan bazıları için bkz. NOAA, *"What is the World's Smallest Ocean?",* https://oceanservice.noaa.gov/facts/smallestocean.html, (Erişim: 25.02.2018); Encyclopedia Britannica, *"Arctic Ocean",* https://www.britannica.com/place/Arctic-Ocean, (Erişim: 25.02.2018); World Atlas, *"Deepest Oceans And Seas",* https://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/deepest.htm, (Erişim: 25.02.2018).

[313] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 119.

[314] A.g.e., s. 119.

Harita 4: Arktika'nın Alt Bölgeleri



* Yeşil olan yerler yüksek-Arktika, koyu yeşil olan yerler düşük-Arktika ve açık yeşil olan yerler alt-Arktika olarak tanımlanmaktadır.

Kaynak: Hans Meltofte, Henry P. Huntington and Tom Barry, "Introduction", *Arctic Biodiversity Assessment Status and Trends in Arctic Biodiversity*, Hans Meltofte (Ed.), Conservation of Arctic Flora and Fauna (CAFF), Arctic Council, 2013 http://Arcticlcc.org/assets/resources/ABA2013Science.pdf, (Erişim: 20.11.2017), s. 11.

Arktika, deniz ve karasal iklimin etkisi altındadır. Arktika Okyanusu'na yakın olan alanlarda deniz iklimi hâkimdir. Alaska ve İzlanda ile Rusya ve diğer Arktika Devletleri'nin kuzey topraklarında kışlar fırtınalı ve yağışlı olup, her yıl kar ve yağmur yağışı ortalama 60 ila 125 santimetre arasında değişmektedir. Yaz aylarında kıyı bölgeleri serin, ortalama sıcaklıklar ise +10 ºC civarındadır. Denizden uzaklaşıp Arktika içlerine doğru ilerledikçe karasal iklim etkisini göstermeye başlar, hava kurur, kışın daha az kar, yazın daha az güneş görülmektedir. Kışın Sibirya'nın bazı bölgelerinde ocak ayı ortalama sıcaklıkları -40 ºC'den daha düşük olabilir. Yaz

aylarında ise sürekli donmuş toprak permafrost, çözülmeye başlar. Bu durum ortalama sıcaklıkları yaklaşık +10 ºC'nin üzerine çıkarabilmektedir[315].

1.2 Arktika'nın Tarihsel Geçmişi: Keşifler Çağı'ndan Arktika Çağı'na

Aşırı iklim koşullarına sahip olan Arktika, tarihsel akışlar içerisinde kuzey-güney/doğu-batı veya tam tersi insan hareketlerine sahne olmuş ve olmaya devam etmektedir. Burası, yerli halkların binlerce yıl önce yaşamlarını sürdürmeye başladığı bir bölgedir. Avcılık ve balıkçılıkla uğraşan Inuit (Eskimo)[316] yerlilerinin buranın ilk yerli halkları olduğu düşünülmektedir[317]. Bu yerli halklar arasında ticaret ve ekonomik bütünleşme oldukça gelişmiş ve aralarındaki münasebetler henüz bölgenin diğer kâşifler ve devletler tarafından keşfedilmesinden çok daha önce başlamıştır[318]. Yapılan araştırmalar, bin yıl önce İskandinav halklarının Kuzey Atlantik, Kuzey Avrupa ve Rusya arasında doğu-batı ve kuzey-güney ticaret bağlantıları kurabildiğini göstermektedir. Bu bağlamda, Arktika'daki ulusal sınırların, bölgenin sömürgeleştirilmesi ve askerîleştirilmesi ile ilişkili yeni bir olgu olduğu söylenebilir[319].

Bilinen tarihin geçmişinde, insanlar yeryüzünün bilinmeyen farklı noktalarına zorunlu olsun (iklim, elverişsiz topraklar, savaşlar vb.) veya olmasın göç ve keşif hareketleri gerçekleştirmiştir. İklimdeki yıkıcı değişikliklerde düşünüldüğünde,

---

[315] NSIDC, *All About Arctic…,* s. 3.

[316] Eskimo "çiğ et yiyenler" anlamına gelmektedir. Yerli halklar için Eskimo denilmesinin onları üzdüğünü belirten Ebru Caymaz, onların kendilerine Inuk veya Inuit denilmesini tercih ettiklerini ifade etmektedir. Bkz. Ebru Caymaz, *"Ebru Caymaz Sunumları Artik Ekspedisyonlar ve Soğuk İklim Dalışları",* Türk Balıkadamları Kulubü, 27 Şubat 2020, https://www.sualtigazetesi.com/ebru-caymaz-sunumu/, (Erişim: 16.03.2020).

[317] John McCannon, *A History of The Arctic, Nature, Exploration, and Expoloation,* Reaktion Books, London, 2012, ss. 27-40; Robert McGhee, *The Last Imaginary Place A Human History of the Arctic World,* Oxford University Press, Kanad, 2005, ss. 109-11.

[318] Heininen, *Küreselleşmenin Etkileri…,* s. 36.

[319] Lassi Heininen, "Circumpolar International Relatios and Geopolitics", *Arctic Human Development Report 2004,* http://www.svs.is/static/files/images/pdf_files/ahdr/English_version/AHDR_chp_12.pdf, (Erişim: 01.10.2017), s. 207.

fizyolojik anlamda insan türünün (vücudunun doğal bir parçası olmayan donatılar, aletler (balta, kazma vb.), giysiler, evler vb. olmadan) kendini hiçbir özel çevreye uyduramadığı görülmektedir[320]. Yaklaşık 500.000 yıl belki de 250.000 yıl öncesi dönem, ***"Paleotlitik Çağ-Pleistosen (Buzul Devri)-Eski Taş Devri"***, insanın yiyecek toplayıcısı olarak yeryüzünde seyrek olarak görüldüğü (belki de insanın yeryüzünde belirlendiği) ve ilk aletleri yapmaya başlandığı ancak insan hareketlerinin anlaşılması noktasında oldukça geniş bir zaman aralığıdır[321]. Günümüzün yüksek enlemlerinde üç veya dört buz çağı, astropikal bölgelerde ise yağmur ve sellerin yaşandığı bu döneme ait örnekleri günümüzde Grönland ve Antarktika'daki buz tabakalarında görmek mümkündür[322]. Benzer şekilde Finlandiya'nın bataklıklarında bu döneme ait olduğu değerlendirilen bir kızağın ayakları belki de bilinen en eski taşıt araçlarındandır[323]. Daha sonra ***"Neolitik veya Yeni Taş Devri"*** olarak nitelendirilen 10.000 yıl belki de 12.000 yıl öncesi dönem, insanın "*yiyecek üretici ekonomi"*yi benimsediği, yiyecek stoku yaptığı, kaplar, donatılar, el aletleri vb. şeyleri geliştirdiği ve yeryüzünün farklı birçok bölgesinde neolitik kültürün ortaya çıktığı zaman aralığıdır[324]. M.Ö. ilk 2000 yıl ***"Tunç Devri"*** ve uygarlığın yayılışı (bilim, alfabe, ticaret), M.Ö. 1200'ler ***"Erken Demir Cağı"***, metalin insan hayatındaki öneminin arttığı ve artı-ürünün ortaya çıkmaya başladığı dönemdir. M.Ö. 700'ler ise sikke şeklindeki bozuk paraların kullanılmaya başlandığı, **her şeyden önemlisi madenin lüks bir madde olmanın ötesinde bir ihtiyaç olarak görüldüğü,** yönetim, din ve bilim alanında önemli gelişmelerin yaşandığı bir zaman aralığı olarak kabul edilmektedir[325]. İnsanların

---

[320] Gordon Childe, *Tarihte Neler Oldu?,* Alâeddin Şenel ve Mete Tunçay (Çev.), Kırmızı Yayınları, İstanbul, 2014, s. 34.

[321] Antropolog Morgan, bu dönemi *"Vahşet Dönemi"* olarak adlandırmaktadır. Bkz. A.g.e., s. 36-39.

[322] Buz kütlelerinin erimesi ve geri çekilmesi oldukça yavaş gerçekleştiği tahmin edilmektedir. Bkz. A.g.e., s. 40

[323] Köpeğin aynı dönemde evcilleştirildiği düşünülmektedir. Bkz. A.g.e., s. 57.

[324] Bu dönemi Antropolog Morgan *"Barbarlık Dönemi"* olarak adlandırmaktadır. Bkz. A.g.e., ss. 63-84.

[325] Bakır ve kalayın birleşimine tunç denilmektedir. Bkz. A.g.e., s. 37. Maden işleme bilgisi insanın uluslararası bilim yolunda attığı ilk adımdır. Böylelikle maden bir lüks madde olmanın ötesinde bir ihtiyaç maddesi olarak görülmeye ve işlenmeye başlanmış, madeni aletlere karşı talep artmıştır. Bkz. A.g.e., s. 94-97.

kuzeyde henüz kara ve denizlerin olup olmadığını bilmeden çok önce, yıldızları inceleyerek gökyüzünde hiç değişmeyen bir nokta veya batmayan bazı cisimlerin olduğunu ve kuzeye doğru ilerledikçe, her zaman görünür olan yıldızları çevreleyen dairenin daha da büyüdüğünü bu dönemde gözlemlemiş olması muhtemeldir. Bu nedenle olsa gerek Yunanlıların *"Arktos"* adını verdikleri Büyük Ayı takımyıldızı ile çizilen bir daire, her zaman görünür olan yıldızların sınırını oluşturmuş ve bu sınıra ***"Kuzey Kutup Dairesi"*** adı verilmiştir[326]. İlk defa Yunanlılar; Mısırlılar ve Babillilerin yıldızlar üzerindeki çalışmalarından yararlanarak, denizcilikte Kutup Yıldızı'ndan yararlanabileceklerini keşfetmişlerdir[327]. Özellikle Akdeniz'den güneye doğru gidildikçe Kutup Yıldızı'nın ufka doğru yaklaştığının keşfedilmesi, açı olarak Kutup Yıldızı'nın yükselişi ölçülerek ne kadar yol alınabildiği fikrini geliştirmiştir[328]. **Fridtjof Nanse'e göre; Kuzey ile ilgili bilinen ilk şeyler belirsiz önsezilerin ötesine geçememiştir.** Zamanla kuzey toprakları ile belki Rusya, Almanya, Orta Avrupa ve Baltık'la insanlar arası ticari ilişkiler kurulsa da uygarlığın merkezi Akdeniz dünyası ile bağlar çok belirsiz kalmıştır[329]. **Kartacalı Himilco'nun M.Ö. 500'lerde Akdeniz'den kuzeye yaptığı yolculuk, aynı zamanda güneyden kuzeye yapılan ilk keşif faaliyeti,** muhtemelen kalay ve kurşun madenleri olduğu düşünülen Britanny (Fransa'nın kuzeybatısı), Oestrumnids ya da bugün Scilly olarak bilinen adalara doğru gerçekleşmiştir. Himilco'nun bu seferlerinde İzlanda ve Norveç'e ulaştığı ve Grönland'ı **yerli halkın dilindeki adıyla Kalaallit Nunaat**'ı gördüğü yönünde tahminler de bulunmaktadır[330].

Himilco'dan sonra M.Ö. 325'lerde bir kâşif, coğrafyacı ve astronom olan **Marsilyalı Pytheas,** Fransa'dan başlayarak Cebeli Tarık Boğazı üzerinden

---

[326] Gökyüzü üzerine yapılan gözlemler dünyanın düz değil küre şeklinde olamsı gerektiği yönünde ilk fikirlerin oluşmasına olanak sağlamıştır. Bkz. Fridtjof Nansen, *In Northern Mists,* Arthur G. Chater (İngilizce Çev.), Cilt: 1, Ballantyne Press, Londra, 2012, ss. 7-8.

[327] Başta Keltler olmak kuzey halklarının kutupyıldızı hakkında gerekli bilgiye sahip olduğu da söylenebilir.

[328] Childe, a.g.e., s. 231.

[329] Nansen, *Cilt:1…,* s. 8.

[330] Nansen, *Cilt:1…,* ss. 38-41; Clive Holland, *Arctic Exploration and Development C.500 B.C. to 1915,* The Fram Museum, Oslo, 2013, s. 1.

Britanya'ya ulaşmış, tahminen altı günlük bir gemi yolculuğunun ardından **Thule adını verdiği bir bölgeyi keşfetmiştir.** Thule'nin tam olarak neresi olduğu tartışmalı olmakla birlikte, başta İzlanda veya Norveç olduğuna ilişkin güçlü tahminlerin yanında, Faroe Adaları ve İskoçya'nın kuzey adaları olabileceği yönünde de değerlendirmeler bulunmaktadır[331].

Zamanla antik dünyanın gerileyişi ve çöküşü, Roma İmparatorluğu'nun parçalanmasının yarattığı güvensizlik ortamında Avrupa'da feodalizm yükselmiş, Roma İmparatorluğu tarafından fethedilen yerlere göreli barış gelmiş olsa da refah, yerini daha çok sefalete bırakmıştır[332]. 6'ncı yüzyılda (muhtemelen 500-550 yılları arasında) İrlandalı Aziz Brendan (Breanainn)'ın misyonerlik veya ***"Vaad Edilen Topraklar (Promises Land)"***ı aramak için yaptığı uzun yolculuklarda, Faroe Adaları, Jan Mayen, İzlanda, Grönland ve Kuzey Amerika'ya ulaştığı[333], diğer bazı İrlandalı keşişlerin (Keltler) ise, 700 yılında Faroe Adaları'nı keşfettiği ve buraya yerleştiği,

---

[331] Başta Polybius ve Strabo olmak üzere pek çok yazar, Pytheas'ın eserlerinde bahsettiği olağanüstü, inanması güç gözlemlerinden dolayı onu yalancılıkla suçlamıştır. Fakat 19. yy.dan itibaren yapılan incelemeler, Pytheas'ın yalancı olmadığını ortaya koymaktadır. Öyle ki, Pytheas, gece yarısı güneşinden, auroradan, kutup buzullarından ve Britanya Adası'ndan bahseden ilk kişidir. Ne kara ne deniz ne de havanın burada birbirinden ayrılamadığını belirtmektedir. Bkz. Nansen, *Cilt:1…,* ss. 43-45; Holland, a.g.e., s. 1.

[332] Roma İmparatorluğu'nun salt bilime neredeyse hiçbir önemli katkı yapmadığı gibi üretici güçlerin kullanma alanlarını genişletmemiştir. Bkz. Childe, a.g.e., s. 273-282. Dinsel deneyim artarak bütün insanlar Tanrının hizmetçisi olarak görülmüştür. Bkz. A.g.e., s. 292. Roma İmparatorluğu cumhuriyet döneminde geliştirilen kapsayıcı siyasal kurumlar geliştirememiştir. Yasal önünde eşitliğin bozulması bir tarafa, serflik ve köleliğin yayınlaştırılması, teknolojinin gelişime kapalı olması, yenilik olmadan mevcut şartlarda ancak bir miktar ekonomik büyüme ve gelişim gösterebilmiştir. Roma'nın Cumhuriyet ve İmparatorluk dönemiyle ilgili kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Daren Acemoğlu ve James A. Robinson, *Ulusların Düşüşü,* Faru R. Velioğlu (Çev.), Doğan Yayıncılık, İstanbul, 2015, ss. 158-170.

[333] 9'uncu yüzyıl başlarında bir Latin destanı, *"Navigatio Brendani (Brendan'ın Yolculuğu)",* onu Hıristiyan serüveninin kahramanı yapmıştır. Belki de en ilginç olanı İrlandalı gezginlerin 8'inci yüzyıl başlarında, Vikingler'den önce, Amerika'yı ziyaret etmiş olmasıdır. Aziz Brendan'ın bu gezilerde bulunup bulunmadığı tartışma konusudur. Ancak Brenda döneminde kendisi tarafından gerçekleştirilmemiş olsa bile İzlanda ve Faroe Adaları'na yolculuk yapıldığına ilişkin güçlü kanıtlar bulunmamaktadır. Bkz. Fridtjof Nansen, *In Northern Mists,* Arthur G. Chater (İngilizce Çev.), Cilt: 2, Frederick A. Stokes Company, New York, 1911, ss. 42-46; Holland, a.g.e., s. 1.

aynı yüz yılın sonunda Norsemanlerin (Norse-İskandinav-Viking) adaya geldiği ve **795 yılında Thule olarak adlandırılan ve henüz insan yerleşiminin olmadığı tahmin edilen İzlanda'nın Vikinglerden yaklaşık 80 yıl önce keşfedildiği tahmin edilmektedir[334].**

8'inci yüzyılın sonu ve 11'inci yüzyılın başı arasındaki dönem; ejderha başlı gemileriyle kuzeyden-güneye Avrupa kıyılarından Akdeniz'de kadar oldukça geniş bir alana yayılan ve kuzeyde pek çok yeni bölgenin keşfedilmesini sağlayan Vikingler ile ***"Viking Çağı"*** olarak anılmaktadır. Harita 5'te bazı Viking seferleri ve o döneme ait bir gemi görülmektedir. 800 yılında ilk olarak Faroe Adaları'na yerleşen Vikingler, Kuzey Atlantik boyunca hareket ederek İzlanda, Grönland ve Kanada kıyılarından Vinland'e ulaşmıştır[335]. 860-870'li yıllarda Faroe Adaları ve İzlanda'ya yapılan keşiflerin daha fazla yerleşime olanak sağladığı ve İzlanda'nın Grönland'ın keşfi için bir başlangıç noktası olduğu söylenebilir[336]. Gunnbjörn Ulfsson, 877 yılında Doğu Grönland'a ilk ayak basan (muhtemelen Angmagssalik yakınında kendi ismiyle anılan Gunnbjarnar Kayalıkları) kâşif olabilir. Ancak bölgeye ilk yerleşim ondan yaklaşık 100 yıl sonra gerçekleşebilmiştir. Barents Denizi ve Beyaz Deniz boyunca seyahat eden Ottar (Ohthere), Karelya'daki (günümüzde Rusya sınırları içerisindeki tarihi Fin toprakları) Beormas (Fin-Bjarmas) avcılarından balina ve mors avcılığı öğrenmiş, ilk defa İskandinavya'nın coğrafî olarak kuzeye doğru uzandığını kaydetmiştir. Ottor'un bu seferinden yaklaşık 40 yıl sonra (muhtemelen 920 yılında) Eirikr Haraldsson'un Beyaz Deniz'e düzenlediği seferde, Svernaya Dvina nehri ağzında Beormaslara karşı

---

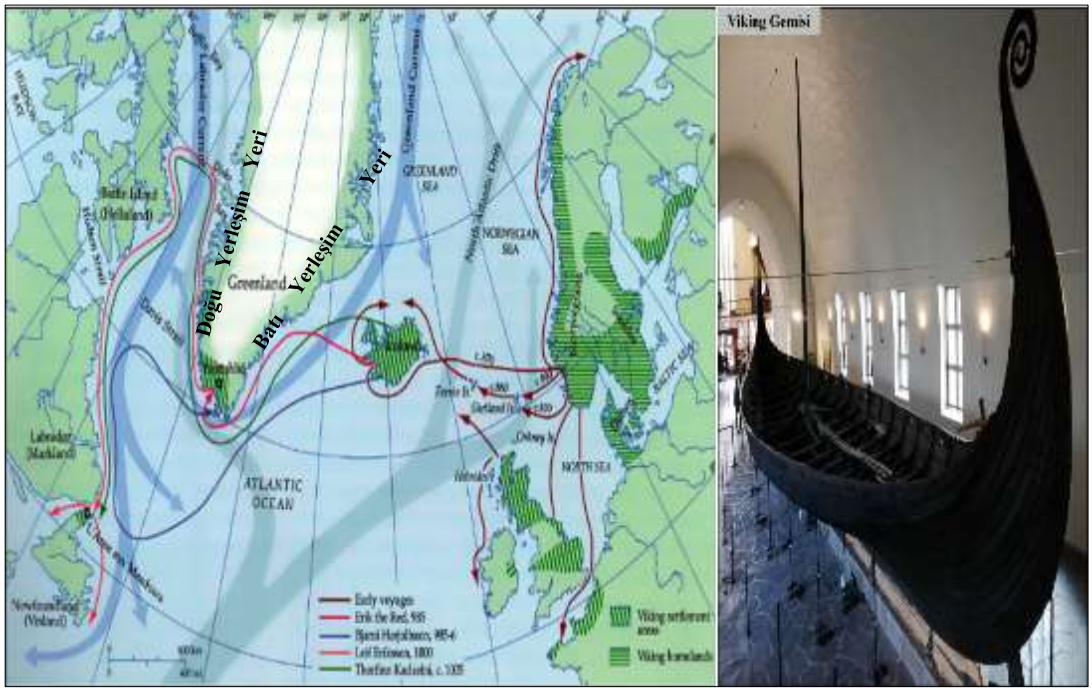
[334] Vikinglerin 860-870 yıllarında İzlanda'ya geldiği tahmin edilmektedir. Bkz. Nansen, *Cilt:1…,* ss. 162-164; Holland, a.g.e., s. 2.

[335] Bkz. Nansen, *Cilt:1…,* ss. 164-167; Holland, a.g.e., s. 2. Vinland isminin kökeni iki şekilde açıklanmaktadır; *"Wine-land (üzüm diyarı) veya Vinland (çayırlık yer)"*.

[336] Gardar Svarvarsson, Naddod ve Floki Vilgerson 860-870 yılları arasında İzlanda ve Faroe Adaları'na keşifler gerçekleştirmiştir. İrlandalıların keşiflerinden yaklaşık 80 yıl sonra gerçekleşen bu keşiflerde, kâşiflerden hangisinin bu iki adaya önce ulaştırdığı tartışmalıdır. Daha fazla bilgi için bkz. Nansen, *Cilt:1…,* s. 253; Holland, a.g.e., s. 2.

savaştığı ve galip geldiği anlatılmaktadır[337]. 970'lerde Snabjörn Galti ve Rolf of Raudesand, İzlanda'dan yola çıkarak Doğu Grönland'a ulaşmış ve burada (muhtemelen Angmagssalik) bir kış geçirmişlerdir.

Harita 5: Bazı Viking Seferleri



Kaynak: The Vinland Map, *"Historical Evidence",* http://vinland-map.brandeis.edu/explore/historical/index.php, (Erişim: 12.03.2020). Fotoğraf Onur Limon tarafından 27 Şubat 2020 tarihinde Viking Müzesi'nde (Oslo) çekilmiştir.

Grönland'ın kolonizasyonu İzlanda'dan yola çıkarak 982-985 yılları arasında adanın doğu ve batı kıyıları boyunca seyrüsefer yapan Eirik Thorvaldsson (Erik the Red) ile mümkün olmuştur. Doğu Grönland'da günümüzde Nanortalik, Julianehab ve Narssaq *"(Eastern Settlement-Doğu Yerleşim Yeri/bkz. Harita 5)"* olarak bilinen bölgeler keşfedilmiş, Julianehabsfjord'daki Erik Adası'nda geçirilen kış sonrası, 984 yılında Disko Adası'na ulaşılmıştır. Red, 985 yılında İzlanda'ya dönmüş olsa da bu bir terk edişten çok daha fazlasıdır. Onun bu keşifleri daha fazla insanın kalıcı olarak

[337] Benzer şekilde 965 yılında Harald Eiriksson'un Beyaz Deniz'de Beormaslar ile savaştığı, çok sayıda adamının öldüğü ve çok fazla yağmalama yaptığı görülmektedir. Nansen, *Cilt:1…,* s. 264-266; Holland, a.g.e., s. 3.

Grönland'a yerleşmesini teşvik ederken/cesaretlendirirken, **adaya kasıtlı olarak veya tasarlayarak *"Greenland (Yeşil Topraklar)"* ismini kullanması dikkat çekici olmuştur[338].** İzlanda'ya dönüşünden sadece bir yıl sonra 25 gemiyle Grönland'a yerleşmek için çıktığı yolculuğu ancak 14 gemiyle tamamladığı tahmin edilmektedir. İlk yerleşimciler Grönland'ın güneybatı bölgesinde *"Doğu Yerleşim Yeri (Eastern Settlemet-Eystribyggd/bkz. Harita 5)"* olarak adlandırılan bugünkü Juilanehab'a yerleşmiş olsalar da birkaç yıl sonra bazıları *"Batı Yerleşim Yeri (Western Settlement-Vestribyggd/bkz. Harita 5)"* olarak adlandırılan Godthab'a, çok azı ise *"Middle Settlement"* olarak adlandırılan Ivigtut'a yerleşmiştir. Vikinglerin Grönland'a yerleşimlerinin 14'üncü yüzyıla kadar devam ettiği ancak 1200'lü yıllardan başlayarak burada yaşayan Inuitlerin avcılık alanlarının işgal edilmesi nedeniyle onların saldırılarına maruz kaldıkları ve Batı Yerleşim Yeri'ni 1341 yılında, Doğu Yerleşim Yeri'ni ise 1500 yılına kadar tamamen terk ettikleri tahmin edilmektedir[339]. 986 yılında Bjarni Herjolfsson'nun Grönland, Newfoundland, Labrador ve Baffin Adası boyunca keşifler gerçekleştirdiği, 999-1002 yılları arasında Norveç Kralı Olaf Tryggvason (995-1000) tarafından Grönland'a Hristiyanlık götürmekle görevlendirilen Leif Erikson'un Vinland, Grönland ve Baffin Adası boyunca keşifler ve kargo taşımacılığı yaptığı (ticari olmaktan öte ihtiyaç ürünleri), 1009-1011 yıllarında ise Thorfinn Karlsefni (Thordarsson)'nin Grönland'ın Doğu ve Batı Yerleşim Yerleri'nin kolonizasyonuna devam ettiği bilinmektedir[340].

Arktika'da ilk keşif, ticaret ve yerleşim gibi konuların ortaya çıkması her ne kadar Vikingler'den çok daha eskilere uzansa da[341], bu ve sonrası keşiflerin büyük kısmının ulusal keşif programlarının ötesinde kişisel girişimlerin/çabaların bir sonucu

---

[338] Eirik Thorvaldsson'un babasının işlediği bir cinayet yüzünden, onunla birlikte İzlanda'nın kuzey-batı kıyısına kaçmak zorunda kaldığı, İzlandalı balıkçıların bilinmeyen adalardan söz ettiklerini duyunca da bunları bulmak için denize açıldığı söylenmektedir. Grönland ismi kendisine ithaf edilir, çünkü eğer yerin ismi güzel olursa insanların oraya gitmek isteyeceğini düşünmüştür *(Grönland, "yeşil toprak" anlamına gelmektedir).*

[339] Nansen, *Cilt:1…,* s. 270-278; Holland, a.g.e., s. 4.

[340] Holland, a.g.e., s. 5.

[341] Heininen, *Küreselleşmenin Etkileri…,* s. 36; McCannon, a.g.e., 28.

olduğu söylenebilir. Vikingleri, Ruslar, Avrupalılar ve İskandinavlar takip etmiş, özellikle kuzey ve batıda yeni topraklar ve deniz yollarını keşfetmek esas amaç haline gelmiştir. Ancak ilk keşiflerde bölgenin değersiz topraklar olduğu kanaatinin hâkim olduğu söylenebilir. 11-12'inci yüzyıllardan itibaren Ruslar Arktika'ya yönelmeye başlasa da Rus topraklarının 13'üncü yüzyıldan itibaren Moğol hâkimiyetine girmesi Rusların Arktika'ya yönelimini geciktirmiş veya engellemiştir[342]. 1300'lü yılların başından itibaren Küçük Buz Çağı'nın başlangıcına işaret eden hızlı bir soğumayla birlikte deniz buzu Kuzey Atlantik Okyanusu'na kadar genişlemiş, Grönland ile İzlanda arasındaki ulaşım neredeyse imkânsız hale gelmiştir[343]. 1850 yılına kadar devam eden bu süreçte sıcaklıklar yaklaşık olarak 1 ^{o}C ila 1,5 ^{o}C arasında düşmüştür[344].

Batı Avrupa'da feodal ekonomik yapının ana üretici gücü olan serfler yarı-göçebe toplumların gerçekten toprağa yerleşmiş toplumlara dönüşmesine katkı sağlamıştır[345]. Feodal yapılar, her ne kadar üretim ve ticarette neredeyse bağımsızlaşan şehirler yaratsa da *"Veba Salgını (Kara Ölüm/1347-1351)"* ile birlikte serflik çökmeye başlamış[346], Buz Devri (Paleotlitik Çağ)'nden itibaren insanın bilinmeyen yerlere olan merakı, ekonomik, coğrafî, askerî vb. nedenlerle yeni dönemde yerini yeni yerlerin keşfine bırakmıştır. Gemiciliğin gelişmesi, teknolojik ilerlemeler, pusulanın bulunması vb. gelişmelerle birlikte yeni coğrafî alanlara yönelik artan ilgi, daha

---

[342] Bu, Rusların bu dönemde herhangi bir keşif yapmadığı anlamına gelmemektedir. Kapsamlı bir inceleme için bkz. Holland, a.g.e., ss. 9-11. Rusların Arktika Bölgesi'ndeki ilk kolonizasyon alanları Batı Sibirya Bölgesi olmuştur. Bunun dışında özellikle Batı Avrupa ülkelerinde üretilen kumaş ve madeni eşyalar Avrupalı tüccarlar tarafında Novgorod'a getirilirken, Novogorod'ta tüccarların tilki, sincap, samur gibi kıymetli hayvan kürklerinin ticaretini yaptıkları bilinmektedir. Bkz. Hasanoğlu, a.g.m., s. 168.

[343] NSIDC, *"Arctic People", National Snow and Ice Data Center*, https://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/arctic-people.html, (Erişim: 01.02.2018), s. 1.

[344] Barbaros Gönençgil ve Güneyi Vural, "Çevre Tarihi Açısından Küçük Buzul Çağı ve Sosyal Etkileri", *TÜCAUM Uluslararası Coğrafya Sempozyumu,* 13-14 Ekim 2016, s. 14.

[345] Childe, a.g.e., ss. 293-294.

[346] Acemoğlu ve Robinson, a.g.e., s. 167.

sistematik ve sık aralıklarla gerçekleştirilen ve ***"Coğrafî Keşifler Çağı"*** olarak adlandırılan bir dönemi başlatmıştır[347].

Venedikli Marco Polo'nun 1271 yılında Venedik'ten Çin'e doğru başladığı ve sonrasında yaptığı seyahatler, Avrupalıların Uzak Doğu'yu tanımasına ve kıta dışında dünyaya açılmalarına önemli katkılar sağlamıştır[348]. Uzun yıllar Uzak Doğu ile yapılan ticaretin iki saç ayağından birincisi; karadan İpek Yolu üzerinden gerçekleşirken, ikincisi; Hürmüz, Basra Körfezi ve Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilebilmiştir[349]. Portekizli denizci Bartolomeu Dias'ın deniz yoluyla Batı'dan Hindistan'a doğru düzenlediği seferde, **1492 yılında *"Ümit Burnu (Cape of Good Hope-Cabo Tormentoso-Stormy Cape)"*nu aşarak Uzak Doğu'ya ulaşması,** yeni bir deniz rotasının da oluşmasına kapı aralamıştır. Aynı tarihlerde Cenovalı Kristof Kolomb'un İspanya Krallığı altında Hindistan'a ulaşmayı planladığı seyahatinde, hedefinin dışında 1492 yılında *"Columbus San Salvador"* olarak adlandırdığı kıyılara, ***"Yeni Dünya (New World)"***da yeni bir karaya ulaşmıştır[350]. Portekizli denizci Vasco da Gama'nın Dias'tan yaklaşık 10 yıl sonra aynı güzergâhı kullanarak Ümit Burnu'nu aşması, Avrupa ve Asya arasındaki kesintisiz ekonomik ilişkilerin bir anlamda başlangıcı olmuştur[351]. Kolomb'un batıya veya doğuya sürekli yol alındığında aynı

---

[347] 15'inci yüzyılın başından 16'ıncı yüzyılın sonuna kadar olan (1400-1600 yılları arasındaki 200 yıllık) dönemde sistematik bir şekilde ve sık aralıklarla gerçekleştirilen yeni coğrafî alanlar bulma arayışına *"Coğrafî Keşifler Çağı"* denilmektedir. Bkz. Ersoy ve Gümrükçü, a.g.m., s. 3.

[348] Marco Polo'nun (Papa IX. Gregorius tarafından 1271 yılında Moğol İmparatoru Kubilay Han'a mektup göndermek için babası ve amcası ile Venedik'ten Çin'e doğru başladığı seyahat 1275 yılında son bulmuştur. Sonrasında Han'ın hizmetinde çalışmış, 1299 yılında ise Venedik'e geri dönmüştür. 1334 yılında hayatını kaybeden Polo, yaşadığı dönemde Avrupa'nın Uzak Doğu'yu tanımasına önemli katkılar sağlamıştır. Bkz. Joseph Jacobs, *The Story of Geographical Discovery How the World Became Known,* New York and London D. Appleton and Company, 1916, ss. 72-78.

[349] Ersoy ve Gümrükçü, a.g.m., ss. 4-5.

[350] Jacobs, a.g.e., ss. 116-117; Ersoy ve Gümrükçü, a.g.m., s. 6. 1494 yılında Dünyanın doğu ve batı olarak Portekiz ve İspanya Krallıkları arasında yapılan Tordesillas Antlaşması ile ikiye bölündüğünü ayrıca belirtmek gerekir.

[351] Jacobs, a.g.e., ss. 119-121. Ersoy ve Gümrükçü, Vasco da Gama'nın bu bu yolculuğunu aynı zamanda ekonomik küreselleşme sürecinin bir başlangıcı olarak değerlendirmektedir. Bkz. Ersoy ve Gümrükçü, a.g.m., s. 7.

noktaya varılacağı iddiasından hareketle, Portekizli Fernando Magellan 1519 yılında başladığı dünya turunu 1522 yılında tamamlayabilmiştir. Böylelikle keşif faaliyetlerinde sadece ticari değil bilimsel faaliyetlerde öne çıkmaya başlamıştır. Portekiz ve İspanya Krallıklarının yeni keşifleri, sonraki dönemlerde Hollanda ve İngiliz Krallıklarının bu yeni coğrafyalara ulaşma isteğiyle genişleyerek devam etmiştir[352]. Büyük ölçüde Kutuplara yönelik sistematik bir şekilde yapılan sefer ve keşiflerin bu dönemde başladığı söylenebilir. Özellikle Avrupa'dan Asya'ya dünyanın en tepesinde Arktika'da bir deniz geçiş yolu olabileceği arayışı, kâşifleri ve Avrupalı devletleri kuzeye yönlendirmiş, günümüzde hakkında birçok araştırmalara konu olmaya devam eden; Bering Denizi'nden Kanada kıyıları boyunca uzanan *"Kuzeybatı Geçidi (Northwest Passage-NWP)"* ve Rusya kıyıları boyunca devam eden *"Kuzey Deniz Rotası (Northern Sea Route-NSR)"*nın arayışı başlamıştır.

Kuzey'in Avrupa kolonizasyonunun ilk dalgası Avrupalıların coğrafî keşiflere başladığı 15'inci yüzyıldan itibaren Norveç, Finlandiya, İsveç ve Danimarka'nın kuzeyine doğru yayılmıştır. Ruslar, Rus Arktikası'nın kuzey ve doğu bölgelerinde genişlemeye devam ederken, İzlanda, Danimarka, Kuzey Amerika ve Grönland'a doğruda yönelmişlerdir. Bu süre zarfında Arktika'da yaşayan yerli halkların, Kuzey Amerika'da batıdan doğuya, Avrasya'da ise güneyden kuzeye doğru büyük nehirler ve vadiler boyunca göç ettiği ve gelişimlerini sürdürdüğü söylenebilir. 15'inci yüzyıldan önce kuzeyin yerli halklarının etnik gruplarında bir merkezileşme ya da hiyerarşiden söz etmek güçtür[353]. Bu durum kuvvetle muhtemel sonraki yüzyıllarda ortaya çıkmıştır. 16'ncı yüzyıldan itibaren Avrupalıların Arktika Okyanusu'ndan Çin'e doğru deniz geçişine olanak sağlayabilecek geçiş rotaları (Kuzeybatı Geçidi ile Kuzey Deniz Rotası) arayışı[354], sahanın tanımlanmasına, haritalandırılmasına ve

[352] Kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Ersoy ve Gümrükçü, a.g.m., ss. 9-13.

[353] McCannon, a.g.e., ss. 27-28 ve 77-78.

[354] A.g.e., ss. 89-100. Arktika'da ilk keşifler Arktika Okyanusu'nun geçişe en elverişli olduğu Kuzeybatı Deniz Geçidi ile Kuzey Deniz Rotası boyunca kıyıya yakın alanlarda gerçekleşmiştir. Bu deniz geçiş yollarının kullanılması veya araştırılmasının nedeni, büyük ölçüde o dönem gemi ve mürettebatın sahip olduğu kısıtlı yetenek ve yeterlilikle ilişkilidir. Arktika Okyanusu'nda 2018 yılı şubat ayı ortalama buz genişliğinin 14 milyon kilometrekareye yakın olduğu bugünlerde bile, gemilerin Arktika Okyanusu'nda

Arktika'nın bilinmez coğrafyalarının keşfine doğru yeni gelişmeleri beraberinde getirmiştir. İlk olarak Hollandalı haritacı ve kâşif olan Willem Barents'in 1595-1597 yılları arasında yaptığı seferlerde, Kara Deniz'e kadar; Svalbard (Spitsbergen) Takımadaları'nın[355] bir parçası ve güneyinde bulunan Ayı Adası (Bear Island-Bjornoya), Svalbard Takımadaları ve Novoya Zemlya Adası'nın batı kıyılarına ulaşılmıştır[356]. Svalbard Takımadaları'na *"Spitsbergen-Sivri Dağlar"* ismi Hollandalı

seyrüsefer yapma yeterliliğinin sınırlı olduğu unutulmamalıdır. Bkz. NSIDC, "A Warm Approach to The Equinox", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/Arcticseaicenews/, (Erişim: 28.01.2018), s. 1.

[355] Svalbard veya Spitsbergen adlarının birçok çalışmada ve yayında birbirlerinin yerine veya her ikisinin birlikte kullanıldığı da görülmektedir. Günümüzde Spitsbergen adı, 80 civarında ada, adacık ve kayalıktan oluşan Takımadalar içerisinde en büyük ada için kullanılmaya devam etmektedir. Ancak Spitsbergen isminin yazımında da bir birliktelik olmadığını belirtmek gerekir. Almanca *"Spitzbergen"*, İngilizce ve Flemenkçe ise *"Spitsbergen"* olarak yazılmaktadır. İngilizler bu Takımadaları 17-18'inci yüzyıllarda Grönland'ın bir parçası olarak değerlendirdiğinden, Grönland, olarak adlandırmıştır. Takımadaların Svalbard *("Soğuk Koylar")* olarak adlandırılması ise daha yeni bir durum, Gümrükçü'ye göre Norveç'in Takımadalarını *"Norveçleştirme Projesi'nin"* bir parçasıdır. Svalbard adının **ilk defa 1194'te ortaya çıktığı** ifade edilse de tam olarak neyi ifade ettiği belli değildir. Ancak Svalbard adının tüm adaları kapsayan bir adlandırma olduğu da ifade edilmektedir. Burada gerek bir anlam karmaşasına mahal vermemek, gerekse de 1920 yılında imzalanan antlaşmada Spitsbergen adı kullanılmış olmasına rağmen, Takımadalar üzerinde ilgili Antlaşma'nın birinci maddesinde Norveç'in ***"tam ve mutlak egemenliği"*** tanınmış olduğundan Takımadalarına Norveç'in benimsemiş olduğu Svalbard adının kullanılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir. Adlandırma konusunda tartışma ve değerlendirmeler için bkz. The History of Spitsbergen, https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/history.html, (Erişim: 29.01.2018), s. 1; Michael Byers, *International Law and The Arctic,* Cambrdige University Press, New York, 2013, (Erişim: 12.12.2017), ss. 16-17; Gümrükçü, 2016, s. 15'in dipnotu. Ayrıca Svalbard Takımadaları üzerindeki uyuşmazlıklar ve sorunlar araştırmanın 3'üncü bölümünde Svalbard Takımadaları içerisinde ayrıca incelendiğinden burada bu hususlara yer verilmemiştir.

[356] William Barents 1597 yılında Novaya Zemlya Adası'nda hayatını kaybetmiştir. Bkz. Boyd vd., a.g.e., s. 9. Ayrıca bkz. James B. Scott, "Arctic Exploration and International Law", *The American Journal of International Law,* Cilt: 3, No: 4, Ekim 1909, https://www.jstor.org/stable/2186419?seq=1#page_scan_tab_contents, (Erişim: 27.12.2017), s. 934. Gerçek adı Bjornoya olan Ayı Adası'nın ismi kutup ayıları ile verilen dramatik mücadelelerin bir sonucu olarak değiştirilmiştir. Bkz. Susan Barr, Norway's Polar Territories, Engers Boktrykkeri A/S. Otta, 1987, s. 25.

denizci/kâşif Willem Barents tarafından verilmiştir. Onun günümüze kadar varlığını koruyan kamp alanı (Barents Camp) tarihe tanıklık etmeye devam etmektedir. Nansen, Holland ve Susan Barr; Barents'ten çok daha önce 1194 yılında, İzlandalı el yazmalarında Svalbard Takımadaları'nın, ***"Svalbard fundinn (Svalbard is found-Svalbard bulundu)"***, bulunduğuna ilişkin yazılar olduğunu belirtmektedir[357]. Kışı, Novoya Zemlya Adası'nın batı kıyılarında geçiren Barents ve mürettebatı, 76° Kuzey enlemlerinde kış geçiren ilk Avrupalılar olmuştur. Aşırı iklim koşulları açlık ve hastalıklarla mücadele etmek zorunda kalan Barents ve mürettebatından, Barents 1597 yılında Novoya Zemlya Adası'da hayatını kaybederken, mürettebatı, onun haritaları ve keşifleriyle Hollanda'ya geri dönmüşlerdir[358]. Barents'in ölümünden önce hazırlamış olduğu *"Het Nieuwe land/The New Country (Yeni Ülke)"* başlıklı harita, Svalbard Takımadaları'nı gösteren ilk harita olması bağlamında Arktika haritacılığı açısından önemli bir kilometre taşı oluşturmuştur[359]. Bu haritayı günümüzde Barents'in Longyearbyen'deki kampında görmek mümkündür.

Zamanla kuzeyden Uzak Doğu'ya ulaşma arzusu Büyük Britanya'yı da etkilemiştir. Kraliçenin desteğiyle 1607 yılında *Hopewell"* isimli gemisiyle Svalbard ve Grönland'a ulaşan İngiliz denizci Henry Hudson, Kanada kıyıları boyunca aradığı Kuzeybatı Geçidi üzerinden kendi adıyla anılacak olan Hudson Körfezi'ne[360] ve 82º Kuzey enlemine ulaşarak önemli bir başarı elde etmiştir[361]. Ancak Kuzeybatı Geçidi'nden geçme girişimleri başarısızlıkla sonuçlanmış, sonraki denemelerinde Hollandalı bir şirket olan *"Dutch East India Company"*nin desteği almış olsa da bir sonuç elde edememiştir[362]. Bir başka İngiliz denizci William Baffin ve Robert Bylot,

---

[357] Bkz. Nansen, *Cilt: 2…,* ss. 166-173; Holland, a.g.e., s. 8; Barr, a.g.e., s. 11.

[358] Kışlama zor ve yiyecek sıkıntısı oldukça fazla olmuştur. Hemen hemen tüm ekip üyeleri iskorbüt (C vitamini eksikliği ile ortaya çıkan bir hastalık) hastalığına yakalanmıştır. Ancak hastalık Barents'in Novaya Zemlya haritasını çıkarmasını ve Novaya Zemlya'nın tüm batı kıyılarını çizmesini engellemediği gibi, bir dizi oşinografi ve meteoroloji gözlemleri yapan ilk kişi olmasına mâni olmamıştır. Bkz. Holland, a.g.e., ss. 24-25.

[359] Stoner, a.g.m., s. 1.

[360] Holland, a.g.e., s. 30; McCannon, a.g.e., ss. 83-85.

[361] Holland, a.g.e., s. 30.

[362] Holland, a.g.e., s. 30; Gümrükçü ve Ersoy, a.g.m., s. 26.

1616 yılında Grönland boyunca ilerleyerek kuzeydeki Disko noktasına ulaşmıştır. Baffin Körfezi boyunca Alderman Jones, Sir James Lancester ve Cumberland Boğazları'nın keşfedilmesi[363], Baffin Körfezi ve Davis Boğazı boyunca yapılan keşiflerde ise Kanada'nın kuzey kesimlerinde kalan Ellesmere ve Prudhoe topraklarının önemli bir bölümünün ortaya çıkarılması, Kuzeybatı Geçidi'nin tanımlanması noktasında önemli bir başarı olarak görülebilir[364].

Avrupalıların aksine Ruslar özellikle 1725-1743 yılları arasında kendi kıyıları boyunca Kuzey Deniz Rotası'nı bulmak için hem karada hem de denizde seferler ve keşifler gerçekleştirmiştir. Bu süreçte ilk defa Sibirya'nın binlerce kilometrelik kıyıları haritalandırılmış, çok sayıda ada ve koy keşfedilmiştir. Belki de en büyük keşiflerden biri, **1725-1730 yılları arasında Vitus J. Bering'in Kuzey Deniz Rotası boyunca yaptığı zorlu yolculuklar sonunda Bering Boğazı'nı bularak,** Asya ve Amerika kıtaları arasında herhangi bir bağlantının olmadığını keşfetmesi olmuştur[365]. Ancak 1730 yılında Petersburg'a döndüğünde iki kıta arasındaki bu dar boğazın varlığı en azından James Cook'un 1776-1780 yıllarında Bering Boğazı boyunca yaptığı keşiflere kadar insanlara pek inandırıcı gelmediği söylenebilir[366]. Rus fizikçi ve filozof olan **Mihail Lomonosov'un yaptığı çalışmalarda, Arktika Okyanus akıntılarını şemalandırması, deniz buzullarını sınıflandırması ve bir Arktika haritası hazırlaması** en dikkat çeken gelişmeler olmuştur[367].

Arktika'da gerçekleştirilen bu keşifler, aynı zamanda Avrupa'nın kuzeyindeki insanların, yerli halklar ve diğer yerleşim birimleri arasında bölgesel, sosyal, kültürel ve ticari ilişkileri bakımından zengin bir geleneğin ortaya çıkarılmasını ve

---

[363] Holland, a.g.e., s. 41.

[364] Scott, a.g.m., ss. 930-931.

[365] Bering Boğazı'nın Vitus J. Bering'ten çok daha önce 1648 yılında bir Rus, Semyon Dezhnyov tarafından bulunduğu bilinmektedir. Ancak Dezhnev (Deşnev) ve mürettebatı kürk tüccarları ve kâşifler olarak, hiçbir resmi keşif iddiasında bulunmadıkları gibi muhtemelen başarılarından da haberdar olmamıştır. Bkz. McGee, a.g.e., ss 146-147; McCannon, a.g.e., ss. 114-119.

[366] Vitus J. Bering'in Bering Boğazı'ndan geçip geçmediğine dair tartışmaların olduğunu da belirtmek gerekir. Bkz. Holland, a.g.e., ss. 93-94.

[367] McCannon, a.g.e., s. 121.

keşfedilmesini sağlamıştır. Bölgesel etkileşim, çoğunlukla güneydeki ekonomik ve politik merkezlerden bağımsız olarak, ulusal sınırların kurulmasından sonra da devam etmiştir. 17-18'inci yüzyıllarda Kainuular-İsveçliler ve Vienas Karelyalılar-Ruslar arasında yapılan yerel sınır ve barış antlaşmaları bu duruma örnek olarak verilebilir[368].

Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası'nı bulmak ve aşmak 1800'lü yıllar boyunca devam etmiştir. Bunların arasından; İngiliz denizci David Buchan, 1808-1817 yılları arasında, Grönland ve çevresinde araştırmalar yapmış, 1818 yılında John Ross, Baffin Adası'ndan Lancester Boğazı'na ulaşarak Kuzeybatı Geçidi boyunca başarısız bir doğu kapısı arayışına girişmiştir[369]. Ross'un 1830-132 yılları arasında Kuzeybatı Geçidi'ni geçmek için yaptığı girişimlerde ise Lancester Koyu Kuzeybatı Geçidi'nin girişi olarak tanımlanmıştır. Ross'un yeğeni James Clark Ross'un Boothia Yarımadası ve Kral William Adası çevresinde yaptığı araştırmalarda Adelaide noktasında kuzey manyetik kutup yerini bulmasının dışında, Inuitlerle iletişim kuran ilk kâşiflerden biri olduğu anlaşılmaktadır[370]. Büyük Britanya'nın Napolyon Savaşları sonrasında Kanada'nın Arktika Takımadaları'ndan geçen geçerli bir ticari yol keşfedebileceğine dair bir inançtan daha çok ulusal prestij arzusuyla hareket ettiği söylenebilir. Bu bağlamda, Amiral William Edward Parry'nin Kuzeybatı Geçidi'ni bulmak için görevlendirilmesi, o zamana kadarki muhtemel en verimli keşiflerin yapılmasına da olanak sağlamıştır[371]. Kuzeybatı Geçidi üzerinde beş ayrı sefer (1818, 1819-1820, 1821-1823, 1824-1825 ve 1827) düzenleyen Parry, 1818 yılındaki ilk seferinde John Ross'un emrinde Grönland'a ulaşmış ve burada Inuitlerle (Ross onları *"Arctic Highlanders"* olarak tanımlamaktadır) karşılaşmış ve Baffin Körfezi'ne ulaşmıştır[372]. John Ross'un Parry ile birlikte çıktığı 1818 yılındaki seferinden sonra, 1829-1833

---

[368] Lassi Heininen, *Circumpolar International…,* s. 207.

[369] Holland, a.g.e., ss. 182-183.

[370] A.g.e., ss. 2020-203.

[371] Klaus Dodds ve Mark Nuttall, *The Scramble for The Poles,* Polity Press, Birleşik Krallık, 2016, ss. viii-ix; Edward Parry'in Arktika Okyanusu seferleri için bkz. A.H. Markham, "The North Polar Problem", *The North American Review,* Cilt: 162, No. 473, Nisan 1896, https://www.jstor.org/stable/25103698?seq=1#page_scan_tab_contents, (Erişim: 10.11.2017), ss. 486-496.

[372] Holland, a.g.e., ss. 182-183; Markham, a.g.m., ss. 486-487.

yılları arasında Baffin Körfezi, Smith, Jones ve Lancester Boğazı boyunca Kuzeybatı Geçidi'ni geçme girişimleri de sonuçsuz kalmıştır. Parry İngiltere'ye geri döndükten bir yıl sonra kendisinin komuta ettiği yeni seferinde; Lancaster, Barrow ve Melville Boğazı'nı geçerek kendi adıyla anılan Parry kanalını keşfetmiş ve Melville Adası'na ulaşmıştır[373]. Üçüncü seferinde (1821-1823); *"Fury"* ve *"Hecla"* adlı gemileriyle Hudson Körfezi'nin kuzeyinde Fox Havzası'na ulaşmış, Repusle Körfezi'nden geçerek Melville Köfezi'nin kuzey kesimlerini keşfetmiştir[374]. Dördüncü seferinde (1924-1925); Baffin Adaları'nın kıyısı boyunca ilerleyerek Prens Regent Koyu'nu keşfetmiş ve oradan kışı geçirmek üzere Port Bowen'e ulaşmıştır. Prens Regent Koyu'nun coğrafî bir keşfin ötesinde Parry'nin meteoroloji, astronomi, jeoloji, zooloji vb. bilimsel gözlemler yapmasına olanak sağladığı da söylenebilir[375]. 1827 yılında gerçekleştirdiği beşinci ve son seferinde; **kuzeye doğru Svalbard Takımadaları'na yönelerek 82°45' Kuzey enlemine, yani o zamana kadar Arktika'da bilinen en kuzey uca ulaşmıştır[376].**

Arktika'ya yapılan keşiflerden en trajik ve kendinden sonraki keşiflere referans olması bağlamında en başarılı olanlarından birisi, şüphesiz, John Franklin'in 1845-1848 yılları arasında "*Erebus"* ve "*Terror"* isimli gemileriyle Grönland, Lancester ve Barrow Boğazlarını geçerek Bering Boğazı'na ulaşma girişimleri sırasında kendisinden bir daha haber alınamayarak hayatını kaybetmesi olmuştur. Onun, yaptığı keşifler hakkındaki bilgileri, balina avcılığı yapan gemiler vasıtasıyla İngiltere'ye ulaştırdığı bilinmektedir. **Kuzeybatı Geçidi her ne kadar 1906 yılları arasında Roald Amundsen tarafından geçilmiş olsa da Franklin'in Kuzeybatı Geçidi'nin**

---

[373] Parry 06 Eylül'de Melville Adası'ndan 110° Batı boylamına ulaşan ilk İngiliz olmuştur. Onun bu başarısı 5.000 sterlinle ödüllendirilmiştir. Bkz. Holland, a.g.e., s. 185; Markham, a.g.m., ss. 487-488. Parry'nin seferleri için ayrıca bkz. A Fram Museum, Roald Amundsen and The Exploration of The Northwest Passage, Alkopi, Oslo, 2008, s. 78.

[374] Repulse Koyu'nda gemileri bir süre çıkmaza uğradığında, Inuitler ile karşılaşmış ve onlardan avlanma ve daha sonra nereye gidebilecekleri konusunda faydalı bilgiler öğrenmişlerdir. Holland, a.g.e., ss. 191-192.

[375] Bu seferinde gemilerinden Fury buzda sıkışmış, mürettebatıyla birlikte Hecla ile geri dönmüşlerdir. Bkz. Holland, a.g.e., s. 196; A Fram Museum, a.g.e., s. 79.

[376] Holland, a.g.e., s. 200.

geçilebilir olduğunu keşfettiği şüphe götürmez[377]. Franklin ve mürettebatını aramak için Kuzeybatı Geçidi'ne düzenlenen seferlere ABD'nin de katılması, ABD'nin 1867 yılında Alaska'yı Çarlık Rusyası'ndan yaklaşık 7.2 milyon dolar karşılığında satın aldığı hatırlanacak olursa[378], Arktika'daki varlığı açısından oldukça dikkat çekici bir gelişme olmuştur.

1850'li yıllarda Alman coğrafyacı August Petermann tarafından yeniden hayata geçirilen *"Açık Kutup Denizi (Open Polar Sea)"* teorisiyle[379], 1868-1869 yıllarında Grönland'ın kuzeydoğusu boyunca, Karl Koldewey tarafından yönetilen Alman Kuzey Kutup Seferleri gerçekleştirilmiştir. Sonrasında Petersen, Kuzey Barents Denizi'nde Karl Weyprecht ve Julius von Payer liderliğinde Avusturya-Macaristan İmparatorluğu (Almanya Fransa ile savaştığı için) için düzenlenen seferlerde, 1873 yılında Franz Josef Toprakları'nı keşfetmesi önemli bir başarı olarak görülebilir. Kuzey Deniz Rotası üzerinden ilk defa Portekizli denizci David Melgueiro'nun 1660 yılında ilk geçiş yapan kişi olduğuna ilişkin bazı iddialar bulunsa da ilk başarılı geçişin 1878 yılında İsveçli kâşif Adolf Erik Nordenskiold tarafından gerçekleştirildiği kabul edilmektedir. Nordenskiold, *"Vega"* isimli gemisiyle günümüzde İsveç'in güneyinde Baltık Denizi kıyısındaki Karlskrona'dan yola çıkarak Barents Denizi, Kara Deniz, Laptev Denizi, Doğu Sibirya Denizi ve Çukçi Denizi'nden Bering Boğazı'nı geçerek Yokohama'ya (Japonya) oradan da Hong Kong, Singapur, Ceylon (Sri Lanka) ve 1869 yılında açılan Süveyş Kanalı üzerinden

---

[377] Holland, a.g.e., ss. 222-223; Dodds ve Nuttall, a.g.e., ss. viii-ix.

[378] Roger Howard, *The Arctic Gold Rush The New Race for Tomorrow's Natural Resources,* Continuumbooks, ABD, 2009, s. 49. Ayrıca bugün petrol ve doğalgaz rezervlerinin dışında muhteşem bir ekosisteme sahip olan Alaska'nın neden Rusya tarafından ABD'ye satıldığı ile ilgili farklı görüşler olsa da, Rusya'nın Kırım Savaşı (1853-1856) sonrasında içine düştüğü ekonomik sorunlar başlıca etkenlerden biri olarak görülebilir. Bkz. Haberrus, "*Rusya, Alaska'yı Kırım Savaşı Yüzünden Satmış",* 05 Nisan 2012, http://haberrus.com/politics/2012/04/05/rusya-alaskayi-kirim-savasi-yuzunden-satmis.html, (Erişim: 12.01.2018).

[379] Açık Kutup Denizi teorisi; 16-19yüzyılda teorisyenler ve kaşifler tarafından Arktika'nın kalın buz yerine bir denizle çevrili olabileceği ve bu nedenle Avrupa ile Pasifik arasında serbest deniz ulaşımının mümkün olduğu düşüncesinden ortaya çıkmıştır.

Avrupa ulaşmış, 1880 yılında Stockholm'de yolculuğunu tamamlamıştır[380]. Sonrasında Kuzey Deniz Rotası üzerinden yapılan birçok geçiş denemesi başarısızlığa uğramıştır. 1912 yılında yapılan iki Rus seferi bunlardan sadece biridir. Bu gelişmelerin paralelinde 1869 yılında Akdeniz ve Kızıldenizi birleştiren Süveyş Kanalı'nın açılması, Avrupa ve Asya arasındaki deniz yolunu kısaltmıştır. Bu durumla ne kadar bağlantılı olduğu tartışmalı olsa da en nihayetinde dünyanın tepesi Arktika'da deniz geçiş yolları üzerindeki sistematik keşif ve arayışların (özellikle Amerikalılar ve Norveçliler arasında) hiç olmadığı kadar arttığı ve bilimsel araştırmaların bu dönemde hız kazandığı söylenebilir.

Fotoğraf 1: Fram Gemisi



Kaynak: Fotoğraflar Onur Limon tarafından 27 Şubat 2020 tarihinde Fram Müzesi'nde (Oslo) çekilmiştir.

Amerikalı denizciler John O. Spicer'ın 1879 yılında, George Washington DeLong'un 1879-1881 yılları arasında Kuzeybatı Geçidi boyunca yaptıkları seferler başarısızlıkla sonuçlanmıştır[381]. **Norveçli kâşif Fridtjof Nansen**, dönemin ünlü

[380] Holland, a.g.e., ss. 311-312.

[381] Holland, a.g.e., ss. 315-317.

gemicilerinden Otto Sverdrup ile birlikte Arktika Okyanusu buzuna dayanaklı 400 tonluk ***"Fram"*** adlı gemiyle (Bkz. Fotoğraf 1)[382] 1893 yılında çıktıkları seferde; Novaya Zemlya Takımadaları'nın güneyi boyunca hareket ederek Yeni Sibirya Adaları'na ulaşmış, ancak Arktika'dan Sibirya'ya doğru buzları götüren daha sonra geminin ismiyle anılacak olan ***"Fram Akıntısı"*** nedeniyle gemisi, sıkışan buzlarla birlikte yaklaşık üç yıl boyunca kuzeye doğru hareket etmiştir. 1896 yılında döndüğü bu seferinden yaklaşık iki yıl sonra 1898 yılında Sverdrup ile birlikte aynı gemiyle Arktika'nın kuzey kesimlerine doğru açılarak ileride Kuzey Kutbu'na ulaşılmasında yol gösterici olan haritalandırma çalışmalarında bulunmuş ve modern oşinografi ekipmanlarının gelişimine önemli katkılar sağlamıştır[383]. Nansen ile aynı dönemlerde **Amerikalı Robert Peary,** 1886-1909 yılları arasında ABD Başkanı Roosevelt'inde desteğiyle, Grönland ve Kanada Arktikası sahillerine birçok sefer düzenlemiştir. Onun yaptığı seferlerle birlikte, **Grönland'ın bir ada olduğu kanıtlanmış, tartışmalı olmakla birlikte 1909 yılında ilk defa Kuzey Kutbu'na ulaşılmıştır.** Peary ile aynı dönemlerde kutup seferleri düzenleyen Frederick Cook'unda 1909 yılında Kuzey Kutbu'na ulaştığına ilişkin pek çok iddia bulunsa da **çoğu kutup tarihçisi Kuzey Kutbu'na ilk ayak basanın Peary olduğunu kabul etmektedir[384]**. Hepsi bir tarafa Nansen ile birlikte Norveç kutup araştırmalarında önemli bir kimliğe sahip olan **Roald Amundsen'in 1903-1906 yılları arasında düzenlediği seferlerde kendinden önceki birçok kâşif ve araştırmacının hayatını kaybetmesine neden olan Kuzeybatı Geçidi'ni geçmesi Arktika'nın keşfinde önemli bir dönüm noktası olmuştur.** 45 tonluk *"Gjoa"* isimli gemisiyle Kuzeybatı Geçidi üzerinde; Davis Körfezi, Baffin

---

[382] Norveç'te kutup araştırması için özel olarak inşa edilen ilk gemi olan Fram, üç önemli seferde kullanılmıştır: 1) Fridtjof Nansen ile 1893-1896 yılları arasında Arktika Okyanusu; 2) Fridtjof Nansen ile 1898-1902 yılları arasında Arktika Okyanusu; ve 3) Roald Amundsen 1910-1912 yılları arasında Antarktika. Bugün Fram, Oslo'daki Fram Müzesi'nde sergilenmektedir. Bir kutup gemisini görmek ve tecrübe etmek isteyenler için mutlaka görülmesi gereken bir yerdir. Bkz. Fotoğraf 1.

[383] Holland, a.g.e., ss. 382-383; Gümrükçü ve Ersoy, a.g.e., ss. 35-36; A Fram Museum, *Expolore The Arctic-Past, Present, and Future,* A Fram Museum, Oslo, 2015, ss. 67.

[384] Peary yapmış olduğu seyahatlerde; haritalandırma, gel-git olayları, rüzâr vb. konularda birçok bilimsel veri toplanmıştır. Bkz. Howard, a.g.e., s. 39; Holland, a.g.e., ss. 474-475; Gümrükçü ve Ersoy, a.g.e., ss 36-37.

Koyu ve Lancester Boğazı üzerinden Franklin ve James Ross Boğazları'nı geçerek önce Matty, daha sonra Kral William Adası'na ulaşmıştır. Köpek kızakları ile yaptıkları yolculuklarda ilk defa Hovgaard Adası keşfedilmiştir. Viktoria Boğazı'ndan kuzeye doğru Edward Albert ve Collinson Körfezi ve güney kıyıları boyunca devam ederek Victoria Adası'na ve Mackendize Nehri Havzası'na, Yukon Nehri üzerinde iki Inuit yerleşim yeri olan Eagle'a ulaşarak, Kuzeybatı Geçidi'ni geçmeyi başardığına ilişkin telgraf göndermiştir. **En nihayetinde 1906 yılında Bering Boğazı'nı geçerek San Francisco'ya ulaşmıştır.** Bu seferleri sırasında Arktika'daki manyetik alanlar ve diğer bilimsel alanlar hakkında çeşitli bilgiler toplamış ve ölçümler gerçekleştirmiştir[385]. Onun bu keşif ve yolculukta özellikle yerli halklardan öğrendiği avlanma, barınma ve giyinme konularındaki bilgiler onun daha sonra gerçekleştirdiği Antarktika seferine ve kendinden sonraki kutup araştırmacılarına önemli katkılar sağladığı şüphe götürmez. 1911 yılında gerçekleştirdiği Antarktika seferiyle, kıtaya ayak basan ilk insan olma başarısı bunun en açık örneğidir.

Bu çalışmada isimleri belirtilsin veya belirtilmesin Amerikalı, Hollandalı, İngiliz, İskandinav, Rus vb. denizciler ve kâşifler 16'ıncı yüzyıldan itibaren yaklaşık dört asır boyunca görünüşte aşılmaz olan buz vasıtasıyla batı ve doğu deniz geçiş yollarını bulmaya çalışmışlardır[386]. Görünüşte birçoğu başarısız olmuş, hayatlarını ve gemilerini Arktika'nın zorlu koşullarında kaybetmiş görülebilir. Ancak geçmişin sırlarını geleceğin ümitleriyle, şüphesiz bilimle harmanlamış olmalılar ki, bu keşiflere öncülük etmeleri için nedenleri olmuş olsun. Arktika'nın keşfi bu noktada bitmiş değildir. Rus bilim adamı Yan Iosifovich Nagurskiy, 1914 yılında ilk kutup uçuşunu[387] gerçekleştirdikten yaklaşık 12 yıl sonra 1926 yılında Amerikalı Richard Byrd ve Floyd Bennett hava yoluyla Kuzey Kutbu'na ulaştıklarını iddia etmişlerdir[388]. Denilebilir ki, Arktika'daki her keşif ve sefer bir sonraki girişimin daha fazla ilerlemesine neden olan gelişmeleri beraberinde getirmiştir.

---

[385] Holland, a.g.e., ss. 449-450, Ayrıca bkz. Howard, a.g.e., s. 39; MacCannon, a.g.e., s. 184.

[386] MacCannon, a.g.e., ss. 27-77.

[387] Holland, a.g.e., s. 521; MacCannon, a.g.e., s. 191.

[388] MacCannon, a.g.e., ss. 2014-2015.

Arktika keşfedilip daha ulaşılabilir hale geldikçe, **madencilik, ticaret ve keşif faaliyetleri** de gelişmiştir. Örneğin; 16'ncı yüzyılın sonlarından itibaren Svalbard Takımadaları, Hollandalılar ve İngilizler tarafından yüksek-Arktika'da kurulan ve ilk ticari işletme olan balina avcılığına ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Burada gelişen balina avcılığı seferleri, zamanla Svalbard Takımadaları'nın ana adası olan Spitsbergen'de kömürün keşfedilmesine olanak sağlamıştır. Her ne kadar kömür rezervlerinin araştırılması ve uzun vadede işletilmesi, keşfedilmesinden yaklaşık 300 yıl sonra gerçekleşmiş olsa da kömürün gemilerde çok daha erken bir dönemde, 1610 yılından itibaren kullanılmaya başlandığı söylenebilir[389]. Hudson Körfezi, 17'nci yüzyıldan itibaren İngiltere'ye zengin kürk ve ticaret imkânı sağlamıştır[390]. Barents ve Kara Deniz'in keşfedilmesi, Kola Yarımadası ve Beyaz Deniz kıyılarındaki ticareti canlandırmıştır[391]. Alaska ve Kanada Arktikası'nda madencilik endüstrisi özellikle Yukon ve Alaska'da altın madenlerinin keşfedilmesiyle önem kazanmıştır. Örneğin; sadece Yukon'a 1896-1899 yılları arasında 100.000'den fazla insanın zorlu arazi ve iklim koşullarına rağmen altın arayışı için geldiği tahmin edilmektedir. Alaska'nın Nome bölgesinde nehir yataklarından daha kolay erişilebilen altın keşfi, bu rezervlerin hızlı bir şekilde sömürülmesine yol açmıştır[392]. Rusların 18'inci yüzyıldan başlayarak Rus Arktikası'nda altın ve gümüş madenleri üzerine odaklandığı, 19'uncu yüzyılın sonlarında da endüstriyel ölçekte önemli bir büyüme kat ettiği, 20'nci yüzyılda ise Rus Arktikası'nın bir dizi metal ve elmasın dünyadaki en önemli kaynaklarından biri haline geldiği anlaşılmaktadır[393]. Nispeten daha uzun bir madencilik geçmişi olan Grönland'ın Disko Adası'ndaki kömür, 18'inci yüzyıldan itibaren işletilmeye

[389] Boyd vd., a.g.e., s. 9; McGhee, a.g.e., ss 180-183.

[390] McGhee, a.g.e., ss 171-172. Bu durumun en azından Kanada'nın İngilizlerle ihtilafa düştüğü ve İngilizlerden topraklarının kuzey kesimlerinde bulunan takımadaları üzerindeki 36.000 ada üzerinde hak talep ettiği 1880 yılına kadar kesintisiz devam ettiği söylenebilir.

[391] Heininen, *Küreselleşmenin Etkileri…,* s. 36.

[392] Boyd vd., a.g.e., s. 9.

[393] A.g.e., s. 9.

başlanmış, Ivittuut'taki kriyolit[394] madenciliği 1854 yılından 1987 yılına kadar yaklaşık 133 yıl faaliyet göstermiştir[395].

Arktika'daki keşiflerin bilimsel araştırmaların gelişimine veya tam tersi bilimsel gelişmelerin keşifleri etkilemesi de kaçınılmaz olmuştur[396]. Uygulamada kâşifler yerine bilim insanlarının ve bilimsel araştırmaların keşifleri yönlendirmesinde etkili olduğu da söylenebilir. En azından Nansen'in kendi ifadesiyle, *"hayatının en büyük başarısını"* Kuzey Kutup çevresini haritalandıran Sverdrup'a borçlu olduğu ve Amudsen'in seferlerine dünyanın önde gelen manyetizma uzmanlarından Alman Dr. G. von Neumayer'in tavsiyelerinden yaralandığı hatırlanmalıdır[397]. Kutup araştırmalarında ortaya çıkan gelişmelere paralel olarak ilk defa 1882 yılında, 1882-1883 yılları ***"Birinci Uluslararası Kutup Yılı (International Polar Year-IPY)"*** olarak kabul edilmiştir[398]. Toplamda 12 ülke, Arktika ve Antarktika Uluslararası Kutup Yılı seferlerine katılmış, yeni araştırma istasyonları kurulmuş ve oşinografi, deniz buzu ve kutup bölgelerinin biyolojisi hakkında kapsamlı çalışmalar yürütülmüştür. Kurulan bilimsel araştırma istasyonlarıyla dünyanın manyetik alanı ve iklimi hakkındaki bilgilerin temelini oluşturacak birçok bilgi elde edilmiştir[399]. 1932-1933 yılları arasında birincisinin 50'inci yıl dönümünde, ***"İkinci Uluslararası Kutup Yılı***

---

[394] Kriyolit madeni flüor sodyum ve alüminyumdan oluşan bir madendir. Alüminyum sanayinde alüminadan metal alüminyum elde edilmesinde elektrolit olarak kullanılır.

[395] Boyd vd., a.g.e., ss. 9-10.

[396] McCannon, a.g.e., ss. 111-124.

[397] Amudsen yolculuğuna çıkmadan önce birkaç boyunca Alman Dr. G. von Neumayer'den manyetizma ile ilgili olarak gözlemler, araç ve yöntemler hakkında Gümrükçü ve Ersoy, a.g.m., s. 37.

[398] *"International Polar Year",* http://nas-sites.org/us-ipy/the-history-of-ipy/, (Erişim: 12.01.2018).

[399] Uluslararası Kutup Yılı seferine katılan 12 ülke: ABD, Danimarka, Norveç, Rusya (Çarlık Rusya), İsveç, Finlandiya, Almanya, Avusturya-Macaristan, Hollanda, Fransa, Büyük Britanya ve onun hâkimiyetindeki Kanada'dır. Kutuplara toplam 15 sefer düzenlenmiş, bunlardan 13'ü Arktika'ya ikisi ise Antarktika'ya yapılmıştır. Arktika ve Antarktika'da yıl boyunca bilimsel veri toplayan 14 araştırma istasyonu kurulmuştur. Her şeyden önce, ilk IPY, uluslararası bilim iş birliği için önemli bir emsal oluşturdu. Rekabet etmek yerine diğer uluslarla koordinasyon kararı ve bölgenin kazanılması yerine bilimsel çabalara odaklanma kararı, gelecek nesiller için kalıcı bir örnek olan kalıcı bir yaklaşım gerçekleştirmiştir. Bkz. Government of Canada, *"International Polar Year: A Brief History",* http://www.api-ipy.gc.ca/pg_IPYAPI_018-eng.html, (Erişim: 12.01.2018).

(International Polar Year-IPY)" başlatılmış[400], motorlu deniz taşıtları, karayolu taşımacılığı, uçak ve yeni araçların ortaya çıkışı kutuplarda daha iddialı araştırma çabalarına olanak sağlamıştır. Ekonomik zorluluklara rağmen 40 ülkenin katılımıyla meteoroloji, manyetizma ve atmosfer üzerine çeşitli deneyler yapılabilmiştir. Arktika'da çoğu günümüzde faal olarak kullanılan 40 kalıcı gözlem istasyonu, Antarktika'da ise ilk defa iç kesimlerde kış mevsimi süresince faaliyet gösteren bir meteoroloji istasyonu kurulmuştur[401]. Teknolojik gelişmeler ilk defa 1937 yılında Sovyetler Birliği tarafından Arktika Okyanusu'nda deniz buzuyla ilgili çalışmaların temelini oluşturan ve deniz buzu üzerinde yüzebilen istasyonlar kurulabilmesine olanak sağlamıştır[402]. Arktika'daki coğrafî ve bilimsel keşifler genişleyip geliştikçe, ulusal sınırlar, yerli halkların hakları, deniz yetki alanları vb. konular da tartışmalar belirginleşmeye başlamıştır. Keşif ve bilimsel araştırmaların jeopolitik önceliklerin içerisinde İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş yıllarında Arktika, dünya siyasetinde kendine hiç olmadığı kadar yer bulmaya başlamıştır[403].

İkinci Dünya Savaşı'na kadar **Kalpgâh'ın güvenli sınırlarını oluşturan Arktika,** aynı zamanda burada bulunan devletler açısından, Mackinder'i haklı çıkarırcasına **doğal bir bariyer** olma özelliğini korumuştur. Bu durum, İkinci Dünya

---

[400] İkinci Uluslararası Kutup Yılı, Uluslararası Meteoroloji Örgütü tarafından, yeni keşfedilen *"Jet Akıntıları (Jet Stream)"*nın küresel etkilerini araştırmak için önerilmiş ve desteklenmiştir. **Jet Akıntıları** sıcak ve soğuk hava arasındaki sınırları takip eder. Orta enlemlerde, yüksek seviyede esen batı rüzgârları batıdan doğuya doğru paralellere uygun uzanışı belirgin ve güçlü bir hava akımı oluşturmaktadır. Yeryüzüne yakın yerlerde rüzgârlar Ekvator'a, yükseklerde ise kutuplara doğru hafif bir eğim gösterseler de asıl egemen hareket, batıdan doğuya doğrudur. Batı rüzgârlarının estiği kuşak kışın Ekvator'a doğru genişler, yazın ise daralır. Bu kuşak içindeki batı rüzgârları 25 ve 40'ıncı enlemler arasında güçlüdür ve troposferin üst sınırında, yani 10-12 kilometre yükseklerde yer yer çok hızlı akımlar halini alırlar. Belirli oluklar halinde esen bu çok hızlı batı rüzgârlarına **Jet Akıntıları** denir. Bkz. *"Jet Rüzârları (Jet Stream) Nedir?",* http://www.havaforum.com/jet-ruzgarlari-jet-stream-nedir/, (Erişim: 18.01.2018).

[401] J. A. Fleming, "The Proposed Second International Polar Year, 1932-1933", *Geographical Review,* Cilt: 22, No: 1, Ocak 1932, http://www.jstor.org/stable/209531, (Erişim: 16.01.2018), ss. 131-134.

[402] NSIDC, "Studying Arctic Climate", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/studying.html#highlights, (Erişim: 01.02.2018), s. 1.

[403] Heininen, *Küreselleşmenin Etkileri…,* s. 41.

Savaşı'nın devam ettiği **1940 yılında bir Alman kruvazörünün Kuzey Deniz Rotası'nı kullanarak Bering Boğazı'ndan Pasifik Okyanusu'na geçmesiyle gerçek manada sadece değişmemiş, aynı zamanda bölge devletlerinin güvenlik paradigmaları da etkilenmiştir[404].** Arktika'nın askerîleşmeye ve stratejik açıdan daha dinamik bir hale gelmeye başladığı söylenebilir. Örneğin; Arktika Okyanusu'nun İkinci Dünya Savaşı sırasında Nazi Almanyası'na karşı müttefik kuvvetlerin Sovyetler Birliği'ne yaptığı yardımlarda önemli bir bağlantı yolu olduğu görülmektedir. Savaş sonrası dönemde iki büyük güç ABD ve Sovyetler Birliği arasında askerî ve stratejik açıdan bölünen Arktika'da, yüzyıllar boyu iki kıta arasında zaman zaman meydana gelen savaşlara, karşılıklı seyahatlere, ticarete, evliliklere, kültürlerin ve halkların kavşağı olarak hizmet etmesine rağmen, Bering Boğazı sadece Soğuk Savaş döneminde (1948-1988) kesintiye uğramıştır[405]. ABD ve Sovyetler Birliği'nin birbirine en yakın saldırı mesafesinde bulunduğu ve Seversky'nin ifadesiyle ***"Karar Alanı"*** olan Arktika, dünyanın en fazla askerîleştirilmiş okyanusu haline gelmiştir[406]. ABD, Kanada, Danimarka, İzlanda ve Norveç NATO'ya dâhil olurken, Sovyetler Birliği Varşova Paktı'nı kurmuş, Finlandiya ve İsveç ise her iki ittifakında dışında kalabilmiştir[407]. Arktika Okyanusu'nun her iki tarafında da ABD ve Sovyetler Birliği'nin erken uyarı radarları ve istihbarat istasyonları konuşlandırılmıştır[408]. Bu dönemde ABD ve müttefikleri için Arktika'daki jeostratejik hedeflerden belki de en önemlisi Avrupa ve Amerika arasındaki deniz yollarını korumak olmuştur. Gerek İkinci Dünya Savaşı'nda gerekse de Soğuk Savaş sırasında **Grönland, İzlanda, Birleşik Krallık-Norveç (GIUK-N) açığından[409] Azor Adaları'na (Portekiz) uzanan hat,** ABD'nin Atlantik savunmasının basamak taşlarını oluştururken, Grönland'daki Thule ve İzlanda'daki Keflavik hava ve deniz üsleri, Sovyetler

---

[404] Nazi Almanyası'nın Kuzey Deniz Rotası'ndan geçişi Sovyetler Birliği ile müttefik olduğu dönemde gerçekleşmiştir. Bkz. Hasanoğlu ve Demirkılınç, a.g.m., s. 44.

[405] Heininen, *Circumpolar International…,* s. 207.

[406] Hilde, a.g.m., s. 132.

[407] Heininen, *Circumpolar International…,* s. 209.

[408] Hilde, a.g.m., s. 131.

[409] GIUK kısaltması; İngilizce Greenland (Grönland)-Iceland (İzlanda)-United Kingdom (Birleşik Krallık) ülkelerinin baş harflerini göstermektedir.

Birliği'ne karşı jeostratejik alanlar olarak tutulmuştur[410]. Faroe Adaları'ndaki NATO üssü navigasyon (Loran-C) ve hava radar (AWACS) sistemlerine hizmet ederken, süpersonik uçaklar, uydular, gemiler ve denizaltılar bölgede devriye görevi ifa etmişlerdir. Danimarka ve Norveç'in kuzeye doğru önemli jeostratejik rolleri ortaya çıkarken, İskandinavya Yarımadası'nın en kuzey kesimlerinin Svalbard Takımadaları dışında tamamen askerîleştirildiği söylenebilir[411]. Bu gelişmelere mukabil olarak Sovyetler Birliği'nin yıl boyunca tek buzsuz limanı ve Atlantik Okyanusu'na erişimi olan Severomorks'ta (Kola Yarımadası) Kuzey Deniz Filosu'nu oluşturmuştur. Sovyet denizaltılarının sıklıkla bölgede devriye görevi ifa ettiği bilinmektedir. Bu dönemde özellikle deniz tabanına nükleer balistik füzeler yerleştirilmesi ve denizaltılarda balistik füzeler kullanılmaya başlanması önemlidir. Böylelikle Arktika buz yatağının altında gizlenmiş olan denizaltılar, Sovyetler Birliği'nin ikinci saldırı kapasitesinin bel kemiğini oluşturmuştur. NATO'nun savunma çizgisini Grönland ve İzlanda arasında Danimarka Boğazı'ndan, Birleşik Krallık'ın kuzeyinde ise Norveç Denizi'nden yani GIUK boşluğundan aşmaya çalışmıştır[412].

Bu jeostratejik ve jeopolitik rekabet ortamı, Arktika'nın uluslararası iş birliği çabalarının dışında kaldığını göstermez. Ancak bunun oldukça sınırlı olduğunu kabul etmek gerekir. Örneğin; Nordik iş birliği içindeki ***"Kuzey Calotte Komitesi",*** ticaret, turizm ve iş birliği için Norveç, İsveç ve Finlandiya'nın en kuzeydeki illerini bir araya getirirken, 1970'li yıllarda Kuzey Pasifik'te Hokkaido (Japonya), Alberta (Kanada) ve Alaska arasındaki uluslararası konferanslar kapsamında sınır ötesi iş birliği gelişmeye başlamıştır. 1973 yılında kabul edilen *"Kutup Ayılarının Korunması Anlaşması (Agreement on the Conservation of Polar Bears)"* ve 1957-1958 yıllarının

---

[410] Oyvind Osterud ve Geir Honneland, "Geopolitics and International Governance in the Arctic", *Arctic Review on Law and Politics,* Cilt: 5, 2014, http://site.uit.no/Arcticreview/files/2015/01/Geopolitics-International-Governance.pdf, (Erişim: 18.12.2017), s. 158.

[411] A.g.m., ss. 158-159. Ayrıca 1920 yılında imzalanan Svalbard Antlaşması'nda göre Takımadaları'nın askerî amaçlarla kullanılamayacağı belirtilmiştir. Daha fazla bilgi için bu çalışmanın Svalbard Antlaşması kısmına bakınız.

[412] Oran R. Young, "The Age of The Arctic", *Foreign Policy, No: 61, 1985,* https://www.jstor.org/stable/1148707?seq=1#page_scan_tab_contents, (Erişim: 12.01.2018), s. 161.

"Uluslararası Jeofizik Yılı (International Geophysical Year-IGY)" ilan edilmesi, 1980'li yılların başında başlayan UNESCO'nun Biyosfer Programı'ndaki Uluslararası Bilim Kongresi ve Kuzey Bilim Ağı da bazı uluslararası bilimsel iş birliklerine örnek teşkil edebilir[413]. En dikkat çekici gelişme, Sovyetler Birliği'ni kaçınılmaz olan dağılmaya götüren gelişmelerin (askerî, siyasî, ekonomik, toplumsal vb.) arasında, 1987 yılında **Devlet Başkanı Mihail Gorbaçov'un yaptığı *"Murmansk Konuşması"*dır.** Gorbaçov konuşmasında; Arktika'nın sadece buzlarla kaplı bir deniz olmadığını, aynı zamanda Avrupa, Asya ve Amerika'nın kuzey topraklarının da burada bulunduğunu belirterek, dünyanın kuzey ucunda, dünyanın bir başka bölgesinden çok daha fazla, ***"tüm dünyanın çıkarlarının ortaklığı ve birbiriyle ilişkisi"***ne ihtiyaç duyulduğunu vurgulamış[414], Arktika'da ciddi bir askersizleşmenin tarafı olduğunu ve Arktika'nın bir ***"barış bölgesi"*** olması gerektiğini savunmuştur. Arktika kaynaklarının ve çevre koruma alanlarında iş birliğinin geliştirilmesinin önemi, bölgenin bilimsel keşfinin yapılması gerektiği ve Kuzey Deniz Rotası'nın buzkıranlar vasıtasıyla yabancı gemilere açılabileceği üzerinde durduğu hususlar olmuştur[415]. Murmansk konuşmasının Soğuk Savaş gerilimlerinin en azından Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte uluslararası ve bölgesel düzeyde Arktika'da iş birliğine yönelik bir kapı araladığı[416], Arktika'nın askerîleşme döneminin 1990'lı yıllarda azalmaya, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla da jeostratejik çatışmanın yerini iklim değişikliği, bilimsel araştırma, iş birliği ve ekonomik çıkarların daha fazla ön plana çıktığı sivil gündemin yer almaya başladığı söylenebilir. Örneğin; iş birliği girişimleri *"Barents Avro-Arktika Konseyi (Barents Euro-Arctic Council-BEAC)"*[417] ,

---

[413] Heininen, *Circumpolar International…,* s. 208.

[414] Gorbaçov'un Murmansk'ta yaptığı konuşmanın tamamı için bkz. Mihail Gorbaçov, *Murmansk Konuşması*, Süha Sert (Çev.), Barış Basın Yayın Sanayi, İstanbul, 1987, 38-40.

[415] A.g.e., ss. 41-44.

[416] Heininen, *Circumpolar International…,* s. 209.

[417] 1993 yılında kurulan Barents Avro-Arktika Konseyi: Barents bölgesi ile ilgili konularda hükümetler arası bir iş birliği forumudur. Norveç'te Rusya ve Kuzey Avrupa dışişleri bakanlarının katılımıyla oluşturulmuştur. Üye ülkeler: İzlanda, Danimarka, Finlandiya, İsveç, Norveç, Rusya ve Avrupa Komisyonu'dur. Gözlemci üye ülkeler ise Kanada, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya, Hollanda,

"Nordik Konseyi (Nordic Council)"[418], *"Arktika Konseyi (Arctic Council)"*[419], *"Kuzey Boyutu (Northern Dimension)"*[420] gibi bölgesel örgütlenmeler ile daha kurumsal bir boyut kazanmıştır. 2007-2008 yılları arasında, 1882-1883, 1932-1933 ve 1957-1958 yıllarından sonraki, dördüncü *"Uluslararası Kutup Yılı (International Polar Year)",* birincisinin 125'inci yıl dönümünde, diğerlerinin aksine bir yıllık değil iki yıllık bir dönemi kapsayacak şekilde ilan edilmiştir[421]. Bu ve benzeri uluslararası ve bölgesel iş birliği oluşumları, iklim değişikliğinin etkisi, deniz geçiş yolları ve yeni enerji havzalarının ulaşılabilir hale gelmesiyle Arktika'daki iş birliği süreçlerini olumlu veya olumsuz etkileme potansiyeline sahiptir. Örneğin; **Rusya'nın 2007 yılında Arktika Okyanusu deniz tabanına (4.200 metre derinlikte) Rus bayrağını dikmesi, iş birliğinden rekabete doğru evirilen, yeni meydan okumalara ve anlaşmazlıklara açık yeni bir dönemi başlatmıştır.** Her ne kadar Rusya bunun yasal

---

Polonya, Birleşik Krallık ve ABD'dir. Bkz. *"Barents Euro-Arctic Cooperatıon",* http://www.barentscooperation.org/en/About, (Erişim: 25.12.2017).

[418] 1995 yılında kurulan Nordik Konseyi: Danimarka, Finlandiya, İzlanda, Norveç ve İsveç'in yanı sıra Faroe Adaları, Grönland ve Aland Adaları'nı da kapsamaktadır. Nordik topluluğu, dünyada güçlü bir Nordik bölgesi için çabalamaktadır. Bölgeyi dünyanın en yenilikçi ve rekabetçi ülkelerinden biri haline getirmeyi amaçlamaktadır. Bkz. *"Formal Nordic Co-operation",* http://www.norden.org/en/om-samarbejdet-1/formal-nordic-co-operation, (Erişim: 25.12.2017).

[419] 1996 yılında kurulan Arktika Konseyi: 8 Daimî üye, 6 Daimî katılımcı üye ve 14 Gözlemci üye ve diğer çalışma gruplarından oluşmaktadır. Arktika'da en etkin bölgesel örgüt olduğu söylenebilir. Bkz. *"Arctic Council",* http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us, (Erişim: 25.12.2017).

[420] 1999 yılında kurulan Kuzey Boyutu: AB, Rusya, Norveç ve İzlanda tarafından kurulmuştur. 2006 yılında yenilenerek AB üyesi ülkelerin kendi ulusal kapasiteleriyle de iş birliğine katılabilmelerinin önü açılmıştır. Baltık Denizi havzasının bir parçası olan Belarus, pratikte Kuzey Boyutu ile iş birliğindedir. ABD ve Kanada gözlemci üye statüsünde olup, Kuzey Boyutu'nun amacı bölgede istikrar, esenlik ve sürdürülebilir kalkınmayı desteklemektir. Kuzey Boyutu, çevre, nükleer güvenlik, sağlık, enerji, ulaşım, lojistik, ticaret ve yatırım, araştırma, eğitim ve kültür tanıtımı gibi çok çeşitli sektörleri kapsamaktadır. Bkz. *"The Northern Dimension",* http://www.northerndimension.info/northern-dimension, (Erişim: 25.12.2017).

[421] Arktika ve Antarktika'da 60'dan fazla ülkeden binlerce bilim insanıyla daha önce olduğu gibi kutup bölgelerini daha iyi anlamayı hedefleyen uluslararası ve disiplinler arası bilimsel bir çaba oluşturduğu görülmektedir. *"International Polar Year 2007-2008",* http://www.ipy.org/index.php?/ipy/about/, (Erişim: 25.12.2017).

bir amaç taşımadığını iddia etse de yapılan eylem Arktika'da uluslararası ilgiyi provoke etmeye yetmiştir. Kanada'nın o dönemki Dışişleri Bakanı Peter MacKay'in eylemin algılanan amacını reddederek, Rusya'ya 15'inci yüzyılda olmadıklarını hatırlatması dikkat çekicidir[422].

Günümüzde küresel ilginin Arktika'ya yöneldiği, özellikle ***"Arktika Çağı (The Age of the Arctic)"*** veya ***"Kutup Çağı"*** ifadelerinin sıklıkla kullanılmaya başlandığı görülmektedir[423]. **Esasen 1985 yılında ilk defa Oran R. Young tarafından bir abartı olmayacağı belirtilerek kullanılan *"Arktika Çağı"* ifadesi, Soğuk Savaş sırasında Arktika'nın geleceğine işaret etmesi ve küresel önemini vurgulaması bakımından ön görüsü yüksek bir kavramsallaştırmadır.** Young'ı bu ifadeyi kullanmaya yönelten nedenler arasında; bölgedeki doğal kaynaklar, deniz geçiş yolları, çevresel sorunlar, yerel halklar ve endüstrileşme konuları bulunmaktadır. Arktika'nın Antarktika'dan farklı olarak bir sınır (sınırlar coğrafyası) olduğunu vurgulaması da dikkatlerden kaçmamaktadır[424]. Young'ın bu tespitlerinden yaklaşık yirmi yıl sonra, küresel iklim değişikliğinin etkileri ve özellikle de Arktika Okyanusu deniz buzunda görülen azalma, bölgedeki doğal kaynaklara olan talep ve bölgeye olan küresel ilginin artması, onun değerlendirmelerindeki haklılığının açık ispatıdır[425].

Arktika'da değişimin büyüklüğü bir çağ yaratacak kadar belirleyici olacak mıdır? sorusunun, muhtemel yanıtı zamanla ilişkili olacaktır. Ancak

---

[422] Arktika Okyanusu'na Rus bayrağı Rus bilim insanı Artur Chilingarov tarafından dikilmiştir. Bkz. Hilde, a.g.m., s. 133.

[423] Arktika Çağı veya Kutup Çağı kullanımı yapan çalışmalardan bazıları için bkz. Alf Hakon Hoel ve Oyvind Ravna, "The New Age of the Arctic", *Arctic Review on Law and Politics*, Cilt: 1, 2010, http://site.uit.no/Arcticreview/files/2012/11/AR2010-2_HoelRavna.pdf, (Erişim: 12.01.2018), ss. 159-163; Harun Gümrükçü, "Küresel Bakışla Kutup Çağının Genel Hatları", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İş birlikleri ve Ulusal Çıkarlar", Siyasal* Kitapevi, Ankara, 2015, 3-29; Lawson W. Brigham, "Thinking About the New Arctic Geography", Heininen, Lassi (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 308-310.

[424] Young, a.g.m., ss. 160-179.

[425] Hoel ve Ravna, a.g.m., s. 159.

Arktika'daki gelişmelerin geleceğin çağını şekillendireceği ve **ilerleyen dönemde askerî, ekonomik ve siyasî karar vericilerin Arktika meseleleriyle daha fazla meşgul olacakları söylenebilir. Burada iki önemli değişim dikkat çekmektedir. Bunlardan birincisi; iklim değişikliğinin Arktika'nın fiziki yapısındaki görünür etkisi, ikincisi ise; Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzalarının işletilebilir hale gelmesidir[426].** Örneğin; Rusya'nın Laptev Denizi'ndeki buzların erimesiyle 2013 yılında 370 metre uzunluğunda ve 125 metre genişliğinde daha önce keşfedilmeyen bir adayı keşfetmesi, Yaya Adası olarak adlandırılan ve Kuzey Deniz Rotası'na yakın bir konumda olan bu ada ile Rusya'nın münhasır ekonomik bölgesini (MEB) toplamda yaklaşık 452 kilometre (244 deniz mili[427]) genişlemiştir[428]. Görünen o ki, Arktika'da keşifler çağı, Arktika Çağı'nda devam etmektedir. Başta Arktika Okyanusu olmak üzere dünya okyanusları ve uzay gizemlerini korurken yenilenen dünya keşfedilmeyi beklemektedir.

1.3 Coğrafî Konum, Coğrafî Özellikler, Coğrafî Bütünlük ve Sınırlar

Arktika'nın coğrafî konumu, sahip olduğu astronomik konuma, denizlere, boğazlara, adalara, karasal özelliklere (dağlar, geçitler akarsular vb.) komşularına (devletler, örgütler vb.) vb. fiziki ve beşerî özelliklerine göre çeşitlilik gösterir[429]. Coğrafî konumu itibariyle 60'ıncı Kuzey paralelinin kuzeyinde kalan alanları ihtiva eden Arktika, genel olarak kar, buz ve buzullarla kaplı, ağaçsız ve donmuş topraklarla çevrili, buzda yaşayan organizmaları, denizde yaşayan balık ve deniz memelilerini, kuşlar, kurtlar, karibular (ren geyiği) ve kutup ayıları gibi kara hayvanları ile insan topluluklarını da içeren yaşamla dolu bir ekosistemdir. Coğrafî konum, Arktika'nın bütün coğrafî ve kültürel özelliklerini ifade etmektedir. Bu, sahanın bütün özelliklerini coğrafî bir bütünlük içerisinde değerlendirmeyi gerektirir.

---

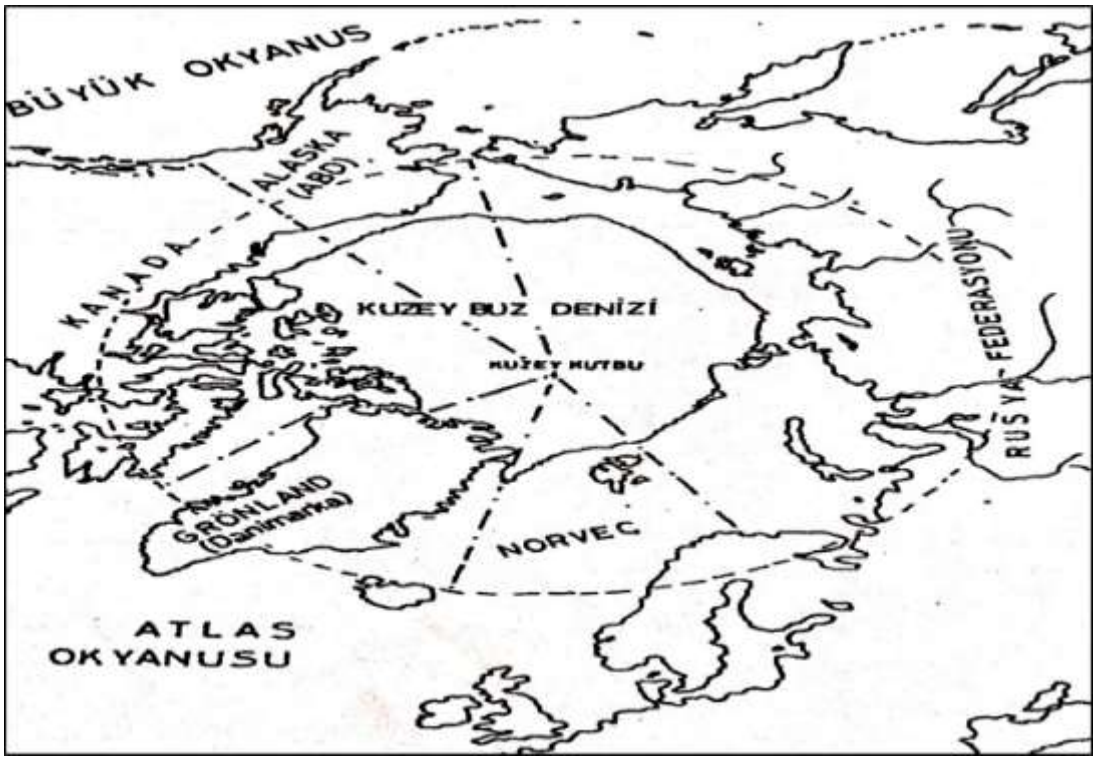
[426] Gümrükçü, *Küresel Bakışla…,* s. 21.

[427] 1 deniz mili: 1,852 kilometredir.

[428] Köni, a.g.e., s. 26.

[429] Coğrafî konum ikiye ayrılmaktadır. Bunlar özel konum ve astronomik (matematiksel) konumdur. Bir bölgenin fiziki ve beşerî özellikleri o bölgenin özel konumunu vermektedir. Astronomik konum ise bir bölgenin dünya üzerinde bulunduğu paralel ve meridyenlere göre yerini ifade eder. Bkz. Günel, a.g.e., ss. 113-115.

Şekil 3: Sektör Sistemine Göre Arktika'nın Sınırları



Kaynak: Kâmil Günel, *Coğrafyanın Siyasal Gücü,* Çantay Kitapevi, İstanbul, 2008, s. 76.

Arktika'nın coğrafî bütünlüğü sınırlarına, toplumsal ve kültürel bütünlüğüne göre değerlendirilebilir. Arktika'da kara ve deniz alanları Arktika Devletleri'nin sınırları dâhilinde yayılmaktadır. Bunlardan Kuzey Kutbu ve açık denizler istisnai alanlar olup, anlaşmazlık ve sorun teşkil eden alanlar da (Barents Denizi, Lomonosov Sırtı, Deniz Geçiş Yolları vb.) bulunmaktadır. Arktika'nın dış sınırı çalışma gruplarının amaçlarına ve faaliyet alanlarına göre belirlendiğinden doğal özellikler gösterir. Bu bakımdan çöller, ormanlar ve diğer bazı istisnai alanlarda belirlenen astronomik sınır çizgilerinden farklıdır. Arktika'nın dış sınırı Finlandiya, İsveç, Kanada, Norveç ve Rusya'nın üzerinden Alaska, Grönland ve Shetland Adaları'nın (İskoçya) güney uçlarını dışarıda bırakacak şekilde uzanır. Bu alan kuzey kutbuna doğru karada; Alaska, Finlandiya, İsveç, Kanada, Norveç ve Rusya sınırlarıyla, denizde; Grönland ve İzlanda ile ABD, Kanada, Norveç ve Rusya'nın deniz yetki alanlarına (kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge, iç sular vb.) ayrılır. Burada genel olarak sınırlar kara sınırları esas alınmak kaydıyla ***"sektör sistemi"***ne göre belirlenir.

Bu sistemde sınır; komşuluk, yakınlık ve bitişiklik esas alınarak meridyenlere göre tespit edilmektedir. Yukarıda Şekil 3'te sektör sistemine göre Arktika'nın sınırları görülmektedir. Sektör Sistemi'nde Arktika'da bir ülkenin sahip olduğu saha genişliğinin en doğu ve en batı uçundaki meridyenler, kuzey kutup noktasında birleştiklerinde iki meridyen arasında kalan saha, bu ülkeye ait alan olarak kabul edilmektedir[430]. Pratikte bu uygulamanın geometrik[431] bir sınırlama olduğu ve Arktika'da genişletilmiş bir şekilde uygulandığı söylenebilir. Ancak sektör sistemi esas alınarak kabul edilen sınırların, dış sınırların belirlenmesinde ve deniz yetki alanlarında tartışmaya açık bir uygulama yarattığı belirtilmelidir. Örneğin; 1865 yılında Norveçli denizci Nils Fredrik Ronnbeck tarafından keşfedilen ve Norveçli balıkçıların nüfuz alanında, sahipsiz toprak (no man's land) olan Franz Josef Toprakları, 1926 yılında Sovyetler Birliği tarafından sektör prensibi gerekçe gösterilerek Sovyet toprağı olarak kabul edilmiştir[432].

Arktika'nın tamamı Arktika Devletleri'nin üzerinde bulundukları mekânın, deniz alanlarının ve bu sahaya yayılmış her kültüre ait halk topluluklarının kendine has özelliklerini içerisinde barındırmaktadır. Bu, sadece topografya özelliklerini değil aynı zamanda iklim özelliklerini de ihtiva etmektedir. Bununla birlikte aynı veya yakın coğrafî kuşakta bulunmalarına rağmen Arktika Devletleri'nin coğrafî özellikleri farklılaşabilmektedir.

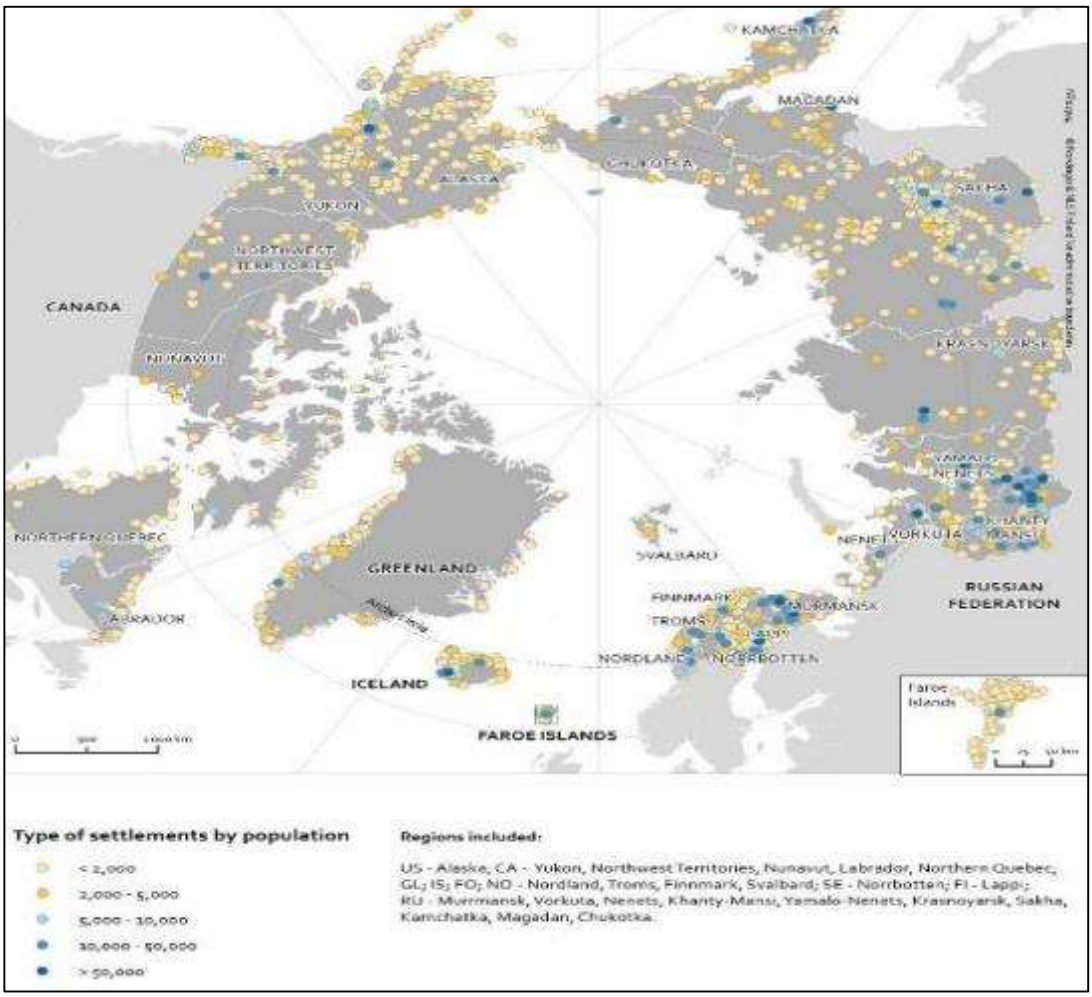
---

[430] Arktika dışında Antarktika'da da sektör sistemi esas alınarak Arjantin, Avusturalya, Fransa, İngiltere, Norveç, Şili ve Yeni Zelanda bölgede egemenlik hakkı iddiasında bulunmaktadır. Bkz. Günel, a.g.e., ss. 75-76.

[431] Geometrik sınırlar genel olarak toprak değerinin olmadığı çöller, kutupsal alanlar, henüz yerleşilmemiş veya nüfuzu az olan yerler ve denizlerde uygulanmaktadır. Bkz. A.g.e., s. 96. Örneğin Türkiye'nin Suriye sınırının tren hattının güneyinden hatta paralel olarak geçen bölümü daha çok geometrik bir sınır özelliği göstermektedir. Bkz. A.g.e., s. 193.

[432] Barr, a.g.e., s. 10.

Harita 6: Arktika'daki Yerleşim Yerleri

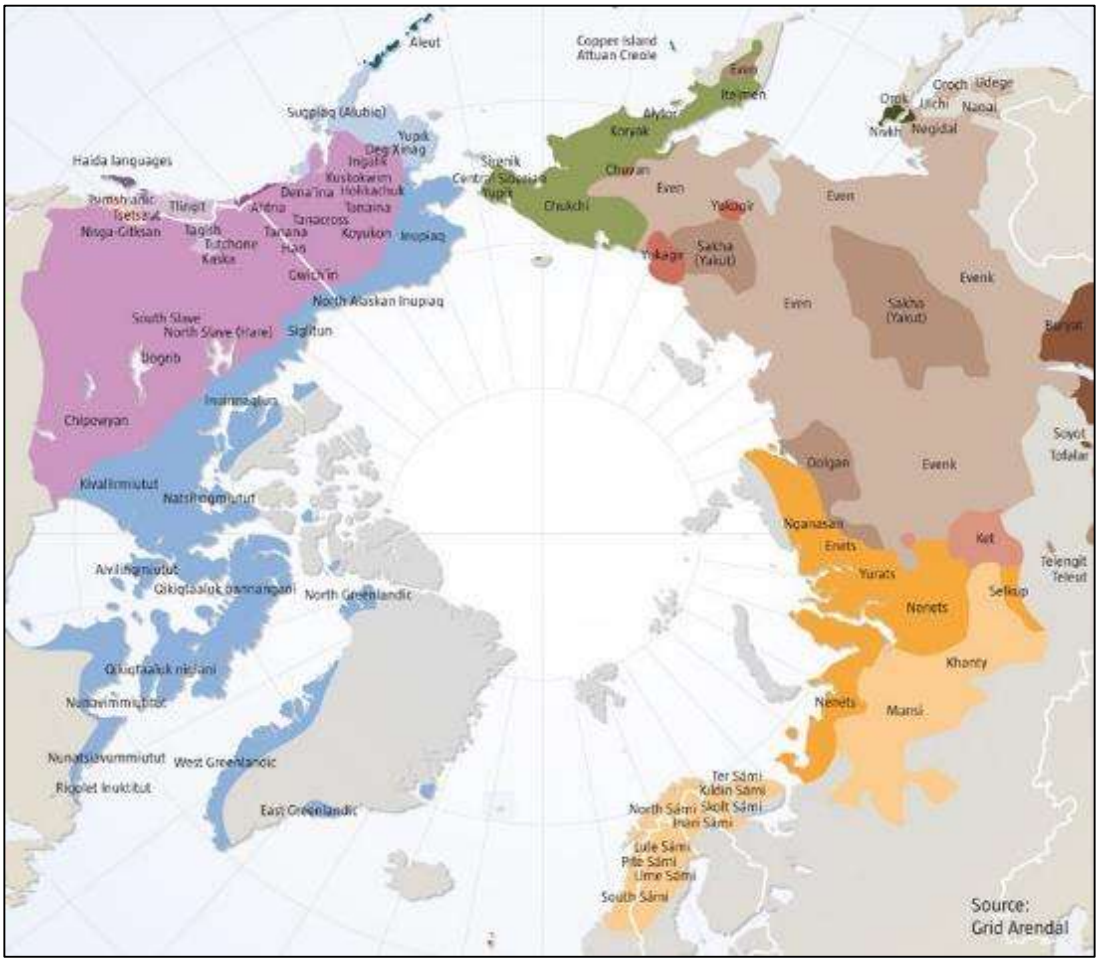


Kaynak: Nordregio, "Settlements by Size in the Arctic", *Nordregio Research Centre*, 20 Mart 2019, https://nordregio.org/maps/settlements-by-size-in-the-arctic/, (Erişim: 12.03.2020).

Arktika'da yaklaşık dört milyon civarında insan yaşamaktadır. Bunun neredeyse %10'unu yerli halklar oluşturur. Harita 6, 2017 yılı için Arktika'daki nüfus büyüklüğüne göre yerleşim yerlerini göstermektedir. Sarı tonlar nüfusu 5.000'den az, mavi tonlar ise nüfusu en az 5.000 olan yerleşim yerlerini göstermektedir. Dikkatle bakıldığında Arktikada'ki yerleşim yerlerinin neredeyse %90'ı nüfusu 5.000'den daha küçük olan yerleşim yerleridir. Büyük yerleşim yerlerinin çoğunluğu özellikle Kanada Arktikası, Grönland, İzlanda, Faroe Adaları ve Rus Arktikası'nda bölgesel/idari merkezlerdir. Alaska, Fennoscandia Arktikası,

Yamal-Nenets, Khanty-Mansi ve Saha Yakutiye yerleşim yoğunluğu yüksek yerlerdir. Küçük yerleşim yerleri sayıca büyük yerleşim yerlerinden fazla olsa da 5.000'den fazla nüfusu olan yerleşim yerlerinde yaşayanlar Arktika nüfusunun çoğunluğunu (%74,3) temsil etmektedir[433].

Harita 7: Dil Gruplarına Göre Arktika Yerli Halkları



Kaynak: Arctic Centre Universty of Lapland, *"Indigenous Peoples by Language Group",* http://www.Arcticcentre.org/EN/communications/Arcticregion/Maps/Indigenous-Peoples, (Erişim: 20.01.2018).

Arktika'da yüzlerce farklı yerli halktan bahsedilebilir. Bunlardan bazıları Aleutlar, Gwich'in Toplulukları, Alutiikler (Sugpiaq), Athabaskanlar, Merkez

[433] Nordregio, "Settlements by Size in the Arctic", *Nordregio Research Centre*, 20 Mart 2019, https://nordregio.org/maps/settlements-by-size-in-the-arctic/, (Erişim: 12.03.2020).

Yup'ikler, Eyaklar, Inupiatlar, Sibirya Yupikleri, Inuitler ve Samiler'dir[434]. Aleutlar; Rusya'nın Kommandorskye Adaları ve Bering Denizi'nin Pribilof Adaları ile Alaska'da bulunan Aleut Takımadaları'nda[435] ve Rusya'nın Kamchatka Bölgesi'nde hayatlarını sürdürmektedir[436]. Aleutlara yakın bir coğrafî alana yayılmış olan Gwich'in Toplulukları; Alaska'da Chalkyitsik, Fort Yukon, Birtch, Circle ve Venetie yerleşim yerleri ile Kanada'nın kuzeybatısında Beaufort Deltası'ndaki bölgede yaklaşık 9.000 civarında bir topluluğu temsil eder[437]. Aleut ve Gwich'in Toplulukları'na göre daha dar bir alana yayılmış olan Alutiikler'de, Alaska'nın güney kesimlerinde, Alaska Yarımadası'nda bulunan Kodiak Adası ile Kenai Yarımadası ve Prince William Boğazı'nı çevreleyen bölgelerde yaşamaktadır. Dilsel olarak Merkez Yupikler ile, kültürel olarak hem Yupikler hem de Aleutlar ile benzer kültürel özellikler gösterirler[438]. Bunların dışında Athabascanlar, Alaska'nın iç kesimleri ile Kanada'nın kuzeybatı ve Yukon Bölgeleri'nde[439], Merkez Yup'ikler, Alaska'nın güneybatısındaki Yukon-Kuskokwim Deltası'nın sahil ve tundrasında hayatlarını sürdürür[440]. Eyaklar ile Athabaskanlar'ın dilsel olarak akraba oldukları söylenebilir. Alaska'nın güney kıyısında, Prince William Boğazı'nın doğusundaki Cordova bölgesinde yaşarlar. Alaska'nın en az sayıdaki yerli topluluğudur. Diğer taraftan Eyaklara yakın bir coğrafyaya dağılmış olan Inupiatlar, Bering Denizi'ndeki Norton Boğazı'nın kuzeyindeki Alaska kıyı bölgelerine ve tundra bölgelerinde yaşamaktadır. Dil olarak Sibirya Yupikleri ve Merkez Yup'ikler ile ilişkili olmalarına rağmen, Inupiatlar, Kanada Inuvialuitları, Inuitler ve Grönland Kalallitleri ile yakından ilişki

---

[434] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 143-150. Ayrıca bkz. Arctic Council, *"Permanent Participants", http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants*, (Erişim: 12.12.2017), s. 1-2.

[435] A.g.e., s. 144.

[436] Arctic Council, *"Aleut International Association (AIA)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/aia, (Erişim: 12.12.2017), s. 1.

[437] Arctic Council, *"Gwich'in Council International (GCI)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/gci, (Erişim: 12.12.2017), s. 1.

[438] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 144.

[439] Arctic Council, *"Arctic Athabaskan Council (AAC)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/aac, (Erişim: 12.12.2017), s. 1.

[440] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 144.

kurmaktadırlar. Sibirya Yupikleri, Bering Denizi'nde kendi adlarına atfen Yupik Adası olarak da adlandırılan St. Lawrence Adası'nda yaşamaktadırlar. Bunlar, Rusya'daki Çukotka Yupikleri ile aynı dili konuşmaktadır[441]. Inuitler'in Alaska, Kanada, Grönland ve Çukotka gibi oldukça geniş ve farklı coğrafyalara yayıldıkları görülebilir[442]. Inuitler gibi Samiler'de, Finlandiya, İsveç, Norveç ve Rusya gibi oldukça geniş ve farklı coğrafyalarda yaşamaktadır. Rusya'da Kola Yarımadası, Finlandiya'da Lappi şehri başta olmak üzere Inari, Enontekiö, Utsjoki ve kuzey Sodankyla, İsveç'te Norrbotten ve Vasterbotten şehirleri ile Jamtland ve Harjedalen dağlık alanları, Norveç'te ise Finnmark ve Tromsö şehirleri Samilerin önemli yerleşim alanlarıdır[443]. Bu yerli halklardan Aleutlar, Gwich'in Toplulukları, Athabaskalar, Inuitler ve Sami yerli halkları aynı zamanda kendi içlerinde oluşturdukları konsey ve birliklerle Arktika Konseyi'nde daimî katılımcılar olarak yer almaktadır[444]. **Farklı yerli halklar topluluğunun bulunduğu Arktika'da toplumsal yapı her ne kadar etnik çeşitlilik bakımından homojen bir bütünlük göstermese de yerli halkların dilsel özelliklerinin, yaşamsal ve ekonomik (balıkçılık, avlanma, beslenme, kıyafet vb.) faaliyetlerinin kültürel benzerlikler taşıdığı söylenebilir.** Ayrıca 16'ncı yüzyılda henüz kendi içerisinde herhangi bir merkezileşme ve hiyerarşi göstermeyen yerli halkların günümüzde oluşturdukları konsey ve örgütlülüklerle tam tersi bir özellik gösterdiği belirtilmelidir.

---

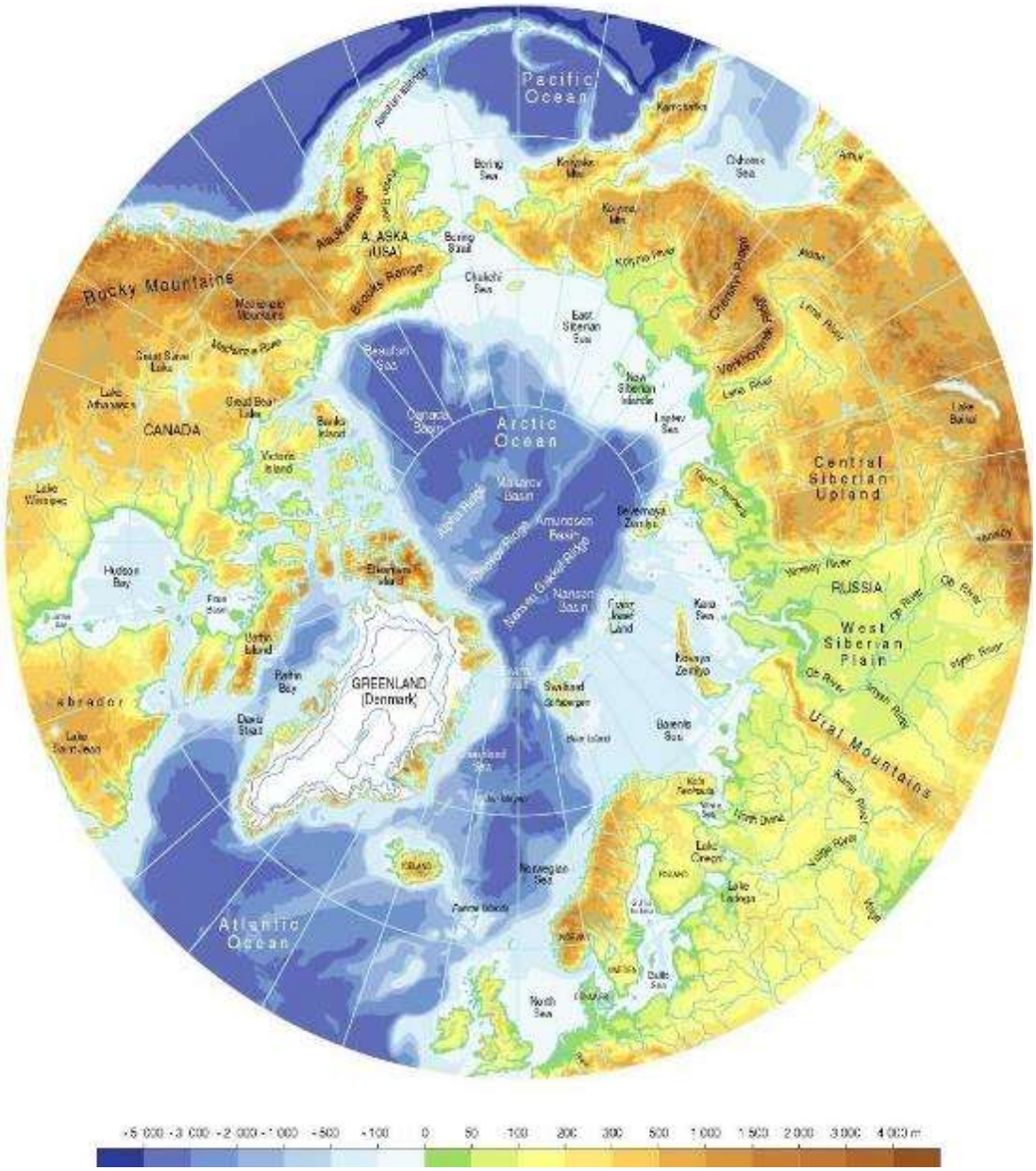
[441] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 144.

[442] Arctic Council, *"Inuit Circumpolar Council (ICC)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/icc, (Erişim: 12.12.2017), s. 1.

[443] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 161.

[444] Actic council, *Permanent Participants,* s. 1.

Harita 8: Arktika'nın Topoğrafik Haritası



Kaynak: AMAP, "Arctic Topography and Bathymetry", *Arctic Monitoring and Assessment Programme*, https://www.amap.no/documents/doc/Arctic-topography-and-bathymetry/570, (Erişim: 20.01.2018).

Arktika yerli halklarının birbirlerine yakın ve homojen bir kültür göstermesinde, güney yarımkürenin aksine kuzey yarımkürede karasal alanların birbirine yakın meydana gelmiş olması belirleyicidir. Öyle ki, **Arktika'nın 60 ila 70'inci Kuzey paralellerinin arasında kalan alanlar, dünyada karaların en geniş**

yer kapladığı kuşaktır. Bu kuşağın %72,4'ünü karalar oluşturmaktadır[445]. Dolayısıyla yerli halklar arasında kültürel etkileşimin oluşmasını coğrafya önemli ölçüde mümkün kılmıştır. Arktika'da karasal alanlar Arktika Okyanusu'nu çevrelemektedir. Karasal alanların birbirlerinden ayrıldığı en yakın nokta Bering Boğazı'dır. Burada Çukçi Yarımadası'ndaki Deşnev Burnu ile Alaska'nın Seward Yarımadası'ndaki Prince of Wales Burnu arasındaki mesafe yaklaşık 92 kilometredir[446]. Karaların birbirlerinden uzaklaştığı Atlantik Okyanusu'nda ise İngiltere ve İzlanda arasındaki mesafe 740 kilometre kadardır[447].

Arktika'da karayolu bağlantısı yolların sürekli permafrost ile kaplı olduğu arazi üzerinde yoğunluğu oldukça azdır. Ancak kış aylarında ulaşım için açık olan yol bağlantıları da bulunmaktadır. Grönland, Nunavut, Nunavik ve Labrador (Kanada) geniş alanlarındaki yerleşimlerde karayolu ağı bitişik yerleşimleri birbirine bağlayan yerlerde bulunmaktadır. Bu nedenle karayolu ile seyahat, bu bölgelerde yaşayan nüfus için sorun olmaya devam etmektedir. Alaska, Kuzeybatı Toprakları ve Yukon (Kanada)'nun bazı büyük karayolu ağlarıyla daha iyi bir altyapıya sahip olduğu söylenebilir. Nordik Arktikası'da Grönland hariç yerleşim yerleri Arktika'nın diğer bölgelerinden çok daha yoğun yol bağlantısına sahiptir. Grönland'da şehirler arasındaki tüm ulaşım uçak, helikopter veya tekne ile gerçekleştirilmektedir. Rus Arktikası'nda Krasnoyarsk bölgesi hariç (bitişik yerleşim yerlerinde bağlantı bulunmaktadır) çoğu yerleşim yerlerinde yol bağlantısı bulunmaktadır. Karayolları dışında demiryolu ağı oldukça seyrek bir görüntü çizer. Nordik Arktikası, Rus Arktikası, Alaska ve Kanada'nın çoğunda yerleşim yerlerini birbirine bağlayan çok az demiryolu bulunmaktadır[448]. Kara ve demiryolu bağlantılarının yetersizliği ve nehir/su/deniz taşımacılığının mevsimsel olarak erişilebilirliği, Arktika'da uzun mesafeler arasındaki ulaşımda havalimanlarını önemli bir unsuru haline getirmektedir.

---

[445] Göney, a.g.e., ss. 58-59.

[446] Young, a.g.m., s. 161. Ayrıca bkz. *"Bering Strait",* https://www.sciencedaily.com/terms/bering_strait.htm, (Erişim: 17.12.2017).

[447] Göney, a.g.e., s. 58.

[448] Nordregio, *"Road Accessibility of Arctic Settlements",* Nordregio Research Centre, Ocak 2019, https://nordregio.org/maps/road-accessibility-of-arctic-settlements/, (Erişim: 12.03.2020).

Arktika yaklaşık 1.300 civarında sivil havaalanı (askerî havaalanları dahil edilmemiştir) ve helikopter pisti bulunmaktadır. Bunlardan yedi tanesinin ulusal başkentlere ve daha güneydeki yerleşim yerleri ile yurtdışındaki diğer ana şehirlere düzenli hava bağlantısı varıdır[449]. Bununla birlikte düzenli uçuşların yapıldığı 260 orta büyüklükte havaalanı ve çok sayıda küçük havaalanı da mevcuttur. Ayrıca büyüklüklerine ilişkin veri eksikliğinden dolayı sınıflandırılmamış ve çoğunluğu Rus Arktikası'nda olan 60 civarında havaalanı olduğu tahmin edilmektedir. Grönland'da tüm yerleşimlerin, yerleşimin büyüklüğüne ve fiziksel koşullara bağlı olarak bir havaalanı veya helikopter pisti bulunmaktadır[450]. Arktika'nın diğer bölgelerinde ise havaalanları ana yerleşimlerde veya izole olan adalarda yer almakta ve neredeyse tüm yerleşim yerlerini bir havaalanına veya bir helikopter pistine bağlanan karayolu bağlantısı olduğu söylenebilir. Rus Arktikası'nda sınırlı olmakla birlikte Kanada Arktikası ve Alaska'da neredeyse tüm yerleşimlerin bir havaalanı bulunmaktadır[451].

Alaska, ABD'nin Arktika'ya uzanan tek toprak parçasıdır. ABD ile karasal bir uzantısı bulunmayan Alaska, 1959 yılında ülkenin 49'uncu eyaleti olarak kabul edilmiştir[452]. Aleut Adaları da dâhil olmak üzere Alaska'nın tamamı Arktika

---

[449] Arktika'da askerî hava üsleri de dahil olmak üzere kullanılan veya kullanılmayan toplam havaalanı sayısı 2017 yılı için 1731'dir. En büyük yedi havaalanının iki tanesi ABD de (Anchorage ve Fairbanks), bir tanesi İsveç de (Lulea), bir tanesi İzlanda da (Keflavik), birtanesi Kanada da (St.John's) ve iki tanesi Norveç de (Bado ve Tromsö)'dedir. Askerî havaalanları da dahil olmak üzere Arktika'da kullanılan ve kullanılmayan tüm havaalanlarının yeri, konumu ve büyüklüğüne ilişkin tam liste Kanada Bölgesel Kalkınma ve Planlama İçin Uluslararası Bir Araştırma Merkezi olan Nordregio'da Haritacı/CBS Analisti olan Shinan Wang tarafından çalışmanın yazarının talebi üzerine gönderilmiştir. İlgili listenin temi için www.nordregio.org veya shinan.wang@nordregio.org adreslerinden kendisi ile iletişim kurulabilir.

[450] Birçok Grönland yerleşimi kıyı boyunca, küçük adalarda, fiyortlarda veya dağların bitişiğinde zorlu fiziksel koşullar nedeniyle bir havaalanı inşa etmenin imkânsız veya çok pahalı olacağı yerde bulunmaktadır.

[451] Nordregio, Airports in the Arctic 2019, Nordregio Research Centre, Ocak 2019, https://nordregio.org/maps/airports-in-the-arctic-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

[452] Arctic Institute, *"United States-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/united-states/, (Erişim: 19.10.2017), s. 1.

bölgesinde kabul edilir[453]. Bu alan, toplam 1.718 milyon kilometrekarelik bir yüzölçümüne (Türkiye'nin yaklaşık 2,1 katı) sahip olup, doğuda Kanada sınırlarında bulunan Yukon ve İngiliz Kolumbiyası'na komşudur. Kanada sınırlarından doğarak, Bering Denizi'nde Norton Koyu'na dökülen Yukon Nehri, doğu batı istikametinde 3.185 kilometre boyunca devam ederek, Alaska'nın kuzeyi ile güneyini neredeyse ortadan ikiye ayırmaktadır[454]. Yukon Nehri'nin ekim ayından haziran ayının ortalarına kadar buzla kaplı olduğu görülebilir. Bu dönem dışında nehir seyrüsefere açıktır[455]. Kuzey ve güneyde Brooks Dağları ve Alaska Sıradağları gibi engebeli dağ sıraları hâkim olup, McKinley Dağı'nda yükseklik yaklaşık 6.194 metreye kadar ulaşabilmektedir[456]. Alaska'nın Kuzeyinde Çukçi ve Beaufort Denizi, batısında Bering Boğazı ile Bering Denizi, güneyinde ise Pasifik Okyanusu bulunmaktadır[457]. Bering Boğazı'da Alaska ve Sibirya arasındaki sınır, 168º 58ˈ 5ˈˈ Batı boylamından Bering Boğazı boyunca devam ederek 65º 30ˈ Kuzey enleminin, daha sonra kuzeydoğu ve güneybatı istikametinde Aleut Adaları'nın batısına, Komandorski Adaları ile Aleut Adaları'nın batı uçlarının ortasından 54º Kuzey enlemi ile 170º Doğu boylamının kesiştikleri yerden geçmektedir[458]. **Alaska'nın Arktika Okyanusu'ndaki kıyılarının toplam uzunluğu 1.706 kilometre, Kuzey Kutbu'na en yakın noktası ise 2.078 kilometre mesafedeki Barrow'dur**[459]. Toplam nüfusu 730.000 civarında olan

---

453 ArcticStat Socioeconomic Circumpolar Database, *"Circumpolar Arctic",* http://www.Arcticstat.org/map.aspx, (Erişim: 17.12.2017).

454 Yukon Nehri'nin, 2.035 kilometresi Kanada sınırları içerisinde geri kalanı kısmı ise Alaska topraklarından denize dökülür. Bkz. World Atlas, "*Canada Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/namerica/caland2.htm#page, (Erişim: 19.10.2017), s. 1.

455 A.g.e., s. 1.

456 AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 14.

457 Arctic Institute, *United States…,* s. 1.

458 Günel, a.g.e., s. 97-98.

459 Laura Neilson Bonikowsky, *"The Arctic, Country by Country",* 2012, http://diplomatonline.com/mag/2012/10/the-Arctic-country-by-country/, (Erişim: 19.10.2017), s. 4.

Alaska'da nüfusun önemli bir kısmını yerli halklar oluşturmaktadır. Sadece Anchorage şehrinde yaklaşık 36.000 civarında insan yaşamaktadır[460].

Alaska'nın doğusunda Yukon Bölgesi'nden itibaren Kanada Arktikası başlar. Kanada, 9.985 milyon kilometrekarelik yüzölçümüyle Rusya'dan sonra dünyanın saha genişliği en büyük ikinci ülkesidir[461]. Alaska-Kanada sınırı kuzey güney istikametinde 2.475 kilometre boyunca uzanmaktadır[462]. Ülke, kuzeyde Beaufort Denizi ve Lincoln Denizi, doğuda Baffin Denizi ve bu denizin hemen güneyinde Labrador Denizi ile çevrilidir. Büyük ölçüde bu kıyı şeridi boyunca Kuzeybatı Geçidi uzanmaktadır. **Kanada'nın Kuzey Kutbu'na en yakın noktası 769 kilometre uzaklıktaki Ellesmere Adası'nda yer alan Cape Kolumbia'dır**[463]. Batıdan doğuya doğru Kanada'nın Yukon ve Kuzeybatı toprakları ile Nunavut Bölgesi, Kuzey Quebec ve Labrador'un Inuit bölgeleri ile Hudson Körfezi'nin önemli bir kısmı Arktika'nın sınırları içerisinde yer almaktadır[464]. Bu bölge genel olarak Arktika ve alt-Arktika olarak ikiye ayrılabilir. Birincisi; yüksek enlemlerde permafrost toprakları tundra ve kutup çölleri ile karakterize edilir. İkincisi; daha güneye doğru kuzey ormanlarından ibarettir. Bu alanlar Kanada'nın yaklaşık %40'ını, diğer bir ifadeyle dört milyon kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Bu kadar geniş bir alanda sıcaklıklar kaçınılmaz olarak değişebilmektedir. Ülkenin kuzey kesimleri kışın -20 °C ile -35 °C, yazın +10 °C ile +25 °C arasında değişen ortalama sıcaklıklar ile karakterize edilebilir.[465]. Bölgenin nüfusu yaklaşık olarak 105.000 civarındadır. Nüfus yoğunluğunun en fazla olduğu şehirler: Yukon'un ve Kuzeybatı Toprakları'nın

---

[460] Arctic Institute, *"United States-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/united-states/, (Erişim: 19.10.2017), s. 1.

[461] Ramazan Özey, *Ülkeler Coğrafyası,* Aktif Yayınları, İstanbul, 2013, s. 155; Arctic Institute, *"Canada-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/canada/, (Erişim: 19.10.2017), s. 1.

[462] World Atlas, *"Geography Statistics Of Canada",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/namerica/calandst.htm#page, (Erişim: 19.10.2017), s. 1.

[463] Bonikowsky, a.g.m., s. 2.

[464] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 149.

[465] Arctic Institute, *Canada-Environment…,* s. 1.

başkentleri olan sırasıyla Whitehorse'ta yaklaşık 23.000 kişi ve Yellowknife'ta yaklaşık 19.000 kişidir. Bunların dışında Nunavut'un başkenti olan Iqaluit yaklaşık 6.000 kişilik nüfusa sahiptir. Eğer Kanada'nın önemli şehirlerinden Toronto'un altı milyon, Montreal'in ise dört milyonluk bir nüfusa sahip olduğu bilinecek olursa Kanada Arktikası'ndaki nüfus dağılımı ve yoğunluğunun oldukça az olduğu söylenebilir[466]. **Kanada'nın Arktika Okyanusu kıyılarında yaklaşık 36.000 ada bulunmaktadır.** Bu adaların kıyıları da dâhil olmak üzere, Kanada'nın toplam 243.000 kilometrelik sahil şeridinin yaklaşık yüzde %75'ini Arktika kıyıları oluşturmaktadır[467]. Kuzeydoğu adaları Baffin, Devon, Ellesmere ve Axel Heiberg'de 2.000 metre yüksekliğe kadar engebeli, buzla kaplanmış dağlar bulunmaktadır[468]. Alaska sınırında bulunan Yukon Platosu, dağları birbirinden izole edecek şekilde oldukça geniş bir alana yayılmaktadır. Bu platonun güneybatısında, geniş buzullara sahip olan Kıyı Dağları, kuzeydoğuda ise Mackenzie Dağları bulunmaktadır. Bu dağ sıralarının yükseklikleri batıdan doğuya doğru 150 metre ile 1.200 metre arasında değişen platolardan oluşmaktadır. Mackenzie Nehri tarafından kesilen bu bölge, geniş sulak alanlara sahiptir[469]. Kuzey güney istikametinde Kanada'nın batısında Yukon Bölgesi'nin güneyinden İngiliz Kolumbiyası'ndan güneye doğru ABD'nin New Mexico eyaletine kadar yaklaşık 4.800 kilometre kadar uzanan Rocky Dağları bulunmaktadır. İçerisinde yüzden fazla dağ sırası barındıran Rocky Dağları önemli buzullara sahiptir. En yüksek noktası Colorado'nun (ABD) güneybatısında bulunan 4.399 metre yüksekliğindeki Mt. Elbert'tir[470]. Rocky Dağları önemli nehirlere (Kolumbiya Nehri, Fraser Nehri vb.) kaynaklık etmektedir. Ancak bu nehirler Arktika'ya doğru uzanmamaktadır. Arktika'da bulunan ve aynı zamanda Kanada'nın en uzun nehri olan MacKenzie Nehri yaklaşık 1.800 kilometre boyunca güneyden kuzeye doğru ülkenin kuzeybatı bölgesini paçalara ayırarak Beaufort Denizi'ne dökülmektedir. **MacKenzie Nehri'nin yıllık akış ortalaması 333**

---

[466] Arctic Institute, *Canada-People…,* s. 1.

[467] Bonikowsky, a.g.m., s. 2.

[468] AMAP, *Amap Assessment Report…,* s. 15.

[469] A.g.e., ss. 14-15.

[470] World Atlas, *Canada Geography…,* s. 1.

kilometreküptür. Bu özelliğiyle Rusya'nın Obi, Lena ve Yenisey Nehrileri'nden sonra Arktika'da en yüksek akış ortalamasına sahip dördüncü büyük nehridir. Buna rağmen yılın önemli bir dönemi donduğundan ulaşımda kullanılamamaktadır[471]. **Kanada'nın genelinde irili ufaklı binlerce göl bulunmaktadır. Bu göllerin dünyadaki tüm göllerin yaklaşık %60'ını ihtiva ettiği söylenebilir[472].** Kuzeye doğru Arktika'da kalan göller yılın 9-12 ayı buzla kaplı olup, Büyük Ayı ve Büyük Esir Gölleri sahip olduğu özellikleri açısından önemlidir. Her iki gölde ülkenin kuzey orta kesimlerinde bulunmaktadır. Büyük Ayı Gölü, Kanada'nın en büyük, Kuzey Amerika'nın üçüncü, dünyanın ise yedinci büyük gölüdür. Göl yaklaşık 31.500 kilometrekarelik bir yüzey alanına ve 446 metre derinliğe sahiptir. Büyük Esir Gölü'nün ise yüzey alanı yaklaşık 28.500 kilometrekare, derinliği 614 metredir. Bu özellikleriyle Kuzey Amerika'nın en derin, dünyanın ise en derin dokuzuncu gölüdür [473]. Her iki gölünde Arktika Okyanusu'na bağlantısı bulunmamaktadır. Bu göller dışında Kanada'nın doğusuna doğru sayısız göl ve Hudson Körfezi'ne doğru geniş düz alanlar bulunmaktadır. Arktika'da buzulların erimesi sonucu yükselen sular başlangıçta çok yavaş olmasına rağmen özellikle denize yakın bölgelerde yeni göllerin oluşmasına neden olmaktadır. Belki de en dikkat çekici olan **Hudson Körfezi'nin önceki yüzyıla kıyasla bir metre kadar yükselmiş** olduğudur[474].

Kanada'nın hemen kuzeydoğusunda sadece Arktika'nın değil aynı zamanda **dünyanın en büyük ve kıta olmayan tek adası olan Grönland** bulunmaktadır. Inuit yerli halklarının yaşadığı bu kara kütlesinin güneybatı kesimleri yaklaşık 1000 yıllarında Norveçliler tarafından keşfedilmiştir. 13'üncü yüzyıldan itibaren Norveçli ve İzlandalı yerleşimcilerin adaya geldiği bilinmektedir. Grönland; Faroe Adaları ve İzlanda ile birlikte 1387 yılında kurulan Norveç-İsveç-Danimarka

---

[471] MacKenzie Nehri, Sir Alexander MacKenzie tarafından keşfedilmiştir. Çevresinde kalın, yeşil ormanlar ve düzinelerce büyük göl bulunmaktadır. Bkz. A.g.e., s. 1.

[472] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* s. 157.

[473] Bu iki göl Kanada Arktikası'nda kalan orta bölgenin toplam %20'sini oluşturmaktadır. Bkz. AMAP, *Assessment Report…,* s. 20.

[474] A.g.e., s. 20.

Birliği/Krallığı'nın (Kalmar Birliği) bir parçası olarak kabul edilmiştir[475]. Kalmar Birliği'nin dağılmasından sonra Grönland'ın egemenliği üzerindeki tartışmalar da; Norveç, 1931 ve 1932 yıllarında sırasıyla sahipsiz toprak (no man's land) olarak değerlendirdiği Doğu Grönland'ın 71° 30' ve 75° 40' (Eirik Thorvaldson/Eirik the Red/Eirik Raude Toprakları olarak adlandırılmaktadır) ve 60° 30' ve 63° 40' Kuzey paralelleri arasındaki bölgeyi kendine ait bir alan olarak tanımlarken, Danimarka Adanın tamamı üzerinde egemenliğinin tanınmasını istemiştir. Bu tartışmalar içerisinde 1933 yılında Uluslararası Daimî Adalet Divanı-Lahey Grönland üzerindeki egemenlik yetkisinin Danimarka'ya ait olduğuna karar vermiştir[476]. Günümüzde Grönland, Danimarka'nın Arktika'daki en büyük kara parçasıdır. Grönland dışında Danimarka'ya ait olan Faroe Adaları da Arktika'da yer almaktadır. **Kanada ile Grönland birbirlerine en yakın oldukları kuzeybatı ve kuzeydoğu noktalarından Baffin Körfezi'yle ayırılmaktadır.** Kuzeyinde Lincoln Denizi, doğusunda Grönland Denizi, batısında Baffin Denizi ve güneyinde Labrador Denizi bulunmaktadır. **Grönland coğrafî olarak Kuzey Amerika kıtasının bir parçası olsa da jeopolitik olarak Avrupa ile bağlantılıdır[477].** Grönland'ın nüfusu yaklaşık 56.000 civarında olup, azalma eğilimi göstermektedir[478]. Ebru Caymaz Grönland'ı

[475] Aynı dönemde bugün olduğu gibi Doğu Grönland'ın insan yerleşiminin bulunmadığı, sahipsiz topraklar (no man's land) olduğu söylenebilir. Bkz. Barr, a.g.e., s. 10.

[476] Norveç'in iddiası Grönland'ın yalnızca yerleşime açık olan güneybatı toprağının yerleşim yerlerinin Danimarka'ya ait olduğudur. Bkz. Barr, a.g.e., s. 10. Grönland'ın egemenliği üzerindeki tartışmalarda yerli halkların bir taraf olarak değerlendirilmemiş olması dikkat çekicidir. 1953 yılında Danimarka'nın ayrılmaz bir parçası haline geldiği Grönland, 1978 yılında özerk bir statü elde ederken, dış ilişkilerini denetleme yetkisi, kendi ile ilgili uluslararası sözleşmelere katılma hakkına saklı tutularak, Danimarka'ya bırakılmıştır. 1973 yılında Danimarka ile birlikte AB'ye üye olsa da AB'nin uyguladığı sıkı balıkçılık kotası konusundaki anlaşmazlık nedeniyle 1985 yılında AB üyeliğinden çekilmiştir. Daha fazla bilgi için bkz. Bonikowsky, a.g.m., s. 6.

[477] Arctic Institute, *"Kingdom of Denmark-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/denmark/, (Erişim: 19.10.2017), ss. 1-2.

[478] Statistics Greenland, *"Population",* http://www.stat.gl/dialog/topmain.asp?lang=en&sc=BE", (Erişim: 22.10.2017). Nüfusun büyük bir kısmınını Inuitler oluştururken, toplam nüfusun yaklaşık 16.000'i Grönland'ın başkenti Nuuuk'ta yaşamaktadır. Bkz. Arctic Institute, *"Kıngdom of Denmark-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/denmark/, (Erişim: 19.10.2017), s. 1.

coğrafî olarak *"Ilulissat'in kuzeyi ve aşağısı"* olarak ikiye ayırmaktadır. Kuzeyin yaşamını avcılık ve balıkçılıkla sağladığını, güneyin ise altyapı bakımında daha gelişmiş olduğunu belirtmektedir[479]. Grönland, sayısız dağlık alan ve 3.000 metre kalınlığa kadar sürekli bir buz örtüsüyle kaplıdır[480]. En yüksek dağları, doğu sahil şeridinde bulunmaktadır. Ada'da ortalama yükseklik 1.5000 metre, en yüksek noktası ise bu sahil şeridinde bulunan yaklaşık 3.700 metre yüksekliğindeki Gunnbjorn Fjeld'dir[481]. **Grönland neredeyse Türkiye'nin üç katı büyüklüğünde, yaklaşık 2.16 milyon kilometrelik bir alanı kaplamaktadır**. Bunun 1.75 milyon kilometrekaresini iç buz ve buzullar oluştururken, toplam uzunluğu 44.000 kilometre civarında olan kıyı şeridinde 410 kilometrekarelik bir alan ise buzsuzdur[482]. **Kuzey Kutbu'na en yakın noktası 707 kilometre mesafedeki Kaffeklubben Adası'dır[483]. Grönland sahip olduğu buzullarla dünyadaki tatlı su kaynaklarının %10'unu ihtiva etmektedir[484].**

Faroe Adaları[485], 1948 yılında Danimarka'ya bağlı özerk bir bölge olarak kabul edilmiştir. Toplamda 18 adadan oluşmakta olup, İskoçya'nın yaklaşık 420 kilometre kuzeyinde, İzlanda'nın ise güneydoğusunda, Norveç Denizi'nin güneyinde, İzlanda ve Norveç arasında merkezi bir konumda bulunmaktadır[486]. Küçük nehir ve göllerin bulunduğu Adaların toplam yüzölçümü 1.399 kilometrekaredir. En büyük adası Streymoy Adası olup, yüzölçümü yaklaşık 374 kilometrekaredir[487]. Ortalama

---

[479] Dr. Ebru Caymaz ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 14 Mayıs 2020.

[480] AMAP, a.g.e., s. 13.

[481] World Atlas, *"Greenland Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/namerica/greenland/glland.htm#page, (Erişim: 19.10.2017), s. 1.

[482] Arctic Institute, *Kıngdom of Denmark-Environment…,* ss. 1-2.

[483] Bonikowsky, a.g.m., s. 6.

[484] Arctic Institute, *Kıngdom of Denmark- Environment…,* s. 2.

[485] Bkz. Harita 7: Arktika'nın Topoğrafik Haritası.

[486] A.g.e., s. 1.

[487] Arctic Institute, *Kıngdom of Denmark- Environment,* s. 1; World Atlas, *"The Largest Islands Of The Faroe Islands",* https://www.worldatlas.com/articles/the-largest-islands-of-the-faroe-islands.html, (Erişim: 22.10.2017), s.2.

yüksekliği 300 metre[488], en yüksek noktası ise 882 metreye ulaşmaktadır[489]. Faore Adaları'nın en küçüğü olan Litla Dimun Adası (0,8 km^2) dışındaki adalarda yerleşim bulunmakla birlikte[490], Adaların toplam nüfusu yaklaşık 48.000 civarındadır. Bunların yaklaşık 20.000'i başkent Tornshavn'da yaşamaktadır[491]. Danimarka AB üyesi bir devlet olmasına rağmen, Grönland gibi Faroe Adaları da Birlik dışında kalmayı tercih etmiştir. Buna göre, Faroe Adaları kendi ticaret ve balıkçılık anlaşmalarını AB ve diğer ülkelerle müzakere edebilmekte ve bir dizi uluslararası balıkçılık düzenlemeleri ve organizasyonlarına aktif biçimde katılabilmektedir[492]. Faroe Adaları coğrafî konumu bakımından bölgede hem *"Transpolar (Kutup Aşırı) Deniz Rotası (Transpolar Sea Route (TSR)"* hem de Kuzey Deniz Rotası'na göre önemli bir coğrafî konuma sahiptir. Buzullarda görülen erime, Faroe Adaları'nın bu konumunu gelecek yıllarda dahada güçlendirmesi muhtemeldir. Özellikle Faroe Adaları çevresindeki denizlerde artan denizcilik faaliyetleri hem insan hayatını korumak hem de çevreyi korumak açısından güvenlik ve acil müdahale noktasında yüksek standartlar gerektirmektedir. Bu artan faaliyetlerin gelecekte Faroe Adaları'na önemli ekonomik fırsatlar sağlaması beklenebilir[493].

Danimarka'nın her iki adası arasında ve en kuzey ucu Grimsey Adası dışarda kalmak koşuluyla Kuzey Kutup Dairesi'nin hemen güneyinde İzlanda yer almaktadır[494]. Soğuk Savaş döneminde Danimarka Boğazı ve Norveç Denizi'nin kontrolünde jeostratejik bir konuma sahip olan **İzlanda, Transpolar Deniz Rotası ve Kuzey Deniz Rotası ile bu iki rotayı birleştiren *"Arktika Köprü Rotası (Arctic***

---

[488] AMAP, a.g.e., s. 13.

[489] Arctic Institute, *Kıngdom of Denmark- Environment*, s. 1; World Atlas, *The Largest Islands…,* s.2.

[490] World Atlas, *The Largest Islands…,* s. 1.

[491] Arctic Institute, *Kıngdom of Denmark-People…,* s. 1.

[492] Government of the Faroe Islands, *"Foroyar-The Faroe Islands",* http://www.government.fo/en/foreign-relations/about-the-faroe-islands/, (Erişim: 22.10.2017), s. 1.

[493] Government of The Faroe Islands, *"A Nation in the Arctic Opportunities and Challenges",* https://d3b1dqw2kzexi.cloudfront.net/media/10243/f%C3%B8royar-eitt-land-%C3%AD-arktis-uk-web.pdf, (Erişim: 23.10.2017), ss. 13-14.

[494] Arctic Institute, *"Iceland-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/iceland/, (Erişim: 23.10.2017), s. 1.

***Bridge Route-ABR)"* üzerinde bulunmaktadır. Kuzey Kutbu'na en yakın noktası, 2.552 kilometre uzaklıktaki Kolbeinsey Eyjafjorour'dur[495].** İzlanda, coğrafî olarak dağlık ve aktif volkanik bir özelliğe sahiptir. Ülkenin %11'lik bir bölümü buzullarla kaplı, %50'sinden fazla bir bölümde ise bitki örtüsü bulunmamaktadır. İzlanda'nın yüzölçümü 103.000 kilometrekare olup, ortalama yüksekliği yaklaşık 500 metre olmasına rağmen, **ülkenin dörtte biri deniz seviyesinin 200 metre kadar altındadır[496].** Kıyılarının toplam uzunluğu 4.970 kilometre, en yüksek noktası volkanik bir zirve olan 2.110 metre yüksekliğindeki Hvannadalshnukur'dur. Bunun dışında 2010 yılında, 1821 yılından beri ilk defa harekete geçen Eyjafjorour Volkanı, yüzlerce insanın yerinden edilmesine, ortaya çıkan kül bulutu ise Avrupa'daki hava yolculuğunda büyük aksaklıklara neden olmuştur[497]. İzlanda yaklaşık 332.000 civarında bir nüfusa sahiptir. Bu nüfusun %60'ı Başkent Reykjavik ile Kopavogur, Akureyri ve Hafnarfjörour şehirlerinde yaşamaktadır[498].

İzlanda ve Faroe Adaları'nın güneybatısına doğru 60^{o} Kuzey enleminin kuzeyinde İskoçya'nın Shetland Adaları (güneyde küçük bir alanı bu enlemin dışında kalmaktadır) yer almaktadır. Adalara en yakın kara parçası hemen güneybatısında bulunan 80 kilometre uzaklıktaki Orkney Adaları'dır. Doğusunda bulunan Norveç ile kuzeybatısında yer alan Faroe Adaları'na yaklaşık 320 kilometre, batıda İzlanda'ya yaklaşık 480 kilometre, Grönland'a ise yaklaşık 2.333 kilometre uzaklıktadır[499]. Shetland Adaları irili ufaklı 85'ten fazla adadan oluşmaktadır. Toplam yüzölçümü yaklaşık 1.468 kilometrekaredir. En büyük adası Mainland yaklaşık 899 kilometrekarelik bir yüzölçümüne sahiptir. Kıyılarının toplam uzunluğu yaklaşık 2.702 kilometre, Adaların çoğunun ortalama yüksekliği 210-270 metre civarındadır.

---

[495] Bonikowsky, a.g.m., s. 8.

[496] AMAP, a.g.e., s. 13.

[497] World Atlas, *"Iceland Geography"* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/iceland/island.htm#page, (Erişim: 23.10.2017), s. 1; World Atlas, *"Geography Statistics of Iceland",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/iceland/islandst.htm#page, (Erişim: 23.10.2017), s. 1.

[498] Arctic Institute, *Iceland-Environment…,* ss. 1-2.

[499] Shedland, *"Shetland Location",* https://www.shetland.org/about/location, (Erişim: 23.10.2017), s. 1.

450 metre yüksekliğindeki Ronas Tepesi en yüksek noktasıdır. Mainland'de bulunan yerleşim yerleri arasında Scalloway aynı zamanda bir balıkçı limanı, Shetland Adaları'nın en büyük şehri Lerwick ise hem bir liman hem de adaların ticari ve idari merkezi olma özelliği göstermektedir[500]. Sıcak okyanus akıntıları sayesinde Shetland Adaları aynı enlemdeki Labrador (Kanada), Aleut Adaları (Alaska) ve Kamçatka (Rusya) gibi yerlerden daha sıcak bir iklime sahiptir. Shetland Adaları Kuzey Deniz Rotası açısından önemli bir liman özelliği gösterir. Kuzey Denizi ile Norveç Denizi arasında jeostratejik bir konumda bulunmaktadır. Bölge ekonomik olarak hidrokarbon yataklarının içerisinde yer almaktadır[501].

Shetland Adaları'nın doğusuna doğru ilerledikçe İskandinavya Yarımadası'nın kuzeyini ve batısını oluşturan Norveç anakarasına ulaşılır. Norveç, kuzeyde Barents Denizi, batıda Norveç Denizi ve Kuzey Denizi, güneyde Skagerrak Boğazı'yla (Skager Boğazı) çevrilidir. Doğuda İsveç ile 1.619 kilometre, Finlandiya ile 727 kilometre ve Rusya ile 196 kilometre sınırı bulunmaktadır[502]. Norveç-Rusya sınırı günümüzde Suriye iç savaşının bir sonucu olarak, Suriye'yi terk eden göçmen ve mültecilerin yeni bir göç rotası, ***"Arktika Rotası",*** olarak da kullanılmaktadır[503].

---

[500] Diğer bazı adalarının yüz ölçümleri: Mainland (899 km^2) Yell (212 km^2), Unst (120 km^2), Fetlar (km^2), Bressay (28 km^2), Whalsay (23 km^2), Burra (16 km^2). *Bkz.* Shetland, *"Shetland Geography",* https://www.shetland.org/about/location, (Erişim: 23.10.2017), s. 1.

[501] Shedland, *Shetland Location…*, s. 1.

[502] Encyclopedia Britannica, *"Norway",* https://www.britannica.com/place/Norway, (Erişim: 24.10.2017), s. 3.

[503] Patrick Kingsley, 2015 yılında Arktika Rotası'nı 133 Suriyeli mültecinin kullandığını belirtmektedir. Bkz. Patrick Kingsley, *"Syrians Fleeing War Find New Route to Europe – Via the Arctic Circle",* The Guardian, 29 Ağustos 2015, https://www.theguardian.com/world/2015/aug/29/syrian-refugees-europe-arctic-circle-russia-norway, (Erişim: 12.12.2016), s. 1. Ayrıca Sophie Hohmann ve Marlene Laruelle, 2015 yılı için Arktika Rotası'nı Suriyeli mülteciler dâhil olmak üzere Afganistan, İran, Irak, Pakistan, Somali ve Etiyopya'dan gelen en az 5.000 kişinin kullandığını ve bunların % 10 ila % 20'sini Suriyeli mültecilerin oluşturduğunu belirtmektedir. Bu oranın Kingsley'in (2015) 133 Suriyeli mülteci tespitiyle örtüştüğü anlaşılmaktadır. Bkz. Sophie Hohmann ve Marlene Laruelle, "From The Mediterranean to The Far North: A Refugees Corridor at The Russian-Norwegian Border", 24 Ağustos 2016, https://www.theArcticinstitute.org/refugees-corridor-russian-norwegian-border/, (Erişim: 14.12.2017), ss. 1-4.

Norveç, Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzey ve güneyinde kalan toprakları için farklı tanımlamalar benimsemiştir. Buna göre Arktika; Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde kalan her şey olarak kabul edilir. Yerleşimin mümkün olmadığı boş alanlar ***"Aşırı Arktika (Extreme Arctic)",*** Svalbard Takımadaları'nda olduğu gibi yerleşimin mümkün olduğu alanlar ise ***"Yüksek Kuzey (High North)"*** olarak kabul edilir[504]. Kıyılarının toplam uzunluğu yaklaşık 25.148 kilometre, yüzölçümü 385.000 kilometrekare olan Norveç'in 185.000 kilometrekarelik alanı Arktika'da bulunmaktadır[505]. **60º Kuzey enleminin geçtiği yer ülkenin en geniş yeri olup yaklaşık 435 kilometredir. 68º Kuzey enleminin geçtiği yer ise ülkenin en dar yeri olup yalnızca altı kilometredir[506].** Norveç Arktikası Norveç anakarasının üçte birini oluşturan (100.000 km²) kuzey şehirleri; Nordland, Tromsö, Finnmark ve Bodo ile Svalbard ve Jan Mayen Takımadaları'ndan (85.000 km²) oluşmaktadır[507]. Nordland, Tromsö ve Finnmark'ta yaklaşık 480.000 kişi yaşamaktadır. Svalbard'ın nüfusu ise yaklaşık 2.600 civarındadır. Bunların dışında Norveç'teki Sami nüfusunun 50.000 civarında olduğu, bunların büyük bir kısmının da kuzeydeki bu üç bölgede yaşadığı tahmin edilmektedir[508]. Norveç Avrupa'nın en dağlık ülkelerinden biridir. İskandinav Dağları kuzey-güney istikametinde aralıklarla uzanmaktadır. Burada Avrupa kara kütlesi üzerindeki en büyük buzullardan Folgefonna, Hardangerjokulen ve Jostedalsbreen'in dâhil olduğu yüksek platolar ve derin ormanlardan oluşan vadiler bulunmaktadır[509]. En yüksek noktası İskandinavya Dağları'nda Jotunheimen Dağı aralığında bulunan yaklaşık 2.469 metre

---

[504] Arctic Institute, *"Norway-Environmet",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/norway/, (Erişim: 23.10.2017), s. 1.

[505] Arctic Institute, *Norway-Environmet…,* s. 1.

[506] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* s. 231.

[507] Arctic Institute, *Norway-Environmet…,* s. 1.

[508] Arctic Institute, *"Norway-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/norway/, (Erişim: 23.10.2017), s. 1.

[509] World Atlas, *"Norway Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/norway/noland.htm#page, (Erişim: 24.10.2017), s. 2.

yüksekliğindeki Galdhopiggen Tepesi'dir[510]. Kıyılarının neredeyse tamamı fiyort özellikler gösterir. Buzullar tarafından kesilmiş dik ve derin körfezler bulunur[511]. Su kaynakları açısından oldukça zengin bir coğrafyaya sahiptir. 150.000'den daha fazla göl bulunduğu tahmin edilmektedir. Bunların arasında en büyüğü Mjosa Gölü'dür. En önemli nehirleri arasında ülkenin güneyinde bulunan ve en uzun nehri olan Glama (Glomma) Nehri (598 km) ile kuzeyde bulunan Dramselva, Lagen ve Tana Nehirleri yer almaktadır[512]. Svalbard Takımadaları haricinde Norveç'in kuzeyinde iklim diğer bazı Arktika ülkelerinde olduğu gibi ülkenin güney kesiminden önemli derecede farklılık göstermez. Kuzeydeki en büyük şehir olan Tromsö'deki ortalama sıcaklık ocak ayında -4 ºC ve temmuz ayında +12 ºC arasında değişebilmektedir. Bunda, Norveç'in kuzey kıyılarının buzsuz oluşu, ***"Körfez Akıntısı (Gulf Stream)"***[513] ve Norveç Akıntısı[514] nedeniyle Kanada ya da ABD'nin güneyinde bulunan şehirlerden

---

[510] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* s. 232; World Atlas, "*Geography Statistics Of Norway",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/norway/nolandst.htm#page, (Erişim: 24.10.2017), s. 1.

[511] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* s. 232. Fiyord: Buzul çekildiğinde ortaya çıkan, denize doğru ilerleyen U şekilli uzun vadilerdir.

[512] World Atlas, *Norway Geography…,* s. 2.

[513] Körfez Akıntısı (Gulf Stream): Meksika Körfezi'nden doğmakta olup, akıntının genişliği 50 kilometreyi, derinliği ise 1.000 metreyi bulmaktadır. Akış hızı saatte dört ila beş kilometre kadardır. Bu akıntının debisi 30 milyon metreküptür. Havadan bakıldığında akıntının sahip olduğu renk diğer deniz suyu ile kolaylıkla ayırt edilebilmektedir. Yaz veya kış olsun fark etmez, sıcaklık ortalama olarak 25 ºC kadardır. Bu akıntı özellikle Avrupa ikliminin yumuşamasında en önemli etkendir. Bu akıntının sağlamış olduğu sıcaklıklar, Avrupa Kıtasının özellikle de İngiltere'nin daha yaşanabilir hava sıcaklığına sahip olmasını sağlamaktadır. Bu akıntı Ekvator Akıntısı'nca beslenmekte ve Atlantik Okyanusu'nu geçtikten sonra iki farklı kola ayrılmaktadır. Bu kollardan ilki Avrupa Kıtasına diğer kolu da Batı Afrika Kıyılarına doğru hareket etmektedir. Bkz. Joanna Gyory, Arthur J. Mariano, Edward H. Ryan, *"The Gulf Stream",* Ocean Surface Currents, https://oceancurrents.rsmas.miami.edu/atlantic/gulf-stream.html, (Erişim: 12.01.2020).

[514] Norveç Akıntısı, Barents Denizi açıklarında 50 ila 100 metre derinlikte Norveç'in Atlantik kıyısında kuzeydoğuya doğru akan bir akıntıdır. Sularının büyük çoğunluğunun Norveç'teki fiyort ve nehirlerden geldiğinden Arktika Okyanusu'ndan daha sıcak ve tuzlu, Kuzey Atlantik Akıntısı'ndan ise daha soğuk ve daha az tuzludur. Norveç Akıntısı'ndaki kış sıcaklıkları genellikle +2 ºC ila +5 ºC arasında değişirken, Atlantik suyunun sıcaklığı +6 ºC'yi aşabilmektedir. Bkz. A.g.m. s. 1.

daha az aşırı sıcaklıklara maruz kalması etkilidir. Svalbard Takımadaları'nda Arktika koşullarının hâkim olduğunu söylemek gerekir. En büyük ada olan Spitsbergen'de ortalama sıcaklıklar Şubat-Mart aylarında -8 ºC ve -16 ºC, temmuz ayında ise +5 ºC civarındadır[515]. Yaz ve kış mevsimi aşırı aydınlık ve karanlıkla karakterize olmuştur. 28 Ekim-14 Şubat arası dönemde güneş ufkun altıda olduğundan, gün ışığı görünmez, günler (gece ve gündüz) karanlıktır. Yıldızlar, ay ışığı, kuzey ışıkları ve kar yağışı kısmen karanlığın aydınlanmasına yardımcı olur. 21 Nisan-21 Ağustos arasında güneş ufkun üzerinde olduğundan, günler (gece ve gündüz) aydınlıktır[516]. Haberlere, makalelere vb. çalışmalara çok fazla konu olan ve ***"Kıyamet Ambarı"*** olarak da adlandırılan ***"Küresel Tohum Sığınağı (Global Seed Vault)"*** burada bulunmaktadır. Dağın 120 metre içerisine inşa edilen ve donmuş toprakla kaplı olan bu sığınakta güç kesintisi olsa dâhi, tohumlar içeride 200 yıl boyunca donmuş halde kalabilmektedir[517].

Norveç'in güneyinde, ülkenin en uzun sınır komşusu olan İsveç yer almaktadır. İsveç'in yaklaşık 410.000 kilometrekarelik yüzölçümünün yaklaşık 100.000 kilometrekarelik kısmını Arktika topraklarıdır[518]. **Ülkenin Kuzey Kutbu'na yaklaşık uzaklığı 2.000 kilometre olup[519], topraklarının yaklaşık**

---

[515] Barr, a.g.e., s. 13. Çalışmanın yazarının Svalbard'a gittiği 28 Şubat-02 Mart tarihlerinde ortalama sıcaklık -21 ºC olarak tespit edilmiştir.

[516] Barr, a.g.e., s. 13.

[517] Kuzey Kutbu'na 1.300 kilometre uzaklıktaki Svalbard Küresel Tohum Sığmağı, 2008 yılında Norveç Hükümeti tarafından açılmıştır. Burası uluslararası krizlerden uzak tutulmaktadır. İsteyen her devlet buraya tohum verebilir. Burada 4.5 milyon örneğe ait iki milyardan fazla tohum saklamak mümkündür. Küresel Tohum Sığınağı'nın belki de başarılı örneği, Suriye'de 2015 yılında savaşta zarar gören tohum bankasını onarmak için buraya verilen tohumların geri alınması olmuştur. Bkz. Crop Trust, *"Svalbard Global Seed Vault, Frequently Asked Questions",* https://cdn.croptrust.org/wp/wp-content/uploads/2017/02/SGSV-FAQ-FINAL-ENG.pdf, (Erişim: 12.01.2018), ss. 1-4; Joanna Gill, *"Svalbard Seed Vault-Banking on the Future",* Euronews, 17 Mart 2017 http://www.euronews.com/2017/03/17/svalbard-seed-vault-banking-on-the-future, (Erişim: 12.01.2018).

[518] AMAP, a.g.e., s. 164.

[519] Bonikowsky, a.g.m., s. 7.

%15'i Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde yer almaktadır[520]. Finlandiya ile sınırı yaklaşık 614 kilometre olan İsveç'in kıyılarının toplam uzunluğu 3.218 kilometre civarındadır[521]. Arktika Okyanusu'na kıyısı bulunmayan ülkenin uzun sahil şeridi Bothnia Körfezi ve Baltık Denizi boyunca uzanarak, ülkenin doğu sınırının önemli bir kısmını oluşturur. Bu sınırın kalan diğer kısmını İsveç-Finlandiya sınırını meydana getiren Muonio ve Torne nehirleri şekillendirmektedir. Güneyde dar bir boğaz olan Öresund Boğazı ülkeyi Danimarka'dan ayırırken, güneybatıda Skagerrak ve Kattegat Boğazları Norveç'e doğru uzanarak İsveç'in batı sınırını şekillendirir[522]. İsveç-Norveç sınırını doğuya doğru yükseklikleri azalan İskandinavya Dağları veya İsveçlilerin ifadesiyle Kolen (Kjölen) Dağları oluşturmaktadır[523]. Ülkenin en yüksek noktası Kjolen Dağları üzerinde bulunan ve yüksekliği yaklaşık 2.111 metre olan Kebneka (Kebnekaise) Zirvesi'dir[524]. İsveç, geleneksel olarak kuzey, orta ve güney olmak üzere üç bölgeye ayrılmaktadır[525]. Norrland olarak adlandırılan kuzey kesimleri, hem geniş dağ ve ormanlık alanlardan oluşmakta hem de Arktika'da yer almaktadır[526]. Yaklaşık 264.000 civarında insan bu bölgede yaşamaktadır. Bu nüfusun yaklaşık 17.000-20.000'ini yerleşim bölgeleri Finlandiya'nın kuzey kesimlerinden Rusya'nın Kola Yarımadası'na doğru uzanan

---

[520] Arctic Institute, *"Sweden-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/sweden/, (Erişim: 24.10.2017), s. 1.

[521] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* s. 235.

[522] Encyclopedia Britannica, *"Sweden",* https://www.britannica.com/place/Sweden, (Erişim: 24.10.2017), s. 3.

[523] World Atlas, "*Sweden Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/sweden/seland.htm#pages, (Erişim: 24.10.2017), s. 1.

[524] World Atlas, "*Sweden Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/sweden/seland.htm#pages, (Erişim: 24.10.2017), s. 1.

[525] İsveç'in kuzey kesimleri, Lappland; orta kesimleri, Svealand ve güney kesimleri Götaland olarak tanımlanmaktadır. Bkz. Encyclopedia Britannica, *Sweden…,* s. 3.

[526] A.g.e., s. 3.

Samiler teşkil etmektedir[527]. Bu bölgede genel olarak zorlu iklim koşulları görülse de kışın ortalama sıcaklıklar -10 ºC, yazın ise artı +17 ºC'dir. Arktika'nın genelinde görüldüğü gibi İsveç Arktikası'da dünyanın en yoğun sıcaklık artışı ve artan yağışlarla karşı karşıyadır. Bu değişiklikler, bölgede daha fazla su akışına, toprak ve hava koşullarında değişikliklere yol açmaktadır[528]. Günümüzde İsveç, her yıl güneydoğu Asya, Asya ve Doğu Avrupa devletlerinden **ülkenin kuzey bölgelerine meyve toplamak için gelen 50.000'in üzerinde mevsimlik göçmen** işçiye geçici çalışma izni vermektedir[529].

İsveç'in doğusuna doğru ilerledikçe Fin Arktikası ile karşılaşılır. İsveç gibi Finlandiya'nın da Arktika Okyanusu'na kıyısı bulunmamaktadır. **Kuzey Kutbu'na en yakın noktası yaklaşık 1.700 kilometre civarındadır[530].** Finlandiya kuzeyde Norveç, kuzeybatıda ve batıda İsveç ve Bothnia Körfezi, doğuda Rusya, güney ve güneybatıda Baltık Denizi ile çevrilidir. Rusya ile 1.313 kilometre sınırı bulunmaktadır[531]. Finlandiya'nın kuzey kesimlerinin önemli bir bölümü Arktika'da yer alır. Bu alanın tamamı yaklaşık olarak 161.000 kilometrekare olup, kuzeydeki en büyük şehirler Oulu (198.570), Rovaniemi (61.000), Kajaani (37.000) ve Tornio (22.000)'dur[532]. Bunların dışında ülkenin %44'ünü oluşturan Kuzey Ostrobothnia (Pohjois-Pohjanmaa), Kainuu ve Lapland (Lappi/Laponya) yerleşim bölgeleri de burada bulunmaktadır. En kuzeyde yer alan **Lapland, yaklaşık 99.000 kilometrekare yüzölçümüne sahip olup, genel olarak Fin Arktikası olarak kabul edilmektedir[533].** Buranın İsveç ile 550 kilometre, Norveç ile 715 kilometre ve Rusya

---

[527] Arctic Institute, *"Sweden-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/sweden/, (Erişim: 24.10.2017), s. 1.

[528] Arctic Institute, *Sweden-Environment…,* s. 1.

[529] Arctic Institute, *Sweden-People…,* s. 1.

[530] Bonikowsky, a.g.m., s. 11.

[531] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* s. 240.

[532] Arctic Institute, *"Finland-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/finland/, (Erişim: 24.10.2017), s. 1.

[533] Arctic Institute, *"Finland-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/finland/, (Erişim: 24.10.2017), s. 1.

ile 370 kilometre sınırı bulunmaktadır[534]. Lapland, ülkenin en geniş topraklarına sahip bölgesi olsa da 180.000 kişilik seyrek bir nüfusa sahiptir. **Finlandiya yasal olarak bu bölge ve içerisindeki Enontekio, Inari ve Utsjoki yerleşim yerleri ile Sodankyla'nın kuzey kesimini Samilerin anavatanı olarak tanımaktadır[535].** Finlandiya topoğrafik olarak düz olmasına rağmen, kuzey kesimleri konumu itibariyle kırılgan bir çevreye sahiptir. Yükseklikler ülkenin güney kesimlerinde düşük, orta ve kuzeydoğu yönünde ise yüksektir. Ülkenin en kuzey batısında bulunan birkaç dağlık bölge İsveç ve Norveç sınırlarına bitişiktir. Burada Finlandiya'nın yaklaşık 1.328 metre yüksekliğindeki en yüksek dağı olan Halti (Haltiatunturi) Dağı bulunmaktadır[536]. Bölge Arktika ve alt-Arktika bölgeler arasında geçiş özelliği göstermektedir. Finlandiya'nın bir zamanlar neredeyse üçte birini oluşturan bataklıklar, günümüzde süzülmüş ve ormanlaşmıştır. Ormanlık alanlar Finlandiya genelinin %70'ini kaplamaktadır[537]. Ülkenin yaklaşık 1/10'unu su alanları oluşturmakta, 250 kilometrekareden daha büyük en az 10 göl bulunmaktadır[538]. Inari Gölü bunlardan yalnızca biri olup, kuzeyinde hemen tundra başlar[539]. Önemli nehirlerin bulunduğu ülkenin en kuzeyinde Paats Nehri ve kolları, sularını Arktika Okyanusu'na dökmektedir. Nehirler girintili çıkıntılı olduğundan ulaşıma elverişli değildir. Ayrıca ülke genelinde su yüzeyleri mevsimsel koşullara bağlı olarak kış aylarında genellikle donmaktadır[540]. Lapland; soğuk, karlı kışları ve hafifçe yazları olan tipik bir alt-Arktika iklime sahip olup, ortalama sıcaklık genel olarak -13,5 ºC

[534] AMAP, a.g.e., s. 165.

[535] Arctic Institute, *Finland-Environment…,* s. 1.

[536] Özey, *Ülkeler Coğrafyası,* s. 240; Encyclopedia Britannica, *"Finland",* https://www.britannica.com/place/Finland, (Erişim: 24.10.2017), ss. 2-3; World Atlas, *"Finland Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/finland/filand.htm#page, (Erişim: 24.10.2017), ss. 2-3.

[537] Arctic Institute, *Finland-Environment…,* s. 2.

[538] Encyclopedia Britannica, *Finland…,* s. 3.

[539] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* s. 240; Encyclopedia Britannica, *Finland…,* s. 3.

[540] Encyclopedia Britannica, *Finland…,* s. 3.

ile +14,5 ºC arasında değişirken, kış aylarında sıcaklık -30 ºC'nin altına düşebilmektedir[541].

Finlandiya'nın doğusunda Arktika'nın en geniş topraklarına sahip olan Rusya yer almaktadır. Rus Arktikası yaklaşık olarak Norveç sınırında 27º Doğu boylamından başlayarak, doğuya doğru yaklaşık 169º Batı boylamında Ostrov Ratmanova'ya kadar devam eder[542]. Bu alanda Rusya'nın Murmansk Oblastı, Karelya Özerk Cumhuriyeti, Arhangelsk Oblastı, Komi Cumhuriyeti, Nenets Özerk Okrugu, Khaty-Mansi Özerk Okrugu, Yamal-Nenets Özerk Okrugu, Taymir (Dolgan-Nenets) Özerk Okrugu, Evenk Özerk Okrugu, Yakutistan (Saha) Cumhuriyeti'nin beş bölgesi dâhil olmak üzere Çukotka Özerk Okrugu, Koryak Özerk Okrugu ve Magadan Oblastı bulunmaktadır[543]. Bölgede toplam Arktika nüfusunun yarısı, yaklaşık iki milyon civarında insan yaşamaktadır. Nüfusun neredeyse 67.000'ini çoğunluğu kırsal bölgelerde yaşayan yerli halklar oluşturmaktadır. Rusya'nın Kuzey Kutup Dairesi üzerindeki en büyük şehirleri, yaklaşık 300.000 nüfuslu Mumansk, 175.000 nüfuslu Norilsk ve 70.000 nüfuslu Vorkuta'dır. **Rusya'da 100'den fazla etnik grup bulunmakla birlikte, bunların 41 tanesi yasal olarak tanınmakta ve 11 tanesi Kuzey Kutup Dairesi'nin ihtiva ettiği bölgelerde yaşamaktadır[544]. Norilsk Rus Arktika'sının merkezi görünümündedir.** Ancak bu geniş sahanın düşük ve alt-Arktika kesimlerinin aksine yüksek-Arktika toprakları yerleşime elverişli değildir. Özellikle Mackinder'in Lenaland olarak belirlediği ***"sahipsiz alan"*** Çukotka, Kamçatka, Magadan, Habarovsk, Amur, Primosrsk ve Yakutistan'ın kuzey kesimlerinde bu özelliktedir. Lenaland'in Pasifik Okyanusu'nda Sakhalin ve Kuril Adaları'na devam eden alanları ise Güney Sibirya'nın iklim anlamında devamı olup, sahipsiz alan vasfı

---

[541] Arctic Institute, *Finland-Environment…,* s. 1.

[542] AMAP, a.g.e., s. 167.

[543] Dugin, a.g.e., s. 138; Lee Huskey ve Ilmo Maenpaa, "Economic Systems", Joan Nymand Larsen ve Gail Fondahl (Ed.), *Arctic Human Development Report Regional Processes and Global Linkages,* Rosendahls-Schultz Grafisk, Danimarka, 2014, s. 153.

[544] Arctic Institute, *"Russia-People", https://www.theArcticinstitute.org/countries/russia/,* (Erişim: 25.10.2017), s. 1.

göstermemektedir[545]. Rusya'nın kuzeyinde Barents Denizi ve Bering Denizi ile bu denizler arasında kalan Beyaz Deniz, Kara Deniz, Laptev Denizi, Doğu Sibirya Denizi ve uzak doğuda Okhosk Denizi bulunmaktadır. Okhosk Denizi dışında Kuzey Deniz Rotası büyük ölçüde bu denizler boyunca uzanmaktadır[546]. Ülkenin %70'i denizlerle çevrilidir. Bunun yaklaşık %53'ünü yani 24.148 kilometresini Arktika Okyanusu kıyıları oluşturmaktadır. Bu alana, Arktika Okyanusu'ndaki sayısız ada ile Kara Deniz'de bulunan Novaya Zemlya Adası, Laptev Denizi'nde Severnaya Zemlya Adası ve Doğu Sibirya Denizi'ndeki Yeni Sibirya Adası ile Norveç'in Svalbard Takımadaları'nın kuzey doğusunda bulunan Franz Josef Toprakları (Takımadaları) dâhil edildiğinde[547], **Rus Arktikası yaklaşık 3.1 milyon kilometrekare, Arktika Okyanus alanları dâhil edildiğinde ise yaklaşık dokuz milyon kilometrekarelik bir sahayı ihtiva eder[548]. Rusya'nın Kuzey Kutbu'na en yakın yeri 911 kilometre uzaklıkta Rudolf Adası'ndaki (Franz Josef Toprakları) Cape Fligely noktasıdır[549].** Rus Arktikası'nın büyük bir kısmı tundradan ve donmuş topraklardan oluşmaktadır[550]. En dikkat çeken farklılık Rusya'nın kuzeybatısında yaklaşık 145.000 kilometrekarelik bir alanı kaplayan ve düşük-Arktika özellikleri gösteren Kola Yarımadası'nda görülür. Soğuk Savaş döneminde Sovyetler Birliği'nin Kuzey Deniz Filosu'nu barındıran bu bölgede, permafrosta rastlanmadığı gibi kıyılar yıl boyunca buzsuzdur. Bu durum Ural Dağları'nın batısında farklılıklar gösterse de buradaki geniş alanlar, bataklıklar ve bunlara ait düz ve yetersiz drenajlı ovalardan oluşmaktadır[551]. **Ural Dağları her ne**

---

[545] Dugin, a.g.e, ss. 149-150.

[546] Arctic Institute, *"Russia-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/russia/, (Erişim: 25.10.2017), s. 1.

[547]Rusya'nın Arktika Okyanusu'ndaki sayısız adasının toplam kapladığı alan 135.500 kilometrekaredir. Bunların en büyüğü olan Novaya Zemlya iki ana adadan oluşan bir takımadadır. Kuzey adası dağlıktır, 48.000 kilometrekare olup, yaklaşık yarısı buzullarla ve küçük buz örtüsüyle kaplıdır. Güney adası ise daha 33.000 kilometrekare olup, özellikle güney kıyıları büyük oranda buzsuzdur. Bkz. AMAP, *Assessment Report…,* s. 14.

[548] A.g.e., s. 167.

[549] Bonikowsky, a.g.e., s. 3; Arctic Institute, *Russia-Environment…,* s. 1.

[550] Dugin, a.g.e., s. 136.

[551] AMAP, *Assessment Report…,* s. 13.

kadar Avrupa ve Asya arasındaki geleneksel sınırı oluştursa da doğu-batı istikametinde geçişi engellemez. Ural Dağları'nın doğusuna doğru Sibirya kıyıları genellikle düz ve kuzeye doğru akan nehirlerin oluşturduğu birçok geniş delta içerir. Buzla kaplı dağlar Taymir ve Çukçi Yarımadaları'nın özellikleri olup, Doğu Sibirya'da 2.500 metreden yüksek zirvelere sahip Verkhoyansk, Chersky ve Momsky gibi birkaç sıradağ görülmektedir[552]. Bölge su kaynakları, göller ve nehirler açısından oldukça zengindir. İklimsel koşullara bağlı olmakla birlikte yılın büyük çoğunluğu buzla kaplı olan irili ufaklı binlerce göl ve yüzlerce nehir görülmektedir. Bu göllerden en büyüğü 67 metre derinliğinde ve 812 kilometrekarelik bir alanı kaplayan İmadra Gölü'dür[553]. Önemli nehirler arasında Kuzey Divina, Pechora, Obi, Yenisey, Lena ve Kolyma sayılabilir.

Harita 9'da Arktika'daki bazı önemli nehirler görülmektedir. Bu nehirlerden **Obi, Yenisey ve Lena'nın Arktika Okyanusu'na yıllık ortalama akışı Arktika'nın diğer nehirlerinden oldukça yüksektir[554].** Obi Nehri, aynı zamanda dünyanın en uzun yedinci nehridir. Rusya'nın Batı Sibirya toprakları boyunca uzanan Nehir'e, Altay Dağları'ndaki Biya ve Katun Nehirleri kaynaklık etmektedir. Obi Nehri, çoğunlukla Rus toprakları üzerinden geçerken, kollarının birçoğu Çin, Moğolistan ve Kazakistan'a doğru uzanmaktadır. Nehir, en büyük kolu olan İrtiş Nehri ile yaklaşık 69º Doğu boylamında birleşip, toplamda 3.650 kilometre boyunca güney-kuzey istikametinde devam ederek, Kara Deniz'deki Obi Körfezi'ne dökülür[555]. Yıllık ortalama akışı yaklaşık 404 kilometreküptür[556]. Obi Nehri'nin doğusunda Yenisey Sırtı boyunca uzanan ve Batı Sibirya'yı Orta Sibirya'dan ayıran Yenisey Nehri bulunur. Nehir, Moğolistan'dan başlayarak kuzeye doğru yaklaşık 3.487 kilometre

---

[552] A.g.e. ss. 13-14.

[553] Rus Arktikası'nda 100.000'den fazla göl olduğu tahmin edilmektedir. Bkz. A.g.e., s. 20.

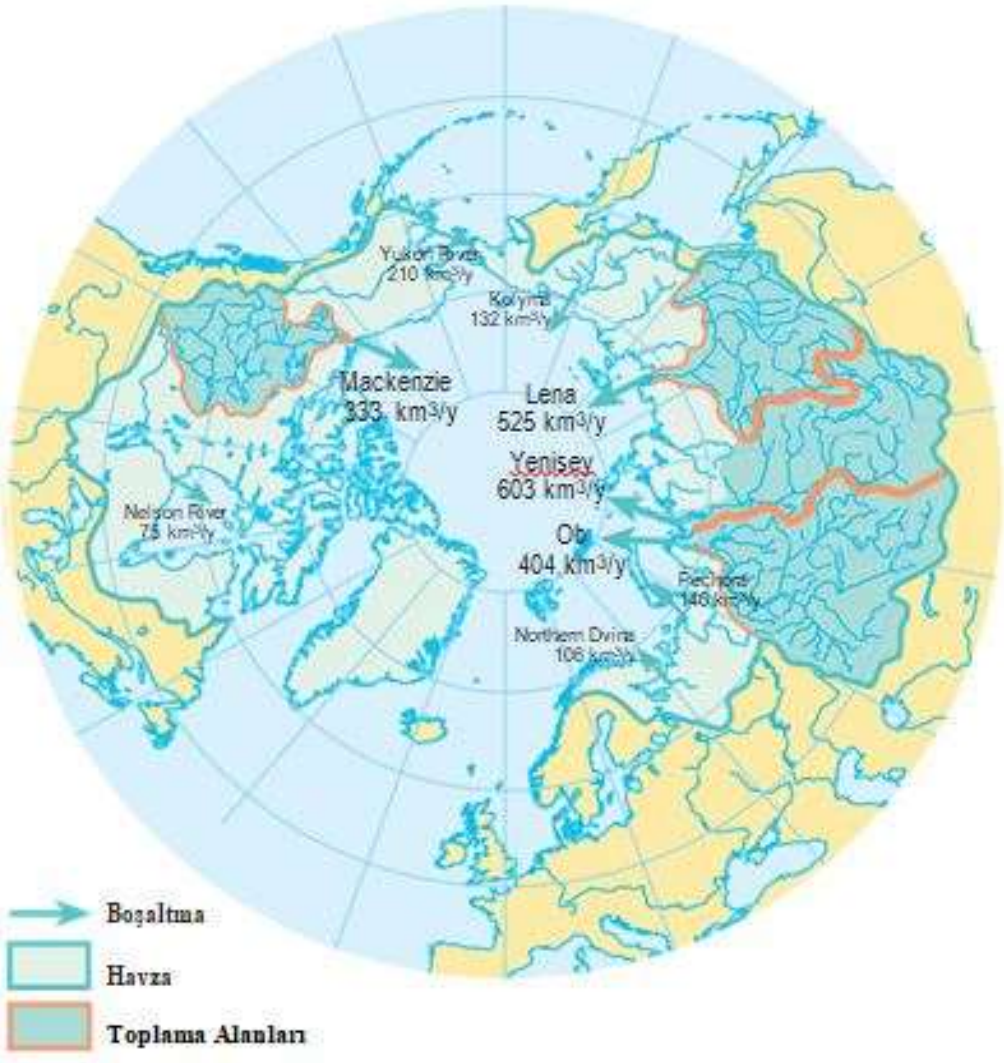
[554] AMAP, *Assessment Report…,* s. 19.

[555] World Atlas, *"Ob River",* https://www.worldatlas.com/articles/where-does-the-ob-river-flow.html, (Erişim: 25.10.2017), s. 1.

[556] AMAP, *Assessment Report…,* s. 19.

boyunca devam ederek, Kara Deniz'de bulunan Yenisey Körfezi'nde denize dökülür[557]. Nehrin yıllık ortalama akışı 603 kilometreküptür[558].

Harita 9: Arktika'daki Bazı Önemli Nehirler



Kaynak: AMAP, "Amap Assessment Report: Arctic Pollution Issues", *Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP),* 1998, https://www.amap.no/documents/doc/amap-assessment-report-Arctic-pollution-issues/68 /, (Erişim: 09.11.2017).

---

[557] World Atlas, *"Yenisey River",* https://www.worldatlas.com/articles/where-does-the-yenisei-river-flow.html, (Erişim: 25.10.2017), s. 1.

[558] AMAP, *Assessment Report…,* s. 19.

Lena Nehri ise bir ölçüde Orta Sibirya'nın doğu sınırlarını oluşturmaktadır. Güneyde Moğolistan sınırlarına yakın bir bölgede Baykal Dağları'ndan başlayarak kuzeye doğru yaklaşık 4.400 kilometre boyunca devam ederek Laptev Denizi'e dökülmektedir. **Lena Nehri Deltası, 32.000 kilometrekarelik alanıyla dünyanın en büyük Arktika Deltası'dır[559].** Nehrin yıllık ortalama akışı 525 kilometreküptür[560]. Rus Arktikası'na kadar uzanan bu nehirler, yılın bazı bölümlerinde donduğundan, bu nehirler boyunca yaşayan yerli halklara ve şehirlere erişimi sağlamak için ulaşım genellikle buz kırıcılarından oluşan özel bir filoyla sağlanmaktadır[561]. Öyle ki, Rusya'nın Arktika ve alt-Arktika bölgelerindeki sıcaklıklar, Antarktika'nın dışında kaydedilen en soğuk bölgelerdir. Yakutistan Cumhuriyeti'nin başkenti Yakutsk'un Oymyakon köyünde düzenli olarak -50 ºC'nin altında sıcaklıklar görülmektedir[562]. Kışın günlük ortalama sıcaklıklar -20 ºC ile -50 ºC arasında, yaz aylarında ise ortalama +15 ºC ile +25 ºC arasında değişebilmektedir. Özellikle yazın alt-Arktika'da sıcaklıklar +35 ºC dereceye kadar yükselebilmektedir[563].

Buraya kadar bahsedilen hususlar genel olarak değerlendirildiğinde **Arktika'nın iç sınırlarının çeşitliliği, dış sınırının geçişkenliği ve coğrafî özellikleri (dağlar, nehirler, denizler vb.) bakımından coğrafî bütünlükten yoksun olduğu söylenebilir.** Bu bakımdan **Mackinder'in Kalpgâh'ının özelliklerini göstermez.** Ancak Lenaland olarak belirtilen alanlar Japon Denizi kıyıları dışında korunaklı ve yerleşim alanlarından kopuk özelliğini sürdürür. **Arktika Okyanusu'nu oluşturan denizler ise geniş karasal alanlarla çevrili olduğundan diğer okyanuslar gibi geniş ve açık alan özelliği göstermez. Daha çok iç deniz, bir ölçüde Akdeniz görünümündedir.** Ancak Arktika Okyanusu Arktika Devletleri'nin egemenlik ve yetki alanlarının ötesinde coğrafî özellikler gösterir.

---

559 World Atlas, *"Lena River",* https://www.worldatlas.com/articles/where-does-the-lena-river-flow.html, (Erişim: 25.10.2017), s. 1.

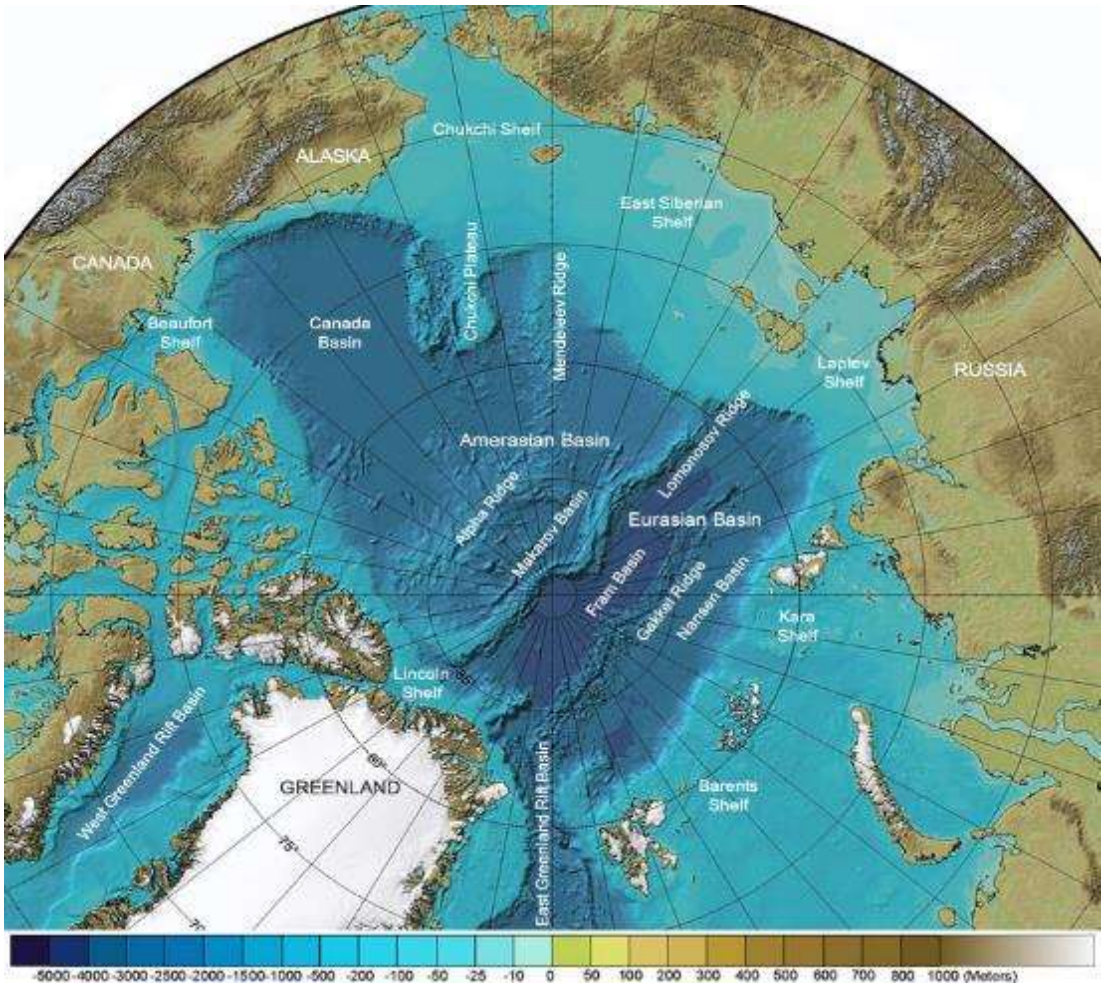
560 AMAP, *Assessment Report…,* s. 19.

561 Arctic Institute, *Russia-Environment…,* s. 1.

562 En düşük sıcaklık 1924 yılında -71,2 ºC olarak ölçülmüştür. Bkz. Arctic Institute, *Russia-Environment…,* s. 1-2.

563 Arctic Institute, *Russia-Environment…,* s. 2.

Harita 10: Arktika Okyanusu Sırt Uzantıları ve Havzaları



Kaynak: Geology, *"Arctic Ocean Seafloor Features Map",* https://geology.com/articles/Arctic-ocean-features/, (Erişim: 15.02.2018).

Harita 10'da Arktika Okyanusu sırt uzantıları ve havzaları görülmektedir. Denizin altında birçoğu tektonik hareketler sonucu oluşmuş olan sırt uzantılarıyla Arktika Okyanusu birkaç küçük havzaya bölünmektedir. Bunlardan Arktika Okyanusu'nu Eurasia (Avrasya) ve Amerasia Havzası olmak üzere ortadan ikiye ayıran Lomonosov Sırtı, Rusya'nın Yeni Sibirya Adaları'ndan Grönland ve Kanada'nın Ellesmere Adaları'nın uçlarına kadar uzanır[564]. Lomonosov Sırtı'nın

[564] Mel Weber, "Defining the Outer Limits of the Continental Shelf Across the Arctic Basin: The Russian Submission, States Rights, Boundary Delimitation and Arctic Regional Cooperation", *The International Journal of Marine and Coastal Law 24,* 2009, http://iilj.org/wp-

deniz tabanında yüksekliği yaklaşık 700 ila 4.200 metre arasında değiştiği görülebilir. Uzunluğu ise yaklaşık 1.500 kilometredir[565]. Bu sırtın ayırdığı Eurasia Havzası, Orta Atlantik Sırtı'nın bir uzantısı olan Gakkel Sırtı (Orta Arktika Okyanusu Sırtı) ile Nansen ve Amundsen Havzası olmak üzere ikiye ayrılır[566]. Amerasia Havzası ise Alpha-Mendeleyev Sırtı'nın ikiye ayırdığı Podvodnikov ve Makarov Havzarı ile Kanada Havzası'ndan oluşmaktadır. Alpha-Mendeleyev Sırtı, Kanada ve Grönland ile Sibirya'nın kıta kenarları arasında kalan Arktika Havzası'nın en geniş uzantısıdır[567].

Arktika Okyanusu'nda Pasifik Okyanusu ile bağlantı, dar Bering Boğazı'yla gerçekleşirken, Atlantik Okyanusu ile ana bağlantı, Grönland ile Svalbard Takımadaları'nı birbirinden ayıran ve güneyde Grönland ile Norveç Denizleri'ni birleştiren Fram Boğazı ile sağlanmaktadır[568]. Genellikle farklı su kütleleri ve dolaşım modelleri ile karakterize edilen Arktika Okyanusu; yüzey suyu, Atlantik suyu ve derin su olmak üzere üç katmanda tanımlanmaktadır[569]. Atlantik Okyanusu'nda, Körfez Akıntısı, Meksika Körfezi'nden Kuzey Amerika sahili ve Kuzey Atlantik Okyanusu boyunca Avrupa'ya doğru sıcak su getirmektedir. Böylelikle Körfez Akıntısı, Norveç ve Svalbard Takımadaları'nı Arktika'daki benzer enlemlerde diğer yerlerden çok daha sıcak tutmaktadır[570]. Bu sıcak su akıntılarının %79'u Fram Boğazı ve Barents Denizi yoluyla Atlantik Okyanusu'ndan gelmektedir. Pasifik Okyanusu'ndan Bering Boğazı

---

content/uploads/2016/08/Weber-Defining-the-Outer-Limits-of-the-Continental-Shelf-across-the-Arctic-Basin-2009.pdf, (Erişim: 25.12.2017), s. 658.

[565] A.g.m., s. 661.

[566] A.g.m., s. 658.

[567] A.g.m., s. 658-659.

[568] AMAP, *Assessment Report…,* s. 20; Hobart M. King, *"Arctic Ocean Seafloor Features Map",* https://geology.com/articles/Arctic-ocean-features/, (Erişim: 30.12.2017). Ayrıca Fram Boğazı için bkz. NSIDC, "Fram Strait", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/glossary/term/Fram-Strait, (Erişim: 25.12.2017).

[569] AMAP, *Assessment Report…,* s. 60.

[570] NSIDC, "Factors Affecting Arctic Weather and Climate", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/factors_affecting_climate_weather.html, (Erişim: 28.10.2017).

yoluyla içeri giren su miktarı %19'dur. Nehirlerden Arktika Okyanusu'na akış %2 gibi küçük bir orana sahip olsa da diğer okyanuslarla kıyaslandığında oldukça yüksektir[571]. Arktika Okyanusu'ndan çıkan soğuk su akıntılarının ise %75'i Fram Boğazı, %25'i ise Kanada üzerinden gerçekleşmektedir[572].

Arktika Okyanusu'nda deniz buzu küresel iklim değişikliğine bağlı olarak mevsimsel farklılıklar göstermektedir[573]. 2020 yılı şubat ayı için aylık ortalama buz genişliği 14.7 milyon kilometrekare civarındadır. Bir kıyaslama olması bağlamında, 2018 ve 2019 Şubat ayı aylık ortalama buz genişliği ise sırasıyla 14 milyon kilometrekare ve 14.4 milyon kilometrekare kadardır[574]. 2018 yılı ortalama buz genişliği günümüze kadar şubat ayında kaydedilen en düşük aylık ortalama olup, 1981 ile 2010 yılları arasındaki ortalama buz genişliğinden 1.35 milyon kilometrekare ve 2017 yılındaki rekor düşük aylık ortalamasının ise 160.000 kilometrekare altındadır[575]. 2017, 2018 ve 2019 yılı Eylül ayı en düşük buz genişliği; 2017 ve 2018 yılları için 4.8 milyon kilometrekare, 2019 yılı için 4.3 milyon kilometrekaredir[576]. Arktika Okyanusu buzunda görülen bu değişim Arktika'nın küresel iklim değişikliğinden en hızlı etkilenen bölgelerden biri olduğunu ortaya koymaktadır. Küresel ölçekte dünyada 2000-2100 yılları arasında ortalama sıcaklığın +1,4 ºC ile +5,8 ºC arasında artması beklenirken, Arktika dünyanın diğer bölgelerinden iki kat daha hızlı ısınmaktadır.

---

[571] A.g.e., s. 23.

[572] A.g.e., s. 23.

[573]NSIDC, "Arctic vs. AntArctic", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/seaice/characteristics/difference.html, (Erişim: 20.02.2018).

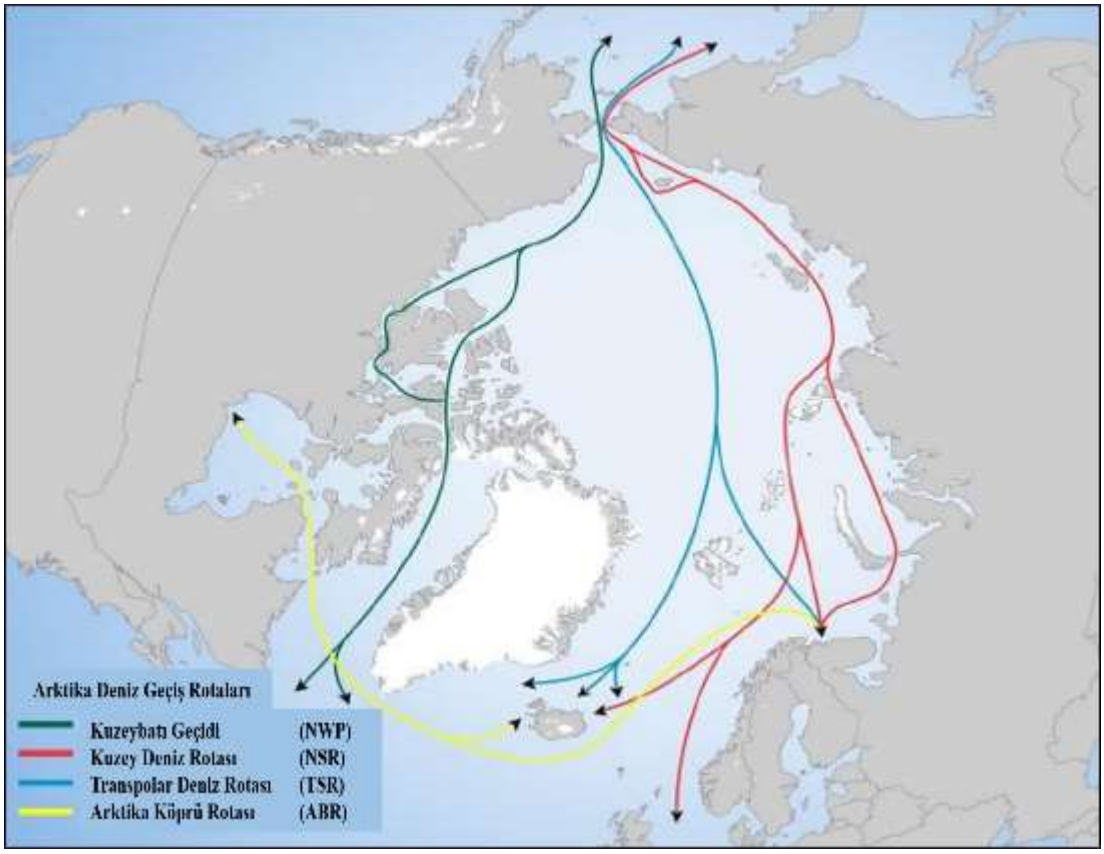
[574] NSIDC, "Sea Ice Index Animation Tool", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/data/seaice_index/bist, (Erişim: 20.03.2020).

[575] NSIDC, "A Warm Approach to the Equinox", *National Snow and Ice Data Center,* 6 Mart 2018, http://nsidc.org/Arcticseaicenews/, (Erişim: 20.02.2018).

[576] Bkz. NSIDC, "Sea Ice Index Animation Tool", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/data/seaice_index/bist, (Erişim: 20.03.2020). Deniz buzu, Arktika Okyanusu'nda kışın son dönemlerinde yaklaşık 14 ila 16 milyon kilometrekarelik, Antarktika'nın çevresindeki Güney Okyanusu'nda ise 17 ila 20 milyon kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Bkz. NSIDC, *Arctic Sea Ice at 7th…,* s. 1.

Öyle ki, Arktika'da son yıllarda görülen ısınma son 2.000 yıldır görülenin çok üzerindedir[577].

Harita 11: Arktika Okyanusu Deniz Geçiş Rotaları



Kaynak: Malte Humpert ve Andreas Raspotnik, "The Future of Arctic Shipping Along The Tranpolar Sea Route", Heininen Lassi (Ed.), *Arctic Yearbook 2012,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 282.

Arktika Okyanusu'da mevsimsel koşullara bağlı olmakla birlikte, keşifler çağından günümüze, Pasifik Okyanusu'ndan Atlantik Okyanusu'na geçişe elverişli güzergâhlar oluşmaktadır. Harita 11'de görüldüğü üzere **Arktika Okyanusu'nda Kuzeybatı Geçidi, Kuzey Deniz Rotası, Transpolar Deniz Rotası ve Arktika**

[577] Nicola Jones, "Arctic Ocean Feels The Heat", *International Weekly Journal of Science,* 2011, http://www.nature.com/news/2011/110127/full/news.2011.52.html, (Erişim: 20.11.2017).

Köprü Rotası (ABR) olmak üzere dört deniz geçiş rotası bulunmaktadır[578]. Kuzeybatı Geçidi; yaklaşık 9.324 kilometre uzunluğunda olup, Bering Boğazı, Alaska ve Kanada kıyılarından devam ederek Baffin Denizi ve Labrador Denizi'nden Atlantik Okyanusu'na uzanmaktadır. **Kuzey Deniz Rotası;** 5.169 kilometre boyunca Bering Boğazı'ndan Rusya kıyıları boyunca devam ederek Barents Denizi, Svalbard Takımadaları'nın güneyinden geçerek Norveç Denizi ile Atlantik Okyanusu'na ulaşmaktadır[579]. **Transpolar Deniz Rotası;** 6.960 kilometre boyunca Bering Boğazı'ndan Arktika Okyanus'nun merkezine doğru açık denizlerden geçerek Atlantik Okyanusu'na devam eder. Bu üç deniz geçiş rotası Murmasnk (Rusya), İzlanda ve Churchill (Kanada) limanları üzerinden 7.135 kilometre uzunluğundaki **Arktika Köprü Rotası** tarafından birbiriyle birleşmektedir[580].

1.4 Saha ve Stratejik Kaynaklar

Sahanın genişliği ve stratejik kaynaklar coğrafyanın yeterliliğini belirler. Her ikisi de jeopolitikte mekânı ifade etmektedir. Saha tek başına bir kaynak olarak değerlendirilmelidir. Toprak ve denizler, iklim şartları, insanların yerleşimine ve gelişimine elverişlilik, yeraltı ve yerüstü kaynaklar vb. sahanın unsurlarıdır[581]. Stratejik kaynaklar sahanın kapladığı alan içerisinde, sahaya değer katar. Ratzel'in ifadesiyle sahanın genişliği stratejik kaynaklar doğurur. Petrol, doğal gaz ve kömür gibi hidrokarbon kaynakları ile altın, elmas ve nikel gibi mineraller bunlardan birkaçıdır. Bunların dışında su, balıkçılık alanları ve ormanlar gibi ekonomik potansiyeli olan kaynaklar zaman ve mekâna göre stratejik kaynak özelliği

---

[578] Malte Humpert ve Andreas Raspotnik, "The Future of Arctic Shipping Along The Transpolar Sea Route", Heininen, Lassi (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 281-282.

[579] Humbert ve Raspotnik, a.g.e., s. 282; Scott R. Stephenson, Laurence C. Smith, John A. Agnew, "Divergent Long-term Trajectories of Human Access to The Arctic, *Nature Climate Change*, Volume: 1, No: 3, https://www.researchgate.net/publication/241605071_Divergent_long-term_trajectories_of_human_access_to_the_Arctic, (Erişim: 02.12.2017), s. 4.

[580] Humbert ve Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along…*, s. 282; Stephenson, Smith ve Agnew, a.g.m., s. 4.

[581] Göney, a.g.e., s. 77; Günel, a.g.e., s. 34; İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık…,* s. 86.

gösterebilirler. Bilinmeyen kaynaklar veya henüz ortaya çıkarıl(a)mayanlar ise potansiyel kaynaklara sahip yeni enerji havzaları olarak değerlendirilir.

Arktika'da saha, coğrafî keşiflerle şekillenmiş ve zamanla toplumsal, siyasî, ekonomik, askerî ve çevresel anlamda gelişmiştir. Gerek Kanada gerekse de Rusya, Arktika'da en geniş sahaya sahip devletler olduklarından 20'inci yüzyıl ve öncesinde, Kuzey Kutbu'na kadar uzanan teorik (sektör sistemi) bir egemenlik biçiminin tadını çıkarmışlardır. Her iki devlette ülkelerinin Kuzey Kutbu'na kadar uzanan bu geniş saha vizyonunu çeşitli haritalarla tekrar tekrar yeniden üretmişlerdir. Günümüzde söz konusu sektör sistemine dayanan bu iddia resmi olarak terk edilmiş olsa da bölgesel sektörün hayal gücü Kanada ve Rus kültürlerinin bir özelliği olmaya devam etmektedir. 1920'li ve 1930'lu yıllarda popüler olan bu sektör sistemi, ABD ve Danimarka'nın da kendi egemenlik iddialarında bu yöntemi kullanmaya başlamasıyla birlikte yeni bir boyut kazanmıştır. Her ne kadar bölge dışı aktörler bu iddiaları tanımıyor olsa da Rusya ve Kanada'nın Kuzey Kutbu'nun egemenliğini bir sorun olarak değil bir mülk olarak görmeye ve sektör sistemini uygulamaya devam ettiği söylenebilir[582]. **Rusya'nın 2007 yılında Arktika Okyanusu deniz tabanına Rus bayrağını dikmesi bunun açık bir örneğidir.** Bu bağlamda; ABD'nin 1969 yılında Ay'a Amerikan bayrağı dikmesi ile 2013 yılında İspanyol dalgıçların Cebelitarık'ın tartışmalı karasularına yakın bir yere İspanya bayrağı dikmesi[583], sahanın her türlü teknolojik ilerlemeye rağmen genişliği ölçüsünde etkisini sürdürdüğünü göstermektedir.

Geçmiş, bugün ve gelecek açısından değerlendirildiğinde bir dönemin değersiz bölgesi Arktika, küresel iklim değişikliğinin etkisiyle pasif alan olma özelliğini kaybetmektedir. Saha genişlikleri bir milyon kilometrekareden büyük olan Brezilya'da çok geniş bir alana yayılan Amazon Bölgesi, iklimsel koşullar ve

---

[582] Klaus Dodds, "Squaring the Circle: The Arctic States, Law of the Sea, and the Arctic Ocean", *Eurasia Border Review*, http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/BorderStudies/en/publications/review/data/ebr51/V5_N1_07Dodds.pdf, (Erişim: 14.01.2018), ss. 116-117.

[583] A.g.e., s. 115.

ormanların sıklığı nedeniyle, Libya, Mısır ve Avustralya'da ise çöllerin kapladığı geniş alanlar nedeniyle pasif alan olma özelliklerini korurken[584], **Arktika'da keşifler, balıkçılık, madencilik, ulaşım, askerî, bilimsel ve sivil faaliyetler dışında teknolojik ilerlemeler sahayı istifadeye ve yerleşime açık hale getirmektedir.** Bu durum genel anlamda bugün için Arktika'nın pasif alan olma özelliğini değiştirmemekteyse de değişmekte olduğunu göstermektedir. Dünyada karasal alanların en geniş yer kapladığı 60º ve 70º Kuzey enlemlerinde güneyden kuzeye doğru gidildikçe kuzey-güney ve doğu-batı istikametinde yayılan geniş boş alanlar, 63º Kuzey enlemlerinde Alaska'nın büyük bir kısmı, Grönland'ın doğu sahilleri ile Kanada ve Sibirya'nın kuzeyinde 1.000 kilometre açıklıkta belirli yörünge avantajlarına sahip uzay aracı fırlatma alanları sağlamaktadır[585].

Küresel iklim değişikliğine bağlı olarak Arktika'da buzla kaplı alanlar açığa çıkarken, daha önce buzun altında kalan, tespit edilemeyen ve işletilemeyen yeni enerji havzaları arama ve geliştirme faaliyetleriyle daha elverişli veya zor hale gelebilmektedir. Arktika'da yaz aylarının uzaması buzla kaplı olmayan, ancak daha sıcak aylarda sadece yer araştırmaları için erişilebilir olan bölgelerin keşif mevsimini uzatabilmektedir. Buna ek olarak Baffin Adası gibi Arktika'daki bazı bölgelerde daha az deniz buzu, gemilerin daha uzak bölgelere ağır teçhizatların taşınmasına ve maden cevherlerinin güneye doğru pazarlamasına olanak sağlarken[586], Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları daha fazla önem kazanmakta, demiryolu ve diğer altyapı gelişmeleri, madencilik işletmeleri açısından yıl boyunca cevher taşımacılığı için daha elverişli hale gelebilmektedir[587].

---

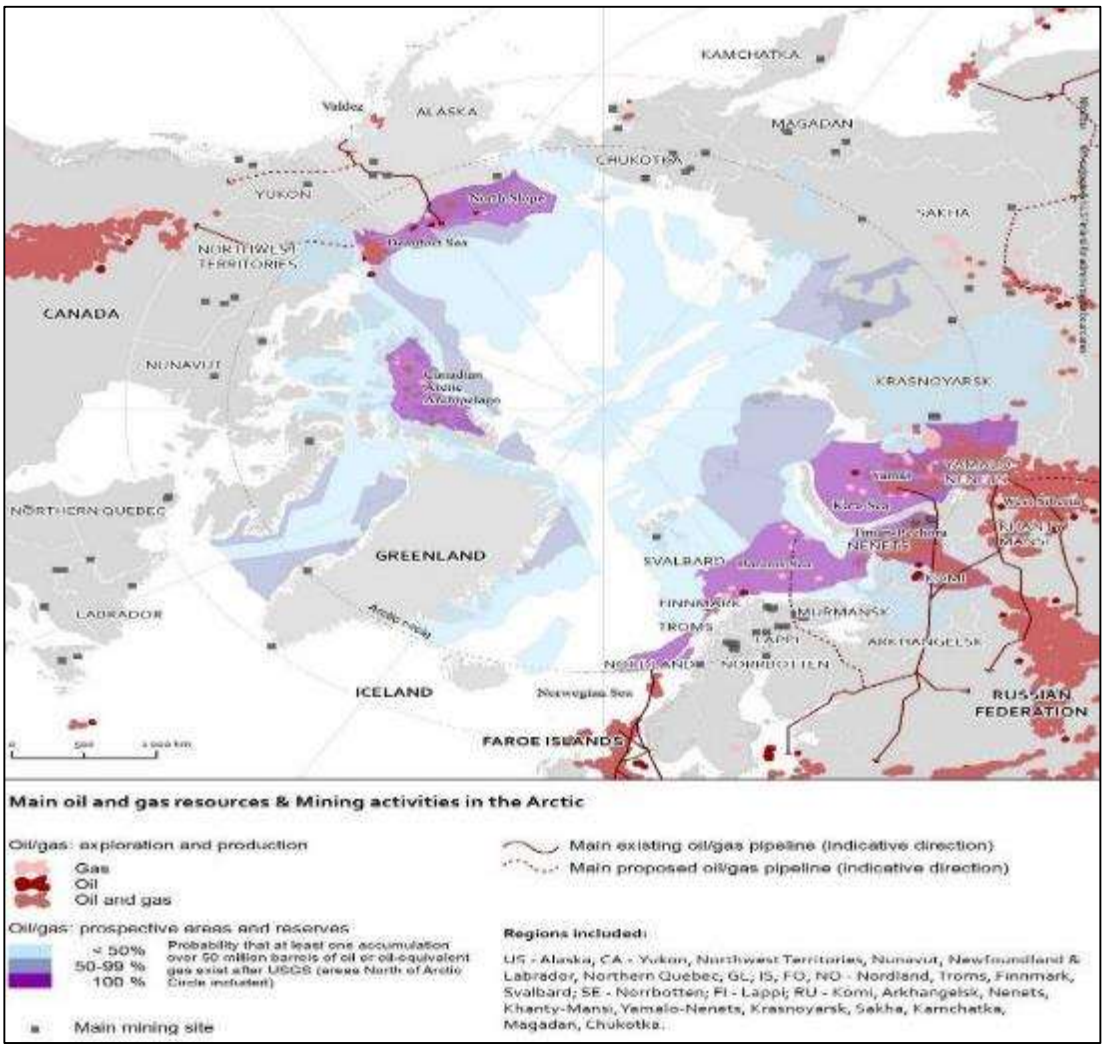
[584] Günel, a.g.e., ss. 34-35.

[585] Dolman, a.g.m., s. 138.

[586] Ronald O'Rourke, "Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress", *Specialist in Naval Affairs*, 27 Şubat 2012, https://fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf, (Erişim: 27.12.2017), s. 22.

[587] Catherıne Porteraug, "Canadian Town, Isolated After Losing Rail Link, Feels Held Hostage", *New York Times*, 30 Ağustos 2017, https://www.nytimes.com/2017/08/30/world/canada/canada-climate-change-arctic.html, (Erişim: 27.12.2017), ss. 1-5; Railway Gazette, *"Heavy Haul in the High North"*, 24 Haziran 2008, http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/heavy-haul-in-the-high-north.html, (Erişim: 27.12.2017).

Harita 12: Arktika'daki Mevcut ve Potansiyel Maden ve Enerji Kaynak Alanları



Kaynak: Nordregio, "Resources in the Arctic 2019", *Nordregio Research Centre,* https://nordregio.org/maps/resources-in-the-arctic-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

Karada petrol ve gaza ulaşılan yerlerde, permafrost alanların sıcak hava koşullarına göstereceği tepkiyle, permafrost topraklara dayanan madencilik altyapılarında olduğu gibi demiryollarının da kararsız hale gelebileceği göz önüne alınmalıdır. Benzer şekilde Arktika'da petrol ve gaz rezervlerinin geliştirilmesinde olduğu gibi, mevcut teknoloji ile teknik olarak geri kazanılabilen maden yatakları da ekonomik olarak bugün için kârlı olmayabilir. Öyle ki, petrol, gaz ve madenlerinin gelişimini destekleyen mevcut altyapının önemli bir parçası, kış aylarında inşa edilen

ve kullanılan buzlu yollar olup[588], daha sıcak havalar, buz yolu ulaşım mevsimlerini kısaltmakta ve ulaşım zorlukları yaratmaktadır. Örneğin; **Kuzey Alaska'daki tundra yollarının açılış tarihleri, 1991 yılı öncesinde Kasım ayı başında gerçekleşirken, son yıllarda iki aylık bir değişiklik göstererek ocak ayına gerilemiştir.** Bu da buz yollarının ulaşım için kullanılabileceği potansiyel çalışma süresini önemli ölçüde azaltabilmektedir[589]. Harita 12, Arktika'daki mevcut ve potansiyel maden ve enerji kaynak alanlarını göstermektedir. Arktika'da hidrokarbon kaynakları ile nikel, bakır, altın, uranyum, elmas, volfram (tungsten), lantatit, çinko vb. birçok metal ve mineral bulunmaktadır. Arktika genelinde petrol, gaz ve mineral kaynakları için arama, üretim geliştirme ve ulaşım tesisleri artmaktadır. Deniz buzu ve permafrost çözülme, gelecekte hem karada hem de denizde maden ve enerji kaynaklarına erişimi etkileyebilir. Arktika'daki petrol ve gaz geliştirilmeye açık bölgeler, Beaufort Denizi (Kuzey Slope, Alaska ve Mackenzie Deltası), Rus Arktikası'nın kuzeybatı (Barents Denizi ve Batı-Sibirya) kısımları ve Kanada Takımadaları (Nunavut) olarak dikkat çekmektedir. Arktika'daki toplam petrol ve gaz kaynaklarının dünyadaki keşfedilmemiş ve teknik olarak geri kazanılabilir kaynakların yaklaşık %22'sini bununda %84'ünün denizde olduğu tahmin edilmektedir. Bunun dışında geniş maden sahaları, çeşitli metalik ve metalik olmayan mineraller ve kömür kaynakları bulunabilir. Bu kaynakların kullanımı ve erişimi yeni bir olgu değildir. Ancak deniz buzunda ve permafrost alanlarda yaşanan azalma ve teknolojik gelişmeler bu kaynakların daha erişilebilir hale getirmektedir. Arktika'daki en büyük metalik ve metalik olmayan mineral ve kömür maden alanları Harita 12'de gri renkte kareler olarak gösterilmektedir. Madencilik faaliyetleri için ana alanlar, zengin metalik ve metalik olmayan mineral kaynaklarına sahip Fennoscandia ve Rusya'daki Pechora kömür havzasıdır[590]. Alaska'da altın bulunmasından bu yana metal madenciliği ve arama önemli bir endüstri olmuştur[591]. Alaska; kömürün ve diğer fosil yakıtların

[588] O'Rourke, a.g.m., s. 22.

[589] NOAA, *"Arctic Change, Land Roads",* https://www.pmel.noaa.gov/Arctic-zone/detect/land-road.shtml?page=land, (Erişim: 27.12.2017).

[590] Nordregio, "Resources in the Arctic 2019", *Nordregio Research Centre,* https://nordregio.org/maps/resources-in-the-arctic-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

[591] Boyd vd. a.g.e., ss. 9-10.

geniş kaynaklarını, jeotermal enerji için önemli bir potansiyeli, **dünyanın en büyük çinko, bakır ve altın yataklarından bazılarının yanı sıra, nadir bulunan indiyum[592] ve kalay** gibi yüksek değerli madenleri de içerisinde ihtiva etmektedir[593]. Bölgede araştırma, sondaj maliyetleri ve yakıt masrafları gibi nedenlerden dolayı sorunlar yaşanırken, buradaki maden potansiyeline başta Çin, Japonya ve Hindistan olmak üzere dünya çapında ilgi artmaya devam etmektedir[594]. Kanada'da; nikel, elmas, altın, gümüş, kurşun, çinko vb. madenler oldukça yaygındır[595]. Ülke, **dünyanın bir numaralı potasyum üreticisi** olup, alüminyum, kobalt, elmas, altın, nikel, platin, tuz, volfram ve uranyum gibi önde gelen madenlerinin de ana üreticileri arasında yer almaktadır. Quebec'de Newfoundland'daki Labrador Çukuru ve Labrador sınırı demir cevheri için büyük madencilik bölgelerinin gelişmesine yol açmıştır[596]. İngiliz Kolumbiyası'nda metalürjik kömür, bakır, altın ve molybdenum[597] madenleri, Ekati, Kuzeybatı Toprakları, Nunavut ve Ontario'da elmas madeni, Yukon Bölgesi'nde ise altın madenciliği gelişmiştir[598]. Danimarka'nın deniz aşırı topraklarından biri olan Grönland, nispeten uzun bir

---

[592] Çok ender bulunan bu element genelde Çinko minerallerinde bulunur. Kalay gibi yumuşaktır. Genelde metal yüzeyleri atmosfer etkilerinden korumak için kaplamada kullanılır.

[593] USGS, "U.S. Geological Survey Energy and Minerals Science Strategy-A Resource Lifecycle Approach", *U.S. Geological Survey,* Virginia, 2013, https://pubs.usgs.gov/circ/1383d/circ1383-D.pdf, (Erişim: 14.11.2017), s. 12.

[594] Arctic Institute, *"Alaska-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/united-states/, (Erişim: 29.12.2017), s. 2.

[595]Government of Canada, *"Exploration and Mining in Canada: An Investor's Brief",* 2016, http://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/mineralsmetals/pdf/mms-smm/poli-poli/pdf/Investment_Brief_e.pdf, (Erişim: 21.02.2018), s. 2; Arctic Institute, *"Canada-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/canada/, (Erişim: 29.12.2017), s. 1.

[596] Government of Canada, *Exploration and Mining…,* s. 2; Kanada Arktikası madenleri ile ilgili kapsamlı bir değerlendirme için bkz. J. C. Harrison, "Canada", Rognvald Boyd, Terje Bjerkgard, Bobo Nordahl ve Henrik Schiellerup (Ed.), *Mineral Resources in The Arctic an Introduction,* NGU-Geological Survey of Norway, Norveç, 2016, http://www.ngu.no/upload/Aktuelt/CircumArtic/Mineral_Resources_Arctic_Mainbook.pdf, (Erişim: 18.01.2018), ss. 78-154.

[597] Demire benzer madeni ağır bir elementir.

[598] Government of Canada, *Exploration and Mining…,* s. 2; Boyd vd. a.g.e., ss. 9-10.

madencilik geçmişine sahiptir. Ancak günümüzde işler durumda olan sadece küçük bir **yakut madeni işletmesi** bulunmaktadır. Grönland; **lantanit, kriyolit, kömür, kurşun, çinko, gümüş gibi birçok maden rezervine sahip olup[599], birçok rezerv çalışması ve yatırımına da ev sahipliği yapmaktadır[600].** Özellikle Çin'in Grönland'ın kaynak potansiyeline yönelik ilgisi dikkat çekicidir. Günümüzde dünyada yüksek teknoloji ürünlerin üretiminde kullanılan **lantanit madeni Grönland'da bulunan rezervlerle birlikte, bu maden rezervlerinin %95'ine sahip olan Çin'in tekelini ortadan kaldırma potansiyeline sahiptir[601].** Danimarka'nın bir diğer deniz aşırı toprağı Faroe Adaları'nda ise günümüzde madencilik kaynaklarının ticari bir üretimi bulunmamasına rağmen[602], Suuroy Adası'nda 1770 yılından İkinci Dünya Savaşı'na kadar kullanılan kömür rezervleri potansiyelini devam ettirmektedir. Bir ada ülkesi olan İzlanda'da önemli bir madencilik sektörü bulunmamaktadır. Buna rağmen ülkede 20'inci yüzyılda başlayan altın keşfi, bölgede neredeyse madenciliğe yol açmıştır. Bu keşifler, günümüzde İzlandalı araştırma kurumlarından, yabancı şirketlerden ve yatırımcılardan bilim insanlarını bir araya getiren ve bir merkez olarak hizmet veren *"Melmi ehf."* kuruluşu altında hız kazansa da volkanik bölgenin dışındaki volkanik komplekslerin fosil ve kısmen erozyona uğramış hidrotermal sistemlerine odaklanmıştır[603]. **Buna rağmen jeotermal ve hidroelektrik enerji kaynakları nedeniyle, enerji yoğun endüstriler İzlanda'nın ihracatının güçlü bir bileşeni haline gelmiştir.** Bölgede büyüyen bir alüminyum eritme endüstrisi

---

[599] K. Secher ve O. Johnsen, "Minerals in Greenland", *Geology and Ore,* No: 12, 2008, http://www.geus.dk/minex/go12.pdf, (Erişim: 11.02.2018), ss. 1-12; Arctic Institute, *"Denmark-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/denmark/, (Erişim: 29.12.2017), s. 1.

[600] Bu çalışmalar için bkz. Greenland Minerals and Energy Limited, *"Greenland Minerals Releases Initial Mineral Resource",* 212, http://www.ggg.gl/docs/ASX-announcements/Zone-2-Mineral-Resource-Estimate.pdf, (Erişim: 17.12.2017), ss. 1-12; Tim Boersma ve Kevin Foley, "The Greenland Gold Rush Promise and Pitfalls of Greenland's Energy and Mineral Resources", The *John L. Thornton China Center, The Energy Security Initiative (ESI),* 2014, https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/24-greenland-energy-mineral-resources-boersma-foley-pdf-2.pdf, (Erişim: 12.12.2017), ss. 1-68.

[601] İlbuğa, a.g.e., s. 72.

[602] Boyd vd. a.g.e., s. 7.

[603] A.g.e., s. 42.

bulunmaktadır[604]. Günümüzde İzlanda'da faaliyet gösteren üç alüminyum tesisi, dünyadaki bütün alüminyum üreten ülkeler arasında 11'inci sırada yer almaktadır[605]. Shetland Adaları'nın en kuzeyinde, ofiyolit (ophiolite) barındırılan kromit ve platin metal yatakları ile sınırlı tonajda olduğu bilinen metalik maden yatakları bulunmaktadır. Bölge ekonomik olarak hidrokarbon yataklarının içerisinde bulunmaktadır. Shetland'ın ekonomisi üzerindeki kayda değer etkisine rağmen, petrol endüstrisinin fiziksel etkisi oldukça sınırlıdır[606]. **İsveç ve Finlandiya, AB üyesi ülkelerin metal üretiminin neredeyse yarısından fazlasını gerçekleştirmektedir.** Her iki ülkede de son yıllarda önemli başarılar elde etmiş olan aktif maden arama endüstrileri bulunmaktadır[607]. **İsveç, AB'nin en güçlü madencilik ülkesi olup, AB'nin demir cevherinin %90'ından fazlasını, kıymetli madenlerinin ise neredeyse %20'sini üretmektedir[608].** İsveç ve Finlandiya'nın aksine **Norveç, bazı istisnai alanlar dışında, nispeten zengin madencilik sahaları geliştirememiştir. Petrol ve gaz sektöründe olduğu gibi, bir ölçüde çevresel kaygıların bu alanda kalkınmayı durdurduğu söylenebilir.** Buna ek olarak, Norveç Arktikası ren geyiği çobanları tarafından kullanılmakta olduğundan, maden endüstrisi yerel ve Sami topluluklarının direnişi ile karşılaşmaktadır[609]. Buna rağmen metal cevherleri ve endüstriyel madenlerin Arktika'daki payı, Norveç'in toplam üretiminin yaklaşık %40'ı kadardır[610]. Arktika'nın en geniş topraklarına sahip olan Rusya'nın **Taymir Yarımadası'da Krasnoyarsk ve Kola Yarımadası'ndaki Murmansk bölgeleri**

---

[604] Haley vd. a.g.e., s. 52.

[605] Arctic Institute, *"Iceland-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/iceland/, (Erişim: 29.12.2017), s. 2.

[606] Boyd vd. a.g.e., s. 7.

[607] Boyd vd. a.g.e., s. 9.

[608] Arctic Institute, *"Sweden-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/sweden/, (Erişim: 29.12.2017), s. 1.

[609] Ren geyiği sürüsü, Samiler için kültürel bir yaşam biçimi oluşturmanın yanı sıra, Kuzey Norveç'te de önemli bir endüstridir. Bkz. Arctic Institute, *"Norway-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/norway/, (Erişim: 29.12.2017), s. 2.

[610] Sharman Haley, Matthew Klick, Nick Szymoniak ve Andrew Crow, "Observing Trends and Assessing Data for Arctic Mining", *Polar Geography,* Cilt: 34, Sayı: 1-2, 2011, http://www.iser.uaa.alaska.edu/people/haley/Mining%20trends.pdf, (12.12.2017), s. 44.

platin ve paladyum madenlerinin üretiminde dünyada ikinci, nikel üretiminde ise üçüncü sıradadır. Bu bölgeler aynı zamanda demir, bakır, apatit ve kobalt minerallerine sahiptir[611]. **Elmas madeni açısından dünya üretiminin %13'lük bir kısmı Yakutistan'da yapılmaktadır.** Burası demir, fosfor, titanyum, vanadyum gibi geleneksel madenlerin dışında, nadir toprak elementlerine sahiptir[612]. Ülkenin kuzeybatı kısmı, yani Magadan ve Çukotka bölgeleri, başta altın olmak üzere değerli önemli kaynaklara sahiptir[613].

İklim değişikliğinden kaynaklanan sıcaklıkların artmasıyla Arktika'nın kara alanlarında azalan buzullar, daha önce buz ile kaplanmış olan alanlarda birçok madenin ekonomik birikimlerini içeren araziyi açığa çıkarabilmektedir. Bununla birlikle Arktika Okyanusu'ndaki deniz buzunda görülen azalma, Arktika Okyanusu'ndaki hidrokarbon kaynaklarının daha fazla araştırılmasına olanak sağlamaktadır. Bu durum sahanının etkisini Arktika Okyanusu deniz yetki alanlarına kadar genişletmektedir. Bu çalışmanın ikinci bölümünde ayrıntılı ele alınmış olmakla birlikte Arktika'da petrol ve gaz işletimi 1960'lı yıllardan beri, özellikle Rusya'da Komi Cumhuriyeti ve Nenets Özerk Okrugu ile Alaska'da ABD'nin en büyük petrol alanı olan Prudhoe Körfezi'nde önemli olmuştur. Ancak şimdiye kadar karada yapılan bu işletmelerin ötesinde, Arktika Okyanusu deniz alanlarında yeni enerji havzaları tespit edilmiştir[614]. 2008 yılında Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyindeki tüm alanlar için potansiyel hidrokarbon rezervlerinin ilk kapsamlı değerlendirmesi ***"ABD Jeolojik Araştırma Kurumu (U.S. Geological Survey-***

---

[611] Boyd vd. a.g.e., s. 9.

[612] Valeriy A. Kryukov, *"Mineral Resources of the Russia's Arctic -Not Only Hydrocarbons",* 2016, https://www.researchgate.net/publication/306034413_Mineral_Resources_of_the_Russia%27s_Arctic_-Not_Only_Hydrocarbons, (Erişim: 29.12.2017), s. 1

[613] A.g.e., s. 4.

[614] James Henderson ve Julia Loe, "The Prospects and Challenges for Arctic Oil Development", The *Oxford Institute for Energy Studies,* 2014, https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2014/11/WPM-56.pdf, (Erişim: 15.11.2017), s. 3.

USGS)" tarafından yayınlanmıştır[615]. USGS, Arktika petrol ve doğal gaz rezervlerinin bulunduğu 33 ayrı havza tespit etmiştir[616]. Buna göre; **Arktika'da keşfedilmemiş yaklaşık 90 milyar varil petrol (14.3 trilyon m^3), 1.669 trilyon fit küp (47.3 trilyon m^3) doğal gaz ve 44 milyar varil (7 milyar m^3) sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) bulunmaktadır.**

Harita 13: Arktika'daki Bazı Keşfedilmemiş Petrol ve Gaz Havzaları



Kaynak: EIA, "Arctic Oil And Natural Gas Resources", *U.S. Energy Information Administration,* 20 Ocak 2012, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=4650, (Erişim: 12.01.2018).

[615] USGS, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of Arctic Circle", *US Geological Survey*, 2008, https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf, (Erişim: 10.10.2017).

[616] Arktika'daki 33 petrol ve doğal gaz havzası için bu çalışmanın İkinci Bölümüne bakınız. USGS'nin belirlemiş olduğu bu havzalar ve rezervler Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde kalan alanlar için değerlendirdiği dikkate alınmalıdır.

Harita 13, Arktika'daki keşfedilmemiş bazı petrol ve gaz havzalar göstermektedir. Keşfedilmemiş petrol rezervlerinin %70'i Alaska, Amerasia Havzası, Doğu Grönland (Rift Havzası), Doğu Barents Havzası, Batı Grönland ve Doğu Kanada olmak üzere beş bölgede değerlendirilmiştir. Keşfedilmemiş doğal gaz rezervlerinin ise %70'inin Batı Sibirya Havzası, Doğu Barents Havzası ve Alaska'da olduğu tahmin edilmektedir[617]. **Bu alanların dışında Arktika'da toplam 61 petrol ve doğal gaz sahası tespit edilmiştir.** Bu sahaların ülkelere göre dağılımı: Rusya'da 43; Kanada'da 11; Alaska'da altı; ve Norveç'te birdir. Bu petrol ve doğal gazın %52'sinin Rusya'da, %20'sinin ABD'de, %11'inin Grönland'da ve %5'inin Kanada olduğu değerlendirilmektedir[618]. Alaska, Kanada ve Rusya'daki bir dizi kıyı bölgesinde yapılan araştırmalarda Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde 400'den fazla petrol ve gaz sahası keşfedilmiştir. Bu alanlar, dünyadaki bilinen geleneksel konvansiyonun yaklaşık %10'unu diğer bir ifadeyle 240 milyar varil petrol ve petrol eşdeğeri doğal gazı ifade etmektedir[619]. Arktika'da petrol ve doğal gazın açığa çıkarılması konusundaki artan ilginin temel nedeni, Arktika Okyanusu'ndaki deniz buzunun azalması, diğer bir ifadeyle yaz mevsiminde artan buzsuz deniz alanlarıdır.

Saha, Arktika'nın geçmişinde hiç olmadığı kadar önem kazanmakta ve dinamik bir süreç geçirmektedir. Teknolojik ilerlemeler sahanın etkisini azaltsa da önemini kaybettirmemektedir. Arktika'da saha, stratejik nükleer denizaltılar (SSBN) ve deniz tabanlı diğer nükleer silahlar için potansiyel bir üs; askerî eğitim ve test için boş geniş bir alan; karadan saldırı ve savunma için stratejik bir bölge; uzayın silahlandırılması için bir platform durumundadır. Arktika'nın sahip olduğu petrol, doğal gaz ve madenler gibi stratejik kaynakların kullanılabilir hale gelmesi, bölgede teknolojik gelişmelere bağlı olarak ulaşım ve alt yapının geliştirilmesine ihtiyaç duyarken, özellikle iklim değişikliğinin bölgede yaratmakta olduğu etki teknolojik

---

[617] USGS, *Circum-Arctic Resource…,* s. 4. Ayrıca Bkz. Harita 12: Arktika'daki Bazı Keşfedilmemiş Pertrol ve Gaz Havzaları

[618] Ernst ve Young," Arctic Oil and Gas", *Global Oil and Gas Center,* 2013, https://www.green4sea.com/wp-content/uploads/2014/09/pdf/EY-Arctic_oil_and_gas.pdf, (Erişim: 15.11.2017), s. 3.

[619] USGS, *Circum-Arctic Resource…,* s. 4.

imkânlar dâhilinde Atlantik ve Pasifik Okyanusları arasındaki deniz geçiş yollarıyla Avrupa-Asya ve Amerika-Asya kıtalarına ulaşımı elverişli hale getirebilmektedir[620].

1.5 Arktika'ya Hukukî Bakış

Arktika dünyada hukukî statüsü belirgin olmayan ve burada bulunan Arktika Devletleri arasında egemenlik mücadelesine konu olan bir bölgedir[621]. Antarktika'nın aksine Arktika'da uluslararası bir yönetişim bulunmamaktadır[622]. Arktika, değişen ve değişmeyen jeopolitik unsurları bakımından dinamik bir sistemin parçası olup, küresel iklim değişikliğinin etkisi Arktika'ya yönelik uluslararası ilgiyi arttırmakta, fırsatlar, iş birliği, sorunlar vb. süreçler çok daha hassas bir noktaya gelmektedir.

Günümüzde kadar Arktika'da kapsamlı bir hukukî düzenleme, sözleşme veya yönetişim oluşturulamamıştır. Bu durumun Arktika'nın hukukî yapısına ilişkin konuların daha fazla önem kazanmasına neden olduğu söylenebilir. Devletler kabul ettikleri ulusal ve uluslararası hukuk kurallarına uymak zorunda olmakla birlikte, bu

---

[620] Heininen, *Küreselleşmenin Etkileri…,* ss. 42-43.

[621] Yılmaz ve Çiftçi, a.g.m., ss. 1-16.

[622] Antarktika'da hiçbir devletin kıta üzerinde herhangi bir egemenliği bulunmamaktadır. Ancak üzerinde egemenlik (hak) iddia edilmeyen bir yer olmadığını belirtmek gerekir. Kıta üzerinde toplam yedi ülke hak iddiasında bulunmaktadır. Bu ülkeler; Arjantin, Avusturalya, Fransa, İngiltere, Norveç, Şili ve Yeni Zelanda'dır. Bu ülkelerin hak iddiaları çoğunlukla ilk keşif, ilk hâkimiyet, ilk yerleşme vb. dayanak noktalarına sahiptir. Antarktika'ya ilk giden ülkelerden ikisi ABD ve Rusya olsa da kıta üzerinde herhangi bir hak iddiasında bulunmamaktadır. Bu noktada, Kıta üzerinde hak iddiasında bulunan ülkelerin iddia ettikleri alanların birbirleriyle çakıştığını da belirtmek gerekir. Kıta'nın sadece %15'lik bir kısmında hak iddiasında bulunulmamaktadır. Burasıda canlı çeşitliliğinin en az olduğu yerdir. Her ne kadar yedi ülke Antarktika üzerinde hak iddiasında bulunuyor olsa da bu iddiaların dünyadaki diğer devletler tarafından kabul görmediğini de belirtmek gerekir. Antarktika üzerindeki hak iddiaları Birleşmiş Milletler'in (BM) kurulmasıyla birlikte uluslararası bir nitelik kazanmıştır. 1959 yılında Antarktika'da toprak iddiasında bulunan yedi ülke ve burayla yakından ilgilenen ABD, Belçika, Güney Afrika, Japonya ve Sovyetler Birliği Washington'da bir araya gelerek *"Antarktika Antlaşması" (AA)'nı* hazırlamıştır. Bkz. The Unesco Courier, "Antarctica International Land of Science", *The United National Educational, Scientific and Cultural Organization,* France, January 1962, s. 14; Meredith Hooper, *A For Antarctica, Fact and Stories from The Frozen South,* Pan Books, London, 1991, ss. 14-16.; Bayram Öztürk, *Neden Antarktika?,* E Yayınları, İstanbul, 2015, ss. 22-27.

durum devletlerin bütün uluslararası anlaşma ve antlaşmalara onay vereceği anlamına gelmemektedir. Örneğin; ABD, BMDHS'ye taraf olmadığı gibi, 2015 yılında imzaladığı Paris İklim Anlaşması'ndan da geri çekilmiştir[623].

Arktika, Arktika Devletleri'nin farklı hukukî sistemleri ve pratiklerinin etkisi altındadır. Bunların dışında bölgesel ve uluslararası düzenlemelerin Arktika'nın hukukî çerçevesini oluşturduğu söylenebilir. Arktika'nın hukukî statüsü burada yaşayan yerli halklardan, bölgenin ekolojik yapısına, denizlerden, hava sahasına, insan haklarından başka birçok noktaya kadar geniş ve kapsamlı bir içeriğe sahiptir. Ancak burada araştırmanın amacını ve sınırlarını aşmamak maksadıyla BMDHS, Arktika Konseyi ve Svalbard Antlaşması'na yer verilmektedir. Böylelikle gerek Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzalarının gerekse de buna bağlı olarak veya bunun dışında ortaya çıkan sorunların, zorlukların vb. konuların hukukî çerçevesi ortaya konulmuş ve tanımlanmış olmaktadır.

1.5.1 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

Denizler, 17'inci yüzyılda ortaya atılan ve *"özgür deniz"* olarak kabul edilen bir doktrine tabi tutulmuştur[624]. Uzunca bir dönem devletlerin denizler üzerindeki ulusal hak ve yetki sınırları, ülkenin sahil şeridini çevreleyen üç deniz mili kadar bir alana sıkıştırılmıştır[625]. Bunun dışında denizlerin geri kalan kısmı herkese ve hiç kimseye ait olmaksızın *"özgür"* ilan edilmiştir. Bu durum 20'inci yüzyılda yaygınlaşırken, aynı yüzyılın ortalarında devletler deniz kaynakları üzerinde ulusal iddialarını genişletmeye başlamıştır. Balıkçılık ve balık stokları, komşu denizlere

---

[623] ABD'nin Paris iklim Anlaşması'ndan çekilmesi ile ilgi olarak daha fazla bilgi için bkz. bu çalışmanın Arktika ve Paris İklim Anlaşması başlıklı kısmına bakınız.

[624] Philip Jones, Max McGrath-Horn, Matt Merighi, Stephen Murray, Cullan Riley, Bogdan Rotar, Krittika Singh, Meaghan Tobin, Timothy Urban, Jack Whitacre, Steven Young, *Law of The Sea A Policy Primer*, John Burgess, Lucia Foulkes, Philip Jones, Matt Merighi, Stephen Murray, Jack Whitacre (Ed.), Tufts University, Massachusetts, 2017, https://sites.tufts.edu/lawofthesea/files/2017/07/LawoftheSeaPrimer.pdf, (Erişim: 21.01.2018), s. 10.

[625] Jon D. Carlson, "The Scramble for the Arctic: The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Extending National Seabed Claims", *Annual Meeting of the Midwest Political Science Association,* Chicago, https://works.bepress.com/jondcarlson/28/, (Erişim: 18.12.2018), s. 2.

yönelik kıyı devletlerinin taleplerini ve birbirleri arasındaki gerginliği artırmıştır. Dünya genelinde denizyolları üzerinde artan gemicilik faaliyetleri, petrol tankerlerinin kirlilik ve atık tehdidi üzerine artan endişeler, deniz kuvvetlerinin artan varlığı ve uzun mesafeli seyir baskısı, zamanla denizleri çatışma ve istikrarsız alanlar haline getirmiştir[626].

Uluslararası deniz yetki alanlarında ilk değişiklik ve meydan okuma, 1945 yılında ABD Başkanı Harry S. Truman'ın ülkesinin kıta sahanlığındaki tüm doğal kaynaklar (petrol, gaz vb.) üzerindeki yetkisini tek taraflı olarak genişletmesiyle başlamıştır. Bundan sonra, 1946 yılında Arjantin kendi deniz yetki alanını ilan etmiş, 1947 yılında Şili ve Peru, 1950 yılında ise Ekvator 200 deniz mili içerisinde bir bölgede egemenlik haklarını savunmuştur. Böylece Akdeniz filolarının erişimini kısıtlamayı ve bitişik denizlerindeki balık stoklarının tükenmesini kontrol altına almak istemişlerdir. Mısır, Etiyopya, Suudi Arabistan, Libya, Venezuela ve bazı Doğu Avrupa ülkeleri, İkinci Dünya Savaşı'ndan kısa bir süre sonra 12 deniz mili içerisinde hak talep etmeye başlarken, geleneksel üç deniz mili sınırından açıkça uzaklaşmışlardır. Aynı yıllarda Endonezya ve Filipinler'in kendi adalarını birbirinden ayıran suyolları üzerinde kontrolü sağladıkları, dünyada ise Tayland ve Endonezya dışındaki sığ suların mayınlandığı görülmüştür. 1970 yılında Kanada, Arktika Okyanusu sularını kirlilikten korumak için kendisine sahilden 100 deniz mili uzaklıkta denizcilik faaliyetini düzenleme hakkı tanımıştır. 1960'lı yılların sonlarına gelindiğinde, dünyada petrol arama, karada ve kıta kenar tabanından çok daha derinlere inmeye başlamıştır. Kuzey Denizi petrol açısından çekim merkezi haline gelirken, İngiltere, Danimarka ve Almanya, Kuzey Denizi'nin zengin petrol kaynakları ile kıta sahanlığını nasıl paylaşacakları konusunda anlaşmazlık içerisine girmiştir. Kısacası okyanus ve denizler daha önce hiç olmadığı şekilde kullanılmaya başlanmıştır[627].

---

[626] *"The United Nations Convention on the Law of the Sea (A Historical Perspective)",* http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#Historical, (Erişim: 21.01.2018), ss. 1-7.

[627] A.g.e., ss. 1-7.

Teknolojik gelişmeler devletlere okyanus ve denizlerdeki mevcut kaynaklara (balıkçılık, petrol, doğal gaz vb.) gittikçe daha fazla erişim imkânı tanıdığından, deniz yatağı üzerindeki hak iddiaları da giderek daha önemli bir hale gelmiştir. Ülkelerin deniz alanlarında hak iddiaları ortaya çıkınca, denizleri kontrol etmek ve çatışmayı önlemek içinde bir Antlaşma'nın gerekli olduğu anlaşılmıştır[628]. Bu konuda bir düzenleme yapmak amacıyla ilk defa 1958 yılında BM nezdinde bir *"Deniz Hukuku Konferansı"* düzenlenmiş ve *"1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi (1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea)"* kabul edilmiştir[629]. Ancak uluslararası alanda yaşanan ekonomik ve siyasî gelişmeler ile deniz yetki alanlarına yönelik ortaya çıkan hak iddialarındaki belirsizlik ve uyuşmazlık BM nezdinde ikinci bir *"Deniz Hukuku Konferansı"*nın düzenlenmesini zorunlu kılmış, ancak bu konferans herhangi bir sonuç alınamadan dağılmıştır[630]. Konu, 1973 yılında New York'ta düzenlenen üçüncü *"Deniz Hukuku Konferansı"*nda gündeme gelmiş ve 1973-1982 yılları arasında dokuz yıl boyunca 160'dan fazla devletin temsilcileriyle sürdürülen görüşmelerin neticesinde ***"1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (The United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS)"*** kabul edilmiştir. Sözleşme, herhangi bir madde üzerinde herhangi bir ayrım yapılmaksızın (rezerv konulmaksızın) bir bütün olarak kabul edilmiş ve 1994 yılında yürürlüğe girmiştir [631]. Günümüzde dünya

---

[628] Carlson, a.g.e., ss. 2-3.

[629] Nuray Karapınar, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar", *Doğal Kaynak ve Ekoloji Bülteni,* Sayı: 20, 2015, http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/hizmetler/kutuphane/ekonomi-bultenleri//2015_20/3.pdf, (Erişim: 18.10.2017), s. 13.

[630] A.g.e., s. 14.

[631]BMDHS, yürürlüğe girmesi için 60 devletin onayının alınması şartı getirilmiştir. BMDHS'yi onaylayan 60'ıncı ülke Guyana'dır. Bkz. The United Nations, a.g.e., s. 2-3. Günümüzde BMDHS'ye taraf olan ülke sayısı 168'dir. ABD, Türkiye, İsrail gibi birçok devlet Sözleşmeye taraf değildir. Daha fazla bilgi için bkz. *"Chronological Lists of Ratifications of, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements",* http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm, (Erişim: 21.12.2018), ss. 1-6.

genelinde denizlerdeki faaliyetlerin BMDHS'ye göre düzenlenmesi genel kabul görmektedir.

BMDHS, Arktika Okyanusu'ndaki deniz yetki alanları, sınırları ve yasal sorumlulukları belirlemek için önemli bir çerçeve oluşturmaktadır. Bu nedenle, Arktika Devletleri'nin çıkarları ile bütün uluslararası toplumun menfaatleri arasındaki denge, BMDHS'nin getirmiş olduğu düzenlemeye uygun olarak aranmalıdır. Her ne kadar **ABD, BMDHS'ye taraf olmasa da A5 Devletleri'nin gerek 2008 yılında kabul ettiği *"Ilulissat Bildirisi (Ilulissat Declaration)"*[632] gerekse de 2010 yılında Chelsea'de (Kanada) yapılan ve Ilulissat Bildirisi'ni teyit eden *"Dışişleri Bakanları Toplantısı (Foreing Ministers Meeting)"*[633] kararlarında, Arktika Okyanusu'ndaki düzenlemelerde BMDHS'ye bağlı olunacağı açıklanmış ve taahhüt edilmiştir[634].**

BMDHS'nin 234'üncü Maddesi buzla kaplı alanlarla ilişkili olup, doğrudan Arktika Okyanusu'na ilişkin bir düzenlemedir. Bu madde, Arktika Okyanusu'na kıyısı olan A5 Devletleri'ni ilgilendirmekte ve yetkilendirmektedir. Buna göre kıyı devletleri; özellikle ağır iklim şartlarının ve özel iklim koşullarının bulunduğu bölgelerde, buzla kaplı bölgelerden geçen gemiler nedeniyle oluşabilecek deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için **ayrımcı olmayan yasa ve düzenlemeleri yapma ve yürürlüğe koyma** hakkına sahiptir. Ancak bu yapılırken deniz çevresinin ***"seyrüsefer ve korunması ve muhafazası"*** mevcut en iyi bilimsel kanıtlara dayanılarak yapılmalıdır[635]. Anlaşılacağı üzere 234'üncü Madde; buzla kaplı

---

632 *"2008 İllusiat Bildirisi"* için bkz. "*The Ilulissat Declaration Arctic Ocean Conference-Ilulissat, Greenland, 27 – 29 May 2008"*, http://www.oceanlaw.org/downloads/Arctic/Ilulissat_Declaration.pdf, (Erişim: 15.12.2017), ss. 1-2.

633 *"2010 Chelsea Dışişleri Bakanları Toplantısı"* karaları için bkz. *"The Arctic Ocean Foreign Ministers Meeting, Chelsea, Canada, March 29",* http://www.mid.ru/en/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/257162, (Erişim: 15.12.2017), ss. 1-3.

634 Claudia Cinelli, "The Law of the Sea and the Arctic", *Arctic Review on Law and Politics,* Sayı: 2, No: 1, 2011, https://Arcticreview.no/index.php/Arctic/article/view/18, (Erişim: 15.12.2017), ss. 5-6.

635 Bkz. *"The United Nations Convention on the Law of the Sea",* http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (Erişim: 05.01.2018),

alanlarda kıyı devletlerine kendi ulusal yetki alanlarında düzenleme yetkisi vermektedir. Ayrıca buralarda oluşabilecek çevre kirliliğine karşı kıyı devletlerinin düzenleme yapma yetkisine sahip oldukları belirtilmektedir. Burada özellikle Kanada ve Rusya'nın Arktika'da bu düzenleyici imtiyaz hakkını kullandığını belirtmek gerekir. **Kanada ve Rusya; Arktika Okyanusu'nda seyreden gemilerin 234'üncü Madde uyarınca yürürlüğe koydukları yerel yönetmeliklere uymamaları durumunda karasuları veya münhasır ekonomik bölgeden (MEB) çıkarma hakkına sahip olduklarını ileri sürmektedir.** Buna karşılık ABD, kıyı devletlerinin düzenlemeler yapabileceğini kabul etmekle birlikte bu durumun açık denizlerde seyrüsefer serbestliğine (zararsız veya transit geçiş) uymadığını ve 234'üncü Maddeye dayanılarak yapılan ulusal düzenlemelerle böyle bir engellemenin yapılamayacağını iddia etmektedir[636]. Bu durum BMDHS'nin 3'üncü Kısmında belirtilen ***"uluslararası seyrüsefere açık boğazlar"*** ve bunlara ilişkin ***"genel hükümler, transit geçiş ve zararsız geçiş"*** ile ilgili hususları, özellikle Arktika Okyanusu'ndaki deniz geçiş rotalarının uluslararası bir boğaz olup olmadığı noktasında tartışmaya açmaktadır[637]. **BMDHS'nin 35'inci Maddesinde:** *"a) 7'inci maddede belirtilen yönteme uygun olarak çizilen bir düz esas hat, daha önce iç su sayılmayan suları da iç sulara dâhil etmiş olmadıkça, bir boğazdaki iç suları; b) Boğaza kıyıdaş olan devletlerin karasularının ötesindeki suların, bunlar ister münhasır ekonomik bölgenin veya isterse açık denizin bir kısmı olsun, hukukî rejimini; c) Geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukukî rejimini, etkilemez"* [638] denilmektedir.

---

ss. 115-116. Ayrıca BMDHS'nin Türkçe çevirisi için bkz. BM Enformasyon Merkezi UNIC-Ankara, *"Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi",* Prof. Dr. Aydoğan (Çev.) http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf, (Erişim: 05.01.2018).

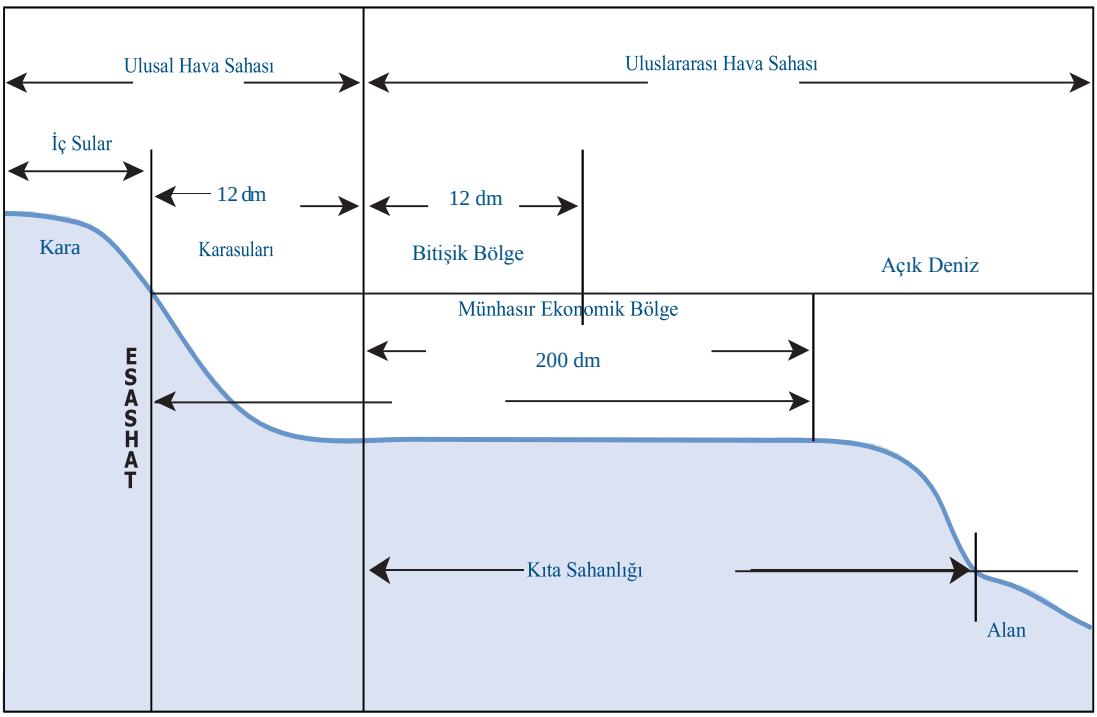
[636] Jones vd. a.g.e., s. 61.

[637] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e, ss. 36-39.

[638] A.g.e, s. 36. Ayrıca BMDHS'nin 7'inci Maddesine atfen belirtilen düz esas hat, esas hattın belirlenmesinde kullanılan diğer bir yöntem olup, BMDHS'nin 7'nci Maddesinde "…karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı, esas hattın çizimi için uygun noktaları birleştiren" hat olarak tanımlanmaktadır. Bkz. A.g.e., s. 28. Esas hat (base line) ise deniz alanlarının ölçülmeye başladığı hattır. Esas hattın belirlenmesinde uygulanan yöntemlerden biri normal esas hattır (diğeri düz esas hat).

Bu bağlamda; Arktika Okyanusu'ndaki Kuzeybatı Geçidi ile Kuzey Deniz Rotası, Kanada ve Rusya tarafından kendi iç suları olarak görülmekte ve yabancı gemilerin izinsiz geçişine müsaade edilmemektedir. ABD ise her iki rotanın uluslararası boğaz olduğunu ve kıyı ülkelerinin transit geçişi kısıtlama hakkına sahip olmadığını savunmaktadır[639]. Burada Arktika Okyanusu deniz geçiş rotalarındaki boğazlarda iç suların nasıl çizildiği önemlidir.

Şekil 4: Deniz Bölgeleri



Kaynak: Philip Jones vd., *Law of The Sea A Policy Primer*, John Burgess, Lucia Foulkes, Philip Jones, Matt Merighi, Stephen Murray, Jack Whitacre (Ed.), Tufts University, Massachusetts, 2017, https://sites.tufts.edu/lawofthesea/files/2017/07/LawoftheSeaPrimer.pdf, (Erişim: 21.01.2018), s. 11.

BMDHS'nin 5'inci Maddesinde *"...sahil boyunca uzayan suların en düşük olduğu hat"* olarak kabul edilmektedir. Bkz. A.g.e.s., s.27.

[639] ABD, günümüze kadar Kanada ve Rusya'nın izni olmadan Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Yolunu kullanmamıştır. Jones, a.g.e., ss. 62-63.

BMDHS denizleri: *"1) İç Sular; 2) Karasuları; 3) Bitişik Bölge; 4) Kıta Sahanlığı; 5) Münhasır Ekonomik Bölge; ve 6) Açık Denizler"* olmak üzere altı bölgeye/alana ayırmaktadır. Arktika Okyanusu'ndaki genel hukukî düzenlemenin çerçevesini burada belirtilen bu altı denizalanı oluşturmaktadır. Şekil 4, deniz bölgelerini göstermektedir. Bunlardan BMDHS'de iç sular olarak belirtilen bölgeler, Sözleşmenin 8'inci Maddesinde açıklanmış ve şu şekilde tanımlanmıştır: *"1) 4'üncü Kısım saklı kalmak şartıyla, karasuları esas hattının berisinde kalan sular, devletin iç sularına dâhildir. 2) 7'inci Maddede belirtilen yönteme uygun olarak tespit edilen bir düz esas hat, daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları iç sulara dâhil ettiği takdirde, bu Sözleşmede öngörülen zararsız geçiş hakkı da bu sularda uygulanacaktır"*[640]. **İç sular, karasularının dış sınırının ölçüldüğü esas hattır.** Burada akarsu ağızları, koylar, limanlar, körfezler gibi alanlar iç sular olarak kabul edilir. İç sularda kıyı devletinin mutlak egemenliği (yasama, yürütme ve yargı) söz konusudur ve **diğer devletlerin zararsız geçiş hakkı yoktur[641].**

Karasuları olarak belirlenen bölgelerin genişliği BMDHS'nin 3'üncü Maddesinde, dış sınırı ise 4'üncü Maddesinde tanımlanmaktadır. Karasularının genişliği ile ilgili olarak; *"her devlet kara sularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik iş bu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez"* denilmektedir[642]. Karasularının dış sınırı ise *"her noktası esas hattın yakın noktasından karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattan oluşur"*[643]. Karasularını sınırlandırmada, tarafların anlaşması sonucu bir anlaşma, tarihsel hak veya özel durumlar yoksa "***eşit uzaklık"*** yöntemiyle belirleme yapılabilmektedir. **Karasuları kıyı ülkesinin aynı zamanda bir parçası olarak değerlendirilmektedir.** Buranın üstünde yer alan hava sahası ile deniz yatağı ve toprağının o devletin egemenliği altında olduğu kabul edilir. Ancak iç sulardan farklı

---

[640] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., s. 28. Ayrıca 8'inci Maddenin birinci paragrafında belirtilen 4'üncü Kısım MEB ile ilişkili konuları ihtiva etmektedir.

[641] İç sular ile ilgili açıklamalar için bkz. Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk,* Turhan Kitapevi, Ankara, 2012, ss. 259-262.

[642] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., s. 27.

[643] A.g.e., s. 27.

olarak karasularında, denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde, diğer devletlere kıyı devletini karasularında ağır kirlenmede bulunulmaması, egemenliğine, bütünlüğüne ve bağımsızlığına zarar verilmemesi vb. durumlarda ***"zararsız geçiş hakkı"*** verilebilmektedir[644]. Bu durum BMDHS'nin 3'üncü Bölümünde kapsamlı bir şekilde ve 17'inci Maddesinde açıkça belirtilmiştir[645].

Denizlerde **bitişik bölge** olarak belirtilen alanlar BMDHS'nin 33'üncü Maddesinde; karasularının iç sınırından başlatılarak 24 deniz mili olarak tanımlanmıştır. Burada kıyı devleti; ***"gümrük, maliye, sağlık veya göç"*** ile ilgili konularda ülkesine yönelik riayetsizlikleri cezalandırmakla yetkilendirilmiştir[646]. Karasularının aksine bitişik bölgede kıyı devleti sadece deniz yüzeyi ve altıyla yetkilendirilmiştir. Burada kıyı devletinin hava sahası üzerinde herhangi bir hakkı bulunmamaktadır[647].

Kıta sahanlığı olarak belirtilen deniz bölgeleri BMDHS'nin 76'ncı Maddesinde; ***"…karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye olan kısım…"*** olarak tanımlanmaktadır. Kıta sahanlığı kıyı ülkesinin deniz yatağı ve toprak altında devam eden doğal bir uzantısı olup, **200 deniz milinin ötesine uzandığı hallerde,** dış sınır enlem ve boylamlarla belirlenmiş sabit noktalardan uzunluğun *"60 deniz milini"* geçmeyecek düz bir şekilde çizilerek belirlenmesi gerekmektedir. Ancak kıta sahanlığının karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın ***"350 deniz milini"*** aşmayacağı kabul edilmiştir. Diğer taraftan kıta sahanlığı sınırlarının 200 deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda kıyı devleti hak iddia ettiği kıta sahanlığı sınırları ile ilgili bilgileri ***"Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu (The Commission on the Limits of the Continental Shelf)"na*** bildirmesi gerekmektedir[648].

---

[644] Pazarcı, a.g.e., ss. 264-266. Zararsız geçişi zararlı kılan faaliyetler için bkz. The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.ge.s., ss. 31-32.

[645] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.ge.s., s. 30.

[646] A.g.e., s. 35.

[647] Jones, a.g.e., s. 12.

[648] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., ss. 53-54.

Kıyı devleti hak iddia ettiği kıta sahanlığı sınırları üzerindeki taleplerini belgeleyen **bilimsel verileri en geç BMDHS'ye taraf olduğu yıldan başlamak kaydıyla 10 yıl içerisinde Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na vermesi** gerekmektedir[649]. Bu noktada, Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'nun anlaşmazlıkları çözmek için yasal bir yetkisinin bulunmadığını[650], ayrıca A5 Devletleri'nden BMDHS'ye Norveç'in 1996 yılında, Rusya'nın 1997 yılında, Kanada'nın 2003 yılında, Danimarka'nın ise 2004 yılında taraf olduğunu, ABD'nin ise Sözleşmeye taraf olmadığını belirtmek gerekir[651].

Kıta sahanlığının tespitinde, ***"iç, dış ön ve yan"*** olmak üzere üç tür sınır tanımlanmaktadır. İç sınır; karasularının bittiği çizgi ve tespiti en problemsiz olandır. Dış ön sınır ve yan sınır ise; kıyıdaş devletlerin varlığı söz konusu olduğunda ortaya çıkmakta ve ***"hakkaniyete ve uluslararası hukuka uygun"*** olarak çözümlenmesi gerekmektedir[652]. 77'nci Maddede; kıyı devletlerinin kıta sahanlığı üzerinde araştırma

---

649 Ayrıca kıyı devleti bilimsel ve teknik tavsiyelerde bulunan Komisyon üyelerinin adlarını da verecektir. BMDHS'nin EK-2, 4'üncü Maddesi için bkz. The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., s. 146. Ayrıca *"Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu"* ile ilgili olarak, Komisyonun toplam 21 üyeden oluşacağı, Komisyona seçilecek üyelerin jeolojik, jeofizik veya hidrografi alanında uzmanlaşmış kişilerden ve taraf devletlerin vatandaşları arasından coğrafî temsil ihtiyacı göz önüne alınarak belirleneceği belirtilmektedir. Komisyon üyelerinin seçimleri, BM Genel Merkezi'nde Genel Sekreter tarafından toplanan Taraf Devletler toplantısında yapılır. Taraf Devletlerin üçte ikisinin çoğunluk oluşturduğu toplantıda, Komisyona seçilen kişiler, mevcut ve oy kullanan Taraf Devletlerin temsilcilerinin oylarının üçte iki çoğunluğunu alan adaylar olacaktır. Her bir coğrafî bölgeden üçten az üye seçilmeyecektir. Komisyon üyeleri beş yıllık bir süre için seçilir. Yeniden seçime hak kazanacaklardır. Daha fazla bilgi için BMDHS EK-2'den 9'a kadar olan Maddelerine bkz. The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., ss. 145-147.

650 Jones, a.g.e., s. 61-62.

651 BMDHS'ye taraf olan devletlerin taraf oldukları tarihler için bkz. *"Chronological Lists of Ratifications of, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements",* http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm, (Erişim: 21.12.2018), ss. 1-6.

652 Pazarcı, a.g.e., s. 285. Sahilleri bitişik veya karşılıklı olan devletlerin kıta sahanlığının sınırlandırılması için BMDHS'nin 83'üncü Maddesi bkz. The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., s. 56.

yapma ve doğal kaynaklardan yaralanma amacıyla egemen haklara sahip olduğu belirtilir. Ancak burada belirtilen egemen haklar 78'inci Maddede tanımlandığı üzere, kıta sahanlığı üzerindeki suların ve hava sahasının kullanılmasını veya engellenmesini içermemektedir[653]. Bununla birlikte 79'uncu Maddede kıta sahanlığında bütün devletlerin, **kıyı devletinin takip edeceği hattı kabul etmesi koşuluyla, *"denizaltı kablosu ve petrol boruları döşeme"* hakkı olduğu** belirtilmektedir[654].

A5 Devletleri'nin BMDHS çerçevesinde ve Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'nun tavsiyeleri doğrultusunda birbirlerinin hak iddia ettiği ve muhtemel çakışan bölgelerdeki anlaşmazlıkların çözümünde çeşitli önerilerde bulundukları görülmektedir. Bu bağlamda; genişletilmiş kıta sahanlığı talepleri ile ilgili olarak Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na çeşitli başvurularda bulunulmuş olsa da günümüze kadar hiçbir resmi tespit yapıl(a)mamıştır. Genişletilmiş kıta sahanlığı iddialarının dünyanın birçok bölgesinde tartışılmasına rağmen, Harita 14'de görüleceği üzere Arktika Okyanusu anlaşmazlık konusu en geniş doğal kaynaklara sahip bölgedir[655]. A5 Devletleri'nden Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na ön bilgiler sunarak, 2013 yılında Kanada kıta sahanlığı dış sınırlarından itibaren 1.2 milyon kilometrekarelik bir alanda hak iddiasında bulunmuştur. Daha sonra 2013-2019 yılları arasında ABD, Danimarka ve İsveç ile birlikte gerçekleştirdiği 17 bilimsel Arktika araştırması ile ilgili olarak Mayıs 2019'da kıta sahanlığı dış sınırlarının belirlenmesi için 2.100 sayfalık yeni bir raporu Komisyona sunmuştur[656].

---

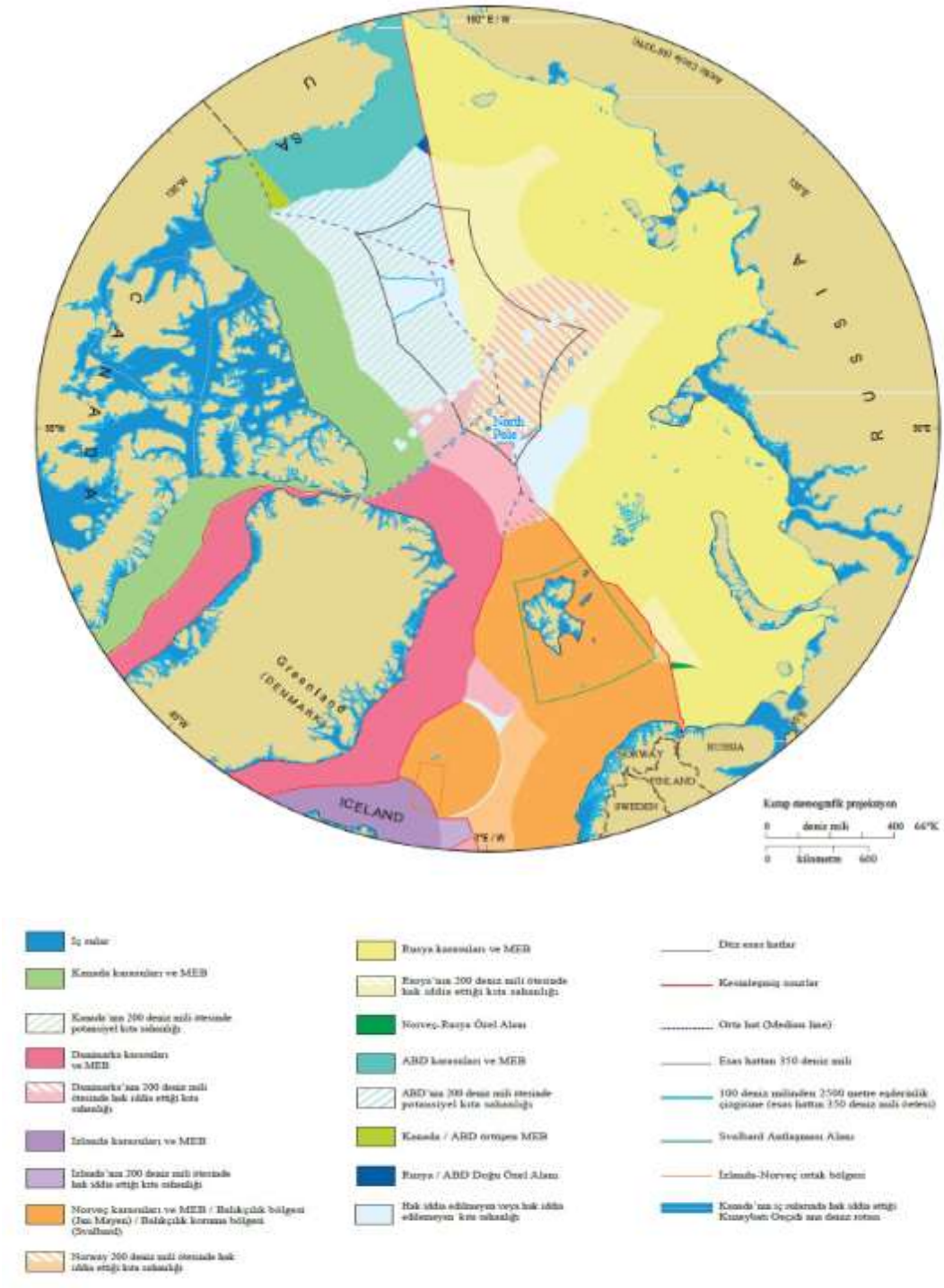
[653] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., s. 54.

[654] Ayrıca kıyı devleti diğer devletler tarafından döşenen denizaltı kablosu ve petrol boruları kirlenmeyi önlemek ve azaltmak amacıyla kontrol edebilir. A.g.e., s. 55.

[655] Jones, a.g.e., s. 61-62.

[656] Bkz. Oceans and Law of the Sea, "Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles from the Baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada", *Oceans and Law of the Sea,* 24 Mayıs 2019, https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can1_84_2019.html, (Erişim: 27.05.2019); High North News, *"Canada Makes Substantial Step in Arctic Territory Delimitation, Submits Claim Which Includes North Pole",* https://www.highnorthnews.com/en/submits-claim-which-includes-north-pole, (Erişim: 27.05.2019).

Harita 14: Arktika Okyanusu Deniz Yetki Alanları ve Sınırları



Kaynak: Durham University, International Boundaries Research Unit (IBRU), *"Maritime Jurisdiction and Boundaries in the Arctic Region",* United Kingdom, https://www.dur.ac.uk/resources/ibru/resources/Arcticmap04-08-15.pdf, (Erişim: 21.01.2018).

Danimarka, 2012 yılında Grönland'ın güneyindeki bölgede ve 2013 yılında Grönland'ın kuzeydoğusundaki kısmi bir alanda hak iddia etmiş, 2014 yılında ise Arktika Okyanusu'ndaki kıta sahanlığının dış sınırlarını tanımlamak için başvuruda bulunmuş ve yaklaşık 895.541 kilometrekarelik bir alanda hak talep etmiştir. Norveç, 2006 yılında uzatılmış kıta sahanlığı talebinde bulunurken, Rusya 2001 yılında 1.2 milyon kilometrekarelik alanda hak iddia etmiş, daha sonra bunu revize ederek 2007 ve 2015 yıllarında yeniden hak iddiasında bulunmuştur[657].

MEB olarak belirtilen deniz alanları 55'inci Madde de *"karasularının ötesinde ve sulara bitişik bir bölge"* ve *"özel hukukî rejime tabi"* bir alan olarak belirtilmektedir[658]. Sözleşmenin 57'inci Maddesinde ise ***"karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanmayacaktır"*** şeklinde tanımlanmaktadır[659]. MEB, kıyı devletine deniz yataklarında, üzerinde ve altında bulunan sularda, toprak altında ve bu deniz yatağının üzerindeki su, akıntı ve rüzgârın kullanılması, korunması ve araştırılmasında ***"hak, yetki ve yükümlülükler"*** tanımaktadır[660]. Diğer taraftan **kıyısı bulunsun veya bulunmasın bütün devletler MEB olarak belirlenen alanlarda *"seyrüsefer serbestliği, uçuş serbestliği, deniz altı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliği"* ile bunların işletilmesi ve kullanılmasından yaralanabilmektedir.** MEB içerisinde kıyı devleti ve diğer devletlerle yaşanan uyuşmazlıkların ***"hakkaniyete dayanarak"*** çözümleneceği[661], karşılıklı veya bitişik kıyıları bulunan devletlerinde uyuşmazlıkların çözümünde hakkaniyet ilkesiyle ve uluslararası hukuka uygun bir şekilde anlaşma yapacağı

---

[657] European Parliament, "Arctic Continental Shelf Claims Mapping Interests in the Circumpolar North", *Briefing Ocak 2017,* http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS_BRI(2017)595870_EN.pdf (Erişim: 12.12.2017), ss. 4-6.

[658] BMDHS'nin 55'nci Maddesi için bkz. The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., s., 43. Bkz. Şekil 3: Deniz Bölgeleri. Ayrıca münhasır ekonomik bölge ile ilgili hususlar BMDHS'nin 5'inci Kısmında ele alınmaktadır. Bkz. A.g.e., ss. 43-53.

[659] A.g.e., s. 44.

[660] A.g.e., ss. 43-44.

[661] A.g.e., s. 44.

belirtilmektedir[662]. Ayrıca coğrafî bakımdan elverişsiz olan devletlere hakkaniyet ilkesi çerçevesinde MEB'de canlı kaynaklara zarar verici etkilerden kaçınılması şartıyla avlanma hakkı verilmektedir[663]. MEB'ler, kıta sahanlığının devletler için yeterli gelmemesi nedeniyle ortaya çıkarılmıştır. Kıta sahanlığından farklı olarak MEB, doğal bir oluşumu değil, adından da anlaşılacağı üzere ekonomik bir bölgeyi ifade etmekte ve 200 deniz milinin ötesine geçememektedir. MEB olarak belirlenen alanlarda, su kütlesini kullanma hakkının yanı sıra balıkçılık, suni ada ve bilimsel araştırma yetkisi kıyı devletine aittir[664]. MEB'ler bütün deniz bölgeleri arasında devletler tarafından en çok yanlış anlaşılan bölgelerdir. Kıyı devletleri MEB'ler üzerinde yukarıda belirtilen kaynak ve bunları koruma haklarına sahiptirler. Ancak bu durum kıyı devletinin karasuları veya bitişik bölgede sahip olduğu hakla karıştırılmamalıdır. **Kıyı devleti MEB'de seyrüsefer ve uçuş serbestisini çok istisnai (çevre, emniyet vb.) durumlar dışında sınırlandırma hakkına sahip değildir[665].**

Açık denizler olarak belirtilen deniz alanları ise BMDHS'nin 86'ncı Maddesinde, ***"bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımada sularına dâhil olmayan deniz alanları"*** olarak tanımlanmaktadır[666]. Sözleşmenin 87'nci Maddesinde ise açık denizlerin kıyısı olsun

---

[662] MEB ile ilgili olarak karşılıklı veya bitişik kıyısı bulunan devletleriin yapmış olduğu geçici düzenlemenin nihai sınırlandırmaya mâni olmaması gerektiği belirtilmektedir. Bkz. A.g.e., s., 52.

[663] Coğrafî bakımdan elverişsiz devletlerin MEB'den yararlanma hakkı Sözleşmenin 61'inci ve 62'inci Maddelerine belirtilen canlı kaynakların korunması ve işletilmesi çerçevesinde 70'inci Maddede düzenlenmiştir. BMDHS'nin 61'inci ve 62'inci Maddeleri için bkz. A.g.e., ss. 45-46; BMDHS'nin 70'inci Maddesi için bkz. A.g.e., s. 50-51.

[664] Karapınar, a.g.e. ss. 19-20.

[665] ABD, toplam 3.4 milyon kilometrekare ile dünyanın en geniş MEB'ine sahiptir. Bu alan Atlantik Okyanusu'nun geniş kıyıları, Meksika Körfezi, Alaska, Hawaii ve Pasifik'teki birçok adaya kadar uzanmaktadır. ABD, BMDHS'ne taraf olmammış olsa da 1983 yılında *"Başkanlık Bildirisi"* ile bir MEB alanı kurmuştur. Dünya genelinde MEB'ler, BMDHS'nin kabul edilmesinden önce açık denizlerin bir parçası olarak kabul edilen, dünya okyanuslarının %38'ini oluşturmaktadır Bkz. Jones, a.g.e., s. 13.

[666] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., s. 57. Ayrıca bkz. Şekil 3: Deniz Bölgeleri.

veya olmasın bütün devletlere serbest olduğu belirtilmektedir. Buna göre devletler açık denizlerde *"seyrüsefer, uçma, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme, suni adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği tesisleri inşa etme*[667]*, balık avlama*[668] *ve bilimsel araştırma yapma*[669]*"* hakkına sahiptir[670]. Açık denizlerin ***"barışçı amaçlar"*** için kullanılacağı Sözleşmenin 88'inci Maddesinde açıkça belirtilmektedir[671].

Arktika Okyanusu'nun büyük çoğunluğu Harita 14'te görüldüğü üzere A5 Devletleri'nin MEB ve kıta sahanlığında bulunmaktadır. Açık deniz olarak kalan kısım ise Arktika Okyanusu'nun orta kesimleridir. Bu bölge yılın büyük bir döneminde genellikle buz kaplı olmakla birlikte, burada düzenlenmiş bir balıkçılık alanı veya benzer alanlar bulunmamaktadır[672]. A5 Devletleri 2015 yılında Oslo'da yaptıkları toplantıda, Arktika Okyanusu'ndaki açık denizlerde düzenlenmemiş balıkçılığı önlemeye ilişkin bir bildiri yayınlamıştır. Buna göre, açık denizlerde yapılan ticari balıkçılığın Arktika Okyanusu'nun açık denizlerinde yapılmasının yakın gelecekte muhtemel olmadığı belirtilmektedir. Böylelikle ilave bir bölgesel balıkçılık yönetimi organizasyonun kurulmasına gerek olmadığı ve gelecekte düzenlenmemiş avlanmayı caydırmak için uygun önlemlerin alınması isteği ortaya konulmuştur[673].

BMDHS, elbette Arktika Okyanusu'ndaki tüm denizcilik faaliyetlerini düzenleyen hukukî bir çerçeve sunmamaktadır. Ancak özellikle gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği ile gemicilik faaliyetlerini düzenleyen uluslararası yasal

---

[667] BMDHS'nin 6'ncı Kısmında kıta sahanlığı ile ilgili belirtilen hususlar saklı kalmak koşuluyla açık denizlerin serbesti ilkesi geçerlidir.

[668] BMDHS'nin 7'nci Kısım 2'inci Bölümde belirtilen açık denizlerin canlı kaynaklarının korunması ve yönetimi ile ilgili belirtilen hususlar saklı kalmak koşuluyla açık denizlerin serbesti ilkesi geçerlidir.

[669] BMDHS'nin 6'ncı Kısmında kıta sahanlığı ve 13'üncü Kısmında bilimsel araştırmalar ile ilgili belirtilen hususlar saklı kalmak koşuluyla açık denizlerin serbesti ilkesi geçerlidir.

[670] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., s. 57.

[671] A.g.e., s. 57.

[672] Jones, a.g.e., ss. 61-62.

[673] Bkz. *"Declaration Concerning The Prevention of Unregulated High Seas Fishing in The Central Arctic Ocean"*, https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/folkerett/Declaration-on-Arctic-fisheries-16-july-2015.pdf, (Erişim: 27.01.2018), s. 1-2.

organlar tarafından önemli ölçüde desteklendiği görülmektedir. Burada bazılarından bahsetmek yerinde olacaktır. İlk olarak, 1973 yılında kabul edilen *"**Uluslararası Gemi Kirliliğini Önleme Sözleşmesi "(The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL)"**,* gemi kaynaklı deniz kirliliğini düzenleyen temel yasal çerçeveyi sağlamaktadır. MARPOL, denizdeki yağ ve zararlı maddeleri boşaltan gemilere önemli sınırlamalar getirmekte ve aynı zamanda gemilerdeki kanalizasyon, atıklar ve gemi kaynaklı hava kirliliğini de düzenlemektedir[674]. Diğer taraftan 1974 yılında ***"Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS)",*** denizcilerin can güvenliğini sağlamak için denizdeki gemicilik faaliyetlerini düzenleyen ve çeşitli standartlar getiren bir sözleşmedir. Bu doğrultuda deniz taşımacılığının güvenliğini sağlamaya yönelik sertifika standartları sağlamak amacıyla 1978 yılında ***"Gemicilerin Eğitim, Sertifika ve Vardiya Standartları Sözleşmesi (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers-STCW)"*** kabul edilmiştir[675]. Son yıllarda MARPOL, SOLAS ve STCW'nin dışında ***"Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO)"***de gemicilikte emniyet ve güvenlik sorumluluğu ve gemiler tarafından deniz kirliliğini önleme ile görevli bir kuruluş olarak görev yapmaktadır[676]. **IMO, denizcilik faaliyetlerinde küresel düzeyde geçerli olan asgari standartları belirlemektedir.** IMO'nun denizcilik faaliyetlerine ve gemilere yönelik belirlemiş olduğu çeşitli kodlar bulunmaktadır. Bununla birlikte kutup bölgelerinde faaliyet gösteren gemiler, diğer deniz bölgelerinde yaşananlardan daha fazla çevresel ve seyrüsefer zorluklarıyla karşılaştıklarından IMO, kutup sularında gemicilik faaliyetleri için ***"Kutup Kodu"*** inisiyatifi geliştirmiştir. Kutup Kodu, kutup sularında ticari gemiler için inşaat, personel, eğitim, ekipman, sefer planlaması, kirlilik ve iletişim için ek standartlar belirleyebilmektedir. Kutup Kodu'nun belirlemiş olduğu hükümler yeni gemiler için 01 Ocak 2017 tarihinde,

---

[674] Donald R. Rothwell, "*International Law and Arctic Shipping*", Michigan State International Law Review, 67, 2013, https://digitalcommons.law.msu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1126&context=ilr, (Erişim: 21.01.2018), ss. 75-76.

[675] A.g.e., s. 76.

[676] Jansen, a.g.m., s. 65.

mevcut gemiler içinse 01 Ocak 2018 tarihinde yürürlüğe girmiştir[677]. Kutup Kodu zorunlu hükümlerin dışında güvenlik ve çevre koruması için ek ve bağlayıcı olmayan tavsiyelerde içermektedir. Ancak BMDHS'nin 211'inci Maddesi çevrenin korunması için genel kabul görmüş uluslararası kurallar ve standartlar belirlediğinden uygulamaya yönelik bağlayıcılığını güçlendirmektedir. 211'inci Maddede devletlerin, ***"deniz çevresinin kirletilmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek"*** için uluslararası kurallar ve standartlar oluşturabileceği ve kıyı şeridi de dâhil olmak üzere deniz çevresinin kirlenmesine neden olabilecek kazaların ve kıyı ülkelerinin çıkarlarına verilen kirlilik zararlarının en aza indirgenmesi amaçlanmaktadır[678]. Kutup Kodu inisiyatifi günümüzde hâlihazırda gelişme aşamasında olsa da mevcut uluslararası hukukî çerçeveye uygun olarak Arktika Okyanusu'ndaki gemicilik faaliyetlerinin standartlarının arttırılmasında önemli bir etkiye sahip olacağı söylenebilir[679].

1.5.2 Arktika Konseyi

BMDHS, Arktika Okyanusu'nun genel hukukî çerçevesini düzenlemektedir. Ancak Arktika'nın zorlu şartları, çevresel hassasiyet, bölge devletlerinin coğrafî şartlar üzerindeki yeterlilik ve yetenek yoksunluğu, Arktika Devletleri'ni Arktika'nın tamamı üzerinde ilave düzenlemeler yapmaya zorunlu kılmıştır.

Arktika Konseyi, paylaşılan ve iş birliği yapılan bir Arktika'nın yaratılmasına yönelik bir girişimdir[680]. Bu girişim ilk olarak 1980'li yılların sonlarından itibaren

---

[677] Oystein *Jensen. "The International Code for Ships Operating in Polar Waters: Finalization, Adoption and Law of the Sea Implications", Arctic Review on Law and Politics, Sayı: 7, No: 1, 2016,* https://arcticreview.no/index.php/Arctic/article/view/236, (Erişim: 21.01.2018), *ss. 66-67.*

[678] BMDHS'nin 211'inci Maddesi için bkz. The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e., ss. 106-107.

[679] Rothwell, a.g.m., s. 77.

[680] Gustav Petursson, "Cooperation in the High North: The Case Of Iceland", Lassi Heininen & Regis Rouge-Oikarinen (Ed.), *NGP Yearbook 2011 Sustainable Development in the Arctic Region Through Peace and Stability*, Nordia Geographical Publications, https://wiki.oulu.fi/download/attachments/28086119/NGBY2011ABSTRACT.pdf?version=1&modificationDate=1344583001000, (Erişim: 05.01.2018), s. 77.

Arktika'nın uluslararası bir bölge olarak tanımlanmasıyla başlamıştır[681]. Belki de dikkat çekici gelişme, 1987 yılında Sovyetler Birliği Devlet Başkanı Mihail Gorbaçov'un yaptığı *"Murmansk Konuşması"*dır[682]. Murmansk konuşmasının, Soğuk Savaş gerilimlerinin uluslararası ve bölgesel düzeyde iş birliğine kapı araladığı söylenebilir[683]. Bu bağlamda; nükleer atıklar ve nükleer denizaltı kazaları, Kuzey Atlantik ve Barents Deniz bölgesi dâhil olmak üzere, kuzey sularında çevreye yönelik endişeler yaratırken, aynı zamanda Arktika'da nükleer silahsızlanma ve güven inşası çabalarına da hız verilmiştir[684]. Arktika, devlet merkezli ve askerî konuların egemen olduğu jeopolitik bir alandan, insan odaklı endişelerin daha fazla önem kazandığı bir bölgeye dönüşmeye başlamıştır[685].

1980'li yılların sonları ile 1990'lı yılların başı, küresel ölçekte çevreye yönelik duyarlılığın ve uyanışın artığı yıllar olmuştur[686]. Aynı dönemde Arktika Devletleri arasında çevresel sorunlara yönelik ortak bir anlayışın egemen olduğu da görülmektedir. Bu noktadan hareketle Finlandiya ile Kanada, Arktika Devletleri üzerinden çevresel sorunlar hakkında istişareler başlatmıştır[687]. Bu bağlamda ilk defa 1989 yılında Rovaniemi'de (Finlandiya) kutup toplantısı yapılmış[688], 1991 yılında ise üç yerli halk organizasyonu ile Arktika Devletleri'nin bakanlarının katıldığı hükümetler arası Arktika konferansı düzenlenmiştir. Bu konferansta, ileride **Arktika**

---

[681] Heininen, *Circumpolar International…,* s. 212.

[682] Mihail Gorbaçov, *Murmansk Konuşması*, Süha Sert (Çev.), Barış Basın Yayın Sanayi, İstanbul, 1987.

[683] Heininen, *Circumpolar International…,* s. 209.

[684] Lawson W. Brigham, Heather Exner-Pirot, Lassi Heininen ve Joel Plouffe, "Arctic Council: Twenty Years of Policy Shaping", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2016, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 15.

[685] Heininen, *Circumpolar International*…, s. 209.

[686] Brundtland Komisyonu ve Rio Bildirgesi çevresel sorunlarla ilgili olarak yapılan ilk uluslararası toplantılardır.

[687] Bu istişarelerin başlatılmasında Finlandiya'nın Gorbaçov'un Murmansk konuşmasından etkilendiğini belirtmek gerekir. Bkz. Heininen, *Circumpolar International…*, s. 212.

[688] Hannu Halinen, *"Arctic Council in Perspective: Moving Forward",* Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook*, Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2016, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 28; Heininen, *Circumpolar International*…, s. 212.

Konseyi'nin kurulmasına zemin sağlayacak olan *"Arktika Çevre Koruma Stratejisi (Arctic Environmental Protection Strategy-AEPS)"* kabul edilmiştir[689]. AEPS; hukukî bağlayıcılığı olmayan bir çevre sözleşmesi olmakla birlikte Arktika'da insan sağlığına ve çevreye yönelik potansiyel tehditlere ve bu tehditlere karşı mevcut ve gelecekteki problemleri çözmek ve yönetmek için, Rusya'nın şeffaflığı dâhilinde ikili ve çok taraflı yardımlaşma ve tartışma stratejisi ortaya koymaktadır. Ayrıca geçmişte Arktika Okyanusu'na boşaltılan radyoaktif ve diğer tehlikeli materyallerin, bölgede yaşayan yerli halkların hava, yiyecek, buz ve su kaynaklarına verdiği zararların anlaşılmasına, temizlenmesine ve **Arktika'da çevreye yönelik endişelerin giderilmesine yönelik çalışma programlarından oluşmaktadır.** Bu programlar: *"1) Arktika İzleme ve Değerlendirme Programı (The Arctic Monitoring and Assessment Program-AMAP); 2) Arktika Flora ve Faunanın Korunması Programı (The Conservation of Arctic Flora and Fauna program-CAFF); 3) Arktika Okyanusu Deniz Çevresini Koruma (Protection of the Arctic Marine Environment-PAME) çalışma grubu;* 4) *Acil Durum Önleme, Hazırlık ve Müdahale (Emergency Prevention, Preparedness and Response-EPPR) çalışma grubu; 5*) *Sürdürülebilir Kalkınma ve Kullanım (Sustainable Development and Utilization-SDU)"* dır[690]. **AEPS, 1996 yılında yayınlanan *"Ottowa Bildirisi"* ile *"Arktika Konseyi"*ne dönüştürülmüştür[691].**

---

[689]1991 yılında Rovaniemi'de yapılan toplantıya katılan ve AEPS'yi kabul eden yerli halk organizasyonları ile Arktika Devletleri şunlardır: *"Inuit Kutup Çevresi Konferansı (Inuit Circumpolar Conference-ICC)", "Sami Konseyi (Sami Council)"* ve *"Kuzeyin, Rusya Federasyonu'nun Sibirya ve Uzak Doğu Yerli Azınlıklarının Derneği (the Association of Indigenous Minorities of the North, Siberia and the Far East of the Russian Federation)",* ABD, Danimarka (Grönland), Finlandiya, İsveç, İzlanda, Kanada, Norveç ve Rusya kabul etmiştir. Bu yerli halkların oluşturdukları konferans, konsey ve derneğin Rovaniemi'deki toplantıya katıldıklarını ayrıca belirtmek gerekir. Daha fazla bilgi için bkz. EPPR, *"Ministerial Direction",* https://Arctic-council.org/eppr/reports/ministerial-direction/, (Erişim: 05.01.2018), s. 1.

[690] A.g.e., s. 1.

[691] Arktika Konseyi'nin kurulmasından önce AEPS çerçevesinde İkinci Bakanlar Konferansı 16 Eylül 1993 tarihinde Nuuk'ta (Grönland), Üçüncü Bakanlar Konferansı 20-21 Mart 1996 tarihinde İnuvik'de (Kanada) ve Dördüncü Bakanlıklar Konferansı 12-13 Haziran 1997 tarihinde Alta'da (Norveç) toplanmıştır. Dördüncü toplantı Ottowa Deklarasyonu'ndan sonra gerçekleşmiş olsa da, Arktika

Tablo 1: Arktika Konseyi'nin Yapısı

<table>
<tr>
<td><u>Daimî Üyeler (8)</u>

• ABD
• Danimarka
• Finlandiya
• İsveç
• İzlanda
• Kanada
• Norveç
• Rusya</td>
<td colspan="3"><u>Daimî Katılımcılar (6)</u>

• Inuit Kutup Konseyi (ICC)
• Sami Konseyi (SC)
• Kuzeyin, Yerli İnsanlarının Rus Derneği (RAIPON)
• Uluslararası Aleut Derneği (AIA)
• Arktika Athabaskan Konseyi (AAC)
• Uluslararası Gwich Konseyi (GCI)</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="3"><u>Gözlemci Üyeler (38)</u>

<u>Gözlemci Ülkeler (13)</u>
• Almanya
• Birleşik Krallık
• Hollanda
• Polonya
• Fransa
• İspanya
• Çin
• İtalya
• Hindistan
• Güney Kore
• Singapur
• Japonya
• İsviçre

<u>Hükümet ve Parlamentolar Arası Kuruluşlar (13)</u>
• ICES
• IFRC
• IMO
• IUCN
• NCM
• NEFCO
• NAMMCO
• OSPAR Komisyonu
• SCPAR
• UNDP
• UNEP
• WMO
• WNC

<u>Sivil Toplum Örgütleri (12)</u>
• ACOPS
• AINA
• AWRH
• CCU
• IASC
• IASSA
• IUCH
• IWGIA
• NF
• Oceana
• UArctic
• WWF</td>
<td><u>Çalışma Grupları (6)</u>

• ACAP
• AMAP
• CAFF
• EPPR
• PAME
• SDWG

<u>Diğer Bağlı Ortaklıklar</u>

• Görev Güçleri
• Uzman Grupları</td>
</tr>
</table>

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır[692].

Konseyi'nin bir toplantısı değildir. Bu konferansların Arktika Konseyi'nin oluşumuna zemin hazırlandığı belirtilmelidir. Bu konferansların detayları için sırasıyla bkz. *"1993, Nuuk, Greenland",* https://Arctic-council.org/eppr/reports/ministerial-direction/1993-nuuk-greenland/, (Erişim: 05.01.2018); *"1996, Inuvik, Canada",* https://Arctic-council.org/eppr/reports/ministerial-direction/1996-inuvik-canada/, (Erişim: 05.01.2018); "*1997, Alta, Norway",* https://Arctic-council.org/eppr/reports/ministerial-direction/1997-alta-norway/, (Erişim: 05.01.2018).

[692] Bkz. Arctic Council, *"Who is The Arctic Council?",* https://arctic-council.org/en/, (Erişim: 05.02.2020); Arctic Council, *"About Us"*, http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us, (Erişim: 05.01.2018), s. 1; Arctic Council, *"Arctic Council: A Backgrounder"*, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/2076/2017-09-25_Arctic_Council_Backgrounder_PRINT_VERSION_NO_LINKS.pdf?sequence=1&isAllowed=y,

Tablo 1, Arktika Konseyi'nin günümüzdeki yapısını göstermektedir. Ottowa Bildirisi, Arktika Konseyi'nin kuruluş belgesi olup, toplam dokuz maddeden oluşmakta ve Konsey'in genel ilkeleri ve işlevleri hakkında bilgiler içermektedir[693]. **Bildirinin hemen başında Arktika Konseyi'nin yüksek seviyeli bir forum olarak oluşturulduğu vurgulanmıştır.** Ayrıca Arktika Devletleri arasında iş birliği, koordinasyon ve etkileşiminin sağlanması, Arktika yerli halklarının ve diğer Arktika sakinlerinin Arktika meselelerine katılımı ile Arktika'da sürdürülebilir kalkınma ve çevrenin korunması konuları üzerinde durulmuş, **askerî güvenlikle ilgili konular ise kapsam dışı bırakılmıştır**[694]. Bu durum, Heather Exner-Pirot'un ifadesiyle, *"dünyanın diğer bölgelerindeki jeopolitik gerginliklerin bölümlere ayırılmasına ve bölgeye özgü konularda iyi iş birliğinin devam etmesine izin verdiği için olumlu olmuştur"*[695]. Ottowa Bildirisi'nin 7'inci Maddesi'nde Arktika Konseyi'nde **kararların üye devletlerin oy birliği ile alınacağı** vurgulanmıştır[696]. AEPS bünyesinde faaliyetlerini yürüten AMAP, CAFF, PAME ve EPPR programları Arktika Konseyi'nin yapısına dâhil edilmiş, SDU ise daha sonra "*Sürdürülebilir Kalkınma Çalışma Grubu (Sustainable Development Working Group-SDWG)"* olarak Konsey'in çalışma grupları arasında yer almıştır[697].

(Erişim: 05.01.2018), ss. 1-3; Arctic Council, *"Observers",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/Arctic-council/observers, (Erişim: 05.01.2018), ss. 1-3.

[693] Ottowa Bildirisi'nin tam metni için bkz. Arctic Council, "*Declaration on The Establishment of Arctic Council"*, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/85/EDOCS-1752-v2-ACMMCA00_Ottawa_1996_Founding_Declaration.PDF?sequence=5&isAllowed=y, (Erişim: 05.01.2018), ss. 1-3.

[694] Askerî konuların Arktika Konseyi'nin kapsamı dışında bırakıldığı hususunda bkz. Ottowa Bildirisi 1'inci Maddesinin dipnotu, Arctic Council, "*Declaration on The Establishment…,* s. 1.

[695] Prof.Dr. Heather Exner-Pirot ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 22 Nisan 2019.

[696] A.g.e., s. 3.

[697] Bkz. Arctic Council, *Declaration on The Establishment…,* s. 1; Arctic Council, *"Arctic Council: A Backgrounder"*, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/2076/2017-09-25_Arctic_Council_Backgrounder_PRINT_ VERSION_NO_LINKS.pdf?sequence=1&isAllowed=y, (Erişim: 05.01.2018), s. 1.

Konsey'in oluşumunda ve gelişiminde Ottowa Bildirisi'nden günümüze devam eden dinamik bir sürecin işlevselliği görülür. Ottowa Bildirisi'nde Arktika Devletleri'nin tamamının yani ABD, Danimarka (Grönland), Finlandiya, İsveç, İzlanda, Kanada, Norveç ve Rusya'nın Arktika Konseyi'ne **üye (daimî üye)** devletler olduğunu belirtilmektedir[698]. Daha önce AEPS üyesi olan yerli halklar organizasyonlarından Inuit Kutup Çevresi Konferansı (ICC)[699], Sami Konseyi (SC) ve Kuzeyin, Rusya Federasyonu'nun Sibirya ve Uzak Doğu Yerli Azınlıklarının Derneği (RAIPON)[700] Arktika Konseyi'ne **daimî katılımcılar** olarak tanımlanmıştır[701]. Daha sonra, 1998 yılında *"Uluslararası Aleut Derneği (The Aleut International Association-AIA)",* 1999 yılında *"Arktika Athabaskan Konseyi (The Arctic Athabaskan Council-AAC)"* ve 2000 yılında *"Uluslararası Gwich Konseyi (Gwich'in Council International-GCI)* kurulmuş ve Arktika Konseyi'ne daimî katılımcılar olarak kabul edilmişlerdir[702]. **Ottowa Bildirisi'nde dikkat çeken bir nokta, daimî katılımcı olarak belirlenen yerli halklar organizasyonlarının sayısının her zaman daimî üye devletlerin sayısından az olacağının belirtilmiş olmasıdır[703].** Nitekim Arktika'da Arktika Konseyi'ne daimî katılımcı olan yerli halklar organizasyonlarından daha fazla sayıda organizasyon bulunmaktadır[704]. **Dikkat çeken**

---

[698] Bkz. Ottowa Bildirisi'nin 2'inci Maddesi, Arctic Council, *Declaration on The Establishment…, s.* 2.

[699] *"Inuit Kutup Çevresi Konferansı (Inuit Circumpolar Conference-ICC)"* daha sonra *"Inuit Kutup Konseyi (the Inuit Circumpolar Council-ICC)"* olarak adlandırılmıştır. Bkz. Arctic Council, *"About Us"*, http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us, (Erişim: 05.01.2018), s. 1.

[700] *"Kuzeyin, Rusya Federasyonu'nun Sibirya ve Uzak Doğu Yerli Azınlıklarının Derneği daha sonra "Kuzeyin, Yerli İnsanlarının Rus Derneği (The Russian Association of Indigenous Peoples of the North (RAIPON)"* olarak adlandırılmıştır. Bkz. Arctic Council, *About Us…,* s. 1.

[701] Arctic Council, *Declaration on The Establishment…,* s. 2.

[702] Bu yerli halk organizasyonları hakkında daha fazla bilgi için bkz. Arcric Council, *"Aleut International Association (AIA)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/aia, (Erişim: 06.01.2018), s. 1; Arctic Council, *"Gwich'in Uluslararası Konsey (GCI)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/gci, (Erişim: 06.01.2018), ss. 1-2; Actic Council, *"Arctic Athabaskan Council (AAC)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/aac, (Erişim: 06.01.2018), ss. 1-2.

[703] Arctic Council, *Declaration on The Establishment…,* s. 2.

[704] Yeli halklar ile ilgi daha fazla bilgi için bkz. bu araştırmanın 1.3'üncü kısmına.

bir diğer noktada, AEPS'de üye olarak bulunan üç yerli halklar organizasyonunun, Ottowa Bildirisi'nde diğer üç yerli halklar organizasyonları ile birlikte Arktika Konseyi'ne daimî üye olarak değil, daimî katılımcı olarak kabul edilmiş olmalarıdır. Bildirinin 2'inci Maddesinde yerli halklar organizasyonlarında belirtilen ***"halklar"*** **terimi kullanılmasının,** ***"uluslararası hukuka göre bu terime uygulanan haklara ilişkin herhangi bir etkiye sahip olarak yorumlanmayacağı"*** da ayrıca belirtilmiştir[705]. Arktika Konseyi'ndeki her seviyede alınan karar, daimî üye olan bu sekiz Arktika Devleti ve altı daimî katılımcı organizasyonun katılımıyla gerçekleşmektedir[706]. Bu bağlamda daimî katılımcı statüsünün, Konsey'deki Arktika yerli halklarına aktif katılım ve tam danışma sağlamak üzere oluşturulduğu söylenebilir.

Ottowa Bildirisi'nde ayrıca Arktika Konseyi'nin Konsey'in çalışmalarına katkıda bulunabileceği belirlenen, ancak Arktika'da bulunmayan devletlere, hükümetler ve parlamentolar arası organizasyonlara[707], küresel ve bölgesel sivil toplum kuruluşlarına[708] **gözlemci statüsünde** açık olduğu vurgulanmaktadır[709]. Günümüze kadar Arktika Konseyi'ne gözlemci üye statüsünde sırasıyla Almanya, Birleşik Krallık, Hollanda, Polonya, Fransa, İspanya, Çin, İtalya, Hindistan, Güney Kore (Kore Cumhuriyeti), Singapur, Japonya ve İsviçre olmak üzere toplam 13 devlet katılmıştır[710].

---

[705] Bkz. Ottowa Bildirisi 2'inci Maddenin dipnotu (dipnot 2), Arctic Council, *"Declaration on The Establishment…,* s. 2.

[706] Arctic Council, *"Observers",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/Arctic-council/observers, (Erişim: 05.01.2018), s. 1.

[707] Arktika Konseyi'ne gözlemci üye statüsünde toplam 13 hükümet ve parlamentolar arası organizasyon bulunmaktadır. Bkz. Arctic Council, *Observers…,* s. 2.

[708] Arktika Konseyi'ne gözlemci üye statüsünde toplam 13 sivil toplum kuruluşu bulunmaktadır. Bkz. A.g.e., 3.

[709] Arctic Council, *Declaration on The Establishment…,* s. 2.

[710] Gözlemci üye olarak kabul edilen devletlerin kabul edildikleri yıl ve toplantılar: Almanya, Birleşik Krallık, Hollanda ve Polonya 1998 yılı Iqaluit Bakanlar toplantısı; Fransa, 2000 yılı Barrow Bakanlar toplantısı; İspanya, 2006 yılı Salekhard Bakanlar toplantısı; Çin, İtalya, Hindistan, Güney Kore (Kore Cumhuriyeti), Singapur ve Japonya, 2013 yılı Kiruna Bakanlar toplantısı; İsviçre, 2017 yılı Fairbanks

Arktika Konseyi, gözlemci üye statüsü için başvuran devletler ile ilgili olarak belirlenen yedi ölçüt bulunmaktadır: *"1) Ottowa Deklarasyonu'nda belirtilen amaçları kabul etmek ve desteklemek; 2) Arktika Devletleri'nin Arktika'daki egemenlik haklarını ve yetki alanlarını tanımak; 3) Arktika Devletleri'nin egemenliği, egemenlik hakları ve Arktika'nın sınırlarının tanınması ve BMDHS'nin Arktika Okyanusu için kapsamlı bir hukukî çerçeve ve Arktika Okyanusu'nun yönetilmesinde sağlam bir temel oluşturduğunu kabul etmek; 4) Arktika yerli halklarının ve diğer halkın değerlerine, kültürüne ve geleneklerine saygı göstermek; 5) Arktika yerli halklarının ve kalıcı üyelerin çalışmalarına politik bağlılık göstermenin yanında finansal yetenekleri de sergilemek; 6) Arktika Konseyi'nin çalışmalarıyla ilgili uzmanlık ve ilgi sergilemek; 7) Arktika Konseyi'ne üye ülkelerle ve kalıcı üyelerle iş birliğine giderek Arktika çalışmalarına somut ilgi ve yetenek göstermek"* olarak belirlenmiştir[711]. **Gözlemci üyelikle ilgili olarak yanlış veya eksik bilinen veya göz ardı edilen husus; Arktika Konseyi gözlemci üyelik süresinin sınırsız olduğu bilgisidir[712]. Hâlbuki, her dört yılda bir, gözlemci statüsü verildiği tarihten itibaren gözlemci ülkelerin gözlemci statüsüne olan ilgilerini olumlu bir şekilde yeniden göstermeleri gerekmektedir.** Gözlemcilerin gözden geçirileceği Bakanlar toplantısından en geç 120 gün önce Başkanlık, Arktika Devletleri'ne ve daimî

Bakanlar toplantısında kabul edilmişlerdir. Bu devletlerden Almanya, Birleşik Krallık, Hollanda, Polonya ve Japonya aynı zamanda Ottowa Bildirisi'nin imza töreninde yer almıştır. Bkz. Arctic Council, *Observers…,* s. 2.

[711] Gözlemciler, Arktika Devletleri veya daimî katılımcılar aracılığıyla projeler önerebilirler ancak Konsey'in çıkarlarını yönetmek üzere atanan *"Üst Düzey Arktika Yetkilileri (Senior Arctic Officials - SAO)"* tarafından aksine karar verilmedikçe, gözlemcilerin herhangi bir projeye yaptıkları mali katkılar Arktika Devletleri'nin finansmanını aşamayacağı belirtilmektedir. Arctic Council, *Observers…,* s. 2. Diğer taraftan 2013 Kiruna Bakanlar Toplantısı'nda "*Arktika Konseyi Bağlı Ortaklar Gözlemci Kılavuzu"* resmi olarak kabul edilmiştir. Bkz. Arctic Council, *"Arctic Council Observer Manual For Subsidiary Bodies",* https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/939/EDOCS-3020-v1B-Observer-manual-with-addendum-finalized_Oct2016.PDF?sequence=8&isAllowed=y, (Erişim: 06.01.2018), ss. 1-16.

[712] Arctic Council, *"Arctic Council Rules of Procedure",* Kiruna, İsveç, 15 Mayıs 2013, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/940/2015-09-01_Rules_of_Procedure_website_version.pdf?sequence=1&isAllowed=y, (Erişim: 16.12.2017), s. 14.

katılımcılara akredite edilmiş tüm gözlemcilerin bir listesini ve Arktika Konseyi'nin çalışmaları ile ilgili faaliyetleri hakkında güncel bilgileri iletmektedir[713]. Burada Arktika Konseyi'nin 20 yılı aşkın tarihinde **hiçbir gözlemci ülkenin statüsünü iptal etmediğini** ancak Konsey'e katılmak isteyen devletlerin daha fazla artması durumunda, Arktika Konseyi'nin bu uygulamayı yeniden gözden geçirme ihtimalinin olduğunu da belirtmek gerekir[714]. Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olarak kabul edilen devletler Arktika Konseyi'nin yan kuruluşlarının toplantılarına Konsey Başkanı'nın iznine bağlı olarak, Arktika Devletleri ve daimî katılımcılardan sonra açıklama yapma, yazılı bildiri sunabilme ve tartışılan konular kapsamında görüş beyan edebilme hakkına sahiptirler. Bunun dışında gerçekleşen Bakanlık toplantılarına yalnızca yazılı ifadeler gönderebilmektedirler. Ayrıca Arktika Konseyi'nin **gözlemci üyelerinin öncelikle çalışma grupları düzeyinde Konsey'e katılımlarıyla katkıda bulunacakları belirtilmektedir[715].** Bu çalışma grupları, AEPS kapsamında oluşturulan AMAP, CAFF, PAME ve EPPR dışında günümüzde *"Sürdürülebilir Kalkınma Çalışma Grubu (Sustainable Development Working Group-SDWG)"* ve *"Arktika Atık Eylem Programı (Arctic Contaminants Action Program-ACAP)"*ndan

[713] A.g.e., s. 13.

[714] Knecht, a.g.m., ss. 2-3.

[715] Arctic Council, *Observers…,* s. 1.

oluşmaktadır[716]. Bunların dışında Konsey ayrıca belirli bir işi yapmak için **görev gücü** veya **uzman grubu** kurabilmektedir[717].

Arktika Konseyi kurulduğunda daimî bir sekretarya oluşturul(a)mamış, Sekretarya görev ve yeri iki yılda bir Arktika Konseyi dönem başkanlığıyla değiştirilmiştir. Buna rağmen Sekretarya ile dönem başkanlığının birbirinden farklı olduğunu belirtmek gerekir. Değişen başkanlıklar döneminde Norveç, Danimarka ve İsveç, başkanlık süreleri boyunca Sekretarya görev ve yerini paylaşmak üzere ortak bir mutabakat sağlamıştır[718]. Bu dönemde geçici Sekretarya'ya ev sahipliği yapan

[716] Bu çalışma gruplarından: AMAP, Arktika çevresi, ekosistemi ve insan nüfusu dışında kirlilik ve iklim değişikliğinin olumsuz etkilerine yönelik hükümetleri desteklemek amacıyla bilimsel tavsiyelerde bulunmaktadır; CAFF, Arktika yaşam kaynaklarının sürdürülebilirliğinin sağlanması ve Arktika biyolojik çeşitliliğin korunmasını ele almaktadır; Arktika çevresinin korunması için olası tehlikelere veya kirliliklere karşı acil müdahale çalışmaları yürütmektedir; PAME, Arktika Okyanusu deniz çevresinin korunması ve sürdürülebilirliğine ilişkin çalışmalarda bulunmaktadır; SDWG, Arktika sürdürülebilir kalkınmayı ilerletmek ve Arktika topluluklarının tamamının koşullarını iyileştirmek için çalışmaktadır; son olarak ACAP, emisyon ve kirliliğin azaltılması için ulusal eylemleri teşvik ve destekleme mekanizması olarak işlev görür. Arktika Konseyi'ne bağlı çalışma grupları hakkında daha fazla bilgi almak ve bu çalışma gruplarının resmi internet sitelerine erişim için bkz. Arctic Council, *Arctic Council…*, ss. 1-2.

[717] Örnek olarak 2017-2019 yılları arasında Arktika Konseyi dönem başkanlığını yürüten Finlandiya'nın başkanlığı sırasında *"Arktika Deniz İşbirliği Görev Gücü (Task Force on Arctic Marine Cooperation-TFAMC)"* ve *"Arktika'da Geliştirilmiş Bağlantı Üzerine Görev Gücü (Task Force on on Improved Connectivity in the Arctic-TFICA)"* olmak üzere iki görev gücü grubu ve *"Siyah Karbon ve Metan ile İlgili Eylem Çerçevesinin uygulanmasına destek veren Uzman Grubu (Expert Group in Support of Implementation of the Framework for Action on Black Carbon and Methane-EGBCM)"* olmak üzere bir uzman grubu faaliyet yürütmektedir. EGBCM uzman grubu, 2015 yılında İqaluit Bakanlar toplantısında kurulmuştur. Uzman grubun amacı, Arktika Konseyi'nin Siyah Karbon ve Metan Üzerindeki Eylem Çerçevesinin uygulanmasının ilerlemesini düzenli olarak değerlendirmek ve politika yapıcıları bilgilendirmektir. Daha fazla bilgi için bkz. Arctic Council, *"Expert Group on Black Carbon and Methane",* http://www.arctic-council.org/index.php/en/expert-groups/339-egbcm, (Erişim: 05.01.2018).

[718] Norveç, 2006-2009, Danimarka, 2009-2011 ve İsveç 2011-2013 yılları arasında geçici Sekretarya görevini üstlenmiştir. Bkz. Arctic Council, *"Arctic Council Secretariat"*, http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/Arctic-council/the-Arctic-council-secretariat (Erişim: 05.01.2018), s. 1.

Norveç Kutup Enstitüsü'nün (Tromsö) 2011 yılında yapılan Nuuk Bakanlar Toplantısı'nda daimî Sekretarya olması kararlaştırılmış ve Arktika Konseyi Sekretarya'sı 2013 yılından itibaren faaliyete başlamıştır. Sekretarya'nın amacı, Arktika Konseyi'nin faaliyetlerine idari, kurumsal, iletişim, ulaşılabilirlik vb. konularda genel destek sağlamaktır[719]. Bu Sekretarya dışında Ottowa Bildirisi'nin 8'inci Maddesinde belirtilen ve AEPS kapsamında oluşturulan *"Yerli Halkların Sekretaryası"*nın Arktika Konseyi çerçevesinde devam edeceği belirtilmektedir[720]. Eğer Arktika Konseyi Sekretaryası üzerinde daimî üyelerin etkinliği düşünülecek olursa, yerli halklar organizasyonlarının Arktika Konseyi içinde etkinliğinin gündem belirleme ölçeğinde azaldığı söylenebilir.

Sekretarya'dan farklı olarak Arktika Konseyi Başkanlığı Arktika Devletleri arasında her iki yılda bir değişmektedir. Bu değişim iki yılda bir yapılan Arktika Konseyi Bakanlıklar toplantılarında gerçekleşmektedir[721]. Konseye başkanlık eden ilk ülke Kanada (1996-1998) olmuştur. Bunu sırasıyla ABD, Finlandiya, İzlanda, Rusya, Norveç, Danimarka ve İsveç izlemiştir. Başkanlıkların ikinci döngüsü ise 2013 yılında başlamıştır. 2017-2019 yılları arasındaki dönem için Arktika Konseyi Başkanlığı'nı Finlandiya yaparken, 2019-2021 yılları için sıra İzlanda'dadır[722]. **Arktika Konseyi bir forum olduğundan Konseyin hiçbir programlama bütçesi bulunmamaktadır.** Tüm projeler veya inisiyatifler bir veya daha fazla Arktika Devleti tarafından desteklenmektedir. Bazı projeler için ise diğer kuruluşlardan da destek alınabilmektedir[723].

---

[719] Arctic Council, *Arctic Council Secretariat…,* s. 1.

[720] Arctic Council, *Declaration on The Establishment…,* s. 4.

[721] Arktika Konseyi'nin günümüze kadar yapmış olduğu bakanlık toplantılarının tarihi ve yeri sırasıyla şöyledir: 17-18 Eylül 19998 Iqaluit-Kanada; 13 Ekim 2000 Barrow-Alaska-ABD; 10 Ekim 2002 Inari-Finlandiya; 24 Kasım 2004 Reykjavik-İzlanda; 26 Ekim 2006 Salekhard-Rusya; 29 Nisan 2009 Tromsö-Norveç; 27 Mayıs 2010 Kopenhang-Danimarka; 12 Mayıs 2011 Nuuk-Grönland-Danimarka; 15 Mayıs 2012 Stockholm-İsveç; 15 Mayıs 2013 Kiruna-İsveç; 24 Nisan 2015 Iqaluit-Kanada; 11 Mayıs 2017 Fairbanks-ABD.

[722] Arctic Council, *Arctic Council…,* s. 2.

[723] A.g.e., s. 3.

Kuruluş yapısı itibariyle **hukukî bir bağlayıcılığı** bulunmayan Arktika Konseyi'nin ilk on yılının (1996-2006) kendi yapısını sağlamlaştırmayla geçtiği söylenebilir[724]. Henüz AEPS'nin Arktika Konseyi'ne dönüşüm aşamasında, Arktika Devletleri arasında Konsey'in kapsamı üzerinden görüş ayrılıkları ortaya çıkmıştır. Finlandiya ve Kanada'nın Arktika Konseyi'nin oluşturulması için ortaya koyduğu çaba şüphe götürmez. Ancak Kanada kapsamlı bir Arktika Konseyi kurulmasından yana olurken, **ABD, Konsey'in daha kısıtlı olmasından yana tavır benimsemiş ve uluslararası bir örgüt niteliği taşımasına karşı çıkmıştır.** Nihayetinde kurulan **Konsey'inde kurucu bir antlaşma olmaksızın, bir bildiriyle oluşturulduğu dikkat çekmektedir.** Arktika Konseyi'nin ikinci on yılı (2007-2016), Arktika dışı devlet ve organizasyonların (sivil toplum, araştırma vb.) ilgisinin arttığı bir dönemdir. Bunda 2007 yılında Arktika Okyanusu'ndaki buzullarda görülen istisnai erime, kıyıdan uzakta olan yeni enerji havzalarının gündeme gelmesi ve deniz geçiş yollarının daha fazla erişilebilir olmasının etkili olduğu söylenebilir[725]. Elbette, 2007 yılında Rusya'nın Arktika Okyanusu deniz tabanına Rus bayrağını dikmesini unutmamak gerekir. Arktika'ya artan küresel ilgi, doğal olarak tartışma formu haline gelen Arktika Konsey'ine olan ilgiyi ve gözlemci üye statüsündeki başvuruları arttırmıştır. Başvurular, BM uzman kuruluşları da dâhil olmak üzere hükümetler ile bilimsel ve savunma örgütlerinden gelmiştir. **Arktika Konseyi için en büyük sorun gözlemcilerin meselesi olmuştur.** Tüm üye ülkeler, Konseyi güçlendirme ihtiyacı üzerinden anlaşmaya vardıklarından gözlemciler üzerinde herhangi bir anlaşmada yapılamamıştır. Ancak daimî katılımcılar, Konsey'deki seslerini azaltmaktan korkan gözlemcilerin sayısının artması konusunda temkinli davranmışlardır. Nasıl ki, **Arktika Konseyi'nde daimî katılımcıların daimî üyelerin sayısını aşamayacağı belirtilmişse, daimî katılımcılarda gözlemci üye devletlerin sayısının daimî üyeler ve daimî katılımcıların sayısını aşmaması gerektiğini ileri sürmektedir[726].** Tablo

[724] Halinen, *Arctic Council…,* s. 29.

[725] A.g.e., ss. 29-30

[726] Bu nedenle, 2007-2013 yıllarını kapsayan Arktika Konsey dönem başkanlıklarında gözlemciler için ölçütler ve detaylı bir el kitabı oluşturma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Daha önce belirtildiği üzere bu el kitabı 2013 yılında tamamlanmıştır. Diğer taraftan Gözlemci üyelerin kabulü Arktika Devletleri'nin ortak kararına bağlı olduğunu burada ayrıca hatırlamak gerekir. Örneğin Rusya'nın da desteklediği

1'de gözlemci üye devlet sayısının toplam 13, daimi üye ve katılımcıların toplam sayısının ise 14 olduğu görülmektedir.

Arktika Konseyi; Konsey ve çalışma grupları, görev gücü ve uzman grupları, Arktika üzerinde günümüze kadar önemli çalışmalar ve değerlendirmelerde bulunmuştur. Faaliyet yelpazesi çevresel gündemden bilimsel araştırmaya, deniz alanlarından ve yasal olarak bağlayıcı sözleşmelere kadar dikkatli ve istikrarlı bir şekilde genişlemiştir[727]. **Arktika Konseyi bir forum olmanın ötesinde 2011, 2013 ve 2017 yıllarında Arktika Devletleri arasında yasal bağlayıcılığı olan üç önemli anlaşmayı kabul etmiştir[728].** Bu anlaşmalardan 2011 yılında kabul edilen ***"Arktika'da Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma İş Birliği Anlaşması (Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic (Arctic SAR Agreement)"*** 2013 yılında yürürlüğe girmiştir. Arktika'da arama ve kurtarma operasyonları konusunda uluslararası bir görev gücü oluşturulmasına yönelik bir anlaşmadır. Anlaşma, BMDHS çerçevesinde yapılmış, 1979 yılında kabul edilen *"Uluslararası Denizcilik Arama ve Kurtarma Sözleşmesi (International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention)"* ve 1944 yılında kabul edilen *"Chicago Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi)"* kapsamında Arktika Konseyi'nin yükümlülükleri belirtilmiştir. Ayrıca Anlaşma'da arama ve kurtarmanın kapsadığı alanlar, Arktika Devletleri'nin toprakları, iç suları ve karasuları olarak vurgulanmıştır. Arama kurtarma merkezleri oluşturulmuş ve Arktika Devletleri'ne hava ve deniz alanlarında tek tek ve ikili kurtarma alanları coğrafî

Kanada, AB'nin uyguladığı fok balığı ürünlerini yasaklamayı dayatmasına karşılık AB'nin gözlemci üyeliğine karşı çıkmıştır. Kanada'nın Konsey başkanlığını yürüttüğü 2013-2015 yılları arasında bu sorun aşılsa da, Ukrayna Krizi nedeniyle AB'nin başvurusu konusunda bir fikir birliği sağlanamamıştır. Burada Rusya'nın belirleyici olduğu anlaşılmaktadır. Bkz. Halinen, *Arctic Council…,* ss. 29-30.

[727] A.g.e., s. 30.

[728] Nikolas Sellheim, Leilei Zou ve Osamu Inagaki, "Legal Arctopia? How Arctic Governance Express a Better World", Heininen, Lassi (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2017, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 419-420; Arctic Council, *"Agreements",* https://www.arctic-council.org/index.php/en/our-work/agreements, (Erişim: 21.12.2018), s. 1.

koordinat sistemiyle belirlenmiştir[729]. 2013 yılında kabul edilen ***"Arktika'daki Deniz Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma ve Müdahale İşbirliği Anlaşması (Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic)"*** ile BMDHS çerçevesinde ve 1990 yılında kabul edilen *"Petrol Kirliliğine Hazırlık, Müdahale ve İş Birliği Sözleşmesi (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation)"* ve 1969 yılında kabul edilen *"Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Sözleşmesi (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties)"* kapsamında Arktika Konseyi'nin yükümlülükleri belirlenmiştir. Bu Anlaşma, Anlaşma'ya taraf olan bir devletin, kendi iç sularını, kara sularını, MEB, kıta sahanlığı ve topraklarının sınırlarını da içerecek şekilde, egemenlik, egemenlik haklarını veya yargı yetkisini kullandığı herhangi bir deniz alanına tehdit oluşturan (petrol kirliliği) olaylarıyla ilgili olarak uygulanmaktadır. Petrol kirliliğine karşı coğrafî koordinat sistemine ve deniz alanlarına (balıkçılık) göre yetkilendirilme yapılmıştır. Anlaşmada uygulanacak genel ilke ***"kirleten öder"*** olarak benimsenmiştir[730]. Son olarak 2017 yılında kabul edilen ***"Uluslararası Arktika Bilimsel İş Birliği Geliştirme Anlaşması (Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation)"***nda diğerlerinde olduğu gibi BMDHS hükümlerine bağlı kalınmıştır. Arktika hakkındaki bilimsel bilginin geliştirilmesi, etkililiği ve verimliliğinin sağlanabilmesi için bilimsel etkinliklerdeki iş birliğinin arttırılması amaçlanmaktadır. **Bilimsel iş birliğinin yapılacağı coğrafî alanlar 62º Kuzey enleminin kuzeyinde kalan (açık denizler**

---

[729] Daha fazla bilgi için bkz. *"Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic",* https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/531/EDOCS-3661-v1-ACMMDK07_Nuuk_2011_SAR_Search_and_Rescue_Agreement_signed_EN_FR_RU.PDF?sequence=5&isAllowed=y, (Erişim: 25.01.2018), ss. 1-20.

[730] Anlaşmanın 2'inci Maddesinde petrol: "ham petrol, fuel oil, çamur, petrol atığı ve rafine edilmiş ürünler de dâhil" edilerek tanımlanmıştır. Petrol kirliliği olayı ise bir veya daha fazla devleti kapsayan ve acil müdahale veya acil müdahale gerektiren durumlar olarak belirtilmiştir. Daha fazla bilgi için bkz. *"Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic",* https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/529/EDOCS-2067-v1-ACMMSE08_KIRUNA_2013_agreement_on_oil_pollution_preparedness_and_response__in_the_arctic_formatted.PDF?sequence=5&isAllowed=y, (Erişim: 25.01.2018), ss. 1-11.

dâhil) alanlar olarak belirlenmiştir. Bu alanlar, Arktika Devletleri için tek tek isimlendirilerek belirtilmiş ve Arktika Devletleri arasındaki herhangi bir kara veya deniz hakkının sınırlandırılmasını engellemeyeceği vurgulanmıştır[731]. Bu alanların aynı zamanda yakıt tüketimi ve ömrü bakımından uydular açısından verimli olan yörüngelere uygun uydu fırlatma alanı sağladığı hatırlanmalıdır.

Arktika Konseyi'nin kabul etmiş olduğu bu üç yasal bağlayıcı Anlaşma, Konsey'in karar verici değil kararların şekillendirildiği bir forum olma özelliğini değiştirmemektedir. Ancak kuruluşundan günümüze geldiği nokta açısından değerlendirildiğinde Arktika Konseyi, Arktika'da gelişen, etkinliği artan ve hukukî sınırlamalar oluşturan bir yapı görünümündedir[732].

1.5.3 Svalbard Antlaşması

Svalbard (Spitsbergen) Antlaşması'nın Arktika'nın genel hukukî statüsünde ayrı ve önemli bir yeri bulunmaktadır. Antlaşma; Svalbard Takımadaları'nın statüsünü belirlerken, Antlaşma'ya taraf olan devletlere de tanımlanan haklar çerçevesinde belirli faaliyetleri yürütme ve bu Antlaşma'dan doğan haklarını Arktika üzerinde talep etme hakkı vermektedir.

Dünyada herhangi bir toprak üzerindeki egemenlik genellikle alışılmış bir uluslararası hukuk meselesidir. Ancak Svalbard Antlaşması farklı ve belirleyici bir niteliğe sahiptir. Henüz 17'inci yüzyılın başlarında Danimarka-Norveç Krallığı'nın Svalbard Takımadaları'nda balina avcılığı yapan Hollandalı ve İngiliz denizcilerden gelir elde etmeye çalıştıkları ve aksi kanıtlanana kadar da Norveç'in Svalbard ve

---

731 *"Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation",* https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/1916, (Erişim: 25.01.2018), ss. 1-18.

732 Arktika Konseyi mükemmel bir bölgesel yönetim merkezi değildir. Ancak Arktika'da bulunan en iyi bölgesel yönetim ağının merkezi olduğu söylenebilir. Arktika Konseyi dışında Arktika'da birçok ayrı çalışma grubu ve örgütün olduğu belirtilmelidir. Çalışmanın sınırlarını aşacağından burada bunlar ele alınmayacaktır. Ancak bunlardan bazıları: "*Arktika Sahil Koruma Formu (Arctic Coast Guard Forum); Arktika Parlamenterler Daimî Komitesi (Standing Committee of Parliamentarians of the Arctic Region); Arctic Five (Arktika Beşlisi); Arktika Ekonomik Konsey (Arctic Economic Council); Kuzey Formu"* vb. Bu konuda kapsamlı bir değerlendirme için Bkz. Brigman vd. a.g.e., s. 19.

Grönland'ı birbiri ile bağlı (muhtemelen deniz buzundan dolayı) iki toprak parçası olarak kabul ettiği bilinmektedir[733]. Balina avcılığı bittiği/azaldığı veya Svalbard Takımadaları'nın kaynakları göz ardı edilebilir olduğu sonraki dönemlerde Svalbard Takımadaları'nın egemenliği üzerinde hak iddiasında bulunulmadığı söylenebilir. Michael Byers'ın ifadesiyle 19'uncu yüzyılda Svalbard Takımadaları uluslararası hukukta ***"terra nullius"*** **(sahipsiz toprak)** olarak kabul edilmiştir[734]. Şaşırtıcı olmamakla birlikte 1814 yılında kurulan ve 1905 yılında dağılan İsveç Krallığı'ndan ayrılan Norveç için Svalbard Takımadaları dış politika öncelikleri arasına girmiştir. Bunun en önemli nedeni, bölgenin sahip olduğu zengin kömür madenciliğini düzenlenme ve kontrol altına alma isteğidir. Ekonomik sebeplerin ön plana çıktığı bir dönemde Svalbard Takımadaları'nda özellikle madencilik hakları, farklı devletlere ait işletmeler, işveren ve işçiler arasında çalışma ve yaşam koşulları üzerinden başlayan tartışmalar Svalbard Takımadaları üzerinde bir çeşit yönetim rejimi oluşturulmasını gerekli kılarken, Norveç'in Svalbard Takımadaları üzerindeki tarihsel hak iddialarının da yeniden hatırlamasına olanak sağlamıştır[735].

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Svalbard Takımadaları konusunda uluslararası ortak bir yönetim kurma ihtimalini tartışmak üzere Norveç'in gişimiyle Almanya, Belçika, Büyük Britanya, Danimarka, Fransa, Hollanda, İsveç ve Çarlık Rusyası'ndan (Svalbard Takımadaları'na ilgi duyan ülkeler) gelen temsilcilerin katılımıyla[736] sırasıyla 1910, 1912 ve 1914 yıllarında Kristiana'da (Oslo-Kristiana konferasları) üç uluslararası konferans düzenlenmiştir[737]. Birinci Dünya Savaşı'nın

---

[733] Aynı dönemde Norveç'in Grönland'ı Norveç hükümdarlığı altında kabul ettiğini unutmamak gerekir. Bkz. Barr, a.g.e., s. 30.

[734] Byers, a.g.e., s. 17.

[735] Barr, a.g.e., s. 30; Byers, a.g.e., s. 17.

[736] Ayrıca ABD, Spistbergen'deki madenciliğe duyduğu ilgi nedeniyle bir temsilci gönderme talebinde bulunmuştur. A.g.e., s. 31.

[737] Lotta Numminen, "A History of Functioning of The Spitsbergen Treaty", Diana W. Mep ve Stewart Arnold (Ed.), The Spitsbergen Treaty, Multilateral Governance in The Arctic, *Arctic Papers*, Cilt: 01, https://dianawallis.org.uk/en/document/spitsbergen-treaty-booklet#document, (Erişim: 11.12.2017), ss. 7-8; *"SH-201 The History of Svalbard, Svalbard in National and International Politics: Problems of*

patlak vermesiyle kadük kalan görüşmeler sonrasında Norveç, 1919 yılında Paris'te yapılan barış görüşmelerinde Birinci Dünya Savaşı'daki tarafsızlığına rağmen savaş sırasında yaşadığı ekonomik ve insani kayıplara atıfta bulunarak Svalbard Takımadaları'nın egemenliğine ilişkin konuyu tekrar gündeme getirmiştir[738]. Genel olarak şu seçenekler üzerinde durulmuştur: *"1) Svalbard Takımadaları'nın "terra nullius" statüsünün korunması ancak yönetiminin Norveç, İsveç ve Rusya'dan oluşan üçlü bir komisyona verilmesi; 2) Svalbard Takımadaları'nda Milletler Cemiyeti altında Norveç yönetiminin (mandasının) tanınması; ve 3) Svalbard Takımadaları'nın* ***diğer devletlerin ekonomik erişim hakkına sahip olduğu Norveç egemenliğinin tanınmasıdır".*** 1919 yılında toplanan Paris Barış Konferansı'nda bu son seçenek üzerinde mutabakata varılarak[739], 14 devlet tarafından **09 Şubat 1920 tarihinde Svalbard Antlaşması imzalanmış[740]** ve 14 Ağustos 1925 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Uluslararası katılıma açık bir antlaşma olan Svalbard Antlaşması, **günümüze kadar 46 devlet tarafından imzalanmıştır[741].**

Sovereignty and Strategy", https://www.unis.no/wp-content/uploads/2017/02/SH201Summary09_2017.pdf, (Erişim: 12.12.2017), s. 1.

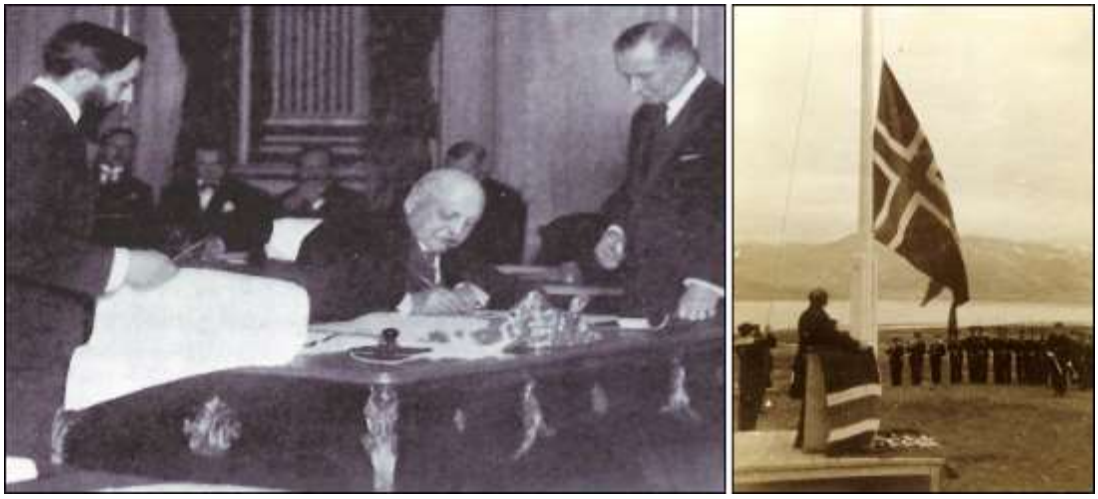
[738] Birinci Dünya Savaşı'nda Svalbard Takımadaları askerî operasyonlardan etkilenmemiştir. Ancak bu savaşta Norveç'in ticari filosunun önemli bir bölümü batmıştır. Ayrıca her ne kadar Norveç'te savaş boyunca kesintisiz deniz ulaşımı sağlansa da, önemli miktarda can ve tonaj kaybına yaşanmıştır. Bu nedenden dolayı savaşın galibi devletler Paris Barış Konferansı'nda Norveç'in Svalbard Takımadaları konusunda sunduğu argümanlara yakınlık duymuşlardır. Diğer taraftan 1919 yılında Norveç Dışişleri Bakanı Ihlen, Norve''in Danimarka'nın Grönland iddiasını çözme konusunda herhangi bir zorluk oluşturmayacağına dair güvence vermiştir. Buna karşılık olarak Danimarka Norveç'in Svalbard Takımadaları iddiası üzerine zorluklar çıkarmayacağını da belirtmiştir. Bkz. Norwegian Ministry of Justice and Public Security, "Svalbard", *Meld. St. 32 (2015–2016) Report to The Storting (White Paper),* https://www.regjeringen.no/contentassets/379f96b0ed574503b47765f0a15622ce/en-gb/pdfs/stm201520160032000engpdfs.pdf, (Erişim: 29.01.2018), ss. 18-19.

[739] A.g.e., ss. 17-18.

[740] Antlaşmayı imzalayan devletler: ABD, Avusturalya, Birleşik Krallık, Danimarka, Fransa, Güney Afrika, İsveç, Hindistan, Hollanda, İtalya, Japonya, Kanada, Norveç ve Yeni Zellanda'dır. Bkz. *"Treaty Concerning The Archipelago of Spitsbergen, Including Bear Island",* https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/004293, (Erişim: 30.01.2018), ss. 1-2.

[741] Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., ss. 17-18. Svalbard Antlaşması'na Türkiye taraf olmamakla birlikte günümüze kadar taraf olan toplam ülke sayısı 46'dır. Bu sayıya dâhil edilmeyen

Fotoğraf 2: Svalbard Antlaşması'nın İmzalanması



* Soldan sağa ilk resim: Norveç'in Paris Büyükelçisi Fredrik Wedel Jarlsberg Svalbard Antlaşması'nı imzalarken, ikinci resim: 14 Ağustos 1925 tarihinde Norveç'in Svalbard Takımadaları üzerindeki egemenliğinin Svalbard'taki kutlamasını göstermektedir.

Kaynak: Soldaki resim için bkz. *"The Spitsbergen Treaty",* https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/history/the-spitsbergentreaty.html, (Erişim: 04.03.2020); Sağdaki resim için bkz. Svalbard Museum, *"The Svalbard Treat"* https://svalbardmuseum.no/en/kultur-og-historie/svalbardtraktaten/, (Erişim: 04.03.2020).

---

ve 1991 yılında dağılan Yugoslavya Federasyonu'nun 1925 yılında Svalbard Antlaşması'na taraf olduğunu ayrıca belirtmek gerekir. Çekoslovakya ise 1930 yılında Antlaşma'ya taraf olmuştur. Ancak 1993 yılında Çek Cumhuriyeti ve Slovakya olarak ayrıldığından, her iki ülkede ayrı tarihlerde Antlaşma'ya taraf olmuşlardır. Svalbard Antlaşması'na taraf olan devletler (imzacı ülkeler dahil) ve Antlaşmayı onaylama tarihleri şöyledir: ABD (1924), Afganistan (1925), Almanya (1925), Arnavutluk (1930), Arjantin (1927), Avustralya (1923), Avusturya (1930), Belçika (1925), Birleşik Krallık (1924), Bulgaristan (1925), Çin (1925), Çek Cumhuriyeti (Çekya-2006), Danimarka (1924), Dominik Cumhuriyeti (1927), Estonya (1930), Finlandiya (1925), Fransa (1924), Güney Afrika (1923), Güney Kore (2012), Hindistan (1923), Hollanda (1920), İrlanda (1976), İspanya (1925), İsveç (1924), İsviçre (1925), İtalya (1924), İzlanda (1994), Japonya (1925), Kanada (1923), Kuzey Kore (2016), Litvanya (2013), Letonya (2016), Macaristan (1927), Mısır (1925), Monako (1925), Norveç (1924), Polonya (1931), Portekiz (1927), Romanya (1925), Rusya (Sovyetler Birliği-1935), Suudi Arabistan (1925), Slovakya (2017), Şili (1928), Venezuela (1928), Yeni Zelanda (1923), Yunanistan (1925). Bkz. *"Treaty Concerning The Archipelago of Spitsbergen, Including Bear Island"*, https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/004293, (Erişim: 30.01.2018), ss. 1-2.

Svalbard Antlaşması 10 Maddeden oluşmaktadır[742]. **1'inci Madde;** *"Yüksek Sözleşmeci Taraflar, işbu Antlaşma'nın şartlarına tabi olarak, Spitsbergen Takımadaları, Bear Adası veya Beeren-Eiland ile birlikte, Greenwich'in 10º ve 35º Doğu boylamı arasında kalan tüm adalar ile 74º ve 81º Kuzey enlemi arasında kalan, özellikle Batı Spitsbergen, Kuzeydoğu Toprakları, Barents Adası, Edge Adası, Wiche Adaları, Hope Adası veya Hopen-Eiland ve Prens Charles Burnu'nun yanı sıra büyük ya da küçük tüm adalar ve buna eşlik eden kayalar üzerinde Norveç'in tam ve mutlak egemenliğini tanımayı taahhüt eder"* denilmektedir[743]. Buna göre Norveç'in Svalbard Takımadaları üzerindeki **tam ve mutlak egemenliği** vurgulanmakta ve Svalbard Takımadaları'nın coğrafî bir sınırlaması ve tanımlaması yapılmaktadır. Bu tanımlamada belirtilen karasal alanlar yaklaşık 62.000 kilometrekare civarındadır[744]. **2'inci Maddede;** bir önceki maddede belirtilen bölgeler ve karasularında Antlaşma'ya taraf olan devletlerin gemileri ve vatandaşları, balıkçılık ve avlanma haklarından eşit derecede yaralanabileceği belirtilmektedir. Ayrıca Norveç Hükümeti'nin bölgedeki flora ve fauna ve karasularının korunması, yeniden oluşturulması ve gerekli tedbirleri alması Svalbard Antlaşması'na **taraf devletlerin vatandaşlarına eşit davranmak** koşuluyla yetki vermektedir[745]. **3'üncü Maddede;** Antlaşma'ya taraf olan devletlerin vatandaşlarının 1'inci Maddede tanımlanan bölgelere (limanlar, karasuları vb. dâhil) özgürce girebileceğini, yerel kanun ve yönetmeliklere uyulması koşuluyla denizcilik,

---

[742] Svalbard Antlaşması'nın tam metni için bkz. Svalbard Treaty, *"Treaty Between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, The Netherlands, Great Britain And Ireland and The British Overseas Dominions and Sweden Concerning Spitsbergen Signed in Paris 9th February 1920",* https://www.sysselmannen.no/globalassets/sysselmannen-dokument/english/legacy/the_svalbard_treaty_9ssfy.pdf, (Erişim: 12.12.2017), ss. 1-8.

[743] Bkz. A.g.e., s. 2.

[744] Bugün yaklaşık 2.500 kişilik küçük bir nüfusa sahip olan Svalbard Takımadaları'nın kapladığı karasal alanlar, Belçika'nın neredeyse iki katıdır. Bkz. Byers, a.g.e., s. 17.

[745] İkinci maddede ayrıca Antlaşma'nın 6 ve 7'inci maddeleri uyarınca hakları tanınan arazi sahipleri, kendi toraklarında avlanma hakkına sahiptirler: kendi yerleşimlerinin bulunduğu mahalle, evler, mağazalar, fabrikalar ve tesisler yerel polis yönetmelikleri tarafından belirlenen koşullar altında mülklerini geliştirme amacını; kendi iş yerlerinin veya iş yerinin karargâhını çevreleyen 10 kilometre yarıçapında ve her iki durumda da, iş bu Maddede belirtilen koşullara uygun olarak Norveç Hükümeti tarafından yapılan düzenlemelere her zaman riayet etmek zorundadır. Bkz. Svalbard Treaty, a.g.e., s. 2.

endüstri, maden ve ticaret ile uğraşanların **mutlak eşitlik** temelinde faaliyetlerini yürütebilecekleri belirtilmektedir[746]. **4'üncü Maddede;** Norveç Hükümeti tarafından kurulmuş veya kurulacak bütün kamu telsiz ve telgraf istasyonlarının Antlaşma'ya taraf olan devletlerin bayraktar gemi ve vatandaşlarından gelen bildirilere **mutlak eşitlik** temelinde açık olduğunu belirtilmektedir[747]. **5'inci Maddede;** Svalbard Antlaşması'na taraf olan devletlere uluslararası bir **meteoroloji istasyonu kurma hakkı** tanınmaktadır. Aynı zamanda bilimsel araştırmaların yapılacağı koşulları belirleyen sözleşmelerin sonuçlandırılacağı belirtilmektedir[748]. **6'ncı Maddede;** Svalbard Antlaşması'na taraf olan devletlerin vatandaşlarının haklarının tanındığını ve Antlaşma'nın imzalanmasından önce ***"arazinin bulunduğunu veya arazinin işgal edilmesinden"*** kaynaklanan taleplerin Antlaşma'nın Ek'ine uygun olarak ele alınacağı belirtilmektedir[749]. **7'inci Madde; maden hakları da dâhil olmak üzere mülkiyet hakkının edinilmesi ve kullanılması[750], 8'inci Madde;** toplanan vergi, aidatlar ve harçların sadece bu bölgeler için tahsil edilebileceğini ve buralarda kullanılabileceğini, daha açık bir ifadeyle, **Norveç hükümetinin buralardan ekonomik bir kâr elde etmemesini ancak madencilik düzenlemesini sağlamasını** esas almaktadır[751]. **9'uncu Maddede;** Svalbard Takımadaları üzerindeki **askerî faaliyetler yasaklanmaktadır[752]. Son olarak 10'uncu Maddede; Rusya'nın Antlaşma'ya taraf oluncaya kadar, taraf devletlerin vatandaş ve şirketlerinin aynı haklarına**

---

[746] Aynı zamanda hiçbir girişim için tekel kurulamayacağı belirtilmektedir. Bkz. A.g.e., s. 3.

[747] A.g.e., s. 3.

[748] A.g.e., s. 3.

[749] Svalbard Antlaşması'nın Ek'i üç paragraf ve her paragraf ayrı maddelerden oluşmaktadır. Ek kısmı Antlaşma'nın tamamıyla aynı etkiye sahiptir. Svalbard Antlaşması Madde-6 ve EK kısmı için bkz. A.g.e., ss. 3-4 ve 5-7.

[750] A.g.e., s. 4.

[751] A.g.e., s. 4.

[752] Antlaşma'nın 9'uncu Maddesinde, *"Norveç Milletler Cemiyeti'ne kabul edilmesiyle sağlanan haklara ve görevlere tabi olarak, madde 1'de belirtilen topraklarda herhangi bir deniz üssü kurulmasını veya kurulmasına izin vermemeyi ve söz konusu topraklarda herhangi bir güçlendirme inşa etmemeyi ve savaş benzeri amaçlar için hiçbir zaman kullanılamayacağını taahhüt eder"* denilmektedir. Bkz. A.g.e., s. 4.

sahip olacağı belirtilmektedir[753]. Böylelikle Rus şirket ve vatandaşlarının Svalbard Takımadaları'nda yürüttükleri faaliyetler Svalbard Antlaşması'na taraf olmadan güvence altına alınmıştır[754].

Fotoğraf 3: Longyearbyen



Kaynak: Fotoğraflar Onur Limon tarafından 01-02 Mart 2020 tarihlerinde Longyearbyen'de çekilmiştir.

Svalbard Antlaşması'nı oluşturan maddelerin kapsadığı alanlar üzerinde Norveç'in yetki kullanma konusunda sınırlandırılmış haklara sahip olduğu[755] ve

[753] Rusya'nın Svalbard Antlaşması'nın imzalandığı 1920 yılında iç karışıklık içerisinde olduğu ve Sovyetler Birliği'nin 1921 yılında kurulduğu hatırlanmalıdır. Sovyetler Birliği Svalbard Antlaşması'na 1935 yılında taraf olmuştur. Ayrıca Antlaşma'nın 10'uncu Maddesinde, 1'inci Maddede belirtilen bölgelerdeki taleplerin, antlaşmada belirtilen şartlar altında, Antlaşma'ya taraf olan devletler tarafından Danimarka Hükümeti aracılığında, haklarını ödünç verme isteği beyan edilerek, İngilizce ve Fransızca olan Antlaşma metinlerinin her ikisi de onaylanarak Paris'e bırakılacağı belirtilmektedir. Bkz. A.g.e., s. 5.

[754] Sovetler Birliği'nin ve sonrasında Rusya'nın Svalbard Takımadaları üzerindeki hak iddiaları ve itirazları araştırmanın Arktika'da Sorunlar ve Anlaşmazlıklar bölümünde Svalbard Takımadaları içerisinde ayrıca incelenmiştir.

[755] Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 20.

yalnızca Antlaşma'ya taraf olan devletlerin kendi vatandaşları ve şirketleri adına Norveç tarafından eşit hak isteyebilecekleri söylenebilir[756]. **Norveç'in Svalbard Antlaşması'ndaki yükümlülükleri üç başlık altında ele alınabilir.** Bunlar Antlaşma'ya taraf olan devletlerin vatandaşlarına karşı **eşit muamele, vergilerin toplanması ve askerî konulara ilişkin** yükümlülüklerdir. Burada belirtilen eşit muamele yani ayrımcılık yapılmaması Svalbard Anlaşması'na taraf olan devletlerin vatandaşları veya şirketlerinin, Norveçli vatandaşlara ve şirketlere kıyasla uyruk temelli bir ayrıma ve dezavantaja düşmemesidir. Ancak eşit muamele şartının Svalbard Takımadaları'ndaki tüm faaliyet alanları için geçerli olmadığı, yalnızca Svalbard Antlaşması'nın 2-3'üncü Maddelerinde özel olarak belirtilen alanlara uygulanabileceği söylenebilir. Bu bağlamda; **avcılık, balıkçılık, denizcilik, endüstri, madencilik ve ticari faaliyetler eşit muamele gerekliliği kapsamındadır[757].** Svalbard Takımadaları, Svalbard Antlaşması'nın 3'üncü Maddesinde yer alan hükmün bir sonucu olarak **Schengen iş birliğine ilişkin anlaşma kapsamına girmemektedir[758].** Ancak 1994 yılında *"Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area-AEA)"*na katılan Norveç'in ekonomik açıdan diğer Avrupa ülkeleri ile aynı haklara sahip olduğu[759], bu bağlamda Svalbard Antlaşması'na taraf olan ve AEA üyesi olmayan devletlerin vatandaşlarına Norveç'in her iki Antlaşma'dan doğan yükümlülüklerini nasıl uygulanacağının, **eşit muamele ilkesi gereği,** açıklığa kavuşturulması gereklidir. Nitekim Norveç ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasındaki serbest ticaret anlaşmaları ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği'ni kuran Sözleşme, Svalbard Takımadaları'nda uygulanmaya devam etmektedir[760]. Svalbard Antlaşması'nın 5'inci Maddesinde bilimsel araştırmaların

---

[756] A.g.e., s. 17.

[757] A.g.e., s. 20; Svalbard Antlaşması Madde-3 ve 4 için bkz. Svalbard Treaty, a.g.e., ss. 2-3.

[758] Schengen Anlaşması o zamanki ismi AET olan AB'nin 1985 yılında imzaladığı bir Antlaşma olup, amacı, sınır ülkeleri ve üye devletlerarasındaki sınır kontrollerini kaldırmak ve dış sınır kontrollerini güçlendirmektir. Norveç 1996 yılında Schengen Anlaşması'na katılmıştır. Bkz. Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 23.

[759] Euronews, *"Norveç Neden AB Üyesi Değil",* 29 Mart 2013, http://tr.euronews.com/2013/03/29/norvec-neden-ab-uyesi-degil, (Erişim: 29.01.2018).

[760] Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 22.

yapılacağı koşulları belirleyen sözleşmelerin de sonuçlandırılacağı öngörülmesine rağmen, hangi şartların uygulanması gerektiği konusunda açıklayıcı bir madde sunulmamıştır[761]. Son on yılda yapılan bilimsel araştırmalar için uluslararası iş birliği anlaşmaları, projeleri ve önem arz eden ağların sayısında görülen artış, Svalbard Takımadaları'nda bilimsel araştırma koşulları hakkında ayrı anlaşmalar yapmanın artık mümkün olmadığını ortaya koymaktadır[762]. Norveç'in Svalbard Takımadaları üzerindeki egemenliğinden dolayı araştırma faaliyetlerini düzenleme yetkisine sahip olduğu söylenebilir. Vergilendirme şartları ise Svalbard Antlaşması'nın 8'inci Maddesinde belirtilmiş olup, yalnızca Svalbard Takımadaları için kullanılması şartı getirmektedir. Bu **vergilerin Norveç için ayrıca toplanamayacağı ve kullanılamayacağı** anlaşılmaktadır. Ayrıca Svalbard Antlaşması'nın bir gereği olarak madencilik düzenlemesini[763] yapmakla sorumlu olan Norveç, 8'inci Maddenin üçüncü paragrafında belirtildiği üzere, "***mineral ihracatı için 100.000 tona kadar çıkan minerallerin maksimum değerinin %1'ini geçmeyecek şekilde ihracat vergisi alabilir"*** şeklinde bir tanımlama mevcuttur[764]. Son olarak Svalbard Antlaşması'nın 9'uncu Maddesinde **Norveç'e askerî konularda getirilen kısıtlama, Svalbard Takımadaları'nın barışçıl amaçlarla kullanılmasına esas oluşturmaktadır.** Bu bağlamda Svalbard Takımadaları'nda herhangi bir askerî üssün bulunmadığı görülmektedir. Ancak teoride Svalbard Takımadaları'nın NATO savunma planlarına dâhil edildiğini ve sivil amaçlı kullanılan askerî uçakların kapsam dışı tutulduğunu belirtmek gerekir. 1971 yılında imzalanan ve Svalbard Antlaşması'na taraf olan devletlere Norveç tarafından yapılan bildiride, Longyearbyen'deki[765] havaalanının

---

[761] Svalbard Treaty, a.g.e., s. 3.

[762] Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 22.

[763] *"Svalbard Madencilik Yasası"* 1925 yılında düzenlenmiştir. *"Svalbard Madencilik Yasası"* için bkz. *"Treaty of 9 February 1920 Relating to Spitsbergen (Svalbard)-Act of 17 July 1925 Relating to Svalbard The Mining Code for Spitsbergen (Svalbard)",* http://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/lov-19250717-011-eng.pdf, (Erişim: 12.12.2017), ss. 12-20.

[764] Svalbard Treaty, a.g.e., s. 4.

[765] Longyearbyen (Longyear City), Svalbard Takımadaları yönetiminin merkezidir. Şehir, 1906 yılında Amerikalı John Munro Longyear tarafından kurulmuştur. İsmini de buradan almaktadır. Spitsbergen Adası'nda bulunmakta ve Takımadalara dışarıdan ulaşılabilecek tek havaalanıdır. Bkz. *"Settlements*

sadece sivil havacılık için kullanılacağı vurgulanmıştır. Bu bildiri, Svalbard Antlaşması'ndan bağımsız olarak çıkarılmış olsa da bildirinin Antlaşma'ya uydurulduğu, arama ve kurtarma operasyonları, sahil güvenlik operasyonları ve bu operasyonlar için eğitim seferleri ile bağlantılı olarak Norveç Silahlı Kuvvetleri'nin uçaklarına izin verildiği görülmektedir[766].

Svalbard Antlaşması imzalandığında, uluslararası hukukta karasularının ötesinde MEB gibi herhangi bir deniz bölgesi tanımlamamış veya geliştirilmemiştir. Ayrıca Antlaşma'da karasuları genişliğinin belirtilmediğini de vurgulamak gerekir. O dönem için Norveç, karasularını 4 deniz mili *"(deniz yoluyla aşınmayan en dıştaki adadan veya adacıktan gelen alışılagelmiş deniz mili (yani 4 deniz mili/deniz mili) uzaklığı)"* olarak tanımlamıştır. Norveç'in bu tanımlamasının o dönemki şartlar ve koşullar gereği genel kabul gördüğü söylenebilir. Ancak deniz yetki alanlarının tanım ve kullanımında yaşanan gelişmeler ve ilerlemeler, yeni sorunları beraberinde getirmiştir. Öyle ki, Norveç'in egemenliği ve Svalbard Anlaşması'na taraf olan devletlerin hakları ile ilgili uyuşmazlıklar, BMDHS'nin kıyı devletlerinin yetkisi altındaki alanlara kıta sahanlığı, balıkçılık bölgesi ve MEB gibi yeni deniz bölgeleri eklediği zaman ortaya çıkmıştır[767]. Svalbard Antlaşması yürürlüğe girdiğinde, karasuları sınırı 4 deniz mili olan Norveç, **2004 yılında karasularının genişliğini 12 deniz miline çıkardığı açıklamıştır.** Bundan sonra, Svalbard Takımadaları'nda Svalbard Antlaşması hükümleri karasularının 12 deniz mili içerisindeki alanda uygulanmaya başlanmıştır[768]. Ancak 1977 yılında Norveç'in Svalbard Takımadaları çevresinde **200 deniz milinde balıkçılık bölgesi düzenlemeye başlaması, Svalbard Antlaşması'na taraf olan devletlere eşit muamele veya ayrımcılık yapılmaması koşuluyla ekonomik erişim hakkının karasularının dışında kullanılıp kullanılamayacağı sorusunu ortaya çıkarmıştır.** Bu durum Norveç tarafından olumsuz karşılanarak Antlaşma'nın bu şekilde yorumlanamayacağı şeklinde kabul

---

and Stations", https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/settlements-and-stations.html, (Erişim: 29.01.2018).

[766] Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 22.

[767] Numminen, a.g.m., s. 10.

[768] Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 20.

edilse de[769], günümüzde anlaşmazlık daha sonraları 200 deniz mili ötesinde geniş kıta sahanlığı alanları, petrol ve doğal gaz kullanım potansiyeli de dâhil olmak üzere, denizaltını kapsayacak şekilde genişletilmiştir[770].

[769] 1969 tarihli Viyana Sözleşmesi'nin 31'inci Maddesi, antlaşmalara ilişkin genel yorum kurallarını belirtmektedir. Hüküm, bir Antlaşma'nın, bağlamında bulunan ve Antlaşma'nın şartlarına ve amacına ve amacına uygun olarak verilecek olan sıradan anlamına uygun olarak iyi niyetle yorumlanması gerektiğini belirtmektedir. Norveç, Viyana Sözleşmesi'ne taraf değildir, ancak yorumlama kuralı, bütün devletlerin bağlı olduğu teamül hukukunu ifade eder.

[770] Byers, a.g.e., s. 19.

İKİNCİ BÖLÜM

2. KÜRESEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ, ARKTİKA VE YENİ ENERJİ HAVZALARI

2.1 İklim Değişikliğinin Arktika'ya Etkileri: Geçmiş, Şimdi ve Gelecek

İklim, karmaşık ve birbiriyle etkileşim içerisinde olan, atmosfer, kara yüzeyi, kar ve buz, okyanuslar ve diğer su kütleleri ile canlı varlıkları ihtiva eden bir sistemdir. Bunların arasında atmosfer iklimi karakterize ederken, çeşitli dış etkenler iklim sistemlerinin iç dinamiklerini etkilemektedir[771]. Bunlar volkanik patlamalar ve güneş ışınımları gibi doğal değişimler ile ormanların yakılması ve fosil yakıtların kullanılması gibi insan kaynaklı değişimlerdir[772].

Dünya'nın ikliminde görülen doğal değişimler, Dünya'nın Güneş çevresindeki yörüngesinde meydana gelen farklılaşmaların bir sonucu olarak düzenli döngüler halinde gerçekleşir. **Milankovitch döngüleri[773]** olarak da bilinen bu döngülerden Dünya yörüngesinin çemberden elipse döndüğü 100.000 yıllık olan bir tanesinde, Dünya'nın yıllık sıcaklık aralığının değiştiği değerlendirilmektedir. Dünya'nın eğik

---

[771] Olufemi Adedeji, Okocha Reuben ve Olufemi Olatoye, "Global Climate Change", *Journal of Geoscience and Environment Protection*, Cilt: 2, No: 2, Nisan 2014, https://file.scirp.org/pdf/GEP_2014042109284451.pdf, (Erişim: 17.01.2018), s. 115.

[772] Woodward, a.g.e., ss. 14-20.

[773] Birinci Dünya Savaşı yıllarında Sırp bilim insanı Milutin Milankovitch, yapmış olduğu çalışmalarla Dünya'nın Güneş'in etrafındaki ve kendi ekseni etrafındaki dönüşünün sabit olmadığını ve belli zaman periyotlarında değişiklik gösterdiği iddiasında bulunmuştur. Milankovitch; yerkürenin devinimi, eksen eğikliği ve eksen kaymasındaki değişimlerin yörüngesel baskı ile birlikte yeryüzündeki iklim oluşumlarını belirlemiş olduğunu matematiksel olarak teorize etmiştir. Daha fazla bilgi için bkz. Hakan Pehlivan, "Milankovitch Döngüleri", *Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü, Deniz ve Çevre Araştırmaları Dairesi,* Ankara, http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/hizmetler/kutuphane/ekonomi-bultenleri/2014_18/b18_89-95.pdf, (Erişim: 18.02.2018), ss. 89-95.

olan ekseni, güneş ışınlarının dünya yüzeyine çarpışını değiştirerek tropikal ve kutup bölgelerinin kapladığı alanların değişmesine ve hava dolaşımının etkilenmesine neden olmaktadır. Dünya'nın bu eğikliği yaklaşık 42.000 yıl süren bir döngü sonucu 21,6º'den 24,5º'ye dönüşmektedir[774]. Bir başka döngü ise Dünya ekseninin kaymasıdır. Dünya, yaklaşık olarak her 25.800 yılda başladığı noktaya geri dönecek şekilde kaymakta ve ekseninin uzantısı uzayda farklı noktalarda aynı hizaya gelerek, mevsimlerin zamanlarını değiştirebilmektedir. Dünya'da geçmişten günümüze bu yörünge döngülerinin payı olan birçok buzul çağı yaşanmıştır. Bunda Güneş lekeleri ve plage[775] bölgeleri ile büyük volkanik patlamaların etkisi olduğu da şüphe götürmez. Dünya'nın bu doğal döngüsünde, bugün için Dünya'nın yaklaşık 20.000 yıl önce zirve noktasına ulaştığı tahmin edilen buzul çağının sıcak bir evresini yaşadığı[776], Arktika'nın ise bundan yaklaşık 4.000 ila 7.000 yıl önce daha sıcak olduğu tahmin edilmektedir[777]. Dünya'nın bu doğal döngüsü ve doğal değişimlerinin dışında atmosfer bileşimini bozan insan faaliyetleri de iklim değişikliğine neden olmaktadır. Küresel iklim değişikliği üzerinde insan etkisinin ilk bilimsel kökeni 19'uncu yüzyılın ilk çeyreğine kadar uzansa da 20'nci yüzyılda yapılan çalışmalar hava durumu gibi iklimin de sürekli değişmekte olduğunu ve bu değişimin insan kaynaklı olduğu düşüncesini hâkim kılmaya başlamıştır[778]. İklim değişikliği ile ilgili olarak insanın doğaya ilk müdahalesi ormanların yok edilmesiyle başlamıştır[779]. Bunu daha sonra endüstri devrimiyle başlayan ve kömür, petrol ve doğal gaz gibi fosil yakıtların kullanımıyla devam eden karbon salınımının ortaya çıkardığı sera gazlarının etkisi

---

[774] Bugün için Dünya'nın eğikliği 23,5º'dir. Bkz. Woodward, a.g.e., s. 14. Dünya'nın bu doğal döngüleri için ayrıca bkz. Catherine Gautier, *Petrol, Su ve İklim,* Sevgi Genç (Çev.), TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2014, ss. 310-313.

[775] Güneş lekeleri üzerinde bulunan çok parlak bölgelerdir.

[776] Woodward, a.g.e., ss. 14-15.

[777] Gautier, a.g.e., s. 298.

[778] İnsanın küresel iklim değişikliği üzerindeki etkisi hakkında geniş bir değerlendirme için bkz. Hulme, a.g.e., ss. 67-90.

[779] Hulme, a.g.e., ss. 62-63. Ormanlar 19'uncu yüzyılın sonlarında Avrasya'da, 20'inci yüzyılın başlarında ise Kuzey Amerika'da yok edilmeye başlamıştır. 1960'lı yıllardan itibaren tropikal bölgelerde ormanların yok edilmesine devam edilmiştir. Bugün için kuzey bölgelerde ormanların yok edilmesi son bulmuş, ağaçlandırma çalışmaları artmıştır. Bkz. Gautier, a.g.e., s. 72.

takip etmiştir[780]. Sadece **1765-2000 yılları arasında ormanların yakılması ve fosil yakıt kullanımı sonucunda atmosferdeki karbondioksit (CO_2) miktarının 590 gigatondan (Gt)[781] yaklaşık 780 gigatona yükseldiği** tahmin edilmektedir[782].

İnsan faaliyetlerinin küresel ısınma veya soğumaya mı yol açtığı tartışmaları içerisinde, insanoğlunun Dünya'nın iklimi üzerinde belirgin bir etkisi olduğu düşüncesi yerleşmeye başlamıştır[783]. Burada küresel ısınma veya küresel soğuma, dünyanın küresel ortalama yüzey sıcaklığındaki herhangi bir değişikliğine işaret etmektedir. Ancak küresel ısınmanın çoğu zaman dünyayı eşit şekilde ısıtacağını söylemek yanlış olabilir. Nitekim küresel sıcaklıktaki ortalama bir artış atmosferin dolaşımının değişmesine ve dünyanın bazı bölgelerinin daha fazla ısınmasına, diğer bölgelerinin ise daha az ısınmasına neden olmaktadır. Bu noktada, **iklim değişikliğinin ısınma eğiliminden daha fazlasını ifade ettiğini belirtmek gerekir[784].**

Bütün iklim sistemi Güneş'ten gelen gücü ve enerjiyi almaktadır. Ancak Dünya yüzeyine ulaşan Güneş ışınımlarının neredeyse yarıya yakını yeryüzünden geriye yansımaktadır. Bunda kutup bölgelerinin sahip olduğu yüksek ***"albedo"*** **etkisi** önemlidir[785]. Albedo etkisi, deniz buzu yüzeyine çarpan güneş ışığının neredeyse tamamının geriye yansımasını sağlar. Böylelikle deniz yüzeyi ısınmaz ve yüksek albedo etkisi kutup bölgelerini soğuk tutmaya yardımcı olur. Eğer iklim değişikliği, kutup bölgelerini ısıtır ve deniz buzunu eritirse, kutup bölgeleri güneş ışınımlarını daha az yansıtıcı bir yüzeye sahip olacağından, buzsuz denizlerde daha fazla ısı emilirken,

---

[780] Hulme, a.g.e., s. 67.

[781] Gigaton; 1.000.000.000 ton ya da bir milyon metrik tonu ifade eder.

[782] Gautier, a.g.e., s. 59.

[783] Hulme, a.g.e., s. 87.

[784] Adedeji, Reuben ve Olatoye, a.g.m., s. 116.

[785] Albedo (Aklık), bir yüzeyin güneş enerjisini yansıtma kapasitesidir. Albedo etkisi 0 - 1 arasında değişir; 0 değeri, yüzeyin mükemmel bir soğurucu olduğunu ve gelen tüm enerjinin emildiğini gösterir. 1 değeri ise yüzeyin mükemmel bir yansıtıcı olduğunu gelen tüm enerjinin yansıtıldığını gösterir. Bkz. NSIDC, "Albedo", *National Snow and Ice Data Center*, https://nsidc.org/cryosphere/glossary/term/albedo (Erişim: 21.02.2018).

buzullarda da daha fazla erime gerçekleşecektir.[786]. Neticede bu döngü atmosferin sirkülasyonunu değiştiren bir etki yaratmaktadır. Bu sirkülasyonu etkileyen bir diğer neden, dünya yüzeyinden geriye yansıyan güneş ışınımlarının bir kısmının atmosferdeki sera gazları nedeniyle tekrar geri dönerek dünyanın olması gerektiğinden daha fazla ısınmasına neden olmasıdır[787]. Günümüzde dünyayı bir örtü şeklinde kaplayan **sera gazları sayesinde yeryüzündeki ortalama sıcaklık yaklaşık +15 ºC iken, sera gazları olmadığı takdirde yeryüzünün ortalama sıcaklığının -18 ºC olacağı hesaplanmaktadır.** 18'inci yüzyılın ortalarında başlayan endüstri devrimiyle birlikte atmosferdeki sera gazlarının oranı artarken, bugün için sadece karbondioksit salınımında %40'lık bir artış tespit edilmiştir[788]. Bunun Dünya'daki fosil yakıtlara bağlı enerji tüketiminden kaynaklandığını söylemek yanlış olmayacaktır[789]. 2016 yılında atmosferdeki küresel ortalama karbondioksit yoğunluğu milyonda 402.9 ppm (parts per million-milyon başına parça) [790] iken, günümüzde karbondioksit seviyeleri

---

[786] NSIDC, "Environment: Climate", *National Snow and Ice Data Center*, https://nsidc.org/cryosphere/seaice/environment/global_climate.html, (Erişim: 21.02.2018), s. 1.

[787] Gautier, a.g.e., ss. 21-22.

[788] WWF, "İklim Değişikliği", *World Wildlife Fund*, http://www.wwf.org.tr/ne_yapiyoruz/iklim_degisikligi_ve_enerji/iklim_degisikligi/, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-4.

[789] Gautier, a.g.e., ss. 21-22; WWF, "İklim Değişikliği ve Enerji", *World Wildlife Fund*, http://www.wwf.org.tr/ne_yapiyoruz/iklim_degisikligi_ve_enerji/, (Erişim: 21.02.2018), s. 1.

[790] Ppm (parts per million), bir milyondaki parçacık miktarını ifade eder. Herhangi bir karışımda toplam madde miktarının milyonda bir birimlik maddesidir. Bkz. Oğuz ve Ersoy, a.g.m., s. 159. Atmosferin önemli bir bölümünü meydana getiren nitrojen ve oksijen ısı kaybı için herhangi bir engel teşkil etmemektedir. Ancak su buharı, karbondioksit ya da metan gibi sera etkisine sahip bu tarz üretimler sadece görece daha küçük miktarlarda bulunduğu ve yüzdelik değerleri çok küçük olduğundan, bilim insanları havadaki sera gazlarının seviyesini ölçmek için ***"milyon başına parça (parts per million-ppm)"*** üzerinden hesaplama yapmaktadır. Bir ppm %0,0001'e eşittir. Endüstri tarafından yaratılan böylesine küçük bir yüzdeye bağlı olarak oluşan büyük bir etki sebebiyle iklimde muazzam sonuçlar doğmaktadır. Karbondioksit hava bileşiminin %0,04'ünden daha azını meydana getirirken, sera gazları daha az ve %0,01 oranındadır. Hacim bakımından karbondioksit en önemli sera gazı olduğundan, bu gaz salınımlarının değerlendirilmesinde ***"karbondioksite denk"*** anlayışı sıklıkla kullanılır. Bu, tüm sera gazları birleştirildiğinde aynı sonucu üretebilecek karbondioksit salınım miktarıdır. Genellikle ***"CO_2e"***

en az 800.000 yıl içindeki herhangi bir noktadan çok daha yüksektir. Aslında atmosferdeki karbondioksit miktarının yüksek olduğu üç milyon yıldan daha uzun bir süre önce sıcaklığın, endüstri öncesi dönemden +2 ºC ila +3 ºC'den daha yüksek ve deniz seviyesinin bugünden 15 ila 25 metreden daha yüksek olduğu düşünülmektedir[791]. Bu durumun doğal iklim değişikliğinin bir sonucu olduğu söylenebilir.

Tablo 2: Dünyada Kaydedilen En Sıcak On Yıl ve Anomali

En Sıcak Dönem	Yıl	Anomali* (+ ºC)
1	2016	0,99
2	2019	0,95
3	2015	0,93
4	2017	0,91
5	2018	0,83
6	2014	0,74
7	2010	0,72
8	2005	0,67
9	2013	0,67
10	1998	0,65

***** Tablo 1880 ve 2019 yılları arasındaki en sıcak yılları göstermektedir. Anamoli normal değerin üzerinde veya altında olan değerler için kullanılır. Buradaki anomaliler sıcaklık artış eğilimini belirtmektedir.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. NOAA, "State of the Climate: Global Climate Report for Annual 2019", *NOAA National Centers for Environmental Information,* 2020, https://www.ncdc.noaa.gov/sotc/global/201913, (Erişim: 20.03.2020), s. 2.

olarak gösterilir. Bkz. Anthony Giddens, *İklim Değişikliği Siyaseti,* Erhan Baltacı (Çev.), Phoenix Yayınevi, Ankara, 2013, ss. 25-26.

[791] Rebecca Lindsey, "Climate Change: Atmospheric Carbon Dioxide", *National Ocenaic Atmospheric Administarition,* 17 Ekim 2017, https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-atmospheric-carbon-dioxide, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-5.

Bugün Dünya'da yüzyıldan uzun bir süredir karada ve denizde ölçülen sıcaklıklar, küresel ortalama yüzey sıcaklığının arttığını göstermektedir. Tablo 2, dünyada kaydedilen en sıcak on yılı ve anomaliyi göstermektedir. 20'nci yüzyılda küresel ortalama sıcaklık +13,9 ºC iken[792], 2019 yılı boyunca küresel kara ve okyanus yüzeylerindeki ortalama sıcaklık, 20'inci yüzyıl ortalamasının +0,95 ºC üzerinde gerçekleşmiştir[793]. Bu, 1880-2019 yılları arasında +0,99 ºC ile en yüksek sıcaklık ortalamasının yaşandığı 2016 yılından sonraki en yüksek sıcaklık ortalamasının yaşandığı yıl olmuştur. 1880-1980 yılları arasında her 13 yılda bir yeni sıcaklık rekoru kırılırken, 1981-2019 yılları arasında yeni bir sıcaklık rekor sıklığı her neredeyse üç yılda bir gerçekleşmiştir. Öyle ki, yıllık kara ve okyanus sıcaklığı 1880 yılından bu yana her 10 yılda ortalama +0,07 ºC hızla artarken, 1981 yılından itibaren ortalama artış hızı bunun iki katından fazladır. 1880-2019 yılları arasındaki en sıcak beş yıl 2015 yılından sonra ve en sıcak 10 yılın dokuzu 2005 yılından sonra gerçekleşmiştir[794].

İklim değişikliğinin tehlikeleri küresel ölçekte ilk defa 1960'lı yılların çevresel uyanış hareketlerinin söylem kaynağını teşkil etmiştir[795]. Bu bağlamda ilk defa 1972 yılında Stockholm'de temel amacı, insan çevresinin korunması, geliştirilmesi, dünya halklarına ilham ve rehberlik etmek amacıyla ortak bir bakış açısına duyulan ihtiyaç göz önüne alınarak ***"BM İnsan Çevresi Konferansı (Declaration of The United Nations Conference on The Human Environment)"*** düzenlenmiştir[796]. Daha sonra 1979 yılında Dünya İklim Konferansı'nın birincisi düzenlenerek, iklim sisteminin daha iyi anlaşılması ve iklim değişikliği ve değişimi ile mücadele eden toplumların yararı için daha iyi mücadele edilmesi kapsamında ***"Dünya İklim Programı (World***

---

[792] LuAnn Dahlman, "Climate Change: Global Temperature", *National Ocenaic Atmospheric Administarition,* 11 Eylül 2017, https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-global-temperature, (Erişim: 21.02.2018), s. 1.

[793] NOAA, "State of the Climate: Global Climate Report for Annual 2019", *NOAA National Centers for Environmental Information,* 2020, https://www.ncdc.noaa.gov/sotc/global/201913, (Erişim: 20.03.2020), ss. 2-3.

[794] A.g.e., s. 2.

[795] Hulme, a.g.e., s. 86.

[796] *"Report of The United Nations Conference on The Human Environment",* Stockholm, 5-16 Haziran 1972, http://www.un-documents.net/aconf48-14r1.pdf, (Erişim: 21.02.2018), s. 3.

Climate Programme (WCP)"nın kurulması kabul edilmiştir[797]. 1988 yılında ***"sera gazı"*** kavramı ortaya çıkarken, iklim değişikliği Soğuk Savaş tahribatı korkularının yerini almaya başlamıştır[798]. Aynı yıl *"Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (The Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC)", "Dünya Meteoroloji Örgütü (World Meteorological Organization-WMO)"* ve *"Birleşmiş Milletler Çevre Programı (United Nations Environment Programme-UNEP)"* iklim değişikliğinin bilimsel temelini, etkilerini ve gelecekteki risklerini, uyum ve azaltma seçeneklerini düzenli olarak değerlendirmek üzere kurulmuştur[799]. 1992 yılında dünya devletleri, iklim değişikliğiyle mücadele etmek amacıyla küresel sıcaklıklardaki artışları ve sonuçta ortaya çıkan iklim değişikliğini sınırlandırarak uluslararası iş birliğine yönelik bir çerçeve olan *"Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi-BMİDÇS (United Nations Framework Convention on Climate Change-UNFCCC)"*ne katılmışlardır[800]. **Sözleşmenin 2'nci Maddesinde iklim değişikliği: *"karşılaştırılabilir bir zaman periyodunda gözlemlenen doğal iklim değişikliklerine ek olarak, doğrudan veya dolaylı olarak atmosferin bileşimini bozan insan faaliyetleri sonucunda iklimde oluşan değişiklik"* olarak tanımlanmaktadır[801].**

1995 yılına gelindiğinde iklim değişikliği konusunda küresel tepkiyi güçlendirmek için müzakereler başlatılmış ve 1997 yılında ***"Kyoto Protokolü"*** kabul edilmiştir. Kyoto Protokolü, Protokole taraf olan gelişmiş devletlerin sera gazı salınımlarını azaltma hedeflerini yasal olarak bağlamaktadır[802]. İlk taahhüt dönemi

---

[797]World Meteorological Organization, *"World Climate Programme (WCP)",* http://www.wmo.int/pages/prog/wcp/wcp.html, (Erişim: 21.02.2018).

[798] Hulme, a.g.e., s. 87.

[799] *"IPCC Factsheet: What is the IPCC?",* http://www.ipcc.ch/news_and_events/docs/factsheets/FS_what_ipcc.pdf, (Erişim: 21.02.2018), s. 1.

[800] UNFCCC, "Background on The UNFCCC: The International Response to Climate Change", *United Nations Climate Change*, http://unfccc.int/essential_background/items/6031.php, (Erişim: 21.02.2018).

[801] UNFCCC, "United Nations Framework Convention on Climate Change", *FCCC/INFORMAL/84*, GE.05-62220 (E) 200705, 1992, https://unfccc.int/resource/docs/convkp/conveng.pdf, (Erişim: 21.02.2018), s. 3.

[802] Kyoto Protokolü, yalnızca gelişmiş ülkeleri bağlamaktadır. Bu ülkeler 150 yıldan daha fazla süren endüstriyel faaliyetlerin bir sonucu olan atmosferdeki yüksek düzeydeki sera gazı emisyonlarından

2008 yılında başlamış ve 2012 yılında sona ermiştir. 2013 yılında başlayan ikinci taahhüt dönemi ise 2020 yılında sona ermektedir[803]. İklim değişikliği konusunda 12 Aralık 2015 tarihinde Paris'te kabul edilen "***Paris Anlaşması (Paris Agreement)"*nın** (Paris İklim Anlaşması)[804], günümüzde BM iklim değişikliği rejiminin evrimindeki en son düzenlemedir. Paris İklim Anlaşması'nı günümüze kadar 195 devlet imzalamış, 175 devlet ise onaylamış ve taraf olmuştur[805]. Anlaşma, iklim değişikliğiyle mücadelede küresel çaba noktasında yeni bir rota çizerken, sürdürülebilir düşük karbonlu bir gelecek için gereken eylemleri ve yatırımı hızlandırmaya ve yoğunlaştırmaya çalışmaktadır. **Temel amacı; sera gazı emisyonları ve küresel ortalama sıcaklıktaki artışı 2020 yılına kadar endüstri öncesi seviyelere göre +2 ºC'nin altında tutmak ve sıcaklık artışını +1,5 ºC dereceye kadar sınırlamaktır.** Ayrıca iklim değişikliği tehdidine karşı küresel tepkinin güçlendirilmesi ve ülkelerin iklim değişikliğinin etkileriyle başa çıkma yeteneklerini güçlendirmesi hedeflenmektedir[806].

---

büyük ölçüde sorumlu olduklarını kabul etmektedir. Bkz. UNFCCC, "Making Those First Steps Count: An Introduction to the Kyoto Protocol", *United Nations Climate Changes,* http://unfccc.int/kyoto_protocol/items/6034.php, (Erişim: 21.02.2018); UNFCCC, "Kyoto Protocol to The United Nations Framework Convention on Clımate Change", *United Nations 1998,* http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf, (Erişim: 21.02.2018).

[803] Sözleşme'ye 197 ülke, Kyoto Protokolü'ne ise 192 ülke taraftaır. Bkz. UNFCCC, "Background on The Unfccc: The International Response to Climate Change", *United Nations Climate Change,* http://unfccc.int/essential_background/items/6031.php, (Erişim: 21.02.2018).

[804] Paris Anlaşması, araştırmanın bundan sonraki bölümlerinde anlaşmanın amacına vurgu yapması nedeniyle Paris iklim Anlaşması olarak yazılacaktır.

[805] Paris İklim Anlaşması'nı imzalayan, onaylayan ve taraf olan devletlerin güncel listesi için bkz. United Nations Treaty Collections, *"Paris Agreement-12 Aralık 2015",* https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXVII/XXVII-7-d.en.pdf, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-7.

[806] Bu iddialı hedeflere ulaşmak için, Anlaşma'nın 53'üncü Maddesinde 2025 yılından önce de dâhil olmak üzere, 100 milyar dolarlık fonun finansmanı konusunda yeni bir hedef belirleyen uygun bir mali akış ve Kapasite Oluşturma Girişimi de dâhil olmak üzere gelişmiş bir kapasite geliştirme çerçevesi oluşturulacağı kabul edilmiştir. UNFCCC, "Adoption of The Paris Agreement", *United Nations Framework Convention On Climate Change,* 12 Aralık 2015, https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-32.

Dünyada küresel enerji kaynaklı karbondioksit emisyonları, insan yapımı sera gazı emisyonlarının en büyük kaynağıdır. Küresel ölçekte dünyadaki karbondioksit ve sera gazı salınımlarından dünyanın en büyük 20 ekonomisine sahip G-20 Devletleri sorumludur[807]**.** Bu devletler, küresel karbondioksit emisyonlarının %81'ine, sera gazı emisyonlarının ise %78'ine neden olmaktadır. 2014-2016 yılları arasında sabit görülen küresel sera gazı emisyonları 2016 yılında %0,3'lük bir artış göstermiştir. Bu, 2015 yılındaki %0,2'lik artışla birlikte küresel durgunluk yılları hariç olmak üzere 1990'lı yılların başından itibaren en yavaş olan dönemdir. Bunda, doğal gazdan düşük kömür tüketimine ve özellikle rüzgâr ve güneş enerjisi gibi artan yenilenebilir enerji üretimine kadar geniş bir değişimin etkili olduğu söylenebilir[808]. Karbondioksit, tüm ülkelerde sera gazı emisyonlarının baskın bileşeni olmakla birlikte, bir ülkenin küresel karbondioksit emisyonları içindeki payı, genellikle küresel sera gazı emisyonundaki payına çok yakındır. Bunun bir istisnası, fosil yakıt karışımındaki kömürün büyük payı nedeniyle, 2016 yılındaki karbondioksit emisyonlarının payı %29 iken, toplam sera gazı emisyonları %26 olmuştur[809]**.** Küresel ölçekte en fazla salınım yapan ülkeler aynı zamanda G-20 üyesi devlet ve aktörlerdir. Bu devlet ve aktörlerin küresel sera gazı salınımındaki yaklaşık payları sırasıyla; Çin'in %26, ABD'nin %13, AB'nin %8, Hindistan'ın %7, Rusya'nın %5 ve Japonya'nın %3'tür. **Bu beş ülke ve AB; küresel toplam sera gazı salınımının %62'sine, sadece CO_2 salınımının %67'sine sahiptir**[810]**.** Çin'in yıllar içerisindeki

---

[807] G-20 Devletleri, 19 ülke ve AB'den oluşmaktadır. Bu ülkeler: ABD, Rusya, Kanada, Arjantin, Avustralya, Brezilya, Çin, Fransa, Almanya, Hindistan, Endonezya, İtalya, Japonya, Güney Kore, Meksika, Suudi Arabistan, Güney Afrika, Türkiye, İngiltere'dir.

[808] J.G.J. Olivier, K.M. Schure ve J.A.H.W. Peters, "Trends In Global CO_2 And Total Greenhouse Gas Emissions", *Netherlands Environmental Assessment Agency,* Yayın No: 2674, Aralık 2017, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2017-trends-in-global-co2-and-total-greenhouse-gas-emissons-2017-report_2674.pdf, (Erişim: 24.03.2018), s. 11-12.

[809] A.g.e., s**.** 11.

[810] Bu beş ülke ve AB aynı zamanda dünya nüfusunun nerdeyse %49'una, küresel GSYİH'nin %65'ine ve küresel toplam birincil enerji arzının %60'ına sahiptir. Bkz. J.G.J. Olivier ve J.A.H.W. Peters, "Trends In Global CO2 And Total Greenhouse Gas Emissions 2019 Report", *Netherlands Environmental Assessment Agency,* Yayın No: 4068, February 2020,

sera gazı salınımındaki artışı diğer ülkelerle kıyaslandığında benzersizdir. Atmosfere salınan her ton karbondioksitin, Arktika'da yaklaşık üç metrekarelik buzulun erimesine neden olduğu tahmin edilmektedir[811]. Bu bağlamda, başta Çin ve ABD olmak üzere **G-20 Devletleri'nin Arktika'daki buzulların erimesinden en çok sorumlu devletler oldukları söylenebilir.**

Küresel ölçekte karbondioksit emisyonları 2017 yılında %1,4 oranında büyümüş ve 32.5 milyar ton seviyesine ulaşmıştır. Böylelikle küresel emisyonlar 2014 yılından sonraki üç yılda Paris İklim Antlaşması'na rağmen yeniden büyümeye başlamıştır. Ancak burada karbondioksit emisyonlarındaki artışın küresel bir eğilim göstermediğini belirtmek gerekir. Öyle ki, yenilenebilir enerji dağıtımı daha yüksek olması nedeniyle karbondioksit salınımında ABD'den sonraki en büyük düşüş gösteren ülkeler İngiltere, Meksika ve Japonya olmuştur[812]. Bununla birlikte, **Norveç sera gazı salınımını en hızlı azaltan ülke görünümündedir.** 2007 yılında 2050 yılına kadar *"karbon nötr"* gerçekleştireceğini açıklayan Norveç, 2008 yılında süreci 20 yıl geriye yani 2030 yılına çekmiştir. Bu süreci, çevreyi kirleten fabrikaları uzak yerlere taşıyarak veya ağaç dikerek sağlamaktadır. Her ne kadar BM'nin çevresel değerlendirme politikaları bu duruma izin veriyor olsa da Norveç'in küresel ölçekte sera gazı salınımını azaltmadığı gerçeği değişmemektedir[813].

İklim değişikliğinin artan etkisi, Türkiye gibi ülkeleri düşük karbon emisyonlu ve büyük ölçekli elektrik üreten yeni nükleer projelere yatırım yapmaya ya da en azından Fransa gibi mevcut santralleri faaliyete geçirme konusunda motive eden bir unsurdur. Nükleer enerji, İngiltere, ABD, AB, Güney Kore ve diğer nükleer enerjiye

---

https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2020-trends-in-global-co2-and-total-greenhouse-gas-emissions-2019-report_4068.pdf, (Erişim: 24.03.2020), s. 24-25.

811 Josh Haner, "İklim Değişikliği Hakkında Bilmeniz Gerekenler", *National Geography,* 31 Mart 2017, http://www.nationalgeographic.com.tr/makale/nisan_2017/iklim-degisikligi-hakkinda-bilmeniz-gerekenler-/3887, (Erişim: 12.04.2018), s. 5.

812 IEA, "Global Energy and CO2 Status Report 2017", *International Energy Agency,* Mart 2018 https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GECO2017.pdf, (Erişim: 15.04.2018), s. 3.

813 George Ritzer, *Küresel Dünya,* Melih Pekdemir (Çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2011, s. 373.

sahip ülkelerde sera gazı emisyonlarının azaltılmasına büyük katkı sağlamaktadır[814]. Fransa'da kişi başına düşen karbon emisyon miktarının Almanya'dan daha düşük olmasının en önemli nedenlerinden birinin nükleer enerji santralleri olduğu söylenebilir. Öyle ki, Fransa elektriğinin yaklaşık %75'ini nükleer enerji santrallerinden tedarik ederken, Almanya nükleer santrallerini durdurma kararı almıştır[815]. **Günümüzde yenilenebilir enerji kaynaklarının nükleer enerjiden çok daha fazla arazi ve kaynak gerektirmektedir. Sadece güneş enerjisi, nükleer enerjiden 300 kat daha fazla toksit atık oluşturmaktadır. Eğer ortalama ömrü 25 yıl olan bir güneş paneli, bir nükleer santralle aynı ölçekte elektrik üretmesi koşuluyla değerlendirmeye tabi tutulacak olursa, toplam güneş panellerinin 25 yıl sonunda sebep olduğu atık miktarı yaklaşık 15.869 metre (Ağrı Dağı'nın (5.137 m) üç katından fazla, Everest Dağı'nın (8.848 m) neredeyse iki katı yüksekliğinde), nükleer atıklar ise yaklaşık 51 metre (Çanakkale Şehitler Abidesi'nden (41,7 m) fazla, neredeyse Pisa Kulesi (58 m) kadar) kadardır[816].** Dünya'da her yıl hava kirliliği nedeniyle sekiz milyon insanın öldüğü düşünülecek olursa[817], nükleer enerjinin sera gazı emisyonlarını azaltmada ve güvenilir enerji üretmede önemli olduğu söylenebilir. Ancak nükleer fizyonun binlerce yıl çok zehirli

---

[814] Elektrik üreten Nükleer enerji santrallerinde uranyum veya toryum kullanılmaktadır. Uranyum toryuma göre daha yaygın olmakla birlikte, daha fazla radyo aktif atık bırakmaktadır. Toryum doğada oldukça yaygın olarak bulunmaktadır. Bir ton toryumdan üretilen elektrik enerjisi ancak 200 ton uranyum veya 3.5 milyon ton taş kömüründen elde edilebilmektedir. Toryum rezervleri bakımından dünyada ABD yaklaşık 400 bin ton, Hindistan 319 bin ton, Norveç 132 bin ton, Türkiye ise 345 bin ton rezerve sahiptir. Daha fazla bilgi için bkz. Tosun Terzioğlu, "Atomun Çekirdeği, Nükleer Enerji ve Toryum", Zafer Ali Yavan (Ed.), Aktörler, Kaynaklar, Fırsatlar ve Enerjinin Geleceği, *TUSİAD,* Sayı: 82, Şubat 2014,

[815] Jarret Adams, "Five Reasons Nuclear Energy will Rebound in 2018", *World Nuclear Association,* 07 Mart 2018, http://www.world-nuclear-news.org/V-Five-reasons-nuclear-energy-will-rebound-in-2018-07031801.html, (Erişim: 20.04.2018), ss. 1-3.

[816] Michael Shellenberger, "The Nuclear Option", *Foreign Affairs,* Cilt: 96, Sayı: 5, Ekim-Kasım 2017, ss. 163-164.

[817] Bu ölümlerin 4.2 milyonu dışarıdaki hava kirliliğine, 3.8 milyonu ise evlerde kullanılan kirli ocak ve yakıttın neden olduğu hava kirliliğine bağlı olarak gerçekleşmektedir. Bkz. WHO, "Air Pollution", *World Health Organization,* http://origin.who.int/airpollution/en/, (Erişim: 20.04.2018).

kalabilen tehlikeli atıklar ürettiği ve dünyada güvenli bir şekilde saklanabilecek hiçbir yeri olmadığı göz ardı edilmemelidir. ABD ve Almanya tek başına sırasıyla 50.000 ve 12.000 tondan daha fazla birikmiş nükleer atık depolamaktadır. **Yeni nesil nükleer enerji santralleri yaratmaya milyarlarca dolar harcamadan önce, bu paranın diğer sürdürülebilir enerji teknolojilerine daha iyi yatırım yapıp yapamayacağının araştırılması[818], iklim, çevre ve insanoğlunun geleceği açısından daha doğru olacağı söylenebilir.**

Sera gazı salınımını azaltmak veya azaltmaya yardımcı olmak için dünyada kullanılan yöntemlerden bir diğeri de ***"karbon vergisi"***dir. Buna göre fosil yakıt kullanıma bağlı olarak iş yeri sahiplerinin vergi ödemeleri gerekmektedir[819]. Bugün dünyada 40'a yakın ülkede uygulanan **karbon vergisi[820], ilk defa 1990 yılında Finlandiya'da uygulanmaya başlanmıştır[821].** 1991 yılında İsveç ve Norveç'te, 1992 yılında Danimarka'da alınmaya başlayan karbon vergisi, Kanada'da genel anlamda uygulanmasa da 2006 yılında Alberta ve 2013 yılında Quebec Eyaletlerinde uygulanmaya başlanmıştır. ABD'de birkaç eyalette uygulanan karbon vergisi[822], Alaska'da yaşayan halkın fosil yakıtlara ulaşım, ısınma, elektrik vb. nedenlerle ödediği maliyeti artıracağından ve buradaki şirketlerin uluslararası rekabet edebilirliğini

---

[818] WWF, *The Energy Report, %100 Renewable Energy By 2050,* World Wildlife Fund, Netherlands, 2011, https://c402277.ssl.cf1.rackcdn.com/publications/384/files/original/The_Energy_Report.pdf?1345748859, (Erişim: 15.04.2018), s. 19.

[819] Karbon vergisinde fosil yakıt kullanıma bağlı olarak çalışan iş yerlerinin maliyeti artacağından maliyetleri düşürmek için sera gazı salınımlarını düşürmeleri ve değişikliklere gitmeleri hedeflenmektedir. Bkz. Ritzer, a.g.e., s. 372.

[820] World Bank, *"What is Carbon Pricing?",* http://www.worldbank.org/en/programs/pricing-carbon, (Erişim: 01.04.2018), s. 2.

[821] Karbon vergisi ilk defa 1970'li yıllarda İngiltere'de tartışılmaya başlanmıştır. Bkz. Mert Özbilgin, "Küresel Isınmaya Karşı Karbon Vergisi Çözümü ve Türkiye'deki Çevreci Vergilerin Etkinliği", *Lebyalkın Dergisi,* Sayı:157, Ocak 2017, s. 3.

[822] Özbilgin, a.g.m., ss. 3-4; Ayrıca bkz. *"Karbon Vergisi Uygulayan Ülkeler",* http://karbonvergisi.com/karbon-vergisi-uygulayan-ulkeler/(Erişim: 01.04.2018), ss. 2-6.

etkileyebileceğinden uygulanmamaktadır[823]. Bunların dışında Japonya, Birleşik Krallık, Güney Kore sırasıyla 2012, 2013 ve 2015 yıllarından başlayarak karbon vergisi alırken, AB, 2010 yılında karbon vergisinde uzlaşma sağlayamasa da dünyaya öncülük yapmaya devam etmektedir. Hindistan, 2010 yılından itibaren sadece kömürden karbon vergisi alırken, Türkiye'de bu yönde herhangi bir gelişme bulunmamaktadır[824].

Karbondioksit ve diğer sera gazları uzun atmosferik ömürlere sahip olduğundan, Arktika iklimini çok uzun vadede etkilemeye devam etmektedir. Buna karşın daha kısa atmosferik ömürlere sahip olan metan ve siyah karbon gibi kirleticiler Arktika iklimi üzerinde daha yakın dönemli etkilere sahiptirler[825]. **Metan, karbondioksitten en az 28-36 kat daha güçlü bir sera gazı olup, atmosfere salındıktan sonra yaklaşık 12 yıllık bir ömre sahiptir[826].** Grafik 1; 2013 ve 2030 yılları arasındaki tüm Arktika genelinde toplam metan emisyonlarında çok az değişiklik gösterse de önümüzdeki 10-20 yıl içinde önemli ölçüde ilave emisyon azaltımlarının meydana gelebileceğini ifade etmektedir. Örneğin; ABD ve Kanada, 2016 yılında metan emisyonlarını petrol ve doğal gaz sektöründen 2025 yılına kadar 2012 seviyelerinin %40-45 oranında altında azaltmak ve ilave metan indirimleri için yeni fırsatları araştırmak için birlikte çalışmaya başlamıştır[827].

---

[823] National Association Manufacturers, *"Adverse Economic Impacts of a Carbon Tax in Alaska",* http://www.nam.org/Issues/Tax-and-Budget/Carbon-Tax/State-Sheets/Alaska/, (Erişim: 01.04.2018), s. 1.

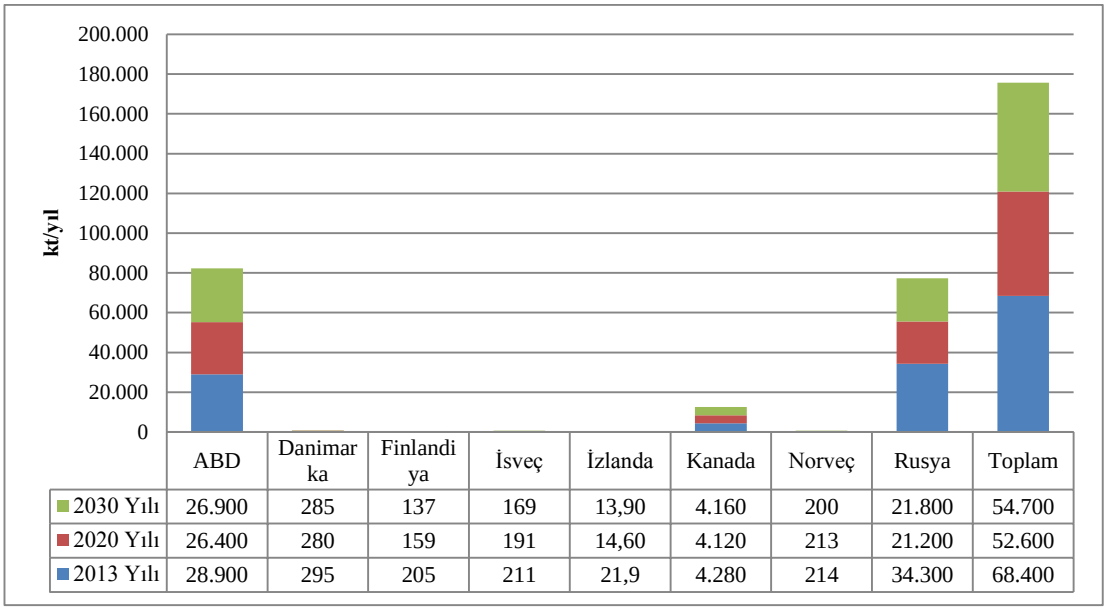
[824] Özbilgin, a.g.m., s. 4.

[825] Bunlar *"Kısa Ömürlü İklim Kirleticileri (Short-Lived Climate Pollutants-SLCPs)"* olarak adlandırılırlar. Kısa ömürlü iklim kirleticileri birkaç gün ve birkaç on yıl boyunca atmosferdeki karbondioksitten daha kısa olan ısınmaya ve yaşam sürelerine neden olan gazlar ve parçacıklardır. Bkz. United States Enviroment Protection Agency, *"Methane and Black Carbon Impacts on the Arctic: Communicating the Science",* 2016, https://19january2017snapshot.epa.gov/sites/production/files/2016-09/documents/Arctic-methane-blackcarbon_communicating-the-science.pdf, (Erişim: 15.04.2018), s. 6.

[826] A.g.e., ss. 6-7.

[827] Paris İklim Anlaşması'ndan çekilmek için BM'ye başvuruda bulunan ABD'nin bu çalışmanın sürdürülebilirliği tartışmalıdır. Daha fazla bilgi için bkz. *"The White House, U.S.-Canada Joint*

Grafik 1: Arktika Devletleri'nin Metan Emisyon Görünümü



	ABD	Danimarka	Finlandiya	İsveç	İzlanda	Kanada	Norveç	Rusya	Toplam
2030 Yılı	26.900	285	137	169	13,90	4.160	200	21.800	54.700
2020 Yılı	26.400	280	159	191	14,60	4.120	213	21.200	52.600
2013 Yılı	28.900	295	205	211	21,9	4.280	214	34.300	68.400

* Bu emisyon verileri içerisinde ormancılık dahil değildir. Norveç'in verileri 2011 yılına ait verilerdir. 1 kiloton (kt) 1.000 tona tekabül etmektedir.

Kaynak: Arctic Council, "Expert Group on Black Carbon and Methane: Summary of Progress and Recommendations", *Arctic Council Secretariat,* 2017, https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/1936, (Erişim: 20.01.2018), s. 43.

Arktika Devletleri arasında en yüksek metan emisyon oranlarına sahip devletler; Rusya, ABD ve Kanada, en düşük metan emisyon oranlarına sahip devletler ise; Finlandiya, İsveç ve İzlanda'dır. Petrol ve doğal gaz metan emisyonları, Arktika Devletleri genelinde en büyük emisyonları oluşturmaktadır. Danimarka, Finlandiya, İsveç, İzlanda ve Norveç'te ise enterik[828] (hayvansal fermantasyon) salınımın daha fazla olduğu görülmektedir[829]. Metan emisyonları arasında tarımsal alanda kullanılan

Statement on Climate, Energy, and Arctic Leadership", 10 Mart 2016, https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2016/03/10/us-canada-joint-statement-climate-energy-andArctic-leadership, (Erişim: 21.03.2018), ss. 2-3.

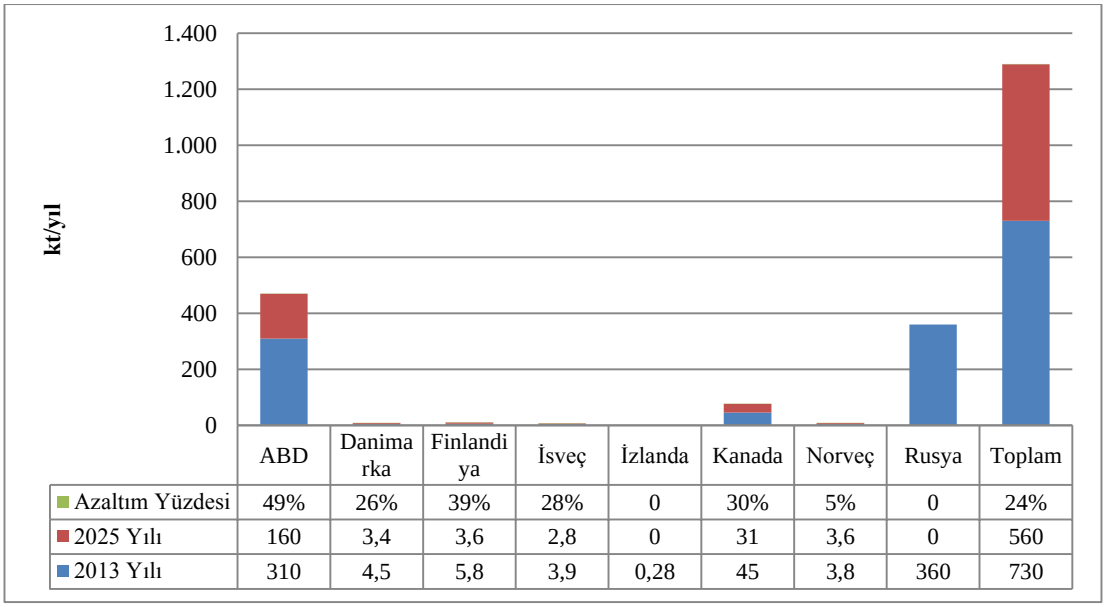
[828] Enterik fermantasyon kaynaklı emisyonlar, hayvanların sindirimi sırasında ortaya çıkmaktadır. Yemlerin verimli kullanılması, diyet programlarının düzenlenmesi, otlakların iyileştirilmesi gibi yöntemlerle enterik fermantasyon kaynaklı emisyonların azaltılması mümkün olabilir.

[829] Arctic Council, "Expert Group on Black Carbon and Methane: Summary of Progress and Recommendations", *Arctic Council Secretariat,* 2017, https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/1936, (Erişim: 20.01.2018), s.42.

gübre, 2013 emisyonları içerisinde her ne kadar %4'lük bir paya sahip olsa da 1990 yılından bu yana %34'lük bir büyümeyle en hızlı büyüyen sektör olmuştur. Diğer enerji ve endüstri emisyonları ise bu zaman periyodunun üzerinde en fazla düşüşü göstermişlerdir[830].

Metandan farklı olarak **siyah karbon;** fosil yakıt, biyoyakıt ve biyokütlenin eksik yanmasının bir sonucu olarak üretilen partiküllerin bileşenidir. Daha açık bir ifadeyle siyah karbon atmosfere salınan is ve kurum parçacıklarıdır. Siyah karbon, güneşten gelen ışınımları emerek atmosferin daha fazla ısınmasına, Arktika'daki buz ve kar yüzeylerinin sahip olduğu **albedo etkisinin de azalmasına** neden olmaktadır[831].

Grafik 2: Arktika Devletleri'nin Siyah Karbon Emisyon Görünümü



	ABD	Danimarka	Finlandiya	İsveç	İzlanda	Kanada	Norveç	Rusya	Toplam
Azaltım Yüzdesi	49%	26%	39%	28%	0	30%	5%	0	24%
2025 Yılı	160	3,4	3,6	2,8	0	31	3,6	0	560
2013 Yılı	310	4,5	5,8	3,9	0,28	45	3,8	360	730

* ABD dışındaki veriler 2011 yılına aittir.

Kaynak: Arctic Council, "Expert Group on Black Carbon and Methane: Summary of Progress and Recommendations", *Arctic Council Secretariat,* 2017, https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/1936, (Erişim: 20.01.2018), s. 41.

---

[830] A.g.e., s. 42.

[831] CCAC Secretariat, "Arctic Countries Commit to Reduce Black Carbon Emissions By As Much As A Third", *Climate and Clean Air Coalition,* 12 Mayıs 2017, http://www.ccacoalition.org/en/news/Arctic-countries-commit-reduce-black-carbon-emissions-much-third, (Erişim: 12.03.2018), s. 1.

Fotoğraf 4: Kar ve Buz Üzerindeki Siyah Karbon



Kaynak: CCAC Secretariat, "Arctic Countries Commit to Reduce Black Carbon Emissions By As Much As A Third", *Climate and Clean Air Coalition,* 12 Mayıs 2017, http://www.ccacoalition.org/en/news/Arctic-countries-commit-reduce-black-carbon-emissions-much-third, (Erişim: 12.03.2018), s. 1.

Siyah karbonun atmosferde kısa ömürlü olması, siyah karbon emisyonlarının azaltılmasıyla Arktika'da görülen ısınmanın azaltılabileceği öngörülmektedir. Bu bağlamda Grafik 2'te görüldüğü üzere Arktika Konseyi, Arktika'daki ısınmayı yavaşlatmak amacıyla siyah karbon emisyonlarını 2025 yılına kadar 2013 seviyesinin %25 ila %33'ü arasında sınırlayacak şekilde hedefler koymuştur[832]. Böylelikle Arktika Devletleri'nin siyah karbon emisyonlarını toplamda yaklaşık %24 oranında azaltmaları beklenmektedir. Rusya ve İzlanda'nın azaltım verileri belli olmamakla birlikte, İzlanda'nın mevcut siyah karbon salınımı Arktika Devletleri arasında en düşük seviye olduğu tahmin edilmektedir. 2025 yılında Arktika Devletleri'nin genelinde siyah karbon üretiminde en büyük emisyon sektörleri genellikle karayolu taşımacılığı (özellikle dizel motorlar) ve konut (biyokütle yakma) sektörleridir. Siyah karbon emisyonlarının toplamı esas olarak yeni araç motorlarına getirilen standartlar ve standartlara uymayanların dönüştürülmesine bağlı olarak 2025 yılına kadar azaltılması öngörülmektedir. Bununla birlikte çoğu Arktika Devleti'nde siyah karbon

[832] A.g.m., ss. 2-4.

stokları konusunda belirsizlik olduğunu da belirtmek gerekir. Örneğin; AMAP, Arktika'daki siyah karbon emisyonlarının %40'ının büyük ölçüde Rusya'dan kaynaklandığını tahmin etmektedir[833].

Arktika Konseyi'nin siyah karbon emisyonlarını sınırlandırma kararı aldığı 11 Mayıs 2017 tarihinde, Fairbanks'te (Alaska) düzenlenen 10'uncu Kutup Konseyi Bakanlar Toplantısı'nda, Arktika'da devam eden ısınmanın *"sera gazlarının ve kısa süreli iklim kirleticilerinin emisyonlarına bağlı olacağı"* vurgulanırken, toplantı sonunda kabul edilen ***"Fairbanks Deklarasyonu (Fairbanks Declaration)"*na Paris İklim Anlaşması'ndan çekildiğini açıklayan ABD'nin de taraf olduğunu ayrıca belirtmek gerekir[834].** Deklarasyon'da siyah karbonun azaltılmasının insan ve ekosistemin yanında yerel faydalar sağladığı da belirtilerek gerek Arktika'da gerekse de Arktika'nın ötesinde siyah karbon azaltımının teşvik edilmesi gerektiği vurgulanmıştır[835]. Arktika'nın dünya ortalamasının iki katından daha fazla ısındığı dikkate alınarak, Arktika'daki ısınma hızının ve yoğunluğunun sera gazlarının ve kısa süreli iklim kirleticilerinin gelecekteki emisyonlarına bağlı olacağı vurgulanmakta, Arktika'da ve dünya çapında iş birliğinin güçlendirilmesine yönelik bir ihtiyaç olduğu da belirtilmiştir. İklim değişikliği konusunda Paris İklim Anlaşması'nın yürürlüğe girdiğine dikkat çekilerek, ***"hem uzun ömürlü sera gazlarını hem de kısa ömürlü iklim kirleticilerini azaltmak için küresel eylem ihtiyacı"*** yinelenmiş, BM'nin Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nin 2030 yılına kadar gerçekleşmesi gereği teyit edilmiştir[836]. Bu noktada, Fairbanks Deklarasyonu'nun yalnızca Arktika için değil,

---

[833] Arctic Council, *Expert Group on Black…,* s. 36.

[834] Arctic Council, "Fairbanks Declaration 2017", *On the Occasion of the Tenth Ministerial Meeting of Arctic Council*, 11 Mayıs 2017, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/1910/EDOCS-4072-v5-ACMMUS10_FAIRBANKS_2017_Fairbanks_Declaration-2017.pdf?sequence=9&isAllowed=y, (Erişim: 02.03.2018), ss. 1-9; The Guardian, *"US Signs Treaty to Protect Arctic, Giving Some Hope for Paris Agreement",* 12 Mayıs 2017, https://www.theguardian.com/environment/2017/may/12/us-signs-treaty-to-protect-Arctic-giving-some-hope-for-paris-agreement, (Erişim: 02.03.2018), ss. 1-3.

[835] A.g.e., ss. 3-4.

[836] A.g.e., s. 9.

aynı zamanda Paris İklim Anlaşması'nın sıcaklık hedeflerinin karşılanması noktasında önemli olduğu belirtilmelidir.

Arktika'da permafrost alanlar yaklaşık 1.7 trilyon ton karbon içermektedir. Bu, endüstri devriminin başlangıcından beri ortaya çıkan tüm insan faaliyetlerinden çok daha fazla, atmosferde bulunan karbon miktarının ise neredeyse iki katıdır[837]. **Ayrıca Arktika Okyanusu deniz yatağında karbon içeriği 10 milyar tonu bulan büyük miktarda metan gazı bulunmaktadır[838].** Sadece Kanada permafrostunun tek başına çözülmesinin 2100 yılından önce atmosfere 75 ila 560 milyon ton karbon salınması ve hâlihazırda öngörülen ısınmaya ek olarak, dünya sıcaklığını +0,5 °C arttırması beklenmektedir[839]. Bulundukları yere bağlı olarak permafrost sıcaklıkları -16 °C ila 0 °C arasında değişebilirken, Arktika Okyanusu'nun altında bulunan permafrost alanların çoğunlukla toprağın son buzul çağı sonunda okyanus suları altında kaldığı yaklaşık 10.000 yıl önce gerçekleştiği tahmin edilmektedir[840]. Eldeki kayıtlar Arktika'daki permafrost alanların yakın zamanda birçok alanda ısınmaya ve erimeye başladığını göstermektedir. Çoğunluğu Arktika kara alanının altında bulunan permafrost alanlar, Sibirya'nın bazı kısımlarında 1.500 metre kalınlığa kadar uzanabilmektedir. Permafrost içerisinde donan su, toprağı, kayayı veya tortuyu birbirine bağlayarak yüzeyin altında geçirgen olmayan bir buz tabakası oluşturur. Bu, suyun yaz aylarında süzülmesini engelleyerek, birçok alanda

---

[837] AMAP, *Arctic Climate Issues 2011: Changes in Arctic Snow, Water, Ice and Permafrost,* Arctic Monitoring and Assessment Programme, Oslo, 2012, https://www.amap.no/documents/doc/Arctic-climate-issues-2011-changes-in-Arctic-snow-water-ice-and-permafrost/129, (Erişim: 21.02.2018), s. 14.

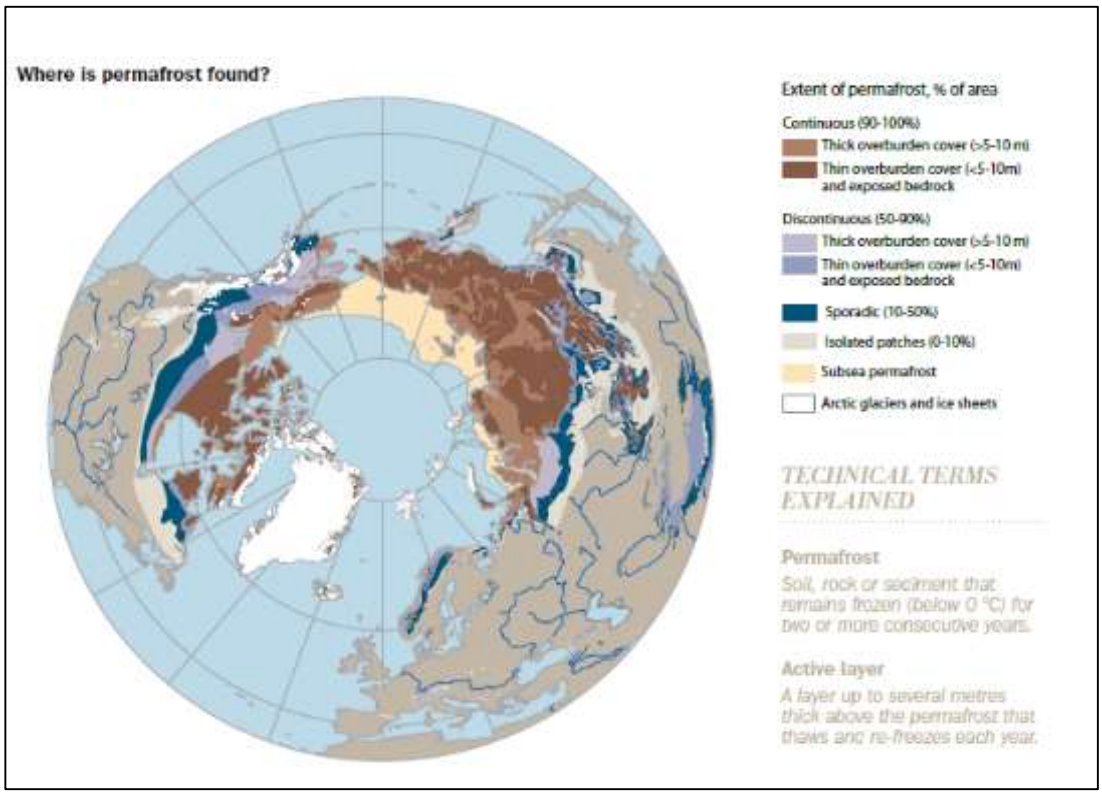
[838] Permafrostan salınabilecek toplam karbon miktarının tahminlerinin oldukça belirsiz olduğu bilinmelidir. Daha fazla bilgi için bkz. Norwegian Polar Institute, *"The Climate in The Arctic has Impact Worldwide",* http://www.npolar.no/en/themes/climate/climate-change/global-climate-change/the-climate-in-the-Arctic-has-impact-worldwide.html, (Erişim: 17.01.2018), s. 3.

[839] Permafrostan salınabilecek toplam karbon miktarı tahminlerinin oldukça belirsiz olduğu belirtilmelidir. Daha fazla bilgi için bkz. A.g.m., s. 3-4.

[840] AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 14.

yüksek su seviyelerine neden olurken, aynı zamanda geçmişten günümüze insanların yerleşimlerine ve inşalarına sağlam bir temel sağlamaktadır.

Harita 15: Arktika'daki Permafrost Alanların Görünümü



Kaynak: AMAP, Arctic Climate Issues 2011: Changes in Arctic Snow, Water, Ice and Permafrost, *Arctic Monitoring and Assessment Programme*, Oslo, 2012, https://www.amap.no/documents/doc/Arctic-climate-issues-2011-changes-in-Arctic-snow-water-ice-and-permafrost/129, (Erişim: 21.02.2018), s. 15.

Geriye doğru 40 yıllık sondajlardan elde edilen sıcaklık kayıtları, Arktika'da permafrostun **soğuk bölgelerde +2 °C'ye kadar ısındığını** göstermektedir. Permafrostun birkaç metresi 1970 yılından başlayarak özellikle Danimarka, Finlandiya, İsveç, İzlanda, Norveç ile Kanada ve Rusya'daki turbalık[841] alanlar da

[841] Turbalıklar, sulak alanlardaki bitki artıklarının binlerce yıl boyunca üst üste yığılmasıyla oluşmaktadır. Karbonu depolayarak iklimi düzenledikleri, yağmuru depolayarak selleri önledikleri, suları süzüp temizleyerek doğanın böbrekleri gibi çalıştıkları için eşsiz ekosistemler olarak değerlendirilir. Turbalık alanlar hakkında daha fazla biligi için bkz. Alper Hüseyin Çolak ve Simay

dâhil olmak üzere birkaç düşük-Arktika'da tamamen ortadan kalkmış görünmektedir. **Arktika'nın güneydeki permafrost sınırı 1970 ve 2005 yılları arasında Rusya'nın batısında 30 ila 80 kilometre, Quebec'de ise son 50 yılda 130 kilometre kadar kuzeye taşınmıştır[842].** Permafrost alanlardaki ısınma permafrostun aktif katmanını daha verimli hale getirerek permafrostun karbon salınımını artırmakla birlikte, yerleşim alanları, binalar ve altyapılar kararsız hale gelerek tehlike arz etmektedir. Buralarda arazi ya kurumakta ya da sulak hale gelirken, düşük kıyılar boyunca uzanan alanlar tamamen çökme tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadır[843]. Mevsimlerde görülen değişiklikler kuzeye doğru bitki örtüsünün yayılmasına olanak sağlamakta, ısınma arttıkça atmosferde artan karbon emisyonları iklim değişikliğini hızlandırmaktadır[844].

Küresel iklim değişikliğine bağlı olarak yeryüzü sıcaklıklarında görülen artış okyanus dolaşımını ve küresel iklim sistemini etkilemektedir. Bundan en fazla ekilenlerden ikisi, Harita 16'da görülen Arktika Okyanusu'ndaki yüzey suyu ve deniz buzu dolaşımında önemli bir etkisi bulunan **Beaufort Döngüsü (Gyre) ile Transpolar Akıntısı**'dır[845].

Kırca, "Turbalıklar Gezegenin", *ATLAS Dergisi,* Sayı: 49, Aralık 2013, https://www.atlasdergisi.com/kesfet/doga-cografya/5439.html, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-10.

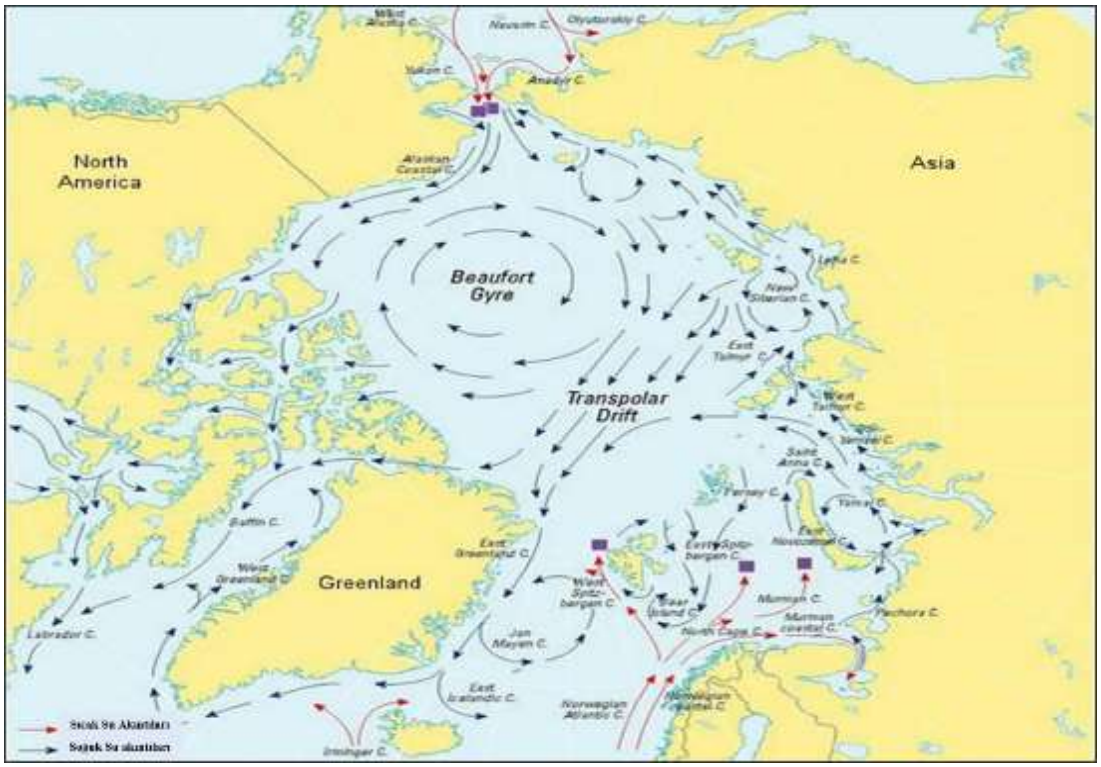
[842] AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 14.

[843] AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 17; WWF, Arctic Climate Feedbacks: Global Implications, *WWF International Arctic Programme,* Norway, Oslo, 2009, http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/wwf_Arctic_feedbacks_report.pdf, (Erişim: 21.02.2018), s. 16.

[844] AMAP, Arctic Climate Issues…, s. 73.

[845] AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 69. Dünyadaki Okyanus dolaşımları hakkında daha fazla bilgi içi bkz. Gautier, a.g.e., s. 24-25; Columbia University, *"Ocean Circulation Implicated in Past Abrupt Climate Changes",* 30 Haziran 2016, http://www.earth.columbia.edu/articles/view/3335 (Erişim: 21.03.2018), ss. 1-3.

Harita 16: Beaufort Döngüsü ve Transpolar Akıntısı



Kare kutular, daha yoğun olan Atlantik ve Pasifik sularının Arktika Okyanus suyunun altına kaldığını göstermektedir.

Kaynak: AMAP, "Arctic Climate Issues 2011: Changes in Arctic Snow, Water, Ice and Permafrost", *Arctic Monitoring and Assessment Programme,* Oslo, 2012, https://www.amap.no/documents/doc/Arctic-climate-issues-2011-changes-in-Arctic-snow-water-ice-and-permafrost/129, (Erişim: 21.02.2018), s. 70.

Beaufort Döngüsü devasa bir rüzgârla çalışarak tüm Kanada Havzası boyunca saat yönünde devam eden geniş bir döngüdür. Bu döngü, Kuzey Kutbu ve Kanada Takımadaları arasında oldukça yavaş olup, güneye ve batıya doğru hızlanmaktadır. Beaufort Döngüsü'nün ortalama hızı yaklaşık 0,01-0,05 m/s, döngünün hızlandığı Alaska'nın kuzeyine doğru ise akıntı hızı 0,1 m/s'dir. Beaufort Döngüsü dünyanın tepesindeki iklim ve deniz buzlarının oluşumunu düzenlemektedir[846]. Transpolar Akıntısı ise, Avrasya Havzası üzerinden Sibirya sahilleri boyunca devam ederek Fram Boğazı'ndan dışarı çıkmakta, Arktika Okyanusu'ndaki buzulların daha sıcak olan

[846] AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 69.

Atlantik Okyanusu'na hızlı bir şekilde taşımasını sağlamaktadır[847]. Bu durum yaklaşık bir ila iki yıl gibi kısa bir sürede gerçekleştiğinden buradaki deniz buzunun kalınlaşması Beaufort Döngüsü'ne göre oldukça zayıftır. Diğer taraftan Transpolar Akıntısı'nın Grönland ve Kanada Takımadaları'na doğru ittiği deniz buzları buradaki buzullarla sıkışmakta ve deforme olmaktadır[848]. **Transpolar Akıntısı'nın aksine Beaufort Döngüsü, sahip olduğu özelliği itibariyle içerisinde çok büyük miktarda deniz buzu ihtiva ederken, kendi döngüsü içerisinde buzulların kalınlaşması için daha fazla zaman sağlamaktadır[849]. Böylelikle bu döngü içerisindeki devasa miktarda bulunan buz ve tatlı suyun Atlantik Okyanusu'na geçmesi önlenmektedir[850].** Ayrıca Beaufort Döngüsü buzulların bu dairesel dönüşünde, buz kütlelerinin sıklıkla birbirine çarpmasını ve diğer bölgelere göre daha kalın ve daha dayanıklı buzların oluşmasını sağlamaktadır[851].

Hem Beaufort Döngüsü hem de Transpolar Akıntısı'ndaki buzun büyük bir kısmı uzun bir hareketliliğe sahiptir. Ancak buzun bu hareket modeli iklim değişikliğine bağlı olarak büyük bir çeşitlilik gösterebilir. Rüzgârla çalışan Beaufort Döngüsü düşük basınç sisteminin bir sonucu olarak ortaya çıkan fırtınalar nedeniyle tamamen yön değiştirebilir[852]. Bu durumda; Grönland üzerinden Atlantik Okyanusu'na akan tatlı su Kuzey Avrupa'nın daha fazla soğumasına neden olacaktır[853]. **Günümüzde yapılan son gözlemler, küresel ısınma nedeniyle**

---

[847] A.g.e., s. 69.

[848] NSIDC, "Dynamics: Circulation", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/seaice/processes/circulation.html, (Erişim: 12.03.2018), ss. 1-2.

[849] Ed Struzik, "How a Wayward Arctic Current Could Cool the Climate in Europe", *Yale School of Forestry & Environmental Studies,* Aralık 2017, https://e360.yale.edu/features/how-a-wayward-Arctic-current-could-cool-the-climate-in-europe, (Erişim: 12.03.2018), s. 2-3; NSIDC, *Dynamics: Circulation…,* s. 2.

[850] Struzik, a.g.m., s. 1.

[851] NSIDC, *Dynamics: Circulation…,* s. 3

[852] NSIDC, *Dynamics: Circulation…,* s. 3; Struzik, a.g.m., ss. 4-5.

[853] Adam Wernick, "Scientists are Keeping A Close Eye on The Beaufort Gyre", *Puplic Radio International,* 6 Ocak 2018, (Erişim: 10.03.2018) s. 1.

Beaufort Döngüsü'nün doğal ritimlerinin bozulduğunu göstermektedir[854]. Öyle ki, 1990'lı yılların sonlarından itibaren döngünün içerisindeki buzun dolaşımını tamamlamadan önce güney kısımlarında erimenin başladığı tespit edilmiştir[855]. Beaufort Döngüsü'nde olduğu gibi Transpolar Akıntısı'nın da yönünde meydana gelebilecek büyük ölçekli bir değişikliğin oldukça dramatik sonuçları olacaktır. **Beaufort Döngüsü ve Transpolar Akıntısı'ndaki değişim Arktika'nın ısınmasıyla bağlantılıyken, dünyanın hızla değişen bir bölgesinde meydana gelen değişimler yüzlerce, hatta binlerce kilometre uzaktaki ekosistemleri etkileme potansiyeline sahiptir.** Nitekim Dünya'daki diğer okyanuslara Atlantik ve Pasifik Okyanusları aracılığıyla bağlanan Arktika Okyanusu trajik bir şekilde ısınırken, **Arktika Okyanusu'ndan Pasifik ve Atlantik Okyanuslarına akan suyun da her yıl daha fazla ısındığı görülmektedir.** Arktika Okyanusu'na tatlı su girişinde, buzulların erimesi, yağışların artması ve Arktika Okyanusu'na akan nehir akışlarından kaynaklanan bir artış olmakla birlikte, Kuzey Kutbu'ndan gelen tatlı su miktarında da artış olduğu görülmektedir. Eğer sıcaklık ve tuzluluktaki değişikliklerin ve bunların yoğunlukları üzerindeki etkilerin, küresel okyanus dolaşımını değiştirme potansiyeli olduğu bilinecek olursa, bunun muhtemel sonuçları üzerinde endişelenmekte kaçınılmazdır[856]. Sadece Körfez Akıntısı dolaşımının yavaşlatılması, Kuzey Atlantik'teki ısı taşınımını ve Kuzey Yarımküre'nin iklimini etkileyebilecektir[857]. Burada küresel okyanus dolaşımının aniden değişmeyeceğini, ancak bu yüzyıl

---

[854] Beaufort Döngüsü'nün doğal ritminde görülen bozulmanın Arktika ikliminin geleceği açısından ne anlama geldiğini anlamak için ABD, Kanada ve Japonya'dan bilim insanları 2003 yılından 2017 yılına kadar her yaz çalışma yapmışlardır. Beaufort Döngüsü ile ilgili yapılan çalışmalar için bkz. WHOI, "Beaufort Gyre Exploration Project", *Woods Hole Oceanographic Institution,* 2016, http://www.whoi.edu/website/beaufortgyre/home, (Erişim: 10.03.2018), s. 1.

[855] NSIDC, "Beaufort Gyre", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/glossary/term/beaufort-gyre, (Erişim: 10.03.2018) s. 1.

[856] WWF, *Arctic Climate…,* s. 12.

[857] Peter Schlosser, Stephanie L. Pfirman, Rafe Pomerance, Margaret Williams, Brad Ack, Phil Duffy, Hajo Eicken, Mojib Latif, Maribeth Murray ve Doug Wallace, "A 5˚C Arctic in a 2˚C World: Challenges and Recommendations for Immediate Action", *Columbia University Academic Commons,* 2016, https://academiccommons.columbia.edu/catalog/ac:n5tb2rbp1z, (Erişim: 11.02.2018), s. 4.

içerisinde önemli ölçüde değişebileceğini belirtmek gerekir[858]. Doğal olarak insanlar sadece okyanus dolaşımındaki değişimlerden değil, aynı zamanda dolaşım yollarındaki değişikliklerden de etkilenecektir. Farklı okyanus akıntıları farklı özelliklere sahip farklı ekosistemleri destekleyen suları taşıdığından, okyanusların sirkülasyon yollarındaki değişiklikler, balıkçılığı ve diğer deniz kaynaklarını etkileyecektir. **Belki de önemli değişimlerden biri Güney Okyanusu'ndaki Antarktika Kutup Çevre Akıntısı'nda yaşanacaktır[859].** Antarktika'nın çevresinde yaklaşık 24.000 kilometrelik bir alan oluşturan bu akıntı, saniyede ortalama 130 milyon metreküplük bir akıntıya sahip olup, ortalama olarak Süveyş Kanalı'ndan dört, Mississippi Nehri'nden ise 400 kat daha hızlı akmaktadır. Bu özelliği ile Güney Okyanusu Antarktika'nın sıcak sulardan uzak kalmasını sağlamakla birlikte, buradaki soğuk su döngüsü diğer okyanuslara katılarak küresel iklimde çok önemli bir rol oynamaktadır. Güney Okyanusu'nda başlayan okyanus sularının bütün dünyayı bir defa dolaşması neredeyse 2.000 yıl sürmektedir[860]. Bu noktada, Arktika **Okyanusu'nda meydana gelen değişikliklerin sadece bölgesel değil büyük çaplı okyanus sikülasyonunu değiştirme potansiyeline sahip olduğu vurgulanmalıdır[861].**

Küresel ölçekte deniz seviyesinin yükselmesi ve sera gazı emisyonlarındaki rolüne ek olarak Arktika, dünyada daha düşük enlemlerdeki hava durumu modellerini

---

[858] WWF, *Arctic Climate…,* s. 12.

[859] Güney Okyanusu 60º güney enlemi ile Antarktika arasında kalan su kitlesine verilen isimdir. Burada Scotia Denizi'nin bir kısmı, Weddell Denizi, Amundsen Denizi ve Bellingshausen Denizi bulunmaktadır. Güney Okyanusu aynı zamanda Atlantik, Pasifik ve Hint Okyanuslarının birleşim ve etkileşim yeridir. Bu birleşim ve etkileşim yeri Güney Okyanusu'nun en önemli özelliğini yani Antarktika Kutup Cephesini oluşturur. Burada su yüzeyi neredeyse yazın dâhil donma noktasındadır. Bkz. Richard Laws, *Antarctica The Last Frontier*, Boxtree Limited, 1989, ss. 31-33.

[860] A.g.e., ss. 32-33.

[861] Jay Gulledge, Adam Lajeunesse, Heather Exner-Pirot ve Rob Huebert, "Climate Change and International Security: The Arctic as a Bellwether", *Center for Climate and Energy Solutions,* Virginia, 2012, https://www.c2es.org/document/climate-change-International-security-the-Arctic-as-a-bellwether/, (Erişim: 14.01.2018), s. 7.

de etkilemektedir[862]. Arktika'daki değişiklikler, çoğunlukla bölgenin dışından gelen etkilerle tetiklenirken, atmosfer sisteminin çeşitli bileşenleri arasındaki sıkı bağlar nedeniyle küresel iklim değişikliği, Arktika ve daha düşük enlemlerde yaşayan milyarlarca insanı etkilemektedir. Örneğin; **Grönland buz tabakasının erimesi hâlihazırda küresel deniz seviyesinin yükselmesine katkıda bulunurken, Grönland buz tabakasının tamamen erimesi durumunda dünya çapında ortalama deniz seviyesinin yaklaşık yedi metre yükselmesi beklenmektedir.** Deniz seviyesindeki çok küçük bir artış bile düşük seviyedeki ada ülkeleri ile birçok ülkenin kıyı alanları ve deniz limanları gibi önemli altyapılarını etkileyebilir[863].

Arktika'da keşifler çağı deniz geçiş rotalarını haritalandırma ve geçme girişimlerine tanıklık etmiştir. İnsanoğlunun yüzlerce yıllık süren bu çabası iklim değişikliğinin bir sonucu olarak Kuzeybatı Geçidi'nin 2007 yılının ağustos ayında rutin trafiğe açılmasıyla gerçek anlamda normalleşmiştir. **Sovyetler Birliği'nin 1960'lı yıllarda Bering Boğazı'nı kapatarak Arktika Okyanusu deniz buzullarını eritme ve kendi kıyılarını ısıtma düşüncesi** dışında, Küba ve Florida arasında bir baraj yaparak **Körfez Akıntısı'nın yönünü değiştirme ve Arktika Okyanusu'na doğru sıcak su akıntısını arttırma projeleri,** günümüzde iklim değişikliğinin etkisiyle gerçekleşme eğilimindedir[864]. **Geçmişte yeryüzü insanoğlunun geniş çapta girişimlerine ve değişimine uğrarken, günümüzde iklim değişikliği insanoğlu için yeni bir unsur olarak yer almaktadır. Yeni jeopolitik ortam yeni fırsatları ve şansızlıkları beraberinde getirmektedir[865].** Küresel kaynak tükenmesi, iklim değişikliği ve teknolojik ilerlemenin birleşik etkileri sonucu Arktika'da balıkçılık, mineraller, petrol ve doğal gaz gibi doğal kaynak tabanının artık giderek daha fazla ve kullanılabilir olduğunu göstermektedir. Bu durum Arktika doğal çevresine ekonomik

---

[862] SWIPA, Snow, *Water, Ice and Permafrost in the Arctic (SWIPA) 2017,* Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, Norway, 2017, https://www.amap.no/documents/download/2888, (Erişim: 15.01.2018), s. 259.

[863] Schlosser vd., s. 4.

[864] Mike Hulme, *İklim Değişikliği Konusunda Neden Anlaşamıyoruz?*, Merve Özenç (Çev.), Alfa Yayınları, İstanbul, 2016, ss. 48-49.

[865] İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık…,* s. 61.

değer katmaya başlamıştır. **Arktika'nın hidrokarbon kaynaklarının dışında jeotermal, rüzgâr ve hidroelektrik gibi potansiyelleri ortaya çıkarken, bölgeye giderek artan sayıda turist gelmekte, nakliye faaliyetleri genişlerken, kıtalar arası nakliyenin mevcut ana nakliye güzergâhlarının ölçeğine yaklaşması, her ne kadar birkaç on yıl daha beklemek gerekse de gelişmektedir[866].** Gelecekteki çevresel koşullara ilişkin belirsizlikler, Arktika'daki yeni enerji havzalarının büyüklüğü ve erişilebilirliği, teknolojik gelişmelerin hızı, petrol ve doğal gaz fiyatları, küresel ekonominin gelecekteki şekli ve talepleri ve Arktika Devletleri'nin siyasî tercihleri konusundaki belirsizliklerle birleşmiştir[867]. Geçmişte insanoğlunun Afrika ve Amerika kıtalarında altına hücum etmesi gibi, iklim değişikliği Arktika'ya küresel bir yönelim başlatmaktadır.

2.1.1 Arktika ve Paris İklim Anlaşması

Günümüzde kadar BM iklim müzakerelerinde Arktika özel olarak ele alınmamış, Arktika'ya yapılan atıflar temel olarak belirli politika önerilerinden ziyade, iklim değişikliğinin devam eden etkilerinin bilimsel kanıtlarına referans oluşturmuştur. Bunun en önmeli nedenlerinden biri, Afrika kıtası dışında iklim konusunun uluslararası niteliğinin coğrafî bölgelere odaklanmayı sınırlandırmış olmasıdır[868]. Bununla birlikte endüstrileşmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında BMİDÇS'de kurulan güçlü ayrım, iklim müzakerelerinde Arktika'nın ele alınmasına

---

[866] Charles Emmerson ve Glada Lahn, "Arctic Opening: Opportunity and Risk in the High North", *Chatham House,* 2012, https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/publications/0412arctic.pdf, (Erişim: 21.12.2017), s. 8.

[867] A.g.e., s. 8-9.

[868] BMİDÇS'de Afrika kıtasının iklim konusunda tek istisna bölge olarak yer almasında, iklim değişikliği ve yoksulluğun birleşik etkisinden en fazla etkilenen bölge olmasıdır. Bkz. Sebastien Duyck, "What Role for the Arctic in the UN Paris Climate Conference (COP-21)?", Lassi Heininen ve Heather Exner-Pirot (Ed.), *Arctic Yearbook 2015,* Northern Research Forum, Akureyri, Iceland, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 415.

olanak sağlamamıştır[869]. İklim değişikliğinin Arktika'ya etkilerinin Arktika Konseyi tarafından bölgesel forumlar oluşturularak ele alınması, Paris İklim Anlaşması'nda Arktika'nın doğrudan değerlendirilmesini sınırlandırmıştır[870]. Paris İklim Anlaşması, yaklaşık iki hafta süren BMİDÇS'nin 21'inci Konferansı'nda (COP-21) müzakerelere katılan ülkeler tarafından 12 Aralık 2015 tarihinde Sözleşme'nin uygulanmasının nasıl gerçekleştirileceğine ilişkin üzerinde uzlaşma sağlanan bir metindir[871]. **Anlaşma, 04 Kasım 2016 tarihinde onaylanma koşulları sağlanarak yürürlüğe girmiştir[872].**

Paris İklim Anlaşması, Arktika'ya atıfta bulunmayan ancak bu müzakerelere temel teşkil eden bir anlaşma metnidir. İlk defa küresel ortalama sıcaklık artışı konusunda bir sınır belirlemektedir. Anlaşma, genel hatlarıyla sera gazı emisyonlarının azaltılarak küresel ortalama sıcaklıktaki artışın endüstri öncesi seviyelerde +2 ºC ve mümkünse +1,5 ºC seviyesinde sınırlandırılmasını hedeflenmektedir. Özellikle 01 Ekim 2015 tarihinde sera gazı emisyonlarında belirtilen ulusal katkı paylarının küresel ısınmayı +2 ºC'nin altında tutmaya olanak sağlamadığı ve sera gazı emisyonlarının 40 gigatona düşürmek gerektiğine dikkat çekilmiştir[873]. Paris İklim Anlaşması, Anlaşma'nın tüm taraflarını sera gazı emisyonlarını ve emisyonları azaltma çabalarını düzenli olarak rapor etmelerini

---

[869] Bu farklılaştırılmış roller üzerine inşa edilen BM, gelişmekte olan ülkelerin zayıflıklarını ve uyum ihtiyaçlarını, sanayileşmiş ulusların iç politikaları öncelikli olarak ele aldığını düşünüyor. A.g.m., s. 415.

[870] Duyck, a.g.m., s. 419-420.

[871] Anlaşmanın yürürlüğe girmesi için aranan 55 devletin onay şartı 4 Kasım 2016 tarihinde sağlanmıştır. Paris İklim Anlaşması, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne taraf olan Devletler ve bölgesel ekonomik entegrasyon örgütlerine 22 Nisan 2016 – 21 Nisan 2017 tarihleri arasında New York'taki Birleşmiş Milletler Genel Merkezi'nde imzaya açık bırakılmıştır. Anlaşma'nın imzaya kapandığı tarihten sonrada Anlaşma'ya taraf olmanın mümkün olduğu belirtilmiştir. Bkz. UNFCCC, "Adoption of The Paris Agreement", *United Nations Framework Convention on Climate Change,* 2015, https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf, (Erişim: 14.03.2018), s. 31.

[872] UNFCCC, "Paris Agreement-Status of Ratification", *United Nations Framework Convention on Climate Change,* https://unfccc.int/process/the-paris-agreement/status-of-ratification, (Erişim: 14.03.2018), s. 1.

[873] UNFCCC, *Adoption of The Paris…*, s. 3.

zorunlu kılmaktadır[874]. Böylelikle Anlaşma, iklim değişikliğine uyum tedbirleri için gelişmekte olan ülkelere sürekli ve gelişmiş uluslararası destek sağlayarak uyum etkinliklerini güçlendirmeyi amaçlamaktadır[875]. Anlaşma ile gelişmiş ülkelerin finansal destek sağlaması, sera gazı azaltım ve uyum çalışmalarında gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaçlarını ve önceliklerini dikkate alarak, **2020 yılından sonra her yıl 100 milyar dolarlık kolektif bir tutar sağlaması** hedeflenmektedir[876]. Paris İklim Anlaşması'nda **hedeflenen koşulların her beş yılda bir gözden geçirilmesi** ve ilk raporun 2025 yılında yayımlanması kararlaştırılmıştır[877]. Bu düzenlemelere rağmen Paris İklim Anlaşması, Arktika'da geri dönüşü olmayan iklim etkilerinin önlenmesi için yeterli taahhütler sunmamaktadır. 01 Ekim 2015 tarihinden önce hükümetler tarafından sunulan ulusal taahhütlerin ilk analizi, mevcut taahhüdün yüzyılın sonuna kadar küresel ısınmanın +3,5 ºC ile sınırlandırabileceğini göstermektedir. Bu tür bir sıcaklık artışı, normal bir senaryoda olağan bir durum olarak ortaya çıkacak kadar düşük olmakla birlikte, Grönland buz tabakası veya yaz mevsiminde Arktika Okyanusu'ndaki deniz buzunun istikrarı gibi Arktika'da geri dönüşü olmayan iklim etkilerini önlemek için hâlâ çok yüksek olacaktır[878].

Paris İklim Anlaşması'na taraf olan devletlerin bütün vaatlerini tam olarak yerine getirmesi durumunda, Şekil 4'te görüldüğü üzere **2100 yılında ortalama küresel yüzey sıcaklığının +3,3 ºC olması beklenirken, +1,9 ºC ila +4,4 ºC arasında da bir belirsizlik aralığı** bulunmaktadır. ABD'nin Paris İklim Anlaşması'ndan çekilmesi durumunda yenilenebilir enerjideki pazar payı nedeniyle 2100 yılında yüzey sıcaklığının +3,6 ºC, belirsizlik aralığının ise +2,1 ºC ila +4,7 ºC arasında olması beklenmektedir[879]. Bu durumda Arktika'da **her ek küresel ısınma derecesi için**

[874] SWIPA, a.g.e., s. 7.

[875] A.g.e., s.6.

[876] 100 milyar dolarlık bu tutarın 2025 yılında arttırılması kabul edilmiştir. Bkz. UNFCCC, *Adoption of The Paris…*, s. 8.

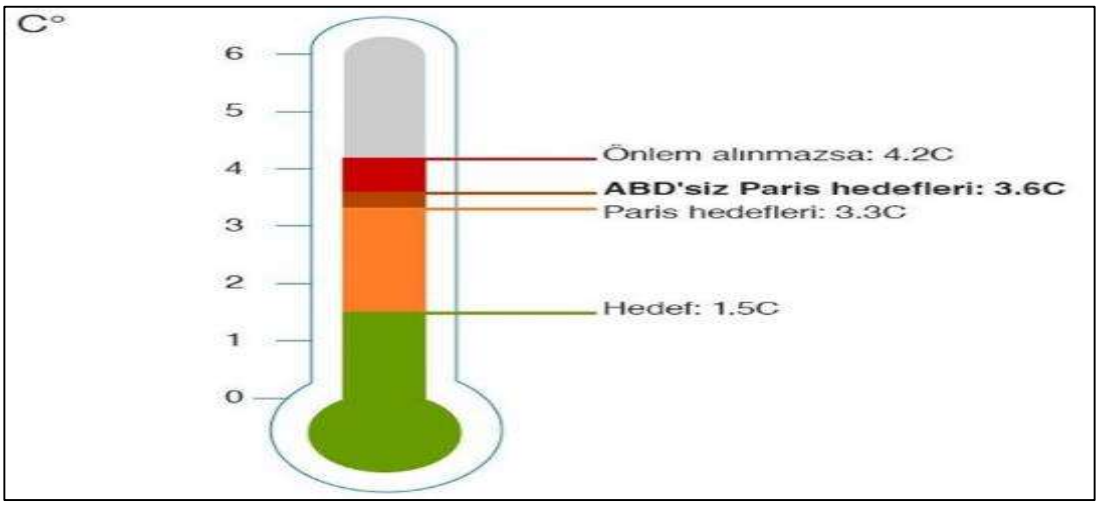
[877] A.g.e., s. 4.

[878] Duyck, a.g.m., s. 7.

[879] Ellie Johnston, "Analysis: U.S. Role in the Paris Agreement", *Climate Interactive,* 27 Nisan 2017, https://www.climateinteractive.org/analysis/us-role-in-paris/, (Erişim: 12.03.2018), ss. 2-3.

yaklaşık dört milyon kilometrekare permafrostun kaybedilebileceği söylenebilir. Eğer sıcaklık +2 ºC yerine endüstri öncesi seviyelerde +1,5 ºC seviyesinde tutulabilirse, bu, toplam permafrost alanın yaklaşık iki milyon kilometrekarelik bir kısmının kurtarılabileceği anlamına gelebilir. +2 ºC hedefinin kaçırılması durumunda daha fazla permafrost alanın kaybolması kaçınılmaz olacaktır[880].

Şekil 5: 2100 Yılı İçin Sıcaklık Senaryoları



Kaynak: Ellie Johnston, "Analysis: U.S. Role in the Paris Agreement", *Climate Interactive,* 27 Nisan 2017, https://www.climateinteractive.org/analysis/us-role-in-paris/, (Erişim: 12.03.2018), ss. 1-5; Climate Interactive, *"Climate Scoreboard",* https://www.climateinteractive.org/programs/scoreboard/, (Erişim: 12.03.2018).

Arktika Devletleri'nin tamamı Paris İklim Antlaşması'na taraftır[881]. Her ne kadar ABD, Paris İklim Anlaşması'ndan geri çekilmek için 05 Ağustos 2017 tarihinde

[880] Lotta Manninen, "The Paris Agreement and Arctic Region", Lassi Heininen ve Heather Exner-Pirot (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum, Akureyri, Iceland, 2017, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 452.

[881] Paris İklim Anlaşması'na taraf olan devletlerin tamamı için bkz. United Nations Treaty Collection, *"Paris Agreement",* Chapter XXVII, Environment, https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-7-d&chapter=27&lang=_en&clang=_en, (Erişim: 10.03.2018).

BM'ye başvuru yapmış olsa da[882], Anlaşma'ya katılmak için bir süreç olduğu gibi geri çekilmek içinde bir süreç takip edilmektedir. **Anlaşma'dan geri çekilme şartı, taraflar için Anlaşma'nın geçerlik kazandığı tarihten başlayarak üç yıl olarak kabul edilmiştir.** Bununla birlikte geri çekilmenin yürürlüğe girmesinden önce bir yıllık bekleme süresi koşulu getirilmiştir[883]. Bu durumda ABD'nin 03 Kasım 2016 tarihinde taraf olduğu Paris İklim Anlaşması'ndan 04 Kasım 2019 tarihinden önce çekilemeyeceği, bunun resmi olarak 04 Kasım 2020 tarihinden öncede mümkün olamayacağı anlaşılmaktadır[884]. Ayrıca ABD'nin 2017 yılında Arktika Konseyi tarafından kabul edilen Fairbanks Deklarasyonu'na taraf olduğunu unutmamak gerekir.

Günümüze kadar BMİDÇS'ye ve Paris İklim Anlaşması'na taraf olan devletler, ABD'nin anlaşmadan geri çekilmesine olumlu bir tutum benimsememiştir. ABD'nin Paris İklim Anlaşması'nın koşullarını yerine getirmemesi, diğer başka devletlerin benzer bir tutum benimsemesiyle birlikte Paris İklim Anlaşması'nın çöküşüne yol açabilir. Neticede ABD'nin Paris İklim Anlaşması'ndan geri çekilme ihtimaliyle gelişmekte olan birçok ülke, azalan mali yardım beklentisiyle karşı karşıya kalmıştır. Bu durumda gelişmekte olan ülkeler kendi emisyon azaltım çabalarını karşılayamayacak veya daha iddialı taahhütlerde bulun(a)mayacaktır[885]. Örneğin; **Türkiye Anlaşmayı imzalamasına rağmen henüz Anlaşmaya taraf olmamıştır[886].**

---

[882] United Nations News, *"Un Officially Notified of Us Intention to Withdraw From Paris Climate Pact",* 04 Ağustos 2017, https://news.un.org/en/story/2017/08/562872-un-officially-notified-us-intention-withdraw-paris-climate-pact, (Erişim: 10.03.2018).

[883] UNFCCC, *Adoption of The Paris…*, s. 32.

[884] ABD Başkanı Donald Trump, 11 Ocak 2018 tarihinde yaptığı açıklamada ABD'nin daha adil bir anlaşma yapması halinde Paris İklim Anlaşması'na *"makul"* bir geri dönüş yapabileceğini söylemiştir. Bkz. BBC News, *"Climate Change: Trump Says Us Could Conceivably Rejoin Paris Deal",* 11 Ocak 2018, http://www.bbc.com/news/world-us-canada-42642331, (Erişim: 16.03.2018).

[885] Johnston, a.g.m., ss. 1-5.

[886] TSKB, "Paris Anlaşması Kural Kitabı'na Doğru: Uluslararası İklim Müzakerelerinde Neredeyiz?", *Türkiye Sinai Kalkınma Bankası,* 25 Mayıs 2018, http://www.tskb.com.tr/web/333-3536-1-1/tskb-site-tr/tr-blog/tr-blog-yazilar/paris-anlasmasi-kural-kitabina-dogru-uluslararasi-iklim-muzakerelerinde-neredeyiz-, (Erişim: 30.05.2018), s. 1-2.

Paris İklim Anlaşması'nın Arktika'daki gelişmeleri **iki koşul** üzerinden etkileyebileceği söylenebilir. **İlk olarak;** Anlaşma'nın uyum politikaları konusunda uluslararası iş birliği için yeni bir ivme sağlayacağı anlaşılmaktadır. **İkinci olarak;** Anlaşma, devletlerin küresel ekonomiyi dekarbonize etme taahhüdüyle ilgili olarak günümüze kadar uluslararası toplum tarafından kabul edilen en güçlü mesajı göndermektedir. Bu durumda uzun vadeli bir azaltım hedefinin kabul edildiği Paris İklim Anlaşması'nda Arktika'da faaliyet göstermek isteyen fosil yakıt endüstrisinin beklentileri etkilenebilir[887]. Mevcut koşullar altında A5 Devletleri'nin mevcut politikalarını değiştirerek petrol ve doğal gaz rezervlerinden feragat etmesi kısa vadede muhtemel görünmemektedir. Ancak fosil yakıtların üretilmesi için gerekli yatırımların iklimsel koşulların yarattığı etkiyle, özellikle yatırım getirisinin yavaşlamasına yol açtığı bir bölgede, tüm devletlerin fosil yakıt emisyonlarını aşamalı olarak bırakmaları, yeni petrol ve doğal gaz çıkarma projelerinin ekonomik mantığını daha da zayıflatabilir[888].

Paris İklim Anlaşması, uzun vadeli bir çabayı ortaya koymaktadır. Küresel karbon dengesinin yeniden kurulmasının gerekliliği, mevcut sistemler üzerinde küçük değişimlerle değil, küresel ekonominin temel dönüşümünü gerektirecektir. Bu bağlamda, Paris İklim Anlaşması'nın görevi de bunu politik olarak mümkün kılmak olacaktır[889]. Ancak Arktika'daki buzulların erimesi ya da yıllar içindeki ilerleyişi, Paris İklim Anlaşması'nın uygulanmasından çok daha önce gerçekleşmeye başlamıştır. Bu noktada, Arktika'daki değişimin ancak yüzyılın ortasına kadar daha iddialı iklim hedefleri ortaya konulduğunda dengelenebilir olacağı söylenebilir[890]. Her şeye rağmen Paris İklim Anlaşması, devletlerarası uyum kapasitelerini geliştirmek, iş birliğini güçlendirmek ve iklim değişikliğine karşı savunmasızlığı azaltmak için küresel bir hedef oluşturmaktadır. Küresel ölçekte sera

---

[887] Duyck, a.g.m., s. 419.

[888] A.g.m., ss. 419-420.

[889] UNFCCC, "Arctic Council Contribution to the Impact of the Paris Agreement", *United Nations Climate Change,* 21 Mart 2016, https://unfccc.int/news/Arctic-council-contribution-to-the-impact-of-the-paris-agreement, (Erişim: 02.03.2018), s. 2-3.

[890] Manninen, a.g.m, s. 453.

gazı emisyonlarının artmasından sonra on yıllardır iklim değişikliğinin fiziksel etkilerinin artacağı gerçeği göz önüne alındığında, bu yönde kaydedilen ilerleme önemlidir.

2.1.2 Arktika Okyanusu ve Eriyen Buzullar

Arktika Okyanusu deniz buzu, küresel iklim değişikliğinden doğrudan etkilenmektedir. Deniz buzunun kapladığı alan mevsimsel olarak değişmektedir. En geniş alana ulaştığı mart ayında 14 ila 16 milyon kilometrekare, en düşük alana ulaştığı eylül ayında ise 3.5 ila beş milyon kilometrekare civarındadır[891]. Arktika Okyanusu deniz buzundaki azalma yıldan yıla değişiklik göstermektedir. Öyle ki, Kuzey Kutbu'na doğru uzanan kısımları hariç bırakıldığında 1979-2013 yılları arasında Arktika Okyanusu'nun buzla kaplandığı ortalama gün sayısı 10-20 gün civarında azalmıştır. Bazı bölgelerde daha büyük düşüşler gözlemlenebilir. Benzer şekilde deniz buzu kalınlığı 1975-2012 yılları arasında ortalama olarak %65 oranında azalmıştır. Buzun hacminde gözlemlenen uzun vadeli düşüş eğilimi ise devam etmektedir[892].

Günümüzde Arktika Okyanusu deniz buzu 1981-2010 yılları ortalamasına (mart ayı için 15.6 milyon km^2, eylül ayı için 6.5 milyon km^2) göre önemli ölçüde gerilemiştir. Son 15 yıl içerisindeki en düşük deniz buzu genişliği 2012 yılında yaklaşık 3.60 milyon kilometrekaredir. Bu ikinci en düşük buz genişliğinin ölçüldüğü 2007 yılından yaklaşık %16 daha düşüktür[893]. 2007 yılında eylül ayı için deniz buzu genişliği 4.32 milyon kilometrekare ile 1981-2010 yılları ortalamasından %33'lük bir kayıp göstermektedir. Sonraki iki yıl ortalama 0,40 ila bir milyon kilometrekare kadar genişleyen deniz buzunda 2009-2012 yılları arasında sürekli bir azalma gerçekleşmiştir. 2012 yılı eylül ayı deniz buzu genişliği, 1981-2010 ortalamasından yaklaşık üç milyon kilometrekare daha düşük ve %44,5 daha azdır[894].

---

[891] NSIDC, "Sea Ice", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/sotc/sea_ice.html, (Erişim: 01.04.2018), ss. 3.

[892] SWIPA, a.g.e., s. VII.

[893] NSIDC, *Sea Ice…,* s. 5.

[894] A.g.e., s. 5.

Tablo 3: Yıllara Göre Arktika Okyanusu Ortalama Deniz Buzu Genişliği

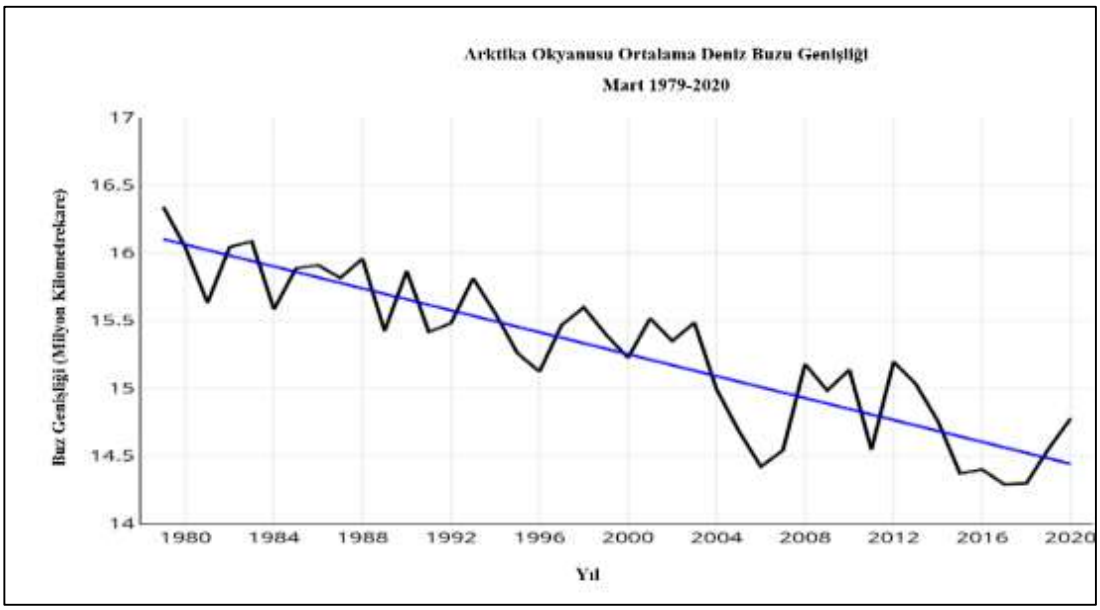
Yıl	Mart Ayı Deniz Buzu Ortalaması (milyon km^2)	Eylül Ayı Deniz Buzu Ortalaması (milyon km^2)
1981-2010	15.6	6.5
2002	15.3	5.9
2003	15.5	6.1
2004	15	6.1
2005	14.7	5.5
2006	14.4	5.9
2007	**14.5**	**4.3**
2008	15.2	4.7
2009	15	5.3
2010	15.1	4.9
2011	14.5	4.6
2012	**15.2**	**3.6**
2013	15	5.6
2014	14.8	5.2
2015	14.4	4.6
2016	14.4	4.7
2017	14.3	4.8
2018	14.3	4.8
2019	**14.6**	**4.3**
2020	14.8	-

* Mavi ile işaretli alan 191-2010 yılı mart ve eylül ayı için ortalama deniz buzu genişliğini, gri renk ile işaretli alanlar en düşük deniz buzu genişliğini gösteren üç yılı göstermektedir.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur[895].

[895]NSIDC, *SOTC: Sea…,* ss. 1-15; NSIDC, "Browse Image Subset Tool", *National Snow and Ice Data Center*, http://nsidc.org/data/seaice_index/bist, (Erişim: 24.04.2020); NSIDC, "Arctic Sea Ice Maximum at Second Lowest in The Satellite Record", *National Snow and Ice Data Center*, http://nsidc.org/Arcticseaicenews/2018/03/arctic-sea-ice-maximum-second-lowest/, (Erişim: 24.04.2020), ss. 1-2.

Grafik 3: Arktika Okyanusu Ortalama Deniz Buzu Genişliği: Mart 1979-2020



Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. NSIDC, "Avarage Monthly Arctic Sea Ice Extent March 1979-2020", *National Snow and Ice Data Center*, http://nsidc.org/arcticseaicenews/files/2020/04/Figure-3.png, (Erişim: 03.04.2020).

Tablo 3 ve Grafik 3, Arktika Okyanusu ortalama deniz buzu genişliğini göstermektedir. Her ne kadar deniz buzu genişliği 2015-2017 yılları arasında artış eğilimi gösterse de 1981-2010 yılları ortalamasından yaklaşık 1.7 milyon kilometrekare daha düşük bir alan kaplamaktadır. Bu, deniz buzunda yaklaşık %26'lık bir kaybı, diğer bir ifadeyle **Türkiye yüzölçümünün iki katından daha fazla bir alanın eridiğini** ifade etmektedir. 2017 yılı eylül ayının ilk iki haftası boyunca, deniz buzu kenarı, Çukçi Denizi, Doğu Sibirya Denizi ve Kara Deniz'de geri çekilirken, Beaufort ve Laptev Denizleri'nde genişleme eğilimi göstermiştir. Buzun Çukçi Denizi'ndeki kenarı kuzeyde kaldığından, Kuzey Deniz Rotası büyük ölçüde açık kalmıştır. Her ne kadar Kuzeybatı Geçidi bazı yerlerde %50'ye kadar buz örtüsüne sahip olsa da gemiler, buzkıranlar yardımıyla başarılı bir şekilde seyredebilmiştir. Günümüzde batıdan McClure Boğazı yoluyla girilen Kuzeybatı Geçidi'nde kalın ve

çok yıllı buzlar deniz geçişini hâlihazırda zorlamaya devam etmektedir[896]. Bu duruma rağmen Kanada Takımadaları'ndan geçen Kuzeybatı Geçidi 2007 yılından itibaren, Rusya'nın sahil şeridi boyunca devam eden Kuzey Deniz Rotası ise 2008 yılından itibaren her yaz mevsiminde seyrüsefere açılmıştır. Arktika Okyanusu deniz buzunun kaybı, hava ve okyanus sıcaklıklarının artması, rüzgâr modellerinin değiştirilmesi, buzun doğrudan güneş ışığına maruz bırakılması gibi birçok etkenle karşı karşıyadır. Bu durum, Arktika Okyanusu'nun sahip olduğu albedo özelliğinin kaybolmasına, bölgesel ısınmanın ve buz kaybının hızlanmasına neden olmaktadır[897].

2017-2018 yılı mart ayı ortalama deniz buzu genişliği 14.43 milyon kilometrekare olarak ölçülmüştür. Bu, 1979 yılından günümüze kadar ölçülen en düşük seviye olup[898], 1981-2010 yılları ortalamasından 1.21 milyon kilometrekare daha azdır. 2018 yılında deniz buzunun mevsimsel genişlemesi Pasifik Okyanusu'nda Bering Denizi'nde, Atlantik Okyanusu'nda ise Barents Denizi'nde çok düşük olmuştur. Bu durumun oluşmasında her iki okyanusun sıcak su akıntısının etkili olduğu söylenebilir. Arktika Okyanusu deniz buzunun son 15 yıllık verileri dikkate alındığında deniz buzunun kapladığı alanların mart ve eylül ortalamaları 1981-2010 ortalamaları ile kıyaslandığında ortalama bir düşüş eğilimi göstermektedir[899]. Eğer 1979-2018 yılına kadar olan aylık mart ayı deniz buzu miktarı dikkate alınacak olursa, **her 10 yılda ortalama %2,7'lik bir düşüş** görülmektedir[900].

---

[896] NSIDC, "Arctic Sea Ice at Minimum Extent", *National Snow and Ice Data Center*, http://nsidc.org/Arcticseaicenews/2017/09/arctic-sea-ice-at-minimum-extent-2/, (Erişim: 24.03.2018), s. 3.

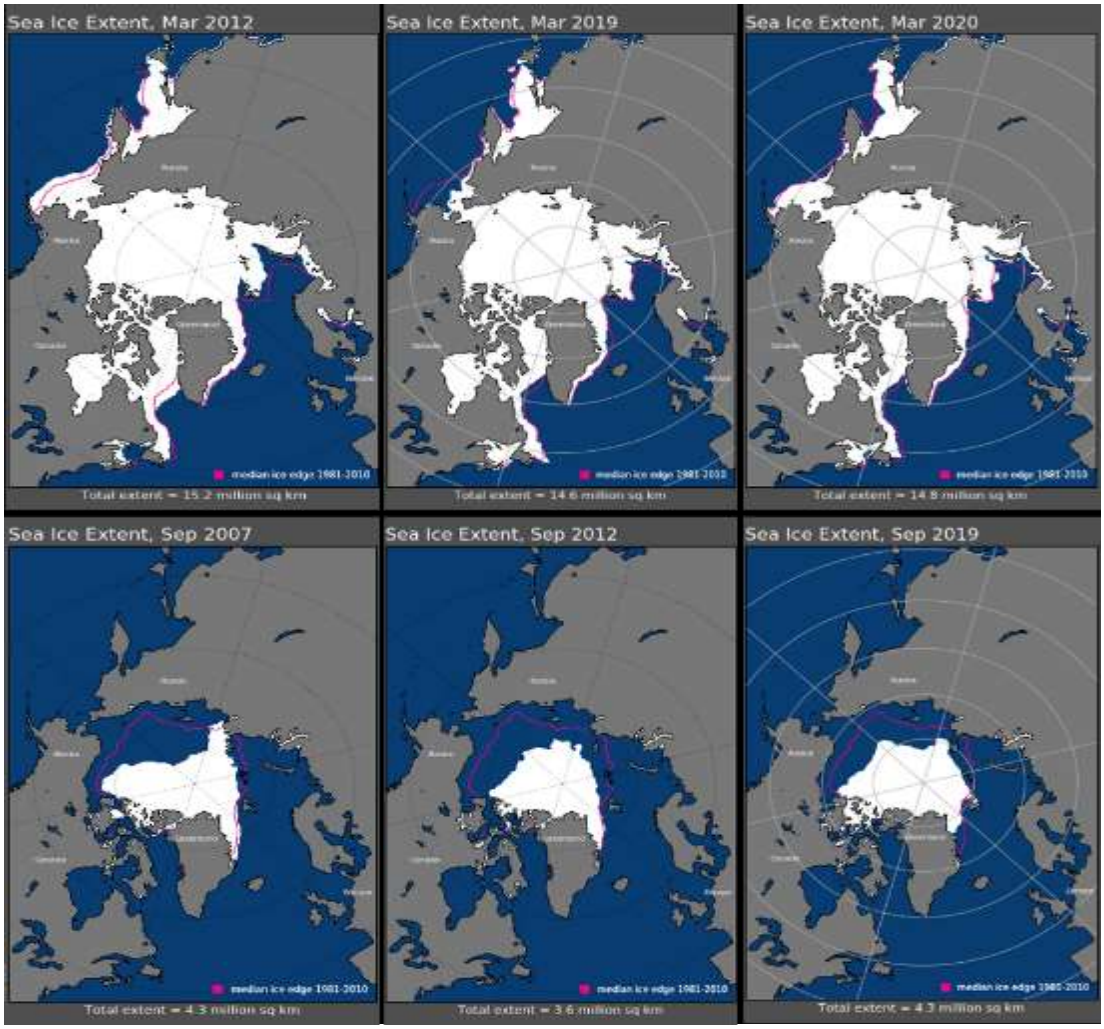
[897] Huebert, a.g.e., s. 7.

[898] 17 Mart 2018 tarihinde Arktika Okyanusu deniz buzunun kapladığı alan 14.48 milyon kilometrekare olarak ölçülmüştür. Bu, son 39 yılda deniz buzu genişliğinin mevsimsel koşullarda en geniş seviyede olması gerektiği dönemde en düşük seviyede olduğu 7 Mart 2017 tarihinde ölçülen 14.42 milyon kilometrekare deniz buzu alanından sonraki ölçülen ikinci düşük seviyedir. Bkz. NSIDC, *Arctic Sea Ice Maximum…,* ss. 1-2.

[899] Bkz. Tablo 3.

[900] NSIDC, "Arctic Winter Warms Up to A Low Summer Ice Season", *National Snow and Ice Data Center*, 3 Mayıs 2018, http://nsidc.org/Arcticseaicenews/2018/05/arctic-winter-warms-up-to-a-low-summer-ice-season/, (Erişim: 02.04.2018).

Harita 17: Arktika Okyanusu Deniz Buzu Genişliği



* Arktika Okyanusu deniz buzu genişliğinin eylül ayı için en düşük olduğu yıllar ve bu yıllara ait mart ayı deniz buzu genişliği görülmektedir.

Kaynak: NSIDC, "Browse Image Subset Tool", *National Snow and Ice Data Center*, http://nsidc.org/data/seaice_index/bist, (Erişim: 24.04.2020).

Harita 17'de farklı yıllara ait mart ve eylül ayı için Arktika Okyanusu deniz buzu genişliği gösterilmektedir. 2019 yılı eylül ayı deniz buzu genişliği 2007 ve 2012 yılları sonrasındaki en düşük üçüncü seviye olmuş ve 4.32 milyon kilometrekare olarak ölçülmüştür. Bu düşüş, 2012 eylül ayı ortalamasından 750.000 kilometrekare, 1981-2010 eylül ayı ortalamasından ise 2.09 milyon kilometrekare kadar altındadır. Her ne kadar Harita 17'de 2019 yılı eylül ayı için Kanada Takımadaları ve Grönland'ın kuzeybatı açıklarında deniz buzunda büyüme görülse de Kuzey Denizi Rotası eylül

sonuna kadar açık kalabilmiştir[901]. Mart 2020'de deniz buzu genişliği 14.78 milyon kilometrekaredir. Bu, 1981-2020 mart ayı ortalamasından yaklaşık 650.000 kilometrekare düşük, ancak 2017 yılı mart ayı ortalamasının yaklaşık 490.000 kilometrekare üzerindedir. 2020 yılına kadar mart ayı için doğrusal düşüş oranı 10 yılda yaklaşık %2,6 diğer bir ifadeyle yılda 40.500 kilometrekarelik (en az Konya ilinin yüzölçümü (40.838 km^2) kadar bir eğilime karşılık gelmektedir. Son 42 yıllık uydu verileri dikkate alındığında Mart 1979-2020 yılları arasında Arktika yaklaşık 1.66 milyon kilometrekare, en az Alaska büyüklüğünde, deniz buzunu kaybetmiştir[902].

Arktika Okyanusu'ndaki deniz buzunun kaybı, sera gazları, siyah karbon, okyanus sıcaklıkları, değişen rüzgâr modelleri, albedo etkisinin azalması gibi nedenlerle hızlanmaktadır. **Mevcut koşulların Arktika Okyanusu'nu buzsuz bir ortama doğru götürdüğü şüphe götürmez.** Ancak mevsimsel olarak buzsuz bir Arktika'nın ne zaman ortaya çıkacağı ve insanoğlunun neden olduğu sera gazı emisyonlarının ne ölçüde azaltılacağı tahminlerini zorlaştırmaktadır[903]. Arktika Okyanusu deniz buzu kaybının jeopolitik sonuçları derin olmakla birlikte, çevresel etkileri noktasında tüm ekosistemi etkileyeceği söylenebilir. Ancak **deniz buzundaki görülen kaybın deniz seviyesinde ya da derin okyanus akıntılarına karışan su akıntısı üzerinde herhangi bir etkisinin olmayacağı** söylenebilir[904]. Her ne kadar Antarktika ve Grönland buz tabakasının dengesizleşmesi, küresel deniz seviyesini artırma potansiyeline sahipse de bu, deniz seviyesinin her yerde eşit şekilde

---

[901] NSIDC, "Falling Up", *National Snow and Ice Data Center,* 09 Ekim 2019, http://nsidc.org/arcticseaicenews/2019/10/falling-up/, (Erişim: 04.04.2020); NASA, "2019 Arctic Sea Ice Minimum Tied for Second Lowest On Record", *National Aeronautics and Space Administration,* 23 Eylül 2019, https://www.nasa.gov/feature/goddard/2019-arctic-sea-ice-extent-fourth-lowest-on-record, (Erişim: 04.04.2020);

[902] NSIDC, "Polar Sun Rise", *National Snow and Ice Data Center,* 02 Nisan 2020, http://nsidc.org/arcticseaicenews/2020/04/polar-sunrise/, (Erişim: 04.04.2020).

[903] Gulledge vd. a.g.e., s. 7.

[904] Chad M. Briggs, "Arctic Environmental Security Andabrupt Climate Change", *Global Interconnections,* 2011, https://www.academia.edu/2471071/Arctic_environmental_security_and_abrupt_climate_change, (Erişim: 02.02.2018), s. 6.

yükseleceği anlamına gelmemektedir. Öyle ki, buz tabakasının kendisi etrafındaki okyanusta yerçekimi kuvveti uygulayan bir kütleye sahiptir. Buz tabakasından kütle kaybı, buz tabakasının kütlesi ve yerçekimi azaldıkça yakındaki okyanus seviyelerinin düşmesine neden olur. Ancak, genel deniz seviyesi artacağından, buz tabakasından uzak bölgelerde deniz seviyesi artışı küresel ortalamanın üstünde olacaktır. Sonuç olarak, **buz tabakasının deniz seviyesine olan katkısı, aynı miktarda olsa bile, kara buzullarından, Grönland ya da Antarktika'dan gelip gelmediğine bağlı olarak farklı etkilere sahip** olacaktır[905].

Küresel deniz seviyesinin son buzul çağının sonunu takip eden yaklaşık 21.000 yıl önce birkaç bin yıl boyunca yaklaşık 120 metre yükseldiği tahmin edilmektedir. Deniz seviyesi göstergeleri ve deniz seviyesindeki değişim kayıtları, deniz seviyesinin yükselmesinin başlangıcı için kanıt gösterilen 19'uncu yüzyılın sonlarına kadar küresel deniz seviyesinin önemli ölçüde değişmediğini göstermektedir. 19'uncu yüzyılın ortalarında, deniz seviyesinin yükselme ihtimali muhtemelen önceki 2.000 yıldaki ortalama oranın üzerine çıkmaya başlamıştır. 1990'lı yılların başından bu yana yapılan mevcut uydu gözlemlerinde, **deniz seviyesinin yılda yaklaşık üç milimetre hızla yükseldiği** tespit edilmiştir[906]. Küresel deniz seviyesi, 1901-2010 yılları arasında 1,5-1,9 milimetre, 1971-2010 yılları arasında 1,7-2,3 milimetre ve 1993-2010 yılları arasında 2,8-3,6 milimetre kadar yükselmiştir[907].

---

[905] J. Bamber ve R. Riva, "The Sea Level Fingerprint of Recent Ice Mass Fluxes", *The Cryosphere,* No: 4, 2010, https://www.the-cryosphere.net/4/621/2010/tc-4-621-2010.pdf, (Erişim: 02.02.2018), 621-627.

[906] NSIDC, "Contribution of the Cryosphere to Changes in Sea Level", *National Snow and Ice Data Center*, 19 Şubat 2018, http://nsidc.org/cryosphere/sotc/sea_level.html, (Erişim: 12.03.2018), s. 1.

[907] IPCC, *IPCC Fifth Assessment Report-Climate Change 2013: The Physical Science Basis Summary for Policymakers,* Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 2013, http://templatelab.com/climatechange-WGI-AR5-SPM-brochure/, (Erişim: 11.11.2017), s. 9.

Tablo 4: Arktika'daki Kara Buzullarının Deniz Seviyesine Eşdeğeri

Bölge	Buzulların Kapladığı Alan (km^2)	Buzulların Sahip Olduğu Hacim (km^3)	Deniz Seviyesine Olan Denkliği (mm)
Kuzey Kanada	104.873 ± %3,2	34.999 ± 4.649	85
Grönland	89.717 ± %5	19.042 ± 2.655	53
Alaska	86.725 ± %5,3	20.402 ± 1.501	51
Rusya	51.592 ± %2,8	16.839 ± 2.205	42
Güney Kanada	40.888 ± %4,9	9.814 ± 1.115	24
Svalbard ve Jan Mayen Adası	33.959 ± %3,5	9.685 ± 922	24
İzlanda	11.060 ± %2,6	4.441 ± 370	11
İskandinavya	2.851 ± %9,3	256 ± 19	0,6
Toplam	**421.665 ± %36,6**	**115.478 ± 13.436**	**290,6**

***** Buzulların kapladığı alan, hacim ve hata payları Tablo 4'te yüzde ve sayısal olarak gösterilmiştir.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur[908].

Arktika'da karasal buzun toplam hacminin yaklaşık 3.1 milyon kilometreküp olduğu tahmin edilmektedir. Bu, yaklaşık sekiz metrelik bir deniz seviyesine eşdeğerdir[909]. Eğer bu karasal buzdan ortalama buz tabakaları dışarda bırakılacak olursa, Tablo 4'te görüldüğü üzere toplam kara buzullarının kapladığı en geniş alanlar sırasıyla Kanada'nın kuzey ve güney bölgeleri, Grönland, Alaska, Rusya, Svalbard Takımadaları ve Jan Mayen Adası ile İzlanda ve İskandinavya bölgeleridir[910]. Bu

[908] SWIPA, a.g.e., s. 140; Pfeffer vd., a.g.m., s. 544; Dowdeswell vd., a.g.m., s. 7.

[909] AMAP, *Impacts of A…,* s. 40-41.

[910] SWIPA, a.g.e., s. 140; W. Tad Pfeffer, Anthony A. Arendt, Andrew Bliss, Tobias Bolch, J. Graham Cogley, Alex S. Gardner, Jon-Ove Hagen, Regine Hock, Georg Kaser, Christian Kienholz, Evan S. Mıles, Geir Moholdt, Nico Mo Lg, Frank Paul, Valentina Radıc, Philipp Rastner, Bruce H. Raup, Justin Rich ve Martin J. Sharp, "The Randolph Glacier Inventory: A Globally Complete Inventory of Glaciers", *Journal of Glaciology*, Cilt: 60, No: 221, 2014, https://www.researchgate.net/publication/264125572_The_Randolph_Glacier_Inventory_a_globally_complete_inventory_of_glaciers, (Erişim: 19.01.2018), s. 544; Julian A. Dowdeswell, Jon Ove Hagen, Helgi Bjornsson, Andrey F. Glazovsky,William D. Harrison, Per Holmlund, Jacek Jania, Roy M. Koerner, Bernard Lefauconnier, C. Simon L. Ommanney ve Robert H. Thomas, "The Mass Balance of Circum-Arctic Glaciers and Recent Climate Change", *Quaternary Research 48,* NO: QR971900, 1997,

bölgelerdeki buzulların kapladığı toplam alan yaklaşık olarak 421.665 kilometrekare veya 115.478 kilometreküptür. Bunun deniz seviyesine olan eşdeğeri yaklaşık 0,29 metredir.

Arktika'daki buzulların çoğunluğu 1960'lı yıllarda düşüş göstermeye, 1990'lı yıllardan itibaren ise hızlanmaya başlamıştır. Danimarka, Finlandiya, İsveç ve Norveç'te az sayıda buzul, artan kar yağışları nedeniyle birkaç bölgede yeniden kütle kazanmış olsa da[911] Kanada ve Alaska'daki buzullarda diğer bölgelerden çok daha hızlı erime gözlemlenmiştir. Grönland için değerlendirilmeye tabi tutulan buzulların 65.500 kilometrekarelik bir kısmı Grönland'la bağlantısız, 24.200 kilometrelik bir kısmı ise az bağlantılı olmakla birlikte toplamda yaklaşık 89.700 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Grönland buz tabakasının tamamının yaklaşık 1.7 milyon kilometrekarelik bir alanı kapladığı hatırlanacak olursa[912] yaklaşık 2.85 milyon kilometreküplük bir buz kütlesinin erimesi, küresel deniz seviyesinin yaklaşık **yedi metre** yükselmesine neden olacaktır[913]. Böylelikle Körfez Akıntısı'nın sıcak sularını harekete geçiren yoğunluğun sirkülasyonunu, tuzluluğunu ve kararlılığını etkileyecektir[914]. Buna Antarktika buz tabakasının da eklenmesi durumunda küresel deniz seviyesinin yaklaşık **70 metre** kadar yükselmesi beklenmektedir[915].

---

https://www.researchgate.net/publication/222442765_The_Mass_Balance_of_Circum-Arctic_Glaciers_and_Recent_Climate_Change, (Erişim: 19.01.2018), s. 7.

911 AMAP, *Impacts of A…,* s. 40-41.

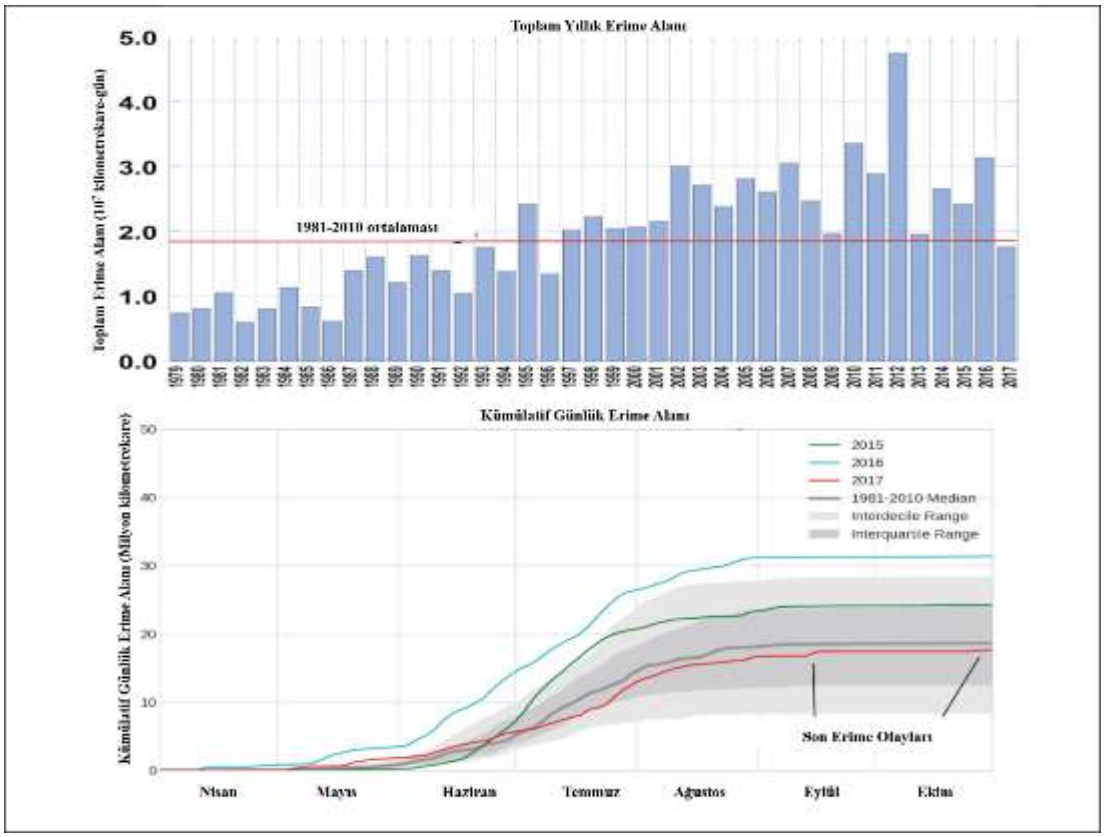
912 Pfeffer vd., a.g.m., s. 544.

913 Briggs, a.g.m., s. 6; Emmerson ve Lahn, a.g.e., s. 17; ; NSIDC, *SOTC: Ice…*, s. 3; Susmita Dasgupta, Benoit Laplante, Craig Meisner, David Wheeler ve Jianping Yan, "The Impact of Sea Level Rise on Developing Countries: A Comparative Analysis", *World Bank Policy Research Working Paper*, No: 4136, 2007, https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/7174/wps4136.pdf?sequence=1, (Erişim: 14.02.2018), s. 3.

914 Briggs, a.g.m., s. 6; Dasgupta, vd. a.g.m., s. 3.

915 Sadece Antarktika buz tabakasının erimesi küresel deniz seviyesini yaklaşık 57 metre kadar yükseltecektir. Bkz. Dasgupta, vd. a.g.m., s. 3; NSIDC, *Contribution of the Cryosphere*…, ss. 1-6.

Grafik 4: Grönland Buz Tabakasındaki Değişim



Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından düzenlenmiştir. Bkz. NSIDC, "Greenland Ice Sheet Today-2017 Review And 2018 Season Kick-Off", *National Snow and Ice Data Center,* 09 Nisan 2018 http://nsidc.org/greenland-today/2018/04/2017-review-and-2018-season-kick-off/, (12.04.2018), s. 2.

Grafik 4, yıllara göre Grönland buz tabakasındaki değişimi göstermektedir. Buna göre Grönland buz tabakasındaki maksimum yüzey erime alanı 1979 yılından 2002 yılına kadar ortalama olarak %16 artmıştır. Bu da yaklaşık olarak İsveç büyüklüğündeki bir alana tekabül etmektedir. Grönland buz tabakasında görülen erime 2002 yılında rekor seviyeye ulaşırken, genel olarak erime yüksekliği Grönland'ın batı ve kuzeydoğu kıyıları boyunca yaklaşık 1.500 metre civarında olmasına rağmen, 2002

yılında erime yüksekliği 2.000 metreye kadar çıkmıştır[916]. 2017 yılı için Davis Boğazı ve iç kesimlerde, orta batı kıyıları boyunca erime ortalamadan daha az olmuştur[917].

Fotoğraf 5: Kangerlussuaq'da Eriyen Buzlar



* Soldaki fotoğraf Kangerlussuaq'da eriyen buzları (Grönlad'ın batı kıyısı), sağdaki fotoüraf ise Grönland buz tabakasından akan eriyik suyu göstermektedir.

Kaynak: NSIDC, "Ice Sheets", *National Snow and Data Center*, http://nsidc.org/cryosphere/sotc/ice_sheets.html, (12.04.2018), s. 1.

Grönland'da 2017 yılında görülen erime, 1996 yılından bu yana en düşük seviyededir. Birkaç büyük erime olayıyla başlayıp bitmiş olmasına rağmen erime, erime mevsiminin ortasından temmuz ayının ortasına kadar ortalamanın altında kalmıştır. Grafik 4'te görüldüğü üzere 2017 yılındaki erime en son ekim ayı sonunda Grönland'ın güneydoğu kıyıları boyunca gerçekleşmiş, 2018 yılı için ilk erime Grönland'ın doğu kıyısı boyunca birkaç noktada görülmüştür[918].

[916] AMAP, *Impacts of A…,* s. 40-41.

[917] NSIDC, "Greenland Ice Sheet Today-2017 Review And 2018 Season Kick-Off", *National Snow and Ice Data Center,* 09 Nisan 2018 http://nsidc.org/greenland-today/2018/04/2017-review-and-2018-season-kick-off/, (12.04.2018), ss. 1-2.

[918] A.g.e., ss. 1-2.

Fotoğraf 6: Grönland Buz Örtüsünde Yaşanan Erime



Kaynak: Josh Haner, "İklim Değişikliği Hakkında Bilmeniz Gerekenler", *National Geography*, 31 Mart 2017, http://www.nationalgeographic.com.tr/makale/nisan_2017/iklim-degisikligi-hakkinda-bilmeniz-gerekenler-/3887, (Erişim: 12.04.2018), s. 5.

2012-2016 yılları arasında bir trilyon tondan fazla buz kaybı yaşadığı tahmin edilen Grönland buz tabakasında 1990'lı yıllardan 2016 yılına kadar toplam buz kaybının ikiye katlanmış olduğu tahmin edilmektedir[919]. Küresel iklim modellerinden elde edilen çıkarımlar, **kutup buzullarının küresel deniz seviyesinin yükselmesine olan katkısının, 2100 yılına kadar yaklaşık olarak 4-6 santimetre** arasında olacağını göstermektedir. Bu durumun buzullarda yaşanan erimeye bağlı olarak değişiklik gösterebileceği söylenebilir[920]. Yapılan analizlerde Grönland ve Antarktika'daki erimenin her yıl mevsime göre doğu kıyılarında 0,04-0,15 milimetre

[919] Columbia University, "Most Of Greenland Ice Melted to Bedrock in Recent Geologic Past, Lamont-Doherty Earth Observatory", *Science Daily*, 7 Aralık 2016, www.sciencedaily.com/releases/2016/12/161207133453.htm, (Erişim: 14.02.2018), s. 4.

[920] Eric Rignot ve Anny Cazenave, "Ice Sheets and Sea-Level Rıse Feedbacks", Martin Sommerkorn ve Susan Joy Hassol (Ed.), *Arctic Ciımate Feedbacks: Global Impiications*, WWF International Arctic Programme, 2009, http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/wwf_Arctic_feedbacks_report.pdf, (Erişim: 10.10.2017), ss. 40-41.

deniz seviyesinde artışa neden olacağı belirtilmektedir[921]. Arktika ve Antarktika'nın aksine, daha düşük enlemlerde bulunan küçük buzullar dünyadaki toplam kara buzullarının yaklaşık %4'ünü (760.000 kilometrekare) oluşturuyor olsa da 1990'lı yıllardan itibaren deniz seviyesi değişimine toplam buzul katkısının %60'ını sağladıkları değerlendirilmektedir[922].

Gelecek yıllarda eriyen buz kütlelerinin deniz seviyesinin yükselmesine ne kadar katkı sağlayacağı büyük ölçüde sera gazı emisyonlarının salınımına bağlı olacaktır. Bu bağlamda, *"Temsili Konsantrasyon Yolları (Representative Concentration Pathways (RCP)",* sera gazı emisyonları tarafından yönlendirilen iklim değişikliğinin oranları ve büyüklükleri için uygulanan senaryolardır[923].

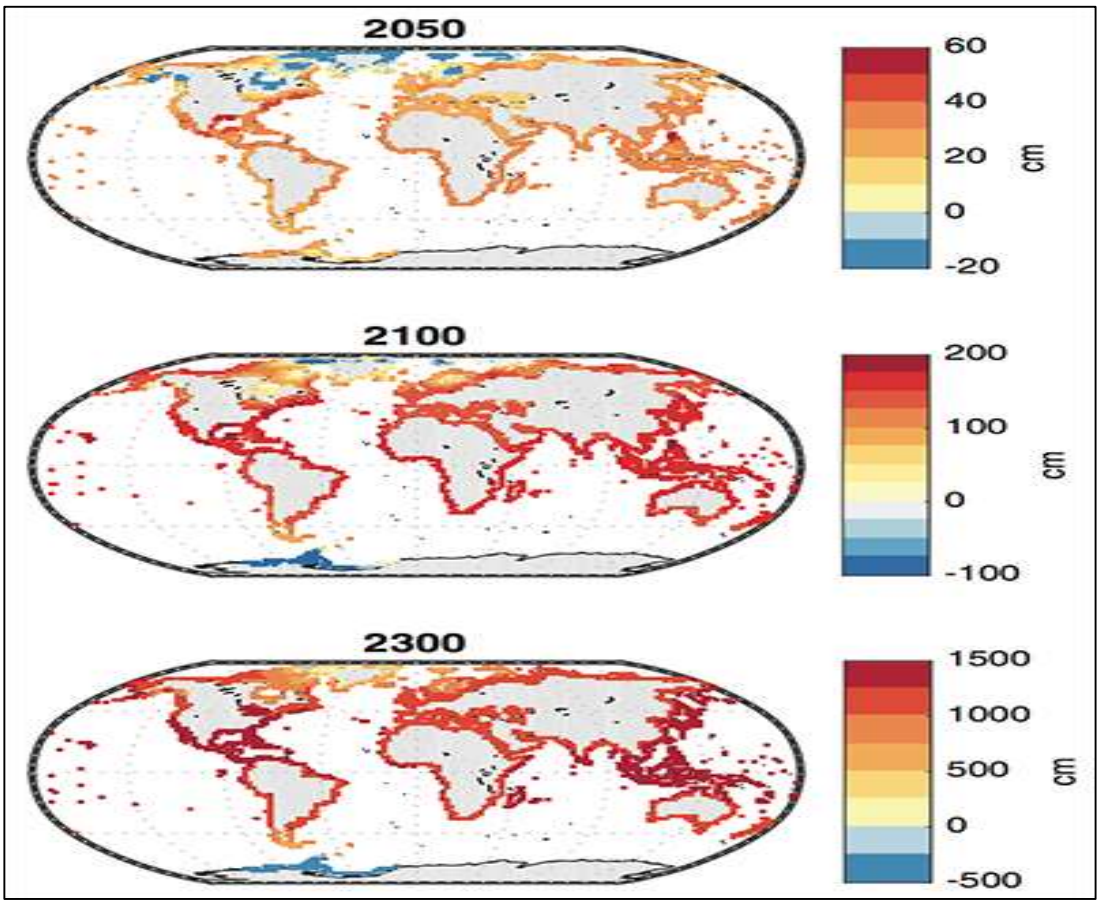
---

[921] James L. Davis ve Nadya T. Vinogradova, "Causes of Accelerating Sea Level on the East Coast of North America", *Geophysical Research Letters,* No: 44, 2017, 44, https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/2017GL072845, (Erişim: 10.10.2017), ss. 5133–5141. Ayrıca bkz. Pat Brennan, "Greenland Melt Speeds East Coast Sea Level Rise", *NASA Sea Level News,* 31 Ekim 2017, https://sealevel.nasa.gov/news/102/greenland-melt-speeds-east-coast-sea-level-rise, (Erişim: 02.03.2018), ss. 1-3.

[922] Mark F. Meier, Mark B. Dyurgerov, Ursula K. Rick, Shad O'Neel, W. Tad Pfeffer, Robert S. Anderson, Suzanne P. Anderson ve Andrey F. Glazovsky, "Glaciers Dominate Eustatic Sea-Level Rise in The 21st Century", *Science 317,* 2007, http://science.sciencemag.org/content/317/5841/1064/tab-pdf, (Erişim: 02.03.2018), 1064-1067.

[923] *"Bu senaryolar bugün atmosfere sera gazı salan her türlü aktiviteden vazgeçmekten (RCP2.6- çok iyimser) hayat tarzımızdan ödün vermeden kalkınmaya (RCP8.5 - kötümser) uzanır"* bkz. Levent Kurnaz, "IPCC Raporu Ne Anlama Geliyor?", Murat Türkeş, Ömer Lütfi Şen, Levent Kurnaz, Ömer Madra, Ümit Şahın (Ed.), *İklim Değişikliğinde Son Gelişmeler: IPCC 2013 Raporu,* Aralık 2013, http://ipc.sabanciuniv.edu/wp-content/uploads/2014/01/13672_IPCCRapor.web_.02.01.14.pdf, (Erişim: 11.10.2017), ss. 25-26; RCP 2.6 düşük sera gazı emisyonlarını, RCP 8.5, yüksek sera gazı emisyonlarını ifade etmektedir. RCP 4.5 ise 2.6 ve 8.5 arasında sera gazı emisyonu olarak değerlendirilir.

Harita 18: Küresel Tahmini Deniz Seviyesi Yüksekliği



* 2014 yılına ait bir projeksiyondur. Bu haritalar, 2050, 2100 ve 2300 yıllarında RCP 8.5 senaryosunda kriyosferik (nehir, göl, deniz vb.) nedenlerle ortaya çıkan tahmini deniz seviyesinin yüksekliğini göstermektedir.

Kaynak: Robert E. Kopp, Robert M. DeConto, Daniel A. Bader, Carling C. Hay, Radley M. Horton, Scott Kulp, Michael Oppenheimer, David Pollard ve Benjamin H. Strauss, "Evolving Understanding of AntArctic Ice-Sheet Physics and Ambiguity in Probabilistic Sea-Level Projections", *Earth's Future*, Sayı: 5, 2017, https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/2017EF000663, (Erişim: 25.01.2018), 1230.

Harita 18'de küresel tahmini deniz seviyesi yüksekliği görülmektedir. Bütün kaynaklar değerlendirildiğinde küresel deniz seviyesinin RCP 2.6'da 0,3-0,8 metre, RCP 4.5'te altında 0,4-0,9 metre ve RCP 8.5'te 0,5-1,2 metre arasında yükselmesi

beklenmektedir[924]. Bu senaryolar dâhilinde 2050 yılında RCP 8.5'te küresel ortalama deniz seviyesinin 60 santimetre yükselmesi, 2100 yılında RCP 2.6'de 0,26-0,98 metre, RCP 8.5'te 0,93-2,43 metre ve 2300 yılında RCP 8.5'te beş metre yükselmesi beklenmektedir[925].

Küresel ölçekte ortalama deniz seviyesinin yükseldiği Arktika ve Antarktika bölgelerinden uzak kalmak veya buz tabakasından uzak olmak çevresel güvenlik noktasında mümkün görünmemektedir. Bunun en temel nedeni; buz tabakasındaki kütle kaybı nedeniyle Dünya'nın yerçekimi alanındaki değişimlerde okyanus deniz seviyesinin erimenin gerçekleştiği yakın alanlarda düşerken, daha uzak alanlarda yükselmesidir[926]. **ABD, Çin ve Japonya'da deniz seviyesinin, dünyanın diğer bölgelerinden daha fazla yükseleceği tahmin edilmektedir[927].** Maldivler çoktan küresel deniz seviyesinin yükselmesine karşı savunmasız hale gelmiştir. Miami, Tokyo, Şangay, Los Angeles vb. şehirler uzaktaki buz tabakası eriyiğinden dolayı daha yüksek deniz seviyeleri bekleyebilecek kıyı kentlerinden sadece birkaçıdır[928]. Deniz seviyesinin yükselmesi, kriyosferik[929] değişimin en ciddi toplumsal etkilerinden biridir. Ganj-Brahmaputra deltası (Bangladeş), Mekong deltası (Vietnam) ve Ren

---

[924] Robert E. Kopp, Robert M. DeConto, Daniel A. Bader, Carling C. Hay, Radley M. Horton, Scott Kulp, Michael Oppenheimer, David Pollard ve Benjamin H. Strauss, "Evolving Understanding of AntArctic Ice-Sheet Physics and Ambiguity in Probabilistic Sea-Level Projections", *Earth's Future,* No: 5, 2017, https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/2017EF000663, (Erişim: 25.01.2018), ss. 1223-1224.

[925] Kopp vd., a.g.m., s. 1228-1231.

[926] Deniz kıyılarındaki bazı bölgelerin ortalama tahmini yükseklikleri için bkz. Eric Larour, Erik R. Ivins ve Surendra Adhikari, "Should Coastal Planners Have Concern Over Where Land İce is Melting?", *Science Advances,* Cilt: 3(11), No: e1700537, 2017, http://advances.sciencemag.org/content/advances/3/11/e1700537.full.pdf, (Erişim: 02.03.2018), s. 6. Ayrıca bkz. Rignot ve Cazenave, a.g.m., s. 48-51.

[927] AMAP, *Arctic Climate Issues*…, s. 15.

[928] Deniz kıyılarındaki bazı bölgelerin ortalama tahmini yükseklikleri için bkz. Larour vd., a.g.m., s. 6. Ayrıca bkz. Rignot ve Cazenave, a.g.m., s. 48-51.

[929] Kriyosfer dünya yüzeyinde suyun kar ve buz gibi katı formda bulunduğu; deniz buzu, göl buzu, nehir buzu, kar örtüsü, buzullar ve diğer buz tabakaları ve donmuş toprak bölümlerinin hepsine birden verilen isimdir.

deltası (Hollanda) gibi düşük kıyı bölgelerinde 200 milyondan fazla insan deniz seviyesinin bir metreden daha az olduğu yerlerde yaşamaktadır[930]. Dünya sera gazı emisyonlarının sadece %0,35'inden sorumlu olan Bolivya'da And Dağları'ndaki buzulların %37,4'ü sadece 1980-2009 yılları arasında kaybolurken[931], Rocky Dağları ve Himalaya Dağları (Himalayalar) gibi dağ buzulları da yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Sadece dağ buzullarının kaybı deniz seviyesini yaklaşık **30 santimetre** yükseltecek, en büyük kayıp dünya nüfusunun neredeyse altıda birinin bağımlı olduğu tatlı su kaynağı Arktika buzullarının yitirilmesi olacaktır[932].

Buzulların erimesi dünyadaki %3'lük toplam tatlı su kaynağının deniz seviyesi yükseldiğinde tuzlanma riskiyle karşı karşıya kalacak olan yeraltı suları da dâhil edildiğinde, tatlı su kaynaklarının nerdeyse %99'unun yok olması anlamına gelmektedir[933]. Grafik 5, dünyadaki su kaynaklarının durumunu göstermektedir. Buzulların erimesiyle tatlı su kaynakları dünyadaki su kaynaklarının %97'sinin oluşturan tuzlu okyanus sularına katılacak, tatlı su kaynaklarının %3'lük dilimi içerisinde yaklaşık %1'lik bir dilimi oluşturan nehirler, bataklıklar ve göller de muhtemelen kullanılamaz hale gelecektir. Nitekim canlı olan her şey özellikle tatlı suya veya suya erişebilecekleri yerlere toplanma ve yaşama eğilimi göstermektedir. Mısır'daki Nil Deltası bunun yalnızca bir örneği olmakla beraber, eğer bir yüzey suyu veya yeraltı suyu kaynağı varsa yaşamın çölde bile mümkün olduğu görülmektedir[934].

---

930 AMAP, Arctic Climate Issues…, s. 15.

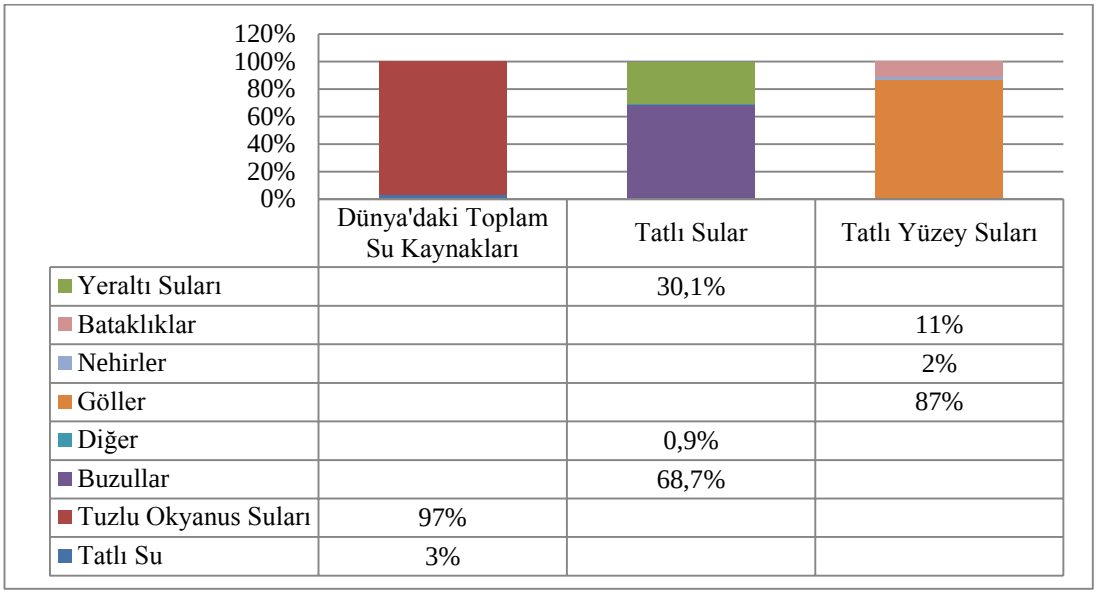
931 Leslie Kaufman, "Yüksek ve Kuru", *Popular Science*, Sayı: 59, Mart 2017, ss. 43-46.

932 National Geography Türkçe Belgesel, *"Buzulların Sıradışı Hareketleri",* 2017, https://www.youtube.com/watch?v=5URzyKaNIO4, (Erişim: 11.09.2017).

933 USGS, "The Water Cycle: Freshwate Storage", *U.S. Geological Survey,* 2016, https://water.usgs.gov/edu/watercyclefreshstorage.html, (Erişim: 17.10.2018), ss. 1-4.

934 A.g.e., ss. 1-4.

Grafik 5: Dünya'daki Su Kaynaklarının Durumu



	Dünya'daki Toplam Su Kaynakları	Tatlı Sular	Tatlı Yüzey Suları
Yeraltı Suları		30,1%	
Bataklıklar			11%
Nehirler			2%
Göller			87%
Diğer		0,9%	
Buzullar		68,7%	
Tuzlu Okyanus Suları	97%		
Tatlı Su	3%		

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. USGS, "The Water Cycle: Freshwate Storage", *U.S. Geological Survey,* 2016, https://water.usgs.gov/edu/watercyclefreshstorage.html, (Erişim: 17.10.2018), ss. 1-4.

Mevcut koşullar göz önüne alındığında dünyada 2025 yılına kadar 1.8 milyar insanın mutlak su kıtlığı yaşayacağı, üçte ikisinin ise su stresi altında yaşayacağı tahmin edilmektedir[935]. Bu, dünya nüfusunun yaklaşık dörtte birinin yılda toplam 500 metreküpten daha az tatlı su kullanabileceği anlamına gelir[936]. Ortadoğu, Balkanlar, Patagonya, ABD'nin güneybatı kesimleri ile Avusturalya'nın güneyi giderek kuraklaşmaktadır. **Barselona 2008 yılında gemilerle büyük miktarda su getiren dünyanın ilk şehri olmuştur[937].** Mutlak su kıtlığından en çok etkilenen ülkelerden bazıları Yemen, Sudan, Somali ve Suriye'dir. Bu ülkelerin dünyanın en fazla çatışmadan etkilenen bölgelerinden biri olmaları veya son yıllarda

[935] World Bank, *"Water",* 11 Nisan 2018, http://www.worldbank.org/en/topic/water/overview, (Erişim: 19.04.2018), ss. 4-5.

[936] Paul Roger, "Climate Change, Migration and Security", *Oxford Research Group,* 31 Temmuz 2017, http://www.oxfordresearchgroup.org.uk/sites/default/files/ORGjuly2017.pdf, (Erişim: 19.03.2018), ss. 1-4.

[937] Ritzer, a.g.e., s. 358.

yoğun mülteci üretmeleri tesadüf değildir[938]. Bunun dışında dünya, enerji üretimi için suya olan talebin artması bugün bile yaklaşık 1.3 milyardan fazla insanın elektriğe erişemediği bir dünyada[939], yeni sorunlara kapı aralayarak, su güvenliğini başlı başına bir sorun haline getirmesi kaçınılmazdır.

2.1.3 Çevresel Etkiler, İnsan ve Sınırlar

Küresel iklim değişikliğinin çevresel sistemlere doğrudan etkileri vardır. İklim koşullarında ani değişiklikler gözlemlenebileceği gibi, değişen koşullara uyum sağlamakta yeni sorunları beraberinde getirebilmektedir. Jeolojik geçmişte bu tür beklenmedik değişimler yaşanmış olsa da bugün için insan yerleşimi (tarımsal, kentsel vb.) ve çevre, değişen koşullara uyum sağlamakta yetersizdir. Ekosistemin istikrarı için gerekli olan türlerin kaybolması halinde ani iklim değişikliklerinin dünyanın dört bir yanındaki türlerin hızlandırılmış tükenme oranlarına, potansiyel olarak istikrarsızlaştırıcı ekosistemlere neden olacağı tahmin edilmektedir. Bu durumun insanı etkileyebilecek istikrarsızlıklara yol açması kuvvetle muhtemeldir[940].

İklim değişikliğine karşı Afrika ve Asya'daki bölgelerin en savunmasız olduğu algılarına rağmen ne Kuzey Amerika ne de Avrupa'nın ani değişimleri hesaba katabilecek çok uyumlu sistemleri bulunmamaktadır. Örneğin; birçok bölgede aniden ortaya çıkan arı kolonileri tarımsal ürünleri uygun bir tozlaşma olmadan terk etmektedirler. Doğal olarak bu ürünler diğer çevresel değişikliklere karşı daha savunmasız hale gelebilmektedir[941]. Bu bağlamda iklim değişikliğinin yağışların düşmesi, sıcaklıkların artması, buzulların erimesi vb. durumların ötesinde çok daha farklı ve riskli muhtemel sonuçları olacağı söylenebilir.

---

[938] Elbette burada yaşanan çatışmaların nedeni tamamen suya bağlanamaz. Bkz. Paul Roger, "Climate Change, Migration and Security", *Oxford Research Group,* 31 Temmuz 2017, http://www.oxfordresearchgroup.org.uk/sites/default/files/ORGjuly2017.pdf, (Erişim: 19.03.2018), ss. 1-4.

[939] World Bank, *Water…,* s. 5.

[940] Briggs, a.g.m., ss. 9-10.

[941] A.g.m., s. 10.

Çevresel bir perspektiften bakıldığında Arktika'da benzer enlemlerde birçok farklı iklim koşulları görülebilir. Norveç'in kuzeyindeki Tromsö'de ocak ayındaki bir günde ortalama en düşük sıcaklık -6,7 ^{o}C civarındadır. Hâlbuki ki, Rusya'nın Yamal-Nenets Bölgesi'nin başkenti Salekhard'da ortalama sıcaklık -29,7 ^{o}C, Doğu Sibirya'da Laptev Denizi kıyısındaki Tiksi'de ise -36,7 ^{o}C'dir. Alaska'da Bering Boğazı boyunca ve Fairbanks gibi iç kesimler ile Kanada'nın Nunavut Toprakları'nın başkenti Iqaluit'te ortalama sıcaklıklar -28,1 ^{o}C, Grönland'ın başkenti Nuuk'ta ise -10 ^{o}C civarındadır[942]. Temmuz ayındaki sıcaklıklar da benzer şekilde değişiklik gösterebilmektedir. Öyle ki, bir günlük ortalama en yüksek sıcaklık Tromsö'de +8,7 ^{o}C iken Fairbanks'te +22,4 ^{o}C'yi bulabilmektedir. Ocak ayı ortalama günlük en düşük sıcaklık ile temmuz ayı günlük ortalama en yüksek sıcaklık aralığı Tromsö'de 20 ^{o}C'den az olup nispeten ılıman ve istikrarlı bir iklimi temsil ederken, Salekhard, Tiksi ve Fairbanks'te, kış ve yaz arasındaki sıcaklık farkı çok daha büyük olup yaklaşık 50 ^{o}C'dir. Sıcaklık, çevresel çeşitliliğin sadece bir göstergesi ve bir belirleyicisi olmasına rağmen, bu çeşitlilik yağış oranları, kıyı bölgelerindeki deniz buzunun devamlılığı, permafrostun varlığı ve orman veya tundra gibi diğer koşullar için daha da büyüktür[943].

Arktika, hâlihazırda derin ve zorlu bir çevresel durum değişikliği geçirmektedir. Burası, buzulları, denizleri, permafrost alanları, ormanları, tundraları, gölleri, nehirleri ve sulak alanlar gibi yeryüzünde başka hiçbir yerde bulunmayan türleri içerisinde ihtiva eden zengin bir ekosistemdir. Küresel iklim değişikliğinin buradaki ekosistem üzerinde önemli etkileri gözlemlenebilmektedir. Sadece permafrostun çözülmesi, Sibirya'daki birçok su kütlesinin çökmesine veya tamamen yok olmasına neden olmuştur[944]. Nordik Ülkeleri'nde ***"palma mire"*** olarak bilinen benzersiz sulak doğal alanlar, permafrost çözülme nedeniyle hızlı bir şekilde

---

[942] Emmerson ve Lahn, a.g.e., s. 10.

[943] A.g.e., s. 11.

[944] Siberian Times, *"Warning of Collapse of Buildings in Siberia's Permafrost Cities in Next 35 Years"*, 28 Aralık 2016, http://siberiantimes.com/science/casestudy/features/f0280-warning-of-collapse-of-buildings-in-siberias-permafrost-cities-in-next-35-years/, (Erişim. 21.02.2018), ss. 1-11.

azalmakta ve 2050 yılına kadar tamamen yok olacağı tahmin edilmektedir[945]. Arktika'nın genelinde olduğu gibi Kanada'nın Ellesmere Adası'nın kuzey kıyısı boyunca uzanan eski buz tabakaları ortadan kalktıkça benzersiz bakteri çeşitlerinin açığa çıkma olasılığı artmaktadır. Geçmişten günümüze Arktika permafrostu, mamutlar gibi muazzam memelilerden toprağa hapsolmuş virüsler ve mikroskobik parçacıklara kadar her şeyi altında korumuştur. Arktika'nın altındaki toprak çatlayıp erirken, uzun süre toprağa hapis olan virüsler ortaya çıkabilir. Örneğin; Rusya'daki bir endişe de ülkeye özgü oldukça toksik bir bakteri olan şarbondur. 1920'li yıllarda şarbon, Yamal Yarımadası'nda ren geyikleri için o kadar yaygın ve yıkıcı olmuştur ki, ülke çapında *"Yamal Hastalığı (Yamal Disease)"* olarak adlandırılmıştır[946]. Daha şimdiden Rusya'nın Güney Yamal bölgesinde 1940'lı yıllardaki şarbon salgını sırasında bulaşıcı hastalık taşıyan hayvan leşlerinin 2016 yılında permafrostun çözülmesi sonrası ortaya çıkmasıyla bir çocuk ve 2.300 civarında ren geyiğinin öldüğü tespit edilmiştir[947]. İklim değişikliğinin hafifletilmesi, özellikle permafrostun donması, sadece çevre için değil aynı zamanda toplum sağlığına[948] ve bir yüzyıl önce Arktika'ya kadar uzanan ölümcül *"1918 İspanyol Gribi"*nin[949] biyolojik kalıntılarının günümüzde pandemik çözülmeye nasıl tepki verdiğimize ilişkin bilgilendirici olabilir.

---

[945] AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 53.

[946] Mia Bennett, "What the Arctic Reveals About Coronavirus", Arctic Today, 23 Mart 2020, https://www.arctictoday.com/what-the-arctic-reveals-about-coronavirus/, (Erişim: 04.04.2020), ss. 1-7. Yamal Hastalığı için ayrıca bkz. Robert Gainer, "Yamal and Anthrax", *The Canadian Veterinary Journal,* Cilt: 57(9), Eylül 2016, https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4982572/, (Erişim: 04.04.2020), ss. 985-987.

[947] Glep Raygorodetsky, "Bıçak Sırtında Yaşam", *National Geographic,* No: 198, Ekim 2017, s. 53.

[948] Ancak, solunum hastalıklarının geçmişte Arktik ve özellikle Yerli ve Yerli topluluklar üzerindeki yıkıcı etkileri göz önüne alındığında, koronavirüs hakkındaki endişeler anlaşılabilir. 1700'lü yılların sonlarından itibaren yerleşimciler, madenciler, kürkçüler ve Alaska'ya yeni gelenler tüberkülozu getirmişlerdir. Alaska, ABD genelinde günümüze kadar en fazla sayıda tüberküloz vakasına sahip eyalet olmuştur. 1930'lu yıllarda dünyanın gördüğü en yüksek enfeksiyon oranlarından bazılarına sahip olmakla kalmamış, ölümcül bakteriler, her yıl doğal ölümlerin yaklaşık %35'inden sorumlu olmuştur. Bkz. Bennett, a.g.m., ss. 6-7.

[949] Bir asırdan biraz daha uzun bir süre önce, Birinci Dünya Savaşı'nın savaş alanlarından milyonlarca insan eve döndüğünde şaşırtıcı bir hızla yayılan 1918 yılında *"İspanyol Gribi"*ne yakalanmıştır. Esasen

Arktika Okyanusu deniz buzunda yaşanan azalma birçok canlı türünü olumsuz yönde etkilemekte ancak balıkçılık alanları gibi yeni ticari fırsatlar da yaratmaktadır. Örneğin; kutup ayıları beslenme ve yaşam alanlarını kaybetmeye başlamıştır. Yapılan çalışmalar, Beaufort Denizi ve Batı Hudson Körfezi'ndeki kutup ayılarının yaşam sürelerinin azaldığını göstermektedir. Böylelikle 1972 yılından günümüze iklim değişikliği kapsamında küresel koruma çabalarının temel odak noktasını oluşturan **kutup ayıları yok olma tehlikesiyle karşı karşıya** kalmaktadır[950]. Kanada'nın kuzeybatı kesimleri ile Finlandiya, İsveç ve Norveç'in kuzey kesimlerine kışın daha sık yağmur yağarken, permafrost çözülmede artış görülmektedir[951]. Arktika'nın tamamında olduğu gibi İzlanda'nın toplam yüzölçümünün %11'lik bir kısmını kaplayan buzullar hızlı bir şekilde erirken, ülkenin güneydoğusunda yaklaşık 8.200 kilometrekarelik bir yüzölçümüne sahip olan Vatnajökull buzulundaki erimenin 2030 yılına kadar %30'lara ulaşması ve 100-200 yıl içerisinde de tamamlanması

İspanyol Gribi İspanya'da başlamamıştır. Ancak İspanya savaşa katılmadığından ve grip haberleri ülkede sansürsüz olarak yayınlandığından bu grip İspanyol Gribi olarak adlandırılmıştır. 1918 ile 1920 yılları arasında dünya nüfusunun neredeyse %25'ini enfekte eden Grip, 17-50 milyon arasında insanın ölümüne neden olmuştur. Alışılmadık bir şekilde ve bu çalışmanın yazıldığı günlerde yeryüzünü tahrip eden Kovid-19 virüsünün aksine, yaşlılar değil özellikle gençler etkilenmiştir. Bkz. A.g.m., s. 7.

[950] 1972 yılında başlayan girişimler sonucunda 1973 yılında *"Kutup Ayılarının Korunması Anlaşması (Agreement on the Conservation of Polar Bears)"* kabul edilmiştir. Buzulların erimesi kutup ayılarının avlanma alanlarını ve yeterliliklerini olumsuz yönde etkileyen en önemli nedendir. Kutup ayıları hakkında daha fazla bilgi için bkz. WWF, *Polar Bear Species Action Plan 2014-2020,* World Wide Fund For Nature (WFF), İsviçre, 2014, http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/polar_bear_sap_web.pdf, (Erişim: 15.12.2018); WFF, "What WWF is Doing For Polar Bears", *World Wide Fund For Nature (WFF),* http://wwf.panda.org/knowledge_hub/where_we_work/Arctic/wildlife/polar_bear/wwf_polar_bears/, (Erişim: 15.12.2017).

[951] Jacqueline A. Richter-Menge ve Jeremy T. Mathis, "The Arctic", Jessica Blunden ve Derek S. Arndt (Ed.), *State of The Clımate In 2016*, Special Supplement to the Bulletin of the American Meteorological Society Vol. 98, No. 8, August 2017, http://www.ametsoc.net/sotc2016/StateoftheClimate2016_lowres.pdf, (Erişim: 15.12.2017), ss. 148-149.

beklenmektedir[952]. Rusya'nın Taymir Yarımadası'nın batısındaki ren geyiklerinin beslenmesini engelleyen permafrostun kış sonunda daha hızlı erimeye başlaması, ren geyiği otlatma alanlarını genişletirken, permafrost çözülme Kanada'nın Nunavik ve Quebec bölgelerinin kuzeyinde yeni gölet ve göller oluşturmakta, yaz kuraklığı nedeniyle Nunavut'taki ki su kaynakları kuruyabilmektedir[953]. Bununla birlikte Arktika Okyanusu'nda sürdürülen dünyanın en eski ve en üretken ticari balıkçılık alanları genişlemektedir. Balinalar, foklar, kuşlar, balıklar vb. daha şimdiden güneyde yeni pazarlara satılmaya başlamıştır. Örneğin; Norveç dünyanın en büyük balık ihracatçılarından biridir[954]. **Balıkçılık alanlarının dünya genelinden neredeyse %70'inin yok edildiği ve okyanuslarda tahribatın sürekli hale gelmesine birkaç on yıl varken[955], Arktika Okyanusu yeni fırsatlar sunmaktadır.**

Arktika yerleşim yerlerinin neredeyse %66'sı permafrost üzerinde bulunmaktadır. Tüm permafrost yerleşimlerinin yaklaşık %46'sı ya kıyıya bitişik olan büyük nehirler boyunca (açık denizle bağlantısı olan) içeride ya da denize kısa bir mesafede (0-200 km) bulunmaktadır. Permafrost kapsam alanının dışında yer alan yerleşimlerin çoğunluğu ise bazı Nordik ülkelerinin (Finlandiya, İsveç, İzlanda, Norveç, Faroe Adaları), Alaska'nın güney kesimleri ve Rus Arktikası'nın batı kesiminde bulunmaktadır. Kanada ve Rus Arktikası'ndaki yerleşim yerlerinin neredeyse tamamı permafrost üzerinde yer almaktadır. Arktika'da gözlemlenen hava yüzeyi sıcaklığındaki artış, permafrost üzerinde dramatik değişikliklere neden olmaktadır[956]. Çözülme daha önce permafrosta sıkışmış olan karbon miktarının atmosfere salınmasını hızlandırmakta[957], permafrostaki değişimler göl ve nehir

---

952 Climate Change Post, *"Climate change Iceland",* 02 Mayıs2018, https://www.climatechangepost.com/iceland/climate-change/, (Erişim: 15.12.2017), s.1-3.

953 AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 53.

954 AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 44.

955 Ritzer, a.g.e., s. 355.

956 Arktika'nın büyük bir kısmında köprüler, yollar, binalar ve pistler permafrost üzerine inşa edilmiştir. Bkz. Nordregio, *"Settlements on Permafrost in the Arctic",* Nordregio Research Centre, 20 Mart 2019, https://nordregio.org/maps/settlements-on-permafrost-in-the-arctic/, (Erişim: 12.03.2020).

957 NSIDC, "Climate and Frozen Ground", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/frozenground/climate.html, (Erişim: 02.04.2018), s. 5.

buzunun kalınlığındaki kayıplarla birlikte değerlendirildiğinde, özellikle yerli halk topluluklarının buz yollarını ve yerleşim alt yapılarını etkilemekte veya tehdit etmektedir.

Yüksek-Arktika'da ve diğer soğuk bölgelerde yüzey permafrostu 2007-2009 yıllarından bugüne 0,5 ºC'den daha fazla ısınmıştır[958]. 2016 yılında Alaska'da Barrow, Batı Dock, Franklin Bluffs, Happy Valley ve Galbraith Gölü gözlem noktalarında yapılan gözlemlerde 20 metre derinlikteki permafrosta yüksek sıcaklıklar ölçülmüştür. 2015-2016 yılları arasındaki +0,1 ºC ile +0,2 ºC arasında ölçülen permafrost sıcaklık artışı, 1995-2000 yılları arasında gözlemlenen en yüksek ısınma oranıyla benzerlik taşımaktadır. 2000 yılından bu yana bu bölgede 20 metre derinlikteki permafrost sıcaklıklar +0,2 ºC ile +0,6 ºC arasında artmıştır. Benzer şekilde Kanada'nın kuzeybatısındaki permafrost alanlarda 2000-2016 yılları arasında yaklaşık +0,2 ºC artış görülmektedir. Kanada'nın yüksek-Arktika ve Baffin Adası'nda yüzeye yakın yerlerde 2008 yılından itibaren permafrost sıcaklıklarında genel bir artış olmasına rağmen, 10-15 metredeki permafrost sıcaklıkları 2012 yılından beri azalma eğilimi gösterir[959]. Rusya'da son 30-35 yıl boyunca permafrost sıcaklığı ortaklama +1 ºC ile +2 ºC arasında artarken[960], 10 metre derinlikteki sıcaklıklar yaklaşık olarak +0,4 ºC ile +0,6 ºC arasında yükselmiştir. Finlandiya, İsveç İzlanda ve Norveç'te ise 2000 yılından bu yana 20 metre derinlikteki permafrostun sıcaklığı, süreksiz permafrost bölgelerde daha düşük artış oranları göstermekle birlikte +0,1 ºC ile +0,8 ºC arasında artmıştır. Svalbard Takımadaları'nda 1998-2016 yılları arasında permafrosta yüzeyden 20 metre derinliğe kadar zemin sıcaklığı artma eğilimi göstermiştir[961].

Permafrostun çözülmesi nedeniyle binlerce yıldır İnupiaq yerli halkının yaşadığı Alaska'nın Seward Yarımadası'ndaki Shishmaref kasabası, kurulduğundan bugüne Bering Denizi'ne doğru kaymaktadır. Fotoğraf 7, permafrosta meydana gelen erimenin Shishmaref'te bir bina ve Kivalina yerleşim yeri üzerindeki etkisini

[958] SWIPA, a.g.e., ss. 68-69.

[959] A.g.e., s. 69.

[960] Richter-Menge ve Mathis, a.g.m, s. 148.

[961] A.g.m., s. 148.

göstermektedir. Geçmişte deniz buzu, Shishmaref sahilini yaz aylarında bile deniz dalgalarından korurken, bugün için yaz deniz buzu erimiş, permafrost çözülmüştür[962]. Mevcut koşullar altında Shishmaref halkı yerleşim yerlerini sonsuza kadar terk etmek ya da yeni yerleşim yerlerine taşımak zorunda kalacaktır. Benzer bir durum Alaska'daki bir dizi Inuit yerleşim yeri içinde geçerlidir.

Fotoğraf 7: Shishmaref'te Bir Bina ve Kivalina Yerleşim Yeri



* Soldan sağa fotoğraflar Shishmaref'teki bir binayı ve Kivalina yerleşim yerini göstermektedir.

Kaynak: Stephanie S. McPherson, *Arctic Thaw: Climate Change And The Global Race for Energy Resources*, Twenty-First Century Books, USA, 2015, s. 39-40.

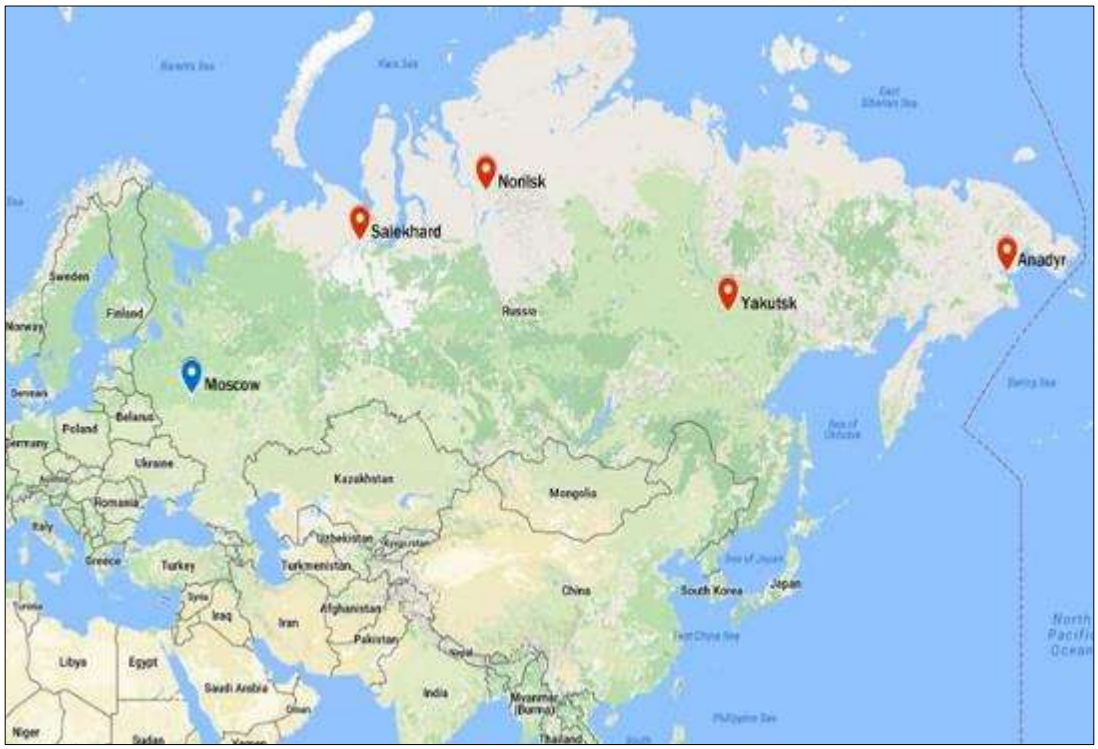
Sağdaki fotoğrafta görülen ve yaklaşık 400 kişilik yerli halk topluluğunun yaşadığı Kivalina'nın 2025 yılında tamamen sular altında kalacağı tahmin edilmektedir. Geleneksel yaşam şekilleri avlanma ve balıkçılığa dayanan bu yerli halkın yerleşim yerlerinin başka bir yere taşınma maliyetinin yaklaşık 400 milyon dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir[963]. Yeniden yerleşim maliyetini karşılamak için hükümet henüz gerekli yardımı sağlamazken, **2008 yılında Kivalina sakinleri iklim değişikliğine katkıda bulundukları gerekçesiyle ortaya çıkan**

[962] Stephanie S. McPherson, *Arctic Thaw: Climate Change And The Global Race for Energy Resources*, Twenty-First Century Books, USA, 2015, s. 39.

[963] McPherson, a.g.e., s. 40.

zararlarının telafisi için BP, Shell, Chevron, ExxonMobil ve ConocoPhillips gibi 24 büyük enerji şirketine karşı açtıkları dava da reddedilmiştir[964].

Fotoğraf 8: Rusya'da Permafrost Çözülmeden Etkilenen Bazı Şehirler



Kaynak: The Siberian Times, *"Warning of Collapse of Buildings in Siberia's Permafrost Cities in Next 35 Years",* 28 Aralık 2016, http://siberiantimes.com/science/casestudy/features/f0280-warning-of-collapse-of-buildings-in-siberias-permafrost-cities-in-next-35-years/, (Erişim. 21.02.2018), s. 2.

Bunların dışında Kanada'nın Kuzeybatı Toprakları'nda daha şimdiden permafrostun çözülmesi pahalı altyapı sorunlarını beraberinde getirmiştir. Buradaki birçok bina yere batarken binaların yükseltme ve onarım maliyetlerinin 250-420 milyon dolar arasında değişebildiği belirtilmektedir[965]. Benzer şekilde Rusya'da permafrostun çözülmesine karşı hassasiyet göstermektedir. Birçok büyük şehir ve

[964] McPherson, a.g.e., s. 40.

[965] Laura Wright, "Thawing Permafrost Sinks Buildings, Hikes Costs In North", *CBC News,* 18 Kasım 2011, http://www.cbc.ca/news/canada/north/thawing-permafrost-sinks-buildings-hikes-costs-in-north-1.1108686, (Erişim: 12.03.2018), ss. 2-3.

petrol boru hattı permafrost üzerine inşa edilmiştir[966]. Fotoğraf 8'de permafrost çözülmeden etkilenen bazı yerleşim yerleri görülmektedir. 2016 yılında Rusya'nın Salekhard, Norilsk, Yakutsk ve Anadyr şehirleri üzerinde yapılan araştırmalarda iklim değişikliğine bağlı olarak permafrostun üzerinde bulunan binaların 2050 yılına kadar taşıma kapasitelerinde %75-95'lik bir azalma olacağı değerlendirilmektedir[967]. Permafrost çözülme en hızlı Salekhard ve Anadyr şehirlerinde gerçekleşmektedir. Buradaki binaların taşıma kapasitelerinin 2020'li yılların ortasından itibaren kritik seviyelere düşmesi muhtemeldir. Yakutsk ve Norilsk'de ise 2040'lı yıllarda binaların ciddi sorunlarla karşılaşacağı tahmin edilmektedir[968]. Deniz buzunun erimesi ve permafrostun çözülmesinden kaynaklanan erozyon özellikle Rusya'daki Laptev ve Doğu Sibirya Denizlerini çevreleyen kıyıları etkilemektedir[969]. Diğer taraftan Rusya'nın doğal gaz rezervlerinin neredeyse 1/5'ini karşılayan Yamal'da yazın eriyen permafrostun dengesini korumak için boru hatları ve kuyu başlarında soğutma üniteleri kurulsa da permafrostun çözülmesi sonrası Bovavenkovo doğal gaz sahasına yakın yerlerde metan gazının patlamasına bağlı olarak 2014 yılında bir, 2017 yılında ise iki büyük krater oluşmuştur[970]. Alaska'da da permafrostun üzerine inşa edilen petrol ve doğal gaz boru sistemleri permafrostun çözülmesinden etkilenmektedir. 1977 yılında inşa edilen ve Fotoğraf 9'da görülen Alaska Boru Hattı bunlardan sadece bir tanesidir[971]. Burada petrol ve doğal gaz boru hatlarını permafrost boyunca inşa etmenin zor olduğunu ayrıca belirtmek gerekir. En azından boru hattındaki petrolün kolayca akabilmesi için sıcaklığının +60 ºC'nin üzerinde tutulması, bu durumda boru hattı permafrostu çözecek kadar sıcak olacağından boru hattının batmaması veya

---

966 AMAP, *Arctic Climate Issues…,* s. 52.

967 Siberian Times, *"Warning of Collapse of Buildings in Siberia's Permafrost Cities in Next 35 Years",* 28 Aralık 2016, http://siberiantimes.com/science/casestudy/features/f0280-warning-of-collapse-of-buildings-in-siberias-permafrost-cities-in-next-35-years/, (Erişim. 21.02.2018), ss. 1-2.

968 A.g.e., s. 3.

969 Richter-Menge ve Mathis, a.g.m., ss. 133-135.

970 Raygorodetsky, a.g.m., s. 56-62.

971 Alaska Boru Hattı'ndan geçen petrol Alaska üzerinden 1.299 kilometre taşınarak Valdez limanına ulaşmaktadır.

kırılmaması için Alaska Boru Hattı'nda olduğu gibi boru hatlarının birçok yerde zeminden yükseltilmesi gerekmektedir[972].

Fotoğraf 9: Alaska Boru Hattı



Kaynak: NSIDC, "People and Frozen Ground", *National Snow and Ice Data Center*, https://nsidc.org/cryosphere/frozenground/people.html, (Erişim: 04.03.2018), s. 4.

Arktika'da iklim değişikliğine bağlı olarak birçok tundra bölgesi son 30 yıl içinde daha yeşil hale gelmekte, bitki büyümesi ve üretkenliği artış göstermektedir[973]. Toprağın karayoluyla ulaşım için yeterince donmuş olduğu mevsimin kısalması, avlanma, kaynaklara erişim vb. sorunları ortaya çıkarmaktadır. Kanada'nın kuzeyinde alt-Arktika iklime sahip olan Manitoba şehrinde yıllık ortalama sıcaklıklar ocak ayında -25 ºC'den temmuz ayında +16 ºC'ye kadar değişebilmektedir. Yaklaşık 81.000 kişinin yaşadığı 560.000 kilometrekarelik bu bölgede yaklaşık 30.000 kişi arazinin imkân vermediği göller veya demiryolları tarafından erişilemeyen 28 uzak toplulukta yaşamaktadır. Ulaşım için en ideal çözüm ocak ayının ortasından mart ayının ortasına kadar yaklaşık sekiz hafta kullanılabilen kış yollarıdır. 2010 yılında ılık geçen kış koşulları, buzla kaplı yolları elverişsiz hale getirdiğinden yaklaşık 2.2000 kilometrelik

---

[972] NSIDC, "People and Frozen Ground", *National Snow and Ice Data Center*, https://nsidc.org/cryosphere/frozenground/people.html, (Erişim: 04.03.2018), s. 4.

[973] SWIPA, a.g.e., s. 235.

kış yolu kullanılamamıştır[974]. Gelecekte bu yolun kullanımının 2020'li yıllarda yaklaşık 5 gün, 2050'li yıllarda 10 gün, 2080'li yılarda ise 14 gün kadar kısalacağı tahmin edilmektedir[975].

Finlandiya, İsveç, İzlanda, Kanada ve Norveç'in kuzey kesimleri ile Alaska ve Svalbard Takımadaları'ndaki buzullar erimeye devam etmektedir[976]. Svalbard Takımadaları'nın batı kıyısı 2005 ve 2009 yılları arasında kış aylarında tamamen buzsuz kalmıştır. Kar örtüsü süresinin 2050 yılına kadar Arktika'nın büyük bir kısmında %10 ila %20 kadar azalması beklenmektedir. Alaska, Finlandiya, İsveç ve Norveç'te 2050 yılında kar örtüsü süresinin bugün olduğundan %30 ila %40 kadar daha az olması, Rusya'nın Pasifik kıyıları boyunca da hızlı düşüşler beklenmektedir. Sibirya'nın en az %10'luk bir değişim geçireceği tahmin edilmektedir[977]. Arktika'nın en büyük dört nehri Yenisey, Lena, Obi ve Mackendize boyunca tahmin edilen sıcaklık değişimleri bu nehirlerin donma sürelerinin 2100 yılına kadar giderek azalacağını göstermektedir. Bu da sadece ulaşım ve ticaret anlamında Arktika Okyanusu'na insan ve yük taşımacılığının bu nehirler üzerinden kolaylıkla sağlanabilmesine olanak sağlamayacak, aynı zamanda balıkçılık, hidroelektrik santralleri vb. için fırsatlar sunacaktır. Grönland'da hidroelektrik üretimi, eriyen buz tabakasından su kullanılarak artırılmış ve iç enerji tüketiminin %50'sinden fazlasını sağlar hale gelmiştir. Geri çekilen buzulları ve akan buzdağlarını görmek için daha çok turist Grönland'daki Ilulissat Buz Fiyordu'nu ziyaret etmeye başlamıştır. Arktika Okyanusu deniz buzunun

---

[974] Her ne kadar sağlık ve gıda gibi temel ürünler, yılın sıcak aylarında bu topluluklara havadan ulaştırılsa da oldukça maliyetli olan bu yöntemde araç, ekipman ve inşaat malzemeleri gibi daha büyük ve ağır malların taşınmasına izin verilmemektedir. Bkz. Susan Taylor ve Jo-Ellen Parry, "Enhancing the Resilience of Manitoba's Winter Roads System", *The International Institute for Sustainable Development (IISD),* 2014, https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/winter_roads.pdf, (Erişim: 04.03.2018), ss. 1-4; CBC News, *"Manitoba Closing Winter Roads",* 15 Mart 2010, http://www.cbc.ca/news/canada/manitoba/manitoba-closing-winter-roads-1.934153, (Erişim: 04.03.2018), ss. 1-3.

[975] Taylor ve Parry, a.g.m., s. 2.

[976] Richter-Menge ve Mathis, a.g.m., s. 129.

[977] AMAP, *Arctic Climate Issues…,* ss. 44-45.

azalması bölge turizmini arttırmıştır[978]. Sadece 2019 yılında 73 turistik (cruise) gemi bölgeye ziyarette bulunmuştur[979].

İzlanda'da buzulların erimesi sonucu ortaya çıkan su artışı hidroelektrik santrallerinin geliştirilmesi ve işletilmesi için pratik sonuçlar doğurmakta[980], jeotermal enerji önem kazanmaktadır. İzlanda birincil enerji tüketiminin nerdeyse %82'sini yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlayabilmektedir. Sadece elektrik üretimi açısından %100 yenilenebilir enerji kullanırken, bunun %30'unu jeotermal enerji, %70'ini ise hidroelektrik santralleri desteklemektedir. Başka hiçbir yerde jeotermal enerji, bir ülkenin enerji arzında ve genel refahında İzlanda'da olduğundan daha büyük bir rol oynamamaktadır[981]. Arktika'da her ülke jeotermal enerji gelişimi potansiyeline sahip olmasa da İzlanda dışında Rusya'nın kuzeydoğusu ile Alaska'da kıyıdan uzak deniz alanları deniz buzunun çekilmesiyle jeotermal gelişimi için önemli fırsatlar sunmaktadır[982]. Faroe Adaları enerjide %60 oranında ithal petrole bağımlı olmakla birlikte, okyanustan esen rüzgârlar Faroe Adaları için ideal bir enerji imkânı sağlamaktadır[983].

Arktika Okyanusu deniz buzunda görülen azalma ve karada daralan buzullar, daha önce buzla kaplı alanlarda petrol, doğal gaz, altın, demir, toryum veya diğer

---

978 A.g.e., s. 52.

979 PAME, "The Increase In Arctic Shipping", *PAME's Arctic Ship Status Report (ASSR),* https://storymaps.arcgis.com/stories/592bfe70251741b48b0a9786b75ff5d0, (Erişim: 17.03.202020).

980 Climate Change Post, a.g.m., s. 2.

981 Bunda İzlanda'nın sahip olduğu volkanik özellikle etkilidir. Arctic Green Energy Corporation, *"What is Geothermal Energy",* http://Arcticgreencorp.com/geothermal-energy/, (Erişim: 17.03.2018), ss. 3-4.

982 Alexandr Richter, *"Offshore Geothermal Development – An Option for The Arctic?",* http://www.thinkgeoenergy.com/offshore-geothermal-development-an-option-for-the-Arctic/, (Erişim: 17.03.2018), ss. 1-4.

983 Sarah Kollmorgen, "The Faroe Islands Bid for Energy Independence", *Science for The Curious Discover,* 2015, http://discovermagazine.com/2015/july-aug/24-power-island, (Erişim: 17.03.2018), ss. 2-3.

minerallerin ekonomik birikimlerini içeren alanları açığa çıkarmaktadır[984]. Ancak bu alanlarda yapılan veya yapılacak olan arama ve geliştirme çalışmaları zorlu iklimsel koşullarla karşı karşıyadır. Bu durum petrol, doğal gaz ve minerallerin üretilmesi, depolanması ve taşınması için gerekli altyapıyı geliştirmeyi zor ve maliyetli hale getirebilmektedir[985]. Ayrıca bu kaynakların gelişimi özellikle çevresel gerekçelerle merkezi ve yerel idareler arasında tartışmalara neden olmaktadır. ABD, Alaska'da daha fazla alanın enerji ve madencilik açısından araştırmaya açılmasını desteklerken, Kanada'da Arktika enerji ve madencilik projeleri karmaşık federal politikalar ve kuzeydeki yerli halkların iç politikalarıyla iç içe geçmiş durumdadır. Grönland'da petrol, doğal gaz ve mineral kaynakların keşfi, daha büyük ekonomik refah ve Danimarka'dan bağımsızlığının sınırlarını zorlarcasına Öz-Yönetim garantisine giden bir yol olarak görülürken, Rusya'da petrol üretimini sürdürmek ve doğal gaz üretimini artırmak stratejik bir zorunluluktur. Norveç'te ise enerji ve madencilik projeleri için halk desteği, güçlü bir çevre düzenlemesine bağlıdır[986].

1950'li yıllardan beri nükleer atıklara ev sahipliği yapan Arktika'da, Sovyetler Birliği'nin çöküşünden sonraki on yıl içinde temel sorun nükleer atıkların yetersiz bakım tesislerinin yerinde bir felakete yol açabilmesi olmuşken[987], Arktika Okyanusu deniz buzullarının erimesi nükleer atıkların yaratacağı olumsuz etkiyi kaçınılmaz kılmaktadır. Arktika Okyanusu'nda Sovyet Donanması tarafından terk edilen sıvı ve katı nükleer atıklar, Kamçatka Yarımadası'nın doğu kıyısında Japon Denizi ile Barents Denizi ve Kara Deniz'de bulunmaktadır. Barents Denizi ve Kara Denizi bir ölçüde birbirinden ayıran Novaya Zemlya Adası aynı zamanda Sovyetler Birliği tarafından

---

[984] Alaska, Kanada ve Rusya'nın dünya ekonomisine hammadde sağlayan önemli çıkarma endüstrilerine sahip olduğu bilinmektedir. Bkz. AMAP, Arctic Climate Issues…, s. 44.

[985] O'Rourke, a.g.e., s. 19.

[986] Emmerson ve Lahn, a.g.e., ss. 33-34.

[987] Thomas Nilsen, "Nuclear Waste Removal Starts in Andreeva Bay", *The Independent Barents Observer*, 18 Mayıs 2017, https://thebarentsobserver.com/en/ecology/2017/05/nuclear-waste-removal-starts-andreeva-bay, (Erişim: 10.12.2017), ss. 1-6; Shaun Walker, "Russia Begins Cleaning up The Soviets Top-Secret Nuclear Waste Dump", *The Guardian,* 02 Temmuz 2017, https://www.theguardian.com/environment/2017/jul/02/russia-begins-cleaning-up-the-soviets-top-secret-nuclear-waste-dump, (Erişim: 10.12.2017), ss. 1-4.

atmosferik ve yeraltı nükleer testlerinin çoğunluğunun yapıldığı yerdir. Bunların dışında binlerce kilometre güneydeki tesislerin yarattığı nükleer kirlilik, Urallar Dağları'ndan muhtemelen Obi ve Yenisey Nehirleri vasıtasıyla Kara Deniz'e taşınacaktır[988]. Bugün Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra **250'ye yakın nükleer** denizaltı hizmet dışı bırakıldığı gibi Kola Yarımadası'nın Barents Denizi kıyısında bulunan Andreyeva Koyu gibi nükleer atık tesisleri tehlikeli hâle gelmektedir. Rusya'da Andreyeva Koyu'ndan başlayarak 2017 yılından itibaren nükleer atıkların kaldırılmasına başlanılmış olsa da nükleer atıkların kaldırıldıkları yerlerde tehlikenin devam ettiği söylenebilir[989]. Bunların dışında Arktika Okyanusu'nda karaya oturmuş ve ciddi kazalara maruz kalmış nükleer denizaltılar olduğu gibi, 2000 yılında Barents Denizi'nde batan Rus nükleer denizaltısı (Kursk) da bulunmaktadır. Bugün dünya okyanuslarında **ikisi ABD'nin, altısı Rusya'nın olmak üzere en az sekiz nükleer denizaltının kaybolduğu bilinmektedir.** Denizin altında kalan reaktörler Arktika Okyanusu'nda kullanılan nükleer buz kırıcılar nedeniyle muhtemel kazalara açık hale gelirken, dünyanın ilk yüzen nükleer enerji santrali olan ***"Akademik Lomonosov"***un 2012 yılında Rus Uzak Doğusu'ndaki Kamçatka'da konuşlandırılması dikkat çekicidir[990].

Arktika'da çevresel değişiklikler sadece jeopolitiğin deniz geçiş yolları ve yeni enerji havzalarına erişimi olarak yeniden incelenmesini zorlamayacak, bu tür değişiklikler, devletlerin güvenliğini temel alan kritik öneme sahip sistemleri de ihtiva edebilecektir. Bu durum Arktika dışındaki daha uzak kıyıları da etkileyeceğinden daha önemli hale gelecektir. Sadece buzullardaki erime kıyılardaki

---

[988] Office of Technology Assessment Washington DC, "*Nuclear Wastes in the Arctic: An Analysis of Arctic and Other Regional Impacts from Soviet Nuclear Contamination",* OTA-ENV-623, Washington, 1995, https://www.princeton.edu/~ota/disk1/1995/9504/950403.PDF, (Erişim: 14.12.2017), ss. 6-9.

[989] Thomas Nilsen, "Nuclear Waste Removal Starts in Andreeva Bay", *The Independent Barents Observer*, 18 Mayıs 2017, https://thebarentsobserver.com/en/ecology/2017/05/nuclear-waste-removal-starts-andreeva-bay, (Erişim: 10.12.2017), ss. 1-6; Shaun Walker, "Russia Begins Cleaning up The Soviets Top-Secret Nuclear Waste Dump", *The Guardian,* 02 Temmuz 2017, https://www.theguardian.com/environment/2017/jul/02/russia-begins-cleaning-up-the-soviets-top-secret-nuclear-waste-dump, (Erişim: 10.12.2017), ss. 1-4.

[990] Byers, a.g.e., ss. 189-190.

enerji altyapısını etkilemeyecek, küresel okyanus akıntılarında değişiklik ya da büyük çapta metan salınımlarının ortaya çıkması, gıda güvensizliğine yol açarak, Çin ve Hindistan gibi ülkeler de istikrarsızlıklara neden olabilir[991]. Rusya'da 2010 yılında gerçekleşen yangınlar gibi öngörülemeyen olaylar, ileriye dönük yeni risklere karşı hassas olan kritik sistemlerdeki potansiyel riskleri belirleyememenin örnekleridir. Bu yangınlarda Rus tahıl ürünlerinin 1/5'i tahrip olmuş, Sarov'da bir nükleer tesis zarar görme tehlikesi yaşamıştır. Bir deniz hava istasyonu ve Kolomna'da 200 savaş uçağı zarar görmüştür[992].

İklim değişikliğinin gelecek on yıllarda milyonlarca insanı yerinden etmesi beklenmektedir. Kesin olmamakla birlikte 2050 yılına kadar dünya nüfusunun 10 milyara ulaşması ve **iklim değişikliğine bağlı olarak da yaklaşık 150-300 milyon arasında insanın yerlerinden göç etmesi beklenmektedir[993]. *Uluslararası Yerinden Edilme İzleme Merkezi (International Displacement Monitoring Centre)",* 2008 yılından bu yana yılda ortalama 26.4 milyon kişinin doğal afetlerin getirdiği felaketler nedeniyle evlerini terk etmek zorunda kaldığını belirtmektedir.** Dünyadaki iltica başvurusu verileri gelecekteki iklim değişikliği projeksiyonları ile birleştirildiğinde, küresel karbon emisyonlarının önümüzdeki birkaç on yılda küresel olarak düzleştiği ve daha sonra düşüş göstererek ortalama **+1,8 ºC'lik küresel sıcaklık artışının, iltica başvurularını %28 oranında artıracağı** değerlendirilmektedir. Bu, 2100 yılına kadar AB (İngiltere dâhil) ülkelerine 98.000 ilave başvuru yapılacağı anlamına gelmektedir. Eğer karbon emisyonları Paris İklim Anlaşması koşullarına uyulmaksızın devam ettirilecek olursa, küresel sıcaklıklar +2,6 ºC ile +4,8 ºC artarak,

---

991 Briggs, a.g.m., s. 10.

992 BBC News, *"Russia Wildfires Still Spreading-50 Dead",* 05 Ağustos 2010, http://www.bbc.com/news/world-europe-10881892, (Erişim: 11.03.2018); Terra Daily News, *"Russian Fires Spread, Death Toll Hits 50",* 05 Ağustos 2010, http://www.terradaily.com/reports/Russian_fires_spread_death_toll_hits_50_999.html, (Erişim: 11.03.2018); Fighter Control, *"Russian Naval Air Station Totally Destroyed",* 3 Ağustos 2010, http://www.fightercontrol.co.uk/forum/viewtopic.php?f=287&p=87762, (Erişim: 11.03.2018).

993 Tiffany Challe, "Climate Change Will Displace Millions of People. Where Will They Go?", *Columbia University,* 04 Ocak 2018, http://blogs.ei.columbia.edu/2018/01/04/climate-migration-displace-millions/, (Erişim: 11.03.2018), ss. 1-5.

2100 yılına gelindiğinde AB'ye yapılan iltica başvurularında %188 oranında bir artış gösterebilir. Bu, **AB'ye her yıl ilave 660.000 başvurunun yapılması demektir[994].** Daha açık bir ifadeyle, insanlar kendi iklim bölgelerindeki iklim değişikliğinin etkilerinden kaçmak için göç edecektir. Örneğin; Meksika'da çiftçiler on yıllardır ciddi kuraklık ile uğraşmakta, Meksika'dan ABD'ye göç artarken, 2080 yılında iklim değişikliğine bağlı olarak yaklaşık 6.7 milyon kişinin Meksika'dan göç edeceği tahmin edilmektedir. Suriye'de 2006 yılında başlayan ve sonraki yıllarda daha da kötüleşen kuraklıklar günümüzde devam eden savaşın etkenlerinden biri olarak değerlendirilmektedir[995]. Deniz seviyesi yükselmeye ve ortalama sıcaklıklar artmaya devam ettikçe, bu felaketlerin daha sık yaşanması muhtemeldir. Deniz seviyesinin yükselmesine bağlı olarak; dünyanın en yoğun nüfuslu bölgelerinden Nil, Mekong ve Ganj-Brahmaputra Nehirlerinin düşük delta bölgelerinde verimli ekilebilir araziler yok olmaktadır. Deniz seviyesinde sadece bir metrelik bir artışın Nil deltasında yaklaşık 5.800 kilometrekare, Bangladeş'te yaklaşık 30.000 kilometrekare (nüfusun %13'ünün etkilenebileceği), Vietnam'da 40.000 kilometrekare (nüfusun %23'ünün etkilenebileceği) ve Mısır'da yaşanılabilir alanlarının %15'inin kaybedilmesine neden olabileceği tahmin edilmektedir[996]. Miami tüm dünyada deniz seviyesinin yükselme riski en yüksek olan şehirken[997], Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanusu adaları tamamen sular altında kalma riskiyle karşı karşıyadır. Kiribati Takımadaları'nda durum

---

994 Kim Martineau, "Hotter Temperatures Will Accelerate Migration of Asylum-Seekers to Europe", Says Study, *Columbia University,* 21 Aralık 2017, http://blogs.ei.columbia.edu/2017/12/21/hotter-temperatures-will-accelerate-migration-europe-says-study/, (Erişim: 11.03.2018), ss. 1-4.

995 350.Org, *"World Refugee Day: Migrants and the Climate Crisis",* https://350.org/world-refugee-day-migrants-and-the-climate-crisis/, (Erişim: 11.03.2018), ss. 1-2. Kapsamlı bir inceleme için bkz. Displacement Tracking Matrix, https://displacement.iom.int/, (Erişim: 11.03.2018),

996 UNEP, *GEO Year Book,* United Nations Environment Programme (UNEP), Malta, 2006, https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc28575/m2/1/high_res_d/UNEP_GEO_2006.pdf, (Erişim: 11.12.2017), s. 62.

997 Eric Larour, Erik R. Ivins ve Surendra Adhikari, "Should Coastal Planners Have Concern Over Where Land İce is Melting?", *Science Advances,* Cilt: 3(11), No: e1700537, 2017, http://advances.sciencemag.org/content/advances/3/11/e1700537.full.pdf, (Erişim: 02.03.2018), s. 6.

şimdiden çok daha dramatik boyuta ulaşmıştır[998]. ABD'nin Lousiana Eyaleti'nin güneyinde bulunan Isle de Jean Charles şehri sakinleri iklim değişikliği nedeniyle evlerini terk edince, ABD'nin ilk resmi ***"iklim mültecileri"***[999] olmuşlardır[1000]. Mülteciler gittikleri ülkelerin sınırlarını zorlamaya devam etmekte, ülke sınırları boyunca mültecilere karşı yükselen sınırlar yeni sorunları beraberinde getirmektedir. Türkiye'de Akdeniz, Ege, Karadeniz ve Marmara kıyıları deniz seviyesinin yükselmesine ve deniz yüzey sıcaklıklarının artmasına karşı hassas olmakla birlikte, tarımsal alanların deformasyona uğraması bir yana, kıyı bölgeleri erozyona açık hâle gelebilmektedir[1001]. Gelecekte dünya nüfusunun artması kentleşme eğilimini artırmakta, **toplam nüfusun %22'sinin nüfusu sekiz milyonun üzerinde ve %62'si kıyıya yakın yerlerdeki büyük şehirlerde yaşaması beklenmektedir.** Deniz seviyesinin yükselmesi bir yana, yeraltı sularının çıkarılması ve inşaat faaliyetlerinin toprağa getirdiği yük nedeniyle Bangkok (Tayland), New Orleas (ABD) ve Şangay (Çin) üç metre, Jakarta ve Tokyo ise dört metre kadar çökmüştür[1002]. Bu şehirler denizden gelen tehlikelerden (sel, tsunami vb.) korunmak için kıyılara duvar örmektedir. Maliyeti yüksek olan bu çabalar dışında Bangkok'ta 2011 yılında selden

---

998 Deutsche Welle Türkçe, *"Batan Adalar",* 05 Mart 2015, http://www.dw.com/tr/batan-adalar/a-18294445, (Erişim: 12.03.2018); BBC Türkçe, *"Kiribati Adası Sular Altında Kalıyor",* 25 Kasım 2013, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2013/11/131125_kiribati_deniz_seviyesi, (Erişim: 12.03.2018).

999 İklim mültecileri, iklim değişikliğine bağlı olarak zorlanan veya hareket etmeyi seçen kişilere atıfta bulunmak için yakın zamanda kullanılmaya başlanmış bir terimdir.

1000 Independent, *"Meet America's First Climate Change Refugees, Whose Island is Disappearing Under Rising Seas",* 31 Mart 2018, https://www.independent.co.uk/news/world/americas/time-almost-up-island-louisiana-sinking-into-the-sea-american-indians-coastal-erosion-isle-de-jean-a8280401.html, (Erişim: 06.04.2018) ; CNN International, *"Climate Change Threatens To Wash Away Couple's History",* 02 Mart 2017, https://edition.cnn.com/2017/03/02/us/heart-of-the-matter-climate-change-louisiana/index.html, (Erişim: 06.04.2018).

1001 Mehmet Karaca ve Robert J. Nicholls, "Potential Implications of Accelerated Sea-Level Rise for Turkey", *Journal of Coastal Research,* Cilt: 24, Sayı: 2, http://www.jcronline.org/doi/pdf/10.2112/07A-0003.1, (Erişim: 14.02.2018), ss. 293-294.

1002 Ulrike Kronfeld-Goharani ve Kieler Exzellenzcluster, *Deniz Atlası: Denizlerle İlişkimize Dair Veriler ve Olgular,* Filiz Yavuz (Türkçe Ed.), Ogün Duman (Çev.), Heinrich Böll Stiftung Derneği Türkiye Temsilciliği, 2017, https://tr.boell.org/sites/default/files/deniz_atlasi_tum_son.pdf, (Erişim: 11.03.2018), s. 25.

korunmak için kum torbalarından oluşturulan 77 kilometrelik set, sel sonrası insanların sel sularını tahliye etmek için seti yıkma girişimlerinde şiddetli çatışmaların çıkmasına neden olmuştur[1003]. İstanbul gibi milyonlarca insanın yaşadığı şehir, büyük göç dalgalarından etkilenmeye devam ederken, deniz seviyesinin yükselmesi, burada yaşayan milyonlarca insanı doğrudan etkileyebilecektir[1004].

Küresel iklim değişikliğinin etkisi Arktika'nın küresel ölçekte nüfus, yerleşim ve göç modellerini etkileyebilme potansiyeli sahiptir. Deniz buzunun erimesi, permafrostun çözülmesi, yeşillenmenin ve kıyılarda erozyonunun artması vb. nedenler kentsel yerleşimleri (bina, alt yapı vb.) etkileyebilir ve Arktika'daki göç modelleri üzerinde hem olumlu hem de olumsuz etkiler yaratabilir. Arktika'nın iklimi değişirken, bölgedeki bazı topluluklarda yapılan çalışmalarda, iklim değişikliğinin toplumların değişime adapte olma üzerindeki etkisi diğer birçok faktöre kıyasla oldukça azdır. Göç, çok yönlü bir hareket eylemini ifade etmekle birlikte, insanlar da birçok farklı nedenden ötürü yerlerinden hareket etmektedir. **Dünya'nın kuzeyinde nüfus, güneyine göre daha sabitken, güneyde nüfus daha dinamik bir artış göstermektedir[1005].** Geçmiş, bugün ve gelecek noktasında değerlendirildiğinde, Arktika'ya yerli halklar dışında zamanla yeni insanların, toplulukların veya grupların geldiği görülmektedir. Madencilik, balıkçılık, askerî ve siyasî amaçlar, iş arayışları vb. nedenlerle Arktika gerek iç gerekse de dış göçe açıktır. Bugün Rusya'nın Murmansk, Nenets ve Yamal-Nenets bölgelerinde endüstride çalışmak üzere gelen çok sayıda Slav göçmen yaşamaktadır[1006]. Bu göçmenlerin çoğunluğu daha önce Ukrayna ve Belarus gibi Sovyetler Birliği'nin bir parçasını oluşturan ülkelerden gelmektedir. Moskova ve St. Petersburg ile Rus Arktikası yüksek göç oranlarına sahiptir. **Alaska'da nüfusun %61'i Alaska dışında, bunların da %7'si yurt dışında doğmuştur.** 2009 yılında

[1003] A.g.e., s. 26.

[1004] A.g.e., s. 27.

[1005] Ritzer, a.g.e., s. 365.

[1006] Timothy Heleniak ve Dimitry Bogoyavlensky, "Arctic Populations and Migration", Joan Nymand Larsen ve Gail Fondahl (Ed.), *Arctic Human Development Report Regional Processes and Global* Linkages, Rosendahls-Schultz Grafisk, Danimarka, 2014, http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:788965/FULLTEXT03.pdf, (Erişim: 14.11.2017), s. 83.

Alaska nüfusunun %22'nin yer değiştirdiği görülmektedir. Bu, o yıl içinde hareket eden tüm Amerikalıların %15'inden daha yüksek bir orana sahiptir. Kanada'da 2006 yılında yapılan nüfus sayımından elde edilen verilere göre, Kanada Arktikası'nda yaşayanlar ulusal ortalamanın üzerinde göç etmişlerdir[1007]. **Grönland, İzlanda ve Faroe Adaları'nda ülkeye dışardan gelenlerin nüfusa oranı sırasıyla %11, %11 ve %15'tir.** Grönland'da 2010 yılında nüfusun %16'sı ya başka bir ülkeye ya da Grönland içerisinde farklı yerleşim yerleri arasında göç etmiştir. 2008 verilerine göre, İzlanda nüfusunun %13'ü o yıl ülkeden göç etmiştir. 2011 yılında Faroe Adaları nüfusunun %10,5'i ülkenin daha güneyine ya da yurt dışına gitmiştir[1008]. Tartışmalı olmakla birlikte iklim **değişikliğinin Arktika'da insan faaliyetlerinin artmasına yol açabileceği** aynı zamanda hem yerel toplulukların hem de daha geniş toplumun sağlığını en iyi şekilde nasıl koruyacağı konusunda ikilemleri beraberinde getireceği söylenebilir. İklim değişikliği Arktika'daki insan aktivitesini kolaylaştırsa da daha yerelleşmiş kirlilik biçimlerinin de ortaya çıkması muhtemeldir. Doğal olarak artan insan nüfusu, endüstri, denizcilik, madencilik, endüstriyel atıklar, olası petrol sızıntısı vb. faaliyetler ilerleyen yıllarda daha fazla kirlilik üretecektir[1009]. Gelecekte kuzeye doğru olması muhtemel potansiyel göç hareketleri Arktika'nın coğrafî bütünlüğünü ve sınırlarını zorlarken, iklim değişikliği bu süreci hızlandırmakta, Arktika'nın kültür çevresi büyük bir değişimle karşı karşıya kalmaktadır.

2.2 Küresel Enerjinin Genel Görünümü

Enerji, geçmişten günümüze devletlerarasındaki jeopolitik dinamiklerin önemli bir özelliği olmuştur. Devletler, ekonomilerini beslemek ve vatandaşlarının yaşam kalitesini korumak ya da iyileştirmek için enerji kaynaklarına giderek daha

---

[1007] A.g.m., s. 90.

[1008] A.g.m., s. 93

[1009] Duncan Depledge, "Climate Change, Geopolitics, And Arctic Futures", Gustavo Sosa-Nunez ve Ed Atkins (Ed.), *Environment, Climate Change and International Relations,* http://www.e-ir.info/wp-content/uploads/2016/05/Environment-Climate-Change-and-International-Relations-E-IR.pdf, (Erişim: 14.11.2017), s.169.

fazla bağımlı hale geldikçe, temel olarak enerji konularına dayanmayan geniş dış politika kararları da enerji meselelerini dikkate almayı zorunlu kılmıştır.

Enerji, oldukça geniş ve karmaşık bir konudur. Tüketilen gıdalar, otomobillere alınan yakıt, elektrik, ısı kaynaklarımız ve sonuç olarak akciğerlerimizdeki hava kalitesi ve gezegenimizin sıcaklığı gibi tüm sosyal ve ekonomik faaliyetlerin her yönünde enerji bulunmaktadır[1010]. Toplumun tüm kesimleri için önemli ve modern uygarlığın arkasındaki itici güçtür. İnsanoğlu çok sayıda geniş faaliyet alanlarında gereken enerjiyi sağlamak için bir dizi farklı enerji kaynağı kullanmaktadır. Enerji, ısı, elektrik, nükleer, kinetik ve potansiyel, elektromanyetizma ve diğer birçok formda bulunabilir. Genel bir tanımlamayla fiziksel anlamda ***"hareket ettirici güç"*** ya da iş yapabilme gücü denilebilir. Bütün üretim aşamaları enerji gerektirmektedir. Bu, insan gücü olabileceği gibi farklı araç ve gereçlerden yararlanılarak da sağlanabilir. Önemli olan üretim aşamalarında ortaya çıkan enerji tüketiminin nasıl sağlanacağıdır[1011]**.** Bu bağlamda enerji; sürdürülebilirliğin tüm boyutlarıyla sosyal, ekonomik ve çevresel zorlukların merkezinde[1012], ülkelerin ve toplumların gelişmesinde başlıca unsurlar arasında yer almaktadır[1013]**.**

Bilinen tarihin geçmişinde, insanlığın kullanabileceği tek enerji kaynağı, insan veya hayvanlardan fiziksel emekten elde edilen enerji olmuştur. Yakacak odun, ilkel su ve rüzgâr değirmenleri sanayileşmeden önce fiziksel emeğin birer ürünüdür. Buhar motorunun 18'inci yüzyılın sonlarında bulunmasıyla başlayan sanayi devrimi, hızla

---

[1010] Dyveke F. Elset, "Corporations and the Renewable Energy Transition in the Arctic", Gisele M. Arruda (Ed.), *Renewable Energy for the Arctic New Perspectives*, Routledge Explorations in Energy Studies, New York, 2019, s. 136.

[1011] Her madde iş yapabilme gücüne göre kendi içerisinde belli miktar potansiyel veya durağan enerji ihtiva etmektedir. Bkz. Hayati Doğanay ve Ogün Çoşkun, *Enerji Kaynakları*, Pegem Akademi, Ankara, 2017, https://www.pegem.net/dosyalar/dokuman/2052017164918en.pdf, (Erişim: 12.11.2017), s. 1.

[1012] Inter Academy Council, *Lighting the Way: Toward a Sustainable Energy Future*, IAC Secretariat, Amsterdam, 2007, http://www.interacademies.org/34720/1-The-Sustainable-Energy-Challenge#publicationContent, (Erişim: 12.11.2017), s. 1

[1013] Necdet Pamir, "Enerji Politikaları ve Küresel Gelişmeler*", Elektrik Mühendisleri Odası,* 2005, http://www.emo.org.tr/ekler/c6744c9d42ec2cb_ek.pdf, (Erişim: 12.11.2017), s. 57.

yanıcı yakıtlara olan talebin artmasına neden olmuştur. Odun ve odun kömürü talebin karşılanmasında yetersiz kalınca, fosil yakıt çağının başlangıcına tanıklık edilmeye ve kömürün kullanılmasına başlanmıştır. ABD, Almanya ve İngiltere gibi ülkelerde gelişen endüstri daha fazla enerji talebinin artmasına ve 19'uncu yüzyılda yerli kömür üretiminin hızlı bir şekilde büyümesine neden olmuştur. Bu ülkeleri izleyen diğer devletlerin de benzer enerji eğilimlerine sahip olmaya başlamasıyla kömür, endüstrileşen ülkeler için baskın enerji kaynağı olmuştur[1014].

1859 yılında Pennsylvania'da petrolün keşfi modern petrol çağının başlangıcı olmuştur. Yeni arıtma yöntemleri ve içten yanmalı motorun piyasaya sürülmesi ile petrol, dünyanın en önemli enerji kaynağı olarak kömürün ötesine geçmeyi başarmış, otomobiller, endüstrileşen dünyada büyüyen orta sınıflar için bir hareketlilik devrimi ve ucuz enerji endüstri üretiminin önemli ölçüde artmasını sağlamıştır. Yıllar içerisinde ortaya çıkan sera gazı salınımları gökyüzünü kaplarken, petrol ve sonrasında gazın hızlı gelişimi, Çin, Hindistan ve diğer gelişmekte olan ülkelerin enerji talebinin artmasına hem arz hem de talepte geleneksel enerji modelinin büyük ölçüde etkilenmesine neden olmuştur[1015].

[1014] Bkz. Mikael Höök, Junchen Li, Kersti Johansson ve Simon Snowden, "Growth Rates of Global Energy Systems and Future Outlooks", *Natural Resources Research*, Cilt: 22(1), Mart 2012, https://www.researchgate.net/publication/231240674_Growth_Rates_of_Global_Energy_Systems_and_Future_Outlooks, (Erişim: 10.12.2019), ss. 1-3. İlk insanlar ilk kez ateş kullanmaya başladığından beri, enerji insanın hayatta kalması için önemli bir kaynak haline gelmiştir. Kolay erişilebilir ahşap, insanların hayatta kalması için ısıtma, pişirme ve diğer temel ihtiyaçları karşılamıştır. Kömür madenciliğindeki teknolojik ilerlemelerle, kömür, daha yüksek enerji yoğunluğu nedeniyle yaygın olarak kullanılmıştır. 1769 yılında Watt'ın buhar motorunu icat etmesi ve 1875 yılında Fransızların dünyadaki ilk kömür yakıtlı elektrik santralini inşa etmesiyle insan uygarlığının ilerlemesi, kömür endüstrisinin gelişimini hızlandırmıştır. Kömür, ilk kez odunu aşarak 1780'lerde birincil enerji kaynağında en büyük payı oluşturmuştur. Bkz. Zou Cainenga, Zhao Qunb, Zhang Guoshengb ve Xiong Bob, "Energy revolution: From A Fossil Energy Era to A New Energy Era", *Natural Gas Industry*, B 3, 2016, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352854016300109, (Erişim: 12.01.2018), ss. 2-3.

[1015] Höök vd. a.g.m., s. 2.

Enerji ile ilgili olarak endüstri devriminden günümüze her dönem belirli enerji kaynakları diğerlerine göre önem kazanmış[1016], enerji geçişlerinde kömürden, petrole, nükleer enerjiden yenilenebilir enerjiye kadar birçok kaynak önemli bir rol oynamıştır[1017]. Bu geçişler birbirinin yerini almaktan öte birbirine meydan okuma şeklinde gerçekleşmiştir. Örneğin; petrol tamamen kömürün yerini almamıştır[1018]. **Enerji kaynakları arasındaki geçişler enerji kaynaklarından birinin son bulmasıyla değil, yeni enerji kaynağının bir öncekinden veya diğerlerinden daha yoğun enerji sağlamasından kaynaklanmaktadır[1019].** Bu durum enerji kaynaklarının ilgili teknolojilerle kullanılabilir hale gelmesi ve bir toplumun enerji tüketim örüntülerinin değişimi olarak veya bir enerji kaynağına dayanan bir ekonomik sistemin diğer bir enerji kaynağına güvenmek için hareket ettiği olay olarak anlaşılabilir[1020]. Zeki Yamani'nin ifade ettiği üzere; ***"Taş Devri, taşlar bittiği için son bulmadı ve Petrol Çağı da petrol bittiği için son bulmayacak"***tır[1021]. Öyle ki, enerjide kömürün baskın olduğu bir dönemi, petrolün egemenliği yıkmış, 1973 Petrol Krizi, uluslararası politika ve enerji güvenliği arasındaki sıkı ilişkiler, kaynakların

[1016] Enerji kaynakları sanayi devriminden günümüze güçlü ve zengin ülke olmanın bir ön koşulu olarak sayılmıştır. Bu bağlamda dünyada yaşanan pek çok savaş, çatışma krizlerin enerji kaynaklarıyla ilişkisi bulunmaktadır. Bu konuyla ilgili kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Emine Kılıçaslan, "Enerji Savaşları", Hasret Çomak, Caner Sancaktar ve Zafer Yıldırım (Ed.), *Enerji Diplomasisi,* Beta Yayınları, İstanbul, 2015, ss. 87-124.

[1017] Mert Bilgin, "21. Yüzyılda Küresel Enerjinin Parametreleri ve Türkiye", *TÜSİAD,* Sayı: 82, Şubat 2017, s. 13.

[1018] Giddens, a.g.e., s. 56.

[1019] Necdet Pamir, "Petrol Rezervleri 50 Yıl sonra Tükenecek mi?", *Bütün Dünya*, Başkent Üniversitesi Kültür Yayını, Eylül 2017, s. 72.

[1020] Elset, a.g.m., s. 136.

[1021] OPEC'in kurucularından olan Zeki Yamani, 1962-1986 yılları arasında Suudi Arabistan'da Petrol Bakanlığı yapmıştır. Petrol ile ilgili olarak birçok akademik yayına konu olan bu sözünü ilk defa 2000 yılında The Telegraph gazetesine vermiş olduğu mülakatta ifade etmiştir. Yamani, birkaç on yıl içerisinde büyük petrol rezervlerinin istenmeyen bir şekilde ortaya çıkacağını ve "petrol çağı" nın sona ereceğini öngörmektedir Bkz. Mary Fagan, "Sheikh Yamani Predicts Price Crash As Age of Oil Ends", *The Telegraph,* 25 Haziran 2000, https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1344832/Sheikh-Yamani-predicts-price-crash-as-age-of-oil-ends.html (Erişim: 16.04.2018), s. 1.

jeopolitikayla nasıl kesiştiğini gösterirken[1022], bazı sakıncalarına ve sınırlandırılmalarına rağmen nükleer enerjinin gelişmesine olanak sağlamıştır[1023]. Çevre kirliliği ve karbon salınımının arttığı ve çevre bilincinin geliştiği günümüzde, yenilenebilir alternatif enerji kaynaklarına yönelim artarken, birincil enerji arzının üretim ve tüketimindeki en büyük pay hâlâ fosil yakıtlarındır[1024].

20'inci yüzyılın ortalarından itibaren başta petrol olmak üzere fosil yakıtlar, insanların yoğun fiziksel iş yapma gücünün yerini almış, tarım üretimin gelişmesini sağlayan teknolojik gelişmeler gerekli enerji ihtiyacını sağlamıştır. Bu durum dünya genelinde nüfus artışını hızlandıran etkenlerden biri olmakla beraber, enerji kaynaklarına olan talebi de arttırmaktadır. **Enerji ve su bağlantısı** sadece suyun iletimi veya taşınması için enerji gereksinimi yaratmamış, aynı zamanda enerjinin üretimi içinde gerekli olan su ihtiyacını artırmıştır[1025]. Öyle ki, sadece etanol, biokütle gibi alternatif enerji kaynaklarına hammadde üretebilmek için mısır ve şeker kamışı gibi daha fazla ürünün yetiştirilebilmesi suya bağlıdır. Bunların dışında su, enerji üreten termik ve nükleer santrallerin kullanımında soğutma işlevini[1026], petrolün yer altından çıkartılma sürecinde de petrolün topraktan arıtılmasını ve yeraltından çıkartılmasını hızlandırmaktadır[1027].

[1022] Giddens, a.g.e., s. 57.

[1023] Pamir, *Enerji Politikaları…,* ss. 58-59. Birincil kaynaklar; petrol, doğalgaz ve kömür gibi doğrudan tüketilebilen kaynakları ifade etmektedir. Bunların dışında ikincil kaynaklar, birincil kaynaklardan kullanılabilir hale dönüştürülen elektrik, fuel oil ve mazot gibi kaynaklardır. İkincil kaynaklar birincil kaynaklara göre çok daha pahalıdır.

[1024] Birincil enerji kaynakları; petrol, doğalgaz ve kömür gibi doğrudan tüketilebilen kaynakları ifade etmektedir. Bunların dışında ikincil kaynaklar, birincil kaynaklardan kullanılabilir hale dönüştürülen elektrik, fuel oil ve mazot gibi kaynaklardır. İkincil ve üçüncül kaynaklar birincil kaynaklara göre çok daha pahalıdır.

[1025] Gautier, a.g.e., ss. 1-2.

[1026] A.g.e., ss. 204-206.

[1027] Petrolün yeraltında çıkartılmasında kullanılan su çoğunlukla içilebilir özellikte olmasa da Kanada'nın batı bölgesinde yer alan Alberta Eyaleti'nde olduğu gibi petrolün topraktan arıtılmasında içilebilir suda kullanılabilmektedir. Daha fazla bilgi için Bkz. A.g.e., s. 2.

Dünyanın oluşumu ve evrimindeki farklılıklar nedeniyle fosil enerji kaynaklarının dağılımı/yayılımı bölgelere ve ülkelere göre farklılıklar/eşitsizlikler göstermektedir. Bu da ***"mevcudiyet, uygun fiyat, ulaşılabilirlik ve geçerlilik"*** konularında güvenlik, talep, üretim ve tüketim dengesizliklerini beraberinde getirmektedir[1028]. Söz konusu kaynakların ve rezervlerin aranması, çıkarılması, üretimi, tüketimi, taşınması ve yatırım süreçleri ile jeopolitik hassasiyetler gibi nedenlerle enerji arz güvenliğini etkileyebilirken[1029], enerji kaynakları ile talep bölgeleri arasındaki coğrafî dengesizlik belirgindir. Gelecekte bu dengesizliğin daha fazla artması, kaynakların bölgeler ve ülkeler arasında boru hatları, boğazlar, kanallar ve dar suyolları üzerinden taşıması gibi hususların daha fazla önem kazanması ve muhtemel alternatif yolların çeşitlenmesi beklenebilir.

Küresel enerji kaynaklarının dağılımı ve enerji kaynakları arasındaki geçişler, devletlerin enerji arzı, güvenliği ve kaynaklara erişimi açısından önemli değişiklikler göstermiştir. Enerji politikalarında yaşanan değişim, enerjide jeopolitik yaklaşımların önemini arttırmış ve enerji politikalarını daha dinamik bir hale getirmiştir. Bunun temel nedeni enerji kaynakları ve enerji talebinde yaşanan hızlı değişim ve yeni enerji teknolojileridir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında petrolün dünyadaki asimetrik dağılımının bir sonucu olarak önemli bir kaynak haline gelmesi, günümüzde Çin ve Hindistan gibi ülkelerin artan enerji talepleri, petrol rezervleri açısından zengin kaynaklara sahip olan Ortadoğu'da 2010 yılında ***"Arap Baharı (Arap Kışı)"*** ile başlayan halk hareketleri ve yapısal değişimler enerji jeopolitiğinin yeniden tanımlanmasına neden olmuştur[1030]. Cenk Sevim'e göre; *"yeni rezervler devreye girdikçe söz konusu rezervlerin devreye girdikleri bölgelere göre enerji jeopolitiği de güncellenmektedir. Bu sebeple enerji jeopolitiği ağırlıklı olarak petrol, kömür, doğal*

[1028] Cainenga vd. a.g.m. ss. 2-3.

[1029] Pamir, *Enerji Politikaları…,* s. 61.

[1030] Cenk Sevim, "Küresel Enerji Jeopolitiği ve Enerji Güvenliği", *Journal of Yasar University*, 26(7), 2012, https://journal.yasar.edu.tr/wp-content/uploads/2012/10/26_Sayi_1_makale_Cenk-Sevim.pdf, (Erişim: 16.01.2018).

gaz rezerv bölgeleri, söz konusu kaynakların taşınmasında kullanılan transport coğrafyası ve ilgili enerji kaynaklarının talep coğrafyasına odaklanmaktadır"[1031].

Küresel ticarette doğal gazın yaklaşık %90'ı, ham petrolün ise %28,7'si boru hatlarıyla taşınmaktadır. Doğal gazın sıvılaştırılarak LNG olarak taşınması, petrolün taşınmasından yaklaşık **yedi kat daha pahalı** olduğundan boru hatlarının kullanılarak taşınması tercih edilmektedir. Ancak LNG'nin deniz ticaretindeki payı dünyada doğal gaza olan talebin artmasına bağlı olarak artış gösterebilmektedir. Bu durumun bir ölçüde enerji jeopolitiğinin bağlantı noktalarını veya hayat damarlarını oluşturduğu söylenebilir[1032]. Enerji jeopolitiği, küresel ölçekte enerji arz ve talep ilişkisini içerisinde sadece enerji kaynaklarının yoğun olduğu coğrafyayı değil jeopolitiğin tüm coğrafî unsurlarını ihtiva etmektedir. Bu bağlamda dünya ekonomisi, Çin, Brezilya ve Hindistan gibi gelişmekte olan ekonomilerin öncülüğünde hızla büyümeye devam ederken, enerji ve diğer kaynaklara olan talep artarak devam etmektedir. Bazı önemli kaynakların, özellikle petrolün rezervlerinin değiştirilmesi zorlaşırken, yakın zamana kadar az ilgi çeken Arktika gibi bölgelerde yeni enerji havzaları için arama ve keşif faaliyetleri yürütülmeye başlanmıştır. **Arktika Okyanusu deniz buzunun çekilmesi, deniz geçiş yollarının açılması ve aynı zamanda Arktika'da bulunan elmas, altın, gümüş, çinko, demir ve diğer maden kaynaklarının geliştirilmeye açık hale gelmesi, Arktika'yı enerji jeopolitiğinin kaynak coğrafyasına dönüştürmektedir.**

Küresel enerji talebi, enerji kaynaklarının arzı, tüketimi ve üretimi bakımından Brezilya, Çin, Hindistan veya OECD üyesi olan ve olmayan ülkeler[1033], Afrika, Amerika, Avrasya, Avrupa, Ortadoğu gibi bölgeler, Arktika Konseyi, AB[1034],

---

[1031] A.g.m., s. 4381.

[1032] UNCTAD, *Review of Maritime Transport,* United Nations Conference on Trade and Development, New York ve Geneva, 2017, https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf, (Erişim: 18.07.2018), s. 21.

[1033] OECD üyesi olan ve olmayan ülkeler için bkz. OECD/IEA, *World Energy Balances 2017,* The International Energy Agency (IEA), https://www.iea.org/, (Erişim: 17.02.2018), s. I. Bölüm 21-23.

[1034] AB üyesi ülkeler: Almanya, Avusturya, Belçika, Birleşik Krallık, Bulgaristan; Hırvatistan, Güney Kıbrıs, Çekya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya,

NATO[1035], G7[1036], G8[1037], G20[1038] ve OPEC[1039] gibi örgütler açısından ülkeler, bölgeler ve örgütler bağlamında yeterlilik ve yetkinlikleri farklılaşmaktadır. Dünyadaki endüstrileşmiş ve gelişmekte olan ekonomilerin, her bir ekonomik çıktı başına tüketilen toplam enerji açısından enerji yoğunluğu, teknoloji geliştikçe ve ekonomik zenginliğin daha büyük bir payı daha az enerji yoğun faaliyetlerden kaynaklandığı için, son birkaç on yılda sürekli olarak azalmaktadır. Ancak birlikte ele alındığında, bu yoğunluk düşüşleri nüfus artışları ve ekonomik büyümeyi dengelemek için yeterli olmamıştır. Enerji tüketimi neredeyse tüm ülkelerde ve dünyada sürekli olarak artmaktadır[1040].

Tarihsel olarak refah, enerji kullanımı ile doğrudan ilişkilendirilmiştir. Bugün dünyada birçok devlet ve hükümet, dünyadaki enerji kaynaklarını daha iyi kullanmak için acil ihtiyaçların giderek arttığının farkındadır. Enerji verimliliğinin artırılması ve sera gazı emisyonlarının azaltılması için çoğu zaman enerji verimliliği, en ekonomik

---

Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Malta, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Yunanistan olmak üzere toplam 28 ülkeden oluşmaktadır.

[1035] NATO üyesi ülkeler: ABD, Almanya, Arnavutluk, Belçika, Birleşik Krallık, Bulgaristan, Çekya, Danimarka, Hırvatistan, Hollanda, İzlanda, İtalya, İspanya, Kanada, Karadağ, Letonya, Norveç, Macaristan, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye olmak üzere toplam 29 ülkeden oluşmaktadır. Son olarak Karadağ, 2017 yılında üyeliğe kabul edilmiştir. Bkz. NATO, *"NATO Nedir?"* https://www.nato.int/nato-welcome/index_tr.html, (Erişim: 16.08.2018).

[1036] G7 ülkeleri: ABD, Almanya, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Japonya ve Kanada'dan oluşmaktadır.

[1037] G8 ülkeleri: ABD, Almanya, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Japonya, Kanada ve Rusya'dan oluşmaktadır. Rusya'nın G8 üyeliği 2014 yılında Ukrayna/kırım krizi nedeniyle askıya alınmıştır. Bkz. Sputnik News, "May'den Rusya'ya G8 Şartı", 11 Haziran 2018, https://tr.sputniknews.com/avrupa/201806111033825787-may-rusya-g8/ (Erişim: 16.08.2018).

[1038] G20 ülkeleri: ABD, Arjantin, Avustralya, Brezilya, Çin (Hong Kong dâhil), Endonezya, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Kanada, Meksika, Rusya, Suudi Arabistan, Güney Afrika, Türkiye ve AB'den oluşmaktadır.

[1039] OPEC üyesi ülkeler: Angola, BAE, Cezayir, Ekvator, Gabon, Irak, İran, Katar, Kuveyt, Libya, Nijerya, Suudi Arabistan ve Venezuela olmak üzere 13 ülkeden oluşmaktadır.

[1040] Inter Academy Council, a.g.e., s. 52.

ve hâlihazırda mevcut olan en iyi araçlardır[1041]. ***"Enerji verimliliği, yaşam standardımızı, üretim kalitesini ve miktarını düşürmeden, daha az enerji kullanarak aynı miktardaki işi yapabilmektir"[1042].*** Daha açık bir ifadeyle en az kaynak kullanarak en çok ürün elde etmektir[1043]. Enerji verimliliği uzun vadeli süreçler gerektirip, yalnızca teknolojik dönüşümlerle elde edilmemekte aynı zamanda enerji kaynaklarının kullanımındaki etkinliğin arttırılması, enerji verimliliğin arttırılmasına yönelik sektörel, kamusal ve yasal düzenlemeler ve teşvikleri ihtiva etmektedir. Enerji verimliliğinin, sera gazı emisyonlarının azaltılmasında ve dünya nüfusundaki hızlı artışa bağlı olarak artan enerji talebinin karşılanmasında en hızlı ve maliyeti düşük bir çözüm olduğu söylenebilir[1044]. Sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmak, sadece enerjinin temin edildiği şekilde değil, aynı zamanda kullanılmasında da değişiklikler yapılmasını gerektirmektedir. Enerji denkleminin talep tarafındaki iyileştirme fırsatları, arz tarafındakiler kadar zengin ve çeşitli olup, sıklıkla yakın ve uzun vadede önemli ekonomik faydalar sağlamaktadır[1045]. Enerji verimliliği iyileştirme potansiyelinin değerlendirilmesi enerji dönüşümünün ve kullanımının verimliliğindeki iyileştirmeler, uzun zamandır modern endüstri toplumlarının gelişmesiyle sıkı sıkıya bağlantılıdır. Yaklaşık iki buçuk yüzyıl önce, James Watt'ın yapmış olduğu buharlı motor, buhar tasarımının pratik uygulamasında bir devrime girerek, önceki

---

[1041] Daha iyi enerji verimliliği politikası oluşturma ve değerlendirmesini desteklemek için *"Uluslararası Enerji Ajansı (International Energy Agency-IEA)",* enerji kullanımı, verimlilik eğilimleri ve sera gazı emisyonları hakkında derinlemesine göstergeler geliştirmektedir. Bkz. OECD/IEA, *Worldwide Trends in Energy Use and Efficiency*, International Energy Agency, 2008, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Indicators_2008.pdf, (Erişim: 10.02.2018), s. 9.

[1042] WWF, *Enerji Verimliliği ve İklim Değişikliği,* WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı), İstanbul, 2011, http://awsassets.wwftr.panda.org/downloads/wwf_enerjiverimliligi.pdf, (Erişim: 12.06.2017), s. 8

[1043] Enerji verimliliği ve enerji tasarrufu aynı anlama gelmemektedir. Enerji verimliliği, teknolojik imkânlar dâhilinde üretimi, performansı, sosyal refahı vb. düşürmeden enerji tasarrufu sağlamaktır. Enerji tasarrufu ise enerji kaynaklarının verimli kullanılarak harcanan enerji miktarındaki azalmadır. WWF, *Enerji Verimliliği…, s.* 8.

[1044] A.g.e., s. 8.

[1045] Inter Academy Council, a.g.e., s. XVIII.

tasarımların verimliliğini üç veya daha fazla kat artırmıştır. Bu gelişme, önemli ve kapsamlı sosyal ve teknolojik gelişmelere yol açmıştır. Aslında, enerjinin kullanıma sunulabildiği verimlilik ve doğruluktaki değişimler, en azından mevcut enerji kaynaklarının basit bir şekilde genişlemesine sahip olduğu gibi, endüstrileşme ile ilgili toplumsal dönüşümleri yönlendirmede büyük bir rol oynaktadır. Enerji talebini belirleyen teknolojik ve sosyal dinamikler, enerji sistemlerini yönetmek için merkezi öneme sahiptir. Birincil enerji kaynaklarına olan toplam talep, hem enerjiyi faydalı enerjiye dönüştürmek için kullanılan işlemlerin verimliliğine hem de hizmet vermek için yararlı enerjinin kullanıldığı yoğunluğa bağlıdır[1046].

Tablo 5: Küresel Enerji Talebi: Kaynakların Dağılımı

Toplam Birincil Enerji Talebi	Enerji Talebi (Mtep)	Büyüme Oranı (%)	Payı (%)
	2018	2017-2018	2000
	14.301	**2,3**	**100**
Kömür	3.778	0,7	23
Petrol	4.488	1,2	37
Gaz	3.253	4,6	21
Nükleer	710	3,3	7
Hidro	364	3,1	2
Biyokütle ve Atıklar	1.418	2,5	10
Diğer/Yenilenebilir	289	14,0	1

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. IEA, "Global Energy and CO2 Status Report 2018", *International Energy Agency*,https://webstore.iea.org/download/direct/2461?filename=global_energy_and_co2_status_report_2018.pdf, (Erişim: 12.02.2020), s. 25.

2018 yılında birinci öncelikli enerji talebi bir önceki yıla kıyasla %2,3 artarak 14.301 Mtep olmuştur. Enerji talebindeki büyüme 2018 yılında %3,7 oranında büyüyen küresel bir ekonomiyle, 2010 yılından bu yana görülen %3,5'lik ortalama yıllık büyümeden daha yüksek bir hızda gerçekleşmiştir. Tablo 5'te görülen enerji talebindeki en büyük paya sahip kaynaklar sırasıyla; petrol, gaz, kömür, biyokütle ve

[1046] Inter Academy Council, a.g.e., s. 19.

atıklar, nükleer, hidro ve diğer yenilenebilir enerji kaynaklarıdır[1047]. **Fosil yakıtlar, dünya enerji talebindeki büyümenin yaklaşık %70'ini karşılamıştır.** Toplam enerji talebindeki en büyük artış %4,6 ile yaklaşık %21'lik bir paya sahip olan gazda görülmektedir. 2018 yılında küresel enerji talebindeki fosil yakıtların toplam payı yaklaşık %81 seviyesinde kalırken, yenilenebilir enerjideki güçlü büyümeye rağmen 30 yılı aşkın bir süredir fosil yakıt talebi sabit kalmıştır. Toplam enerji talebinde bir önceki yıla kıyasla en büyük büyüme yenilenebilir enerjide görülmektedir.

Tablo 6: Küresel Enerji Talebi: Öne Çıkan Ülke ve Bölgeler

Ülke ve Bölgeler	Toplam Birincil Enerji Talebi (Mtep) Öne Çıkan Ülke ve Bölgeler	Büyüme Oranı (%)
	2018	2017-2018
ABD	2.227	3,7
Çin	3.155	3,5
Hindistan	933	4
Avrupa	2.010	0,2
Diğer	5.568	1,8
Toplam	14.301	2,3

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. IEA, "Global Energy and CO2 Status Report 2018", *International Energy Agency*,https://webstore.iea.org/download/direct/2461?filename=global_energy_and_co2_status_report_2018.pdf, (Erişim: 12.02.2020), s. 25.

Tablo 6, küresel enerji talebinin öne çıktığı ülke ve bölgeleri göstermektedir. Buna göre küresel enerji talebindeki artışın %70'ini ABD, Çin ve Hindistan oluşturmaktadır. Çin'in enerji talebindeki artış 2012 yılından bu yana %3,5 büyüyerek 3.155 Mtep olmuştur. Bu küresel büyümenin 1/3'ünü oluşturmaktadır. Enerji kaynaklarının tamamı için talep genişlemiştir. Enerji sektörüne yapılan girdiler, Çin'in enerji talebindeki büyümenin %95'inden fazlasını oluşturmuştur. 2018 yılı için Çin, güneş ve rüzgâr üretiminde dünyanın en büyük artışına sahip ülkesi olmuştur. Üç yıllık bir düşüşün ardından, ABD'deki enerji talebi 2018 yılında %3,7 (80 Mtep) artmıştır. Bu küresel büyümenin yaklaşık 1/4'ü kadardır. Gaz ihtiyacı hem elektrik üretimi hem

[1047] IEA, "Global Energy and CO2 Status Report 2018", *International Energy Agency*, https://webstore.iea.org/download/direct/2461?filename=global_energy_and_co2_status_report_2018.pdf, (Erişim: 12.02.2020), s. 25. s. 25.

de ısıtma için arttığından, ortalamadan daha sıcak bir yaz ve ortalamadan daha soğuk bir kış, ABD'deki gaz talebindeki artışın yaklaşık yarısından sorumlu olabilir. Hindistan'ın enerji talebinin %4 (35 Mtep) üzerinde arttığı ve küresel enerji talebindeki büyümenin %11'ini oluşturduğu görülmektedir. Bu büyümeye en büyük katkıyı kömür (enerji üretimi için) ve petrolün (ulaşım için) sağladığı söylenebilir. Son olarak Avrupa'daki enerji talebi %1,8'lik ekonomik büyümeye rağmen yalnızca %0,2'lik bir artış göstermiştir. Almanya'da enerji verimliliğindeki bir artış, enerji talebinde yaklaşık %2,2'lik bir düşüşe neden olurken, petrol talebi %6'dan fazla azalmış, Fransa ve Birleşik Krallık'ta ise kısmen artış göstermiştir[1048].

Tablo 7: Kaynaklara, Ülke ve Bölgelere Göre Enerji Talebi

Ülke ve Bölgeler	Petrol Talebi (mb/d)	Büyüme (%)	Gaz Talebi (bcm)	Büyüme (%)	Kömür Talebi (Mtek)	Büyüm (%)	Yenilenebilir Enerji (TWh)	Büyüme (%)	Toplam CO_2 Emisyonları (Mt CO_2)	Büyüme (%)
	2018	2017-2018	2018	2017-2018	2018	2017-2018	2018	2017-2018	2018	2017-2018
ABD	20	%2,70	854	%10,5	451	%-4,5	744	%4,1	4.888	%3,1
Çin	13	%3,5	279	%17,7	2.771	%1	1.854	%10,9	9.481	%2,5
Hindistan	5	%4,5	60	%4,7	600	%5	291	%10,6	2.299	%4,8
Avrupa	15	%0,1	599	%-1,9	462	%-2,6	1.462	%8,5	3.956	%-1,3
Diğer	46	%0,2	2.137	%2,8	1.113	%1,4	2.449	%4,0	11.249	%1,1
Toplam	**99**	**%1,3**	**3.928**	**%4,6**	**5.397**	**%0,7**	**6.800**	**%7,1**	**33.143**	**%1,7**

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. IEA, "Global Energy and CO2 Status Report 2018", *International Energy Agency*,https://webstore.iea.org/download/direct/2461?filename=global_energy_and_co2_status_report_2018.pdf, (Erişim: 12.02.2020), s. 25.

[1048] IEA, "Global Energy and CO2 Status Report 2018", *International Energy Agency*, https://webstore.iea.org/download/direct/2461?filename=global_energy_and_co2_status_report_2018.pdf, (Erişim: 12.02.2020), ss. 5-6

Küresel enerji talebinde, 2018 yılındaki büyümenin %40'ından fazlası Çin ve Hindistan tarafından sağlanırken, artışın %72'si fosil yakıtlar tarafından karşılanmıştır. Tablo 7'de kaynaklara, ülke ve bölgelere göre enerji talebi ve büyüme oranları görülmektedir. Küresel petrol talebi 2018 yılındaki yüksek petrol fiyatları nedeniyle dünyadaki güçlü ekonomik aktiviteyi kısmen dengelediğinden yavaşlamıştır. 2017 yılında yaklaşık 1.5 milyon günlük varil olan talep (mb/d), 2018 yılında 1.3 mb/d gerilemiştir. Küresel petrol talebi, ABD'deki güçlü büyümenin etkisiyle 2018 yılında %1,3 artış göstermiştir. Büyük petrokimya projelerinin başlatılması, ürün talebini artırmış, benzin talebindeki büyümeyle yavaşlama dengelenmiştir. ABD ve Çin en büyük toplam büyümeyi gösterirken, talep Japonya ve Güney Kore'de düşmüş, Avrupa'da durgun kalmıştır[1049]. Dünya çapında doğal gaz tüketimi, 2018 yılı küresel talebin 2008 yılı küresel finansal krizinden geri döndüğü 2010 yılından bu yana en büyük artışla yaklaşık %4,6 veya 170 bcm büyümüştür[1050]. 2017 yılında %3'lük bir artışın ardından bu ikinci ardışık güçlü büyüme yılı, artan enerji talebi ve kömürün ikamesinden kaynaklanmıştır[1051]. Kömürden gaza geçiş, toplam ekstra talebin 1/5'inden daha fazla olan gaz artışının yaklaşık 40 bcm'sinden sorumludur. ABD, Çin'in ardından büyümeye öncülük eden ülkedir. 2018 yılının sonlarında gaz tedarikinde kendi kendine yeterlilik elde eden Mısır, 14.4 megawatt (MW) kapasiteli dünyanın en büyük kombine çevrim gaz yakıtlı enerji santralini açmıştır[1052]. Küresel kömür talebi 2017 yılında %1 ve 2018 yılında %0,7 artarak

---

[1049] IEA, *Global Energy 2018…,* s. 11. Dünya petrol talebi 2017 yılında yaklaşık %1,6 (veya günde 1.5 milyon varil) artmıştır. Bu oran, son 10 yılda görülen %1'lik yıllık ortalamanın üzerindedir. Spor işletmelerinin ve hafif kamyonların büyük ekonomilerde artan payı ve petrokimya sektöründen gelen talep bu büyümeyi desteklemiştir. Bkz. IEA, *Global Energy 2017*…, s. 1.

[1050] IEA, *Global Energy 2018…,* s. 14.

[1051] 2017 yılındaki bu büyümenin neredeyse %30'unu Çin tek başına oluşturmaktadır. Geçtiğimiz 10 yılda, küresel gaz talebindeki büyümenin yarısı enerji sektöründen gelirken, 2016 yılında yükselişin %80'inden fazlası endüstri ve binalardan gelmiştir. Bkz. IEA, *Global Energy 2017…,* s. 1.

[1052] Bir Alman firması olan Simens öncülüğünde toplam 27,5 ayda bitirilerek uygulamaya sokulan proje, Mısır'ın ulusal şebekesine toplam 14 bin 400 MW ek enerji üretim kapasitesi kazandırmıştır. Projede, yüksek verimliliğe sahip H-sınıfı gaz türbini teknolojisi kullanılarak, yakıt kullanımı verimliliğinde %61 avantaj sağlanması hedeflenmiştir. Bkz. Enerji Günlüğü, "*Siemens'ten Mısır'a 14 bin 400 MW*

önceki iki yılın aksine düşüş eğilimini tersine çevirmiştir. Bu büyüme temel olarak, neredeyse tamamen kömürle çalışan elektrik üretimindeki artıştan kaynaklanan Asya'daki talepten kaynaklanmaktadır[1053]. **Yenilenebilir enerji kaynakları 2018 yılında %4 artarak bir enerji kaynağının en yüksek büyüme hızını yakalamıştır.** Güneş, hidroelektrik ve rüzgâr, büyümenin yaklaşık 1/3'ünü oluşturmuştur. Yenilenebilir enerji kaynakları, dünya elektrik üretimindeki büyümenin neredeyse %45'ini oluşturmaktadır. Çin ve ABD, bu benzeri görülmemiş büyümeye öncülük ederken, yenilenebilir enerjiye dayalı elektrik üretimindeki artışın yaklaşık %50'sine katkıda bulunmuşlardır. Onları; AB, Hindistan ve Japonya izlemiştir. **Rüzgâr enerjisi yenilenebilir enerjideki büyümenin neredeyse %36'sını oluşturmaktadır**[1054]. Küresel elektrik talebi, 2018 yılında toplam enerji talebindeki genel artıştan önemli ölçüde ve daha yüksek oranda neredeyse iki kat (%4-900 TWh) artmıştır[1055]. Yenilenebilir enerji kaynakları ve nükleer enerji, talepteki büyümenin çoğunu karşılarken, kömür ve gaz yakıtlı elektrik santrallerinde de üretim önemli ölçüde artmıştır. Bu nedenle CO_2 emisyonlarında yaklaşık %2,5'luk bir artış görülmektedir[1056]. Dünyanın en büyük iki enerji piyasası olan Çin ve ABD, küresel talep büyümesinin %70'ini oluşturmaktadır. Çin'de elektrik talebi son yıllara kıyasla kayda değer bir artışla %8,5 artmış, Hindistan son iki yılda yaklaşık 30 milyon kişiye

İlave Kapasite", 26 Temmuz 2018, https://www.enerjigunlugu.net/siemensten-misira-14-bin-400-mw-ilave-kapasite-28203h.htm, (Erişim: 12.02.2020).

[1053] Küresel enerji talebinde kömürün rolü yavaş yavaş azalmaya devam etmektedir. Geçen yılki artış, son on yılda (2000-10) görülen %4,5 yıllık büyüme oranından önemli ölçüde yavaş olmuştur. Bununla birlikte, kömür en büyük elektrik kaynağı ve ikinci en büyük birincil enerji kaynağı olmaya devam etmektedir.

[1054] IEA, *Global Energy 2018…,* s. 19

[1055] Bkz. A.g.e., s. 21. Bu, 2010 yılından bu yana en yüksek artış olmuştur. Bir önceki yıl küresel elektrik talebi, yaklaşık %3,1 artmıştır. Çin ve Hindistan bu büyümenin %70'ini oluştururken, nükleer santrallerden elde edilen elektrik 2017 yılında 26 terawatt saat (TWh) artarken, önemli miktarda yeni nükleer kapasite ilk tam çalışma yılını görmüştür. Bkz. IEA, *World Energy Outlook 2017,* International Energy Agency, https://www.iea.org/weo2017/, (Erişim: 10.05.2018), s. 1-2.

[1056] IEA, *Global Energy 2018…,* s. 21.

elektrik bağlantısı sağlamıştır[1057]. Enerji verimliliği 2018 yılında iyileşme eğilimi gösterse de enerji yoğunluğundaki yıllık iyileşme oranı son yıllarda düşüş (2015'te yaklaşık %3'ten 2017'de %1,9'a ve 2018'de %1,3'e) göstermiştir. Enerji verimliliğine ilişkin küresel eğilim, belirli noktalar da bölgesel farklılıklar barındırırken, Avrupa ve Hindistan, 2018 yılında 2017 yılına göre enerji verimliliğinde iyileşme oranında bir artışa sahiptir. Bununla birlikte, diğer büyük bölgelerdeki yavaşlamaların küresel ortalamanın yönünü belirlediği söylenebilir[1058].

Küresel enerji talebi geçmişe göre daha yavaş artsa da **enerji talebinin bugün ve 2040 yılları arasında yaklaşık %30 oranında genişleyeceği** tahmin edilmektedir. Bu genişleme, **2040 yılına kadar bugünün küresel enerji talebine başka bir Çin ve Hindistan'ın eklenmesi** anlamına gelmektedir. Küresel ekonomi yılda ortalama %3,4 oranında büyürken, bugün 7.4 milyar olan dünya nüfusunun 2040 yılında dokuz milyarı geçmesi beklenmektedir. Dünya nüfusundaki beklenen bu artışın küresel enerji talebinin daha fazla büyümesine neden olacağı söylenebilir. Sadece Hindistan'ın küresel enerji kullanımındaki payının 2040 yılına kadar yaklaşık %11, enerji talebinin ise %30 artması beklenmektedir[1059]. Küresel enerji talebindeki büyüme Asya'da yoğunlaşırken, Çin ve Hindistan'daki toplam enerji talebindeki artışın %40'dan daha fazla olacağı tahmin edilmektedir[1060]. **Güneydoğu Asya'da enerji talebi Çin'den iki kat daha hızlı büyümekte,** genel olarak Asya'daki gelişmekte olan ülkeler ise küresel enerji talebindeki büyümenin 3/2'sini, geriye kalanının çoğunluğunu ise Afrika, Latin Amerika ve Ortadoğu ülkeleri oluşturmaktadır[1061]. Güneydoğu Asya ve Afrika'da önemli bir büyüme kaydedilmiş olsa da bu bölgelerdeki kişi başına enerji kullanımı

[1057] A.g.e., s. 22. Dünya genelinde 2000-2012 yılları arasında yılda ancak 60 milyon insana elektrik erişim imkânı sağlanabilirken, 2012-2017 yılları arasında yılda 100 milyondan fazla insan elektriğe ulaşabilmiştir.

[1058] A.g.e., s. 23-24. Enerji verimliliği politikasının kapsamı ve sıkılaştırılmasının yanı sıra düşük enerji fiyatlarında yaşanan zayıflama nedeniyle 2017 yılında küresel enerji verimliliğindeki iyileşmeler önemli ölçüde yavaşlamıştır. Küresel enerji yoğunluğu, 2017 yılında sadece %1,7 oranında artarken, son üç yılda ortalama %2,3 artmıştır. Bkz. IEA, *World Energy Outlook 2017…,* ss. 1-2.

[1059] A.g.e., s. 2.

[1060] IEA, *Global Energy 2017…,* s. 1.

[1061] IEA, *World Energy Outlook 2017…,* s. 2.

hala küresel ortalamanın oldukça altındadır. Diğer taraftan tüm gelişmiş ekonomilerin enerji talebi, toplam enerji kullanımındaki payları düşmeye devam etse de 2017 yılında küresel enerji talebindeki büyümenin %20'sinden fazlasını oluşturmaktadır[1062]. Benzer bir durum 2018 yılı içinde görülebilir. Bölgelere göre, enerji talebindeki tüm büyümenin artan refahın yol açtığı ve hızlı büyüyen gelişmekte olan ekonomilerden kaynaklandığı, bu bağlamda Çin, Hindistan ve diğer gelişmekte olan Asya ülkelerinin, enerji tüketimindeki büyümenin yaklaşık 3/2'sini oluşturdukları söylenebilir. **Enerji artışının %40'ını oluşturan yenilenebilir enerji, en hızlı büyüyen enerji kaynağı olup, petrol, gaz veya kömürden daha hızlı büyüme göstermektedir**[1063]. 2040 yılına kadar enerji kaynaklarındaki çeşitlilik günümüze kadar görülenin en üst seviyesinde olacağı söylenebilir. Doğal gaz, yenilenebilir kaynaklar ve enerji verimliliği küresel enerji ihtiyacını karşılanmasında önem kazanırken, **yenilenebilir enerji kaynaklarının 2040 yılına kadar düşük maliyetli seçenekler haline geleceği** değerlendirilmektedir. Bu, gelecekte kömürün enerji ihtiyacının karşılanmasındaki payının azalacağı anlamına gelmektedir. Doğal gazın 2040 yılına kadar küresel enerji talebinin dörtte biri kadar artarak, petrolün ardından küresel enerji kullanımında ikinci en büyük yakıt haline gelmesi beklenmektedir. Ancak, gaz talebindeki öngörülen büyümenin %80'i Çin, Hindistan ve Asya'daki diğer ülkelerin liderliğinde ve gelişmekte olan ekonomilerde, gazın büyük bir kısmının (ve dolayısıyla nakliye maliyetlerinin önemli olduğu) altyapının çoğu zaman henüz bulunmadığı yerlerde gerçekleşmektedir[1064]. **LNG küresel gaz piyasasında daha önemli bir hale gelmektedir.** LNG ithal eden ülkelerin sayısı 2005 yılından 2017 yılına yaklaşık 2,5 kat artmıştır[1065]. **Dünyanın en büyük LNG ihracatçısı olan ABD, ülkedeki kaya gazı ve kaya petrolü kaynaklarını başarılı şekilde kullanıma açmasıyla, bugün zaten gaz ihracatçısı olan ülke, aynı zamanda net bir petrol ihracatçısı olmaya başlamıştır.** Diğer taraftan elektriğin enerji kullanımındaki payı artmaktadır. Çin'in

---

[1062] A.g.e., s. 2.

[1063] BP, *Statistical Review of World Energy 2018,* Haziran 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 07.07.2018), s. 15.

[1064] IEA, *World Energy Outlook 2017…,* s. 14.

[1065] 2005 yılında LNG ithal eden ülke sayısı 15 iken 2017 yılında bu sayı 40'a yükselmiştir.

sadece klima için elektrik talebinin Japonya'nın toplam elektrik talebini aşaması beklenmektedir. Ayrıca elektrikle çalışan taşıtların 2040 yılında elektrik enerji talebinde önemli bir paya sahip olacağı ve 2040 yılına kadar toplam enerji tüketiminin %40'ını sağlayacağı tahmin edilmektedir[1066]. **Çin ve Hindistan'ın elektrik enerjisinde artan talebi karşılayabilmesi için bugün sahip oldukları elektrik altyapısını, Çin'in ABD, Hindistan'ın ise AB kadar genişletmesi gerekmektedir.** Enerji talebinde yaşanan bu gelişmeler bağlamında UEA, **enerjide petrole veda etmek için henüz çok erken** olduğunu, özellikle 2025 yılına kadar küresel petrol arzındaki artışın %80'ini oluşturması beklenen ABD'nin petrol fiyatları üzerindeki aşağı yönlü baskısının devamı öngörülmektedir. 2020'li yılların sonlarına doğru petrol üretiminde ABD'nin yatay seyre geçmesi, OPEC dışı ülkelerin ise üretim paylarının azalması, küresel ölçekte petrol sektörünü muhtemelen Ortadoğu'ya bağımlı hale getirecektir[1067].

Enerji ile ilgili ileriye dönük bu beklenti ve tahminler, Aralık 2019'da dünyaya yayılan Kovid-19 etkisiyle bir ölçüde yeniden revize edilmeye muhtaçtır. Ancak bu çalışmanın yazıldığı tarihte Kovid-19'un yayılma hızı küresel ölçekte sürekliliğini koruduğundan özellikle dünyada geniş ekonomik faaliyetlerin (seyahat, ulaşım, üretim vb.) daraltıldığı 2020 yılının ilk çeyreğinde küresel enerji talebinin etkilenmesi kaçınılmaz olmuştur. UEA, 2020 yılında küresel petrol talebinin küresel durgunluğun yaşandığı 2009 yılından bu yana ilk kez daralacağını ön görse de mevcut durumda virüsün tam etkisinin ne olacağı ileriye dönük değerlendirmeleri güçleştirmektedir. Ancak talep, arz, yatırım stratejileri ve iş modelleri üzerindeki belirsizlikler ile küresel enerji endüstrisinin büyük zorluklarla karşı karşıya olduğu söylenebilir. Şubat ayı içerisinde UEA Kovid-19'a bağlı olarak küresel petrol talebindeki büyüme tahminini günlük 1.2 milyon varilden, 825.000 varil olarak yeniden revize etmiştir[1068]. 2019-

[1066] Buna rağmen 2040 yılına kadar önemli ölçüde elektrik altyapısının sağlanması gereklidir. IEA, *World Energy Outlook 2017…,* s. 22.

[1067] IEA, *World Energy Outlook 2017…,* ss. 11-12.

[1068] Enerji piyasalarının karşılaştığı aşırı belirsizliği hesaba katarak UEA, küresel petrol talebinin bu yıl nasıl gelişebileceğine dair iki senaryo daha geliştirmiştir. Kötü senaryoda; küresel talebin günde 730.000 varil azalacağı, İyimser senaryoda; küresel talebin 480.000 varil kadar büyüyeceği yönündedir.

2025 yılları arasında küresel petrol talebinin yıllık ortalama bir milyon varilin biraz altında artması beklenmektedir. Aynı zamanda, dünyanın petrol üretim kapasitesinin günde 5.9 milyon varil artacağı ve bunun 4/3'ünden fazlasının OPEC üyesi olmayan üreticilerden geleceği tahmin edilmektedir[1069].

2.2.1 Fosil Kaynakların Coğrafî Dağılımı

Günümüzde dünyanın birincil enerji tedarikinin %80'inden fazlası petrol, gaz ve kömür gibi fosil yakıtlardan sağlanmaktadır. İklim değişikliği ile ilgili endişeler, düşük karbonlu alternatif enerji kaynaklarında gözle görülür ve memnuniyet verici bir artışa yol açmış olsa da ileriye dönük olarak, UEA'nın tahminleri, enerji talebindeki artışın, fosil yakıtlar tarafından karşılanmaya devam edeceğini göstermektedir. OPEC dışı ülkelerden Rusya ve Orta Asya ülkeleri yeni enerji kaynak rezervleriyle dikkat çekerken, Çin ve Hindistan gibi ülkeler enerji talebi artan ülkeler olarak ortaya çıkmaktadır[1070].

Fosil yakıtlar dünya ekonomisini beslemekte önemli bir rol oynamış ve oynamaya devam etmektedir. Bunun ne kadar daha devam edeceği zaman zaman kamuoyunda tartışılabilmektedir. Kalan kaynaklar ve fosil yakıtların rezervleri elbette sonludur. Bazı kaynaklar henüz bulunamadığı gibi, keşfedilmemiş kaynakların büyüklüğü hakkında da önemli bir belirsizlikler bulunmaktadır. Enerji talebinin karşılanmasında en büyük paya sahip olan petrol, gaz ve kömür kaynaklarının dünyadaki toplam rezerv ömürleri giderek azalmaktadır[1071]. Bu durum petrol, gaz ve kömürün tükenebilir veya sonlu kaynaklar olduğunu gösterse de bu kaynakların rezerv

---

Bu tahminlerin virüsün yayılma ve etki alanına göre revize edilebileceği şüphe götürmez. Bkz. IEA, "Global Oil Demand to Decline in 2020 as Coronavirus Weighs Heavily on Markets", *International Energy Agency News*, 09 Mart 2020, https://www.iea.org/news/global-oil-demand-to-decline-in-2020-as-coronavirus-weighs-heavily-on-markets, (Erişim: 12.04.2020), ss. 1-3.

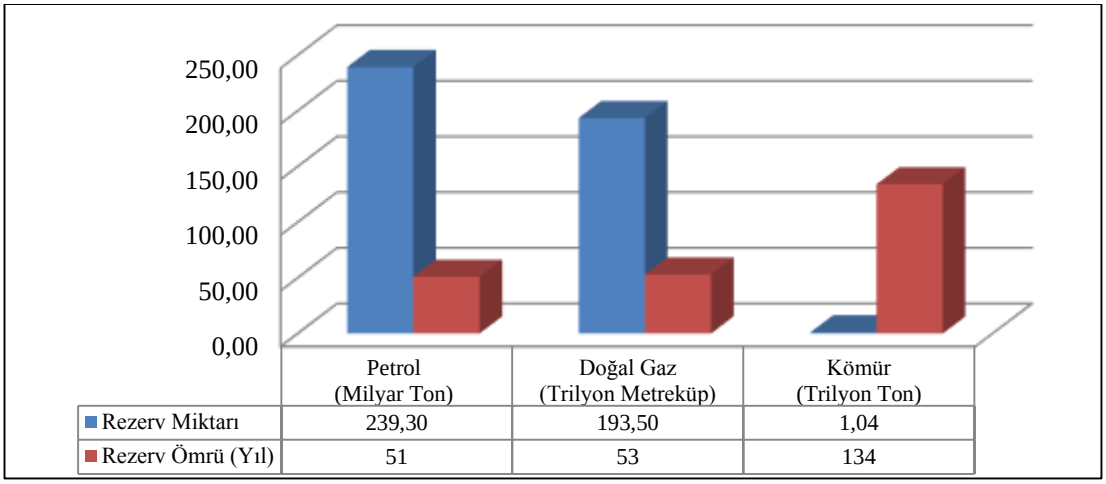
[1069] A.g.m., ss. 2-3.

[1070] Mesut Şöhret, "Enerji Güvenliğinin Ekonomi Politiği ve Uluslararası Çatışmalara Etkisi", Hasret Çomak, Caner Sancaktar ve Zafer Yıldırım (Ed.), *Enerji Diplomasisi*, Beta Yayınları, İstanbul, 2015, s. 7.

[1071] Rezerv ömrü; *"rezervin üretim değerine bölünmesiyle elde edilen oran"*dır.

ömürlerinin yeni keşifler ve teknolojik gelişmelerle birlikte uzayabileceği unutulmamalıdır[1072].

Grafik 6: Dünya Fosil Yakıt Rezervleri ve Rezerv Ömürler



	Petrol (Milyar Ton)	Doğal Gaz (Trilyon Metreküp)	Kömür (Trilyon Ton)
Rezerv Miktarı	239,30	193,50	1,04
Rezerv Ömrü (Yıl)	51	53	134

* 2018 yılı verileri üzerinden hazırlanmıştır.

Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. BP, *Statistical Review of World Energy 2018,* Haziran 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 07.07.2018), ss. 12, 26 ve 36.

Grafik 6'da görülen dünyadaki mevcut petrol, doğal gaz ve kömür rezervleri dikkate alındığında, petrolün; yaklaşık 239 milyar ton (1.696 milyar varil) ve rezerv ömrünün 50,2 yıl[1073], doğal gazın; yaklaşık 193 trilyon metreküp ve rezerv ömrünün 52,6 yıl[1074] ve son olarak kömürün; yaklaşık 1.04 trilyon ton ve rezerv ömrünün 134 yıl civarında olduğu tahmin edilmektedir[1075].

Dünyadaki toplam petrol rezervlerinin nerdeyse yarıya yakını (%46) Ortadoğu'da bulunmaktadır. Diğer en büyük petrol rezervlerine sahip bölgeler sırasıyla Güney ve Orta Amerika (%19,5), Kuzey Amerika (%13,3), Avrasya (%8,5), Afrika (%7,5), Asya Pasifik (%2,8) ve Avrupa (%0,8)'dır. Grafik 7'de petrolün

[1072] Pamir, *Petrol Rezervleri…,* ss. 70-71.

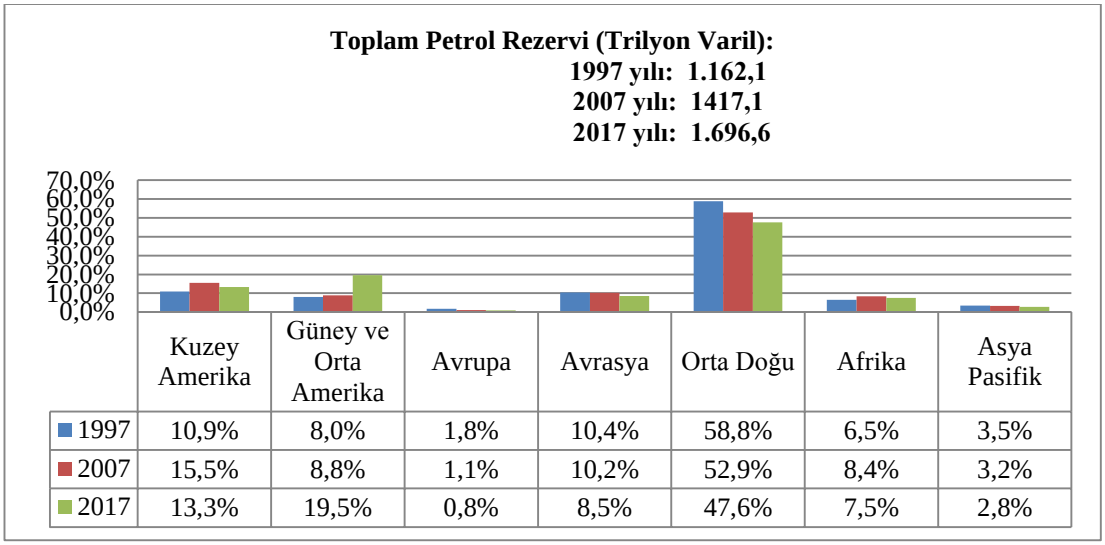
[1073] BP, *BP Statistical Review…,* s. 12.

[1074] A.g.e., s. 26.

[1075] A.g.e., s. 36.

bölgelere ve yıllara (1997, 2007 ve 2017) göre rezerv dağılımındaki farklılıklar görülmektedir.

Grafik 7: Kanıtlanmış Petrol Rezervlerinin Bölgelere Göre Dağılımı



	Kuzey Amerika	Güney ve Orta Amerika	Avrupa	Avrasya	Orta Doğu	Afrika	Asya Pasifik
1997	10,9%	8,0%	1,8%	10,4%	58,8%	6,5%	3,5%
2007	15,5%	8,8%	1,1%	10,2%	52,9%	8,4%	3,2%
2017	13,3%	19,5%	0,8%	8,5%	47,6%	7,5%	2,8%

* 2017 yılı verileri üzerinden hazırlanmıştır.

Kaynak: Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. BP, *BP Statistical Review of World Energy 2018,* Haziran 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 11.07.2018), ss. 12-13.

Dünyadaki toplam petrol rezervinin yaklaşık %71,8'ine (yaklaşık 171 milyar ton) OPEC'in ve %0,3'üne (yaklaşık 0,6 milyar ton) AB sahiptir. OECD ve OECD dışı ülkelerin toplam petrol rezerv payları sırasıyla %14,3 (36 milyar ton) ve %85,7 (yaklaşık 203 milyar ton)'dir.

Dünyanın en büyük petrol rezervlerine sahip olan **Ortadoğu**'da en büyük rezerve sahip ülkeler sırasıyla; Suudi Arabistan (36,6 milyar ton), İran (21,6 milyar ton), Irak (yaklaşık 20,1 milyar ton), Kuveyt (yaklaşık 14 milyar ton) ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) (yaklaşık 13 milyar ton)'dir. Ortadoğu'nun toplam petrol rezervinin yaklaşık 109,3 milyar ton, rezerv ömrünün ise yaklaşık 70 yıl olduğu tahmin edilmektedir. Ortadoğu 'dan sonra dünyanın en büyük ikinci büyük petrol rezervlerine sahip bölgesi **Güney ve Orta Amerika**'dır. Venezüella toplam petrol rezervlerin

(yaklaşık 51 milyar ton) yaklaşık 47 milyar tonuna sahiptir[1076]. Bölgedeki rezerv ömrünün 125,9 yıl olduğu tahmin edilmektedir. Kuzey Amerika'nın üç ülkesi; Kanada yaklaşık 27.2 milyar ton, ABD yaklaşık altı milyar ton ve Meksika yaklaşık bir milyar ton petrol rezervine sahip olup, bölgenin toplam petrol rezervinin yaklaşık 34 milyar ton, rezerv ömrünün ise yaklaşık 30,8 yıl olduğu tahmin edilmektedir. **Avrasya;** yaklaşık 19 milyar ton petrol rezerve ve yaklaşık 27,8 yıl rezerv ömrüne sahiptir. Rusya (yaklaşık 14,5 milyar ton), Kazakistan (yaklaşık 3.9 milyar ton) ve Azerbaycan (yaklaşık bir milyar ton) en büyük rezervlere sahip ülkelerdir. **Afrika'da;** Libya (yaklaşık 6.3 milyar ton) ve Nijerya (yaklaşık 5.1 milyar ton) en büyük petrol rezervlerine sahip ülkeler olarak dikkat çekmektedir. Bu ülkeler dışında Cezayir (yaklaşık 1.5 milyar ton) ve Angola (yaklaşık 1.3 milyar ton) önemli petrol rezervlerine sahip ülkelerdir. Afrika'nın toplam petrol rezervinin yaklaşık 16.7 milyar ton, rezerv ömrünün ise yaklaşık 42,9 yıl olduğu tahmin edilmektedir. Çin ve Hindistan gibi hızlı büyüyen ve enerji talebinin sürekli arttığı **Asya Pasifik;** yaklaşık 6.4 milyar ton rezerve, **bu rezervlerin yarısından fazlası (yaklaşık 3.5 milyar ton) ise Çin'de** bulunmaktadır. Bunun dışında Hindistan ve Vietnam yaklaşık 0.6 milyar ton, Malezya ise yaklaşık 0,5 milyar ton petrol rezervine sahiptir. Rezerv ömrünün yaklaşık 16,7 yıl olduğu tahmin edilmektedir. Dünyanın en az petrol rezervine sahip bölgesi **Avrupa ise;** yaklaşık 1,7 milyar ton petrol rezervine sahiptir. En büyük petrol rezervine sahip iki ülkeden; **Norveç yaklaşık bir milyar ton,** Birleşik Krallık ise yaklaşık 0,3 milyar ton rezerve sahiptir. Bölgedeki toplam petrol rezerv ömrünün yaklaşık 10,4 yıl olduğu tahmin edilmektedir[1077].

[1076] Ülke aynı zamanda dünya toplam rezervlerinin %17,9'unu sahiptir.

[1077] BP, *BP Statistical Review…,* ss. 14-16.

Tablo 8: Ham Petrol: Ülkelere Göre Üretim, İhracat ve İthalat Payı

Üretici Ülkeler	Milyon Ton (Mt)	Dünya Toplamının Yüzdesi (%)
ABD	666	%14,9
S.Arabistan	575	%12,8
Rusya	554	%12,4
Kanada	259	%5,8
Irak	231	%5,2
İran	221	%4,9
Çin	188	%4,2
BAE	179	%4,0
Kuveyt	148	%3,3
Brezilya	135	%3,0
Diğer	1.326	%29,5
Toplam	**4.482**	**%100**

İhracatçı Ülkeler	Mt
S.Arabistan	348
Rusya	252
Irak	187
İran	132
Kanada	131
BAE	118
Kuveyt	103
Nijerya	89
Venezuella	82
Angola	75
Diğer	563
Toplam	**2.080**

İthalatçı Ülkeler	Mt
Çin	415
ABD	349
Hindistan	220
Japonya	158
G.Kore	151
Almanya	91
İtalya	69
İspanya	65
Hollanda	59
Fransa	58
Diğer	527
Toplam	**2.162**

* 2018 verileri üzerinden hazırlanmıştır.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. IEA, "Key World Energy Statistics", *International Energy Agency*, 2019, https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/Key_World_Energy_Statistics_2019.pdf, (Erişim: 12.03.2020), s. 13.

Tablo 8 ve 9'da ham petrol ve rafine petrolün üretim, ihracat ve ithalat payı en büyük olan ülkeler listelenmiştir. Suudi Arabistan'ın ham petrol ve rafine edilmiş petrol üretim ve ihracatında Rusya ile birlikte en yukarlarda olduğu görülebilir. ABD rafine edilmiş petrol üretimi ve ihracatında zirvede yer alırken, ham petrol üretiminde birinci, ithalatında ise Çin'den sonra yer almaktadır. Ham petrol üretimi ve ithalatında Ortadoğu ülkelerinin belirgin olduğu, rafine edilmiş petrol üretimi Asya ve Amerika kıtasına dağılmış olsa da ihracat payında Ortadoğu ülkeleri belirgindir. Suudi Arabistan, Rusya ve ABD dünya ham petrol üretiminin %40'ından biraz daha azına katkıda bulunmuştur. Kanada ham petrol üretiminde dördüncü, ihracatında ise beşinci sıradadır. Rafine edilmiş petrol üretiminde ise dünya toplamının %2,2'sini oluşturmaktadır. Ham petrol ithalatında en büyük paya Asya ülkelerinin sahip olduğu, ABD'yi bir kenara bırakacak olursak ilk dört ülkenin sırasıyla Çin, Hindistan, Japonya ve Güney Kore olduğu görülmektedir. Bu ülkelerin enerji bağlamında Arktika'daki gelişmeleri yakından takip etmesi şaşırtıcı olmasa gerek. Her iki tabloda da

Türkiye'nin hem ham petrol hem de rafine edilmiş petrol ithalatında ilk on ülke arasında yer alması, ülkenin enerji bağımlılığı açısından dikkat çekicidir.

Tablo 9: Rafine Edilmiş Petrol: Ülkere Göre Üretim, İhracat ve İthalat Payı

Üretici Ülkeler	Milyon Ton (Mt)	Dünya Toplamının Yüzdesi (%)
ABD	838	%20,2
Çin	564	%13,6
Rusya	280	%6,8
Hindistan	260	%6,3
Japonya	158	%3,8
G.Kore	153	%3,7
S.Arabistan	131	%3,2
Almanya	102	%2,5
Brezilya	96	%2,3
Kanada	93	%2,2
Diğer	1.465	%35,4
Toplam	**4.140**	**%100**

İhracatçı Ülkeler	Mt
ABD	140
Rusya	126
S.Arabistan	66
Hindistan	34
G.Kore	28
Kuveyt	27
BAE	25
Hollanda	21
Katar	21
İran	20
Diğer	176
Toplam	**684**

İthalatçı Ülkeler	Mt
Meksika	41
Singapur	28
Japonya	26
Avustralya	26
Endonezya	23
Brezilya	22
Nijerya	21
Çin+Hong Kong	21
Fransa	21
Türkiye	20
Diğer	321
Toplam	**570**

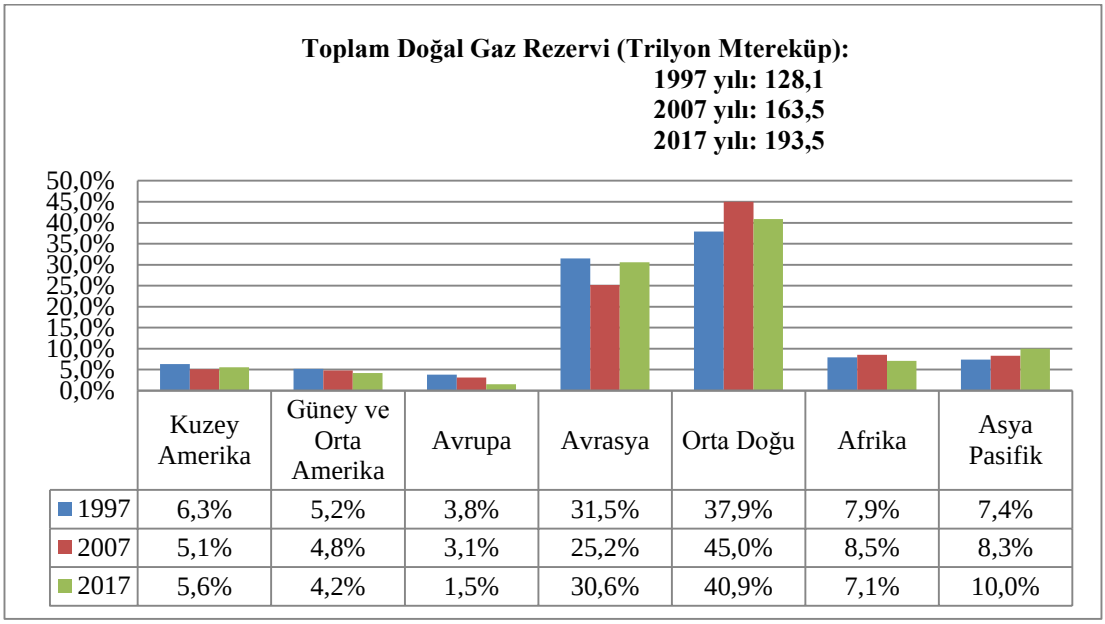
* 2017 verileri üzerinden hazırlanmıştır.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. IEA, "Key World Energy Statistics", *International Energy Agency*, 2019, https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/Key_World_Energy_Statistics_2019.pdf, (Erişim: 12.03.2020), s. 13.

Petrolde olduğu gibi doğal gaz rezervlerinde de **en büyük pay Ortadoğu (%40,9)'nundur.** Diğer bölgeler sırasıyla Avrasya (%30,6), Asya Pasifik (%10), Afrika (%7,1), Kuzey Amerika (%5,6), Güney ve Orta Amerika (%4,2) ve Avrupa (%1,5)'dır. Grafik 8'de doğal gazın bölgelere ve yıllara (1997, 2007 ve 2017) göre rezerv dağılımındaki farklılıklar görülmektedir.[1078].

[1078] A.g.e., ss. 26-28.

Grafik 8: Kanıtlanmış Doğal Gaz Rezervlerinin Bölgelere Göre Dağılımı



	Kuzey Amerika	Güney ve Orta Amerika	Avrupa	Avrasya	Orta Doğu	Afrika	Asya Pasifik
1997	6,3%	5,2%	3,8%	31,5%	37,9%	7,9%	7,4%
2007	5,1%	4,8%	3,1%	25,2%	45,0%	8,5%	8,3%
2017	5,6%	4,2%	1,5%	30,6%	40,9%	7,1%	10,0%

* 2018 yılı verileri üzerinden hazırlanmıştır.

Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. BP, *BP Statistical Review of World Energy 2018,* Haziran 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 11.07.2018), ss. 26-27.

Dünyadaki toplam doğal gaz rezervinin yaklaşık %9,2'sine (yaklaşık 17,8 trilyon metreküp) OECD ülkeleri, %90,8'ine (yaklaşık 175 trilyon metreküp) OECD dışı ülkeler ve %0,6'sına (yaklaşık 1.2 trilyon metreküp) ise AB ülkeleri sahiptir. Dünyanın en büyük doğal gaz rezervlerine sahip olan **Ortadoğu**'nun toplam rezervi; yaklaşık 79 trilyon metreküp, tahmini rezerv ömrü ise 119,9 yıldır. Rezerv kapasitesi Arktika'daki tahmini rezervlerin yaklaşık 1,6 katıdır. En büyük rezerve sahip ülkeler; İran (yaklaşık 33 trilyon metreküp), Katar (yaklaşık 24 trilyon metreküp), Suudi Arabistan (sekiz trilyon metreküp), BAE (yaklaşık 5.9 trilyon metreküp) ve Irak (yaklaşık 3.5 trilyon metreküp)'tır. Doğal gaz rezervlerindeki en büyük artış Katar'da görülmektedir[1079]. Ortadoğu 'dan sonra dünyanın en büyük ikinci doğal gaz rezervlerine sahip olan bölgesi **Avrasya**'nın toplam doğal gaz rezervi yaklaşık 59

[1079] 1997 yılında yaklaşık 8,8 trilyon metreküp rezerve sahip olan Katar'ın doğal gaz rezervleri 2007 yılında 206,4 trilyon metreküp olurken, 2017 yılında yaklaşık 24,9 trilyon metreküpe gerilemiştir.

trilyon metreküp, rezerv ömrü ise yaklaşık 72,6 yıldır. Toplam rezervlerin yaklaşık %18,1'ine (yaklaşık 35 trilyon metreküp) Rusya, %10,1'ine (yaklaşık 19.5 trilyon metreküp) ise Türkmenistan sahiptir. **Rusya tek başına dünya toplam doğal gaz rezervlerinin %18,1'ine sahiptir. Asya Pasifik'te;** yaklaşık 19.3 trilyon metreküp doğal gaz bulunduğu, tahmini rezerv ömrü ise 31,8 yıldır. **Toplam yaklaşık rezervin 5.5 trilyon metreküpü Çin'de,** 3.6 trilyon metreküpü Avusturalya'da, 2.9 trilyon metreküpü Endonezya'da, 2.7 trilyon metreküpü Malezya'da ve 1.2 trilyon metreküpü Hindistan ve Myanmar'da bunmaktadır. **Afrika**'nın toplam yaklaşık rezervi; 13,8 trilyon metreküp, tahmini rezerv ömrü 61,4 yıldır. Bölgenin toplam rezervinin yarısından fazlasına sahip olan Nijerya ve Cezayir; dünyadaki toplam doğal gaz rezervinin sırasıyla %2,7'sini (yaklaşık 5.2 trilyon metreküp) ve %2,2'sini (yaklaşık 4.3 trilyon metreküp) sahiptir. **Kuzey Amerika ülkeleri;** ABD, Kanada ve Meksika'nın toplam rezervi yaklaşık 11 trilyon metreküp, tahmini rezerv ömrü ise yaklaşık 11,4 yıldır. **ABD en büyük rezerv payına (yaklaşık 8.7 trilyon metreküp) sahip ülkedir.** Bunun dışında Kanada'nın yaklaşık 1.9 trilyon metreküp, Meksika'nın ise 0,2 trilyon metreküptür. Güney ve Orta Amerika'nın toplam rezervi yaklaşık 8.2 trilyon metreküp, tahmini rezerv ömrü ise yaklaşık 45,9 yıldır. Petrolde olduğu gibi doğal gazda da en büyük pay, toplam rezervin %3,3'üne (yaklaşık 6.4 trilyon metreküp) sahip olan Venezüella'nındır. Brezilya ve Peru'nun toplam doğal gaz rezervi yaklaşık 0,4 trilyon metreküp, Arjantin ve Bolivya'nın ise yaklaşık 0,3 trilyon metreküptür. **Petrolde olduğu gibi doğal gazda da dünyanın en düşük rezerv bölgesi Avrupa'dır.** Bölgenin toplam doğal gaz rezervi yaklaşık üç trilyon metreküp, tahmini rezerv ömrü ise yaklaşık 12,2 yıldır. Petrolde olduğu gibi toplam doğal gaz rezervinin yarısından fazlasına sahip olan **Norveç'in toplam rezervi yaklaşık 1.7 trilyon metreküp,** rezerv ömrü yaklaşık 16.6 yıldır. Bölgenin en büyük rezerv payına sahip diğer iki ülkesinden Hollanda'nın toplam rezervi yaklaşık 0,7 trilyon metreküp, Birleşik Krallık'ın ise yaklaşık 0,2 trilyon metreküptür[1080].

[1080] Bp, *BP Statistical Review…,* ss. 26-27.

Tablo 10: Doğal Gaz: Üretim, İhracat ve İthalat Payı En Büyük Olan Ülkeler

Üretici Ülkeler	bcm	Dünya Toplamının Yüzdesi (%)
ABD	862	%21,9
Rusya	715	%18,2
İran	231	%5,9
Kanada	190	%4,8
Katar	171	%4,3
Çin	160	%4,1
Norveç	126	%3,2
Avustralya	118	%3
S.Arabistan	97	%2,5
Cezayir	96	%2,4
Diğer	1.171	%29,7
Toplam	**3.937**	**%100**

İhracatçı Ülkeler	bcm
Rusya	236
Katar	121
Norveç	118
Avustralya	77
Kanada	59
Türkmenistan	56
Cezayir	52
Endonezya	27
Nijerya	27
Malezya	26
Diğer	194
Toplam	**993**

İthalatçı Ülkeler	bcm
Çin	116
Japonya	111
Almanya	89
İtalya	67
G.Kore	56
Meksika	52
Türkiye	50
Fransa	43
Birleşik Krallık	39
İspanya	32
Diğer	297
Toplam	**952**

***** 2018 verileri üzerinden hazırlanmıştır. Boru hatları ve LNG dahil edilmiştir.

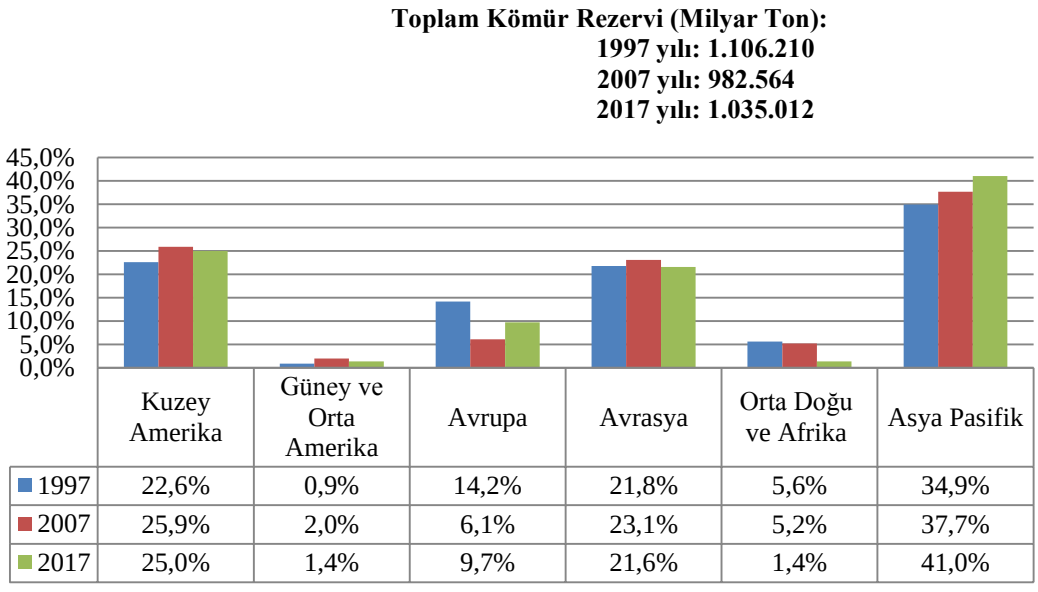
Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. IEA, "Key World Energy Statistics", *International Energy Agency*, 2019, https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/Key_World_Energy_Statistics_2019.pdf, (Erişim: 12.03.2020), s. 15.

Tablo 10'da doğal gaz üretim, ihracat ve ithalat payı en büyük ülkeler görülmektedir. Arktika Devletlerinden ABD ve Rusya en büyük üreticiler olarak dikkat çekerken, ABD'nin aksine Rusya en büyük ihracatçıdır. Dünya toplam doğal gaz üretiminin %40'ı bu iki ülke tarafından sağlanmaktadır. Tablo 10 genellikle kararlı bir seyir izlemektedir. Sadece 2017 yılında 2016 yılına kıyasla dikkate değer tek değişiklik, Kanada'nın Katar'ı dördüncü en büyük doğal gaz üreticisi olarak değiştirmesidir. Norveç ve Kanada üretimde İran'dan geride olsalar da, İran'ın aksine ihracatta pazar payı daha yüksek ülkelerdir. İthalatta Çin ve Japonya en yüksek kapasiteye sahiptir. İthalatta AB üyesi ülkeler ile Türkiye'nin doğal gaz bağımlılığı dikkat çekmektedir. Petrolde olduğu gibi doğal gazda da Çin, Japonya ve Güney Kore en büyük ithalatçı ülkelerdendir.

Petrol ve doğal gaz rezervlerinin aksine, **dünyadaki toplam kömür rezervlerindeki en büyük paya sahip bölge Asya Pasifik (%41)'dir.** Diğer bölgeler

sırasıyla; Kuzey Amerika (%25), Avrasya (%21,6), Avrupa (%9,7), Güney ve Orta Amerika (%1,4) ve Ortadoğu ile Afrika (%5)'dır. Grafik 9'da kömürün bölgelere ve yıllara (1997, 2007 ve 2017) göre rezerv dağılımındaki farklılıklar görülmektedir[1081].

Grafik 9: Kanıtlanmış Kömür Rezervlerinin Bölgelere Göre Dağılımı



	Kuzey Amerika	Güney ve Orta Amerika	Avrupa	Avrasya	Orta Doğu ve Afrika	Asya Pasifik
1997	22,6%	0,9%	14,2%	21,8%	5,6%	34,9%
2007	25,9%	2,0%	6,1%	23,1%	5,2%	37,7%
2017	25,0%	1,4%	9,7%	21,6%	1,4%	41,0%

* 2018 yılı verileri üzerinden hazırlanmıştır.

Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. BP, *BP Statistical Review of World Energy 2018,* Haziran 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 11.07.2018), ss. 36-37.

Dünyadaki toplam kömür rezervinin yaklaşık %48,1'ine (yaklaşık 497.985 milyar ton) OECD ülkeleri, %51,9'una (yaklaşık 537 milyar ton) OECD dışı ülkeler ve %7,4'üne (yaklaşık 76 milyar ton) ise AB ülkeleri sahiptir. Kömür rezervlerinin bölgesel dağılımdaki payı çok az değişiklik göstermekle birlikte, **toplam kömür rezervi 1997 yılından 2007 yılına kadar yaklaşık 123.646 milyar ton azalmıştır.** Bölgesel dağılımda en büyük azalmanın Avrupa'da (%8,1) olduğu görülmektedir. 2007 yılından 2017 yılına toplam kömür rezervi yaklaşık 52.448 milyar ton artarken, rezerv payı en fazla artan bölgeler sırasıyla; Avrupa (%3,6) ve Asya Pasifik (%3,3),

[1081] A.g.e., s. 36.

rezerv payı en fazla düşen bölgeler ise sırasıyla; Ortadoğu ve Afrika (%3,8), Avrasya (%1,5), Kuzey Amerika (%0,9) ve Güney ve Orta Amerika (%0,6)'dır. **Asya Pasifik** yaklaşık olarak 424.234 milyar ton kömür rezervine sahip olup, en büyük rezerve sahip olan ülkeler; Avusturalya (yaklaşık 144.818 milyar ton), Çin (yaklaşık 138.819 milyar ton), Hindistan (yaklaşık 97.728 milyar ton), Endonezya (yaklaşık 22.598 milyar ton) ve Yeni Zelanda (yaklaşık 7.575 milyar ton)'dır. Bu ülkeler bölgenin toplam kömür rezervinin yaklaşık %40'ına sahiptir. Kömür rezerv ömrünün yaklaşık 79 yıl olduğu tahmin edilmektedir. Dünyanın en büyük ikinci kömür rezervine sahip bölgesi **Kuzey Amerika'da bulunan yaklaşık 258.709 milyar ton kömürün nerdeyse tamamı (yaklaşık 250.916 milyar tonu) ABD'de bulunmaktadır.** Diğer iki ülke Kanada ve Meksika'nın toplam kömür rezerv payı sırasıyla; yaklaşık 6.582 milyar ton ve 1.211 milyar tondur. Kömür rezerv ömrünün yaklaşık 335 yıl olduğu tahmin edilmektedir. **Avrasya**'nın toplam kömür rezerv payı yaklaşık 223.228 milyar ton, en büyük kömür rezervine sahip ülkeler; Rusya (160.364 milyar ton), Ukrayna (34.375 milyar yon) ve Kazakistan (25.605 milyar ton)'dır. **Bu üç ülke toplam kömür rezervin neredeyse tamamına (%21,3) sahiptir.** Kömür rezerv ömrü yaklaşık 397 yıldır. **Avrupa'nın toplam kömür rezervi yaklaşık 100.405 milyar ton olup, petrol ve doğal gaz ile kıyaslandığında fosil yakıtlar arasındaki en büyük pay kömürüdür.** Rezerv ömrünün 159 yıl olduğu tahmin edilen Avrupa'da en büyük kömür rezervine sahip ülkeler; Almanya (yaklaşık 36.108 milyar ton), Polonya (yaklaşık 25.811 milyar ton), Türkiye (yaklaşık 11.353 milyar ton), Sırbistan (yaklaşık 7.514 milyar ton) ve Çekya (yaklaşık 3.640 milyar ton)'dır. Bu ülkelerin toplam rezerv payı yaklaşık %8,2'dir. **Ortadoğu ve Afrika**'nın toplam rezervlerinin yaklaşık 14.420 milyar ton, rezerv ömrünün yaklaşık 53 yıl olduğu tahmin edilmektedir. Ortadoğu'nun dünyadaki toplam kömür rezerv payı yaklaşık %0,1 (yaklaşık 1.203 milyar ton), Güney Afrika'nın %1 (9.893 milyar ton) ve diğer Afrika ülkelerinin %0,3 (yaklaşık 2.822 milyar ton)'tür. Son olarak **Güney ve Orta Amerika**'nın toplam rezerv payı yaklaşık 14.016 milyar ton, tahmini rezerv ömrü yaklaşık 141 yıldır. Bölgenin en büyük kömür rezervine sahip ülkeleri; Brezilya (6.596 milyar ton) ve Kolombiya (yaklaşık 4.881 milyar ton) ile birlikte bölgenin ve dünyanın önemli petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip ülkesi

Venezüella (731 milyar ton)'dır. Bölgenin dünyada sahip olduğu %1,4'lük kömür rezerv payının %1,2'sini bu üç ülke oluşturmaktadır[1082].

Tablo 11: Kömür: Üretim, İhracat ve İthalat Payı En Büyük Olan Ülkeler

Üretici Ülkeler	Milyon Ton	Dünya Toplamının Yüzdesi (%)
Çin	3.350	%45,4
Hindistan	771	%9,9
ABD	685	%8,8
Endonezya	549	%7
Avustralya	483	%6,2
Rusya	420	%5,4
G.Afrika	259	%3,3
Almanya	169	%2,2
Polonya	122	%1,6
Kazakistan	114	%1,5
Diğer	691	%8,7
Toplam	**7.813**	**%100**

İhracatçı Ülkeler	Milyon Ton
Endonezya	433
Avustralya	382
Rusya	182
ABD	99
Kolombiya	82
G.Afrika	69
Moğolistan	34
Kazakistan	25
Kanada	23
Mozambik	12
Diğer	4
Toplam	**1.345**

İthalatçı Ülkeler	Milyon Ton
Çin	289
Hindistan	239
Japonya	185
G.Kore	142
Tayvan	67
Almanya	44
Türkiye	38
Malezya	32
Tayland	25
Ukrayna	21
Diğer	267
Toplam	**1.349**

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. IEA, "Key World Energy Statistics", *International Energy Agency,* 2019, https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/Key_World_Energy_Statistics_2019.pdf, (Erişim: 12.03.2020), s. 17.

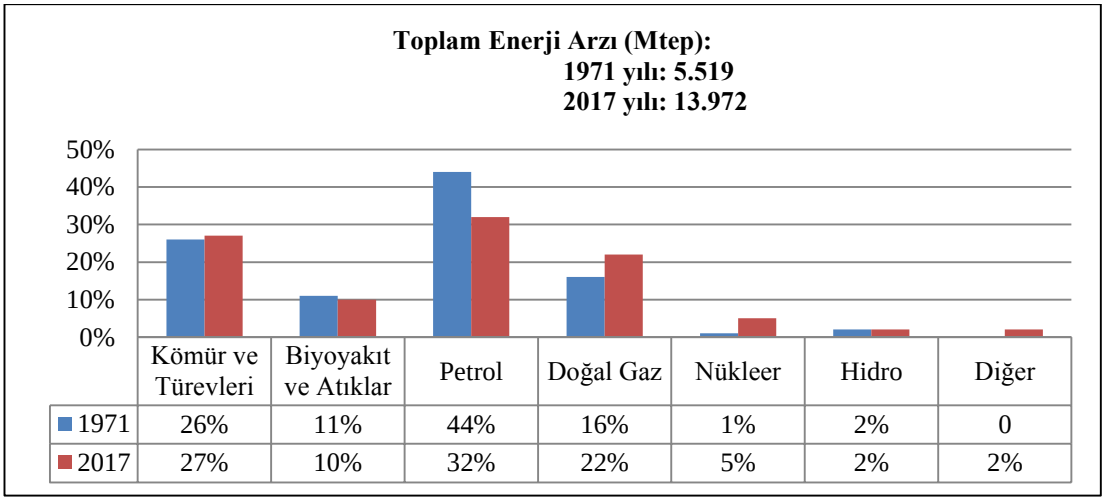
Tablo 11'de kömür üretim, ihracat ve ithalat payı en büyük olan ülkeler görülmektedir. Çin ve Hindistan dünya toplam kömür üretimin neredeyse yarısından fazlasını gerçekleştiriyor olsa da her iki ülke de dünyanın en büyük kömür ithalatçısıdır. Çin'in enerji talebinde kömürün aksine petrole olan talep daha yüksek iken, Hindistan'da bu durum tam tersidir. Her iki ülkeninde dünyanın en büyük nüfus yoğunluğuna sahip ülkesi olduğu dikkatlerden kaçmamalıdır. Rusya ve ABD hem üretici hem de ihracatçı ülkelerdendir. Rusya sahip olduğu ham ve rafine edilmiş petrol, doğal gaz ve kömür payı ile hem üretici hem de ihracatçı olan tek ülkedir.

[1082] BP, *BP Statistical Review…,* s.36.

2.2.2 Küresel Enerji Arzı ve Bölgelere Göre Dağılımı

1971-2017 yılları arasında küresel toplam birincil enerji arzı 2,5 kattan (5.519 Mtep'ten 13.972 Mtep'e) fazla artış göstermiştir. Bu zaman aralığında yapısının değişmesi de kaçınılmaz olmuştur. Grafik 10, enerji kaynaklarının birincil enerji arzındaki paylarını göstermektedir. En çarpıcı iki değişiklik petrol ve gazın paylarında görülmektedir. Petrol hâlâ baskın birleşen olsa da arzdaki payı %44'ten %32'ye gerilemiş, doğal gazın payı ise %16'dan %22'ye çıkmıştır. Kömürün payı %26'dan %27'ye yükselmiştir. Petrol ve doğal gaz ile kıyaslandığında arzdaki payının genel olarak sabit olduğu düşünülse de 1999-2011 yılları arasında sürekli olarak artan ve esas olarak Çin'deki artan tüketimden etkilenen önemli bir dalgalanma göstermiştir[1083].

Grafik 10: Enerji Kaynaklarının Birincil Enerji Arzındaki Payları



	Kömür ve Türevleri	Biyoyakıt ve Atıklar	Petrol	Doğal Gaz	Nükleer	Hidro	Diğer
1971	26%	11%	44%	16%	1%	2%	0
2017	27%	10%	32%	22%	5%	2%	2%

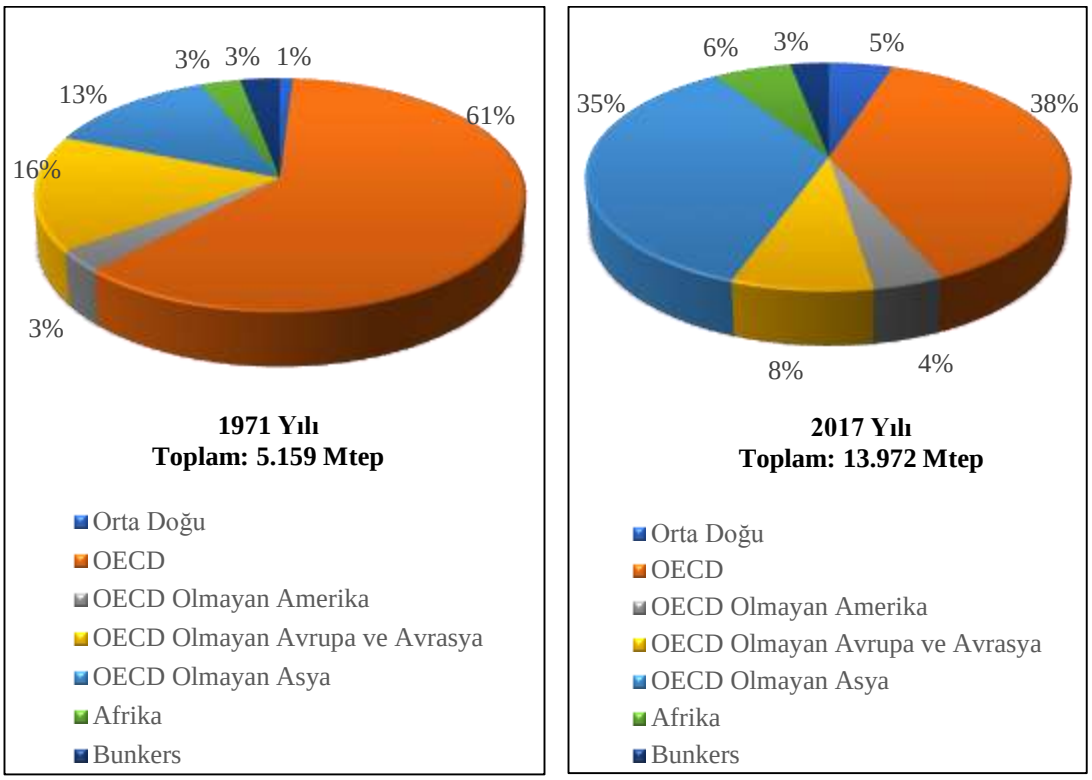
* Kömür ve türevlerine kaya petrolü dâhil edilmiştir. Diğer kaynaklar: jeotermal, güneş, rüzgâr ve ısıyı içermektedir.

Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. IEA, *World Energy Balances 2019,* The International Energy Agency (IEA), https://iea.blob.core.windows.net/assets/8bd626f1-a403-4b14-964f-f8d0f61e0677/World_Energy_Balances_2019_Overview.pdf, (Erişim: 17.03.2020), s. 6.

[1083] IEA, *World Energy Balances 2019…,* s. 5.

Grafik 11, toplam enerji arzının bölgelere göre dağılımını göstermektedir. 2017 yılında küresel birincil enerji arzı 260 Mtep (%1,9) artarak 13.972 Mtep olmuştur. 1971 ve 2017 yılları arasındaki en büyük değişim OECD ve OECD olmayan Asya'da görülmektedir. OECD'nin küresel toplam birincil enerji arzındaki payı 46 yılda %61'den %38'e gerilerken, aynı dönemde OECD olmayan Asya'nın payı %13'ten %35'e yükselmiştir. Küresel enerji talebindeki payı 1971-2017 yılları arasında neredeyse yarıya inmesine (%16'dan % 8'e kadar) rağmen OECD olmayan Avrupa ve Avrasya, 1.100 Mtep'ten fazla enerji arzı ile üçüncü en büyük enerji tüketen bölge olmuştur. Bunu, dönem boyunca enerji talebinin dört kat arttığı (812 Mtep) Afrika, enerji arzı %1'den %5'e yükselen Ortadoğu ve yalnızca %1 büyüyen OECD olmayan Amerika kıtasında izlemiştir.

Grafik 11: Toplam Enerji Arzının Bölgelere Göre Dağılımı



Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. IEA, *World Energy Balances 2019*, The International Energy Agency (IEA), https://iea.blob.core.windows.net/assets/8bd626f1-a403-4b14-964f-f8d0f61e0677/World_Energy_Balances_2019_Overview.pdf, (Erişim: 17.03.2020), s. 6.

Bir önceki yıla göre toplam birincil enerji arzında; OECD üyesi olmayan Asya ve Afrika'da %3,3, OECD üyesi olmayan Avrupa ve Avrasya'da %2,1 ve Ortadoğu'da %1,9 artış görülmektedir. OECD'de yalnızca %0,6'lık bir artış olurken, üst üste üçüncü yıl OECD olmayan Amerika'da %0,8 azalma olmuştur. OECD üyesi olmayan ülkeler, dünya enerji tüketiminin sürekli artan en büyük payına (2017 yılı için %72) sahiptir.

Tablo 12: Küresel Toplam Birincil Enerji Arzı: En Büyük Paya Sahip Ülkeler

Ülke	Mtep	Toplam Birincil Enerji Arızndaki Payı	
		1971	2017
Çin	3.063	%7	%22
ABD	2.155	%29	%16
Hindistan	882	%3	%6
Rusya	732	V/B	%5
Japonya	432	%5	%3
Almanya	311	%6	%2
Brezilya	290	%1	%2
Kanada	289	%0,3	%2
Güney Kore	282	%3	%2
İran	262	%3	%2
Diğer	5.274	%44	%38
Toplam	**13.972**	**%100**	**%100**

* VB: Veri Bulunumadı. En büyük paya sahip olan ilk 10 ülke listelenmiştir.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. IEA, *World Energy Balances 2019,* The International Energy Agency (IEA), https://iea.blob.core.windows.net/assets/8bd626f1-a403-4b14-964f-f8d0f61e0677/World_Energy_Balances_2019_Overview.pdf, (Erişim: 17.03.2020), s. 7.

Tablo 12'de küresel toplam birincil enerji arzında en büyük paya sahip olan ülkeler görülmektedir. 2017 yılında Çin toplam birncil enerji arzının %22'sini, ABD ise %16'sını oluşturmaktadır. Hindistan ve Rusya sırasıyla üçüncü ve dördüncüdür. OECD ülkeleri arasında en büyük ikinci enerji tüketicisi olan Japonya beşinci sırada yer almaktadır. Belki de en dikkat çekici olan; küresel toplam birincil enerji arzının yarısından fazlasını ilk beş ülkenin, %62'sini ise ilk on ülkenin oluşturuyor olmasıdır. Bunlardan yedisi (Çin, ABD, Hindistan, Rusya Federasyonu ve daha önce Sovyetler Birliği, Japonya, Almanya ve Kanada) tüm dönem boyunca on büyük enerji tüketicisi

arasında yer almıştır[1084]. Enerji arazı açısından açısından ilk beş ülke, dünya GSYİH'nin ve dünya nüfusunun yarısından daha azını (sırasıyla %48 ve %44) ve dünya nüfusunun (%44), ancak toplam dünya enerjisinin %52'sini tüketmiştir.

2.2.3 Küresel Enerji Üretimi ve Bölgelere Göre Dağılımı

Küresel enerji üretimi hem miktar hem de kaynak açısından geçmişten günümüze uzun vadede değişiklik göstermiştir. Bölgeler arasındaki enerji karışımındaki nispi farklılıktan belki de şaşırtıcı olanı, bölgesel karışımların zamanla nasıl değiştiği veya daha fazla değişmediğidir. Örneğin; Kuzey Amerika, Avrupa ve Asya Pasifik'teki farklı enerji kaynaklarının nispi katkısına bakarsak, enerji karışımının zamanla değiştiği oran oldukça yavaştır. Nükleer elektriğin başlangıcı haricinde, enerji karışımı çoğu zaman en az yarım asırdır oldukça sabit kalmıştır.

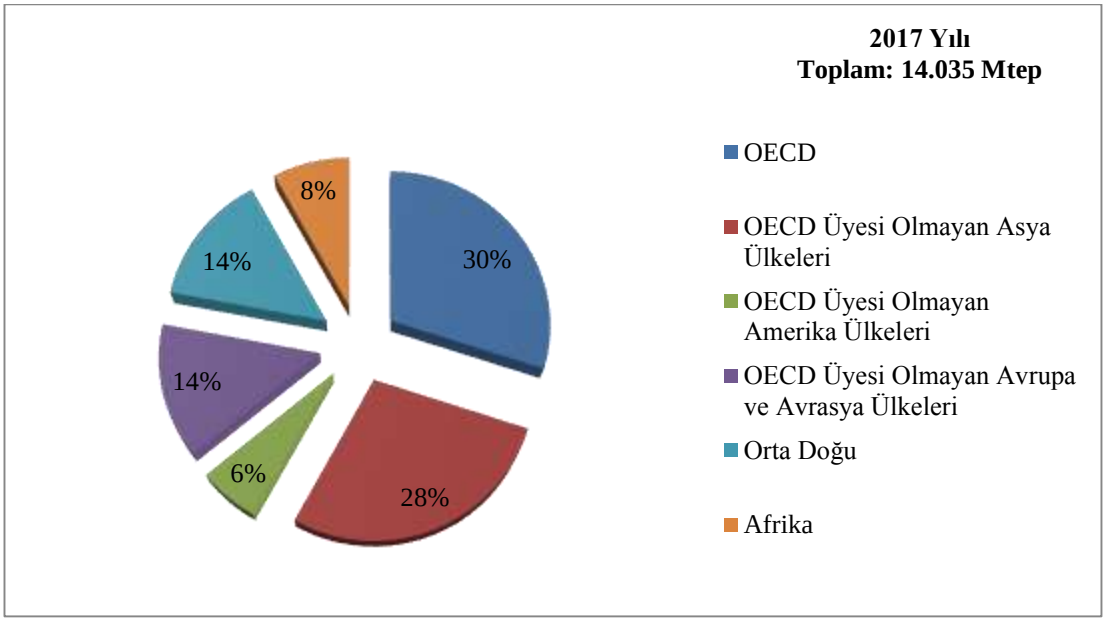
Küresel enerji üretimi 2017 yılında bir önceki yıla göre %2,2'lik artış göstererek 14.035 Mtep olmuştur. Bu artışa büyük ölçüde 120 Mtep'den fazla artan kömür ve doğal gaz ile 30 Mtep'ten biraz daha fazla büyüyen hidro ve biyoyakıtlar dışındaki yenilenebilir enerji kaynaklarından kaynaklanmıştır. Petrol üretiminde görülen istikrarlı artış 3.6 Mtep (%0,1) olmuştur. Fosil yakıtlar toplam enerji üretiminin %81,3'ünü oluşturmuştur. Tüm fosil olmayan kaynaklar için görülen üretim artışı %1,2 olmuştur. Bir önceki yıla göre üretimindeki payları %0,4 azalmıştır. Hidro, %0,7'lik bir artışla küresel üretimin %2,5'ini (351 Mtep), güneş PV (Solar PV-PhotoVoltaic), rüzgâr, jeotermal, güneş termal (solar thermal) enerji bir önceki yıla göre sırasıyla %34,8, %17,7, %7 ve %3,4'lük bir artışla küresel birincil enerji üretiminin ancak %2'sinden daha azını oluşturmuştur. Son olarak nükleer üretim 2017 yılında 2016 yılına göre %1,1 oranında artmış ve her iki yılda da küresel düzeyde aynı oranda yaklaşık %4,9'luk enerji sağlamıştır.

Bölgesel düzeyde, enerji üretimi 2016 ve 2017 yıllarında hemen hemen aynı kalmıştır. Grafik 12'de toplam enerji üretiminin bölgelere göre dağılımı gösterilmektedir. OECD, 2017 yılında OECD üyesi olmayan Asya'nın hemen

[1084] IEA, *World Energy Balances 2019…,* ss. 6-7.

önündeki en büyük enerji üretim bölgesi olmuştur. OECD ekonomileri küresel enerjinin %30'unu üretirken, OECD üyesi olmayan Asya %28'ini karşılamıştır. OECD'de tüm üretim %2,8 oranında artarak 4.181 Mtep'e ulaşmıştır. OECD üyesi olmayan Asya'da enerji üretimi %2,5 oranında artarak 3.971 Mtep olmuştur. Ortadoğu %0,6'lık bir düşüşe rağmen üçüncü en büyük üretim bölgesi olmaya devam etmiştir. OECD üyesi olmayan Avrupa ve Avrasya yaklaşık %3,6'lık büyüme ile sırasıyla 2.032 Mtep ve 1.924 Mtep enerji üretmiştir.

Grafik 12: Toplam Enerji Üretiminin Bölgelere Göre Dağılımı



Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. IEA, *World Energy Balances 2019,* The International Energy Agency (IEA), https://iea.blob.core.windows.net/assets/8bd626f1-a403-4b14-964f-f8d0f61e0677/World_Energy_Balances_2019_Overview.pdf, (Erişim: 17.03.2020), s. 7.

OECD'de en büyük dört üreticinin (ABD, Kanada, Avustralya ve Norveç) tamamının enerji üretimini %3 ila %6 oranında artırdığı görülmektedir. ABD, %4'lük bir büyüme OECD'de açık arayla en büyük enerji üreticisi olmayı sürdürerek 1.993

Mtep'e ulaşmıştır[1085]. İkinci en büyük üretici olan Kanada'da üretim %6 artarak rekor seviyeye ulaşarak, 510 Mtep olmuştur. Üçüncü en büyük OECD üreticisi olan Avustralya'da üretim ilk kez 400 Mtep'in üzerinde, Norveç'te ise 130 Mtep artış gösterirken, OECD üyesi 36 ülkenin 24'ünün tamamında büyüme gerçekleşmiştir. OECD üyesi olmayan Asya'da enerji üretimi, 2017 yılında 3.971 Mtep olurken, Çin'in enerji üretimi, tarihinin dördüncü en büyük üretimi olan yaklaşık 2.450 Mtep'e ulaşmıştır[1086]. Bu artış esas olarak kömür (67 Mtep-%3,9), ardından güneş PV'si, rüzgâr ve gelgit/dalga/okyanus (wind and tide/wave/ocean-10.4 Mtep-%21,2), doğal gaz ve nükleer kaynaklardan kaynaklanmaktadır. Endonezya'da enerji üretimindeki artış esas olarak kömürden (13,9 Mtep-%5,6) ve jeotermalden (3,6 Mtep-%19,8) kaynaklanmaktadır. Ortadoğu, üretilen 2.32 Mtep enerji ile üçüncü sırada yer alırken, OECD Amerika'sı ile üretiminin azaldığı iki bölgeden biri olmuştur. Ortadoğu'da enerji üretimi %0,6 azalmış, en büyük üreticilerinden Suudi Arabistan, BAE, Kuveyt vb. ülkelerinde görülen azalma, Irak ve İran'da görülen doğal gaz üretimindeki genel artışa rağmen bölgesel artışı telafi edememektedir. Enerji üreten bölgeler arasında dördüncü ve beşinci sırada yer alan OECD üyesi olmayan Avrupa ve Avrasya 1.924 Mtep ile 2017 yılında 2016 yılına göre %3,6 daha fazla enerji üretmiş, Afrika ise 1.135 Mtep ile %4,7'lik bir büyüme gerçekleştirmiştir. Son olarak OECD üyesi olmayan Amerika ülkelerinde enerji üretimi 792 Mtep olurken, bir önceki döneme göre yaklaşık %1,6 oranında azalmıştır. En büyük enerji üreticileri olan Venezüella'da %10,3, Arjantin'de %1,9, Kolombiya'da %0,7 oranında yaşanan düşüşlerle Brezilya'da görülen büyümeye rağmen gerilemiştir.

2.2.4 Küresel Enerji Tüketimi ve Bölgelere Göre Dağılımı

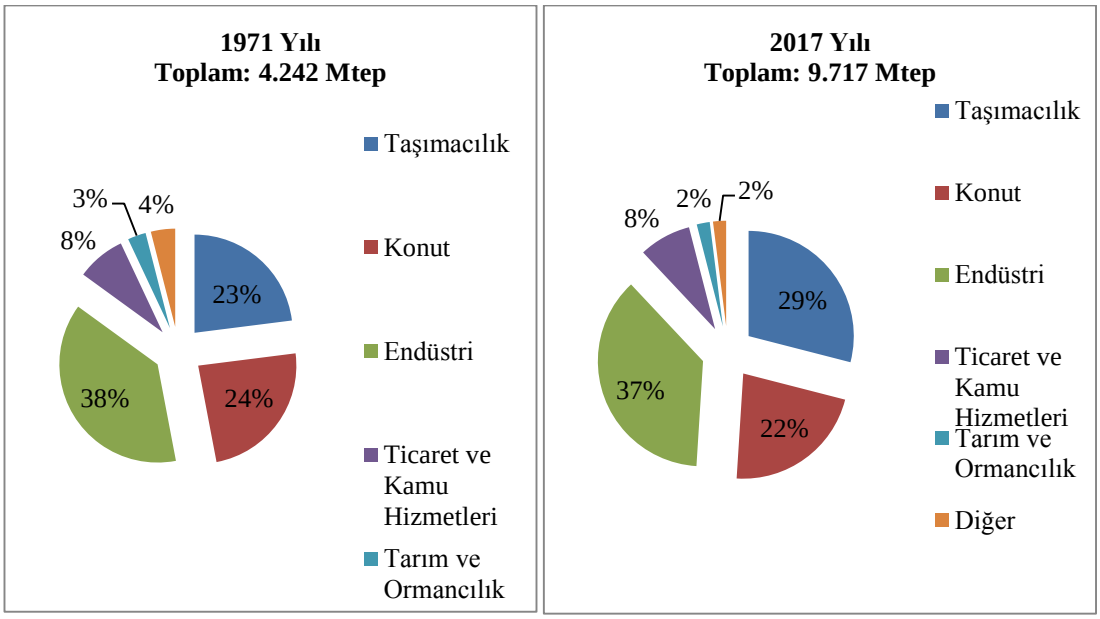
Enerji arzındaki kaynak değişkenliği küresel toplam birincil enerji kaynaklarının tüketimiyle benzerlik göstermektedir. Ancak enerji arzından farklı olarak birincil enerji tüketiminde kaynaklar arasındaki geçişler çok daha belirgindir.

[1085] 2017 yılındaki üretim, 2014 ve 2015 yıllarında ulaşılan 2.000 Mtep'ten sonra tarihin üçüncü en büyük üretimi olmuştur. Bkz. IEA, *World Energy Balances 2019…,* s. 5.

[1086] En büyük enerji üretimin gerçekleştirildiği 2015 yılında 2.514 Mtep olmuştur. Bkz. IEA, *World Energy Balances 2019…,* s. 5.

Özellikle fosil olmayan nükleer, hidro ve diğer yenilenebilir kaynakların payları toplam enerji arzında 2017 yılında %4'lük bir paya sahip olmasına rağmen, birincil enerji tüketiminde bu payı 1990'lı yıllardan itibaren artış göstermektedir.

Grafik 13: Sektörlere Göre Toplam Enerji Tüketimi



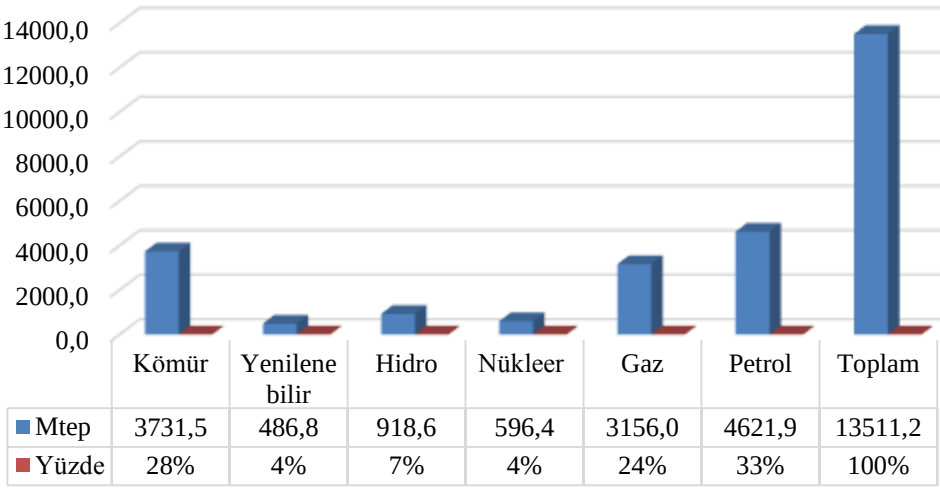
Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. OECD/IEA, *World Energy Balances 2017*, The International Energy Agency (IEA), https://www.iea.org/, (Erişim: 17.02.2018), s. XI.

1971 ve 2017 yılları arasında toplam nihai tüketim yaklaşık 2,3 kat artmıştır. Grafik 13 ve 14'te sırasıyla sektörlere göre toplam enerji tüketimi ve kaynakların payları görülmektedir. Çoğu sektörde enerji kullanımının payı, örneğin ticaret ve hizmetler ya da sanayi için istikrarlıdır. Toplam tüketim Çin dâhil OECD olmayan Asya'da 2000'li yıllardan itibaren yükselerek 2017 yılınnda %34'lük bir paya 3.317 Mtep'e ulaşmıştır. OECD'de genel olarak artan eğilim 2008 küresel ekonomik kriziyle sona ermiş, toplam tüketim birkaç yıl boyunca 3.600 Mtep, 2014 yılından sonra toparlanarak 2008'den bu yana en yüksek seviyesi olan 3.711 Mtep'e ulaşmıştır. Ulaşımda enerji kullanımı 1971 yılında %23'ten 2017 yılında %29'a yükselmiştir.

Bununla birlikte sanayi %1'lik bir gerilemeye rağmen en büyük tüketim yapılan sektör olmaya devam etmiştir[1087].

Küresel enerji talebindeki öncelikler dikkate alındığında, **küresel enerji talebinin 2040 yılına kadar yaklaşık üçte bir oranında artması beklenmektedir.** Bu, önceki 25 yılda elde edilen büyüme oranına kıyasla önemli ölçüde daha yavaş bir büyüme oranıdır. Enerji talebindeki artışın tüm ana sektörlere geniş ölçüde bağlı olduğu, endüstri sektörünün ise genel artışın yaklaşık yarısını oluşturduğu görülmektedir. Taşımacılık talebindeki artış, geçmişte olduğundan çok daha yavaştır, bu da araç verimliliğindeki hızlı kazanımları yansıtmaktadır[1088].

Grafik 14: Toplam Birincil Enerji Tüketiminde Kaynakların Payları



	Kömür	Yenilenebilir	Hidro	Nükleer	Gaz	Petrol	Toplam
Mtep	3731,5	486,8	918,6	596,4	3156,0	4621,9	13511,2
Yüzde	28%	4%	7%	4%	24%	33%	100%

* Yenilenebilir kaynaklar rüzgâr, güneş, jeotermal, biyokütle ve biyoyakıtlardan oluşmaktadır.

Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır[1089].

[1087] IEA, *World Energy Balances 2019…,* s. 8.

[1088] Günümüzde yaşanan Kovid-19 bu tahminler dahilinde ele alınmamıştır. Bkz. BP, *BP Statistical Review…,* s. 9.

[1089] Bkz. BP, BP Statistical Review of World Energy, Haziran 2018 https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 10.07.2018), s. 9; BP, Energy Outlook 2018 (Data Pack), https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/energy-outlook.html, (Erişim: 10.07.2018), s. 68.

Birincil enerji tüketiminde sırasıyla **petrol, kömür ve gaz kaynaklarının baskın birleşen olduğu görülmektedir.** Bu kaynakların enerji tüketimindeki yaklaşık payları sırasıyla 4.622 Mtep, 3.732 Mtep ve 3.156 Mtep olup, toplamda yaklaşık olarak 11.510 Mtep'lik ve %85'lik bir paya sahiptir. 2017 yılı için hidronun birincil enerji tüketimindeki toplam payı yaklaşık 919 Mtep, nükleerin 596 Mtep, yenilenebilir kaynakların ise 486 Mtep'tir.

2.2.5 Arktika Devletleri, Arktika Konseyi ve Türkiye

Arktika sadece küresel enerji sistemine fosil yakıtların tüketimi ve ihracatı noktasında katkı sağlamamakta, aynı zamanda küresel fosil yakıt kullanımının yarattığı sonuçlara da büyük ölçüde katlanmak durumundadır[1090].

Arktika Devletleri'nin 2017 yılı için toplam birincil enerji arzı yaklaşık olarak 3.310 Mtep'tir[1091]. Tablo 13'te Arktika Devletleri'nin toplam enerji arzı görülmektedir. Buna göre en büyük pay sırasıyla; ABD, Rusya ve Kanada'ya aittir. ABD'nin toplam enerji arzındaki en büyük pay, sırasıyla petrol (yaklaşık 790 Mtep), doğal gaz (yaklaşık 643 Mtep) ve kömüre (yaklaşık 330 Mtep) aittir[1092]. Rusya için bu durum farklılık göstermekle birlikte, toplam enerji arzında doğal gazın payı (yaklaşık 388 Mtep), petrol (yaklaşık 297 Mtep) ve kömürden (yaklaşık 113 Mtep) önce gelmektedir[1093]. Kanada, ABD ile benzerlik gösterse de, toplam enerji arzı bakımından ABD ve Rusya'nın çok gerisindedir. Kanada'nın toplam enerji arzında petrol (100 Mtep), doğal gaz (100 Mtep) ve kömür (yaklaşık 17 Mtep) en büyük paya sahip enerji kaynaklarıdır. ABD ve Rusya'nın toplam enerji arzında dördüncü en

---

[1090] Tom Marsik ve Nathan Wiltse, "A Low Carbon Arctic Energy System? Challanges, Oppotunities, and Trends", *Rewable Energy for The Arctic,* Rougledge Yayınları, New York, 2019, s. 3.

[1091] Tablo 10'da görüldüğü üzere bu durum sadece coğrafî olarak Arktika bölgesini değil Arktika Devletleri'nin tamamını göstermektedir.

[1092] IEA, "North America", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/north-america, (Erişim: 12.03.2020).

[1093] IEA, "Eurasia", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/eurasia, (Erişim: 12.03.2020).

büyük paya sahip olan kaynak nükleer iken (sırasıyla yaklaşık 218 Mtep ve 53 Mtep), Kanada'da hidronun payı yaklaşık 33 Mtep, nükleerin ise 26 Mtep'tir[1094].

Tablo 13: Arktika Devletleri'nin Toplam Enerji Arzı

Arktika Devletleri	Toplam Enerji Tüketimi (Mtep)	Toplam Enerji Üretimi (Mtep)	Toplam Enerji Arzı (Mtep)	Toplam Emisyon (Mt CO_2e)
ABD	1.520	1.993	2.155	4.896
Danimarka*	14	16	17	31
Finlandiya	26	18	33	43
İsveç	34	36	49	38
İzlanda	3	5	5	2
Kanada	196	510	289	548
Norveç	21	215	30	35
Rusya	488	1.429	732	1.537
Toplam	**2.302**	**4.222**	**3.310**	**7.130**

* 2017 verileri dikkate alınarak hazırlanmıştır. Grönland ve Faroe Adaları Danimarka'nın içerisine dahil edilmiştir. Küsuratlı rakamlardan beş ve üzeri yukarıya tamamlanmış, beş ve altı ise dikkate alınmamıştır. Örneğin Rusya'nın toplam enerji üretimi 487.95 iken 488 olarak kabul edilmiştir.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. IEA, "Countries and Regions", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/countries, (Erişim: 15.04.2020); EUROSTAT, "Final Energy Consumption by Sector", *EUROSTAT Data Browser*,https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ten00124/default/map?lang=en, (Erişim: 15.04.2020).

Danimarka, Finlandiya, İsveç ve Norveç'in toplam enerji arzında petrol, en önemli enerji kaynağı olarak dikkat çekmektedir. Danimarka dışında İskandinav ülkeleri arasında petrolden sonraki en büyük pay nükleer enerjinindir[1095]. Grönland'ın toplam enerji arzı 229 bin ton eşdeğer petroldür (Tep). Enerji ihtiyacının büyük bir kısmını (yaklaşık 183 Tep) ithal ettiği petrolden karşılayan Grönland'da

[1094] IEA, "North America", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/north-america, (Erişim: 12.03.2020). IEA, "Eurasia", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/eurasia, (Erişim: 12.03.2020).

[1095] Bu kıyaslama için bkz. IEA, "Europe", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/europe, (Erişim: 14.04.2020).

hidronun payı yaklaşık 36 Tep'tir[1096]. **İzlanda'da hidro ve jeotermal enerji kaynaklarının payı diğer Arktika Devletleri ile kıyaslandığında benzersizdir.** Öyle ki, İzlanda'nın beş Mtep olan toplam enerji arzında hidro yaklaşık 1.1 Mtep, rüzgâr, güneş, jeotermal vb. kaynaklar ise 3.5 Mtep paya sahiptir[1097].

Arktika'da ısınma, en büyük enerji talebi olarak ortaya çıkarken, ısınmada ve elektrikte dizel yakıt kullanımı ve odun oldukça yaygındır. Oto yollar ve diğer ulaşım ağları uzun ve zorlu kış koşulları nedeniyle kullanıma ancak yaz aylarında sınırlı bir süre açık olduğundan, sınırlı ulaşım imkânları bölgenin altyapı gelişimi için gerekli olan malzemelerin maliyetlerini arttırmakta, enerji yoğun bir çaba gerektirmektedir. **Sadece permafrostun varlığı bile binaların ısınmasını ve ısının uzak yerlere veya binalara taşınmasını güçleştirmektedir.**

Nüfus dağılımı oldukça seyrek olan Arktika'da; Alaska, Grönland, Kanada ve Rus Arktikası'ndaki nüfus yoğunluğu kilometrekareye 0,03 ve 0,46, Finlandiya, İsveç, İzlanda ve Norveç'te ise kilometrekareye iki ve 4,3 aralığındadır. Kişi başına düşen yıllık ortalama enerji tüketimi; Alaska'da 21,2 ton eşdeğer petrol (Tep), Kanada'nın İngiliz Kolumbiyası, Yukon, Kuzeybatı Toprakları ve Nunavut bölgelerinde 4,5 Tep, Danimarka'da 2,5 Tep, Finlandiya'da 4,4 Tep, İsveç'te 3,2 Tep, İzlanda'da 9,3 Tep ve Norveç'te 3,6 Tep'dir[1098]. Arktika'nın büyük bir kısmında elektrik şebeke dağılımı sınırlı olup, **bölgede yaşayan birçok topluluk enerji ihtiyacını öncelikle fosil yakıtlardan sağlamaktadır.[1099].**

ABD'nin Alaska, Rusya'nın ise Sibirya bölgeleri enerji altyapılarının yetersizliği, nüfus yoğunluğunun kilometrekareye dağılımı (Alaska'da 0,43, Sibirya'da 0,46) ve dizel yakıt kullanımı bakımından benzerdir. Danimarka, Finlandiya, İsveç, Norveç ve Rus Arktikası ile ilgili net veriler bulunmamakla birlikte,

---

[1096] A.g.e., s. A.5.

[1097] IEA, "Europe", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/europe, (Erişim: 14.04.2020).

[1098] A.g.m., s. 4.

[1099] Sarah Sternbergh, "Energy and Arctic Investment", *Rewable Energy for The Arctic,* Rougledge Yayınları, New York, 2019, ss. 121-122.

2015 yılı için yaklaşık enerji tüketiminin Alaska'da 15,619 Tep, Kanada'nın İngiliz Kolumbiyası, Yukon, Kuzeybatı Toprakları ve Nunavut bölgelerinde 21,779 Tep ve İzlanda'da 3,058 Mtep olduğu tahmin edilmektedir[1100]. **İzlanda, enerji tüketiminin %85'ini yenilenebilir enerjiden sağlamaktadır.** Bununda %15'ini ulaşım ve balıkçılıkta kullanmakta olup, mevcut durumda ısınma ve elektrik, yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlanmaktadır. Grönland'da buz örtüsü hidroelektirik santrallerinin gelişimine olanak sağlarken, İskandinav ülkelerinin yenilenebilir enerji kaynakları bakımından geliştiği söylenebilir. **İsveç'in Lapland bölgesinde enerjinin büyük bir kısmı hidro, biyotermal ve rüzgârın yanı sıra fosil yakıtlardan elde edilmektedir.** Norveç'in Nordland, Tromsö, Finnmark ve Svalbard Takımadaları'nda hidroelektirik önemli bir gelişim potansiyeline sahiptir. **Longyearbyen'de enerji burada bulunan bir kömür santralinden sağlanmaktadır. Faroe Adaları her ne kadar Arktika'dan izole edilmiş izlenimi uyandırsa da enerjide fosil yakıtlara bağlı olmakla birlikte, önemli yenilenebilir enerji yatırımları geliştirilmektedir[1101].**

Tablo 14'de Arktika Konseyi gözlemci üye devletler ve Türkiye'nin toplam enerji arzı görülmektedir. Toplam enerji arzı yaklaşık 5.966 Mtep'tir. Burada Çin'in payı toplam enerji arzı bakımından diğer devletler ile kıyaslandığında benzersizdir. Çin tek başına diğer Arktika Konseyi gözlemci üye ülkeler ile Türkiye'nin toplam enerji arzından daha fazla enerji arzına sahiptir. **Çin'in enerji arzı sadece Hindistan'ın 3,5 katıdır.** Çin ve Hindistan dışında en büyük enerji arzına sahip ülkeler sırasıyla Japonya, Almanya, Güney Kore ve Fransa'dır. En düşük enerji arzına sahip ülkeler ise sırasıyla İsviçre, Singapur, Hollanda ve Polonya olup, Türkiye'nin toplam enerji arzı 146 Mtep'tir[1102].

[1100] Marsik ve Wiltse, a.g.m., ss. 5.

[1101] Sternbergh, a.g.m., ss. 122-124.

[1102] IEA, "Europe", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/europe, (Erişim: 14.04.2020).

Tablo 14: Arktika Konseyi Gözlemci Devletler ve Türkiye: Enerji Görünümü

Ülke	Üretim (Mtep)	Arz (Mtep)	Emisyon (Mt CO2)
Türkiye	37	147	379
Almanya	115	311	719
Birleşik Krallık	120	176	359
Çin	2.449	2.971	9.258
Fransa	130	247	306
Güney Kore	49	282	600
Hindistan	554	882	2.162
Hollanda	46	74	156
İspanya	34	126	253
İsviçre	11	24	37
İtalya	34	153	321
Japonya	41	432	1.132
Polonya	64	104	306
Singapur	93	37	47
Toplam	**3.777**	**5.966**	**16.035**

* 2017 verileri dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Tablo çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. IEA, *Countries and Regions,* International Energy Agency (IEA), https://www.iea.org/countries, (Erişim: 17.03.2020).

Arktika Konseyi gözlemci üye devletler ile Türkiye'nin toplam enerji arzlarının ortak noktası; Fransa dışında bu ülkelerin her birinde petrol, gaz ve kömürün toplam enerji arzlarının ilk üç enerji kaynağını oluşturmasıdır. Fransa'da petrol, gaz ve kömür enerji arzında önemli bir paya sahip olmakla birlikte nükleerin payı (yaklaşık 103 Mtep) bu üç enerji kaynağının toplamına (yaklaşık 120 Mtep) yakındır. Birleşik Krallık ve Türkiye'nin toplam enerji arzında doğal gaz sırasıyla yaklaşık 67 Mtep ve 44 Mtep paya sahip olup, doğal gazın payı Birleşik Krallık'ta petrol ve kömürden önce gelirken, Türkiye'de hemen hemen petrole denktir. **Türkiye'nin toplam enerji arzında doğal gaz ve petrol baskın birleşendir. Bunları kömür (40 Mtep) takip etmektedir[1103].** Çin ve Hindistan'ın toplam enerji arzındaki en büyük pay kömüründür. Japonya'da toplam enerji arzındaki en büyük paya sahip

[1103] IEA, "Europe", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/europe, (Erişim: 14.04.2020).

olan petrolün payı 175 Mtep, Singapur'da 26 Mtep[1104], İspanya'da ise yaklaşık 53 Mtep'tir[1105].

2.2.6 Küresel Enerji Yatırımları, Kaynakların Dağılımı ve Arktika

Dünya genelindeki toplam enerji yatırımları, enerji arzında sermaye harcamaları ve son kullanımda enerji verimliliğindeki iyileştirmeler de dâhil olmak üzere yaklaşık 1.8 trilyon dolar civarındadır. Bu, dünya **GSYİH'nin %1,9'unu** oluşturmaktadır[1106]. Her ne kadar toplam enerji yatırımları önceki iki yıla kıyasla daha düşük bir paya sahip olsa da 2016 yılında dünya genelindeki enerji yatırımlarının toplam 1.7 trilyon doların üzerine çıktığı tahmin edilmektedir. Enerjide petrol ve gaz sektörü, son iki yılda yaşanan %36'lık bir düşüşe rağmen, 2016 yılında küresel enerji yatırımlarının beşte birini temsil etmektedir. Ancak yatırım payı en büyük enerji sektörü elektrik olmuştur. Elektrik sektöründe, elektrik yatırımlarının yaklaşık beşte ikisini temsil eden şebeke varlıklarındaki %6'lık büyüme, enerji üretimindeki yatırımlarda yaşanan %5'lik bir düşüşle dengelenmiştir. İlk defa elektrik sektörü en büyük enerji yatırım alıcısı olarak petrol ve gaz sektörünün önüne geçmiştir[1107].

Grafik 15'te küresel enerji yatırımlarının dağılımı görülmektedir. Birim maliyetleri genel yatırım eğilimlerinin önemli bir parçası olmaya devam etmektedir. Örneğin; 2017 yılında devreye alınan güneş enerjisi PV projeleri, kapasite artışları ve yatırımların rekor seviyelere çıkmasına rağmen, teknoloji iyileştirmeleri ve düşük maliyetli bölgelerdeki dağıtım nedeniyle 2016 yılına göre MW kapasitesi başına yaklaşık %15 daha az maliyete sahiptir. Petrol ve gaz maliyetleri, yükselen petrol fiyatlarına karşılık olarak yükselmiştir.

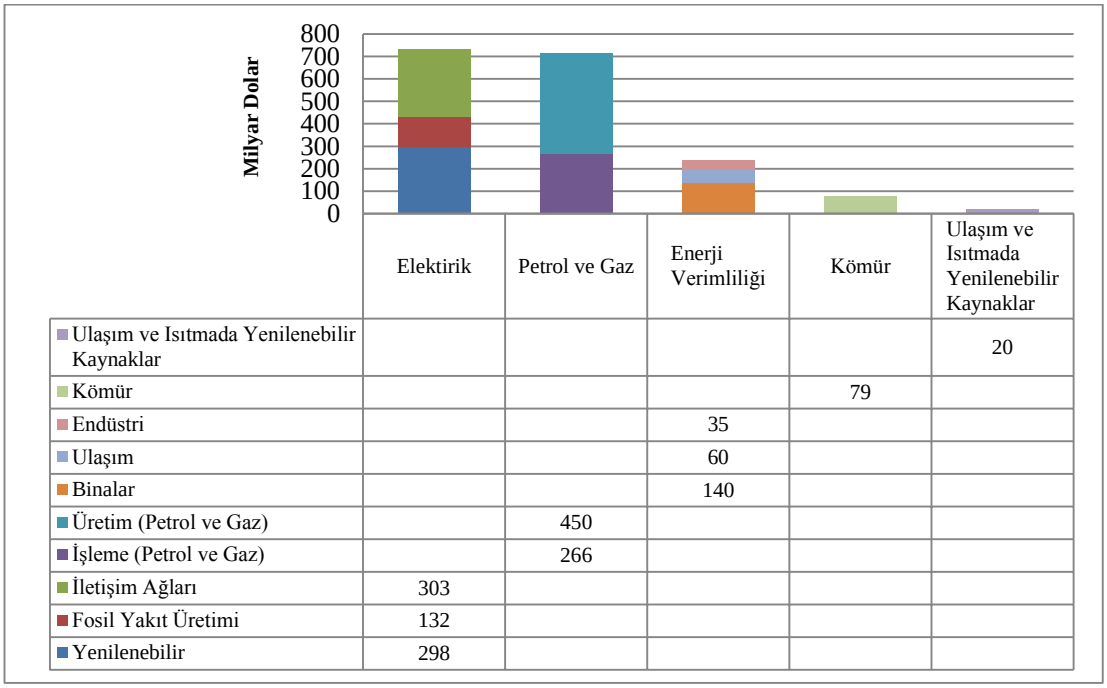
[1104] IEA, "Asia Pacific", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/asia-pacific, (Erişim: 14.04.2020).

[1105] IEA, "Europe", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/europe, (Erişim: 14.04.2020).

[1106] OECD/IEA, *World Energy Investment 2017,* International Energy Agency, https://webstore.iea.org/download/direct/1242?fileName=WEI2018.pdf, (Erişim: 01.11.2018), s. 23.

[1107] A.g.e., s. 20

Grafik 15: Küresel Enerji Yatırımlarının Dağılımı



	Elektirik	Petrol ve Gaz	Enerji Verimliliği	Kömür	Ulaşım ve Isıtmada Yenilenebilir Kaynaklar
Ulaşım ve Isıtmada Yenilenebilir Kaynaklar					20
Kömür				79	
Endüstri			35		
Ulaşım			60		
Binalar			140		
Üretim (Petrol ve Gaz)		450			
İşleme (Petrol ve Gaz)		266			
İletişim Ağları	303				
Fosil Yakıt Üretimi	132				
Yenilenebilir	298				

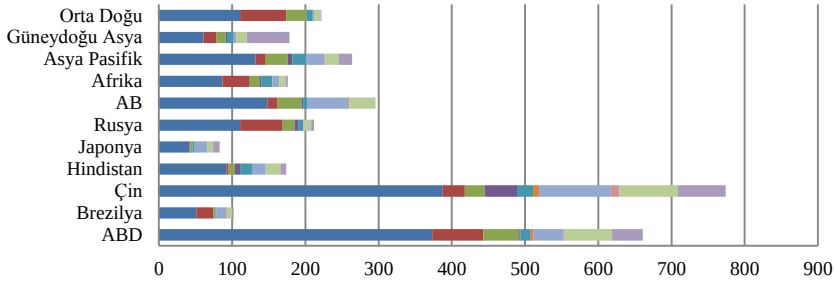
* 2017 verileri üzerinden hazırlanmıştır.

Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. OECD/IEA, *World Energy Investment 2018,* International Energy Agency, https://webstore.iea.org/download/direct/1242?fileName=WEI2018.pdf, (Erişim: 01.11.2018), s. 23.

Enerji verimliliği, petrol ve gaz tedariki ve elektrik şebekeleri, 2017 yılında yatırımlarda artış görülen başlıca sektörler olmuştur. Enerji verimliliği yatırımı %3'lük bir büyüme gerçekleştirmiş, elektrik şebekelerine ve bataryalara yapılan yatırımlar bir önceki yıla göre %1 oranında artmıştır. Yenilenebilir enerji kaynakları ve nükleer dâhil olmak üzere düşük karbonlu enerji kaynaklarına yapılan yatırımın payı, toplam santral yatırımının %70'inden fazladır. Bu pay, 10 yıl öncesine göre %50'den az bir hızla büyümüştür. Elektrik enerjisi şebekeleri, temiz enerji geçişinin anahtar unsuru olmakla birlikte, elektrik sektöründeki toplam yatırımın %40'ından fazlasını oluşturmuştur. 2016 yılında olduğu gibi 2017 yılında da elektrik üretimine ve şebekelere yapılan yatırımlar yukarı yönlü, orta ve aşağı yönde yatırımlar da dâhil olmak üzere petrol ve doğal gaz arzına yapılan yatırımdan daha yüksek olmuştur. Bu tarihsel deneyimin tersine çevrilmesi, elektrik sektörüne yapılan yatırımlardaki %6'lık bir düşüşe ve petrol ve doğal gaz arzında yapılan sermaye harcamalarında %3'lük bir artışa rağmen

devam etmiştir[1108]. Son yıllarda güçlü bir şekilde büyüyen enerji verimliliği ile ilgili harcamalar, 2017 yılında dünya genelinde enerji yatırımındaki genel düşüş eğiliminden göreceli olarak zayıf kalmıştır. Binalar, ulaştırma ve endüstri sektörleri genelinde enerji verimliliğine toplamda yaklaşık 236 milyar dolar yatırım yapılmıştır. Bu, bir önceki yıla göre yaklaşık beş milyar dolarlık bir artışı ifade etmektedir. Bu artış, büyük ölçüde ısıtma, soğutma ve aydınlatma yatırımlarından kaynaklanırken, endüstriyel enerji verimliliği harcamaları bir miktar azalmıştır. En yüksek yatırım payı binalara olmuştur[1109].

Grafik 16: Kaynaklara ve Bölgelere Göre Toplam Enerji Yatırımı



	ABD	Brezilya	Çin	Hindistan	Japonya	Rusya	AB	Afrika	Asya Pasifik	Güneydoğu Asya	Orta Doğu
Toplam Enerji Yatırımı (Milyar Dolar)	373	51	387	92	42	111	148	87	132	61	111
Petrol ve Gaz Üretimi	70	23	31	3	1	58	14	37	14	17	63
Petrol ve Gaz İşletimi	49	3	27	9	3	16	33	14	30	13	28
Kömür, Madencilik ve Altyapı	2	0	44	7	0	6	2	2	6	2	0
Kömür, Gaz ve Petrol	14	1	22	16	2	6	6	15	19	9	8
Nükleer	4	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
Yenilenebilir	41	14	98	19	18	1	55	9	25	3	2
Ulaşım ve Isınma (Yenilenebilir)	1	1	12	0	0	0	2	0	1	1	0
Elektirik	65	7	80	20	8	10	36	9	19	14	9
Enerji Verimliliği	42	2	65	8	9	4	0	3	18	58	1

* 2017 verileri üzerinden hazırlanmıştır.

Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. OECD/IEA, *World Energy Investment 2018*, International Energy Agency, https://webstore.iea.org/download/direct/1242?fileName=WEI2018.pdf, (Erişim: 01.11.2018), s. 26.

[1108] OECD/IEA, *World Energy Investment 2018…,* ss. 23-24.

[1109] A.g.e., s. 27.

Grafik 16'da kaynaklara ve bölgelere göre dünya toplam enerji yatırımları görülmektedir. **Enerji yatırımlarındaki en büyük pay yaklaşık 387 milyar dolarlık bir yatırım hacmiyle Çin'indir.** Çin'i 373 milyar dolarla ABD, 148 milyar dolarla AB ve 111 milyar dolarla Rusya izlemektedir. **Yenilenebilir enerjiye en az yatırım yapan ülke Rusya'dır.** Rusya'yı Ortadoğu ve Güneydoğu Asya ülkeleri izlemektedir. Çin'in enerjide yatırım ağırlığının yenilenebilir kaynaklar ve elektrik şebekeleri olduğu görülmektedir. **Rusya'da fosil kaynaklara doğru yatırımlar artarken, ABD gerek fosil kaynaklar gerekse de yenilenebilir ve elektrik ağlarına yönelik yatırımlarını sürdürmektedir.** AB ve Hindistan'ın yenilenebilir enerji yatırımları toplamının Çin'den düşük olduğu görülmektedir. ABD ve Çin'in nükleer enerji yatırım toplamları yaklaşık 12 milyar dolar, bu iki ülke dışında nükleer enerjiye yapılan toplam yatırım ise yaklaşık beş milyar dolardır. Afrika, Brezilya ve Ortadoğu'da enerji yatırımlarında petrol ve gaz hâlihazırda başat kaynaklar olmakla birlikte, **Afrika ve Brezilya'da yenilenebilir enerji yatırımlarına önem verildiği görülmektedir.** Benzer bir durum Japonya için geçerli olsa da Japonya'nın enerji yatırımlarında petrol, gaz ve kömür kaynaklarının toplam payının yenilenebilir enerji yatırımlarının 1/3'ü (yaklaşık altı milyar dolar) kadar olduğu görülmektedir.

UEA, uzun vadede fosil yakıt tedarikinden ve fosil yakıt üretiminden düşük karbonlu enerji kaynağına doğru güçlü bir değişim ön görmektedir. Bu değişimin fark edilmesi, enerji arz yatırımlarında fosil yakıt payının 2030 yılına kadar %40'a düşmesi gerektiğini göstermektedir. Çin, küresel toplam yatırımların beşte birinden fazlasını alarak, enerji yatırımlarının en büyük hedef bölgesi olmaya devam etmektedir. Enerji yatırımlarında, düşük karbonlu elektrik tedariki, enerji ağları ve enerji verimliliği giderek artmaktadır[1110]. Günümüzde, Çin'deki enerji yatırımı, düşük karbonlu elektrik arzı ve elektrik şebekeleri, enerji verimliliği ile birlikte giderek artmaktadır. Hindistan'daki enerji yatırımı %7 oranında artmış ve ABD'nin arkasındaki en büyük üçüncü ülke konumunu güçlendirmiştir. Güneydoğu Asya'nın hızla büyüyen ekonomileri, küresel enerji yatırımlarının %4'ünden fazlasını temsil

[1110] OECD/IEA, *World Energy Investment 2018…,* s. 25.

etmektedir[1111]. **Suudi Arabistan 2030 yılına kadar dünyanın en büyük güneş enerjisi santralini inşa etmeyi planlamaktadır[1112].** Petrol ve doğal gaz yatırımında keskin bir düşüşe rağmen, ABD'nin küresel enerji yatırımındaki payı %16'ya yükselmiştir. Bunda, yenilenebilir enerjideki artan payı önemlidir[1113]. Avrupa'nın enerji yatırım payı, toplam küresel payın yaklaşık %14'ü civarında olup, fosil yakıt bazlı üretim yatırımı azalırken, yenilenebilir enerji ve iletişim ağ yatırımları nispeten istikrarlı bir şekilde devam etmektedir[1114].

Fosil yakıtlara yapılan yatırımların azalmasında, teknolojik değişimler, maliyetler, verimlilikte yaşanan olumlu değişiklikler, petrol fiyatlarındaki değişimler vb. nedenlerin etkili oluğu söylenebilir. Burada petrol fiyatları üzerinde en azından Arktika'daki enerji kaynaklarının mevcudiyet, uygun fiyat, ulaşılabilirlik ve geçerlilik bağlamında değerlendirmek gerekir. Dünya çapında ticareti yapılan 150'den fazla petrol tipinin yaklaşık %70'inin fiyatlanmasında dolaylı ya da dolaysız bir kıyaslama olan Brent petrol büyük resmin sadece bir kısmını göstermektedir[1115]. Petrol fiyatları özellikle geçtiğimiz son on yılda çok fazla değişiklik göstermiştir. Fiyatlar 2008 yılında yaşanan küresel durgunluk döneminde düşerken, 2011 yılında Arap Baharı ile yeniden yükselmiştir. 2014 yılında tekrar düşen petrol fiyatları, 2015 yılının sonunda yaklaşık %70 değer kaybetmiştir [1116]. En dikkat çekici olan ise Mart 2020'nin sonunda Brent tipi ham petrol varil fiyatının Kasım 2002'den sonraki en

---

[1111] IEA, *World Energy Outlook 2017…,* s. 5.

[1112] Sputnik News, *"Suudi Arabistan'da Dünyanın En Büyük Güneş Enerjisi Santrali Kurulacak",* 30 Mart 2018, https://tr.sputniknews.com/amp/yasam/201803301032841228-suudi-arabistan-gunes-enerjisi-santrali/, (Erişim: 27.06.2018).

[1113] IEA, *World Energy Outlook 2017…,* s. 5.

[1114] A.g.e., s. 25.

[1115] Bkz. Oil Price, "Oil Price Charts", *Oil Price News,* https://oilprice.com/oil-price-charts (Erişim: 14.04.2020).

[1116] Michael Byers, "Arctic Oil: Canada's Chance to Get it Right", *SSHRC Knowledge Synthesis Report,* Canada Research Chair in Global Politics and International Law University of British Columbia, 01 Haziran, 2016, https://byers.typepad.com/files/michaelbyers_knowledgesynthesisreport_Arcticoil_18may2016.pdf, (Erişim: 16.03.2018), s. 20.

büyük düşüşü yaşayarak 26 dolar civarına gerilemesi olmuştur[1117]. 2008 yılında petrol fiyatlarındaki düşüşlerin arkasındaki nedenler: 1) Artan yakıt verimliliğine bağlı olarak petrolden uzaklaşılmaya başlanılması; 2) Irak ve Libya'daki karışıklıklara rağmen petrol üretiminin devam etmesi; 3) Kaya gazı devrimi sırasında ABD'deki petrol üretiminin artması; 4) Suudi Arabistan ve Körfez ülkelerinin petrol fiyatlarını eski haline kavuşturmak için üretimi azaltmak yerine pazar paylarını korumayı tercih etmesi; ve 5) İran'ın yaptırımların kaldırılmasının ardından petrol piyasasına dönüşü, olmak üzere beş başlıkta toplanabilir[1118]. Ancak 2020 yılında petrol fiyatlarında yaşanan sürekli düşüşün ocak ayındaki nedenini 2019 yılından beri özellikle 2020 yılının birinci ve ikinci çeyreğinde yaşanan *"talebin beklentiden çok daha az artacağı konusundaki endişelerin artması"*na bağlayan Sohbet Karpuz, *"petrol fiyatlarındaki düşüşü tamamen korona virüsüne ve Rusya ile Suudi Arabistan'ın pazar payı savaşına bağlama"*nın yanlış olacağını değerlendirmektedir[1119]. UEA Başkanı Fatih Birol: *"2009'dan beri ilk kez dünya petrol talebinde düşüş olmasını bekliyoruz. Talepte*

[1117] Bu çalışmanın yazıldığı tarihlerde petrol fiyatları ile ilgili bir fiyat tahmininde bulunmak çok güçtür. Sohbet Karpuz'un ifadesiyle ortada yalnızca petrol sektörüyle ilgili parametreler değil, Kovid-19 nedeniyle küresel bir sağlık krizi ve ekonomik sorunlar bulunmaktadır. Bkz. Oil Price, "Oil Price Charts", *Oil Price News,* https://oilprice.com/oil-price-charts (Erişim: 14.04.2020).

[1118] Michael Byers, "Arctic Oil: Canada's Chance to Get it Right", SSHRC *Knowledge Synthesis Report,* Canada Research Chair in Global Politics and International Law University of British Columbia, 01 Haziran, 2016, https://byers.typepad.com/files/michaelbyers_knowledgesynthesisreport_Arcticoil_18may2016.pdf, (Erişim: 16.03.2018), s. 20.

[1119] Sohbet Karpuz; *"talep cephesinde beklenen zayıflık Korona virüsün etkisiyle talep şokuna dönüştü"* günü ifade etmiştir. Bkz. Sohbet Karpuz, "Petrol fiyatları neden düşüyor?", *PetroTürk,* 30 Mart 2020, http://petroturk.com/makale/petrol-fiyatlari-neden-dusuyor, (Erişim: 03.04.2020), ss. 1-6. 22 ülkenin oluşturduğu OPEC+ (2016 yılında Rusya dâhil olmuştur) ittifakının 06 Mart 2020 tarihindeki toplantısında Suudi Arabistan ile Rusya'nın kesintide anlaşmaya varamaması neticesinde, kriz derinleşmiş ve Riyad günlük üretimini 12 milyon varile çıkaracağını açıklamıştır. Toplantıda, daha önce ilişkilerinin yakın zamanda bir evlilik olarak nitelendirileceği kadar yakın olan iki ülke arasında temel bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Bkz. Jack Farchy ve Javier Blas, "Global Oil Producers Face Brutal Reckoning After Epic OPEC+ Fail", *Bloomberg,* 07 Mart 2020, https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-03-06/global-oil-producers-face-brutal-reckoning-after-epic-opec-fail, (Erişim: 12.04.2020), ss. 1-4.

beklenen düşüş ve arzda artış petrol fiyatlarını düşürecek… Arabistan, Rusya gibi ülkelerin rezervleri daha büyük olduğu için bu zorluklara dayanma süreleri daha uzun. Ancak bu fiyatlamalar bu ülkeler için de sürdürülebilir değil. Düşük petrol fiyatları ilelebet sürmeyecek ama bir süre bizimle olacak." şeklinde açıklamalarda bulunmuştur[1120]. Petrol fiyatlarındaki düşüşün ağırlıklı olarak hidrokarbon gelirine dayanan ülkelerde büyük baskı oluşturması kaçınılmazdır. Bu, Irak ve Nijerya gibi ülkelerin maaş ödemeye devam etme ve nüfuslarına sağlık ve eğitim gibi temel hizmetleri sunma yeteneklerini daha da zayıflatacaktır. Körfez İş Birliği Konseyi ülkeleri arasında bile bazıları hala kötüleşen piyasa koşullarına karşı bir dereceye kadar finansal etkiyi azaltma yeteneğine sahiptir. Ancak mali açıkların bu yıl GSYİH'nin %10-%12'sine ulaşacağı (daha açık bir ifadeyle 150 ila 170 milyar dolar arasında ek finansman ihtiyacı) tahmin edilmektedir. Petrol fiyatlarındaki olası her düşüşün enerji sektörünün diğer bölümlerine de yayılması beklenebilir. Düşük petrol fiyatlarının sürdürülebilir bir dönemi, temiz enerji geçişi beklentilerini etkileyerek, bu dönüşümün bazı yönlerini (fosil yakıt tüketimi sübvansiyonlarının kaldırılması gibi) hafifletirken, diğerlerini de karmaşıklaştırabilir[1121]. Belki de can alıcı soru petrol üreticilerinin petrol fiyatlarındaki düşüşe ne kadar katlanabilecekleridir? Bu sorunun iki ana aktörü: üreticiler ve devletlerdir. Petrol üreticileri çıkarma maliyetlerinin düşüklüğüne bağlı olarak düşük fiyatlara bir ölçüde katlanabilse de, birçok devlet aynı durumda değildir. **Petrol fiyatlarının değişkenliği, endüstrinin en savunmasız sektörlerini tahrip edebilmektedir.** Örneğin; ABD kaya petrolü üreticilerinin üretimi, yüksek fiyatların devam etmesi beklentisiyle aşırı derecede borç alınan hidrolik kırmaya dayanmaktadır[1122]. Diğer taraftan Kuzey Denizi gibi olgunlaşmış

[1120] Bloomberg, *"UEA/Birol: Petrol Fiyatları Tarihi Düşüşe Geçecek",* 09 Mart 2020, https://www.bloomberght.com/ueabirol-petrol-fiyatlari-tarihi-dususe-gececek-2248716, (Erişim: 12.04.2020).

[1121] IEA, "The Global Oil Industry is Experiencing a Shock Like No Other in Its History", *International Energy Agency (IEA),* 01 Nisan 2020, https://www.iea.org/articles/the-global-oil-industry-is-experiencing-shock-like-no-other-in-its-history, (Erişim: 12.04.2020).

[1122] Hidrolik kırma, belli bir hidrolik sıvının yerin binlerce metre altındaki tabakalara tazyikli bir biçimde pompalanarak, daha önce mümkün görülmeyen kaya gazı ve türevlerinin çıkarılmasını esas alan mevcut bir tekniğin sadece geliştirilmiş halidir. Kaya petrolü ve gazı üreticilerinin de kayıp vermesi

petrol sahaları daha pahalı hale gelmiş, **Arktika'daki açık deniz sondajı maliyetli ve yüksek riskli projelere dönüşmüştür[1123].** Ocak 2016 tarihinde ABD ham petrolü West Texas Intermediate-WTI[1124] fiyatının varil başına yaklaşık 27 doların altına düşmesiyle, petrol fiyatlarındaki düşüş, petrol şirketlerinin **Arktika gibi maliyeti yüksek ve riskli olan alanlarda** sondaj projelerini geliştirmelerine veya devam eden projelerini iptal etmelerine neden olurken[1125], Mart 2020'nin sonunda 20 dolara gerileyen WTI ham petrol fiyatı[1126], şirketler açısından pekte farklı bir olasılık sunmamaktadır. **Ortadoğu 'da kıyı alanlarında petrol çıkarma maliyeti varil başına yaklaşık 27 dolar, ABD'de kaya petrolü çıkarma maliyeti varil başına yaklaşık 65 dolar, Arktika'da açık deniz alanlarında petrol çıkarma maliyetinin ise varil başına yaklaşık 75 dolar olduğu düşünülecek olursa, Arktika'daki petrol**

---

kaçınılmazdır. Ancak bugünün üreticileri eskiden biraz farklı olup, artık sadece küçük ve orta ölçekli şirketler değil, sektörde dev şirketler de bulunmaktadır. Birleşmeler ve satın almalar artabileceği gibi, petrol ve gaz şirketlerinin çoğu yatırım bütçelerini kısabilir. Karpuz, a.g.m., ss. 4-6.

[1123] Byers, *Arctic Oil: Canada's…,* s. 20.

[1124] Çok farklı petrol türleri olmasına rağmen, diğer petrollerin fiyatlarının belirlenmesinde West Texas Intermediate (WTI), Brent Petrol ve Dubai Fateh petrolleri referans kabul edilmektedir. WTI dünyadaki en kaliteli petrol çeşididir. Hafif ve az sülfürlü (tatlı) bir petrol olduğu için benzin ve dizel yakıt üretimi için idealdir. Yaygın olarak Kuzey Amerika'da tüketilmektedir. ABD'nin petrol ihracatının %40'ına karşılık gelmektedir. Karada çıkartıldığı için taşıma maliyetleri nedeniyle fiyatı yüksektir. Dünyadaki petrol anlaşmalarının büyük bir kısmı Brent Petrol üzerinden yapılmaktadır. Bunun nedeni Brent Petrolün düşük sülfürlü olması nedeniyle benzin ve dizel yakıt üretiminin kolay olmasıdır. Ayrıca Brent Petrol isminin İskoçya'nın Shetland Havzası olarak anılan Kuzey Denizi'ndeki Brent Petrol sahasından geldiğini belirtmek gerekir. Dubai Mercantile Exchange (DME) yani Dubai Emtia borsası Ortadoğu petrolü olan Umman petrolünün işlem gördüğü borsadır. Sülfür miktarı fazla ve kıvamı yoğun olan Umman petrolü dizel yakıt üretimi için daha az tercih edilmektedir. Bkz. Integralforex, *"Ham Petrol Çeşitleri",* https://www.integralforex.com.tr/ham-petrol-cesitleri-7906496, (Erişim: 16.07.2018); *Brent Petrolü, WTI Petrolü ve Dubai Petrolü Arasındaki Fark,* 11 Temmuz 2016, https://limenya.com/brent-petrolu-wti-petrolu-ve-dubai-petrolu-arasindaki-fark/, (Erişim: 16.07.2018).

[1125] Hannah Hoag, *"Arctic Development Stalls With Tumbling Oil Prices",* 22 Ocak 2016, https://www.huffingtonpost.com/entry/Arctic-development-stalls_us_56a2b40be4b076aadcc6c444, (Erişim: 16.07.2018), ss. 1-5.

[1126] Oil Price, "Oil Price Charts", *Oil Price News,* https://oilprice.com/oil-price-charts (Erişim: 14.04.2020).

üretim maliyetlerinin Ortadoğu'daki maliyetin iki katından fazla olduğu anlaşılmaktadır[1127]. Bu durum küresel enerji yatırımlarında bölgesel olarak değişiklik yaratabilmekte, enerji kaynakları ve enerji verimliliği açışından yeni eğilimlerin enerji yatırımlarını şekillendirebileceğini göstermektedir. Yeni projelerin geliştirilmesi gecikmeler ve ertelemelerle karşı karşıyadır. Örneğin; Norveçli Equinor, platformlardaki personel sayısını düşürürken, işletme maliyetlerini azaltma yoluna gitmektedir[1128]. Benzer şeklide Barents Denizi'ndeki Johan Castberg alanı, Singapur'daki bir tersanenin son teslim tarihlerini karşılayamaması nedeniyle bir yıla kadar ertelenmesi beklenmektedir. Barents Denizi'nde hemen Rusya'nın deniz sınırına hemen bitişik olan Fedynsky bölgesindeki Stangnestind sahasında AkerBP (Norveçli petrol firması) ve Lukoil tarafından 2018 yılında yapılması planlanan sondaj, *"toksik ve yanıcı hidrojen sülfür riskleri"* nedeniyle ertelenmiştir. Ayrıca AkerBP toplam yatırımlarında dörtte bir oranında azaltıma gitmektedir[1129]. 05 Mart 2020 tarihinde onaylanan Rusya'nın yeni Arktika Politikası Rus Arktikası'nda petrol ve gaz sahalarının muazzam gelişimine zemin hazırlasa da[1130], petrol fiyatlarındaki düşüşe bağlı olarak bu büyük planlar ve yatırımlar artık giderek daha fazla risk altındadır. Düşük petrol fiyatlarının yanında rublenin dolar karşısında zayıflaması ve uygulanan

---

[1127] Deloitte, *"Crude Awakening The İmpact of Plummeting Crude Oil Prices on Company Finances"* https://www2.deloitte.com/uk/en/pages/energy-and-resources/articles/crude-awakening.html, (Erişim: 16.07.2018), ss. 1-5. Ülkelerin petrol üretiminin maliyetine bakıldığında bu, Rusya için 17,2 dolaraken Suudi Arabistan için 10 dolar düzeyinde. En yüksek üretim maliyetine 52,5 dolarla İngiltere sahipken en düşük maliyet 8,5 dolarla Kuveyt'e aittir. Öncelikle bu rakamlar üreticilerin bir varil petrolü üretmek için gerekli olan maliyet. Buna ek masraflar dâhil edildiğinde ülkelerin direnç noktaları ortaya çıkıyor. Bu çerçevede Rusya için 22-25 dolar zararına üretim anlamına gelirken Suudi Arabistan için bu seviye 15 dolar civarındadır. Bkz. Mühdam Sağlam, "Riyad Moskova'ya Karşı: Petrolde Fiyat Savaşları", *Gazete Duvar,* 09 Mart 2020, https://www.gazeteduvar.com.tr/ekonomi/2020/03/09/riyad-moskovaya-karsi-petrolde-fiyat-savaslari/, (Erişim: 12.04.2020).

[1128] Şirket beş milyar Avro hisse geri alım programını askıya aldığını açıklamıştır. Bkz. Atle Staalesen, "Why Arctic Oil Development could Soon be in Crisis", *Arctic Today,* 26 Mart 2020, https://www.arctictoday.com/why-arctic-oil-development-could-soon-be-in-crisis/, (Erişim: 12.04.2020).

[1129] A.g.m., ss. 1-2.

[1130] Rusya'nın Arktika politikalarının tamamı için bu çalışmanın Dördüncü Bölümüne bakınız.

ekonomik yaptırımlar, Rusya'nın Arktika'daki enerji havzalarında yönelik yeni maceralara girişmesini engelleyebilir[1131]. Özellikle petrol arzında yaşanacak kısıtlamalar ekonomisi petrole dayanan ülkelerin daha fazla zarar görmesine neden olabilir.

İlerleyen yıllarda Arktika Okyanusu deniz buzunun geri çekilmeye devam etmesi ve petrol fiyatlarının yeniden yükselmesini beklenebilir. Özellikle Arktika Devletleri son zamanlarda ekolojik açıdan önemli alanları bir kenara bırakan politikaları benimsemeden vazgeçmedikçe, başta fosil yakıtlar olmak üzere **Arktika'daki enerji kaynaklarının yatırım yapılabilirliğinin artması** ve gelecekte daha fazla ilgi görmesi kaçınılmaz olabilir. Christophe McGlade ve Paul Ekins, **Arktika'daki enerji kaynakların geliştirilmesinin ve geleneksel olmayan petrol üretimindeki herhangi bir artışın ortalama küresel ısınmayı +2 ºC ile sınırlama çabalarıyla uyumsuz** olduğunu belirtmektedir. Politika yapıcıların kendi toprak fosil yakıtlarını hızla ve tamamen işletme güdülerinin, toplamda, bu sıcaklık sınırına olan bağlılıkları ile tutarsız olduğunu, ayrıca bu politika taahhüdünün uygulanması, fosil yakıt araştırmaları için gereksiz devam eden harcamaları da beraberinde getirebilecektir[1132]. Nitekim petrol, gaz ve kömür ile ilgili olarak, **Arktika'da yapılan yeni keşifler çok az toplam üretim artışına yol açmıştır.**

Bilim insanları, aktivistler ve politikacılar, dünyanın geri dönüşü mümkün olmayan devrilme noktalarının geçişini önlemek ve küresel ısınmayı +2 ºC'nin altında tutmak için dünyanın düşük karbonlu ve tercihen yenilenebilir enerjilere geçmesi gerektiğini tekrar tekrar hatırlatsa da **küresel ölçekte enerji talebinin artmasıyla,** enerji talebinin uzunca bir süre daha fosil yakıtların yardımıyla karşılanması beklenmektedir. Öyle ki, UEA, dünya birincil enerji talebinin 2008 ile 2035 arasında yaklaşık %3,6 veya ortalama %1,2 oranında artacağını tahmin etmektedir. Fosil yakıtlardan yenilenebilir ve daha iklim dostu enerji kaynaklarına geçiş çabalarına

---

[1131] Staalesen, a.g.m., s. 2.

[1132] Christophe McGlade ve Paul Ekins, "The Geographical Distribution of Fossil Fuels Unused When Limiting Global Warming to 2 ºC", *Nature International Journal of Science*, Cilt: 517, 08 Ocak 2015, https://www.nature.com/articles/nature14016#acknowledgements, (Erişim: 16.07.2018), ss. 187-188.

rağmen, dünya çapında kullanılan enerjinin çoğunun fosil yakıtlardan sağlanmaya devam etmesi beklenmektedir. Yenilenebilir kaynakların artması beklenirken petrol, gaz ve kömür yaklaşık üçte iki ile hâkim enerji kaynakları olmaya devam etmektedir. Son 20 yıldan daha az olmakla birlikte, **fosil yakıtların 2030 yılına kadar enerjideki artışın %64'üne katkıda bulunacağı** değerlendirilmektedir. Enerji arzındaki ve tüketimindeki mevcut küresel eğilimler dikkate alındığında mevcut durumun çevresel, ekonomik ve sosyal olarak sürdürülemez olduğu ve **bir enerji devrimine ihtiyaç duyulduğu** söylenebilir[1133]. Petrol, dünyanın en önemli enerji kaynağı olup, alternatif teknolojinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması konusundaki en iyimser varsayımlar altında bile, bu durumun uzun yıllar boyunca devam edeceğini göstermektedir. Ancak, artan talebi karşılamak için petrol kaynakları, onu üretmenin maliyeti ve tüketicinin bunun için ödeme yapması gereken fiyatlar açısından son derece belirsizdir. **Tedarik ihtiyacı küresel kaynakların eksikliğinden değil, ihtiyaç duyulan yerlerde yatırım eksikliğinden kaynaklanmaktadır.** Yukarı yönde yatırım, mevcut durumda hızlı bir şekilde artsa da bu artışın büyük kısmı özellikle OPEC dışındaki yüksek maliyetli bölgelerde, artan maliyetlerle mücadele etme ihtiyacından kaynaklanmaktadır. Bugün, çoğu sermaye, kısmen uluslararası petrol şirketlerinin en ucuz kaynaklara erişimindeki sınırlamalar nedeniyle yüksek maliyetli rezervleri araştırmaya ve geliştirmeye çalışmaktadır[1134].

2.2.7 Jeopolitik Açıdan Önemli Stratejik Suyolları, Boğazlar ve Kanallar

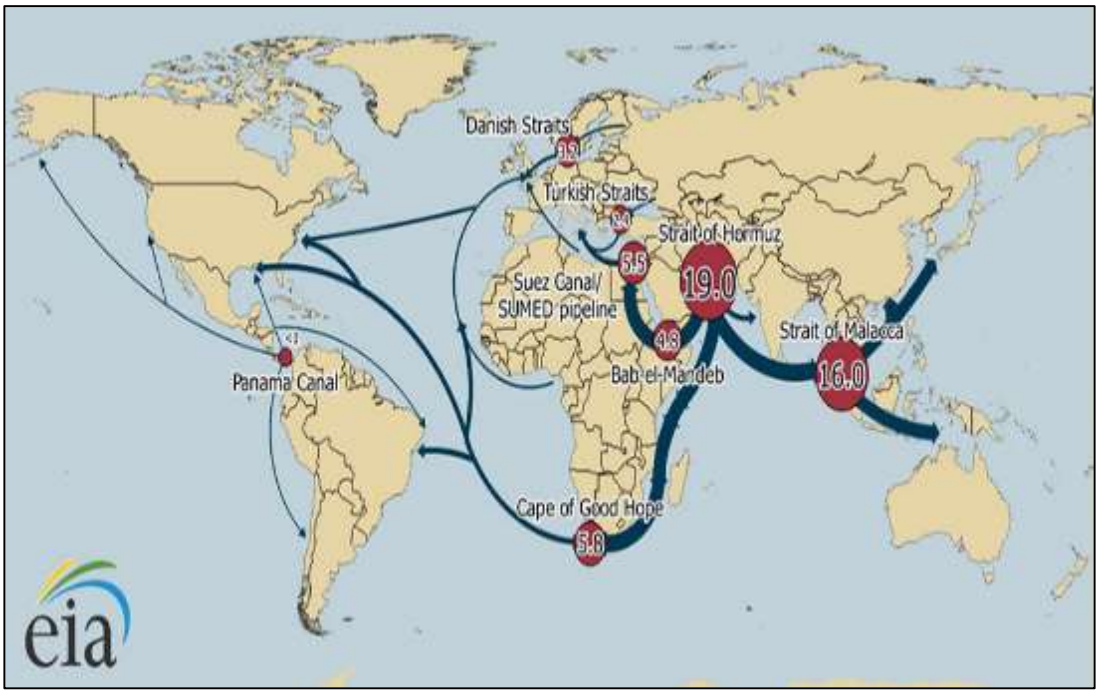
Dünyadaki önemli dar suyolları, boğazlar ve kanallar sadece enerji kaynaklarının bulunduğu alanların değil, aynı zamanda enerji ile ilgili arz ve talep ilişkisi oluşturan tüm coğrafya için jeopolitik hassasiyetler ihtiva etmektedir. **Küresel ölçekte deniz ticareti, demir yolarına göre yaklaşık olarak üç kat, kara yolarına göre yedi kat ve hava yolarına göre yaklaşık 22 kat daha ucuz ulaşım maliyeti**

[1133] OECD/IEA, *World Energy Outlook 2008 Executive Summary*, International Energy Agency, http://www.iea.org/Textbase/npsum/WEO2008SUM.pdf, (Erişim: 12.08.2018), s. 38

[1134] OECD/IEA, *World Energy Outlook 2008 Executive Summary*, International Energy Agency, http://www.iea.org/Textbase/npsum/WEO2008SUM.pdf, (Erişim: 12.08.2018), s. 38.

sağlamaktadır[1135]. Deniz ticaretinde başta petrol olmak üzere diğer petrol türevi kaynakların enerji tedariki, küresel enerji güvenliğinin kritik bir parçasını oluşturmaktadır. 2015 yılında **dünyadaki petrol ve diğer petrol türevi kaynakların günlük toplam arzı yaklaşık 97 milyon varil olup, bunun yaklaşık %61'i (yaklaşık 59 milyon varil) jeopolitik açıdan önemli stratejik suyolları, boğazlar ve kanallar aracılığıyla taşınmıştır[1136].**

Harita 19: Jeopolitik Açıdan Önemli Stratejik Suyolları, Boğazlar ve Kanallar



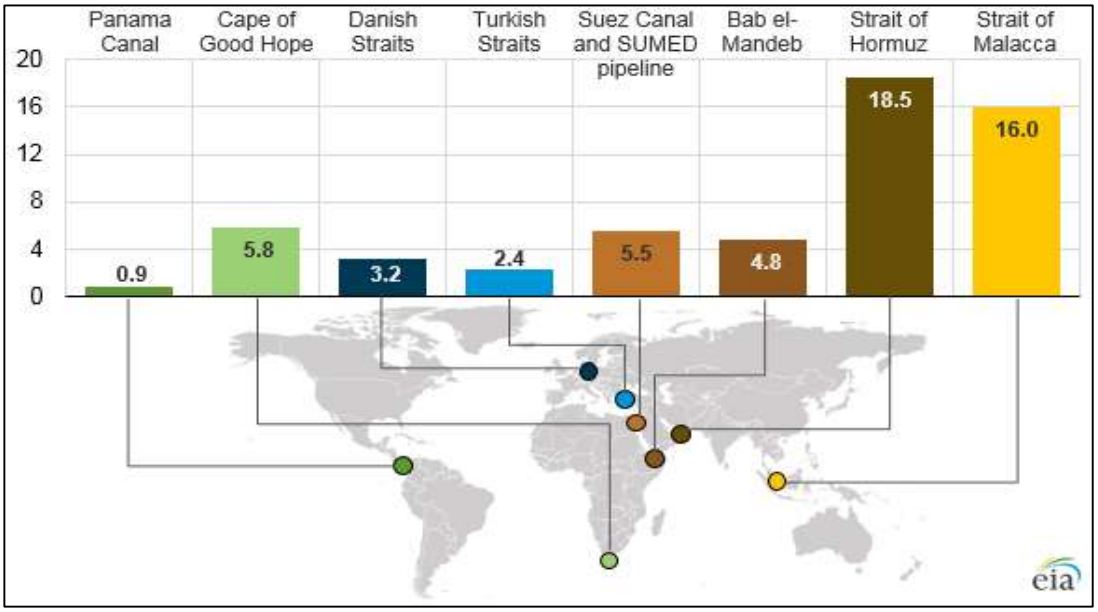
Kaynak: EIA, "World Oil Transit Chokepoints", *The U.S. Energy Information Administration (EIA),* 25 Temmuz 2017, https://www.eia.gov/beta/International/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf, (Erişim: 18.07.2018), s. 2.

[1135] Sevim, a.g.m., s. 4387.

[1136] EIA, *World Oil Transit Chokepoints,* The U.S. Energy Information Administration (EIA), 25 Temmuz 2017, https://www.eia.gov/beta/International/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf, (Erişim: 18.07.2018), s. 1; UNCTAD, a.g.e., s. 7.

Harita 19'da görülen Bab el-Mendeb Boğazı, Danimarka Boğazları, Hürmüz Boğazı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Malakka Boğazı, Süveyş Kanalı, Panama Kanalı ve Ümit Burnu jeopolitik açıdan önemli stratejik düğüm noktalarıdır. **Hürmüz Boğazı ve Malakka Boğazı dünyanın en önemli stratejik su yolarını oluştururken, Afrika'nın güney ucuna yakın olan Ümit Burnu, hem önemli bir petrol ticaret yolu, hem de belirli deniz yolları açısından alternatif bir suyoludur[1137].**

Grafik 17: Önemli Stratejik Suyollarının Günlük Petrol Geçiş Hacmi



Kaynak: EIA, Maritime Chokepoints Are Critical to Global Energy Security, *The U.S. Energy Information Administration,* 01 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32292, (Erişim: 20.08.2018), s. 2.

Uluslararası enerji piyasaları güvenilir ulaşım yollarına bağlıdır. Bir suyolunu geçici olarak da olsa engellemek, toplam enerji maliyetlerinde ve dünya enerji fiyatlarında önemli artışlara yol açabilir. Ayrıca alternatif rotalar binlerce kilometrelik transit geçişi de beraberinde getirebilir. Korsanlar, terörist saldırılar, savaşlar veya düşmanlıklar şeklinde siyasî huzursuzluklar, petrolün dökülmesine yol açabilecek

[1137] EIA, *World Oil Transit Chokepoints,* The U.S. Energy Information Administration (EIA), 25 Temmuz 2017, https://www.eia.gov/beta/International/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf, (Erişim: 18.07.2018), s. 1; UNCTAD, a.g.e., s. 7.

nakliye kazalarına karşı petrol tankerlerini savunmasız bırakabilmektedir. Grafik 17'de günlük petrol geçiş hacmine göre deniz geçiş yolarının potansiyeli görülmektedir. **Günlük petrol geçişinin en fazla olduğu üç stratejik suyolu sırasıyla; Hürmüz Boğazı (yaklaşık 18,5 milyon varil), Malakka Boğazı (yaklaşık 16 milyon varil) ve Ümit Burnu (yaklaşık 5,8 milyon varil)'dur [1138].** Hürmüz Boğazı tüm boyutlardaki gemileri barındırmak için yeterince derin ve geniştir. Ancak Panama ve Süveyş Kanalları'ndan geçen gemiler, derinlik ve genişlik sınırlamalarına tabidir. Bab el-Mendeb ve Türk Boğazları'ndan geçen tanker trafiği belirli boyut kısıtlamalarına maruz kalmamakla birlikte, göreceli olarak dar ve seyretmesi zorunlu deniz seyrine katlanmak zorundadır[1139].

Dünyadaki **en tehlikeli deniz geçiş yollarından biri olan Bab el-Mendeb Boğazı'ndan günlük petrol ve petrol türevi kaynakların geçiş hacmi 2016 yılı için yaklaşık 4,8 milyon varildir.** Bab el-Mendeb Boğazı'nın en dar noktası yaklaşık 18 deniz mili (29 km) genişliğindedir. Boğaz Harita 20'de görüldüğü üzere Kızıl Deniz'i Aden Körfezi'ne ve nihayetinde Hint Okyanusu'na bağlamaktadır[1140]. Süveyş Kanalı'ndan güneye giden trafiğin büyük çoğunluğunun Bab el-Mendeb Boğazı'ndan geçmesi gerektiğinden, bu suyolunun kapatılması veya tehdit altında olması, tankerlerin Afrika'nın güney ucundaki Ümit Burnu'ndan seyretmesini zorlayabilir[1141]. Boğaz, bir zamanlar bölgedeki tankerler için Somalili korsanların doğrudan tehdidine maruz kalmış olsa da son yıllarda ABD, NATO ve AB tarafından yönetilen ve bölgede

---

[1138] EIA, *World Oil Transit…*, s. 2.

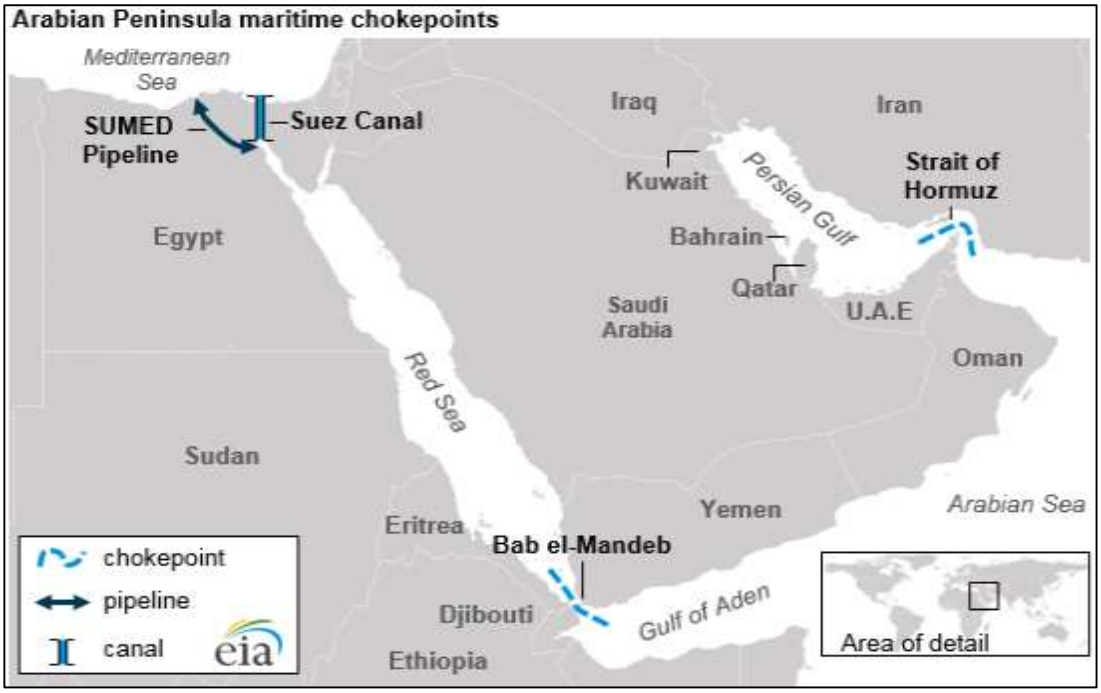
[1139] EIA, "Maritime Chokepoints Are Critical to Global Energy Security", *The U.S. Energy Information Administration,* 1 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32292, (Erişim: 20.08.2018), s. 2.

[1140] EIA, *World Oil Transit…*, s. 11.

[1141] Jeremy Bender, "These 8 Narrow Chokepoints Are Critical to The World's Oil Trade", *Business Insider,* Nisan 2015, https://www.businessinsider.com/worlds-eight-oil-chokepoints-2015-4, (Erişim: 20.08.2018), s. 4. Özellikle Yemen'de hükümetin çökmesiyle 2015 yılında ayrılıkçı Şii Husiler, Bab el-Mendeb Boğazı'daki önemli bir askerî üssün kontrolünü ele geçirmiştir. Bkz. BBC News, "Yemen'in En Büyük Askerî Üssü Hadi Yanlılarının Eline Geçti", 3 Ağustos 2015, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/08/150803_yemen_saldiri, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

devriye görevi yapan deniz kuvvetleri gibi güvenlik önlemleri sayesinde korsan saldırıların sayısı azalmıştır[1142].

Harita 20: Bab el-Mendeb Boğazı, Süveyş Kanalı ve Hürmüz Boğazı



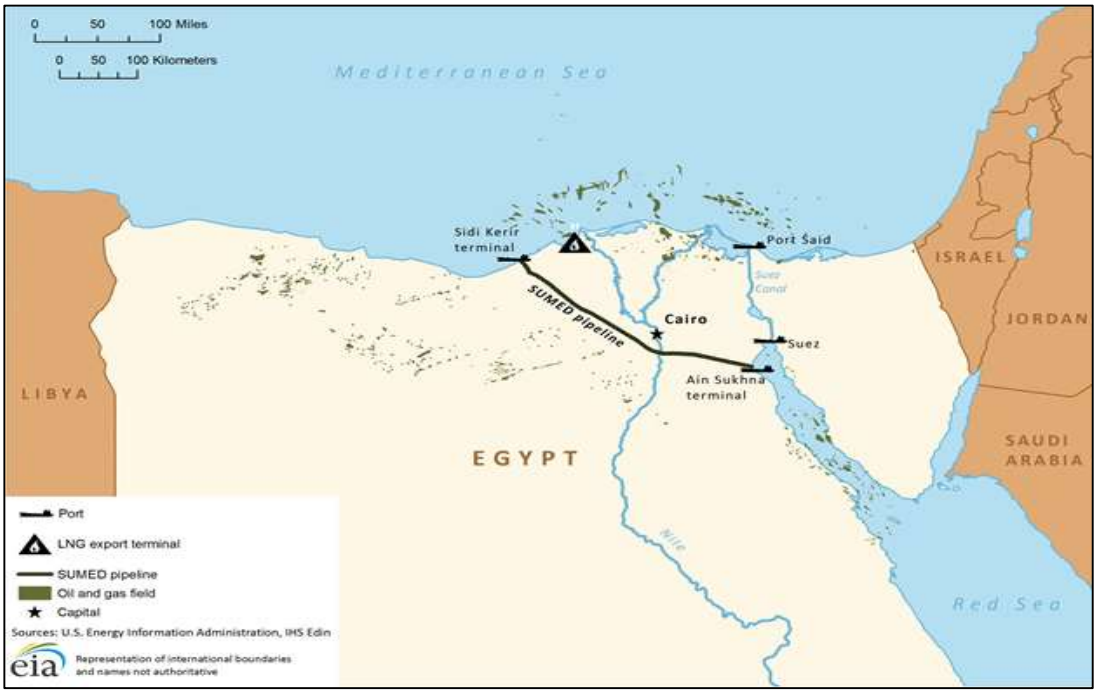
Kaynak: EIA, "Three Important Oil Trade Chokepoints Are Located Around The Arabian Peninsula", *The U.S. Energy Information Administration,* 4 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32352, (Erişim: 20.08.2018), s. 2.

Stratejik suyollarından bir diğeri Mısır'da yer alan Süveyş Kanalı'dır. Kanal, Kızıl Deniz ile Akdeniz arasındaki bağlantı yoludur. **2016 yılında günlük yaklaşık**

[1142] Batı Hint Okyanusu'ndaki korsanlığın ekonomik maliyeti, 2010 yılında 7 milyar dolardan 2015 yılında 1.3 milyar dolara düşmüştür. Ancak, 2017 yılının başında, korsanlar beş yıl içinde ilk defa Somali'ye yakın bir petrol tankerini kaçırmayı başardılar. Bkz. Luiz Romero, "Seven Places in The World Where Global Trade Could be Stopped Cold", *Quartz News,* 14 Ekim 2017, https://qz.com/1101860/seven-places-in-the-world-where-global-trade-could-be-stopped-cold/, (Erişim: 20.08.2018), s. 6. Ayrıca bu konuyla ilgili kapsamlı bir değerlendirme için bkz. IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships,* ICC International Maritime Bureau (IMB), Ocak 2018, https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf, (Erişim: 18.07.2018), ss. 22-27.

3,9 milyon varil petrol ve petrol türevi kaynak geçişi gerçekleşmiştir[1143]. Süveyş Kanalı'nın batısında Akdeniz'e doğru 321 kilometre (200 mil) boyunca uzanan **SUMED Boru Hattı** bulunmaktadır. **Bu hat, Kızıl Deniz'den Mısır üzerinden Akdeniz'e günlük toplamda yaklaşık 2.34 milyon varil petrol taşımaktadır.** SUMED Boru Hattı, petrol tankerlerinin Süveyş Kanalı'na kapalı olması durumunda, petrolün Kızıl Deniz'den Akdeniz'e taşınması için tek alternatif yoldur. Her iki hattın kapatılması durumunda, petrol tankerlerinin en azından Suudi Arabistan'dan ABD'ye geçişi Ümit Burnu üzerinden gerçekleşeceğinden mesafe yaklaşık 2.700 deniz mili uzayarak yön değiştirecektir[1144].

Harita 21: Süveyş Kanalı ve SUMED Boru Hattı



Kaynak: EIA, "World Oil Transit Chokepoints", *The U.S. Energy Information Administration (EIA),* 25 Temmuz 2017, https://www.eia.gov/beta/International/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf, (Erişim: 18.07.2018), s. 10.

[1143] EIA, "Three Important Oil Trade Chokepoints Are Located Around The Arabian Peninsula", *The U.S. Energy Information Administration (EIA),* 4 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32352, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

[1144] EIA, *World Oil…*, s. 10; EIA, *Three Important…,* ss. 1-2.

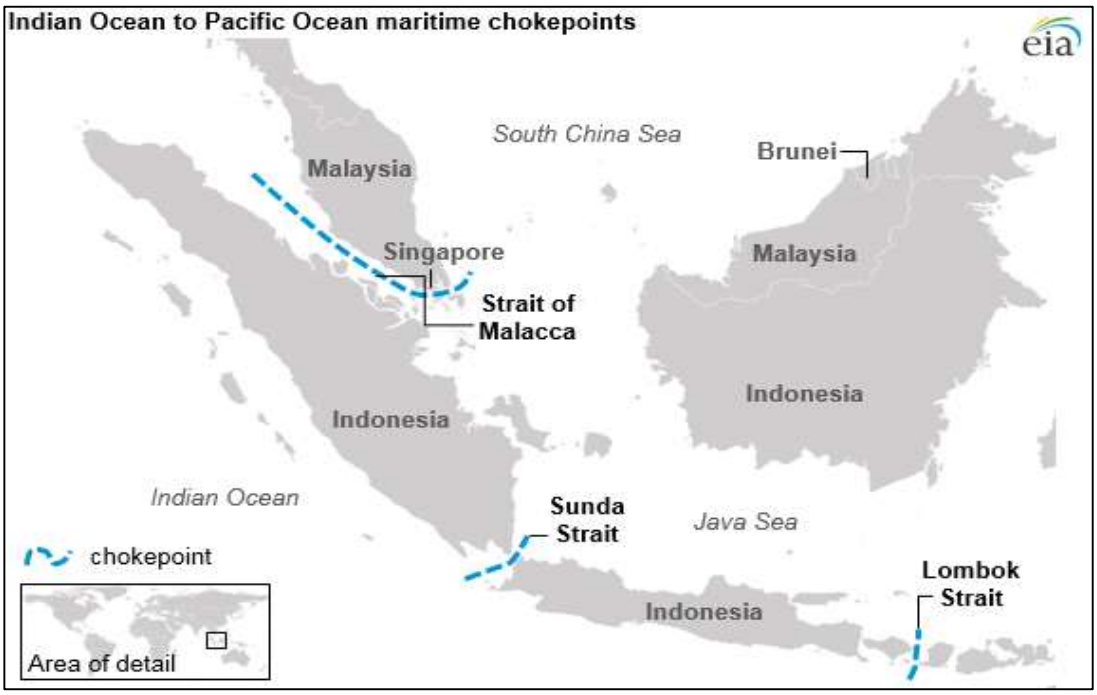
Dünyanın en büyük petrol ve petrol türevi kaynakların geçiş hacmine sahip olan **Hürmüz Boğazı,** İran ve Umman arasında yer almaktadır. Boğaz, Basra Körfezi'ni Umman Körfezi ve Arap Denizi ile birleştirmekle birlikte, **dünyadaki petrol geçişinin de yaklaşık %30'una sahiptir. Bu geçişlerin yaklaşık %80'inin Çin, Japonya, Hindistan, Güney Kore ve Singapur gibi Asya ülkelerine doğru gittiği** tahmin edilmektedir. Bugün, Hürmüz Boğazı'nı atlatmak (bertaraf etmek) pek mümkün olmamakla birlikte, **sadece Suudi Arabistan ve BAE, Basra Körfezi dışında ham petrol gönderebilecek ve Hürmüz Boğazı'nı aşmak için ilave boru hattı kapasitesine sahiptir.** 2016 yılı için iki ülkenin toplam ham petrol üretim kapasitesi günlük yaklaşık 6.6 milyon varildir. İki ülke toplamda **günlük yaklaşık 3.9 milyon varil kullanılmayan** atlatma (boru hattı ile aşma) kapasitesine sahiptir. Eğer Hürmüz Boğazı'ndan geçen günlük toplam petrolün yaklaşık 18.5 milyon varil olduğu hatırlanacak olursa, Hürmüz Boğazı'nın önemi ve bertaraf edilebilme olasılığının zorluğu daha anlaşılır olacaktır[1145]. Mevcut durumda Suudi Arabistan'ın Hürmüz Boğazı'nı geçen ***"Petroline (Doğu-Batı Boru Hattı)"*** **ve** ***"Abqaiq-Yanbu Doğal gaz Boru Hattı"*** olmak üzere iki boru hattı bulunmaktadır. Ancak Hürmüz Boğazı'nın kapalı olması durumunda **boru hatlarının hiçbiri ek hacimde petrol taşıma kapasitesine sahip değildir.** 1989 yılında inşa edilen ***"Yanbu Petrol Boru Hattı",*** Irak'tan Kızıl Deniz'e günlük yaklaşık 1.65 milyon varil ham petrol taşıma kapasitesine sahip olsa da bu hat 1990 yılında Irak'ın Kuveyt'i işgalinden sonra süresiz olarak kapatılmıştır. Suudi Arabistan'daki ***"Irak Boru Hattı (IPSA)"*** ise Petroline'na paralel olarak, Muajjiz Limanı'na doğru uzanmaktadır. IPSA, 2001 yılında Suudi Arabistan tarafından Irak'ın borçlarına karşılık olarak Suudi Arabistan'a tazminat olarak verilmiş ve enerji santrallerine doğal gaz taşımak amacıyla dönüştürülmüştür[1146].

[1145] EIA, *World Oil Transit…*, s. 6.

[1146] Suudi Arabistan'daki Qaisumah'dan Lübnan'daki Sidon'a veya Irak ile Türkiye arasındaki stratejik bir petrol boru hattından geçen Trans-Arabistan Boru Hattı (TAPLINE) gibi diğer boru hatları, savaş hasarı, kullanım dışı bırakma veya siyasî anlaşmazlıklar nedeniyle yıllarca hizmet dışı bırakılmıştır. Bu boru hatları, petrol taşıyabilmeleri için kapsamlı bir yenileme gerektirecektir. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması durumunda nispeten küçük miktarlarda, günde en fazla yüz bin varil de karayoluyla petrol taşıması yapılabilmektedir. Bkz. A.g.e., s. 6.

Uluslararası deniz taşımacılığı açısından önemli bir başka stratejik boğaz, Endonezya, Malezya ve Singapur arasında bulunan Malakka Boğazı'dır. Hint Okyanusu'nu Güney Çin Denizi ile Pasifik Okyanusu'na bağlayan **Malakka Boğazı, Çin, Japonya, Güney Kore ve Pasifik Kıyıları açısından Basra Körfezi ile Asya pazarları arasındaki en kısa deniz rotasıdır.**

Harita 22: Malakka Boğazı

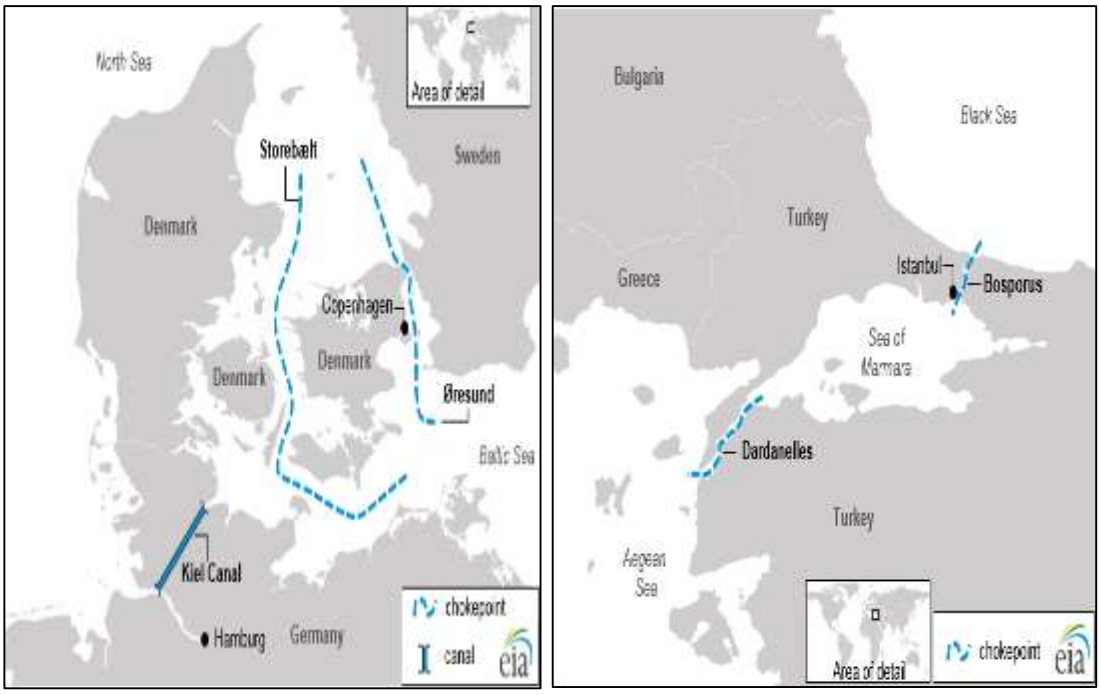


Kaynak: EIA, "The Strait of Malacca, A Key Oil Trade Chokepoint, Links The Indian And Pacific Oceans", *U.S. Energy Information Administration (EIA),* 11 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

Harita 22'de görülen Singapur Boğazı'nın Phillips Kanalı'ndaki en dar noktasında **Malakka Boğazı sadece 1.7 deniz mili (yaklaşık 2.73 km) genişliğindedir.** Bu nokta, gemilerin çarpışması ve petrol sızıntısı potansiyeli olan doğal bir darboğazdır. ***"Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau)"*nun Korsanlık ve Silahlı Soygun Raporlama Merkezine göre;** hırsızlık ve kaçırma girişimleri de dâhil olmak üzere Malakka Boğazı'ndaki tankerlere yönelik

korsanlık önemli bir tehdit oluşturmaktadır[1147]. Malakka Boğazı'nın engellenmesi durumunda, dünya denizcilik filosunun neredeyse yarısının Endonezya adaları arasındaki **Lombok Boğazı** veya Endonezya ile Java ve Sumatra arasındaki **Sunda Boğazı** ve Endonezya Takımadaları'na yeniden yönelmesi gerekecektir. Bu durum, küresel nakliye maliyetlerini arttırabileceği gibi, potansiyel olarak enerji fiyatlarının olumsuz yönde etkilenmesine de neden olabilir[1148].

Harita 23: Danimarka ve Türk Boğazları



Kaynak: EIA, "The Danish and Turkish Straits are Critical to Europe's Crude Oil and Petroleum Trade", *U.S. Energy Information Administration (EIA),* 18 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32552, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

[1147] Uluslararası Denizcilik Bürosu, a.g.e., s. 21.

[1148] Günümüze kadar Malakka Boğazı'nı baypas etmek ve boğazdaki tanker trafiğini azaltmak için çeşitli öneriler yapılmıştır. Özellikle, Çin ve Myanmar (Burma) Myanmar-Çin doğal gaz boru hattını 2013 yılında Bengal Körfezi'ndeki Myanmar limanlarından Çin'in Yunnan Eyaletine kadar uzanmaktadır. Boru hattı yılda 424 milyar metreküp kapasiteye sahiptir. Boru hattının petrol kısmı Ağustos 2014'te tamamlanmış ve tam kapasite ile çalışmaktadır. Myanmar-Çin petrol hattı, Malakka Boğazı'nı baypas ederek Ortadoğu petrolünün bölgeye taşınmasına olanak sağlamıştır. Bkz. EIA, *World Oil Transit…*, s. 7.

Harita 21'de görülen **Danimarka ve Türk Boğazları, 2016 yılında toplamda günlük 5.5 milyon varilden fazla petrol ve petrol türevi kaynak geçiş hacmine ulaşmıştır.** Bu boğazlar Avrupa'nın petrol ve petrol türevi kaynaklarının tedariki açısından oldukça önemlidir. Danimarka Boğazları'nın 2016 yılı **günlük petrol ve petrol türevi kaynakları geçiş hacmi yaklaşık 3.2 milyon varildir.** İskandinavya'da Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'ni birleştiren **üç Danimarka Boğazı bulunmaktadır. Bunlar, Kopenhag ve Malmö arasındaki *"Oresund"* ile *"Storebelt (Büyük Belt (Great Belt) ve Küçük Belt-Little Belt)"* Boğazlarıdır.** Bu boğazlar Rusya'dan Avrupa'ya gelen petrol için önemli bir yol oluşturmaktadır. **Rusya, 2005 yılında Finlandiya Körfezi'ndeki Primorsk Limanı'nı açtıktan sonra ham petrol ihracatının önemli bir bölümünü Baltık Limanları'na kaydırmıştır[1149].**

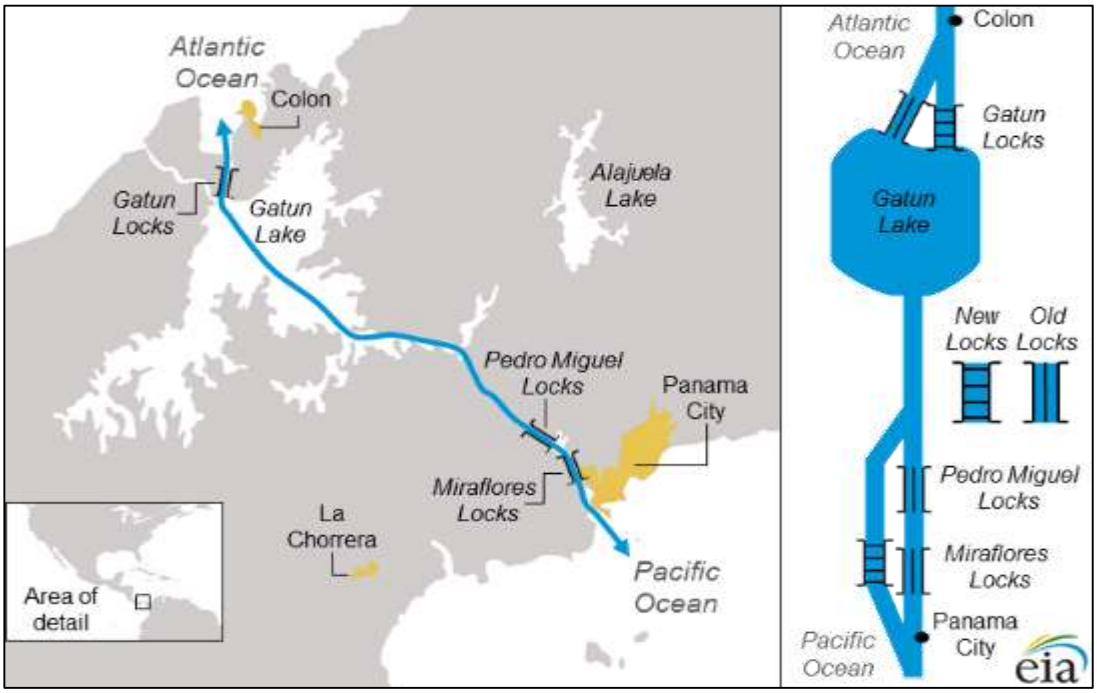
İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı içeren Türk Boğazları; Asya'yı Avrupa'dan ayırmaktadır. İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan yaklaşık **17 deniz mili (yaklaşık 27 kilometrelik) uzunluğunda,** Çanakkale Boğazı ise Marmara Denizi'ni Ege Denizi ve Akdeniz Deniz'e bağlayan yaklaşık **40 deniz mili (yaklaşık 65 kilometrelik) uzunluğunda bir suyoludur.** Her iki boğazdan da Batı ve Güney Avrupa'ya doğru Rusya ve Hazar Denizi'nden gelen petrol tedarik edilmektedir. **İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın en dar yeri sırasıyla yaklaşık 750 metre ve 1.250 metredir.** Her iki boğazda kıvrımlı coğrafyalarından dolayı dünyanın en zor suyolları arasındadır[1150]. **2004 yılında günlük akış hacmi yaklaşık 3.4 milyon varil olan Türk Boğazları'ndan 2016 yılında günlük yaklaşık 2.4 milyon varil petrol ve petrol türevi kaynak geçişi gerçekleşmiştir. Bu gerilemenin**

[1149] EIA, "The Danish and Turkish Straits are Critical to Europe's Crude Oil and Petroleum Trade", *U.S. Energy Information Administration (EIA),* 18 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32552, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

[1150] Her yıl yaklaşık 48.000 gemi Türk Boğazları'nı geçerek bu bölgeyi dünyanın en yoğun deniz geçiş yollarından biri haline getirmektedir. Boğazların kullanımı *"1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi"*ne tabidir. Bkz. EIA, *The Danish and Turkish…,* s. 3. Ayrıca 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi için bkz. Jale N. Ece, "Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul", *ORSAM Rapor No: 155*, Mayıs 2013, https://istihbaratsahasi.files.wordpress.com/2013/05/montreux-boazlar-konferans-tutanaklarndan-tarihe-den-notlar-ve-kanal-stanbul.pdf, (Erişim: 18.06.2018), ss. 1-40.

temel nedeni Rusya'nın ham petrol ihracatını Karadeniz'den Baltık Limanları'na doğru kaydırmasıdır. Buna rağmen Boğazlar, Karadeniz limanları, Rusya, Azerbaycan ve Kazakistan da dâhil olmak üzere diğer Avrasya ülkeleri için başlıca petrol ihracat rotaları arasında yer almaya devam etmektedir[1151].

Harita 24: Panama Kanalı



Kaynak: EIA, *World Oil Transit Chokepoints,* The U.S. Energy Information Administration (EIA), 25 Temmuz 2017, https://www.eia.gov/beta/International/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf, (Erişim: 18.07.2018), s. 14.

Harita 24'de görülen **Panama Kanalı,** Pasifik Okyanusu'nu Karayip Denizi ve Atlantik Okyanusu ile birleştiren önemli bir suyoludur. **Kanalın uzunluğu yaklaşık 50 deniz mili (81 kilometre), en dar noktasındaki genişliği ise yaklaşık 34 metredir[1152].** 2016 yılında Panama Kanalı'ndan yaklaşık **13.000'den fazla gemi ve 204 milyon ton kargo** geçişi sağlanmıştır. Bunların **%67'sini ABD menşeli** veya bu

[1151] EIA, *The Danish and Turkish…,* s. 3; EIA, *World Oil Transit…,* s. 12.

[1152] EIA, *The Danish and Turkish…,* s.13.

ülkeye gelen mallar oluştururken, **Çin'in buradaki payı yaklaşık %19'dur.** 2016 yılı petrol ve petrol türevi kaynakların geçiş hacmi günlük yaklaşık 900.000 varildir[1153].

Panama Kanalı'na alternatif suyolları arasında Güney Amerika'nın güney ucundaki **Macellan, Cape Horn ve Drake Passage boğazları** sayılabilir. Ancak bu rotalar, mevcut mesafeleri yaklaşık **8.000 deniz mili uzatacağından** transit süreleri ve maliyetleri önemli ölçüde artacaktır. Petrol ve petrol ürünleri 2016 yılında Panama Kanalı kullanılarak Atlantik'ten Pasifik'e geçen ana malların %27'sini oluştursa da **bu kanalın küresel petrol ve petrol ürünleri taşımacılığı için alternatif ancak stratejik bir deniz yolu olmadığı söylenebilir[1154].**

Son olarak **Ümit Burnu,** önemli bir küresel ticaret rotasıdır. Ham petrol ticareti, tüm deniz yoluyla işlem gören petrolün yaklaşık %9'unu oluşturmaktadır. Güney Afrika'nın güney ucunda bulunan Ümit Burnu, dünyanın dört bir yanındaki petrol tankerlerinin önemli bir geçiş noktasıdır. Buradan 2016 yılında her iki yönden (doğu-batı) **günlük yaklaşık 5.8 milyon varil petrol ve petrol türevi kaynak geçişi gerçekleşmiştir.** Ümit Burnu, Aden Körfezi, Bab el-Mendeb Boğazı ve Süveyş Kanalı'nı geçmek istemeyen ve batıya doğru giden gemiler için **alternatif bir deniz rotasıdır.** Ancak bu durum maliyetleri ve nakliye süresini arttırmaktadır. Örneğin; Süveyş Kanalı ve SUMED Boru Hattının kapatılması petrol tankerlerinin Ümit Burnu'nun etrafından dolaşmasını gerektirirken, **Suudi Arabistan'dan ABD'ye yaklaşık 2.700 deniz mili (yaklaşık 4.345 kilometre) daha mesafe artmaktadır[1155].**

Burada bahsedilen önemli stratejik suyolları, boğazlar ve kanalların dışında küresel iklim değişikliği ve **Arktika Okyanusu deniz buzunun erimesine bağlı olarak, dört deniz geçiş yolu; Kuzeybatı Geçidi, Kuzey Deniz Rotası, Transpolar Deniz Rotası ve Arktika Köprü Rotası seyrüsefere açık hale gelmeye başlamıştır.** Bunda, Arktika'daki yıllık maksimum ve minimum buz miktarlarının son 40 yılda istikrarlı bir şekilde küçülmesi, kalın ve çok yıllı buz yüzdesinin ise önemli ölçüde

---

[1153] A.g.e., s. 14.

[1154] EIA, *The Danish and Turkish…,* s. 14.

[1155] A.g.e., s. 18.

azalması etkili olmuştur[1156]. **Arktika'daki kalıcı buzun yaklaşık olarak %41'inin tamamen ortadan kalktığı tahmin edilmektedir. Pek çok tahmin ve bilimsel hesapla, Arktika muhtemelen bu yüzyılın ortalarına kadar mevsimsel olarak buzlanmayacak, Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları da uluslararası seyrüsefer için daha uygun hale gelecektir[1157].**

Tablo 15: Arktika'daki Deniz Geçiş Yollarının Tahmini Geçiş Projeksiyonları

Rota	Uzunluk (km)	2000-2014 Geçilebilir Yüzdesi	2045-2059 Geçilebilir Yüzdesi	Geçiş Değişkenliği
Kuzeybatı Geçişi (NWP)	9.324	%63	%82	%30
Kuzey Deniz Rotası (NSR)	5.169	%86	%100	%16
Transpolar Deniz Rotası (TSR)	6.960	%64	%100	%56
Arktika Köprü Rotası (ABR)	7.135	%100	%100	%0

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur[1158]. Bkz. Scott R. Stephenson, Laurence C. Smith, John A. Agnew, "Divergent Long-term Trajectories of Human Access to The Arctic", *Nature Climate Change,* Cilt: 1, No: 3, 29 Mayıs 2011, https://www.researchgate.net/publication/241605071_Divergent_long-term_trajectories_of_human_access_to_the_Arctic, (Erişim: 11.11.2017), s. 4.

Tablo 15'te Arktika'daki deniz geçiş yollarının tahmini geçiş projeksiyonları görülmektedir. Bu yüz yılın ortalarından itibaren Arktika Okyanusu'nun Baltık Denizi gibi tüm yıl boyunca tamamen deniz trafiğine açık hale gelmesi ve deniz buzu eridikçe, Arktika Okyanusu üzerinden özellikle Süveyş veya Panama Kanalları'ndan geçemeyen büyük tankerler ve diğer devasa gemiler açısından nakliye endüstrisine milyarlarca dolarlık tasarruf sağlanması beklenebilir[1159]. Buna ek olarak Arktika Okyanusu deniz geçiş yolarının açılması, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu arasındaki Afrika Boynuzu ile Malakka Boğazı'nın etrafındaki korsanlar dâhil olmak üzere,

[1156] NASA, "Shipping Responds to Arctic Ice Decline", *NASA Earth Observatory*, Mart 2018, https://earthobservatory.nasa.gov/images/91981/shipping-responds-to-Arctic-ice-decline, (Erişim: 18.07.2018), ss. 1-5.

[1157] Perry ve Andersen, a.g.e., s. 7.

[1158]

[1159] Perry ve Andersen, a.g.e., s. 8.

Ortadoğu, Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizi'nin tehlikeli sularında ticari ve askerî gemilere olan ihtiyacı da büyük ölçüde azaltabilir[1160]. **Küresel ürün fiyatındaki farklılıklar ve enerji piyasasındaki varyasyonlar, Kuzeybatı Geçidi ile Kuzey Deniz Rotası'nın muhtemel kullanımını etkileyebilir.** Bunda küresel iklim değişikliğinin yaratacağı etki belirleyici olacaktır.

Tablo 16: Dünyadaki Bazı Boğaz ve Kanalların Görünümü

Boğaz ve Kanallar	Yıllık Ortalama Gemi Geçişi	Sınırlama veya Tehdit
Hürmüz Boğazı	50.000[1161]	İran / Terörizm
Süveyş Kanalı	17.000[1162]	Terörizm
Malakka Boğazı	50.000[1163]	Terörizm / Korsanlık
Panama Kanalı	14.000[1164]	-
Bab-el Mendeb Boğazı	20.000[1165]	Terörizm / Korsanlık

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. PWC, "Transportation and Logistics 2030", *EBS Business School Supply Chain Management Institute,* Cilt: 4, 2011, https://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/pdf/tl2030_vol.4_web.pdf, (Erişim: 02.12.2017), s. 18.

Ayrıca günümüzde buzkıran gemilerin eksikliği ve standart buz sınıfı gemilerin yetersizliği dikkate alındığında, her iki deniz geçiş yolunun erken geçiş operasyonlarından etkilenebilir. Buna rağmen Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının, özellikle Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası, kullanım oranları dikkat çekici gelişmeler göstermektedir. Arktika Okyanusu'nun tamamında toplam gemi

---

[1160] PWC, a.g.e., s. 18.

[1161] Bu rakam 2009 yılını içermektedir. Bkz. PWC, a.g.e., s. 18.

[1162] Suez Canal Authority, *"Suez Canal Navigation Statistics",* https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx, (Erişim: 05.06.2018).

[1163] Sailing Guide, *"Strait of Malacca (East)",* https://www.sea-seek.com/sites.php?lien=Strait-of-Malacca-East-, (Erişim: 05.06.2018).

[1164] Panama Canal Authority, "Transit Statistics", http://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/index.html, (Erişim: 05.06.2018).

[1165] Jimmy Drennan Cimsec, "The Gate of Tears: Interests, Options, and Strategy In the Bab-El-Mandeb Strait", *Center for International Maritime Security (CIMSEC),* 30 Ocak 2018, http://cimsec.org/gate-tears-interests-options-strategy-bab-el-mandeb-strait/35351, (Erişim: 05.06.2018), ss. 1-14.

trafiği 2013 yılından (1.298 gemi geçişi) 2019 yılına (1.628 gemi geçişi) yaklaşık %25 artış göstermiştir. 2019 yılı için bu gemilerin 641'i (%41'i) balıkçı, 174'ü kargo, 55'i petrol, 24'ü gaz vb. gemilerden oluşmaktadır[1166]. Tablo 16'ta görülen suyollarının birçoğu yüksek riskli bölgelere yakın olduğundan gemilerin seyrüsefer risklerini artırmaktadır. Bu durum potansiyel olarak su yolarının erişimini ve kullanımı tehlikeye atmakla kalmamakta, aynı zamanda bu suyollarının kolayca geçilmesini de zorlaştırmaktadır. Bu durum birçok alternatif için önemli finansal maliyetler ve gecikmeler getirebilmektedir. Arktika Okyanusu üzerinden günümüzde yapılan ve gelecekte yapılacak olan nakliyatlar, balıkçılık, doğal kaynakların çıkarılması, ticaret ve turizme fayda sağlayabileceği gibi, enerji tüketimini ve dolayısıyla karbondioksit emisyonlarını azaltabilir[1167].

Kuzeybatı Geçidi üzerinden Kanada, Kuzey Deniz Rotası üzerinden ise Rusya Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika arasındaki gemi transit sürelerini önemli ölçüde kısaltacaktır[1168]. **Bu durum zamanla nakliye şirketlerini binlerce kilometrelik fazla yolculuktan kurtarabilir (Bkz. Şekil 6).** Sadece Hamburg'dan (Almanya) Şangay'a (Çin) Süveyş Kanalı üzerinden yaklaşık 18 günde alınan mesafe, Kuzey Deniz Rotası kullanılarak yaklaşık 11 günde tamamlanabilmektedir[1169]. Benzer şekilde Yokohama'dan (Japonya) Rotterdam'a olan mesafe, Süveyş Kanalı üzerinden yapılan geleneksel rotaya göre yaklaşık %40 daha kısadır[1170].

[1166] Bkz. PAME, "The Increase In Arctic Shipping", *PAME's Arctic Ship Status Report (ASSR),* https://storymaps.arcgis.com/stories/592bfe70251741b48b0a9786b75ff5d0, (Erişim: 17.03.202020).

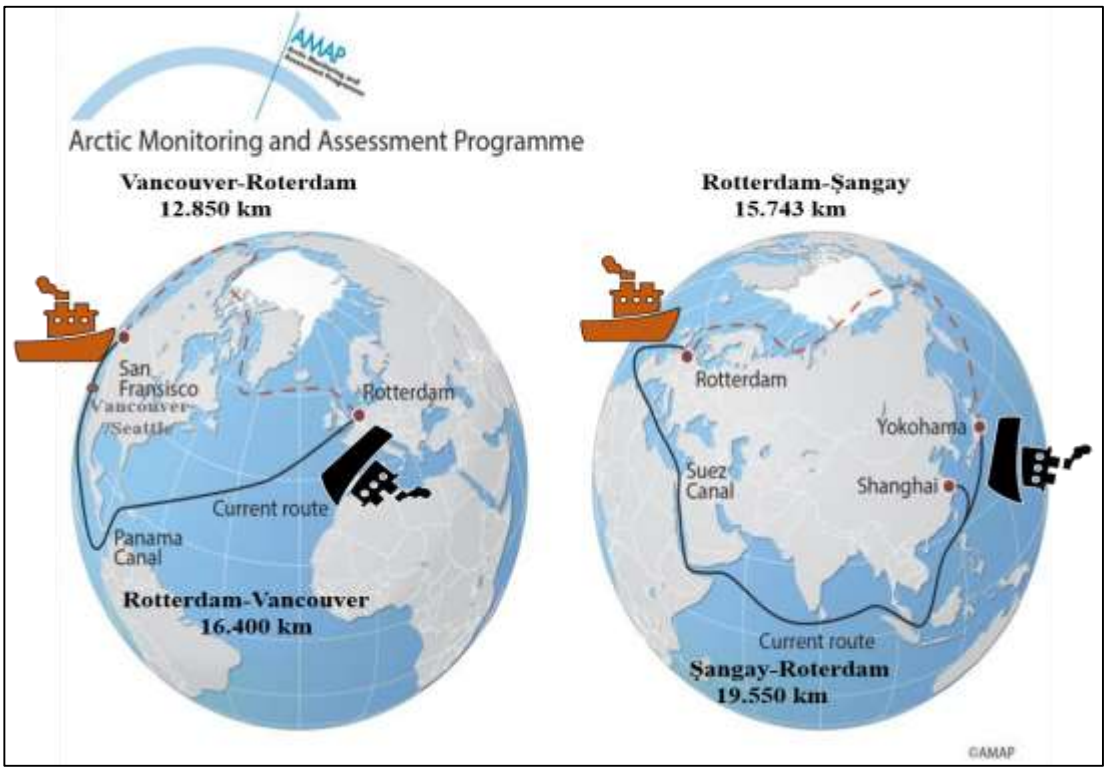
[1167] Arktika Okyanusu'na erişimin artması, Arktika Okyanusu'nda deniz kirliliğinin artmasına, insanların ve vahşi yaşamın bozulmasına neden olacağı unutulmamalıdır. Bkz. AMAP, *Arctic Climate Issues 2011...,* s. 86.

[1168] Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası'nın ulaşıma açılması veya bu geçit ve rotanın kullanılması oldukça eskilere uzansa da her iki rotanın rutin deniz trafiğine açılması, ancak 2007-2008 yılı yazında Arktika Okyanusu deniz buzunun azalmasıyla mümkün olmuştur. Bkz. Maccannon, a.g.e., s. 281; NASA, *Shipping Responds…,* ss. 1-5.

[1169] PWC, "Transportation and Logistics 2030", *EBS Business School Supply Chain Management Institute,* Cilt: 4, 2011, https://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/pdf/tl2030_vol.4_web.pdf, (Erişim: 02.12.2017), s. 20.

[1170] Maccannon, a.g.e., s. 281; Perry ve Andersen, a.g.e., s. 8.

Şekil 6: Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası İçin Projeksiyon



***** Harita üzerindeki gemi ve ölçümler ile Vancouver/Seattle limanı çalışmanın yazarı tarafından eklenmiştir. Ayrıca ölçümler çalışmanın yazarı tarafından yapılmıştır.

Kaynak: Harita için bkz. AMAP, "Effects on Global Shipping and Trade - the Northwest Passage and the Northern Sea Route", *Arctic Monitoring and Assessment Program (AMAP)*, https://www.amap.no/documents/doc/effects-on-global-shipping-and-trade-the-northwest-passage-and-the-northern-sea-route/938, (Erişim: 12.08.2017). Ölçümler için kullanılan program için bkz. Marine Traffic, https://www.marinetraffic.com/tr/ais/home/centerx:18.3/centery:4.2/zoom:2, (Erişim: 12.02.2020).

Kuzeybatı Geçidi'nin Panama Kanalı kullanılarak yapılan bir seyrüsefere göre yaklaşık 80.000 dolarlık bir yakıt tasarrufu sağladığı[1171], Vancouver (Seattle-ABD)'dan Rotterdam'a (Hollanda) yapılacak bir yolcuğun, Panama Kanalı'na göre yaklaşık 3.500 kilometre (%25) daha kısa) daha kısa olacağı tahmin edilmektedir[1172].

[1171] Defense, *"Operational Arctic: The Potential for Crisis of Conflict in the Arctic Region and Application of Operational Art",* Polonya, 2015, s. 12.

[1172] Maccannon, a.g.e., s. 281; Perry ve Andersen, a.g.e., s. 8.

Murmansk'dan Hudson Körfezi'ndeki Churcill Limanı'na Atlantik Okyanusu üzerinden 16 günden daha fazla sürede yapılan yolculuk, 2007 yılında bir kargo gemisiyle sekiz günde tamamlanabilmiştir[1173].

Kuzeybatı Geçidi'nin mevsimsel geçiş koşulları iklimsel ve coğrafî olarak Kuzey Deniz Rotası'ndan çok daha zorludur. Buna rağmen **Kuzeybatı Geçidi'nden 1906-2020 yılları arasında toplam 313 gemi geçiş yapmıştır.** Bu gemilerin büyük bir çoğunluğu buza karşı güçlendirilmiş gemiler, yatlar, yelkenliler, motorbotlar ve buzkıran gemileridir. Bunların dışında 2012 ve 2017 yıllarında sırasıyla Bahamalar'a ve Kanada'ya ait birer tanker gemisi, 2013, 2014, 2016 ve 2018 yılarında sırasıyla Panama, Marshall Adaları, Hollanda ve Kanada'ya ait birer kargo gemisi geçiş yapmıştır. Kuzeybatı Geçidi'nden günümüze kadar geçiş yapan gemilerden; 47'si Kanada'ya, 35'i Fransa'ya, 34'i ABD'ye, 29'sı Bahamalar'a, 26'sı Rusya'ya ve 25'i Biritanya'ya, 15'i Hollanda'ya ve geriye kalan diğer bir kısım gemi Almanya, Çin, İsviçre, Singapur ve Norveç gibi ülkeler ile ada ülkelerine aittir[1174]. Kuzeybatı Geçidi'ne göre daha yoğun deniz trafiğine sahip olan **Kuzey Deniz Rotası üzerinden 2011-2020 tarihleri arasında toplam 358 gemi geçiş yapmıştır.** Bu gemilerin yarısından fazlası Rusya'ya ait olup, günümüze kadar Panama ve Norveç ve Liberya'nın önemli sayıda gemisi Kuzey Deniz Rotası'ndan geçiş yapmıştır. Bunların dışında Bahamalar, Finlandiya, Marshall Adaları, Malta, Norveç ve Yunanistan'a ait gemilerinde geçiş yaptığı görülmektedir. **Türkiye'nin veya Türkiye'ye ait bir geminin günümüze kadar gerek her iki deniz geçişini kullanmadığı söylenebilir**. **Kuzeybatı Geçidi'nin aksine Kuzey Deniz Rotası'nı kullanan gemilerin büyük bir çoğunluğu kargo gemileri ile petrol, LNG ve gaz kondensantı (geri kazanılabilir) taşıyan gemilerdir[1175].** Sadece 2013 yılında yaklaşık 1.3 milyon tondan daha fazla

---

[1173] Maccannon, a.g.e., s. 283.

[1174] University of Cambridge, "Transits Of The Northwest Passage to End of the 2019 Navigation Season Atlantic Ocean ↔ Arctic Ocean ↔ Pacific Ocean", *Scott Polar Research Institute,* 17 Mart 2020, https://www.spri.cam.ac.uk/resources/infosheets/northwestpassage.pdf, (Erişim: 05.05.2020), ss. 1-13.

[1175] "Kuzey Deniz Rotası İdaresi (The Northern Sea Route Administration)" tarafından 2011 yılından itibaren gemi kayıtlarına ulaşmak mümkündür. Bkz. CHNL, *"The Northern Sea Route Administration",*

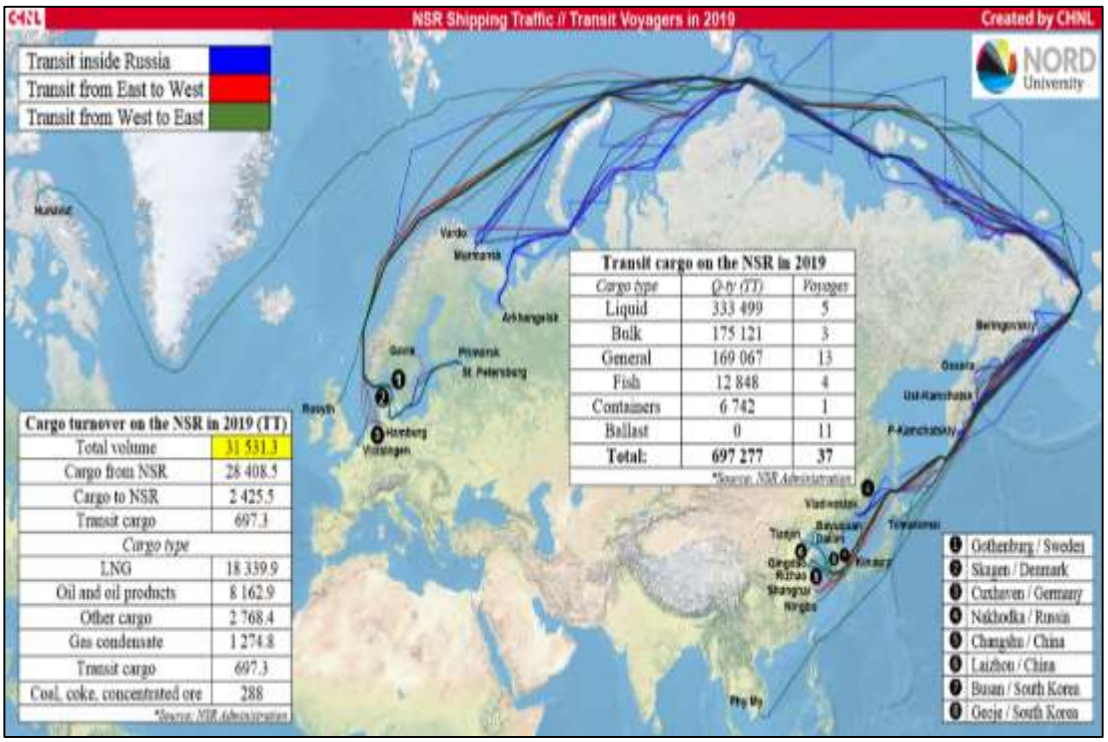
yük Kuzey Deniz Rotası üzerinden taşınırken[1176], bu sayı; 2017 yılında 10.7 milyon, 2018 yılında 19.7 milyon ve 2019 yılında 31.5 milyon tona ulaşmıştır[1177].

http://Arctic-lio.com/?p=1159, (Erişim: 19.06.2018). İlgili belgeler için bkz. CHNL, "Transit Statistics 2011", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2011.pdf, (Erişim: 18.06.2018); CHNL, "Transit Statistics 2012", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2012.pdf, (Erişim: 18.06.2018); CHNL, "Transit Statistics 2013", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2013.pdf, (Erişim: 18.06.2018); CHNL, "Transit Statistics 2014", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2014.pdf, (Erişim: 18.06.2018); CHNL, "Transit Statistics 2015", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2015.pdf, (Erişim: 18.06.2018); CHNL, "Transit Statistics 2016", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2016.pdf, (Erişim: 18.06.2018); CHNL, "Transit Statistics 2017", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/10/transits_2017.pdf, (Erişim: 18.06.2018); CHNL, "Transit Statistics 2018", *Centre for High North Logistics (CHNL),* https://arctic-lio.com/transit-statistics-2018/, (Erişim: 12.03.2020); CHNL, "NSR Shipping Traffic – Transits in 2019", The Northern Sea Route Administration, https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

[1176] CHNL, *Transit Statistics 2013…,* s. 4.

[1177] CHNL, "NSR Shipping Traffic – Transits in 2019", *Centre for High North Logistics (CHNL),* https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/, (Erişim: 12.03.2020). Kuzey Deniz Rotasından 2017 ve 2018 yıllarında 27'şer gemi (toplam 54 gemi) geçişi olurken 2019 yılında toplam geçiş yapan gemi sayısı 29'a toplam sefer sayısı ise 37'ye yükselmiştir. İlgili kaynaklar için sırasıyla bkz. CHNL, *Transit Statistics 2017...,* ss. 1-2; CHNL, *Transit Statistics 2018...,* ss. 1-2; CHNL, "NSR Shipping Traffic…, s. 1.

Harita 25: Kuzey Deniz Rotası'ndaki Gemi Trafiği ve Kargo Taşımacılığı



Kaynak: CHNL, "NSR Shipping Traffic – Transits in 2019", *Centre for High North Logistics (CHNL),* https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

Harita 25, Kuzey Deniz Rotası'daki gemi trafiği ve kargo taşımacılığını göstermektedir. Buna göre 2019 yılın için Kuzey Denizi Rotası üzerinde ve üzerinden yapılan yapılan kargo taşımacılığı sırasıyla yaklaşık 2.4 milyon ton ve 28.4 milyon ton, transit kargo taşımacılığı ise 697 bin ton civarındadır. Kargo taşımacılığındaki en büyük paya sahip ürünler birincil enerji kaynakları olup sırasıyla; 18.3 milyon ton LNG, 8.1 milyon ton petrol ve petrol ürünü, 1.2 milyon ton gaz kondensantı, 288 bin ton kömür vb. taşınmıştır[1178].

Enerji söz konusu olduğunda sadece kaynaklara sahip olmak yeterli değildir. ABD, Çin ve Rusya gibi devletlerin amaçlarında olduğu gibi onu

[1178] CHNL, "NSR Shipping Traffic – Transits in 2019", The Northern Sea Route Administration, https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

pazarlara ulaştırabilecek yollara sahip olmakta önemlidir[1179]. Bu bağlamda Bab el-Mendeb Boğazı, Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı, Panama Kanalı, Süveyş Kanalı gibi suyolları dışında Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları da önem kazanmaktadır. Enerji üzerindeki arz ve talep dengesi arz yönünde gelişme gösterirken, Arktika'daki yeni enerji havzalarından yenilenebilir enerji kaynaklarına, kaya gazından enerji alanındaki diğer gelişmelere kadar enerji alanında dünya dengeleri açısından bugün ve gelecek açısından değerlendirildiğinde Arktika Okyanusu deniz geçiş yolarının gelişmesiyle birlikte, bölgeye yönelik küresel ilginin daha da artması ve önemli gelişmelerin yaşanması şaşırtıcı olmayacaktır[1180].

2.3 Arktika'daki Yeni Enerji Havzaları ve Potansiyeli

Geçmişten günümüze madencilik ve balıkçılık gibi önemli kaynak potansiyeli özelliğini koruyan Arktika, küresel iklim değişikliğinin etkisiyle bugün ve gelecek açısından değerlendirildiğinde, dünyanın en yeni enerji havzalarının ve kaynaklarının ortaya çıkmaya başladığı bir bölge olma vasfı göstermektedir[1181]. Arktika'daki enerji kaynakları 19'uncu yüzyılın sonları ve 20'inci yüzyılın ortalarından itibaren kısıtlı ölçülerde (zaman, saha ve yeterlilik) Arktika Devletleri'nce araştırılmış olsa da[1182], devletler geçmişte bu kaynaklara ne günümüzde olduğu kadar erişebilme yetkinliğine ulaşılabilmiş, ne de Arktika günümüzde olduğu kadar küresel ilgi odağı olabilmiştir[1183].

[1179] Deniz Ü. Arıboğan, "Geçmişten Bugüne ve Geleceğe Enerjinin Siyaseti", *TÜSİAD,* Sayı: 82, Şubat, 2014, s. 24.

[1180] Dodds ve Nuttall, a.g.e., s. 115. Mevcut durum daha şimdiden Arktika Devletleri'nin dışında İtalya, Fransa, İspanya, Çin, Hindistan, Japonya gibi Arktika Konseyi üyesi ülkeler ile AB ve NATO gibi örgütler Arktika stratejileri geliştirebilmektedir. Bkz. Michael Centore, *Exploring The Polar Regions Today, Oil And Gas in The Arctic,* Mason Crest, ABD, 2018, s. 23.

[1181] Dag Harald Claes ve Arild Moe, "Arctic Offshore Petroleum: Resources and Political Fundemantals", Svein V. Rottem ve Ida F. Soltvedt (Ed.), *Arctic Governance Volume II, Energy, Living Marine Resources and Shipping,* I.B. Tauris, The Fridtj of Nansen Institute, Londra, 2018, s. 9.

[1182] Charles Emmerson, *The Future History of The Arctic,* Vintage, Great Britain, 2011, ss. 194-201.

[1183] Centore, a.g.e., s. 23.

Arktika'nın daha fazla erişilebilir hale gelmesi, bölgenin jeopolitik önemini arttırmaktadır. Böylelikle **Arktika ve dünyanın geri kalanı arasındaki çizgi ortadan kalkmakta, uzun zamandır ulusal ve uluslararası alanda olayların dış çevresinde yer alan Arktika, bu konumunun sürdürülebilirliğini kaybetmektedir.** Enerji ve mineraller için yüksek fiyatlar nedeniyle, gerek Arktika'daki hızlı ekonomik gelişme potansiyeli, gerekse de küresel iklim değişikliğinin kaynaklara daha kolay erişim imkânı sağlaması, ekolojik ve kültürel açıdan hassas bir bölgede gelişimin çevresel, sosyal ve kültürel etkileri ile ilgili çok sayıda sorunu da beraberinde getirmektedir[1184]. Buna ek olarak, Arktika'nın sahip olduğu saha genişliği ve nüfus yoğunluğunun azlığı, enerji havzalarını geliştirmede ve bu geliştirme süreçlerinde yerli halkların geleneksel bilgisinin dâhil edilmesinde iş birliği için önemli bir fırsat sunarken, bölgesel bir çevre anlayışı geliştirilebilmektedir. Örneğin; Alaska'daki yerli halkların bölgeye dair geniş bilgi birikimi ve topluluklarının ihtiyaçlarını anlamaları, Kuzey Slope'daki petrol ve gaz sondajları için paha biçilemez bir referans olmuştur[1185].

Günümüzde endüstrileşmiş ve gelişmekte olan devletlerin enerji sektörlerindeki hızlı dönüşümlerinde, yenilenebilir enerji ve enerji verimliliğinin giderek daha hayati bir rol oynaması, kısmen yeni teknoloji geliştirme ve dağıtımlarını

[1184] Bernard W. Funston, *SWDG Report on Arctic Energy,* Arctic Council Sustainable Development Working Group (SDWG), 2009, http://www.sdwg.org/wp-content/uploads/2016/04/ArcticEnergyReport-2009.pdf, (Erişim: 03.04.2018), s. 6.

[1185] Arktika'da petrol ile ilgili olrakak Alaska ve Kanada Arktikası'nda yaşayan yerli halkların yüzyıllardır petrol sızıntısının farkında olduğu tahmin edilmektedir. Öyle ki, bu yerli halkların kanoların bağlantı yerlerini kapatmak için hidrokarbon zifti kullandığı düşünülmektedir. Bununla birlikte ilk defa 1789 yılında Kanada'nın Mackenzie Nehri'nin kıyısındaki petrol sızıntısının Avrupalılar tarafından tespit edildiği ileri sürülmektedir. Bütün bunlara rağmen Alaska'da petrolün varlığına ilişkin ilk raporları hazırlayanlar, bu topraklarda yaşayan Rus yerleşimciler olmuştur. Bkz. Bishop, ss.36-38. Arktika'daki büyük miktarda petrol ve gaz, levha tektoniğine bağlı olup, bu levha tektoniği okyanus havzaları ve kıta sahanlıkları olmak üzere iki tür jeolojik özellik gösterir. Arktika Okyanusu'ndaki havzalar dünya yüzeyinin deniz altındaki alanlarını, kıta sahanlıkları ise kıtaların kenarlarını ve bunun yüzeyini kaplayan suların derin olmadığı alanları ifade etmektedir. Arktika'nın sahip olduğu petrol ve doğal gaz rezervleri dünyanın diğer bölgelerine kıyasla oldukça yenidir. Bu durum petrol ve doğal gaz rezervlerinin bulunması ve potansiyelinin anlaşılması bakımından gelişimini sürdürmektedir. Bkz. McPherson, a.g.e., ss. 26-27.

teşvik etmeleri önemlidir. Politika yapıcılar, yenilenebilir enerji ve enerji verimliliği erişimini genişletmek, daha güvenilir enerji hizmetleri sağlamak ve artan enerji talebini karşılamak için çeşitli politika ve hedefleri bir araya getirirken, aynı zamanda araştırma ve geliştirmeyi daha ileri yakıt ve teknolojilerle ilerletmek çabası içerisindedir[1186]. **Günümüzdeki teknolojik gelişmeler Arktika'daki kaynaklara daha hızlı erişim imkânı sağlasa da önemli olan, Arktika'daki yeni enerji havzalarının ve sahip olduğu potansiyelin küresel enerji kaynakları açısından ne kadar önemli olduğudur[1187].**

Arktika'nın enerji görünümünde keşfedilmiş ve keşfedilmemiş petrol ve gazın gelişimi ve potansiyeli, coğrafî olarak farklılıklar gösterebilmektedir. Ancak araştırma ve keşif faaliyetlerinin birbirleriyle etkileşim dâhilinde olduğu söylenebilir. Arktika'daki henüz keşfedilmemiş petrol ve gaz rezervleri gelecekteki enerji arzının en büyük belirsizliklerinden biridir. Öyle ki, Arktika Okyanusu'ndaki geniş çaplı petrol ve gaz geliştirme olasılığı, Arktika Devletleri, petrol ve gaz şirketleri ile Arktika'nın hassas ve değişen çevresine ilgi duyan diğer uluslararası aktörlerin ilgisini çekebilmektedir. İlk defa 2004 yılında USGS, ***"Arktika Çevresi Kaynak Değerlendirme (Circum-Arctic Resource Appraisal-CARA)"*** projesiyle Arktika'daki keşfedilmemiş petrol ve doğal gaz rezervlerinin jeolojik temelli bir değerlendirmesini yapmayı amaçlamış ve beş yıllık bir araştırma sonunda konuya ilişkin bir rapor yayınlanmıştır[1188]. USGS'nin bu çalışmasından günümüze gerek iklim koşulları ve

---

[1186] Angel Hsu, Carlin Rosengarten, Amy Weinfurter ve Yihao Xie, "Renewable Energy and Energy Efficiency in Developing Countries: Contributions to Reducing Global Emissions", *United Nations Environment Programme*, 2017, https://www.unenvironment.org/resources/report/renewable-energy-and-energy-efficiency-developing-countries-contributions-0, (Erişim: 18.05.2018), s. 14.

[1187] Stephanie S. McPherson, *Arctic Thaw: Climate Change and The Global Race For Energy Resources*, Twenty-First Century Books, ABD, 2015, s. 11.

[1188] Bu rapor 2008 yılında yayınlanmış olup, Kuzey Kutup Dairesi'nin (66°56') kuzeyindeki alanları kapsamaktadır. USGS'nin araştırmalarına USGS bilim insanlarının yanı sıra, Almanya, Danimarka, Kanada, Norveç ve Rusya'dan çok sayıda bilim insanı katılmıştır. Bkz. Donald L. Gautier ve Thomas E. Moore, "Introduction to the 2008 Circum-Arctic Resource Appraisal (CARA)", *U.S. Geological Survey*, Professional Paper 1824, Virginia, 2017, https://pubs.usgs.gov/pp/1824/a/pp1824a.pdf, (Erişim: 12.03.2018), s. 1.

bölgesel sınır sorunları, gerekse de petrol ve gaz, arama, üretim, teknoloji ve ekonomik açıdan **Arktika'da birçok şey değişmemiştir[1189].** Örneğin; 2009 yılında küresel iklim değişikliğinin Arktika üzerindeki potansiyel etkisi üzerinde bir farkındalık olmasına rağmen, büyüklüğü ve zamanı günümüzde olduğu gibi tam olarak anlaşılamamıştır. Buna rağmen günümüzde çok yıllı deniz buzunun hızlı bir şekilde ortadan kalkma potansiyeli Arktika'yı daha fazla ulaşılabilir hale getirmekte, **fosil yakıtlara olan güvensizlik dünya çapında kayda değer bir artış göstermektedir[1190].**

USGS'nin araştırmalarında her ne kadar Arktika, dünyadaki petrol ve doğal gaz keşifleri için az sayıdaki yerlerden biri olarak görülse de buradaki kaynakların gelişimi çevresel endişeler nedeniyle kırılgan görülmektedir. Günümüzde Arktika Okyanusu deniz buzu daha önce görülmemiş bir şekilde geri çekilmesine, sondaj ve üretim teknolojisindeki hızlı ilerlemelere rağmen, Arktika'daki kaynakların geliştirilmesi 2008 yılında olduğundan çok daha yakın olmadığı söylenebilir[1191]. **ABD ve Kanada'daki kaya petrolü ve kaya gazı kaynaklarının gelişimi, küresel petrol ve doğal gaz piyasasında devrim yaratmış ve gelecekteki kaynak bulunabilirliği algısını değiştirmiştir.** Buna rağmen küresel ölçekte enerji talebinde görülen artış, yenilenebilir enerji kaynaklarında yaşanan gelişmelerde olduğu gibi Arktika'daki petrol ve doğal gaz gelişimini çeşitlendirebilir veya değiştirebilir. Yüksek maliyetler, ulaşım ve çevresel zorluklar, teknolojik yetersizlikler gibi nedenler Arktika'daki kaynakların erişimi ve geliştirilmesinin önündeki engeller olarak görülebilir.

USGS'nin Arktika'daki keşfedilmemiş petrol ve gaz araştırmaları Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde kalan alanları kapsamaktadır[1192]. Toplamda 33 ayrı bölgeye ve en az %10 oranında bir veya daha fazla önemli petrol veya gaz birikimi olasılığına sahip olduğu düşünülen jeolojik alanlara ayrılan bu sahada, Tablo 17'de görüldüğü üzere, yaklaşık **90 milyar varil (14.3 milyar metreküp) petrol, 47.3**

[1189] A.g.m., s. 2.

[1190] Paris İklim Anlaşması'nın kabul edilmesinde bu kaygıların önemli bir etken olduğu şüphe götürmez.

[1191] Gautier ve Moore, a.g.m., s. 2.

[1192] Hatırlanacağı üzere bu alan yaklaşık 21 milyon kilometrekare olup, yeryüzünün yaklaşık %6'sını oluşturmaktadır.

trilyon metreküp (1.669 trilyon fit küp) doğal gaz ve 44 milyar varil (7 milyar metreküp) LNG bulunduğu tahmin edilmektedir. Bu rezervlerin **yaklaşık %84'ünün** Arktika Okyanusu deniz alanlarında olduğu değerlendirilmektedir[1193].

Tablo 17: Arktika'daki Keşfedilmemiş Petrol ve Gaz Rezervleri

Petrol	Doğal Gaz	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (LNG)
90 milyar varil (14.3 milyar metreküp)	47.3 trilyon metreküp (1.669 trilyon fit küp)	44 milyar varil (7 milyar metreküp)

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. USGS, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of Arctic Circle", *US Geological Survey,* 2008, https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf, (Erişim: 10.10.2017), s. 4.

Arktika ile bir kıyaslama olması bağlamında; USGS, Arktika dâhil olmak üzere dünyanın sekiz ayrı coğrafî bölgesi ve 171 alanında keşfedilmemiş yaklaşık olarak 565 milyar varil petrol, 159 trilyon metreküp (5.605.626 trilyon fit küp) doğal gaz ve 167 milyar varil LNG bulunduğunu tahmin etmektedir[1194]. **Arktika'daki keşfedilmemiş petrol ve gaz rezervleri dünyadaki keşfedilmemiş petrol ve gaz rezervlerinin neredeyse 1/4'ünü oluşturmaktadır[1195].** USGS'nin 2008 yılı Arktika'da

[1193] USGS, *Circum-Arctic Resource*…, s. 4.

[1194] USGS, keşfedilmemiş petrol ve doğal gaz rezervleri ile ilgili olarak Dünya genelinde 8 ayrı coğrafî bölge ve 171 alan belirlemiştir. USGS, "An Estimate of Undiscovered Conventional Oil and Gas Resources of the World", *US Geological Survey,* 2012, https://pubs.usgs.gov/fs/2012/3042/fs2012-3042.pdf, (Erişim: 17.12.2018), s. 3.

[1195] Bu sekiz bölgenin ihtiva ettiği alanlar 1) Arktika Okyanusu ve Eski Sovyetler Birliği Ülkeleri: Arktika'daki pek çok yer dahil olmak üzere toplam 29 sahayı; 2) Ortadoğu ve Kuzey Afrika: İran'da Zagros Dağ Kuşağı dahil olmak üzere, Arap Yarımadası, Türkiye'nin güneyi, Mısır'dan Fas'a kadar Kuzey Afrika'nın jeolojik bölgelerini, toplam 26 sahayı; 3) Asya ve Pasifik: Çin, Vietnam, Tayland, Malezya, Kamboçya, Filipinler, Brunei, Endonezya, Papua Yeni Gine, Doğu Timor, Avustralya ve Yeni Zelanda'nın jeolojik bölgelerini, toplam 39 sahayı; 4) Avrupa: Avrupa ve Arktika'da toplamda 6 sahayı; 5) Kuzey Amerika: Kanada, Meksika ve Arktika'da toplam 21 sahayı; 6) Güney Amerika ve Karayipler: Campos, Espirito Santo, Falklad, Santos gibi havzalar ile toplam 31 sahayı; 7) Sahra-Altı:

keşfedilmemiş petrol ve gaz tahmini rezervlerinin, yine USGS'nin 2012 yılı dünyada keşfedilmemiş petrol ve gaz tahmini rezervlerine oranı **petrolde yaklaşık %13, doğal gazda yaklaşık %30 ve LNG'de yaklaşık %20 civarındadır[1196]. Dünya'daki keşfedilmemiş toplam petrol ve gaz rezervlerinin ise neredeyse %22'si ihtiva etmektedir[1197].**

Elde edilen verilerdeki toplam petrol ve gaz rezervleri en az 50 milyon varil petrol ve/veya petrol eşdeğeri gazın geri kazanılabilir hacimlerinin toplamını içermektedir[1198]. Bu bağlamda, USGS tarafından araştırmaya dâhil edilen ve aşağıda Harita 26, Harita 27 ve Tablo 18'de harf kodlarıyla gösterilen Çukotka Sınır Bölgesi (CB), Franklinian Bölgesi (FS), Jan Mayen Adası (JMM), Long Boğazı (LS), Mezen Havzası (MZB), Novaya Zemlya Havzaları (NZAA), Tunguska Havzası (TUN) ve Alaska'ya bağlı olan Yukon Düzlükleri (YF) olmak üzere toplam sekiz havzada değerlendirmeye uygun yeterli rezerv tespiti yapılamamıştır. Arktika Okyanusu açık deniz alanlarında araştırma yapılan birkaç yoğun alan dışında, petrol ve doğal gazın henüz keşfedilmediği söylenebilir. **Ancak jeolojik kanıtlar hâlihazırda keşfedilmemiş petrolün önemli bir miktarının tespit edilen gelişmiş alanların dışında bulunduğunu göstermektedir. USGS, Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde keşfedilmemiş konvansiyonel petrolün 44 ila 157 milyar varil, gazın ise 770 ila 2.990 trilyon fit küp olduğunu tahmin etmektedir.** Buna ek olarak Arktika'da kaya petrolü, kaya gazı, gaz hidratları gibi büyük miktarlarda konvansiyonel olmayan petrolde geliştirilebilir.

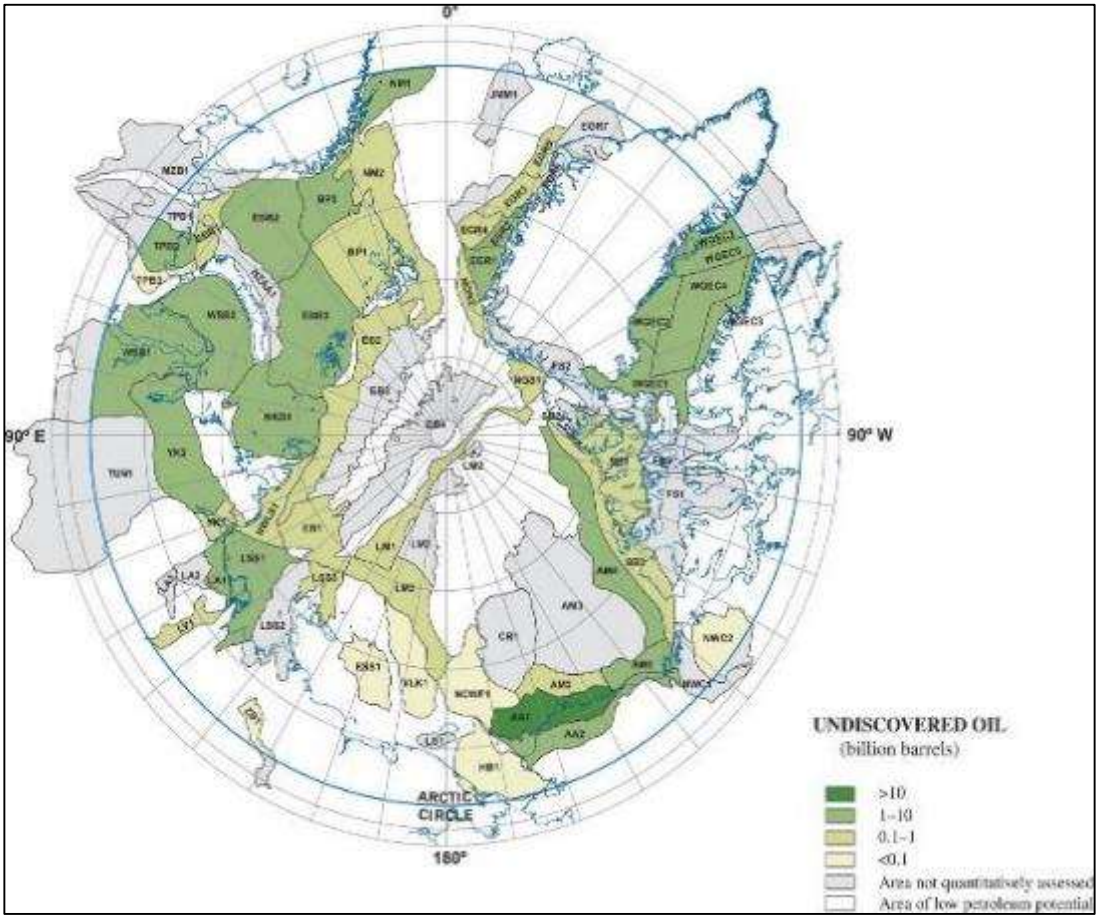
Sahra-Altı ülkelerinde toplamda 13 sahayı; 8) Güney Asya: Hindistan, Pakistan, Afganistan, Bangladeş ve Burma'da toplam 6 sahayı kapsamaktadır. Bu sekiz bölgede toplamda 171 alanda keşfedilmemiş petrol ve doğal gaz rezervi olduğu tahmin edilmektedir. Bkz. USGS, *An Estimate of Undiscovered…,* ss. 3-4.

[1196] Centro, a.g.e., s. 35; Dodds ve Nuttal, a.g.e., s. 115.

[1197] Arctic Energy, *"Arctic Development",* http://Arcticenergycenter.com/potential/, (Erişim: 05.05.2018); Centore, a.g.e., s. 23; Rottem ve Soltvedt, a.g.e., s. 18;

[1198] 50 milyon varilden daha düşük olan rezervler dikkate alınmamıştır. A.g.m., s. 1.

Harita 26: Arktika'daki Keşfedilmemiş Petrol Sahaları ve Rezervleri



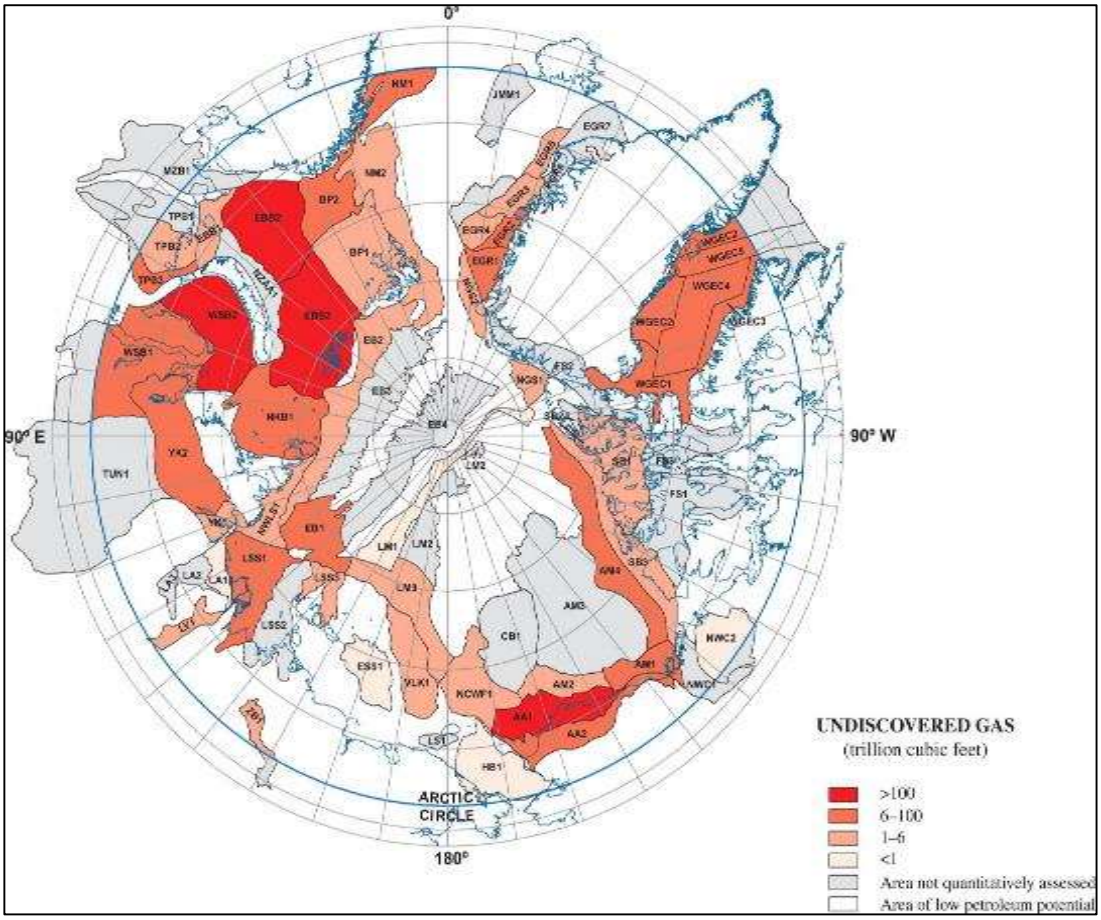
* Arktika kaynak değerlemesi; USGS'nin belirlediği sahalarda ortalama tahmini keşfedilmemiş petrolü renk kodları ile göstermektedir. Bu değerlendirmeye sadece Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzey bölgeleri değerlendirmeye dâhil edilmiştir. Saha kodları Tablo 18 ve Harita 27 ile aynıdır.

Kaynak: USGS, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of Arctic Circle", *US Geological Survey,* 2008, https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf, (Erişim: 10.10.2017), s. 4.

Harita 26'da Arktika'daki keşfedilmemiş petrol sahaları ve rezervleri görülmektedir. Buna göre önemli miktarda keşfedilmemiş petrol için jeolojik olarak en muhtemel yerlerin Alaska'nın Kuzey Slope, ABD'nin Çukçi Denizi ve Beaufort Deniz alanları, Kuzeybatı Kanada'daki Mackenzie Nehri Deltası, Kuzeydoğu Grönland'daki açık deniz alanları, Kara Deniz'in kuzey alanları ile Rusya'nın Batı Sibirya sahaları olduğu tahmin edilmektedir. Muazzam gaz rezervlerine sahip olan **Rusya, büyük olasılıkla keşfedilmemiş en büyük konvansiyonel gaz rezervlerine**

sahip ülkedir. Enerji eşdeğeri oranında değerlendirildiğinde gazın, Arktika'daki petrolden çok daha fazla olduğu söylenebilir[1199].

Harita 27: Arktika'daki Keşfedilmemiş Doğal Gaz Sahaları ve Rezervleri



* Arktika kaynak değerlemesi; USGS'nin belirlediği sahalarda ortalama tahmini keşfedilmemiş petrolü renk kodları ile göstermektedir. Bu değerlendirmeye sadece Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzey bölgeleri değerlendirmeye dâhil edilmiştir. Saha kodları Tablo 18 ve Harita 26 ile aynıdır.

Kaynak: USGS, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of Arctic Circle", *US Geological Survey,* 2008, https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf, (Erişim: 10.10.2017), s. 5.

Harita 27'de Arktika'daki keşfedilmemiş doğal gaz sahaları ve rezervleri görülmektedir. USGS, Kuzey Amerika'daki konvansiyonel olmayan gaz

[1199] Hâlihazırda, dünya petrol tüketim oranlarında 1,5 ila 5 yıl arasında değişen, CARA tarafından rapor edilen, geri kazanılabilir geleneksel petrol, düşük enlemlerde bilinen kaynaklara kıyasla büyük değildir.

kaynaklarının gelişmesi nedeniyle, **Arktika'daki büyük ölçekli gaz üretimini, düşük gaz fiyatlarının bir sonucu olarak genellikle mümkün görmemektedir.** Bu bağlamda Arktika'daki keşfedilmemiş çoğu gaz sahasının yakın bir gelecekte geliştirilemeyeceği söylenebilir[1200]. **Bunda üretim bakımından birbirleriyle ilişkili görülen petrol ve gazın taşınması konusunda ortaya çıkan maliyet farklılıklarının da belirleyici olduğu söylenebilir[1201].**

Aşağıda Tablo 18 ve yukarıda Harita 26 ve Harita 27'de görülen Arktika'daki petrol ve gaz havzaları ve potansiyel rezervlerinin değerleri; Arktika'daki keşfedilmemiş petrol ve gaz sahalarının önemli bir kısmının kaynak potansiyeli yüksek birkaç sahada toplandığını göstermektedir. Örneğin; sadece **Batı Sibirya Havzası (WSB) Arktika'daki toplam petrol ve gazın %32'sini, Batı Sibirya (WSB), Alaska (AA) ve Doğu Barents Havzası (EBB) ise Arktika'daki toplam petrol ve gaz kaynaklarının %65'ini oluşturmaktadır.** Bu üç petrol ve gaz sahasına Doğu Grönland Rift Havzaları (EGR) ve Yenisey-Khatanga Havzası (YK) eklendiğinde, bu beş saha toplam rezervlerin %78'ini ve **Tablo 18'de görülen ilk 10 petrol ve gaz sahası toplam rezervin Arktika'daki toplam petrol ve gaz rezervlerinin %93'ünü ihtiva ettiği görülmektedir.** Geriye kalan toplam 15 petrol ve gaz sahası ise Arktika'daki toplam petrol ve gaz rezervlerinin sadece %7'sini ihtiva etmektedir[1202].

Tablo 18, Harita 26 ve Harita 27'de Arktika'daki petrol ve gaz kaynaklarının, Avrasya ve Kuzey Amerika kıtaları arasında eşit olarak dağılmağı dikkat çekmektedir.

[1200] Gautier ve Moore, a.g.e., s. 4.

[1201] Şöhret, a.g.m., s. 19.

[1202] Philip Budzik, "Arctic Oil and Gas Potential", *US. Energy Information Administration Office of Integrated Analysis and Forecasting Oil and Gas Division,* Ekim 2009, http://www.arlis.org/docs/vol1/AlaskaGas/Paper/Paper_EIA_2009_ArcticOilGasPotential.pdf, (Erişim: 11.11.2017), s. 6.

Tablo 18: Arktika'daki Petrol ve Gaz Havzaları ve Potansiyel Rezervleri

Saha Kodu	Saha Adı	Petrol (Milyar Varil)	Doğal gaz (Trilyon Feet küp)	Sıvılaştırılmış Doğal gaz (LNG) (Milyar Varil)	Toplam Kaynakların Petrol Eşdeğeri (Milyar Varil)
WSB	Batı Sibirya Havzası	3.659,88	651.498,56	20.328,69	132.571,66
AA	Alaska*	29.960,94	221.397,60	5.904,97	72.765,52
EBB	Doğu Barents Havzası	7.406,49	317.557,97	1.422,28	61.755,10
EGR	Doğu Grönland Rift Havzaları	8.902,13	86.180,06	8.121,57	31.387,04
YK	Yenisey-Khatanga Havzası	5.583,74	99.964,26	2.675,15	24.919,61
AM	Amerisia Havzası	9.723,58	56.891,21	541,69	19.747,14
WGEC	Batı Grönland-Doğu Kanada	7.274,40	51.818,16	1.152,59	17.063,35
LSS	Laptev Deniz Sahanlığı	3.115,57	32.562,84	867,16	9.409,87
NM	Norveç Margin	1.437,29	32.281,01	504,73	7.322,19
BP	Barents Platformu	12.055,51	26.218,67	278,71	6.704,00
EB	Avrasya Havzası	1.342,15	19.475,43	520,26	5.108,31
NKB	Kuzey Kara Havzası ve Platformları	1.807,26	14.973,58	390,22	4.693,07
TPB	Timon-Pechora Havzası	1.667,21	9.062,59	202,80	3.380,44
NGS	Kuzey Grönland Sheared Margin	1.349,80	10.207,24	273,09	3.324,09
LM	Lomonosov-Markov	1.106.78	7.156,25	191,55	2.491,04
SB	Sverdrup Havzası	851,11	5.596,36	191,20	2.475,04
LA	Lena-Anabar Havzası	1.912,89	2.106.75	56,41	2.320,43
NCWF	Kuzey Çukçi – Wrangel Foreland Havzası	85,99	6.065,76	106,57	1.203,52
VLK	Vitkitskii Havzası	93,03	5.741,87	101,63	1.156,63
NWLS	Kuzeybatı Laptev Sahanlığı	172.24	4.488,12	119,63	1.039,90
LV	Lena-Vilyui Havzası	376,86	1.335,20	35,66	635,06
ZB	Zyryanka Havzası	47,82	1.505,99	40,14	338,95
ESS	Doğu Sibirya Deniz Havzası	19,73	618,83	10,91	133,78
HB	Hope Havzası	2,47	648,17	11,37	121,87
NWC	Kuzeybatı Kanada İç Havzası	23,24	305,34	15,24	89,47
MZB	Mezen Havzası	NOD	NOD	NOD	NOD
NZAA	Novaya Zemlya Havzaları ve Admiralty Kemeri	NOD	NOD	NOD	NOD
TUN	Tunguska Havzaları	NOD	NOD	NOD	NOD
CB	Çukçi Sınır Bölgesi	NOD	NOD	NOD	NOD

YF	Yukon Düzlükleri**	NOD	NOD	NOD	NOD
LS	Long Boğazı	NOD	NOD	NOD	NOD
JMM	Jan Mayen Microcontinent	NOD	NOD	NOD	NOD
FS	Franklinian Sahanlığı	NOD	NOD	NOD	NOD
TOPLAM		**89.983,21 (14.3 milyar m^3)**	**1.668.657, 84 (47.3 trilyon m^3)**	**44.064,24 (7 milyar m^3)**	**412.157,09 (66 milyar m^3)**

* Alaska'nın Kuzey Kutup Dairesi içerisindeki alanları ifade etmektedir. ** Alaska bölgesindeki alanları ifade etmektedir. Tablo'da gösterilen sonuçlar ortalama tahminlerdir. En sağdaki sütunda toplam kaynakların petrol eşdeğeri sıralanmakta olup, petrol ve doğal gaz sıralaması buna göre düzenlenmiştir. *** NOD: Nicel olarak değerlendirilmeyen alanları ifade etmektedir.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. USGS, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of Arctic Circle", *US Geological Survey*, 2008, https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf, (Erişim: 10.10.2017), s. 5.

Avrasya toplam Arktika kaynak tabanının yaklaşık %63'üne, Kuzey Amerika %36'sına ve iki havza arasında kalan alan da yaklaşık %1'ine sahiptir. Avrasya'da kaynak tabanı ağırlıklı olarak gaz, Kuzey Amerika'da ise petroldür[1203]. Arktika'daki keşfedilmemiş en büyük üç petrol sahası sırasıyla; yaklaşık 30 milyar varil rezerve sahip olan Alaska, Kanada'nın hemen kuzeyinde bulunan ve yaklaşık 9.7 milyar varil petrol rezervine sahip olan Amerisia Havzası ile yaklaşık 8.9 milyar varil petrol rezervine sahip olan Doğu Grönland Rift Havzaları'dır. Bu üç havza toplam petrolün yaklaşık %54'ünü (yaklaşık 48.6 milyar varil) ihtiva etmektedir. Avrupa'nın doğal gaz talebinin artması, mevcut Kuzey Denizi ve Rus doğal gaz sahalarının tükenmesi ve Avrupa'daki kaya gazı arama ve geliştirme sonuçlarının hayal kırıklığı yaratması, Batı Sibirya Havzası ve Doğu Barents Havzası'nda Rusya'nın Arktika doğal gaz kaynaklarını geliştirmek için güçlü bir teşvik unsuru olarak durmaktadır[1204].

[1203] Belirsiz bölgeler, her iki kıtaya kesin olarak belirlenemeyen bölgelerdir; içerir: Lomonosov-Makarov, Hope Havzası ve Kuzey Çukçi-Wrangel Foreland Havzası. Bkz. A.g.m., s. 7.

[1204] Budzik, a.g.m., s. 14.

Arktika'daki yeni enerji havzaları sadece petrol ve doğal gaz kaynakları olarak değerlendirilmemeli, özellikle küresel iklim değişikliğinin küresel iklim politikalarını (Kyoto Protokolü, Paris İklim Anlaşması vb.) zorunlu kıldığı günümüz dünyasında, çok daha geniş bir yelpazede yenilenebilir kaynaklar dâhilinde de incelenmelidir. Öyle ki, Arktika **temiz su kaynakları da dâhil olmak üzere önemli yenilenebilir kaynak** potansiyeline sahiptir[1205]. Buna ek olarak, dünyada hidroelektrik, rüzgâr, güneş enerjisi ve jeotermal gibi yenilenebilir kaynaklar hızlı bir şekilde genişlemeye devam ederken, Arktika için dünyanın temiz ve yenilenebilir enerji üssü olma bir mübalağanın çok daha ötesinde anlamlar ifade edebilir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, hangi tür enerjinin geliştirilebileceği veya çeşitlendirilebileceğidir[1206].

Tarihsel olarak yenilenebilir enerjinin Arktika'daki kullanımı oldukça sınırlı kalmıştır. Ancak farklı konularda oldukça geniş ölçekte yenilenebilir enerji kaynakları ve fırsatları bulunmaktadır. **Hidro, rüzgâr, güneş, biyokütle, jeotermal, gel-git, okyanus dalgaları vb. Arktika'daki yenilenebilir enerji kaynakları olarak değerlendirilmektedir.** Burada önemli olan, yenilenebilir enerji kaynaklarının Arktika'nın soğuk ve zor şartlarında kullanılabilir, teknolojik ve kullanım açısından uygun, yaşam döngüsü üzerinde ekonomik ve çevresel etkileri olumlu, uzun süreli ve güvenli olmasıdır[1207]. Arktika'da hidroelektrik projelerini destekleyecek birçok nehir ve göl bulunmaktadır. Ancak bunların birçoğu hassas ekosistemler ihtiva etmekle birlikte, yerleşim yerlerinden çoğunlukla uzaktır. Ayrıca buz, hidroelektrik projelerinin mekânik bileşenleri açısından başlı başına bir sorun teşkil etmektedir. Her ne kadar hidro, Norveç'te toplam elektrik üretimin neredeyse %99'unu karşılıyor olsa da baraj gerektirmeyen bir veya daha fazla tribünle enerji elde edilebilen hidrokinetik teknoloji Arktika için uygun olabilir[1208]. Özellikle dik arazilerde rüzgâr tribünleri, rüzgâr enerjisi için ideal olabilir. Ancak Norveç özelinde 2020 yılında tamamlanması

[1205] Bernard W. Funston, *SWDG Report on Arctic Energy,* Arctic Council Sustainable Development Working Group (SDWG), 2009, http://www.sdwg.org/wp-content/uploads/2016/04/ArcticEnergyReport-2009.pdf, (Erişim: 03.04.2018), ss. 9-10.

[1206] Marsik ve Wiltse, a.g.m., ss. 12-13.

[1207] A.g.m., s. 13.

[1208] A.g.m., s. 14.

planlanan ve Avrupa'nın en büyük dünyanın ise dördüncü büyük rüzgâr enerji projesine ren geyiği çobanları kendi yaşam alanlarının olumsuz yönde etkilenme ihtimali nedeniyle karşı çıkmaktadır[1209]. **Arktika'da güneş enerjisi;** pasif, aktif ve güneş pili olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Pasif güneş enerjisi; Arktika'da yapılan binaların pencerelerini güneş için daha uygun hale getirilmesi veya planlanmasını, aktif güneş enerjisi; Arktika'da sınırlı olmakla birlikte güneş panelleri vasıtasıyla çoğunlukla sıcak su temininde kullanılabilir. Güneş pilleri ise; güneş enerjisini elektriğe dönüştürmede kullanılabileceği gibi, soğuk havalarda güneş ışığının kardan yansımalarından da faydalanılabilir[1210]. Bunların dışında **Biyokütle;** Arktika'da önemli bir enerji kaynağı olarak görülmektedir. Bitkilerden elde edilen biyokütle, genellikle ağaç ve çalılardan, hayvanlardan elde edilenler ise balık işleme tesislerinden sağlanmaktadır. Finlandiya'da biyoenerji toplam enerji tüketiminin %25'ini karşılamaktadır. İsveç'te ise ev atıklarının %99'u geri dönüştürülerek enerji üretilebilmektedir[1211]. Arktika'da **jeotermal enerji;** güvenilir ve uygun bir enerji üretim imkânı sağlamaktadır. Ancak kapsamlı bir jeotermal enerji projesinin tamamlanması yaklaşık 5-10 yıl sürebilmektedir. Jeotermal enerji üretimi bakımından İzlanda sadece teknoloji ve uygulama stratejileri bakımından değil, aynı zamanda Arktika koşullarında planlama ve elektriktik enerjisinde doğrudan kullanma noktasında bütün dünya için önemli bir örnektir[1212]. **Arktika'nın yenilenebilir enerji potansiyeli gel-gitten enerji elde etmenin iki yolu baraj ve hidrokinetik araçlardır.** Çalışma içerisinde barajların Arktika'nın ekosistemine zarar verebileceğinden bahsedilmiş olmasına rağmen, **Arktika'daki tek barajın Rusya'nın kuzeybatısındaki Kislaya Guba deneysel projesi** olduğuna da dikkat çekmek gerekir. Hidroknetik gel-git enerjinin günümüze kadar Arktika'da denenmediği, ancak bir potansiyeli olduğu söylenebilir[1213]. Son olarak Arktika

[1209] A.g.m., ss. 15.

[1210] A.g.m., ss. 15-16.

[1211] A.g.m., s. 17.

[1212] Julianna M. Hogenson, "Geothermal Energy Development in the Arctic", Gisele M. Arruda (Ed.), *Renewable Energy for the Arctic New Perspectives*, Routledge Explorations in Energy Studies, New York, 2019, ss. 62-65.

[1213] Marsik ve Wiltse, a.g.m., s. 18.

Okyanusu **deniz dalgaları;** önemli bir teknolojik dönüşümle, enerji üretiminde kullanılabilir. Bu anlamda dünyada ilk defa 2008 yılında Portekiz'in bir dalga çiftliği kurduğunu, aynı yıl İsveç'in Sotenas dalga enerji parkında proje geliştirme sürecinde olduğu söylenebilir[1214].

Arktika'ya genel olarak bakıldığında; Alaska'da yenilenebilir enerji yatırımlarına yatırım desteği artmakta, jeotermal ve rüzgâr enerji projeleri devam etmektedir[1215]. Ancak insan yerleşimin bulunduğu 175'ten fazla köyde hâlihazırda dizel yakıtlar en güvenilir enerji kaynağıdır. Alaska'nın tamamında elektrik enerjisinin %52'si Cook Körfezi'nde (Anchorage) bulunan doğal gaz santralinden sağlanmaktadır. Diğer enerji kaynaklarının dağılımı; hidro %24,9, petrol %13,6, kömür %6,1 ve rüzgâr %2,5'tir[1216]. Rusya'da yenilenebilir enerji yatırımları kapsamında 2017 yılında *"Rüzgâr Enerji Fonu (The Wind Energy Fund)"* kurulmuş, rüzgâr enerji yatırımlarına yedi yıl geri ödemeli yatırım desteği sağlanmıştır. Bununla birlikte hidro, jeotermal, güneş ve biyokütle enerji kaynak potansiyeli geliştirilmeye çalışılmaktadır[1217]. Kanada, enerji kaynaklarının kullanımı bakımından Alaska ile benzerlik göstermektedir. Kanada'da yaşayan yaklaşık 80 yerli topluluk içerisinden 53'ün enerjide hâlihazırda dizel yakıtlara olan bağımlılığı devam etmektedir. Danimarka (Grönland ve Faroe Adaları), Finlandiya, İsveç ve Norveç karbon-nötür hedeflerini tutturmak için yenilenebilir enerjilere önemli yatırımlar yapmaktadır[1218]. Bu bağlamda Grönland'da; hidroelektrik, rüzgâr ve güneş enerjisi yatırımları, Faroe Adaları'nda %100 yenilenebilir enerjiye geçmek amaç edinilmiştir. Hidro ve rüzgâr enerji yatırımları devam etmektedir. Finlandiya, *"Ulusal Enerji ve İklim Stratejileri (National Energy and Climate Strategy)"* kapsamında rüzgâr, biyogaz ve biyokütle enerji yatırımlarını desteklemektedir. İsveç, 2040 yılına kadar elektrikte %100

[1214] A.g.m., ss. 18-19.

[1215] Sternbergh, a.g.m., s. 126.

[1216] Gisele M. Arruda, Feb M. Arruda ve Julianna M. Hogenson, "Renewable Energy Fort he Arctic, Nwe Perspectives", Gisele M. Arruda (Ed.), *Renewable Energy for the Arctic New Perspectives,* Routledge Explorations in Energy Studies, New York, 2019, s. 31.

[1217] Sternbergh, a.g.m., ss. 126-127.

[1218] Arruda vd. a.g.m., ss. 36-37.

yenilenebilir enerji kaynaklarına geçmeyi planlamakta, bu bağlamda enerjide biyoyakıtlar, rüzgâr ve güneş enerjisini vergi ve uygulamalarıyla desteklemektedir. İsveç'in kurmuş olduğu rüzgâr çiftliklerinin bugün için günlük kapasitesi 247.50 MW'tır[1219]. Norveç, Svalbard Takımadaları'nda kömürün yerine alternatif yenilenebilir enerji kaynakları ararken[1220], hidro ve rüzgâr enerji kaynaklarına yatırımlar desteklenmekte, elektrik enerjisinin %98'i yenilenebilir enerjiden sağlanmaktadır. İzlanda'da jeotermal enerjiye yatırımlar devamlılık göstermektedir. Buna ek olarak, jeotermal kuyuların çıkışlarını arttırmak amacıyla Şubat 2017'de derin sondaj projesi hayata geçirilmiştir[1221].

2.3.1 A5 Devletleri'nin Girişimleri ve Yeni Enerji Havzaları

Günümüzde küresel iklim değişikliğine bağlı olarak erişilebilir Arktika algısı, bölgeyi küresel jeopolitik gündeme sıkı sıkıya bağlamaktadır. Enerji bağlamında Arktika'da günümüze kadar çok az şeyin keşfedildiği, **farklı ülkeler ve şirketler tarafından yapılan değerlendirme ve tahminlerinde birbirlerinden farklı ve hatta bazen tartışmalı olduğu** görülebilir. Bu durumun Arktika'nın sahip olduğu enerji kaynaklarının miktarı, geliştirilmesi, piyasa koşulları ve teknolojik yeniliklere bağlı olarak, Arktika Devletleri arasında daha yoğun ve iyi koordine edilmiş keşif ve aktif iş birliğini geliştirme imkânına kapı araladığı düşünülebilir. Buna karşın Arktika'daki yeni enerji havzalarına yönelik verimsiz ve güvenli olmayan her türlü girişimin, bölge ölçeğinde ciddi yıkıcı etkilerinin olabileceği unutulmamalıdır[1222].

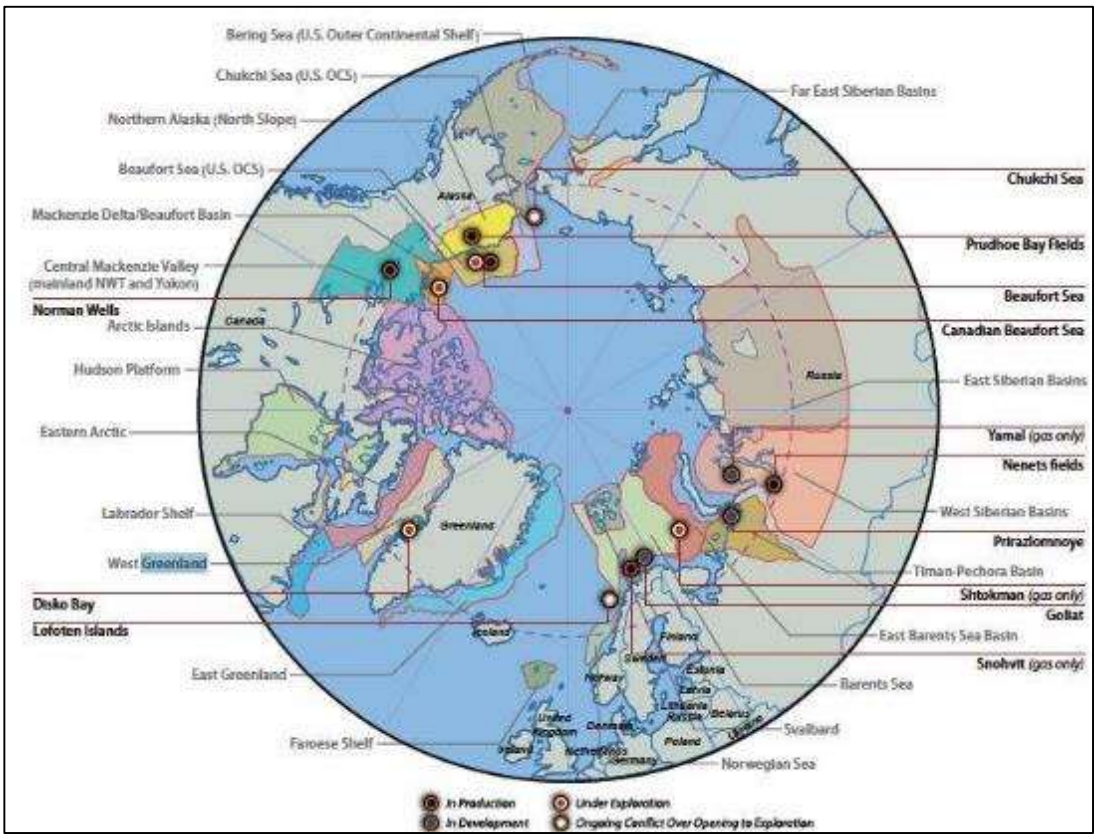
[1219] Sternbergh, a.g.m., ss. 127-128.

[1220] Norveç'in Svalbard Takımadaları ile ilgili enerji modelleri hakkında kapsamlı bir değerlendirme için için bkz. Enzo A. J. Diependaal ve Hans K. Ringjob, "Modelling of Longyearbyen's Energy System Towards 2050", Gisele M. Arruda (Ed.), *Renewable Energy for the Arctic New Perspectives,* Routledge Explorations in Energy Studies, New York, 2019, ss. 68-83.

[1221] Sternbergh, a.g.m., s. 128.

[1222] A. Zolotukhin ve V. Gavrilov, "Russian Arctic Petroleum Resources", *Oil and Gas Science and Technology–Rev. IFP Energies Nouvelles,* Cilt: 66, No: 6, https://ogst.ifpenergiesnouvelles.fr/articles/ogst/pdf/2011/06/ogst100044.pdf, (Erişim: 16.02.2018), ss. 900-901.

Harita 28: Arktika'daki Önemli Bazı Petrol ve Gaz Havzaları



Kaynak: AMAP, *"Major Oil and Gas Provinces and Basins Around The Arctic",* 21 Ocak 2010, https://www.amap.no/documents/doc/major-oil-and-gas-provinces-and-basins-around-the-Arctic/681, (Erişim: 12.03.2018).

Arktika'daki aşırı iklim koşulları, buradaki enerji kaynaklarının geliştirilmesinde, günümüz petrol ve gaz endüstrisinin karşı karşıya olduğu en karmaşık ve maliyeti yüksek zorluklar olarak düşünülebilir. Buna rağmen Arktika'da A5 Devletleri'nin tamamı kendi sahip oldukları topraklarda ve deniz alanlarında hidrokarbon kaynaklarının geliştirilmesine yönelik girişimlerde bulunmaktadır[1223]. Bunların önemli bir kısmı Harita 28'de görülmekte olup, bu alanlar ve daha fazlası A5 Devletleri nezdinde bu çalışmanın içerisinde incelenmiştir.

[1223] Dag H. Claes, Arild Moe ve Svein V. Rottem, "Arctic Hydrocarbon Developments: State Interests and Policies", Geir Honneland (Ed.), *Arctic Governance Volume 2*, I.B. Tauris, London, 2018, s. 26.

UEA, 2016-2040 yılları arasında petrol ve gaz sektöründeki toplam yatırımın **700 milyar dolar** olmasını beklemektedir[1224]. Arktika'daki mevcut ve gelecekteki petrol ve gaz yatırımları hem karada hem de denizde önümüzdeki yıllarda küresel petrol ve gaz endüstrisine yapılan toplam yatırımın küçük bir bölümünü oluşturabilir. Ancak mevcut ve potansiyel petrol ve gaz sahaları, bölgesel ve küresel enerji dinamiklerini dönüştürme potansiyeline sahiptir. Örneğin; Rusya'nın Arktika enerji havzalarına yönelik sürdürdüğü iddialı girişim ve yatırımlarının gelecekte bu enerji havzalarını büyük bir gaz üretim bölgesine dönüştürmesi muhtemeldir. Ancak düzenleyici, ticari ve jeolojik belirsizlik, gaz sektöründe anlamlı ve uzun vadeli yatırım projeksiyonlarını yapmayı zorlaştırmaktadır[1225]. **Sadece jeolojik arama bile sondaj yapmak isteyen bir şirketin yaklaşık 7.8 milyon dolarlık bir yatırım yapmasını gerektirmektedir[1226].** Her potansiyel proje, farklı teknik, çevresel ve altyapı sorunlarıyla karşı karşıya kalmakta ve A5 Devletleri'nin her biri yatırımı etkileyecek farklı bir yasal ve politik gereklilikler sunmaktadır[1227]. Burada bu ülkelerin münferit yasal, mali ve düzenleyici rejimlerinin ayrıntılı incelemelerine girilmeyecektir. Ancak genel bir mali perspektiften değerlendirildiğinde, Arktika için mevcut vergilendirmelerde Rusya'nın ABD ve Kanada'dan daha önde olduğu söylenebilir. Buna rağmen maliyetlerin her ülke için önemli zorluklar yarattığı tartışma götürmez. Mevcut altyapı eksikliği, Arktika genelinde eksik ve yetersiz olmakla birlikte, Trans Alaska Boru Hattı göz önüne alındığında, ABD mevcut altyapısıyla kaynak erişimine en elverişli ülke konumundadır. Ancak Arktika'da Rusya'nın sahip olduğu fırsatların

---

[1224] IEA, World Energy Outlook-2016, a.g.e., s. 144.

[1225] Emmerson, a.g.e., s. 24. Ayrıca Yüksek üretim maliyetlerine rağmen, dünya enerji piyasalarındaki dekarbonizasyona ve evrensel olarak kabul edilen çevresel risklere karşı eğilime rağmen, Rus hükümeti Kuzey Kutbu Okyanusunun kaynaklarını önemli bir stratejik yatırım olarak görmektedir. Bkz. Stanislav Pritchin, "Russia's Untapped Arctic Potential", *Chatham House,* The Royal Institute of International Affairs, 29 Ocak 2018, https://www.chathamhouse.org/expert/comment/russia-s-untapped-arctic-potential, (Erişim: 19.06.2018), ss. 1-3.

[1226] Camilla T. Sorensen ve Ekaterina Klimenko, "Emerging Chinese–Russian Cooperation in The Arctic Possibilities and Constraints", *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI),* Haziran 2017, https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-06/emerging-chinese-russian-cooperation-Arctic.pdf, (Erişim: 15.04.2018), s. 15.

[1227] Emmerson, a.g.e., s. 24.

diğer A5 Devletleri ile kıyaslandığında göreli olarak daha fazla olduğu söylenebilir. Norveç, coğrafî konumu bakımından Arktika'daki enerji kaynaklarının üretiminde pazarlara erişimi en uygun ülke olmakla birlikte, petrol ve gaz keşiflerinin maddi değere çevirilebilme ihtimali, Grönland'da olduğu gibi olumlu görülmektedir[1228].

Arktika Okyanusu deniz buzunun erimesi, petrol ve gaz kaynaklarının geliştirilmesi için önemli bir fırsat yaratsa da bir operasyonun teknik ve çevresel yönleri yüksek maliyetlerle birleştirildiğinde, kaynakların geliştirilmesini güçleştirmektedir. Ancak deniz buzunun erimesi ve teknolojik gelişmeler, bu kaynakları geliştirmek için daha fazla fırsat sağlamaktadır. Koşulların bu şekilde bir araya gelmesi, A5 Devletleri'nin Arktika'daki kaynakları geliştirmeyi ulusal çıkarlarıyla özdeşleştirmelerine olanak sağlamıştır[1229]. Böylelikle A5 Devletleri, Arktika'daki kaynakların gelişimini daha fazla desteklemekte ve onları gelecekteki refah ve güvenliğin mihenk taşı olarak görmektedir. Özellikle boru hatlarından depolama terminallerine uzanan Arktika altyapı projeleri, genellikle o devletin mali ve politik desteğini gerektirmektedir. Örneğin; Kanada, Arktika'da maden kaynaklarını haritalandırmaya yönelik programlarına 100 milyon dolardan fazla harcama yapmaktadır. Rusya, Arktika'daki petrol ve gaz sahalarını bir enerji süper gücü olarak Rusya'nın dünyadaki statüsünün devamı olarak, Grönland, Arktika'daki minerallerin geliştirilmesini Danimarka'dan bağımsızlık için ekonomik bir ön koşul olarak değerlendirmektedir[1230]. ABD, çevrenin korunması ve enerji bağımsızlığının talep ettiği siyasî talepler arasında siyasî değişkenlikler yaşarken, ABD Başkanı Trump'ın politikalarının oldukça belirleyici olduğu söylenebilir.

[1228] Ernst ve Young, a.g.e., s. 13.

[1229] Tina Hunter, "Russian Arctic Policy, Petroleum Resources Development and the EU: Cooperation or Coming Confrontation?", Nengye Liu, Elizabeth A. Kirk, Tore Henriksen (Ed.), *The European Union and The Arctic,* Brill, Yayınları, 2017, https://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctt1w8h3gv.12?seq=1#page_scan_tab_contents, ss. 172-173.

[1230] Emmerson, a.g.e., s. 196.

2.3.1.1 Amerika Birleşik Devletleri

Alaska, Rusya'dan sonra Arktika'daki en büyük petrol ve gaz üretimine sahip bölgedir. Orta ve Güney Alaska ile Kuzey Slope, Beaufort Denizi ve Çukçi Denizi'nde kayda değer, riskli ve keşfedilmemiş kaynaklar bulunmaktadır[1231]. Kuzey Slope bölgesi, ABD'deki en büyük 100 petrol sahasının altısına, doğal gaz sahalarından ise birine sahiptir. Burada Beaufort Denizi kıyısındaki Prudhoe Körfezi ülkedeki en büyük 10 petrol sahası arasında yer almaktadır[1232]. Alaska'da son yıllarda yaşanan uzun süreli sıcaklıklar, burada bulunan petrol ve gaz sahalarının keşif ve geliştirme faaliyet zaman aralığı, buzlu yollar ve sondaj pedlerinin (yastıkları) kullanım sürelerini kısaltarak karada azaltmakta, denizde ise deniz buzunun azalmasına bağlı olarak arttırmaktadır[1233].

Prudhoe Körfezi petrol sahası, 1968 yılında Humble Oil (ABD)[1234] ve ARCO (Birleşik Krallık)[1235] tarafından keşfedilmiştir. O dönem için 9.6 milyar varil petrol rezervi olduğu tahmin edilmiştir. Ancak daha sonra geliştirilen rezervlerle birlikte günümüze kadar yaklaşık 12 milyar varilden daha fazla petrol üretimi gerçekleştirilebilmiştir. Geriye kazanılabilir toplam rezervin dört milyar varil olduğu tahmin edilmektedir[1236]. Özellikle OPEC ülkelerinin 1971 yılında petrol fiyatları üzerinde kontrolü sağlaması, uluslararası şirketlerle varılan anlaşmalar ve 1973 yılında petrol krizinin başlaması, Prudhoe Körfezi ve Alaska genelindeki petrol keşif ve geliştirme yatırımlarının genişlemesine olanak sağlamıştır[1237]. Nitekim 1980'li yılların

---

[1231] Eurasia Group, "Opportunities and Challenges For Arctic Oil and Gas Development", *Eurasia Group Report for The Wilson Center*, Washington, 2013, https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Artic%20Report_F2.pdf, (Erişim: 14.12.2018), s. 7.

[1232] Emmerson, a.g.e., ss. 249-250. Ayrıca bkz. EIA, "Alaska State Profile and Energy Estimates", *U.S. Energy Information Administration*, 19 Ocak 2017, https://www.eia.gov/state/analysis.php?sid=AK, (Erişim. 19.09.2018), ss. 1-5.

[1233] EIA, *Alaska State Profile…,* ss. 2-4.

[1234] ExxonMobil'in bir yan kuruluşudur.

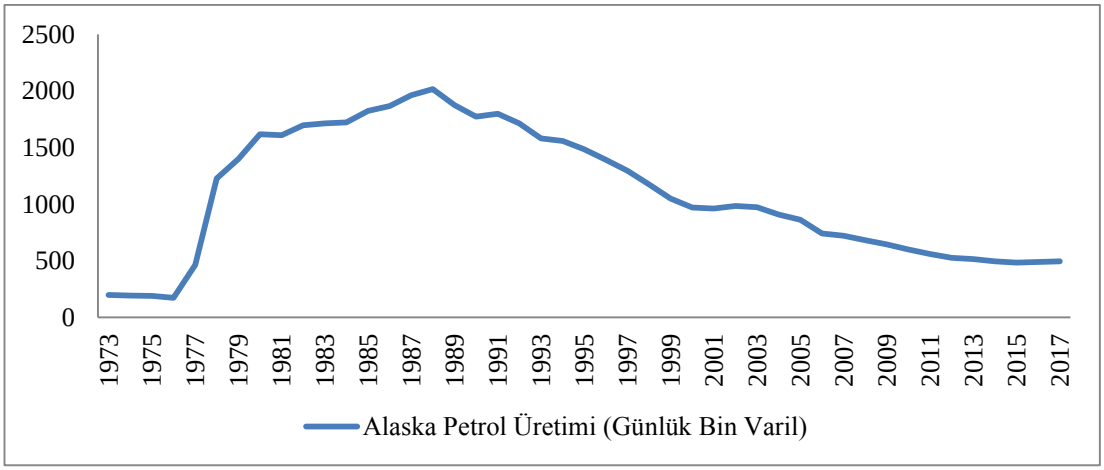
[1235] Bugün BP'ye ait bir şirkettir.

[1236] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 7.

[1237] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 32.

sonunda, ABD petrol üretiminin iç tüketiminin yaklaşık dörtte birini tedarik ettiği görülebilir. Sadece petrol üretimi, Alaska'da ekonomik büyümenin motorunu oluştururken, 1988 yılında zirveye çıkan petrol üretimi daha sonra düşüş eğilimi göstermiştir[1238]. Bu düşüş, Alaska'daki diğer küçük petrol sahalarındaki petrol üretimiyle bir ölçüde telafi edilebilmiştir. 2017 yılı için Alaska'daki toplam petrol üretimi 494 milyon varil olmuştur[1239].

Grafik 18: Alaska'daki Petrol Üretimi



Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. EIA, "Alaska State Profile and Energy Estimates", *U.S. Energy Information Administration,* 19 Ocak 2017, https://www.eia.gov/state/analysis.php?sid=AK, (Erişim. 19.09.2018), ss. 1-5.

Grafik 20'de Alaska'daki petrol üretiminin yıllara göre dağılımı görülmektedir. 2017 yılının ilk yarısında aylık üretim günde 500.000 varili geçmesine rağmen, yıllık üretim 1988 yılından günümüze günde iki milyon varilden günde 500.000 varilin aşağısına düşmüştür. 2003 yılından başlayarak Alaska'nın yıllık petrol üretimi, ABD'nin diğer petrol sahaları geliştikçe istikrarlı bir şekilde azalmış, ancak ülke içinde petrol üreten ilk beş eyaletten biri olarak kalmıştır. 2016 yılında petrol üretimi bir önceki yıla göre 7.000 varil artış göstererek 490.000 varile ulaşmıştır. Kuzey

[1238] Resource Development Council, "Alaska's Oil and Gas Industry", *Resource Development Council for Alaska*, https://www.akrdc.org/oil-and-gas, (Erişim. 19.09.2018), ss. 1-4.

[1239] EIA, "Alaska Field Production of Crude Oil", *U.S. Energy Information Administration,* https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=pet&s=mcrfpak2&f=a, (Erişim. 19.09.2018), s. 1.

Slope'daki bilinen rezervlere henüz dokunulmamış ve Alaska'nın geniş alanları henüz keşfedilmemiştir[1240]. Mevcut durumda Kuzey Slope sahalarından gelen üretimin düşmesine bağlı olarak, önümüzdeki 20-30 yıl boyunca Trans-Alaska Boru Hattı'nın kapatılması ile ilgili endişeler[1241], boru hattını açık tutmak ve yeterli bir üretim elde etmek için Arktika araştırmalarının genişletilmesine neden olanak sağlamıştır[1242]. Alaska petrol üretimindeki düşüş, sadece devlet gelirleri üzerinde değil, aynı zamanda bölgedeki tüm petrol altyapısının geleceği açısından da potansiyel olarak önemli bir etkiye sahiptir[1243]. Prudhoe Körfezi'ndeki petrolünün güneye taşınması için inşa edilen Trans-Alaska Boru Hattı, üretim, buz oluşumu ve artan balmumu yerleşimi gibi nedenlerle günlük 300.000 varilin altına düştüğü zaman işleyememektedir[1244]. Bu duruma bağlı olarak, Alaska'da petrol, geliştirmek ve yeni bölgeler açmak için girişimlerde bulunulmaktadır. Bu girişimlerin odak noktası; Harita 29'da görülen ***"Ulusal Petrol Rezervi-Alaska (National Petroleum Reserve–Alaska-NPRA)"*** ve ***"Alaska Ulusal Yaban Hayatı Sığınağı (Arctic National Wildlife Refuge-ANWR)"*** üzerinde olmuştur[1245].

[1240] EIA, *Alaska State Profile…, s*s. 2-3.

[1241] Bu gibi endişeler farklı öngörülerle dile getiriliyor olsa da, yeni rezerv ihtiyacı ve geliştirilmesi, boru hattının işletilmesi (pompacı, denetçi, tamirci vb. çalışanlar) ve boru hattının kendine yapılan masrafı karşılayabilmesi için (günde yaklaşık 200.000 varil petrol taşınması) paraya ihtiyaç duyulmaktadır. Bkz. Eve Hartman ve Wendy Weshbesher, *Kuzey Kutup Bölgesi'nde Petrol Aramaları,* TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2014, s. 25.

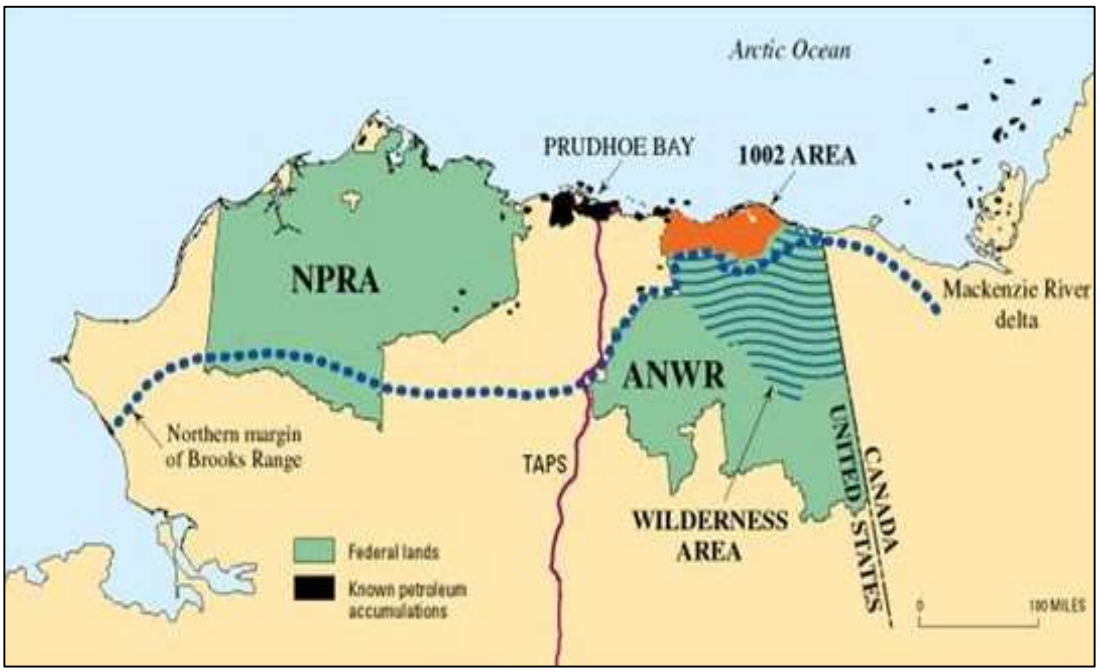
[1242] Eurasia Group, a.g.m, s. 7.

[1243] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 7.

[1244] A.g.e., s. 7. Ayrıca Trans-Alaska Boru Hattı, günde iki milyon varilden daha fazla petrolü Kuzey Slope'tan Alaska'nın güney sahilinde bulunan Valdez limanına taşıyabilmektedir. Her ne kadar 2016 yılından bu yana boru hattından sevkiyatlar artmaya başlamış olsa da 2003 yılından beri günde bir milyon varilden daha az olmuştur. Boru hattındaki petrol hacminin düşmesi, petrolün boru hattında daha yavaş hareket etmesine neden olmaktadır. Bkz. EIA, *Alaska State Profile…,* ss. 2-3.

[1245] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 7.

Harita 29: Alaska Ulusal Yaban Hayatı Sığınağı ve Alan 1002



Kaynak: Dana V. Wagener, "Analysis of Projected Crude Oil Production in the Arctic National Wildlife Refuge", *Issue in Focus from the Annual Energy Outlook,* 2018 https://www.eia.gov/outlooks/aeo/anwr.php, (Erişim. 19.09.2018), s. 2.

***"Alan 1002 (1002 Area)"* olarak bilinen ANWR'nin Kuzey Slope alanı,** 1980 yılında ABD Kongresi ve Başkan Jimmy Carter tarafından petrol ve doğal gaz programı ve kalkınma için ayrılmıştır. Bu alan; ANWR'nin yaklaşık %8'ini (1.5 milyon dönüm) kaplamakta, toplam tahmini petrolün ise %95'ini (yaklaşık 10.4 milyar varil) ihtiva etmektedir[1246]. Eski ABD Başkanı Barack Obama yönetiminin Aralık 2016'da *"1953 Dış Karasal Kıta Sahanlığı Yasası (1953 Outer Continental Shelf Lands Act)"*nın Arktika ve Atlantik Okyanusu deniz alanlarında enerji geliştirilmesini kaldırma kararı ile süresiz olarak yasaklanmıştır[1247]. Aynı karar ile Kuzey ve Orta

[1246] Dana V. Wagener, "Analysis of Projected Crude Oil Production in the Arctic National Wildlife Refuge", *Issue in Focus from the Annual Energy Outlook,* 2018 https://www.eia.gov/outlooks/aeo/anwr.php, (Erişim. 19.09.2018), ss. 1-2.

[1247] Feliks Garcia, *"Barack Obama Permanently Bans Offshore Drilling in Atlantic and Arctic Before Donald Trump Takes Office",* Independent, 21 Aralık 2016, https://www.independent.co.uk/news/world/americas/barack-obama-offshore-drilling-permanent-ban-Arctic-atlantic-donald-trump-climate-change-a7487886.html, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-3.

Atlantik Okyanusu'nun doğu kıyılarında yaklaşık 3.8 milyon hektarlık bir alan ile Arktika Okyanusu'nda Çukçi Denizi'nin tamamı ve Beaufort Denizi'nin önemli bir kısmının dâhil olduğu toplam yaklaşık 115 milyon hektarlık bir alanın yasaklandığı söylenebilir[1248]. Başkan Obama'nın bu korumacı ve çevreci yaklaşımı Donald Trump'ın ABD başkanı olmasıyla birlikte değişmiş, Alaska'nın petrol endüstrisi yeniden canlandırılmaya başlamıştır[1249]. Bu önemli doğal yaşam alanında Alan 1002'de uygulanan sondaj yasağı, ABD federal hükümeti tarafından 2017 yılında kaldırılmıştır.

Birçok petrol ve gaz şirketi Alaska'da faaliyet göstermektedir. Bunların büyük bir çoğunluğu karada ve karaya yakın yerlerde keşif ve üretim faaliyetleri yürütürken, Shell gibi Arktika Okyanusu deniz alanlarında araştırma ve keşif faaliyetleri yürüten şirketlerde bulunmaktadır. Shell, 2006 yılından 2015 yılına kadar Alaska'nın kuzeybatısındaki Çukçi Denizi'nde çeşitli petrol arama ve geliştirme girişimlerinde bulunmuştur. Özellikle 2012 yılında planladığı petrol araştırmasından Arktika sularına petrol dökülme riski nedeniyle vazgeçmiş, Kasım 2013'te aynı bölgede benzer bir girişimde bulunsa da Ocak 2014'te sondaj girişimini bir başka yıla ertelediğini açıklamıştır[1250]. 2015 yılı yazında Çukçi Denizi'ndeki Burger J. kuyusunda başlatılan

---

[1248] Claes, Moe ve Rottem, a.g.e., s. 34. Ayrıca bkz. The Conservation, "*Will Obama's Offshore Drilling Ban be Trumped?"*, 3 Ocak 2017, https://theconversation.com/will-obamas-offshore-drilling-ban-be-trumped-70125, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

[1249] Pamela King, "Trump Administration Takes First Steps Toward Drilling in Alaska's Arctic Refuge", *Science,* 19 Nisan 2018, http://www.sciencemag.org/news/2018/04/trump-administration-takes-first-steps-toward-drilling-alaska-s-arctic-refuge, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-5; Darlly Fears, "Trump Takes First Step in Aggressive Effort to Drill for Oil in Arctic National Wildlife Refuge", *Independent,* 20 Nisan 2018, https://www.independent.co.uk/news/world/americas/us-politics/trump-oil-drilling-Arctic-national-wildlife-refuge-blm-alaska-latest-a8313496.html, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-3. Trump'ın henüz göreve gelir gelmez ExxonMobil'in CEO'su Rex Tillerson'ı Dışişleri Bakanlığına aday göstermesi Trump'ın petrol endüstrisi ile olan dayanışmasını vurgulaması bakımından dikkat çekicidir. Bkz. Feliks Garcia, a.g.m., s. 2.

[1250] Clifford Krauss ve Stanley Reed, *"Shell Exits Arctic as Slump in Oil Prices Forces Industry to Retrench", New York Times,* 28 Eylül 2015, https://www.nytimes.com/2015/09/29/business/International/royal-dutch-shell-alaska-oil-exploration-halt.html, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

sondaj, petrol rezervi tanımlanmış olmasına rağmen, daha ileri keşiflerde zayıf rezerv beklentisi, aynı yıl petrol fiyatlarında yaşanan düşüş[1251] ve eski ABD Başkanı Obama yönetiminin bölgeye yönelik artan kısıtlayıcı düzenlemeleri, **Shell'in Alaska kıta sahanlığındaki sondaj faaliyetinden vazgeçmesine neden olmuştur[1252]. Böylelikle Shell'in Çukçi Denizi'ndeki toplam maliyeti yaklaşık yedi milyar doları bulan pahalı projesi sonuçsuz kalmıştır[1253].**

2011 yılında Escopeta Petrol ve Gaz şirketi Cook Koyu'nda gaz keşfettiğini[1254], Nordaq Enerji ise Kenai Yarımadası'nın kuzeyinde üretilebilir yeni gaz rezervi tespit ettiğini açıklamıştır[1255]. Aşağıda Harita 30'da Cook Koyu ve Kenai Yarımadası görülmektedir. Her iki gaz sahası da Alaska'nın güneyinde bulunduğundan, ABD gaz piyasasına veya LNG tesislerine, Alaska'nın kuzey

---

[1251] Ağustos 2015 tarihinde Brent petrolün varil fiyatı yaklaşık 60-65 dolar bkz. Bloomberg, *"Emtia Brent",* https://www.bloomberght.com/emtia/brent-petrol, (Erişim: 25.09.2018), WTI ise 60-62 dolar civarındadır. Bkz. Bloomberg, *"Emtia WYI",* https://www.bloomberght.com/emtia/petrol, (Erişim: 25.09.2018).

[1252] Claes, Moe ve Rottem, a.g.e., s. 34. Ayrıca bkz. Shell, "Shell Updates on Alaska Exploration", 28 Eylül 2015, https://www.shell.com/media/news-and-media-releases/2015/shell-updates-on-alaska-exploration.html, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

[1253] Krauss ve Reed, a.g.m., ss. 2-3; The Conservation, a.g.m., ss. 2-3.

[1254] Tim Bradner, "Escopeta may Produce New Cook Inlet Well by 2013", *Alaska Journal of Commerce,* 11 Ekim 2011, https://www.alaskajournal.com/community/2011-11-10/escopeta-may-produce-new-cook-inlet-well-2013, (Erişim: 17.04.2019).

[1255] Wesley Loy, "Ice Road Supports NordAq's Kenai Peninsula Gas Exploration", *Petroleum News,* 23 Ocak 2011, http://www.petroleumnews.com/pntruncate/582312009.shtml, (Erişim: 17.04.2019). Ayrıca Kenai'de bulunan bir başka gaz tesisinde; 2011 yılında ConocoPhillips, 40 yıllık üretimin ardında Kenai LNG İhracat tesisinin güvensiz olacağını duyurmuş, ancak aynı yıl tesisin ihracat lisansının sona erdiği Mart 2013'e kadar ihracata devam edeceğini açıklamıştır (ConocoPhillips Alaska, 2014). 2014 yılında, ConocoPhillips, ABD Enerji Bakanlığı (DOE) tarafından Nisan 2014'ten Nisan 2016'ya kadar yılda 40 Bcf'ye kadar ihracat için onay verilmiştir. Michael Redlinger, John Burdick ve Laura Gregersen, *Cook Inlet Natural Gas Availability*, Alaska Division of Oil and Gas, Anchorage/Alaska, Mart 2018, https://dog.dnr.alaska.gov/Documents/ResourceEvaluation/CI_Natural_Gas_Availability_Study_2018.pdf, (Erişim: 17.04.2019), s. 15.

kesimindeki potansiyel gaz sahalarından çok daha kolay ve daha kârlı imkânlar sağlamaktadır[1256].

Harita 30: Cook Koyu ve Kenai Yarımadası



Kaynak: Freeworldmaps, *"Kenai Peninsula Maps",* https://www.freeworldmaps.net/united-states/kenai-peninsula/, (Erişim: 21.09.2018).

Cook Koyu, son 40 yıl içerisinde neredeyse hiç keşfedilmemiş petrol ve gaz havzası olarak yaklaşık 1.3 milyar varil petrol ve 7.1 trilyon feet küp (yaklaşık iki trilyon m^3) gaz potansiyeline sahiptir[1257]. 2009 yılı için deniz yatağında dördü petrol ve üçü gaz olmak üzere toplam yedi petrol ve gaz sahası ile 16 aktif platform, karada ise üçü petrol, 26'sı gaz olmak üzere toplam 29 petrol ve gaz sahası ile üç gaz depolama tesisi bulunmaktadır[1258]. Kenai Yarımadası ise sahip olduğu gaz sahaları ile

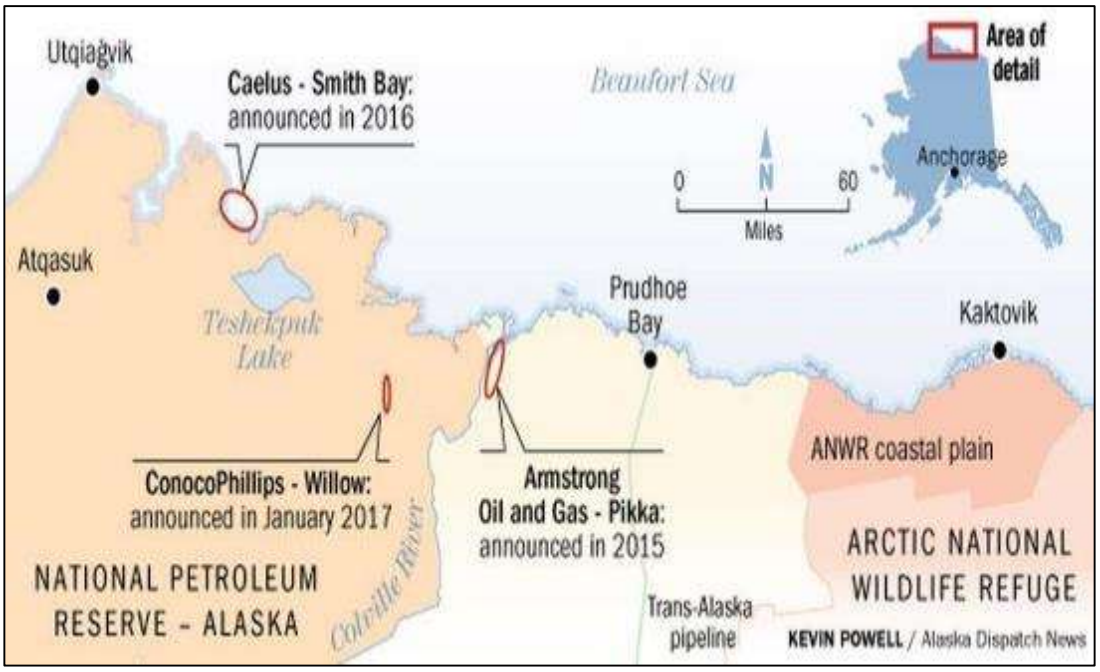
[1256] Alaska'nın kuzeyi ve güneyi arasındaki mesafe, Trans Alaska Boru Hattı göz önüne alınarak, Norveç Denizi'ndeki gaz sahasından Avrupa kıtasal gaz hattına olan mesafeyle kıyaslanabilir. Bkz. Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 34.

[1257] Escopeta, *"Escopeta Oil Exploring Alaska's Cook Inlet",* Company Valuation, http://www.escopeta.biz/companyvaluation.pdf, (Erişim: 17.08.2018), s.8.

[1258] Steve Wright, "Cook Inlet Challenges And Opportunities", *Chevron Alaska Asset Development,* 6 Ocak 2009, http://www.aoga.org/wp-content/uploads/2010/06/004.pdf, (Erişim: 17.08.2018), s. 2.

Alaska'nın güneyinde günlük yaşamın ve endüstrinin önemli bir birleşeni haline gelmiştir. Burada ilk defa 1959 yılında Union Petrol ve Ohio Petrol ortaklaşa bir gaz sahası keşfetmiştir. Kenai gaz sahası Alaska'daki ilk büyük keşif olmasa da, Cook Koyu ve Kenai Yarımadası'nda kaynak çeşitliliğini değiştirmiş, petrol ve gaz şirketlerinin doğal gazı ham petrol için ekonomik olarak uygun bir alternatif olarak görmeye zorlamıştır[1259].

Harita 31: Alaska'daki Bazı Petrol ve Gaz Havzaları



Kaynak: Alex DeMarban, "With High Expectations, Alaska's Petroleum Reserve should See Unprecedented Exploration This Winter", *Anchorage Daily News,* 4 Kasım 2017, https://www.adn.com/business-economy/energy/2017/11/03/with-high-expectations-alaskas-petroleum-reserve-should-see-unprecedented-exploration-this-winter/#_, (Erişim: 24.09.2018), s. 1.

Cook Koyu ve Kenai Yarımadası'nda kaynak çeşitliliği dışında Harita 31'de Alaska'daki bazı petrol ve gaz havzaları görülmektedir. Buna göre Caelus Enerji LLC, Ekim 2016'da Alaska'nın kuzeyinde Barrow'un yaklaşık 50 deniz mili

[1259] Eric Lidji, "Kenai Gas Field Shows Age but Keeps Producing", *Anchorage Daily News,* 29 Eylül 2016, https://www.adn.com/economy/article/kenai-gas-field-shows-age-keeps-producing/2009/10/25/, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-5.

güneydoğusunda bulunan Simith Körfezi'nde yaptığı petrol ve gaz aramalarında, kıyıdan yaklaşık iki deniz mili uzaklıktaki bir havzada yaklaşık altı milyar varil petrol rezervi tespit etmiştir. Günlük yaklaşık 200.000 varil petrol üretme kapasitesine sahip olan bu havzadaki petrol rezervleri Alaska'nın toplam petrol rezervlerini yaklaşık %80 arttırmaktadır[1260]. Ancak gerek ABD devlet vergi kredilerinde en az 75 milyon dolarlık bir ödemenin beklenmesi, gerekse de petrol fiyatlarında uzun vadeli bir düşüşün (2016 yılında Brent Petrolün varil fiyatı ortalama 55 dolardır)[1261] yaşanmasıyla birlikte, Caelus Enerji, Aralık 2017'de ilk olarak planlandığı gibi Smith Körfezi'nde potansiyel bir sondaj kuyusu açmayacağını açıklamıştır[1262]. Caelus Enerji'nin Smith Körfezi'ndeki projesi boru hatları veya kara yolları gibi altyapılardan oldukça uzaktır. En azından kış aylarında sondaj için gerekli teçhizatın taşınabilmesi, buz yollarının inşa edilmesiyle mümkündür. Diğer taraftan denizde kurulacak sondaj teçhizatının desteklenebilmesi için sığ deniz alanlarının donması gerekmektedir. Eğer Smith Körfezi'nin sahip olduğu petrol potansiyeli Caelus Enerji'nin tahminleri (günlük yaklaşık 200.000 varil) doğrultusunda üretime dönüştürülebilirse, bu süreç Kuzey Slope'ta beklenen ve Grafik 20'de gösterilen petrol üretimindeki azalmaya karşı önemli çarpan olabilir. Buna rağmen buradaki petrol üretim ve geliştirme sürecinin uzun yıllar alacağı söylenebilir[1263].

2017 yılı ilkbaharında Kuzey Slope Horseshoe sahasında, Armstrong Enerji (ABD) ve Repsol (İspanya) şirketleri, Alaska'nın karasal alanında son 30 yıl içerisindeki en büyük petrol sahasını keşfetmiştir. Yaklaşık 1.2 milyar varil petrol

---

[1260] Robert Tuttle, "Alaska Oil Reserves May Have Grown 80% on Giant Discovery", *Bloomberg,* 5 Ekim 2016, https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-10-05/alaska-oil-known-reserves-may-have-just-grown-80-on-discovery, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-2; Alex DeMarban, "Caelus Delays Drilling at Smith Bay, Leaving a Big Alaska Energy Prospect Unconfirmed", *Anchorage Daily News,* 2 Aralık 2017, https://www.adn.com/business-economy/energy/2017/06/11/caelus-wont-drill-this-winter-at-smith-bay-leaving-its-promised-prospect-unconfirmed/, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-3.

[1261] Brent petrolün varil fiyatı en düşük olduğu 18 Ocak 2016 tarihinde 46,7 dolar, en yüksek olduğu 17 Ekim 2016'da 59,2 dolardır. Bkz. Bloomberg*, "Emtia Brent",* https://www.bloomberght.com/emtia/brent-petrol, (Erişim: 25.09.2018).

[1262] DeMarban, *Caelus Delays Drilling…,* ss. 1-3.

[1263] DeMarban, *Caelus Delays Drilling…,* ss. 1-3.

rezervi ve 120.000 varil günlük üretim potansiyeline sahip olan bu saha, Harita 31'de görülen ve 2015 yılında keşfedilen Nanushuk ve Pikka sahalarında bulunan petrolü de içermektedir[1264]. 2015 yılına kadar Nanushuk ve Pikka'daki petrol keşfi duyuruluncaya kadar, onlarca yıl burası sondaj için sığ ve gözden kaçırılan bir alan olarak görülmüştür[1265]. Bunların dışında 2017 yılında ConocoPhillips Willow petrol sahasında ilk tahminlere göre yaklaşık 300 milyon varil petrolün üzerinde geri kazanılabilir kaynak potansiyeli bulunmaktadır. 2018 yılından itibaren şirket Kuzeybatı Slope boyunca keşiflerini genişletmeyi hedeflemiştir. Ancak bu planlamalara Alaska'nın deniz alanlarının dâhil olmadığı söylenebilir[1266].

Alaska'nın enerji kaynak potansiyeli ABD için hayati önemini korumaktadır. En azından sadece **Alaska ekonomisinin %85'inin petrol ve gaz sektörüne bağlı olduğu söylenebilir[1267].** Eski ABD Başkanı Obama döneminden kalan yasaklamalar ABD Başkanı Trump döneminde esnetilirken, İçişleri Bakanlığı tarafından Ocak 2018'de Çukçi Denizi ve Beaufort Denizi dâhil olmak üzere ABD kıta sahanlığında enerji havzalarına yönelik kiralamayı içeren bir plan sunulmuştur. Buna göre Alaska'da Çukçi Denizi ve Beaufort Denizi'nde üçer, Cook Koyu'nda iki ve Alaska genelinde toplam 11 planlama alanında biri satış sahası olmak üzere 19 kiralama sahası önerilmiştir[1268]. Bu sahalar Harita 32'de görülmektedir.

[1264] Repsol, 2008 yılından bu yana Alaska'yı aktif olarak araştırmaktadır. 2011 yılından bu yana ise Armstrong ile birlikte Kuzey Slope'de art arda birden fazla keşif gerçekleştirmiştir. Repsol, Horseshoe keşfinde %25, Pikka Ünitesinde ise %49'luk bir paya sahip olup, diğer kalan paylar Armstrong şirketi'ne aittir. Daha fazla bilgi için bkz. Repseol, "Repsol Makes the Largest U.S. Onshore Oil Discovery in 30 Years", *Repseol News,* 9 Mart 2017, https://www.repsol.com/en/press-room/press-releases/2017/03/09/repsol-makes-the-largest-us-onshore-oil-discovery-in-30-years.cshtml, (Erşim: 17.09.2018), ss. 1-2.

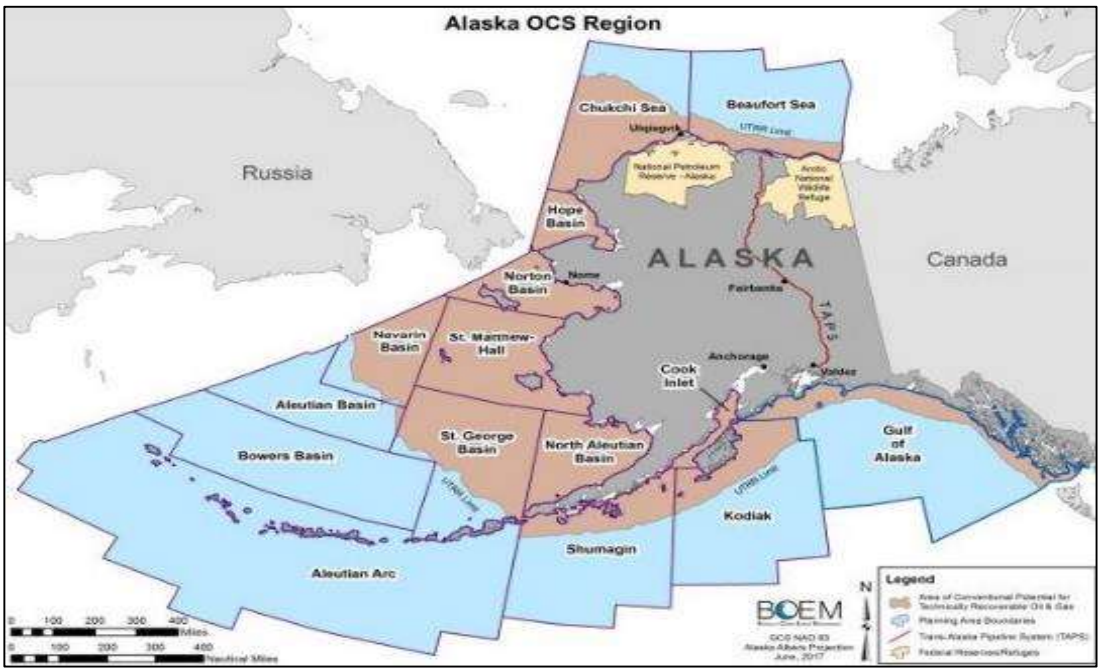
[1265] DeMarban, *With High Expectations…,* ss. 1-2.

[1266] ConocoPhillips, "Announces Successful Results of 2018 Winter Exploration and Appraisal Program in Alaska", *ConocoPhillips News,* 16 Nisan 2018, https://www.conocophillips.com/news-media/story/conocophillips-announces-successful-results-of-2018-winter-exploration-and-appraisal-program-in-alaska/, (Erşim: 17.09.2018), ss. 1-3.

[1267] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 36.

[1268] Bu 11 program sahası şu alanları ihtiva etmektedir; Alaska Körfezi, Kodiak, Shumagin, Aleutian Arc, St. George Havzası, Bowers Havzası, Aleutian Basin, Navarin Basin, St. Matthew-Hall, Norton

Harita 32: Alaska Kıta Sahanlığı Petrol ve Gaz Kaynakları



Kaynak: Daniel Lasco, "Assessment of Oil and Gas Resources: Alaska Outer Continental Shelf Region", *US Bureau of Ocean Energy Management (BOEM),* 2016, https://www.boem.gov/BOEM-2016A-Assessment-of-Oil-and-Gas-Resources-OCS/, (Erişim: 25.09.2018), s. 3.

Bu sahalar, 2016 yılında belirlenen alanlarla aynı olmakla birlikte, Harita 32'de görülen toplam 15 alandan Aleut Takımadaları, Aleut Havzası, Bowers Havzası ve St. Matthew-Hall hariç tümü değerlendirilmiştir. Bu dört havza sahip olduğu hidrokarbon potansiyeli bakımından ihmal edilebilir alanlar olarak görülmektedir[1269]. Alaska'daki 11 planlama alanı, önemli miktarda ölçülebilir hidrokarbon kaynaklarına sahiptir. *"ABD Okyanus Enerji Yönetimi Bürosu (US Bureau of Ocean Energy Management-BOEM)"*na göre; **Alaska'da toplam yaklaşık 27 milyar varil petrol ve 132 trilyon**

Basin, and Hope Basin. Bkz. U.S. Department of the Interior, "Secretary Zinke Announces Plan For Unleashing America's Offshore Oil and Gas Potential", *U.S. Department of the Interior,* 04 Ocak 2018, https://www.doi.gov/pressreleases/secretary-zinke-announces-plan-unleashing-americas-offshore-oil-and-gas-potential, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

[1269] Daniel Lasco, "Assessment of Oil and Gas Resources: Alaska Outer Continental Shelf Region", *US Bureau of Ocean Energy Management (BOEM),* 2016, https://www.boem.gov/BOEM-2016A-Assessment-of-Oil-and-Gas-Resources-OCS/, (Erişim: 25.09.2018), ss. 2-3.

feet küp (3.7 trilyon m^3), toplam 51 milyar varil eşdeğer petrol bulunmaktadır[1270]. 2019-2024 yılları için *"Ulusal Dış Kıta Sahanlığı Petrol ve Gaz Kiralama Programı-Ulusal OCS Programı (National Outer Continental Shelf Oil and Gas Leasing Program-National OCS Program)"* toplam OCS yayılımının **%90'ından** fazlasını ve gelecekteki arama ve geliştirme için göz önünde bulundurulması mümkün olan **federal açık deniz alanlarında keşfedilmemiş, teknik olarak geri kazanılabilir petrol ve gaz kaynaklarının %98'inden fazlasını uygun bir şekilde geliştirmeyi önermektedir.** Mevcut program OCS'nin %94'ünü sınırlandırmaktadır. Yeni programın ABD tarihinin en büyük petrol ve gaz sahası kiralamasını içerdiği söylenebilir[1271]. Eğer ANWR'nin Aralık 2017'de ABD Kongresi'nde sondaja açık hale getirildiği hatırlanacak olursa, ABD Başkanı Trump yönetiminde çevresel kaygıların Alaska'da petrol geliştirme konularının dışında bırakıldığı söylenebilir. Burada gaz kaynaklarıyla ilgili olarak, ABD'nin teknolojik atılımlar sayesinde kaya gazından elde ettiği birikintilerle hızla Kuzey Amerika'da gaz tedarikinde kendi kendine yeterliliğe yaklaşan bir ülkeye dönüştüğü de söylenebilir. Bu bağlamda Alaska'daki gaz rezervlerinin gelecekteki gelişimi, uzun vadede gerek ihracat gerekse de ithalat tesislerinin yanı sıra altyapıya ihtiyaç duyulması daha yüksek yatırım gerektirdiğinden daha uzun vadeli düşünülebilir[1272].

2.3.1.2 Danimarka

Dünyanın en büyük adası olan Grönland, dünyanın en çok petrol ve gaz kaynaklarının araştırıldığı bölgelerinden biridir. Danimarka, Grönland adına dışişleri, güvenlik ve mali politikalar dâhil olmak üzere (Grönland'ın Öz-Yönetim hükümeti ile istişare ederek) çeşitli politika alanlarını kontrol altına alsa da Grönland'ın hidrokarbon kaynakları üzerinde imtiyaz hakları bulunmaktadır[1273].

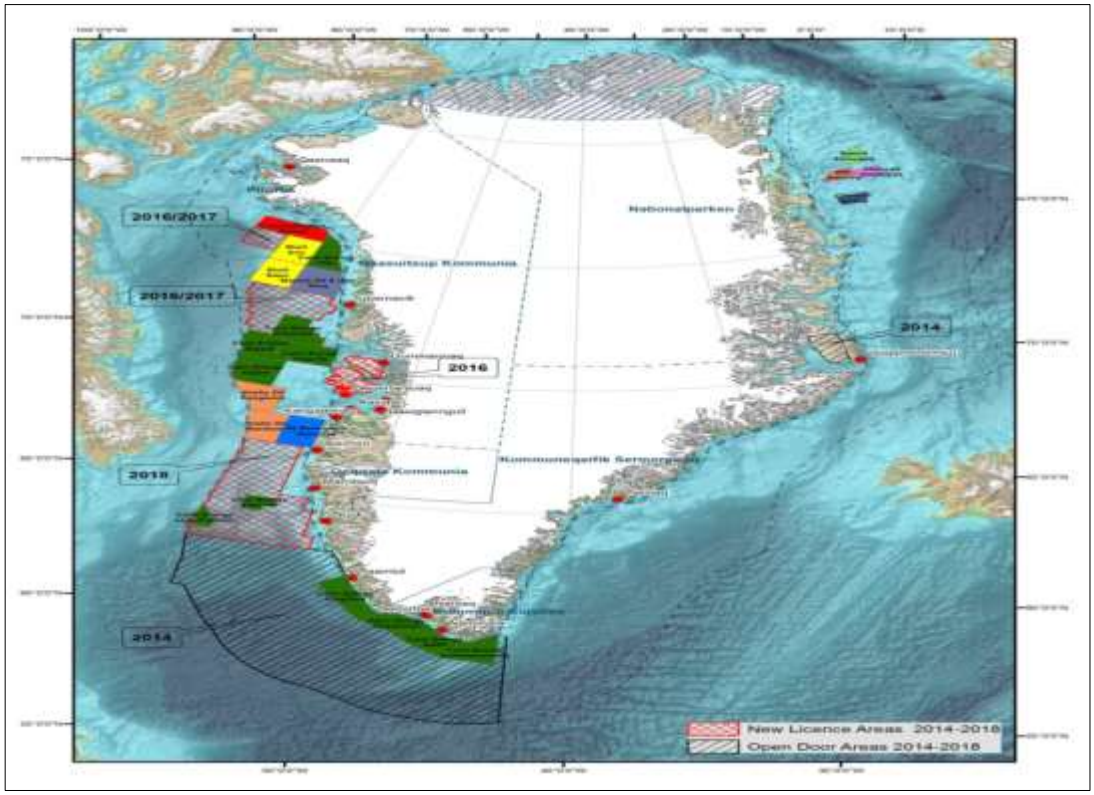
[1270] A.g.e., s. 6.

[1271] U.S. Department of the Interior, a.g.m., ss. 1-4.

[1272] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 36.

[1273] Michael Meyers, "Greenland", Cristopher B. Strong (Ed.), *The Oil And Gas Law Review,* Law Business research Ltd, London, 2017, https://thelawreviews.co.uk//digital_assets/ac9ae5d1-cc3e-45bd-a87d-97815eda8240/OandG.pdf, (Erişim: 15.04.2018), s. 154. Ayrıca Kendi kendini yönetmenin bir parçası olarak, Grönland kendi topraklarında, karasularında ve kıta sahanlığı alanlarında petrol ve gaz

Harita 33: Grönland Petrol ve Gaz Lisans Alanları



Kaynak: Government of Greenland, *Greenland's Oil and Mineral Strategy 2014-2018,* Şubat 2014, https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Files/Publications/Raastof/ENG/Greenland%20oil%20and%20mineral%20strategy%202014-2018_ENG.pdf, (Erişim: 02.06.2018), s. 24.

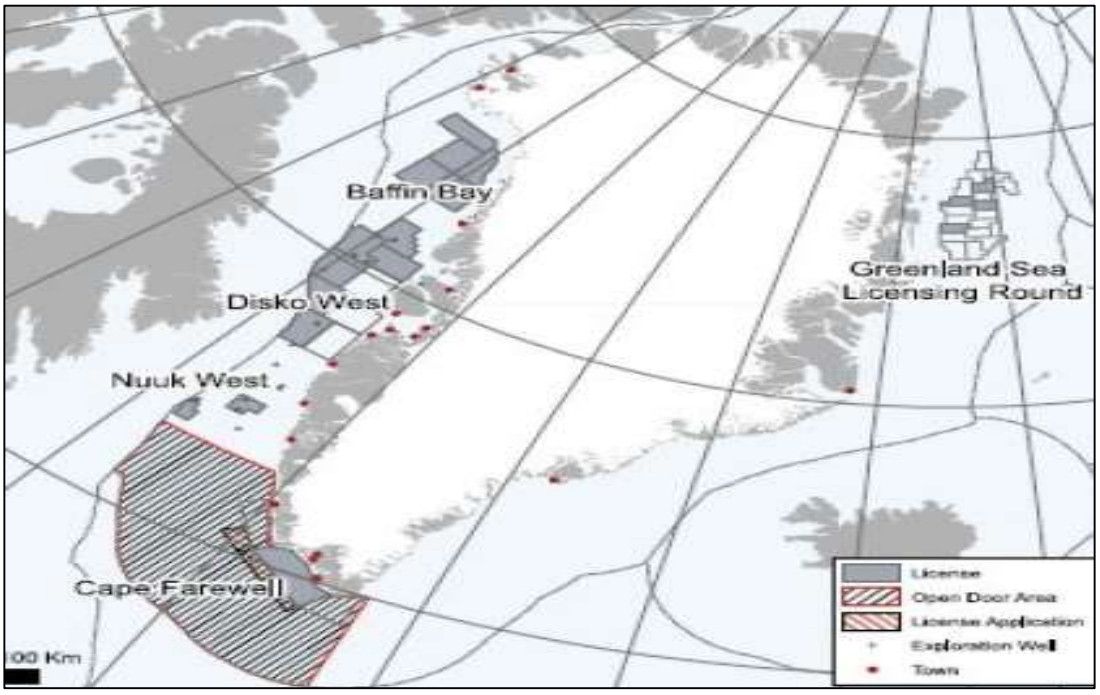
Grönland, hâlihazırda önemli petrol ve gaz kaynaklarına destekleyici bir politik ve yasal çerçeve sunmaktadır[1274]. Harita 33'de Grönland'daki petrol ve gaz lisans

da dahil olmak üzere tüm madeni kaynakların elden çıkarılması hakkına sahiptir. Grönland Öz-Yönetim yasası kapsamında, petrol ve doğal gaz dâhil olmak üzere maden kaynakları alanındaki tüm yasama ve yürütme yetkilerinin Danimarka devletinden Grönland'ın özerk otoritelerine devredilmesine karar verilebilmektedir. Bu süreç, Grönland parlamentosu tarafından 23 Ekim 2009 tarihinde karara bağlanmış ve 1 Ocak 2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. Law Business Research, *"Greenland Oil Regulation", Getting the Deal Through* Temmuz 2018, https://gettingthedealthrough.com/area/24/jurisdiction/120/oil-regulation-2017-greenland/, (Erişim: 25.09.2018), s. 2.

[1274] Meyers, a.g.m., ss. 154-155.

alanları görülmektedir. Bugün için petrol ve gaz alanlarının keşfi 1970'li yıllara kadar uzanıp, keşifler için büyük bir potansiyel tespit edilmiş olsa da günümüze kadar zor çevre koşulları nedeniyle sondaj başarısı sağlanamadığı gibi, çeşitli arama ruhsatlarına rağmen[1275], aktif petrol veya gaz üretimi de gerçekleştirilememiştir[1276].

Harita 34: Batı ve Doğu Grönland Petrol ve Gaz Lisans Alanları



Kaynak: Harita çalışmanın yazarı tarafından derlenmiştir[1277].

Harita 34'te Ada üzerindeki **beş ana arama alanı** görülmektedir. Bunların üçü Ada'nın batı, biri güney, diğeri ise kuzeydoğu kıyısındadır. Batı ve güneydekiler uzun süre buzlanmayan deniz koşullarına sahip olup, sürekli buzdağları riskiyle karşı

[1275] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 13.

[1276] ICLG, "Greenland Oil and Gas Regulation", *International Comperative and Legal Guide (ICLG),* 12 Şubat 2018, https://iclg.com/practice-areas/oil-and-gas-laws-and-regulations/greenland, (Erişim: 25.09. 2018).

[1277] James Henderson ve Julia Loe, "The Prospects and Challenges for Arctic Oil Development", *The Oxford Institute for Energy Studies,* 2014, https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2014/11/WPM-56.pdf, (Erişim: 15.11.2017), s. 14; Kevin Casey, "Greenland's New Frontier: Oil and Gas Licenses Issued, Though Development Likely Years Off", *The Arctic Institute,* 20 Ocak 2014, https://www.theArcticinstitute.org/greenland-new-frontier-oil-gas/, (26.09.2018), s. 1.

karşıyadır. Kuzeydoğuda ise buzsuz gün bulunmamakla birlikte çok yıllı buzullar çalışma koşullarını zorlaştırabilmektedir[1278]**.** Grönland'da 1970'lerde başlayan petrol ve gaz arama çalışmaları, batı Grönland'ın açık deniz alanlarına yoğunlaşmıştır. Bu havzalarda gerçekleştirilen kapsamlı sismik araştırmalarda **yaklaşık 21.000 kilometrelik sismik veri** elde edilmiştir. Her ne kadar 1976-1977 yılarında beş petrol ve gaz keşif kuyusu açılsa da bu keşifler 1978 yılının sonlarında durdurulmuş ve tüm keşif kuyuları kuru olarak ilan edilmiştir[1279]. Grönland'daki enerji havzalarının keşif, işletme ve araştırma faaliyetleri 1985 yılında kurulan ***"Grönland Ulusal Petrol Şirketi Nunaoil A/S"*** ile hızlanmış ve daha kurumsal bir nitelik kazanmıştır. Neticede yerel ve bölgesel jeolojinin bilinmesi, gelecekte hidrokarbon birikimlerini keşfetme potansiyelini anlamak için önemlidir.[1280]. 1989 yılının sonunda Nunaoil, ExxonMobil, Statoil, BP, Japonya Ulusal Petrol Şirketi, Texaco ve Shell'in oluşturduğu bir konsorsiyum (Kanumas Grup) Grönland'ın açık deniz havzalarını araştırmak için Danimarka'dan lisans almıştır[1281]. Grönland'da gelecekteki lisanslama süreçlerinde imtiyazlı haklar verilmesi karşılığında Kanumas Grup'a bağlı şirketler yedi yıl boyunca (1990-1996) yaklaşık 7.000 kilometrekarelik bir alanı araştırırken, imtiyaz haklarını Batı Grönland'da kullanmamış, ancak Grönland Denizi'ndeki kira haklarını

[1278] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 13.

[1279] ICLG, "Greenland Oil and Gas Regulation", *International Comperative and Legal Guide (ICLG),* 12 Şubat 2018, https://iclg.com/practice-areas/oil-and-gas-laws-and-regulations/greenland, (Erişim: 25.09. 2018).

[1280] Nunaoil, arama lisanslarına Grönland Hükümeti adına katılmakla beraber, Grönland'da petrol ve gaz kaynaklarının araştırılmasında çeşitli uluslararası petrol şirketleri ile iş birliği yapmaktadır. Grönland'daki tüm hidrokarbon lisanslarında ve keşif aşamalarında bir ortak olan Nunaoil, lisanslardaki diğer ortaklarla eşit şartlar elde etmektedir. Nunaoil'in bir ortak olarak statüsü farklı olup, diğer şirketlerin keşif aşamasında bu şirketin maliyetlerini ödemesini karşılaması gerekmektedir. Şirketin lisanslardaki sahiplik payı %6,25'ten %12,5'e kadar değişiklik gösterebilmektedir. Böylece, finansal risk keşif aşamasında en aza indirgenmektedir. Bkz. Nunoil, *"Nunaoil A/S",* https://nunaoil.gl/en/about-nunaoil.htm, (Erişim: 27.09.2018).

[1281] Goverment of Greenland Brue of Minerals and Petroleum, *"Licensing Round in The Greenland Sea Area",* https://www.govmin.gl/images/stories/petroleum/exploration_exploitation/2012-13/BMP_Invitation_letter_North_East_Greenland.pdf, (Erişim: 23.09.2018), ss. 1-13.

kullanmayı tercih etmiştir[1282]. Daha sonraki araştırmalar, Grönland ve Danimarka tarafından müştereken sahip olunan ve şimdi yalnızca Grönland tarafından işletilen bir şirket olan Nunaoil tarafından gerçekleştirilmiştir. Daha önce yapılan keşiflere bağlı olarak 1996 ve 1998 yıllarında Dong Enerji (Orsted Energy-Danimarka), Nunaoil, Phillips Petrol ve Statoil'den oluşan bir konsorsiyum için 2001-2007 yılları arasında lisans verilmiştir[1283]. Bu konsorsiyum, 2000 yılında Shell'in Qulleg-1 kuyusunda gerçekleştirdiği sondaj imtiyaz hakkını kullanmış olması bakımından önemlidir. Bunu, bazı şirketlerin herhangi bir zaman kısıtlaması olmaksızın teklif verebildikleri bir dizi *"açık kapı (open door)"* lisans dönemi izlemiştir. Ancak süreç, 2006-2007 yılları arasında **Batı Disko bölgesi için ilk resmi lisanslama** ile resmi hale getirilene kadar çok az ilgi çekmiştir[1284]. 2008 yılında Grönland'ın en güneyindeki Cape Farewell'de açık deniz alanlarını kapsayan bir açık kapı lisanslama sürecine girilmiştir. Baffin Körfezi'nin ihtiva ettiği toplam yedi alan için lisanslama süreci 02 Aralık 2010 tarihinde gerçekleşmiş, buna göre; ConocoPhilips (ABD), Dong Enerji ve Nunaoil ***"Qamut"*ta,** Shell, Statoil, SDF Suez (Fransa) ve Nunaoil ***"Anu ve Napu"*ta,** Cairn Enerji (Birleşik Krallık) ve Nunaoil ***"Pitu, Napariaq ve Ingorag"*da,** Maersk Petrol ve Nunaoil ise ***"Tooq"*ta** keşif ve işletme hakkı elde etmişlerdir[1285]. Cairn Enerji, Baffin Körfezi'nde 2010 yılında üç, 2011 yılında ise beş yeni kuyuyu daha açmış, toplam 1.2 milyar dolar harcamasına rağmen ticari olarak petrol ve gaz keşfetmeyi başaramamıştır[1286]. Diğer taraftan Grönland'daki potansiyel petrol ve gaz rezervini

---

[1282] Kevin Casey, "Greenland's New Frontier: Oil and Gas Licenses Issued, Though Development Likely Years Off", *Arctic Institute,* 20 Ocak 2014, https://www.theArcticinstitute.org/greenland-new-frontier-oil-gas/, (26.09.2018), ss. 1-6.

[1283] Law Business Research, a.g.e., s. 2.

[1284] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 13.

[1285] Goverment of Greenland Brue of Minerals and Petroleum, a.g.e., s. 2.

[1286] Anthea Pitt, "Pushing Upstream Boundaries in the Arctic", *Petroleum Economist,* 22 Şubat 2012, http://www.petroleum-economist.com/articles/upstream/exploration-production/2012/pushing-upstream-boundaries-in-the-arctic, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-3; Reuters, "RPT-Statoil Hands Back Three Greenland Exploration Licences", 14 Ocak 2015, https://www.reuters.com/article/statoil-greenland-idUSL6N0UT33R20150114, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-3.

dikkate alan Statoil, 2012 yılında Baffin Körfezi'ndeki **Pitu** havzasının %30,6 hissesini satın almıştır[1287].

2013 yılının sonunda tamamlanan lisanslama sürecinde birçok uluslararası şirket katılım göstermiştir. Cairn Enerji bu lisansların 11'ini elinde tutmakta olup, diğer lisans sahipleri ConocoPhillips, Chevron, Dong Enerji, Shell ve Statoil'dir. **Nunaoil, her lisansın bir ortağı olup, genellikle %12,5'luk bir paya sahiptir[1288].** 2015 yılında Dong Enerji, GdF Suez ve Statoil, Batı Grönland'da lisans elde etmişlerdir. Diğer şirketlerin lisans yükümlüklerinin ertelenmesini istemesi kabul edilmemiştir. Doğu Grönland'daki lisanslar önümüzdeki birkaç yıl şirketler için yatırım kararı gerektirmemektedir. Bu durumun şirketlerin keşiflere devam edip etmeyeceklerine karar verene kadar devam etmesi muhtemeldir[1289]. Grönland Hükümeti; Grönland'daki lisans, keşif ve araştırma faaliyetlerini hızlandırmak amacıyla 2014 yılında, ***"2014-2018 Petrol ve Mineral Strateji Belgesi (Greenland's Oil and Mineral Strategy 2014-2018)"***ni hazırlamıştır. Bu bağlamda beş yıllık bir süre içerisinde Grönland'ın petrol ve madencilik endüstrilerinin gelişimini destekleyecek olası odak alanlara ilişkin somut öneriler içerecek şekilde planlamalar yapılmıştır. Ayrıca o güne kadar takip edilen petrol ve gaz için lisans stratejisinin Grönland'daki petrol arama faaliyetlerinde endüstrinin ilgisini artırma ve sürdürme hedefine ulaştığı belirtilmiştir. **Grönland Hükümeti'nin amacı; Grönland'daki petrol arama faaliyetlerinde özel yatırımları çekme çabalarını sürdürmek ve Grönland'ın farklı bölgelerinde petrol arama faaliyetlerine sahip olmak olarak belirlenmiştir.** Mevcut lisans seviyesi tatmin edici olarak değerlendirilirken, **zamanla feshedilecek olan lisans alanlarının yerini almak için sürekli olarak yeni lisans alanlarının sunulmasının gerekeceği** belirtilmektedir. 2014-2018 yılları arasında Grönland Hükümeti, Güney ve Güneybatı Grönland (2014), Baffin Körfezi (2016/2017) ve Davis Boğazı ve Nuuk'un batısında (2018) açık deniz alanlarında, Jameson Toprakları (2014) ve Disko-Nuussuaq Körfezi (2016) kara alanlarındaki jeolojik ilgi alanları için

[1287] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 13.

[1288] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 14.

[1289] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m, s. 40.

lisanslama turları veya açık kapı prosedürleri gerçekleştirmektedir[1290]. Bu süre zarfında, ihale turlarının iki ila üç yıllık aralıklarla yapılması hedeflenmiş, daha önce 10.000 kilometrekarelik ya da daha fazla bloklar teklif edilmiş olsa da yeni düzenlemede 1.000 ila 4.000 kilometrekare bloklar önerilmesi kabul edilmiştir. **Daha küçük blokların amacı; en az bir çekici keşif hedefi olmasıdır.** Grönland Hükümeti ayrıca, lisansların ele alınması için idari iş süreçlerinin sürekli olarak kolaylaştırılmasını sağlamayı da amaçlamaktadır[1291]. Mart 2018 itibariyle yaklaşık 53.000 kilometrekarelik bir açık denizalanı, hidrokarbon arama ve işletme lisansı kapsamına alınmıştır. Aynı tarihte 13 hidrokarbon arama ve kullanma lisansı ve 14 hidrokarbon arama lisansı yürürlüktedir[1292].

Grönland'da petrol ve gaz araştırma ve keşfi için günümüze kadar birçok lisanslama yapılmıştır (Bkz. Harita 33). Bunların büyük bir kısmı BP, Chevron, Shell ve Statoil gibi büyük şirketlerin girişimlerini oluşturmakla birlikte, **Grönland Denizi'ndeki petrol arama ve geliştirme süreçlerinin yakın bir gelecekte başarılı olması beklenmemektedir.** USGS'nin değerlendirmesi umut verici olmasına rağmen, keşif amaçlı sondajın, petrolü pazara getirmek için gerekli olan olağanüstü yatırımı garantilemek için yeterli miktarda petrol tanımlaması gerekmektedir. Ayrıca küresel iklim değişikliğinin Arktika'daki petrol ve gaz arama koşullarını göreli iyileştirmeye devam etse bile, kuzeydoğu Grönland'ın kendine özgü coğrafyası, buz koşullarının öngörülebilir bir gelecek için zorlayıcı olmaya devam edeceğini göstermektedir. Grönland'da petrol ve gaz gelişimini desteklemek için yeterli siyasî irade ortaya konulsa da önemli mali ve düzenleyici ayrıntılar hâlâ belirsizliğini korumaktadır. Bu

---

[1290] Government of Greenland, *Greenland's Oil and Mineral Strategy 2014-2018*, Şubat 2014, https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Files/Publications/Raastof/ENG/Greenland%20oil%20and%20mineral%20strategy%202014-2018_ENG.pdf, (Erişim: 02.06.2018), ss. 8-9; Soren S. Jensen ve Marlene Hannibal, "Perspectives on Greenland's New Draft Oil And Mineral Strategy", *International Law Office*, 14 Nisan 2014, https://www.Internationallawoffice.com/Newsletters/Energy-Natural-Resources/Greenland/Plesner/Perspectives-on-Greenlands-new-draft-oil-and-mineral-strategy, (Erişim: 02.06.2018), ss. 1-5.

[1291] Jensen ve Marlene Hannibal, a.g.m., ss. 1-5.

[1292] Law Business Research, a.g.e., s. 4.

konular çözülene kadar, petrol ve gaz şirketlerinin önündeki bu belirsizliklerin gerekli yatırımların önünde engel olmaya devam edeceği söylenebilir[1293].

Sonuç olarak, Grönland deniz alanlarındaki petrol ve gaz keşiflerine rağmen, yakın bir gelecekte önemli bir üretim olasılığının çok muhtemel olmadığı, günümüze kadar çok az keşif yapılmış olmakla birlikte, ekonomik anlamda önemli ticari hiçbir rezervin bulunamadığını söylemek de yanlış olmayacaktır. Şirketler, yüksek maliyetler konusunda temkinli olmakla birlikte, lisans almış olanlar kısa vadeli kalkınma beklentileri konusunda gerçekçi, yerli ve uluslararası lobi gruplarının artan protestolarıyla karşı karşıya kalabilmektedir. Her ne kadar Grönland Hükümeti, çok rekabetçi vergi şartları sunsa da lisans vermede kısa süreli borçların ertelenmesini sonlandırmıştır. Grönland Hükümeti'nin petrol ve gaz endüstrisini daha fazla teşvik etmek için yapabileceği çok az şeyi olduğu söylenebilir[1294]. Bütün bunlara rağmen Grönland'ın enerji ihtiyacının yaklaşık %90'ını petrol bazlı yakıtlarla karşıladığı düşünülecek olursa[1295], **Grönland'da petrol ve gaz geliştirme girişimlerinin Danimarka'dan artan ekonomik ve politik bağımsızlığa giden bir yol olarak takip edildiği,** petrol ve gaz projelerinin istihdam yaratma yoluyla Grönlandlılar için ekonomik ve sosyal faydalar yaratması beklendiği söylenebilir[1296].

2.3.1.3 Kanada

Kanada Arktikası'nda günümüze kadar petrol ve gaz keşifleri yapılmış olmasına rağmen, keşif, işletim ve üretim faaliyetleri, gerek küresel petrol ve gaz piyasasına bağlı olarak, gerekse de Arktika'daki çevresel koşulların getirmiş olduğu maliyetler nedeniyle düşük seviyede kalmıştır. Ancak ABD, Danimarka, Norveç ve Rusya ile olan anlaşmazlıklar ve Arktika Okyanusu'nun büyük bir bölümü üzerinde

---

[1293] Casey, a.g.m., ss. 2-3.

[1294] Henderson ve Loe, a.g.e., ss. 16-17.

[1295] Law Business Research, a.g.e., s. 4.

[1296] Anne Merrild Hansen, "Managing the Social Impacts of Offshore Hydrocarbon Development in Greenland: Lessons Learned from Alaska", The Many Faces of Energy in the Arctic, *Arctic and International Relations Series*, Sayı: 4, 2016, https://jsis.washington.edu/Arctic/wp-content/uploads/sites/21/2016/05/AIRS-Issue-4.pdf, (Erişim: 29.06.2018), ss. 22-23.

egemenlik talep etme hakına odaklanılması, Kanada'nın uzun vadede Arktika'daki yeni enerji havzaları üzerinde bir inisiyatif alabileceğini göstermektedir.

Kanada'da petrol ve gaz geliştirme faaliyeti ilk defa 1920 yılında Kuzeybatı Toprakları'ndaki Norman Wells'te gerçekleştirilmiş ve günümüze kadar yaklaşık 226 milyon varilden fazla petrol üretilmiştir[1297]. Ancak Kanada Arktikası'nda karada yürütülen petrol ve gaz faaliyetleri, 1968 yılında Alaska'daki Prudhoe Körfezi'nde petrol bulunana kadar yoğunlaştırılamamıştır. Bu bağlamda Kanada'nın ilk Arktika keşif kuyusu, 1960'lı yılların sonunda Prudhoe Körfezi petrol sahasının keşfine paralel olarak, Kuzeybatı Toprakları'ndaki Melville Adası'nda (Drake Noktası) açılmıştır[1298]. 1970'li yıllar ve 1980'li yılların başlarında Kanada, petrol ve gaz araştırmalarına birçok yatırım ve lisanslama gerçekleştirmiştir. Bunların arasında Mackenzie Deltası, Beaufort Denizi ve Arktika'daki adalara yapılan keşifler dikkat çekmektedir[1299]. 1972-1989 yılları arasında Beaufort Denizi'nde yürütülen keşif faaliyetlerinde toplam 86 kuyuda sondaj gerçekleştirilmiştir. Eğer Arktika'nın zor ve sert iklim koşulları dikkate alınacak olursa, bölgedeki potansiyel petrol ve gazın ticari beklentileri için önemli bir gelişme olduğu söylenebilir. Ancak birkaç Kanada şirketinin Beaufort Denizi'nin petrol potansiyelini araştırmada aktif rol oynaması, petrol fiyatlarının düşmesi ve herhangi bir bulgunun ulaşımının sorunlu hale gelmesiyle birlikte 1980'li yılların ortasında bu keşiflerden vazgeçilmiştir[1300]. 1970'lerin petrol krizlerinin etkileri azaldığında, Kanada Hükümeti'nin Kanada Arktikası'na olan ilgisinin azaldığı ve keşfe yönelik desteğini de geri çektiği görülebilir. Buna rağmen 1980'li yılların

---

[1297] Norman Wells'teki ham petrolü kullanılabilir petrole dönüştüren temel bir rafineri 1925 yılında kapatılmıştır. 1942 yılında Alaska'nın batı kıyısındaki Aleutian Adaları'ndan ikisi Attu ve Kiska'nın Japonya tarafından işgal edilmesi, ABD'nin Alaska'ya denizyoluyla gönderdiği sevkiyatların saldırıya karşı savunmasız olabileceğine dair endişeleri de beraberinde getirmiştir. Bkz. Emmerson, a.g.e., s. 199.

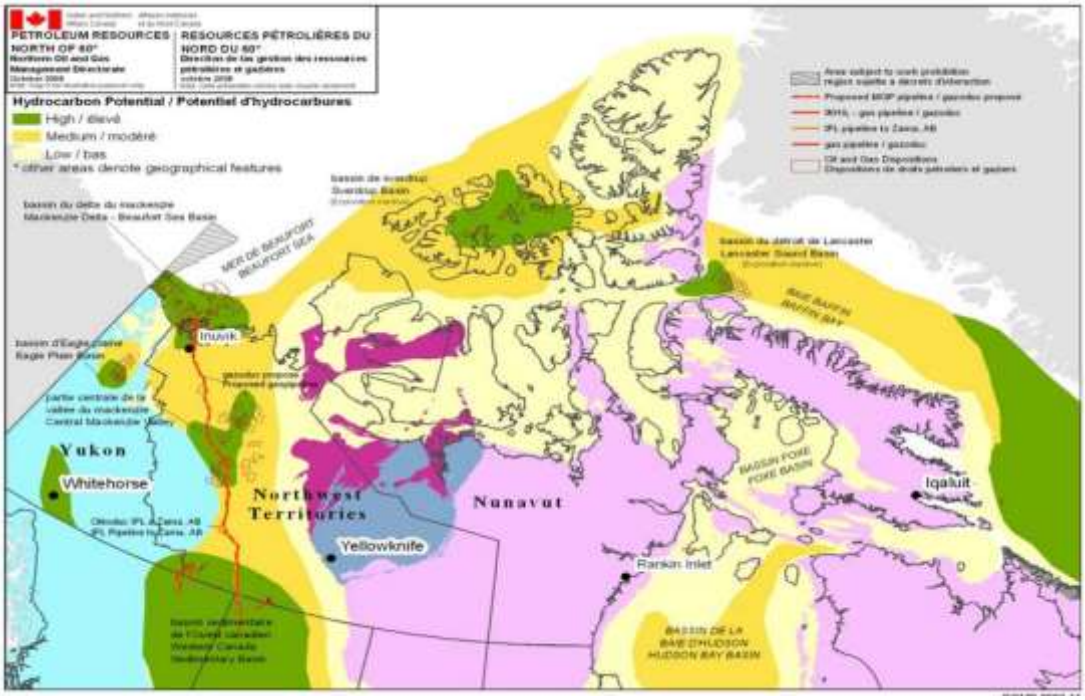
[1298] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 18

[1299] Sondaj faaliyetinin büyük kısmı 1970-1980'li yıllarda ilk olarak Kanada Hükümeti ile yerli petrol şirketleri arasındaki bir ortaklık olan PanArctic Petrol tarafından gerçekleştirilmiş ve bir dizi petrol keşfi yapılmıştır. Bkz. Henderson ve Loe, a.g.e., s. 19.

[1300] Andreas Osthagen, "Hedging Bets: Oil and Gas in the Canadian Arctic", *Arctic Institute*, 12 Mart 2013, https://www.theArcticinstitute.org/hedging-bets-oil-gas-canadian-Arctic/, (Erişim: 15.09.2018), ss. 1-2.

ortasında Sverdrup Havzası'nda keşfedilen **Bent Horn petrol sahası Kanada'nın ilk açık deniz** petrol üretiminin kaynağı olmuştur. Ancak 1985-1996 yılları arasında yılda yaklaşık 2.8 milyon varil petrolün iki adet gemiyle sevkiyatının yapılabilmesi, bölgedeki gelişmenin önemli ticari ve operasyonel sorunlarla karşı karşıya kaldığını göstermektedir[1301]. Bent Horn noktasında tespit edilen petrol sahası, 1997 yılında kapatılana kadar, Kanada Arktikası'daki petrol üretilen tek ticari petrol sahası olmuştur[1302].

Harita 35: Kanada'daki Petrol ve Gaz Sahaları



Kaynak: Andreas Osthagen, "Hedging Bets: Oil and Gas in the Canadian Arctic", *Arctic Institute*, 12 Mart 2013, https://www.theArcticinstitute.org/hedging-bets-oil-gas-canadian-Arctic/, (Erişim: 15.09.2018), s. 1.

Harita 35'de görüldüğü üzere Kanada Arktikası deniz alanları batı, doğu ve kuzey olmak üzere üç sahadan oluşmaktadır. Batıda, Beaufort Denizi ve Mackenzie Deltası, Ameriasia Havzası'nın bir parçasını oluşturmaktadır. Alaska'nın açık deniz alanlarının da bir bölümünü kaplayan Amerasia Havzası, aynı zamanda ABD ile

[1301] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 19.

[1302] Bishop a.g.e., s. 38.

Kanada arasında devam eden deniz yetki alanları anlaşmazlığı nedeniyle bölgenin petrol ve doğal gaz bölgesi olarak gelecekteki potansiyel önemini göstermektedir. Kanada'nın bölgedeki petrol ve doğal gaz kaynakları ile ilgili olarak, **2013 yılı Hükümet tahminleri; keşfedilen yaklaşık 1-1.2 milyar varil petrol ve 10.4 trilyon fit küp (294 milyar m^3) gaz olduğu, toplam ve nihai pazarlanabilir rezervlerin ise sırasıyla 10.6 milyar varil petrol (yaklaşık 1.691 milyar m^3) ve 1.6 trilyon metreküp gaz (yaklaşık 56.9 trilyon fit küp) olduğu yönündedir[1303].** Bu tahminlerin, USGS'nin 2008 yılı tahminleriyle örtüştüğü ve Kanada'nın Ameriasia Havzası üzerinde daha büyük bir hakka sahip olduğunu öne sürdüğü söylenebilir. Diğer taraftan Kanada'nın doğusunda bulunan Grönland ve Baffin Adası arasındaki deniz alanlarının sahip olduğu petrol ve gaz rezervleri bakımından Kanada ve Danimarka arasında Hans Adası gibi tartışmalı alanlar olduğu bilinmektedir. 2012 yılında iki ülke arasında bu alan üzerinde kısmi bir uzlaşı sağlanmış ve bölgede önemli miktarda petrol ve gazın bulunması hâlinde daha fazla müzakereye yer bırakılması kararlaştırılmıştır. Bu bağlamda Kanada'nın kuzey alanlarının daha az tartışmalı alanlar olduğu söylenebilir[1304].

2000'li yıllardan itibaren artan petrol ve gaz fiyatlarına bağlı olarak Kanada, Arktika'daki kaynaklara erişebilmek için özel ve kamusal teşviklerini genişletmiştir. Bu bağlamda, Temmuz 2007'de Imperial Oil ve ExxonMobil, 585 milyon dolarlık bir teklifle Beaufort Denizi'nde yaklaşık 205.000 hektarlık bir alanda petrol ve gaz keşfi yapma hakkı kazanmıştır. Haziran 2008'de altı şirket Beaufort Denizi ve Mackenzie Deltası'nda petrol ve doğal gaz keşfi için teklif almış, BP ise tek başına Beaufort Denizi'nde yaklaşık 202.380 hektarlık bir sahada keşif yapmak için 1.18 milyar dolar

[1303] Lin Callow, "Oil and Gas Exploration and Development Activity Forecast Canadian Beaufort Sea 2013 – 2028", *Aboriginal Affairs and Northern Development Canada,* Mart 2013, https://www.beaufortrea.ca/wp-content/uploads/2012/03/NCR-5358624-v4-BREA_-_FINAL_UPDATE_-_EXPLORATION_AND_ACTIVITY_FORECAST-__MAY_2013.pdf, (Erişim: 24.09.2018), s. 40.

[1304] Henderson ve Loe, a.g.e., 18.

taahhüt etmiştir. Aynı yıl Kanada Hükümeti enerji ve mineraller için coğrafî haritalamada sonraki beş yıl için 100 milyon dolar yatırım yapacağını açıklamıştır[1305].

Günümüze kadar Kanada'nın Arktika Okyanusu deniz alanlarında yaklaşık 125 petrol ve gaz keşif kuyusu açılmıştır[1306]. ***"Kanada Ulusal Enerji Kurulu (Canadian National Energy Board)"*** tarafından hazırlanan kayıtlar, **en son keşif kuyusunun 2005 yılında Beaufort Denizi'nde** açıldığını göstermektedir[1307]. Pakto C-60 kuyusunda yapılan keşifte yaklaşık 240 milyon varil petrol olduğu, ancak ticari bir potansiyelinin olmadığı değerlendirilmiştir. Sonraki yıllarda devam eden lisans verme faaliyetleri, şirketlerin uzun vadede de olsa bir kez daha Arktika Okyanusu deniz alanlarını enerji kaynakları açısından potansiyel bir fırsat olarak görmelerine olanak sağlamıştır. Bununla birlikte, Kanada Arktikası'nda aktif olarak kaydedilen 152 arama lisansından sadece 16'sı Beaufort Denizi'nde aktif arama lisansı elde edebilmiş ve bunlardan BP, Chevron, ConocoPhillips, Franklin Petrol ve Imperial Petrol ana işletmeci olarak sınıflandırılmıştır[1308]. 2006 yılından bu yana sismik faaliyetler artırılmış ve sonraki yıllarda sondaj uygulamaları önemli ölçüde genişletilmiştir. Özellikle Beaufort Denizi'nde **Ajurak ve Pokak** sahalarını keşfetmek için Imperial Petrol liderliğinde BP ve ExxonMobil bir konsorsiyum oluşturmuştur. Bu sahalarda açılan kuyunun Kanada petrol arama tarihinin Arktika'daki en uzak yeri olması beklenmektedir[1309].

"Kanada Yerli Halkları ve Kuzey İşleri Bakanlığı (Indigenous and Northern Affairs Canada-INAC)" verilerine göre, Kanada Arktikası'nda yaklaşık 1.7 milyar varil petrol ve 880 milyar metreküp gaz keşfedilmiştir. Bu petrol ve gaz miktarı

[1305] Frederic B. Tellier, "The Arctic: Hydrocarbon Resources", *Parliament of Canada,* 24 Ekim 2008, http://www.res.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0807-e.htm, (Erişim: 24.09.2018), s. 3.

[1306] Bu keşif kuyularının 92'si Beaufort Denizi'nde diğer 30'u ise Arktika Takımadaları ile doğusundaki deniz alanlarında açılmıştır. Bkz. Ernst ve Young, a.g.e., s. 8.

[1307] Callow, a.g.e., s. 5.

[1308] A.g.e, s. 31.

[1309] Günümüze kadar Beaufort Denizi kuyularının çoğunluğunun derinliği 100 metreden daha azdır. Burada 1.500 metre derinliğe kadar çalışma yapılması planlanmaktadır.

Kanada'nın keşfedilmiş ve keşfedilmemiş toplam yaklaşık 8.4 milyar varillik petrol rezervinin %25'ini, 4.3 trilyon metreküp gazın ise %33'ünü oluşturmaktadır. INAC'a göre, kuzeyde çok büyük alanların geliştirilmesi, özellikle daha önce kısmen keşif ve sondaj faaliyetlerinin yürütüldüğü, Mackenzie Deltası, Beaufort Deniz Havzası, Arktika Takımadaları ve aradaki kanallarda (Sverdup Havzası, Lancaster Sound Havzası) mümkün görülmektedir. Harita 35'te Arktika Takımadaları içerisinde kuzeyde yeşille gösterilen **Sverdrup Havzası'nın tek başına Kanada'nın üç yıllık gaz üretimine,** diğer bir ifadeyle yaklaşık 481 milyar metreküp iyileştirilebilir gaz rezervine sahip olduğu tahmin edilmektedir. Her ne kadar Beaufort Denizi'nin batısındaki havzaların önemli kaynak potansiyeli olduğu düşünülse de **Kanada ve ABD arasındaki (Alaska ve Yukon arasındaki) deniz alanlarında devam eden anlaşmazlık nedeniyle günümüze kadar çok az keşif yapılabilmiştir.** Kanada açısından bu bölgedeki en önemli keşif alanı **Amauligak** petrol sahası olmuştur[1310].

Mackenzie Deltası'ndan Arktika gazını Alberta ve ötesindeki pazarlara getirmek için Mackenzie gaz boru hattı projesini içeren yaklaşık 1.200 kilometrelik Mackenzie Gaz Projesi'nin başarısı, başta gaz olmak üzere Kanada Arktikası'ndaki hidrokarbon kaynaklarının geliştirilmesi için kritik öneme sahiptir. Gazın güneye taşınması için bir boru hattı olmadan Mackenzie Deltası'ndan ve ötesinden gelen gazın geliştirilmesi muhtemel görülmemektedir. Aborjin Boru Hattı Grubu da dâhil olmak üzere, Imperial Petrol ve ortakları tarafından yönetilen **16.2 milyar dolarlık Mackenzie Gaz Projesi,** hâlihazırda bir takım zorluklarla karşı karşıyadır. Özellikle düzenleyici süreç yavaş kalmış ve proje maliyetinin çok daha fazla olduğu anlaşılmıştır. Ayrıca Proje 2009 yılına kadar ilgili birçok düzenleyici otoriteden onay alamamıştır. Aborjin toprak talepleri ve arazi erişim sorunları da henüz tamamen çözülememiştir. Son olarak, projenin savunucuları birkaç yıl boyunca projenin ekonomik ve mali altyapısı hakkında girişimlerde bulunmuş ve Kanada'nın kuzeninde günümüze kadar yapılmış en büyük endüstriyel proje için destekleyici bir mali çerçevenin gelişimine katkı sağlamıştır. Kanada'nın enerji sektöründeki çoğu kişi,

[1310] Tellier, a.g.m., s. 2.

Mackenzie Projesi'nin Kanada'nın sınır ötesi enerji kalkınması için genel olarak bir turnusol testi olduğunu savunmaktadır[1311].

Kanada, Arktika'da çevreyi korumak için sıkı güvenlik düzenlemeleri uygulamaktadır. ***"Ulusal Enerji Kurulu (The National Energy Board-NEB or Board)"*** Kanada'nın Arktika Okyanusu deniz alanlarındaki sondaj süreçlerini düzenlemekten sorumlu federal bir organdır. NEB bu alanlarda çalışmak isteyen herhangi bir şirketin halk, işçiler ve çevre için planlarının güvenli olup olmadığını kontrol etmekte ve gerekli şartların sağlanması durumunda sondaj izni vermektedir[1312]. Özellikle 2010 yılında BP'nin Meksika Körfezi'ndeki *"Deep Horizon"* platformunda yaşanan patlama neticesinde ortaya çıkan çevre felaketi, Kanada'yı Arktika'daki bütün sondaj işlemlerinde yeni tedbirler almaya zorlamıştır[1313]. ***"Arktika Offshore Sondaj İncelemesi (Arctic Offshore Drilling Review)"*** bir dizi güvenlik ve acil durum müdahale planının hazırlanması ve kazadan kaynaklanan tazminat taleplerinin karşılanması için yeterli mali kaynak olduğunun kanıtlanması dâhil olmak üzere petrol ve gaz şirketleri için bir dizi yeni gereklilikler oluşturmaktadır[1314]. Örneğin; Kanada dışında diğer A5 Devletleri'nin hiç birisinde

---

[1311] Tellier, a.g.m., s. 3.

[1312] National Energy Board, "Review of Offshore Drilling in the Canadian Arctic", *National Energy Board Canada,* Aralık 2011, https://www.neb-one.gc.ca/nrth/rctcffshrdrllngrvw/2011fnlrprt/index-eng.html, (Erişim: 27.09.2018), s. 1.

[1313] Deep Horizon felaketinde toplam 11 işçi hayatını kaybetmiş, yaklaşık 4.2 milyon varil ham petrol okaynusa akarken, ancak 87 gün sonra durdurulmuştur. Sızıntının önlenmesi BP'ye milyonlarca dolara mal olurken, çevreye verdiği zarara karşılık ABD'nin beş eyaleti ve çeşitli işletmelerine toplam yaklaşık 65 milyar dolar ödemesi gerekmiştir. Bkz. Hürriyet Haber, "BP, Meksika Körfezi'ndeki Sızıntı İçin 1,7 Milyar Dolar Daha Ödeyecek", *Hürriyet Haber,* 16 Ocak 2018, http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/bp-meksika-korfezindeki-sizinti-icin-1-7-milyar-dolar-daha-odeyecek-40712171, (Erişim: 27.09.2018); Greenpeace, "Deepwater Horizon Petrol Sızıntısı Hakkındaki Gerçekler", *Greenpeace Akdeniz,* 28 Ekim 2010, http://www.greenpeace.org/turkey/tr/news/deepwater-petrol-sizintisi-280610/, (Erişim: 27.09.2018); BBC, "BP: Petrol Sızıntısının Bir Değil, Çok Nedeni Var", *BBC News Türkçe,* 8 Eylül 2010, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2010/09/100908_bp_leak, (Erişim: 27.09.2018).

[1314] Kanada'nın Arktika Okyanusu deniz alanlarında sondaj yapmak isteyen herhangi bir şirketin sondaj izni için Ulusal Enerji Kurulu'na başvurması gerekirken, ilk adım bir arama lisansı almaktır. Bu, bir

uygulanmayan aynı sezonda/mevsimde bir **rölyef kuyusu**[1315] (kontrol dışı bir petrol ve gaz kuyusuna cevap vermek için kullanılan bir acil durum önlemidir) zorunluluğu uygulamaya geçirilmiştir. Uygulamanın zorluğu temel olarak bir kuyuda sondaj süresinin yaklaşık 90 gün olmasıdır. Eğer rölyef kuyusu da açılacak olursa, Arktika Okyanusu'ndaki yaklaşık sondaj süresi iklim koşullarına bağlı olarak değişmekle birlikte yaklaşık dört ay olup, **90 günlük bir kuyu için yeterli zaman bulunmamaktadır**[1316]**.** Bu durum herhangi bir şirketin ciddi bir şekilde araştırma yapmaya başlaması için çok fazla caydırıcılık yaratmaktadır. Tüm bu endişeleri göz önünde bulundurarak ve ülkenin daha güney bölgelerindeki geleneksel olmayan faaliyetler için fırsatlar sunulduğunda, Kanada, her ne kadar Arktika Okyanusu'nun büyük bölümlerinde hak iddia ediyor olsa da **yakın bir gelecekte Arktika'daki enerji havzalarında çoşkulu bir keşif faaliyeti başlatmak istemediği söylenebilir.** Bu bağlamda Kanada'nın Aralık 2016'da Arktika Okyanusu deniz alanlarındaki petrol ve gaz araştırmalarına **beş yıl boyunca yeni bir lisans izni verilmeyeceğini** açıklaması dikkat çekici olmuştur[1317].

şirketin petrol ve doğal gaz için araştırma, keşif ve test etme hakkı verir. Aborjin İşleri ve Kuzey Kalkınma Bakanı tarafından verilen bu lisans, dokuz yıla kadar verilebilmektedir. Bkz. National Energy Board, a.g.e., s. 53. Kanada'daki yerli halklar Arktika'da Deepwater Horizon gibi bir kaza olsaydı, bazı insanlar maddi tazminat olsa bile, ailelerine destek sağlayamayacaklarını ve aç kalabileceklerini söylemiştir. İnsanlar, okyanusta her şeyin birbirine bağlı olduğunu, sadece Kanada'nın Arktika Okyanusu deniz alanlarındaki herhangi bir sondajdan etkilenmeyeceklerini, Meksika Körfezi'ndeki olaydan zaten etkilenmiş olabileceklerinden endişelendiklerini belirtmişlerdir. Bkz. National Energy Board, a.g.e., s. 53.

[1315] Rölyef kuyusu, patlama olduğu zaman, yüzeyden kolayca ulaşabilecek yerlerde yönlü sondaj olarak kullanılır.

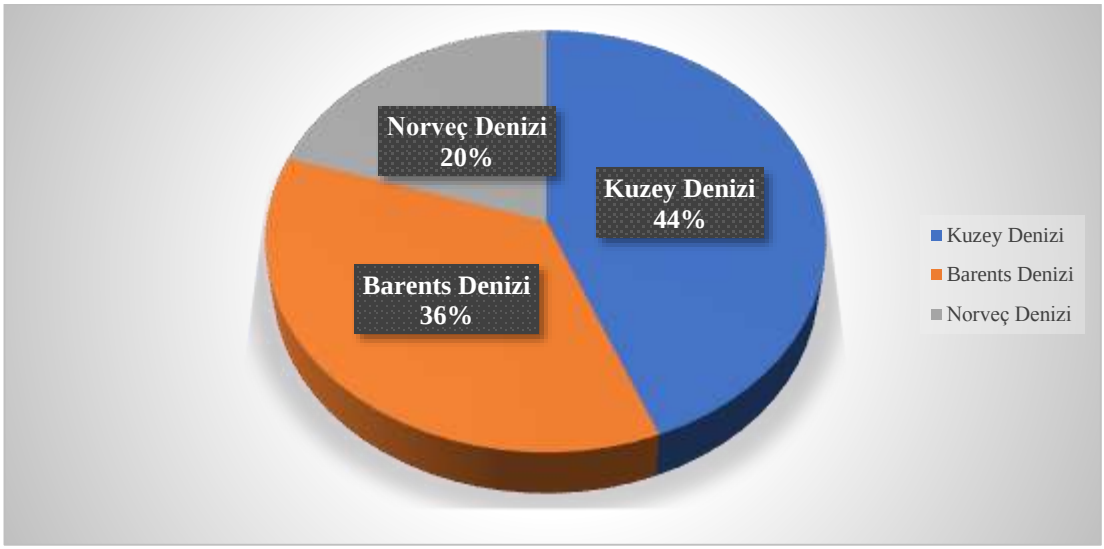
[1316] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 20; National Energy Board, a.g.e., s. 43.

[1317] 20 Aralık 2016 tarihinde Kanada Başbakanı Justin Trudeau ve eski ABD Başkanı Barack Obama ortak düzenledikleri bildiride; ABD, Chukchi ve Beaufort Denizlerinde petrol ve gaz gelişimini kalıcı olarak yasaklamış, Kanada, ise iklim ve deniz bilimine dayanan bir gözden geçirme ile tüm Kutup sularında yeni bir lisanslama için beş yıllık bir yasaklama ilan etmiştir. CBC News, "Trudeau Announces Review of Arctic Strategy, Joint Drilling Ban with U.S.", *CBC News,* 21 Aralık 2016, https://www.cbc.ca/news/politics/trudeau-obama-Arctic-1.3905933, (Erişim: 22.09.2018), ss. 1-5. Burada ABD'nin Arktika'daki sondaj yasağının ABD Başkanı Trump ile birlikte değiştiğini unutmamak gerekir.

2.3.1.4 Norveç

Norveç'te petrol sektörü, devlet gelirleri ve ihracat gelirleri açısından diğer sektörlerle kıyaslandığında en büyük sektördür. Bu nedenle, ülkenin uzun süreli ekonomik büyümesi ve refahı için belirleyici bir öneme sahip olduğu söylenebilir[1318]. 1959 yılında Hollanda'nın **Groningen'deki gaz keşfine** kadar çok az insan Norveç kıta sahanlığının zengin petrol ve gaz yataklarına sahip olabileceğine inanmıştır. Bu gelişme Norveç'in Kuzey Denizi petrol potansiyeli konusundaki düşüncelerini gözden geçirmesine neden olmuştur[1319].

Grafik 19: Norveç Petrol ve Gaz Kaynaklarının Deniz Alanlarına Dağılımı



Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. Norwegian Petroleum Directorate, *Resource Accounts at 31 December 2017*, 12 Mart 2018, http://www.npd.no/en/Topics/Resource-accounts-and-analysis/Temaartikler/Resource-accounts/2017/, (Erişim: 16.09.2018), s. 6.

[1318] Bu keşif, enerji tüketiminin büyük ölçüde kömür ve ithal petrole dayalı olduğu dünyanın bir bölümünde coşkuyla karşılanmıştır. Daha fazlasını bulma hevesinde, Kuzey Denizi'ne dikkat çekildi. Norveç'in jeolojik uzmanlığı petrol ve gaz yataklarında başarısız olsa da Norveç'in petrol geçmişi ile ilgili bir değerlendirme için bkz. Ministry of Petroleum and Energy's Website, *"Norway's Oil History in 5 Minutes"*, https://www.regjeringen.no/en/topics/energy/oil-and-gas/norways-oil-history-in-5-minutes/id440538/, (Erişim. 16.06.2018), ss. 1-5.

[1319] A.g.e., s. 1.

1969 yılında Kuzey Denizi'nin Ekofisk sahasında yapılan petrol keşfi sadece Norveç'in petrol üretiminin gerçek anlamda başlangıcı olmamış, aynı zamanda sonraki keşiflere de kapı aralamıştır. Bu keşifler zamanla kuzeye doğru genişleyerek, Norveç Denizi ve Barents Denizi havzalarına kadar uzanmıştır. Bugün Kuzey Denizi, Norveç'in en büyük petrol ve gaz üretim sahası olma özelliğini korurken, Norveç'in toplam petrol ve gaz üretim sahalarının 66'sı Kuzey Denizi'nde, 17'si Norveç Denizi'nde ve iki tanesi (Snohvit ve Goliat) Barents Denizi'nde bulunmaktadır[1320]. Grafik 19'da görüldüğü üzere, mevcut petrol ve gaz kaynaklarının %44'ü Kuzey Denizi'nde, %36'sı Barents Denizi'nde ve %20'si Norveç Denizi'nde bulunmaktadır. Burada Barents Denizi'ndeki enerji kaynaklarının büyük bir kısmının henüz kanıtlanmadığını ayrıca belirtmek gerekir[1321].

*"Norveç Petrol Müdürlüğü (Norwegian Petroleum Directorate-NPD)"*nün Norveç kıta sahanlığı üzerindeki keşfedilmiş ve keşfedilmemiş **petrol ve gaz kaynaklarına ilişkin 2017 yılı sonu tahmini; yaklaşık 15.6 milyar metreküp petrol eşdeğeridir.** Bu, bir önceki yıldan yaklaşık 1.3 milyar metreküp daha fazladır. Buradaki en büyük pay yaklaşık 1.13 milyar metreküp ile keşfedilmemiş petrol ve gaz sahalarına aittir. Bunun nedeni, 2016-2017 yıllarında Norveç Petrol Müdürlüğü'nün, Barents Denizi'nin kuzeydoğu kesiminde henüz petrol faaliyetlerine açılmamış olan alanları haritalandırmış olmasıdır. Norveç'in toplam rezervlerinin yaklaşık 7.1 milyar metreküplük (%45) kısmı satılmış veya teslim edilmiştir. Geriye kalan 8.5 milyar metreküp eşdeğer petrolün 4.5 milyar metreküpü keşfedilmiş, dört milyar metreküpü (%47) ise henüz keşfedilmemiştir[1322]. 2017 yılında 23 keşif kuyusu tamamlanmış ve

---

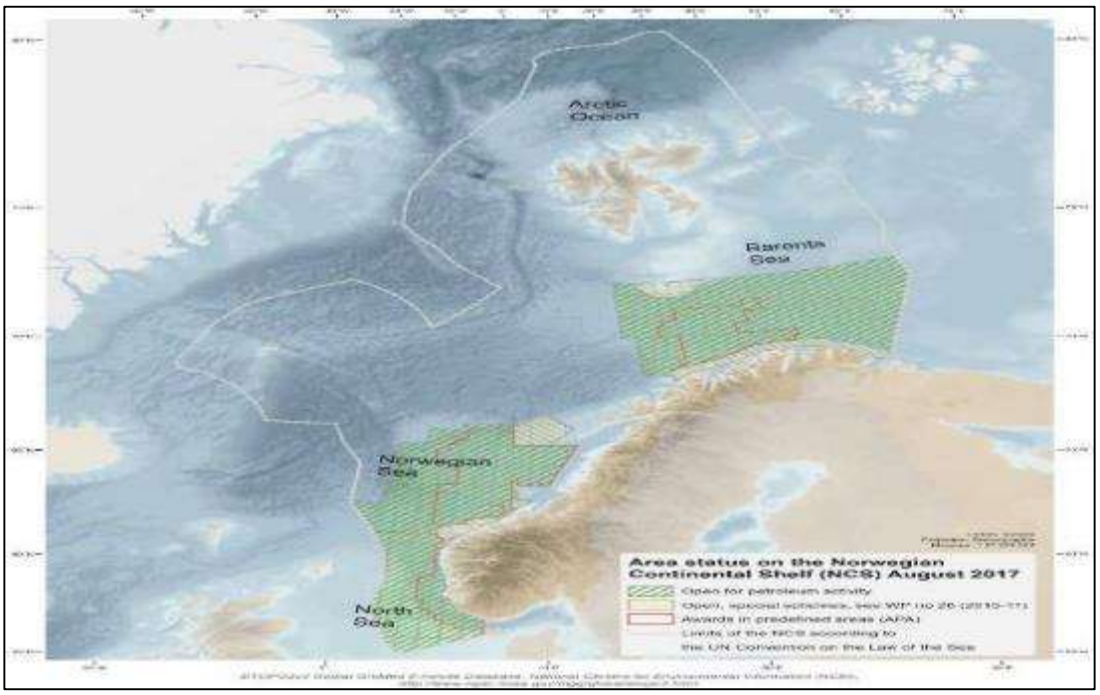
[1320] Norwegian Petroleum, *"Activity Per Sea Area",* https://www.norskpetroleum.no/en/developments-and-operations/activity-per-sea-area/, (Erişim: 17.09.2018), s. 1. Ayrıca bu alanlarla ilgili kapsamlı bir liste için bkz. Norwegian Petroleum, *"Licences",* https://www.norskpetroleum.no/en/facts/licences/, (Erişim: 17.09.2018).

[1321] Norwegian Petroleum Directorate, *"Resource Accounts at 31 December 2017",* 12 Mart 2018, http://www.npd.no/en/Topics/Resource-accounts-and--analysis/Temaartikler/Resource-accounts/2017/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 5-6.

[1322] Kanıtlanmamış kaynaklar, muhtemelen var olan ve üretilebilen, ancak henüz delme işlemiyle kanıtlanmamış petrol ve doğal gaz içerir. Kanıtlanmamış kaynaklar için kaynak tahmini 2017 yılında

11 keşif yapılmıştır[1323]. Bunların altısı Barents Denizi'nde, üçü Norveç Denizi'nde, ikisi ise Kuzey Denizi'nde gerçekleştirilmiştir. Keşiflerin çoğu tam olarak değerlendirilmediğinden rezerv tahminleri çok belirsizdir[1324]. **Norveç kıta sahanlığı üzerindeki keşfedilmemiş kaynakların yaklaşık yarısının Barents Denizi'nde olduğu tahmin edilmektedir.**

Harita 36: Norveç Kıta Sahanlığı



Kaynak: Norwegian Petroleum Directorate, "*Various Sections-Areas Status" http://www.npd.no/Global/Norsk/4-Kart/Sokkelkart2017/Sokkelkartet2017-Arealstatus-eng.jpg*, (Erişim: 18.07.2018).

Norveç Denizi, Kuzey Denizi ve Barents Denizi arasında bir suyolu bağlantısı özelliği göstermektedir. Bu denizin bir kısmı Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde yer almaktadır. Körfez Akıntısı'nın etkisindeki Barents Denizi hatırlanacağı üzere aynı

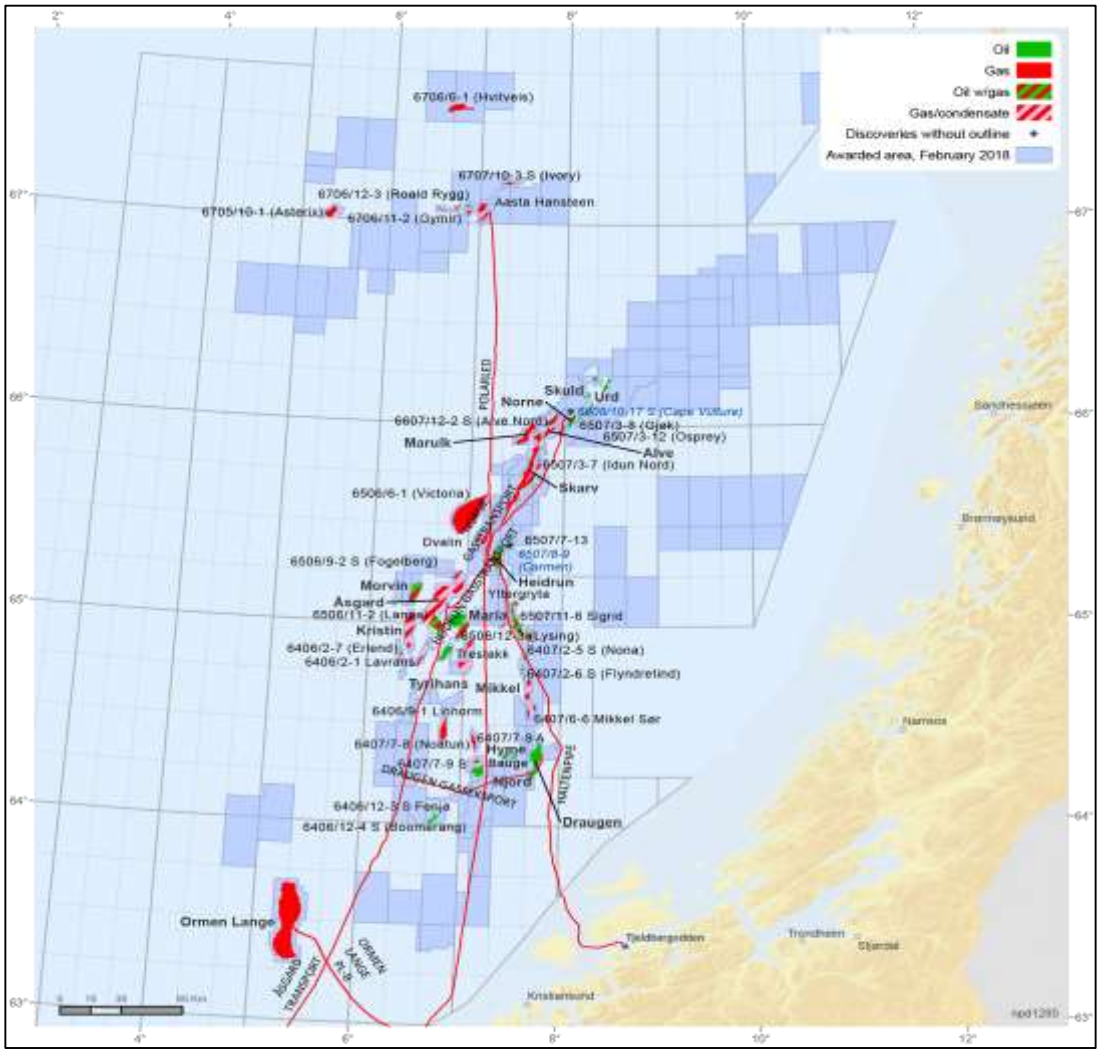
güncellenmiştir. Bu güncelleme Norveç Petrol Müdürlüğü tarafından her iki yılda bir gerçekleştirilmektedir. Bkz. Norwegian Petroleum Directorate, a.g.e., ss. 1-2.

[1323] Bu alanlarla ilgili olarak bkz. Norwegian Petroleum, *Licences*, https://www.norskpetroleum.no/en/facts/licences/, (Erişim: 17.09.2018).

[1324] A.g.e., s. 3.

enlemlerdeki diğer Arktika Okyanusu deniz alanlarından daha yüksek bir sıcaklığa ve mevsimsel olarak daha az bir buz alanına sahip olup, Arktika Okyanusu'nun bir parçasını oluşturmaktadır[1325]. Norveç Denizi, Kuzey Denizi'nin yaklaşık iki katı büyüklüğünde olup, 289.000 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır[1326].

Harita 37: Norveç Denizi Petrol ve Gaz Havzaları



Kaynak: Norwegian Petroleum, *Activity Per Sea Area,* https://www.norskpetroleum.no/en/developments-and-operations/activity-per-sea-area/, (Erişim: 17.09.2018).

[1325] Norveç Denizi, Kuzey Denizi'nin yaklaşık iki katı büyüklüğünde olup, 289.000 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Bkz. Norwegian Petroleum, *Activity Per* …, s. 3.

[1326] A.g.e., s. 10.

Norveç Denizi, Kuzey Denizi'ne göre daha az keşfedilmiş olsa da toplam rezerv petrol eşdeğeri yaklaşık 2.88 milyar metreküptür. Bunun yaklaşık 1.24 milyar metreküplük bir kısmı günümüze kadar kullanılmış olup, yaklaşık 905 milyon metreküplük kısmı kanıtlanmış, 740 milyon metreküplük kısmı ise keşfedilmemiş rezervleri ifade etmektedir. Keşfedilmemiş rezervlerin dağılımı; 300 milyon metreküp petrol, 395 milyar metreküp gaz ve 45 milyon metreküp kondensattır[1327]. Harita 37'de görüldüğü üzere Norveç Denizi'ndeki ilk enerji havzası, 1993 yılında gaz üretimine başlanılan **Halten Bank'taki Draugen** sahasıdır. Skarv, Skuld ve Hyme sahaları 2013 yılında üretime girerken, Yttergryta'taki saha aynı yıl kapatılmış, Aasta Hansteen gaz sahası geliştirilmeye başlamıştır. Bu aynı zamanda Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyindeki Norveç gaz nakil sistemini ilk defa genişletecek olan **Polarled gaz boru hattının** geliştirilmesine olanak sağlamıştır[1328]. Mevcut durumda Norveç Denizi'nde üretilen gaz, Asgard Transport boru hattı ile Rogaland'daki Karsto'ya ve Haltenpipe üzerinden More ve Romsdal şehrindeki Tjeldbergodden'e taşınmaktadır. Ormen Lange'den gelen gaz, boru hattı ile Nyhamna'ya ve Birleşik Krallık'ta Easington'a aktarılırken, petrol tankerlerle taşınmaktadır[1329]. 2017 yılında Maria petrol ve gaz sahası üretime açılmıştır. Daha sonra Harita 37'de görülen ve daha önce geliştirilmeye başlanan Aasta Hansteen, Dvalin, Bauge ve Trestakk alanlarında keşif faaliyetleri hızlanmıştır. Norveç Denizi'nde geliştirilen bu gaz sahalarının gelecekteki keşifler ile birleştirilerek gaz taşımacılığı altyapısını oluşturmak maksadıyla Polarled gaz boru hattı kurulmuştur. Bu, Norveç kıta sahanlığının gelecekte güvenilir bir gaz kaynağı olarak rolünün korunmasına yardımcı olabilir[1330]. Boru hattı; Aasta Hansteen'den

---

[1327] Gaz veya kondensat kuyularından elde edilen doğal gaz ham petrol içermez veya çok az içermektedir (nonassaciated). Gaz kuyularından alınan ham doğal gazda sıvı bileşikler bulunmazken, kondensat kuyuları, yarı-sıvı hidrokarbon kondensatlar içermektedir. Bkz. Norwegian Petroleum Directorate, a.g.e., s. 9.

[1328] Yngvild Tormodsgard, *"The Norwegian Petroleum Sector",* Ministry *of Petroleum and Energy,* 2014,https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/oed/pdf_filer_2/faktaheftet/fakta2014og/facts_2014_nett_.pdf, (Erişim: 05.08.2018), s. 21.

[1329] A.g.e., s. 22.

[1330] 21 Aralık 2011'de başlatılan Polarled projesinden ilk olarak Gassco Şirketi sorumlu olmuştur. Daha sonra Statoil yatırım kararı alınana kadar ortaklar adına çalışmaların önderliğini üstlenmiş ve Ocak

1.300 metrelik bir su derinliğinde başlatılmış ve kapasitesinin Nyhamna'ya günde 70 milyon metreküp olması planlanmıştır[1331]. Hâlihazırda boru hattının döşenmesi tamamlanmış ve 2018 yılının sonunda faaliyete geçmiştir[1332]. Böylelikle Norveç gaz boru hatları ilk defa Arktika Okyanusu deniz alanlarındaki enerji sahalarına doğru genişlerken[1333], Norveç kıta sahanlığının hâlâ geliştirilmekte olduğunu göstermektedir.

Fotoğraf 10: Nyhamna İşleme Tesisi



Kaynak: GASSCO, *"Polarled Starts Up"* https://www.gassco.no/en/media/news-archive/polarled-starts-up/ (Erişim: 26.02.2019).

Barents Denizi'ndeki enerji havzalarının gelişimi, 2010 yılında Norveç ve Rusya arasındaki deniz yetki alanları sınırlama anlaşmasından sonra hız kazanmıştır.

2013'te doğalgaz boru hattının ortaklar adına kurulması ve işletilmesi planını Norveç Petrol ve Enerji Bakanlığı'na sunmuştur. Polarled boru hattının ortakları; Statoil, Petoro, OMV, Shell, TOTAL, "RWE Dea, ConocoPhillips, Edison, CapeOmega ve Wintershall'dir. Bkz. Hydrocarbons Technology, *"Polarled Gas Pipeline",* https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/polarled-gas-pipeline/, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-3.

[1331] GASSCO, *"Due to Run For 480 Kilometres, the Pipeline will Tie Aasta Hansteen in the Norwegian Sea to the Nyhamna Gas Processing Facility in North Western Norway",* 8 Mayıs 2017, https://www.gassco.no/en/our-activities/projects/polarled/, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-3.

[1332] GASSCO, *"Polarled Starts Up",* https://www.gassco.no/en/media/news-archive/polarled-starts-up/ (Erişim: 26.02.2019).

[1333] Norwegian Petroleum, *Activity Per sea…,* ss. 5-9.

Bu Anlaşmanın olası petrol ve gaz kaynaklarının araştırılması için önemli bir potansiyel sunduğu söylenebilir[1334]. Sadece Barents Denizi'nde değil Arktika Okyanusu genelinde Rusya'nın kendi kıta sahanlığında sahip olduğu mevcut ve potansiyel petrol ve gaz rezervleri ile **petrolün enerjideki baskın rolünün mevcut projeksiyonlar dâhilinde en azından 2040 yılına kadar devam etme ihtimali** hatırlanacak olursa, Norveç'in Barents Denizi'ndeki kıta sahanlığında mevcut petrol ve gaz rezervlerini geliştirmek için önemli bir alternatifi bulunduğu da düşünülebilir.

Barents Denizi'nin Norveç kıta sahanlığında kalan alan, Norveç'in en büyük deniz sahası olup, yaklaşık 313.000 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Petrol ve gaz faaliyetlerine açık alanlar 74° 30' Kuzey paralelinin güneyinde kalan sahaları kapsamaktadır. Barents Denizi'nde 30 yıldan daha uzun bir süredir keşif yapılmasına rağmen, bölgenin büyük bir kısmı Norveç ve Rusya arasında sınır bölgesi olarak kabul edilmiştir[1335]. Barents Denizi özelinde, Norveç ve Rusya arasındaki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasıyla kuzeydoğu Barents Denizi'ndeki bu yeni alanlar, Norveç'in ilk defa 2017 yılı rezerv tahminlerine dâhil edilmiştir[1336].

Barents Denizi'ndeki petrol ve gaz rezervlerinin toplam petrol eşdeğeri yaklaşık 3.1 milyar metreküptür. Bunun yaklaşık 1.5 milyar metreküpü petrol ve aynı miktarda gaz, yaklaşık 11 milyon ton LNG ve 68 milyon metreküpü kondensattır. Toplam rezervlerin yaklaşık 64 milyon Mtep'lik kısmı üretilmiş, 489 milyon metreküpü keşfedilmiş, 2.5 milyar metreküpü ise henüz keşfedilmemiştir. Keşfedilmemiş rezervler bir önceki yıla göre yaklaşık 1.140 milyon metreküplük bir

---

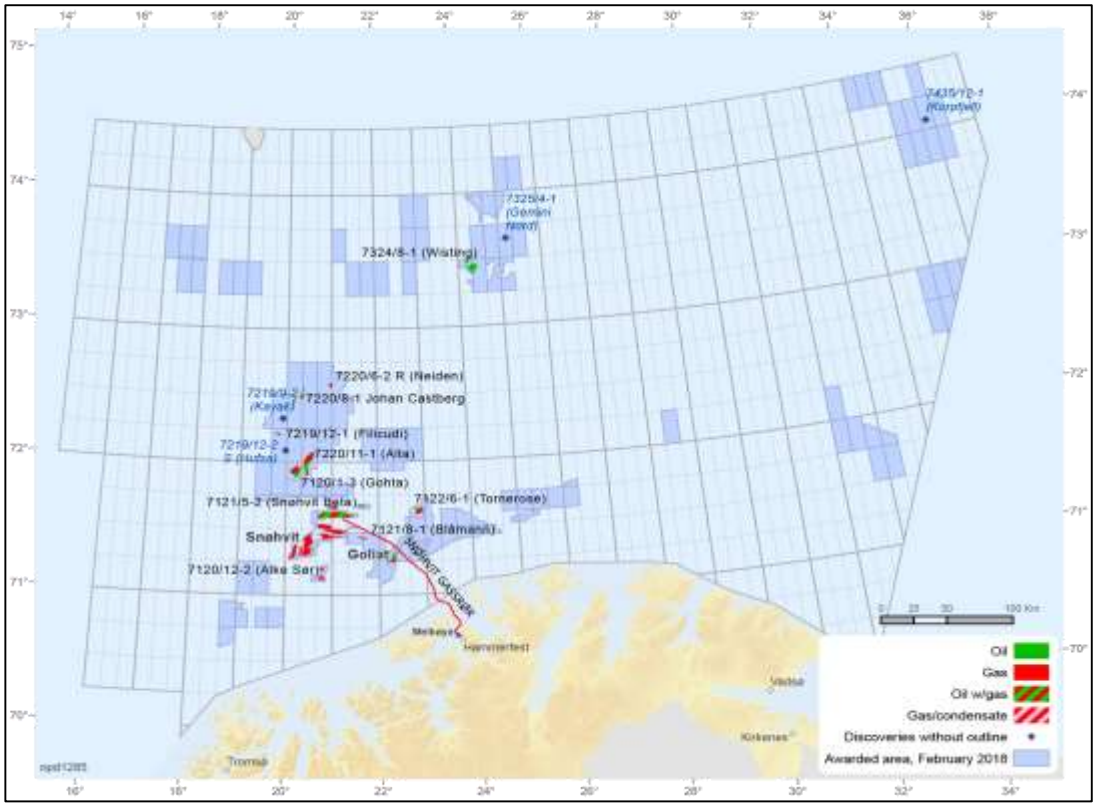
[1334] 2010 yılının Eylül ayında, o zamanlar Rusya Devlet Başkanı Dmitry Medvedev ve Norveç Başbakanı Jens Stoltenberg, Barents Denizi'ndeki deniz sınırlarını sınırlandıran ve iki ülke arasında uzun yıllardır süren bir anlaşmazlığı sona erdiren bir antlaşma imzalamıştır. Her iki ülke için İtiraz edilen bölge Barents Denizi'nde yaklaşık 175.000 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. İki ülke bu bölgeyi kabaca ikiye bölen bir sınırın üzerinde anlaşmışlardır. Ernst ve Young, a.g.e., s. 11. Norveç ve Rusya arasındaki Barents Denizi sorunu ve anlaşma süreci ile ilgili olarak daha fazla bilgi için bu çalışmanın 3'üncü bölümüne bakınız.

[1335] Norwegian Petroleum, *Activity Per sea…,* s. 12.

[1336] Norwegian Petroleum Directore, a.g.e., s. 13.

artış göstermektedir. Bu değişimin temel nedeni, kuzeydoğu Barents Denizi'nin değerlendirmeye dâhil edilmiş olmasıdır[1337].

Harita 38: Barents Denizi Petrol ve Gaz Havzaları



Kaynak: Norwegian Petroleum Directorate, *Resource Accounts at 31 December 2017,* 12 Mart 2018, http://www.npd.no/en/Topics/Resource-accounts-and--analysis/Temaartikler/Resource-accounts/2017/, (Erişim: 16.09.2018), s. 11.

Harita 38'de görülen ve günümüzde Barents Denizi'nde üretim yapılan iki alandan **Snohvit (Snow White)** gaz sahası; 1984 yılında keşfedilmiş olup, 2007 yılında üretime başlarken, 2000 yılında keşfedilen **Goliat** petrol sahası; 2016 yılında üretime başlamıştır[1338]. Statoil şirketinin işlettiği **Snohvit gaz sahası hâlihazırda dünyanın en kuzeyindeki tek LNG sahasıdır.** Burada günde yaklaşık 48.000 varil eşdeğer petrol çıkarılmaktadır[1339]. Snohvit'ten elde edilen gaz, ilk olarak boru hattı ile

[1337] Norwegian Petroleum Directorate, a.g.e., s. 10.

[1338] Norwegian Petroleum, *Activity Per sea…,* s. 12.

[1339] Ernst ve Young, a.g.e., s. 10.

özel LNG gemilerine, daha sonra bu gemilerle birlikte piyasaya LNG'nin işlendiği ve soğutulduğu yer olan Melkoya'ya taşınmaktadır. Goliat'tan üretilen petrol, petrolün işlendiği, stabilize edildiği ve tankerlerde daha fazla ihracat için depolandığı *"Yüzer Üretim Depolama ve Boşaltma (Floating Production Storage & Offloading-FPSO)"* tesisine taşınmaktadır[1340]. Buradaki toplam petrol rezervi yaklaşık 26.1 milyon metreküp, geri kazanılabilir rezerv toplamı ise yaklaşık 30.6 milyon metreküptür. Goliat petrol sahasında Eni şirketinin payı %65, Statoil (yeni adıyla Equinor Enerji)'nin ise %35'tir[1341]. Bu iki şirket aynı zamanda 2011 yılında Snohvit gaz alanının yaklaşık 100 kilometre kuzeyinde yer alan ve Harita 38'de görülen **Johan Castberg (eski adıyla Skrugard)** alanında keşif faaliyetleri başlatmıştır. 11 Haziran 2018 tarihinde ise ana yüklenici Statoil olmak üzere Johan Castberg sahasının geliştirilmesi ve işletilmesi için sunulan proje, Norveç Parlamentosu tarafından onaylanmıştır. Bu proje 2012 yılında keşfedilen Haviz ve 2014 yılında keşfedilen Drivis sahalarını da içermektedir. Tahmini petrol eşdeğer rezervinin 450-460 milyon varil olması, planlanan ilk petrol üretiminin 2022 yılında başlanması ve yaklaşık 30 yıllık bir üretim hacminin olması beklenmektedir[1342].

Barents Denizi'ndeki ihtilaflı alanların çözülmesiyle birlikte, Norveç ve Rusya arasındaki ilişkiler son yıllarda yakınlaşmıştır. Her iki taraf da tartışmalı bölgedeki potansiyel petrol ve gaz rezervlerini incelemektedir. Norveç, Kuzey Denizi'nde sahip olduğu petrol üretimini, Barents Denizi'ndeki havzaların araştırılması ve geliştirilmesi yoluyla değiştirmeye istekli görülürken, Rusya Arktika'daki bölgesel hak iddialarına Norveç'in desteğini sağlamak için Norveç ile iş birliği yapmaya ilgi duymaktadır.

[1340] Norwegian Petroleum, *Activity Per sea…,* s. 12.

[1341] Norwegian Petroleum, *"Goliat",* https://www.norskpetroleum.no/en/facts/field/goliat/, (Erişim: 21.09.2018), ss. 1-4.

[1342] Norwegian Petroleum, *"7220/8-1 Johan Castberg",* https://www.norskpetroleum.no/en/facts/discoveries/72208-1-johan-castberg/, (Erişim: 21.09.2018), s. 1; Equinor, *"Johan Castberg",* https://www.equinor.com/en/what-we-do/new-field-developments/johan-castberg.html, (Erişim: 21.09.2018), ss. 1-4; Equinor, *"Johan Castberg Pdo Approved",* 12 Haziran 2018, https://www.equinor.com/en/news/12jun2018-johan-castberg-pdo-approved.html, (Erişim: 21.09.2018), ss. 1-3.

2.3.1.5 Rusya Federasyonu

Arktika'daki yeni enerji havzaları üzerine bir değerlendirme yapıldığında Rusya, sahip olduğu saha genişliği bakamından benzersizdir. Ülkenin Arktika'daki saha genişliği, Arktika'daki toplam sahil şeridinin neredeyse yarısını kaplayan Barents Denizi, Pechora Denizi, Kara Deniz, Laptev Denizi ve Çukçi Denizi'ni kapsamaktadır[1343]. Ülkenin toplam kıta sahanlığı, dünya okyanus sahanlığının %22'sini (yaklaşık 6.2 milyon kilometrekare) oluşturmaktadır[1344]. Bu coğrafî yayılım göz önüne alındığında, Arktika'nın Rusya için içsel ve jeopolitik öneme sahip bir bölge olarak görülmesi şaşırtıcı değildir[1345].

2009 yılında Rusya'nın 2030 yılına kadar olan enerji stratejisinin açıklandığı ***"2030'a Kadar Rusya'nın Enerji Stratejisi (Energy Strategy of Russia For The Period up to 2030)"*** belgesinde; Rusya'nın kuzey bölgelerinde ve Arktika'daki deniz alanlarında bulunan enerji havzalarının geliştirilmesi, Batı Sibirya'da 2015 yılında başlaması beklenen petrol ve gaz üretimindeki düşüşü dengelemede ve karşılamada kritik bir rol oynadığı belirtilmektedir. Yamal Yarımadası'ndaki doğal gaz üretimi, endüstri merkezlerinin oluşturulması, Barents Denizi, Pechora Denizi ve Kara Deniz'in kıta sahanlığı, ekonominin doğal gaz ihtiyacını karşılayacağı, enerji kaynaklarına yönelik artan talebin ülkenin enerji güvenliğini ve uzun vadede yakıt ve enerji kompleksinin sürdürülebilir gelişimini sağlayacağı ve bu bölgelerin kapsamlı gelişimi, Rus kıta sahanlığındaki petrol ve gaz üretimi ve nakliyesini, uygun deniz ve boru hatları altyapısının inşasını, modern mühendislik tesislerini, arama ve keşif teknolojilerinin detaylandırılmasında yer alan endüstrilerin gelişimini de destekleyeceği açıklanmıştır.[1346]. Buna ek olarak 2013 yılında ülkenin 2020 yılına kadar Arktika vizyonunu ortaya koyan ***"Rusya'nın Arktika Gelişim Stratejisi ve***

[1343] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 22.

[1344] Bu kıta sahanlığının yaklaşık 4,2 milyon kilometrekaresi MEB'tir. Bkz. Zolotukhin ve Gavrilov, a.g.m., s. 900.

[1345] James Henderson ve Julia Loe, s. 22.

[1346] Russian Institute of Energy Strategy (IES), *"Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030"*, Rusya Hükümeti'nin 1715-R Sayılı Kararı, 13 Kasım 2009 (IES: Moscow, 2010), http://www.energystrategy.ru/projects/docs/ES-2030_(Eng).pdf, (Erişim: 14.03.2018), s. 60.

Ulusal Güvenlik (The Development Strategy of the Arctic Zone of the Russian Federation)" belgesinde; Arktika'da ulaşım ve iletişim altyapısı ile bilim ve teknolojinin geliştirilmesi, arama ve kurtarma merkezlerinin oluşturulması, çevrenin izlenmesi ve sahil güvenlik hizmetlerinin güçlendirilmesinden bahsedilmiştir. Özellikle Rusya'nın Arktika'daki ekonomik büyümeyi ve sosyal gelişmeyi teşvik etmek için endüstriyel, bilimsel ve enerji projelerinin gelişimini destekleyeceği belirtilmiştir[1347]. Rusya'nın yayınlanan son strateji belgesi ***"2035 Yılına Kadar Arktika'daki Rusya Federasyonu Devlet Politikasının Temel İlkeleri (Basic Principles of Russian Federation State Policy in the Arctic to 2035)"***[1348] *ise*; önümüzdeki 15 yıl boyunca Rus Arktikası'ndaki hidrokarbonların çıkarımını genişletmeye ve çıkarılan hidrokarbonların küresel pazarlara dağıtımının birincil aracı olarak Kuzey Denizi Rotası'nı geliştirmeye odaklanmıştır. **Bu bağlamda, 2019 yılında Kuzey Denizi Rotası'nda buzkıranlarla desteklenen 30 milyon tondan fazla taşımacılık kapasitesinin, artan altyapı ve teknolojik yatırımlarla 2025 yılına kadar 80 milyon tona ulaşması hedeflenmiştir[1349].**

Rusya'nın ekonomisi büyük oranda petrol ve gaz gelirlerine bağımlı olup, **federal bütçe gelirlerinin en az %50'si enerji kaynaklarının ihracatından** elde edilmektedir[1350]. Dünyanın en büyük petrol ve doğal gaz üreticileri arasında yer alan

---

[1347] Government of the Russian Federation, *"The Development Strategy of The Arctic Zone Of The Russian Federation, Approved by Russian President Vladimir Putin",* 20 Şubat 2013, http://www.research.kobe-u.ac.jp/gsics-pcrc/sympo/20160728/documents/Keynote/Russian%20Arctic%20strategy%202013.pdf, (Erişim: 14.03.2018), ss. 1-12.

[1348] Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin tarafından imzalanarak yürürlüğe giren belgenin Rusça tam metni için bkz. http://portnews.ru/upload/basefiles/2203_0001202003050019.pdf, (Erişim: 12.04.2020).

[1349] Atle Staalesen, "Putin Signs Russia's New Arctic Master Plan", *Arctic Today,* 06 Mart 2020, https://www.arctictoday.com/putin-signs-russias-new-arctic-master-plan/, (Erişim: 12.04.2020), ss. 1-3.

[1350] Arktika Okyanusu, Dünya Okyanusuna gelen çökeltinin %50'sinden fazlasını biriktirir. Bu durum Rusya'nın Arktika kıta sahanlığında enerji kaynakları bakımından sahip olduğu yüksek bir potansiyeli açıklamaktadır. Bkz. Zolotukhin ve Gavrilov, a.g.m., s. 900.

Rusya'nın; petrol ve doğal gaz üretiminin büyük bir çoğunluğu Batı Sibirya'nın geleneksel bölgelerinde yer almasına rağmen, bu kaynakların son 10 yılda azalmasıyla üretim coğrafyası Arktika'da dâhil olmak üzere yeni bölgelere doğru kaymaktadır[1351]. Rus Arktikası'ndaki açık deniz ve kara alanlarında bulunan enerji kaynaklarının geliştirilmesi önemli ölçüde farklılık gösterebilmektedir. Öyle ki, Rusya'nın kuzey bölgelerinde karada petrol ve doğal gaz konusunda önemli bir geliştirme geçmişi olmasına rağmen, açık deniz projeleri Rus şirketlerinin deneyimsiz olduğu yeni bir keşif alanıdır. Buna ek olarak, uluslararası alanda Arktika'daki açık deniz enerji kaynaklarını geliştirebilme yetkinliğine sahip aktör (devlet, şirket vb.) sayısı da, karada yürütülen gelişmelerle karşılaştırıldığında oldukça sınırlıdır. Arktika'daki enerji kaynaklarının geliştirilmesinde altyapının mevcudiyeti söz konusu olduğunda, açık denizlerde ve karada bulunan enerji havzalarının her ikisi de alt yapının sıfırdan yapılması gerektiğinden benzer güçlükler göstermektedir[1352].

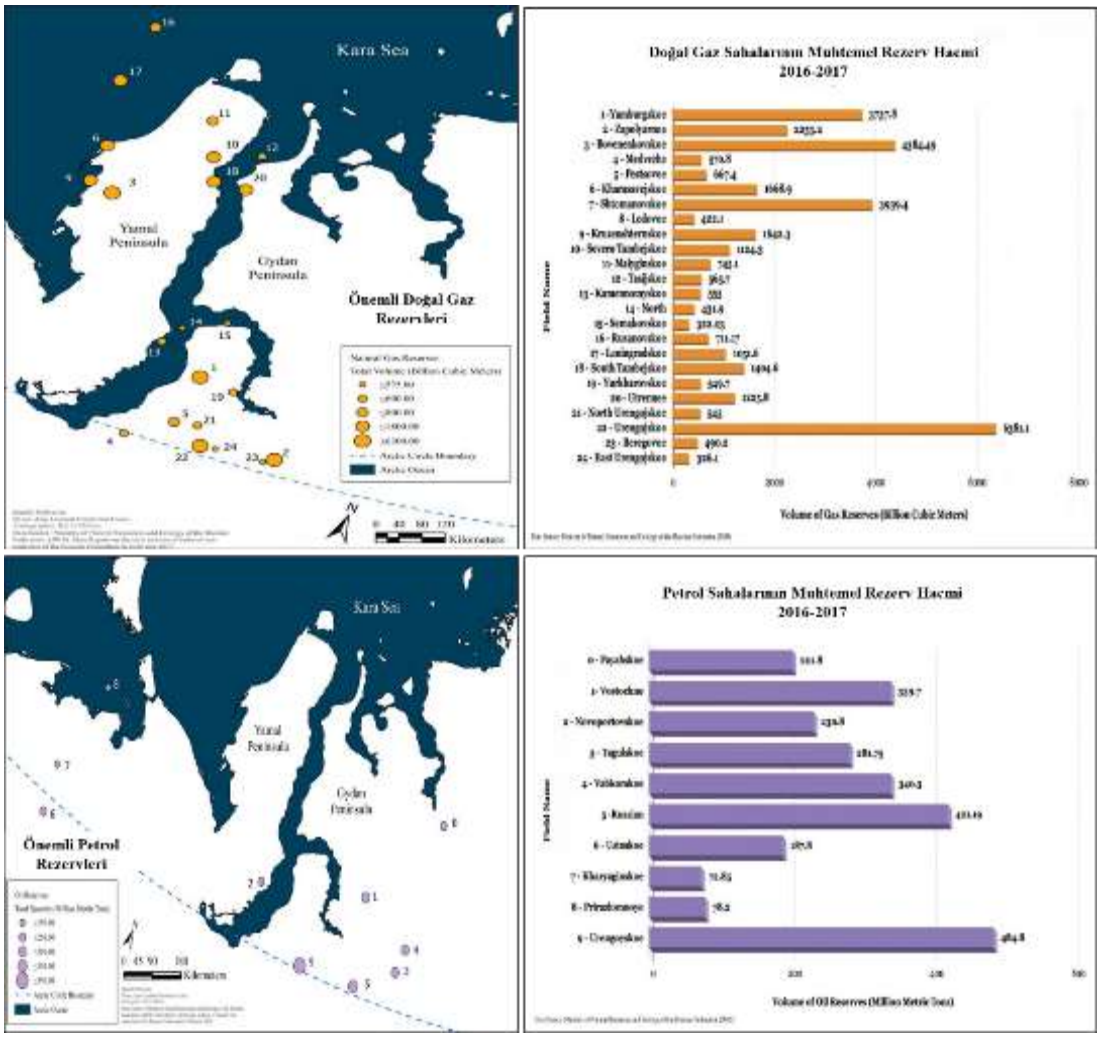
Rus Arktikası'nda hidrokarbon gelişimi bölgesel mevcudiyete dolayısıyla sabit bir bölgesel karaktere sahiptir. USGS verileri göz önüne alındığında Rus Arktikası'nda çoğunluğu Yamal ve Gydan yarımadalarında yoğunlaşan 35.7 milyar metreküpün üzerinde doğal gaz ve 2.3 milyon tondan fazla petrol ve kondensant bulunmaktadır. Rus Arktikası hidrokarbon gelişiminin haritalandırılması, endüstrinin çeşitli ağlarının çok ölçekli ve çok boyutlu karakterinin yanı sıra, bölgeler arası var olan dinamik etkileşimi de ortaya koymaktadır[1353].

[1351] Sorensen ve Klimenko, a.g.e., ss. 13-14.

[1352] A.g.e., s. 14.

[1353] Rylin McGee, "Mapping Russia's Arctic Hydrocarbon Development Scheme", *The Arctic Institute*, 18 Şubat 2020, https://www.thearcticinstitute.org/mapping-russia-arctic-hydrocarbon-development-scheme/?cn-reloaded=1, (Erişim: 10.04.2020), ss. 1-8.

Harita 39: Rus Arktikası'ndaki Önemli Petrol ve Gaz Rezervleri



Kaynak: Harita çalışmanın yazarı tarafından birleştirilmiştir. Bkz. Rylin McGee, "Mapping Russia's Arctic Hydrocarbon Development Scheme", *The Arctic Institute,* 18 Şubat 2020, https://www.thearcticinstitute.org/mapping-russia-arctic-hydrocarbon-development-scheme/?cn-reloaded=1, (Erişim: 10.04.2020), ss. 1-8.

Harita 39'da Rus Arktikası'ndaki önemli petrol ve gaz rezervleri ile ulaşım ve dağıtım ağlarının yerel ve bölgesel kaynakları küresel pazarlara bağlaması nedeniyle Rus Arktikası'nın sahip olduğu potansiyel görülmektedir. Boru hatları, nakliye limanları, petrol ve gaz tankerleri, buzkıranlar ve Kuzey Deniz Rotası'nıda içeren fiziksel altyapı daha büyük küresel üretim ağlarını desteklemekte ve yerel ekonomileri

birbirine bağlayabilmektedir[1354]. Rus Arktikası'nın hidrokarbon geliştirme planı, permafrost çözülme, deniz buzu genişliğindeki azalma ve artan deniz seviyesi gibi değişen çevresel koşulların, bölgesel faaliyetlerin yönünü ve gelişimini yakından etkileyebilmektedir. Kuzey yarımküredeki permafrost alanları ile ilgili olarak; 2030 yılına kadar %10-%18, 2050 yılına kadar %15-%25 ve 2080 yılına kadar %25-50 arasında bir çözülme beklenmektedir. Bu da normal olarak donmuş bölgelerin çözülmeye ve geri çekilmeye başlayacağı ve permafrost bölgelerde inşa edilen hidrokarbon altyapısı ile ilgili kaza riskini artıracağı anlamına gelebilir[1355].

Rus Arktikası karasal alanlarındaki petrol ve gaz rezervlerinin 1960 ve 1980'li yıllardan itibaren geliştirilmeye başladığı görülebilir. Burası Rusya'nın **toplam petrol üretiminin yaklaşık %14,1'ini, doğal gaz üretiminin ise yaklaşık %80,6'sını** oluşturmaktadır[1356]. 1990'lı yıllarda ülkenin petrol üretimi yavaş yavaş kuzeye doğru kaymış ve Nenets Özerk Bölgesi'nde de geliştirilmeye başlanmıştır. Başta ConocoPhilips, Total (Fransa) ve Norsk Hydro (Norveç) olmak üzere, birçok uluslararası şirket rezervlerin geliştirilmesi konusunda anlaşmıştır. 2009 yılında bölgedeki üretim yaklaşık 18.7 milyon tona ulaşmıştır[1357]. Burada üretilen petrol, boru hattı ile Varandey sahilindeki 22 kilometrelik sığ Pechora Denizi'ndeki bir deniz terminaline nakledilmekte, oradan da çoğu küçük tankerlerle Kola Koyu'ndaki yeniden yükleme terminaline ve daha büyük tankerlerle ihracat pazarlarına taşınmaktadır[1358].

Krasnoyarsk Kray'ın kuzeyindeki Vankor sahası, Arktika'daki önemli petrol ve gaz yatakları arasındadır. Rosneft'in bir yan kuruluşu olan Vankorneft tarafından

---

[1354] A.g.m., s. 4.

[1355] A.g.m., ss. 4-5.

[1356] Sorensen ve Klimenko, a.g.e., s. 14.

[1357] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 27.

[1358] Alexei Bambulyak, Bjorn Frantzen ve Rune Rautio, "Oil Transport from The Russian Part of The Barents Region 2015 Status Report", *The Norwegian Barents Secretariat,* http://deb.akvaplan.com/downloads/Oil_Transport_2015_internet.pdf, (Erişim: 05.07.2018), s. 51.

2009 yılından itibaren işletilmeye başlanan Vankor petrol ve gaz kondensat sahasında 2015 yılına kadar yaklaşık 100 milyon ton petrol üretilmiştir[1359].

Fotoğraf 11: Vankor Petrol Üretim Sahası



Kaynak: Joseph Murphy, "Vankor Sees Production Slide By 15% In 2017", News Base, 17 Ocak 2018, https://newsbase.com/topstories/vankor-sees-production-slide-15-2017, (Erişim: 16.09.2018), s. 1.

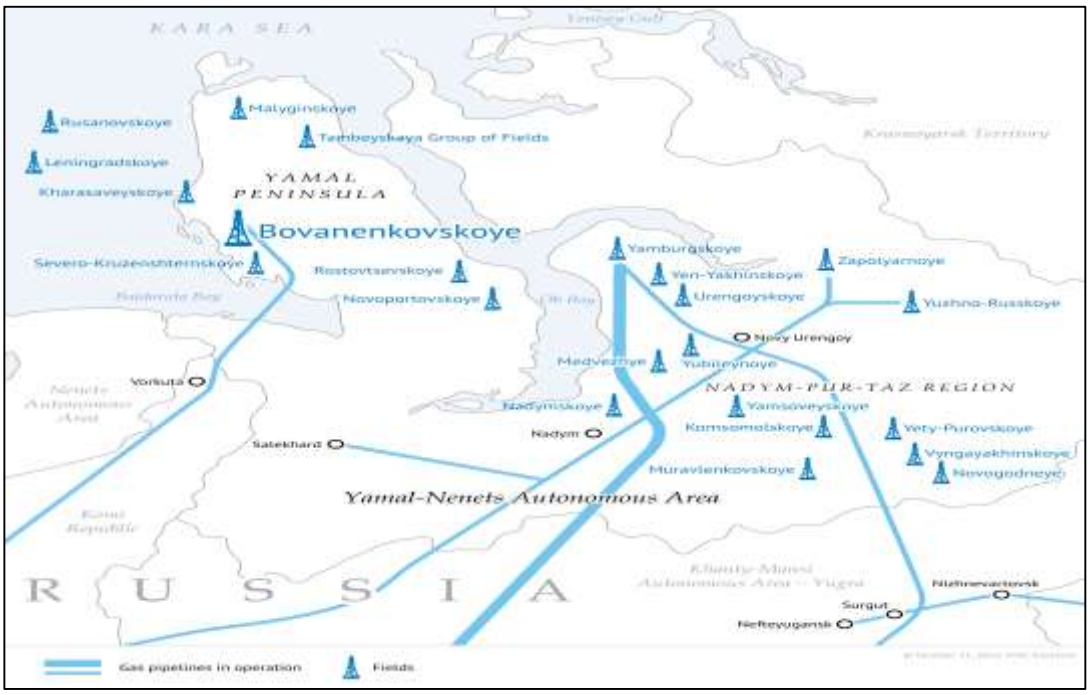
Vankor sahasında 500 milyon ton petrol ve 182 milyar metreküp gaz kondensantı olduğu tahmin edilmektedir. 2013 yılında yaklaşık 21.4 Mtep ve gaz kondensantı üretilen bu sahada petrol üretimi[1360], 2017 yılında yaklaşık 20.6 milyon tona gerilerken, 2018 yılında toplam petrol üretimi 22.7 milyon tona yükselmiştir. 2020 yılında üretimin 23.7 milyon tona yükselmesi hedeflenmektedir[1361]

[1359] Rosneft, *"Vankor Field Produced 100 Millionth Ton Of Oil",* 27 April 2015, https://www.rosneft.com/press/news/item/174491/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-2.

[1360] Rosneft, *"Vankor History",* https://cjscvankorneft.rosneft.com/about/Rosneft_today/Operational_structure/Development_and_Production/CJSCVankorneft/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-2.

[1361] Joseph Murphy, "Vankor Sees Production Slide By 15% In 2017", *News Base,* 17 Ocak 2018, https://newsbase.com/topstories/vankor-sees-production-slide-15-2017, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-2.

Harita 40: Yamal Yarımadası Bovanenkovo Gaz Sahası



Kaynak: Gazprom, *"Bovanenkovskoye Field",* http://www.gazprom.com/projects/bovanenkovskoye/, (Erişim: 16.09.2018), s. 3.

Vankor bölgesinin doğusunda, büyük petrol ve gaz yataklarının bulunduğu Yamal Nenest Özerk Bölgesi yer almaktadır. **Burası Rusya'nın toplam gaz üretiminin yaklaşık %90'ını karşılamaktadır[1362].** Gazprom Neft'in tahminlerine göre; Yamal Yarımadası'ndaki tüm alanların toplam rezervleri yaklaşık olarak 300 Mtep, 26.5 trilyon metreküp gaz ve 1.6 milyar ton gaz kondensatıdır[1363]. 2012 yılından bu yana Gazprom Neft, tahmini petrol ve gaz rezervi 250 Mtep olan Yamal Yarımadası'ndaki Novy Limanı'nda çalışmaktadır. Düzenli deniz sevkiyatı ve Murmansk'a tankerlerle petrol sevkiyatı 2016 yılında başlamıştır[1364]. Burada bulunan

[1362] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 26.

[1363] Doğal gaz kondensatı, birçok doğalgaz alanından üretilen ham doğalgazda gaz bileşenleri olarak bulunan düşük yoğunluklu hidrokarbon sıvıları karışımıdır. Bkz. Gazprom, *"Yamal Project",* http://www.gazprom.com/projects/yamal/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-17.

[1364] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 27.

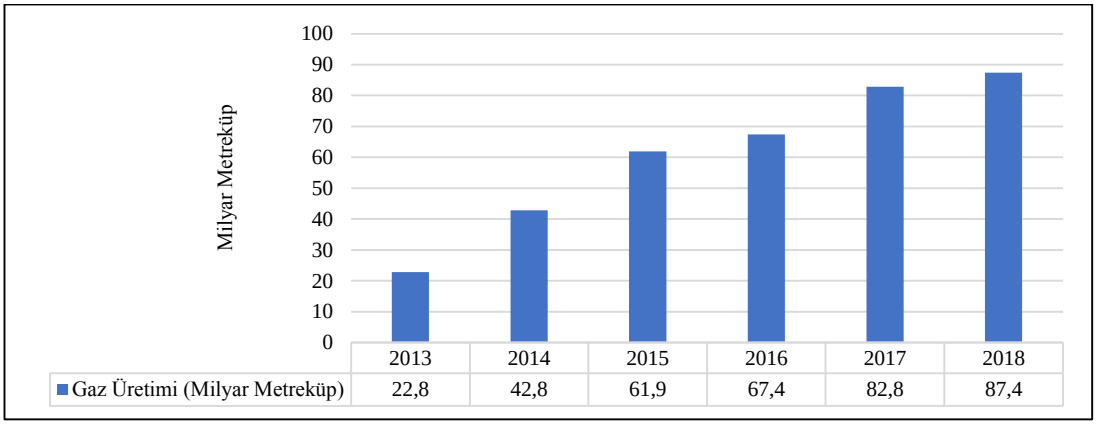
ve Harita 40 ile Fotoğraf 12'de görülen Bovanenkovo gaz sahasında Gazprom Neft 2012 yılında gaz üretimine başlamıştır[1365].

Fotoğraf 12: Bovanenkovo Sahası



Kaynak: Gazprom, *"Bovanenkovskoye Field"*, http://www.gazprom.com/projects/bovanenkovskoye/, (Erişim: 16.02.2020), ss. 1-12.

Grafik 20: Bovanenkovo Sahasında Gaz Üretimi (2012-2018)



Kaynak: Grafik çalışmanın yazarı tarafından hazırlanmıştır. Bkz. Gazprom, *"Bovanenkovskoye Field"*, http://www.gazprom.com/projects/bovanenkovskoye/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-12.

[1365] Gazprom, *"Bovanenkovskoye Field"*, http://www.gazprom.com/projects/bovanenkovskoye/, (Erişim: 16.02.2020), ss. 1-12.

Yamal Yarımadası, Rusya'nın stratejik petrol ve gaz üretim bölgesidir. İncelenen ve tahmin edilen gaz rezervleri burada 16.7 trilyon metreküpü aşmaktadır. Gelecekte Yamal Yarımadası'nın potansiyel olarak yıllık 310-360 milyar metreküp doğal gaz üretimiyle üç ana Rus gaz üretim merkezinden biri olması beklenmektedir. Grafik 22'de görüldüğü üzere Bovanenkovo sahasında toplam gaz üretimi her yıl artmakla birlikte, 2012 yılında 4.9 milyar metreküp, 2013 yılında 22.8 milyar metreküp, 2014 yılında 42.8 milyar metreküp, 2015 yılında 61.9 milyar metreküp, 2016 yılında 67.4 milyar metreküp, 2017 yılında 82.8 milyar metreküp ve 2018 yılında 87.4 milyar metreküp olarak gerçekleşmiştir[1366]. İlerleyen yılarda, yılda toplam yaklaşık 119 milyar ton metreküp gaz üretilmesi hedeflenmektedir. Buna ek olarak, Yamal Yarımadası'nda ortak bir girişim olan JSC Yamal LNG[1367] projesiyle Yamal Yarımadası'nda toplam yaklaşık 16.5 milyon ton LNG üretilmesi amaçlanmaktadır. Yamal LNG projesi 2017 yılı sonuna faaliyete geçmiş olsa da 2020 yılında tam kapasite ile çalışması beklenmektedir. Burada üretilen LNG'nin Asya Pasifik ve Avrupa pazarlarına sevk edilmesi planlanmaktadır[1368].

Bu karasal alanların dışında Rus Arktikası kıta sahanlığı gelecekte hidrokarbon üretimi için en önemli büyüme alanı olarak görülmektedir. Günümüzde Arktika Okyanusu kıta sahanlığında bulunan **petrolün %10'undan fazlası, gazın ise %90'ından fazlasının Rusya'nın Arktika kıta sahanlığında bulunduğu** tahmin edilmektedir[1369]. Bu, Rusya'nın toplam petrol rezervlerinin yaklaşık %14'üne, gaz rezervlerinin ise yaklaşık %40'ına eşdeğerdir. Günümüze kadar yalnızca Barents Denizi, Pechora Denizi ve Kara Deniz'de araştırmalar yapılmaya başlanmıştır[1370].

[1366] A.g.e., ss. 1-12.

[1367] JSC Yamal LNG Projesi, Novatek (%50,1), Total (%20), CNPC (%20) ve Silk Road Fund (%9,9) tarafından oluşturulmuştur. Bkz. Yamal LNG, *"About The Project",* http://yamallng.ru/en/project/about/, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-2.

[1368] Yamal LNG, *"Yamal LNG Ships Third Million Tons of LNG",* 24 Temmuz 2018, http://yamallng.ru/en/press/news/36521/, (Erişim: 25.09.2018), s. 1.

[1369] Kontorovich, a.g.m., s. 1.

[1370] Stanislav Pritchin, "Russia's Untapped Arctic Potential", *Chatham House,* 29 Ocak 2018, https://www.chathamhouse.org/expert/comment/russia-s-untapped-arctic-potential, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-4; Ayrıca, Zolotukhin ve Gavrilov, küresel ölçekte hidrokarbon kaynaklarının

Sadece Barents Denizi'nin yüzde %20'si, Kara Deniz'in %15'i araştırılırken, eldeki mevcut veriler Doğu Sibirya Denizi, Laptev Denizi ve Çukçi Denizi'nde henüz araştırılma yapılmadığını göstermektedir. Bu bağlamda tamamı Barents Denizi ve Kara Deniz'de olmak üzere (Obi Körfezi ve Taz Estuary dâhil) toplam 25 petrol ve gaz sahası bulunmuştur. Buralardaki toplam geri kazanılabilir petrol rezervlerinin 430 Mtep, gaz rezervlerinin ise 8.5 trilyon metreküpten fazla olduğu tahmin edilmektedir[1371].

Harita 41: Prirazlomnoye Petrol Sahası



Kaynak: Gazprom, *"Prirazlomnoye Field"*, http://www.gazprom.com/projects/prirazlomnoye/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-5.

Harita 41 ve Fotoğraf 13'te görülen Pechora Denizi'ndeki *"Prirazlomnoye"* alanı Arktika'da buzla kaplı deniz koşullarında petrol ve gaz üretimi gerçekleştirilen

%25'inin Rusya'nın Arktika kıta sahanlığında bulunduğunu tahmin etmektedir. Bkz. Zolotukhin ve Gavrilov, a.g.m., s. 900.

[1371] RIAC, "Developing Offshore Oil and Gas Resources in the Russian Arctic Shelf: Now and Tomorrow", *The Russian International Affairs Council (RIAC)*, http://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/razvedat-i-osvoit/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-7.

tek sahadır. Prirazlomnoye petrol sahası, 1989 yılında keşfedilmiş olup, 2013 yılının sonlarında üretime başlanmıştır[1372].

Fotoğraf 13: Prirazlomnoye Petrol Sahasındaki Petrol Üretim Platformu



* Platform 500 bin ton ağırlığında ve 126 metrekaredir. Depolama kapasitesi 124 metreküp, toplam çevre izleme alanı 744 kilometrekaredir.

Kaynak: Gazprom, *"The Prirazlomnoye Project",* http://www.gazprom-neft.com/company/business/exploration-and-production/new-projects/prirazlomnoe/, (Erişim: 01.10.2018), s. 2.

Prirazlomnoye petrol sahası, Pechora Denizi kıyısında bulunan Varandey yerleşiminden yaklaşık 60 kilometre uzakta ve suyun yaklaşık 20 metre derinliğinde yer almaktadır. Yaklaşık 70 Mtep'ten fazla petrol rezervine sahip olduğu tahmin edilen

[1372] Pechora Denizi'ndeki Prirazlomnoye petrol sahası 1977 yılında keşfedilmiştir ancak 1989 yılında ekonomik olarak geri kazanılabilir petrol rezervlerinin varlığı doğrulanabilmiştir. Gazprom, *"The Prirazlomnoye Project",* http://www.gazprom-neft.com/company/business/exploration-and-production/new-projects/prirazlomnoe/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-7. Diğer taraftan Prirazlomnoye petrol sahasının geliştirme lisansı 1993 yılında Rossneft tarafından kazanılmış ve 2002 yılında eski adıyla Sevmorneftegaz'a (Gazprom Neft) devredilmiştir. Bkz. Offshore Technology, *"Prirazlomnoye Oilfield",* https://www.offshore-technology.com/projects/prirazlomnoye/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-5.

bu saha, yıllık yaklaşık 5.5 milyon tonluk potansiyel üretim kapasitesine sahiptir. 2018 yılı için toplam üretimi yaklaşık 3.2 Metp'tir[1373].

Arktika'daki açık deniz alanlarındaki kaynaklara erişim hakkı yasal olarak *"1992 Yeraltı Kaynakları Kanunu (1992 Law on Subsoil Resources)"*nda 2008 yılında yapılan değişikliklerle birlikte iki Rus şirketi olan **Rosnef ve Gazprom Neft** arasında paylaştırıldığından[1374], her iki şirkette Rusya'nın Arktika kıta sahanlığında önemli miktarda keşif yapmakla yükümlüdür[1375]. Bu iki şirketin isminin geçmediği neredeyse hiçbir proje bulunmamaktadır. Ancak her iki şirketin bu yükümlülükleri yerine getirebilme kapasiteleri, çevresel sorunlar, teknolojik yetersizlikler, yatırım maliyetleri gibi nedenlerle oldukça sınırlı kalmıştır. Bu kapsamda Rosneft ve Gazprom Neft yabancı yatırımcılarla 2008 yılından itibaren iş birliği anlaşmaları imzalamaya başlamıştır. 2008 yılında ilk olarak Gazprom Neft, Statoil ve Total, Barents Denizi'ndeki Shtokman petrol ve gaz sahasını geliştirmek için bir anlaşma imzalamış[1376] ve oluşturulan konsorsiyuma ***"Shtokham Development AG (SDAG)"*** ismi verilmiştir. SDAG'da en büyük pay Gazprom Neft'te (%51) ait olup, diğer şirketlerden Total'ın payı %25, Statoil'in payı %24'tür[1377]. SDAG, Shtokman gaz ve kondensat sahasındaki lisansa sahip olmamakla birlikte, **üretilen gaz ve kondensatı ihraç etmekle de yetkilendirilmemiştir.** Buna rağmen 25 yıl boyunca Shtokman gaz ve kondensat sahasının finanse edilerek geliştirilmesi ve Gazprom'a ücretsiz olarak devredilmesi kabul edilmiştir[1378]. Harita 42'de Shtokman gaz sahası görülmektedir. 1988 yılında keşfedilen Shtokman gaz ve kondensat sahası, Murmansk'ın yaklaşık 600

[1373] Gazprom, *"Prirazlomnoye Field",* http://www.gazprom.com/projects/prirazlomnoye/, (Erişim: 01.02.2020), ss. 1-5.

[1374] Sorensen ve Klimenko, a.g.e., s. 15. Rusya'nın Arktika kıta sahanlığını bu iki şirket arasında paylaştırmasının temel nedeni, Rusya'nın petrol ve gaz şirketlerine kendi kıta sahanlığında daha önce en az beş yıl çalışma koşulu zorunluğu getirmiş olmasıdır. Bkz. Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 30.

[1375] Sorensen ve Klimenko, a.g.e., s. 15.

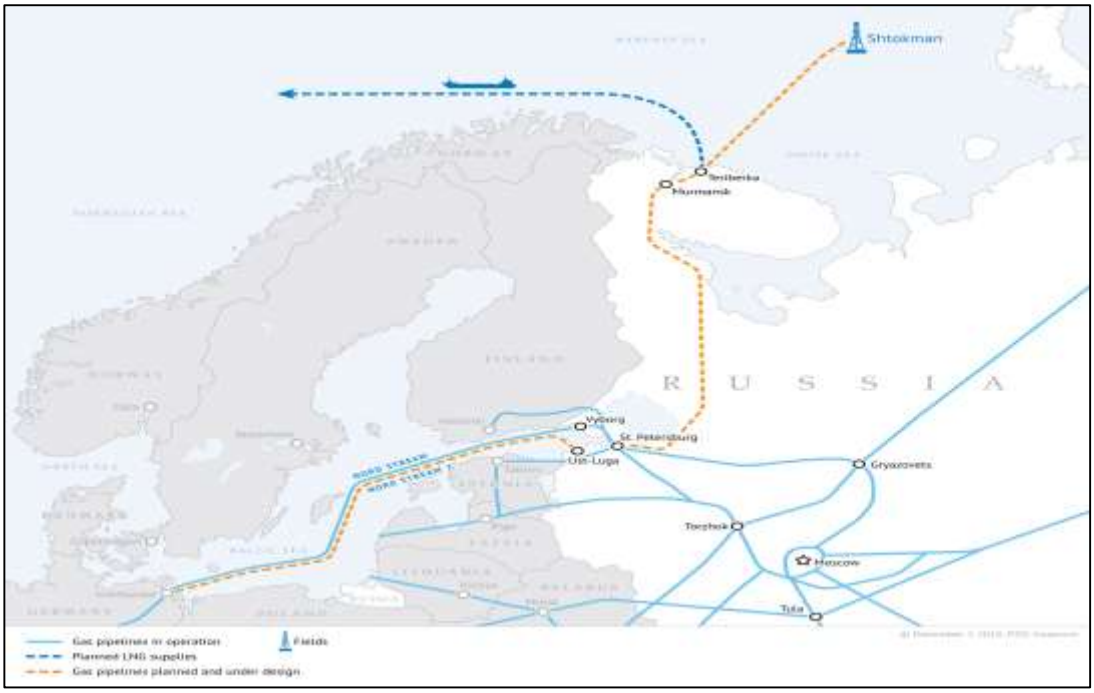
[1376] A.g.e., s. 15.

[1377] Hydrocarbons Technology, *"Shtokman Natural Gas Project, Barents Sea, Russia",* https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/shtokman_gas_project/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-13.

[1378] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 29; Henserson ve Loe, s. 26.

kilometre kuzeydoğusunda, Barents Denizi (Rusya) ortasında ve yaklaşık 320-340 metre derilikte yer almaktadır[1379].

Harita 42: Shtokman Gaz Sahası



Kayak: Gazprom, *"Shtokmanovskoye Field",* http://www.gazprom.com/projects/shtokmanovskoye/, (Erişim: 28.09.2018), s. 1.

Shtokman sahasında yaklaşık 3.9 trilyon metreküp gaz ve 56 milyon ton gaz kondensatı olduğu tahmin edilmektedir. Bu özelliği ile Shtokman gaz sahası, **dünyanın yaklaşık 1,3 yıllık gaz tüketime sahip olup,** aynı zamanda dünyanın en büyük 10 gaz sahası içerisinde almaktadır[1380]. Shtokman sahasının gelişimi üç aşamaya ayrılmıştır. Birinci aşama tamamlandığında yılda yaklaşık 23.7 milyar metreküp, ikinci aşama tamamlandığında yılda yaklaşık 47.4 milyar metreküp, üçüncü aşama tamamlandığında ise yılda yaklaşık 71.1 milyar metreküp gaz üretiminin yapılacağı tahmin edilmektedir[1381]. Shtokman gazı ve kondensat sahasının

[1379] Gazprom, *"Shtokmanovskoye Field",* http://www.gazprom.com/projects/shtokmanovskoye/, (Erişim: 28.09.2018), ss. 3-4.

[1380] Shtokman Development AG, *"Shtokman Project Significance*", http://www.shtokman.ru/en/project/importance/, (Erişim: 29.09.2018), s. 1.

[1381] Gazprom, *Shtokmanovskoye Field…,* ss. 5-6.

geliştirilmesi, Arktika'nın açık deniz hidrokarbon potansiyelinin daha fazla kullanılması için bir temel oluşturabilir. **Ayrıca Rusya'nın sadece Avrupa gaz piyasasında değil, aynı zamanda küresel enerji arenasında da önemli bir oyuncu olma konumunu güçlendirebileceği söylenebilir[1382].** Bu saha; Batı Avrupa'ya Nord Stream boru hattı yoluyla doğal gaz dağıtımı için bir kaynak üssü, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika pazarlarına da müteakip satışlar için Rus LNG üretim sahası olarak tanımlanmaktadır[1383]. Esasen SDAG, Shtokman sahasında üretilen gazın yarısını Murmansk sahillerinde tesis kurarak sıvılaştırmayı, diğer yarısını ise Baltık Denizi'ne kadar uzanan bir boru hattı kurarak geliştirilmesini planlamış, ancak yatırım kararı, başlangıçta teknik karmaşıklık ve çözümlerle ilgili anlaşmazlık nedeniyle birkaç kez ertelenmiştir. **En büyük problem 2009 yılında ABD'de kaya gazının elverişli hale getirilmesiyle birlikte ortaya çıkmıştır.** Öyle ki, Shtokman LNG'nin öncelikli hedefi olan ABD pazarı, Kuzey Amerika'nın artık birkaç yıl içinde kendi kendini tedarik etmesiyle hızlı bir şekilde ortadan kaybolmuştur[1384].

Rusya'nın Arktika'da günümüze kadarki en iddialı girişimlerinden biri Ağustos 2011'de Rosneft ve ExxonMobil arasında imzalanan ve **500 milyar dolarlık yatırım** yapılması planlanan anlaşma neticesinde; Karadeniz ve Kara Deniz'deki petrol yataklarının araştırılması ve geliştirilmesi kararlaştırılmıştır[1385]. 2013 yılında Laptev Denizi ve Doğu Sibirya Denizi bu iş birliği alanına dâhil edilirken, sismik araştırmalar başlatılmış ve ilk sondaj Ağustos-Eylül 2014'te Kara Deniz'de atılmıştır. Bu süreçte yaklaşık toplam maliyet 700 milyon doları bulurken, Rosneft, başarılı ve oldukça büyük bir petrol ve gaz sahasının keşfedildiği açıklamıştır. Ancak 2014 yılında **Ukrayna Krizi**'nin patlak vermesiyle Rusya'ya yönelik başlatılan yaptırımlardan, Rusya'nın Arktika'daki projeleri de etkilenmiş, **ExxonMobil, Eylül**

[1382] Shtokman Development AG, *"Shtokman Project",* http://www.shtokman.ru/en/project/, (Erişim: 29.09.2018), s. 1. Ayrıca bkz. Alun Anderson, *After The Ice Life, Death and Geopolitics in the New Arctic,* Smithsonian Books, New York, 2009, s. 191.

[1383] Shtokman Development AG, *"Shtokman Project",* http://www.shtokman.ru/en/project/, (Erişim: 29.09.2018), s. 1.

[1384] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 30.

[1385] MacCannon, a.g.e., s. 290-291.

2014'te iş birliğinden çekildiğini açıklamıştır. Yaptırımlar süresince Rusya, Arktika açık deniz alanlarındaki petrol ve gaz geliştirme faaliyetlerini durdurmuştur. Her ne kadar 2017 yılı baharında Rosneft, Laptev Denizi'nin hemen kıyısında yeni bir petrol ve gaz sahası keşfetmiş olsa da gerekli sondaj ancak karadan gerçekleştirilebilmiştir[1386].

ExxonMobil, Rosneft'in Arktika'daki tek yabancı ortağı veya ortaklığı bozulan şirket değildir. 2010 yılında Rosneft ve BP arasında varılan iş birliği, hisse ve satın alma koşullarında yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle 2011 yılında bozulmuştur[1387]. Ancak daha sonra 2017 yılının sonlarında her iki şirket, Sibirya'daki petrol ve gaz sahalarının geliştirilmesi konusunda anlaşmaya varmıştır. Geliştirilmesi planlanan Yamal-Nenest Bölgesi'ndeki sahalarda yaklaşık 800 milyar metreküp gaz olduğu tahmin edilmektedir. *"Ayrıca keşif çalışmaları sonrasında ortaya çıkacak petrol üretiminin iki şirket tarafından yapılacağı, ortak yürütülecek projelerde Rosneft'in %51, BP'nin ise %49'luk bir payı olacağı kararlaştırılmıştır"*[1388].

Bunların dışında 2012 yılında Rosneft, Statoil (Barents ve Ohotsk Denizleri) ve Eni (İtalya-Barents Denizi) ile Arktika kıta sahanlığındaki enerji havzalarının geliştirilmesi için ortak girişimler tesis eden bir dizi anlaşma imzalamıştır. Lisans koşulları ve bileşenleri açıkça farklı olsa da anlaşmaların detaylarının birçoğu ExxonMobil modeline dayanmaktadır. Bu, yabancı ortakların %33,3 hisseye sahip olduğunu ve Rusya'nın diğer çıkarlarını göz önünde bulundurarak ve uluslararası bir

---

[1386] Claes, Moe ve Rottem, a.g.m., s. 31.

[1387] New York Times, *"BP Deal With Russian Oil Giant Collapses",* 17 Mayıs 2011, https://www.nytimes.com/2011/05/18/business/global/18bp.html, (Erişim. 02.10.2018), ss. 1-3; Alexei Anishchuk ve Vladimir Soldatkin, "Medvedev Raps Sechin Over BP-Rosneft Deal Failure", *Reuters,* 18 Mayıs 2011, https://www.reuters.com/article/us-bp-rosneft-idUSTRE74H1P120110518, (Erişim. 02.10.2018), ss. 1-3;

[1388] Gazetem, "Rosneft, BP, Sibirya'da Doğalgaz ve Petrol Üretmeyi Hedefliyor", *Gazetem Türkçe,* 22 Aralık 2017, https://www.gazetem.ru/rosneft-bp-sibiryada-dogalgaz-petrol-uretmeyi-hedefliyor/(Erişim: 29.09.2018), ss. 1-2.

mütekabiliyet sunarken, arama sürecine de fon sağlamaktadır[1389]. Buna ek olarak, mevcut lisans yükümlülüklerini yerine getirmek için Rosneft, deniz sondajı için bir dizi hizmet şirketi ile uzun vadeli anlaşmalar imzalamıştır. Gazprom Neft, Pechora Denizi'nde yani Dolginskoye petrol sahasında bir başka projenin daha hazırlıklarını sürdürmektedir. Günümüze kadar dört keşif kuyusu açılmış, geri kazanılabilir rezervlerin yaklaşık 200 Mtep (1.7 milyar varil) üzerinde olduğu tahmin edilmektedir. Gazprom, PetroVietnam'ı (Vietnam) projeye çekerek, üretimi 2020 yılında başlatmayı ve 2026 yılına kadar yılda yaklaşık 4.8 Mtep seviyesine ulaşmayı hedeflemektedir[1390].

Rus Arktikası'ndaki deniz alanlarında petrol ve gaz geliştirme hedefleri devam etmekle birlikte, yaptırımların Rusya'yı Çin ve diğer Asya ülkeleriyle iş birliğine yönlendirdiği görülebilir. Ancak burada batılı şirketleri Çinli veya diğer Asya şirketleriyle değiştirmenin gerçekçi olmayacağını belirtmek gerekir. Öyle ki, bu şirketler Arktika'nın uzak ve derin sularında faaliyet gösterme konusunda gerekli deneyime, yeterliliğe ve risk alma isteğine yeteri kadar sahip değildirler[1391]. Örneğin; *"Çin Ulusal Petrol Şirketi (China National Petroleum Corporation-CNPC)"* ve *"Hindistan Petrol Şirketi (Oil India Limited-OIL)"* gibi uluslararası şirketlerin Arktika'daki Rus şirketlerle çeşitli iş birliği girişimleri bulunsa da bunlar oldukça sınırlı kalmıştır[1392].

[1389] Henderson ve Loe, a.g.e., s. 34; 2B1st Consulting, *"Rosneft and Statoil Sign for Barents and Ohotsk Seas Exploration",* 10 Mayıs 2012, https://www.2b1stconsulting.com/rosneft-and-statoil-sign-for-barents-Ohotsk-seas-exploration/, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-5; Oil and Gas Journel, *"Rosneft, Statoil, Eni Advance Joint Ventures",* 22 Haziran 2012, https://www.ogj.com/articles/2012/06/rosneft-statoil-eni-advance-joint-ventures.html, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-2;

[1390] RIAC, a.g.m., ss. 4-5.

[1391] Christopher W. Hsiung, "China and Arctic Energy: Drivers and Limitations", *The Polar Journal,* 2016, Cilt: 6, Sayı: 2, https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/2154896X.2016.1241486?needAccess=true, (Erişim: 17.04.2018), ss. 244-245.

[1392] Çin ve diğer Asya devletlerinin Arktika'daki enerji yatırımları, iş birliği girişimleri, strateji ve politikalarının kapsamlı bir değerlendirmesi için bu araştırmanın 4'üncü Bölümüne bakınız.

Rusya'nın önemli petrol ve doğal gaz projelerinden Sakhalin-I, Sakhalin-II ve Sakhalin-III projeleri, her ne kadar bölgesel anlamda bazı çalışmalarda Rus Arktikası'nın dışında değerlendirilse de yılın önemli bir bölümünde buzla kaplı olan Ohostsk Denizi nedeniyle Sakhalin Adası Arktika'daki saha gelişmelerinin coğrafî ve çevresel özelliklerini taşmaktadır. Bu nedenle, **Sakhalin projeleri Rusya tarafından sıklıkla *"Arktika Projesi"* olarak kabul edilmektedir[1393].**

Harita 43: Sakhalin-I Projesi



Kaynak: Exxon Neftegas, *"Sakhalin-I Project",* https://languagesoftheworld.info/wp-content/uploads/2014/10/Sakhalin_projects_map.jpg, (Erişim: 17.09.2018).

Sakhalin-I projesi; Rusya, Japonya, Hindistan ve ABD'li katılımcılardan oluşmakta ve ExxonMobil'in bir yan kuruluşu olan Exxon Neftegas tarafından işletilmektedir[1394]. Harita 43'te görülen Sakhalin-I projesi, doğrudan yabancı yatırımla Rusya'nın en büyük projelerinden biridir. Bu projenin endüstrinin artan enerji talebini

[1393] Henderson ve Loe, ss. 37-38.

[1394] Exxon Neftegas, *"About the Sakhalin-1 Project",* https://www.sakhalin-1.com/en-ru/company/about-us/about-sakhalin-1-project, (Erişim: 17.09.2018), s. 1.

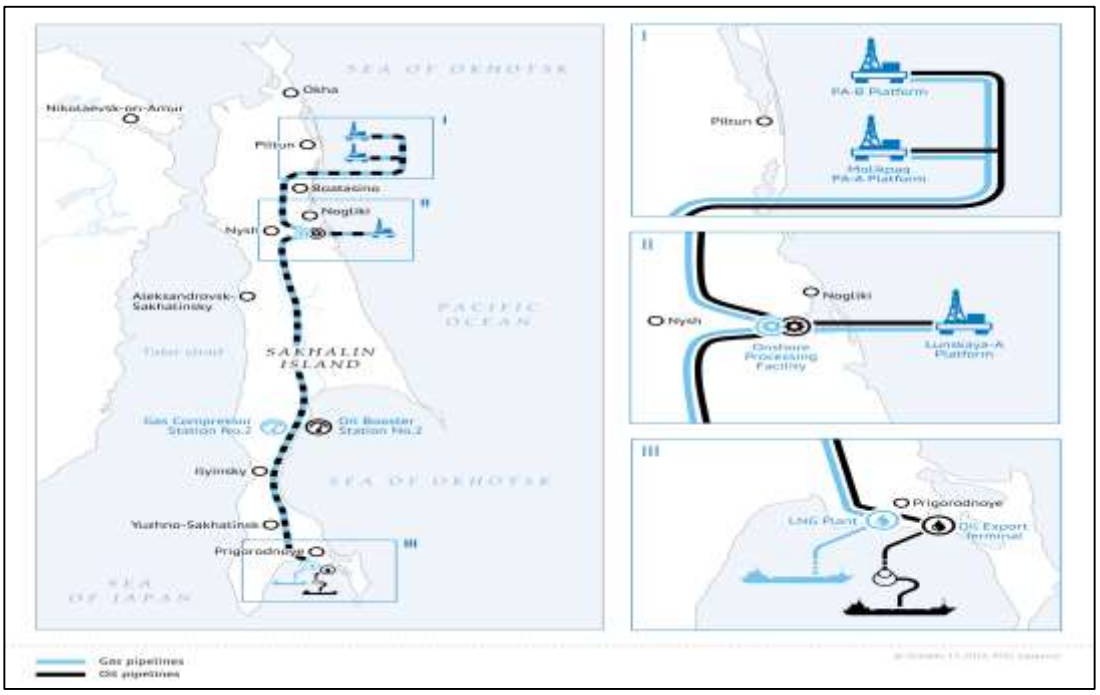
karşılamak için kullandığı gelişmiş teknolojik çözümlerin başarılı bir örneğini teşkil etiği söylenebilir[1395]. Shalin-I projesi kapsamında ilk olarak, 1977 yılında **Odoptu** sahası potansiyel petrol ve/veya gaz rezerv alanı olarak tespit edilmiş, daha sonra yapılan araştırmalarla birlikte **Chayvo** (1979) ve **Arkutun-Dagi** (1989) sahalarında da önemli rezervler tespit edilmiştir. 1996 yılında Proje için üretim paylaşım anlaşması yürürlüğe girmiş olsa da 2001 yılında Rusya arama sürecini resmi olarak bitirdiğini açıklamıştır. 2004 yılında yeniden projelendirme ve inşa faaliyetleri başlarken, **ilk defa Ekim 2005'te Chayvo sahasında gaz üretimi** başlamıştır. 2006 yılında Sakhalin-I petrol taşıma sistemi devreye alınırken, 2007 yılında Exxon Neftegas, Nisan ayında **Chayvo sahasında Z-11'de (11.282 metre)** genişletilmiş sondajını tamamlamıştır. 2009 yılında Odoptu sahasında başlayan sondaj çalışmaları neticesinde, Eylül 2010'da petrol üretimine geçilmiştir. Belki de dikkat çekici gelişme, Ocak 2011'de Odoptu sahası OP-11'de sondaj erişiminde derinlikte 12.345 metreye ve **yatay erişimde 11.475 metrelik bir erişime ulaşılmış,** 2012 yılında 12.376 metre derinliğe, **2014 yılında ise 13.000 metre derinliğe ulaşılmış** olunmasıdır. **Bu sondaj derinlikleri ve genişliği dünyada günümüze kadar ulaşılmış en derin ve geniş sondaj erişimidir[1396].**

Harita 44'te görülen **Sakhalin-II projesi;** bir üretim paylaşım anlaşması kapsamında Ohotsk Denizi'ndeki Piltun-Astokhskoye ve Lunskoye petrol ve gaz sahalarının devam eden gelişimini kapsamaktadır. Trans-Sakhalin boru hattı sistemi, bir kıyı işleme tesisi aracılığıyla bir LNG tesisi ve bir petrol ihracat terminali içeren Prigorodnoye üretim kompleksine bağlı olarak petrol ve gaz iletmektedir.

[1395] ExxonMobil, *"Sakhalin-1",* https://www.exxonmobil.ru/en-ru/energy/oil/operations/sakhalin-1, (Erişim: 17.09.2018), ss. 1-2.

[1396] Exxon Neftegas, *"Project History",* https://www.sakhalin-1.com/en-ru/company/about-us/about-sakhalin-1-project/history, (Erişim: 19.09.2018), ss. 1-3.

Harita 44: Sakhalin-II Projesi



Kaynak: Gazprom, *"Sakhalin II Russia's First Liquefied Natural Gas Plant",* http://www.gazprom.com/projects/sakhalin2/, (Erişim: 19.09.2018), s. 2.

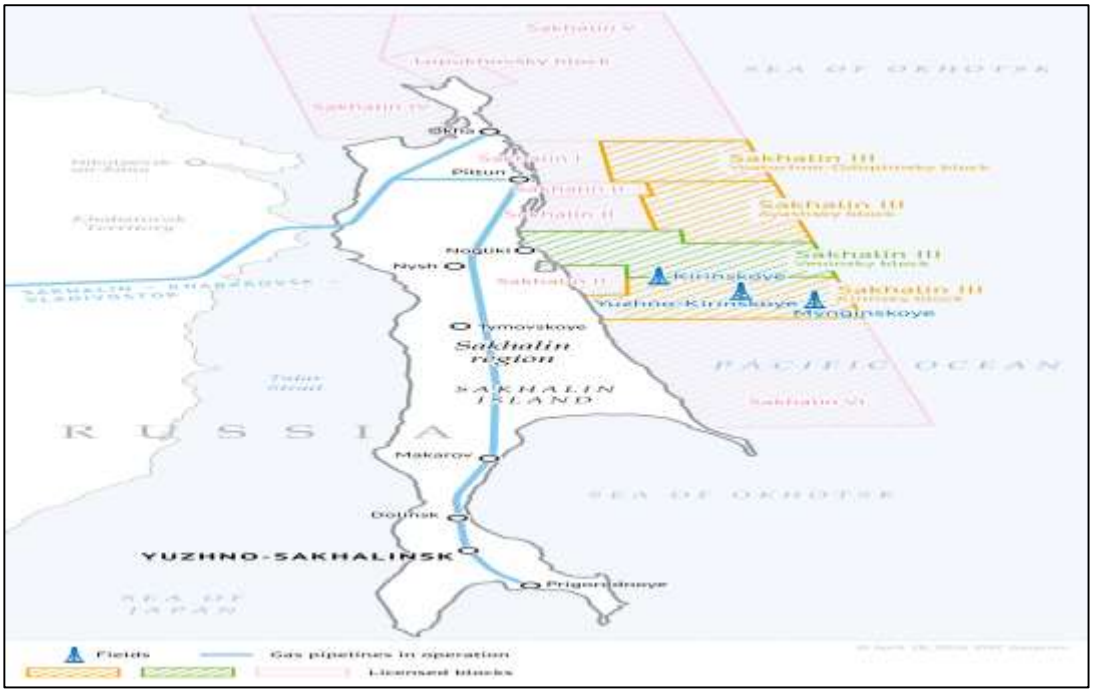
Sakhalin Enerji Yatırım Şirketi (Sakhalin Enerji), Sakhalin-II'nin işletmecisi olup, hissedarları: Gazprom Sakhalin Holdings BV (Gazprom'un bir yan kuruluşu, %50 artı bir hisse); Shell Sakhalin Holdings BV (Shell'in bir alt kuruluşu, %27,5 eksi bir hisse); Mitsui Sakhalin Holdings BV (Mitsui & Co., Ltd.'nin bir alt kuruluşu, %12,5 hisse); Diamond Gas Sakhalin BV (Mitsubishi Corporation'ın bir yan kuruluşu, %10 hisse)'dir. 2016 yılında Sakhalin Enerji, 5.51 Mtep (42.9 milyon varil) ve kondensat çıkarmış ve 10.93 milyon ton LNG üretmiştir[1397].

Harita 45'te görülen **Sakhalin-III projesi ise;** Doğu Gaz Programı kapsamında Sakhalin gaz üretim merkezinin geliştirilmesinde kilit öneme sahiptir. Gazprom Neft, proje kapsamında; Kirinsky, Ayashsky ve Vostochno-Odoptinsky bloklarında lisansa sahiptir. Kirinsky bloğu, Gazprom Neft tarafından keşfedilen Yuzhno-Kirinskoye ve Mynginskoye alanları ile birlikte **Kirinskoye alanını** içermektedir. Sakhalin-III

[1397] Gazprom, *"Sakhalin II Russia's First Liquefied Natural Gas Plant",* http://www.gazprom.com/projects/sakhalin2/, (Erişim: 19.09.2018), ss. 1-13.

projesinden çıkan gaz; Sakhalin, Habarovsk ve Vladivostok gaz iletim sistemi için ana kaynak üssünü oluşturmaktadır.

Harita 45: Sakhalin-III Projesi



Kaynak: Gazprom, *"Sakhalin III",* http://www.gazprom.com/projects/sakhalin3/, (Erişim: 01.10.2018), s. 2.

Kirinskoye alanı, 1992 yılında keşfedilmiştir. İlk rezervleri (C1 kategorisi) yaklaşık 162.5 milyar metreküp gaz ve 19.1 milyon ton gaz kondensantı, beklenen çıktısı yıllık 5.5 milyar metreküp gazdır. **Yuzhno-Kirinskoye alanı,** Gazprom Neft tarafından 2010 yılında keşfedilmiştir. C1+C2 rezervleri yaklaşık 711.2 milyar metreküp gaz, 111.5 milyon ton gaz kondensantı ve 4.1 milyon ton petroldür. Beklenen çıktısı yılda yaklaşık 21 milyar metreküp gazdır. **Mynginskoye alanı** ise, 2011 yılında Gazprom Neft tarafından keşfedilmiştir. C1+C2 rezervleri yaklaşık 19.8 milyar metreküp gaz ve 2.5 milyon ton gaz kondensatıdır. İlk gaz Ekim 2013'te Kirinskoye bölgesinden çıkarılmış ve ticari üretime 2014 yılında başlanmıştır. Yuzhno-Kirinskoye alanı, ön-gelişme sürecinde olup, jeolojik keşif, alan sınırları içinde tamamlanmıştır. Eylül 2016 tarihinde Kirinsky bloğunun jeolojik keşfi sırasında, Yuzhno-Lunskaya

yapısında bir arama ve keşif kuyusu açılmış, sonuç olarak, yeni bir alanın keşfine işaret eden önemli bir gaz ve kondensant akışı rapor edilmiştir[1398].

2.4 Ortaya Çıkan Zorluklar

Küresel enerji talebindeki artış, küresel iklim değişikliğine bağlı olarak, Arktika'daki keşfedilmemiş kaynakların daha fazla araştırılması ve geliştirilmesi için fırsatlar yaratmaktadır. Mevcut durumda, Arktika Okyanusu'nun diğer okyanus alanlarıyla kıyaslandığında dünyanın en büyük enerji havzalarının önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Siyasî, mevsimsel ve çevresel koşullar, teknolojik yeterlilikler, ulaşım ve taşınma gibi sorunlar ve zorluklar, başka yerlerde mevcut olan düşük maliyetli petrol ile birleştiğinde, günümüze kadar Arktika'da geleneksel olarak petrol ve gaz gelişimi için çok az keşifin gerçekleştirildiği söylenebilir[1399]. Arktika'daki yeni enerji havzalarının araştırılması, keşfi ve işletilmesi başta A5 Devletleri olmak üzere Arktika Devletleri, bölge ve bölge dışı aktörler açısından oldukça cazip görülebilir. Buna rağmen kaynaklara erişim anlamında önemli zorluklar bulunmaktadır. Bu zorluklar: 1) Siyasî, mevsimsel ve çevresel zorluklar; 2) Teknolojik zorluklar; ve 3) Taşıma ve ulaştırmayla ilgili zorluklar olmak üzere üç başlıkta ele alınabilir.

Siyasî, mevsimsel ve çevresel zorluklar Arktika'daki hidrokarbon kaynaklarının geliştirilmesi, taşınma ve ulaştırma süreçlerinin zaman aralığını kısıtlamakta, bu işlemlerin uygulanabilir ve pratik olmasını sağlayan teknolojik yetersizliğin yanında sınırlı mevcut altyapı imkânları ve gelişimi maliyetli olup çevresel riskler taşımaktadır. Buz, rüzgâr, sis, karanlık ve düşük sıcaklıklar gibi etkenler potansiyel olarak operasyonel verimliliği etkileyebilmektedir. Uzak bölgelerdeki lojistik destek çok karmaşık süreçler ihtiva etmektedir. Düşük sıcaklıklar, pahalı ekipmanları olumsuz etkileyebilmekte, mürettebatın güvenliğinin ve çalışma

---

[1398] Gazprom, *"Sakhalin III",* http://www.gazprom.com/projects/sakhalin3/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 3-7.

[1399] IEA, "Resources to Reserves, Oil, Gas and Coal Technologies for the Energy Markets of the Future", *International Energy Agency*, 2013, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Resources2013.pdf, (Erişim: 03.03.2018), s. 135.

koşullarının ağır koşullarda muhafaza edilmesi zorlaşabilmektedir. Bunlara ek olarak, sis ve karın yarattığı olumsuz ve yetersiz görünürlük, ulaşım ve çıkarma işlemlerini engelleyebilmektedir[1400].

2.4.1 Siyasî, Mevsimsel ve Çevresel Zorluklar

Siyasî zorluklar genel olarak A5 Devletleri arasında Arktika Okyanusu deniz alanlarındaki kıta sahanlığı ve MEB ile ilgili tartışmalı deniz yetki alanlarından kaynaklanmaktadır. Bu tartışmalı alanlar Arktika Okyanusu'ndaki petrol ve doğal gaz gelişimini engelleyebilmektedir[1401]. Arktika Konseyi kararları doğrultusunda BMDHS her ne kadar Arktika Devletleri'nin Arktika Okyanusu deniz yetki alanlarındaki anlaşmazlıklarının çözümünde temel dayanak noktasını oluşturuyor olsa da Lomonosov ve Alpha-Medeleyev Sırtı gibi deniz tabanı uzantılarının varlığı ve günümüze kadar bu sırtlar üzerinde çok az keşif yapılmış olması, A5 Devletleri'nin Arktika Okyanusu deniz yetki alanlarındaki egemenlik iddialarında pek kolay bir uzlaşma yoluna gidilemeyeceğini göstermektedir. Çalışmanın birinci bölümünde ifade edildiği üzere; Danimarka, Kanada, Norveç ve Rusya, Arktika Okyanusu'ndaki egemenlik iddialarına meşruiyet kazandırmak amacıyla BM Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na başvurmuş, ancak bu başvurular sonuçsuz kalmıştır[1402]. Her ne kadar Arktika Okyanusu'nda A5 Devletleri arasındaki sorun ve anlaşmazlıkların Norveç ve Rusya (Barents Denizi) örneğinden olduğu gibi çözülmesi mümkün görünse de Beaufort Denizi (ABD-Kanada), Bering Denizi (ABD-Rusya) ve deniz geçiş yolları gibi sorun ve anlaşmazlıkların kendine has dinamikleri de beraberinde getirdiği unutulmamalıdır.

Başta A5 Devletleri olmak üzere, Arktika Devletleri açısından Arktika'nın iç politikadaki önemi, Arktika'ya yönelik uluslararası ilginin ve duyarlılığın artmasıyla,

---

[1400] Joe Brannan, a.g.m., s. 14; Ernst ve Young, a.g.e., s. 5

[1401] The US Energy Information Administration, "Other Challenges for Arctic Oil and Gas Expoloration", *World Petroleum Council Guide*, Arctic Oil and Gas, http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 04.10.2018), s. 18.

[1402] Bu konuyla ilgili kapsamlı bir değerlendirme için bu çalışmanın Birinci Bölümüne bakınız.

Arktika'da yürütülen hidrokarbon arama ve geliştirme faaliyetleri ile yeni yatırımlar, başarısızlık, petrolün denize dökülmesi gibi risk faktörlerinin potansiyel etkisini artırabilir. Siyasî riskin seviyeleri, hukukun üstünlüğü ve yasal çerçevenin kapsamı, hükümet organlarının yükümlülüklerin şekillendirilmesindeki rolü, sonuçların ortaya çıkması ve devletin ödeme olasılığının algılanmasına bağlı olarak, bölgeye göre büyük ölçüde farklılık gösterebilmektedir. Örneğin; petrol ve gaz arama faaliyetlerinin kamuoyunda yaygın olarak desteklendiği Grönland'da kalkınma ile ilişkili politik riskler nispeten düşük sayılabilir. Buna rağmen siyasî müdahalenin ticari düzenlemelerde varlıkların tahsis edilmesinin geçmişte petrol ve doğal gaz yatırımlarını etkilediği Rusya'da politik risk, çok daha yüksek olarak algılanmaktadır[1403]. **Neticede, çevre ile ilgili yasaların ve yönetmeliklerin Arktika'da petrol ve gaz gelişimini etkileme derecesi, Arktika üzerinde ekonomik egemenliği olan her devletin özel yasa ve yönetmeliklerine bağlı olacaktır.** ABD'nin deneyimi bu tür politikaların önemli doğal gaz kaynaklarının gelişimini engelleyebileceğini göstermektedir[1404].

Arktika'daki enerji havzalarına yönelik gelişmelerin yüksek ve tartışmalı niteliği, herhangi bir çevresel veya başka bir zarara neden olmamakla birlikte, Arktika'daki yatırımlara karşı bir **saygınlık riski** oluşturmaktadır. Nitekim bir sorunun ortaya çıkması durumunda, bir şirketin itibarının zarar görmesi, meydana geldiği yetki alanının ötesine uzanabilir. Suçluluk veya ihmal, yasal olarak kanıtlanamazsa veya kusur yükleniciler veya ortaklarla birlikte görünse bile, birincil şirketin itibarının zarar görmesi muhtemeldir. Bu, şirketin faaliyet göstermesi muhtemel diğer alanlardaki rolüne daha sıkı bir inceleme ve siyasî muhalefet oluşturabilir. Daha geniş anlamda, rekabet eden ekonomik güçler arasındaki dengenin bir kamu ve hükümet tarafından yeniden değerlendirilmesi, bazı düzenleyici değişimler yaratabilir. Potansiyel çevresel risk olaylarının sınır ötesi niteliği göz önünde bulundurulduğunda, bir şirket sadece bir yetki alanındaki risk olayının etkilerini değil, aynı zamanda birden çok yetki alanının

[1403] Emmerson ve Lahn, a.g.e., s. 46.

[1404] Hatırlanacağı üzere Alaska'da eski ABD Başkanı Barack Obama döneminde petrol ve gaz endüstrisine yasak olan alanlar, Donald Trump'ı başkanlığı döneminde erişime açık hale gelmiştir. Bkz. The US Energy Information Administration, a.g.m., s. 18.

katılımını da göz önünde bulundurmalıdır[1405]. Arktika'daki bütün gelişmeler, terörizm de dâhil olmak üzere, dünyanın diğer bölgelerinde olduğu gibi aynı siyasî ve jeopolitik risklere maruz kalabilir. Ancak bunlar diğer bölgelerde olduğundan daha düşüktür[1406].

Mevsimsel ve çevresel zorlular, Arktika'ya özgü hayvan ve bitki türleri, ren geyikleri, kutup ayıları, foklar, balinalar ve diğer Arktika Okyanusu deniz yaşamı ile insanın korunması gibi oldukça geniş faaliyet alanlarına yöneliktir[1407]. Mevsimsel ve çevresel olarak Arktika, son derece aşırı iklim koşullarına sahiptir. Bu durum bölgenin sahip olduğu enerji havzalarının keşif ve üretimini etkilemekte, yaşanan zorluklar Arktika'daki önleyici tedbirlerin alınmasını zorunlu hale getirebilmektedir[1408]. Altyapı ihtiyaçları sadece zorlu mevsimsel ve çevresel koşullar nedeniyle değil, aynı zamanda coğrafyanın uzak doğası nedeniyle de önemlidir. Enerji havzalarının geliştirilmesi, her durumda, çevre üzerindeki potansiyel etkilerin dikkatli bir incelemesini gerektirmektedir. Burada yapılması gereken; büyük projelerin planlama aşamasında kullanılan, flora, fauna ve fiziki çevreye karşı oluşabilecek olası tehditleri vurgulamak için kullanılan kapsamlı bir **çevresel etki değerlendirmesi (ÇED)** hazırlamaktır. Arktika'daki bütün alanlar ÇED şartları dâhil olmak üzere ulusal ve bölgesel düzenleyici rejimlere sahiptir[1409]. ABD'de *"Ulusal Çevre Politikası Yasası (National Environmental Policy Act)",* federal otoritelerin, genellikle bir çevresel etki bildiriminin üretilmesi ve değerlendirilmesi yoluyla, federal topraklar üzerindeki faaliyetlere yetki vermeden önce çevresel etkileri dikkate almasını gerektirmektedir. Petrol ve gaz üretimi için, *"Mineral Yönetim Hizmeti (Minerals Management Service)"* bu süreci denetlemektedir. Kanada'da kuzey eyaletlerindeki faaliyetler için

[1405] Emmerson ve Lahn, a.g.e., ss. 46-47.

[1406] A.g.e., s. 48.

[1407] The US Energy Information Administration, "Other Challenges for Arctic Oil and Gas Expoloration", *World Petroleum Council Guide,* Arctic Oil and Gas, http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 04.10.2018), s. 18.

[1408] Tamar Gomez, "Environmental Challenges in The Arctic", Arctic Oil and Gas, *World Petroleum Council Guide,* http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 04.10.2018), s. 48.

[1409] IEA, *Resources to Reserves…,* s. 146.

onaylar giderek Kanada Yerli Halkları ve Kuzey İşleri Bakanlığı aracılığıyla kolaylaştırılan yerli halklara devredilmektedir. Bu durum Nunavut, Yukon ve Kuzeybatı Toprakları için geçerlidir. Norveç'te *"Petrol Yasası (Petroleum Act)",* işletmecilerin, geliştirme ve işletme planının bir parçası olarak projeye özgü ÇED, tesislerin kurulumu ve işletilmesi için planların hazırlamasını gerekli kılarken, süreç *"Petrol ve Enerji Bakanlığı (Ministry of Petroleum and Energy)"* tarafından denetlenmektedir. Rusya'da ise; *"Ekolojik Uzmanlık Federal Kanunu ve Rusya Federasyonu'ndaki Çevre Üzerinde Hedeflenen İş ve Diğer Faaliyetlerden Etkilerin Değerlendirilmesine İlişkin Düzenlemeler (The Federal Law on Ecological Expertise and the Regulations on Assessment of Impact from the Intended Business and Other Activity on the Environment)"* geliştiricilerin bir ÇED için gerekliliklerini ortaya koymaktadır. Bu süreci *"Ekolojik, Teknolojik ve Nükleer Kontrol İçin Federal Hizmetler (The Federal Service for Ecological, Technological and Nuclear Control-Rostechnadzor)"* denetlemektedir[1410]. Ulusal düzenlemelere ek olarak, Arktika'daki çevre koruma ve sürdürülebilir kalkınmayı ele alan Arktika Konseyi, 2009 ve 2014 yıllarında Arktika Okyanusu deniz alanlarında petrol ve gaz geliştirilmesiyle ilgili olarak temel esaslar belirlenmiş ve yayınlanmıştır. Her iki yayın genel olarak Arktika Devletleri için çevrenin yönetimi, yerli halkların haklarına saygı gösterilmesi ve planlama, keşif, geliştirme ve üretim sırasında petrol ve gaz faaliyetlerinin uzun vadeli etkilerinin değerlendirilmesi için kapsamlı düzenlemeler getirmektedir[1411].

Arktika Okyanusu deniz yetki alanlarında yürütülen faaliyetler sıfırın altındaki sıcaklıkları, deniz buzunu ve buzlanmayı, iletişim kesintilerini ve altyapı eksiklikleri gibi oldukça geniş ve karmaşık bir faaliyet alanı içermektedir. Nispeten kısa süren keşif sondaj mevsimleri, sis, rüzgâr, karanlık, hassas çevre ve türler, okyanusun diğer

---

[1410] A.g.e., s. 147.

[1411] Bu düzenlemeler daha çok petrol ve gaz sahalarında yürütülen faaliyetlere rehber niteliğindedir. Arktika Konseyi'nin petrol ve gaz ile ilgili olarak 2009 ve 2014 yılı yayınları için bkz. Arctic Council, "Arctic Offshore Oil And Gas Guidelınes 2009", Arctic *Council Protection of The Arctic Marine Environment Working Group,* 29 Nisan 2009, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/63/Arctic-Guidelines-2009-13th-Mar2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y, (Erişim: 15.05.2018), s. 5.

kullanıcıları ile potansiyel çatışmalar ve yüksek işletme maliyetleri, bu zorluklara daha fazla katkıda bulunabilir. Her ne kadar kavramsal olarak Arktika, tek bir bölgeyi ifade ediyor olsa da tek bir homojen bölge olarak görülmemelidir. Arktika'da yürütülen faaliyetler, buz koşullarına, su derinliklerine ve bölgedeki mevcut destek altyapısına yakınlığa bağlı olarak büyük ölçüde farklılık gösterebilir. Ayrıca Arktika'daki işletim koşulları da mevsime ve coğrafyaya göre önemli ölçüde değişebilmektedir. Belirli koşullar altında uygun olan teknoloji diğer durumlarda veya farklı alanlarda uygun olmayabilir. Bu bağlamda, Arktika'da uygulama planları geliştirilirken bu farklılıklar göz önünde bulundurulabilir. Deepwater Horizon'da olduğu gibi benzer bir olayın Arktika Okyanusu'nda meydana gelmesi, sonuçları itibariyle Meksika Körfezi ve ötesindeki insanlar ve ekosistemler üzerinde olduğundan çok daha yıkıcı ve daha uzun süreli etkileri olabileceği gibi, acil müdahale ve kurtarma koşulları da daha maliyetli olabilir. Buna ek olarak, Arktika'daki petrol kuyularının kapatılması, uzak bölgelerde olduğundan çok daha sorunlu olabilir. Temizleme, altyapı, kaldırma teknikleri ve ekipmanların çekilmesi, buz nedeniyle daha uzun sürebilir. Çevresel hasar, çevrenin kırılgan ve hassas yapısı ve soğuk havalarda petrolün kalıcılığına bağlı olarak daha şiddetli, daha kapsamlı veya daha uzun ömürlü olabilir. Bu bağlamda yerel topluluklar, felaketlerin sonuçlarından sosyoekonomik ve kültürel olarak etkilenebilir, geleneksel yaşam şekillerinin zarar görebileceği söylenebilir[1412].

2.4.2 Teknolojik Zorluklar

Dünyanın diğer herhangi bir bölgesindeki enerji havzalarının aksine, Arktika'daki enerji havzalarının araştırılması teknik zorluklarının karşılanmasına bağlıdır. Özellikle buz, Arktika'daki enerji havzalarında keşif, çıkarma ve işletim gibi faaliyet gösteren devletler ve şirketler için bariz bir sorun oluşturabilmektedir. Deniz alanlarındaki işletme, tesis gibi yapıların tasarımı, inşaatı ve montajı Arktika'nın aşırı iklim koşullarında bile yönetilebilir olmalıdır. Burada en önemli nokta, petrol ve gaz taşımacılığındaki teknolojik boşluğu kapatmaktır. Sahanın enerji güvenliği ve ekonomik anlamda mevcudiyet, uygun fiyatlanabilirlik, ulaşılabilirlik ve geçerlilik fizibilitesi dikkate alınmalıdır. Arktika petrol ve gaz alanlarının büyük olması, başka

[1412] A.g.e., s. 5.

bölgelerdeki diğer küçük alanlara kıyasla daha az altyapıya ihtiyaç duyulduğundan, genel maliyeti azaltabilir[1413]. Ancak bu maliyetlerin düşük olduğu anlamına gelmemektedir. Arktika'da üretilen ham petrol veya gaz fiyatının dünyanın geri kalanındaki muadillerinden biraz daha yüksek olması beklenebilir. Diğer taraftan hidrokarbon geliştirme sürecinin tüm aşamalarında keşif, sondaj, üretim, ulaşım ve taşıma gibi Arktika'daki operatörlerin karşılaştığı benzersiz zorluklar devam etmektedir[1414].

Arktika enerji havzalarındaki kaynakların karadan uzak alanlarda çıkarılması, buzun kararlılığından dolayı genellikle daha uygun maliyetlidir. Ancak buzlu koşullarda rezervlerin ticari olarak işletilebilmesinin olanakları, operatörler için ek bir zorluk getirebilir[1415]. Arktika'daki bütün buzlar aynı kararlılığı göstermemekle birlikte, **buz; hızlı buz bölgesi, geçişli buz bölgesi ve kuzey kutup noktasını kaplayan çok yıllı buz** bölgesi olmak üzere üç bölgeye ayrılabilir[1416]. Bu bağlamda farklı coğrafî bölgelerdeki koşulların, buz örtüsünün yapısına bağlı olduğu belirtilmelidir[1417]. Bu durum, Arktika'daki deniz alanlarında yapılan sondajın yönetilmesini zorlaştırmakta ve önemli operasyonel riskler doğurmaktadır. Devletler ve şirketler özelinde bölgedeki ilginin çoğunlukla erime nedeniyle artan erişim potansiyeline atfedilebileceği doğru olsa da buz akışları ve bazı durumlarda daimî buz örtüsü sorunu göz ardı edilmemelidir. Bu koşullar, sondaj platformları, açık deniz petrol kuleleri, onlara hizmet eden gemiler ve boru hatları gibi altyapılara zarar verebilmektedir. Hızla ilerleyen büyük buz parçaları, bu zorluğun üstesinden

---

[1413] Greg Hearting, "Oil and Gas Transportation Challenges in The Arctic", Arctic Oil and Gas, *World Petroleum Coincil Guide,* http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 11.12.2018), s. 32. Bkz. Ayrıca Arktika'daki enerji havzalarındaki kaynakların karadan uzak alanlarda çıkarılmasının, buzun kararlılığından dolayı genellikle daha uygun maliyetli olduğu söylenebilir.

[1414] Zhao Jiasheng ve Vikram Sai, "Technical Challenges and Developments in the Arctic", Arctic Oil And Gas, *World Petroleum Council Guide,* http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 21.09.2018), s. 21.

[1415] A.g.e., ss. 20-21.

[1416] A.g.e., s. 21.

[1417] IEA, *Resources to Reserves…,* s. 138.

gelebilecek teknolojik yapılarla güçlendirilmediği sürece, açık deniz petrol veya gaz altyapısına kolaylıkla zarar verebilir. Bu yapıların dayanıklılığının arttırılması, artan mühendislik ve yapım işlerini ve dolayısıyla işletme maliyetlerini artırabilir[1418].

Arktika'da petrol ve doğal gazın araştırılması ve çıkarılması için gereken teknoloji, aynı zamanda yüksek bir maliyet gerektirmektedir[1419]. Eğer maliyet, kaynakları beklenen fiyattan daha yüksekse, geliştirme maliyeti etkin olmayacağından proje devam etmeyebilir[1420]. Bir ölçüde Arktika'daki enerji havzaları için ihtiyaç duyulan teknolojik gelişmeler, normal su sıcaklıkları için iyi adapte edilmiş ve buzsuz Arktika bölgeleri için uygun olan mevcut deniz alanlarındaki rezervleri geliştirmek için kullanılan çözümlere dayanabilir. Örneğin; Statoil tarafından işletilen, **Norveç'in Barents Denizi'ndeki Snohvit sahası ve benzeri sahalardan elde edilen deneyimler, Arktika'daki yeni enerji havzalarının geliştirilmesine katkı sağlayabilir[1421].**

Son olarak, Arktika'da petrol ve gaz kaynaklarını araştırmak ve üretmek, mevcut teknolojik olanakların ötesine geçen birtakım zorluklar doğurmaktadır. Örneğin; Arktika teknolojisindeki herhangi bir gelişmenin özel hedefi; sondaj sezonunu genişletmek, yüzey sondajını üretim tesislerini ve sakinlerini buz kaynaklı tehlikelerden korumak, denizaltı işletim teknolojilerini geliştirmek ve ayrıca üretilen hidrokarbonların kıyı işletim tesislerine taşınması için mesafeyi arttırabilmektedir[1422].

[1418] Peter F. Johnston, "Arctic Energy Resources and Global Energy Security", *Journal of Military and Strategic Studies,* Cilt: 12, Sayı: 2, 2010, http://oceans.mit.edu/wp-content/uploads/arctic_energy_security.pdf, (Erişim: 19.02.2018), s. 7.

[1419] Jiasheng ve Sai, a.g.m., s. 21. Arktika'da oldukça büyük bir potansiyele sahip olan gaz kaynaklarının taşınması petrolle kıyaslandığında çok daha pahalıdır. Öncelikle gaz, ham petrole göre önemli ölçüde daha düşük enerji yoğunluğuna sahiptir. Her ne kadar sıvılaştırma veya basınçlandırma ile enerji yoğunluğu dengelenebilmesine rağmen, LNG olarak taşıma, sıvılaştırma tesisleri ve LNG tankerlerini oluşturmak için gereken büyük sermaye maliyetlerinden dolayı özellikle pahalıdır. Bkz. Budzik, a.g.e., s. 6.

[1420] Johnston, a.g.m., s. 7.

[1421] IEA, *Resources to Reserves…,* s. 138.

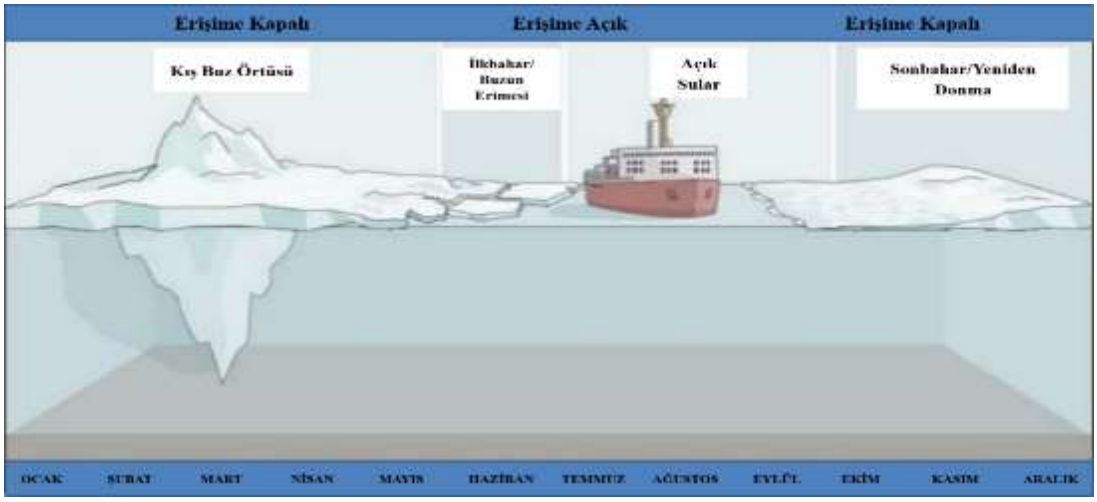
[1422] A.g.e., s. 138.

Arktika petrol taşımacılığının geliştirilmesi açısından daha uzun bir yol alınmasına ihtiyaç duyulmakla birlikte, günümüz dünyasında enerjiye erişimin küresel ölçekte karşılaşılan en büyük zorluklardan biri olduğu düşünülecek olursa, teknolojinin gelişim hızının Arktika için çok daha hızlı olması beklenebilir[1423].

2.4.3 Ulaşım ve Taşımacılıkla İlgili Zorluklar

Arktika'daki petrol ve gazın keşfi, zamanımızın en büyük ulaşım ve taşımacılık sorunlarından birini oluşturmaktadır. 1968 yılında Alaska'daki Prudhoe Körfezi petrol sahasının keşfinden bu yana, ulaşım ve taşınma zorlukları operatörler için bir sorun olmuştur. Ham petrolün taşınmasıyla ilgili klasik yollar arasında, boru hatları ve tanker taşımacılığı bulunmaktadır. Diğer bölgelerde, bu yöntemler oldukça etkili olsa da Arktika'da durum biraz farklıdır. Açık deniz kuyuları başarılı bir şekilde tamamlanıp, açık deniz tesisatları dalgalara, rüzgâra ve buzlara dayanabilseler bile, geleneksel çözümlerin Arktika için mutlaka geçerli olduğu hâlihazırda söylenemez[1424].

Fotoğraf 14: Arktika'da Ulaşım ve Taşımacılıkla İlgili Zorluklar



Kaynak: Fotoğraf Onur Limon tarafından düzenlenmiştir[1425].

[1423] Hearting, a.g.m., 41.

[1424] A.g.m., s. 32.

[1425] Bkz. BRAEMAR, "The Challenges of Arctic Oil Exploration and Production", http://braemartechnical.com/files/Lecture-80_The-Challenges-of-Arctic-Oil-Exploration-and-Production_13th-March_Grant-Smtih-CEO-Braemar-Adjusting_Please-contact-the-office-for-a-copy-of-this-presentation.pdf, (Erişim: 15.07.2018), s. 26.

Fotoğraf 14'te Arktika Okyanusu mevsimsel buz örtüsü görülmektedir. Buna göre sonbahar ve kış aylarında ulaşım ve taşımacılığın oldukça zor (neredeyse imkânsız) olduğu söylenebilir. Erişim zorlukları nedeniyle boru hatlarını döşemek (hem açık deniz hem de kıyıda) ise son derece maliyetli ve güçtür. Ancak Arktika'daki mevcut ulaşım seçenekleri ideal olmaktan uzak olsa bile, operatörler onları sık sık deneyen koşullarda çalışabilmektedir[1426]. Arktika'nın bu zor koşullarında devletlerin sahip oldukları **buzkıran gemilerin önemi** ulaşım ve taşımacılık açısından önem kazanmaktadır. Ancak üç metreden daha kalın olabilen çok yıllı buz üzerinde seyahat etmek, birinci yıl buzunda (bir metreden daha az kalınlıkta olan) daha iyi ilerleyen buzkıranlar için bile zorluk teşkil edebilmektedir. Ayrıca kışın buzkıranlar yardımıyla yapılan eskortlar sadece maliyetli değil, aynı zamanda eşlik edilen geminin maksimum genişliğini de sınırlayabilmektedir. Yazın ise görünürlüğü engelleyen şiddetli fırtınalar veya yoğun sis, transit geçişi zorlu hale getirebilir ve geçiş hızını yavaşlatabilir[1427].

Deniz buzu mevsimsel, öngörülemez ve buzun kendisinin kırıldığı yerlerde bile hâlihazırda mevcut olduğundan, buzkıranlar kutuplarda mevcudiyeti olan herhangi bir ülke için gerekli bir yatırım olarak düşünülebilir. **Bu nedenle buzkıranları yalnızca bir ülkenin ulusal Arktika politikasının bir aracı olarak incelenmek yerine bir ülkenin bölgeye olan bağlılığının bir sonucu olarak görmek daha gerçekçi olabilir.** Elbette konu Rusya ve onun diğer ülkelerle kıyaslanamayacak büyüklükteki buzkıran yeteneği (nitel ve nicel olarak) başta ABD ve Kanada olmak üzere, Rusya'nın en uzun Arktika kıyı şeridine ve nüfusuna sahip olduğu unutularak, ülkeler açısından stratejik *"buzkıran boşluğu"* olduğu konusunda algı oluşturabilir. Bu anlaşılır olmakla birlikte, bir ülkenin buzkıran ihtiyacı ve buzkıranların kullanım amacında bilimsel araştırma, arama kurtarma, emniyet, seyrüsefer, eskort, güvenlik vb. konulara göre farklı öncelikler ön plana çıkabilir.

[1426] A.g.m., s. 32.

[1427] Nordregio, *"Sea Routes and Ports in the Arctic",* Nordregio Research Centre, Ocak 2019, https://nordregio.org/maps/sea-routes-and-ports-in-the-arctic/, (Erişim: 12.03.2020).

Tablo 19: Buzkıran Gemisine Sahip Devletler

S.Nu.	Ülkeler	Toplam (İnşa Halinde Olan Gemi Sayısı +Planlanan)	Devlete Ait Gemi Sayısı			Özel Sektöre Ait Gemi Sayısı		
			45.000 ve daha fazlası BHP	20.000-44.999 BHP	10.000-19.999 BHP	45.000 ve daha fazlası BHP	20.000-44.999 BHP	10.000-19.999 BHP
Arktika Devletleri								
1	ABD	5 (0+3)	2 (Bir adet kullanım dışı+3 planlanan)	1	0	0	1	1
2	Danimarka	4	0	0	0	0	0	4 (Dört tanesi Baltık Denizi kullanımında
3	Finlandiya	10	0	7 (Dört tanesi Baltık Denizi kullanımında)	1	0	0	2
4	İsveç	7 (0+3)	0	4 (Üç tanesi Baltık Denizi kullanımında+3 planlanan (bunlardan 2'si Baltık Denzi)	0	0	0	3
5	İzlanda	0	0	0	0	0	0	0
6	Kanada	10 (2+5)	0	2 (+1 planlanan)	5 (2 inşa edilen+4 planlanan)			3
7	Norveç	2	0	0	1	0	0	1
8	Rusya	55 (2+4)	7 (Hepsi Nükleer+2 inşa edilen)	19 (Bir Nükleer; Beş tanesi Baltık Denizi kullanımında+2 planlanan)	12 (+2 planlanan)	0	9	8
Arktika Dışı Devletler								
9	Almanya	1 (0+1)	0	0	0 (+1 planlanan)	0	0	1
10	Arjantin	1	0	1	1 (Kullanım dışı)	0	0	0
11	Avustralya	1 (0+1)	0	0	1 (+1 planlanan)	0	0	0
12	Çin	5 (0+1)	0 (+1 planlanan)	1	4	0	0	0
13	B.Krallık	0 (1+0)	0	0	0	0	0	0
14	Estonya	2	0	0	2 (Baltık Denizi kullanımında)	0	0	0
15	G.Kore	1	0	0	1	0	0	0
16	G.Afrika	1	0	0	1	0	0	0
17	Japonya	1	0	1	0	0	0	0
18	Letonya	1	0	0	1 (Baltık Denizi kullanımında)	0	0	0
19	Şili	1 (0+1)			1 (+1 planlanan)	0	0	0

* BHP=the brake horsepower of the ship's power plant=fren beygir gücü. Brake Horse Power denmesinin sebebi mildeki gücün bir frenleme mekanizması tarafından emilip çekilmesidir.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 19'da Arktika ve Arktika dışı ülkelerin sahip oldukları buzkıran gemileri ve bu gemilerin kapasiteleri görülmektedir.[1428]. Özellikleri ve kapasitesi ne olursa

[1428] Tablo 19 görülen ülkelerin sahip oldukları buzkıran gemilerinin sayısının tespitinde öncelikli olarak şu üç kaynak referans olarak kullanılmıştır. Bkz. U.S. Coast Guard, *"Major Icebreakers of The World",* 01 Mayıs 2017, https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/Office%20of%20Waterways%20and%20Ocean%20Policy/20170501%20major%20icebreaker%20chart.pdf?ver=2017-06-08-091723-907, (Erişim: 12.04.2020); CRS Report, "Coast Guard Polar Security Cutter (Polar Icebreaker) Program: Background and Issues for Congress", *Congressional Research Service (CRS),* RL34391, 12 Mart 2020, https://assets.documentcloud.org/documents/6809673/Coast-Guard-Polar-Security-Cutter-Polar.pdf, (Erişim: 12.04.2020), s. 31; Hal Bernton, "Seattle will be Home Port for New Class of Icebreakers", https://www.seattletimes.com/seattle-news/seattle-will-be-home-port-for-new-class-of-icebreakers/, (Erişim: 12.04.2020). Bu kaynakların her biri farklı tarihlere atıf yapmış olsa da son iki kaynağın 2017 tarihli birinci kaynağı (U.S. Coast Guard) referans aldığı görülmektedir. 2017 yılından itibaren geçen üç yıllık dönem U.S. Coast Guard'ın verileri üzerinden ilgili ülkelerin resmi internet sayfaları, gazete ve Arctic Institute'in ülkeler (countiries) kısmında Arktika Konseyi üye ve gözlemci üyelerinin her biri için kendi sayfasında vermiş olduğu buzkıran sayısı dikkate alınarak karşılaştırılmış ve 2020 yılı için ülkelerin sahip olduğu toplam ve güncel buzkıran gemi sayısı Tablo 19'da listelenmiştir. Bkz. Arctic Institute, *"Countiries",* https://www.thearcticinstitute.org/countries/, (Erişim: 12.04.2020); Sputnik News, "Rus Buzkıran Gemisi Arktika, Sürüş Testlerinin İlk Etabını Başarıyla Tamamladı", 14 Aralık 2019, https://tr.sputniknews.com/savunma/201912141040838339-rus-buzkiran-gemisi-arktika-surus-testlerinin-ilk-etabini-basariyla-tamamladi/, (Erişim: 12.04.2020); Sputnik News, *"Rus Uzman Buzkıran Gemisi Ural'ın Suya İndirilmesini Yorumladı: Tüm Dünya İçin Pozitif Bir Sinyal",* https://tr.sputniknews.com/rusya/201905261039154838-rus-uzman-buzkiran-gemisi-uralin-suya-indirilmesini-yorumladi-tum-dunya-icin-pozitif-bir-sinyal/, (Erişim: 12.04.2020); Xavier Vavasseur, "Six New Icebreakers To Be Built For Canadian Coast Guard", *Naval News,* 11 Ağustos 2019, https://www.navalnews.com/naval-news/2019/08/six-new-icebreakers-to-be-built-for-canadian-coast-guard/, (Erişim: 12.04.2020); Port News, *"New port Icebreaker Named Ob Delivered to FSUE Atomflot",* 18 Ekim 2019, https://en.portnews.ru/news/285511/, (Erişim: 12.04.2020); Liu Zhen, "Could China's Experimental Ship be the World's Biggest Nuclear-Powered Icebreaker?", *South China Morning Post,* 20 Mart 2019, https://www.scmp.com/news/china/military/article/3002455/china-build-30000-tonne-nuclear-powered-ship-described, (Erişim: 12.04.2020); Lawson W. Brigham, "China's Polar Ships and Future Operations", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2018, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2018), ss. 1-3; Franz-Stefan Gady, "China Launches First Domestically Built Polar Icebreaker", *The Diplomat Media,* 11 Eylül

olsun tüm buzkıranlar buz kırabilir. Ancak buzkıranların sahip olduğu gövdenin yüzey üzerindeki yüksekliği (freeboard) ve ne derece güçlendirildiği, geminin ağırlığı ve özellikle motor kapasitesi ne kadar buzun kırılabileceği konusunda büyük bir fark yaratmaktadır. Buzun kalınlığına ek olarak, eski veya çok yıllı buzların kırılması yıllık buzun kırılmasından daha zordur. **Buzkıranlar kapasitelerine bağlı olarak ağır veya hafif olarak sınıflandırılabilir.** Genel bir kural olarak, motor kapasitesi 10.000-45.000 BHP arasında olanlar hafif buzkıranlar, kapasitesi 45.000 BHP'nin üzerinde olanlar ise ağır buzkıranlar olarak kabul edilir[1429]. Dünyada sadece ABD (iki gemi) ve Rusya'nın (yedi gemi) ağır buzkıran gemisi bulunmaktadır. Buzkıran gemilerinin inşa edilmesi sahip olması istenilen özelliklere göre değişiklik gösterebilmektedir. Küçük ticari bir buzkıran gemisinin yaklaşık 150 milyon dolar olduğu, ancak orta ve ağır buzkıran gemi maliyetlerinin milyar dolarlara ulaşabileceği söylenebilir[1430].

Tablo 19 üzerinden ülkelerin sahip olduğu buzkıran sayılarına bakıldığında, dünyanın en büyük buzkıran filosuna sahip ülkesi Rusya'dır. Devlete ait mevcut buzkıran gemi sayısı 38, özel sektörün sahip olduğu gemi sayısı 17'dir. Buna inşa halinde olan iki ve planlanan dört buzkıran gemisi de dâhil edilecek olursa, Rusya'nın toplam buzkıran gemi sayısının 61 olduğu görülebilir. Dünyanın en güçlü nükleer buzkıran gemisi *"Arktika"*yı 2019 yılında faaliyete geçiren Rusya, diğer nükleer buzkıran gemilerinden; *"Sibir"i* 2020 yılında, *"Ural"*ı 2021 yıllında envanterine almayı hedeflemektedir. Hafif buzkıran gemilerinden biri olan ve daha çok bir liman gemisi olarak kullanılan *"Ob"* ise 2019 yılında faaliyete geçmiştir. ABD'nin biri gayri faal olmak üzere devlete ait iki, özel sektöre ait bir ve yapımı planlanan üç buzkıran gemisi bulunmaktadır. Yapımı planlanan üç buzkıran gemisinin yaklaşık maliyetleri

---

2018, https://thediplomat.com/2018/09/china-launches-first-domestically-built-polar-icebreaker/, (Erişim: 18.10.2018).

[1429] Daha küçük buzkıran gemiler de bulunmaktadır. Ancak bunlar çoğunlukla açık deniz yerine liman içi operasyonlarda kullanılmaktadır. Birçok hafif buzkıran Arktika ve Antarktika sularında çalışmakta, ayrıca Baltık Denizi veya Büyük Göller gibi alt kutup koşulları için de tasarlanmaktadır.

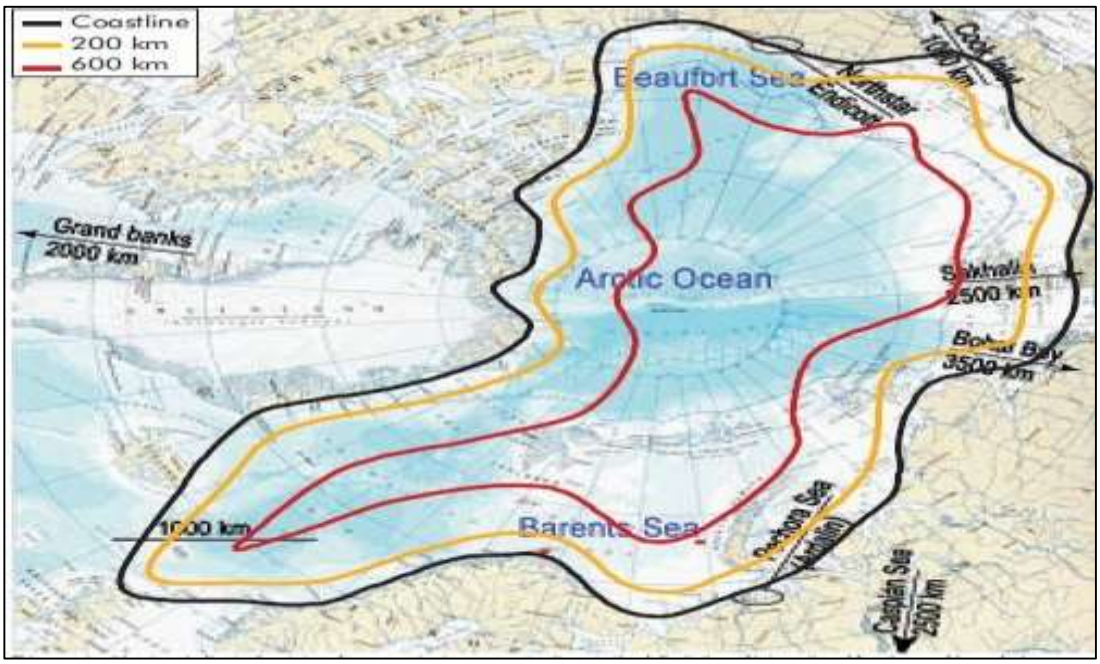
[1430] High North News, *"U.S. Coast Guard Awards Contract for New Polar Class Icebreaker",* 30 Nisan 2019, https://www.highnorthnews.com/en/us-coast-guard-awards-contract-new-polar-class-icebreaker, (Erişim: 12.04.2020).

sırasıyla bir milyar dolar, 792 milyon dolar ve 788 milyon dolardır[1431]. Finlandiya'nın ikisi özel sektöre ait, dördü Baltık Denizi'nde ve üçü genel kullanımda toplam 10 buzkıran gemisi, İsveç'in üçü özel sektöre ait, üçü Baltık Denizi'nde ve biri genel kullanımda toplam yedi buzkıran gemisi ve Danimarka'nın tamamı Baltık Denizi'nde bulunan toplam dört buzkıran gemisi bulunmaktadır. Rusya'dan sonra en fazla buzkıran gemisine sahip olan Kanada'nın ikisi orta sınıf ve beşi hafif ve üçü özel sektör olmak üzere toplam 10 adet buzkıran gemisi, ayrıca inşası devam eden iki, yapımı planlanan beş buzkıran gemisi bulunmaktadır. Arktika dışı ülkeler arasında sahip olduğu buzkıran gemisi bakımından Çin öne çıkmaktadır. Çin'in planlanan bir buzkıran gemisi ve hâlihazırda kullanımda olan beş buzkıran gemisi bulunmaktadır. Ancak kullanımda olan bu gemilerden üç tanesi (Haibing 722, Haibing 723 ve Type 210) Sarı Deniz'in karaya doğru sokulmuş en uç noktası olan Bohai Denizi'nde devriye ve buradaki limanların buzdan arındırılmasıyla görevlendirilmiştir. Bunların dışında 1993 yılında envantere alınan *"Xue Long 1(Snow Dragon-Kar Ejderi)"* birçok kez modernize edilirken, yerli imkanlarla üretilen 20.000 BHP'lik bir buzkıran olan *"Xue Long 2"* 2019 yılında envantere alınmıştır. 2019 yılında ise dünyanın en büyük nükleer buzkıran gemisinin yapılacağı açıklamıştır.

Arktika'daki deniz alanlarındaki buzlanma eğilimli bölgeler için uzun vadeli hedefler, muhtemelen tümüyle hidrokarbonların Snohvit ve Ormen Lange gaz sahalarında olduğu gibi, kıyı tesislerine boru hatlarıyla bağlandığı sübvansiyonel gelişmeler olabilir. Bununla birlikte, bu alanlar, denizaltı tesislerinin gelişimini ve işleyişini daha da karmaşık hale getirebilecek olan ilave yüzey buz örtüsü problemi ile uğraşmak zorunda değildir. Buz kıyıya doğru uzandığında, kıyıya yakın sığ sularda buzlanmanın neden olduğu akış hatlarında ve bağlarda hasar oluşması ihtimali de ek bir problem olabilir. Arktika'daki potansiyel enerji kaynaklarını uzun vadede kullanmak için, muhtemelen şu anda geliştirilmekte olanlardan daha açık olan alanları değerlendirmek gerekebilir.

[1431] CRS Report, a.g.e., s. 5.

Harita 46: Arktika Okyanusu Deniz Alanlarının Kıyıya Olan Uzaklıkları



Kaynak: IEA, "Resources to Reserves, Oil, Gas and Coal Technologies for the Energy Markets of the Future", *International Energy Agency*, 2013, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Resources2013.pdf, (Erişim: 03.03.2018), s. 142.

Harita 46'da sarı ve kırmızı çizgiyle gösterilen mevcut altyapının uzak konumlardaki alanlardan iyi akış sağlayabilmesi için gerekli yeteneklerden yoksun olduğu söylenebilir. Sadece Snohvit ve Ormen Lange sahalarının taşınma uzaklığını genişletmek sırasıyla mevcut 120 ve 150 kilometrelik mesafenin 600 kilometreye kadar olan kısımları, bölgedeki muhtemel açık deniz havzalarının çoğunun kaplanmasını mümkün kılabilir[1432]. Bunu başarmak için, son derece güvenilir akış güvencesi ve buzun altında gerekli müdahaleleri uzaktan yapma kabiliyetine sahip karmaşık bir teknolojiye ihtiyaç olduğu söylenebilir[1433].

Sonuç olarak Arktika'daki ulaşım ve taşımacılıkla ilgili zorluklar: 1) Enerji havzalarının kıyıya olan uzaklığı; 2) Yakın bölgelerdeki altyapı eksikliği; 3) Buz özelliklerinin potansiyel etkisinden dolayı sahalara olan sınırlı erişim; 4) Çok uzun

[1432] IEA, *Resources to Reserves…,* s. 142.

[1433] A.g.e., s. 142.

proje geliştirme programları; ve 5) Buz verilerinin kalitesini ve buz yükü hesaplama yöntemlerinde iyileşmeyi geliştirmek için endüstri çabaları gerektirebilir[1434].

[1434] Hearting, a.g.m., 41.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. ARKTİKA'DA SORUNLAR VE ANLAŞMAZLIKLAR

3.1 Arktika Konseyi ve A5 Devletleri: Rekabet ve Tamamlayıcılık

Küresel iklim değişikliğinin bugün için yarattığı etkinin bir sonucu olarak, Arktika'daki insan faaliyetleri artarken, bölgeye yönelik uluslararası ilgi de giderek artmaktadır. Bu durum, Arktika'da birçok uluslararası yönetim kurulmasına olanak sağlamış gerek Arktika Devletleri gerekse de Arktika dışı devlet ve organizasyonlar (sivil toplum kuruluşları) Arktika'da yaşanan sorunlara değinmek ve etkileşimde bulunmak için birçok forum ve konsey (Arktika Sahil Koruma Formu, Arktika Parlamenterler Daimî Komitesi, Arktika Ekonomik Konseyi, Kuzey Formu vb.) oluşturmuştur. Bunların arasında Arktika Konseyi daha öne çıkmaktadır. Özellikle son yıllarda birçoğu diğer Arktika Devletleri'ni ve yerel örgütleri dışlayan bir başka bölgesel organ olan ABD, Danimarka, Kanada, Norveç ve Rusya'nın bir araya gelmesiyle birlikte ortaya çıkan A5 yapılanmasıdır. Arktika Okyanusu'na kıyısı olan devletlere atıfla bir gruplandırmanın ismi olan A5, aynı zamanda bu devletlerin hangi durumlarda etkileşimde bulunmayı seçtikleri ve belirli durumlarda kendilerini nasıl organize etmeyi tercih ettiklerinin bir ifadesidir[1435].

A5 yapılanmasının herhangi bir resmi veya daimî bir idari yapısı bulunmamaktadır. Ayrıca kendini oluşturan devletler dışında bağımsız bir güce veya varlığa sahip olmadığı söylenebilir. A5 Devletleri, A5 çatısı altında bir araya gelerek çeşitli görüşmeler gerçekleştirebilmektedir. Bu durum A5 Devletleri'nin faaliyetlerinin önem ilişkisini yok etmediği gibi, Arktika Okyanusu'na kıyısı olan devletlerin A5 yapılanması dâhilinde toplanması ve uyumlu eylemlerinin de bölge için önemli ve olumlu etkileri olabilir. Buna ek olarak A5 yapılanması, Arktika'da bölgesel karar alma sürecini baskı altına almak bir yana, aynı zamanda Arktika Konseyi'nin

[1435] Kuersten, a.g.m., s. 434.

yaratmış olduğu iş birliği süreçlerini de engelleyebilmektedir. Ancak her ikisinin de birbirini tamamlayan özelliklerinin bulunduğu, bu bağlamda Arktika Konseyi ile A5 Devletleri arasındaki ilişkinin rekabet ve tamamlayıcılık şeklinde olduğu söylenebilir[1436].

A5 Devletleri'nin kendi aralarındaki Arktika'ya özgü yaptıkları ilk anlaşma; birinci bölümde ifade edilen ve 1973 yılında kabul edilen *"Kutup Ayılarının Korunması Anlaşması"*dır[1437]. A5 Devletleri'nin şimdiye kadar **dikkat çekici üç resmi toplantısı: 2008 yılında İlulissat'de (Grönland-Danimarka); 2010 yılında Quebec'de (Chelsea-Kanada); ve 2015 yılında Oslo'da (Norveç) gerçekleşmiştir[1438].** İlulissat Bildirisi'nde; Arktika Okyanusu'ndaki kıta sahanlığı dış sınırlarının belirlenmesi, çevrenin korunması, seyrüsefer serbestisi, bilimsel çalışmalar ve diğer deniz kullanım alanlarıyla ilgili konularda muhtemel çakışan taleplerin (hak iddialarının) BMDHS çerçevesinde ele alınacağı ve çözümleneceği kabul edilmiştir[1439]. Benzer şekilde Quebec Bildirisi'nde; İlulissat Bildirisi'nde belirtilen esasların kabul edildiği vurgulanmıştır[1440]. Oslo Bildirisi ise; Arktika Okyanusu'nda açık deniz balıkçılığının önlenmesine ilişkin tartışmaları içermektedir. Bildiriden bu düzenlemenin A5 Devletleri tarafından yapılabileceği anlaşılmaktadır[1441]. Bu üç bildiri, Arktika Konseyi dışında kabul edildiğinden, Arktika ile ilgili bir düzenlemede

---

[1436] A.g.m., ss. 434-435.

[1437] Heather Exner-Pirot, *"The Return of the Arctic Five",* www.rcinet.ca/eye-on-the-Arctic/2015/07/23/blog-the-return-of-the-Arctic-five/, (Erişim: 05.01.2018), ss. 1-3.

[1438] Andreas Kuersten, "The Arctic Five Versus Arctic Council", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2016, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 435.

[1439] *"The Ilulissat Declaration",* http://www.oceanlaw.org/downloads/Arctic/Ilulissat_Declaration.pdf, (Erişim: 11.12.2017), ss. 1-2.

[1440] Heather Exner-Pirot, "*The Arctic 5 Meeting in Chelsea – Disaster, or Just Disappointment?",* 2010, http://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2010/06/01/the-Arctic-5-meeting-in-chelsea-disaster-or-just-disappointment/, (Erişim: 11.01.2018), ss. 1-2.

[1441] Seamus Ryder, *"The Declaration Concerning the Prevention of Unregulated High Seas Fishing in the Central Arctic Ocean",* 2015, http://site.uit.no/jclos/2015/08/11/the-declaration-concerning-the-prevention-of-unregulated-high-seas-fishing-in-the-central-Arctic-ocean/, (Erişim: 11.01.2018), s. 1-12.

başta diğer Arktika devletleri ve yerli halk organizasyonları olmak üzere diğer örgüt ve devletler dışarda bırakılmıştır. Buna rağmen bildirilerde amaç edinilen konuların Arktika Okyanusu'na kıyısı olan A5 Devletleri'nin muhtemel tartışmalı alanları (kıta sahanlığı, balıkçılık vb.) olduğu da unutulmamalıdır[1442].

A5 Devletleri'nden farklı olarak, Arktika Konseyi'nin Arktika Konseyi üyeleri tarafından kabul edilen; *"Arktika'da Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma İş Birliği Anlaşması (2011)", "Arktika'daki Deniz Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma ve Müdahale İş Birliği Anlaşması (2013)"* ve *"Uluslararası Arktika Bilimsel İş Birliği Geliştirme Anlaşması (2017)"*, yasal bağlayıcılığı olan üç uluslararası anlaşmadır[1443]. Ayrıca Arktika Konseyi'nin görev alanının, Ottawa Deklarasyonu'nunda belirtildiği üzere, askerî güvenlikle ilgili konuların kapsam dışında bırakıldığı unutulmamalıdır[1444]. Arktika Konseyi yapısı itibariyle daimî üyeler, gözlemci üyeler, daimî katılımcılar, çalışma grupları ve bağlı ortaklıkları ile A5 Devletleri'nin karar ve anlaşma düzeylerinden çok daha kapsamlı bir müzakere zemini içermektedir. Bu bağlamda, A5 Devletleri'nin Arktika üzerindeki görüşme, anlaşma ve karar süreçleri, Arktika Konseyi'ni oluşturan aktörleri dışarda bırakacağından sorunlu görülebilir. Öyle ki, yukarıda ifade edilen İlulissat, Quebec ve Oslo Bildirileri bu dışlanmışlığın en açık bir ifadesidir. A5 Devletleri'nin kendi aralarında almış olduğu kararların veya yürüttükleri çalışmaların en başta Arktika'daki yerli halkların bilinçli olarak bu süreçlerin içerisine dâhil edilmesini engellediği, ancak diğer bir taraftan bakıldığında A5 Devletleri'nin almış olduğu kararların, Arktika Konseyi'nde tartışmalara açık sorunları daraltabileceği, ayrıca doğrudan kendileriyle ilgili sorunlarda; kıta sahanlığı, MEB, deniz geçiş yolları vb. anlaşmazlıkların çözümünde bir müzakere zemini oluşturabileceği söylenebilir. Bu noktada, A5 Devletleri'nin çözüme kavuşturul(a)mamış olan konularda Arktika Konseyi'ne potansiyel bir tamamlayıcılık sağlayabilir.

[1442] Kuersten, a.g.m., s. 437.

[1443] Sellheim, Zou ve Inagaki, a.g.m., ss. 419-420.

[1444] Askerî konuların Arktika Konseyi'nin kapsamı dışında bırakıldığı hususunda bkz. Ottowa Bildirisi 1'inci Maddesinin dipnotu, Arctic Council, *Declaration on The Establishment…,* s. 1.

Arktika'nın geleceğinde A5 Devletleri'nin alacağı karaların veya anlaşmazlıkların stratejik sonuçları ve buna bağlı olarak jeopolitik etkilerinin olması muhtemeldir. Eğer A5 Devletleri'nin enerji kaynakları bakımından zengin MEB ve kıta sahanlığı beklentileri ile stratejik çıkarlarını ve egemenlik haklarını koruma arzuları dikkate alınacak olursa, Arktika Okyanusu'ndaki petrol ve gazın çıkarılmasında yaşanabilecek büyük çapta bir genişleme, Kuzeybatı Geçidi ile Kuzey Deniz Rotası'ndan deniz ticaretinde istikrarlı bir artışın yaşanmasıyla birlikte, A5 Devletleri ve Arktika Konseyi arasında rekabet ve tamamlayıcılık ilişkisini A5 Devletleri nezdinde değiştirebilir. A5 Devletleri'nin bu zorluklarla nasıl başa çıktığı, büyük ölçüde Arktika'daki geniş çaplı iş birliği ile ilgili olarak neyin mümkün ve gerekli olduğunu tanımlayacaktır[1445].

Arktika'nın geleceğinde A5 yapılanması ve Arktika Konseyi'nin birlikte daha fazla yapıcı ve etkili bir potansiyele sahip olabileceği düşünülebilir. Özellikle ileriye dönük olarak her iki yapının göreli güçlü ve zayıf yanları, bu yapıların, Arktika'nın uluslararası yönetimine olan potansiyel bileşik katkılarını değerlendirmede daha belirgin bir şekilde yer alacaktır[1446]. Ancak A5 Devletleri'nin her birinin politik, ekonomik, askerî ve daha geniş ulusal güvenlik politikalarına ve programlarına bakıldığında, **A5 Devletleri'nin Arktika'daki stratejik hedeflerini ve çıkarlarını korumak için aldıkları tedbirlerin, Arktika'nın geleceğini, Arktika Konseyi'nden çok daha bağımsız kıldığı söylenebilir[1447].**

3.2 Yerli Halklar

Arktika'daki yerli halklar her ne kadar küçük bir azınlığı temsil ediyor olsa da Arktika binlerce yıldır yerli halkların sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel gelişimine ev sahipliği yapmaktadır. Yerli halkların varlığı, devletlerin kökeninden toprak mülkiyeti kavramına kadar, uluslararası hukukta hiçbir devletin yönetiminde bulunmayan ve *"terra nullius (sahipsiz toprak)"* olarak adlandırılan Arktika'nın Avrupalı kâşiflerin ve yerleşimcilerin gelmesinden çok daha öncelere uzanmaktadır.

[1445] Perry ve Andersen, a.g.e., s. 31.

[1446] Kuersten, a.g.m., s. 439.

[1447] A5 Devletleri'nin Arktika politikaları için bu çalışmanın Dördüncü Bölümüne bakınız.

Zamanla Arktika'da ortaya çıkan veya oluşturulan ulusal sınırlar, Arktika'nın yerli halklarını ulusal sınırların ötesine ayırmıştır. Örneğin Inuitler; Alaska, Grönland, Kanada ve Rusya'ya, Samiler; Finlandiya, İsveç, Norveç ve Rusya olmak üzere dört ülkeye dağılmış durumdadır. Athabaskans ve Gwichler; ABD ve Kanada'ya, Aleutlar; Alaska ve Rusya'ya yayılmıştır[1448].

Çevreye uyum sağlama ve esneklik, Arktika'daki yerli halkların nesiller boyunca çevresel değişimlere ayak uydurabilmelerinin anahtarı olmuştur. Mevcut sosyal, ekonomik, politik ve kurumsal değişiklikler her ne kadar yerli halkların uyum sağlama kapasitesini sağlamada veya kısıtlamada önemli bir rol oynasa da son on yıllarda yaşanan hızlı küresel iklim değişikliği, yerli halkların çevrelerindeki ve dünyadaki diğer değişiklikler ile birleştiğinde yeni zorluklar ortaya çıkarmakta ve Arktika'nın yerli halkları da bu değişimlere ve zorluklara doğrudan tanıklık etmektedir. Örneğin; son yıllar da Kanada'nın Nunavut Bölgesi'nde yaşayan Inuitler, deniz buzunun inceldiğini, bazı bölgelerdeki halkalı fokların sayısının azaldığını ve genellikle daha önce bölgede bulunmayan böcek ve kuş türlerinin varlığını tespit etmişlerdir. Batı Kanada'da yaşayan Inuvialistler, daha önce bölgede çok nadir görülen şimşek ve yıldırım artışını gözlemlerken, Alaska ve Kanada'daki Athabaskanlar, son 50 yılda hava, bitki örtüsü ve hayvan dağılımı modellerinde dramatik değişimlere tanıklık etmiştir. Norveç'te ren geyiği çobanlığı yapan Samiler, geleneksel rüzgâr modellerinin değişmesi nedeniyle geleneksel gezi rotalarını değiştirmek zorunda kalmıştır[1449]. Çok çeşitli doğal iklim varyasyonlarına alışmış olan Arktika'nın yerli halkları için kendi eski deneyimlerinden benzersiz olan bu yeni değişikliklerin onlar için yeni bir durum olduğu anlaşılmaktadır.

[1448] Byers, a.g.e., ss. 216-217.

[1449] ACIA, "Impacts of a Warming Arctic: Arctic Climate Impact Assessment", *Cambridge University Press*, 2004, https://www.amap.no/documents/doc/impacts-of-a-warming-arctic-2004/786, (Erişim: 17.12.2018), ss. 92-93.

Fotoğraf 15: Arktika'daki Yerli Halklar ve Çevre



Kaynak: Fotoğraflar Onur Limon tarafından derlenmiştir.

Arktika'nın yerli halkları için yaşadıkları topraklar yalnızca bir mülkiyet ve bir üretim aracı olarak değerlendirilmemelidir. Ayrıca kendi toprakları ile olan ilişkileri kültürel değerlerinden ve farklılıklarından ayırı tutulmamalıdır. Arktika'daki yerli halkların ekonomileri, özellikle avlanma, balıkçılık ve ren geyiği çobanlığı gibi geçimlik ekonomiler olup, petrol ve gaz altyapı projelerinin olumsuz ekolojik sonuçlarından orantısız olarak zarar görmektedir. Bunun temel nedeni, kendi kültürlerine, topraklarına ve kaynaklarına bağımlı olan geçim ekonomileri ve meslekleridir. Arktika'daki petrol ve gaz faaliyetleri, yerli halklar ve onların toplumları üzerinde, topraklarında artan yerleşimci nüfusu, yerli halkların yerinden edilmesi de dâhil olmak üzere, büyük altyapı projeleri, yerel flora ve faunanın azalması, su, toprak ve hava kirlenmesi ve değerli toprakların bozulması gibi ciddi ve doğrudan olumsuz etkiye sahip olabilir. Bu durum yerli halklar arasında sağlık

sorunlarının artmasına, avlanma yerlerinin, balıkçılığın, biyoçeşitliliğin, tıbbi bitkilerin ve manevi alanların kaybına veya zarar görmesine yol açabilir[1450].

Petrol ve gaz gelişimi ile bağlantılı yollar ve boru hatları, bitişik ekosistemler ve bu kaynakların yerli halklar tarafından kullanılması üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Arktika'daki en eski hidrokarbon gelişimlerinden ikisi olan Alaska'daki Prudhoe Körfezi petrol sahası ile Rusya'nın Yamal Yarımadası'ndaki Bovanenkovo gaz sahası bunlardan iki tanesidir. Prudhoe Körfezi petrol sahasında geliştirilen yol ve altyapı faaliyetleri, bölgenin görünümünde ve ekosisteminde büyük değişikliklere neden olmuştur. Bovanenkovo bölgesinde ise 1980'li yılların sonunda büyük bir kriyojenik toprak kayması meydana gelirken, son 40 yılda bu bölgede hem doğal hem de insan kaynaklı (antropojenik) değişiklikler meydana gelmiştir. Bunlar; bitki örtüsü, hidro ve yaban hayatı gibi alanlarda görülen değişiklikler ile yollar, demiryolları ve boru hatları gibi fiziksel engellerden doğrudan ve dolaylı ekolojik etkilere kadar uzanabilmektedir[1451].

Arktika'da petrol ve gaz endüstrisi Barents Denizi, Beaufort Denizi, Grönland, Kanada'nın yüksek-Arktika bölgeleri veya Arktika'daki başka yerlerde yeni kaynak arayışları, genellikle yerli halkların geleneksel topraklarında faaliyet göstermektedir.

[1450] Rune S. Fjellheim ve John B. Henriksen, "Oil and Gas Exploitation on Arctic Indigenous Peoples Territories Human Rights, International Law and Corporate Social Responsibility", Aboriginal Policy Research Consortium International (APRCi), *Journal of Indigenous Peoples Rights,* No: 4/2006, https://ir.lib.uwo.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1251&context=aprci, (Erişim: 19.09.2018), ss. 28-29. Ayrıca erimiş deniz buzu, mevsimsel göçleri buzun oluşumu ve erimesi ile ilgili olduğundan balık stoklarının yerini ve davranışını etkiler. Arktika Okyanus buzunda yaşanan daha erken çekilme ve daha uzun bir buz mevsimi, kuzeye doğru hareket eden ve ticari olarak önemli bazı balık türlerinin ortaya çıkmasına ve yeni balıkçılığın açılmasına neden olabilir. Örneğin, denizde meydana gelen buz değişimleri, daha büyük ve daha çok sayıda Atlantik morina balığının nüfuzuna yol açarak, bunların balıkçılık değerlerini artırabilir. Diğer taraftan Grönland halibut balığı gibi diğer türlerin sayıları azalabilmektedir. Bkz. AMAP, *Arctic Climate Issues...,* s. 64. Daha erken kar erimesi, daha sıcak topraklar ve yolların yakınındaki geniş yeni sulak alanlar, bitki örtüsü çeşitliliği ve vahşi yaşam alanlarını etkilemektedir erimesi, daha sıcak topraklar ve yolların yakınındaki geniş yeni sulak alanlar, bitki örtüsü çeşitliliği ve vahşi yaşam alanlarını etkilemektedir. Bkz. SWIPA, a.g.e., s. 91.

[1451] SWIPA, a.g.e., ss. 91-92.

Çoğu durumda petrol ve gaz endüstrisi, ulusal veya yerel olmayan bir devletten temin edilen izinler, lisanslar ve kaynak hakları (kira, imtiyaz, vb.) temelinde çalışmakta olup, bu faaliyetlerin büyük bir çoğunluğu yerli halkların bölgelerinde ve yerli halk yönetimleri tarafından tartışılmadan alınmaktadır. Bazı durumlarda yerli olmayan hükümetler (Alaska ve Kuzey Kanada'nın büyük bir bölümü vb.), yerli halkların toprak ve kaynak haklarından en azından bir düzeyde anlaşmayla *"(Nunavut Toprak Hak Anlaşması-The Nunavut Land Claim Agreement)"* veya mevzuatla *"(Alaska Yerli Haklar Uzlaşma Yasası-The Alaska Native Claims Settlement Act)"* yerleşmişlerdir. Bu anlaşma ve mevzuatlarla yerli halkların geleneksel topraklarının en azından bir kısmındaki petrol ve gaz haklarına tam sahiplik iddiası kabul edebilir. Bu noktada, petrol ve gaz endüstrisi, petrol ve gaz imtiyazı ya da kiralaması için yerli bir toprak sahibiyle (Örneğin; Mackenzie Deltası'ndaki Inuvialuit halkı) müzakere edilmektedir. Ancak toprakların geri kalanı için (Inuvialuit Anlaşması da dâhil olmak üzere, Kuzey Kanada'daki tüm toprak tazminat anlaşmalarında olduğu gibi) **yerli halklar sadece toprağın yüzey haklarına** sahip olabilmektedir. Bu durumda, petrol ve gaz endüstrisi; erişim sorunlarını ele almak, etki ve fayda anlaşmalarını müzakere etmek zorunda kalacaktır[1452]. Önümüzdeki birkaç on yıl içinde öngörülen hidrokarbon gelişmelerinin büyük bir bölümü, yerli halkların değişen koşullara uyum sağlama yeteneğini altüst edebilir. Bu noktada, Arktika'da altyapının gelecekteki genişlemesi, iklim kaynaklı değişiklikler ve permafrostun çözülmesiyle birlikte, yerli halklar için benzeri görülmemiş zorluklar sunarken, başarılı uyarlamalar, yerli halkların ve hükümetlerin endüstri ve yönetim kurumlarıyla eşgüdümlü çalışmalar yapmalarını gerektirebilir[1453].

Arktika'nın yerli halklarının geçmişten günümüze toprak ve kaynakların kullanım hakkı bağlamında, çoğu durumda insan hakları ve temel özgürlüklerden ayrı ve yoksun bırakıldığı söylenebilir. Öyle ki, toprakları sadece mülksüzleştirilmeyle karşı karşıya kalmamış, topraklar ve kaynaklar onların ihtiyaç ve çıkarlarına uygun olarak da kullanılmamıştır. Yerli halkların toprak ve bölgelerindeki petrol ve gaz

---

[1452] Ketil Fred Hansen ve Nigel Bankes, "Human Rights and Indigenous Peoples in the Arctic. What are the Implications for the Oil and Gas Industry?", Aslaug Mikkelsen ve Oluf Langhelle (Ed.), *Arctic Oil and Gas Sustainability at Risk?,* Routledge Yayınları, ABD ve Kanada, 2008, ss. 293-294.

[1453] SWIPA, a.g.e., ss. 91-92.

faaliyetleriyle ilgili temel sorun, devletlerin, yerli halkların geleneksel topraklarının ve kaynaklarının kullanımlarını, sahip olmalarını ve sahiplenmelerini tanıma ve bunlara saygı göstermeme ve onlara gerekli yasal statüleri ve korumayı sağlamamalarıdır. Bunların dışında devletlerin yerli halkların topraklarını ve kaynaklarını koruyan yasaları yürürlüğe koyma veya uygulamadaki başarısızlıkları; petrol ve gaz gelişimi dâhil olmak üzere, ulusal çıkarlar için yerli toprakların kamulaştırılması ve **yerli halkların yerinden edilmesi ve yer değiştirme** gibi sorunlarla karşılaşılabilmektedir. Esasen yerli halkların sahip oldukları topraklara ve kaynaklara, özel, kültürel, sosyal, manevi, politik ve ekonomik ilişkilere Arktika Devletleri'nin saygı duymaları parasal açıdan tahmin edilebilecek olanın çok daha ötesinde son derece önemlidir[1454]. Öyle ki, **uluslararası birçok sözleşme ve bildirge yerli halklara toprakları ve kaynakları üzerinde devlet ve özel mülkiyete karşı yasal koruma sağlamakta,** petrol ve gaz faaliyetleri gibi toprakların ve kaynakların rekabet eden endüstriyel kullanımlarına karşı koruma da içermektedir. Yerli halkların toprakları, bölgeleri ve kaynakları ile olan bu özel ilişkisi, BM'nin bir uzmanlık kuruluşu olan, ***"Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization-ILO)"*nün** 27 Haziran 1989 tarihli ve 169 sayılı *"Yerli ve Kabile Halkları Sözleşmesi (Indigenous and Tribal Peoples Convention)"*[1455]; *"BM İnsan Hakları Komisyonu (The United Nations Commission on Human Rights)"*[1456]*; "BM Yerli Halkların Hakları Bildirgesi (The United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples)"*[1457]*;* ve *"Yerli Halkların Haklarına*

[1454] Fjellheim ve Henriksen, a.g.me., s. 29.

[1455] International Labour Organization (ILO), *C169-Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 (No. 169),* https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C169, (Erişim: 17.09.2018), ss. 1-9.

[1456] *"United Nations Human Rights Council",* https://www.ohchr.org/en/hrbodies/chr/pages/commissiononhumanrights.aspx, (Erişim: 19.09.2018.

[1457] BM Genel Kurulu'nda 13 Eylül 2007 tarihinde yapılan oylamada yerli halkların insan hakları haklarını ezici bir şekilde desteklemiş, yerli halkın topraklarını ve kaynaklarını koruma haklarına dair yaklaşık 25 yıllık çekişmeli müzakereleri sona erdiren bildirge benimsenmiş, yerli halkların geleneklerinin ve eşsiz kültürlerinin koruması sağlanmıştır. BM Genel Kurulu'nda yapılan oylamada tarafından 144 devlet kabul, Avustralya, Kanada, Yeni Zelanda ve ABD olmak üzere dört devlet aleyhte Azerbaycan, Bangladeş, Bhutan, Burundi, Kolombiya, Gürcistan, Kenya, Nijerya, Rusya, Samoa ve

Dair Amerikan Bildirgesi (American Declaration on the Rights of Indigenous Peoples)"[1458] tarafından kabul edilen çok sayıda karar dâhil olmak üzere, birçok belgede tanınmaktadır.

Ketil F. Hansen ve Nigel Bankes'e göre; ***"Yerli ve Kabile Halkları Sözleşmesi (ILO 169)"*** resmi ve hukukî açıdan, yerli halkların uluslararası hukuktaki toprak ve kaynak haklarının **günümüze kadarki en önemli yasal kabulünü** temsil etmektedir[1459]. Arktika Devletleri arasında; **Danimarka 1996 yılında, Norveç ise 1990 yılında 169 sayılı ILO Sözleşmesi'ni onaylamıştır.** Bu iki devlet dışında Sözleşmeye taraf olan Arktika Devleti bulunmamaktadır. Arktika Konseyi gözlemci üye devletlerden ise sadece **Hollanda (1998) ve İspanya (2007)** Sözleşmeyi onaylamıştır[1460]. Sözleşmenin kapsamından; Sözleşmeye taraf olmayan diğer Arktika Devletleri'nin de yerli haklar konusunda bu kapsamlı uluslararası minimum standartları yerine getirmesi gerektiği anlaşılmaktadır[1461]. Öyle ki, 169 sayılı ILO Sözleşmesi'nin **13(1)'üncü Maddesi;** devletlerin, işgal ettikleri ya da başka bir şekilde kullandıkları topraklar ve bölgeler ile olan ilişkilerinde ***"yerli halkların kültür ve manevi değerlerine özel önem vermeleri ve saygı göstermeleri"*** gerektiği

---

Ukrayna olmak üzere 11 devlette çekimser oy kullanmıştır. Bkz. "United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples", *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UNDRIP),* 13 Eylül 2007, https://www.un.org/development/desa/indigenouspeoples/wp-content/uploads/sites/19/2018/11/UNDRIP_E_web.pdf, (Erişim: 17.09.2018); United Nations, "General Assembly Adopts Declaration on Rights of Indigenous Peoples; Major Step Forward Towards Human Rights For All, Says President", *Meetings Coverage and Press Releases,* 13 Eylül 2017, https://www.un.org/press/en/2007/ga10612.doc.htm, (Erişim: 17.09.2018).

[1458] OAS, "American Declaration on The Rights of Indigenous Peoples", *Organization of American States (OAS),* 2016, https://www.oas.org/en/sare/documents/DecAmIND.pdf, (Erişim: 17.09.2018).

[1459] Hansen ve Bankes, a.g.m., s. 292.

[1460] Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmadığını burada ayrıca vurgulamak gerekir. Sözleşmeye taraf olan ülkeler için bkz. International Labour Organization (ILO), *Ratifications of C169-Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 (No. 169),* https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312314, (Erişim: 17.09.2018), s. 1.

[1461] Fjellheim ve Henriksen, a.g.m., s. 30.

vurgulanmaktadır[1462]. Bu, yerli halkların kendi topraklarıyla özel ilişkilerinin yasal olarak tanınması ve topraklarının ve kaynaklarının kendi kültürlerinin temel unsurları olduğunun kabul edilmesidir. Bu hüküm, arazi ve kaynaklarla ilgili diğer tüm hükümlerin temel prensibidir[1463]. Sözleşme'nin **13(2) Maddesi; 15'inci ve 16'ıncı Maddelerinde** yer alan terimlerin kullanımı, ilgili halkların işgal ettiği veya başka bir şekilde kullandığı alanların toplam çevresini kapsayan toprak kavramını içermektedir. **15(1)'inci Maddede;** yerli halkların toprakları ile ilgili olarak ***"doğal kaynaklara ilişkin haklarının özel olarak korunacağı ve bu hakların bu doğal kaynakların kullanımı, yönetimi ve korunmasına katılma hakkını içerdiği"*** belirtilmektedir. **15(2)'inci Maddede;** devletin maden veya alt-yüzey kaynaklarının mülkiyetini veya topraklara ait diğer kaynakların haklarını elinde bulundurduğu durumlarda, hükümetler, arazilerine ait kaynakların araştırılması ya da kullanılması için herhangi bir program başlatmadan veya izin vermeden önce, menfaatlerinin ne ölçüde taraflı olacağına karar vermek amacıyla, **bu halklara danışacakları** prosedürleri kuracak veya devam ettireceği ifade edilmektedir. Söz konusu halkların mümkün olan her durumda bu tür faaliyetlerden faydalanabileceği ve sonucunda maruz kalabilecekleri zararlar için adil tazminat alacakları belirtilmektedir[1464]. Sözleşme'nin **16'ıncı Maddesinde** ise; yerli halkların ***"yeniden yerleştirilmesi gerekli görülen bir durum ve kendi rızasıyla olması koşulu dışında yerli halkların bulundukları topraklardan çıkarılmayacağı"*** ve yerli halklardan yeniden yerleştirilen kişilerin sonuçta meydana gelebilecek kayıplar veya yaralanmalar için **tam olarak tazmin edileceği** belirtilmektedir[1465].

Yerli halkların toprakları ve topraklarındaki petrol ve doğal gaz faaliyetleriyle ilgili olarak, bu tür faaliyetlerin, yerli halklar için geçim ekonomileri, meslekleri ve geleneksel topraklarına olan kültürel bağımlılıkları nedeniyle son derece olumsuz

---

[1462] International Labour Organization (ILO), *C169-Indigenous and Tribal…,* Bölüm II, 13'üncü Madde, s. 4.

[1463] Fjellheim ve Henriksen, a.g.m., s. 30.

[1464] International Labour Organization (ILO), *C169-Indigenous and Tribal…,* Bölüm II, 15'inci Madde, s. 4.

[1465] A.g.e., s. 4.

sonuçları olabileceği söylenebilir. Arktika'daki petrol ve gaz faaliyetleri ile ilgili olarak esas dikkat edilmesi gereken husus, **yerli halkların kendileri için karar verme imkânının uluslararası sözleşme ve bildirgelerde tanınan haklarla** sağlanmasıdır. Bu bağlamda, Arktika Devletleri'nin yerli halkların uluslararası kabul görmüş haklarına saygı göstermeleri ve uygulamaları **hayata geçirme zorunlulukları** bulunmaktadır. Bu, Arktika'daki petrol ve gaz faaliyetlerinin yerli halkların önceden, özgürce ve rızası olmadan yerli topraklarda gerçekleşmemesi gerektiği anlamına gelmektedir[1466]. Buna rağmen, Arktika Konseyi'ni oluşturan **Ottowa Bildirisi'nin 2'inci Maddesinde** yerli halk organizasyonlarında belirtilen ***"halk"* teriminin *"uluslararası hukuka göre bu terime uygulanan halklara ilişkin herhangi bir etkiye sahip olarak yorumlanamayacağı"***nın kabul edildiği hatırlanacak olursa[1467]**,** Arktika'daki yerli halkların hakları ile ilgili konularda söylem, yazın (bildiriler, sözleşmeler, anlaşmalar vs.) ve uygulamaların çelişkilerle dolu olduğu söylenebilir.

3.3 Deniz Yetki Alanlarından Doğan Sorun ve Anlaşmazlıklar

3.3.1 Kuzeybatı Geçidi

Kuzeybatı Geçidi, Atlantik Okyanusu ve Pasifik Okyanusu arasındaki bir dizi deniz yoluna verilen isim olup, Kanada'nın Arktika Takımadaları, Davis Boğazı ve doğudaki Baffin Körfezi ile batıda bulunan Beaufort Denizi'nin geçit ve boğazlarını kapsamaktadır. Kuzeybatı Geçidi'nin; tıpkı Kuzey Deniz Rotası'nda olduğu gibi, kuzey-güney yönünde geniş bir su ve toprak alanı ihtiva eden adalardan geçen ulaşım koridoru olduğu söylenebilir.

Kuzeybatı Geçidi'nden 1906 yılında ünlü kaşif Amundsen'den başlayarak 2019 yılı sonuna kadar kadar toplam 313 gemi geçiş yapmıştır[1468]. Bu geçişler,

---

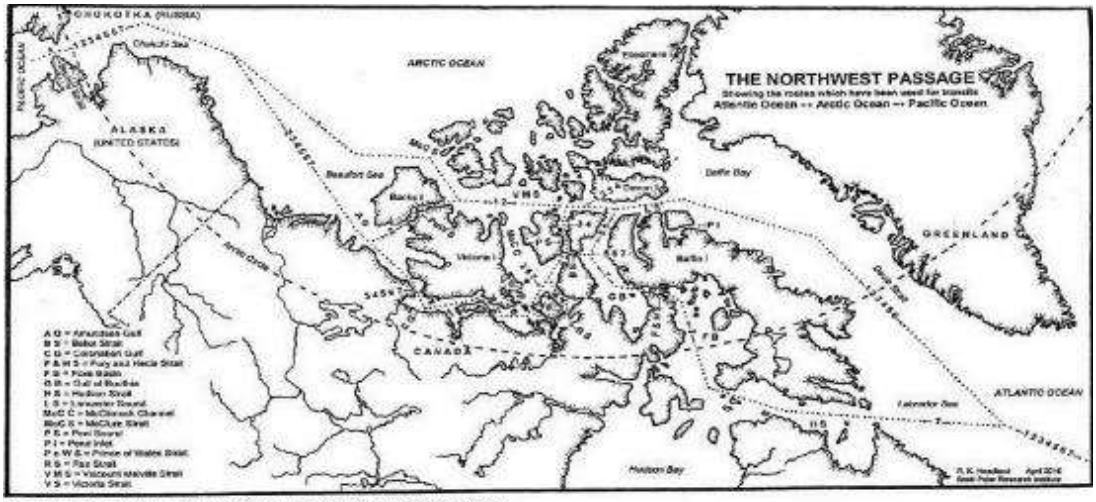
[1466] Fjellheim ve Henriksen, a.g.m., s. 39.

[1467] Bkz. Ottowa Bildirisi 2'inci Maddenin dipnotu (dipnot 2), Arctic Council, *Declaration on The Establishment…*, s. 2.

[1468] Bu çalışmada Kuzeybatı Geçidi'nden 1853 yılında yapılan ve tartışmalı olmakla birlikte ilk gemi geçişi olarak değerlendirilen geçiş; Parry Kanalı'nın orta kısmından ve deniz buzunun kızaklar yardımıyla geçilmiş olması nedeniyle gemi geçişlerine dâhil edilmemiştir. Ayrıca günümüze kadar yapılan toplam geçişlere denizaltı geçişleri de dâhil edilmemiştir. 2020 yılına kadar Kuzeybatı

Atlantik Okyanusu'nda Labrador Denizi'ne doğru veya buradan başlayarak Kanada'nın Arktika Takımadaları'daki Lancester Geçidi ve Foxe Havzası'na doğru ilerlemekte, daha sonra batıda McClure Geçidi veya Amundsen Körfezi'ne ulaşarak Beaufort Denizi ve Çukçi Denizi boyunca, Bering Boğazı'ndan Pasifik Okyanusu'na kadar uzanmaktadır. Bu geçişlerde, Batı Grönland'ın merkezi ya da kuzey kıyısı boyunca devam edenler dışındakiler hariç olmak üzere, Kuzey Kutup Dairesi, Kuzeybatı Geçidi'nin başlangıcına ve bitişine yakın yerlerden geçmektedir[1469].

Harita 47: Kuzeybatı Geçidi



Kaynak: University of Cambridge, "Transits of The Northwest Passage to End of the 2017 Navigation Season Atlantic Ocean ↔ Arctic Ocean ↔ Pacific Ocean", *Scott Polar Research Institute*, 17 Mart 2020, https://www.spri.cam.ac.uk/resources/infosheets/northwestpassage.pdf, (Erişim: 19.09.2018), s. 2.

Geçidi'nden geçtiği bilinen (raporlanan) iki deniz altı geçişi gerçekleşmiştir. Her ikisi de ABD'ye ait olan bu denizaltıların ilki 1960 yılında diğeri 1962 yılında Harita 42'de gösterilen Rota 1'i kullanarak doğu yönünde ilerlemiştir. Bkz. University of Cambridge, a.g.m. s. 2.

[1469] Anderson, a.g.e., ss. 215-217.

Harita 47'de Kuzeybatı Geçidi'nden geçmek için birbiriyle birleşik **iki rota ve bu rotalara ait yedi yol** görülmektedir. Bu geçiş yolları sırasıyla şu şekilde ilerlemektedir: *"1) Davis Boğazı, Lancaster Geçidi, Barrow Boğazı, Viscount Melville Geçidi, McClure Boğazı, Beaufort Denizi, Çukçi Denizi ve Bering Boğazı"*. Bu rota, **en kısa ve en derin rota** olmasına rağmen, McClure Boğazı'nın şiddetli buzlarından dolayı zor bir rotadır. Ancak rota, derinliği nedeniyle denizaltılar tarafından tercih edilebilir; *"2) Davis Boğazı, Lancaster Geçidi, Barrow Boğazı, Viscount Melville Geçidi, Galler Prensi Boğazı, Amundsen Körfezi, Beaufort Denizi, Çukçi Denizi ve Bering Boğazı"*. Bu rota, 1'numaralı rotada McClure Boğazı'ndaki şiddetli buzdan kaçınmak ve derin su çekimi (draft)[1470] olan **gemiler için ideal** bir rotadır; *"3) Davis Boğazı, Lancaster Geçidi, Barrow Boğazı, Peel Boğazı, Franklin Boğazı, Victoria Boğazı, Coronation Körfezi, Amundsen Körfezi, Beaufort Denizi, Çukçi Denizi ve Bering Boğazı. Bu rota su çekimi en az 14 metre olan gemiler için idealdir; 4) Davis Boğazı, Lancaster Geçidi, Barrow Boğazı, Peel Boğazı, Rae Boğazı, Simpson Boğazı, Coronation Körfezi, Amundsen Körfezi, Beaufort Denizi, Çukçi Denizi ve Bering Boğazı"*. Bu rota da, Simpson Boğazı **oldukça sığ** olmakla birlikte, karmaşık akıntılara sahiptir; *"5) Davis Boğazı, Lancaster Geçidi, Prens Regent Koyu, Bellot Boğazı, Franklin Boğazı, Victoria Boğazı, Coronation Körfezi, Amundsen Körfezi, Beaufort Denizi, Çukçi Denizi ve Bering Boğazı"*. Bu rota, karmaşık akıntılara sahip olup, Bellot Boğazı'ndaki buza bağlı olmakla birlikte, özellikle doğudan gelen gemiler tarafından kullanılmaktadır; *"6) Davis Boğazı, Lancaster Geçidi, Prens Regent Koyu, Bellot Boğazı, Rae Boğazı, Simpson Boğazı, Coronation Körfezi, Amundsen Körfezi, Beaufort Denizi, Çukçi Denizi ve Bering Boğazı;* ve *7) Hudson Boğazı, Foxe Havzası, Fury ve Hecla Boğazı, Bellot Boğazı, Franklin Boğazı, Victoria Boğazı, Coronation Körfezi, Amundsen Körfezi, Beaufort Denizi, Çukçi Denizi ve Bering Boğazı"*. Bu rota, Fury ve Hecla Boğazı'nın batısındaki şiddetli buz ve Bellot Boğazı'nın akıntıları nedeniyle zor bir rotadır. Temel olarak doğuya giden gemiler için alternatif bir rota olarak kullanılabilir[1471]. 2018 yılına kadar Kuzeybatı Geçidi'ni kullanan ABD, Çin,

[1470] Su çekimi ya da draft geminin tabanı ile su seviyesi arasında kalan mesafedir. Diğer bir tanımla deniz aracının su altında kalan kısmı veya batma mesafesidir.

[1471] University of Cambridge, a.g.e., s. 1.

Fransa, İspanya, İsrail, İtalya, Japonya, Kanada ve Rusya gibi 40 ayrı ülkeye ait 219 gemi bu yedi rotayı kullanarak geçiş yapmıştır[1472]. Kayıtlardan Türkiye'ye ait günümüze kadar herhangi bir gemi geçişi tespit edilememiştir.

Kuzeybatı Geçidi'nde kalın buz örtüsü nedeniyle az miktarda deniz trafiği yaşanıyor olsa da başta ABD olmak üzere diğer ülkelerin gelecekte petrol ve diğer kaynakların taşınmasında, Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarından yararlanmayı planladıkları şüphe götürmez. ABD ve birkaç Avrupa ülkesi, Kanada'nın Arktika Takımadaları'nın oluşturduğu suyollarının ***"uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğaz"*** olduğunu iddia ederek, **zararsız geçiş hakkının** uygulanması istemektedir[1473]. Tartışmaya esas olan bu konunun (Kuzeybatı Geçidi'nin yasal statüsü konusu); Birleşik Krallık'ın 1880 yılında Arktika Okyanusu'ndaki binlerce adayı Kanada'ya devretmesinden, ABD'nin güçlü buzkıran gemiler elde etmesine ve son zamanlarda Arktika Okyanusu deniz buzunun dramatik bir şekilde erimeye başlamasına kadar geçen zaman içerisinde neredeyse hiç tartışılmadığını belirtmek gerekir[1474]. **Anlaşmazlığın belirgin bir şekilde ortaya çıkışı ise;** 1969 yılında ExxonMobil'e ait *"Manhattan"* adlı petrol tankeri ve ABD Sahil Güvenlik buz kıran gemisinin Kanada'nın izini olmaksızın Kuzeybatı Geçidi'ne gönderilmesiyle başlamıştır. ABD amacının; Kuzeybatı Geçidi'nin fizibilitesini yaparak, bu geçidin petrol nakliye yolu olarak kullanılıp kullanılamayacağını test etmek olduğunu açıklamış olsa da Kanada bu olayın diğer benzer girişimlere emsal teşkil edilebileceği endişesine kapılmıştır[1475]. En nihayetinde Kanada, Manhattan petrol tankerinin geçişine, hava keşfi ve kendi buzkıranını yardıma göndermek gibi dostane bazı istiareler gerçekleştirmek suretiyle onay vermiştir[1476]. Egemenlik erozyonu ve çevresel riskler (petrol sızıntıları) ile ilgili

---

[1472] A.g.e., s. 1.

[1473] Kathryn Isted, "Sovereignty in the Arctic: An Analysis of Territorial Disputes and Environmental Policy Considerations", J. *of Transnational Law and Policy*, Cilt: 18, Sayı: 2, 2009, https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jtrnlwp18&div=17&id=&page= (Erişim: 26.08.2018), ss. 354-355.

[1474] Byers, a.g.e., s. 131.

[1475] Byers, a.g.e., s. 134; Burke, *The Northwest…,* s. 4.

[1476] Byers, a.g.e., s. 134.

endişelerle motive edilen bu olay, Kanada'nın özellikle Kuzeybatı Geçidi'ni kendinin bir parçası olarak görme eğilimini ve endişelerini arttırmış, 1970'li ve 1980'li yıllarda devam eden Kuzeybatı Geçidi ve diğer Arktika suları üzerindeki yargı yetkisi ve egemenlik konusundaki taleplerini kurma sürecini de başlatmaya teşvik etmiştir[1477]. Kanadalılar açısından bakıldığında Kuzeybatı Geçidi'nin Kanada'nın olup olmadığına dair herhangi bir tartışma bulunmamaktadır. Bu bağlamda Kuzeybatı Geçidi, Kanada'nın **tarihi iç sularının bir parçası** olarak görülürken[1478], Kanada Hükümeti, 2009 yılında Kuzeybatı Geçidi'nin ismini ***"Kanada Kuzeybatı Geçidi (Canadian Northwest Passage)"*** olarak yeniden adlandırmıştır[1479].

Anlaşmazlık konusu; Kuzeybatı Geçidi'nin mülkiyeti değil, onu oluşturan suyollarının yasal statüsüdür. Bir mülkiyet iddiasından ziyade yargı yetkisi hakkında bir sorun olduğu da söylenebilir[1480]. Bu noktada tartışma; Kuzeybatı Geçidi'nin karasularına mı? ya da uluslararası sulara mı? ait olduğudur. Kanada, Arktika Takımadaları'nın dışında belirlediği **düz esas hattın berisinde kalan alanları** BMDHS'nin 7'inci Maddesine göre **iç sular** olarak kabul etmektedir. Bu da Kanada'nın bu suların kullanımı üzerinde **tam bir kontrol sahibi olduğu** anlamına gelmektedir. Buna karşın, başta ABD olmak üzere, AB ve Çin gibi birçok uluslararası aktör, Kuzeybatı Geçidi'ni **uluslararası bir boğaz** olarak değerlendirmekte ve

---

[1477] Burke, *The Northwest…,* s. 5; Burke, *International Disputes…,* s. 160. Burke, 1969 yılında Manhattan petrol gemisinin Kuzeybatı Geçidi'nden geçişinin, Kanada halkının Kuzeybatı Geçidi üzerindeki Kanada'nın egemenliği hakkındaki varsayımlarını yeniden incelemeye zorlayan bir dönüm noktası olarak görmektedir. Bkz. Burke, *International Disputes…,* s. 160.

[1478] Kuzeybatı Geçidi üzerindeki anlaşmazlığın arkasındaki tarihsel nedenler; öncelikle Arktika'nın Kanada'nın ulusal kimliğinde oynadığı rolün gelişiminden ve özellikle Deniz Hukuku'nun suyollarının nasıl sınıflandırılacağına ilişkin birbiriyle çelişen yorumlarından kaynaklanmaktadır. Kuzeybatı Geçidi'ndeki tarihi haklar, Kanadalıların yerli Inuit halkının bu toprakları yüzyıllar boyunca kullandıkları gerçeğine dayanmaktadır.

[1479] Burke, *The Northwest…, s.* 3.

[1480] Danita C. Burke, *International Disputes and Cultural Ideas in the Canadian Arctic*, Palgrave Macmillan, Odense, 2018, ss. 156-157.

zararsız geçiş hakkını savunmaktadır[1481]. ABD, Kuzeybatı Geçidi üzerindeki iddiasını desteklemek için Uluslararası Adalet Divanı'nın 1949 yılındaki **Korfu Kanal'ı kararına** başvurmaktadır[1482]. Bu kararda; **kanalın iki deniz kesimini birbirine bağladığı,** uzun bir süre boyunca önemli miktarda uluslararası trafiğe sahip olduğu ve bunun da kanalı uluslararası bir boğaz haline getirdiği belirtilmiştir. Kararda, kanalın ***"coğrafî konumu"*** dikkate alınarak, ***"ticari faaliyetler bakımından yoğunluğu dikkate alınmaksızın"*** Arnavutluk'un iznine ihtiyaç duyulmadan **Korfu Kanalı'ndan gemilerin zararsız geçişine** izin verilmiştir[1483]. Her ne kadar Kuzeybatı Geçidi'nin iki su kütlesini (Atlantik ve Pasifik Okyanusları) teknik olarak birbirine bağladığı konusunda bir anlaşmazlık söz konusu olmasa da Kuzeybatı Geçidi üzerindeki suyollarından geçen deniz trafiği yoğunluğunun az olması, Kanada'nın Kuzeybatı Geçidi'ni uluslararası bir boğaz yerine, iç suları olarak nitelendirilmesine bir ölçüde yardımcı olmaktadır[1484].

Kuzeybatı Geçidi ile ilgili olarak, Kanada'nın egemenlik iddialarının Arktika'daki **tarihsel haklar** ile BMDHS'nin 8'inci Maddesinde açıklanan ve iç sular olarak kabul edilen ***"karasuları esas hattının berisinde kalan sular"*** olarak kabul edilen haklar arasında farklılıklar bulunmaktadır. BMDHS, tarihi haklara atıfta bulunmasına rağmen, doğrudan bir tanımlama yapmamaktadır[1485]. BMDHS'nin

---

[1481] Bu durumda gemiler kıyı devleti Kanada için kasıtlı bir tehdit oluşturmaması koşuluyla, kıyı devletinden izin almadan, aktif olmayan askerî amaçlar için bu suları kullanabileceği anlamına gelmektedir. Bkz. Anderson, a.g.e., s. 105; Burke, *International Disputes…,* s. 158.

[1482] Korfu Kanal'ı örneğinde Arnavutluk, Korfu Kanalı'nı karasuları olarak sınıflandırmaya yönelik Uluslararası Adalet Divanı'na verdiği teklifini kaybetmiştir. Bkz. Danita Catherine Burke, *"The Northwest Passage Dispute",* 26 Şubat 2018, http://findresearcher.sdu.dk/portal/files/136624827/The_Northwest_Passage_Dispute.pdf, ss. 2-3.

[1483] Korfu Kanalı'nın coğrafî konumu Uluslararası Adalet Divanı tarafından Kanalın boğazın iki açık deniz bölümünü birleştirmesi ve uluslararası seyrüseferde kullanılıyor olması uluslararası boğaz olarak nitelenmesi için yeterli olarak görülmüştür.

[1484] Burke, *The Northwest…,* s. 7.

[1485] Gillian MacNeil, "The Northwest Passage: Sovereign Seaway or International Strait? A Reassessment of the Legal Status", *Dalhousıe Journal of Legal Studıes*, Cit: 15, 2006, https://ojs.library.dal.ca/djls/article/view/4196, (Erişim: 18.02.2018), s. 217.

8(2)'inci Maddesi; BMDHS'nin 7'inci Maddesine göre tespit edilen ***"düz esas hat, daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları iç sulara dâhil ettiği takdirde, bu Sözleşmede öngörülen zararsız geçiş hakkı da bu sularda uygulanacaktır"*** şeklinde düzenlenmiştir. 7(1)'inci Maddede belirtilen; *"Sahilin derin bir şekilde girintili akıntılı olduğu veya sahil boyunca hemen yakında* ***bir adalar dizisinin bulunduğu yerlerde,*** *karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın çizimi için, uygun noktaları birleştiren* ***düz esas hatlar*** *yöntemi kullanılabilir"*[1486] ifadesi, aynı zamanda Kanada'nın Arktika'da kabul ettiği **iç sular olmakla birlikte,** diğer devletlerin Kuzeybatı Geçidi'nden **zararsız geçiş hakkına sahip oldukları** anlaşılmaktadır. Ancak BMDHS'nin 2'nci Maddesinde; iç sular bir devletin egemen topraklarının bir parçası olarak kabul edildiğinden diğer devletlere **zararsız geçiş hakkı tanınmamaktadır[1487].** BMDHS'nin 234'üncü Maddesinde belirtilen, buzla kaplı alanlarda kıyı devletlerine kendi ulusal yetki alanlarında verilen düzenleme yetkisi ve buralarda **oluşabilecek çevre kirliliğine karşı** kıyı devletlerinin sahip oldukları düzenleme yapma yetkisi, **Kanada'ya Kuzeybatı Geçidi üzerinde düzenleyici imtiyaz hakkı vermektedir[1488].**

Genel olarak değerlendirildiğinde; Kuzeybatı Geçidi'nin yasal statüsü konusundaki anlaşmazlığın gümüzde devam ettiği söylenebilir. Başta ABD ve Kanada olmak üzere ilgili devletlerin iddiaları üzerinde bir değişikliğe gitmediği söylenebilir. Ancak Kuzeybatı Geçidi'nin yasal statüsüne ilişkin daha fazla sayıda devlet taraf olmaya başladığında, Kanada'nın mevcut egemenlik iddialarına saygı gösterilmesini sağlamak için daha fazla somut yollar bulması gerekebilir. Özellikle küresel iklim değişikliği, Kuzeybatı Geçidi'nde bu anlaşmazlığın gelişimini etkileyecek önemli bir faktördür. Buna ek olarak ticari aktörlerin (devlet veya şirketler) bölgedeki ekonomik faaliyetleri arttıkça, bu aktörlerin Kanada yasaları ve yönetmeliklerine nasıl yaklaştıkları daha fazla önem kazanabilir[1489]. Her ne kadar Kuzeybatı Geçidi'nin statüsü konusunda Çin'in Kanada'nın tutumuna karşı olduğu varsayılsa da, Çin'in bu

[1486] The United Nations Convention on the Law of the Sea, a.g.e, s. 28.

[1487] A.g.e., s. 27.

[1488] Jones vd. a.g.e., s. 61.

[1489] Burke, *The Northwest…,* s. 7.

konuda resmi bir pozisyon almadığını da belirtmek gerekir. Benzer bir durum Kuzey Deniz Rotası içinde geçerlidir. Kanada ve Rusya'nın seyrüsefer yardımları, sığınak limanları, hava ve buz tahminleri, arama ve kurtarma vb. konular, Çin ve diğer ülkelerin nakliye şirketlerinin ihtiyaç duyacağı yardımların, bu iki ülke tarafından sağlandığı da dikkate alınmalıdır[1490].

3.3.2 Kuzey Deniz Rotası

Kuzey Deniz Rotası (NSR), Kara Deniz, Laptev Denizi, Doğu Sibirya Denizi ve Çukçi Denizi boyunca **5.000 kilometreyi aşan** (yaklaşık 3.000 deniz mili) bir deniz geçiş yoludur. Kuzey Deniz Rotası üzerinde mevsimsel buz koşullarına bağlı olarak, rota uzantıları ve alternatif güzergâhlar değişebilmektedir. Örneğin; Murmansk'tan Bering Boğazı'na Kuzey Deniz Rotası yaklaşık 5.600 kilometre (3.074 deniz mili) iken, Kara Kapısı'ndan Bering Boğazı'na yaklaşık 4.700 kilometredir (2.551 deniz mili)[1491].

Kuzey Deniz Rotası'na batıdan Yugorskiy Shar Boğazı ve Kara Kapısı (Kara Gate-Karskiye Vorota) üzerinden veya Novaya Zemlya'nın Cape Zhelaniya (Mys Zhelaniya) etrafından geçerek girilebilirken, doğuda Bering Boğazı, Kuzey Deniz Rotası'nın başlangıcı sayılır. Harita 48'te Kuzey Deniz Rotası görülmektedir. Harita üzerindeki kırmızı çizgiler Kuzey Deniz Rotası'nın geleneksel güzergâhını gösterirken, açık mavi çizgiler daha derin ve mevsimine göre alternatif geçiş yapılabilen rotaları göstermektedir. Kuzeye doğru buzla karşılaşma olasılığı arttığından, genel olarak Rota üzerindeki seyrüsefer sezonu temmuz ayının başlarından Kasım ayının ikinci yarısına kadar devam edebilmektedir[1492].

[1490] A.g.m., s. 7.

[1491] AMSA, *Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) 2009 Report,* Arctic Council, Nisan 2009, https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/54, (Erişim: 18.12.2017), s. 23.

[1492] OCIMF, "Northern Sea Route Navigation Best Practices and Challenges", *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF),* 2017, https://www.ocimf.org/media/73010/Northern-Sea-Route-Navigation-Best-Practices-and-Challenges-1-.pdf, (Erişim: 21.07.2018), s. 2; CHNL, "NSR-General Area Description", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://www.Arctic-lio.com/nsr_generalareadescription, (Erişim: 21.07.2018), s. 1.

Harita 48: Kuzey Deniz Rotası



Kaynak: OCIMF, "Northern Sea Route Navigation Best Practices and Challenges", *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF),* 2017, https://www.ocimf.org/media/73010/Northern-Sea-Route-Navigation-Best-Practices-and-Challenges-1-.pdf, (Erişim: 21.07.2018), s. 2.

Kuzey Deniz Rotası'nı takip eden sığ Arktika Okyanus suları, genellikle batıdaki Norveç-Rusya sınırında Barents Denizi'nden Bering Boğazı'na kadar devam etmektedir. Doğu Sibirya ve Çukçi Denizleri'nin ortalama derinlikleri sırasıyla 58 metre ve 88 metre, Laptev Denizi'nin ortalama derinliği ise 578 metredir. Ancak Laptev Denizi'nin Arktika Okyanusu'na doğru uzanan kuzey sınırı dışında anakaraya yakın olan kıyı boyunca deniz alanının **%66'sı 100 metre veya daha az** derinliktedir. Kara Deniz'in ortalama derinliği 90 metre, Barents Denizi'nin güneydoğusu kıyı boyunca yaklaşık 10 ila 100 metre derinliğinde, kuzeybatıya doğru ise yaklaşık 200 ila 300 metre derinliktedir. Kuzey Deniz Rotası'nın bu sürekli sığ deniz derinliği 17'inci yüzyıldaki keşiflerin ilk yıllarından günümüze kadar tüm denizcilik meselelerinde önemli bir etken olmuştur. Buna rağmen **Kuzey Deniz Rotası, Kuzeybatı Geçidi ile karşılaştırıldığında çok daha uygun limanlara sahiptir.** Batıdan doğuya doğru bazı önemli limanlar şunlardır: *"Amderma, Dikson, Yamburg (Obi Körfezi), Dudinka*

(kuzey Yenisey Nehri), Igarka (güney Yenisey Nehri), Khatanga (Laptev Denizi'ndeki Khatanga Nehri), Tiksi (Lena Nehri yakınında Tiksi Körfezi), Zeleny Mys (Kolyma Nehri) ve Pevek"[1493]. Tarihsel olarak, Kuzey Deniz Rotası'nda gemi trafiğinin başlaması her şeyden önce yüksek-Arktika bölgelerinin ticari keşfiyle mümkün olmuştur. Bu durum günümüzde Rusya'nın buzkıran filosu ve özel amaçlı taşıma gemileri vasıtasıyla yürütülmeye devam etmekte, taşımacılık, nakliye ve hammadde ticareti giderek önem kazanmaktadır. Öyle ki, Kuzey Deniz Rotası, Batı Avrupa ve Asya Pasifik bölgesi arasında uluslararası deniz taşımacılığında nakliye güzergâhının önemli ölçüde kısalmasına olanak sağlamaktadır. Bugün için **Kuzey Deniz Rotası'ndan yapılan mevcut deniz geçişleri;** uluslararası hukukun genel kabul görmüş ilke ve normlarına, Rusya'nın uluslararası anlaşmalarına, Kuzey Deniz Rotası Rusya Federal Yasası ile Rusya'nın diğer Federal yasa ve yönetmeliklerine göre yapılmaktadır[1494]. Mevcut durumu itibariyle Kuzey Deniz Rotası, Rusya'nın **iç suları** olarak değerlendirilmekte ve Kanada'nın Kuzeybatı Geçidi ile benzerlik taşımaktadır. Buna karşın ABD'nin Kuzeybatı Geçidi'nde olduğu gibi Kuzey Deniz Rotası'nı da **uluslararası bir boğaz** olarak kabul etmekte ve Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası'nın bir parçası olan Vilkitsky (Vil'Kitskii), Shokalskii, Dmitry Laptev ve Sannikov Boğazları'nın Rusya'nın iç sularının bir parçası olduğu iddiasına karşı çıkmaktadır[1495]. Ayrıca ABD, Kuzey Deniz Rotası üzerinden yapılacak geçişlerde 45 gün öncesinde Rusya'yı haberdar etme ve gemilerin taşıdıkları kargolar hakkında bilgi verme zorunluluğunu da kabul etmemektedir.

Kuzey Deniz Rotası üzerindeki ilk anlaşmazlıklar; 1963 yılı yazında ABD'ye ait *"USCGC Northwind"* adlı bir sahil güvenlik buzkıran gemisinin Laptev Denizi'nde ve 1964 yılında USS Burton Adası ve Doğu Sibirya Denizi'nde araştırma yapmasıyla başlamıştır[1496]. ABD'nin düzenlediği bu seferler, Sovyetler Birliği'nin

---

[1493] AMSA, a.g.e., s. 23.

[1494] CHNL, *NSR – General…,* s. 1.

[1495] Byers, a.g.e., s. 144.

[1496] United States Department of State, "Limits in the Seas No: 112", *United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs,* 9 Mart 1992, https://www.state.gov/documents/organization/58381.pdf, (Erişim: 11.10.2018), s. 70.

Temmuz 1964 yılında boğazları kendi iç suları olarak belirttiği açık notası ile birlikte ortaya çıkmıştır[1497]. Bu anlaşmazlığa **başka hiçbir ülke taraf olmamakla birlikte,** iki ülke arasındaki anlaşmazlık Byers'ın ifadesiyle ***"Vil'Kitskii olayları"*** **(Vilkisky olayları)** ile daha büyük bir önem kazanmıştır[1498]. Nitekim 1965 yazında ABD'ye ait Northwind buzkıran gemisi batıdan Vilkisky Boğazı'na yaklaştığında Sovyetler Birliği tarafından güçlü bir diplomatik baskı uygulanmış, bu gelişme üzerine ABD, buzkıran gemisini geri çevirmek zorunda kalmıştır. Daha sonra 1967 yılında ABD Sahil Güvenlik buzkıran gemileri, ***"Edisto"*** **ve** ***"Eastwind"***, Arktika Okyanusu'nun etrafını dolaşmak için yola çıktığında, ABD, Sovyetler Birliği'ne Novaya Zemlya ve Severnaya Zemlya'nın kuzeyinde tamamen uluslararası sularda seyredileceğini bildirmiş olsa da ağır buz koşulları nedeniyle ABD gemileri Vilkitsky Boğazı'na doğru yön değiştirmek zorunda kaldığında, Sovyetler Birliği'nden izin talebinde bulunmaksızın gemilerin Vilkisky Boğazı'ndan merkez hattına olabildiğince yakın bir şekilde yanaşarak, hiçbir sapma ya da gecikme yapmadan zararsız geçiş yapacağına dair diplomatik bir nota göndermiştir. Ancak Sovyetler Birliği boğazların Sovyetler Birliği'ne ait sular olduğunu belirterek **geçiş için 30 gün öncesinde talepte bulunma** zorunluluğunu hatırlatmıştır. ABD, Sovyetler Birliği'nin bu tutumunu *"güçlü bir şekilde protesto ederek"* gemilerin Arktika Okyanusu'nu dolaşma planını iptal etmiştir[1499]. 1960'lı yıllardaki bu olayların ardından ABD'nin veya başka bir devletin Kuzey Deniz Rotası üzerindeki boğazlar yoluyla gemileri için dolaşım özgürlüğü hakkını aktif olarak talep etme girişimleri çok az olmuştur. Öyle ki, 1980 yılından sonra ilk defa 04 Mayıs 2020 tarihinde Kuzey Deniz Rotası üzerinde Barents Denizi'nde ABD ve Birleşik Krallık donanmalarına ait savaş gemileri (ABD donanmasına ait dört ve Birleşik Krallık donanmasına ait bir gemisi katılmıştır) görülmüştür. Norveç'teki ABD Büyükelçiliği gemilerin Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyindeki zorlu çevre koşullarında deniz güvenliği operasyonlarını yürütmek için

---

[1497] A.g.e., s. 70.

[1498] Vil'Kitskii Boğazı, Severnnaia Zemlia takımadalarının güney ucunda yer alan Bol'Sevvik Adası ile Rus anakarasının en kuzeyde yer alan Taymir Yarımadası arasında yer almaktadır. Burası Kuzey Deniz Rotası'nda en önemli kontrol noktasıdır. Bkz. Byers, a.g.e., s. 145.

[1499] United States Department of State, a.g.e., s. 70. 30 gün süresi daha sonra gün olarak revize edilmiştir.

birlikte çalıştıklarını açıklasa da[1500], bu girişimin ABD'nin Kuzey Deniz Rotası üzerindeki seyrüsefer serbestliğine ve Rusya'nın Arktika'daki meydan okumalarına bir karşılık olduğu söylenebilir.

Sovyetler Birliği, 1985 yılında Novaya Zemlya Adası, Severnaya Zemlya Adası ve Yeni Sibirya Adası'nı anakaraya bağlayan hattı düz esas hat olarak belirlemiştir[1501]. Kuzey Deniz Rotası'nın uluslararası taşımacılığa açılması, dönemin Devlet Başkanı Mihail Gorbaçov'un 1987 yılında yaptığı Murmansk Konuşması'nda; ***"Kuzey Deniz Rotası'nın buzkıranlar vasıtasıyla yabancı gemilere açılabileceğini"*** ifade etmesinin ardından iki yıl **sonra ilk defa Sovyetler Birliği'ne ait *"Tiksi"* isimli bir gemi Almanya'dan Japonya'ya yük taşıyarak** ekonomik kazanç elde etmiş, 1991 yılında ise Fransız bayraklı ***"Astrolabe"* isimli gemi, Kuzey Denizi Rotası'nı geçen ilk Sovyet olmayan gemi** olmuştur[1502].

Kuzey Deniz Rotası'na olan uluslararası ilgi, iki önemli projenin hayata geçirilmesine olanak sağlamıştır. Bunlardan **birincisi;** 1993-1999 yılları arasında Norveç, Rus ve Japon enstitüleri ve kuruluşları tarafından kapsamlı bir şekilde yürütülen ***"Uluslararası Kuzey Deniz Rotası Programı (International Northern Sea Route Programme-INSROP)"***dır. Altı yıl boyunca yürütülen bu program kapsamında Kuzey Deniz Rotası, doğal koşullar ve buz seyrüseferleri, çevresel faktörler, ticaret ve ticari taşımacılık unsurları, politik, yasal ve stratejik faktörler göz önünde bulundurularak, farklı açılardan oldukça kapsamlı bir şekilde incelenmiştir[1503]. **İkinci proje;** 2002-2006 yılları arasında Avrupa Komisyonu tarafından finanse ve organize

---

[1500] U.S. Embassy in Norway, *"U.S., U.K. Ships Operate in the Barents Sea",* https://no.usembassy.gov/u-s-u-k-ships-operate-in-the-barents-sea/, (Erişim: 12.05.2020).

[1501] Byers, a.g.e., ss. 146-147.

[1502] A.g.e., s. 147.

[1503] Claes Lykke Ragner, "International Northern Sea Route Programme (INSROP)", *Fridjof Nansen Institute,* https://www.fni.no/projects/International-northern-sea-route-programme-insrop-article318-277.html, (Erişim: 11.10.2018), ss. 1-2; Thor E. Jakobsson, "Climate Change and the Northern Sea Route: An Icelandic Perspective", Myron H. Nordquist, John N. Moore ve Alexander S. Skaridov (Ed.), *International Energy Policy, The Arctic and The Law of The Sea*, Martinus Nijhoff Yayınları, Leiden/Boston, 2005, ss. 291-292.

edilen ***"Arktika İşletme Plartformu (Arctic Operational Platform-ACROP)"***dur. Bu proje, Kuzey Denizi Rotası'nın petrol ve gazın nakliyesi için çevresel ve ekonomik açıdan uygun bir seçenek haline getirilmesine yardımcı olmak için tasarlanmıştır. Bu bağlamda deniz taşımacılığında çevre güvenliğinin önemli bir sorun haline geldiği, **Avrupa enerji arzının çevresel bir tehlikeye yol açacak bir ulaşım sistemi üzerine inşa edilemeyeceği amaçlanırken,** çevre güvenliğinin kritik değerlendirmesi, ARCOP projesinin öncelikleri arasında yer almıştır. ARCOP çerçevesinde tüm ulaşım sistemi için teknoloji tabanlı maliyet verimliliği araştırılmış, ulaştırmayı düzenleyen yasalar ve anlaşmalar hem ekonomi hem de çevre güvenliği açısından değerlendirilmiştir. Sonuç olarak; **Kuzey Deniz Rotası'ndan petrol ve gaz taşımacılığı teknolojik ve ekonomik açıdan mümkün olarak değerlendirilmiştir[1504].**

Kuzey Deniz Rotası boyunca artan deniz trafiği daha önce birbirleri ile bağlantısı olmayan Rusya'nın kuzey şehirleri için yeni gelir kaynakları açma potansiyeline sahiptir. Ayrıca sınır ve gümrük meselelerine ek olarak, nakliyeyi düzenlemek, çevresel ve insani güvenlik tehlikelerinin olasılığını azaltmak için yasal bir yapının oluşturulması, Rusya'nın Arktika'daki ekonomik potansiyeli için önemli görülebilir[1505]. Her ne kadar Kuzey Deniz Rotası küresel iklim değişikliğine bağlı olarak daha ulaşılabilir hale gelse de öngörülebilir bir gelecekte, çevresel kazalar ve insani tehlikeler için potansiyeli artıracak benzersiz seyir zorluklarının devam edeceği söylenebilir. Bu bağlamda 2013 yılında kurulan ***"Kuzey Deniz Rotası İdaresi";*** Kuzey Deniz Rotası boyunca seyrüsefer, arama ve kurtarma, deniz çevresinin korunması gibi önemli misyonları yerine getirmektedir[1506].

[1504] European Commission, *"Arctic Operational Platform",* https://trimis.ec.europa.eu/?q=project/Arctic-operational-platform, (Erişim: 15.10.2018); AMSA, *"Arctic Operational Platform-ARCOP",* http://www.arctis-search.com/Arctic+Operational+Platform, (Erişim: 15.10.2018).

[1505] Perry ve Andersen, a.g.e., s. 53.

[1506] NSRA, "Object of Activity and Functions of NSRA", *The Northen Sea Route Administration*, http://www.nsra.ru/en/glavnaya/celi_funktsii.html, (Erişim: 15.10.2018).

Rusya ve Kanada'nın BMDHS'nin boğazlar ve iç sular ile ilgili yaklaşımı birbirleriyle benzer olmakla birlikte, her iki ülkenin de **BMDHS'nin 234'üncü** Maddesine dayanarak buzla kaplı alanlarda kendi ulusal yetki alanlarında düzenleme yetkilerini kullandıklarını söylemek mümkündür. Öyle ki, 1982 yılında Sovyet ve Kanadalı diplomatlar, kıyı bölgelerindeki ve kıyıdan 200 deniz miline kadar deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için buzlu bölgelerde nakliye yoluyla artan düzenleyici yetkileri kullanmalarına izin veren BMDHS'nin 234'üncü Maddesinin müzakeresinde iş birliği yapmıştır[1507]. ABD, kıyı devletlerinin düzenlemeler yapabileceğini kabul etse de bu durumun açık denizlerde seyrüsefer serbestliğine (zararsız veya transit geçiş) uymadığını, her iki rotanın uluslararası boğaz olduğunu ve kıyı ülkelerinin transit geçişi kısıtlama hakkına sahip olmadığını savunmaktadır[1508]. Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bu yana geçen zaman içinde, Rusya ve Kanada aynı küresel ekonomiye entegre olurken, Rusya ve Kanada'nın bugün kendi iç suları olarak değerlendirdiği deniz geçiş yollarının yasal statüleri konusunda ortak bir pozisyon benimsemiş olmaları her ne kadar ABD'nin tutumunu zayıflatıyor gibi görünse de, buzulların erimesiyle birlikte şirketler ve diğer devletlerin, Rusya ve Kanada'nın mevcut yasal tutumlarına karşı, **zamanla ABD'nin tutumunu benimsemeleri** kuvvetle muhtemeldir[1509].

3.3.3 Barents Denizi

Barents Denizi, kuzeyde Rusya'nın Franz Josef Toprakları, güneyde Norveç ve Rusya'nın kuzeybatı kıyıları, batıda Norveç Denizi ve Svalbard Takımadaları ile doğuda Kara Deniz ve Novaya Zemlya Adası ile sınırlandırılmıştır. Ortalama 230 metre derinliğe, 1.300 kilometre uzunluğuna ve 1.050 kilometre genişliğe sahip olan Barents Denizi, yaklaşık 1.405.000 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Barents Denizi, Rusya, Kuzey Avrupa ve Kuzey Atlantik arasındaki önemli bir ulaşım kavşağıdır. Ayrıca Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarından Kuzey Denizi Rotası,

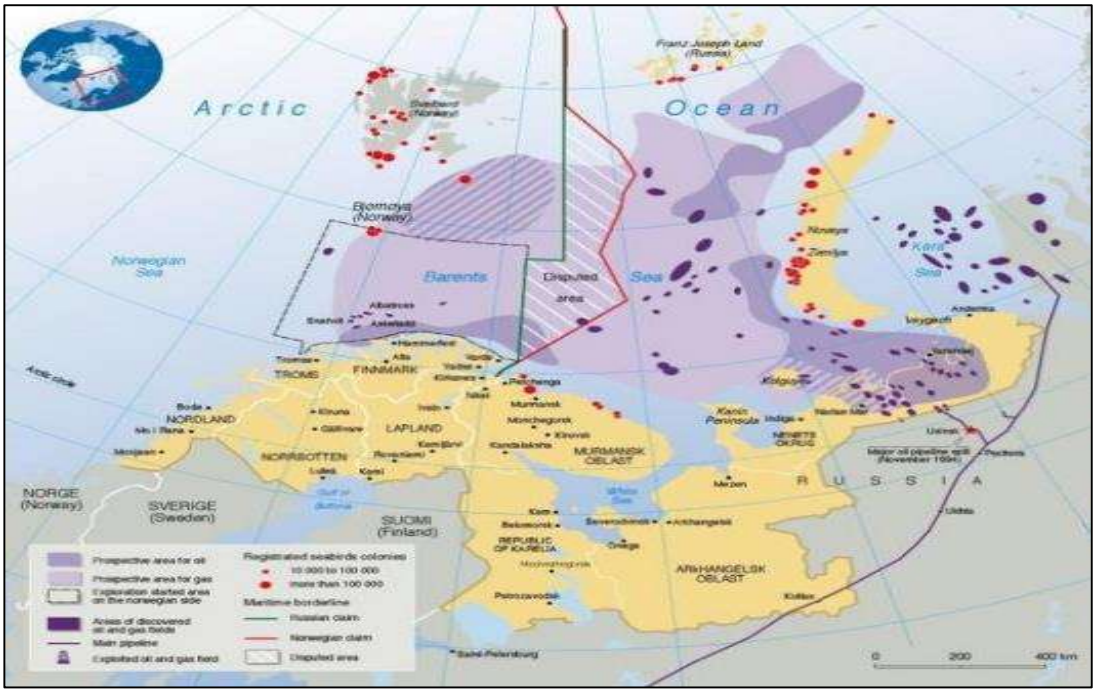
[1507] Byers, a.g.e., ss. 150-151.

[1508] Jones, a.g.e., ss. 62-63.

[1509] Byers, a.g.e., s. 153.

Barents Denizi ve Kara Deniz'in sınırlarından başlayarak doğuya doğru devam etmektedir[1510].

Harita 49: Barents Denizi



Kaynak: Philippe Rekacewicz, *"Oil and Gas Development and Seabirds Colonies in the Barents Region",* 2005, http://www.grida.no/resources/7482, (Erişim: 10.10.2018).

Tüm deniz yatağı Norveç ve Rusya'nın kıta sahanlığı içerisinde yer almaktadır. Bu durum Kuzey Atlantik akıntısı nedeniyle diğer denizlere ve benzer enlemdeki okyanuslara kıyasla yüksek bir biyolojik üretime sahip olan Barents Denizi'nin; balıkçılık, petrol ve gaz açısından paylaşımını hassaslaştırmaktadır[1511]. Balıkçılık açısından özellikle morina balıkçılığı hem Norveç hem de Rusya için büyük önem taşımakta, Norveç'in Snohvit ve Goliat gaz ve petrol sahası ile Rusya'nın Shtokman gaz sahası gibi önemli enerji havzaları Barents Denizi'nde bulunmaktadır.

[1510] Valery Konyshev ve Alexander Sergunin, "Russia's Policies on the Territorial Disputes in the Arctic", *Journal of International Relations and Foreign Policy*, Cilt: 2, No: 1, Mart 2014, https://jirfp.com/journals/jirfp/Vol_2_No_1_March_2014/4.pdf, (Erişim: 28.07.2018), s. 66.

[1511] Byers, a.g.e., s. 39.

Ekonomik ve stratejik açıdan önemli bir deniz alanı olan Barents Denizi üzerinde Norveç ve Rusya arasındaki kontrol arayışı, uygun yasal bir rejimin geliştirilememesi nedeniyle, uzun yıllar iki ülke arasındaki anlaşmazlığa neden olmuştur[1512].

Barents Denizi'ndeki anlaşmazlığın temel nedeni; Norveç ve Rusya'nın **MEB ve kıta sahanlıklarının sınırlandırılmasıyla ilgili** olup, anlaşmazlığına neden olan tarihsel süreç 1920'li yıllara kadar götürülebilir[1513]. Çalışmanı birinci bölümünde bahsedildilen **Sovyetler Birliği'nin 1926 tarihli kararnamesinde**; Arktika Okyanusu'nda yer alan topraklar ve adaların Sovyetler Birliği'ne ait olduğu ilan edilerek, Çarlık Rusyası'nın sektörel çizgi[1514] kavramıyla karakterize edilen yasal geleneği tekrar edildiği görülmektedir. Bu yaklaşımın, sadece Norveç tarafından değil, diğer Arktika Devletleri nezdinde de kabul görmediği aşikâr olmakla birlikte[1515], anlaşmazlığın Barents Denizi özelinde iki ülke arasındaki Arktika'ya yönelik yaklaşım farkını açıkça ortaya koyduğu söylenebilir. Rusya, 1920 yılında imzalanan Svalbard Antlaşması'nın, bu takımada üzerindeki herhangi bir noktanın iki ülke arasındaki sınırlamayı etkilemesini engellediğini ileri sürerek, Svalbard Antlaşması'nda tanımlanan bölgeyi ihlal etmemek için, Anlaşma'da belirlenen hattın yalnızca Svalbard'ın doğusuna göre ayarladığını belirterek, 32º04'35" Doğu meridyenini sektör çizgisini haklı çıkarmak için birleştirerek, Rus Arktikası kıyılarının uzunluğu ve şekli, komşu bölgelerdeki kendi nüfus büyüklüğü, buz koşulları, balıkçılık, nakliye ve diğer ekonomik çıkarlar ile stratejik nedenlerden bir dizi özel koşulun sınırların

---

[1512] Konyshev ve Sergunin, a.g.m., s. 66.

[1513] Arild Moe, Daniel Fjaertoft ve Indra Overland, "Space and Timing: Why was the Barents Sea Delimitation Dispute Resolved in 2010?", *Polar Geography,* Cit: 34, No: 11, Temmuz 2011, https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/1088937X.2011.597887?needAccess=true, (Erişim: 19.07.2018), ss. 147-148.

[1514] Kara sınırının sonundan başlayan ve Kuzey Kutbu ile kesişen boylam çizgisi.

[1515] Sovyetler Birliği'nin Arktika'daki adalar üzerindeki egemenliği ilan eden 1926 tarihli bir kararnameye göre, Rusya'nın Varanger Fiyordu çıkışındaki ana sınırından uzanan bir meridyeni takip etmesi gerekmektedir. Önce Sovyetler Birliği ve Rusya tarafından önerilen sınır, Harita 49'daki tartışmalı alanın batı çevresine karşılık gelir. Ancak Norveç'in Svalbard Takımadası üzerindeki egemenliği hesaba katıldığı için harita tamamen doğru değildir. Bkz. Moe, Fjaertoft ve Overland, a.g.m., s. 147.

sınırlandırılmasıyla ilgili olduğunu ileri sürmektedir. Buna karşın Norveç, Sovyetler Birliği'nin deniz bölgelerini sınırlandırma niyetinde olmaksızın, birkaç adanın toprak durumunu tanımlamak amacıyla 1926 yılında sektör hattını tanımladığını (çizdiğini) belirtmiştir. Böyle bir durumda; Norveç-Rusya kara sınırının Finnmark ve Kola Yarımadası arasında bulunan **Varangerfjord'daki dar koydan başlayarak** bir medyan çizgisi çekildiğinde, **çizgi;** Norveç ve Rusya anakarasının kıyılarından her noktada eşit uzaklıkta olmakla beraber, batıda Svalbard Takımadaları, doğuda Novaya Zemlya ve Franz Josef Toprakları'ndan eşit uzaklıkta uzanmaktadır[1516]**.** Nitekim 1957 yılında iki ülke Arktika Okyanusu'ndaki ilk deniz yetki sınırlandırılmasını kabul ettiğinde, sınır; Varangerfjord üzerinden kuzeydoğu yönünde kara sınırının kuzey uç noktasından geçirilmiş olmasına rağmen, Barents Denizi'ne doğru devam ettirilmemiştir [1517]. İki ülkenin hak taleplerinin ortaya çıkması, ilk olarak BM'nin, ***"1958 tarihli Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin (Convention on the Continental Shelf of 1958"),*** 6'ıncı Maddesine dayanarak müzakereleri imzalamayı kabul etmesiyle başlamıştır. İki ülkenin; 1960'lı yıllarda Barents Denizi kıta sahanlığı üzerindeki hak talepleri, anlaşmazlığın şekillenmesine, 1970 yılında gayri resmi görüşmelerde bulunduklarını açıklamaları ise anlaşmazlığın belirginleşmesine olanak sağlamıştır[1518]. Anlaşmazlığa esas resmi müzakerelerin, 1974 yılında başladığı görülmektedir. Norveç, iki ülkenin sahil şeridinin en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bir sınır çizildiği, medyan çizgisi ilkesine ilişkin iddiasını temel almıştır. Norveç tarafından önerilen eşit uzaklık çizgisi, Harita 49'da kırmızı çizgiyle gösterilen **tartışmalı alanın (disputed area)** doğu çevresidir[1519]**.**

[1516] Byers, a.g.e., ss. 39-40.

[1517] Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 68.

[1518] A.g.e., s. 68. İlk olarak Norveç, 1967 yılında Barents Denizi'ndeki tartışmalı alan üzerinde Sovyetler Birliği'nden görüşme talebinde bulunmuş, 1970 yılında Norveç ve Sovyetler Birliği temsilcileri ilk defa konuyu gayri resmi toplantılarda tartışmışlardır. Bkz. Moe, Fjaertoft ve Overland, a.g.m., s. 147.

[1519] A.g.m., s. 147. Barents Denizi'ndeki tartışmalı alan, diğer A5 Devletleri'nin kıta sahanlığı iddialarıyla tamamen aynı değildir. Barents Denizi'nin ortasındaki *"Loop Hole Mazgal Boşluğu)"* Norveç ve Rusya'nın kıta sahanlığı ile çevrelenmiş yaklaşık 62.400 kilometrekarelik bir açık denizalanı oluşturmaktadır. Bkz. Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 69.

Barents Denizi'ndeki tartışmalı bölgeyi oluşturan alan, yaklaşık 175.000 kilometrekaredir. Bu alan, 1977 yılında Norveç'in MEB ilanı, Sovyetler Birliği'nin ise balıkçılık bölgesi kurmasıyla daha da karmaşık hale gelmiştir[1520]. Anlaşmazlığın çözümü noktasında iki ülke, 1978 yılında balıkçılık faaliyetlerinin düzenlenebilmesi için ***"Gri Bölge Anlaşması (Grey Zone Agreement)"*** imzalamış[1521], sonraki yıllarda inişli ve çıkışlı görüşmeler sürdürülmüştür. 1991 yılında müzakerelerin sonuçlandırılacağına dair resmî açıklamalar yapılmış olsa da herhangi bir anlaşmaya varılamadığı gibi, 1990-2010 yılları arasında Norveç ve Sovyetler Birliği (sonrasında Rusya) arasında düzenli ve fiili anlaşmazlıklar (balıkçı teknelerine el koyma vb.) yaşanmıştır. Özellikle Norveç, ekolojik nedenlere bağlı olarak bölgedeki balıkçılığı düzenlemek için katı kurallar ve sabit kotalar (bu uygulama Rusya tarafından kabul görmemiştir) getirmiştir. Norveç sahil güvenliği tarafından Rus balıkçı teknelerinin kontrol ve denetlenmesiyle iki ülke arasındaki gerilim artmıştır[1522].

Nihai anlaşmanın imzalandığı 2010 yılındaki son anlaşmadan önce, 2007 yılında Norveç ve Rusya arasında uzun süren görüşmelerin ardından ***"Varangerfjord Anlaşması"*** imzalanmış ve kıyıya en yakın olan tartışmalı alanın küçük bir kısmı olan Varangerfjord'un ağzındaki bir kıyı alanının sınırlandırılmasına karar verilmiştir[1523]. **Barents Denizi'ndeki tartışmalı alanın tamamı;** Norveç Dışişleri Bakanı Jonas Gahr Store ve Rusya Dışişleri Bakanı Sergey Lavrov'un **27 Nisan 2010 tarihinde** Oslo'da imzaladıkları anlaşma ile sınırlandırılarak çözüme kavuşturulmuştur[1524].

[1520] Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 69.

[1521] Her ne kadar bu anlaşma başlangıçta bir yıl için tasarlanmış olsa da her yıl yeniden yenilendiği görülmektedir. Anlaşmanın coğrafî kapsamı Barents Denizi'ndeki diğer tartışmalı bölgelerden farklıdır. Toplam yaklaşık 67.500 kilometrekarelik alanın yaklaşık 23.000 kilometrekaresi tartışmasız bir şekilde Norveç sularında, yaklaşık 3.000 kilometrekaresi ise tartışmasız bir şekilde Rusya sularında uygulanmaktadır. Bkz. Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 69.

[1522] Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 70.

[1523] Moe, Fjaertoft ve Overland, a.g.m., s. 148.

[1524] Anlaşmanın tamamı için bkz. *"Joint Statement on Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean"* https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/folkerett/030427_english_4.pdf, (Erişim: 30.08.2018), ss. 1-2. Anlaşma, Norveç ve Rusya parlamentoları tarafından sırasıyla Şubat ve Mart

Anlaşma, anlaşmazlığa neden olan tartışmalı alanı yaklaşık olarak, aynı büyüklükte iki parçaya bölmektedir. Bununla birlikte, Arktika Okyanusu'ndaki gelişmeleri ve iki devletin bu bölgedeki rolü göz önünde bulundurarak, BMDHS'nin kıta sahanlığının dış sınırlarının belirlenmesine ilişkin ikili iş birliğine vurgu yapılmaktadır. Barents Denizi'ndeki geleneksel Norveç ve Rus balıkçılığına dikkat çekilirken[1525], **herhangi bir petrol ya da gaz yatağının sınırlandırma hattına yayılması gereken durumlarda hidrokarbon kaynaklarının verimli ve sorumlu yönetimini sağlayan ayrıntılı kural ve prosedürlerin benimsenmesi** ayrıca tavsiye edilmiştir[1526].

Norveç ve Rusya arasındaki Anlaşma'nın zamanlamasıyla (neden şimdi?) ilgili neden sonuç ilişkisi Norveç'ten daha ziyade daha çok Rusya tarafında aranabilir. Bunun bazı olası nedenlerini Arild Moe, Daniel Fjaertoft ve Indra Overland şu başlıklar altında değerlendirmektedir: 1) Uluslararası hukukun aşamalı evrimi[1527]; 2) Norveç-Rusya ikili ilişkilerinin zamanla gelişmesi[1528]; 3) Tartışmalı bölgedeki petrol ve doğal gazın çıkarılmasının büyük bir itici güç olması; 4) Çözümlenmemiş toprak anlaşmazlıklarının maliyetinin Rusya için artması ve Anlaşma'nın mümkün olduğu kadar çok bölgesel müzakereleri sonuçlandırmak için genel çabaların bir parçasını temsil ediyor olması[1529]; 5) Rusya'nın, yapıcı bir uluslararası aktör olarak görülme

---

2011'de imzalanmıştır. Bkz. Reuters, "*Norway Hails Barents Treaty OK by Russian Duma*", 27 Mart 2011, https://www.reuters.com/article/barentstreaty/norway-hails-barents-treaty-ok-by-russian-duma-idUSLDE72P0HY20110326, (Erişim: 30.08.2018), ss. 1-2.

[1525] A.g.e., s. 2.

[1526] A.g.e., s. 3.

[1527] Moe, Fjaertoft ve Overland, a.g.m., s. 148.

[1528] Norveç ve Rusya'nın ikili ilişkileri Anlaşmadan önceki son 20 yılda, özellikle de balıkçılık sektöründe belirli gerilimlere rağmen, düzenli olarak gelişmiştir. Ayrıca yaşanan gerilimlerin hiçbirisi ciddi ikili siyasî çatışmaya yol açmamıştır. Uzun vadeli ikili ilişkiler özellikle Barents Denizi balık stoklarının yönetiminde ve Norveç'in devlet kontrolündeki petrol şirketi Statoil'in Rusya'nın devlet kontrolündeki gaz şirketi Gazprom ile Shtokman Gaz Sahası'nın geliştirilmesine katılmasıyla yapıcı bir iş birliği zemini oluşmuştur. Bkz. Moe, Fjaertoft ve Overland, a.g.m., ss. 149-150.

[1529] Rusya'nın, ikili ilişkilerde kaldıraç olarak kullanması için anlaşmazlıkları açık tutabilmesinin avantajı olduğu görünse bile, daha önce özellikle Azerbaycan, Estonya veya Norveç gibi küçük komşu ülkelerde, çözümlenmemiş anlaşmazlıkların Rusya gibi büyük bir güç için küçük maliyetler taşıdığı varsayılabilir. Bkz. Moe, Fjaertoft ve Overland, a.g.m., s. 152.

istediği[1530]; ve 6) Rusya'nın bölgedeki kıyıdaş olmayan devletlerin katılımını önlemek amacıyla, BMDHS'yi Arktika'nın yönetiminin bir çerçevesi olarak güçlendirmek istemesidir[1531]. Burada Barents Denizi'ndeki büyük ölçekli petrol ve gaz potansiyelinin anlaşmazlığının çözümünde tek başına etkili olmadığını belirtmek gerekir. Ayrıca Moe, Fjaertoft ve Overland'in belirlediği altı başlıktan herhangi biri tek başına anlaşmanın zamanlamasını açıklayamadığından, bu hususlar birlikte değerlendirilmelidir. Her şeye rağmen Barents Denizi'nde 40 yılı aşkın bir süredir devam eden anlaşmazlığın, çözülmüş olması Arktika'daki iş birliğinin geliştirilmesi açısından önemlidir. Ayrıca Anlaşma, Arktika'daki diğer sorun ve anlaşmazlıkların çözümünde Sovyetler Birliği ve ABD arasındaki Bering Denizi Anlaşması'nda olduğu gibi, iki devletin egemenlik haklarının birleşik boyutunu en üst düzeye çıkarmak için oluşturduğu özel bir alan ve model olarak görülebilir[1532]. Bununla birlikte, Barents Denizi'ndeki tartışmalı alanın, Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası'ndaki tüm yıl boyunca buz tutmayan tek limanı Murmansk'ın giriş kapısı olduğu, Doğu Barents Denizi ve Kara Deniz'den petrol ve LNG için nakliye yolu ve Kuzey Avrupa'nın en değerli balıkçılığının merkezinde yer aldığı unutulmamalıdır[1533].

[1530] Rusya'nın Güney Osetya'daki 2008 yılındaki askerî harekâtı, ardından Abhazya ve Güney Osetya'nın bağımsızlığının tanınması ve Ukrayna ile 2009 yılında yaşanan gaz anlaşmazlığı gibi olaylar, Rusya'nın dış politikasındaki bu olumlu sinyallerle çelişiyor olarak görülse de Norveç-Rusya anlaşması, Rusya'nın dış politikasında sınır yönetiminin ötesine geçen daha geniş bir iş birliği eğilimini yansıttığı söylenebilir. Bu eğilimin bir parçası, küresel yönetişimi uluslararası hukuk ve BM aracılığıyla desteklemek ve uluslararası meselelerde pek çok konuda yapıcı bir tutum sergilemektir. ABD ile olan ilişkilerin yeniden düzenlenmesi (Mart 2009), yenilenen START Anlaşması (Nisan 2010) ve İran (Haziran 2010) yaptırımları ile ilgili bu tür bir eğilim daha ileriye yönelik göstergelerdir. Bkz. Moe, Fjaertoft ve Overland, a.g.m., ss. 154-155.

[1531] A.g.m., s. 148.

[1532] Byers, a.g.e., s. 43.

[1533] Indra Overland ve Andrey Krivorotov, *"Norwegian-Russian Political Relations and Barents oil and Gas Developments",* https://oapen.org/download?type=document&docid, (Erişim: 16.09.2018), ss. 97-110.

3.3.4 Beaufort Denizi

Beaufort Denizi, Mackenzie Nehri deltasının kuzeyinde, Alaska ve Kanada arasında bulunan yüksek-Arktika adalarının bulunduğu Arktika Okyanusu'nun sığ bir denizidir. Tahmini yüzey alanı 476.000 kilometrekare ortalama derinliği yaklaşık 1.000 metredir. ABD ve Kanada arasında Beaufort Denizi üzerindeki anlaşmazlık, Harita 50'de görülen Alaska ve Yukon Bölgesi arasındaki kara sınırının doğrudan kuzeydoğusundaki yaklaşık 21.436 kilometrekarelik (6.250 mil kare, yaklaşık Trakya büyüklüğünde (23.764 km^2) bir alan üzerine odaklanmaktadır[1534].

Anlaşmazlık; ABD'nin 1976 yılında Kanada'nın Beaufort Denizi deniz yetki alanlarında petrol ve gaz imtiyazları verirken kullandığı çizgiyi protesto etmesiyle başlamıştır[1535], 1977 yılında her iki ülkenin de balıkçılık bölgelerini 200 deniz miline çıkarıp farklı sınır çizgileri kullanmalarıyla birlikte belirginleşmiştir[1536]. Anlaşmazlığın tarihsel arka planı, 1825 yılında Çarlık Rusyası ile Büyük Britanya arasında imzalanan bir anlaşma metnine dayandırılabilir[1537]. Bu bağlamda; ABD'nin 1867 yılında Çarlık Rusyası'ndan satın aldığı Alaska üzerinden Çarlık Rusyası'nın anlaşma haklarını, benzer şekilde Kanada'nın 1880 yılında Büyük Britanya'nın anlaşmadan doğan haklarını elde ettiği söylenebilir[1538].

[1534] Burke, *International Disputes…, s.* 198.

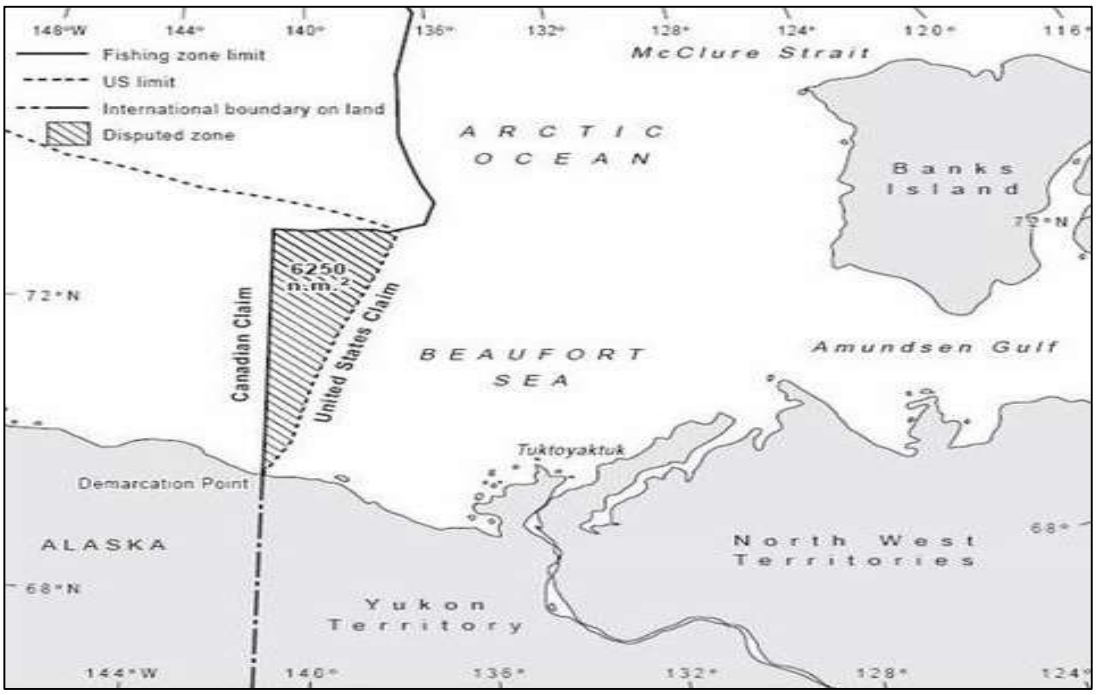
[1535] 1976 yılına kadar süren anlaşmazlığın ortaya çıkmadığı iddiası biraz yanıltıcı olabilir. Ancak Kanada hükümetinin halkın habersiz olmasına rağmen sınıra ilişkin çözümsüzlüğün farkında olduğu aşikârdır. Bkz. Burke, *International Disputes…,* s. 198.

[1536] Michael Byers ve Andreas Osthagen, "Why Does Canada Have So Many Unresolved Maritime Boundary Disputes?" C*anadian Yearbook of International Law/Annuaire Canadien De Droit International,* Cilt: 54, 2016, https://doi.org/10.1017/cyl.2017.14, (Erişim: 05.09.2018), s. 11.

[1537] Büyük Britanya ve Çarlık Rusyası arasında imzalanan anlaşmanın tam metni için bkz. *"Convention Between Great Britain and Russia",* http://explorenorth.com/library/history/bl-ruseng1825.htm, (Erişim: 26.08.2018), ss. 1-2.

[1538] Byers ve Osthagen, a.g.e., s. 12.

Harita 50: Beaufort Denizi Anlaşmazlık Sahası



Kaynak: *"Where is the Beaufort Sea boundary between the U.S. and Canada?",* 26 Ağustos 2009, http://benmuse.typepad.com/Arctic_economics/2009/08/us_canada_beaufort_sea_boundary.html, (Erişim: 18.09.2018), s. 1.

Anlaşma, Alaska'nın doğu sınırını *"141º Batı meridyeninin Arktika Okyanusu'na (Donmuş Okyanusa (Frozen Ocean)) kadar uzamasıyla"* Rus ve İngiliz varlıkları arasındaki sınırı belirlemektedir[1539]. Kanada, bu Anlaşma hükmünün hem kara sınırını hem de deniz sınırını oluşturduğunu ve her ikisinin kuzeye doğru 141º Batı meridyenini takip etmesi gerektiğini iddia etmektedir. Buna karşılık ABD, anlaşmanın sınırlandırılmasının sadece kara alanları için geçerli olduğunu ve deniz sınırı sınırlandırılmasının bundan ayrı olduğunu savunmaktadır[1540]. Bu noktada, ABD,

[1539] Convention Between Great Britain and Russia, a.g.e., ss. 1-2.

[1540] Byers, a.g.e., s. 59; Kurt M. Shusterich, "International Jurisdictional Issues in the Arctic Ocean", *Journal Ocean Development and International Law,* Cilt: 14, Sayı: 3, 1984, https://web.whoi.edu/seagrant/wp-content/uploads/sites/24/2015/01/WHOI-R-84-016-Shusterich-K.M.-Internati.pdf, (Erişim: 26.08.2018), s. 245; Greg Sharp, "An Old problem, a New Opportunity: A Case for Solving the Beaufort Sea Boundary Dispute", *Arctic Institute,* 17 Haziran 2016,

Beaufort Denizi'nde hukukî ve coğrafî olarak uygun eşitlik çizgisi benimsemektedir. Ancak Alaska sahilleri, Yukon ve Kuzeybatı Toprakları, Point Barrow'dan doğu-güneydoğuya doğru eğimli olup, Alaska, Mackenzie Nehri'nin ağzına kadar ABD'nin benimsediği böyle bir eşitlik çizgisi, Harita 50'de taralı alanda görüldüğü üzere Kanada'nın 141^{o} Batı meridyeninde tercih ettiği çizginin gittikçe daha doğusuna doğru ilerlemektedir. Bu eşitlik çizgisi kara sınırının sonundan kuzey-kuzeydoğu yönünde 200 deniz mili sınırına kadar uzanmaktadır[1541].

1970'li yılların sonlarında ABD ve Kanada'nın Beaufort Denizi üzerindeki anlaşmazlığın çözümü noktasında girişimlere başladıkları, ortak bir hidrokarbon gelişim bölgesi kurma olasılığını gündeme getirdikleri, ancak taraflar Atlantik Okyanusu'nda Maine Körfezi[1542] dışında diğer deniz alanlarının sınırlandırılmasından ödün vermemek için mevcut tutumlarını korumayı tercih ettikleri bilinmektedir[1543]. Her ne kadar iki ülkenin kendi kabul ettikleri koordinatlar arasında farklılıklar olsa da Beaufort Denizi ve diğer deniz sınırlarının karşılıklı olarak kabul edilebilir bir çözümüne yönelik müzakerelere engel teşkil etmediği de taraflar arasında kabul edilmiştir[1544].

---

https://www.theArcticinstitute.org/an-old-problem-a-new-opportunity-a-case-for-solving-the-beaufort-sea-boundary-dispute/, (Erişim: 26.08.2018), ss. 1-4.

[1541] Byers, a.g.e., s. 59; Byers ve Osthagen, a.g.e., s. 12.

[1542] ABD ve Kanada, 29 Mart 1979 tarihli Tahkimname ile Divan'dan Maine Körfezi bölgesinde kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeyi kapsayan tek bir sınır belirlemesini, sınırlandırmanın aralarında uygulanabilecek uluslararası hukuk ilkeleri ve kuralları uyarınca gerçekleştirilmesini talep etmişlerdir. Maine Körfezi Davası, Maine Körfezi bölgesinde tarafların kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırını aynı hatla saptama talebini değerlendiren ilk dava olması nedeniyle önemlidir. Daha fazla bilgi için bkz. Hande Dağıstanlı, *Ege Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı,* Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku (Uluslararası Kamu Hukuku) Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006, ss. 46-52.

[1543] ABD ve Kanada arasında ihtilaflı deniz alanları: British Columbia ve Kuzey Pasifik'teki Washington Eyaleti, British Columbia ve Alaska arasındaki Dixon Girişi ve Atlantik Okyanusu'ndaki Georges Bank'tır. Bkz. Shusterich, a.g.e., s. 245.

[1544] A.g.e., s. 245.

Beaufort Denizi üzerindeki anlaşmazlık sahası, Arktika Okyanusu'nda genişletilmiş kıta sahanlığı iddialarının ortaya çıkmasıyla birlikte, ABD ve Kanada'nın geleneksel hak iddialarını destekleyen yeni bir durum yartmıştır. Diğer bir ifadeyle; ***"sıfır toplamlı bir müzakere durumu"*** gibi görünen şey, artık yaratıcı ticaret fırsatları için yeni fırsatlar sunmaktadır. İki ülkenin genişletilmiş kıta sahanlığı haklarına tabi olan alanlardaki olası bir örtüşme, Beaufort Denizi deniz yetki anlaşmazlığını çözmek için yenilenmiş bir çabanın ana nedeni olarak, Şubat 2010'da Kanada tarafından ifade edilmiştir[1545]. Bu kapsamda; 26 Temmuz 2010 tarihinde iki ülke yetkilileri bir araya gelmiş, 02 Ağustos 2010 tarihinden itibaren de Beaufort Deniz yatağı verilerini toplamak üzere 42 günlük ortak bir misyon geliştirilmesi kararlaştırılmıştır[1546]. Kanada'nın bu girişimi önemli olmakla birlikte, 2010 yılında Norveç ve Rusya arasındaki Barents Denizi anlaşmazlığının çözülmesi, belki de Kanada açısından önemli bir şans olarak görülmüştür. Ancak görüşmelerden anlaşmazlığın çözümü noktasında bir sonuç elde edilememiştir[1547]. Buna ek olarak, 2016 yılında ABD ve Kanada'nın Beaufort Denizi'ndeki anlaşmazlık alanında petrol ve gaz gelişimini durdurması, anlaşmazlığın çözümünde itici güç olması beklenen muhtemel etkiyi de azaltmıştır[1548]. Ancak anlaşmazlığının her iki ülkenin de tartışmalı alanda petrol ve gaz aramaları konusunda fiili bir ertelemeye bağlı kalması bakımından iyi yönetildiği[1549], tartışmalı alandaki potansiyel hidrokarbon kaynakları göz önüne alındığında ise yakın bir zamanda anlaşmazlığın çözümünün güç olduğu söylenebilir.

Byers, ABD ve Kanada arasındaki **olası bir anlaşmanın Beaufort Denizi'nde Kanada ve Rusya arasında yeni bir sınır anlaşmazlığı yaratabileceğini** ifade etmektedir. Öyle ki, ABD ve Rusya arasında kabul edilen sınır 168º58ᴵᴵ37ᴵ Batı

[1545] Bu açıklama Kanada Dışişleri Bakanlığı'ndan bir yetkili tarafından yapılmıştır. Bkz. Byers, a.g.e., ss. 62-63.

[1546] Randy Boswell, *"Work Underway to Resolve Beaufort Sea Boundary Dispute",* 26 Temmuz 2010, http://byers.typepad.com/Arctic/2010/07/work-underway-to-resolve-beaufort-sea-boundary-dispute.html, (Erişim: 18.08.2018), ss. 1-2.

[1547] Sharp, a.g.m., s. 3.

[1548] Burke, *International Disputes…,* s. 210.

[1549] Byers, a.g.e., s. 62.

meridyeni olup, ABD'nin Kanada ile eşitlik veya yeniden düzenlenen bir sınır üzerinde anlaşmaya varması ABD'nin Rusya ile olan sınırı doğal olarak ABD-Kanada hattının yeni yerine getirdiği noktada doğal olarak sona erecektir. Bu noktada, ABD ve Kanada 168º58ᴵᴵ37ᴵ Batı meridyenini kullanmaya devam etmediği sürece, Kanada ve Rusya arasında bir deniz sınırı müzakeresi gündeme gelebilecektir[1550]. Yeni bir ABD-Kanada sınırının ABD'nin deniz yetki alanını kuzeyde sınırlaması durumunda, Rusya'nın deniz yetki alanını Alpha-Mendeleyev Sırtı boyunca 168º58ᴵᴵ37ᴵ Batı meridyeninin doğusuna doğru genişletmek istemesi şaşırtıcı olmayacaktır. Benzer şekilde jeomorfolojik ve jeolojik şartlar izin verdiği ölçüde, Kanada'nın yetki alanını mevcut sınırın ötesine genişletme isteğine de herhangi bir engel bulunmamaktadır[1551].

3.3.5 Bering Denizi

Bering Denizi, yaklaşık 2.292.150 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Dünyanın en büyük üçüncü denizi olan Bering Denizi, Pasifik Okyanusu'nun Rusya ile Alaska arasındaki uzantısıdır. Güneyde Aleut Adaları tarafından sınırlandırılırken, kuzeyde Bering Boğazı ile Arktika Okyanusu'ndan ayrılmaktadır[1552]. ABD'nin Çarlık Rusyası'ndan Alaska'yı satın aldığında imzalanan 20 Haziran 1867 tarihli Antlaşma, aynı zamanda ABD ve Rusya arasındaki deniz yetki sınırını tanımlamaktadır[1553].

[1550] Daha önce ifade edildiği üzere 2001 yılında Rusya Kıta Sahanlığı Komisyonu'na ilk gönderimini yaparken, bu çizgiyi Kuzey Kutbu'na kadar uzattığını belirtmiştir.

[1551] Byers, a.g.e., s. 90.

[1552] Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 56.

[1553] Anlaşmanın tam metni için bkz. *"Treaty Concerning the Cession of the Russian Possessions in North America by His Majesty the Emperor of All the Russias to the United States of America: June 20, 1867",* http://avalon.law.yale.edu/19th_century/treatywi.asp, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

Harita 51: 1867 Antlaşması'na Göre Bering Denizi



Kaynak: Vlad M. Kaczynski, "US-Russian Bering Sea Marine Border Dispute: Conflict Over Strategic Assets, Fisheries and Energy Resources", *Russian Analytical Digest*, No: 20, 1 Mayıs 2007, http://www.laender-analysen.de/russland/rad/pdf/Russian_Analytical_Digest_20.pdf, (Erişim: 25.08.2018), s. 3.

1867 yılında kabul edilen Antlaşma çizgisinin zamanla (özellikle deniz hukuku ilkelerinin dünya okyanuslarını yönetmeye başlamasıyla) Soğuk Savaş döneminin yarattığı iki kutuplu sistem düşünüldüğünde dünyanın en önemli deniz sınırı haline geldiği söylenebilir. Ancak Rusya ile ABD arasında Alaska'nın satın alınması Antlaşması'nda kullanılan dil, **bu sınırın tasvirinde kullanılan çizgi,** harita izdüşümü ve yatay veri türü Antlaşma'nın anlaşılmasını güçleştirirken, 1990 yılında yapılan müzakerelerde her iki ülkenin de sorunu çözmek için müzakereler sırasında kullanılan orijinal veya onaylanmış yeni haritalar üretmemiş olması dikkat çekicidir. Bu çizginin tanımlanmasındaki farklılıklar, ABD ve Rusya arasındaki devam eden anlaşmazlığı

körüklemektedir[1554]. Harita 51'de Bering Denizi sınır çizgisinin farklı yorumlarından kaynaklanan ve farklılıkları gösteren deniz sınırları görülmektedir.

1977 yılında ABD ve Sovyetler Birliği, MEB (200 deniz mili) ilan ettiklerinde, 1867 Antlaşması'nda belirtilen çizgiye saygı duyma niyetlerini açıkça belirtmiş olsalar da sonraları her ülkenin 1867 Antlaşması'nın yorumundan doğan yaklaşık 15.000 mil karelik bir anlaşmazlık alanı olduğu ortaya çıkmıştır. İki ülke, birbirlerinin 1867 Antlaşması'nı farklı yorumlamasına geçici bir tedbir olarak saygı duymaya devam ederken, 1980'lerin başında bu farklı yorumları çözmek için görüşmeler başlatılmıştır. İki ülkede, 1867 Antlaşması'nda tanımlanan çizgiyi düz bir çizgi olarak yorumladığından, Sovyetler Birliği; Bering Denizi deniz sınırını bir Merkator projeksiyonunda eşkenar dörtgen çizgisi (rhomb line) olarak tasvir etmiş, ABD ise; konik bir projeksiyonda **jeodezik bir çizgi** kullanmıştır[1555]. Yaklaşık 10 yıl süren müzakerelerin ardından, iki ülke arasında 1990 yılında yeni bir Anlaşmaya varılmıştır. Yeni sınır, 1990 yılında imzacı taraflar ABD Dışişleri Bakanı James Baker ve Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Eduard Shevardnadze'den sonra ***"Baker-Shevardnadze Hattı"*** olarak adlandırılmıştır[1556]. Taraflar, bu Antlaşma'nın 2'nci Maddesinde belirtildiği üzere, 1867 Sözleşmesi'nin 1'inci Maddesinde "*batı sınırı"*

[1554] Haritacılar normalde deniz sınırlarını tanımlamak için iki tür çizgi kullanırlar. Bunlar, iki ortak harita projeksiyonu olan Mercator ve Konik üzerinde kullanılan **eşkenar dörtgen ve jeodezik** çizgilerdir. Kullanılan hat tipine ve harita projeksiyonuna bağlı olarak, çizgiler ya düz ya da kavisli çizgiler olarak görünebilir. Örneğin, bir eşkenar dörtgen çizgisi, bir Mercator projeksiyonunda düz bir çizgi olurken, bir jeodezik çizgi kavislidir. Her iki ülkede 1867 Antlaşması'nda tanımlanan çizgiyi kendi harita projeksiyonlarında düz çizgiler olarak gördükleri için, Sovyetler Birliği Bering Denizi deniz sınırını bir Mercator projeksiyonunda **rhomb hattı** olarak tasvir ederken, ABD konik bir projeksiyonda jeodezik bir çizgi kullanmıştır. Her bir ülkenin iddiası, kendi egemenlikleri altındaki deniz alanlarınının miktarını en üst düzeye çıkarmaktadır. Bkz. Vlad M. Kaczynski, "US-Russian Bering Sea Marine Border Dispute: Conflict Over Strategic Assets, Fisheries and Energy Resources", *Russian Analytical Digest*, No: 20, 1 Mayıs 2007, http://www.laender-analysen.de/russland/rad/pdf/Russian_Analytical_Digest_20.pdf, (Erişim: 25.08.2018), s. 2.

[1555] Bkz. Kaczynski, a.g.m., s. 2. **Jeodezik çizgi;** Bir yüzey üzerinde yer alan iki nokta arasındaki en kısa mesafeyi belirten eğridir.

[1556] A.g.m., ss. 2-3.

olarak tanımlanan hattın, ABD ve Sovyetler Birliği arasındaki deniz sınırı olduğunu kabul etmektedir[1557].

Harita 52: Bering Denizi



Kaynak: Charles M. Perry ve Bobby Andersen, *New Strategic Dynamics in The Arctic Region Implications for National Security and International Collaboration*, The Institute for Foreign Policy Analysis, Washington, Şubat 2012, http://www.ifpa.org/pdf/StrategicDynamicsArcticRegion.pdf, (Erişim: 18.06.2018), s. 58.

Harita 52'de görüldüğü üzere 1990 Anlaşması; ABD ve Rusya arasındaki ihtilaflı bölgeyi kabaca ikiye bölerek, iki ülke arasındaki hem balıkçılık hem de deniz yatağındaki kaynaklar üzerindeki yetkiler kesin olarak sınırlandırılmıştır. Anlaşma, ***"özel alanlar (special areas)"*** kullanımı gibi önemli yenilikler getiririken, bu alanlarda, tarafların sahil şeridine yakınlığın bir sonucu olarak ortaya çıkan egemen haklar, ancak yeni kabul edilen sınır tarafından o kıyı şeridinden koparılarak, ulusal yetki alanlarının birleşik alanlarını en üst düzeye çıkaracak şekilde diğer anlaşma

[1557] *"Agreement With The Union of Soviet Socialist Republics on The Maritime Boundary",* 26 Temmuz 1990, https://www.state.gov/documents/organization/125431.pdf, (Erişim: 16.09.2018), s. 2.

ortaklarına devredilebilmektedir. Bu yaklaşım, ABD ve Sovyetler Birliği'nin ABD kıyı şeridinden 200 deniz mili ötede kalırken, birçok noktada Sovyetler Birliği kıyı şeridine 200 deniz milinden daha yakın bir çizgi üzerinde anlaşmaya varmasını sağlamıştır[1558]

Anlaşma, 1991 yılında ABD Senatosu tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir[1559]. Ancak Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte Rusya, Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Eduard Shevardnadze'nin Rus çıkarlarını etkili bir şekilde temsil etmediğini ileri sürerek **Baker-Shevardnadze Anlaşması'nın geçersiz olduğunu** belirtmiştir[1560]. Burada Rusya'nın bir ölçüde yeni bir anlaşma yapmak için ABD'yi müzakere pozisyonuna getirmek istediği ve özellikle Alaska'nın **pollock (Alaska Mezgiti) balık stoklarına** erişim elde edebilmek amacıyla kendi gemileri için sınır ötesi balıkçılık kotaları sağlama arzusu olduğu da söylenebilir[1561]. Rusya, Bering Denizi'ndeki Anlaşma'nın belirlediği sınırın, bir eşitlik hattının bulunduğu yerin batısına kayda değer ölçüde uzanması gerektiğini düşünmektedir[1562]. Mevcut durumda Rusya açısından, iki ülke arasındaki deniz sınırını tanımlayan kesin bir anlaşma bulunmamaktadır[1563].

Günümüzde iki ülke arasındaki Bering Denizi anlaşmazlığının temel nedenleri: 1) Balıkçılık; 2) Hidrokarbon kaynaklarının zenginliği; ve 3) Deniz geçiş

[1558] Byers, a.g.e., ss. 35-36.

[1559] Byers, a.g.e., s. 34. 1990 Anlaşması'nın 7'nci maddesinde Anlaşmanın onaylamaya tabi olacağı ve onaylama belgelerinin değiştiği tarihte yürürlüğe gireceği belirtilmektedir. Bkz. Agreement With The Union of Soviet Socialist Republics on The Maritime Boundary, a.g.e., s. 5.

[1560] Byers, a.g.e., s. 34; Perry ve Andersen, a.g.e., s. 58.

[1561] Kaczynski, a.g.m., s. 2; Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 60. Özellikle Rusya 1990 yılında ABD ile varılan anlaşmada, Sovyetler Birliği'nin müzakerelerin gerçekleştiği sırada tam anlamıyla dağılmakta olan zayıf müzakere pozisyonuna olduğunu ve Rus Uzak Doğusu'ndaki balıkçıların çıkarlarının korunmadığını düşünmektedir. Bkz. Byers, a.g.e., s. 34.

[1562] Byers, a.g.e., s. 34.

[1563] Ancak uluslararası hukukun ABD'nin yaklaşımını desteklediği söylenebilir. ABD pozisyonu, devam eden bir *"genel devlet pratiği"* nin kanıtını ve 1990 tarihli Anlaşma'nın belirttiği sınırın, iki ülke arasındaki gerçek deniz sınırı olduğunu kabul eden uluslararası teamül hukuku kapsamında bir temel sağlayabileceğidir. Bkz. Kaczynski, a.g.m., ss. 2-4.

yolları açısından önemli bir ulaşım kavşağı olmak üzere üç başlık altında toplanabilir[1564]. Balıkçılık açısından Bering Denizi, yıllık toplam Rus balıkçılığının yaklaşık üçte birini, ABD balıkçılığının ise neredeyse yarısını karşıladığı görülmektedir. Bering Denizi, sadece ABD ve Rusya'daki deniz ürünleri tüketimi için değil, aynı zamanda her iki devletin balıkçılık endüstrisinin Doğu Asya pazarlarına genişlemesi ve balıkçılık endüstrileri açısından stratejik öneme sahiptir[1565]. Hidrokarbon kaynaklarının zenginliği açısından Bering Denizi, Çukçi Denizi ve Doğu Sibirya Denizi'ndeki düzenlenmeyen deniz alanlarını doğrudan etkileyebilmektedir. Ayrıca deniz geçiş yolları açısından önemli bir ulaşım kavşağı olan Bering Denizi, Doğu Asya'dan Avrupa ve Kuzey Amerika'ya yapılan deniz ticareti için önemli bir geçiş alanı oluşturmaktadır[1566].

Eğer ABD ve Rusya arasındaki 1990 Anlaşması yürürlüğe konulmuş olsaydı, iki ülke arasındaki Bering Denizi, Bering Boğazı ve Çukçi Denizi'ndeki yaklaşık 1.600 deniz mili genişliğindeki bir alan üzerindeki anlaşmazlık çözüme kavuşturulabilmiş olabilirdi. Ancak mevcut durumda 1990 Anlaşması'nın veya diğer düzenlemelerin geçersizliği, Bering Denizi'ndeki bu anlaşmazlığın devam edeceği anlamına gelmektedir. Charles M. Perry ve Bobby Andersen; itiraz edilen bölgedeki petrol yataklarının keşfinden sonra, mevcut durumda her iki ülkenin de 1990 Anlaşması'nın şartlarından tam olarak memnun kalmadığını değerlendirmektedir[1567].

3.3.6 Arktika Okyanusu Deniz Tabanındaki Sorun ve Anlaşmazlıklar

Arktika Okyanusu'nun deniz tabanı; Gakkel Sırtı, Lomonosov Sırtı, Alpha ve Mendeleyev Sırtı olmak üzere dört jeomorfolojik ve jeolojik bir yapıyı

[1564] Kaczynski, a.g.m., ss. 56-58.

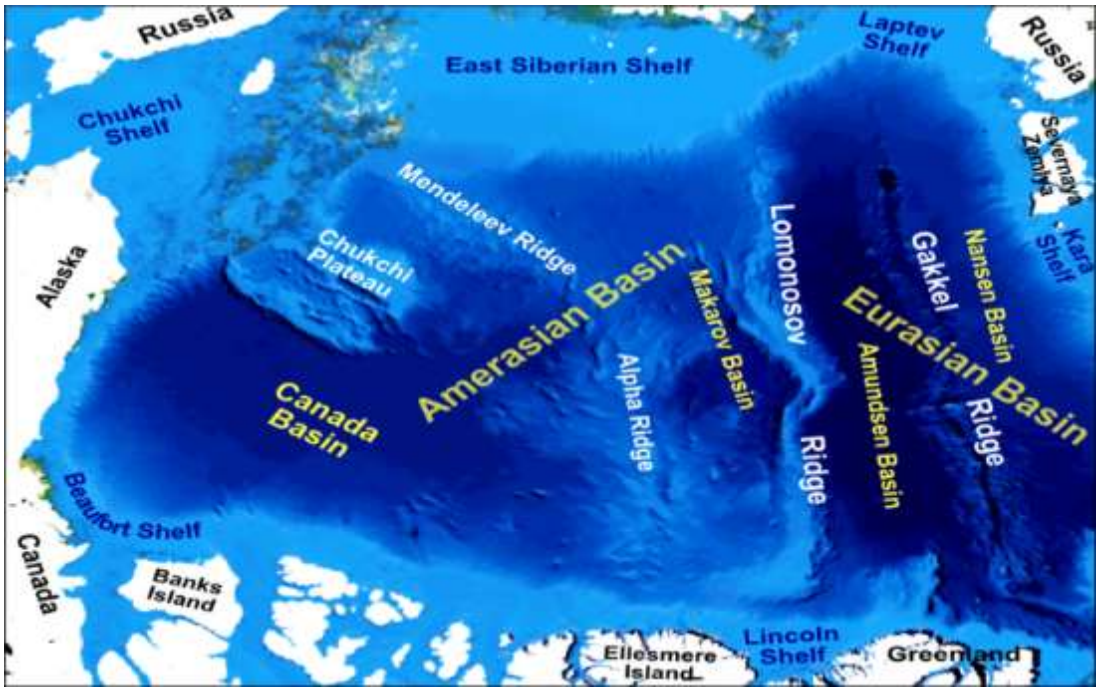
[1565] Bering Denizi'nde Rus ticari balıkçılar yılda yaklaşık 600 milyon dolar değerinde deniz mahsulü yakalarken, Amerikalı balıkçılar her yıl yaklaşık 1 milyar dolar değerinde deniz mahsulü yakalamaktadır. Bkz. Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 57.

[1566] Konyshev ve Sergunin, a.g.e., s. 58. Burada Bering Denizi'ndeki adaların artan jeostratejik önemi göz ardı edilmemelidir.

[1567] Perry ve Andersen, a.g.e., s. 58.

içermektedir[1568]. Bu yapılar aşağıda Harita 53'te görülmektedir. Avrasya Havzası'nın ortasındaki Gakkel Sırtı; Orta Atlantik Sırtı'nın en kuzey uzantısı olup, tipik bir orta-okyanus sırtının özelliklerine sahiptir. Gakkel Sırtı, Avrasya Havzası'nı Nansen ve Amundsen olmak üzere iki küçük havzaya ayırmaktadır. Bu sırt, okyanus tabanına ait olup, BMDHS'nin 76'ıncı Maddesine göre hak iddiasında bulunulamamaktadır[1569].

Harita 53: Arktika Okyanusu Deniz Tabanı



Kaynak: National Resource Council, "The Arctic in the Anthropocene: Emerging Research Questions", *The National Academies Yayınları,* Washington, 2014, https://mahb.stanford.edu/wpcontent/uploads/2014/06/NationalResourceCouncil_ArcticInTheAnthropocene_2014.pdf, (Erişim: 18.01.2018), s. 70.

Avrasya Havzası'nı Amerasia Havzası'ndan ayıran Lomonosov Sırtı; kuzeye doğru Kuzey Kutbu'nu geçmemekle beraber, Grönland ve Kanada'daki Ellesmere Adası'nın kıta sahanlığına yakın bir alandan, güneyde Rusya'nın Yeni Sibirya Adalarının kıta sahanlığına yakın bir alana kadar uzanmaktadır. Jeolojik ve jeomorfolojik olarak birbirleriyle benzer özellikte oldukları düşünülen Alpha ve

[1568] Weber, a.g.m., s. 658.

[1569] Anderson, a.g.e., s. 110. Lomonosov Sırtı üzerindeki hak iddiaları için ayrıca bkz. Harita 12: Arktika Okyanusu Deniz Yetki Alanları ve Sınırları.

Mendeleyev Sırtları, Alpha-Mendeleyev Sırtı olarak anılmakta olup, Amerasia Havzası'nda bulunmaktadır[1570]. Her iki sırtta Arktika Okyanusu deniz tabanındaki önemli anlaşmazlık alanlarındandır. Buradaki temel sorun, Arktika'da devasa batık bir dağ silsilesi olarak uzanan bu sırtların herhangi bir ülkenin kıta sahanlığı ile birleşip birleşmediğidir. Alpha-Mendeleyev ve Lomonsov Sırtları, kıta sahanlıkları üzerindeki devlet iddialarını büyük ölçüde arttırma potansiyeli nedeniyle A5 Devletleri'nin ilgisini çekmektedir. Öyle ki, her iki sırtın da Arktika Okyanusu'nun her iki tarafındaki kıta sahanlıkları ile karşılaştıkları ve bu iddiaları desteklemek için kapasitelerini sınırlayabilecekleri zorluklar ve sınırlılıklar bulunmaktadır. Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu; Danimarka, Kanada ve Rusya'nın hak iddialarında yer alan bu sırtların BMDHS bağlamında okyanussal bir sırt olarak nitelendirmek için yeterli bilimsel verilerin bulunup bulunmadığını belirlemeye ihtiyaç duyacaktır. Eğer Lomonosov Sırtı ve Alpha-Mendeleyev Sırtı morfolojik kırılmalar sonucu Avrasya veya Amerika kıtasından ayrılmış ise bunu Danimarka, Kanada ve Rusya'nın kıta sınırının bir parçası olarak nitelendirilmesi gerektiğini jeomorfolojik ve jeolojik kanıtlara dayanarak göstermesi gerekmektedir[1571].

3.3.6.1 Lomonosov Sırtı

Lomonosov Sırtı üzerindeki anlaşmazlığın temel nedeni; Danimarka, Kanada ve Rusya'nın bu sırtın morfolojik kırılmalar sonucu kendi kıta sahanlıklarının bir uzantısı olduğu iddia etmeleridir[1572]. Bu iddianın aksine ABD, Lomonosov Sırtı'nın

[1570] Byers, a.g.e., ss. 104-105.

[1571] Andrew Higdon, "The Canadian Submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf", *McGill International Journal of Sustainable Development Law and Policy*, Cilt: 9, Sayı: 2, 2013, https://www.jstor.org/stable/pdf/24352642.pdf?seq=1#page_scan_tab_contents, (Erişim: 28.08.2018), s. 63.

[1572] Lomonosov Sırtı üzerindeki anlaşmazlıklar sadece ülkeler nezdinde değil, aynı zamanda jeologlar ve bilim insanlarının da katıldığı geniş bir tartışma zemini yaratmaktadır. Bu tartışmalar için bkz. Sea News, *"The Lomonosov Ridge and the Overlapping Outer Continental Shelf Claim to North Pole",* 2 Nisan 2015, http://www.seanews.com.tr/the-lomonosov-ridge/146032/, (Erişim: 28.08.2018), s. 6.

herhangi bir ülkenin kıta sahanlığının bir uzantısı olmadığını (hiçbir devlete ait olmadığını) iddia etmektedir[1573].

Lomonosov Sırtı üzerindeki anlaşmazlığın belirginleşmesi, Rusya'nın 20 Aralık 2001 tarihinde BMDHS'nin 76'ncı Maddesi uyarınca, Arktika ve kuzeybatı Pasifik'te ikişer bölgeyi kapsayan alanlarda genişletilmiş bir kıta sahanlığı iddiasını destekleyen bilimsel verileri Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na sunmasıyla gerçekleştirmiştir[1574]. Böylelikle Rusya, Lomonosov Sırtı ve Alpha-Mendeleyev Sırtı'nın jeolojik olarak Sibirya'nın kıtasal uzantıları olduğu ve bu alanların Arktika Okyanusu merkezinin, Barents Denizi, Bering Denizi ve Ohostsk Denizi'nin bazı kısımlarını kendi genişletilmiş kıta sahanlığının yetki alanlarına girdiğini belirtmiştir. Rusya'nın hak iddia ettiği bu alan, 200 deniz milli dışında yaklaşık 1.2 milyon kilometrekarelik bir alandır[1575]. Eğer Avusturalya'nın genişletilmiş kıta sahanlığının yaklaşık 2.5 milyon kilometrekare olduğu bilinecek olursa, Rusya'nın hak iddiasında bulunduğu alanın Arktika Okyanusu'ndaki muhtemel en büyük iddia olduğu söylenebilir[1576]. Rusya'nın bu girişimlerine karşılık, ABD, Danimarka ve Kanada Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na bir cevap olarak Rusya'nın iddiasına ilişkin endişelerini ve beraberindeki verilerin yorumlanmasını gündeme getirmişlerdir. Burada, bu üç devletten hiçbirinin birbirlerinin örtüşen iddiaları ile ilgili endişelerinin olmadığını, endişelerinin çoğunlukla bilimsel verilerin yorumlanmasıyla ilgili olduğunu vurgulamak gerekir[1577]. Diğer taraftan Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu, Rusya'nın Arktika Okyanusu'ndaki hak iddialarının jeolojik kanıtlardan yoksun olduğunu, genişletilmiş kıta sahanlığı bakımından gözden geçirilmiş iddialarının yeniden sunulmasını tavsiye etmiştir. Bu bağlamda 2007 yılında Rus araştırmacıların Kuzey Kutbu'ndaki deniz yatağına Rus bayrağını dikmeleri bu çabaların bir parçası olarak da yorumlanabilir. Rusya, Ağustos 2015'te Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na revize edilmiş bir talep sunarken, hak iddiasını Alpha-Mendeleyev

[1573] McPherson, a.g.e., s. 25.

[1574] Weber, a.g.m., s. 659.

[1575] Konyshev ve Sergunin, a.g.m., s. 77.

[1576] Weber, a.g.m., s. 659.

[1577] Sea News, a.g.m., s. 7.

Sırtı'na kadar genişletmiş[1578], Şubat 2016'da ise Çukçi Denizi'nin yüksek düzlüğünü taleplerine ekleyerek, Ağustos 2016'da Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na revize edilen iddialarını sunmuştur[1579]. Rusya'nın bu hak iddialarının bir kısmının, Danimarka ve Kanada'nın hak iddiaları ile örtüştüğü görülmektedir.

Danimarka ve Kanada Lomonosov Sırtı'nın yapısını incelemek için 2006 yılında ortak LORİTA-1 projesini başlatmıştır. Projenin amacı; Lomonosov Sırtı'nın Grönland ve Kanada'nın doğal bir uzantısı olduğunu ortaya çıkarmak, potansiyel talep alanlarını tespit etmek, gerekli verileri almak, yorumlamak ve belgelemektir[1580]. Bu bağlamda; 2010 yılında Lomonosov Sırtı'nın jeomorfolojik olarak çift taraflı (Kuzey Amerika ve Rusya) kıtasal kenar olduğu hipotezi kabul edilmiştir[1581]. Ancak Kanada'nın kendi yürüttüğü bilimsel çalışmalarda Lomonosov Sırtı'nın Kanada'nın kıta sahanlığının bir uzantısı olduğu, 2008 yılında yapılan araştırmalarda da Lomonosov Sırtı'nın Kuzey Amerika ve Grönland levhalarına bağlandığı belirtilmiştir. Buna rağmen kesin sonuca varmak için Lomonosov Sırtı'nn hava taraması dışında, iklim ve teknolojik yetersizlikler nedeniyle Kanada ve Rusya'nın orta hattı üzerinde veri toplanabilmiş değildir. Her şeye rağmen 2013 yılında Kanada, Lomonosov Sırtı üzerindeki hak iddialarına ilişkin olarak, Kıta Sahanlığı

[1578] United Nations, *"Partial Revised Submission of The Russian Federation to The Commission on The Limits of The Continental Shelf in Respect of The Continental Shelf of The Russian Federation in The Arctic Ocean",* http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev15/2015_08_03_Exec_Summary_English.pdf, (Erişim: 25.07.2018), ss. 1-36.

[1579] European Parliament, a.g.e., s. 6.

[1580] Anderson, a.g.e., s. 111; Byers, a.g.e., s. 105; POLOG, *"Lorita-1",* 2006, https://www.polog.dk/Lorita-1, (Erişim: 02.09.2018); H. Ruth Jackson, Trine Dahl- Jensen ve The LORITA Working Group, "Sedimentary and Crustal Structure from the Ellesmere Island and Greenland Continental Shelves onto the Lomonosov Ridge, Arctic Ocean", *Geophysical Journal International,* Cilt: 182, Temmuz 2010, https://doi.org/10.1111/j.1365-246X.2010.04604.x, (Erişim: 18.08.2018), ss. 11-35.

[1580] Byers, a.g.e., s. 105.

[1581] Jackson vd. a.g.m., ss. 11-35.

Komisyonu'na başvuruda bulunmuştur[1582]. O zamandan beri Kanada, ek deniz yatağı üzerinde egemenlik haklarına ilişkin iddiasını desteklemek için gerekli olan bilimsel verileri toplamaya ve analiz etmeyi, 05 Ağustos-20 Eylül 2016 tarihleri arasında İsveç ile iş birliği içerisinde düzenlediği seferleriyle sürdürmüştür. Bu çalışmaların neticesinde 2019 yılında Lomonosov ve Alpha-Mendeleyev Sırtları da dâhil olmak üzere Arktika Okyanusu deniz tabanına ilişkin hak iddiasını Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na sunmuştur[1583]. Deniz tabanını ölçen bilimsel verilere dayanan bu başvuruda farklı derinlik ve mesafede elde edilen veriler ile Kanada'nın yaklaşık 9.9 milyon kilometrekarelik kara alanına ek olarak yaklaşık 1.2 milyon kilometrekare bir alan eklemek istediği anlaşılmaktadır[1584].

Danimarka ise LORITA-1 projesinin dışında, Lomonosov Sırtı'nın Grönland kıta sahanlığının bir uzantısı olup olmadığını anlamak ve Kuzey Grönland'ın deniz tabanı hakkında ayrıntılı kanıtlar toplamak için Arktika Okyanusu'nda 2007-2008 yıllarında LOMROG-I (Lomonosov Ridge of Greenland), 2009 yılında LOMROG-II ve 2012 yılında LOMROG-III jeolojik araştırma seferleri düzenlemiştir. Bu bilimsel veriler ışığında Danimarka, 2014 yılında genişletilmiş kıta sahanlığı iddiasını Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na sunmuştur. Böylelikle Grönland'ın kıta sahanlığının

---

[1582] United Nations, "Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles from the Baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada", *United Nations and Law of The Sea*, 06 Aralık 2014, https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can_70_2013.htm, (Erişim: 18.08.2018).

[1583] United Nations, "Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles from the baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada", *United Nations and Law of The Sea*, 30 Ağustos 2019, https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can1_84_2019.html, (Erişim: 18.12.2019).

[1584] Kanada'nın Kıta Sahanlığı sınırları Komisyonu'na yaptığı başvurunun özeti için bkz. Government of Canada, *"Partial Submission of Continental Shelf Executive Summary",* https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/can1_84_2019/CDA_ARC_ES_EN_secured.pdf, (Erişim: 12.12.2019).

Kuzey Kutbu'na kadar yayıldığını iddia eden Danimarka, Lomonosov Sırtı'nı adanın doğal bir uzantısı olarak görmektedir[1585].

Danimarka, Kanada ve Rusya'yı Arktika Okyanusu deniz tabanında bulunan Lomonosov Sırtı üzerinde anlaşmazlığa iten motivasyon, **kıta sahanlığı dış sınırlarının Lomonosov Sırtı'nın altında bulunan potansiyel veya olması muhtemel enerji kaynaklarıyla yakından ilişkili olduğu** söylenebilir. Nitekim USGS'nin Arktika'nın dünyanın keşfedilmemiş geleneksel petrol ve gaz kaynaklarının yaklaşık %22'sini ihtiva ettiği tahminlerine rağmen, günümüze kadar Arktika Okyanusu Deniz tabanında enerji kaynakları açısından ne olduğuna dair henüz bir tahmin bulunmamaktadır. Son olarak Danimarka, Kanada ve Rusya'nın iyi ve güvenilir bilimsel kanıtlara dayanan iddialarda bulunma şansının çok yüksek olduğu, ancak Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu tarafından çözüme kavuşturulacak olan bir şeyin bir sonuç olmanın ötesinde daha çok siyasî bir çözüm olarak yorumlanabileceği söylenebilir.

3.3.6.2 Alpha-Mendeleyev Sırtı

Alpha-Mendeleyev Sırtı, coğrafî olarak Lomonosov Sırtı'nın karşısında yer almaktadır. Bu sırt Podvodnikov ve Makarov Havzası'nı Kanada Havzası'ndan ayırmaktadır[1586]. Ayrıca Grönland, Kanada ve Sibirya kıta kenarlarına kadar uzandığından Arktika Okyanusu'ndaki en geniş sırttır[1587]. Alpha Sırtı, kuzeyde Sibirya'dan uzanan Mendeleyev Sırtı'nın bir parçası olabileceği gibi, her iki sırt hâlihazırda Rusya tarafından talep edilen ve Danimarka ve Kanada'ya ait olduğu da iddia edilen Lomonosov Sırtı'nın da bir parçası olabilir. ABD tarafından kabul edilen başka bir olasılık ise, ne Alpha Sırtı'nın ne de Mendeleyev Sırtı'nın kıtasal bir kopma sonucu oluşmadığı, her iki sırtında milyonlarca yıl önce Amerika ve Avrasya kıtalarından bağımsız olarak, magma tarafından oluşturulmuş **volkanik kökenli** birer

[1585] Emmerson, a.g.e., ss. 115-116; Sea News, a.g.m., s. 8.

[1586] Alpha-Mendeleyev Sırtı için ayrıca bkz. Harita 12: Arktika Okyanusu Deniz Yetki Alanları ve Sınırları.

[1587] Byers, a.g.e., s 106.

sırt olmasıdır[1588]. Bu bağlamda Alpha-Mendeleyev Sırtı'nın Kuzey Atlantik'ten gelen İzlanda-Faroe Sırtı'na benzer şekilde Amerasia Havzası'nda oluştuğu düşünülmektedir[1589].

Alpha-Mendeleyev Sırtı ile ilgili temel anlaşmazlık noktası; Alpha Sırtı'nın Arktika Okyanusu'nun ortasında bitip bitmediği veya bu sırtın Sibirya'dan kuzeye doğru uzanan Mendeleyev Sırtı'na bağlanıp bağlanmadığı ile ilgilidir. Günümüze kadar Alpha-Mendeleyev Sırtı üzerinde çok az araştırma yapılmıştır. Ancak 2001 yılında ilk defa Rusya'nın bu sırt üzerinde hak iddiasında bulunması, Danimarka ve Kanada'nın dikkatini Lomonosov Sırtı ile benzer morfolojik özellikler taşıdığı düşünülen bu sırta çevirmiştir[1590].

Rusya'nın 2011 yılında nükleer buzkıran gemisi *"Rossiya"* ve *"Akademik Fedorov*" araştırma gemisiyle yaptığı bilimsel araştırmalar, 2001 yılında Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na sunulduğu gibi 168º58'37" Batı meridyeninin batısındaki egemenlik haklarına ilişkin Rusya'nın iddiasını sınırlamaya istekli olduğunu göstermektedir. Ancak bu, kendi kendini sınırlama, Kanada'nın Alpha-Mendeleyev Sırtı üzerinde hak iddia ettiği durumlarda ve 168º58'37" Batı meridyeninin batısında hak iddiasını sürdürdükçe sorunlu olmaya devam edecktir. Nitekim 2011 yılında ABD ve Kanada'ya ait buzkıran gemileri *"Healy"* ve *"Louis S. St. Laurent",* deniz yatağı haritasını Kanada'nın Ellesmere Adası'nın kuzeybatısından Rusya'nın Wrangel Adası'na doğru uzanan Alpha Sırtı'na kadar uzatmıştır[1591]. Alpha-Mendeleyev Sırtı'nın Lomonosov Sırtı'nın bir uzantısı olma ihtimali, Danimarka'yı bu sırt üzerinde araştırmalara iterken, Lomonosov Sırtı boyunca Danimarka, Kanada ve Rusya arasındaki anlaşmazlık, olası koordinasyon ve iş birliği Alpha-Mendeleyev Sırtı içinde geçerli olabilir.

Danimarka, Kanada ve Rusya'nın Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na yapmış oldukları başvuru belgelerinin gizliliği nedeniyle, bu ülkelerin Alpha-

[1588] Isted, a.g.m., s. 358.

[1589] Weber, a.g.m., s. 663.

[1590] Anderson, a.g.e., s. 111.

[1591] Byers, a.g.e., s. 106.

Mendeleyev Sırtı ve Lomonosov Sırtı özelliklerini nasıl tanımladığını tam olarak bilmek mümkün değildir. Buna ek olarak, gönderilen belgelerin kamuya açık kısımları bu üç ülkenin hak iddialarını desteklemektedir. Sonuç olarak, genişletilmiş kıta sahanlığı iddiaları (350 deniz mili) bu denizaltı sırtlarının jeomorfolojik ve jeolojik olarak o ülkenin kıtasının bir uzantısı olduğunu bilimsel olarak ortaya koymayı gerektirmektedir.

3.4 Svalbard Takımadaları

Svalbard Takımadaları, Norveç'in en kuzeydeki (yüksek-Kuzey) topraklarıdır. 10º ve 35º Doğu boylamaları ile 74º ve 81º Kuzey enlemleri arasındaki Spitsbergen, Prins Karls Forland, Nordaustlandet, Kong Karls Land, Barentsoya, Edgeoya, Hopen, Ayı Adası (Bjornoya) gibi birçok ada, adacık ve kayalıklardan oluşmaktadır. Yaklaşık 62.000 kilometrekarelik yüzölçümüyle Norveç'in toplam yüzölçümünün yaklaşık %16'sını ihtiva etmektedir[1592].

Harita 54: Svalbard Takımadaları



Kaynak: Norwegian Ministry of Justice and Public Security, "Svalbard", *Meld. St. 32 (2015–2016) Report to The Storting (White Paper),* https://www.regjeringen.no/contentassets/379f96b0ed574503b47765f0a15622ce/en-gb/pdfs/stm201520160032000engpdfs.pdf, (Erişim: 29.01.2018), s. 13.

[1592] Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 12.

Svalbard Takımadaları'nda karasal alanların yaklaşık %65'i, deniz alanlarının ise yaklaşık %87'sini koruma alanları oluşturmaktadır. Takımadaların yaklaşık %60'ı buzullarla kaplı olup, bitki örtüsüyle kaplı alanların yüzölçümü yaklaşık %10'dur. Sığ denizlerle çevrili olan Svalbard Takımadaları'nın en büyük fiyordu olan Isfjorden Fiyordu'nun en yüksek zirvesi deniz seviyesinden yaklaşık 1.713 metre yüksekliğindeki Newtontoppen Tepesi'dir[1593]. **Svalbard Takımadaları üzerindeki temel anlaşmazlık noktası; Svalbard Antlaşması'na bağlı olarak ayrımcı olmayan ekonomik erişim hakkının 12 deniz mili olan karasuları genişliğinin ötesine uzanıp uzanmadığı ile ilgilidir[1594].** Bu mesele ilk olarak, 1977 yılında Norveç'in Takımadalar etrafındaki 200 deniz millik bir deniz alanında balıkçılık faaliyetlerini düzenlemeye başlamasıyla ortaya çıkmış, Norveç'in Svalbard Antlaşması'nın ekonomik eşitlikle ilgili hükümlerinin MEB ile ilgili olmadığını, sadece Svalbard Takımadaları'nda ve karasularında uygulandığını ileri sürmesiyle de başlamıştır. Norveç, yetki konusundaki anlaşma sınırlamaları ile ilgili olarak, 12 deniz mili uzunluğundaki karasuları dışındaki deniz alanlarının Svalbard Takımadaları çevresindeki kıta sahanlığına uygulanmadığını belirterek, deniz yatağının sınırsız olarak Norveç yetkisine tabi olduğunu iddia etmektedir[1595]. Uygulamada da Norveç, MEB içerisinde geleneksel balıkçılık faaliyetlerine dayanarak bazı devletlere kotalar verirken, İzlanda gibi Svalbard Antlaşması'nın taraf devletlerine kota vermemektedir. Buna ek olarak, Svalbard Takımadaları'nın 200 deniz mili içinde bulunan Rus balıkçı teknelerine el koyarak iki ülke arasında bazı diplomatik sürtüşmelere neden olabilmektedir[1596].

[1593] A.g.e., s. 12.

[1594] Byers, a.g.e., s. 19; Konyshev ve Sergunin, a.g.m., s. 75; Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 20. Svalbard Antlaşması'nda ayrımcı olmayan ekonomik erişim hakkının karasularına kadar uzandığını açıkça belirtilmektedir. Bkz. Svalbard Treaty, a.g.e., ss. 1-8.

[1595] Arild Moe, "Russian and Norwegian Petroleum Strategies in the Barents Sea", *Arctic Review on Law and Politics*, Cilt: 1, Sayı: 2, https://Arcticreview.no/index.php/Arctic/article/view/13, (Erişim: 12.08.2018), s. 242; Ragnhild Gronning, "Op-Ed: Need Debate on the Svalbard Treaty", *High North News*, 10 Kasım 2017, http://www.highnorthnews.com/op-ed-need-debate-on-the-svalbard-treaty/, (Erişim: 12.02.2018), s. 2.

[1596] Anderson, a.g.e., s. 129; Byers, a.g.e., s. 19; Emmerson, a.g.e., s. 108.

Svalbard Antlaşması'na taraf olan Birleşik Krallık, İspanya, İzlanda ve Rusya gibi bazı ülkeler Norveç'in bu tek taraflı yorumunu protesto etmektedir. Bu ülkeler Svalbard Antlaşması'nın karasularının ötesinde de geçerli olduğunu ve Svalbard Takımadaları'nın kendileriyle aynı şekilde yönetilecek kendi kıta sahanlığının bulunduğu iddia etmektedir[1597]. Genel olarak değerlendirildiğinde, Norveç'in iddialarına karşı **iki görüşün kabul gördüğü** söylenebilir. Bunlardan **birincisi;** İzlanda ve Rusya tarafından desteklenen, Norveç egemenliğinin Svalbard Antlaşması ile sadece içerik açısından değil, coğrafî kapsamda da sınırlı olduğu ve Norveç'in karasularının ötesinde hiçbir MEB veya kıta sahanlığı hakkı bulunmadığıdır. **İkinci görüş;** Birleşik Krallık tarafından desteklenmekte olup, Svalbard Antlaşması'nın 1969 tarihli Viyana Sözleşmesi'nde belirtilen genel yorum kurallarına göre okunması gerektiğini savunmaktadır. Buna göre; Birleşik Krallık, Svalbard Antlaşması'nda belirtilen ayrımcı olmayan hakların, Norveç egemenliğinin tanınmasıyla aynı cümle içinde düzenlendiğinden[1598], tarafların amacının **ayrımcı olmayan hakları,** bu egemenliğin tam olarak coğrafî boyutuna yaymak olduğu sonucuna varmıştır. Böylelikle Svalbard Antlaşması'na taraf olan devletlerin ayrımcı olmayan hakları, Norveç egemenliğinin MEB ve kıta sahanlığını kapsayacak şekilde genişlediğini savunmaktadır[1599].

Svalbard Takımadaları çevresindeki kıta sahanlığı hakkındaki anlaşmazlık, Norveç egemenliği ile ilgili olmayıp, bu egemenliğin Svalbard Antlaşması'na göre kısıtlanıp kısıtlanmadığı ile ilgilidir[1600]. Nitekim anlaşmazlık daha sonraları 200 deniz mili ötesinde geniş kıta sahanlığı alanları ve orada petrol ve gaz kullanım potansiyeli de dâhil olmak üzere, deniz altını kapsayacak şekilde genişletilmiştir[1601]. **Arild Moe'e göre anlaşmazlık; söz konusu alanların petrol ve**

[1597] Gronning, a.g.m., s. 2. Svalbard anlaşmasına katılan 46 imzacı devletin çoğunluğu konuyla ilgili herhangi bir görüş bildirmemiştir.

[1598] Bkz. Svalbard Treaty, a.g.e., s. 2.

[1599] Byers, a.g.e., s. 20. Birleşik Krallığın Svalbard Takımadaları'nda Norveç ile eşit haklar istediğine ilişkin daha fazla bilgi için ayrıca bkz. Emmerson, a.g.e., s. 109.

[1600] Arild, a.g.m., s. 243.

[1601] Byers, a.g.e., s. 19.

gaz yatakları için ümit vadeden jeolojik yapılara sahip olup olmadığından emin olunamadığı için tırmandırılmamıştır. Ayrıca günümüze kadar çok az sismik araştırmanın yapıldığını da belirtmek gerekir[1602]. Svalbard Takımadaları'nda her ne kadar karada petrol için çeşitli sondajlar yapıldıysa da ticari olarak günümüze kadar geri kazanılabilir bulgular elde edilememiştir. Ayrıca 2002 yılında ***"Svalbard Çevre Koruma Yasası (Svalbard Environmental Protection Act)"***nın yürürlüğe girmesinden bu yana Takımadaları üzerinde karada sondaj izni verilmemiştir. Bu uygulama, Svalbard Takımadaları deniz yetki alanlarında keşif amaçlı sondaj izni dâhil karadan çok daha önce uygulanmaya başlanmıştır. Hopen Adası'nın çevresinde ve Spitsbergen Adası'nın batı kıyısı boyunca petrolün varlığı, diğer deniz alanlarındaki petrol yataklarının bulgularına dayanarak kabul edilse de özel olarak tanımlanmış bir alandaki doğal kaynakları işletme hakkı ancak Svalbard Çevre Koruma Yasası ve Svalbard Takımadaları'nda uygulanan diğer düzenlemelere uygun olarak izin verilmedikçe faaliyete başlama hakkı sağlamamaktadır. Mevcut durumda Svalbard Hükümeti'nin Svalbard Takımadaları'nın karasularında petrol faaliyeti ile ilgili mevcut politikalarını sürdürmesi beklenebilir[1603].

Uygulamada, Svalbard Takımadaları'nın çevresindeki MEB ve kıta sahanlığında Norveç yönetiminin olmadığı geniş çaplı ticari faaliyetler, petrol ve gaz keşfi ve işletilmesinin çok da mümkün olmadığı söylenebilir. Böyle bir girişim, anlaşmazlığın derinleşmesi bir tarafa, düzenleyici bir yönetimin olmamasına bağlı olarak yüksek bir risk ve maliyet getirirken, adalarda temel tesislerin (yaşamsal, teknik vb.) kurulmasına da ihtiyaç duyulabilir. Kuvvetle muhtemel gelecekte Svalbard Takımadaları'nda ki anlaşmazlık, 2010 yılında Norveç ve Rusya arasında çözüme kavuşturulan Barents Denizi'ndeki gelişmelerle bağlantılı olacaktır. Burada ortaya çıkabilecek olan yeni enerji havzaları Svalbard Antlaşması'nın tarafları ile Norveç arasındaki anlaşmazlığı derinleştirebilir. Nitekim Rusya, 2015 yılında Barents Denizi'nin bazı bölgelerinde Norveç'in petrol ve gaz alanlarını açmasını protesto etmiştir. Rusya, bu alanların Svalbard Takımadaları'nın kıta sahanlığında yer aldığını,

[1602] Moe, a.g.m., s. 243.

[1603] Norwegian Ministry of Justice and Public Security, a.g.e., s. 100.

Norveç'in petrol ve gaz faaliyetlerinin Rusya veya Svalbard Antlaşması'nın diğer taraflarıyla istişarede bulunulmadan yürütülemeyeceğini savunmaktadır. Rusya'nın ve Svalbard Antlaşması'na taraf devletlerin Norveç'in Svalbard Antlaşması'na itirazı göz önüne alındığında, 2017 yılında Rusya Savunma Bakanlığı'nın ***"Norveç'in Svalbard politikasının savaşa yol açabilecek bir çatışma kaynağı"*** olarak görmesi şaşırtıcı değildir[1604].

3.5 Hans Adası

Hans Adası, Kanada'nın Ellesmere Adası ile Grönland arasındaki, Nares Boğazı'ndaki Kennedy Kanalı'nın tam ortasında yer almaktadır. Herhangi bir yerleşimin bulunmadığı bu kayalık ve ıssız ada, yaklaşık 1.3 kilometrekare yüzölçümüne sahiptir[1605].

Konumu itibariyle Kuzeybatı Geçidi'ne önemli bir yaklaşma istikametinde bulunun Hans Adası, mevcut durumda hidrokarbon kaynaklarından yoksun olsa da özellikle Arktika Okyanusu'nda mevcut ve potansiyel enerji havzalarının ortaya çıkmasıyla, NATO müttefiki olan iki ülke, **Kanada ve Danimarka** arasında ısrarlı tartışmalara ve anlaşmazlıklara neden olmuştur[1606].

Anlaşmazlığın tarihsel arka planı Kanada'nın karasularını üç milden 12 deniz miline genişletme kararı aldığı 1969 yılında kadar götürülebilir[1607]. Kanada'nın

---

[1604] Gronning, a.g.m., ss. 2-3.

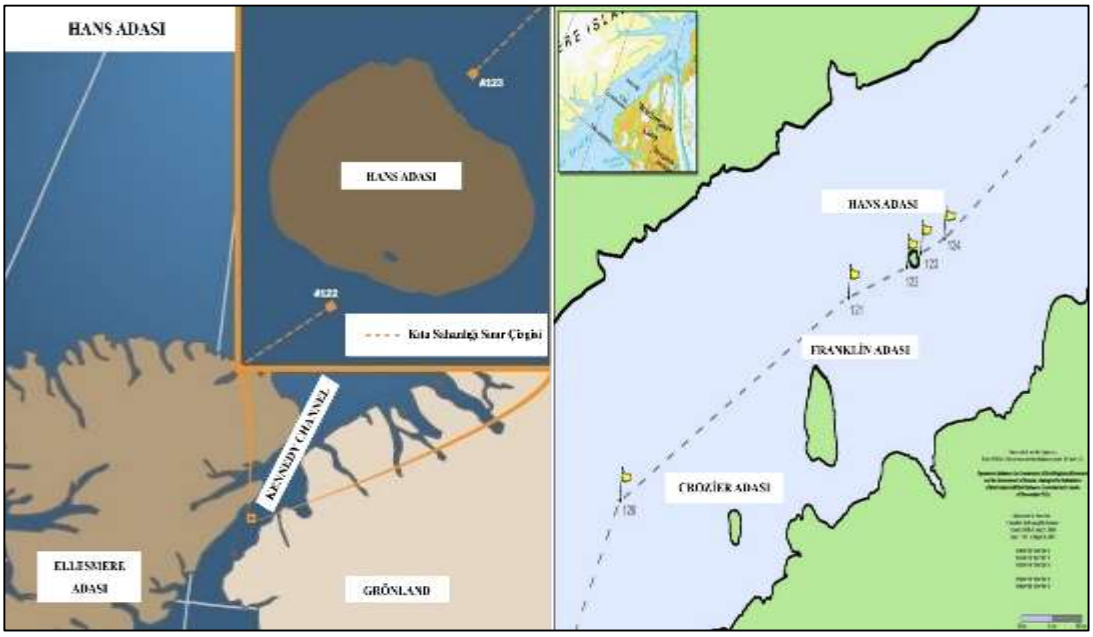
[1605] Byers, a.g.e., ss. 10-11; Russell Mclendon, *"Canada, Denmark Wage Whisky War on the Rocks",* 13 Kasım 2015, https://www.mnn.com/earth-matters/wilderness-resources/blogs/canada-denmark-wage-whisky-war-on-rocks, (Erişim: 18.09.2018), ss. 1-4.

[1606] Mclendon, a.g.m., ss. 1-4.; Charles M. Perry ve Bobby Andersen, *New Strategic Dynamics in The Arctic Region Implications for National Security and International Collaboration*, The Institute for Foreign Policy Analysis, Washington, Şubat 2012, http://www.ifpa.org/pdf/StrategicDynamicsArcticRegion.pdf, (Erişim: 18.06.2018), s. 76; National Post, *"Hans Island is Just the Beginning",* https://nationalpost.com/opinion/national-post-editorial-board-hans-island-is-just-the-beginning, (Erişim: 18.09.2018), ss. 1-4.

[1607] Kanada, karasularını kendisine ait *"SS Manhattan"* tankerinin Kuzeybatı Geçidi'nden geçmesine müteakip genişletmiştir.

karasuları yeni sınırı Ellesmere Adası ve Grönland arasındaki *"medyan veya eşitlik"* çizgisinin ötesine uzandığını göz ardı edilerek genişletilmiştir. Bu kapsamda; 1973 yılında Danimarka ve Kanada arasında başlatılan kıta sahanlığı sınır müzakerelerinde taraflar Grönland ve Kanada arasındaki okyanus tabanını bir medyan çizgisi kullanarak bölme konusunda anlaşmıştır[1608]. Buna göre: 61^{o} ve 75^{o} Kuzey Enlemleri (Davis Boğazı ve Baffin Körfezi) arasındaki alanlarda bölme çizgisinin 127 dönüş noktasında (turning points) belirlenen bir dizi jeodezik hat ile oluşturulması kararlaştırılmış[1609] ve anlaşma sağlanan 127 dönüş noktasının 109'u, karşılıklı kıyıların her birinin en yakın noktasındaki eşit mesafede belirlenmiştir[1610].

Harita 55: Hans Adası



Kaynak: Harita çalışmanın yazarı tarafından farklı kaynaklardan derlenmiştir[1611].

[1608] 17 Aralık 1973 tarihli Danimarka ve Kanada arasında varılan kıta sahanlığı anlaşması için bkz. Agreement Between Government of the Kingdom of Denmark and the Government of Canada Relating to the Delimitation of the Continental Shelf Between Greenland and Canada (17 December 1973), http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/DNK-CAN1973CS.PDF, (Erişim: 16.07.2018), s. 1.

[1609] A.g.e., ss. 1-4.

[1610] Byers, a.g.e., s. 30.

[1611] Charles M. Perry ve Bobby Andersen, "New Strategic Dynamics in The Arctic Region Implications for National Security and International Collaboration", *The Institute for Foreign Policy Analysis,*

Anlaşmanın ilginç yanlarından biri; Anlaşmanın Hans Adası üzerindeki egemenlik meselesine değinilmeden kabul edilmiş olmasıdır. Anlaşma'da Nares Boğazı'ndaki bölme çizgisini tanımlamak için Harita 55'te görülen **iki dizi jeodezik çizgi** kullanılmaktadır. Bunlardan **birincisi;** 122 nolu dönüş noktasında (80°49.2'K, 60°29'B), **ikincisi ise;** 123 nolu dönüş noktasından (80°49.8'K, 66°26.3'B) başlamaktadır. Kanada ve Danimarka'nın özellikle Hans Adası'nın güney kıyısındaki düşük su noktasını; 122 nolu dönüş noktası, kuzey kıyısındaki düşük su noktasını da; 123 nolu dönüş noktası olarak işaretlettiği söylenebilir. Böylelikle Ada üzerindeki egemenlik iddiaları ile ilgili görüş farklılıklarının, topraktan ziyade kıta sahanlığı sınırlandırmasıyla ilgili görüşmeleri engellemesine izin verilmemiştir[1612]. Bunun dışında Anlaşma'nın; belirlenen sınır boyunca ya da yakınında hidrokarbonların muhtemel keşfiyle ilgili hükümlere sahip olduğu, bu bağlamda Anlaşma'nın 3'üncü Maddesinde; belirli bölgelerdeki mevcut hidrografik çizelgelerin yetersizliği ile Grönland sahili ve Kanada'nın Arktika Takımdaları'nın doğu kıyıları boyunca tüm sektörlerdeki **düşük su hattının kesin bir şekilde belirlenememesi nedeniyle,** taraflardan herhangi birinin diğer tarafla önceden anlaşma yapılmaksızın, bölünen sınırın bulunduğu bölgelerdeki maden kaynaklarının işletilmesi için, söz konusu alanların sınırlarını çizen bölüme ait coğrafî bölümlerin coğrafî koordinatlarının tam olarak belirlenmesi konusunda lisans yayınlayamayacağı açıkça vurgulanmıştır[1613]. Böylelikle 1976 yılında Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizi'nde oluşturulan ***"Bern Dengesi"***[1614] **benzeri bir dengenin** Danimarka ve Kanada arasında oluşturulduğu söylenebilir.

Washington, Şubat 2012, http://www.ifpa.org/pdf/StrategicDynamicsArcticRegion.pdf, (Erişim: 18.06.2018), s. 76; Russell Mclendon, "Canada, Denmark Wage Whisky War on the Rocks", 13 Kasım 2015, https://www.mnn.com/earth-matters/wilderness-resources/blogs/canada-denmark-wage-whisky-war-on-rocks, (Erişim: 18.09.2018), s. 2.

[1612] Byers, a.g.e., s. 30.

[1613] Agreement Between Government of the Kingdom…, s. 4.

[1614] Bern Deklarasyonu, özünde Türkiye ve Yunanistan arasında Ege sorunlarına ilişkin olarak kabul edilen ve koşulluluk ilişkisi yaratan bir güven arttırıcı önlemler metnidir. 1974 sonrası dönemde iki ülke arasında oluşan güvensizlik ortamının yaratmış olduğu olumsuzlukları ortadan kaldırarak yeniden müzakere ve barışçıl ilişkiler kurma sürecini açmayı hedefleyen bir niteliği vardır.

Danimarka ve Kanada her ne kadar 1973 yılında Grönland ve Ellesmere Adası arasındaki deniz sınırını sınırlama konusunda anlaşmış olsalar da Hans Adası'nın statüsü konusunda anlaşamamışlardır. Danimarka'ya göre; Hans Adası, Grönland'ın jeolojik bir uzantısıdır. Örneğin; Danimarkalı Büyükelçi Poul Kristense, Hans Adası'nın ilk olarak 1853 yılında Danimarkalı yetkililer ile yapılan anlaşmayla, Grönland'lı Hans Hendrik'in katıldığı bir keşif gezisinde keşfedildiğini iddia etmektedir[1615]. Bir başka iddia da Hans Adası'nın Grönlandlı Inuitler tarafından yüzyıllar boyunca özellikle kutup ayısı ve fok balığı avlanmak için ideal bir yer olarak kullanılmış olduğudur[1616]. Kanada bu iddiaları reddetmekle birlikte; Adayı kendi egemenlik sınırları içerisinde görmekte[1617] ve Kuzey Amerika'nın yüksek-Arktika adalarının (Grönland hariç) kendisine Britanya'dan 1880 yılında devredildiğini iddia etmektedir. İddia aynı zamanda *"use and occupation"* kavramına da dayandırılarak, uluslararası yasaların bölgedeki hakların düzenli faaliyetlerle birleştirilmesini ve sürdürülmesini gerektirdiğini belirtmektedir[1618].

Her iki ülkede, Hans Adası üzerindeki iddialarını güçlendirmek için günümüze kadar çok sayıda fiili girişimde bulunmuştur. Örneğin; Soğuk Savaşın devam ettiği 1984 yılında Danimarka'nın Grönland Bakanı Hans Adası'nı ziyaret ederek Adaya Danimarka bayrağı dikmiş ve yere bir şişe brendi bırakarak *"Danimarka adasına hoş geldiniz"* diyen bir not bırakmıştır. Buna karşılık olarak Kanada; Danimarka'nın bayrağını ve içkisini Kanada'nınkilerle değiştirmek için Adaya askerî bir birlik eşliğinde Kanada bayrağı ve viskisi göndermiştir. Fotoğraf 16'da görülen ve daha sonra ***"viski savaşı (whisky war)"*** olarak adlandırılacak bu gelişmeler, on yıllardır iki

[1615] Bu keşifle bağlantılı olarak Hans Adası'nın isminin Hans Henderik'in ismine atfen kullanıldığı değerlendirilmektedir. Burada Büyükelçi Kristensen, Hans Hendrik'in ABD tarafından gerçekleştirilen keşif seferine katıldığından bahsetmediği gibi, ABD'nin Hans Adası üzerinde günümüze kadar herhangi bir hak talebinde bulunmadığını da belirtmemektedir. Bkz. Byers, a.g.e., ss. 11-12.

[1616] Eski bir Danimarkalı Bakan olan Tom Hoyem bu iddiasında Kanadalı Inuitlerin adayı hiç kullanmadığını ve Hans Adası'nın Thule-Inuit av alanının bütünleşmiş bir parçası olduğunu belirtmektedir. Bkz. Byers, a.g.e., ss. 11-12.

[1617] Perry ve Andersen, s. 76.

[1618] Byers, a.g.e., s. 12.

ülke askerlerinin dönüşümlü olarak birbirlerinin bayrak ve içkilerini değiştirmesiyle devam etmektedir[1619].

Fotoğraf 16: Hans Adası ve Viski Savaşları



*Soldan sağa doğru birinci resim Hans Adası'nı, ikinci resim Danimarkalı askerlerin 2002 yılında Adaya bayrak ve içki bıraktığını, üçüncü resim Kanadalı askerlerin 2005 yılında Adaya bayrak ve içki bıraktıklarını göstermektedir.

Kaynak: Dan Levin, "Canada and Denmark Fight Over Island With Whisky and Schnapps", *The New York Times,* 7 Kasım 2016, https://www.nytimes.com/2016/11/08/world/what-in-the-world/canada-denmark-hans-island-whisky-schnapps.html?_r=0, (Erişim: 07.12.2018), ss. 1-2.

Hans Adası özelinde iki ülke arasındaki ilişkilerin her zaman viski savaşı kadar yumuşak olmadığı söylenmelidir. Örneğin; 2005 yılında Danimarka'nın Adaya askerî güç (küçük birlikler) ve Thetis sınıfı fırkateynler[1620] göndermesine yanıt olarak,

[1619] Mclendon, a.g.m., ss. 2-3; Dan Levin, "Canada and Denmark Fight Over Island With Whisky and Schnapps", *The New York Times,* 7 Kasım 2016, https://www.nytimes.com/2016/11/08/world/what-in-the-world/canada-denmark-hans-island-whisky-schnapps.html?_r=0, (Erişim: 07.12.2018), ss. 1-2.

[1620] Danimarka Kraliyet Donanması için dört Thetis sınıfı (1991 yılında; Thetis-F357 ve Triton-F358 ve 1992 yılında; Vaedderen-F359 ve Hvidbjornen-F360) fırkateyn Svendborg Tersanesi'de inşa edilmiştir. Bu fırkateynler; devriye, kurtarma, kirliliğin önlenmesi ve buz keşifi gibi çok amaçlı kullanılabilmektedir. Yaklaşık 80 santimetre kalınlığındaki buz tabakasında ilerleme imkânına sahiptir. Daha fazla bilgi için bkz. Naval Technology, *"Thetis Class",* https://www.naval-technology.com/projects/thetis/, (Erişim: 02.02.2020).

Kanada Savunma Bakanı Bill Graham, Adaya askerî bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu karşılık Danimarka Dışişleri Bakanlığı, Hans Adası'nın *"yalnızca Danimarka toprakları"* olduğunu belirten bir belge yayınlamıştır[1621]. Her ne kadar iki ülke 2005 yılında Hans Adası'nın statüsünü çözmek için bir süreç üzerinde anlaşmış olsalar da o günden günümüze çok az ilerlemenin kaydedildiği, Hans Adası'nın büyüklüğüne göre orantısız bir önem kazandığı ve sadece Arktika egemenliğinin bir sembolü olarak değil, aynı zamanda bir bölge olarak da görüldüğü söylenebilir[1622]. Baffin Körfezi ve Arktika Okyanusu'nu birbirine bağlayan stratejik suyolunun kontrolü için önemli olan bu Adanın buzulların erimesiyle önemli bir noktaya dönüşebileceği düşünülebilir. Hans Adası anlaşmazlığı, küçücük bir okyanus yüzeyiyle ilgili olarak görünüşte önemsiz bir konunun Arktika'da bir sorun ve anlaşmazlık konusu olarak kolaylıkla ortaya çıkabildiğini göstermektedir. Bu durum daha önce tartışılan Thetis sınıfı devriye fırkateynler gibi bölgeye yeni bir askerî kabiliyet eklenmesiyle birleştiğinde, **NATO üyesi iki müttefik** ülkeyi içeren durumlarda bile, bir güvensizlik ortamını ortaya çıkabilmektedir[1623].

[1621] Mclendon, a.g.m., ss. 2-3.

[1622] Levin, a.g.m. s. 2.

[1623] Perry ve Andersen, s. 76.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. BÖLGE VE BÖLGE DIŞI AKTÖRLERİN ARKTİKA STRATEJİLERİ VE POLİTİKALARI

Dünya'nın son sınırı Arktika'da küresel iklim değişikliğine bağlı olarak yaşanan değişim ve dönüşümler, jeopolitik anlamda Arktika'nın değerini yeniden değerlendirmeyi zorunlu kılmaktadır. Bugün için Arktika'nın jeopolitik değeri; büyük nükleer güçler, ABD ve Rusya, açısından askerî-stratejik önemini korumakla birlikte, Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının daha fazla kullanılabilir hale gelmesi ve yeni enerji havzalarına yönelik artan küresel ilgi, Arktika'nın dünya siyasetindeki ve küreselleşmiş dünya ekonomisindeki jeostratejik önemi arttırmaktadır.

Buzsuz bir Arktika, yalnızca bölgesel ve küresel ölçekte büyük bir çevresel değişimi değil, aynı zamanda Arktika'nın temel bir siyasî düzenlemesi anlamına da gelmektedir. Yeryüzündeki hiçbir devlet, coğrafya dışında veya ötesinde olmadığından, Arktika'daki değişim; askerî, ekonomik, sosyal, politik, çevresel ve uluslararası güvenlik ile ilgili hususlarda dâhil olmak üzere, devletleri Arktika coğrafyasından bağımsız kılmayacaktır. Bu nedenle bölge ve bölge dışı birçok aktör Arktika'ya olan ilgilerini göstermek amacıyla Arktika strateji ve politika belgeleri yayınlamaktadır. Genel olarak değerlendirildiğinde, bu strateji ve politika belgelerinde Arktika'ya yönelik: ***"1) Jeoekonomik ve çevresel değişimleri bir araya getiren çok boyutlu bir jeopolitik yaklaşım; ve 2) Arktika'nın dünya siyasetindeki değişen ve büyüyen rolüne yönelme eğilimi"***[1624] görülebilir. Her iki bakış açısı da küresel ölçekte bölgeye jeopolitik bir dinamizm kazandırmaktadır.

Willy Ostreng, küresel ölçekte Arktika'ya artan ilginin **altı jeopolitik özellik** gösterdiğini belirtmektedir. Bu bağlamda; 1) Arktika'nın Amerika, Avrupa ve Asya

[1624] Ekaterina Ananyeva, "Russia in the Arctic Region: Going Bilateral or Multilateral?", *Journal of Eurasian Studies,* Cilt: 10, Sayı: 1, 2019, https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1879366518814655, (Erişim: 15.04.2019), ss. 85-97.

kıtaları arasındaki coğrafî konumu nedeniyle sağladığı kısa ticaret mesafesi, varış ve transit geçiş imkânı; 2) Arktika'nın başta petrol ve gaz olmak üzere stratejik açıdan sahip olduğu önemli endüstriyel kaynakların ve maden yataklarının bolluğu, bu kaynakları geliştiren taraflara enerji güvenliği ve ekonomik anlamda önemli fırsatlar sağlayacağı; 3) Deniz geçiş yolları, bölge içinde ve dışında insan kaynaklı çalışma koşulları; 4) Küresel ısınma ve iklim değişikliği nedeniyle azalan deniz buzunun, bölgedeki kaynaklara erişimi ve kullanım şartlarını kolaylaştırması; 5) Arktika'nın çevresel kırılganlığının güney enlemlerindeki ekosistemle bağlantılı olduğu; ve 6) Mevcut küresel okyanus sözleşmelerine, özellikle de 1982 yılı BMDHS'nin düzenleyiciliğine yakınlığı, Arktika'ya artan ilginin jeopolitik nedenleri olarak değerlendirilmektedir[1625].

Bu altı jeopolitik özellik, Arktika'nın jeopolitik geleceğinin neye benzeyeceğine dair bir görüntü sunarken, bu görünümün bölgedeki büyük güçlerin ve yükselen Çin'in ulusal çıkarlarıyla ilişkili olması kuvvetle muhtemeldir. Buna ek olarak, Arktika'daki iklim değişikliğinin inanılmaz hızı ve aynı zamanda Rusya'yı kapsayan jeopolitik gelişmeler göz önüne alındığında Michael Byers; ***"Arktika'nın dünya siyasetinin merkezinde yer aldığını"*** ifade etmektedir. Ayrıca **insanlığın en büyük meydan okumasına bu yüzyılda karşılaşabileceği ve Rusya ile NATO arasındaki tüm ilişkinin uluslararası diplomasinin cephesi ve merkezi** olacağını değerlendirmektedir[1626].

Arktika'nın jeopolitik anlamda geleceğinin nasıl olacağı sorusunun basit ve belirli bir cevabını vermek, güç ve bir o kadar da karmaşık olabilir. Ancak önde gelen ve bölgeyi etkileme potansiyeline sahip aktörleri belirlemek zor değildir. Bu bağlamda; Arktika Devletleri'nin tamamı başta olmak üzere Çin, Güney Kore,

---

[1625] Willy Ostreng, "On the Geopolitical Significance of the Arctic States", *The Arctic Database,* http://www.arctis-search.com/On the Geopolitical Significance of the Arctic States, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-5.

[1626] Roman Kilisek, "Why is the Arctic at the Center of World Politics?", *Energy Breaking,* 07 Ekim 2014, https://breakingenergy.com/2014/10/07/why-is-the-Arctic-at-the-center-of-world-politics/, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-6.

Hindistan, Japonya ve Singapur ile AB ve NATO'nun sahip olduğu yeterlilik (bilgi, teknoloji, askerî, vb.) ve yetkinlik (bilgi, strateji, politika vb.) Arktika'nın jeopolitik geleceğini etkileme (en azından uzun vadede bölgeyi etkileme) potansiyeli göstermektedir. Türkiye'nin Arktika'nın değişen jeopolitiğinde bir yeri olduğu şüphe götürmez. Ancak bu yerin neresi olduğunu belirlemek en başta Türkiye'nin kendisine bağlı olacaktır.

4.1 Bölge Devletlerinin Arktika Politikaları

4.1.1 Amerika Birleşik Devletleri

Bir kuzey Amerika ülkesi olan ABD; kuzeyde Kanada, güneyde Meksika batıda Kuzey Atlantik Okyanusu, doğuda ise Kuzey Pasifik Okyanusu tarafından çevrelenmektedir. Arktika Okyanusu kıyısında bulunan Alaska ve Pasifik Okyanusu'nda yer alan Hawaii ile karasal bir sınırı bulunmamakla beraber, ülke toplam 50 eyaletten oluşmaktadır[1627]. Ülkenin kuzeyinde Kanada sınırında oldukça geniş bir yer tutan Büyük Göller insan popülasyonun düşük olduğu yerlerdir. Güneybatı toprakları çöl, doğu bölgeleri tepeler ve alçak dağlardan oluşurken, Appalaş Dağları'na kadar uzanan bu alan genel olarak verimli ovalara sahiptir. Batıda Rocky Dağları'na doğru uzanan büyük ovalar, Mississippi Nehri Havzası ve Sierra Nevada Dağları sonunda Pasifik Okyanusu'na ulaşılır[1628]. ABD ile karasal bir bağlantısı bulunmayan Alaska, doğuda ve güneydoğuda sırasıyla Kanada'nın Yukon Bölgesi ve İngiliz Kolumbiyası, kuzeyde Çukçi Denizi ve Beaufort Denizi, batı ve güneyi boyunca Bering Boğazı ve Pasifik Okyanusu tarafından çevrelenmektedir. Anchorage ve Fairbanks şehirleri nüfus yoğunluğunun en fazla olduğu şehirlerdir[1629]. Yaklaşık

[1627] A.g.e., s. 1.

[1628] Tim Marshall, *Coğrafya Mahkûmları,* Mert Doğruer (Çev.), Epsilon Yayınevi, İstanbul, 2018, ss. 80-81.

[1629] Arctic Institute, *United States…,* s. 1.

327 milyon nüfusa sahip olan ülke[1630], 9.147 milyon kilometrekarelik yüzölçümüyle dünyanın en büyük üçüncü ülkesidir[1631].

ABD, Çarlık Rusyası'ndan Alaska'yı satın aldığı 1867 yılından bu yana Arktika'nın önemli kıyıdaş ülkelerinden birisi olmuştur. O zamanlar, ABD'nin ulusal güvenlik ve ekonomik gelişimi kar ve buzlarla kaplı bu bölgenin daha çok kendi kaderine terk edilmesine olanak sağlamıştır. Buna ek olarak Rusya'dan satın alındığında, dönemin ABD Dışişleri Bakanı William Seward, para karşılığı *"kar satın almakla"* suçlanmıştır. ***"Seward'ın çılgınlığı"*** olarak anılan bu olay sonrası ABD'nin Alaska hakkındaki düşünceleri 1896 yılında bölgede altın madenlerinin bulunması ve uzun yıllar sonra muazzam petrol sahalarının keşfedilmesiyle birlikte değişmeye başlamıştır[1632]. Alaska'nın stratejik konumu ABD'nin Beaufort Denizi, Çukçi Denizi ve Bering Denizi'ne erişmesine izin verirken, Bering Boğazı ve Çukçi Denizi üzerinden Rusya'yla uzun bir deniz sınırını yönetmesine de olanak sağlamaktadır. Buna ek olarak dünyanın en büyük enerji üretici ve tüketici ülkelerinden biri olan ABD'nin büyük hidrokarbon rezervlerine ve maden yataklarına olan erişimi, bölgenin enerji açısından stratejik önemini arttırmaktadır.

ABD sadece bir Arktika devleti olmaktan öte, sahip olduğu siyasî, ekonomik ve askerî kapasitesinin büyüklüğü ve küresel ölçekte bölge ve bölge dışı aktörleri etkileme kabiliyetiyle benzersiz bir küresel güçtür[1633]. Dünya Bankası verilerine göre ekonomik anlamda küresel ortalamanın neredeyse %25'ine sahip olan ABD'nin 2018

[1630] United States, *"GDP-2017",* https://data.worldbank.org/country/united-states, (Erişim: 17.04.2019).

[1631] Bu yüzölçümüne deniz alanları dâhil edilmemiştir. Deniz alanları dâhil edildiğinde ülkenin toplam yüzölçümü yaklaşık 9.833 milyon kilometrekaredir. Bkz. World Factbook, *"North America: United States",* https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html, (Erişim: 12.04.2019), s. 1.

[1632] Emmerson, *The Future History…, s.* 78-79; Marshall, a.g.e., s. 88.

[1633] Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri,* Birtane Karanakçı (Çev.), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2001; Joseph S. Nye, *Dünya Siyasetinde Başarının Yolu Yumuşak Güç,* Rayhan İ. Aydın (Çev.), Elips Kitap, Ankara, 2005; Noam Chomsky, *Güç Kimin Elinde,* Cihan Özpınar (Çev.), İnkılap Kitapevi, İstanbul, 2017, s. 326.

yılı için GSYİH'si yaklaşık 20.544 trilyon dolardır[1634]. Alaska'nın GSYİH'deki payı ise yaklaşık 51 milyar dolardır[1635]. Soğuk Savaş sonrası dönemden başlayarak dünyadaki toplam askerî harcamaların en yüksek seviyeye çıktığı 2018 yılında dünyadaki askerî harcama kapasitesi yaklaşık 1.822 trilyon dolar, ABD'nin buradaki payı ise yaklaşık 650 milyar dolardır. Bu da küresel ortalamanın yaklaşık %36'sına karşılık gelmektedir[1636]. Sahip olduğu askerî harcama büyüklüğü, kendinden bir sonraki en yüksek askerî harcama kapasitesine sahip olan Çin'in yaklaşık 2,7 katı, Çin'den sonraki en büyük harcama kapasitesine sahip olan ilk 13 ülkenin ise üzerindedir[1637].

Günümüzde başta Rusya olmak üzere ABD'nin Arktika üzerinde füze ve füze savunması, denizaltı casusluğu, nükleer yetenekler ve stratejik havacılık faaliyetlerinin öne çıktığı görülmektedir. Yeni bir gelişme olarak ABD Nisan 2020'de yeni nesil savaş uçalarından iki adet F-35'i Alaska'daki Eielson Hava Üssü'ne yerleştirmiştir. Ancak 17'inci yüzyıldan bu yana Rusya'nın Arktika'da en aktif faaliyet gösteren Arktika Devleti olduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle, son yıllarda Arktika'nın askerîleşmesi büyük güç rekabetinin yeniden canlanmasından ziyade, bölgedeki uluslararası faaliyetlerin artması, iklim değişikliği ve buna bağlı ortaya çıkan yeni durumun 1980'li yılların seviyelerine geri dönüş olarak yorumlanabileceği gibi, iki ülkenin Arktika yeteneklerinin güç dinamiğindeki değişikliklerin ortasında yeniden hızlandığı söylenebilir.

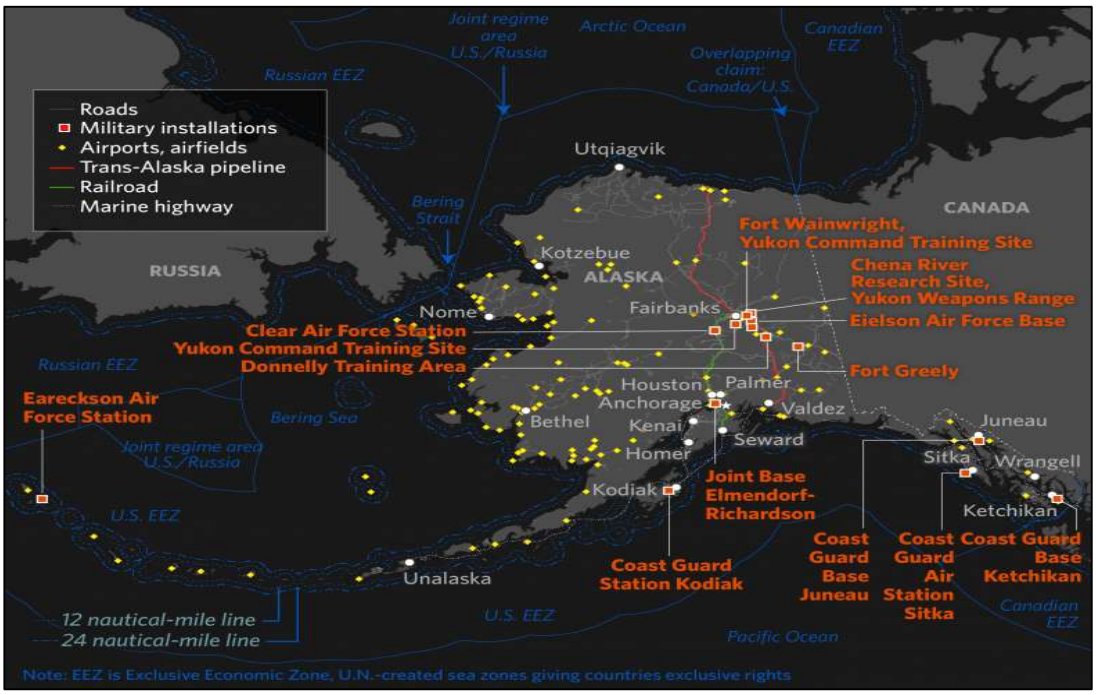
[1634] World Bank, *"United States GDP"*, https://data.worldbank.org/country/united-states, (Erişim: 17.01.2020).

[1635] FRED Economic Data, "Total Gross Domestic Product for Alaska (AKNGSP)", *Federal Reserve Bank of St. Louis,* 19 Kasım 2019, https://fred.stlouisfed.org/series/AKNGSP, (Erişim: 08.04.2019).

[1636] Nan Tian, Aude Fleurant, Alexandra Kuimova, Pieter D. Wezeman ve Siemon T. Wezeman, "Trends in World Military Expenditure, 2018", *SIPRI Fact Sheet,* Nisan 2019, https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-04/fs_1904_milex_2018_0.pdf, (Erişim: 17.01.2020), ss. 1-2.

[1637] A.g.e., ss. 2-3.

Harita 56: ABD'nin Alaska'daki Önemli Askerî Tesisleri



Kaynak: Rodger Baker, "A Warmer Arctic Makes for Hotter Geopolitics", *Stratfor,* 05 Eylül 2019, https://worldview.stratfor.com/article/warmer-arctic-makes-hotter-geopolitics-climate-change, (Erişim: 12.02.2020), s. 5.

Bugün iklim değişikliğine bağlı olarak askerî, ekonomik, siyasî vb. gelişmeler Arktika'da ABD için yeni öncelikler ve fırsatlar yaratmaktadır. Harita 56, ABD'nin Alaska'daki askerî ve kritik öneme haiz bazı tesislerini göstermektedir. Alaska ABD'nin Kuzey Yarımküre'nin merkezine en yakın eyaleti olması nedeniyle, buradaki birçok ulusal başkente, diğer eyaletlerin aksine çok daha yakındır. Bu, Alaska'yı askerî açıdan ABD için mükemmel bir güç projeksiyonu platformu haline getirmektedir[1638]. Fort Wainwright, Elmendorf AFB ve Fort Richardson, Alaska'nın her biri ortalama 6.000 askerî personele sahip en büyük üslerdir. Deniz Kuvvetleri ve

[1638] Michael J. Forsyth, "Why Alaska and the Arctic are Critical to the National Security of the United States", *Military Review,* Ocak-Şubat 2018, https://www.armyupress.army.mil/Portals/7/military-review/Archives/English/Forsyth-why-alaska-and-Arctic-are-critical.pdf, (Erişim: 02.02.2019), ss. 1-7.

deniz piyadelerinin burada herhangi bir üssü bulunmamakla birlikte sahil güvenlik birimlerine ait çeşitli üsler yer almaktadır[1639].

Ekonomi anlamında; 2017 yılı için Alaska'da maden endüstrisinin değeri, 2016 yılına göre neredeyse %12 artarak üç milyar doları aşmıştır[1640]. 2018 yılında ABD genelinde balıkçılıktan elde edilen toplam 5.4 milyar doların yaklaşık %33'ünü (1.8 milyar dolar) Alaska tek başına sağlamıştır[1641]. 2017 yılı için günde ortalama ham petrol üretimi 540.500 varil olarak gerçekleşmiştir. Bu, bir önceki yıla ve üretim artışının ikinci yılına göre günlük yaklaşık 9.300 varillik bir artış olduğunu göstermektedir[1642]. Petrol ve doğal gaz gelişimi için Kuzey Slope bölgesi önemli bir potansiyel sunmaktadır. 2017 yılında erişime açılan ANWR sahası bu ponsiyeli artırmaktadır[1643]. Rusya'dan sonra, haklı olarak en büyük ikinci Arktika kara kütlesi olduğunu iddia eden Kuzey Amerika ülkeleri ABD ve Kanada için Arktika, Rusya'nın aksine aksine ulusal GSYİH'nın sadece küçük bir yüzdesini oluşturmakta ve genellikle ikincil önemde kabul edilmektedir. Her ne kadar Washington ve Ottawa, Arktika için yeni buz kırıcılar ve kutup yeteneğine sahip gemiler de dahil olmak üzere ek deniz varlıklarını onaylamış olsa da her iki ülkenin yatırımları hala Rusya'nın (hatta Çin'in) çok gerisindedir[1644]. İlginç bir nokta, bir Arktika Devleti olan ABD nüfusunun genel

---

[1639] Alaska'daki askerî üsler hakkında detaylı bir inceleme için bkz. Millitary Bases, *"Alaska Military Bases",* https://militarybases.com/alaska/, (Erişim: 25.04.2020).

[1640] Athey, J.E., ve Werdon, M.B., "Alaska's Mineral Industry 2017" *Alaska Division of Geological and Geophysical Surveys Special Report 73,* 2018, http://dggs.alaska.gov/webpubs/dggs/sr/text/sr073.pdf, (Erişim: 12.08.2018), s. 5.

[1641] NOAA, "Fisheries of the United States, 2017", *National Oceanic and Atmospheric Administration,* 2017, https://www.fisheries.noaa.gov/national/fisheries-united-states-2017, (Erişim: 07.04.2018); Laine Welch, "Alaska Dominates U.S. Seafood Industry", *Anchorage Daily News,* 18 Aralık 2018, https://www.adn.com/business-economy/2018/12/18/alaska-dominates-us-seafood-industry/, (Erişim: 04.04.2019), ss. 1-3.

[1642] Mark Edwards, "Alaska Economic Update Part-I", *Alaska Economic,* 05 Nisan 2019, https://www.alaskanomics.com/oil-gas/, (Erişim: 14.04.2019), ss. 1-5.

[1643] Mark Edwards, "Alaska Economic Update Part-I", *Alaska Economic,* 05 Nisan 2019, https://www.alaskanomics.com/oil-gas/, (Erişim: 14.04.2019), s. 4.

[1644] Önümüzdeki beş yıl boyunca 160 milyar dolarlık bir kalkınma planını hedei olarak belirleyen Rusya Arktika'ya an bağlı ülkedir. Bugün, Rus Arktikası Rusya'nın GSYİH'nin %15-%20'sini, ulusal

anlamda Arktika kimliğini kabul etmemesidir. Öyle ki, 2018 yılında yapılan bir araştırmada, **ABD'nin ulusal kimliğinde Arktika kimliğinin Alaskalılar dışında benimsenmeği,** nüfusun büyük çoğunluğunun ülkeyi Pasifik ülkesi olarak görme eğiliminde olduğunu görülmektedir[1645]. Aynı araştırmada Kanadalıların kendilerini Arktika ülkesi olarak kabul etmeleri, coğrafya ve iklimin coğrafî kimliği benimsemede ne derece etkili olduğunu göstermesi bağlamında dikkat çekicidir. Asıl ilginç olan ise, eski ABD Başkanı Barack Obama dışında ABD Başkanlarından hiçbirinin günümüze kadar Alaska'yı ziyaret etmemiş olmasıdır[1646].

ABD, yaklaşık 40 yılı aşkın bir süredir Arktika'ya olan ilgisini çeşitli strateji belgeleri ile açıklamaktadır. Bu strateji belgeleri Başkan Richard M. Nixon'ın 1971 yılı *"Ulusal Güvenlik Karar Belgesi"*[1647]nden başlayarak, Ronald Reagan'ın 1983 yılı *"Ulusal Güvenlik Karar Direktifi"*[1648], Başkan George W. Bush'un 2009 yılı *"Ulusal*

---

ihracatın %20'sini ve ülkeye yapılan tüm yatırımların %10'undan fazlasını oluşturmaktadır. Bkz. Rodger Baker, "A Warmer Arctic Makes for Hotter Geopolitics", Stratfor, 05 Eylül 2019, https://worldview.stratfor.com/article/warmer-arctic-makes-hotter-geopolitics-climate-change, (Erişim: 12.02.2020), ss. 3-4.

[1645] Yereth Rosen, "Americans Still aren't Fully Embracing the Nation's Arctic Identity, a New Survey Finds", *Arctic Today,* 13 Kasım 2018, https://www.Arctictoday.com/americans-still-arent-fully-embracing-nations-Arctic-identity-new-survey-finds/, (Erişim: 09.02.2018), s. 1. Alaskalılar, 18 Ekim'i ABD'ye katılmalarının anısına *"Alaska Günü"* olarak kutlamaktadır. ABD'nin Arktika kimliğine vurgu yapılması bağlamında; 18 Ekim'in ABD genelinde milli bayram haline getirilerek *"Anma Günü"* veya *"Ulusal Kutup Günü"* olarak kutlanmasının Alaska'nın gözden kaçırılan tarihi, kültürel, çevresel, ekonomik ve güvenlik bağları hakkında eğitici olacağını değerlendiren tartışmalarda bulunmaktadır. Bkz. Walter Berbrick ve Rebecca Pincus, "10 Big Ideas to 'Up America's Game in the Arctic", *The National Interest,* 22 Eylül 2018, https://nationalinterest.org/feature/10-big-ideas-%E2%80%98-america%E2%80%99s-game-Arctic%E2%80%99-31622, (Erişim: 07.03.2019), ss. 1-7.

[1646] Bu ziyaret 2016 yılında gerçekleşmiştir. Bkz. Rosen, a.g.m., s. 2.

[1647] Bu belge Henry A. Kissinger tarafından imzalanmıştır. Bkz. *"1971 National Security Decision Memorandum NSDM-144", https://www.hsdl.org/?abstract&did=750480*, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-2.

[1648] *"1983 National Security Decision Directive-NSDD-90",* https://www.reaganlibrary.gov/sites/default/files/archives/reference/scanned-nsdds/nsdd90.pdf, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-2.

Güvenlik Başkanlık Direktifi ve Vatan Güvenliği Başkanlık Direktifi"[1649], Başkan Barack Obama'nın 2013 yılı *"Arktika Ulusal Strateji Belgesi*[1650]*",* ABD Savunma Bakanlığı'nın ABD Kongresi için hazırladığı 2016 yılı *"ABD'nin Arktika Bölgesindeki Ulusal Güvenlik Çıkarlarını Koruma Stratejisi Kongre Raporu*[1651]*",* ABD Sahil Güvenliği tarafından hazırlanan 2019 yılı *"Arktika'nın Stratejik Görünümü"*[1652] ve son olarak ABD Savunma Bakanlığı'nın 2019 yılı *"Arktika Stratejisi"*[1653] günümüze kadar ABD'nin Arktika politikalarının genel hatlarını ortaya koyan belgelerdir. Her belge, bölgedeki ABD politikası için jeostratejik gerçekliklerle aynı doğrultuda geniş kılavuzlar oluştursa da genel olarak değerlendirildiğinde **Arktika, ABD için birinci öncelikli jeopolitik bir bölge olarak ortaya konulmamıştır.** Nitekim Soğuk Savaş koşullarının devam ettiği bir dönemde Başkan Nixon ve Regan dönemi yayınlanan Arktika strateji belgeleri yalnızca iki sayfadır[1654]. ABD'nin Arktika strateji belgelerinin tamamında **iklim değişikliği, çevre, güvenlik, enerji kaynakları, Kuzey Deniz Rotası ve Kuzeybatı Geçidi'nden seyrüsefer serbestliği** önemli başlıklar olarak yer almıştır. Ayrıca stratejilerin ve politikaların uygulanabilirliği noktasında, Rusya ve Kanada'nın aksine ABD'nin bir Arktika

---

[1649] *"National Security Presidential Directive-NSPD-66 and Homeland Security Presidential Directive-HSPD-25",* https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.pdf, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-14.

[1650] *"National Strategy for The Arctic Region-2013",* http://library.Arcticportal.org/1894/1/nat_Arctic_strategy.pdf, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-13.

[1651] Bkz. "Department of Defense Report to Congress on Strategy to Protect United States National Security Interests in the Arctic Region", https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2016-Arctic-Strategy-UNCLAS-cleared-for-release.pdf, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-17.

[1652] USCG, "The United States Coast Guard's Vision for the Arctic Region", U*SCG Arctic Strategic Outlook*, Washington D.C., Nisan 2019, https://www.uscg.mil/Portals/0/Images/Arctic/Arctic_Strategic_Outlook_APR_2019.pdf, (Erişim: 10.05.2019), ss. 1-48.

[1653] Bkz. *"Report to Congress Department of Defense Arctic Strategy",* Haziran 2019, https://media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2019-DOD-ARCTIC-STRATEGY.PDF, (Erişim: 18.10.2019).

[1654] Heather A. Conley ve Matthew Melino, "The Implications of U.S. Policy Stagnation Toward the Arctic Region", *The Center for Strategic and International Studies (CSIS),* Mayıs 2019, https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/190503_U.S.%20Arctic.pdf, (Erişim: 08.05.2019), ss. 1-7.

Devleti'nden öte bölgeye daha çok küresel bir güç olarak yaklaştığı, Arktika ile ilgili güncelleştirilmiş strateji belgelerinin Başkan Obama döneminden bu yana özellikle bölgedeki kapsamlı değişikliklere cevap vermesi noktasında geç kaldığı söylenebilir.

Başkan Nixon döneminde; Arktika'da çevre üzerindeki olumsuz etkilerin en aza indirilmesi prensibiyle yönlendirilen sağlam ve rasyonel gelişimlerin destekleyeceğine dair karar alınmakla yetinilmiştir. Bunun dışında Arktika'da karşılıklı uluslararası iş birliğinin teşvik edilmesi, deniz ve hava güvenliği de dâhil olmak üzere temel güvenlik çıkarlarının korunması gerekliliğine vurgu yapılmıştır[1655]. Başkan Reagan ise; ABD'nin Arktika'da doğrudan ulusal savunma, kaynak ve enerji geliştirme, bilimsel araştırma ve çevre koruma ile ilgili benzersiz ve kritik çıkarları olduğu açıklamıştır[1656]. Bu bağlamda, Soğuk Savaş döneminde İzlanda ve Grönland, ABD için batmayan birer deniz üssü olurken, Alaska erken uyarı radar sistemlerinin konuşlandırıldığı bir bölge olmuştur. Her iki strateji belgesinde çevreye yönelik hassasiyetlere kısaca değinilmesi, uluslararası sistemde yumuşama dönemi, diyalog ve politikalarının bir sonucu olarak görülebilir. Soğuk Savaş sonrası yayınlanan strateji belgelerinde ise; iklim değişikliğinin yaşam tarzları üzerindeki etkilerini azaltmak için bilimsel keşif, çevresel açıdan güvenilir petrol ve doğal gaz çıkarım yöntemleri, balıkçılığın sürdürülebilir yönetimi ve yerli topluluklarla çalışarak Arktika'da çevre duyarlılığının ön plana çıktığı, ancak güvenlik ile ilgili konuların önemini kaybetmediği, dahası Rusya'nın dışında bölge dışı aktörlerden Çin'in Arktika politikalarının tehdit olarak değerlendirildiği bir döneme girilmiştir.

ABD'nin Arktika strateji belgesinin doruk noktası (kapsamlı bir stratejinin ortaya konulması) Başkan Bush döneminde yayınlanan strateji belgesi olarak görülebilir. Belgede ilk olarak, ABD'nin bir Arktika Devleti olduğunun vurgulanması dikkat çekicidir. Ulusal güvenlik ve savunma ile ilgili ulusal politikaların zaman içerisinde değiştiği, Arktika'da iklim değişikliğinin ve artan insan faaliyetlerinin etkileri, Arktika Konseyi'nin kurulması, devam eden çalışmaları ve **Arktika'nın hem kırılgan hem de kaynaklar açısından zengin** olduğuna dair artan bir farkındalık

[1655] Bkz. *1971 National Security Decision…,* ss. 1-2.

[1656] Bkz. *1983 National Security Decision…,* ss. 1-2.

ortaya konulmaktadır. ABD'nin Arktika'daki genişletilmiş kıta sahanlığı ve sınır sorunları ile ilgili olarak; BMDHS'ye taraf olmak için ABD Senatosu'nun tavsiye ve rızasının alınması, Beaufort Denizi'nde Kanada ile deniz sınırları konusunda yaşanan anlaşmazlığın ve eşitlik ilkesinin tanındığı, Bering Denizi'ndeki sınır anlaşmazlığı ile ilgili olarak Rusya ile 1990 yılında varılan Antlaşma'nın Rusya tarafından onaylanmamış olmasına rağmen **Antlaşma şartlarına uyulduğu,** Antlaşma'nın onaylanması için Rusya'ya çağrıda bulunulması gerektiği belirtilmiştir[1657]. ABD'nin egemen haklarını petrol, doğal gaz, metan hidratlar, mineraller ve deniz türleri gibi doğal kaynaklar ile Arktika Okyanusu deniz tabanının ve alt toprak alanının kesin olarak tanımlanması, **enerji güvenliğindeki ulusal çıkarların** kritik öneme sahip olduğu vurgulanmıştır. Güvenlik konuları ile ilgili olarak; füze savunma ve erken uyarı sistemlerinin yerleştirilmesi, deniz gücünün varlığı ve deniz operasyonları için deniz ve hava sistemlerinin yayılması, ABD'nin **Arktika'da teröre karşı savunmasını artıracak** güvenlik tedbirlerinin alınması gerektiği belirtilmiştir[1658]. Ayrıca Strateji belgesinde Arktika'nın uluslararası yönetişimi desteklemek, deniz taşımacılığını güvenli hale getirmek, uluslararası bilimsel iş birliğini teşvik etmek, enerji içeren ekonomik konular ile çevrenin korunması ve doğal kaynakların korunması hedeflenmiştir[1659].

Bush'un Arktika Strateji Belgesi, halefi Başkan Obama'nın 2013 yılı strateji belgesinin temel dinamiklerini oluşturmaktadır. Öyle ki, Obama döneminde yayınlanan Strateji Belgesinde, 2009 Strateji Belgesi ve 2010 yılı *"Ulusal Güvenlik Strateji Belgesi"*ne[1660] atıf yapılarak, ABD'nin bir Arktika Devleti olduğu vurgulanmış ve **üç temel stratejik hedef** ortaya konulmuştur. Bu stratejik hedefler: *"1) ABD'nin ulusal güvenlik çıkarlarının geliştirilmesi; 2) Arktika Bölgesi'nin*

[1657] National Security Presidential Directive-NSPD-66…, ss. 6-7.

[1658] Bu maksatla ABD'nin sınırlarını korumak, uyuşmazlıkların barışçıl çözümünü teşvik etmek ve egemen bir ABD denizcilik mevcudiyeti yansıtmak için daha fazla kapasite geliştirme ihtiyacı hissetmektedir. A.g.e., ss. 3-4.

[1659] A.g.e., ss. 10-13.

[1660] 2010 yılı strateji belgesi için bkz. *"National Security Strategy-2010",* http://nssarchive.us/NSSR/2010.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 1-60.

*yönetişiminde daha fazla sorumluluk alınması; ve 3) Uluslararası iş birliğinin güçlendirilmesi"*dir. Bu bağlamda, Arktika'da gemicilik ve havacılık faaliyetlerinin uluslararası hukuka uygun olarak sürdürülmesi, yasal ticaretin desteklenmesi, Arktika'da altyapı ve buz yetenekli platformlar da dâhil olmak üzere yeteneklerin geliştirilmesi, bölgesel güvenliğin arttırılması, bilimsel araştırmaların geliştirilmesi ve **ABD'nin BMDHS'ye katılımının sağlanması** hedeflenmiştir[1661]. Belki de dikkat çekici olan, ABD'nin Arktika'da proaktif olarak **ulusal önceliklerini ve hedeflerini** belirlemesinin zorunlu olduğunun vurgulanmış olmasıdır[1662]. Başkan Obama Arktika'yı iklim değişikliğinin ulusal bir güvenlik zorunluluğu ve ikna edici bir örnek olarak görmüştür[1663]. Bu çabaların bir sonucu olarak 2015 yılında Başkan Obama'nın ev sahipliğinde ilk defa Alaska'da ***"Arktika İş Birliği, İnovasyon, Katılım ve Esneklik Konferansı (Global Leadership in the Arctic Cooperation, Innovation, Engagement, and Resilience-GLACIER)"*** düzenlenmiştir. Katılımcı ülkelerin çoğunluğu Arktika Konseyi üye ve gözlemci üye devletleri olmakla beraber, dışişleri bakanlarının katılımıyla gerçekleştirilen bu konferans, iklim değişikliği ile mücadele için acil uluslararası eylem çağrısında bulunmayı hedeflemiştir[1664]. Çin ve Rusya GLACIER bildirgesini imzalamadıkları gibi, bölgedeki artan jeopolitik dinamiklerin hatırlanması bağlamında Başkan Obama'nın Alaska ziyaretinin, ilk defa Çin donamasına ait beş savaş gemisinin Aleut Adaları yakınından geçtiği tarihe denk gelmiş olması da ilginç görülebilir[1665].

ABD Savunma Bakanlığı'nın 2016 yılında Kongre için hazırladığı Arktika Stratejisi'nde diğer strateji belgelerinin aksine ***"ABD'nin yurt içi ve yurtdışındaki***

[1661] National Strategy for The Arctic Region-2013…, s. 2.

[1662] A.g.e, s. 5.

[1663] Conley ve Melino, a.g.m., s. 3. Ayrıca iklim değişikliği konusunda Obama'nın halefi Başkan Donald Trump'tan tamamen ayrıldığını söylemek gerekir.

[1664] Conley ve Melino, a.g.m., s. 3.

[1665] Burada Çin savaş gemilerinin Aleut Adaları yakınından geçme nedeninin aynı zamanda Vladivostok'taki Çin-Rus deniz tatbikatıyla ilişkili olduğunu belirtmek gerekir. Bkz. Jeremy Page, "Chinese Navy Ships Came Within 12 Nautical Miles of U.S. Coast", *The Wall Street Journal,* 04 Eylül 2015, https://www.wsj.com/articles/chinese-navy-ships-off-alaska-passed-through-u-s-territorial-waters-1441350488, (Erişim: 18.02.2019).

caydırıcılığın güçlendirilmesi" ilk defa Arktika ile ilişkilendirilmiştir[1666]**.** Bu noktada, ABD'nin Arktika'daki çıkarlarının küresel ölçekte tüm coğrafî alanda savunulacağı anlaşılabilir. Belgede; Arktika Konseyi üye devletleri ile gözlemci üyelerin Arktika çıkarlarına kısaca değinilmiş, çevresel sorunlara dikkat çekilerek, Arktika'da **ittifak ve ortaklıkların güçlendirilmesi** gerektiği vurgulanmıştır. Arktika Okyanusu **deniz geçiş yolarının seyrüsefer serbestliğinin korunması,** değişen koşullar ve ihtiyaçlarla tutarlı olacak şekilde Arktika altyapısı ve yeteneklerinin geliştirilmesi önemsenmiştir. Bunlara ek olarak insan ve çevre güvenliğinin desteklenmesi, bölgesel iş birliği ve hukukun üstünlüğünü gözeten uluslararası kurumları desteklemek gibi temel hedefler benimsenmiş, ABD'nin ***"Arktika'daki hak ve özgürlüklerini dünya çapında kullanma yeteneği"*** öne çıkartılmıştır[1667]. Bu bağlamda, Arktika'daki güvenlikle ilgili meydan okumaların diğer bölgelerdeki çok taraflı iş birliği girişimleri ile dengelendiği belirtilerek, **ABD'nin küresel gücüne vurgu** yapılmıştır[1668].

ABD Sahil Güvenliği tarafından hazırlanan 2019 yılı Strateji Belgesi, Arktika'nın stratejik görünümü, ABD Arktikası'nın (kara, deniz ve hava alanları) ekonomik değerini ve ABD'nin 2013 yılı stratejisinden sonra bölgede neyin değiştiğini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, ABD'nin Arktika'da toplam 1.609.344 kilometrekare kıta sahanlığı ve MEB alanlarının bulunduğu, Alaska'daki balıkçılığın ekonomik değerinin yaklaşık üç milyar dolar olduğu, Arktika'nın sahip olduğu **petrol ve doğal gaz rezervlerinin yanında yaklaşık bir trilyon dolar civarında bakır, nikel ve demir gibi mineral kaynaklara sahip olduğu** belirtilmiştir. Belgede en dikkat çekici olan, Çin'in 2013 yılından beri Arktika'da altı bilimsel araştırma gerçekleştirdiği ve kendisini ***"Yakın Arktika Devleti (Near-Arctic State)"*** olarak

---

[1666] *Department of Defense Report to Congress…,* s. 2.

[1667] A.g.e., s. 2-3.

[1668] Azalan deniz buzunun, bölgede yeni ekonomik fırsatlar yarattığı, ancak insan güvenliği ve birçok yerli halkın geçim için güvendiği benzersiz bir ekosistemin korunmasına ilişkin endişeleri de artırdığı belirtilmiştir. Kısa vadede Arktika kıyılarında aratan erozyonun Arktika kıyı altyapısını tehdit ettiği, buz azalıp, kaynak çıkarma teknolojisi de geliştikçe, ekonomik fırsatlar için artan rekabet Arktika'da gerilimlere yol açabileceği belirtilmiştir. Ayrıca bu ekonomik ve güvenlik kaygılarının Arktika ve Arktika dışı devletlerarasında Arktika'daki deniz geçiş yollarına ve doğal kaynaklara erişim üzerindeki uyuşmazlık riskini artırabileceği ifade edilmiştir. Bkz. A.g.e., s. 3-6.

tanımladığının vurgulanması olmuştur. Bununla birlikte, 2017 yılında Kuzey deniz Rotası'dan yaklaşık 10 milyon ton petrol, gaz, kömür vb. olmak üzere, taşınan ürünlerin %40'ının ya Çin limanlarına ya da Çin'den başka yerlere taşındığı belirtilmiştir. **Rusya'nın 2013 yılından beri toplam 14 buzkıran gemisi inşa ettiği, askerî üslerini yenilediği ve geliştirdiği** ve 2016 yılında Kuzeybatı Geçidi'nden 1.700 kişilik turist gemisinin geçtiği vurgulanmıştır[1669]. Bu konular temelinde ABD Sahil Güvenliği; Arktika'da artan ticari deniz trafiği, hidrokarbon kaynaklarının geliştirilmesi ve turizm vb. fırsatların yerli halklar dâhil olmakla birlikte, ABD'ye önemli fırsatlar sunduğu, bu durumun oluşturduğu risklere karşı Sahil Güvenliğin diğer federal ve akademik kurumlarla iş birliği içinde kurtarma görevinden düzenleyici işlevlere kadar tüm hizmet misyonları genelindeki artan talebe cevap verebilmek ve Arktika'nın en uzak kısımlarına erişmek için kapasite ve yeteneklerini geliştirmesi hedeflenmiştir[1670]. Bütün bunlara rağmen Strateji Belgesi, ABD'nin Arktika politikasının genel hatlarını ortaya koymaktan uzaktır. Ayrıca Rusya'nın devasa buzkıran gemilerine kaşılık ABD'nin şu anda her ikisi de 1970'lerde başlatılmış ***"Polar Star"*** ve ***"Polar Sea"*** olmak üzere iki ağır buzkıran gemisinin[1671] yanında ABD Sahil Güvenliğine ait *"Healy"* adlı orta sınıf bir buzkıran gemisi bulunmaktadır[1672]. Ayrıca gemilerden *"Polar Sea",* 2010 yılından beri işlevsel olmamakla birlikte[1673], muadili Polar Star, Şubat 2019'da Antarktika'da düzenlenen bir görev sırasında motor arızası ve su alma sorunlarıyla karşılaşmıştır[1674]. Her ne kadar ABD Senatosu tarafından 2018 yılında **750 milyon dolarlık yeni bir buzkıran gemisi için fon onaylanmış olsa da Meksika sınırına örülecek yeni duvarın ABD**

[1669] USCG, a.g.e., s. 2.

[1670] A.g.e.,, s. 20.

[1671] Polar Star ve Polar Sea buzgıran gemileri sırasıyla 1976 ve 1978 yıllarında hizmete girerlerken, her iki gemide bugün gelinen noktada başlangıçta amaçlanan 30 yıllık ömürlerini doldurmuştur. Ayrıca ABD Sahil Güvenliği, Polar Star'ı çalışır durumda tutmak için bir yedek parça kaynağı olarak Polar Sea'yi kullanmaktadır. Bkz. O'Rourke, a.g.e., s. 47.

[1672] Lanteigne, a.g.m., s. 1.

[1673] O'Rourke, a.g.e., s. 47.

[1674] Lanteigne, a.g.m., s. 1.

ulusal güvenliği için daha önemli olduğu değerlendirilerek iptal edilmiştir[1675]. Bu noktada, ABD'nin **yapımı planlanan üç, hali hazırda kullanılabilir yalnızca iki adet buzkıran gemisi olduğu** bilinecek olursa[1676], ABD'nin Arktika'daki çıkarlarını korumaya ne kadar hazır olduğu da tartışmaya açık olacaktır[1677].

Son olarak ABD Savunma Bakanlığı tarafından yayınlanan Haziran 2019 tarihli **Arktika Stratejisi;** 2018 yılı ABD Ulusal Savunma Stratejisinin öncelikleriyle bağlantılı olup, uzun vadede **ABD'nin güvenliği ve refahının önündeki en büyük zorluk olarak görülen Çin ve Rusya ile rekabet** konusuna odaklanmaktadır. **Strateji belgesinin üç saç ayağını:** *"1) Arktika bilincini oluşturmak; 2) Arktika operasyonlarını arttırmak; ve 3) Arktika'daki kurallara dayalı düzenin güçlendirilmesi"* oluşturmaktadır[1678]. Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının ABD ve Rusya arasındaki Bering Boğazı'ndan geçtiği vurgulanırken, daha önce ifade edilen **GIUK-N (Grönland, İzlanda, Birleşik Krallık-Norveç) açığının, Arktika ile Kuzey Atlantik arasındaki deniz operasyonları için stratejik bir koridor** olduğu belirtilmiştir. 2040'ların sonunda buzsuz bir Arktika Okyanusu'nun olacağı, Çin'in şu anda kalıcı bir Arktika askerî varlığına sahip olmadığı, ancak bölgedeki ekonomik varlığını arttırdığı, Rusya'nın Arktika kıyı şeridi boyunca yeni askerî üsler kurarak varlığını giderek güçlendirdiğine dikkat çekilmiştir[1679]. **Arktika'daki amaçlar:** *"1) Vatan savunması; 2) Bölgesel güç dengelerini korumak için gerektiğinde mücadele etmek; ve 3) Ortak bir alan olarak Arktika'nın serbest ve açık kalmasının sağlanması"* olarak belirlenmiştir. Bu son madde, Kanada ve Rusya'nın deniz geçiş yollarını kendi iç suları olarak görmesine açık bir karşı duruştur[1680]. Arktika'da müttefik ve ortaklarla

---

[1675] Rafael Bernal, "House Funding Bill Scraps Arctic Icebreaker Program", *The Hill News,* 13 Aralık 2018, https://thehill.com/homenews/house/421314-house-funding-bill-scraps-Arctic-icebreaker-program, (Erişim: 01.04.2019); Geoff Upton, "Missing in Action: Washington's Arctic Security Plan", *The National Interest,* 10 Nisan 2019, https://nationalinterest.org/feature/missing-action-washingtons-Arctic-security-plan-51807, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-5.

[1676] Woityra, a.g.e., s. 1.

[1677] Bkz. Upton, a.g.m., ss. 1-5; Berbrick ve Pincus, a.g.m., ss. 1-7.

[1678] *Report to Congress Department…,* s. 2.

[1679] A.g.e., s. 6.

[1680] A.g.e., ss. 6-7.

iş birliğinin geliştirilmesi, caydırıcılık ve Arktika'daki diğer departman, ajans ve toplulukların desteklenmesi, Arktika'ya yönelik stratejik yaklaşımlar olarak belirtilmiştir. **Strateji belgesinin üç saç ayağından ilki;** Arktika bilincinin oluşturulması, Kuzey Amerika ve Arktika'nın Avrupa'nın Arktika alanlarının nispeten sağlam lojistik altyapısından da yoksun olduğunu, bu nedenle Arktika'da etkin bir şekilde çalışmak, bölge bilincini anlamak ve inşa etmek için **zamana duyarlı ve riskli yatırımlar yapmanın gerekliliği** ifade edilmiştir[1681]. **İkinci olarak;** Arktika'da operasyonların artırılarak caydırıcılığın artırılması hedeflenirken, mevcut yeteneklerin uyarlanması ve gerektiğinde, seçici olarak yeni yeteneklerin kazanılması için müttefik (NATO) ve ortaklarla (İsveç ve Finlandiya) tatbikatların yapılması amaçlanmaktadır[1682]. **Üçüncü olarak;** Arktika'daki kurallara dayalı düzenin güçlendirilmesi ile **doğrudan Rusya ve Çin hedef alınarak** hem stratejik rakiplerin belirli, agresif davranışlardan hem de tek taraflı olarak bölgeye erişimi yöneten normları değiştirmeye çalışmaktan caydırılması hedeflenmiştir. Dikkat çekici bir ifade; **NATO'daki iş birliğinin Arktika'nın güvenliğine katkı sunduğu, isimleri belirtilmemekle birlikte, stratejik rakiplerin (Rusya ve Çin) Arktika'yı bir koridor olarak kullanmasını engellediği, NATO'nun 5'inci maddesinde yer alan toplu savunma ilkesinin Arktika'daki NATO üyeleri için geçerli olduğu ve bu durumun Arktika'da saldırganlığın önlenmesine yardımcı** olduğudur. Ayrıca NATO müttefikleri ve ortaklarının Arktika'da *"Trident Juncture"* tatbikatı gibi NATO tatbikatlarının, zorlu iklim koşullarında NATO'nun birlikte çalışabilirliği geliştirme fırsatı sunduğunu belirtilmiştir[1683]. Strateji belgesinde iklim değişikliği ile ilgili doğrudan bir ifade yer almamakla birlikte, NATO'ya yapılan vurgular dikkate alındığında, yakın bir zamanda NATO'nun ***"Arktika Savunma Stratejisi"*** gibi bir yaklaşımın doğrudan NATO'nun gündemine gelebileceği söylenebilir.

ABD'nin Arktika politikalarıyla ilgili olarak; Başkan Trump döneminde doğrudan bir Arktika Arktika strateji belgesi yayınlanmadığı, buna rağmen Haziran 2019 tarihli strateji belgesinin Başkan Trump'ın Arktika strateji belgesi olarak kabul

[1681] A.g.e., s. 10.

[1682] A.g.e., s. 11.

[1683] A.g.e., s. 13.

edilebileceği söylenebilir. Ancak strateji belgesinin ABD'nin Arktika'daki askerî, siyasî ve ekonomik geri kalmışlığının Rusya ve Çin özelinde mevcut duruma karşı alelacele bir cevap verme arayışı niteliğinde olduğu ifade edilebilir. Strateji belgesinin yayınlanmasından yaklaşık bir ay önce, Mayıs 2019'da ABD Dışişleri Bakanı Mike Pompeo, Finlandiya'nın dönem başkanlığını yaptığı Rovaneimi'deki Arktika Konseyi Bakanlar Toplantısı'nda; Çin'i ve Rusya'yı Arktika'daki ***"saldırgan"*** eylemleri nedeniyle uyarması[1684], Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası'nı, Kanada'nın ise Kuzeybatı Geçidi'ni kendi iç suları olarak görmelerini ***"gayri meşru"*** olarak nitelendirmesi dikkat çekicidir[1685]. Buna ek olarak, **Arktika'nın küresel güç ve rekabet alanı haline dönüştüğünü** ve mevcut durumu (şaşılacak şekilde) ***"ABD'nin Arktika ülkesi olarak ayağa kalktığı an"*** olarak nitelendirmesi önemlidir[1686]. ABD ve Danimarka hükümetlerinin Grönland'daki birkaç havaalanının bir Çinli firma tarafından yenilenmesini önlemek için yaptığı müdahale bir tarafa, Başkan Trump'ın doğrudan Grönland'ı satın alma önerisi Pompeo'nun açıklamalarına paralel görüşler olmuştur[1687]. Pompeo'nun açıklamaları; bir ölçüde ABD'nin Arktika'daki mevcut

---

[1684] Somini Sengupta, "United States Rattles Arctic Talks With a Sharp Warning to China and Russia", *The New York Times,* 06 Mayıs 2019, https://www.nytimes.com/2019/05/06/climate/pompeo-arctic-china-russia.html, (Erişim: 06.05.2019), ss. 1-3.

[1685] Leyland Cecco, "Mike Pompeo Rejects Canada's Claims to Northwest Passage as Illegitimate", 07 Mayıs 2019, *The Guardian News,* https://www.theguardian.com/us-news/2019/may/07/mike-pompeo-canada-northwest-passage-illegitimate, (Erişim: 07.05.2019), ss. 1-2. Ayrıca iklim değişikliğine bağlı olarak eriyen buzullar Arktika'nın bölgesel ve küresel ölçekte devletlerarası jeostratejik rekabetteki rolünü büyük ölçüde arttırmaktadır. Sadece Arktika Okyanusu'ndaki deniz geçiş rotaları Kuzey Deniz Rotası ve Kuzeybatı Geçidi, Malakka Boğazı ve Süveyş Kanalı'ndan geçişlere kıyasla önemli ölçüde daha kısa mesafe sağlarken, her iki geçiş yoluda Bering Boğazı'na bağımlıdır. Özellikle Kuzey Deniz Rotası üzerinden geçen ticari gemi sayısı artmakta, Rusya'daki Yamal LNG terminalinden taşınan petrol ve doğal gaz ürünleri sevkiyatları da artarak devam etmektedir. Bu rota üzerinden geçiş yapan 150 ila 1.700 yolcu kapasiteli yolcu gemisi sayısı, 2008 yılında 120 iken 2016 yılında bu sayı 290'a yükselmiştir. Bkz. USCG, a.g.e., ss. 12-14.

[1686] Sengupta, a.g.m., ss. 1-3.

[1687] Rusya Arktika'daki askerî gücünü hatırlatırcasına Ekim 2019'da Arktika'da en büyük stratejik nükleer tatbikatını (Grom veya Thunder-2019) gerçekleştirmiş ve yaklaşık bir ay sonra sonra Beyaz Deniz'den bir hipersonik seyir füzesi test etmiştir. Bkz. Heather A. Conley, Matthew Melino, Nikos Tsafos ve Ian Williams, "America's Arctic Moment: Great Power Competition in the Arctic to 2050",

durumunun kendi içinde yeterli olup olmadığının sorgulanmaya başladığının bir dışa vurumu olarak da değerlendirilebilir. Ancak ilk defa Arktika Konseyi Bakanlar Toplantısı sonrasında yayınlanan bildiri de iklim değişikliği ile ilgili hususların yer almaması (kuvvetle muhtemel Pompeo'nun girişimlerinin bir sonucu) dikkat çekici olmuştur. Bildirinin yalnızca iki sayfa olması ve daha önceki bildirilerde olduğu gibi sadece barış, iş birliği ve Arktika'nın korunması gibi hususlara yer verilmesi bir tarafa[1688], Konsey'in ABD dışındaki üyelerinin Arktika'da iklim değişikliğinin etkilerini önleme kararını ABD'ye kabul ettiremeden imzalamaları, 1996 yılında kurulan Arktika Konseyi açısından her şeye rağmen bir kayıp olarak görülebilir.

Başkan Trump dönemi Arktika strateji ve politikalarının; Başkan Obama yönetiminin Arktika'ya özgü girişimlerini parçaladığı, Paris İklim Anlaşması'ndan geri çekinilmesinin dışında, petrol ve gaz özelinde Arktika'nın daha fazla ekonomik gelişime açılması, başta ANWR[1689] alanları olmak üzere, Beaufort Denizi ve Çukçi Denizi'nde petrol ve doğal gaz sondajlarına yönelik izinler verildiği görülmektedir. 2017 yılında Çin Ulusal Petrol şirketi CNPC ile Alaska Valisi tarafından yaklaşık 43 milyar dolar değerinde olduğu tahmin edilen ***"Ortak Kalkınma Anlaşması"***nın (Çin'e LNG ihracatı yapmak ve Alaska'daki LNG sahalarını geliştirmek amaçlanmaktadır) imzalanması, 2018 yılında buzkıran gemisi için ayrılan ödeneğin Meksika sınırındaki

---

The Center for Strategic and International Studies (CSIS), 30 Mart 2020, https://www.csis.org/analysis/americas-arctic-moment-great-power-competition-arctic-2050, (Erişim: 16.04.2020), s. 2.

[1688] Arctic Council, "Rovaniemi Joint Ministeral Stateinment 2019", *Arctic Council Ministering Meeting,* 07 Mayıs 2019, https://Arctic-council.org/images/PDF_attachments/Rovaniemi_Joint_Ministerial_Statement_2019_Signed.pdf, (Erişim: 07.05.2019), ss. 1-2.

[1689] Arktika Ulusal Yaban hayatı Sığınağı'nın sadece küçük bir bölümünün 4,3 milyar ila 11,8 milyar varil arasında petrol olduğu tahmin edilmektedir. Bu, Teksas'ta 2016 yılında üretilen toplam petrol miktarının 10 katından fazladır. Bkz. Erik Milito, "Point: Arctic Access Essential for Energy Security", *Inside Sources,* 08 Ekim 2017, https://www.insidesources.com/point-Arctic-access-essential-energy-security/, (Erişim: 11.04.2019).

duvara ayrılmış olması dikkat çekici gelişmelerdir[1690]. Burada ABD'nin Alaska'da Çin yatırımına izin vermiş olması, iki ülke arasındaki ticari bir anlaşmanın ötesinde, siyasî bir yakınlaşmayı ifade etmediği şüphe götürmez. Açıkçası Çin; bir taraftan Doğu ve Güney Çin Denizleri'nde adalar inşa ederek Pasifik Okyanusu'nda ABD'ye meydan okumakta, diğer taraftan Hint Okyanusu, Pasifik Okyanusu ve Arktika Okyanusu'ndaki askerî, ekonomik ve bilimsel proaktif kabiliyetlerini geliştirdikçe, ABD'nin küresel gücünün endişe kaynağı olmaya devam etmektedir. Çin'in ***"Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road Initiative)"*** veya *"Tek Kuşak Tek Yol (One Belt One Road)"* projesinin bir parçası olarak geliştirilen ***"Kutup İpek Yolu (Polar Silk Road)"*** girişimi[1691] başta olmak üzere, buzkıran gemi inşası dışında nükleer enerjiyle çalışan bir buzkıran gemi daha inşa edeceğini açıklaması, enerji ve askerî alanda geliştirilen Rusya-Çin ilişkileri dikkate alındığında, ABD'nin Çin'in Güney Çin Denizi'ne olan erişimini engelleme çabaları, gelecekte Arktika Okyanusu'na doğru genişletmesine neden olabilir[1692]. Daha şimdiden Rusya ve Çin, Arktika'da ABD karşısında askerî,

---

[1690] Bu anlaşmanın maliyeti nerdeyse Alaska'nın GSYİH'na yakındır. Bkz. Conley ve Melino, a.g.m., s. 4. Bu durum bir ölçüde Brezilya-Venezuela-Guyana arasında bulunan Guyana Esequiba'sındaki tartışmalı alanda ABD şirketi ExxonMobil ile Çin Petrol Şirketi CNPC'nin Guyana ve Venezuela tarafından barışçıl çözüm için 12 yıl moratoryum ilan ettikleri bir alanda ve Venezuela'da yaşanan her türlü siyasî istikrarsızlık ve darbe girişime rağmen ortak petrol arama faaliyeti geçekleştirmesidir. Ancak Venezuela'da Devlet Başkanı Madura'ya karşı ABD destekli darbe girişimi, hükümeti devirme çabaları ve Çin'in Brezilya'ya kadar uzanan Kuşak Yol Girişimi, zaten karmaşık durumdaki bölge jeopolitiğini daha da karmaşık bir hale getirmektedir. Bkz. Necdet Pamir, "Venezuela'daki Karmaşanın Petrol Boyutu", *Bütün Dünya Dergisi,* Başkent Üniversitesi Kültür Yayınları, Sayı: 2019/4, Nisan 2019, s. 43-47. ABD ve Çin Venezuela'da rakip gibi görünse de perde arkasında enerji jeopolitiğinin gerçeklerle örtüşmediğini göstermektedir.

[1691] Government of China, "Full text: China's Arctic Policy, White Paper", *The State Council Information Office of the People's Republic of China,* Ocak 2018, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm, (Erişim: 15.02.2019), ss. 1-6.

[1692] USCG, a.g.e., s. 10. Ayrıca Çin'in Kuşak Yol Girişimi, yüksek hızlı demiryolu altyapısı ve derin su limanları projeleriyle hızla gelişmektedir. Avrasya insanın ihtiyaç duyduğu her türlü hammadde ihtiyacına sahipken, halen NATO, İngiliz jeopolitiğinin babası Sir Halford Mackinder'ın, daha sonraki yazılarında da açıkladığı gibi Kalpgâh'ta (Rusya ve Çin dahil) *"kaos yaratma gündemini"* sürdürmektedir. Buna Ukrayna'daki krizden tutunda Kore Yarımadası ve Güney Çin Denizi'nde

ekonomik ve siyasî göreli üstünlüğü elde etmiş durumdadır. **Jeopolitik anlamda kaçınılmaz olan, küresel bir güç olarak ABD'nin Arktika'yı öncelikli bir alan olarak kabul etmesi ve harekete geçmesidir.**

ABD'nin son dönem Arktika girişimlerinden belki de en ilginci ve beklenmeyen olan; **Başkan Trump'ın Danimarka'dan Grönland'ı satın almak istediğini** açıklamış olmasıdır. Eski ABD Başkanı Harry Truman tarafından 1946 yılında Danimarka'dan 100 milyon dolar altın karşılığında satın alınmak istenen Grönland, tam 73 yıl sonra halefi Trump tarafından yeniden bu bağlamda gündeme getirilmiştir[1693]. İlk bakışta Danimarka'nın Grönland'a Öz-Yönetim Yasası kapsamında her yıl yaklaşık 668 milyon dolar (3.4 milyar Danimarka kronu) tutarında destek verme yükümlüğü[1694], Trump tarafından dikkatle değerlendirilmiş gibi görülebilir. Ancak bu talebin; **Grönland'ın stratejik önemine vurgu yaptığı** ve Kuzey Atlantik ve Arktika Okyanusu arasındaki konumu ve sahip olduğu doğal kaynaklar açısından benzersiz özellikleri dikkate aldığı anlaşılmaktadır. Danimarka Başbakanı Mette Frederiksen, Trump'ın açıklamasını ***"absürt", "Grönland satılık değil", "Grönland, Danimarka'ya da ait değil"*** **ve** ***"Grönland, sadece Grönland'a ait"*** olarak yorumlamış olsa da[1695], küresel iklim değişikliğine bağlı olarak yeni jeopolitik dinamiklerin Grönland'ın statüsünde (bağımsızlık, statükonun devamı vb.) zorlayıcı değişikliklere neden olabilir. Ebru Caymaz, ABD'nin Grönland'da yürüttüğü

---

yaşanan ABD destekli gerginliklerin hepsi dâhil edilebilir. Bkz. William Engdahl, "Strategic China Russia Arctic Cooperation", *Williamengdahl,* 21 Mart 2017, http://www.williamengdahl.com/englishNEO21Mar2017.php, (Erişim: 04.04.2019), s. 1.

[1693] Andrew Restuccia, "Trump Confirms Interest in Greenland", *The Wall Street Journal,* 18 Ağustos 2019, https://www.wsj.com/articles/president-trump-wants-to-take-a-look-at-a-potential-greenland-purchase-adviser-says-11566144967, (Erişim: 12.10.2019).

[1694] Government of Denmark, *"Act on Greenland Self-Government",* 12 Haziran 2009 Tarih ve 473 Sayılı Yasa, https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Files/Attached%20Files/Engelske-tekster/Act%20on%20Greenland.pdf, (Erişim: 12.10.2018), s. 2. Ayrıca bkz. Statsministeriet, *"The Greenland Self-Government Arrangement",* http://www.stm.dk/_p_13090.html, (Erişim: 12.10.2018).

[1695] Sputnik News, *"Trump, Grönland'a Talip Olduğunu Doğruladı: İlgileniyoruz Ama Önceliğimiz Değil",* 19 Ağustos 2019, https://tr.sputniknews.com/abd/201908191039947373-trump-gronlanda-talip-oldugunu-dogruladi-ilgileniyoruz-ama-onceligimiz-degil/, (Erişim: 12.10.2019).

faaliyetlere ilişkin olarak; *"Grönland yerli halkının ABD'ye karşı çok önyargılı olduğunu ve sevmediğini, ABD'nin de bu durumun farkında olduğunu ve ekonomik yatırımlarla halka ulaşmaya çalıştığını"* ifade etmektedir. Buna ek olrak, ABD'nin Grönland ilgisinin görünenden çok daha derin olduğunu; *"ABD'nin Başkent Nuuk'ta konsolosluğunun bulunduğunu, büyük illere kültür elçisi olarak kendi vatandaşlarını yolladığını, bu kişilerin ev ev gezip, röportajlar yaparak Amerikan kültürünü, ABD'deki okul, yaşam ve iş fırsatlarının çok olduğundan ve isterlerse yardımcı olabilecekleri yönünde girişimlerde bulunduklarını, ABD'nin çok sevilmemesine rağmen, ABD'ye giden çok fazla Inuit olduğunu"* belirtmektedir[1696]. Caymaz'ın bu tespitleri dışında, ABD Dışişleri Bakanı Pompeo'un Başkan Trump'ın Grönland'ı satın alma teklifinden yaklaşık bir yıl sonra 10 Haziran 2020 tarihinde Nuuk'taki ABD konsolosluğunu yeniden açması, gelecekte ABD'nin Grönland'daki etkisinin daha fazla artmasına ve genişlemesine olanak sağlayabilir[1697].

ABD'nin Arktika yeteneklerini geliştirmek ve ilerletmek için çok az şey yaptığı söylenebilir. Açıkcası günümüz Arktikası, ABD'nin Soğuk Savaş dönemindeki Sovyetler Birliği ile olan stratejik rekabetin çok daha ötesinde, iki önemli güç merkezi olan Rusya ve Çin ile aynı anda nasıl rekabet edileceğine ilişkin çok daha karmaşık süreçler ihtiva etmektedir. Her ne kadar ABD Savunma Bakanı Mark Esper, iki stratejik rakibe karşı aynı anda yüzleşmek yerine *"Çin birinci ve Rusya ikinci"* olacak şekilde öncelik verilmesi gerektiğini ifade etmiş olsa da 2020 yılındaki Arktika'da Rusya, sahip olduğu askerî, siyasî ve ekonomik yetenekler ve hedefler bağlamında açıkça birinci, Çin ise ikinci sırada yer almaktadır. Büyük güç rekabetinin çerçevesi, gelecekte Arktika'daki Rus ve Çin askerî faaliyetleri arasındaki etkileşimin

[1696] Dr. Ebru Caymaz ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 14 Mayıs 2020.

[1697] Nuuk'taki konsolosluk daha önce 1940-1950'li yıllarda faaliyet göstermiştir. Ebru Caymaz'ın açıklamalarından konsolosluğun resmi olarak açıldığı 11 Haziran 2020 tarihinden önce faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Bkz. Sophie Wingate, "US Opens a Consulate in Greenland, a Year After a Bid to Buy", *Arctic Today*, 11 Haziran 2020, https://www.arctictoday.com/us-opens-a-consulate-in-greenland-a-year-after-a-bid-to-buy/, (Erişim: 11.06.2020).

ve olası iş birliğinin ABD ulusal güvenlik çıkarlarına karşı nasıl işleyeceğini anlamada rekabetin iki itici gücü olan askerî gelişmeler ve enerji konuları belirleyici olabilir[1698].

ABD'nin Arktika politikasındaki en büyük başarısızlığı, Arktika'daki büyük güç rekabetinin stratejik etkilerini anlama konusundaki isteksizliği olmuştur. Öyle anlaşılıyor ki, ABD, Arktika'nın jeopolitik değeri ile ilgili olarak günümüze kadar bölgenin sınırlı bir jeostratejik değerde kalacağına ve mevcut politikalarının askerî, ekonomik ve siyasî anlamda yeterli olacağına inanmıştır. Ukrayna Krizi nedeniyle Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, ABD ile AB ve Çin arasında yaşanan ve Çin ile yükselen ticaret savaşları ve giderek ABD'nin daha soğuk hale getirdiği ilişkiler göz önüne alındığında, ABD'nin diğer Arktika Devletleri ile olan etkileşime nasıl devam edeceği noktasında belirsizliğini korumaktadır. Rusya ve Çin gibi uluslararası güvenlik ortamını etkileyen ABD ile rekabet halinde olan ve askerî güç kapasitesi bakımından ABD'ye yakın olan devletler silahlı çatışmaya varmadan stratejik ortamın yarattığı hassasiyetleri çok iyi kullanarak Arktika'da askerî, ekonomik ve siyasî etki alanlarını genişletirken, ABD'nin caydırıcılığını da menfi bir şekilde etkilemeye devam etmektedir. ABD için gelecekte yeni strateji belgesinin son taslağı ne olursa olsun, ABD'nin Arktika politikasının daha proaktif bir yapıya dönüşmesi kaçınılmazdır.

4.1.2 Danimarka

Kuzey Kutup Dairesi'nin güneyinde kalan ve küçük bir Kuzey Avrupa ülkesi olan Danimarka'nın Arktika'daki iki kara parçası Faroe Adaları ve Grönland'dır. Faroe Adaları ve Grönland, sırasıyla 1948 ve 1979 yıllarında itibaren kendine has özerk yönetim hakkına sahip olmuşlardır. Sonraki yıllarda yapılan düzenlemelerle modernize edilerek genişletilen bu özerk bölgelerin dış politika ve güvenlik konularında Danimarka'ya bağlı olması, Danimarka gibi coğrafî, siyasî, nüfus ve ekonomik bakımdan göreli küçük bir devlete, Arktika meselelerinde ABD, Kanada ve Rusya gibi büyük güçlerle birlikte karar verme süreçlerine katılma olanağı

[1698] Conley vd., a.g.e., s. 2.

sağlamaktadır[1699]. Danimarka, AB üyesi bir devlet olmasına rağmen, Grönland ve Faroe Adaları sahip oldukları **Öz-Yönetim** yapılarının bir gereği olarak bu birliğin içerisinde yer almamaktadır.

Danimarka sadece AB'nin Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyindeki kara alanlarını değil, aynı zamanda Baltık Denizi'nin güney kıyıları ve güneyindeki bölgeleri de içeren AB'nin Arktika stratejisi Kuzey Boyutu'na büyük bir önem vermektedir. Finlandiya ve İsveç'in aksine Danimarka, Arktika Okyanusu deniz yetki alanlarında kıta sahanlığı ve MEB hakkı bulunan tek AB ülkesidir. Burada Arktika'daki kıta sahanlığına ilişkin bazı hak iddialarının, Kanada ve Rusya'nın iddialarıyla örtüştüğünü hatırlamak gerekir[1700].

Soğuk Savaş öncesi ve sonrası dönemler, Danimarka'nın Arktika strateji ve politikalarında değişimleri de beraberinde getirmiştir. Ancak bölgeye yönelik güvenlikleştirme yaklaşımlarında temelde bir azalma gözlemlense de esasta bir değişiklik bulunmamaktadır. Soğuk Savaş döneminde Arktika ve Kuzey Atlantik'teki operasyonların yanı sıra, üzerinden uçan uçakları ve füzeleri takip edebilecek sofistike radar tesislerinin yerleştirildiği Grönland'ın jeostratejik önemi artmıştır[1701]. Bu önem Adanın NATO'nun savunma konseptinin genişlemesine ve 1951 yılında ABD ve Danimarka arasında NATO'nun Grönland'ı savunması maksadıyla *"Grönland*

[1699] Government of Denmark, "Greenland and The Faroe Islands", *Ministry of Foreign Affairs of Denmark,* http://um.dk/en/foreign-policy/the-Arctic/greenland-and-the-faroe-islands/, (Erşim: 22.04.2019); Government of Denmark, "The Greenland Self-Government Arrangement", *The Prime Minister's Office,* http://www.stm.dk/_p_13090.html, (Erşim: 22.04.2019); Government of Denmark, "The Faroe Islands Home Rule Arrangement", *The Prime Minister's Office,* http://www.stm.dk/_a_2956.html, (Erşim: 22.04.2019).

[1700] Kristian Atland, "Russia and Its Neighbors: Military Power, Security Politics, and Interstate Relations in the Post-Cold War Arctic", *Arctic Review on Law and Politics,* Cilt: 1, No: 2, 2010, https://Arcticreview.no/index.php/Arctic/article/view/8, (Erşim: 22.04.2019), ss. 290-291; Jon Rahbek-Clemmensen, "The Road to the East Goes via the North-Asian Partnerships in Danish Arctic Policy", Vijay Sakhuja ve Kapil Narula (Ed.), *Asia and the Arctic Narratives, Perspectives and Policies,* Springer Geology, Singapore, 2016, ss. 100-101.

[1701] Jon Rahbek-Clemmensen, "Playing the Greenland Card", *Arctic Institute,* 17 Nisan 2018, https://www.theArcticinstitute.org/playing-greenland-card/, (Erşim: 22.04.2019), ss. 1-3.

*Savunma Antlaşması"*nın hayata geçirilmesine olanak sağlamıştır[1702]. Erken uyarı radar sistemleri, Narssarsuaq ve Sondestrom hava üsleri ve günümüzde faal olarak kullanılan Thule Hava Üssü yakıt ikmali ve orta menzilli stratejik bombardıman uçakları için önemli birer merkez olmuşlardır[1703]. Bunların dışında nükleer füzeleri içeren askerî bir operasyon için Grönland buz tabakasının içine bir askerî tesis olan *"Camp Century"* kurulmuş, ancak buzun kararsızlığı nedeniyle bu projeden daha sonra vazgeçilmiştir[1704]. Danimarka, Grönland Savunma Antlaşması karşılığında uzun yıllar NATO'nun resmi savunma harcama hedefi olan GSYİH'deki %2'lik paydan bir ölçüde muaf kalabilmiştir. Bu durum 1960-2017 yılları arasında yıllara göre değişiklik göstermekle birlikte genel olarak gerilemiş[1705], 2018 yılında GSYİH'si yaklaşık 355 milyar dolar olan Danimarka'nın askerî harcamaları yaklaşık 4.2 milyar dolar olmuştur[1706]. Soğuk Savaş dönemi boyunca Arktika strateji ve politikalarının odak noktası Grönland'daki ABD hava üsleri ve ABD ile olan ilişkilerle sınırlı kalırken,

[1702] Anlaşmanın tam metni için bkz. American Foreign Policy, "Defense of Greenland: Agreement Between the United States and the Kingdom of Denmark", *Lillian Goldman Law Library*, 27 Nisan 1951, http://avalon.law.yale.edu/20th_century/den001.asp, (Erşim: 22.04.2019).

[1703] History Page Type, *"Camp Century",* The Atomic Heritage Foundation, 19 Temmuz 2018, https://www.atomicheritage.org/history/camp-century, (Erişim: 18.04.2019), ss. 2-3.

[1704] Camp Century'deki inşaat Haziran 1959'da başlamış ve Ekim 1960'da tamamlanmıştır. Ordu mühendisleri önce 8 milyon dolarlık bir tesis inşa etmek için ihtiyaç duyacağı 6.000 ton sarf malzemesini getirmek için üç mil yol yapmak zorunda kaldılar. Araçlar da dahil olmak üzere ağır ekipmanların çoğu, saatte maksimum iki mil hızda ve Thule Hava Üssü'nden 70 saatlik bir yolculuk yaparak kızaklarla getirilmiştir. Camp Century toplamda 26 tünelden oluşmakta olup, içerisinde yatakhane, bir mutfak ve kafeterya, bir hastane, bir çamaşırhane, bir iletişim merkezi, bir şapel ve hatta bir berber bile bulunmaktadır. Bkz. History Page Type, a.g.e., ss. 2-3. Camp Century hakkında daha fazla bilgi için ayrıca bkz. *"The U.S. Army's Top Secret Arctic City Under the Ice!, Camp Century" Restored Classified Film",* www.youtube.com/watch?v=1Ujx_pND9wg, (Erişim: 18.04.2019).

[1705] World Bank, *"Military Expenditure (% of GDP)",* https://data.worldbank.org/indicator/MS.MIL.XPND.GD.ZS?locations=DK, (Erişim: 18.04.2019).

[1706] World Bank, *"Denmark",* https://data.worldbank.org/country/denmark, (Erişim: 17.01.2020).

Grönland ile olan ilişkiler 1960-1987 yılları arasında Başbakanlık ve Grönland Bakanlığı üzerinden yürütülmeye çalışılmıştır[1707].

Soğuk Savaş sonrası dönemin getirdiği değişim ve koşullar, Grönland'ın jeostratejik önemini büyük ölçüde azaltmış, ABD özelinde Danimarka'nın Grönland'ı bir dış politika aracı, ***"Grönland Kartı"***, olarak kullanılma şansı da azalmış veya değişmiştir. Öncelikle ABD ve Sovyetler Birliği arasındaki ihtilaf ortadan kalkmış, ABD ve Rusya ilişkileri, Ukrayna ve Ortadoğu üzerindeki çelişkilere rağmen daha sınırlı ve dengeli bir görünüm kazanmıştır. Diğer taraftan Danimarka'nın doğudan gelebilecek varoluşsal bir tehdit olmadan dış politikada kazandığı özgürlük, Grönland Kartı'nın önemini azaltmıştır. Yeni dönemde Danimarka'nın Orta Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'daki ABD'nin askerî operasyonlarına nispeten büyük katkıları, ABD ile ikili ilişkilerinde (nüfuz kazanmada) etkili bir araç olurken, iklim değişikliği ve küreselleşmenin etkisi Arktika'yı daha erişilebilir hale getirdikçe, iki ülke arasında arama kurtarma operasyonlarının yürütülmesi, çevre koruma için gerekli kapasitelerin geliştirilmesi gibi iş birliği için yeni ve sivil odaklı alanlar ortaya çıkmıştır[1708]. Danimarka Silahlı Kuvvetleri, NATO müzakerelerinde daha az rol oynarken, Arktika'da denizcilik ve operasyonel yeteneklerini geliştirmeye odaklanmıştır. Bu bağlamda; **2011 yılında üç, 2012 yılında ise bir adet buzkıran gemisi hizmete alınarak toplam dört adet buzkıran** gemisine sahip olunmuştur[1709]. Son yıllarda tıpkı Kanada ve Rusya gibi Arktika'daki askerî varlığını güçlendirmek için Faroe Adaları'nda bölgesel bir ortak hizmet komitesinin kurulması ve Grönland'daki mevcut bir askerî üssün genişletilmesi planlanmıştır[1710]. Bunun dışında, Grönland ve Faroe Adaları'nda bulunan komutanlıklar, Grönland'ın Nuuk kentinde bulunan yeni bir ortak askerî merkez Arktika Komutanlığı altında birleştirilmiştir. Burada, Danimarka Silahlı

[1707] Marc Jacobsen, "Denmark's Strategic Interests in the Arctic: It's the Greenlandic Connection, Stupid!", *Arctic Institute,* 4 Mayıs 2016, https://www.theArcticinstitute.org/denmark-interests-Arctic-greenland-connection/, (Erişim: 14.04.2019), ss. 3-5.

[1708] Rahbek-Clemmensen, a.g.m., s. 3.

[1709] Bkz. Woityra, a.g.m., s. 1.

[1710] Niall Green, "Denmark to Open Arctic Military Command", *World Socialist Web Site,* 22 Temmuz 2010, https://www.wsws.org/en/articles/2009/07/arct-j22.html, (Erişim: 16.04.2019), ss. 2-3.

Kuvvetleri'nin Kuzey Atlantik ve Arktika bölgelerinde konuşlandırılması ve koordinasyonunun sağlanması amaçlanmaktadır[1711].

Yeni dönemde askerî güvenlik meselelerinin yerini daha çok yerli halklar, çevre, enerji kaynakları gibi diğer potansiyel kazanç alanlarına bıraktığı söylenebilir. Bu bağlamda, Danimarka'nın ilk defa Arktika Konseyi'nin 2008 yılı Ilulissat Toplantısı'na yapılan bir hazırlık kapsamında; ***"Değişim Zamanında Arktika: Arktika Bölgesi'ndeki Faaliyetler İçin Önerilen Strateji (Arctic in a Time of Change: Proposed Strategy for Activities in the Arctic Area)"*** belgesi yayınlanmış ve yerli halkların hakları, ABD ile ilişkiler, Grönland'ın doğal kaynakları ve yönetimi ile ilgili konular ele alınarak[1712], Grönland'ın artan özerklik ve özyönetim konusundaki gelişimini desteklemek, güçlendirmek ve Danimarka'nın Arktika'da büyük bir oyuncu olma konumunu korumak amaçlanmıştır[1713]. Buna rağmen Danimarka'nın Grönland'daki siyasî rolünün azaldığı ve Faroe Adaları'nın da büyük ölçüde göz ardı edildiği dikkatlerden kaçmamaktadır. Faroe Adaları ve Grönland için asıl değişim 21 Haziran 2009 tarihinde Grönland'a Öz-Yönetim sağlayan ve 1979 yılında kurulan anayasal düzenlemenin yerine geçen ***"Grönland Öz-Yönetim Yasası (The Act on Greenland Self-Government)"*****nın oluşturulması[1714]** ve Faroe Adaları'nın Danimarka'dan 1992 yılında maden kaynaklarının haklarını alması[1715] ve 24 Haziran

---

[1711] Nuuk'ta bulunan Arktika Komutanlığı'nda yaklaşık 85 personel çalışmaktadır. Bkz. Siemon T. Wezeman, "Military Capabilities in The Arctic: A New Cold War in the High North?", *SIPRI,* Ekim 2016, https://www.sipri.org/sites/default/files/Military-capabilities-in-the-Arctic.pdf, (Erişim: 18.10.2018), ss. 7-8.

[1712] Belgenin İngilizce yayınlanmış metni bulunmadığından bu strateji belgesi için bkz. Jacobsen, a.g.e., s. 2; Ayrıca strateji belgesinin tam metni için bkz. *"Arktis i en brydningstid",* https://www.ft.dk/samling/20091/almdel/NPA/bilag/18/827503.pdf, (Erişim: 18.10.2018).

[1713] Heininen, *State of the Arctic*…, s. 7.

[1714] Government of Denmark, *"Act on Greenland Self-Government",* 12 Haziran 2009 Tarih ve 473 Sayılı Yasa, https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Files/Attached%20Files/Engelske-tekster/Act%20on%20Greenland.pdf, (Erişim: 12.10.2018).

[1715] Rasmus G. Bertelsen, Jens C. Justinussen ve Coco Smits, "Energy as a Developmental Strategy: Creating Knowledge-Based Energy Sectors in Iceland, the Faroe Islands and Greenland", Leif C. Jensen ve Geir Honneland (Ed.), *Handbook of the Politics of the Arctic,* Edward Elgar Yayınları, Birleşik Kırallık, 2015, s. 4.

2005 tarihinde ***"Devralma Yasası (The Takeover Act)"*** ile de uluslararası kuruluşların ortağı olma ve daha fazla ekonomik sorumluluk alanı üstlenme hakkı elde etmesi olmuştur[1716]. Soğuk Savaş sonrası dönemde Danimarka'nın dış politikası ABD ile ortak eylemde terör ve sözde haydut devletlerle mücadeleye yönelirken[1717], ülkenin Grönland'daki temel odak noktası yerel türlere ve yerli halkların geçim kaynaklarına yönelik tehditlerin öncelikli olduğu Arktika'da çevrenin korunmasına dönüşmüştür[1718].

2016 yılı için GSYİH'si 2.6 milyar dolar olan Faroe Adaları[1719], Devralma Yasaları ile birlikte Danimarka'dan ekonomi alanında, sosyal refah ve sağlık sektörlerinde yasama ve yönetme sorumluluğunu üstlenmiş, görev ve yetkilerini kendi isteklerine göre öncelik sırasına koyma konusunda önemli bir özgürlüğe sahip olmuştur[1720]. Grönland ise Öz-Yönetim Yasası ile **Danimarka'dan her yıl yaklaşık 668 milyon dolar (3.4 milyon Danimarka kronu) tutarında destek alma hakkı** elde etmiştir[1721]. Ayrıca gelecekte Grönland'ın bağımsızlığına ilişkin kararın Grönland halkı tarafından alınacağı, böyle bir durumda; Danimarka Hükümeti ile

---

[1716] Devralma Yasası, 24 Haziran 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. Government of The Faroe Islands, *"Takeover Act of the Faroe Islands",* Danish Act no. 578, https://www.government.fo/en/foreign-relations/constitutional-status/the-takeover-act/, (Erişim: 16.04.2019),

[1717] Sonuç olarak Danimarka, Irak'ta, Libya'da veya Afganistan'da olsun, Amerika'nın yurtdışındaki Amerikan misyonlarına üye olan ilk Avrupa ülkelerinden biri olmuştur. Danimarka, Afganistan'da kişi başına düşen en yüksek zayiatlardan birine sahip olmakla birlikte, Libya'da en fazla saldırı düzenlenen ülkeler arasındadır. Bkz. Clemmensen, a.g.m., ss. 100-101.

[1718] Jacobsen, a.g.m., s. 4.

[1719] World Bank, *"Faroe Islands",* https://data.worldbank.org/country/faroe-islands?view=chart, (Erişim: 21.04.2019).

[1720] 8 ve 9'uncu Bölümler için bkz. Government of Denmark, "Home Rule Act of the Faroe Islands", *The Prime Minister's Office,* No: 137, 23 Mart 1948, http://www.stm.dk/_p_12710.html, (Erişim: 16.04.2019), ss. 3-4.

[1721] Bu turar, 2009 fiyat ve ücret seviyeleri dikkate alınarak belirlenmiştir. Sübvansiyon, o yıl için Maliye ve Ödenek Kanunu'nun genel fiyat ve ücret endeksindeki artışa göre yıllık olarak ayarlanmakta, Destek ise peşin olarak 1/12 aylık ödeme şeklinde sağlanmaktadır. Bkz. 3'üncü Bölüm, Government of Denmark, *Act on Greenland*…, s. 2.

Naalakkersuisut (Greenland Government) arasında görüşmelerin başlatılacağı ve bağımsızlığa ilişkin Antlaşma'nın Grönland'da yapılacak bir referandum ile onaylanması kabul edilmiştir[1722]. Diğer taraftan Grönland'daki **maden, petrol ve doğal gaz kaynakları ile ilgili olarak her türlü kullanım hakkı Grönland'a verilmiş,** elde edilen gelirlerin Grönland'a kalması onaylanmıştır[1723]. Böylelikle Danimarka Arktika'da Grönland'ın elde edeceği ekonomik gelirlerden pay alma hakkını devretmiştir. Ancak elde edilen gelirlerin Danimarka'nın Grönland'a her yıl yapacağı finansal desteğin büyüklüğü üzerinde değişiklik yaratacağı vurgulanmıştır. Buna ek olarak, şimdiye kadar ortaklaşa sahip olunan Nunaoil'deki mülkiyet durumu Danimarka Hükümeti'nin %50'lik hissesini Grönland'a devretmesiyle değişmiştir[1724]. Maden kaynakları faaliyetlerinden gelir elde etmesi durumunda, Danimarka Hükümeti, Grönland'a verilen finansal desteğin yılda 75 milyon Danimarka kronunu aşan kısmının %50'sini eşit bir miktarda azaltabilecektir. Ayrıca Grönland'a verdiği finansal destek sıfıra düşecek olursa, bundan sonra başka bir desteğin verilmeyeceği belirtilmiştir[1725]. Bu bağlamda, 2016 yılı için GSYİH'si 2.7 milyar dolar olan Grönland'ın ekonomik anlamda Danimarka'ya doğrudan bağlı olduğu söylenebilir[1726]. Grönland'ın kendi sorumluluğunda olan alanlarda ekonomik bağımsızlığını elde edebilmesi için doğal kaynaklardan elde edilecek gelirleri arttırması gerekebilir[1727]. Arktika'daki varlığını günümüzde siyasî sebeplerden ötürü kaybetmek istemeyen Danimarka ise ekonomik anlamda belki günümüzde kârlı olmayan Grönland'daki siyasî varlığını gelecek ekonomik (enerji, balıkçılık, turizm vb.) beklentiler nedeniyle korumak istemektedir.

Grönland'daki siyasetin benzersiz bir özelliği, yerel politika ile jeopolitik arasında doğrudan bir köprü görevi görmesidir. Özellikle maden kaynakları ve

---

[1722] Bkz. 8'inci Bölüm, Government of Denmark, *Act on Greenland*…, s. 5.

[1723] Bkz. 3'üncü Bölüm, Government of Denmark, *Act on Greenland*…, s. 2-3.

[1724] Government of Denmark, *"The Greenland Self*…, s. 3.

[1725] 3'üncü Bölüm için bkz. A.g.e., ss. 2-3.

[1726] World Bank, *"Greenland",* https://data.worldbank.org/country/greenland?view=chart, (Erişim: 12.04.2019).

[1727] Clemmensen, a.g.e., ss. 100-101.

dünyanın geri kalanındaki sınırlı mevcudiyeti nedeniyle Grönland, Çin gibi yükselen devletlerin ilgisini çekerken, Grönland için aynı zamanda küresel ölçekte bir fırsat olarak değerlendirmektedir. Çalışmanın Çin'in Arktika strateji ve politikaları kısmında ayrıca ele alındığı üzere Danimarka müdahale edene kadar Çin'in Grönland'daki altyapı yatırımları Danimarka'nın yıllık yardımlarından çok daha fazla olmuştur. Bu bağlamda Çinli bir firmanın Grönland'daki eski bir ABD üssünü satın alıp havayolu projesi ihalesini kazanması Danimarka'nın vetosuna takılmış, Grönland, Danimarka'yı iç işlerine karışmakla suçlarken, Danimarka ihaleyi uluslararası güvenlik boyutu nedeniyle iptal ettiğini açıklamıştır[1728]. Açıkçası Arktika'daki enerji kaynaklarına olan ilgi ve denizcilik faaliyetlerindeki artış genişledikçe, Grönland'ın bağımsızlığı sadece Danimarka'dan gelen sınırlamalara bağlı olmayacak, aynı zamanda diğer Arktika Devletleri'nin tutumuyla da ilişkili olacaktır[1729]. Ancak Ebru Caymaz'ın yerinde tespitiyle; bağımsız bir Grönland veya bunun için yerli halkın olası bir referanduma gitmesi, hâlihazırda Danimarka'nın ekonomik, eğitim ve sağlık desteği olmadan hayatlarını idame etme yeterliliği ve altyapısı olmayan yerli halk için henüz çok erken olabilir. Öyle ki, yerli halktan neredeyse her aileden biri iş bulmak için başka şehirlere göç etmiştir. Grönland'ı terk edip Danimarka'ya gidenlerin Danimarka'yı pek sevmediklerini belirten Caymaz, kendilerine ikinci sınıf vatandaş muamelesi yapıldığını ifade etmektedir[1730].

Geçmiş, şimdi ve gelecek bağlamında Danimarka'nın Arktika ile ilgili olarak güvenlik ve dış politika yaklaşımlarından öte, odak noktasının Arktika olduğu ve bu bağlamda temel hedef ve önceliklerin belirlendiği strateji belgesi ilk defa 2011 yılında ***"Danimarka Krallığı Arktika Stratejisi 2011-2020 (Kingdom of Denmark Strategy***

[1728] Dr. Ebru Caymaz ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 14 Mayıs 2020.

[1729] Bertelsen, Justinussen ve Smits, a.g.e., s. 20.

[1730] Ebru Caymaz; Grönlandlıların Danimarka'nın dünyada en çok alkol tüketen ülkelerden biri olmasına rağmen kendilerini "ayyaş" ve "işe yaramaz işsizler" diye aşağıladıklarını, en kötü işleri kendilerine yaptırdıklarını belirtmektedir. Bkz. Dr. Ebru Caymaz ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 14 Mayıs 2020.

for the Arctic 2011–2020)" belgesi olarak yayınlanmıştır[1731]. Bu strateji belgesi on yıllık bir dönemi ve geleceğe yönelik bir vizyonu ortaya koyması bakımından dikkat çekicidir. Toplam **altı bölümden oluşan** strateji belgesinin; ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci bölümleri aynı zamanda Danimarka'nın Arktika'ya yönelik dört çalışma alanı belirlemektedir. Strateji belgesinin bölümleri: *"1) Giriş; 2) Huzurlu, güvenlikli ve güvenli bir Arktika; 3) Kendini sürdürebilir büyüme ve gelişme; 4) Arktika'nın savunmasız iklimi, çevresi ve doğasına saygılı gelişim; 5) Uluslararası ortaklarla yakın iş birliği; ve 6) Uygulama ve takip"* olarak belirlenmiştir[1732].

Giriş bölümünün öncelikli odak noktası; Danimarka'nın Grönland'ın Öz-Yönetimi ile olan yeni ilişkileri ve ülkenin Arktika'daki statüsünün güçlendirilmesiyle ilişkilidir. Bu bağlamda; Arktika'daki önemli çevresel ve jeopolitik değişikliklere ve bölgeye yönelik artan küresel ilgiye tepki verilmesi ve Danimarka'nın konumunun yeniden tanımlanması ve Arktika'daki statüsünün güçlendirilmesi hedeflenmektedir. Danimarka'nın Grönland ve Faroe Adaları ile eşit bir ortaklık içerisinde olduğu vurgulanarak, ***"Danimarka Krallığı"*** teriminin kullanılması dikkat çekicidir. Bununla birlikte, Arktika'da barışçıl ve sürdürülebilir bir çevre için çalışılacağı, Arktika'nın kırılgan iklimine saygı gösterilerek uluslararası ortaklarla yakın iş birliği içinde olunacağı belirtilmiştir. Ayrıca strateji, her şeyden önce Arktika sakinlerine fayda sağlayan ***"kalkınma stratejisi"*** olarak tanımlanmaktadır. Arktika'daki büyük değişikliklerin en önemli küresel sorunlardan biri olduğu ve dünyanın dikkatinin tekrar Arktika'ya yöneldiğini belirtilerek, küresel bir bakış açısı ve Danimarka'nın Arktika'da küresel bir oyuncu olma durumu ifade edilmiştir[1733]. **İkinci bölümde;** uluslararası hukuk ve kurulan iş birliği forumlarının Arktika'daki sorun ve anlaşmazlıkların çözümü ve yapıcı iş birliği için sağlam bir temel oluşturduğu vurgulanmış, Danimarka'nın Arktika'daki ortak zorluklar ve yeni fırsatlar konusunda

---

[1731] Danimarka'nın Arktika stratejisi için bkz. Government of Denmark, *"Denmark, Greenland and the Faroe Islands: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020",* https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Images/Udenrigsdirektoratet/100295_Arktis_Rapport_UK_210x270_Final_Web.pdf, (Erişim: 12.11.2018).

[1732] A.g.e., s. 5.

[1733] A.g.e., ss. 9-11.

gelecekteki iş birliğinin şekillenmesinde yardımcı olması hedeflenmiştir. Deniz güvenliği temel öncelikli bir alan olarak değerlendirilerek, Arktika koşullarında eğitim ve gemi güvenliğinin yanı sıra arama kurtarma konusunda bölgesel iş birliğini de içeren önleyici tedbirlerin alınması gerektiği belirtilmiştir. Danimarka Silahlı Kuvvetleri'nin Arktika'da egemenliğin uygulanması da dâhil olmak üzere önemli görevler üstlendiği ve diğer Arktika Devletleri ile ortak iş birliği ve güven oluşturma faaliyetlerine büyük önem verildiği vurgulanmıştır[1734]. **Üçüncü bölümde;** Arktika'daki enerji kaynaklarının ve yenilenebilir kaynakların kullanımının arttırılması da dâhil olmak üzere, Arktika'daki fırsatların yakın iş birliği içinde değerlendirilmesi, ihracat ve yatırımlar için düzenleyici bir çerçeve oluşturulması hedeflenmiş, Danimarka'nın Arktika araştırma ve eğitim çalışmaları, sanayi ve toplumun gelişiminin desteklenmesi, sağlık ve sosyal sürdürülebilirlik konusundaki iş birliğinin önemi vurgulanmıştır[1735]. **Dördüncü bölümde;** Arktika'daki iklim değişikliği ve bunun sonuçları üzerindeki değişimden bahsedilmiş, küresel ve yerel uyumu teşvik etmek için güçlü ve iddialı bir bilgi birikiminin önemi, Arktika çevresinin korunması için mümkün olan en iyi bilimsel bilgi ve standartlara dayanarak yönetilmesi ve bu konudaki uluslararası iş birliğinin teşvik edilmesi gerektiği belirtilmiştir. En dikkat çeken hedeflerden biri olarak, ***"yeni bir uluslararası iklim anlaşmasına yönelik müzakerelerde yerli halkların haklarının güçlendirilmesi"*** gerektiğinin vurgulanmış olmasıdır[1736]. Bu bağlamda, Paris İklim Anlaşması'ndan öte bir yaklaşımın benimsendiği söylenebilir. Özellikle Arktika'daki iklim değişikliği, çevrenin korunması, küresel denizcilik kuralları, yerli halkların hakları ve Arktika'da küresel iş birliğine öncelik verilmesinin gerektiği üzerinde durulan **beşinci bölümde; Arktika Konseyi ve AB ile iş birliğinin arttırılması ve teşvik edilmesi,** İskandinav ülkelerine daha fazla ağırlık verilmesi, A5 Devletleri'nin ise önemli ve tamamlayıcı bölgesel forum olduğu belirtilerek, ikili iş birliğinin geliştirilmesi amacıyla ABD, Çin, Güney Kore, Japonya, Kanada ve Rusya'ya dikkat çekilmektedir[1737]. **Altıncı ve son**

[1734] A.g.e., s. 13.

[1735] A.g.e., s. 23.

[1736] A.g.e., ss. 43-44.

[1737] A.g.e., s. 49.

bölümde; Danimarka'nın Arktika stratejisinin etkili bir şekilde uygulanabilmesi için **dış politika koordinasyonu,** iş birliğinin güçlendirilmesi ve Arktika ile ilgili kamu diplomasisi/halkla ilişkiler çalışmaları için bir yönlendirme komitesi kurulması düşünülmüştür. Bununla birlikte; Danimarka'nın her biri kendi politik öncelikleri ve sosyal yapıları olan üç toplumdan (Danimarka, Grönland ve Faroe Adaları) oluştuğu ve bu stratejinin her bir alandaki uygulamasının bu üç bölgenin kendine özgü mevzuatının, politik önceliklerinin ve bütçe konularının her bir bölümüne göre ayarlanacağının göz önüne alındığı belirtilmiştir[1738].

Sonuç olarak; Danimarka'nın 2011-2020 Stratejisi'nin ana odağı ve nihai amacının iki yönlü olduğu söylenebilir. Bunlardan **birincisi;** Grönland'ın Öz-Yönetim statüsündeki yeni pozisyonunun güçlendirilmesi, **ikincisi ise;** Danimarka'nın Arktika'daki konumunun yeniden tanımlanmasıdır. Öte yandan, stratejinin Arktika'ya yönelik ortaya koyduğu küresel bakış açısı ve jeopolitik değişikliklere cevap verme hedefi dikkat çekmektedir. Belgede kullanılan dil, stratejinin Danimarka, Grönland ve Faroe Adaları'nı dışlayıcı değil kapsayıcı olduğunu göstermektedir. Gerek Faroe Adaları'nın gerekse de Grönland'ın önemli bir özerkliğe sahip olduğu ve Danimarka'nın mevcut düzenlemeyi değiştirmek istemediği açıkça anlaşılmaktadır[1739].

4.1.3 Kanada

Kanada, doğuda Kuzey Atlantik Okyanusu, batıda Kuzey Pasifik Okyanusu ve Alaska, kuzeyde Arktika Okyanusu ve güneyde yaklaşık 8.883 kilometrelik sınırı bulunan ABD ile çevrelenmektedir[1740]. Yüzölçümü yaklaşık 9.984.670 milyon

---

[1738] A.g.e., ss. 57-58.

[1739] Annika B. Rosamond, "The Kingdom of Denmark and the Arctic", Leif C. Jensen ve Geir Honneland (Ed.), *Handbook of the Politics of the Arctic,* Edward Elgar Yayınları, Birleşik Kırallık, 2015, s. 508.

[1740] World Factbook, *"North America: Canada",* https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ca.html, (Erişim: 16.04.2019).

kilometrekare olan ülke, Rusya'dan sonra dünyanın en büyük ikinci ülkesidir[1741]. 2018 yılı verilerine göre ülkenin nüfusu yaklaşık 36.708 milyon ve GSYİH'si 1.713 trilyon dolardır[1742]. Kanada Arktikası, ülke nüfusunun yaklaşık %0,3'ünü, GSYİH'nin ise %0,5'ini oluşturmaktadır. 2014 yılı için Kanada'nın GSYİH'nin (1.801 trilyon dolar) Arktika bölgelerine yaklaşık dağılımı; Kuzeybatı Toprakları'nda 3.8 milyar dolar, Yukon'da 2.2 milyar dolar ve Nunavut'ta 2.1 milyar dolardır. 2014 yılından 2020 yılına kadar bu bölgelerin yıllık ortalama yaklaşık büyüme oranlarının Kuzeybatı Toprakları'nda %5,5, Yukon'da %2,8 ve Nunavut'ta %2 olması beklenmektedir[1743].

Ülkenin Arktika Okyanusu'na doğru uzanan alanları zor ve aşırı iklim ve arazi koşullarına sahip olduğundan ülke nüfusunun neredeyse %90'ı ABD sınırına yaklaşık 160 kilometre yakındaki alanlarda yoğunlaşmıştır. En kalabalık eyaletler Ontario, Quebec ve İngiliz Kolumbiyası'dır[1744]. Rusya'nın aksine kuzeyde sanayinin gelişmediği söylenebilir. Rusya'daki şehirler burada yerini köyler veya daha küçük yerleşim yerlerine bırakmaktadır. Her ne kadar nüfusun büyük bir çoğunluğu ülkenin güney sınırına yakın bölgelerde (49'uncu Kuzey Paraleli) yaşıyor olsa da **ABD'nin aksine Kanada, Arktika kimliğini ülke kimliğinin ayrılmaz bir parçası, yerli halklar için bir vatan, korunmaya muhtaç kırılgan bir çevre ve bir ulusal ilham kaynağı** olarak kabul etmektedir[1745]. Bu bağlamda, Kanada'nın Arktika'daki egemenlik alanlarını (Beaufort Denizi, Hans Adası, Lomonosov Sırtı vb.) şiddetle koruma eğilimde olduğu görülebilir. Sadece 2014 yılından deniz altı ve genişletilmiş

[1741] World Factbook, *"Country Comparison: Area",* https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/279rank.html#CA, (Erişim: 16.04.2019).

[1742] World Bank, *"Canada GDP",* https://data.worldbank.org/country/canada, (Erişim: 17.02.2020).

[1743] Senate Committee, a.g.e., s. 6.

[1744] World Factbook, *North America: Canada*…, s. 1.

[1745] Whitney Lackenbauer ve Suzanne Lalonde, "Searching for Common Ground in Evolving Canadian and EU Arctic Strategies", Nengye Liu, Elizabeth A. Kirk, Tore Henriksen (Ed.), *The European Union and the Arctic,* Brill, 2017, https://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctt1w8h3gv.11, (Erişim: 17.07.2018), s. 124. Ayrıca bkz. Goverment of Canada, *"Canada's Northern Strategy, Exercising Our Arctic Sovereignty",* https://www.northernstrategy.gc.ca/sov/index-eng.asp, (Erişim: 16.04.2019).

kıta sahanlığı taleplerini doğrulamak için yaptığı bilimsel araştırmalara yaklaşık 109 milyon dolar yatırım yapmıştır[1746].

Yukon, Kuzeybatı Toprakları, Nunavut ve birçok Kanada eyaletinin kuzey kesimleri dâhil olmak üzere, oldukça geniş bir coğrafî alan birçok yerli halka/Kanadalıya ev sahipliği yapmaktadır. Arktika, Kanada tarihine, kültürüne ve Kanada ruhuna yerleşmiş olmakla birlikte, Kanada'nın geleceği için muazzam bir potansiyeli temsil etmektedir. Bu bağlamda; Kanada'nın kuzeyinde Kanada'nın geri kalanında olduğu gibi egemenliğin uygulanması ülkenin Arktika dış politikası önceliği olarak ortaya çıkmaktadır[1747]. Diğer Arktika Devletleri'nin aksine Kanada Arktikası'nın yönetiminde bölgeler ve eyaletler arasında açık bir anayasal bölünme olduğu söylenebilir. Her ne kadar bölgeler tarihsel olarak Federal yetkililer tarafından yönetilse de bu durum son 40 yılda yapılan düzenlemelerle her bölge için yasama meclisleri ve yürütme konseyleri oluşturularak kademeli olarak değiştirilmektedir[1748].

Kanada, başta Arktika Konseyi'nin kurulması olmak üzere, Arktika'da çevresel iş birliği, sürdürülebilir kalkınma ve insan güvenliği gibi konularda son birkaç on yılda uluslararası düzeyde önemli girişimlerde bulunmuştur. Belki de en dikkat çeken girişimi; 1970'li yıllarda Arktika Takımadaları'nda deniz çevresinin korunması ve ***"Arktika Su Kirliliğini Önleme Yasası (Arctic Waters Pollution Prevention Act-***

[1746] Goverment of Canada, *Canada's Northern...*, s. 1. Ayrıca Kanada Hükümeti, egemenlik ihtilaflarını çözerken, BMDHS ve BM Yerli Halkların Hakları Bildirgesi'nde ifade edilenler de dâhil olmak üzere yerli halkların haklarına saygı göstermektedir. Bkz. Michael Levitt, "Nation-Building at Home, Vigilance Beyond: Preparing for The Coming Decades in The Arctic", *42nd Parliament, 1st Session,* Nisan 2019, https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/421/FAAE/Reports/RP10411277/faaerp24/faaerp24-e.pdf, (Erişim: 01.05.2019), s. 57.

[1747] Goverment of Canada, "*Statement on Canada's Arctic Foreign Policy*", https://International.gc.ca/world-monde/assets/pdfs/canada_Arctic_foreign_policy-eng.pdf, (Erişim: 16.04.2019), s. 2.

[1748] Federal Hükümet, daha çok bölgelere yetkilerini devretmek için çalışmıştır. Böylece eyaletlerin bazı alt bölgelere yetki devri yapması söz konusu olabilmiştir. Bununla birlikte bazı yerli halkların toprak talepleri, sınırlı özerk yönetim biçimlerinin oluşturulmasıyla da sonuçlanmıştır. Bkz. Arctic Institute, *Canada…,* s. 2.

AWPPA)"nı uygulamaya koyması olmuştur. Bu, diğer Arktika Devletleri ile kıyaslandığında ilk ve eşsiz bir çevre koruma eylemi olmakla birlikte, diğer Arktika Devletleri'nin Kuzeybatı Geçidi'ni Kanada'nın iç suları olduğunu kabul etmemesinden olsa gerek, Arktika'nın tamamını kapsayan genel bir çerçeve anlaşmasına dönüş(e)memiştir[1749].

Kanada'nın Arktika strateji ve politikalarında genel bir kararsızlık eğilimden söz edilebilir. Öyle ki, bir yandan *"Kanada Dış Politikasının Kuzey Boyutu (Northern Dimension of Canada's Foreign Policy"* gibi yerel ve bölgesel düzeyde, strateji ve politika geliştirilirken, diğer yandan Kuzey bölgesinde bölgesel anlamda kurumsal bir yapı oluşturulmaktan kaçınılmaktadır[1750]. Her ne kadar 2004 yılında Kanada Liberal Partisi, ulusal ve dış politika açısından iddialı bazı hedefler ortaya koymuş olsa da bu politikalar kurumsallaşma anlamında bir oluşum sağlamamıştır.

Kanada'nın Arktika'ya yönelik kapsamlı çalışmalara 2006 yılının başında iktidara gelen Kanada Başbakanı Stephen Harper'iyla başladığı söylenebilir. Başbakan Harper'in önceki Liberal hükümetlerden **iki noktada ayrıldığı** görülmektedir. Bunlardan **birincisi;** Liberallerin Arktika'daki diplomasi dilinin aksine Muhafazakârların politika tartışmaları, sert güvenlik ve savunma ile ilgili konular olmuştur. **İkincisi ise;** Arktika politikalarında ulusal çıkarın daha fazla ön plana alınmasıdır. Başbakan Harper ile Kanada'nın Arktika politikasının tonu değişirken, daha önceleri Arktika çevresinin uluslararası bir bölge olduğunu vurgulayan Kuzey Boyutu **gibi Liberal belgeler yerini Harper'ın söylemiyle *"ulusal çıkarlara"*** bırakmıştır[1751]. Harper döneminde Kanada sadece Arktika'ya doğrudan ilgi göstermekle kalmamış, aynı zamanda Arktika'yı büyük bir siyasî platform haline getirerek, **Kanada'nın egemenliğinin ayrılmaz bir parçası** olarak vurgulamıştır.

[1749] Lassi Heininen, "State of the Arctic Strategies and Policies-A Summary", Lassi Heininen, (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 5.

[1750] A.g.e., s. 5.

[1751] Petra Dolata, "A New Canada in the Arctic? Arctic Policies under Harper", *Canadian Studies,* 2015, https://journals.openedition.org/eccs/521?lang=en#article-521, (Erişim: 16.09.2018), s. 141.

Ancak bu egemenlik anlayışı, Rusya'nın Ağustos 2007'de Arktika Okyanusu deniz tabanına Rus bayrağını dikmesiyle **daha kapalı ve savunmacı** bir duruma sürüklenmiştir. Bundan sonra, Arktika'daki tartışmalar her ne kadar Hans Adası, Arktika Okyanusu deniz yetki alanlarında ve özellikle ABD ile Kuzeybatı Geçidi üzerindeki anlaşmazlıklar üzerinden devam etse de egemenlik ve ulusal savunmaya yönelik vurgu artmıştır[1752].

Kanada için Arktika'daki egemenliğinin korunması öncelikli ve temel hedeflerden biri olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda; Arktika ile ilgili farklı vizyon belgeleri olmakla beraber, günümüze kadar üç **strateji belgesi** yayınlanmıştır. Bunlardan **birincisi;** 2007 yılında yayınlanan *"Kanada'nın Kuzey Stratejisi (Canada's Northern Strategy)"* belgesidir. Bu belge daha sonra *"Kanada'nın Kuzey Stratejisi Altındaki Başarıları, 2007–2011 (Achievements Under Canada's Northern Strategy, 2007–2011)"* belgesiyle genişletilmiştir[1753]. **İkincisi;** 2009 yılında yayınlanan *"Kanada'nın Kuzey Stratejisi: Kuzeyimiz, Mirasımız, Geleceğimiz (Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future)"* belgesi[1754]**, üçüncüsü ise;** 2010 yılında yayınlanan *"Kanada'nın Arktika Dış Politikası (Canada's Arctic Foreign Policy)"* belgesidir[1755]. Her üç belgede Başbakan Harper döneminde yayınlandığından birbirini tamamlayan birer strateji özelliği gösterir.

2007 yılı stratejisinin en önemli özelliği, **Kuzey'i Kanada'nın bir önceliği haline getirmesi** olmuştur. Kuzey'deki yerli halklar ve Kanada'nın tamamı için fayda sağlayacak **ilk dördü öncelikli** olmakla beraber, **toplam altı konu** tespit edilmiştir. Bu konular: *"1) Sosyal ve ekonomik kalkınmanın teşvik edilmesi; 2) Çevresel mirasın korunması; 3) Kuzey yönetişiminin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi; 4) Arktika*

[1752] Heininen, *State of the Arctic*…, ss. 4-5.

[1753]Government of Canada, *"Achievements under Canada's Northern Strategy, 2007-2011",* https://www.northernstrategy.gc.ca/cns/au-eng.pdf, (Erişim: 21.03.2018), ss. 1-20.

[1754] Government of Canada, *Canada's Northern Strategy Our North, Our Heritage, Our Future,* 2009, https://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns.pdf, (Erişim: 21.03.2018), ss. 1-48.

[1755] Goverment of Canada, "*Statement on Canada's Arctic Foreign Policy*", https://International.gc.ca/world-monde/assets/pdfs/canada_Arctic_foreign_policy-eng.pdf, (Erişim: 16.04.2019), s. 2.

*egemenliğinin kullanılması; 5) Kanada'nın kuzey bölgesinin dünya sahnesinde taşınması; ve 6) Arktika bilim ve teknolojisinde liderlik gösterilmesi"*dir[1756]. **Kuzeyin yerli halkları, bu stratejinin merkezinde** bulunmakla birlikte, Kanada Hükümeti, güçlü ve müreffeh bir Kuzey'in ülkenin geleceğini şekillendirmesinde yardımcı olmayı taahhüt etmektedir[1757]. Bu bağlamda; Arktika'nın kendine özgü çevresinin ve yaban hayatının koruması için somut eylemlerde bulunulduğu açıklanmış, *"Nahanni Ulusal Park Koruma Alanı"*nın hayati ve eşsiz bir ekosistemin korunmasını sağlayacak şekilde 30.000 kilometrekareye genişletildiği[1758] ve pratik, yenilikçi ve verimli yönetişim modellerini geliştirmek için kuzeydeki yerli halklarla çalışmaya devam edileceği belirtilmiştir[1759]. Arktika'daki egemenliğin kullanılmasıyla ilgili olarak; Kanada'nın Arktika'daki hava, toprak ve suları üzerindeki egemenliğinin uzun zamandır varlığını sürdürdüğü, sağlam ve tarihi bir geçmişe dayandığı vurgulanmıştır[1760]. Ayrıca hem yurt içinde hem de yurtdışında Arktika ile ilgili konularda liderlik rolü üstlenildiği[1761], bilim ve teknoloji alanında yatırımlara önem verileceği belirtilmiştir[1762].

2007-2011 strateji belgesi, 2009 strateji belgesinin temel yapı taşı olmuştur. Daha önce belirlenen **öncelikli stratejik dört hedef;** egemenliğin kullanılması, ekonomik ve sosyal kalkınmanın teşvik edilmesi, çevre mirasının korunması ve Kuzey yönetişiminin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi konularının, 2009 yılı Kuzey Stratejisi'nde de aynen benimsendiği görülmektedir[1763]. Bu bağlamda 2009 stratejisi; Kanada'yı bir Kuzey ülkesi olarak tanımlamakta ve Kuzey'in potansiyelinin ulusun mevcut ve gelecekteki zenginliğine güçlü bir şekilde bağlı olduğu vurgulanmaktadır. **Kanada'nın Arktika egemenliğinin Inuit ve Aborjin halklarının varlığına**

[1756] Government of Canada, *Achievements Under…*, s. 1-20.

[1757] A.g.e., s. 3.

[1758] A.g.e., s. 7.

[1759] A.g.e., s. 9.

[1760] A.g.e., s. 11.

[1761] A.g.e., s. 12.

[1762] A.g.e., ss. 14-15.

[1763] Government of Canada, *Canada's Northern…*, s. 2.

dayanan tarihi bir bağa sahip olduğu, bununla birlikte, dinamik ve değişen Arktika'da Kanada'nın egemenliğini kullanması Kuzey'deki varlığını sürdürmek, bölge yönetimini güçlendirmek, tanımak ve bölge hakkındaki bilgileri geliştirmeyi kapsamaktadır[1764]. Kuzeydeki ekonomik ve sosyal kalkınma, Arktika bölgesinin geniş potansiyelinin sürdürülebilir bir şekilde gerçekleştirilmesini ve Kuzeyin yerli halklarının kalkınmaya katılmaları ve bunlardan yararlanmalarını sağlamaya yardımcı olacağı belirtilmiştir[1765]. Ekonomik kalkınma ortamının geliştirilmesi ve bu bağlamda yeni projelerin hızlı ve verimli şekilde başlayıp çalışabilmesi ve geliştirilmesi için Kuzey'deki karmaşık onay süreçlerinin çözülmesi hedeflenmiştir. Madencilik faaliyetleri ve Mackenzie Gazı Projesi gibi büyük projeler, Kuzey'deki sürdürülebilir ekonomik faaliyetin temel taşları ve Aborjin ve Kuzey topluluklarının daha uygun yaşamlarını sürdürebilmelerinin anahtarı olarak değerlendirilmiştir. **Aborijin Boru Hattı,** özellikle Projedeki mülkiyet hakkı nedeniyle gelişmekte olan ekonomiye Aborijinlerin katılımını hedeflemiştir[1766]. Arktika Okyanusu kıyısındaki keşif ve

---

[1764] Kanada, egemen devletlerin haklarına uluslararası hukuka ve diplomasiye uygun olarak saygı duyulan istikrarlı, kurallara dayalı bir Arktika'yı teşvik etmek için uluslararası alanda etkin bir liderlik ve göstermeye çabalamaktadır. Bkz. A.g.e., s. 9.

[1765] A.g.e., s. 14.

[1766] Bkz. A.g.e., ss. 14-15. Ayrıca Kanada'nın Arktika'daki ekonomik faaliyetlerinin merkezini yaklaşık 1.200 kilometrelik bir doğal gaz boru hattı olan Mackenzie Gaz Projesi'nin oluşturduğunu vurgulamak gerekir. Proje kapsamında boru hattı üzerinden Beaufort Denizi kıyısındaki Mackenzie Deltası bölgesindeki alanlardan güney pazarlarına günde 1,2 milyar fit küp gaz gönderilmesi beklenmektedir. Yasal gecikmeler ve finansal kısıtlamalar nedeniyle, boru hattının başlangıç tarihi 2018 yılına kadar ertelenmiştir. Diğer taraftan teknolojik gelişmeler büyük pazarlara daha yakın bulunan kaya gazı rezervlerini ve gaz piyasasının dinamiklerini değiştirmektedir. *"Kuzey Ekonomik Kalkınma Stratejik Yatırım Girişimi (The Strategic Investment in Northern Economic Development Initiative)"*, kritik altyapı ihtiyaçlarını geliştirme projeleri ve turizm, ticari balıkçılık limanları, petrol ve gaz yataklarının araştırması ve coğrafî haritalandırma projeleri yoluyla ekonomik kalkınma için önemli miktarda fon çağrısında bulunmaktadır. Bkz. Heather Conley ve Jamie Kraut, "U.S. Strategic Interests in the Arctic, An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation", A Report of the CSIS Europe Program, *Center for Strategic and International Studies*, Nisan 2010, https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/100426_Conley_USStrategicInterests_Web.pdf, (Erişim: 16.09.2018), ss. 16-18.

gelişmelere ek olarak, **Beaufort Denizi'nin daha derin sularında yeni bir petrol ve gaz keşif dönemi de dâhil olmak üzere,** kıyıya olan ilgi arttığından, Kanada'nın bu stratejik kaynakların ülkenin sürdürülebilir kalkınmasını desteklemeye devam edeceği vurgulanmaktadır[1767]. Ancak burada Kanada Arktikası'ndaki enerji havzalarının geliştirilmesinde yerli halkların hakları, ekosistemin korunması ve Federal yasaların göz önüne alınması[1768], kuzeydeki hassas çevre alanlarının ve suların korunmasına yönelik kapsamlı bir yaklaşım izlenerek **korumanın kalkınmaya ayak uydurması** hedeflenmiştir[1769]. Her iki strateji belgesine bakıldığında, **Kanada'nın Arktika'nın dış politikasında egemenliğin *"Uzak Kuzey"*de uygulanması önceliklidir.** Netice itibariyle Türkiye'nin yaklaşık beş katı büyüklüğündeki bir saha genişliğinde sadece 120.000 civarında yerli halkın yaşadığı hatırlanacak olursa, Kanada'nın Kuzey'in egemenliği noktasında neden bu kadar hassas olduğu da anlaşılır olur.

Her iki strateji belgesine benzer olarak, Kanada'nın 2010 yılı Arktika dış politika beyanının, **önceki iki strateji belgesinde belirlenen dört hedefi, dış politika önceliklerinde temel esas** olarak kabul ettiği görülmektedir[1770]. Bu bağlamda; egemenlikle ilgili hususlarda Beaufort Denizi ve Lincoln Denizi'ndeki deniz yetki alanları sınırlandırılması ile ilgili anlaşmazlıkların uluslararası hukuka uygun olarak çözülmeye çalışılacağı, Danimarka'nın hak iddia ettiği 1.3 kilometrekarelik Hans Adası hariç olmakla birlikte, Arktika Takımadaları üzerindeki egemenliğin tartışılmaz olduğu, **Kanada sularındaki tüm deniz trafiğinin Kanada'nın kontrolünde olduğu** belirtilmiştir[1771]. Kıta sahanlığı, Lomonosov Sırtı ve Kuzeybatı Geçidi ile ilgili anlaşmazlıkların iyi komşuluk ve iş birliği içerisinde yürütüldüğü belirtilerek, Arktika'da sürdürülebilir kalkınmaya yönelik uygun uluslararası koşulları oluşturma ve ekonomik kalkınmayı desteklemek için yerelde gerekli önlemlerin alınması ve bölgedeki enerji kaynaklarının geliştirilmesi, fırsatların ve zorluklarının anlaşılması

[1767] Government of Canada, *Canada's Northern…*, ss. 24.

[1768] 2003 yılının Nisan ayında, Yukon, bu sorumlulukları devralan ilk bölge olmuştur. Bkz. A.g.e., s. 28.

[1769] A.g.e., s. 26.

[1770] Goverment of Canada, *Statement on Canada's…,* s. 4.

[1771] A.g.e., ss. 6-7.

hedeflenmiştir[1772]. Çevre ile ilgili olarak; Kanada'nın iklim değişikliğine yönelik uluslararası çabalara aktif olarak katkıda bulunmaya ve destek vermeye devam edeceği, uygun olduğunda uluslararası standartların takip edilmesi ve güçlendirilmesi dâhil olmak üzere, diğer acil çevresel konulardaki çabaların artırılacağı belirtilmiştir[1773].

Kanada'nın Arktika strateji ve politikalarındaki söylem ve uygulamalarda Başbakan Harper'ın görev yaptığı Şubat 2006-Kasım 2015 yılları arasındaki dönemde ***"Kullan ya da kaybet"*** söylemi altında Arktika'nın önemli ve öncelikli bir bölge olarak ortaya çıktığı söylenebilir[1774]. Yukarıdaki strateji ve politika belgelerinden de anlaşılacağı üzere, Başbakan Harper döneminde Kanada'nın *"Kutup egemenliğini"* koruması ve güçlendirmesine öncelik verilirken, Arktika'daki ekonomik gelişmeler için fırsatlar değerlendirilmeye çalışılmış, **egemenlik ve bu egemenliğin sürdürülebilir olması için askerî güç önemli** görülmüştür[1775]. Arktika; Kanada'nın askerî güvenlik politikası içerisinde ilk defa 2008 yılında yayınlanan ve 2028 yılına kadar olan yatırım planlarını da içeren *"Kanada Birinci Savunma Stratejisi (Canada First Defence Strategy)"* içerisinde yer almıştır[1776]. Bu bağlamda; Kanada Silahlı Kuvvetleri'nin kaçak balıkçılık, organize suçlar, uyuşturucu ve insan kaçakçılığı ile çevresel bozulma gibi güvenlik endişelerini gidermede diğer hükümet kurumlarına yardımcı olacağı belirtilmiştir. Ayrıca Kanada'nın Arktika'daki egemenliğini kontrol

---

[1772] Hiçbir alanda bu durumun petrol ve gaz gelişiminden daha kritik olmadığı vurgulanmaktadır. A.g.e., s. 12.

[1773] A.g.e., s. 18.

[1774] Mia Bennett, "What does Trudeau's victory mean for the Canadian Arctic?, *Cryopolitics*, 20 Ekim 2015, http://www.cryopolitics.com/2015/10/20/what-does-trudeaus-victory-mean-for-the-canadian-Arctic/, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-7.

[1775]Government of Canada, *"Canada First Defence Strategy",* https://www.canada.ca/content/dam/dnd-mdn/migration/assets/FORCES_Internet/docs/en/about/CFDS-SDCD-eng.pdf, (Erişim: 12.09.2018), s. 1-22.

[1776] Kanada İlk Savunma Stratejisi, 20 yıllık bir süre içinde öngörülebilir finansman artışları sağlama taahhüdüne dayanan stratejik bir yatırım planı ile desteklenmektedir. Bkz. Government of Canada, *Canada First…*, s. 1-22.

etme kapasitesine sahip olması gerektiği vurgulanarak, **kuzeydeki topraklarda ve sularda ortaya çıkabilecek herhangi bir tehdide yanıt vermede Silahlı Kuvvetlerin giderek daha hayati bir rol oynayacağı** ifade edilmiştir[1777]. Bu artan askerî güvenlik ihtiyacına rağmen, Kanada'nın Arktika kuvvetlerinin ve teçhizat alımının sınırlı bir şekilde genişletildiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Bunun temel nedeni, Kanada'nın Arktika egemenliğine yönelik tehdidin, çok sayıda pahalı ağır silah edinilmesini gerektirecek bir fikir olduğu kanaatinin Kanada'da herkes tarafından paylaşılmıyor olmasıdır[1778]. 2018 yılı için askerî harcaması 21.6 milyar dolar olan Kanada'nın 2009 yılından 2018 yılına askerî harcaması yaklaşık %12'lik bir artış göstermiştir[1779]. Problem daha çok askerî harcamada önceliklerin Arktika'da ne kadar paya sahip olacağıdır. Örneğin; Ekim 2015'te iktidara gelen **Başbakan Justin Trudeau** halefi Harper'a muhalefet olduğu dönemde, Arktika'daki askerî güvenlik stratejisi ile ilgili olarak, Arktika için ayrılan fonun yetersiz ve en önemli önceliğin güçlü bir donanma olması gerektiği eleştirileri[1780], kendisinin iktidarı döneminde söylemlerin uygulamaya dönüşmesi noktasında çokta bir şeylerin değişmediğini göstermektedir. Buna rağmen Başbakan Harper döneminde deniz trafiğinin güvenle işletilmesi[1781] ve kontrolü için ilk yıl buzunu kırabilecek **altı ila sekiz deniz devriye gemisi** inşa etmek için milyarlarca dolar harcama sözü verilirken, 2017 yılında 675

[1777] A.g.e., ss. 7-8.

[1778] Örneğin, 2011 yılında Kanada Kara Kuvvetleri'nde görevli General Alan Howard, Afganistan'daki operasyonlara odaklanılmasından dolayı ordunun *"Arktika'da çalışma kabiliyetini"* kaybettiğinden şikâyet etmiştir. Bununla rağmen, Kanada Kara Kuvvetleri'nin tamamı temel soğuk hava eğitimi aldığı ve kişisel koruyucu teçhizatlara sahip olduğu bilinmektedir. Ordunun Arktika operasyonları için yetenekleri, 2021 yılından itibaren teslim edilecek yeni kış üniformaları ile geliştirilirken, 2021 yılından sonra 100 kadar kar kapasitesine sahip araç siparişi verilmesi planlanmaktadır. Bkz. Wezeman, a.g.e., ss. 2-3.

[1779] Kanada'nın askerî harcaması küresel askerî harcamanın %1,2'sini oluşturmaktadır. Bkz. Tian vd., 2019, a.g.e., s. 2.

[1780] Wezeman vd., *Military Capabilities*…, s. 3.

[1781] Harper döneminde başlayarak, Kuzeybatı Geçidi'nde arta deniz trafiği (ticari, turizm vb.) devriye, izleme ve acil durum müdahale yetenekleri gerektiren koşullar göz önüne alınmış, Kanada Senatosu Balıkçılık Komitesi tüm gemilerin Kuzey Kanada sularındaki varlıklarını kayıt etmelerini gerektiren yeni kurallar ortaya koymuştur. Bkz. Bkz. Conley ve Jamie Kraut, a.g.e., ss. 17-18.

milyon dolara ancak bir adet buzkıran gemisi tamamlanabilmiştir. Kuzeybatı Geçidi'ndeki Resolute Koyu'nda Kanada Silahlı Kuvvetleri için yeni bir kış okulu faaliyetleri yürütülürken, donanma için Nanisivik'te (Baffin Adası) mevcut derin deniz limanı ve yeni bir deniz üssü inşa etmek için yaklaşık olarak 100 milyon dolar ayırma sözü verilmiştir.[1782]. Başbakan Justin Trudeau'nu dış politikada Harper döneminin aksine daha çok uluslararası iş birliğine yönelik bir bakış açısı ortaya koyarak, Kanada'nın **çok taraflılık ve dikkatli diplomasi** konusundaki tarihi vurgusuna bir dönüş yapsa da Arktika ile ilgili olarak henüz bir strateji ve politika açıklamağı gibi, ortaya çıkan belirsizlik kuzeydeki yerli halklar ile güneyde bulunan Federal Hükümet arasındaki ilişkiyi zorlamakta, Kanada'nın uyguladığı politikaların sorgulamasına neden olmaktadır[1783].

Kanada Arktikası egemenliği hakkında düşünmenin tartışılan konuya ve tartışanların bakış açılarına bağlı olarak daha dar ve daha geniş anlamlar ifade ettiği söylenebilir. Michael Byers; en dar anlamıyla Kanada Arktikası egemenliğini diğer Arktika Devletleri ile olan ilişkiler, deniz sınırları, Hans Adası ve Kuzeybatı Geçidi üzerindeki anlaşmazlıkları ile ilişkilendirirken, en geniş anlamda Arktika'da egemenliğin; arama-kurtarma faaliyetleri, kaçakçılık, uyuşturucu ticareti veya yasadışı göç, sosyal ve ekonomik konular, konut krizi ve sağlık krizi gibi konular ile ilişkili olduğunu ifade etmektedir[1784]. Bu bağlamda, Arktika'daki başka hiçbir ülkenin Kanada'daki jeopolitik değişimin karmaşıklığını yansıtmadığı söylenebilir. Sadece Kuzeybatı Geçidi üzerindeki anlaşmazlık bile, devriye ve izleme konusunun ötesinde uzun vadeli stratejik sonuçlar doğurabilir. Burada ABD için tartışma konusu olan denizlerdeki seyrüsefer özgürlüğü üzerindedir. **Eğer ABD, Kuzeybatı Geçidi'ni Kanada'nın iç suları olarak kabul ederse, Basra Körfezi'ndeki Hürmüz Boğazı,**

[1782] Government of Canada, *Canada First…*, s. 17.

[1783] Nadia French, Mieke Coppes, Greg Sharp ve Dwayne Menezes, "Continental Divide: Shifting Canadian and Russian Arcticness", Ilan Kelman (Ed.), *Power and Voice from the North,* UCL Press, 2017, https://www.jstor.org/stable/pdf/j.ctt1tm7jp1.18.pdf?refreqid=excelsior%3Ab75d4b16e8b9962fbae7df263d5928c3, (Erişim: 12.01.2018), s. 118.

[1784] Levitt, a.g.e., s. 41.

Güneydoğu Asya'daki Malakka Boğazı ve Akdeniz'deki Cebelitarık Boğazı gibi stratejik suyollarında navigasyonu sağlayabilecek herhangi bir emsalin kurulmasına da olanak sağlayabilir. Byers'a göre; her ne kadar yasal düzenlemeler buna olanak sağlamıyor gibi gözükse de ABD'nin Hainan Adası ve Çin anakarası arasındaki Qiongzhou Boğazı ve Rusya'nın Kuzey Denizi Rotası ile ilgili görüşlerini zayıflatabilir. Bu bağlamda, ABD'nin uluslararası bir boğaz olarak tanımladığı Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası ile ilgili tutumu Kanada'nın Kuzeybatı Geçidi ile ilgili tutumunu tamamlamaktadır. Bir ironi gibi görünse de Kanada'nın Kuzeybatı Geçidi ile ilgili tutumunu açıkça destekleyen tek ülke de Sovyetler Birliği olmuştur[1785]. Byers, Çin'in ticari denizcilik rotalarının geliştirilmesi konusundaki isteğinin, bölgede güvenlik ve verimliliğin sağlanabilmesi, arama ve kurtarma, navigasyon, hidrografik haritalama ve sığınma limanları için kıyı ülkeleri ile olan iş birliğini zorunlu kılabileceğini değerlendirmektedir. Bu noktada, Kanada'nın Arktika'daki deniz taşımacılığı ile ilgili olarak **Çin ile çalışma isteğinin açıkça ortaya konulması** gerektiğini, böylelikle Kuzeybatı Geçidi'nin yasal statüsüyle ilgili olarak en azından Kanada'nın karşısında olmasının engellenmesi gerektiğine vurgu yapmaktadır[1786].

Kanada'nın **tarihi ve devam etmekte olan ikilemi;** ulusal çıkarlarını ve değerlerini koruyan, sürdürülebilir kalkınmayı ve sağlıklı toplulukları teşvik eden ve çevresel istikrar ve iş birliğini kolaylaştıran bir biçimde egemenliği, güvenliği ve sorumluluğu nasıl dengeleyeceği ile ilişkilidir[1787]. Kanada, Arktika'da sağlayabileceği önemli ekonomik faydayı kabul etse de bu bölgenin değişen doğasının Kanada'nın egemenliğine ve güvenliğine önemli yeni zorluklar getirdiğini de kabul etmektedir. Arktika'nın sahip olduğu enerji kaynaklarının Kuzeybatı Geçidi veya Kuzey Deniz Rotası boyunca Atlantik ve Pasifik Okyanusu üzerinden bölgesel ve küresel ticarete dâhil olması, **Kanada'nın kuzeyini Panama Kanalı'nın yüzyıl önce bir bölgeyi değiştirdiği gibi değiştirebilecek** ve Panama Devleti'nin bir koruyucunun altından ortaya çıkmasıyla, Kanada'nın kuzeyi, kuzey hükümetlerinin dikkatli olması gereken

[1785] Byers tarafından açıklandığı üzere, Kanada ve ABD arasındaki görüş ayrılıkları kısmen ikili diplomasi ile ele alınmıştır. Bkz. Levitt, a.g.e., s. 47.

[1786] A.g.e., s. 50.

[1787] Lackenbauer ve Lalonde, a.g.m., s. 124.

bir faktör olarak, küreselleşme altındaki her türlü etkileşime ve değişime açık hale gelebilecektir.

4.1.4 Norveç

Norveç, önemli bir ticari geleneğe, dünyanın önde gelen petrol ve doğal gaz rezervlerine ve kendi MEB ve kıta sahanlığı üzerinde topraklarının yaklaşık altı katından daha büyük bir yetki alanına sahiptir[1788]. Arktika, Norveç'in dış strateji ve politikasının ayrılmaz bir parçası olup, *"Arktika"* terimi Norveç'in dış politika söyleminde, İkinci Dünya Savaşı öncesi kutup keşifleri veya Avrupa'ya özgü Arktika'daki dış politika uygulamalarını tanımlamak için kullanılmaya başlanmıştır. Yüksek Kuzey olarak yapılan tanımlama ise uygulamada, Norveç'in kuzey dış politikasını esas alarak, Barents Denizi bölgesindeki diğer devletlerle olan ilişkileri tanımlamaktadır[1789].

Norveç'in Yüksek Kuzey politikalarında **Rusya ile ilişkiler diğer sorun ve anlaşmazlıkların üzerinde ve önceliklidir.** Soğuk Savaş sırasında Sovyetler Birliği, Norveç açısından askerî güvenlik ikilemi ve endişesi yaratırken, 1990'lı yıllarda Rusya, Norveç'ten insani yardım alıcısı olmuştur. 2000'li yıllar askerî ve ekonomik açıdan büyüyen bir Rusya'yı ortaya çıkarmış, bu geçiş ve değişkenlikler Norveç'in Arktika politikaları ve stratejileri ile iç ve dış politika uygulamalarında iç tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Rusya'nın askerî, ekonomik ve siyasî, anlamda geliştiği bir dönemde, Norveç'in Rus kurumlarına ve sivil topluma maddi desteğini sürdürmesi bu tartışmaları kaçınılmaz kılmıştır. Ancak Arktika'da Rusya'nın Norveç için potansiyel bir pazar ve ortak olarak yeni bir rol üstlendiği, Shtokman petrol ve gaz sahasının gelişiminde olduğu gibi, Norveç'in yeni Kuzey politikalarının arkasındaki ana itici güç olduğu da göz ardı edilmemelidir[1790]. Bu nedenle, Soğuk Savaş sırasında, 1990'larda

---

[1788] Atland, s. 291.

[1789] Geir Honneland ve Leif C. Jensen, "Norway's Approach to the Arctic: Policies and Discourse", Leif C. Jensen ve Geir Honneland (Ed.), *Handbook of the Politics of the Arctic*, Edward Elgar Yayınları, Birleşik Kırallık, 2015, s. 463.

[1790] Honneland ve Jensen, a.g.m., s. 478-479.

ve 2000'li yılların başından itibaren Rusya'nın Norveç'in Yüksek Kuzey politikalarının önceliklerden biri olduğu söylenebilir.

Günümüzde Norveç, Soğuk Savaş döneminin getirmiş olduğu gerilimlerin aksine sadece Kuzey'de değil, dünyanın çeşitli farklı bölgelerinde barışın ve arabuluculuğun dâhil olduğu ***"barış ülkesi"*** olarak varlığını inşa etmektedir. Bu, Arktika'da Norveç dış politikasının artık sınırlı kaldığı anlamına gelmemektedir. Asıl odak noktası, Soğuk Savaş dönemi gerilimlerinden uzaklaşarak *"Rusya'ya yönelik stratejiler"* veya Rusya ile kurumsal iş birliğine yönelmiş olmasıdır. 2000'li yıllarla birlikte Yüksek Kuzey açıkça Norveç dış politikasının bir numaralı önceliği olarak tanımlanırken, Rusya ile olan ilişkiler yeniden şekillendirilmeye başlanmıştır[1791].

Günümüzde hem Norveç hem de Rusya, Arktika'da önemli petrol ve doğal gaz üreticileri olup, her iki ülke de Arktika Okyanusu'nda potansiyel enerji havzalarına sahiptir. Bu durum, Norveç ve Rusya'nın açık deniz alanlarındaki hidrokarbon keşif, araştırma ve geliştirme politikalarına ilişkin temel gelişmelerde iki ülke arasındaki ilişkiyi **rekabet, çatışma veya iş birliği** üzerinden karakterize etmektedir. Arktika'da deniz yetki alanlarının sınırlandırılması ile igili olarak, MEB ve genişletilmiş kıta sahanlığı sınırları, Svalbard Takımadaları'nın kıta sahanlığı ve MEB sınırlarının Norveç dışındaki ülkeler tarafından kullanılıp kullanılamayacağı gibi düzenlemelerinin istikrarı hakkında sorunlar devam etmektedir. Arktika'daki enerji kaynaklarının geliştirilmesiyle ilgili olarak, Rusya'nın Arktika'da sahip olduğu keşfedilmemiş geniş enerji havzalarına karşılık Norveç'in seçenekleri, 2000 yılından itibaren giderek daha sınırlı ve belirgin bir görünüm kazanmaktadır. Bu bağlamda, Norveç'in Rusya ile bölgesel ve kalkınmayla ilişkili konularda genel olarak olumlu bir tutum izlediği söylenebilir. Ancak bölgesel konulardaki kaygılar, her iki ülkede de farklı kısıtlayıcı etkiler gösterebilmektedir. Örneğin; Norveç'te petrol ve doğal gaz geliştirilmesiyle ilgili olarak çevresel kaygılar genel ekonomik gelişimi ve kalkınmayı yavaşlatırken, çevre kısıtlamaları şu ana kadar Rusya'nın politikalarında gözle görülür bir rol oynamamıştır. Bu, Rusya'nın çevreden bağımsız olduğu anlamına gelmese de, çevresel düzenlemeler endüstriyel kalkınmayı durdurma veya geciktirme

[1791] A.g.m., ss. 463-464.

potansiyeline sahip olduğundan, yeşil konular Rusya'nın planlama sürecinde Norveç'te olduğundan daha sonraki bir aşamada gündeme gelebilmektedir[1792].

Norveç'in Arktika strateji ve politikalarının **üç temel dayanak noktası:** 1) Büyük güç politikaları için bir saha (Soğuk Savaş'tan kalma bir miras); 2) Rusya ile kurumsallaştırılmış iş birliğine yönelik bir alan (1990'lardan kalma bir miras); ve 3) Ulusal bir öncelik olarak Yüksek Kuzey (2000'lerin ortalarından kalma bir miras) bulunmaktadır[1793]. Rusya ile olan ilişkilerde; Barents Denizi'nde iş birliğinin oluşturulması, kuzey Norveç'teki topluluklarda ekonomik büyümeyi hızlandırmayı amaçlayan ve barışı teşvik eden bir çaba görülmektedir. Norveç'in Kuzey Denizi'nde azalmaya başlayan petrol ve gaz üretimi, Arktika Okyanusu'ndaki kıta sahanlığı ve MEB alanlarına olan ilgisini arttırırken, 1980'li yılların başlarından itibaren Barents Denizi'nde yapılan sondaj çalışmalarında ancak Snohvit'te üretime gidilebilmiştir. Son keşifler iyimserliğe neden olsa da, çevresel kaygılar kalkınma konusunda bazı sınırlamalar getirebilmektedir. Barents Denizi'nde Norveç ile Rusya arasındaki kıta sahanlığı anlaşmazlığında, hidrokarbon arama faaliyetleri 2010 yılında taraflar arası imzalanan anlaşmanın ana itici gücü olarak yorumlansa da esas amaç daha çok, Rusya'nın BMDHS'ye olan desteği göstermek ve Arktika Okyanusu'nda Rus kıta sahanlığının 200 deniz milinin ötesine uzandığı konusunda Norveç'in desteğini alabilmek olmuştur[1794]. Rusya'nın Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na yaptığı geniş kapsamlı iddialar hatırlandığında, hiçbir A5 Devleti'nin Arktika'daki sorun ve anlaşmazlıklar konusundaki ortak çıkarlarını ve tartışmalı kıta sahanlığı alanlarının öngörülebilir geleceği için sınırlı ekonomik değeri olan alanlardan vazgeçebileceği de görülebilmektedir. Neticede, Soğuk Savaş döneminin bitmesi Doğu ve Batı arasındaki ortak etkileşimi kuzeyde arttırırken, buradaki düşünce; Arktika'da barışı teşvik etmek, altyapıyı genişletmek ve hepsinden önemlisi, Norveç ve Rusya arasındaki ticareti

---

[1792] Arild Moe, "Norway and Russia: Neighbours with Strong Interests in the Arctic", Hooman Peimani (Ed.), *Energy Security And Geopolitics in the Arctic*, World Scientific Publishing, Singapore, 2013, s. 139.

[1793] Geir Honneland, *Arctic Euphoria And International High North Politiıcs,* Springer Nature, Norway, 2017, s. 16.

[1794] Moe, *Norway and Russia*…, s. 155.

teşvik etme potansiyelini arttırmak olmuştur[1795]. Bu durum, Ukrayna Krizi sonrasında Rusya'ya uygulanan yaptırımlar nedeniyle ikili ilişkilerde durağanlığa neden olsa da Yüksek Kuzey'de kurulan iş birliği alanlarının yaptırımlardan korunması kabul edilmiştir. Ancak üst düzey siyasî temasın kopması, ikili ticaretin sert bir şekilde gerilemesine neden olmuştur. Norveç açısından, Arktika'da diğer Arktika Devletleri ile ilişkilere daha fazla dikkat edilirken, Arktika Konseyi, Rusya'nın Konsey'de yapıcı bir ortak olarak kalmaya devam etmesi nedeniyle, Doğu-Batı diyalogu için daha da önemli bir platform haline gelmiştir[1796]. Ancak Norveç, özellikle Svalbard Takımadaları, Arktika'nın değerli petrol, doğal gaz ve deniz geçiş yollarına artan ilgi nedeniyle, Rusya ve Batı arasındaki gerginliğin bu donmuş kara parçasına yayılabileceğinden çekinmektedir. Bu noktada, sınırları dışındaki müdahaleler yerine, topraklarının toplu savunmasına odaklanmak için **NATO ile ilişkileri** ve NATO'nun Arktika'daki varlığını desteklemektedir[1797].

Norveç'in Arktika strateji ve politikalarının kapsamlı bir şekilde tanımlanması, ilk defa Aralık 2006'da yayınlanan ***"Norveç Hükümeti'nin Yüksek Kuzey Stratejisi (The Norwegian Government High North Strategy)"***nde gerçekleştirilmiştir[1798]. Bu strateji belgesinin, kendinden sonra gelen diğer belgeler için bir model veya referans belgesi olduğunu söylemekte yanlış olmayacaktır. **Strateji belgesinde;** Norveç'in Arktika'daki varlığına, faaliyet alanlarından Arktika ile ilgili bilgi edinilmesine, Rusya ile iş birliğini güçlendirmeye ve Rusya'nın katılımını arttırmaya özel bir vurgu yapılarak, uzun vadeli öngörülebilir bir perspektif üzerinden Arktika'ya odaklanıldığı söylenebilir. Mart 2009'da revize edilerek genişletilen ***"Kuzey'deki Yeni Yapı Taşları (New Building Blocks in the North"*** başlıklı strateji belgesi; 2006 strateji belgesinin

[1795] Honneland ve Jensen, a.g.m., s. 472.

[1796] Honneland, a.g.e., s. 16.

[1797] Gwladys Fouche ve Terje Solsvik, "Russian Build up Worries Norway Before Big NATO Military Exercise", *Reuters,* 02 Ekim 2018, https://www.reuters.com/article/us-norway-Arctic-nato-russia/russian-buildup-worries-norway-before-big-nato-military-exercise-idUSKCN1MC123, (Erişim: 05.04.2019).

[1798] Government of Norwegian, "The Norwegian Government's High North Strategy", *The Ministry of Foreign Affairs,* 1 Aralık 2006, https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/strategien.pdf, (Erişim: 26.09.2018).

politika özelliklerini büyük ölçüde sürdürmekle birlikte, çevre ve doğal kaynaklar ile yerli halklar, Rusya ve uluslararası iş birliğini geliştirme gibi hususlara odaklanmaktadır[1799]. Son olarak Mart 2017'de yayınlanan ***"Jeopolitik ve Sosyal Kalkınma Arasında Norveç'in Arktika Stratejisi (Norway's Arctic Strategy-Between Geopolitics and Social Development)"*** uluslararası iş birliği, iş alanlarının geliştirilmesi, altyapı, çevre koruma, güvenlik ve acil durum hazırlığı gibi konulara genel bir bakış açısı sunmaktadır[1800]. Her üç strateji belgesi de birbirini tamamlayan ve kendinden önceki stratejileri geliştiren özellikler göstermektedir.

2006 yılı strateji belgesi; Arktika'yı Yüksek Kuzey olarak tanımlamakta ve Arktika'yı Norveç için esas odak noktası olarak vurgulamaktadır. Belgede; çevre, insanlar, dış politika, iş dünyası, bilgi ve yerli halklarla ilgili konulara dikkat çekilmiş ve Norveç'in izleyeceği bir dizi politika, vaat ve niyetler ifade edilirken, ülkenin bir bütün olarak Yüksek Kuzey'e odaklandığı belirtilmiştir. Bu bağlamda Norveç'in Arktika'da tüm devlet kurumları tarafından ortak bir payda da kurumsal bir örgütlenme üzerinden varlığını sürdürme stratejisi geliştirdiği söylenebilir. Strateji belgesinin belki de **en önemli kısmı;** Norveç'in Rusya'ya odaklanması ve Rusya ile geliştirilen ilişkilerin bölgesel güvenlik, ekonomik büyüme ve çevre yönetimi açısından öneminin açıkça tanımlanmasıdır[1801]. Bu hedef, Eylül 2010'da Barents Denizi ile ilgili olarak anlaşmazlığın çözümünde büyük bir adım olarak görülmüştür. 2006 strateji belgesinde **yedi ana politik öncelik ve bölüm** belirlenmiştir. Bunlar: 1) Norveç'in Yüksek Kuzey'deki otoritesinin güvenilir, tutarlı ve öngörülebilir bir şekilde uygulanması; 2) Yüksek Kuzey'de bilgi birikimi için uluslararası çabalarda öne çıkılması; 3) Çevrenin ve doğal kaynakların en iyi koruyucusu olunması; 4)

[1799] Government of Norwegian, "New Building Blocks in the North the Next Step in the Government's High North Strategy", *The Ministry of Foreign Affairs,* 12 Mart 2009, https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/nordomradene/new_building_blocks_in_the_north.pdf, (Erişim: 26.09.2018).

[1800] Government of Norwegian, "Norway's Arctic Strategy-Between Geopolitics and Social Development", *Norwegian Ministries,* https://www.regjeringen.no/contentassets/fad46f0404e14b2a9b551ca7359c1000/Arctic-strategy.pdf, (Erişim: 26.09.2018).

[1801] Government of Norwegian, *The Norwegian Government's*…, ss. 7-10.

Barents Denizi'ndeki petrol faaliyetlerinin daha da geliştirilmesi için uygun bir çerçeve oluşturulması ve bu faaliyetlerin Norveç'in Kuzey ve Avrupa'daki yetkinliğini arttırması; 5) Yüksek Kuzey politikasını, Yüksek Kuzey'deki yerli halkların geçim kaynaklarını, geleneklerini ve kültürlerini korumada yönlendirilmesi; 6) Bölgede insandan insana iş birliğinin daha da geliştirilmesi; ve 7) Rusya ile iş birliğinin güçlendirilmesidir[1802]. Önsöz ve özet ayrıca 2006 stratejisinin uygulanacağı çerçevenin yanı sıra diğer bölümlerdeki öncelikleri belirlemektedir.

2009 yılı strateji belgesi; 2006 yılı strateji belgesinin yedi öncelikli politik yaklaşımını benimsemekle birlikte, atılması gereken bir takım yeni adımlarla bu stratejiyi genişletmektedir. Yaklaşık **üç yıl içerisinde yeni bir strateji belgesinin yayınlanması, 2009 stratejisinin Yüksek Kuzey hakkında daha geniş bir görüşe sahip olduğu** izlenimi uyandırmaktadır. Burada Yüksek Kuzey teriminin kullanımına bir önceki belgede olduğu gibi tutarlı bir şekilde devam edilmiştir. İlginç olan, 2006 stratejisinde Yüksek Kuzey; hem coğrafî hem de politik olarak *"geniş bir kavram"* olarak tanımlanarak[1803], Barents Denizi ve Svalbard Takımadaları'nda dâhil olmak üzere çevre alanlara atıfta bulunulması olmuştur. Her ne kadar 2009 stratejisi Yüksek Kuzey'in kesin bir tanımı olmadığını iddia etse de ***"Norveç'in daha geniş bir bölgede korunma konusunda büyük menfaatleri bulunduğundan",*** bu terim başta ifade edildiği üzere Norveç'in Kuzey'e çok daha geniş bir bakış açısının tezahürü olabilir[1804]. Strateji belgesi bir bütün olarak Arktika'nın önemine vurgu yapmaktadır. Büyük ölçüde iş geliştirme, bilgi ve çevre konularına odaklanılmıştır. Hem iç hem de dış politikada somut hedefler ortaya konulmuştur. 21'inci yüzyılın başlarında **Arktika jeopolitiğinin temel özelliğinin istikrar ve barışçıl iş birliği** olduğunun vurgulanması dikkat çekicidir. Rusya'nın Arktika'daki askerî faaliyetlerini artırması, **enerji kaynakları veya ortaya çıkan anlaşmazlıkların bölgede bir *"yarış"* ya da Soğuk Savaş'a dönüş yaratmadığı** değerlendirilmiştir. Bu nedenle, Arktika ile ilgili olarak bilgi edinilmeye devam edilmesi, doğal kaynakların ve sürdürülebilir kullanımının teşvik edilmesi ve Arktika'daki sınır ötesi iş birliğinin Rusya ile

[1802] A.g.e., ss. 7-9.

[1803] A.g.e., s. 13.

[1804] Government of Norwegian, *New Building…,* s. 50.

güçlendirilerek egemenliğin korunmasının önemi vurgulanmıştır[1805]. Bu değerlendirmeye rağmen son yıllarda Rusya'nın Arktika'daki askerî faaliyetlerini arttırdığı, Norveç-Rusya ve tüm Arktika kıyıları boyunca Rus bombardıman uçaklarının uçtuğu söylenebilir. Örneğin; Norveç kıyılarında 2014 yılında, 2004 yılında olduğundan yaklaşık **yedi kat daha fazla savaş uçağı** görülmüştür[1806]. Önceki strateji belgesinde olduğu gibi bu strateji belgesinde de Rusya odaklanılmış olması şaşırtıcı değildir. Öyle ki, Rusya konusundaki hedefler iddialı ve somut bir şekilde ortaya konulurken, bazı yerlerde, Norveç'in Rusya ile nasıl ortaklıklar kurması gerektiğine dair planlar ve referanslar verilmiş, petrol kirliliği, deniz güvenliği, Norveç *"Loran-C"* sistemini ve eşdeğer *"Rus Chaika"* sistemini birbirine bağlayarak Barents Denizi'ndeki elektronik navigasyon sinyalinin kapsamını iyileştirmek gibi iş birliğine yönelik aktif bir Rus katılımını desteklemektedir[1807]. Bu durum, Soğuk Savaş sonrası dönemden başlayarak Norveç dış politikasında askerî gerginliğin azaltılması ve Kuzey Avrupa'da istikrarın artmasına doğru (en azından Ukrayna Krizine kadar) kayma olduğunu göstermektedir. En nihayetinde; Norveç'in Rusya ile ilgili ortaklık hedeflerinin, İskandinav ülkeleri ile Rusya arasında ***"Barents Avrupa-Arktika Bölgesi (Barents Euro-Arctic Region-BEAR)"*** kurulmasına, Rusya ve komşuları ile ikili fonksiyonel iş birliğinin geliştirilmesine olanak sağladığı, 2010 yılında Barents Denizi'de iş birliğine dönüşerek bir ölçüde vücut bulduğu söylenebilir[1808]. Denizcilik endüstrilerini ve ticari faaliyetlerini (özellikle de petrol temelli ticari faaliyetler)

[1805] A.g.e., ss. 14-15

[1806] Biuw, *"bunu Rus bilim insanlarının değil, Rus donanmasının yaptığını"* ifade etmiştir. Bkz. News Deeply, *"Geopolitics and Control",* https://www.newsdeeply.com/Arctic/background/geopolitics-and-control, (Erişim: 16.05.2019). Belki de en ilginç olanı, Norveçli balıkçıların, *"üzerinde GoPro kamerası ve "St. Petersburg'un malıdır" yazan askılar bulunan bir beyaz balina tespit ettiklerini"* açıklaması olmuştur. Norveç Kutup Üniversitesi Kutup ve Deniz Biyolojisi Fakültesi'nden Prof.Dr. Audun Rikardsen, "bilim insanlarının araştırma amacıyla balinaları bu tür şekilde donatmadığını savunurken, Norveç Deniz Araştırmaları Enstitüsü'nden Martin Biuw, olayın "Rus izi" taşıdığını ileri sürmüştür. Sputnik, "Norveçli Uzmanlar, Rus Donanmasının Casus Balina Kullandığından Şüpheleniyor", 29 Nisan 2019, https://tr.sputniknews.com/rusya/201904291038897556-norvecli-uzmanlar-rus-donanmasinin-casus-balina-kullandigindan-supheleniyor/, (Erişim: 04.05.2019).

[1807] Government of Norwegian, *New Building…,* ss. 14-15

[1808] Heininen, *State of the Arctic…,* s. 16.

geliştirmeyi hedefleyen Norveç, Arktika'daki erişime kapalı petrol ve yenilenebilir deniz kaynak alanlarının sürdürülebilir kullanımını teşvik etmenin bir parçası olarak, ***"iş birliği içinde (yeni) bir petrol alanı olarak"*** Yüksek Kuzey'i tanımlamakta[1809] ve Yüksek Kuzey'deki kaynakların geliştirilmesi kararlılığını kabul etmektedir[1810]. Bunun temel nedeni; küresel olarak enerjinin güvenlik politikasının bir parçası olarak tanımlanması ve iklim değişikliğinin dünyanın tamamında ülkelerin ve insanların güvenliğini etkileme potansiyelidir.

Her iki strateji belgesinin bir devamı olma hüviyeti göstermesine rağmen 2017 stratejisi belgesi, diğer iki strateji belgesinin aksine **yeni öncelikli alanlar** belirlemektedir. **Stratejideki temel amaç;** Arktika'nın barışçıl, yenilikçi ve sürdürülebilir bir bölge olmasıdır. Bunun için, iç ve dış politikayı birbirine entegre eden bir stratejiye ihtiyaç duyulduğu değerlendirilmiş, **dış politikada;** bölgesel barış ve istikrarın esas alınması, güvenlik, çevre ve kaynaklar sınır ötesi konular olarak kabul edilerek, yalnızca kuzeydeki diğer ülkeler ve aktörler ile iş birliği içinde ele alınabileceği, **iç politikada ise;** ulusal ve bölgesel otoritelerin bir araya gelmesiyle, Kuzeyin ülkedeki en yenilikçi ve sürdürülebilir bölgelerden biri olmasının mümkün kılınması, Kuzeyde ekonomik ve gelecek odaklı işlerin yaratılabileceği, böylece çevresel ve sosyal düşüncelerin de dikkate alınarak, farklı yaş ve cinsiyetten insanları çekebilecek ve farklı beceri ve uzmanlıklara sahip yerel toplulukların oluşturulabileceği belirtilmiştir[1811]. Strateji belgesinde; Norveç'in Arktika politikası, aynı zamanda okyanus politikası olarak belirlenmiş ve okyanusların sürdürülebilir kullanımını teşvik etmede öncü bir rol üstlenilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu kapsamda **altı öncelikli alanın tespit edildiği** görülmektedir. Bu alanlar: *"1) Uluslararası iş birliği; 2) İş geliştirme; 3) Bilgi geliştirme; 4) Altyapı; 5) Çevre koruma; ve 6) Acil durum hazırlığı"*dır[1812]**. Uluslararası iş birliğinde;** Arktika'nın uluslararası iş birliğinin ve uluslararası hukuk ilkelerine saygının bir norm olduğu, barışçıl, istikrarlı ve öngörülebilir bir bölge olarak kalmasının sağlanması

[1809] Government of Norwegian, *New Building…,* s. 18.

[1810] A.g.e., s. 55.

[1811] Government of Norwegian, *Norway's Arctic…,* s. 9.

[1812] A.g.e., s. 10.

amaçlanmaktadır. İklim değişikliği, çevre, kaynak yönetimi, sağlık ve deniz güvenliği ile ilgili sınır ötesi zorluklar konusunda uluslararası iş birliğine girmek, Arktika'daki uluslararası iş birliğiyle sürdürülebilir kalkınmayı ve büyümeyi güçlendirmek hedeflenmiştir[1813]. AB, Arktika Konseyi, Kuzey Boyutu, Rusya ve sivil toplum örgütleri gibi örgüt, devlet ve formlarla iş birliği amaçlanmakta, **NATO, Norveç güvenlik politikasının temel taşı olarak değerlendirilmiştir.** Son 10 yılda Rusya'nın kuzeydeki askerî etkinliğinin artığı ve faaliyetlerindeki bu artışın Norveç'i hedef almadığı, ancak bu durumun yine de Norveç'in güvenlik ve savunma politikasında önemli bir faktör olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca Norveç Silahlı Kuvvetleri'nin egemenlik ve otorite uygulamalarında ve Kuzey'de durumsal farkındalık sağlamadaki rolleri, Hükümetin genel Arktika politikasının önemli bir unsuru olarak görülmektedir. Uzun Süreli Savunma Planı, Norveç Silahlı Kuvvetleri'nin kuzeydeki Müttefik kuvvetlerle birlikte çalışabilmeleri gerektiğini vurgulamaktadır[1814]. AB'nin 2016 yılında kabul edilen Arktika'ya yönelik entegre AB politikası, iş birliği için iyi bir başlangıç noktası olarak değerlendirilmiş ve **AB ile diyalogu sürdürmeye önem** verilmiştir. Bu bağlamda; Norveç'in **iki temel yaklaşımı** bulunmaktadır. Bunlar: *"1) Arktika'da Deniz Hukuku'na saygı gösterilmesi; ve 2) Koruma ve sürdürülebilir kullanım arasında iyi bir denge sağlaması gerekliliği"*dir. AB'nin Arktika Konseyi gözlemci üyeliğini destekleyen Norveç, AB'nin Arktika araştırma programlarını ile Arktika'daki sınır ötesi bölgesel programları, bölgedeki sınır ötesi iş birliği gelişimi açısından önemli görmektedir. Bu nedenle, Norveç'in bu programlara katılmasına öncelik verilmiştir[1815]. Rusya ile uzun yıllardır süren geniş iş birliği, Arktika'da güven inşa etme ve istikrarı sağlamada önemli bir etken olmuştur. **En dikkat çeken ifadelerden biri;** Rusya'nın Ukrayna'da uluslararası hukuk ihlalleri ve Norveç'in bunlara tepkisi olmasına rağmen, Norveç ve Rusya'nın kuzeydeki kilit meseleleri ele almak için birlikte çalışmasının hayati önem taşıdığının

[1813] A.g.e., s. 17.

[1814] A.g.e., s. 18.

[1815] A.g.e., s. 19.

vurgulanmasıdır[1816]. Strateji belgesinin bir diğer önceliği **iş alanlarının geliştirilmesinde;** Arktika'da ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan sürdürülebilir iş gelişiminin sağlanması, bölgenin kaynaklarına göre özel avantajlara sahip olduğu alanlarda, akademi ve iş sektörü arasında iş birliğini teşvik ederek değer yaratma ve bölgenin işletme politikası hedeflerine ulaşılmasının desteklenmesi hedeflenmektedir. Burada geleneksel okyanus temelli endüstriler, deniz ürünleri, petrol ve gaz, denizcilik endüstrilerinin önemine değinilmiş, enerji, deniz taşımacılığı ve turizm gibi okyanus temelli yeni endüstrilerle birlikte, Arktika'nın gelecek için önemli bir potansiyele sahip olduğu belirtilmiştir[1817]. Arktika ile ilgili olarak **bilgi geliştirme konusunda;** Norveç'in lider bir ülke olduğu, kuzeydeki iş sektörünün yenilikçi kapasitesinin ve değer yaratma becerisinin geliştirilmesi için bilgi ve uzmanlığa erişimin geliştirilmesi, ilkokuldan üniversiteye kadar eğitim kalitesinin arttırılması, bölgesel iş uyumu ve yeşil bir topluma geçiş için verimli altyapının oluşturulmasının esas olduğu belirtilmiştir. Kuzeydeki bölgeler arasında uzak ve kopuk olan bağlantı ve altyapının kurulmasının önemi vurgulanmıştır[1818]. **Altyapı, büyüme ve yeşil ekonomiye geçişte;** bölgedeki yenilikçi ve uyarlanabilir bir iş sektörünün gelişimini kolaylaştıran etkili ve iyi bir bağlantıya sahip olunması, güvenilir, verimli ve çevreye duyarlı bir taşıma sisteminin geliştirilmesi, taşımacılık sisteminin ticaret sektörünün uluslararası taşımacılık ihtiyaçlarını karşılayabilmesinin sağlanması, enerji verimliliğinin sağlanması, iyi bir dijital altyapıya geniş, erişimin sağlanması, sera gazı emisyonlarını, yerel kirliliği azaltmak ve altyapı geliştirmenin olumsuz çevresel etkilerinin sınırlandırılması hedeflenmiştir[1819]. Son olarak **çevre koruma, güvenlik, acil durum hazırlığı ve müdahalede sorumlu bir yaklaşımın sağlanması,** tehdit altındaki değerli türlerin ve habitatların korunması öncelikler olarak tespit edilirken, ulusal hedefler ve uluslararası hedefler doğrultusunda sera gazı emisyonlarının ve kirliliğin azaltılması, Kuzey'de

[1816] Rusya ile ilişkilerin, Norveç'in Arktika politikasının değişmez ve önemli bir unsuru olarak kalacağı belirtilmiştir. Bkz. A.g.e., s. 18.

[1817] A.g.e., ss. 23-24.

[1818] A.g.e., ss. 27-29.

[1819] A.g.e., ss. 31-32.

artan faaliyetlerle ilgili acil durum hazırlık ve müdahalelerinin güçlendirilmesine öncelik verilmiştir[1820].

Norveç'in Arktika stratejileri ve politikaları genel olarak değerlendirildiğinde; Arktika'nın Norveç dış politikasının önceliği olduğu söylenebilir. Ülkenin Yüksek Kuzey stratejileri geleneksel olarak, Rusya ve Barents Denizi bölgesindeki diğer devletlerle olan ilişkilere odaklanmış, Soğuk Savaş sırasında güvenlik çıkarları egemen olurken, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Rusya ile kurumsal iş birliği, Norveç'in Arktika strateji ve politikalarının ayırt edici özelliği haline gelmiştir. 2000'li yılların ortasından itibaren, iç ve dış politika arasındaki ayrım yavaş yavaş çözülürken, son zamanlarda çevre boyutu daha fazla önem kazanmıştır. Arktika'daki yeni enerji havzaları önemli bir potansiyel sunarken, buradaki rezervlerin Kuzey Denizi'ndeki kaynakların yerini almaya başladığı kabul edilmektedir.

4.1.5 Rusya Federasyonu

Rusya; Avrupa Yarımadası, Baltık Denizi, Arktika Okyanusu, Atlantik Okyanusu ve Karadeniz ile çevrili devasa bir kara kütlesidir. Avrupa Yarımadası'nın en doğu sınırı güneyde Baltık Denizi'nin doğu ucundan Karadeniz'e kadar uzanmaktadır. Burası kabaca Belarus ve Ukrayna olmak üzere Baltık devletlerinin doğu sınırlarını da tanımlamaktadır. Rusya; Güney Kafkasya'da Azerbaycan ve Gürcistan, batıda Norveç ve Finlandiya, Doğu Avrupa'da Kaliningrad üzerinden Estonya, Letonya, Litvanya ve Polonya ve bu ülkelerin güney doğusunda bulunan Belarus ve Ukrayna ile güneyde Kazakistan ve Moğolistan, Asya Pasifik'te Kuzey Kore ve Çin olmak üzere toplam 15 ülke ile sınırdaştır[1821]. Bunların dışında ABD ve Japonya yakın deniz sınırı olan ülkeler olarak kabul edilebilir.

[1820] A.g.e., ss. 35-37.

[1821] Rusya'ya sınır olan ülkeler: Azerbaycan (338 km), Belarus (1.312 km), Çin (güneydoğu-4.133 km), Çin (güney-46 km), Estonya (324 km), Finlandiya (1.309 km), Gürcistan (894 km), Kazakistan (7.644 km), Kuzey Kore (18 km), Letonya (332 km), Litvanya (Kaliningrad Oblast-261 km), Moğolistan (3452 km), Norveç (191 km), Polonya (Kaliningrad Oblast-210 km), Ukrayna (1.944 km). Bkz. World Factbook, *Central Asia…,* s. 1.

Rusya, dünyanın en büyük coğrafî alanına sahip olmakla birlikte, yaklaşık 17.098 milyon kilometrekarelik yüzölçümüne ve toplam 37.683 kilometrelik bir kıyı uzunluğuna sahiptir. Bugün Rusya'yı doğu-batı uzantısında bir uçtan bir uca geçmek yaklaşık olarak **altı gün** sürmektedir[1822]. Bu coğrafî alan içerisinde Rus topraklarının yaklaşık %64'ü, kıyılarının ise 22.600 kilometresi Arktika'da bulunmaktadır[1823]. Coğrafî hassasiyetleri oldukça fazla olan Rusya açısından **Kuzey Avrupa Ovası,** Rus Uzakdoğusu ve Okyanuslara doğrudan erişim imkânının bulunmaması nedeniyle en hassas alanlar olarak dikkat çekmektedir. Fransa'dan başlayarak, yaklaşık 1.600 kilometre boyunca, Ural Dağları'na kadar devam eden Kuzey Avrupa Ovası'nın genişliği yaklaşık 500 kilometre olup, kuzeyde Baltık Denizi'nden güneyde Karpat Dağları'na kadar uzanmaktadır. Fransa'nın batısını ve kuzeyini, Belçika, Hollanda ve Almanya'nın kuzey bölgeleri dâhil olmak üzere Polonya'nın neredeyse tamamı bu ova içerisindedir. Tarihte bu saha üzerinden Rusya'nın işgal edilememiş olması ülkenin sahip olduğu **stratejik derinlikte** aranabilir[1824].

Rusların tarihte en geniş coğrafî hudutlara ulaştığı 1945-1991 yılları arasındaki dönem, paradoksal olarak Sovyetler Birliği'nin çöküşünden ve Rusya'nın mevcut sınırlarının daralmasından önce gerçekleşmiştir. Bugün için Rusya'nın Ukrayna ve Baltık ülkeleri gibi Kafkasya ve Orta Asya'daki coğrafî dayanaklarını da kaybettiği ve 17'inci yüzyıl Çarlık Rusyası sınırlarına kadar geri çekildiği görülebilir. Bu muhteşem **genişlemeyi ve daralmayı anlamak için Sovyetler Birliği'nin Avrasya'nın kalbine egemen fakat denizlere serbest erişimi bulunmayan karasal bir varlık** olduğunu unutmamak gerekir[1825]. Rus Uzakdoğusu; tıpkı Kuzey Avrupa Ovası'na benzer şekilde Rusya'yı Asya'dan gelen muhtemel saldırılara karşı Urallar Dağları'na kadar ulaşım

---

[1822] Marshall, a.g.e., s. 18.

[1823] Nadezhda K. Kharlampyeva, "The Transnational Arctic and Russia", Hooman Peimani (Ed.), *Energy Security and Geopolitics in the Arctic Challenges and Opportunities in the 21st Century,* Singapore, 2013, s. 96.

[1824] Bu saha üzerinden Rusya'ya en büyük saldırı 1812 yılında Napolyon, 1941 yılında ise Hitler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bkz. Marshall, a.g.e., s. 19.

[1825] Stratfor, "The Geopolitics of Russia: Permanent Struggle", *Stratfor Global Intelligence,* 15 Nisan 2012, https://www.stratfor.com/api/v3/pdf/265881, (Erişim: 25.04.2019), s. 8.

imkânı sağlasa da nüfusun seyrekliği, aşırı iklim ve arazi koşulları hiç bitmeyecek muhtemel zorluklar yaratmaktadır. Bu bağlamda Rusya'nın **sıcak denizlere erişimi** için **beş potansiyel deniz yolu** bulunmaktadır. Bunların üçü Harita 57'de görülmektedir.

Harita 57: Rusya'yı Açık Denizlere Bağlayan Su Yolları



Kaynak: Meredith Friedman, "Mapping Russia's Strategy", *Mauldin Economics,* 25 Şubat 2016, https://www.mauldineconomics.com/this-week-in-geopolitics/mapping-russias-strategy, (Erişim: 26.03.2019), s. 2.

Birincisi Pasifik Okyanusu; bugünkü jeopolitik mücadele alanlarından biridir. Rusya'nın buradaki en önemli limanlarından biri olan Vladivostok limanı, yıl içerisinde yaklaşık dört ay boyunca deniz buzunun hâkim olduğu iklim koşularına sahiptir. Bu durumun küresel iklim değişikliğine bağlı olarak ilerleyen yıllarda değişiklik göstermesi muhtemel olsa da Rusya'nın Pasifik Okyanusu'na geçişinin Japon Denizi'ne bağlı olduğu göz ardı edilmemelidir. **İkincisi Hint Okyanusu'na erişim;** Afganistan'ın işgalindeki başarısızlıkla neredeyse imkânsız hale gelmiştir. **Üçüncü yol Çanakkale ve İstanbul Boğazları;** Rusya'nın Akdeniz'e erişimini kısıtlarken, Atlantik Okyanusu'na ancak **Cebeli Tarık Boğazı** ile bağlanılabilmektedir. **Dördüncüsü;** Baltık Denizi'nde olmakla birlikte Danimarka

tarafından kontrol edilen **Danimarka Boğazı**'dır. Bu boğazdan sonra Kuzey Denizi'nde Birleşik Krallığın deniz gücü Rusya'nın karşısındadır. Okyanuslara erişim için **son olarak beşinci yol Murmansk**'tan başlayan ve ardından Grönland, İzlanda ve Birleşik Krallık arasındaki **GIUK-N** boşluğuna kadar uzanan uzun **Arktika Okyanusu** güzergâhıdır. Soğuk Savaş sırasında Norveç, İskoçya ve İzlanda'daki hava üsleri vasıtasıyla bu geçiş güzergâhından Sovyetler Birliği'nin okyanuslara erişimi engellenmeye çalışılmıştır. Burası NATO'nun stratejik caydırıcı gücünün bulunduğu boşluktur. **Mevcut durum ve koşullar, Rusya'nın okyanuslara erişimdeki tarihsel meydan okumayı sürdürmektedir[1826].** En azından Danimarka ve Türkiye'nin NATO üyelikleri devam ettikçe, Rusya'nın St. Petersburg, Kaliningrad, Sivastopol ve Novorossiysk'teki pozisyonlarının askerî olarak gerçek potansiyelini ortaya koyması muğlak kalacaktır[1827]. Ancak **küresel iklim değişikliğinin Arktika'da yarattığı değişimler;** gelecekte Rusya'nın bu coğrafî izolasyon veya kuşatmaya (sıkışmışlığa) olan duyarlılığını arttırırken, küresel ticaret ve finansal ağlara daha yakından entegre olmasını ve uluslararası taşımacılık, güvenlik ve çevre düzenlemelerini uyumlu hale getiren uluslararası kuruluşlara katılımına olanak sağlayabilir[1828]. Bu noktada **Rusya'nın bir deniz gücü olarak ortaya çıkabileceği,** karanın-denize karşıtlığının çok daha ötesinde yeni jeopolitik ve jeostratejik değerlendirmelere öncülük edebileceği söylenebilir[1829].

Rus jeopolitik alanının ayrılmaz bir parçası olan Arktika; Avrupa, Asya ve Kuzey Amerika arasında Kuzey Atlantik bölgesinin bir alt bölgesi olarak uzanmaktadır. Murmansk Oblastı, Nenets, Yamalo-Nenets, Taymir ve Çukçi Otonom Okrugları, Komi Cumhuriyeti'nde Vorkuta Şehri'ni, Krasnoyarsk Kray'da Norilsk ve

---

[1826] Friedman, a.g.m., ss. 2-5.

[1827] Stratfor, *The Geopolitics of...,* s. 10.

[1828] Caitlyn L. Antrim, "The Next Geographical Pivot, The Russian Arctic in the Twenty-first Century", *Naval War College Review,* Cilt: 63: Sayı: 3, 2010, https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1639&context=nwc-review, (Erişim: 15.06.2017), ss. 1-25.

[1829] Bunun için onlarca yıl geçmesi gerekse de Rusya'nın Arktika strateji ve politikalarının da bu bağlamda şekillendirdiği söylenebilir.

Igsrka ile Yakutistan Cumhuriyeti bu coğrafî alan içerisinde yer almaktadır[1830]. Rusya'nın Arktika kıyıları; doğuda Kola Yarımadası'ndaki Norveç sınırından Bering Boğazı'na kadar uzanmaktadır. Kıyı boyunca, batıdaki Barents Denizi'nden doğuya doğru Kara Deniz, Laptev Denizi, Doğu Sibirya Denizi ve Çukçi Denizi'ne uzanan geniş bir kıta sahanlığı ve bunun daha ötesine uzanan MEB alanları bulunmaktadır[1831]. Rus Arktikası'nın büyük bir çoğunluğu **tundra**dan oluşmaktadır. Bu saha öylesine geniş ve boştur ki, mekânın niteliği bakımından Dugin'in ifadesiyle; ***"su haline yakın"*** alanlardır[1832]. Nüfusun seyrekliği ve coğrafyanın genişliği göz önüne alındığında, Rusya'nın Federal sınırları bir ölçüde anlamsızlaşır[1833]. 20'inci yüzyılda **Batı stratejisine rehberlik eden jeopolitik analizlerde Arktika'nın donmuş nehirleri ve denizleri, Avrasya kara kütlesini ve bunun üçte ikisini oluşturan Rusya'yı çevreleyen bir duvar** olarak görülmüştür. Ancak 21'inci yüzyılın ilk on yılında **küresel iklim değişikliğinin etkilerine bağlı olarak Arktika'daki buz koşullarının rekor seviyede azalmaya başlaması, bu varsayımın yanlışlığının bir kanıtı** olarak ortaya çıkmaktadır[1834].

Rus Arktikası coğrafî ve ekonomik anlamda oldukça zengin, stratejik ve ekonomik potansiyeli yüksek olanaklar sunmaktadır. Batı Sibirya'nın güney kısmı oldukça verimli tarımsal alanlara sahiptir. Petrol ve kömür açısından zengin Obi ve Yenisey Nehirlerinin hidroelektrik potansiyeli yüksektir. Lena Nehri, altın ve elmas madenlerine erişim olanağı sağlamakta, Orta Sibirya Platosu'nun kuzey alanları dünyanın en büyük nikel ve paladyum üreticisi olan Norilsk Nickel'e ev sahipliği yapmaktadır. İklimsel koşullar sürdürülebilir uzun ve soğuk kışlar boyunca insan yaşamını sürdürmek için yüksek maliyetli finansal destek gerektirmektedir. Soğuk Savaş sırasında güvenlik giderleri olarak karşılanan maliyetlerin şüphesiz günümüzde

[1830] Bkz. Young, *Introduction: Human…,* ss. 17-18.

[1831] Antrim, a.g.m., s. 19.

[1832] Dugin, a.g.e., s. 136.

[1833] A.g.e., s. 137.

[1834] Antrim, a.g.m., ss. 22-23.

ticari ve ekonomik gerekçelerle desteklenmesi kaçınılmazdır[1835]. Bu bağlamda, **Rusya'nın Rus Arktikası'nı ekonomik büyümenin potansiyel bir itici gücü olarak gördüğünü** söylemek yanlış olmayacaktır. Bu büyüme; her şeyden önce başta hidrokarbon kaynakları olmak üzere doğal kaynakların gelişimi ve kuzey denizcilik endüstrisinin gelişmesi ile sağlanabilir. Ayrıca, küresel istikrarsızlığın ve dünyadaki çatışmaların yoğunluğundaki artış, Arktika'nın Rusya'nın ulusal güvenliğini sağlamadaki stratejik rolünü arttırmaktadır[1836].

2007 yılında Rus bayrağının Arktika Okyanusu deniz tabanına yerleştirilmesi, Arktika'daki **Rus faaliyetlerinin rekabet, çatışma ve krizle beslenmesine** olanak sağlamıştır[1837]. Bu, Çarlık Rusyası'nın sonlarından Sovyetler Birliği'ne ve Rusya'nın ilk yıllarına (en azından 2007 yılına kadar) kadar uzanan, yaklaşık bir asırdan fazla bir süredir devam eden ve Batı jeopolitik düşüncesinin çekirdeği oluşturan **karanın denize olan karşıtlığının değişmeye başladığının bir göstergesi** olarak görülebilir. Öyle ki, Mackinder'in ifadesiyle; Avrasya kara kütlesinin ***"güvenli ve erişilmez"*** sınırlarını oluşturan Arktika Okyanusu deniz buzu erirken, Mahan'ın ifadesiyle; Rusya, ***"karakuşu (land bird)"*** olma özelliğini kaybetmeye başlamıştır. Bu, jeopolitik bir değişimi**, karagücünün deniz gücüne dönüşebilme** potansiyeli olarak görülebilir.

Rusya'nın Arktika ile ilgili günümüze kadar yayınlanmış **üç temel strateji ve politika belgesi** bulunmaktadır. Bunlardan **birincisi; *"Rusya'nın 2020 ve İlerisine Yönelik Arktika Politikası'nın Temelleri (Basics of The State Policy of The Russian***

[1835] Bkz. A.g.e., ss. 22-23. Ayrıca Rusya'nın Arktika'da çağdaş kalkınmanın kendine özgü karakteri, Sovyetler Birliği dönemindeki ekonomik gelişiminin tarihsel özelliklerinin bir sonucudur. Bu gelişim ekonomik kaygılardan ziyade, büyük ölçüde jeopolitik olarak belirlenmiştir. Öyle ki, Rusların Arktika'daki ekonomik gelişimi ve mekânsal ekonomik yapısının oluşması, politik-askerî faktörün güçlü bir etkisiyle başlamış ve ülkenin birleşmiş bir ulusal ekonomik kompleksinin bir parçası olarak gelişmiştir. Sert doğal ve iklimsel koşullar, yerel bir ekonomik gelişme türü oluşturmuştur. Bkz. Vladimir Plotnikov, Maria Kutepova ve Olga Sushko, "The Economy of the Russian Arctic: State and Specifics of Development", *Advances in Economics, Business and Management Research (AEBMR),* Cilt: 39, Ocak 2018, https://www.researchgate.net/publication/325723531, (Erişim: 19.08.2018), s. 707.

[1836] A.g.e., s. 706.

[1837] Antrim, a.g.m., ss. 15-16.

Federation in The Arctic for The Period till 2020 and for A Further Perspective)" başlıklı strateji belgesidir[1838]. Burada Rusya'nın Arktika'daki temel ulusal çıkarları: *"1) Rus Arktikası'nı ülkenin sosyal ve ekonomik kalkınma sorunlarının çözümünü sağlayan stratejik bir kaynak üssü olarak kullanması; 2) Arktika'nın bir barış ve iş birliği bölgesi olarak korunması; 3) Arktika'nın eşsiz ekolojik sistemlerinin korunması; ve 4) Kuzey Deniz Rotası'nın Rusya'nın Arktika'da tek bir ulusal ulaşım aracı olarak kullanılması"* olarak belirlenmiştir. Bunların dışında sosyal ve ekonomik gelişme alanında Rusya'nın Arktika'da hidrokarbon kaynakları ve diğer stratejik hammaddelerdeki ihtiyacını büyük ölçüde karşılayabilecek düzeyde genişlemesi, askerî güvenlik alanında, Arktika'da devlet sınırlarının savunulması ve korunması, çevre güvenliği, bilim ve teknolojide Arktika'da elde edilen tecrübelerde gelişim ve paylaşım, uluslararası iş birliği dâhil olmak üzere stratejik hedeflere vurgu yapılmıştır[1839].

İkinci strateji belgesi; *"Rusya Federasyonu'nun Arktika Bölgesi'nin Gelişimi ve 2020'ye Kadar Ulusal Güvenlik (Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the National Security up to 2020)"* belgesidir[1840]. Belgede; kıta sahanlığının jeolojik potansiyelinin iyileştirilmesine, büyük ölçekli kaynak projelerinin uygulanmasına ve ulaştırma sistemleri ve kaynak geliştirme projeleri ile ilgili altyapının canlandırılması ve iyileştirilmesi hususlarına vurgu yapılmaktadır[1841]. Belgenin temel esaslarını Arktika'daki doğal kaynaklar ve ekonomik kalkınmayı çevreleyen konular oluşturmaktadır. 2015 yılında kurulan ***"Arktika Kalkınma Komisyonu",*** Rusya'nın Arktika politikasını oluşturmada yer alan çeşitli aktörlerin

---

[1838] Bu strateji belgesi 2008 yılında dönemin Rusya Devlet Başkanı Dmitriy Medvedev tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Bkz. Government of the Russian Federation, *"Basics of The State Policy of The Russian Federation in the Arctic for The Period Till 2020 and for A Further Perspective",* 18 Eylül 2008, http://www.arctis-search.com/Russian+Federation+Policy+for+the+Arctic+to+2020#I._General_Provisions, (Erişim: 18.10.2018), ss. 1-4.

[1839] A.g.e., ss. 3-4.

[1840] Bu strateji belgesi, 2013 yılında Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Bkz. Government of the Russian *Federation, The Development Strategy…,* 1-12.

[1841] A.g.e., ss. 1-12.

açık bir göstergesi olmuştur[1842]. Her iki strateji belgesi birbirini tamamlamakla birlikte, Rusya'nın Arktika politikasının 2008 yılında belirgin bir şekilde değiştiğini göstermektedir. Her ne kadar Rusya, Arktika'da Sovyetler Birliği dönemden kalma bina, yapı, tesis vb. yerlerin askerî modernleşme planlarını terk etmese de, iş birliğini geliştirmeye yönelik politika anlatısını değiştirmiştir. Öyle ki, 2008 yılı Arktika politika belgesinin temelleri Güvenlik Konseyi altında oluşturularak bölgede **Rus askerî gücünü yenilemesinin önemi** vurgulanırken, **Arktika bir iş birliği bölgesi** olarak tanımlanarak, bölgenin dengeli bir görüntüsü ortaya konulmuştur[1843].

Üçüncü strateji belgesi ise; *"2035 Yılına Kadar Arktika'daki Rusya Federasyonu Devlet Politikasının Temel İlkeleri (Basic Principles of Russian Federation State Policy in the Arctic to 2035)"* 05 Mart 2020 tarihinde imzalanarak yürürlüğe girmiştir[1844]. Belgede; Rusya'nın Arktika'daki ulusal çıkarları açıkça vurgulanarak: Arktika'da Rusya'nın egemenlik ve toprak bütünlüğünün sağlanması; Arktika'nın bir barış ve istikrar bölgesi olarak korunması; Rus Arktikası'nda yaşayan nüfus için yüksek yaşam standartları ve refah seviyesinin sağlanması/garanti edilmesi; **Rus Arktikası'nın stratejik bir kaynak alanı olarak geliştirilmesi ve bunun ulusal ekonomik büyümenin hızlandırılması amacıyla kullanılması;** küresel olarak rekabetçi bir Kuzey Denizi Rotası'nın geliştirilmesi ve Arktika'daki **yerli azınlıkların (indigenous minorities)** geleneksel yaşam alanlarının ve tarzlarının koruması hedeflenmiştir[1845]. Strateji belgesinin Rus Arktikası'na olan yatırımların

---

[1842] Komisyon, Savunma Bakanlığı, Ekonomik Kalkınma Bakanlığı, Enerji Bakanlığı ve Doğal Kaynaklar ve Çevre Bakanlığı gibi çeşitli temsilcilerden oluşmaktadır. Bkz. Ekaterina Klimenko, "Russia's Arctic Security Policy Still quiet in the High North?", *SIPRI Policy Paper,* No: 45, Şubat 2016, https://www.sipri.org/sites/default/files/SIPRIPP45.pdf, (Erişim: 18,11.2017), s. 4.

[1843] Klimenko, *Russia's Arctic*…, s. 5.

[1844] Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin tarafından imzalanarak yürürlüğe giren belgenin Rusça tam metni için bkz. http://portnews.ru/upload/basefiles/2203_0001202003050019.pdf

[1845] President of Russia, *"Vladimir Putin Approved Basic Principles of State Policy in the Arctic",* 05 Mart 2020, http://en.kremlin.ru/acts/news/62947, (Erişim: 01.04.2020); The Arctic, *"Putin Endorses Foundations of Government Policy in the Arctic until 2035",* 06 Mart 2020, https://arctic.ru/infrastructure/20200306/931543.html, (Erişim: 01.04.2020); Atle Staalesen, "Putin

desteklenmesi bağlamında bir dizi mevzuat ve yasal düzenlemeyle desteklenmesi dikkat çekicidir. Örneğin; lisans alanının **en az %50'si açık deniz alanlarına kadar uzanan tüm yeni hidrokarbon projelerinde üretimin ilk 15 yılı için üretim vergisinde %5'lik bir indirime** gidilmektedir. Buna ek olarak, Rus Arktikası'nın doğusundaki petrol projeleri ile Rosneft ve ona bağlı bir yan şirket olan Vostok Petrol'ün Sibirya'nın kuzeyindeki Vankor bölgesinde geliştirmeyi planladığı petrol projelerinde üretim vergisi sıfırlanmaktadır[1846]. Petrokimya sektöründe dahil olmak üzere, bölgede yeni sanayi alanlarının geliştirlmesi hedeflenirken, **önümüzdeki 15 yıl içinde Rus Arktikası'na 15 trilyon ruble (216 milyar avro) kadar yeni yatırım yapılması hedeflenmekte[1847], Uzak Doğu Kalkınma Bakanlığı (Far East Development Ministry) ise 2035 yılına kadar Rus Arktikası'ndaki vatandaşlar için yaklaşık 200.000 yeni iş imkânı yaratmayı planlamaktadır[1848].**

Signs Arctic Master Plan", *The Barents Observer*, 06 Mart 2020, https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2020/03/putin-signs-arctic-master-plan, (Erişim: 01.04.2020).

[1846] President of Russia, a.g.e., s. 1; Staalesen, *Putin Signs Russia…*, ss. 1-3; Staalesen, *Putin Signs Arctic…,* s. 2. Ayrıca Sibirya'nın kuzeyindeki Vankor bölgesinden Taymyr Yarımadası'na kadar bir boru hattı inşa edebileceğini açıkça ortaya konulmaktadır. Boru hattının yaklaşık 600 kilometre uzunluğunda ve yılda en az 25 milyon ton petrol taşıma kapasitesine sahip olacağı düşünülmektedir. Bkz. Atle Staalesen, "State Oil Company might Redirect Millions of Tons to Arctic Coast", *The Barents Observer*, 28 Şubat 2019, https://thebarentsobserver.com/en/arctic-industry-and-energy/2019/02/state-oil-company-might-redirect-millions-tons-arctic-coast, (Erişim: 01.04.2020).

[1847] Staalesen, *Putin Signs Russia…*, ss. 1-3; Staalesen, *Putin Signs Arctic…,* s. 2.

[1848] The Arctic, *"Far East Development Ministry: Some 200,000 New Jobs for Russian Citizens in the Arctic by 2035",* 28 Ekim 2019, https://arctic.ru/news/20191028/883458.html, (Erişim: 01.04.2020).

Fotoğraf 17: Alexandra Land Adası'nda Bir Buz Mağarası



* Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin Alexandra Land Adası'ndaki (Franz Josef Toprakları) bir buz mağarasını ziyaret ederken (29 Mart 2017).

Kaynak: Atle Staalesen, "Putin Signs Arctic Master Plan", *The Barents Observer,* 06 Mart 2020, https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2020/03/putin-signs-arctic-master-plan, (Erişim: 01.04.2020).

Rus Arktikası diğer Arktika Devletleri'nin Arktika bölgeleri ile kıyaslandığında, oldukça güçlü bir nüfus ve ekonomik bölge özelliği göstermektedir. Bu coğrafî alanda nüfusu 5.000'i aşan 46'dan fazla kasaba ve şehir ve nüfusu 100.000'i aşan (Murmansk, Norilsk, Noviy ve Urengoy) dört büyük şehir bulunmaktadır[1849]. Ülkenin sahip olduğu 1.658 trilyon dolarlık GSYİH'nin[1850] yaklaşık %12-15'ini Rus Arktikası'nın oluşturduğu tahmin edilmektedir. İlginç olan, 144 milyonluk bir nüfusa sahip olan Rusya'da Rus Arktikası'nın Rus nüfus büyüklüğündeki payının %2'den az olmasıdır[1851]. Bu nüfusun yaklaşık 200.000'ini kendi gelenek ve kültürlerini sürdüren **27 farklı yerli halkın oluşturduğu** tahmin

[1849] Konişev vd. a.g.m., s. 196.

[1850] World Bank, *"Russian Federation GDP",* https://data.worldbank.org/country/russian-federation, (Erişim: 17.02.2020).

[1851] Plotnikov, Kutepova ve Sushko, a.g.e., s. 707.

edilmektedir[1852]. Rus Arktikası diğer bölgelerinin toplam bölgesel bürüt ürününün (GRP) %5'inden fazlasını sağlarken, bölgedeki işletmeler öncelikle minerallerin çıkarılması ve işlenmesinde önemli rol oynamaktadır. Kaynak endüstrileri ve işletmelerin GRP içindeki katma değeri %50'nin üzerindedir. Bir kıyaslama olması bağlamında bunun; Finlandiya, Grönland, İsveç, İzlanda ve Norveç'te %15, Alaska ve Kanada'da ise %30'dan fazla olmadığı tahmin edilmektedir. Bu noktada, Rusya'nın bütün Arktika'da elde edilen toplam ekonomik değerin üçte ikisini kendi bölgesinde yarattığı söylenebilir[1853]. Buna ek olarak, bölgedeki ekonomik gelişimin yetersizliği, üretim (öncelikle ulaştırma) ve sosyal altyapının geliştiril(e)memesi vb. nedenlerin bölgeden göçü teşvik ettiği söylenebilir. Bu durumun gelecekte bölgedeki genel demografik ve sosyo-ekonomik durumu zorlaştırması muhtemeldir. Örneğin; nakliye masraflarının bir ürünün paydaki maliyetinin %60'a ulaşabileceği (ulusal ortalama yaklaşık %10) tahmin edilmektedir. Ancak burada bölgenin gelişmeye açık potansiyeli ihmal edilmemelidir. Vladimir Plotnikov; Rus Arktikası'nda **beş temel koşulun dikkate alınması** ve geliştirilmesi gerekliliğinden bahsetmektedir. Bu koşullar; *"1) Eşsiz doğal ve iklimsel koşullar; 2) Düşük nüfus yoğunluğu; 3) Yakıt, gıda, üretim kaynakları ve temel ihtiyaçlara bağlılık; 4) İnsan etkisine karşı düşük ekosistem kararlılığı, ekosistemlerin kırılgan ve hassas doğal dengesi; ve 5) İnternet kaynakları, tıp ve sağlık olanakları"*dır. Genel olarak bakıldığında, Rus Arktikası'ndaki temel ekonomik faaliyet alanlarının işletmelerin ve savunma tesislerinin bulunduğu yerlerde ulaşım hatları boyunca, Arktika Okyanusu deniz alanlarının kıyısında ve buralara doğru akan nehirlerin daha alçak bölgelerine doğru yayıldığı görülmektedir[1854]. İklim değişikliğine bağlı olarak gerek ekonomik gerekse de coğrafî anlamda hassasiyetler artarken, gelecekte ekonomik büyüme ve ortak refahı destekleyen politikalarda Rusya'nın yeni zorluklarla karşılaşılması muhtemeldir. Taşkınlar, fırtınalar ve kuraklıkların daha sık ve daha maliyetli bir şekilde ele alınabileceği, mevcut durumda

[1852] Lassi Heininen, Alexander Sergunin ve Gleb Yarovoy, *"Russian Strategies In The Arctic: Avoiding a New Cold War",* Valdai Discussion Club Grantees Report, Mosokova, Eylül 2014, http://valdaiclub.com/files/11482/, (Erişim: 1202.2018), s. 84.

[1853] Plotnikov, Kutepova ve Sushko, a.g.e., ss. 706-707.

[1854] A.g.e., s. 707.

aşırı hava koşullarının tarımsal üretimi etkilediği görülebilir. Örneğin; 2010 yılında yaşanan kuraklık nedeniyle Rusya'daki hasadın üçte biri kaybedilmiş[1855], permafrostun çözülmesi Arktika'daki bina, yapı ve tesisleri kararsız hale getirirken, Rusya ve Çin sınırı insan girişkenliğine daha hassas bir hâl almaya başlamıştır. Daha şimdiden Ural Dağları'ndan başlayarak doğuda Yenisey Nehri'ne kadar uzanan Batı Sibirya Ovası'nın birçok şehir ve kasabasında Çinli restoranlar görülebilmektedir[1856]. Rusya sınırının Çin tarafındaki nüfusun, Rus tarafının 20, 35 veya 100 katı olduğu iddialarının yanı sıra[1857], bölgedeki Çin yatırımları ve Çin'in Rus Uzak Doğusu'ndaki artan varlığı, genellikle Çin'in fiili bölgesel genişlemesinin bir ifadesi olarak algılanmaktadır[1858]. Nüfus yapısı (sayı, demografik vb.) ve boş alanların kaçınılmaz olarak nüfus hareketi ile sonuçlanabileceği varsayımını içerse de Harley Balzer; Rusya'ya gelen Çinlilerden Rusya'da kalıcı olarak yaşamak isteyenlerin sayısının çok daha da az olduğunu belirtmektedir[1859]. Dugin ise; kaçınılmaz demografik koşulları göz önüne alınarak, *"Kuzeyin yeni iskânı"* için yapısal koşulların şimdiden oluşturulması gerektiğini savunmaktadır[1860].

[1855] World Bank, "Russian Federation Systematic Country Diagnostic: Pathways to Inclusive Growth, 16 Aralık 2016, *Document of World Bank Group, Europe and Central Asia Region,* No: 110765-RU, http://documents.worldbank.org/curated/en/477441484190095052/pdf/FINAL-Russia-SCD-Dec-22-ENG-12222016.pdf, (Erişim: 21.03.2019), s. 26.

[1856] Marshall, a.g.e., s. 25.

[1857] Harley Balzer ve Maria Repnikova, "Migration Between China and Russia", *Post-Soviet Affairs,* Cilt: 26, Sayı: 1, Ocak 2010, https://www.researchgate.net/publication/250172103_Migration_between_China_and_Russia/download, (Erişim: 18.01.2019), s. 2.

[1858] Bununla birlikte, göç ölçeği o kadar da büyük değildir. Rusya'nın 2010 yılı nüfus sayımına göre, ülkede yaşayan Çinli sayısı 35.000 ciavrındadır. Bu toplam Rus nüfusunun %0,5'inden fazla bile değidir. Ancak diğer tahminler, Rusya'daki Çinlilerin sayısını 300.000 ila 500.000 arasında göstermektedir. Bkz. The Week Asia, *"South China Morning Post, Chinese in the Russian Far East: a Geopolitical Time Bomb?",* https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2100228/chinese-russian-far-east-geopolitical-time-bomb, (Erişim: 12.02.2019).

[1859] Çin'in Rus Uzak Doğusu'na göç etmesi konusundaki popüler efsaneler yaygın olup, nüfus dengesizlikleri ve "boş" alanların kaçınılmaz olarak nüfus hareketi ile sonuçlandığı varsayımını içermektedir. Bkz. Balzer ve Repnikova, a.g.m., s. 28.

[1860] Dugin, a.g.e., s. 140.

Ukrayna Krizi'nde olduğu gibi, küresel ölçekte siyasî krizlerin etkisinin görüldüğü Arktika'da; AB, ABD, İsviçre, Japonya, Kanada ve Norveç gibi ülkelerin Rusya'ya uyguladığı **yaptırımlar, enerji özelinde Rusya'nın Arktika'daki petrol ve gaz araştırma ve geliştirme projelerinin teknoloji ve finansman desteğinden mahrum bırakırken,** belki de en dikkat çekici olan, Batılı büyük enerji şirketlerinin Rusya'nın Arktika Okyanusu açık deniz alanlarındaki geliştirme projelerinden çekilmesi olmuştur[1861]. Ancak ekonomik yaptırımların Rusya'nın Asya pazarlarına yönlenmesine, Rus ve Çinli şirketler arasındaki ticari iş birliğinin artmasına olanak sağladığı da söylenebilir. Örneğin; Gazprom ve CNPC arasında 2014 yılında 400 milyar dolarlık bir anlaşma imzalanmış, aynı yıl CNPC, Rosneft'in Vankor petrol sahalarından %10'luk bir hisse satın almıştır[1862]. Rusya, bu antlaşmaları jeopolitik bir başarı olarak sunsa da iktisadi açıdan kazananın Çin olduğu söylenebilir. Çin bu antlaşma ile 2020 yılından sonra başlaması planlanan gazın bin metreküpüne (mcm) Avrupa'ya olan satış rakamı 380 dolar/mcm'nin altında, nerdeyse Çin'in Türkmenistan'dan aldığı 320 dolar/mcm'ye yakın bir fiyattan ödeme yapabilecektir. Gazprom ile yapılan anlaşmanın bir gereği olarak gaz alım ve satım kontratının Çin para birimi üzerinden yapılmış olması, Volkan Özdemir'e göre; ***"Çinlilerin piyasada sesiz bir devrime"*** imza attığının göstergesi olmuştur[1863]. İlginç olan ise, Çin karşısında Rusya'nın pazarlık pozisyonu, Asya pazarlarına Rus enerji çeşitliliği yıllar önce başlamasına rağmen daha da kötüye gitmiş olmasıdır[1864]. Rusya'ya uygulanan ekonomik yaptırımlar, Rusya'nın Arktika'daki enerji kaynaklarını çıkarma konusundaki iddialı planlarını uygulayabilme noktasında yabancı sermaye

[1861] Deng Beixi, "The Impact of U.S.-Russian Relations on Chinese-Russian Cooperation in the Arctic", *Russia Global Affairs,* 30 Mart 2016, https://eng.globalaffairs.ru/number/Arctic-Geopolitics-18074, (Erişim: 05.02.2019), ss. 1-5.

[1862] Jonas Kassow, "Western Sanctions will not Create a Chinese-Russian Alliance", *Arctic Institute,* 25 Mart 2015, https://www.theArcticinstitute.org/western-sanctions-china-russia/, (Erişim: 05.03.2019), ss. 1-2.

[1863] Volkan Özdemir, a.g.e., s. 188.

[1864] Kassow, a.g.m., ss. 2-3.

ve teknolojiye olan yoğun bağımlılığını ortaya koyarken, Çin'in Rusya ile gelecekte daha elverişli ve farklı anlaşmalar imzalamasına da olanak sağlamaktadır[1865].

Rus Arktikası, Rusya'nın güvenlik boyutunun önemli bir merkezir. Bu bağlamda, Rusya'nın diğer bölgeleri ile Arktika arasındaki siyasi, askeri, ekonomik vb. eşitsizliğin giderilmesi jeopolitik bir kaçınılmazlıktır. Eğer, Arktika'nın devasa stratejik bir bölge ve Rus Arktikası'nın birçok askerî kara, deniz ve hava üssüne sahip olduğu düşünülecek olursa, Rus Arktikası'nın Amerika kıtasına nükleer bir taarruz için en yakın alan, füzesavar sistemlerinin geliştirilmesi gereken öncelikli bir saha olduğu görülebilir[1866]. Ukrayna Krizi nedeniyle Rusya-ABD ilişkilerinde yaşanan gerginlikler, Arktika Devletleri'nin güvenlik ve savunma programlarını (modernize ve geliştirme) revize etmelerine neden olmuştur. Bu durum Arktika'da istikrar ve güvenlik endişeleri yaratırken, bölgedeki askerî güç kapasitesi Rusya ve ABD ile karşılaştırıldığında, Rusya lehine yetenek ve yeterlilik bakımından asimetriktir. İzlanda, Rusya'nın Arktika'yı etkileyen Kırım'daki durumundan dolayı endişelerini açıkça dile getirirken, Norveç, NATO'yu Rusya'nın pratik caydırıcılığını sağlamak amacıyla Arktika'yı korumaya ve uzak Kuzey'de askerî bir varlık oluşturmaya çağırmaktadır[1867]. Bu noktada, Ukrayna Krizi'nde olduğu gibi bölge dışında yaşanan gelişmelerin, bölgesel iş birliği ve refah için elverişli ve nispeten istikrarlı bir siyasî durumu, jeopolitik değişimlere bağlı olarak sarsabileceği veya tahrip edilebileceği söylenebilir.

Rusya'nın Arktika'daki güvenlik gündemini şekillendirmedeki merkezi rolü benzersizdir. Ancak bu konuda gösterdiği çabanın, 2014 yılında Ukrayna Krizi ile birlikte NATO için önemli ölçüde ve endişe verici bir şekilde değiştiği görülmektedir. Önceki on yılın ortalarından itibaren bir yandan Arktika'da uluslararası iş birliğinin geliştirilmesine, diğer yandan askerî kapasitelerin sürekli olarak güçlendirilmesine vurgu yapan Rusya'nın 2014 yılı sonrasında Arktika'daki komşuları ile bağ kurma

[1865] A.g.m., s. 4.

[1866] Dugin, a.g.e., s. 140.

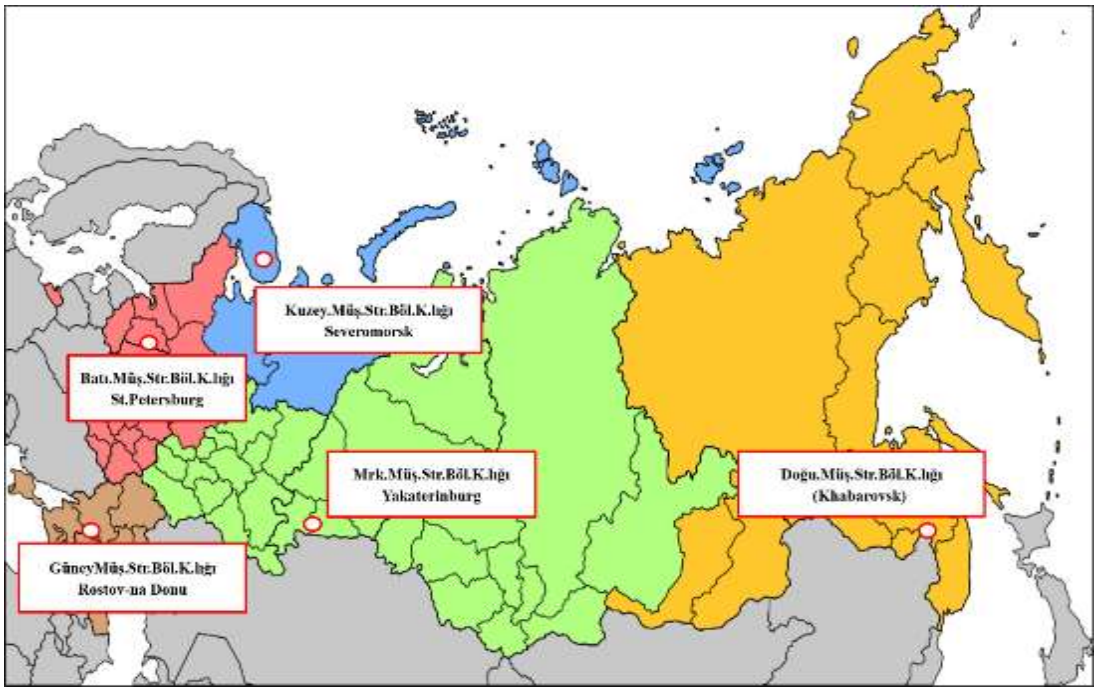
[1867] Beixi, a.g.m., ss. 4-5.

konusundaki ilgisi azalarak, yerini artan askerî faaliyetlere bırakmıştır[1868]. Örneğin; Rusya Arktika'ya yönelik daha önce kabul ettiği iki strateji belgesine ek olarak, Arktika'daki çıkarlarının korunması için ilk defa Aralık 2014'te ***"Rus Askerî Doktrini"*** kabul etmiş, Temmuz 2015'te ise Arktika'daki Kuzey Filosu üslerinin ve birimlerinin Arktika'daki güvenliğine odaklanan, özel askerî deniz güvenliği endişelerini ana hatlarıyla açıklayan ***"Deniz Doktrini"***ni hayata geçirmiştir. Rusya'nın Arktika'daki bu tür kuvvetlerinin asıl görevinin Rusya'nın kuzey bölgelerinin ve Kuzey filosunun nükleer kuvvetlerinin korunması olacağı sır değildir. Bununla birlikte, 01 Aralık 2014'te Arktika'daki Rus silahlı kuvvetlerinin (kara, deniz ve hava) *"Kuzey Müşterek Stratejik Komutanlığı (MSK)"* altında toplanması, Rusya açısından Arktika'daki askerî güvenliğin önceliğini ve önemi açıkça ortaya koymaktadır[1869]. Harita 58'de Müşterek Stratejik Bölge Komutanlıkları ve sorumluluk sahaları görülmektedir.

[1868] Pavel K. Baev, "Russia's Arctic Aspirations", Juha Jokela (Ed.), *Arctic Security Matters,* EU Institute for Security Studies, Rapor No: 24, 2015, https://rafhladan.is/bitstream/handle/10802/16687/Report%2024.pdf?sequence=1, (Erişim: 25.11.2017), s. 51.

[1869] Rusya, 01 Aralık 2010'da yürürlüğe giren ve Rusya Silahlı Kuvvetleri'ni Batı, Güney, Merkez ve Doğu olmak üzere dört Müşterek Stratejik Komutanlığa ayıran yasada değişikliğe giderek, 2014 yılında Kuzey Müşterek Stratejik Komutanlığını kurmuş, böylelikle komutanlık sayısını beşe çıkmıştır. Global Security, *"Russian Military Districts",* https://www.globalsecurity.org/military/world/russia/mo-md.htm, (Erişim: 01.02.2019); Bkz. Government of Japan, "On the Publication of Defense of Japan 2018", *Minister of Defense,* https://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/pdf/2018/DOJ2018_Full_1130.pdf, (Erişim: 16.01.2019), s. 126; David Hambling, "Does the U.S. Stand a Chance Against Russia's Icebreakers?", *Popular Mechanics,* 04 Nisan 2018, https://www.popularmechanics.com/military/navy-ships/a19673250/future-icebreakers/, (Erişim: 17.02.2019).

Harita 58: Müşterek Stratejik Bölge Komutanlıkları ve Sorumluluk Sahaları

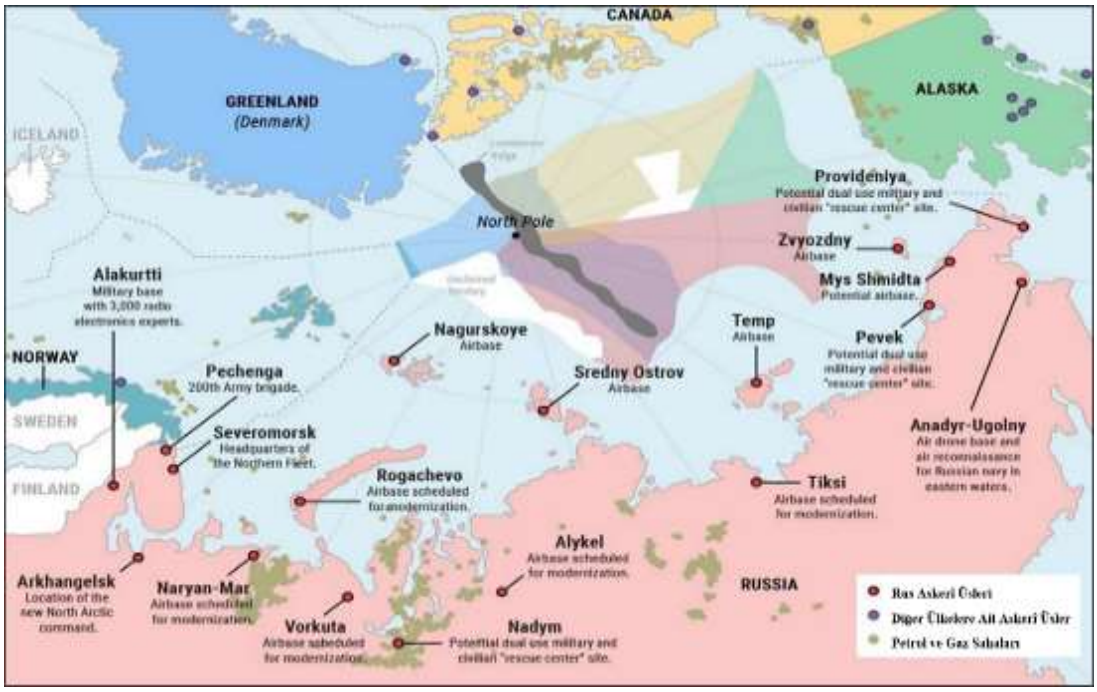


Kaynak: Harita çalışmanın yazarı tarafından düzenlenmiştir. Bkz. Global Security, *"Russian Military Districts"*, https://www.globalsecurity.org/military/world/russia/mo-md.htm, (Erişim: 01.02.2019).

Arktika'da Rus askerî yapılanmasının genişlemesi ve ekipmanlarının modernleştirilmesinin yanı sıra, askerî tatbikatlarda da artış görülmektedir. Örneğin; 25 Mayıs-05 Haziran 2015'te Kuzey ve Batı MSK'nden 12.000 asker ve 250 uçağın katılımı ile bir tatbikat gerçekleştirmiştir. Tatbikatın Norveç, İsveç, Finlandiya ve NATO'nun katılımıyla iki yılda bir düzenlenen *"Arctic Challenge"* tatbikatıyla aynı tarihte gerçekleşmesi dikkat çekicidir. İsveç'in Arktika Konseyi Büyükelçisi Krister Bringeus; Arktika'daki Rus varlığının Arktika ya da daha çok Rusya'nın küresel hedefleriyle ilgili olup olmadığına bakılmaksızın *"Rusya'nın askerî faaliyetlerinin her zaman endişe yaratmayı amaçladığını"* açıklamıştır. Konuyla ilgili olarak Norveç Dış Politika Enstitüsü uzmanlarından Julie Wilhelmsen; Rusya'nın silahlı kuvvetlerini

uzun zamandır ***"inşa ve modernize"*** ettiğine dikkat çekmektedir[1870]. Belki de en dikkat çekici olan, ilk defa barış döneminde, **Rusya'nın Arktika çıkarlarının savunulması ordunun görevlerinden biri olarak kabul edilmesi olmuştur[1871].**

Harita 59: Arktika'daki Rus Askerî Üsleri



Kaynak: Gary K. Busch, "Russia's New Arctic Military Bases", *Lima Charlie Media,* 29 Nisan 2017, https://limacharlienews.com/russia/russia-Arctic-military-bases/, (Erişim: 12.03.2019), s. 2.

Rusya, Arktika sınırları boyunca bir kısmı Soğuk Savaş'ın sonundan bu yana kullanılmayan askerî üslerini yeniden inşa etmeye ve genişletmeye başlamıştır. Yeniden inşa ve genişletme faaliyetlerinin günümüz Rus askerî harcaması ve GSYİH'deki payı düşünüldüğünde Rusya'ya ek ekonomik bir maliyet doğurduğu söylenebilir. Rusya'nın 2018 yılı askerî harcaması 61.4 milyar dolar olup,

[1870] Defense News, *"Tensions High as Russia Responds to Exercise",* 31 Mayıs 2015, https://www.defensenews.com/global/europe/2015/05/31/tensions-high-as-russia-responds-to-exercise/, (Erişim: 14.03.2019).

[1871] Minister of Defense, a.g.e., s. 126.

GSYİH'deki payı yaklaşık %3,9'dur[1872]. Bir kısmı Harita 59'da görülen Rus Arktikası'ndaki askerî üslerinin büyük bir çoğunluğunun Nisan 2017'de tamamladığı ve bölgedeki terk edilmiş bazı askerî üslerin ise yenilenme çalışmalarının devam ettiği Rusya Savunma Bakanlığı tarafından açıklanmıştır. Buna ek olarak, geniş nükleer buz kırıcı ve denizaltı filolarına daha fazla alan sağlamak için yıl boyunca buzsuz ve nükleer buzkıran filosuna ev sahipliği yapan az sayıdaki limandan biri olan Murmansk'ta demirleme tesislerinin yenilenmesine devam edilmektedir[1873]. Rusya Savunma Bakanı Sergei Shoigu; Franz Joseph Toprakları'nda 150 askerîn en az bir yıl boyunca sürekli olarak görev yapmasına olanak sağlayacak yeni bir Rus askerî üssünün tamamlandığını, ayrıca Çukçi Özerk Bölgesi'nin doğu kıyısında bulunan Cape Schmidt'e bir üs de dâhil olmak üzere bir dizi askerî üs inşasına devam edildiğini açıklamıştır[1874]. Arktika üzerindeki kapsama alanını iyileştirmek için mevcut hava üslerini geliştiren Rusya, 2015 yılından bu yana Franz Josef Toprakları, Severnaya Zemlya, Wrangel Adası, Kotelny Adası ve Novaya Zemlya (Rogachevo hava üssü) adalarındaki hava üslerine önemli yatırımlar yapmıştır[1875]. 2016 yılında Aleksandra Adaları'ndaki yeni askerî tesisler açılırken, Novaya Zemlya ve Tiksi limanına iki uzun menzilli S-400 alayı ve onları korumak için kısa menzilli Pantsir-S1 sistemleri yerleştirilmiştir[1876]. Daha önce ifade edildiği üzere Rusya'nın Arktika'daki askerî amaçlı bu tesisleri inşa ediyor olması ve sürdürülebilirliğini sağlanması çok maliyetli

[1872] Bkz. Tian vd., 2019, a.g.e., s. 2. Rusya'nın askerî harcaması 1998 yılından 2017 yılına kadar sürekli bir artış göstermiştir. 2017 yılında askerî harcaması 66.3 milyar dolar olup, bir önceki yıl GSYİH'deki %5,5'luk payı %4,3'e gerilemiştir. GSYİH'nin bu payı 2011 yılından beri kaydedilen diğer Avrupa ülkelerinin oranlarından daha yüksektir. Bkz. Tian vd., a.g.e., 2018, s. 7.

[1873] Steve Micallef, "Russia's Evolving Arctic Capabilities", *Center for International Maritime Security (CIMSEC),* 07 Şubat 2017, http://cimsec.org/russias-evolving-Arctic-capabilities/30712, (Erişim: 14.03.2019), s. 1-4.

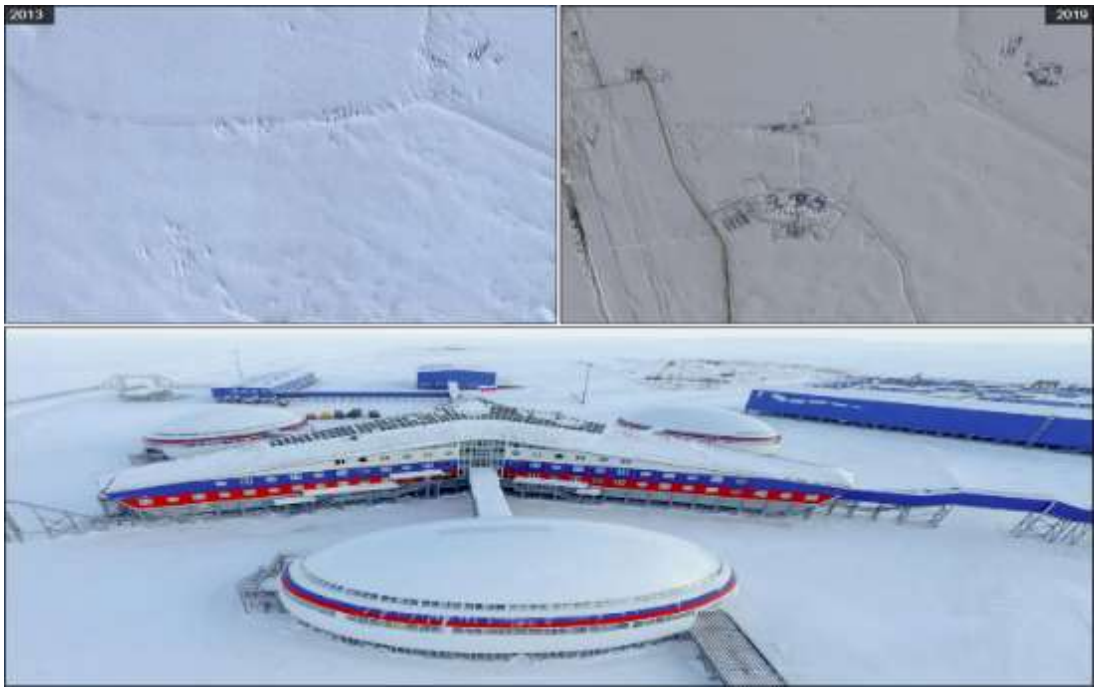
[1874] Gary K. Busch, "Russia's New Arctic Military Bases", *Lima Charlie Media,* 29 Nisan 2017, https://limacharlienews.com/russia/russia-Arctic-military-bases/, (Erişim: 12.03.2019), ss. 3-4.

[1875] Micallef, a.g.m., ss. 3-4.

[1876] Busch, a.g.m., s. 5-6.

bir süreci beraberinde getirdiği şüphe götürmez[1877]. Ancak Rusya'nın Arktika'da askerî tesisleşmelere devam ederek, daha önce ekonomik bakımdan gelişmemiş tundranın, kalabalık ekonomik merkezlere nasıl dönüştüğünün anlaşılması bakımından sırasıyla Fotoğraf 18 ve Fotoğraf 19'da görülen Nagurskoye ve Temp Hava Üsleri'nin uydu ve yer fotoğraflarına bakmak yaratıcı olabilir[1878].

Fotoğraf 18: Nagurskoye Hava Üssü



Kaynak: Malte Humbert, "New Satellite Images Reveal Extent of Russia's Military and Economic Build-Up in the Arctic", *High North News,* 03 Mayıs 2019, https://www.highnorthnews.com/en/new-satellite-images-reveal-extent-russias-military-and-economic-build-Arctic, (Erişim: 05.05.2019), s. 3.

Nagurskoye hava üssü; Franz Josef Toprakları'nda bulunan Rusya'nın en kuzeyindeki askerî tesisi olup, ilk olarak 1950'li yıllarda Sovyet uzun menzilli bombardıman uçakları için geliştirilmiş bir hazırlık üssü olarak kurulmuştur. Bu üs,

[1877] Malte Humbert, "New Satellite Images Reveal Extent of Russia's Military and Economic Build-Up in the Arctic", *High North News,* 03 Mayıs 2019, https://www.highnorthnews.com/en/new-satellite-images-reveal-extent-russias-military-and-economic-build-Arctic, (Erişim: 05.05.2019), ss. 1-2.

[1878] A.g.m., s. 2.

2015 yılından başlayarak iyileştirilmiş ve yeni tesislerle birlikte geliştirilmiştir[1879]. Fotoğraf 18'de 2.500 metrelik uçak pistinin asfaltlanarak MİG-31 ve Su-34 de dahil olmak üzere her türlü Rus askerî uçağını barındırabilir hale geldiği görülmektedir[1880]. Temp hava üssü ise 2013 yılında Kotelny Adası'nda kurulmuş ve 2015 yılında faaliyete geçmiştir. Fotoğraf 19'da görülen uydu görüntüleri, daha önce el değmemiş tundranın iki yaz dönemi inşaat mevsimi boyunca genişleyerek nasıl bir askerî üs haline nasıl dönüştüğünü göstermektedir[1881].

Fotoğraf 19: Kotelny Adası'ndaki Temp Hava Üssü



Kaynak: Malte Humbert, "New Satellite Images Reveal Extent of Russia's Military and Economic Build-Up in the Arctic", *High North News*, 03 Mayıs 2019, https://www.highnorthnews.com/en/new-satellite-images-reveal-extent-russias-military-and-economic-build-Arctic, (Erişim: 05.05.2019), ss. 3-4.

Uydu görüntülerinden hava üslerinin nasıl yükseltildiği ve yıl boyunca Ilyushin II-76 uçakları da dâhil olmak üzere büyük askerî uçakların inişine uygun sert bir yüzey

[1879] A.g.m., s. 3.

[1880] A.g.m., s. 3

[1881] A.g.m., s. 4.

pistine sahip olduğu anlaşılmaktadır. Buradaki tesisler yıl boyunca 250 kişilik barınma ve destekleme kapasitesine sahiptir. Rusya'nın bu iki hava üssü dışında Rogachevo, Cape Schmidt, Wrangel ve Sredniy'deki ilave üslerini de kısmen tamamlandığı bilinmektedir. Rusya, Arktika Okyanusu kıyısı boyunca yayılan bu askerî üslerin; Kuzey Deniz Rotası'ndaki uluslararası nakliyenin kontrolü, petrol ve doğal gaz tesisatları ve diğer deniz alanlarındaki etkililiğin korunması için kullanılacağını açıklasa da açıkça Arktika'daki askerî varlığını pekiştirmekte ve ülkenin nükleer caydırıcılığı da artırmaktadır[1882].

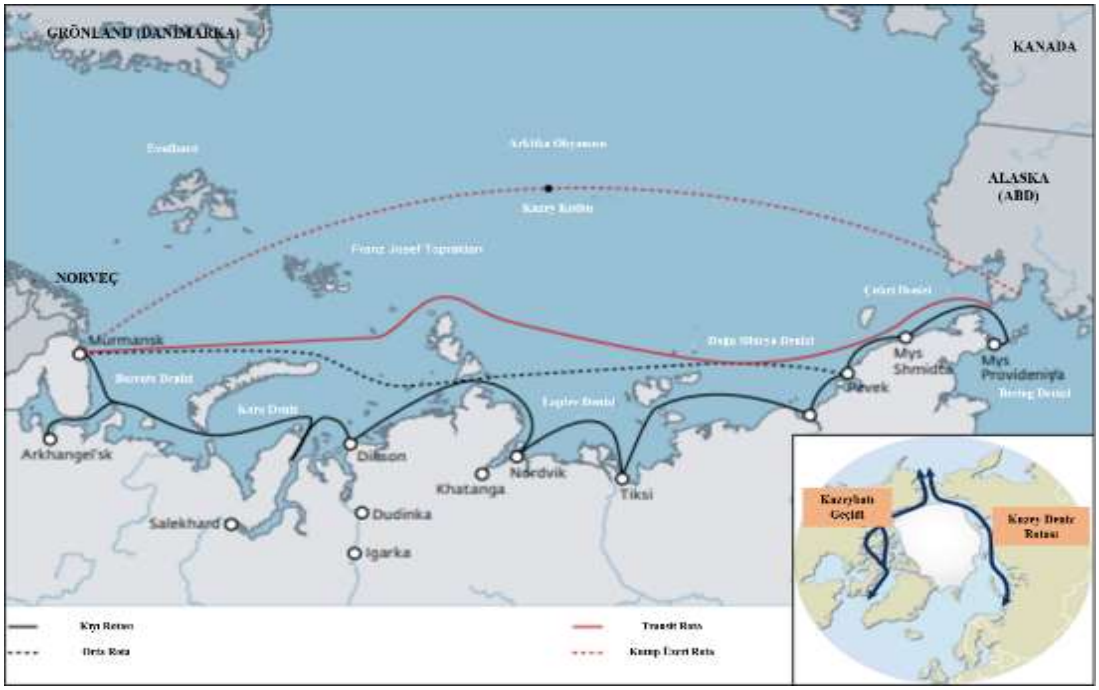
Rusya'nın Arktika'daki siyasî, askerî, ekonomik vb. genişlemesinin en büyük nedeni, küresel iklim değişikliğinin Arktika'nın jeopolitik değerinde yaratmış olduğu etkidir. Bugün Rusların yüzyıllarca hak iddiasında bulunduğu Arktika Okyanusu geçmişte hiç olmadığı kadar büyük bir hızla erirken, yeni deniz geçiş yolarının açılması ve yeni enerji havzalarına erişim imkânı Rusya için yeni fırsatlar yaratmaktadır. **Belki de çevresel faktörler jeopolitik anlamda ilk defa bir coğrafyanın değerini bu kadar hızlı değiştirmeye muktedir olmuştur.** Rusya'nın 2007 yılında Arktika Okyanusu deniz tabanına Rus bayrağının yerleştirilmesine ek olarak, Arktika sınırlarını bir örümcek ağı gibi birbirine bağlayan askerî üsler, limanlar ve buzkıran gemilerinin inşası, yenilenme ve genişletme çalışmaları, Arktika'nın jeostratejik açıdan Rusya için ne kadar büyük bir öneme sahip olduğunu göstermektedir.

Rusya açısından Kuzey Deniz Rotası hem bölgesel hem de uluslararası taşımacılık açısından önemli hizmetler vermektedir. Her ne kadar Kuzey Deniz Rotası ABD tarafından uluslararası bir deniz yolu olarak kabul edilse de Kuzey Deniz Rotası'nın tamamı Rus Arktikası deniz yetki alanlarında olup, Rusya'nın MEB alanlarına kadar uzanmaktadır. Ön jeofizik çalışmaların Kuzey Denizi Rotası boyunca deniz tabanının altında geniş petrol ve doğal gaz rezervlerinin bulunduğunun doğrulaması, Çin'in Avrupa'dan potansiyel olarak daha kısa nakliye sürelerine ek olarak, Rusya ile ortak kaynak geliştirilmesine olan ilgisini de arttırmıştır. Hürmüz

[1882] "Bu üsler hem en gelişmiş bombardıman uçaklarının hem de savaş uçaklarının kullanımına izin verecek." Bkz. A.g.m., s. 4.

Boğazı ve Malakka Boğazı'ndan deniz yoluyla petrol tedarik hatlarına yönelik artan tehditler, Çin'e ABD Deniz Kuvvetleri'nin müdahalesine karşı çok daha güvenli olan Kuzey Deniz Rotası'nı bir alternatif olarak sunmaktadır[1883]. Bu bağlamda, 2017 yılında Çin Devlet Başkanı Şi Jinping'in G20 Berlin zirvesi öncesinde Rusya'yı ziyaret ederek, Kutup İpek Yolu ve Kuzey Denizi Rotası'nı **iki ülkenin iş birliğinin ana merkezi** olarak belirleyen anlaşmayı imzalaması önemlidir[1884].

Harita 60: Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası Boyunca Geliştirdiği Limanlar



Kaynak: Harita çalışmanın yazarı tarafından düzenlenmiştir. Bkz. Lassi Heininen, Alexander Sergunin ve Gleb Yarovoy, "Russian Strategies In The Arctic: Avoiding a New Cold War", *Valdai Discussion Club Grantees Report,* Mosokova, Eylül 2014, http://valdaiclub.com/files/11482/, (Erişim: 1202.2018), s. 67.

Kuzey Deniz Rotası'nın geliştirilmesi bağlamında, Rusya'nın 2014 yılı ***"Taşımacılık Stratejisi",*** yeni kaynakların çıkarılma alanlarının bütünleşik

[1883] William Engdahl, "The Huge Implications of Russia's Northern Sea Route", *Williamengdahl,* 22 Kasım 2017, http://www.williamengdahl.com/englishNEO22Nov2017.php, (Erişim: 15.11.2018), s. 2.

[1884] Bkz. Jane Nakno, "China Launches the Polar Silk Road", Center for Strategic and International Studies (CSIS), 02 Şubat 2018, https://www.csis.org/analysis/china-launches-polar-silk-road, (Erişim: 21.04.2019), ss. 1-3.

geliştirilmesine olanak sağlamak için limanların ve aktarma tesislerinin yapımını hedeflemektedir. Açıkçası bu hedeflerin hızlı bir şekilde gerçekleştiğini de söylemek yanlış olmayacaktır. **Stratejide ortaya konan önemli hususlar;** Arktika Okyanusu deniz tabanının hidrokarbon kaynaklarının nakliye güzergâhları boyunca topografik olarak incelenmesi, arama ve kurtarma operasyonlarına yardımcı olacak ve uzak havayollarına erişimi iyileştirecek hafif havacılık tesislerinin yenilenmesi olarak dikkat çekmektedir[1885]. Bu strateji doğrultusunda, Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası boyunca geliştirdiği limanlar (bkz. Harita 60); Kuzeybatıdan başlayarak Finlandiya sınırına yakın bir yerde Severomorsk ve Rusya'nın Kuzey Filosu'na ev sahipliği yapan Murmansk, daha doğuya doğru Arkhangelsk, Vitino, Naryan Limanları, Yenisey Körfezi'ndeki Mar, Belomorsk, Dikson ve Dudinka, Laptev Denizi'nden başlayarak Çukçi Denizi'nden Bering Denizi'ne doğru hem Rusya hem de Asya'nın en kuzeyindeki Igarka, Tiksi, Pevek ve Mys Shmidta limanları, Bering Boğazı'ndan geçerek Provideniya'ya ve Pasifik Okyanusu'nda Vladivostok'a kadar uzanmaktadır. Bunlardan bazıları küçük olup, yerel balıkçılık endüstrisini desteklerken, **Murmansk, Arkhangelsk ve Vladivostok** önemli ve büyük limanlardır[1886]. **Murmansk Limanı;** işlenmiş ürünler bakımından Rusya'da dördüncü sırada yer alırken, St. Petersburg'dan sonra Rusya'nın kuzeybatısındaki en büyük ikinci, Rusya'nın en büyük buzsuz limanıdır[1887]. Ayrıca bu liman, Rusya'nın Avrupa'ya kömür, petrol, balık, metal ve diğer ürünlerin sevk edilmesi için önemli bir merkez ve Kuzey Deniz Rotası'nın batı kıyılarının Asya'ya açılan ana kapısıdır[1888]. **Arkhangelsk Limanı;** kereste, kömür, makine, metal, endüstriyel ve tüketim malları gönderilip alındığı önemli bir yükleme

---

[1885] Chris Devonshire-Ellis, *"The Northern Sea Passage Between Europe and Asia – Russia's Developing Arctic Ports, Russia Briefing",* 10 Nisan 2017, https://www.russia-briefing.com/news/northern-sea-passage-europe-asia-russias-developing-Arctic-ports.html/, (Erişim: 19.02.2019), ss. 2-3.

[1886] Chris Devonshire-Ellis, *"The Northern Sea Passage Between Europe and Asia – Russia's Developing Arctic Ports, Russia Briefing",* 10 Nisan 2017, https://www.russia-briefing.com/news/northern-sea-passage-europe-asia-russias-developing-Arctic-ports.html/, (Erişim: 19.02.2019), ss. 2-3. Ayrıca bkz. Emmerson, *The Future History…,* ss. 242-243.

[1887] Devonshire-Ellis, a.g.m., ss. 2-3.

[1888] Engdahl, *The Huge Implications…,* s. 2.

merkezidir[1889]. Ayrıca Arkhangelsk şehrinin 55 kilometre kuzeyinde Kuşak Yol Girişimi'ne bağlı olarak Çinli bir devlet kuruluşu olan *"Poly International Holding Co."* ile *"Rusya Arktika Taşımacılık ve Endüstri Merkezi"* Arkhangelsk'te derin su limanının inşasını sürdürmektedir[1890]. Bu liman tamamlandığında, yıllık kapasitesinin yaklaşık 45 milyon ton olacağı ve ağırlığı 100.000 tona kadar olan gemilerin kullanımına olanak sağlayacağı tahmin edilmektedir. **Yeni Rus derin su limanı ile birleştirilmiş yeni demiryolu bağlantısı, Arkhangelsk, Komi Cumhuriyeti, Sverdlovsk ve Perm bölgelerini birbirine bağlayan ekonomik altyapının oluşmasına katkı sağlayabilir.** Rusya'nın en derin nehirlerinden biri olan Kama Nehri'nin uzantısında Ural Dağları'nın yakınında bulunan Perm; Orta Rusya, kuzey Ural ve Rus Uzak Doğusu'nda bulunan hatlarla Trans-Sibirya Demiryolu üzerinde önemli bir kavşaktır. Kama Nehri bölgesinden, Beyaz Deniz, Baltık Denizi, Azak Denizi, Kara Denizi ve Hazar Denizi Limanlarına yeniden yükleme yapmadan kargo göndermek mümkündür[1891]. **Vladivostok Limanı ise;** Rusya'nın Çin ve Kuzey Kore ile olan sınırına çok yakın olup, ülkenin Pasifik Okyanusu'na açılan ana limanıdır. Ayrıca Trans-Sibirya demiryoluyla doğrudan Moskova'ya bağlanmaktadır[1892]. Yamal LNG tesisi yakınında bulunan Sabetta limanı ile Obi Körfezi'nin batı kıyısında bulunan ve bir petrol ihracat terminali olan Novy Limanı önemli bir liman özelliği göstermektedir[1893]. Yamal LNG tesisi ve yakındaki Sabetta Limanı ve havaalanı 10 kilometrekareden daha büyük bir alanı kaplamaktadır. Tesisler beş yıldan daha kısa bir sürede inşa edilerek, daha önceden ekonomik anlamda gelişmemiş olan bu bölgeyi kalabalık bir ekonomik merkeze dönüştürmüştür. Yamal LNG, yıllık 16.5 milyon

---

[1889] Arkhangelsk'ten Murmansk, Dikson, Onega, Mezen, Kandalaksha ve Novaya Zemlya'ya düzenli yolcu gemileri bulunmaktadır. Bkz. Devonshire-Ellis, a.g.m., ss. 2-3.

[1890] Engdahl, *Strategic China…,* s. 2.

[1891] Engdahl, *The Huge Implications…,* s. 2.

[1892] Devonshire-Ellis, a.g.m., s. 3.

[1893] Lawson W. Brigham ve Lawrence P. Hildebrand, "Introduction to the New Maritime Arctic", Lawrence P. Hildebrand, Lawson W. Brigham ve Tafsir M. Johansson (Ed.), *Sustainable Shipping in a Changing Arctic,* Springer, İsveç, 2018, s. 6.

tondan fazla üretim ile **dünyanın en büyük LNG tesisleri arasında ikinci** sırada yer almaktadır[1894].

Fotoğraf 20: Yamal LNG ve Sabetta Limanı



* Yamal LNG tesisi. Arka planda görülen yer Sabetta Limanı.

Kaynak: Malte Humbert, "New Satellite Images Reveal Extent of Russia's Military and Economic Build-Up in the Arctic", *High North News,* 03 Mayıs 2019, https://www.highnorthnews.com/en/new-satellite-images-reveal-extent-russias-military-and-economic-build-Arctic, (Erişim: 05.05.2019), s. 3.

Yamal Yarımadası'nda yenilenen ve geliştirilen Sabetta deniz limanının inşası için yaklaşık 973 milyon dolarlık bir finansal destek gerekmektedir. Murmansk Limanı içinse bu rakam yaklaşık olarak iki milyar dolardır[1895]. Yenisey Nehri üzerinde maden ve kereste kaynakları için yükleme noktası görevi gören Dikson, Dudinka ve Ingarka ile Lena Nehri'nin ağzındaki Tiksi önemli limanlar olarak dikkat çekmektedir. Bu limanlar ayrıca buz örtüsünün en az olduğu yaz mevsiminde kıyı taşımacılığına da olanak sağlamaktadır. Uluslararası deniz taşımacılığı ve ticareti için de önemli bir geçit

[1894] Malte Humbert, "New Satellite Images Reveal Extent of Russia's Military and Economic Build-Up in the Arctic", *High North News,* 03 Mayıs 2019, https://www.highnorthnews.com/en/new-satellite-images-reveal-extent-russias-military-and-economic-build-Arctic, (Erişim: 05.05.2019), ss. 3-4.

[1895] Klimenko, Russia's Arctic…, s. 9.

olan Kuzey Deniz Rotası'nın günümüzde Rusya açısından önemli bir mali tasarruf sağladığı ve gelecekte sağlayacağı söylenebilir[1896].

Sonuç olarak; Rusya, Arktika'da askerî, siyasî, ekonomik vb. anlamda önemli stratejik çıkarlara sahip olmakla birlikte, sahip olduğu bu özellikleri itibariyle benzersiz bir Arktika Devleti'dir. Arktika'daki yeni enerji havzalarının araştırılması ve geliştirilmesi, Rusya'nın önemli siyasî ve ekonomik önceliklerindendir. Rusya ekonomisi için önemli bir merkez olan kuzey, aynı zamanda Rusya için jeostratejik anlamda hayati bir öneme haizdir. Bugün için Rusya'nın Arktika'daki geniş petrol ve doğal gaz bolluğuna rağmen, ekonomik başarısı gerek Ukrayna Krizi sonrasında uygulanan ekonomik yaptırımlar nedeniyle, gerekse de iklimsel ve politik nedenlerden ötürü hedeflenenden uzak, hidrokarbonların çıkarılması ve ihracatına dayalı ekonomi ise istikrarlı değildir[1897]. Bunun bölge nezdinde çeşitlendirilmesine ve yoğunlaştırılmasına ihtiyaç olduğu, bölgenin coğrafî özellikleri dikkate alındığında, bir dizi bölgesel kalkınma problemini çözmek için ekonomik ve sosyal desteğin kaçınılmaz olduğu söylenebilir.

4.1.6 Finlandiya

Arktika'daki değişimlere büyük bir ilgisi olan Finlandiya, Arktika Okyanusu kıyı devletlerinin aksine bölgedeki doğal kaynaklar veya nakliye yolları üzerindeki bölgesel kontrolünü doğrudan genişletme potansiyeline sahip değildir. Jeopolitik anlamda, Baltık Denizi ve Arktika Okyanusu arasında önemli bir bağlantı noktası[1898], İsveç ve Rusya arasında ise tarihsel stratejik bir alandır. Yüzyıllarca süren İsveç yönetiminden sonra, 1809 yılında Çarlık Rusya'nın özerk bir parçası haline gelen Finlandiya, 1917 yılında bağımsızlığını ilan etmiş, İkinci Dünya Savaşı sırasında Sovyetler Birliği ile yaptığı savaşları kaybederek topraklarının yaklaşık onda birini kaybetmiştir[1899]. Harita 61'de kırmızı ile gösterilen Vyborg ve Ladoga Gölü'nün

[1896] Arctic Institute, *Russia…,* s. 2.

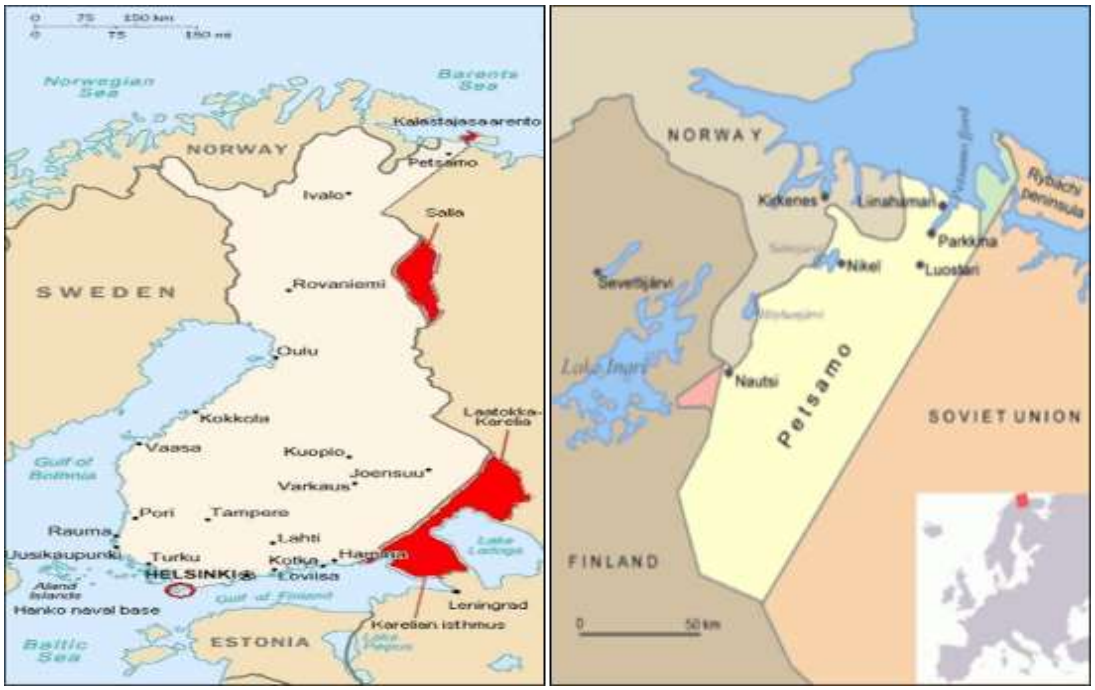
[1897] Bu konuyla ilgili olarak bir değerlendirme için bkz. Emmerson, *The Future History…,* ss. 227-231.

[1898] Mikkola, a.g.e., s. 5.

[1899] İkinci Dünya Savaşı sırasında Finlandiya Sovyetler Birliği'ne karşı iki defa savaşmıştır. Bu savaşlar; 1939–1940 yılları arasındaki Kış Savaşı ve 1941–1944 yılları arasındaki Devam Savaşı'dır.

kuzeyi Karelya, Salla ve Kuusamo ile Petsamo bölgeleri Sovyetler Birliği'ne bırakılmıştır[1900]. **Petsamo bölgesinin kaybedilmesi aynı zamanda Finlandiya'nın Arktika Okyanusu'na açılan koridoru da kaybetmesi anlamına gelmektedir[1901].**

Harita 61: Finlandiya'nın Sovyetler Birliği'ne Kaybettiği Bölgeler



Kaynak: Global Security, *"Finland's Borders",* https://www.globalsecurity.org/military/world/europe/fi-borders.htm, (Erişim. 24.04.2019).

Finlandiya'nın Çarlık Rusyası yönetimi altındaki deneyimleri ve İkinci Dünya Savaşı'nda Sovyetler Birliği ile yaşanan savaşlar, özellikle Rusya'yı Finlandiya ulusal kimliğinde bir ***"öteki"*** haline getirmiştir. Finlandiya dış politikasında Soğuk Savaş dönemi sıklıkla, devletin bağımsız bir dış politika oluşturmadaki çabasının Sovyet etkisiyle nasıl sınırlandırıldığını gösteren ***"Finlandiyalaşma (Finlandisation)"***

[1900] Bu alanlar geçici barış anlaşması ile Sovyetler Birliği'ne bırakılmıştır. Bkz. Global Security, *"Finland's Borders",* https://www.globalsecurity.org/military/world/europe/fi-borders.htm, (Erişim. 24.04.2019).

[1901] Bu durum Polonya'nın Baltık Denizi'ne bağlantısını sağlayan Danzing koridorunu İkinci Dünya Savaşı sonrasında kaybetmesiyle benzerlik taşımaktadır. Bkz. Günel, a.g.e., s. 59.

kavramı ile kavramsallaştırılmıştır[1902]. Soğuk Savaş'ın sonları ve sonrası dönem Sovyetler Birliği tehdidi tarafından getirilen kısıtlamalar aşamalı olarak kaldırılmış, Finlandiya dış politikası Avrupa ve Avrupa entegrasyonuna yönelmeye başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan 1990'lara kadar olan süre, ülkenin hızlı sanayileşmesine tanıklık ederken, ormancılık gibi geleneksel sektörler günümüzde nüfus için istihdam, devlet için gelir kapısıdır[1903]. Bir NATO ülkesi olmamasına rağmen, 1990 yılından itibaren NATO ile yakın iş birliği içerisinde hareket etmektedir. 1995 yılında AB'ye üye olan Finlandiya hem AB'de hem de küresel olarak uluslararası Arktika politikasında lider bir aktör olmayı amaçlamaktadır. **AB'yi Arktika'da kilit aktör olarak görmekte ve AB'nin Arktika politikalarının bölgede desteklenmesine yönelik çaba göstermektedir[1904].**

Finlandiya'nın Rusya ile olan sınırı ve Baltık Bölgesindeki jeopolitik konumu düşünüldüğünde ülkenin zaman, mekân ve kuvvet ölçeğinde uluslararası ilişkilerde çok taraflı iş birliğine yönelmesi doğal görülebilir. Bunda ülkenin sahip olduğu ekonomik ve askerî kapasitesinin sağladığı yeterlilik ve yetkinliğin etkisi oldukça fazladır. 2018 yılı GSYİH'si yaklaşık 279.743 milyar dolar[1905], askerî harcaması ise yaklaşık 3.8 milyar dolardır[1906]. Dış politikada çok taraflı iş birliği süreçlerini destekleyen Finlandiya, 2018 yılında yayınlanan ***"Dış Politikada Öncelikli Stratejik Alanlar (Strategic Priority Areas in the Foreign Service)"*** belgesinde[1907]; Arktika,

---

[1902] Vesa Vaatanen, "Securing Anticipatory Geographies: Finland's Arctic Strategy and the Geopolitics of International Competitiveness", *Journal of Geopolitics,* 22 Şubat 2019, s. 10.

[1903] A.g.m., s. 11.

[1904] Finlandiya, Arktika iş birliğini AB'nin dış ilişkilerinin önceliklerinden biri olarak geliştirmeyi amaçlamaktadır. Goverment of Finland, *"Finland is an Active and Responsible Partner",* https://vnk.fi/en/Arctic-issues/finlands-Arctic-policy,(Erişim: 04.05.2019).

[1905] World Bank, *"Finland GDP",* https://data.worldbank.org/country/finland, (Erişim: 17.02.2020).

[1906] SIPRI, *"SIPRI Military Expenditure Database, 1949-2018",* 2019, https://www.sipri.org/databases/milex, (Erişim: 05.05.2019).

[1907] Finlandiya'nın dış ve güvenlik politikası, ülkenin uluslararası konumunu güçlendirmeyi, Finlandiya'nın bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü güvence altına almayı, Finlandiya'daki insanların güvenliğini ve refahını iyileştirmeyi ve Finlandiya toplumunun verimli çalışmasını sağlamayı amaçlar. Sürdürülebilir bir temel üzerinde faaliyet gösteren bir ekonomi, etkin bir kurallara dayalı uluslararası

Baltık güvenliği, Finlandiya ve İsveç arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesi, transatlantik iş birliği ve arabuluculuk ile ilgili soruların sistematik olarak ele alınması konularını öncelikli hedefleri olarak belirlemiştir[1908]. **Arktika'daki iş birliğinin amacı;** Arktika'da ve küresel ölçekte refahın güçlendirilmesi, güvenlik, çevre ve iklim konularını kapsayan ticari ve ekonomik hususların desteklenmesi olarak belirlenmiştir[1909]. Burada sadece **bölgesel değil, aynı zamanda küresel iş birliği** arayışı dikkat çekicidir. Bu bakış açısı; Finlandiya'da sıkça tekrar edilen ancak zamanla değişime uğrayan, ***"Bir Ada Olarak Finlandiya (Finland as an Island)",*** jeopolitik bir kavrayışı[1910], coğrafî bir zorunluluğu ve mahkûmiyeti ifade etmektedir. **Finlandiya'yı ada yapan etkenler, öncelikle kültürel ve ideolojik olup;** Batı medeniyetinin bir karakolu olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, Rusya ile olan sınır, ülkenin kıta Avrupası perspektifinden kültürel ve ideolojik olarak bir ada olduğunu, daha açık bir ifadeyle ülkenin Batı medeniyetinin kıyısındaki/kenarındaki konumunu vurgulamaktadır. Sovyetler Birliği ile imzalanan bu sınırın, Soğuk Savaş sırasında bu yorumu daha da güçlendirdiği şüphe götürmez. **İkincisi iklimsel koşullar;** ülkenin sert ve buzlu alanlarını, **üçüncüsü ekonomik ve ticari koşullar;** ülkenin coğrafî olarak deniz yoluyla ana ticaret merkezlerinden ayrıldığını, **dördüncüsü lojistik koşullar;** ülkenin mevcut deniz limanlarının ve lojistik rotalarının zorunluluğunu, buzlu limanları ve daha açık bir ifadeyle Baltık Denizi'nin kaçınılmazlığını ve **son olarak jeopolitik koşullar;** Rusya ve Baltık Denizi arasında bir sınır olduğunu ifade etmektedir. Fin limanlarının kış aylarında donması gerçeği,

---

ticaret sistemi ve yeterli düzeyde bir uluslararası rekabet edebilirlik bu hedeflere ulaşmayı destekleyen faktörlerdir. Bkz. Ministry for Foreing Affairs of Finland, "*Strategic Priority Areas in the Foreign Service",* 14 Mart 2018, https://um.fi/documents/35732/0/Strategic%20priority%20areas%20in%20the%20Foreign%20Service%2014.3.2018%20%282%29.pdf/8802ce3a-056f-5ca6-08e9-1cb776a7342b?t=1533649959681, (Erişim: 05.05.2018), s. 1.

[1908] A.g.e., s. 1.

[1909] A.g.e., s. 6.

[1910] Mika Aaltola, Juha Kapyla, Harri Mikkola ve Timo Behr, "Towards the Geopolitics of Flows Implications for Finland, The Finnish Institute of International Affairs", *FIIA Report: 40,* https://www.files.ethz.ch/isn/180917/FIIA_Report_40_web.pdf, (Erişim: 01.02.2019), s. 153.

ülkenin 2020 yılı için sahip olduğu 10 adet buzkıran gemisine rağmen deniz ticaretinde yüksek maliyetlerle karşılaşıldığını göstermektedir. Kara taşımacılığında da coğrafî konumu nedeniyle avantajsız bir konumda olan Finlandiya'nın mevcut koşullar altında buzkıranlar gemilerin inşa edilmesine, buzlu koşullar, hava trafiği veya uzak iletişim teknolojileri ve siber çözümler gibi diğer lojistik faktörlere olan ihtiyacı da artmaktadır[1911].

Bir ada olarak Finlandiya'nın **coğrafî mahkûmiyeti** eğer aşağıda anlatılan Arktika strateji belgelerindeki hedefler bir tarafa bırakılacak olursa, Çin'in Avrupa'ya bağlayan ***"Arktika Koridoru (Arctic Corridor)"*** planı, bir ölçüde ülkenin bu ada olma durumunun aşılabileceğini göstermektedir. Fotoğraf 21'de görülen bu planın gerçekleşmesi Asya ve Avrupa arasındaki ticari mallar için en kısa güzergâhı oluşturmaktadır. Çin'in desteklediği, Norveç'in önemsediği bu plan, Finlandiya'nın Avrupa ve Asya arasındaki merkezi konumunu ortaya çıkarmaktadır[1912]. Rovaniemi'yi Finlandiya'nın Sodankyla kenti üzerinden Kirkenes'e bağlayan demir yolunun yaklaşık maliyeti 2,9 milyar avrodur[1913]. Bu, Arktika Okyanusu'na ve daha güneyde önerilen Helsinki-Tallinn tüneli ve *"Baltica Demiryolu (Rail Baltica)"* ağı üzerinden Avrupa demiryolu ağına bir bağlantı anlamına gelmektedir[1914].

[1911] A.g.e., s. 158.

[1912] Finlandiya'nın Avrupa'nın Çin ve Asya'ya hava trafik kapısı olduğu görülmektedir. Öyle ki, Helsinki Havaalanı, Çin'e diğer AB ülkelerine nazaran daha yakın olmakla birlikte, Pekin'e yalnızca yedi buçuk saat uçuş süresi vardır. Bkz. Martin Breum, "Finland Plans Arctic Corridor Linking China to Europe", *EU Observers,* 28 Şubat 2018, https://euobserver.com/nordic/141142, (Erişim: 04.04.2019), ss. 1-3.

[1913] Proje kapsamında Finlandiya'nın iki milyar avro ödeyeceği geri kalanının ise Norveç tarafından karşılanması planlanmaktadır. Ayrıca bu demir yolu projesi için ren geyiği yetiştiriciliği ve çevre sorunları gibi şeyleri dikkate aldığını da vurguladı. Gelecekte, bölgeye uzun süredir yerleşmiş olan eski bir Avrupa kabile halkı olan yerli Sami nüfusu ile demiryolu daha ayrıntılı olarak tartışılacak. Bkz. Silk Road Briefing, *The Arctic Link…,* ss. 2-3.

[1914] Silk Road Briefing, *"The Arctic Link: Connecting…,* s. 2. Ayrıca Tünel Projesi'nin Çin'den yapılacak potansiyel yatırımlarla 15 milyar avroya yaklaşacağı tahmin edilmektedir. Bkz. Kong S. Lim, "China's Arctic Policy and the Polar Silk Road Vision", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2018, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2019), ss. 10-11.

Fotoğraf 21: Finlandiya'nın Arktika Koridoru



Kaynak: Martin Breum, "Finland Plans Arctic Corridor Linking China to Europe", *EU Observers,* 28 Şubat 2018, https://euobserver.com/nordic/141142, (Erişim: 04.04.2019), s. 3.

Çin'in Kuşak Yok Girişimi'nin bir parçası olan Arktika Koridoru'nun deniz ticareti açısından değeri; Asya'dan gelen kargo gemilerinin Kirkenes'te veya Norveç'in kuzeyinde başka bir yerde Arktika Okyanusu kıyılarında yük boşaltabileceği düşünülecek olursa, sadece Süveyş Kanalı'ndan geçen rotaya kıyasla binlerce deniz mili tasarruf sağlanmayacak, aynı zamanda gemiler, Avrupa ihracatını toplarken, Asya'dan gelen ticari mallar Estonya'ya giden bir tünel yoluyla Finlandiya üzerinden demiryolu ile devam ederek çok kısa sürede Orta Avrupa'ya ulaşabilecektir. Burada Çin'in yapımı planlanan demiryolları ve tüneller için mali destek vermesi, planın hayata geçirilebilmesi noktasında umut vericidir[1915]. Ancak yaklaşık 520 kilometre boyunca uzanacak olan Kirkenes-Rovaniemi demiryolunun ren geyiği otlatma alanlarını ikiye ayıracak olması Sami yerli halkları tarafından tepkiyle karşılanmaktadır. Özellikle Finlandiya hükümetinin yürürlükteki yasaları uyarınca demiryolunun Sami yerli halklarının vetosuna rağmen yapılmasısın oldukça güç olduğu söylenebilir[1916]. Bunun dışında Finlandiya'nın Avrupa ile Asya arasındaki

[1915] A.g.m., s. 2.

[1916] Thomas Nilsen, *"The Dream of an Arctic Railway Fades as Sami Herders Signal Veto",* Arctic Today, 05 Mart 2020, https://www.arctictoday.com/the-dream-of-an-arctic-railway-fades-as-sami-

bağlantıyı güçlendirmek için Arktika'dan yaklaşık 10.500 kilometre fiber optik kablo döşemeyi amaçlayan *"Arktika Bağlantı (Arctic Connect)"* projesini hayata geçirmek için ön çalışmalara başladığı bilinmektedir. Proje tamamlandığında, Finlandiya'nın muhtemelen uluslararası veri trafiği ve Kutup İpek Yolu üzerindeki teknoloji ve veri operasyonları için bir merkez olma konumu güçlenebilir[1917].

Finlandiya, uluslararası rekabet edebilirlik söylemlerinin baskın bir role ulaştığı bir devlet örneğidir. Bu söylemler, özellikle kendileri için çekiciliği, etkinliği ve yenilik kabiliyetine vurgu yapılarak ortaya konulmaktadır. 2008 yılında yaşanan ekonomik krizden etkilenen Finlandiya, bu ekonomik krizin yarattığı gerilemenin çözümü için giriştiği arayışlar içersinde (tesadüfen olsun ya da olmasın) ilk defa ülkenin Arktika stratejisinin geliştirilmesine olanak sağlayan bir eğilime ulaşmıştır. **Ekonomik krizin Finlandiya'yı o güne kadar hiç olmadığı kadar Arktika'ya yönelttiği,** ortaya çıkan siyasî ve ekonomik gelişmeleri, jeopolitik anlamda daha gerçekçi yorumlayarak, Arktika strateji belgelerinin kapsamlı bir şekilde ortaya konulmasına çaba gösterdiği söylenebilir. 2008 yılı ekonomik krizi dışında, A5 Devletleri'nin Arktika strateji ve politikalarını yayınlaması ve aynı yıl ilk defa bakanlık düzeyinde toplanmaları, ekonomik ve iklim değişikliğine bağlı nedenler Finlandiya'nın Arktika ile ilgilenmesi için itici bir güç olmuştur[1918].

Finlandiya'nın ilk Arktika strateji belgesi; 2010 yılında yayınlanan **"*Finlandiya'nın Arktika Stratejisi (Finland's Strategy for the Arctic***

herders-signal-veto/, (Erişim: 07.03.2020). Ayrıca Finlandiya Anayasası'nın 17'inci maddesi Sami yerli halklarının kendi kültürlerini koruma ve geliştirme hakkını güvence altına almaktadır. Bkz. *"The Constitution of Finland",* 11 Haziran 1999 (731/1999), https://publicofficialsfinancialdisclosure.worldbank.org/sites/fdl/files/assets/law-library-files/Finland_Constitution_2000_en.pdf, (Erişim: 07.03.2020).

[1917] South China Morning Post, *"China Mulls Joining Scheme to Lay Telecom Cable Across Arctic Circle",* 14 Aralık 2017, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2124239/china-mulls-joining-scheme-lay-telecom-cable-across, (Erişim: 12.02.2019).

[1918] Heininen, *State of the Arctic*…, s. 10.

Region)"dir[1919]. Bunu, 2013 yılı ***"Finlandiya'nın Arktika Stratejisi (Finland's Strategy for the Arctic Region)"*** **ve 2016 yılı** ***"Güncellenen Arktika Stratejisinde Önceliklere İlişkin Devlet Politikası (Government Policy Regarding The Priorities in the Updated Arctic Strategy)"*** belgeleri izlemiştir. Mart 2017'de ise ***"Arktika Stratejisi Güncellenmiş Eylem Planı (Action Plan for The Update of The Arctic Strategy)"*** Finlandiya'nın Arktika'da hedeflerine ilişkin planları ihtiva etmektedir[1920].

2010 yılında yayınlanan strateji belgesi; diğer strateji belgelerinin dayanak noktasını oluşturduğu söylenebilir. Belge sekiz bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler: *"1) Giriş; 2) Arktika'nın kırılgan çevresi; 3) Ekonomik gelişmeler ve bilgi (know-how); 4) Taşıma ve altyapı; 5) Yerli halklar; 6) Arktika Politika araçları; 7) AB ve Arktika; ve 8) Sonuç: eylem için amaç ve öneriler"*dir. Bu bağlamda **birinci bölümde;** Arktika'nın istikrarlı ve barışçıl bir bölge olduğu açıkça belirtilerek, bölgenin iklim değişikliğine bağlı olarak küresel öneminin arttığı vurgulanmıştır. Özellikle bölgenin ekonomik potansiyeli ve yeni ulaşım yollarıyla stratejik önem kazandığı belirtilmiştir. Finlandiya'nın Arktika'ya yönelik olarak mevcut durum ve koşullar hakkında bütüncül bir değerlendirme yapması gerektiği ifade edilmiştir[1921]. **İkinci bölümde;** iklim değişikliği, çevre kirliliği ve bölgenin biyoçeşitliliği üzerinde durularak, Arktika'nın artan insan etkinliği, kirlilik ve taşımacılık gibi faktörler nedeniyle büyük baskılara maruz kaldığı tespit edilmiştir. Çevrenin ve yerli halkların korunmasına önem verilerek, Arktika'da sürdürülebilir kalkınmanın ilkelerine bağlı kalındığı açıklanmıştır[1922]. **Üçüncü bölümde;** Arktika'nın ekonomik yönü vurgulanmıştır. Doğal kaynaklar, bölgede araştırma ve bilgi[1923] yeterliğinin kullanılması

[1919] Government of Finland, "Finland's Strategy for the Arctic Region", *Prime Minister's Office Publications,* 08/2010, 05 Temmuz 2010, https://Arcticportal.org/images/stories/pdf/J0810_Finlands.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 8-9.

[1920] Vaatanen, a.g.m., s. 11.

[1921]Government of Finland, "Finland's Strategy for the Arctic Region", *Prime Minister's Office Publications,* 08/2010, 05 Yemmuz 2010, https://Arcticportal.org/images/stories/pdf/J0810_Finlands.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 8-9.

[1922] Government of Finland, *Finland's Strategy…*, s. 13.

[1923] Finlandiya, birçok sektörde üst düzey Arktika bilgisine (know-how) sahiptir. Bununla birlikte, bu bilginin sürdürülmesi, ilgili üniversite düzeyinde eğitim, doğru hedeflenmiş yatırımlar ve ulusal ve

hedeflenmiş[1924], doğal kaynaklar ve lojistik bağlantılar, Finlandiya'nın yatırım yapmak istediği alanlar olarak tespit edilmiştir[1925]. **Dördüncü bölümde;** Fin Arktikası'nda ulaştırma, iletişim ve lojistik ağlarının geliştirilmesi, deniz geçiş yollarındaki trafik hacimlerinin arttırılması ve nakliye güvenliğinin öneminden bahsedilmiştir. Dış ticarette çoğunlukla deniz taşımacılığına olan bağımlılığın ulaştırma altyapısının ve lojistik sistemin geliştirilmesinde zorluklar doğurduğu, Barents Denizi'nin siyasî ve ekonomik önemi arttıkça, ulaşım sistemi, sınır geçişleri ve telekomünikasyon bağlantılarının geliştirilmesi ihtiyacının artacağı değerlendirilmiştir[1926]. **Beşinci bölümde;** yerli halklar hakkında genel bir değerlendirme yapıldıktan sonra, Finlandiya'daki Samiler de dâhil olmak üzere **yerli halkların hakları, insan hakları politikasının önceliklerinden biri olduğu ve iklim değişikliğinin getirdiği zorlukların göz önünü alındığı** belirtilmiştir[1927]. **Altıncı bölümde;** Arktika'da küresel, bölgesel ve ikili iş birliğinin önemi vurgulanmış, finansal iş birliği arayışları ile Finlandiya'nın Arktika hedeflerine ulaşmak ve küresel tehditlerden uzak durmak için küresel ve bölgesel düzeylerde çok taraflı iş birliğine aktif olarak katılması hedeflenmiştir[1928]. **Yedinci bölümde; AB'nin Arktika'da küresel bir aktör olduğu belirtilmiş,** Barents Bölgesi'nin AB için önemi ve Arktika politikasından bahsedilmiştir. Bu bağlamda, Arktika Devletleri arasında Finlandiya, Danimarka ve İsveç'in AB üyesi ülkeler olduğu, Norveç ve İzlanda'nın ise AEA'ya dâhil olduğu belirtilmiştir. Bölge, **özellikle enerji üretimi, balıkçılık, doğal kaynaklara dayalı diğer geçim kaynakları ve turizm açısından kilit bir rol**

---

uluslararası iş birliğini gerektirir. Araştırma ve geliştirme sadece ekonomik faydalar sağlamakla kalmaz, aynı zamanda çevre korumayı ve en iyi uygulamaların keşfedilmesini ve yaygınlaştırılmasını destekler. Bkz. Government of Finland, *Finland's Strategy…*, s. 20.

[1924] A.g.e., s. 19.

[1925] A.g.e., s. 19.

[1926] A.g.e., ss. 24-29.

[1927] A.g.e., ss. 30-33.

[1928] Küresel düzeyde BM ve kurumları, Arktika ile ilgili başlıca meseleler (deniz hukuku, insan hakları, sürdürülebilir kalkınma, araştırma, eğitim, iklim değişikliği ve yerli halkların durumu) üzerinde çalışmaktadır. Bölgesel anlamda ise en önemli organ Arktika Konseyi'dir. Bunun dışında BEAC ve BEAC'ın alt bölgesel iş birliği forumu BRC'dir. Bkz. A.g.e., ss. 34-43.

oynadığından AB'nin faaliyet alanları ve politikalarının Arktika üzerinde etkisi olduğu, Arktika araştırmaları ve bölgesel altyapının geliştirilmesine de geniş bir katılım gösterdiği ifade edilmiştir[1929]. Son olarak **sekizinci bölümde;** sonuç ve öneriler ortaya konularak, Arktika çevresinin korunması, ekonomik faaliyetler, ulaştırma ağları, yerli halklar, uluslararası kuruluşlar, finansman ve AB'nin bölgedeki önemine vurgu yapılarak, Arktika'nın Finlandiya için önemi ortaya konulmuştur[1930]. Genel olarak değerlendirildiğinde; Finlandiya'nın 2010 yılı Arktika Stratejisi, bütünsel bir yaklaşım benimseme konusundaki modern strateji belgelerinin (ekonomi, iklim değişikliği, yerli halklar vb.) çoğu özelliklerini kapsamaktadır. Arktika'da ekonomik faaliyetler için belirgin yaklaşım olsa da bölgeye yönelik olarak, **AB politikalarının desteklenmesi öncelikli hedef alanı** olarak ortaya çıkmaktadır. Lassi Heininen; strateji belgesinin, Arktika'daki çevresel ve jeopolitik değişikliklere dünya çapında bir yaklaşımla cevap vermeye çalıştığını ifade etmektedir[1931].

Finlandiya'nın 2013 yılı Arktika Stratejisi; 2010 yılı stratejisi belgesinden çok daha geniş bir perspektif sunmakta ve genel olarak her iki strateji belgesi de aynı konuları ele almaktadır[1932]. Bir önceki strateji belgesinden **en büyük farkı, Arktika'da ekonomik kalkınmaya bu strateji belgesinde daha fazla önem verilmiş** olmasıdır. Bu bağlamda; Arktika'daki iş fırsatları, enerji endüstrisi, deniz taşımacılığı, gemi inşası, yenilenebilir enerji kaynakları, madencilik sektörü, temiz teknoloji, turizm, trafik ve ulaşım sistemleri, veri iletişimi ve dijital servisler gibi birçok fırsattan bahsedilmiştir[1933]. Finlandiya'nın yaklaşık **üç yıl sonra Arktika stratejisini gözden geçirmesi,** bölgenin artan önemine ve Finlandiya'nın bir Arktika

---

[1929] A.g.e., ss. 44-51

[1930] A.g.e., ss. 52-55

[1931] Heininen, *State of the Arctic*…, s. 11.

[1932] 2013 yılı strateji belgesi altı bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler: *"1) Finlandiya'nın Arktika vizyonu; 2) Finlandiya'nın Arktika nüfusu; 3) Eğitim ve araştırma; 4) Finlandiya'nın Arktika'daki ticari faaliyetleri; 5) Çevre ve istikrar; ve 6) Arktika'da uluslararası iş birliği"*dir. Bkz. Government of Finland, "Finland's Strategy for the Arctic Region 2013", *Prime Minister's Office Publications,* 16/2013, https://vnk.fi/documents/10616/334509/Arktinen+strategia+2013+en.pdf/6b6fb723-40ec-4c17-b286-5b5910fbecf4/Arktinen+strategia+2013+en.pdf.pdf, (Erişim: 12.08.2018), s. 5.

[1933] A.g.e., ss. 26-37.

Devleti olarak daha güçlü görülmesine olanak sağlamış olabilir. Ayrıca strateji belgesinin yayınlanmasında, **Finlandiya'nın tamamının Arktika bölgesi olduğuna ilişkin ülkede artan algıda önemlidir.** Nitekim strateji belgesinde Finlandiya, uluslararası iş birliğine dayanarak, Arktika ortamının getirdiği sınırlamaları ve sağlanan kısıtlamaları ve iş fırsatlarını sürdürülebilir bir şekilde uzlaştırma kabiliyetine sahip aktif bir aktör olarak tanımlanmıştır[1934]. Endüstrisinin petrol ve doğal gaz keşifleri ile yenilenebilir enerji ve ormancılık alanlarında ortaya çıkan potansiyel fırsatlara katkı sağlayabileceği, Grönland ve Rusya gibi ortaklarla iş birliği yapabileceği öngörülmüştür. Ayrıca Finlandiyalı şirketlerin Arktika kaynaklarının çıkarılmasından gemi inşasına kadar, çeşitli alanlarda Arktika koşullarında çalışma tecrübe ve uzmanlıkları olduğu önemle vurgulanmıştır[1935].

2016 yılı strateji belgesi; önceki dönem strateji belgesinde olduğu gibi bir önceki strateji belgesinin geçerli olduğunu kabul etmekte ayrıca ülkenin Arktika'daki önceliklerine ilişkin hedef alanlarını belirlemektedir. Bu bağlamda **Finlandiya'nın Arktika'da belirlediği üç hedef alanı:** *"1) Arktika uzmanlığı; 2) Sürdürülebilir turizm; ve 3) Altyapı çözümleri"*dir. Bu hedefler doğrultusunda Arktika'nın gelişmesiyle ilgili sorunlara rasyonel çözümler üretilmesi amaçlanmıştır[1936]. **Mart 2017'de uygulamaya konulan Eylem Planı'nda ise;** Arktika'daki tüm faaliyetlerde **sürdürülebilir kalkınmanın çerçeve koşulları göz önünde bulundurularak yürütüleceği, Finlandiya ve AB'nin Arktika'nın gelişimiyle ilgili kilit bir oyuncu olmak istediği vurgulanmıştır.** Arktika'daki **öncelikli hedefler ile ilgili olarak, bir önceki dönemden farklı olarak;** Arktika'da çevresel anlamda uluslararası iş birliğinin desteklenmesi, AB, Arktika Konseyi, Barents Avrupa-Arktika Konseyi ve Kuzey Boyutu gibi bölgesel örgütlerle iş birliğinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Bu

---

[1934] A.g.e., s. 7.

[1935] A.g.e., ss. 26-28.

[1936] Government of Finland, "Government Policy Regarding The Priorities in the Updated Arctic Strategy", *Prime Minister's Office Publications,* The Government's Strategy Session, 26 Eylül 2016, https://vnk.fi/documents/10616/334509/Arktisen+strategian+p%C3%A4ivitys+ENG.pdf/7efd3ed1-af83-4736-b80b-c00e26aebc05/Arktisen+strategian+p%C3%A4ivitys+ENG.pdf.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 1-3.

bağlamda, ülkenin sahip olduğu Arktika uzmanlığına, sürdürülebilir turizm ve altyapı çözümlerine özel önem verilmesi, Finlandiya'nın hem AB'de hem de küresel olarak uluslararası Arktika politikasında lider bir oyuncu olması hedeflenmiştir. Ayrıca AB'nin Arktika politikasının geliştirilmesi ve dış ilişkilerde öncelikli hale getirilmesi desteklemiştir[1937].

Finlandiya, Arktika'daki doğal kaynaklar veya nakliye yolları üzerindeki bölgesel kontrolünü genişletme isteği olmayan bir Arktika Devleti olarak değerlendirilebilir. Ancak stratejik hedefleri ve politikaları bağlamında, Arktika'daki ekonomik fırsatlardan yararlanmak için hâlihazırda büyük bir ilgisi olduğu ve AB'nin Arktika'da aktif politikalar geliştirmesini desteklediği söylenebilir.

4.1.7 İsveç

İsveç, Arktika'ya olan güçlü tarihi ve kültürel bağlarının yanı sıra, Arktika'da madencilik ve havacılık endüstrileri gibi güvenlik ve ekonomik çıkarları/ilgi alanları olan bir ülkedir. Deniz geçiş yolları, yeni enerji havzaları, yerli halkların yaşam koşullarında meydana gelen değişimler ve permafrostun çözülmesi gibi nedenler, Arktika Okyanusu'na kıyısı olmayan İsveç için birçok farklı alanda, bir dizi yeni askerî, ekonomik ve siyasî zorluğu beraberinde getirmekte, bölgeye yönelik stratejik hedefler oluşturma ve geliştirme süreçlerinde değişiklikler yaratmaktadır. Soğuk Savaş sonrası dönemde AB üyeliği, ülkenin ekonomik anlamda dinamizmini, iş birliği ve çok taraflılık vizyonunu genişletirken, herhangi bir askerî ittifakın üyesi olmama politikasını da başarılı bir şekilde yürütme olanağı sağlamıştır. Ancak Arktika'da değişen koşullar ve ülkenin yeni dönemde savunma yeteneklerini askerî anlamda kaybetmeye başlaması, Ukrayna Krizi ve Rusya'nın askerî kapasitesindeki artış (yenilenme, teçhizat, tesis vb.), İsveç'in askerî savunmasında sıklet merkezini

[1937] Government of Finland, "Action Plan for The Update of The Arctic Strategy", *The Government's Strategy Session,* 27 Mart 2017, https://vnk.fi/documents/10616/3474615/EN_Arktisen+strategian+toimenpidesuunnitelma/0a755d6e-4b36-4533-a93b-9a430d08a29e/EN_Arktisen+strategian+toimenpidesuunnitelma.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 1-7.

oluşturan Baltık Denizi'nden kuzeye doğru savunma harcamalarını artırmasına neden olmaktadır[1938].

Arktika'nın İsveç'in iç ve dış politika öncelikleri arasında olduğu söylenebilir. Ülkenin kendi Arktika bölgesini anlaması, daha geniş bir Arktika yaklaşımına olanak sağlarken, çeşitli sosyal, politik, ekonomik ve çevresel gelişmelere olan duyarlılığını da arttırmaktadır[1939]. Arktika Devletleri arasında **kendi strateji ve politika belgesini en son yayınlayan ülke olması dikkat çekmektedir.** İlk defa 2011 yılında yayınlanan ***"İsveç'in Arktika Stratejisi (Sweden's Strategy for the Arctic Region)"*** belgesi, İsveç'in bir Arktika devleti olduğunu ve Arktika'ya bağlılığını vurgulamaktadır[1940]. Bu belge, Çevre ve Enerji Bakanlığı tarafından 2016 yılında yayınlanan ***"Arktika İçin Yeni İsveç Çevre Politikası (New Swedish Environmental Policy for the Arctic)"*** ile geliştirilerek tamamlanmıştır[1941]. Her iki strateji ve politika belgesinin genel olarak basit, çok taraflı, iş birliğine açık ve çevre odaklı hazırlandığı söylenebilir.

2011 yılı strateji belgesi; neden bir strateji belgesi açıklanması gerektiği ile başlamaktadır. İsveç'i bu açıklamaya zorlayan nedenler; İsveç dışında diğer bütün Arktika Devletleri'nin Arktika stratejilerini yayınlamış olması ve **İsveç'in bölge politikaları konusunda geri kaldığı algısı** olarak yorumlanabilir. Bu bağlamda, 2011 yılı strateji belgesinde diğer Arktika Devletleri'nin Arktika stratejilerine kısaca değinildiği görülebilir. Belgede, İsveç'in Arktika'ya olan bağı; tarihsel, güvenlik

---

[1938] Harri Mikola, "Jeostratejik Arktik Bölgesi: Yukarı Kuzey'de Sert Güvenlik", *Turque Diplomatique*, Sayı: 121, Mayıs 2019, ss. 3-5.

[1939] Nima Khorrami, "Sweden's Arctic Strategy: An Overview", *Arctic Institute,* 16 Nisan 2019, https://www.theArcticinstitute.org/sweden-Arctic-strategy-overview/, (Erişim: 21.04.2019), s. 3.

[1940] Government of Sweden, "Sweden's Strategy for the Arctic Region", *Ministry for Foreign Affairs,* 2011, https://www.government.se/49b746/contentassets/85de9103bbbe4373b55eddd7f71608da/swedens-strategy-for-the-Arctic-region, (Erişim: 18.04.2018).

[1941] Government of Sweden, "New Swedish Environmental Policy for the Arctic", *Ministry of the Environment and Energy,* 25 Ocak 2016, https://www.government.se/4901d4/globalassets/regeringen/dokument/miljo--och-energidepartementet/pdf/160125-environmental-policy-for-the-arctic.pdf, (Erişim: 21.04.2018), ss. 1-5.

politikası, ekonomik, iklim ve çevre, araştırma ve kültürel bağlar üzerinden kısaca değerlendirilmiş, **Arktika'da çok taraflı iş birliği** hedeflenmiştir. Bu bağlamda; Arktika Konseyi, AB, A5, Barents İş Birliği, BM, Nordik İş Birliği ve Sami İş Birliği'ne özel atıf yapılmıştır. Arktika'nın bölgede yaşanan değişimlere bağlı olarak yeni fırsatlara ve zorluklara açık hale geldiği ve **bölgenin düşük bir siyasî gerilim alanı olduğu** değerlendirilmiştir. Dikkat çeken önemli bir nokta, Arktika'da **güvenlik anlamında sivil bir yaklaşımın askerî araçlara tercih edilmesi** gerektiğidir. Bu değerlendirmelerden hareketle, İsveç'in Arktika stratejisinin öncelikleri üç başlık altında toplanmıştır. **Bu öncelikler:** ***"1) İklim ve çevre; 2) Ekonomik kalkınma; ve 3) İnsani boyut"*** olarak belirlenmiştir[1942]. **İklim ve çevre ile ilgili olarak;** sera gazı emisyonlarının önemli ölçüde azaltılmasına çalışılacağı ve diğer Arktika Devletleri ile de iş birliği yapılacağı kabul edilmiştir. Ayrıca iklim değişikliğinin etkilerine karşı uyum sağlanması, iyileştirme ve güçlendirmeye yönelik kapasitelerin geliştirilmesi hedeflenmiş[1943], yağış ve toprak yapısındaki değişimlere bağlı olarak altyapı yeterliliklerinin etkilendiği, bu durumun Sami topluluklarını savunmasız bıraktığı belirtilmiştir[1944]. **Ekonomik kalkınmayla ilgili olarak;** tüm Arktika bölgesinde ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan sürdürülebilir kalkınmanın teşvik edileceği, **gelecekte doğal kaynakların (petrol, gaz ve diğer mineraller) çıkarılması ve yenilenebilir kaynakların kullanımının çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda sürdürülebilir olmasına** çalışılacağı vurgulanmıştır. Altyapıda ulaştırma imkânlarının iyileştirilmesinin önemli olduğu, mevcut ve en güvenli yöntem ve teknolojiler kullanılarak deniz ve hava kurtarma alanlarında bölgesel ve sınır ötesi iş birliğinin geliştirilmesine devam edilmesi ve çeşitli sektörlerde deniz taşımacılığı için güvenlik gereksinimlerinin sıkılaştırılmasının önemli olduğu belirtilmiştir[1945]. Özellikle gelecek 10-15 yıl boyunca **Barents bölgesindeki Norveç ve Rus petrol ve doğal gaz kaynaklarının erişime açık hale gelmesi, İsveç şirketleri için madencilik**

[1942] A.g.e., s. 23.

[1943] A.g.e., s. 24.

[1944] A.g.e., s. 16.

[1945] A.g.e., s. 30.

ve petrol sektörlerinde birçok fırsat penceresi yarattığı vurgulanmıştır[1946]. Her ne kadar İsveç Arktika Okyanusu'nda ***"doğrudan ulusal enerji çıkarlarına"*** **sahip olmasa da** enerji sektörünün desteklemesinde, örneğin; ***"buz kırma ve deniz taşımacılığı"*** gibi alanlarda önemli bir rol üstlenebilmektedir[1947]. İsveç petrol şirketlerinin Arktika'da daha çok taşeron firmalar olarak mal ve hizmet zincirinde bulunabileceği değerlendirilirken, çevresel hassasiyetlere yapılan vurgu dikkat çekmektedir[1948]. Son olarak, stratejinin **insan boyutu ile ilgili olarak;** iklim değişikliğinin, tehlikeli maddelerin ve Arktika doğal kaynaklarının kullanımındaki beklenen artışın, insan sağlığına ve sosyal etkilerine yönelik olumsuz yönlerinden bahsedilerek, bu konularla mücadele edileceği ve yerli halkların kimliklerini, kültürlerini ve geleneksel endüstrilerinin korunması ve geliştirilmesi için daha fazla çaba gösterileceği belirtilmiştir[1949]. Finlandiya gibi İsveç'in de AB'nin Arktika politikasının gelişimine aktif olarak katkıda bulunacağı ve Arktika'da iş birliğinin geliştirilmesinde AB'nin desteklenmesi benimsenmiştir[1950].

2011 yılı strateji belgesini tamamlayıcı bir özellik gösteren **2016 yılı Çevre Politikası'nda Arktika;** yerel, ulusal ve küresel öneme sahip bir bölge olmakla birlikte, **yeri doldurulamaz bir alan** olarak nitelendirilmiştir. Arktika'daki güvenlik ve çevre ile ilgili hususların geliştirilmesi ve sürdürülebilir olması, karada ve denizde biyolojik çeşitliliğin ve ekosistemin daha fazla korunması gerektiği vurgulanmıştır[1951]. Arktika Konseyi ve Arktika Devletleri ile çevre konusunda daha aktif çalışılması, Rusya ve ABD gibi ülkelerle iklim konusunda iş birliği yapılması hedeflenmiştir. **Çevre ile ilgili olarak, üç öncelikli hedef alanı belirlenmiştir.** Bu öncelikler: *"1)*

[1946] A.g.e., s. 33.

[1947] A.g.e., s. 37.

[1948] A.g.e., s. 33.

[1949] A.g.e., s. 41.

[1950] Bram De Botselier, Sofía L. Piqueres ve Simon Schunz, "Addressing the Arctic Paradox: Environmental Policy Integration in the European Union's Emerging Arctic Policy", *Department of EU International Relations and Diplomacy Studies,* EU Diplomacy Papers 03/2018, https://www.coleurope.eu/system/tdf/research-paper/edp-3-2018_debotselier-lopez-schunz.pdf?file=1&type=node&id=46460&force=, (Erişim: 18.11.2018), s. 14.
Government of Sweden, *New Swedish…,* ss. 1-5.

*Daha güçlü iklim çalışmaları; 2) Biyoçeşitliliğin ve ekosistemlerin daha iyi korunması; ve 3) Kaynakların sürdürülebilir kullanımı"*dır[1952]. Burada çalışmanın içerisinde incelenen bütün bölge ve bölge dışı aktörlerin, Arktika'nın çevresel kırılganlığını anladığı ve ekonomik kalkınmayı çevresel kaygılarla dengeleme gereğini kabul ettiği bilinmektedir. Ancak bunun pratikte nasıl işleyeceği veya hangi boyutların hangi durumlarda öncelik kazanması gerektiği konusunda **çok az tartışma** olduğunu belirtmek gerekir.

İsveç'in Arktika stratejisi ve politikası; temel olarak çevre korumaya, iklim değişikliğinin olumsuz etkilerini en aza indirmeye, araştırmaya, kültürün korunması gibi konulara odaklanmıştır[1953]. Bunların dışında, İsveç'in her koşulda Arktika Konseyi'ni iş birliği konularında siyasî bir yapı olarak güçlendirilmesini teşvik etme arzusu son derece önemlidir. Esasen bunun Arktika'yı A5 Devletleri'nin tek eline bırakmak istemediğinden kaynaklandığını söylemek yanlış olmaz. Nordik Bakanlar Konseyi ve İskandinav İş Birliği içindeki diğer İskandinav ve Baltık ülkeleriyle geliştirdiği iş birliği, İsveç'in Arktika politikalarında etkili bir iş birliği imkânı sunmaktadır. İsveç-Rusya bağlamında ise iş birliği olasılığının oldukça sınırlı olduğu söylenebilir.

İsveç'in Arktika strateji ve politikalarında, Arktika'da kıta sahanlığı dış sınırlarının belirlenmesi, doğal kaynakların kullanılması ve potansiyel anlaşmazlık alanları dışında, Arktika'yı daha düşük seviyeli (yüksek öncelikli olmayan) bir bölge olarak değerlendirdiği söylenebilir. Ancak konu askerî güvenlik politikalarına geldiğinde, bu durum pratikte değişiklik göstermektedir. Finlandiya gibi NATO ittifakının bir parçası olmayan İsveç, Arktika'daki Rusya etkisi düşünüldüğünde, askerî anlamda tarafsızlığın (NATO üyesi olmaması) sadece kendi güvenliği için değil, aynı zamanda Kuzey Avrupa'nın istikrarına da önemli katkı sağladığı

[1952] Government of Sweden, *New Swedish…,* ss. 3-5.

[1953] Vladimir Koptelov, "Sweden's Arctic Strategy", *Russian International Affairs Council (RIAC),* 04 Eylül 2012, https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/sweden-s-Arctic-strategy/, (Erişim: 05.05.2019), ss. 1-5.

söylenebilir[1954]. Ancak İsveç'in Finlandiya gibi NATO'nun ***"Geliştirilmiş Fırsatlar Ortağı"*** olarak hareket ettiğini de unutmamak gerekir. Bunun temel nedeni, Soğuk Savaş sonrası dönemde İsveç'in savunma yeteneklerini askerî anlamda büyük ölçüde kaybetmeye başlaması, savunmanın sıklet merkezini oluşturan Baltık Denizi dışında Rusya'nın askerî kapasitesindeki artışın (yenilenme, teçhizat, tesis vb.) ülkenin kuzeyine doğru savunma harcamalarının önem kazanmasına yol açmasıdır. En çarpıcı örneklerden biri, Mart 2019'da İsveç'in kuzeydoğusunda gerçekleştirilen ve İsveç'in kuzeydoğusundan (muhtemelen Rusya tarafından) yapılan bir saldırıyı savunmak için düzenlenen ***"Kuzey Rüzgârı"*** tatbikata katılan 10.000 civarındaki askerî personelin yaklaşık 7.000'inin ABD, Birleşik Krallık, Finlandiya ve Norveç'e ait olmasıdır[1955]. GSYİH'si yaklaşık 556 milyar dolar[1956], askerî harcaması yaklaşık 5.8 milyar dolar olan ülkenin[1957], Ukrayna Krizi öncesi 2013 yılı askerî harcamasının yaklaşık beş milyar dolar ve harcama potansiyelinin 2018 yılına kadar göreli olarak stabil kaldığı bilinecek olursa, İsveç'in askerî güvenliğini askerî harcamalardan ziyade ittifaklar içerisinde değerlendirdiği söylenebilir. Bu durum özellikle Rusya tarafından İsveç'in tarafsızlığının sorgulamasına neden olsa da olası bir NATO ittifakına da halkın %50'sinin karşı çıktığı bilinmektedir[1958].

[1954] Khorrami, a.g.m., ss. 2-3.

[1955] Mikkola, a.g.e., s. 5.

[1956] World Bank, *"Sweden GDP",* https://data.worldbank.org/country/sweden, (Erişim: 17.01.2020).

[1957] Tian vd., 2018, a.g.e., s. 2.

[1958] İsveç'in NATO üyeliği ile ilgili olarak Ukrayna krizi sonrası 2014 yılında yapılan saha araştırmasında halkın %31'i NATO'yu desteklerken %50'si karşı çıkmaktadır. Bkz. Elnur İsmayıl, "Ukrayna Krizi ve İskandinav Ülkelerinin Güvenliği Sorunu", *BİLGESAM,* 30 Ekim 2014, http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-66-20141104181161.pdf, (Erişim: 21.08.2018), s. 5. Ayrıca Rusya'nın 2014 yılında Baltık Denizi'nde gerçekleştirdiği tatbikatlara İsveç, Gotland Adası'na hava savunma uçakları yerleştirerek cevap vermiştir. Baltık Denizi'nde Gotland Adası'sının NATO açısından jeostratejik değeri Arktika Okyanusu'nda Svalbard Takımadaları ile benzeşmektedir. Bkz. Mikkola, a.g.e., s. 5. Bir ittifak oluşumu olarak İsveç, 2009 yılında kurulan ve 2019 yılında dönem başkanlığını yürüttüğü *"Nordik Savunma İşbirliği (Nordic Defence Cooperation-NORDEFCO)"*nin bir parçasıdır. Amacı İskandinav ülkelerinin ulusal savunmasını güçlendirmek, ortak görev alanlarını araştırmak ve etkili ortak çözümler sağlamak olan bu iş birliği aynı zamanda Transatlantik ile iş birliğini geliştirmeyi hedeflemektedir. Bkz. Government of Sweden, *"Sweden Assumes Chairmanship of the*

4.1.8 İzlanda

İzlanda'nın askerî bir yapılanması, ordusu ve doğal olarak askerî harcaması da bulunmamaktadır[1959]. Kuzey Atlantik'teki stratejik konumu nedeniyle, İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş döneminde müttefik kuvvetler için önemli bir üs olmuştur. Winston Churchill; İzlanda'yı ***"Kuzey Atlantik deniz taşımacılığını korumak için kullanılabilecek batmaz bir uçak gemisi"*** olarak nitelendirmiştir[1960]. GIUK boşluğu üzerinden NATO'nun önemli bir üssü ve Norveç Denizi'ne kadar kontrol alanı sağlayan İzlanda[1961], Soğuk Savaş sonrası dönemde ülkenin askerî öneminin ortadan kalkmasına cevap vermek amacıyla barışı koruma ve çatışma yönetimine katılım çağrıları yapmak ve NATO'da Soğuk Savaş'taki durumdan farklı ancak ittifakın içinde kalmaya devam etmiştir[1962]. ABD ve NATO ile 1951 yılında imzalanan *"İkili Savunma Anlaşması"*[1963], askerî anlamda İzlanda'nın güvenlik ve savunmasının temeli olmaya devam etmiş, 2006 yılında ABD ve NATO'nun İzlanda'nın Keflavik üssünü boşaltmasından bu yana, bu ittifakı güvence altına alan ABD ile *"Ortak Anlayış (Joint Understanding)"* belgesi imzalanmıştır[1964].

Nordic Defence Cooperation (NORDEFCO) in 2019", https://www.government.se/articles/2019/01/sweden-assumes-chairmanship-of-the-nordic-defence-cooperation-nordefco-in-2019/, (Erişim: 04.05.2019).

[1959] SIPRI, *Military Expenditure…,* s. 20.

[1960] The Baltic Initiative and Network, *"Keflavik Airbase, Reykjavik",* http://coldwarsites.net/country/iceland/keflavik-airbase-reykjavik/, (Erişim. 26.04.2019).

[1961] Mikkola, a.g.m., s. 5.

[1962] Ingimundarson, a.g.m., s. 83.

[1963] ABD'nin İzlanda'da konuşşlandıracağı personel sayısı İzlanda Hükümetinin onayına bağlı olduğu belirtilmiştir. Bkz. Government of Iceland, *"Defense of Iceland: Agreement Between the United States and the Republic of Iceland",* http://avalon.law.yale.edu/20th_century/ice001.asp, (Erişim. 26.04.2019).

[1964] Bu çerçevede, İzlanda ve ABD, iki ülkenin siyasî, güvenlik ve savunma ilişkileriyle ve uluslararası çıkarların karşılıklı çıkarları ile ilgili konularda düzenli olarak istişarelerde bulunuyorlar. Bkz. Government of Iceland, *"Joint Understanding",* https://www.government.is/library/01-Ministries/Ministry-for-Foreign-Affairs/Joint_Understanding.pdf, (Erişim. 26.10.2019), s. 1-2.

İzlanda'nın bir Arktika Devleti olarak kendini kabul etmesinin altında yatan neden sadece Arktika'nın giderek artan jeopolitik önemine bir paydaşlık iddiası değil, aynı zamanda Soğuk Savaş sonrası dönemde, 2006 yılında, ABD askerî varlığının İzlanda'daki 55 yıllık varlığının sona ermesiyle ortaya çıkan yeni bir dış politika kimliği arayışıdır[1965]. Bu yeni dönem; ülkenin dış politikasını, Soğuk Savaş dönemindeki jeostratejik bir hava ve deniz köprüsü olmanın ötesinde, bu pozisyonunu genişletme ve yeniden hayal etme çabasıdır. Ancak ülkenin jeopolitik değerini anlama ve değerlendirmede, en azından Soğuk Savaş sonrası uluslararası sistemin getirdiği koşullar bağlamında, geç kaldığı söylenebilir. İzlanda'nın bu belirsiz sürecinin arkasındaki nedenin, Kuzey Amerika ve Avrupa arasındaki coğrafî konumu, Avrupa ve özellikle Kuzey Avrupa mirasını paylaşıyor olmasından kaynaklandığı söylenebilir[1966].

Başlangıçta geçiş politikalarının en mantıklı ve muhtemel sonucu olarak ABD'nin ileri savunma parametrelerinin artık bir parçası olmayan İzlanda, AB ile güçlü ekonomik ilişkisini tamamlayacak stratejik bir ortaklık için daha fazla yakınlaşmaya başlamıştır. AB'ye üye olmamasına rağmen, AB ile olan ilişkisi 1994 yılında imzalanan AEA'ya kadar uzanırken, 2001 yılında iç sınır kontrol noktaları ve denetimlerini sona erdiren Schengen Anlaşması hayata geçirilmiştir[1967]. AB'ye üyelik başvurusu, ülkenin kurumsal zayıflıklarının ve 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik krizden sonra, 2009 yılında gerçekleşmiştir[1968]. Jeopolitik bir bakış açısıyla AB

[1965] Sovyetler Birliği'nin dağılması, İzlanda'yı ABD askerî üssü olarak gereksiz hale getirmiştir. Bu nedenle, ABD adadaki askerî varlığını büyük ölçüde azaltmak istediğinde, İzlanda, 1951 ABD-İzlanda Savunma Anlaşması'nı feshetmek için örtülü bir tehdit gösterince, iki taraf 1990'larda birçok avcı jet uçağının tutulması konusunda anlaşmıştır. Bkz. Emmerson, *The Future…,* ss. 320-323; Bkz. Bertelsen, Justinussen ve Smits, a.g.m., ss. 6-7; Valur Ingimundarson, "Framing the National Interest: The Political Uses of the Arctic in Iceland's Foreign and Domestic Policies", *The Polar Journal,* Şubat 2015, (Erişim: 12.04.2019), s. 83.

[1966] Heininen, *State of the Arctic*…, s. 12.

[1967] Government of Iceland, *"Iceland in Europe",* https://www.government.is/topics/foreign-affairs/iceland-in-europe/, (Erişim: 11.04.2019).

[1968] Klaus Dodds ve Valur Ingimundarson, "Territorial Nationalism and Arctic Geopolitics: Iceland as an Arctic Coastal State", *The Polar Journal,* Cilt: 2, Sayı: 1, Haziran 2012,

üyeliği, AB'nin Arktika'daki varlığını artıracağı yönünde değerlendirildiğinden, İzlanda'nın AB'ye katılımına katkı sağlayacağı düşünülmüştür[1969]. Ancak AB üyelik süreci, içerdeki ekonomik istikrarsızlığın arttığı bir dönemde ülkeye olan siyasî ve ekonomik desteğin yeniden sağlanması bağlamında düşünüldüğünden iç politikada bir fikir birliği oluşturulamamıştır[1970].

İzlanda, 2016 yılında *"Ulusal Güvenlik Politikası (National Security Policy)"*nı ortaya koyarak İzlanda'nın Arktika'daki çevre ve güvenlik çıkarlarına yönelik dikkatli hareket edilmesi gerektiğine dikkat çekmektedir. Bu bağlamda, ABD ve NATO ile yapılan savunma anlaşmasının, ülkenin savunmasının bir ayağı olmaya devam edeceği vurgulanmış, Arktika'daki çevre ve güvenlik ile ilgili konularda ulusal ve uluslararası iş birliğine özel önem verilmesi kabul edilmiştir[1971]. Ülkenin Arktika jeopolitiğinde coğrafî konumu itibariyle ilerleyen yıllarda enerji havzaları ve deniz geçiş yolları özelinde giderek daha fazla önem kazanması muhtemeldir. Özellikle Kuzey Atlantik Okyanusu'nun Pasifik Okyanusu ile bağlantısı üzerinde Arktika'da bir **nakliye merkezi** (kabul, dağıtım ve aktarma merkezi) olma özelliği gösterebilir[1972]. Bunun dışında, ülkenin MEB alanları ve Jan Mayen adası yakınlarındaki petrol potansiyeli, İzlanda'yı ekonomik anlamda coğrafî olarak bir hizmet merkezi haline getirme fırsatı sağlayabilir[1973]. Doğu Grönland Akıntısı ve Danimarka Boğazı'ndaki

---

https://www.researchgate.net/publication/238595640, (Erişim: 12.08.2018), s. 30. Dikkat çeken bir nokta 2007 yılında 21 milyar dolardan fazla olan GSYİH, 2009 yılında yaklaşık 13 milyar dolara gerilemiştir. Bkz. World Bank, *"Iceland GDP",* https://data.worldbank.org/country/iceland, (Erişim: 11.04.2019).

[1969] Böylece, ülkenin stratejik konumuna ve ekonomik uygulanabilirliğine dikkat çekmenin bir yolu olarak Dışişleri Bakanı Össur Skarpheson, Arktika, 2010 yılında İzlanda dış politikasının önemli bir bileşeni haline gelmiştir. Bkz. Ingimundarson, a.g.m., s. 88.

[1970] Dodds ve Ingimundarso, a.g.e., s. 30.

[1971] Government of Iceland, "Parliamentary Resolution on a National Security Policy for Iceland", *145th Legislative Session 2015-2016, Parliamentary Document 1166-Case No. 327,* https://www.government.is/media/utanrikisraduneyti-media/media/Varnarmal/National-Security-Policy-ENS.pdf, (Erişim. 26.10.2019), s. 1-2.

[1972] A.g.m., s. 31.

[1973] A.g.m., ss. 31-32.

deniz buzunun azalmasıyla, İzlanda ile Doğu Grönland arasında daha sık deniz iletişimi olasılığı, İzlanda'ya olan ilgiyi arttırırken[1974], ülkenin yeni bir havacılık ağında rol alma potansiyelini de yükseltmektedir[1975].

2011 yılında İzlanda'nın ilk kapsamlı Arktika stratejisi, 12 öncelikli alanın ana hatlarını çizen ***"İzlanda'nın Arktika Politikası Parlamento Kararı (A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy)",*** Althingi Parlamentosu'nda[1976] oybirliğiyle kabul edilmiştir[1977]. Burada, ülkenin Arktika'daki konumu, Arktika Konseyi ve BMDHS'nin önemi, iklim değişikliği, doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı, güvenlik ve ticaret ile ilgi alanlarına değinilmiş[1978], ülkenin Arktika'da bir ***"kıyı devleti"*** olduğu vurgulanmıştır[1979]. **12 öncelikli alan olarak belirlenen politikalar:** *"1) Arktika Konseyi'nin Arktika ile ilgili konularda bir danışma formu olarak tanıtılması ve güçlendirilmesi; 2) İzlanda'nın bir kıyı devleti olarak gelişiminin sağlanması; 3) Arktika'nın Kuzey Kutbu ve Atlantik Okyanusu'na yakın bir biçimde bağlı olduğu gerçeğinin anlaşılması; 4) Anlaşmazlıkları BMDHS'ye göre çözülmesinin sağlanması; 5) Faroe Adaları ve Grönland ile iş birliğinin geliştirilmesi; 6) Yerli halklar ve örgütlerle yakın iş birliğinin kurulması ve onların desteklenmesi; 7) Arktika'da diğer Arktika Devletleri ile iş birliğinin geliştirilmesi; 8) Arktika*

[1974] Thor E. Jakobsson, "Climate Change and the Northern Sea Route: An Icelandic Perspective", Myron H. Nordquist, John Norton Moore ve Alexander S. Skaridov (Ed.), *International Energy Policy,* The Arctic and The Law of The Sea, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2005, s. 296.

[1975] Heininen, *State of the Arctic*…, ss. 13-14.

[1976] Dünya'da faaliyetine kesintisiz olarak devam eden en eski parlamento Althingi'de 930 yılında burada kurulmuş ve 1798 yılına kadar burada kalmıştır. Bkz. Sinan Çakmak, "İzlanda: Ateş ve Buz Adası", *Atlas Dergis,* Sayı: 259, Ekim 2014, https://www.atlasdergisi.com/kesfet/doga-cografya/ates-ve-buz-adasi.html, (Erişim. 26.10.2019), s. 1-2.

[1977] Government of Iceland, "The Arctic Region", *Ministiry of Foreiing Affairs,* https://www.government.is/topics/foreign-affairs/Arctic-region/, (Erişim. 26.10.2019).

[1978] Governmen of Iceland, "A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy", *Approved by Althingi at the 139th Legislative Session,* 28 Mart 2011, https://www.government.is/media/utanrikisraduneyti-media/media/nordurlandaskrifstofa/A-Parliamentary-Resolution-on-ICE-Arctic-Policy-approved-by-Althingi.pdf, (Erişim. 26.10.2019), ss. 1-11.

[1979] A.g.e., s. 1.

*sakinlerinin ve topluluklarının refahını iyileştirmek için insan kaynaklı iklim değişikliğini ve etkilerini önlemek için mevcut tüm araçların kullanılması; 9) Arktika'nın askerîleşmesine karşı çıkılması; 10) Arktika Devletleri arasındaki ticari ilişkilerin geliştirilmesi; 11) İzlandalıların Arktika hakkındaki bilgilerinin geliştirilmesi; ve 12) Hükümetin Arktika politikasının uygulanmasına ilişkin demokratik tartışma ve dayanışmanın sağlanması"*dır[1980]. Bu öncelikle alanlar bağlamında, ülkenin Arktika'ya olan ilgisinin arttığı, uluslararası ve çok taraflı iş birliğine önem verildiği söylenebilir. Ülkenin kendisini Arktika kıyı devleti olarak vurgulaması A5 Devletleri'ne ve onların bakanlık toplantılarının meşruiyetine güçlü bir cevap olarak değerlendirilebilecek olsa da[1981], Arktika'da askerî, ekonomik ve siyasî anlamda ağırlığının zayıf olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Örneğin; 2001 yılında Arktika Konseyi Sekretaryası'nın bulunacağı yere karar verilirken Reykjavik yerine Tromsö tercih edilmiştir. Ayrıca İzlanda'da uluslararası bir *"Arktika Arama ve Kurtarma Merkezi"* kurma önerisi, şimdiye kadar A5 Devletleri tarafından somut bir şekilde desteklenmemiştir. Belki de bu iki örnek, **Klaus Dodds ve Valur Ingimundarson'un ifade ettiği üzere;** İzlanda'nın kıyı devleti olarak kendi statüsüne yaptığı vurgu, beklenenin aksine diğer Arktika Devletleri nezdinde İzlanda'nın umduğu gibi kuvvetli bir şekilde yankılanmamaktadır[1982].

4.2 Bölge Dışı Aktörlerin Arktika Politikaları

4.2.1 Çin

Bir Güneydoğu Asya ülkesi olan Çin, Pasifik Okyanusu'nun kıyısında yaklaşık 9.6 milyon kilometrekare yüzölçümüyle dünya kara yüzeyinin neredeyse %6,4'ünü kaplamaktadır[1983]. Saha genişliği, kuzeyde Moğolistan sınırları içerisindeki Gobi Çölü'nden başlayıp, batıya doğru yükselerek Antarktika ve Arktika'dan sonra

---

[1980] A.g.e., ss. 1-3.

[1981] Heininen, *State of the Arctic*…, s. 14; Ingimundarson, a.g.m., s. 88.

[1982] Dodds ve Ingimundarson, a.g.m., ss. 31-32.

[1983] World Factbook, *"East Asia / Southeast Asia: China",* https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html, (Erişim. 26.10.2019).

dünyanın üçüncü en büyük buzul sahası olan Tibet Platosu'na[1984] ve Himalayalar'a, güney ve güney doğuda Pasifik Okyanusu'na kadar doğru uzanmaktadır[1985]. Kuzeyde Heilongjiang Eyaleti'nden Mohe'ye, güneyde Zengmu Ansha (veya James Shoal), batıda Pamir Adaları'na ulaşarak, Rus Uzak Doğusu ile Çin'in Mançurya toprakları arasındaki doğal sınırı oluşturan Amur (Heilongjiang) Nehri'nden bu nehrin bir kolu olan ve Rusya ile Çin'in kuzeydoğu sınırı boyunca uzanan Ussuri (Wusuli) Nehri ile birlikte doğuya doğru genişler. Coğrafî konumu itibariyle Çin'in 15 ülke ile sınırı bulunmaktadır. Ülkenin doğu ve güney doğusunda, kara sınırlarının başladığı (Kuzey Kore ve Vietnam) kuzey-güney istikametinde Kore Yarımadası, Sarı Deniz, Doğu Çin Denizi ve Güney Çin Denizi yer almaktadır. Çin'in kuzey-güney ve doğu-batı uzantısında saha genişliği yaklaşık olarak sırasıyla; 5.500 kilometre ve 5.200 kilometredir.[1986].

Ülkenin üç önemli nehri; Yangtze Nehri, Sarı Nehir ve Mekong Nehri tarih boyunca birçok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Her üç nehre, Tibet Platosu boyunca uzanan Himalayalar kaynaklık etmektedir. Ülkeyi neredeyse boydan boya ikiye ayıran ve Çin topraklarının nerdeyse beşte birini kat eden **Yangtze Nehri (6.300 km),** Çin'in en uzun nehridir. Yaklaşık 1.8 milyon kilometrekarelik Nehir havzası Çin nüfusunun nerdeyse üçte birine ev sahipliği yapmakta ve Çin kara kütlesinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır[1987]. Eğer buna Mançurya ve İç Moğolistan'ın güneyi ile Sarı Nehir Havzası ve Yangtze Nehri'nin alt kısımlarını ihtiva eden 400.000 kilometrekarelik

---

[1984] Tibet Platosu yaklaşık 2,5 milyon kilometrekarelik bir yüzölçümüne sahiptir. Türkiye'nin yaklaşık üç katı büyüklüğündedir. Bkz. Ahmet C. Taner, "Dünyanın Üçüncü Kutup Bölgesi Sayılan Tibet Platosu Buzul Kütlelerinin Erimesi ile Küresel Isınma ve Global İklim Değişikliği Mekanizmaları İlişkisi", *Fizik Mühendisleri Odası,* 2013, https://www.fmo.org.tr/, (Erişim: 14.03.2019), s. 1.

[1985] Marshall, a.g.e., s. 51.

[1986] Bu sınırlar: Afganistan (91 km), Butan (477 km), Burma (2.129 km), Hindistan (2.659 km), Kazakistan (1.765 km), Kırgızistan (1.063 km), Kuzey Kore (1.352 km), Laos (475 km), Moğolistan (4.630 km), Nepal (1.389 km), Pakistan (438 km), Rusya (kuzeydoğu sınırı-4.133 km ve kuzeybatı sınırı-46 km), Tacikistan (477 km) ve Vietnam (1.297 km) olmak üzere 15 ülke ile sınırı bulunmaktadır. Bkz. World Factbook, *East Asia…,* s. 1.

[1987] China Water Risk, *"China's Water Sources",* http://www.chinawaterrisk.org/the-big-picture/chinas-water-sources/, (Erişim: 12.02.2019), s. 1.

"Kuzey Çin Ovası (Merkez Ova)" dâhil edilecek olursa, bölge günümüz **dünya nüfus yoğunluğunun en yoğun olduğu** yerdir[1988]. Daha kuzeyde bulunan **Sarı Nehir (5.500 km);** *"Çin medeniyetinin beşiği"*, Tim Marshall'ın ifadesiyle; *"Mısır için Nil Nehri neyse Çin için de Sarı Nehir öyle: uygarlığın beşiği, halkın tarımı, kâğıt ve barut yapımını öğrendiği yer"*dir[1989]. Sarı Nehir ve Yangtze Nehri, M.Ö. 605-609 yılları arasında yapımı yüzyıllar süren *"Büyük Kanal (Grand Canal)"*ın genişletilip iki nehrin birbirine bağlanmasıyla birlikte ticari malların güneyden kuzeye taşınmasına olanak sağlamış ve Hanları birbirlerine hiç olmadığı kadar yakınlaştırmıştır[1990]. Ülkenin güneyinde bulunan **Mekong Nehri (4.350 km) ise;** Tibet Platosu'ndan başlayarak, Myanmar, Laos, Tayland, Kamboçya ve Vietnam'ı geçip Güney Çin Denizi'ne doğru altı Asya ülkesini aşmaktadır[1991]. Aşağı Mekong Nehri, Güneydoğu Asya'da sadece önemli bir gıda ve su kaynağı değil, aynı zamanda nehir havzasında yaşayan 60 milyondan fazla insanın neredeyse %80'inin geçim kaynağıdır[1992].

Çin tarihinin/uygarlığının derin ve tarihsel kökleri, bir başlangıcı yokmuş gibi görünmesindedir[1993]. Yukarıda kısaca bahsedilen Kuzey Çin Ovası, tarihte çoğu

---

[1988] Marshall, a.g.e., s. 51.

[1989] Marshall, a.g.e., s. 51; Ayrıca özellikle Wei Vadisi, eski Çin medeniyetlerinin doğduğu yer ve Çin tarihinin en zengin bölgelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Bkz. World Atlas, *"Rivers Of Asia - Map and Details",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/aslandrivers.htm, (Erişim: 15.02.2019).

[1990] Büyük Kanal dünyanın en büyük insan yapımı kanalıdır. İki nehir arasındaki doğal suyollarının birleştirilmesiyle oluşturulmuştur. Bkz. Marshall, a.g.e., s. 53.

[1991] Tieng Viet, "The Lower Mekong Dams Factsheet Text", *International Rivers,* 28 Mart 2013, https://www.Internationalrivers.org/resources/the-lower-mekong-dams-factsheet-text-7908, (Erişim: 15.02.2019), ss. 1-2. Ayrıca Mekong Nehri, Laos ve Tayland arasında sınır çizgisi olduğu gibi, Kamboçya, Laos, Tayland ve Vietnam arasında hem çatışma hem de iş birliğine ilham vermektedir. Bkz. Michelle Nijhuis, "Mekong'dan Yararlanmak (Ya Da Onu Yok Etmek)", *National Geography,* 29 Nisan 2015, http://www.nationalgeographic.com.tr/makale/mayis_2015/mekongdan-yararlanmak-ya-da-onu-yok-etmek-/2460, (Erişim: 15.02.2019), ss. 2-3.

[1992] Viet, a.g.m., s. 2.

[1993] Çin, tarihteki diğer ulus devletlerin aksine sürekli doğan bir olgu gibi var olmuş, efsanevi olarak görülen Sarı İmparator, kurucu kahraman olarak kabul edilse de, bir imparatorluğu yaratmadığı, yeiden kurduğu görülmektedir. Çin tarih bilincinde bir başlangıç izine rastlanmadığı, doğanın değişmez bir

birbiriyle savaşan yüzlerce küçük Çin devletinin kurulmasına olanak sağlamıştır. Bunlardan günümüzde *"Han Halkı"* olarak ifade edilen *"Şang Hanedanı"* ilk defa M.Ö. 1.500'lerde hâkim bir güç olarak ortaya çıkmıştır[1994]. Günümüzde Çin nüfusunun (yaklaşık 1.4 milyar)[1995] nerdeyse %90'ından fazlasını Hanların oluşturduğu tahmin edilmektedir[1996]. M.Ö. 3'üncü yüzyıldan itibaren ve sonraki iki bin yıl boyunca Çin, hanedanların kendi aralarında ardı ardına birlik ve beraberlik dönemleri arasında geçiş yapmıştır. Çin tarihinin büyük bir bölümünde tek bir devlet olarak varlığını sürdürmüştür[1997]. Sahip olduğu saha genişliği, coğrafî konumu, nüfusu ve muhtelif sınırlarıyla **Çin, tarihte askerî ve ticari olarak okyanuslara açılma, ticaret yapma ve deniz gücü olma girişimlerinden uzak durmuş, daha çok bir kara gücü** olarak varlığını sürdürmüştür[1998]. 19'uncu yüzyılda kendi tarihi imajıyla (benzersizliği, göğün altındaki her şey) ilgili her türlü sarsıntıyı geçiren Çin; Batı'dan

---

kanunu gibi kendini yeniden oluşturduğu kabul edilmektedir. Çin ile ilgili kapsamlı bir inceleme için bkz. Henry Kissinger, *Çin Dünden Bugüne Yeni Çin,* Nalan Işık Çeper (Çev.), Kaknüs Yayınları, İstanbul, 2015, ss. 25-27.

[1994] Marshall, a.g.e., s. 51.

[1995] 2017 yılı için Çin nüfusunun 1.386 milyar olsuğu tahmin edilmektedir. World Bank, *"China",* https://data.worldbank.org/country/china, (Erişim: 14.02.2019).

[1996] Bkz. UNC University Libriaries, *"Chinese Ethnic Groups: Overview Statistics",* https://guides.lib.unc.edu/china_ethnic/statistics, (Erişim: 05.02.2019); Keith Dede, "Ethnic Minorities in China", *Asia Society,* https://asiasociety.org/ethnic-minorities-china, (Erişim: 05.02.2019), ss. 1-3.

[1997] Kendi başına bir dünya/uygarlık olduğu düşüncesinden hareketle, Çin imparatoru, *"Gökyüzünün Altındaki Her şey"*i yöneten olarak kabul edilmektedir. Bkz. Kissinger, a.g.e., s. 28.

[1998] Kissenger, a.g.e., s. 29-31; Marshall, a.g.e., s. 51. Kissinger; Çin'in Song Hanedanı döneminde (M.S. 960-1279) denizcilik teknolojisinde dünya lideri olduğunu, bu dönemde Çin'in fetihler ve keşifler çağını başlatabileceğini ifade etmektedir. Ayrıca 1405-1433 yılları arasında Avrupa'da henüz keşifler çağının başlamadığı bir dönemde, Amiral Zheng He komutasındaki hazine gemilerinden oluşan filoların Cava, Hindistan, Afrika Boynuzu ve Hürmüz Boğazı'na doğru yola çıktığı, büyüklüğü ve gelişmişliği bakımından 150 yıl sonrasının İspanyol donanmasını gölgede bıraktığını ifade etmektedir. Ancak Amiral Zheng He Çin imparatorunun büyüklüğünü ilan eden ritüeller (secde edilmesi) dışında toprak ve zenginlik talebi, sömürge oluşturma vb. isteklerde bulunmamıştır. Bu girişimlerin Çinli tacirler için elverişli koşullar yarattığı söylenebilir. Zheng He'nin yolculukları 1433 yılında Çin'in kuzeyindeki kara sınırında başlayan tehditlerle son bulmuş, sonraki dönemde ise filo dağıtılmış ve Zheng He'nin yolculuk kayıtları imha edilmiştir. Bkz. Kissinger, a.g.e., ss. 29-31.

gelen Avrupalılar (Büyük Britanya ve Fransa), kuzeyden gelen Ruslar ve doğudan gelen Japon tehdidiyle karşı karşıya kalmıştır[1999]. Büyük Britanya ve Fransa ile yapılan Afyon Savaşları sonrasında sömürgecilikle tanışmış[2000], devletin zayıf düştüğü dönemlerde Çarlık Rusyası ile yapılan savaşlar (1858 ve 1864 Savaşları) ülkenin kuzeydoğu ve kuzeybatı topraklarının kaybedilmesine neden olurken, ortaya çıkan sınır sorunları sırasıyla 1991, 1994, 2004 ve 2008 yıllarında yapılan antlaşmalarla ancak çözüme kavuşturulabilmiştir[2001]. Japonya ile yapılan savaşlar özürsüz kalırken, 1895 yılında Tayvan kaybedilmiştir. Eğer 1840'lı yıllara kadar Çin imparatorluk gücünün; Burma, Nepal ve Kazakistan'ın bir kısmı olmak üzere Moğolistan'dan kuzeyde Amur Nehri'nin okyanusa döküldüğü alan ve Malakka Boğazı'na kadar uzandığı bilinecek olursa[2002], bütün bunların ***"Çin'in özsaygısına bir hançer gibi saplandığı"*** söylenebilir[2003]. Burada bir yanılsamadan kaçınmak maksadıyla; Çin'in kuzey toprakları ile olan tarihi ve coğrafî bilincin, bilinenin aksine birkaç on yıl değil, oldukça eskilere dayandığını belirtmek gerekir. En azından geleneksel olarak kuzey; 1644 yılında Sibirya ve ***"Tungus"*** halkı olan ***"Manchuslar"*****ın (Mançu Kabileleri)** Pekin'i kuzeyden işgal ederek Qing Hanedanlığı'nı kurmasıyla başlamaktadır. Bu hanedanlığın dili, Sibirya'da konuşulan **Even ve Evenki ile aynı dil** grubuna girmektedir. Arktika'nın yerli halkları olarak tanınan Evenklerin bazılarının günümüzde Çin'in kuzeyindeki küçük yerlerde ren geyiği çobanlığı yaparak yaşadığı bilinmektedir[2004]. Bu tarihsel bağlam, Çin'in Arktika meselelerinde kendisini önemli

---

[1999] Kissinger, a.g.e., ss. 87-88; Brzezinski, *Büyük Satranç…,* a.g.e., ss. 220-221.

[2000] Kissinger, a.g.e., ss. 73-85.

[2001] Time Türk, "Çin ve Rusya Arasında Sınır Anlaşması", *Time Turk Haber,* 21 Temmuz 2008, https://www.timeturk.com/tr/2008/07/21/cin-ve-rusya-arasinda-sinir-anlasmasi.html;%20https://www.haberler.com/rusya-ile-cin-40-yildir-cozemedikleri-sinir-haberi/, (Erişim: 6.02.2019).

[2002] A.g.e., s. 226.

[2003] Zbigniew Brzezinski'ye göre tek tek her Çinli için bu aşağılanma döneminin silinmesi gerekmektedir. Bkz. Bkz. Zbigniew Brzezinski, *Büyük Satranç Tahtası,* İnkılap Kitapevi, İstanbul, 2005, ss. 220-221.

[2004] Arctic Institute, *"China",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/china/, (Erişim: 6.02.2019). Qing Hanedanlığı Çin'i önemli bir askerî güç haline getirmenin ötesinde, dünyadaki herhangi bir İmparatorluğa rakip olacak kadar Asya'ya hâkim olmuştur. Şüphesiz bu genişleme ve sahip olunan

bir paydaş olarak değerlendirmesine olanak sağlamaktadır. 2018 yılında yayınlanan Beyaz Kitap'ta, ***"Çin'in Arktika Politikası (China's Arctic Policy)",*** Çin kendisini coğrafî anlamda ***"Yakın-Arktika Devleti (Near-Arctic State)"*** olarak tanımlaması bu bağlamda değerlendirilebilir[2005]. Bunun dışında Çin'de uzun ve şiddetli kışların yaşandığı en kuzeydeki **Heilongjiang Eyaleti'nin Sibirya'ya olan yakınlığı** ve dünyanın ***"Üçüncü Kutup"*** bölgesi olarak adlandırılan **Himalaya buz tabakası** ile Arktika arasında bir paralellik çizilmektedir[2006].

Fotoğraf 22: Hindu Kuş Himalaya Dağ Sinsilesi



*Pakistan Karakoram sıradağlarındaki Baltoro Buzulu, 7 Eylül 2014.

Kaynak: Reuters, *"Thaw of Himalayas Set to Disrupt Asia's Rivers, Crops: Study",* 04 Şubat 2019, https://www.reuters.com/article/us-climatechange-himalayas/thaw-of-himalayas-set-to-disrupt-asias-rivers-crops-study-idUSKCN1PT157, (Erişim: 06.02.2019).

zenginlik Çin'in geleneksel etki alanının dışında Batı'nın dikkati çekmiştir. Bkz. Kissinger, a.g.e., ss. 59-60.

[2005] Government of China, "Full text: China's Arctic Policy, White Paper", *The State Council Information Office of the People's Republic of China,* Ocak 2018, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm, (Erişim: 15.02.2019), ss. 1-6.

[2006] Arctic Institute, *China…,* s. 1.

Çinli yetkililer, ülkenin kıyı taşkınları potansiyeli nedeniyle Arktika'da iklim değişikliğine, özellikle deniz buzu erimesine karşı savunmasızlıklarını vurgulama konusunda isteklidir. Netice itibariyle Çin'in en müreffeh şehir ve bölgelerinin çoğu ülkenin kıyı şeritlerinde bulunmaktadır[2007]. Philippus Wester[2008]; Afganistan, Bangladeş, Butan, Çin, Hindistan, Myanmar, Nepal ve Pakistan bölgesine kadar uzanan Hindu Kuş Himalaya bölgesindeki dağ silsilesindeki buzulların (bkz Fotoğraf 22), yüzyılın sonuna kadar yaklaşık üçte ikisinin eriyeceğini tahmin etmektedir. Bu durumun; Yangtze, Mekong, İndus ve Ganj gibi nehirlerin akışını bozabileceği gibi, nehir akışındaki değişikliklerin hidroelektrik üretimine zarar verebileceği, dağlarda daha fazla erozyona ve toprak kaymasına neden olabileceği değerlendirilmektedir. Buna ek olarak Hindu Kuş Himalaya bölgesindeki dağlarda yaşayan **yaklaşık 250 milyon insan ile aşağı nehir havzasında yaşayan yaklaşık 1.65 milyar insanın olumsuz yönde etkilenmesi** beklenmektedir[2009]. Bu bağlamda; Arktika'nın doğal koşullarında meydana gelebilecek değişimlerin Çin'in iklim sistemi, ekolojik çevresi ve buna bağlı olarak tarım, ormancılık, balıkçılık, denizcilik endüstrisi ve diğer sektörlerdeki ekonomik çıkarları üzerinde doğrudan bir etkisi olabileceği düşünülebilir[2010]. Çin'in Kuzey Kutup Dairesi'ne göreli yakınlığının onu Arktika devleti olarak tanımlamaya yetmeyeceği ancak bu bakış açısının jeopolitik bir değerlendirmenin tezahürü olduğu da söylenebilir.

Çin, 19'uncu ve 20'inci yüzyılların başlarında sivil karışıklıklar, büyük kıtlıklar, askerî yenilgiler ve yabancı işgallerle sarsılmıştır. İmparatorlukların ardından ilk olarak 20'inci yüzyılda Sun Sat Sen'le başlayan devrim[2011], İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Mao Zedong iktidarı altındaki Çin Komünist Partisi'nin ülkede

---

[2007] Arctic Institute, *China…,* s. 1.

[2008] *"Uluslararası Entegre Dağ Geliştirme Merkezi (International Centre for Integrated Mountain Development-ICIMOD)"*nde görev yapmaktadır.

[2009] Bkz. Reuters, *"Thaw of Himalayas Set to Disrupt Asia's Rivers, Crops: Study",* 04 Şubat 2019, https://www.reuters.com/article/us-climatechange-himalayas/thaw-of-himalayas-set-to-disrupt-asias-rivers-crops-study-idUSKCN1PT157, (Erişim: 06.02.2019).

[2010] Government of China, *Full text: China's*…, ss. 1-2.

[2011] Özdemir, a.g.e., s. 199.

sosyalist sistemi hâkim kılmasına kadar uzanır[2012]. Ancak Mao dönemindeki söylem ve uygulamadaki gerçeklik, o dönemde uygulanan ***"Büyük Atılım"*** ve ***"Kültür Devrimi"*** gibi politikaların ekonomik ve sosyal açıdan yıkıcı bir etki yaratmış olmasıdır. Ayrıca milyonlarca insanın hayatını kaybettiği söylenebilir[2013]. Mao'nun ölümünden sonra 1978 yılında iktidara gelen Deng Şiaoping, piyasanın serbestleştirilmesi yönünde aldığı ilerici kararlarla, Çin'in dış dünyaya açılmasının ve ülkenin jeopolitik anlamda küresel ağırlık merkezlerinden biri olmasının önünü açmıştır[2014]. Sovyetler Birliği'ni çevreleme politikasının bir sonucu olarak ABD'nin Çin'i tanıması uluslararası ilişkiler açısından Çin'in izolasyonunun kalkmasına ve ülkenin iç politikada elinin güçlenmesine olanak sağlamıştır. Bugün, Çin Devlet Başkanı olan Şi Jinping ile uluslararası iktisadi güç dengesi Asya-Pasifik'e doğru kayarken, Çin küresel bir aktör olarak ortaya çıkmaktadır[2015]. Öyle ki, Şiaoping döneminden başlayarak, 2015 yılına kadar ülkenin GSYİH yılda ortalama nerdeyse **%10'luk bir büyüme** göstermiştir. Dünya Bankası verilerine göre bu dönemde 850 milyondan fazla insanın yoksulluktan kurtulduğu tahmin edilmektedir[2016]. Kişi başı GSYİH 1978 yılında 200 dolar iken, 2017 yılında 8.690 dolara yükselmiştir[2017]. Çin'in 2018 yılı için GSYİH'si yaklaşık 13.6 trilyon dolar olup, bu, ABD'den sonra dünyanın ikinci büyük ekonomisi ve satın alma gücü açısından ölçüldüğünde ise en büyüğü

[2012] World Factbook, *East Asia…,* s. 1.

[2013] Zbigniew Brzezinski, *Stratejik Vizyon Amerika ve Küresel Güç Buhranı,* Sezen Yalçın ve Abdullah T. Orhan (Çev.), Timaş Yayınları, İstanbul, 2011, s. 27. Mao için yabancı düşmanlığı, ulusal politikayla bir bütün halinde işlenmiştir. O, Çin'in istikrarını engelleyen yabancı varlığını görerek, yoksul Çin birlikteliğini kaosa tercih etmiştir. Ayrıca, Çin nüfusu ve coğrafyası göz önüne alındığında, gelişmiş bir askerî-sanayi kompleksi olmadan potansiyel saldırganlara karşı kendini savunabileceğini de anladı. Bkz. Kevin Frayer, "The Geopolitics of China: A Great Power Enclosed", *Stratfor Worldview,* 25 Mart 2012, https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-china-great-power-enclosed, (Erişim: 11.02.2019), ss. 8.

[2014] 1978 yılında piyasa reformları başladığından beri Çin'de hızlı bir ekonomik ve sosyal gelişme yaşanmıştır. Brzezinski, *Stratejik Vizyon…,* s. 27.

[2015] Özdemir, a.g.e., s. 199.

[2016] World Bank, *"World Bank In China Overview",* 08 Nisan 2019, https://www.worldbank.org/en/country/china/overview, (Erişim: 09.04.2019), s. 1.

[2017] World Bank, *"China",* https://data.worldbank.org/country/china, (Erişim: 17.02.2020).

olduğu anlamına gelmektedir[2018]. Ancak hızlı ekonomik yükseliş, gelir dağılımındaki eşitsizlik (özellikle kırsal ve kentsel alanlar arasında), çevresel sürdürülebilirliğe yönelik zorluklar ve dış ticarette yaşanan dengesizlikler nedeniyle zorluklarla karşılaşılabilmektedir. Ayrıca yaşlanan nüfus ve iç işgücü göçüyle ilgili olarak ülke demografik baskılarla karşı karşıyadır[2019].

Kısa Arktika geçmişine ve Arktika'da egemen haklara sahip olmamasına rağmen **Çin'in Arktika politikalarının başlangıç noktası;** bilimsel ve çevresel araştırmalar ile ülkenin Svalbard Antlaşması'na taraf olduğu 1925 yılı ele alınabilir. Svalbard Antlaşması'nın bir sonucu olarak her ne kadar yüksek-Arktika'da balıkçılık ve ticari faaliyetlerde bulunma hakkı elde edinilmiş olsa da bölgede son on yıllara kadar çok az faaliyet gösterilmiştir[2020]. Bunun temel nedeni; Çin'in Asya-Pasifik dışındaki bölgelerde faaliyet yürütme kabiliyetinin **maliyet ve yeterlilik** anlamında çok sınırlı kalmış olmasıdır[2021]. Diğer nedenler, Soğuk Savaş koşullarının ortaya çıkardığı iki kutuplu sistemin dinamikleri ile bölgeye yönelik **stratejik vizyon eksikliği** olarak görülebilir. Uluslararası sistemin getirdiği yeni koşullar; 1970'li yılların sonlarında Çin'in *"Sovyetler Birliği karşıtı hegemonyasını"* belirginleştirmeye, 1980'lerin başından itibaren ise *"Sovyetler Birliği'nden uzaklaşmaya veya hem Sovyetler Birliği'nden hem de ABD'den eşitlik kazanmaya çalışarak"* bağımsız bir dış politika izlemesine olanak sağlamıştır[2022]. Ülkenin kısıtlı

[2018] World Bank, *World Bank China…,* s. 1; OECD, *"China, People's Republic of",* https://data.oecd.org/china-people-s-republic-of.htm, (Erişim: 05.05.2019).

[2019] World Bank, *The World…,* s. 1.

[2020] Government of China, *Full text: China's*…, ss. 3-4.

[2021] Marc Lanteigne, "China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions", *The Centre for Arctic Policy Studies (CAPS),* Institute of International Affairs University of Iceland, 2014, https://nupi.brage.unit.no/nupi-xmlui/bitstream/handle/11250/285164/ChinasEmergingArcticStrategiesPDF_FIX2.pdf?sequence=3&isAllowed=y, (Erişim: 17.12.2017), s. 12.

[2022] Aki Tonami, *Asian Foreign Policy in a Changing Arctic,* Nordic Institute of Asian Studies University of Copenhagen, Copenhagen, 2016, s. 20. Ayrıca burada 1978 yılında ABD-Çin ilişkilerinin normalleşmeye başlaması ve Sovyetler Birliği'ne karşı de facto bir gizli koalisyon kurma çabalarının geliştiği bir dönemden bahsedilmektedir. Bkz. Brzezinski, *Stratejik Vizyon…,* s. 39.

ve sıkıntılı siyasî ve ekonomik durumu nedeniyle, çoğunluğu Antarktika olmak üzere 1980'li yıllar boyunca kutuplarda ancak bir dizi küçük bilimsel araştırma ve keşif faaliyeti gerçekleştirebilmiştir. Çin'in Antarktika Antlaşmalar Sistemi'ne (AAS) katılımı, ABD ile yaşanan Tayvan sorunu nedeniyle uzunca bir dönem engellense de 1983 yılında gerçekleşmiş, 1984 yılında ilk defa ***"Çin Ulusal Antarktika Araştırma Seferi (Chinese National AntArctic Research Expedition-CHINARE)"***ni başlatılarak, 1985 yılında ilk Antarktika istasyonu kurulmuştur[2023]. 1989 yılında kurulan ***"Çin Kutup Araştırma Enstitüsü (Polar Research Institute of China-PRIC");*** kutup araştırmalarının kurumsallaşması ve Çin ulusal kutup araştırmalarının koordine edilmesi, önemli altyapı ve araştırmalara olanak sağlanması, uluslararası iş birliği ve akademik değişim faaliyetlerinin yürütülmesi anlamında önemlidir[2024]. Çin'in Soğuk Savaş sonrası dönemde BM içerisindeki proaktif rolü, ülkenin diğer uluslararası kurumlara ve sözleşmelere, bilimsel katılım ve taraf olma süreçlerine katkı sağlamıştır[2025]. 1994 yılında Ukrayna'dan ikinci el buzkıran araştırma gemisi ***"Xue Long (Snow Dragon)"*** satın alınmış, gemi yenilenerek aynı yıl ilk defa Antarktika seferinde kullanılmıştır[2026]. Kutup araştırmaları kapsamında; 1996 yılında *"Uluslararası Arktika Bilim Komitesi (International Arctic Science Committee-IASC)"*ne katılım sağlanmıştır. Arktika'daki bilimsel araştırmalara bir üs olması maksadıyla 2004 yılında Ny-Alesund'da[2027] (Svalbard) ***"Sarı Nehir İstasyonu"*** inşa

---

[2023] Tonami, a.g.e., s. 20.

[2024] The University of the Arctic (UArctic), "Polar Research Institute of China", *Polar Research Institute of China,* https://www.uArctic.org/member-profiles/non-arctic/8627/polar-research-institute-of-china, (Erişim: 03.02.2019).

[2025] Tonami, a.g.e., s. 20.

[2026] *"Xue Long (Snow Dragon)"* Çin'in ilk buzkıran gemisidir.

[2027] Ny-Alesund, Svalbard Takımadaları'nda Spitsbergen'in batı kıyısında, yer alan uluslararası araştırma ve çevre izleme yerleşimleri için fonksiyonel bir yerleşim alanıdır. Eski bir kömür madenciliği kolonisi olan Ny-Alesund, Oslo'nun 2.100 km kuzeyindeki 30-40 kişilik bir araştırma istasyonudur. Kısa yaz aylarında bilimsel araştırma yapan bilim insanlarının sayısı 180'i aşabilmektedir. Günümüze kadar, on farklı ülkeden on bir farklı kurumun Ny-Alesund'da daimî araştırma istasyonları bulunmaktadır. Bunlardan üçü yıl boyunca görev yapabilmektedir. Bkz. S. Rajan ve K. P. Krishnan, "India's Scientific Endeavours in the Arctic", V. Sakhuja, K. Narula (Ed.), *Asia and the Arctic Narratives, Perspectives and Policies,* Springer Geology, Singapore, 2016, s. 44; Government of India,

edilmiştir[2028]. Bunların dışında, 2007 yılında Çin'in Arktika Konsey'i gözlemci üyeliği için yaptığı başvuru (sanılanın aksine Rusya'nın Arktika Okyanusu deniz tabanına Rus bayrağını dikmesinden önce gerçekleşmiştir) 15 Mayıs 2013 tarihinde kabul edilerek onaylanmıştır. Böylelikle Çin'in Arktika strateji ve politikaları daha işlevsel bir görünüm kazanmıştır[2029]. Her ne kadar Arktika Konseyi'nin yapısı itibariyle, Çin'in Konseyin içerisinde önemli bir gücü bulunmasa da[2030] Çin, İzlanda örneğinde olduğu gibi Şangay merkezli ***"Çin-Nordik Arktika Araştırma Merkezi (China-Nordic Arctic Research Center)"*** gibi kurumlarla resmi ve ikili iş birliğini geliştirerek daha eşit bir ortak olarak hareket etmek istemektedir[2031]. Çin'in Arktika faaliyetleri ile ilgili olarak **en dikkat çekici gelişmelerden biri;** 2013 yılında COSCO grubu tarafından işletilen *"Yong Sheng"* isimli kargo gemisinin ülkenin Dalian Limanı'ndan[2032] Rotterdam'a

---

"Ny-Alesund", *Natıonal Centre For Polar And Ocean Research,* Ministry of Earth Sciences, http://www.ncaor.gov.in/app/webroot/pages/view/339-ny%C3%85lesund, (Erişim: 12.01.2019).

[2028] Arild Moe ve Olav S. Stokke, *"Asian Countries and Arctic Shipping: Policies",* Arctic Review on Law and Politics, Cilt: 10, 2019, ss. 27; Gisela Grieger, "China's Arctic Policy How China Aligns Rights and Interests", *EU Parliament Briefing,* Members Research Service PE 620.231, Mayıs 2018, http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf , (Erişim: 07.02.2019), s. 2.

[2029] 15 Mayıs 2013 İsveç'te düzenlenen Kiruna Bakanlar toplantısı için bkz. Arctic Council, "Kiruna Declaration", *Arctic Council,* Kiruna/Sweden, 15 Mayıs 2013, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/93/MM08_Kiruna_Declaration_final_formatted.pdf?sequence=5 &isAllowed=y, (Erişim: 12.12.2017).

[2030] Çin, Arktika Konseyi bakanlıklarına ve toplantılarına, IMO'nun Kutup Kodu ile ilgili tartışmalarına etkin bir şekilde katılmaktadır. Ayrıca Projelerde gözlemci üye fonlarının %50'yi geçemediği de hatırlanmalıdır.

[2031] Arctic Institute, *China…,* s. 1.

[2032] Dalian limanı, aynı adı taşıyan Liaoning eyaletinde bulunan eski ve büyük bir limandır. Aynı zamanda Çin'in en büyük kuzey limanı olan doğu Çin'in yanı sıra güneydoğu Asya'nın en büyük limanıdır. 19'uncu yüzyılın sonunda kurulan liman, sekiz büyük endüstriyel depolama bölgesine bölünmüştür. Limanın her yıl 100 milyon ton kargo taşıdığı tahmin edilmektedir. Bkz. *"Dalian Port, Dalian, Liaoning, China",* https://www.latlong.net/place/dalian-port-dalian-liaoning-china-12414.html, (Erişim: 12.02.2019).

Kuzey Deniz Rotası'nı kullanarak ilk ticari geçişini tamalamış olmasıdır[2033]. COSCO, 2016 yılında Kuzey Deniz Rotası üzerinden Avrupa'ya beş gemi daha göndermiştir. Bu gemilerden dördü; *"Tianxi, Xianghekou, Xiangyunkuo ve Xiazhiyan"* düşük buz sınıfına sahip gemiler olup, beşinci gemi *"Yongsheng",* Arc 4 sınıflandırmasına sahiptir[2034]. 2015 yılında ***"Halkın Kurtuluş Ordusu-Donanması (People's Liberation Army-Navy (PLAN)"***na ait beş Çin savaş gemisi, ilk defa Bering Denizi'nden güneye doğru ilerleyerek Aleut Adaları'nın 12 deniz mili uzağından zararsız geçiş gerçekleştirmiştir. James Kraska; bu gemileri Çin anakarasını Hainan Adası'ndan ayıran boğaz boyunca hareket eden ABD'li bir destroyerin yasal karşılığı olarak değerlendirmektedir[2035]. **2014-2015 yıllarında sırasıyla Kuzey Deniz Rotası ve Kuzey Batı Geçidi'nin navigasyon rehberini yayınlayan Çin, bu rehberlerde;** meteorolojik durum, engeller, suyolu, navigasyon tesisleri, kurtarma hizmetleri, liman hizmetleri ve Arktika coğrafî ortamının diğer güvenlik garanti bilgilerini oluşturmuştur[2036]. Çin'in **ilk nükleer motorlu buzkıran kutup araştırma gemisi** olması planlanan ve 2016 yılında Çin ve Finlandiya tarafından yapımına başlanan

---

[2033] İki yıl sonra aynı gemi aynı rota boyunca iki yönlü bir yolculuk daha gerçekleştirmiştir. Bkz. Ship Technology, *"August's Top Stories: Cosco Ship Sails to Europe Through Shorter Arctic Route",* 01 Temmuz 2013, https://www.ship-technology.com/features/feature-august-stories-cosco-europe-shorter-Arctic-trade-route/, (Erişim: 12.02.2019).

[2034] Yongsheng haricindeki gemiler Kuzey Deniz Rotası'ndan tek yönlü seferler gerçekleştirmiştir. Bunlardan ilki kargo gemileri, diğeri ise ağır yük gemileri olup, Yongsheng, iki yönlü sefer yapmıştır. COSCO Genel Müdür Yardımcısı Ding Nong; Reykjavik'teki Kuzey Kutup Dairesi konferansında yaptığı konuşmada, şirketinin 2016 yılında Rusya'nın Arktika kıyılarındaki operasyonlarının rekor seviyeye ulaştığını ifade etmiştir. Bkz. Atle Staalesen, "COSCO Sends Five Vessels Through Northern Sea Route", *The Barents Observer,* 10 Ekim 2016, https://thebarentsobserver.com/en/Arctic-industry-and-energy/2016/10/cosco-sends-five-vessels-through-northern-sea-route, (Erişim: 12.02.2019).

[2035] Sam LaGrone, "Chinese Warships Made Innocent Passage Through U.S. Territorial Waters off Alaska", *U.S. Naval Institute,* 03 Eylül 2015, https://news.usni.org/2015/09/03/chinese-warships-made-innocent-passage-through-u-s-territorial-waters-off-alaska, (Erişim: 12.02.2019).

[2036] Eric Haun, "China Issues Guidance on Arctic Navigation", *Maritime Logistics,* 10 Mayıs 2016, https://www.maritimeprofessional.com/news/china-issues-guidance-Arctic-navigation-289399, (Erişim: 06.02.2019).

"Xue Long 2 (Snow Dragon 2)" 2019 yılının ilk döneminde tamamlanmış[2037], *"Xue Long 1 (Snow Dragon 1)"* ise ilk defa 2017 yılında Orta Arktika Okyanusu'nu geçmiştir[2038].

Çin'in Arktika'daki yasal ve kurumsal kısıtlamalar ile Arktika'daki çıkarları arasındaki genişleyen boşluğu doldurmaya yönelik strateji ve politikalar geliştirmeye hevesli olduğu söylenebilir. Bu bağlamda, Çin'in Arktika'daki faaliyetleri salt bilimsel araştırmaların ötesinde, Çin'in kendisini **Yakın-Arktika Devleti** olarak tanımlaması, Arktika kimliğini geliştirmesi ve ***"Kutup İpek Yolu (Polar Silk Road)"*** girişimi gibi bölgeye yönelik yaklaşımları da jeopolitik bir anlam taşımaktadır[2039]. Mevcut durum; küresel yönetim platformları, bölgesel iş birliği, iki taraflı ve çok taraflı ilişkiler ve bilimsel araştırma, ekonomi, ekolojik çevre, iklim değişikliği gibi disiplinler dahil olmak üzere çeşitli Arktika meselelerine yayılmıştır. Beyaz Kitap'ta Çin'in Arktika Konseyi gözlemci üyeliği, BM Güvenlik Konseyi daimî üyeliği, BMDHS ve Svalbard Antlaşması'na taraf olması, Arktika'da barış ve güvenliği teşvik etmede önemli bir misyon olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda; Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının kullanılması ve Arktika'daki kaynakların (enerji, balıkçılık vb.) araştırılması ve geliştirilmesi, dünyanın en büyük ticaret ülkesi ve enerji tüketicisi olan Çin'in enerji stratejisi ve ekonomik gelişimi üzerinde büyük bir etkiye sahip olacağı belirtilmiştir. Arktika ile ilgili uluslararası kuralların oluşturulmasında ve yönetim sisteminin geliştirilmesinde yapıcı bir rol oynayacağı değerlendirilerek, önemli bir iş birliği girişimi olan Kuşak ve Yol Girişimi'de dâhil olmak üzere ilgili tarafların

---

[2037] Ma Chi, "China's First Home-Built İcebreaker Named Snow Dragon 2", *China Daily,* 27 Eylül 2017, http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-09/27/content_32544019.htm, (Erişim: 12.02.2019), s. 1-3. Ayrıca 2016 yılının sonlarından bu yana Şangay'daki Jiangnan Tersanesi'nde yapım aşamasında olan geminin 2019 yılının ilk yarısında işletmeye alındıktan sonra gelecek yıl Antarktika'ya ilk bilimsel seferine başlaması beklenmektedir. Bkz. MAREX, "CSSC Starts Assembly of China's First Domestic Icebreaker", *The Maritime Executive,* 29 Mart 2018, https://www.maritime-executive.com/article/cssc-starts-assembly-of-china-s-first-domestic-icebreaker, (Erişim: 11.02.2019).

[2038] Chi, a.g.m., s. 2. Ayrıca bkz. Thomas Nilsen, "Chinese Icebreaker Navigates Across Central Arctic", *The Barents Observer,* 01 Ağustos 2017, https://thebarentsobserver.com/en/Arctic/2017/08/chinese-icebreaker-navigates-across-central-Arctic, (Erişim: 12.02.2019).

[2039] Grieger, a.g.m., s. 1.

ortaklaşa Kutup İpek Yolu'nu inşa etmeleri, Arktika'nın sürdürülebilir ekonomik ve sosyal gelişimlerini kolaylaştıracak fırsatlar olarak açıklanmıştır[2040]. **Çin'in Arktika'daki siyasî hedefleri:** *"1) Arktika yönetimini anlamak, korumak, geliştirmek ve katılmak; 2) Arktika'daki tüm ülkelerin ve uluslararası toplumun ortak çıkarlarını korumak; ve 3) Arktika'nın sürdürülebilir kalkınmasını teşvik etmek"* olmak üzere üç başlıkta toplanmıştır[2041]. İnsanlığın ortak geleceği için Arktika'da diğer ülkelerle birlikte çalışılacağı ifade edilirken, siyasî hedeflerin; ***"saygı, iş birliği, kazan-kazan ve sürdürülebilirlik"*** temel ilkeleriyle gerçekleştirilebileceği beklenmektedir[2042]. **Saygı;** Çin'in Arktika işlerine katılımının temel dayanağı olup, tüm devletlerin BM ve BMDHS gibi uluslararası anlaşmalara ve ayrıca genel uluslararası yasalara uyması gerektiği anlamı taşımaktadır[2043]. **İş birliği;** Çin'in Arktika'daki faaliyetlere katılımı için etkili bir yol olmakla birlikte, burada çok boyutlu ve geniş kapsamlı bir iş birliği ilişkisi kurmanın gerekliliği vurgulanmaktadır[2044]. **Kazan-kazan;** Arktika'da tüm faaliyet alanlarında karşılıklı yarar ve ortak hareket edilmesi gerektiği anlamı taşımaktadır[2045]. Son olarak **sürdürülebilirlik;** çevrenin koruması, kaynak kullanımı ve bölgedeki insan faaliyetlerinin sürdürülebilirliğini sağlayarak Arktika'nın sürdürülebilir kalkınmasını teşvik etmeyi amaçlamaktadır[2046]. Beyaz Kitap; Çin'in Arktika yönetimi için Arktika Devletleri'nin egemen haklarına saygı gösterme

---

[2040] Government of China, *Full text: China's…,* s. 3.

[2041] A.g.e., s. 4.

[2042] A.g.e., s. 5.

[2043] Bkz. A.g.e., ss. 3-4. Ayrıca genel olarak Çin'in Arktika politikası değerlendirildiğinde Arktika'da oldukça sınırlı haklara sahip olmasına rağmen, Çin'in bölge ve bölge dışı aktörlerle işbirliğini geliştirerek yavaş yavaş bölgede nüfus edindiği görülmektedir. Çin, ABD dışında Arktika Okyanusu kıyı devletleri tarafından değerlendirilmesi için CLCS'ye verilen iddialar hakkında günümüze kadar bir görüş beyan etmemiştir. Çin açıkça bu iddiaların dar bir yorumuyla ve Arktika Devletleri'nin bölge dışı devletlerle aynı haklara sahip olduğunu, Arktika Okyanusu ve doğal olarak da deniz geçiş yollarının uluslararası denizcilik alanı olarak yorumlanmasına ilgi göstermektedir. Bkz. Grieger, a.g.m., s. 4.

[2044] Government of China, *Full text: China's…,* s. 3.

[2045] A.g.e., s. 3.

[2046] Burada bahsedilen sürdürülebilir kalkınma; insan ve doğa arasında ahenkli yaşam, ekolojik koruma, ekonomik büyüme ve sosyal ilerleme arasında daha iyi koordinasyon, kullanım, yönetim ve nesiller arasında daha iyi bir denge sağlanması anlamına gelmektedir. Bkz. A.g.e., s. 3.

konusundaki kararlılığını açıkça ortaya koyarken, Arktika'ya uluslararası hukuka göre katılma hakkı olduğunu ileri sürmektedir[2047]. Böylelikle Çin'in Arktika araştırmalarının tarihi zorluklarına ve mevcut fırsatlara hızla değinilerek, ülkenin Arktika hedeflerini haklı çıkarmanın yollarının arandığı söylenebilir. **Politikanın kilit yönleri;** Arktika'nın araştırılması ve anlaşılması, bölgenin çevresi ve iklim değişikliğinin etkisi, Arktika kaynaklarının kullanımı, bölgenin yönetişimi, uluslararası iş birliği ve Arktika'da istikrar ve barışın önemi ile ilgilidir. Çin'in uluslararası hukuka olan saygısı vurgulanarak, Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının seyrüsefer serbestliğine dikkat çekmektedir[2048]. Arktika'daki yeni enerji havzalarının araştırılması ve geliştirilmesi, dünyanın en büyük ticaret ve enerji tüketicisi ülkelerinden biri olan Çin'in enerji stratejisi ve ekonomik gelişimi üzerinde büyük bir etki yaratabilir[2049]. Bu noktada Çin'in **Arktika'nın bölgesel yönetim sisteminin uluslararasılaşması** için istekli olduğu söylenebilir.

Çin'in Arktika'ya uzanan Kuşak ve Yol Girişimi aynı zamanda ülkenin Arktika'ya uzanan jeopolitik vizyonunu ortaya koymaktadır. Çin Devlet Başkanı Şi Jinping 2013 yılında Kazakistan'da yaptığı bir konuşmada eski İpek Yolu Girişimi'ne atıfla: *"M.Ö. 200'e kadar uzanan ticaret yolu sayesinde Avrupa, Ortadoğu ve Çin arasında ekonomik, fiziksel ve kültürel bir etkileşim oluğunu"* ve yenilikçi bir yaklaşımla yeni İpek Yolu'nu inşa etmeleri gerektiğini belirtmiştir[2050]. Bu konuşmasından yaklaşık iki ay sonra Jinping Endonezya'da; *"İki tarafta 21'inci Yüzyıl Deniz İpek Yolunu inşa etmek için birlikte çalışmalıdır"* şeklinde açıklamalarda bulunmuştur. Jinping'in yaptığı her iki açıklama trilyonlarca dolarlık Kuşak ve Yol

---

[2047] Grieger, a.g.e., s. 1.

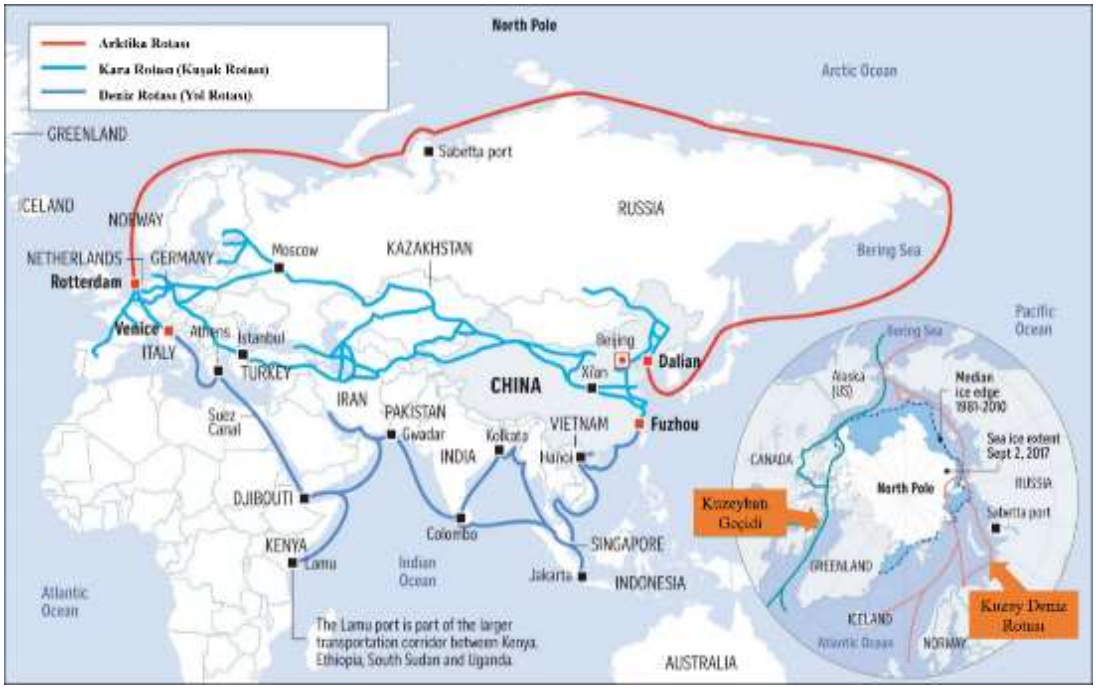
[2048] Arctic Institute, *China…,* s. 1.

[2049] A.g.m., s. 1.

[2050] Konuşmanın tam metni için bkz. Government of China, "President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries", *Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China,* 07 Eylül 2013, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml, (Erişim:11.02.2019).

Girişimi ile ilgilidir[2051]. Harita 62'de Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ve Kutup İpek Yolu projesi görülmektedir.

Harita 62: Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ve Kutup İpek Yolu



Kaynak: Harita çalışmanın yazarı tarafından düzenlenmiştir. Goh S. Noi, "China's Polar Ambitions Cause Anxiety", *The Straits Times,* 20 Şubat 2018, https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/chinas-polar-ambitions-cause-anxiety, (Erişim: 17.02.2019).

Girişimin iki ayağını: Çin'i Orta ve Güney Asya'ya ve ardından Avrupa'ya bağlayan ***"İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Silk Road Economic Belt)"*** ve ***"Yeni Deniz İpek Yolu (New Maritime Silk Road)"*** oluşturmaktadır[2052]. İlki karayoluyla Çin'e mal

[2051] Andrew Chatzky ve James McBride, "China's Massive Belt and Road Initiative", *Council on Foreign Relations,* 21 Şubat 2019, https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative, (Erişim: 11.02.2019), ss. 1-5.

[2052] Girişimin kapsamı hala şekillenmektedir. Daha fazla bilgi için bkz. Julia Bird, Mathilde Lebrand ve Anthony J. Venables, "The Belt and Road Initiative Reshaping Economic Geography in Central Asia?", *World Bank Group Policy Research Working Paper 8807,* http://documents.worldbank.org/curated/en/836301554729486900/pdf/The-Belt-and-Road-Initiative-Reshaping-Economic-Geography-in-Central-Asia.pdf, (Erişim: 16.04.2019).

giriş ve çıkışının yapıldığı altı koridorluk bir ekonomik kuşaktır[2053]. **Bu koridorlar:** *"1) Çin-Moğolistan-Rusya, 2) Yeni Avrasya Kara Köprüsü, 3) Çin-Orta Asya-Batı Asya, 4) Çin-Pakistan, 5) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar ve 6) Çin- Hindi Çini Yarımadası"*dır[2054]. Çin'i Londra'ya bağlayan demiryolu, Hazar Denizi'nden Çin'e

---

[2053] *"Kuşak kavramı ile Orta Çin'den başlayan ve Moskova, Rotterdam üzerinden Venedik'e kadar uzanan karayolu, demiryolu, petrol ve gaz boru hatları ve diğer altyapı projelerinden oluşan bir kara ulaştırma ağları bütünü kastedilmektedir".* Ben Derudder, Xingjian Liu ve Charles Kunaka, "Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative", *World Bank,* No: 6, Ekim 2018, http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/pdf/130490-MTI-Discussion-Paper-6-Final.pdf, (Erişim: 19.01.2019), s. 9.

[2054] Koridorların bağlantıları: 1) Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru: Moğolistan'ı Çin ile Rusya arasında bir merkez haline getirmek için ulaşım, telekomünikasyon ve enerji ağlarını modernize ederek Çin ve Moğolistan arasında ticaret geliştirmeyi amaçlamaktadır; 2) Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru: En iddialı Kuzaşk Yol Grişimi projelerinden biri; Kazakistan, Rusya ve Belarus üzerinden Çin ve Avrupa arasında demiryolu taşımacılığının geliştirilmesinden ibarettir. Yük treni Chongqing'den Duisburg'a, Chengdu'dan Lodz'a, Yiwu'dan Madrid'e, Wuhan'dan Hamburg'a ve Wuhan'dan Lyon'a bağlanmaktadır. Bu koridorun amacı Çin ile Avrupa arasında demiryolu taşımacılığı sıklığını arttırmaktır; 3) Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik Koridoru: Bu, yeni İpek Yolu'nun ana eksenlerinden biridir. Çin'in Sincan eyaletini Akdeniz'e, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye üzerinden bağlamaktadır. Antik İpek Yolu'nu takip ediyor. Bu girişim, Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ikili iş birliği anlaşmalarıyla tamamlanmıştır. Bu koridor tüm bölgesel ekonomileri Çin'e ve aynı zamanda Avrupa'ya daha iyi bağlamayı ve böylece Orta Asya devletlerini açacak yeni bir kıtalararası iletişim ağı sunmayı amaçlamaktadır. Bu koridor Ortadoğu 'dan Çin'e kadar çok sayıda ulaşım ve enerji altyapısı inşaatını gerektirmektedir; 4) Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru; Çin'in Sincan ilindeki Kaşgar'ı Pakistan'daki Gvadar limanına bağlar; Demiryolları, otoyollar, fiber optik ağlar, Gvadar'da uluslararası bir havaalanının kurulmasının yanı sıra özel ekonomik bölgelerin kurulmasını da içermektedir; 5) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru; Çin'i Bengal Körfezi'nin çeşitli ekonomik merkezleriyle daha iyi bir şekilde bağlamak ve tarife dışı engelleri azaltarak bölgeler arası ticareti arttırmaktır. Ayrıca, bu bölgedeki ulaştırma altyapılarının güçlendirilmesini ve yoksulluğun azaltılmasını hedeflemektedir. Bu koridor, Kunming'i Mandalay ve Dakka üzerinden Kolkata'ya (Calcutta) bağlamaktadır. 6) Çin-Hindi Çini Yarımadası Ekonomik Koridoru; özellikle ulaşım (otoyollar, demiryolları ve hava bağlantıları) geliştirerek Büyükşehir Mekong bölgesi bölgeleri arasındaki iş birliğini güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu inisiyatif, 2010 yılında bu yana serbest bir ticaret anlaşmasına bağlı olan Çin ve ASEAN üyeleri arasındaki ticareti destekleyecektir. Çin'de, Yunnan ve Guangxi'nin illeri bu iş birliğine en fazla dâhil olan ülkelerdir. Daha fazla bilgi ve haritalar

uzanan gaz boru hatları ve Güneydoğu Asya'daki yüksek hızlı tren hattı vb. bu koridorlara örnek olarak verilebilir[2055]. Bu koridorlar üzerinde Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne dâhil olan ülkelerle bağlantısını sağlayan **yedi şehir:** Baotou, Zhengzhou, Xian, Lanzhou, Urumçi, Kunming ve Qujing'dir. Bunların dışında Novosibirsk, Irkutsk Yekaterinburg ve Krasnodar (Rusya), Almatı ve Astana (Kazakistan), Tahran (İran), İstanbul (Türkiye), Kabil (Afganistan), Yangon (Myanmar), Kuala Lumpur (Malezya), Bangkok, (Tayland), Hanoi (Vietnam), Singapur (Singapur), Rawalpindi, Bahawalpur, Islamabad ve Karachi (Pakistan), Dakka (Bangladeş) ve Kolkata (Hindistan) ise önemli merkez ülke şehirleridir[2056]. Mackinder'in klasik jeopolitiğe yaptığı dönemsel katkı dikkate alındığında, Kuşak ve Yol Girişimi'nin demiryolu rotalarının dönüştürücü etkilerine dayandığı ifade edilebilir. **Kuşak ve Yol Girişimi'nin ikinci ayağı olan Yeni Deniz İpek Yolu;** deniz yoluyla Çin'i Güney Doğu Asya, Körfez Ülkeleri, Kuzey Afrika ve Avrupa ülkelerine bağlamayı amaçlamaktadır. Fuzhou'dan (Fujian) başlayan ve daha sonra Güney Çin Denizi ve ardından Malakka Boğazı, Hint Okyanusu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya ve Avrupa üzerinden Güneydoğu Asya'ya giden eski Deniz İpek Yolu'nun hayal gücü yenisinin canlandırılmasına olanak sağlamaktadır. **Buradaki temel hedef, Süveyş Kanalı ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktır.** Ancak Yeni Deniz İpek Yolu'nun Cibuti, Kenya, Madagaskar, Mozambik ve Tanzanya gibi çeşitli Doğu Afrika ülkelerine de uzanacağı Harita 62'de görülebilir[2057]. Küresel jeopolitik

için bkz. Derudder, Liu ve Kunaka, a.g.e., s. 9. Ayrıca bkz. Elizabeth Losos, Alexander Pfaff, Lydia Olander, Sara Maso ve Seth Morgan, "Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure", *Policy Research Working Paper 8718,* Ocak 2019, https://www.researchgate.net/publication/330764703, (Erişim: 12.02.2019).

[2055] Yol kavramı, projenin denizyolu ağına karşılık gelmektedir. Proje kapsamında Güney ve Güneydoğu Asya'dan Doğu Afrika ve Akdeniz'in kuzeyine kadar uzanan deniz bölgesinde limanlar ve diğer kıyı yapıları planlanmaktadır.

[2056] Charles Kunaka, "Six Corridors of Integration: Connectivity Along the Overland Corridors of the Belt and Road Initiative", *World Bank,* 04 Ekim 2018, https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative, (Erişim: 19.02.2019).

[2057] Jean-Marc F. Blanchard ve Colin Flint, "The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative", *Geopolitics,* Cilt: 22, No: 2, 2017, https://www.tandfonline.com/loi/fgeo20, (Erişim: 22.07.2018), s. 226.

manzarayı dönüştürme potansiyeli hakkında hararetli tartışmalar yaratan, devasa altyapı bileşenlerini içeren bir bağlantı girişimi ve küresel ölçekte bölgesel iş birliğini ve bağlantıyı geliştirmek için iddialı bir çaba olan Kuşak ve Yol Girişimi'nin coğrafî kapsamı ülke, bölge ve uluslararası kuruluşlara açık bir şekilde sürekli genişlemektedir. 2018 yılı sonunda Girişim; 70'in üzerinde ülkeyi, dünya nüfusunun yaklaşık %62'sini GSYİH'nin %30'undan fazlasını ve bilinen enerji rezervlerinin %75'ini kapsamaktadır[2058]. 2020 yılının ilk çeyreğinde Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil olan toplam ülke sayısı 150 olmuştur[2059]. Kuşak ve Yol Girişimi ile Güney Çin Denizi'nden Afrika'ya kadar uzanan bir liman zinciri, petrol rafinerileri, organize sanayi bölgeleri, enerji santralleri, madenler ve fiber optik ağlar ile altyapı, ticaret ve yatırım bağlantılarının güçlendirilmesi amaçlanmaktadır[2060]. Dünyadaki en büyük ve en kritik ekosistem olan okyanuslar, küresel büyüme ve sürdürülebilir kalkınmada Çin'in yeni odak noktası haline gelmiştir. 2012-2017 yılları arasında Çin'in deniz ekonomisi yıllık ortalama %7,5 oranında büyüyerek, GSYİH'nin yaklaşık %10'una yaklaşmıştır. 2035 yılında bu oranın %15'e çıkartılması hedeflenmektedir[2061]. Çin, toplam uluslararası ticaretinin yaklaşık %90'ını ve taşınan değere göre ticaretinin %60'ını deniz yoluyla gerçekleştirmektedir[2062]. Bu potansiyel göz önüne alındığında,

---

[2058] Bkz. World Bank, *"Belt and Road Initiative",* https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative, (Erişim: 12.02.2019); Bird, Lebrand ve Venables, a.g.e., ss. 20-28. Ayrıca 2017 yılı için küresel GSYİH'si yaklaşık 80,9 trilyon dolardır. Bkz. World Bank, *"All Countries and Economies",* https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.cd, (Erişim: 12.02.2019).

[2059] Bu ülkelerin tamamı için bkz. Hong Kong Trade Development Council, *"The Belt and Road Initiative: Country Profiles",* http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36I0.htm, (Erişim: 07 Mart 2020).

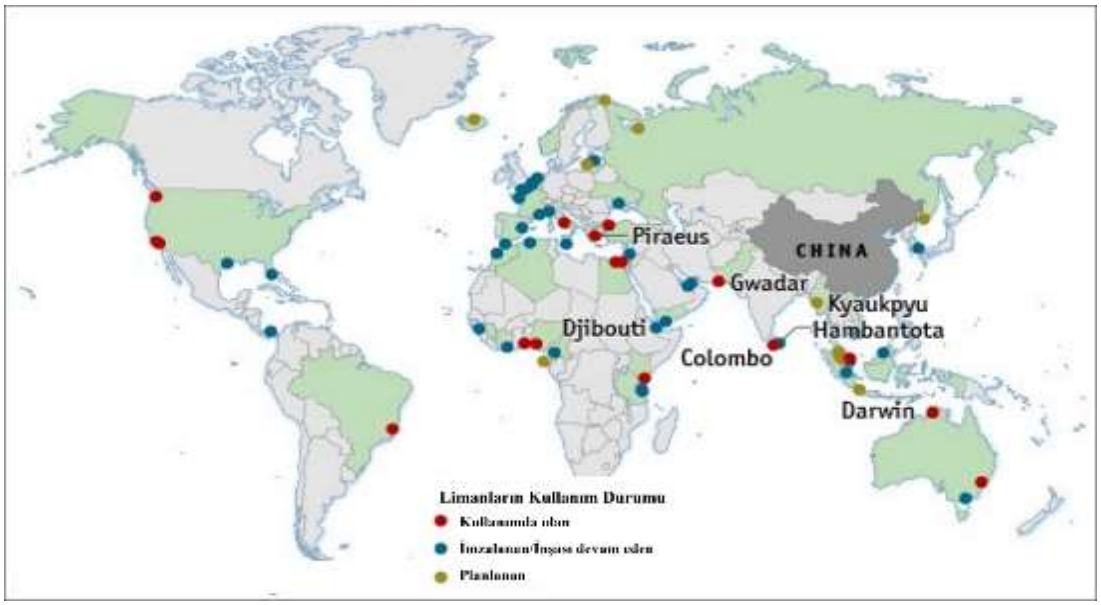
[2060] Çin'in kazan-kazan anlayışından dolayı bu sayı artmaya devam etmektedir.

[2061] Xinhua, "China Focus: China's Maritime Economy Expands by 7.5 pct in Recent Five Years", *Xinhuanet News,* 21 Ocak 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/21/c_136913316.htm, (Erişim: 12.02.2019).

[2062] Richard Ghiasy, Fei Su ve Lora Saalman, "The 21st Century Maritime Silk Road Security Implications and Ways Forward for the European Union", *SIPRI,* 2018, https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-09/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf, (Erişim: 15.11.2018), s. 5.

Çin'in Yeni Deniz İpek Yolu Girişimi ile aktif olarak stratejik geçiş kanalları boyunca yabancı limanlarda sahiplik aramaya yönelmesi şaşırtıcı değildir. Çoğu, Hint Okyanusu'nda bulunan arazi kullanım anlaşmaları yoluyla limanlara, limana bağlı altyapıya ve özel ekonomik bölgelere yatırım yapmak, yerel deniz ekonomisini canlandırmak, Çin'in kıyı bölgeleriyle bağlantı kurmak ve bazı durumlarda Çin'in daha az gelişmiş iç bölgelerini Kuşak'taki ekonomik koridorlardan Hint Okyanusu'na bağlayarak Çin'in karasal ekonomisinin gelişimini teşvik etme düşüncesi dikkat çekmektedir[2063].

Harita 63: Çin'in Liman Yatırımları



* Harita üzerindeki kırmızı noktalar kullanımda olan limanları, mavi noktalar inşası devam eden limanları ve koyu yeşil noktalar planlanan limanları ifade etmektedir.

Kaynak: The Economist, *"China's Expanding Investment in Global Ports",* 11 Ekim 2017,http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=965980480&Country=Pakistan&topic=Economy&subtopic=Regional+developments&subsubtopic=Investment, (Erişim: 10.02.2019).

Çin denizaşırı limanların kullanımı için ***"sivil ve askerî"*** iki strateji izlemektedir. Bunlardan ilki borcun öz kaynaklara dönüştürülmesine yol açabilen ve Çin tarafından finanse edilen liman altyapılarının gelişimi, ikincisi ise limanların

[2063] Ghiasy, Su ve Saalman, a.g.e., ss. 5-6.

alınması veya kiralanmasıdır[2064]. Harita 63'te Çin'in liman yatırımları görülmektedir. Burada dikkat çeken bu limanların Çin'den başlayarak Hint Okyanusu, Afrika ve Akdeniz boyunca yayılmış olmasıdır. Bu, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru gibi koridorlara bağlı olup, yol boyunca Çinli şirketler Gvadar (Pakistan), Colombo ve Hambantota'da (her ikisi de Sri Lanka'da) limanlarına önemli yatırımlar gerçekleştirmektedir. Malezya için dört farklı girişim planlanmaktadır. Tanjung, Priok (Endonezya) ve Kyaukpyu (Myanmar) limanlarına yatırım yapma planlarında önemli bir aşama kaydedilmiştir. Bir diğer deniz yolu Avustralya ve Güney Pasifik bağlantısı, Avustralya'nın Çin'deki toplam yatırımın en büyük ikinci alıcısı olması nedeniyle dikkat çekicidir. Çinli şirketler Darwin, Newcastle ve Melbourne limanlarına yatırım yaparken, hali hazırda Darwin Limanı 99 yıllığına kiralanmıştır[2065].

Tablo 20'de Çin'in Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nda kiraladığı limanlar görülmektedir. 2010 yılında Hambantota Limanı açıldığında Sri Lanka'nın Çin'e olan borç yükünün 1.5 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir. Tartışmalı Colombo Liman Şehri projesi de dâhil olmak üzere Çin tarafından finanse edilen diğer altyapı projeleri için daha önce birikmiş borçlara bu borçlar eklenerek büyümüştür. Esasen daha en başında Sri Lanka'nın bu borcun üstesinden gelmesi beklenmemiştir. Nitekim 2016 yılında ticari faaliyetlerin yetersizliğine bağlı olarak Hambantota Limanı'nda yaşanan gerileme nedeniyle Sri Lanka Çin'e olan borcunu ödeyememiş,

---

[2064] Gisela Grieger, "China's Maritime Silk Road Initiative Increasingly Touches the EU", *European Parliamentary Research Service Briefing PE 614.767,* Mart 2018, http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614767/EPRS_BRI(2018)614767_EN.pdf , (Erişim: 12.02.2019), s. 2.

[2065] Darwin Limanı, Avustralya hayvancılığının %35'ini, Newcastle Limanı ise Avustralya kömürünün %40'ını ihraç etmektedir; Çin her iki ürünün de önemli bir ithalatçısı. Bkz. The Economist, *"China's Expanding Investment in Global Ports",* 11 Ekim 2017, http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=965980480&Country=Pakistan&topic=Economy&subtopic=Regional+developments&subsubtopic=Investment, (Erişim: 10.02.2019); Yang Yang, "Belt and Road Initiative Warmly Welcomed in Australia's Northern Territory", *China Daily,* 16 Temmuz 2018, http://global.chinadaily.com.cn/a/201807/16/WS5b4c0bfda310796df4df6a16.html, (Erişim: 10.02.2019).

iki ülke arasında 2017 yılında kredileri öz kaynaklara dönüştürmek için yapılan bir plan çerçevesinde Hambantota Limanı 99 yıllığına Çin'e kiralanmıştır.

Tablo 20: Çin'in Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nda Kiraladığı Limanlar

Yıl	Bölge	Ülke	Liman	Kiralama Süresi (Yıl)
2015	Hint Okyanusu	Pakistan	Gvadar	40
2015	Hint Okyanusu	Myanmar	Kyaukpyu	50
2015	Güney Çin Deniz	Malezya	Kuantan	60
2016	Hint Okyanusu	Çibuti	Obock	10
2016	Güney Çin Denizi	Malezya	Melaka Kapısı	99
2017	Hint Okyanusu	Sri Lanka	Hambantota	99
2017	Güney Çin Denizi	Brunei	Muara	60
2017	Hint Okyanusu	Maldivler	Feydhoo Finolhu	50

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Bkz. Richard Ghiasy, Fei Su ve Lora Saalman, "The 21st Century Marıtıme Silk Road Security Implications and Ways Forward for the European Union", SIPRI, 2018, https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-09/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf, (Erişim: 15.11.2018), s. 6.

Benzer kısıtlamaları önlemek için Myanmar ve Nepal'in çevresel kaygılar ve finansal düzensizlikler konusunda Çin tarafından finanse edilen bazı projeleri iptal etiği söylenebilir. Pakistan, diğerleri arasında iddialı bir baraj projesinden aşırı katı finansal şartlar nedeniyle geri çekilse de Çin'in *"yap-işlet-devret anlaşması"* kapsamında 40 yıl boyunca faaliyet göstereceği Gvadar Limanı'nı Çin'e bırakmıştır[2066]. Bu limanın Çin'in Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltabilceği aynı zamanda Ortadoğu ve Afrika'dan gelen petrol ve doğal gaz tedarikinin de emniyete alınmasına olanak sağlayacağı söylenebilir. Burada depolanan petrol ve doğal gazın boru hatlarıyla (Pakistan'ı Çin'e bağlayan ve Çinliler tarafından yapımı devam edilen Huncerap Geçidi (4.700 m) ve Karakurum Otoyolu boyunca) Çin'e ulaştırılması planlanmaktadır[2067]. Böylelikle Pakistan'dan Çin'e petrol ve doğal gaz

[2066] Dünya Bankası'nın 2017 yılının başında kara listeye aldığı China Harbour Engineering Company'ye karşı yolsuzluk iddiaları Çin'in "kazan-kazan" söylemini baltaladı. Bangladeş bile Çinli firmayı rüşvet girişiminde bulunduğunu gerekçesiyle yasaklamıştır. Bkz. Grieger, a.g.m., s. 2.

[2067] Stephane Marchand, *Dünya Hâkimiyeti Yolunda ABD-Çin Asimetrik Savaş,* Fazıl B. Kocamemi (Çev.), Bilge kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2011, ss. 260-264.

sevkiyatı olası ABD müdahalesinden korunabilecektir[2068]. Bununla birlikte, Myanmar'ın batı kıyısı boyunca devam eden petrol ve doğal gaz boru hattı inşası, enerjide Çin'in Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmada alternatif bir diğer güzergâh oluşturmaktadır. Ancak burada zaman zaman yaşanan çatışmaların gelecekte nasıl şekilleneceği ve enerji arz güvenliği anlamında Çin'i nasıl etkileyeceği belirsizliğini korumaktadır. 2010 yılında Myanmar'da yaşanan askerî darbenin ülkeyi daha fazla Batı'ya açtığı bir gerçektir. Japonya ve ABD'nin Myanmar hükümetini desteklemesi bir yana ABD'nin uzun vadede bu ülkeyi kendi lehine etkilemesi, ABD'nin bölgede Çin'in daha çok karşısına çıkacağı anlamına gelmektedir[2069]. Ancak Kyaukpyu Limanı'nın 60 yıllığına Çin'e kiralanması, Çin'in ülkedeki etkisini açıkça göstermektedir.

Çin'in şimdiye kadar ticaret yaptığı ülkelerden Batı ülkelerinin aksine kazan-kazan ilkesi çerçevesinde katı ekonomik dayatmalarda bulunmadığı söylenebilir[2070]. Batı ülkelerinin aksine Çin, çatışmalardan dolayı zarar görmüş, sosyal ve ekonomik anlamda paramparça olmuş ve siyasî istikrarın göreli zayıf olduğu Afganistan, Yemen ve Irak gibi ülkelerle bile iş yapabilmektedir. Birçok uzman hatta BM bile Çin'in bu güvenilmez ülkelere olan borç verme arzusunun Kuşak ve Yol Girişimi'nin geleceğini tehlikeye atacağını söyleyerek ekonomik risk uyarısında bulunmaktadır[2071]. Normal

---

[2068] Chomsky, a.g.e., s. 326.

[2069] Marshall, a.g.e., s. 73.

[2070] Batı ülkeleri yatırım yapacağı ülkelerde genellikle katı etik standartlar ararken, Çin'in çoğunlukla kredi şeklinde olan milyar dolarlık projeler için aradığı standartlar esnektir.

[2071] Kuşak Yol Girişimi ile ilgili olarak risk uyarısında bulunan bazı uzman görüşleri için bkz. Karen Gilchrist, "China's Belt and Road Initiative could be the Next Risk to the Global Financial System", *CNBC,* 24 Ağustos 2017, https://www.cnbc.com/2017/08/24/chinas-belt-and-road-initiative-could-be-the-next-risk-to-the-global-financial-system.html, (Erişim: 10.02.2019); Erik Brown, "The Belt and Road Initiative: Investment Opportunities in China's Project of the Century", *Global Risk Institute,* 04 Şubat 2019, https://globalriskinstitute.org/publications/the-belt-and-road-initiative/, (Erişim: 10.02.2019). BM tarafından yapılan bazı risk uyarıları için bkz. Danny Lee, "United Nations Highlights One Belt, One Road Crime Risks", *South China Morning Post,* 28 Şubat 2016, https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/3008796/china-u-turn-head-terror-group-will-boost-ties-india, (Erişim: 12.02.2019); Dipanjan R. Chaudhury, "UN Warns About Financial Risks in China's One Belt One Road Project", *Economic Times,* 27 Mayıs 2017,

şartlar altında Çin'den borç alan ülkelerin Çin'den aldıkları borçları geri ödemesi beklenir. Buradaki temel sorun; bu ülkelerde yaşanan istikrarsızlıklar (yolsuzluk ve çatışmalar) nedeniyle bunun pek de mümkün olmayışıdır. Mevcut durumda **Çin'e borcu olan yüksek riskli sekiz ülke;** Maldivler, Pakistan, Karadağ, Kırgızistan, Türkmenistan, Cibuti, Moğolistan ve Laos borçlarını ödeyebilecek durumda değildirler. Öyleyse, **Çin bu ülkelere neden hala borç vermeye devam etmektedir?** sorusunun en basit şekliyle cevabı, Kuşak ve Yol Girişimi'nin sadece ekonomiden ibaret olmadığıdır. Sri Lanka ve Pakistan gibi ülkelerin borcuna karşılık yapılan kiralama anlaşmaları gibi, Çin verdiği borçları geri alamazken elde ettiği liman ve diğer Kuşak projeleriyle önemli stratejik hedeflere ulaşmaya devam etmektedir. Örneğin; Cibuti'de yeni bir donanma üssü kuran Çin, neden Hint Okyanusu'nda donanma üsleri kurmaya devam ederek, bölgeye gelip giden gemilerin kontrolünü de elinde tutmayı hedeflemesin[2072]?! Afrika ve Güney Asya ülkelerinin Çin'e olan borç seviyeleri, Batı veya Dünya Bankası'nın eleştirilerine rağmen bu bölgelerdeki sosyo-ekonomik dinamikler göz önüne alındığında, başka türlü var olmayan yollar, demiryolları, limanlar vb. yatırımların nasıl gerçekleştirilebileceğine cevap vermemektedir. Uganda'da uluslararası havaalanına 50 kilometre yol yapılırken, Tanzanya'da küçük bir kıyı kasabası olan Lamu ve Bagamoyo kıtanın en büyük limanı haline gelmekte, Kenya, Mombasa Limanı'nı Çinliler sayesinde geliştirmektedir[2073]. Bunların dışında son zamanlarda Çin'in Kıta Avrupası'na doğru da stratejik liman ve altyapı satın alımlarını hızlandırdığı görülebilir. Örneğin; Yunanistan'da yıllarca süren ekonomik krizin ardından 2016 yılında Atina yakınlarındaki Pire Limanı'nın %51 hissesi Çinli firmalar tarafından satın alınmıştır. 2019 yılında Çin Devlet Başkanı

---

https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/un-warns-about-financial-risks-in-chinas-one-belt-one-road-project/articleshow/58831087.cms, (Erişim: 12.02.2019).

[2072] Straits Time, *"The Trains and Sea Ports of One Belt, One Road, China's New Silk Road",* 14 Mayıs 2017, https://www.straitstimes.com/asia/the-trains-and-sea-ports-of-one-belt-one-road-chinas-new-silk-road, (Erişim: 11.02.2019); Rediff News, *"CPEC: How Pakistan is Losing Out to China",* 10 Nisan 2017, https://www.rediff.com/news/column/cpec-how-pakistans-losing-out-to-china/20170410.htm, (Erişim: 11.02.2019).

[2073] BBC News, *"The Race to Become East Africa's Biggest Port",* 07 Haziran 2016, https://www.bbc.com/news/world-africa-36458946, (Erişim: 11.02.2019).

Jinping'in Roma ziyaretinde İtalya ile imzalanan yaklaşık 2.8 milyar dolar tutarındaki toplam 29 anlaşma İtalya muhalefetinin her türlü itirazına rağmen kabul edilmiş, Orta ve Doğu Avrupa ile bağlantıların sağlanması için, Çin İletişim ve İnşaat Şirketi'ne Trieste Limanı'na erişim ve Cenova Limanı'nı geliştirme olanağı tanınmıştır[2074]. Yukarıda Harita 63'de görüldüğü üzere limanların yabancı yatırımcılar için genellikle kısıtlı olduğu ABD'de bile Çinli yatırımcıların bir Fransız nakliye hattı olan Terminal Link ile Houston ve Miami'deki limanlarda küçük miktarlarda hisse satın aldığı görülebilir[2075].

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi geliştikçe, uzak kuzeyde Arktika'daki enerji, hammadde ve denizcilik alanlarına artan ilgi Arktika'nın nihayetinde girişime dâhil edilip edilmeyeceği sorusunu ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda; Arktika Okyanusu deniz geçiş yolarının potansiyeline, bağlantı limanlarına ve demir yolarına odaklanıldığı söylenebilir. İki ana yol olan Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası, Avrupa ve Kuzey Amerika ülkelerinden Çin'e yapılacak olan her türlü nakliyede daha hızlı alternatifler sağlarken, Transpolar Deniz Rotası, mevcut koşullarda kullanımı oldukça kısıtlıdır. Her üç deniz geçiş yolu da azaltılmış nakliye süreleri, daha düşük yakıt maliyeti ve emisyon anlamına gelse de Kuzey Denizi Rotası hariç diğer rotaların çoğunlukla zayıf altyapı ve arama kurtarma özelliklerine sahip olduğu hatırlanmalıdır[2076]. Kuzey Deniz Rotası boyunca Çin destekli projeler arasında; Arkhangelsk (Rusya), Klaipeda (Litvanya) ve Kirkenes (Norveç) liman yatırımları ve kuzey İzlanda'daki bir fiyorda derin deniz limanı bulunmaktadır[2077]. Bunlardan Arkhangelsk Limanı'nın derin su limanı olarak yeniden geliştirilerek 2025 yılına kadar faaliyete geçirilmesi planlanmakta ve Beyaz Deniz üzerinden Çin'e yapılacak deniz

---

[2074] BBC News, *"Italy Joins China's New Silk Road Project",* 23 Mart 2019, https://www.bbc.com/news/world-europe-47679760, (Erişim: 25.04.2019).

[2075] The Economist, a.g.m., ss. 1-3.

[2076] Nakno, a.g.m., s. 2. Ayrıca 2016 yılında Kuzey Deniz Rotası kullanan 19 gemi kaydedilmiş, 2017 yılının sonlarına bu sayı 24'e yükselmiştir. Bkz. Lau O. Blaxekjer, Marc Lanteigne ve Mingming Shi, "The Polar Silk Road and the West Nordic Region", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2018, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.01.2018), s. 4.

[2077] The Economist, a.g.m., ss. 1-3.

taşımacılığında ve Kuzey Deniz Rotası'nın gelişiminde önemli bir merkez olacağı değerlendirilmektedir[2078]. 2018 yılında *"Çin'in Sichuan Yol ve Köprü Grubu (China's Sichuan Road and Bridge Group-SRBG)"*nun Norveç'in Kuzey liman kenti Narvik'in yakınında Rombaken fiyordunu üzerine inşa etiği Halogaland Köprüsü (1.533 metre), Kuzey Kutup Dairesi üzerindeki en uzun asma köprü olup, E6 otoyolu üzerinden kuzey-güney istikametinde ve E10 otoyolu üzerinden Norveç ve İsveç arasındaki ulaşımı kısaltmaktadır[2079].

Fotoğraf 23: Halogaland Köprüsü



Kaynak: Harita çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur. Harita içerisindeki fotoğraf için bkz. Global Construction Review, *"Chinese-built Arctic Mega Bridge Opens in Norway",* 12 Aralık 2018, http://www.globalconstructionreview.com/news/chinese-built-arctic-mega-bridge-bridge-opens-norw/, (Erişim: 07.03.2020).

[2078] Chris Devonshire-Ellis, "China's Arctic Passage Ambitions Grow with Arkhangelsk Port Development", *Silk Road Briefing,* 29 Mart 2017, https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/03/29/china-artic-passage-ambitions-grow-with-arkhangelsk-port-development/, (Erişim: 14.03.2019).

[2079] China Briefing, *"Norway and Sichuan Build Belt and Road Arctic Bridge",* 13 Aralık 2018, https://www.china-briefing.com/news/norway-sichuan-build-belt-road-Arctic-bridge/, (Erişim: 12.03.2019); Tannet Group Limited, *"Norway and China's Sichuan Road and Bridge Group (SRBG) Build Belt and Road Arctic Bridge",* 17 Aralık 2018, http://www.tannet-group.net/vip/263/1608/20181217095330 (Erişim: 07.03.2020).

Diğer taraftan Çin Kuzey Deniz Rotası'ndaki potansiyel deniz taşımacılığı trafiğinden yararlanarak Şekil 7'de görülen demiryolu bağlantı projeleri ile Kuzey Deniz Rotası üzerinden Norveç, İsveç ve Rusya'dan Çin'e olan ticaret bağlantılarını geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu bağlamda daha önce Sami yerli halklarının vetosuyla karşılaşıldığı ifade edilen ve yaklaşık 520 kilometrelik Kirkenes-Rovaniemi demiryolunun ikili ticaretin artırılmasında en uygun yol olacağı söylenebilir[2080].

Şekil 7: Finlandiya-Norveç-Rusya Demiryolu Bağlantı Projeleri



Kaynak: Silk Road Briefing, "*The Arctic Link: Connecting Norway, Sweden, and Russia to China Trade",* 15 Mart 2018, https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/03/15/Arctic-link-connecting-norway-sweden-russia-china-trade/, (Erişim: 14.03.2019).

Arktika'da hayata geçirilmesi muhtemel her demiryolu projesinin Avrupa ülkelerinin Arktika ile olan sosyal ve ekonomik bağlarını güçlendireceği düşünülebilir. Kuzey Deniz Rotası kullanılması koşuluyla bu demiryolları muhtemelen kuzey bölgelerdeki birçok işletmenin ticari potansiyelini artıracaktır. Demiryolu ile birlikte Kuzey Deniz Rotası boyunca Asya'dan Avrupa'ya yapılacak olan nakliye hem kısalacak hem de Çin-Avrupa ekonomik ticaret ve iş birliği potansiyelini

[2080] Silk Road Briefing, *"The Arctic Link: Connecting Norway, Sweden, and Russia to China Trade",* 15 Mart 2018, https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/03/15/Arctic-link-connecting-norway-sweden-russia-china-trade/, (Erişim: 14.03.2019).

artıracaktır[2081]. Bu nedenle Arktika'daki demiryolları küresel ulaşım sisteminin bir parçası olarak görülebilir[2082].

Bugün Çin, Basra Körfezi ve Afrika'dan yapılan petrol ve doğal gaz ithalatına bağımlı olduğundan, Arktika'da altyapı olanakları, enerji havzaları, hammadde odaklı yatırımlar ve limanların geliştirilmesi ile bölgedeki varlığını arttırmayı hedeflemektedir. Mevcut durumda, Çin'in Arktika'daki en büyük varlığı, Çinli şirketlerin risk aldığı ve önemli miktarda finansman sağladığı Rus Yamal LNG projesidir. CNPC ve Çin İpek Yolu Fonu aracılığıyla projede yaklaşık %30'a yakın bir hisseye sahip olan Çin, projeden yıllık yaklaşık dört milyon ton LNG alma hakkı elde etmiştir[2083]. Ayrıca, Gydan Yarımadası'ndaki Rus LNG projesinin ikinci aşamasını finansal olarak destekleme sözü verirken, 2019 yılında Rusya'nın en büyük özel doğal gaz şirketi Novatek ile *"Yamal LNG-2"* projesinde %20'lik bir hisse alarak projenin gerçekleşmesi için hayati bir fon sağlamıştır[2084]. Bu projeler, LNG'nin deniz yoluyla Asya'ya nakliyesini kolaylaştırmak için her ikisi de Yamal Yarımadası'nda bulunan Sabetta Limanı'nın ve Kotelny Burnu açık deniz petrol terminalinin yapımı gibi projelerinin gelişimine katkı sağlayabilir. Çin ve Rus şirketlerin ortaklığıyla Murmansk'ta bölgedeki hidrokarbon rezervlerini kıymetlendirmek ve Yamal Yarımadası'nın batısındaki Leningradskoye sahasının haritasını çıkarmak maksadıyla birlikte çalışmalar yürütülmektedir[2085]. Rusya'nın 2014 yılında Ukrayna Krizi nedeniyle uluslararası yaptırımlara maruz kaldığı bir ortamda, Çin'in Rusya'nın Arktika'daki petrol ve doğal gaz projelerine yatırımlarını sürdürmesi dikkat çekicidir. Bu bağlamda; paylaşılan komünist ideolojinin yönlendirdiği, geçen yüzyılın kırılgan

---

[2081] A.g.m., s. 11.

[2082] Silk Road Briefing, *The Arctic Link…,* s. 3.

[2083] Nakno, a.g.m., s. 1-3.

[2084] Proje, Yamal LNG tesisinin ayak izini takip ederek, şirketin Arktika'daki ikinci sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) üretim tesisi olmuştur. Bkz. Malte Humbert, "China Acquires 20 Percent Stake in Novatek's Latest Arctic LNG Project", *High North News,* 29 Nisan 2019, https://www.highnorthnews.com/en/china-acquires-20-percent-stake-novateks-latest-Arctic-lng-project, (Erişim: 02.05.2019).

[2085] Leningradskoye sahasında yaklaşık 1.9 trilyon metreküp doğal gaz bulunduğu tahmin edilmektedir Bkz. Lim, a.g.m., s. 10.

Çin-Sovyet Paktı'nın aksine, Çin-Rusya ortaklığı ticaret ve güvenli tedarik zincirlerinin sağladığı güvenle iki ülkeyi bir arada tutan daha güçlü bir tutkal olarak görülebilir[2086].

2007 yılında İzlanda ile başlatılan *"Serbest Ticaret Anlaşması (Free Trade Agreement-FTA)"* resmi müzakereleri hiç şüphesiz Çin'in Arktika'daki dikkat çekici faaliyetlerinden biridir[2087]. 2010 yılında Çin, döviz takası anlaşması yoluyla İzlanda'ya ihtiyacı olan (2008 yılı küresel ekonomik krizi nedeniyle) desteği verirken, iki ülke arasında balıkçılık, jeotermal enerji ve gemi inşası gibi çeşitli ticari alanlarda ilişkiler geliştirilmeye başlanmıştır[2088]. Çin *"Ulusal Offshore Petrol Şirketi (China's National Offshore Oil Company)"*ne İzlanda'nın deniz yetki alanlarında keşif ve araştırma yapma izni verilirken, Çin'de jeotermal enerji konusunda İzlanda'nın uzmanlığı desteklenmiştir[2089]. Öyle ki, 2012 yılında İzlanda merkezli *"Arktika Yeşil Enerji Şirketi (Arctic Green Energy Corporation-AGEC)"* Çin'de jeotermal enerjinin geliştirilmesi için anlaşma imzalamıştır[2090]. 15 Nisan 2013 tarihinde iki ülke arasında

---

[2086] Hawksley, a.g.m., ss. 1-3.

[2087]Government of Iceland, *"Free Trade Agreement Between Iceland and China",* https://www.government.is/media/utanrikisraduneyti-media/media/fta-kina/Iceland-China.pdf, (Erişim: 02.05.2019).

[2088] Tonami, a.g.e., s. 21.

[2089] Nick Whigham, "The New Cold War: China's Creeping Ambitions in the Arctic Set the Stage for Icy Showdown", *News Natural Wonders*, 21 Kasım 2016, https://www.news.com.au/technology/environment/natural-wonders/the-new-cold-war-chinas-creeping-ambitions-in-the-Arctic-set-the-stage-for-icy-showdown/news-story/753e74bed12c66658118b25ce7c36e56, (Erişim: 12.04.2019).

[2090] Tibet, Çin jeotermal gelişimi için en büyük potansiyel, düşük sıcaklıktaki kaynaklarda Çin Ulusal Enerji Kurulu, jeotermalin 2020 yılına kadar 42 milyon tonluk standart kömürün yerini alacağını belirtti. AGEC teknik uzmanlık sağlarken, Sinopec Çin'deki yeraltı kaynakları hakkındaki sismolojik verileri paylaşırken, projeleri ilerletmek için gerekli olan politik ve ekonomik ilişkileri koruyor. Bkz. Emma Campbell-Mohn ve Cameron Hickert, "Fire and Ice: Unlikely Cooperation Between Iceland and China", *Woodrow Wilson International Center,* 20 Temmuz 2017, https://www.newsecuritybeat.org/2017/07/fire-ice-cooperation-iceland-china/, (Erişim: 04.03.2019). Ayrıca Jeotermal enerji üretimine odaklanan bir İzlanda firması olan Orka Energy Ltd - ve Çin Sinopec Grubu da, rakamlar verilmese de, Çin'de ısıtma tesisleri ve elektrik üretimi için jeotermal enerji

imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması'nı önemli kılan İzlanda ile imzalanmış olması değil, İzlanda'nın Çin ile serbest ticaret antlaşması imzalayan tek Avrupa ülkesi olmasıdır[2091]. Bu Anlaşma ilerleyen yıllarda Çin ve İzlanda arasındaki ticaretin gelişmesinde katalizör bir etki yaratarak, ikili ticarette yeni deniz ürünlerinin eklenmesi, jeotermal enerji kullanımı, bilimsel iş birliği ve kültür gibi iş birliği alanlarının genişletilmesine olanak sağlamıştır. Buna ek olarak, İzlanda, Çin'in Arktika'daki yeni nakliye rotaları açmaya odaklanan Kutup İpek Yolu [2092] da dâhil olmak üzere Kuşak ve Yol Girişimi ile yakından ilgilenmektedir. Bu noktada, İzlanda'nın Çin için Avrupa ve Asya arasındaki bağlantıyı ve Kuzey Atlantik'teki komşu ekonomilerle nakliye, hava trafiği ve fiber optik kablolar ile kapsamlı iletişimi sağlama imkânına sahip olduğu söylenebilir[2093]. Çin'in İzlanda'ya verdiği önemin

---

geliştirme anlaşması imzaladı. Bkz. Mia Shanley, "China's Wen in Iceland, Eyes on Arctic Riches", *Reuters News,* 20 Nisan 2012, https://www.reuters.com/article/us-china-europe-idUSBRE83J0M920120420, (Erişim: 04.03.2019). Çin'in jeotermal sahaları ile ilgili kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Wang Kun, "The Types, Distribution and Basic Characteristics of Geothermal Areas in China", *Department of Geothermal Management Bureau of Land,* Rapor No: 7, 2008, https://orkustofnun.is/gogn/flytja/JHS-Skjol/UNU%20Visiting%20Lecturers/07WangKun01.pdf, (Erişim: 18.07.2018), ss. 1-15.

[2091] Government of Iceland, *Free Trade…,* s. 1. İkili ilişkilerin gelişiminde özellikle, İzlanda'ya gelen Çinli turistlerdeki çarpıcı artış ve 2012 yılında Çin Başbakanı Wen Jiabao'nun Arktika Konseyi Başkanı olan İzlanda ve İsveç'i ziyaret etmesi etkili olmuştur. Bkz. Tonami, a.g.e., s. 21.

[2092] Alıntı yapılan makalede Kutup İpek Yolu *"Silk Road on Ice"* olarak kullanılsa da çalışmada diğer makale ve yayınlarda kullanılan *"Polar Silk Road"* kavramı kullanıldığından anlam karmaşasına mahal vermemek maksadıyla bu görüş kabul edilmiştir. Bkz. Gudlaugur T. Thordarsson, "Iceland-China Relations will Continue to Strengthen", *China Daily,* 06 Eylül 2018, http://global.chinadaily.com.cn/a/201809/06/WS5b90702ba31033b4f465477b.html, (Erişim: 12.02.2019).

[2093] Bkz. A.g.m., s. 2. Ayrıca bir gayrimenkul yatırımcısı olan ve Çin'in en zengin 200 kişisi arasında bulunan Huang Nubo, eko-turizm tesisi ve golf sahası inşa etmek için 300 kilometrekarelik İzlanda arazisi satın alma planı ortaya koymuş, anlaşma, özel mülk sahiplerinden ön onay almasına rağmen, henüz İzlanda hükümeti tarafından onaylanmamıştır. Burada Nubo, arazilerin Avrupa Ekonomik Bölgesi dışından vatandaşlara satışını yasaklayan İzlanda yasalarına muafiyet istemektedir. Bkz. Malte Humpert, "Iceland For Sale: Chinese Tycoon Seeks to Purchase 300 km² of Wilderness", *Arctic Institute,* 02 Eylül 2011, https://www.theArcticinstitute.org/iceland-sale-chinese-tycoon/, (Erişim: 12.02.2019).

anlaşılması bağlamında, İzlanda'nın başkenti Reykjavik'deki en büyük dış temsilciliğe sahip olduğunu ayrıca belirtmek gerekir[2094].

Grönland'da Hong Kong merkezli General Nice Şirketi, *"Londra Madencilik (London Mining)"* şirketini devraldıktan sonra, 2015 yılında güneybatı Grönland'daki iki milyar dolarlık Isua demir cevheri madenini devralmıştır[2095]. Ancak Çinli inşaat şirketlerinin Grönland'daki üç havaalanını genişletme konusundaki ilgileri, Danimarka'nın güçlü bir muhalefeti ile karşılanmıştır[2096]. Benzer bir durum 2016 yılında Çinli bir madencilik şirketinin Grönland'da terk edilmiş eski bir deniz üssünü almaya çalıştığında da yaşanmıştır. Bu konu, Danimarka'nın NATO ve ABD ile olan güvenlik ve yükümlülüklerine ilişkin bir konu olmakla birlikte, burada ortaya çıkan durum Çin'in Avrupa ekonomisinin büyüklüğüne rağmen Arktika'da Batı menfaatlerini tehdit edecek yetenekler göstermesidir[2097]. Grönland'ın olası bir bağımsızlıkta, Avrupa ve Atlantik savunması için önemine burada tekrar değinmeye gerek yoktur.

Arktika'da Çin'e karşı artan hassasiyetler, ulusal güvenlik ve çevresel endişeler gibi nedenlerden ötürü Çin, İsveç'in Lysekil'deki derin su limanı yatırım planını terk etmek zorunda kalmıştır[2098]. Kanada, Kuzeybatı Geçidi'nin kontrolünü elinde bulundurması ve enerji çeşitliliğinin geliştirilmesi bağlamında Çin açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Doğru şekilde yönetildiğinde Çin yatırımlarının Kanada'nın Kuzeybatı Geçidi'ni kullanışlı bir deniz yolu olarak geliştirme, liman ve tesislerin yenilenmesi ve geliştirilmesi, nakliye maliyetlerini düşürme ve Arktika'da insan yaşamının iyileştirmesine katkı sağlayabileceği söylenebilir. Örneğin; son zamanlarda,

---

[2094] Yaklaşık 250 milyon dolara mal olan Çin Büyükelçiliği'nde yaklaşık 500 kişi çalışabilirken, ABD'nin 70 personeli, en büyük misyonu olan AB ülkesi Fransa'nın ise 20 personeli çalışmaktadır. Bkz. Jonathan Kaiman, "China Pours Cash into Melting Arctic in Bid to Win Influence", *The Guardian,* 18 Mart 2013, https://www.theguardian.com/world/2013/mar/18/china-Arctic-mineral-investment, (Erişim: 12.02.2019).

[2095] Arctic Institute, *China…,* s. 1.

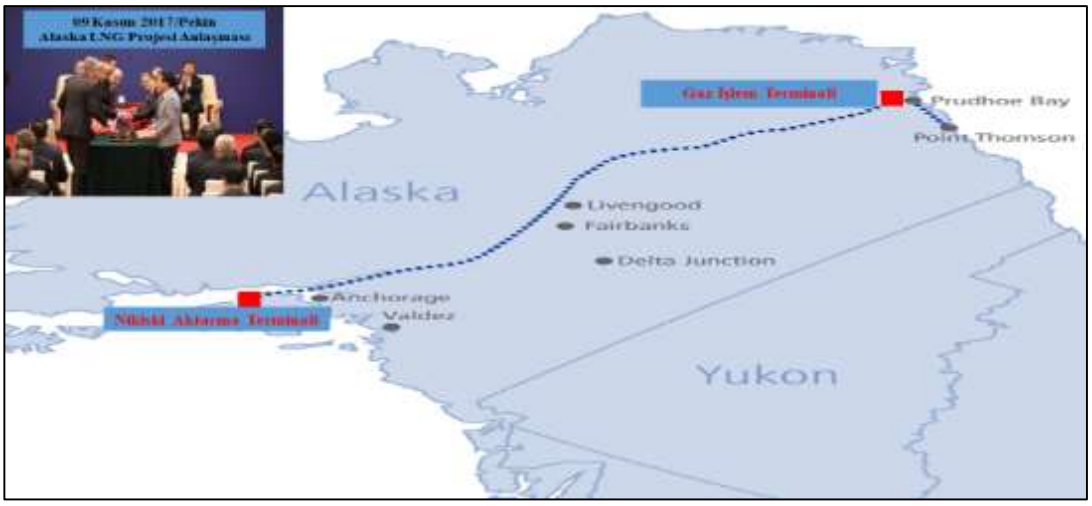
[2096] Lim, a.g.m., s. 11.

[2097] A.g.m., s. 12.

[2098] A.g.m., s. 12.

Hudson Körfezi'nde bulunan Churcill Limanı'nda çökmekte olan tesisler ihracat sevkiyatını desteklemek ve yeniden inşa etmek için yeni fırsatlar sunmaktadır. Bunların dışında Çinli maden firmalarının daha önce yatırım yaptıkları Quebec'in kuzeyindeki (Raglan Madeni) ve Yukon'daki (Wolverine Madeni ve Selwyn projesi) maden alanlarının gelişimdeki yüksek maliyetlerin son yıllarda Çinli yatırımcıların yatırım hevesini sınırlandırdığı söylenebilir[2099].

Fotoğraf 24: Alaska LNG Projesi



Kaynak: Harita çalışmanın yazarı tarafımdan düzenlenmiştir[2100].

ABD ile ekonomik iş birliği kısmen gelişme gösterse de Çin'in teknolojik yeterlilikleri ve iki ülke arasındaki stratejik rekabet imzalanan projelerin geliştirilmesi noktasında sorgulanmaktadır. Örneğin; ABD Başkanı Trump'ın Pekin ziyareti sırasında *"Alaska Gaz Hattı Geliştirme Şirketi (Alaska Gasline Development*

[2099] Adam Lajeunesse, "Finding Win-Win: China's Arctic Policy and What It Means for Canada", *Canadian Global Affairs,* Cilt: 11/33, Aralık 2018, https://d3n8a8pro7vhmx.cloudfront.net/cdfai/pages/4100/attachments/original/1545187741/Finding_Win-Win_Chinas_Arctic_Policy_and_What_It_Means_for_Canada.pdf?1545187741, (Erişim: 12.01.2019), s. 3.

[2100] Harita için bkz. Alexandra Gutierrez, "As Field Season Ends, Gasline Becomes Focal Point in Gubernatorial Race", *KTOO News,* 21 Ekim 2014, https://www.ktoo.org/2014/10/21/field-season-ends-gasline-becomes-focal-point-gubernatorial-race/, (Erişim: 17.02.2019). Fotoğraf için bkz. Alaska Gasline Development Corporation, *"GDC and Sinopec Joint Development Agreement Signing",* https://agdc.us/sinopec-jda/ (Erişim: 17.02.2020).

Corporation-AGDC)" ile Çin'in önde gelen petrol ve gaz şirketi (China Petrochemical Corporation) Sinopec, Çin Merkez Bankası ve Çin Yatırım İşbirliği arasında 09 Kasım 2017 tarihinde imzalanan *"Alaska LNG Projesi (Alaska LNG Project)"* anlaşmanın (Bkz. Fotoğraf 24) tarafları arasında bağlayıcı olmamakla birlikte, Çin'in daha önce permafrost üzerinde LNG tesisi ve boru hattı inşa tecrübesi bulunmaması açısından bir ilktir[2101]. Alaska LNG Projesi ile Anchorage'ın güneyindeki Kenai Yarımadası'nda Nikiski'de inşa edilecek bir tesisten Asya Pasifik ülkelerine günde yaklaşık 3.5 milyar metreküp gazın sıvılaştırılarak satılması planlanmaktadır. Kuzey Slope bölgesinden başlayarak Trans-Alaska petrol boru hattını izlemesi planlanan Proje yaklaşık 1.300 kilometrelik bir boru hattını içermektedir[2102]. Henüz kesin bir anlaşma olmamasına rağmen projenin yaklaşık maliyetinin 43.4 milyar dolar olacağı, finansmanının %75'inin Çinli ortaklar tarafından karşılanması ve bunun karşılığında projenin toplam kapasitesinin %75'ini elinde tutması beklenmektedir[2103]. Hali hazırda Çinli şirketler ile görüşmelere devam edilirken, Mart 2019'da AGDC ile BP ve Exxon Mobil arasında Alaska LNG Projesi'nin ilerletilmesi için anlaşma imzalanmış[2104], ancak ABD'li yetkililer Alaska LNG Projesi ile ilgili nihai kararın Haziran 2020'de verileceğini açıklamıştır[2105]. İki ülke arasındaki bölgedeki farklı öncelikler, rekabet ve iş birliği süreçlerinin çok daha jeostratejik tezahürü olabilir.

[2101] Elwood Brehmer, "Sinopec Drops Interest in Managing Ak LNG Construction", *Anchorage Daily News,* 02 Ağustos 2018, https://www.adn.com/business-economy/2018/08/02/chinas-sinopec-drops-interest-in-managing-construction-of-alaska-lng-project/, (Erişim: 12.01.2019).

[2102] Scott DiSavino ve Marguerita Choy, "BP, Exxon to Help Advance Alaska LNG Export Project - Alaska Gasline", *Reuters News,* 11 Mart 2019, https://www.reuters.com/article/us-usa-alaska-lng/bp-exxon-to-help-advance-alaska-lng-export-project-alaska-gasline-idUSKBN1QR0WQ, (Erişim: 17.02.2020).

[2103] Margaret Kriz Hobson, "China Chases Elusive North Slope Gas Bonanza", The Essential News for Energy and Environment Professionals, 17 Nisan 2018, https://www.eenews.net/stories/1060079247, (Erişim: (Erişim: 17.02.2020).

[2104] 17 Nisan 2018 tarihinde Projenin ilgili taraflarından yaklaşık 38 kişilik Çinli bir heyet Alaska LNG Projesi'nin yerini yakından görmek için Alaska'ya ziyarette bulunmuş ancak Projenin hayata geçirilmesi noktasında bir ilerleme sağlanamamıştır. Bkz. DiSavino, a.g.m., s. 2.

[2105] Daha önce Projenin nihai kararının verileceği tarih Şubat 2020 olarak açıklanmıştır. Bkz. A.g.m., s. 3.

Dünya'nın en büyük askerî harcama kapasitesine sahip olan ABD'nin askerî gücü benzersiz görünmektedir. Çin, 2018 yılı için 250 milyar dolarlık bir askerî harcama kapasitesine ve bu anlamda ABD'den sonra ikinci sırada yer alsa da[2106], ABD'nin sahip olduğu yapıda proaktif bir askerî güce ve donamaya bugün için (2020 yılı) sahip değildir [2107]. Ancak askerî harcamasındaki birim maliyet ABD'den çok daha düşüktür. Çin'in deniz gücü büyüdükçe ülke, Mahan'ın ifadesiyle *"karakuşu"* olma vasfını yitirerek, bugün ABD donanmasının Güney Çin Denizi'ndeki varlığının karşılığı, koşullar oluştuğunda Çin donanmasının Karayipler'de veya Aleut Adaları'ndaki varlığı ile yer değiştirebilir veya görülebilir.

Asya'da Arktika'ya yönelik iş birliği potansiyeli ve arayışı olduğu, ancak gerçekleşme noktasında daha çok yol kat edilmesi gerektiği söylenebilir. Özellikle Çin, Japonya, Güney Kore, Singapur ve Hindistan gibi Asya ülkelerinin Arktika Konseyi'ne gözlemci olarak kabul edilmeden önce bir forum içerisinde konuşabileceklerinden kaygı duyulduğu bilinmektedir. Ancak gelinen noktada bunun bir yanılsama olduğu anlaşılmıştır. Ayrıca gözlemcilerin Arktika Konseyi'nde izinsiz/sorulmadan konuşma haklarının olmadığı hatırlanmalıdır. **Çin, Güney Kore ve Japonya** Arktika'da Asya iş birliğini arayan devletler olarak öne çıkmaktadır. 2016 yılında Güney Kore'de yapılan ve bir önceki konuşmayı takip eden **üçlü diyalog,** Kasım 2015'te yayınlanan ***"Kuzeydoğu Asya'daki Barış ve İşbirliği Ortak Bildirgesi***

[2106] Tian, vd., 2019, a.ge., s. 2. Ayrıca askerî harcamaları 2016 yılına göre %5,6 artış gösteren Çin, 2010 yılından bu yana en düşük seviyeye inmiştir. 2008-2017 yılları arasında askerî harcamalarda en büyük nispi artışlar Kamboçya (%332), Bangladeş (%123), Endonezya (%122) ve Çin (%110) tarafından yapılmıştır. Bunların dışında Vietnam, Filipinler, Kırgızistan, Myanmar, Pakistan, Nepal ve Hindistan'da da önemli artışlar gözlemlenmiştir. Asya ve Okyanusya'daki sadece Timor-Leste, Afganistan, Fiji, Malezya ve Brunei Sultanlığı on yıl boyunca harcamalarını azaltmıştır. Çin'in askerî harcaması, bölge toplamının yüzde 48'ini oluşturmakta olup, bölgenin en büyük ikinci askerî harcamasına sahip olan Hindistan'ın 3,6 katıdır. Bkz. Tian vd., 2018, a.g.e., ss. 1-8.

[2107] Çin gemileri Pasifik ve Hint Okyanusu'na yönelmeye devam ettikleri sürece, dünyanın petrol ve doğal gaz taşımacılığında en çok kullanılan suyolu olma hüviyetine sahip olan Güney Çin Denizi'nde bölgesel ölçekte bölge devletleri; Filipinler, Malezya, Vietnam, Güney Kore ve Japonya gibi devletler ile Avrupa'nın başlıca büyük ekonomileri ve ABD gibi küresel bir güçle sorun yaşamaya devam edilecektir. Bkz. Marshall, a.g.e., s. 71; Ghiasy, Su ve Saalman, a.g.e., s. 12.

(Joint Declaration for Peace and Cooperation in Northeast Asia)"nden ortaya çıkmıştır[2108]. Bu bildirge de nükleer güvenlik, Kuzey Kore, yeşil ekonomi ve Arktika dâhil olmak üzere birçok olası iş birliği noktaları listelenmektedir. Arktika ile ilgili olarak 34'üncü Maddede; ***"Arktika meselelerinin küresel önemi kabul edilerek, Arktika politikalarını paylaşmak, ortak projeleri araştırmak, Arktika üzerindeki iş birliğini derinleştirmeye çabalamak ve Arktika ile ilgili olarak üçlü bir üst düzey diyalog başlatılması"*** kabul edilmiştir[2109]. 08 Haziran 2017 tarihinde Japonya'da ikincisi düzenlenen üçlü diyalog kapsamında; ***"Arktika'daki kirlilik ve iklim etkilerini değerlendirmek için büyük ölçüde okyanuslarda ortak bir çalışma yürütülmesi"*** hedeflenmiştir. Bu çalışma, her üç ülkenin Arktika'yı küresel ölçekte değerlendirmesi bağlamında dikkat çekicidir. Ortak bildiride; iklim değişikliğinin Arktika'nın ekosistemini ve yerli halkların kaynaklarını etkilediği, buzulların erimesi sonucu Arktika'da yeni fırsatların (doğal kaynak, balıkçılık alanları, yeni deniz yollarının açılması vb.) ortaya çıktığı belirtilerek, özellikle, Arktika Okyanusu kırılgan deniz ortamının korunması ve uluslararası kurallara dayalı bir deniz düzeni temelinde barış, istikrar ve yapıcı iş birliğini sürdürmenin uluslararası toplum için vazgeçilmez olduğuna değinilmiştir[2110]. Böylelikle bu üç ülkenin Arktika'ya katılımı meşrulaştırılmaya çalışılmaktadır. Aki Tonami; 08 Haziran 2018 tarihinde yapılan üçüncü toplantının daha çok güven oluşturma veya ülkelerin birbirlerinin faaliyetlerini değerlendirmeleriyle ilgili olduğunu, bu bağlamda; Arktika'da barış, istikrar ve sürdürülebilir kalkınmanın teşvik edildiğini ifade etmektedir[2111]. Bu niyet ve amaçların aksine Asya ülkelerinin içinde bulundukları bölgesel sorunlar (tarihsel, kıta sahanlığı ve toprak sorunları vb.) kuzeyde iş birliği arayışlarının önünde bir engel

---

[2108] Bildirgenin tam metni için bkz. Government of Japan, "Joint Declaration for Peace and Cooperation in Northeast Asia Seoul, Republic of Korea", *Ministry of Foreign Affairs of Japan,* 01 Kasım 2015, https://www.mofa.go.jp/a_o/rp/page1e_000058.html, (Erişim: 12.01.2019), ss. 1-3.

[2109] A.g.e., s. 2.

[2110] Mia Bennett, China, "Japan and South Korea Hold Their Own Arctic Dialogue", *Arctic Today,* 15 Haziran 2017, (Erişim: 18.03.2019).

[2111] Kevin McGwin, "For Asian Countries, Arctic Co-operation Reflects Regional Realities", *Arctic Today,* 14 Haziran 2018, https://www.arctictoday.com/asian-countries-Arctic-co-operation-reflects-regional-realities/, (Erişim: 18.03.2019).

olarak varlık gösterebilir. Bu, sadece Arktika'da iş birliği için değil, aynı zamanda Çin'in küresel bir aktör olarak jeopolitik bir vizyon ortaya koyması önündeki bir engeldir. Diplomatik çabalar olduğu kadar, Çin'in Filipinler, Endonezya, Malezya, Singapur, Vietnam vb. diğer Asya ülkeleri ile iş birliği arayışı veya bu ülkeleri ABD'den uzaklaştırma çabaları gelecekte devam edebilir. Her ne kadar Çin usulü *"kazan-kazan"*a dayalı bir iş birliğinin nasıl sağlanacağı biraz tartışma götürse de, diplomatik çözüm, limanlar ve boru hatlarının mevcut koşullarda ABD karşısında bir donanmadan çok daha etkili olduğu söylenebilir.

Çin, 2017 yılında ABD'yi geçerek dünyanın en büyük ham petrol ithalatçısı olmuştur. Bu, Çin'in artan enerji talebini karşılayabilmesi için **petrolün yaklaşık %80'ini ithal** etmesi gerektiği anlamına gelmektedir. Eğer Çin'in büyük ölçüde Ortadoğu ve Afrika'dan yapılan petrol ithalatına bağlı olduğu hatırlanacak olursa, transit güzergâhlarının tamamının Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizi'nden geçtiği, doğal olarak enerjide yapılan %80'lik ithalatın tamamının Malakka Boğazı'na bağlı olduğu görülebilir[2112]. Eğer 2016 yılı için küresel ticaretin %21'inin (3.4 trilyon dolar), Çin deniz ticaretinin ise %64'ünden fazlasının Güney Çin Denizi üzerinden sağlandığı bilinecek olursa, bu durumun Çin'in ekonomik ve dolayısıyla ulusal güvenliği için ne kadar hayati öneme sahip olduğu anlaşılır olur[2113]. ABD Donanması'nın enerji kaynaklarının geçişini engelleyebileceği ve dolayısıyla Çin'in enerji güvenliğini olumsuz anlamda etkileme potansiyeli ve uluslararası ticarette yaratabileceği zorluklar ***"Malakka İkilemi"***ni yaratmaktadır[2114]. Ancak Çin'in Güney Doğu Asya sınırlarına

---

[2112] The New Silk Road Project, *"The New Silk Road, China Vision",* https://www.thenewsilkroadproject.com/the-new-silk-road, (Erişim: 12.01.2019).

[2113] Güney Çin Denizi güvenlik alanı, binlerce yıldır bölgesel krallıklar arasında ve yüzyıllarca bölgesel ve bölgesel olmayan Avrupa sömürgeci güçleri arasındaki jeopolitik üstünlük yarışmalarına maruz kalmıştır. II. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden bu yana, bölge dışı bir aktör olarak ABD, Güney Çin Denizi güvenliğini sağlayan önemli bir askerî varlığa sahip oldu. 21'inci yüzyılda, Güney Çin Denizi'in stratejik öneminin, bölge içi ve bölge dışı menfaat sahiplerinin özellikle Çinlilerin kendi çıkarlarının ilgisinin artmaya devam etmesiyle daha da artması beklenmektedir. Bkz. Ghiasy, Su ve Saalman, a.g.e., s. 12.

[2114] ABD Donanmasının Çin'i Güney Çin Denizi'nde veya özelde Malakka Boğazı'nda engellemesi veya abluka uygulaması veya bu stratejisinin uygulanabilirliği ve sürdürülebilirliği tartışmalıdır.

erişiminin kısıtlanmasının maliyeti yalnızca Çin ekonomisini değil, aynı zamanda ABD ve müttefiklerinin ekonomik çıkarlarına da zarar verebileceği, enerji güvenliği anlamında en kötü senaryoda Çin'in kırılganlıklarını hafifletmek için Kyaukpyu Limanı'ndan Kunming'e kadar uzanan Çin-Myanmar doğal gaz ve petrol boru hatlarını geliştirerek Güney Doğu Asya boğazlarına olan güvenini azaltmayı amaçlayabilir[2115]. Ancak Malakka Boğazı'nın yol açtığı güvenlik ikilemini aşmak için **Arktika'ya yönelmek Bering Boğazı'nda Çin'i yeni bir ikilemle karşı karşıya bırakabilir.** Neticede bölgenin iki büyük gücü ABD ve Rusya'nın aksine Çin, Arktika'da sadece bir yatırımcı ve alıcı devlet konumundadır. Her ne kadar zararsız geçiş hakkı bulunsa da, Bering Boğazı, ABD ve Rusya'nın kontrolünde Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası'na erişim olanağı sağlamaktadır[2116].

Sonuç olarak; Çin, Arktika'da öncelikli olarak yatırım ve ticareti içeren kalkınmanın ekonomik yönleriyle ve devletin ekonomik genişlemesi için yeni jeopolitik fırsatlarla ilgilenmektedir[2117]. Çin, ***"saygı, iş birliği, kazan-kazan ve sürdürülebilirlik"*** ilkelerine dayanarak, Arktika'nın gelişmesinde tarihi fırsatı değerlendirmek üzere ilgili tüm taraflarla iş birliği yapmaya hazır görünmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi ve Kutup İpek Yolu projeleriyle Arktika ile iş birliği olanaklarını geliştirirken, Çin'in derin deniz limanlarındaki genişleyen küresel ayak izi, Çin gibi yükselen bir deniz gücü için sadece ticari açıdan değil, aynı zamanda kritik jeostratejik bir varlık olarak değerlendirilebilir.

Nitekim 1956 yılındaki Süveyş krizi hariç, devletin kırılganlığı ve silahlı çatışmalar zar zor tıkanma noktalarına neden olmuştur. The New Silk Road Project, a.g.m., s. 1.

[2115] Ghiasy, Su ve Saalman, a.g.e., ss. 7-8.

[2116] Zoltai Alexandra, "Polar Silk Road", *PAGEO Research Institute,* 22 Ağustos 2018, http://www.geopolitika.hu/en/2018/08/22/polar-silk-road/, (Erişim: 12.02.2019).

[2117] V.E. Petrovsky, "China's Strategy in the Arctic", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest, Opportunities, Prospect,* Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), s. 17.

4.2.2 Güney Kore

Güney Kore, Asya anakarasından Japonya'ya doğru uzanan Kore Yarımadası'nın güney yarısında yer almaktadır. Japonya'yı Asya kıtasının geri kalanıyla birleştiren ve bir köprü görevi üstlenen Kore Yarımadası'nın kuzeyinde, ülkenin tek kara sınırını oluşturan Kuzey Kore, batısında Sarı Deniz, doğusunda Japon Denizi ve güneyinde Doğu (Çin) Denizi bulunmaktadır. Güney Kore'nin doğu kıyıları boyunca kuzey-güney istikametinde uzanan Taebaek Dağları, Kore Yarımadası'nın ana dağ sırtını oluşturmaktadır[2118]. Pasifik Okyanusu'nun sınırında bir deniz olan Doğu Denizi, Güney Kore ile Japon takımadaları ve Sakhalin Adasını birbirine bağlarken, Sarı Deniz, gelgit aralığı bakımından dünyanın en muazzam özellikli denizlerinden biridir[2119]. Bu özellik, ülkenin güney ve batı kıyıları boyunca yürütülen toprak ıslah çalışmalarıyla ülkenin yüz ölçümünün büyümesine olanak sağlamaktadır. Öyle ki, 1960 yılında yüz ölçümü yaklaşık 98.430 kilometrekare olan Güney Kore'nin, 2000 yılında yüz ölçümü 99.461 kilometrekareye, 2010 yılında ise yaklaşık 1.600 kilometrekarelik bir artışla 100.033 kilometrekareye yükselmiştir[2120].

Güney Kore, ekonomik kalkınmanın hızı bakımından geçmişten günümüze hızlı ve sürekli bir ilerleme göstermiştir. Kore Savaşı (1950-1953) sonrasında dünyanın en fakir ülkelerinden biriyken, 2011 yılında dünyanın en büyük 12'inci ekonomisi olmuştur[2121]. 2018 yılı Dünya Bankası verilerine göre GSYİH'si 1.6 trilyon

---

[2118] Bu dağ sırası Güney Kore'nin doğu kıyılarının genişçe bir kısmı boyunca uzanarak, Güney Kore'nin büyük ölçüde denizden bu yönden işgalden korumaktadır. Bu dağ sıraları, Yarımadanın en savunmasız özelliğine karşı koruma sağlar. Bkz. Stratfor, "South Korea", *Stratfor World View*, https://worldview.stratfor.com/region/asia-pacific/south-korea, (Erişim: 12.05.2019).

[2119] Kwon Sangcheol, Kim Jonghyuk, Lee Eui-Han ve Jung Chi-Young, *Geography of Korea*, Daniel Kane (İng. Çev.), The Academy of Korean Studies, Understanding Korea Series No: 7, Seoul, 2016, http://intl.ikorea.ac.kr/korean/UserFiles/UKS7_Geography_of_Korea_eng.pdf, (Erişim: 17.12.2017), ss. 38-39.

[2120] Doğudan batıya, Kore Yarımadası yaklaşık 300 kilometredir. Yarımadanın kuzeyden güneye doğru uzaması ve bunun sonucu iklimsel farklılıklar, kuzey ve güney bölgelerinde farklı yaşam tarzlarının gelişmesinde önemli faktörler olmuştur. Bkz. Sangcheol vd., a.g.e., ss. 15-16.

[2121] A.g.e., s. 132.

dolar civarındadır[2122]. Ülke ekonomisi, özellikle Asya'daki ihracat pazarlarına büyük ölçüde bağımlı olup, bölgedeki ihracat, son iki yılda Güney Kore'nin enerji kullanımını artıracak şekilde yükseltmiş[2123], BP'nin tahminlere göre 2017 yılında dünyanın sekizinci en büyük enerji tüketicisi olmuştur[2124]. Ülke nüfusu yaklaşık 51.4 milyon olup[2125], yaşlanan nüfusun ve enerji talebindeki artışın uzun vadede genel ekonomik ortamı zayıflatması beklenmektedir[2126]. *"Kore Ulusal Petrol Şirketi (Korea National Oil Company-KNOC)"*ne göre, Güney Kore az miktarda yerli petrol rezervine sahiptir. Bu nedenle ülke enerji talebini karşılamak için neredeyse tamamen ham petrol ithalatına bağımlıdır[2127]. Ülkede yerel enerji kaynakları, uluslararası petrol ve doğal gaz boru hatları bulunmadığından LNG ve ham petrol sevkiyatları tankerlerle yapılabilmektedir. Ülke, dünyanın en büyük ve en gelişmiş petrol rafinerilerine ev

---

[2122] Ülkenin ihracatına olan talebinin güçlenmesi nedeniyle, GSYİH'si 2015 yılından 2017 yılına %3,1'lik bir büyüme göstermiştir. Bkz. World Bank, *"Korea, Rep.",* https://data.worldbank.org/country/korea-rep, (Erişim: 17.01.2020).

[2123] Ülkenin gelişmiş ekonomisi enerji tüketimini artırmakta ve ekonomik büyümenin başta elektronik ve petrokimya ihracatı olmak üzere ihracattan kaynaklandığı görülmektedir. Bkz. Linda Jakobson ve Seong-Hyon Lee, "The North East Asian States Interests in the Arctic and Possible Cooperation with the Kingdom of Denmark", Report prepared for the Ministry of Foreign Affairs of Denmark, *SIPRI,* Nisan 2013, https://www.sipri.org/sites/default/files/NEAsia-Arctic-130524.pdf, (Erişim: 18.12.2017), s. 28.

[2124] BP, "BP Statistical Review of World Energy", *BP Statistical Review,* Haziran 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 19.03.2019), s. 8.

[2125] World Bank, *"Korea, Rep.",* https://data.worldbank.org/country/korea-rep, (Erişim: 17.01.2020).

[2126] EIA, "Country Analysis Brief: South Korea", *U.S. Energy Information Administration,* Temmuz 2018,https://www.eia.gov/beta/International/analysis_includes/countries_long/Korea_South/south_korea.pdf, (Erişim: 19.03.2019), s. 2.

[2127] KNOC, "Operations", *Korea Naıonal Oil Corporation,* http://www.knoc.co.kr/ENG/sub03/sub03_1_2_1.jsp, (Erişim: 17.03.2019). Ayrıca Güney Kore, yetersiz yerli kaynakların bir sonucu olarak fosil yakıt tüketiminin yaklaşık %98'ini karşılaması için ithalata güvenmektedir. LNG, kömür, ham petrol ve rafine ürünler bağlamında dünyanın en büyük beş ithalatçı ülkesi arasında yer almaktadır. Bkz. EIA, *Country Analysis…,* s. 1.

sahipliği yapmaktadır[2128]. Ülkenin enerji güvenliğini iyileştirmek amacıyla petrol ve doğal gaz şirketleri aktif bir şekilde denizaşırı keşif ve üretim fırsatları araştırmaktadır[2129]. Mevcut koşullar altında 2017 yılı için ham petrol ithalatının neredeyse %82'si Ortadoğu'dan, bununda %29'unu Suudi Arabistan'dan gerçekleştirilmektedir[2130]. Jeopolitik risklere karşı korunma ve Asya'daki geleneksel kaynaklardan petrol üretimini azaltmak amacıyla ithalatını çeşitlendirilirken, son birkaç yılda ABD, Birleşik Krallık, Meksika ve Rusya gibi diğer tedarikçilerden daha fazla petrol tedariki sağlanmıştır[2131]. Bununla birlikte ***"Kore Denizcilik Enstitüsü (The Korean Maritime Institute)",*** **Arktika'dan gelecek petrolün, Güney Kore'nin Ortadoğu'daki petrol ithalatının yalnızca %10'unun yerini alması durumunda, ulaşım maliyetlerinde yıllık yaklaşık bir milyar dolar tasarruf sağlanacağını tahmin etmektedir.** Bu hedefe yönelik olarak, dünyanın en büyük LNG ithalatçısı *"Güney Kore Doğal Gaz Şirketi (Korea Gas Corporation-Kogas)"* 2010 yılının sonlarında Kanada'nın Kuzeybatı Toprakları'nda Kanada merkezli *"MGM Enerji Şirketi (MGM Energy Corporation)"* tarafından işletilen Umiak gaz sahasının %20'sini satın almak için yaklaşık 30 milyon dolar civarında yatırım yapma kararı almıştır. Bu paranın 10 milyon doları yalnızca Mackenzie Vadisi boru hattını veya

---

[2128] Güney Kore, artan talebini karşılamak için daha fazla doğal gaz kaynağı sağlamak için LNG ithalatını çeşitlendirirken, Endonezya, Katar, Umman, Nijerya, Rusya ve Avustralya gibi diğer ülkelere pazar payını kaybetmiştir. Birçok Güney Koreli firma Ortadoğu, Avustralya, Endonezya ve Kanada'daki sıvılaştırma projelerindeki hisselere sahip ve LNG'nin Avustralya ve ABD'deki yeni sıvılaştırma projelerinden çevrimiçi hale gelen uzun vadeli alım anlaşmaları imzaladı. Bkz. EIA, *Country Analysis…,* , s. 3.

[2129] Dünyanın en büyük 10 petrol rafinerisinden üçü Güney Kore'de bulunmaktadır. Bu da onu Asya'nın en büyük petrol ürünleri ihracatçılarından biri yapmaktadır. Bkz. A.g.e., ss. 3-4.

[2130] A.g.e., s. 5.

[2131] KNOC, "Operations", *Korea Naiıonal Oil Corporation,* http://www.knoc.co.kr/ENG/sub03/sub03_1_2_1.jsp, (Erişim: 17.03.2019). Ayrıca Güney Kore, ABD ve Avrupa tarafından uygulanan yaptırımlara uymak için 2011 yılında İran'dan ham petrol ithalatındaki payını %10'dan %4'e düşürmüştür. İran'ın tartışmalı nükleer programından kaynaklanan yaptırımlar, İran'ın ham petrol satışını ve uluslararası pazarda yoğunlaşmayı ciddi şekilde sınırlandırmıştır. Rusya ve diğer Ortadoğu tedarikçileri, Irak, Katar ve BAE gibi ülkeler Güney Kore'nin İran'dan yaptığı ithalatın yerini karşılamıştır. Bkz. EIA, *Country Analysis…,* s. 5.

üretimi ticarileştirmeye yönelik herhangi bir projeyi inşa etmek için ayrılmıştır[2132]. Ancak Kuzey Amerika'daki kaya gazı üretimindeki artış ve ardından LNG fiyatlarındaki düşüş nedeniyle, bu gaz sahasının gelişimi kısa vadede şimdilik askıya alınmıştır[2133].

Dünyanın en büyük gemi yapım endüstrilerine ev sahipliği yapan Güney Kore'de[2134]; ***"Samsung Heavy Endüstrisi (Samsung Heavy Industries)", "Hyundai Heavy"*** **ve** ***"Daewoo Gemi İnşa ve Deniz Mühendisliği (Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering-DSME)"*** en önemli gemi üreticileridir. Bu şirketler Arktika'ya uygun buzkıranlar; buzkıran kargo gemileri, buzkıran tanker ve LNG taşıyan yakıt gemileri gibi özel gemiler inşa etme kapasitelerine sahiptir. Sadece **bu üç şirket, 2018 yılında LNG gemilerinin inşası ile ilgili olarak dünya genelinde tüm siparişlerin %78'ini alırken[2135],** 2018 yılında Japon rakiplerini saf dışı bırakarak yaklaşık dokuz milyar dolar değerinde 50'den fazla LNG gemisi siparişi almıştır. Yeni gemilerin küresel LNG filosunu yaklaşık %10 arttırması beklenmektedir[2136]. Mart 2014'te DSME, Rusya'nın Yamal Yarımadası'nda doğal gaz kaynaklarını geliştirmek için uzun süredir devam eden Yamal Projesi için dünyanın ilk LNG gemisi siparişini almıştır[2137]. Bunların dışında, *"Hyundai Merchant Marine"* firması; Arktika Okyanusu'nda deniz yoluyla 2.500-3.500 TEU[2138] taşıyabilecek konteyner gemiler

---

[2132] Nathan Vanderklippe, "South Koreans Eye Arctic LNG Shipments", *The Golobe and Mail Energy Resources,* 01 Mayıs 2018, https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/industry-news/energy-and-resources/south-koreans-eye-Arctic-lng-shipments/article597537/, (Erişim: 21.03.2019); Arctic Institute, "*South Korea",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/south-korea/, (Erişim: 21.03.2019).

[2133] Arctic Institute, *South Korea…, s. 2.*

[2134] Jakobson ve Lee, a.g.e., s. 28.

[2135] Geriye kalan gemi siparişlerinin %14'ünün Japonya ve %8'inin Çin tarafından alındığı tahmin edilmektedir.

[2136] Reuters, "South Korean Shipbuilders Lock on LNG Tanker Market Could Last for Years", *Reuters News,* 20 Kasım 2018, https://gcaptain.com/south-korean-shipbuilders-lock-on-lng-tanker-market-could-last-for-years/, (Erişim: 15.04.2019).

[2137] Tonami, a.g.e., s. 84.

[2138] TEU, terimi İngilizce "Twenty-foot Equivalent Unit" kelimelerinin kısaltması olup, Konteynerlenmiş yükler için bir endüstri standardı olarak kullanılmaya başlamıştır. *"Richard F.*

kullanmayı planlamakta ve ilk deneme gönderilerine 2020 yılı içerisinde başlamayı hedeflemektedir[2139]. Anlaşılacağı üzere Güney Kore, buzkıran veya buz kabiliyetli yük gemileri, petrol ve LNG tankerleri dâhil olmak üzere, gemi yapımı gereklilikleriyle yakından ilgilenmekte, bu alandaki stratejik faaliyetlerini, diğer hususların ihmal edileceği izlenimini bırakmadan yoğunlaştırmaktadır. Kuşkusuz gemi inşa etmek, Güney Kore'nin Arktika'da yükselen çıkarları için gelecekte ticari ana itici güç olmaya devam edecektir[2140].

Güney Kore'nin kutup araştırmaları 1980'li yılların sonlarından itibaren Antarktika'ya yoğunlaşmıştır. 1986 yılında Antarktika Antlaşması'na taraf olan Güney Kore, ertesi yıl günümüzdeki ismi ***"Kore Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü (Korea Institute of Ocean Science and Technology-KIOST)"***[2141] olan bir araştırma merkezini, 1988 yılında ise Antarktika'da *"Kral Sejong İstasyonu (King Sejong Station)"*nu kurmuştur[2142]. Arktika'daki faaliyetlerine 1993-1995 yılları arasında yapılan ön bilimsel çalışmalar ve Arktika Konseyi'nin kurulmasından sonra Japonya ile yapılan ortak araştırmalar dâhil olmak üzere, bir dizi tek taraflı ve çok taraflı bilimsel çalışmalar ile başlayan Güney Kore, bu dönemde ekonomik ve teknik kapasite yetersizliğinden dolayı, Arktika araştırmalarını genellikle uluslararası ortak bir proje dâhilinde gerçekleştirmeye çalışmıştır. Bu kapsamda; 1999 yılında iki bilim insanı *"Japonya Jeolojik Araştırmaları (Geological Survey of Japan)"* aracılığı ile Arktika Okyanusu'nda deniz araştırmalarında bulunmuş, bir başka iki araştırmacı ise Çin'in Snow Dragon buzkıran gemisi ile Arktika Seferi'ne katılmış, Bering ve Çukçi

---

Gibney, değişik tiplerdeki gemilerin ve farklı boyutlardaki Konteynerlerin istatistiklerini kolayca tutabilmek için bu terminolojiyi üretmiştir. 1 TEU 20 feet'lik koyteyneri ifade etmektedir ve 34 metreküplük bir hacme sahiptir".

[2139] McGwin, a.g.m., ss. 2-3.

[2140] Henning Jessen, "Arctic Strategies of the EU and Non-Arctic States: Identifying Some Common Elements", Lawrence P. Hildebrand, Lawson W. Brigham ve Tafsir M. Johansson (Ed.), *Sustainable Shipping in a Changing Arctic*, WMU Studies in Maritime Affairs, Springer International Publishing, Switzerland, 2018, s. 185.

[2141] İlk kurulduğunda ismi *"Kore Okyanus Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü (Korea Ocean Research and Development Institute (KORDI)"*dür.

[2142] Tonami a.g.e., ss. 73-74.

Denizlerinde saha çalışması gerçekleştirmiştir. Ertesi yıl, Güney Kore ile *"Rusya'nın Arktika ve Antarktika Araştırma Enstitüsü (Russia's Arctic and AntArctic Research Institute)"* ortak bir deniz araştırmasını hayata geçirmiştir[2143].

2001 yılında kurulan ***"Kore Arktika Bilim Komitesi (Korea Arctic Scientific Committee-KASCO)"*** ülkenin Arktika'da bağımsız araştırma yapabilme kabiliyetinin temeli olarak değerlendirilebilir. Bu Komite, 2002 yılında Güney Kore'nin ***"Uluslararası Arktika Bilim Komitesi (International Arctic Scientific Committee-IASC)"***ne tam üye olmasının yolunu açarken, ülkenin ilk araştırma istasyonu olan ***"Dasan İstasyonu"*** Ny Alesud'ta (Svalbard) kurulmuştur[2144]. Her iki kutup bölgesindeki araştırma faaliyetlerini daha sistematik bir şekilde yürütmek için *"Kore Ulusal Antarktika Araştırmaları Komitesi (Korea National Committee on AntArctic Research-KONCAR)"*, KASCO ve *"Kore Ulusal Araştırmalar Komitesi (Korea National Committee for Polar Research-KONPOR)"* yeniden düzenlenmiştir[2145].

Güney Kore'nin Arktika araştırmaları için önemli bir dönüm noktası, 2009 yılında inşa edilen ve Güney Kore'nin **ilk buzkıran araştırma gemisi** olma hüviyetine sahip olan ***"Araon"*** buzkıran gemisinin faaliyete başlamış olmasıdır[2146].

[2143] A.g.e., s. 74.

[2144] A.g.e., s. 74. Bu konuyla ilgili olarak ayrıca bkz. Dongmin Jin, Won-sang Seo ve Seokwoo Lee, "Arctic Policy of the Republic of Korea", *Ocean and Coastal Law Journal*, Cilt: 22, No: 1, 2017, https://digitalcommons.mainelaw.maine.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1342&context=oclj, (Erişim: 21.12.2018), s. 87. Ayrıca Dasan Araştırma İstasyonu; deniz biyolojisi ve Ny-Alesund bölgesi etrafındaki üst atmosferik fizik araştırmalarında çalışma yürütmektedir. Bkz. KORPI, "Arctic Dasan Station", *Korea Polar Research Institute*, https://eng.kopri.re.kr/, (Erişim: 12.01.2019).

[2145] Jin, Seo ve Lee, a.g.e., s. 87.

[2146] Güney Kore'de inşa edilen ilk buzkıran gemisi olan Araon, 2003-2009 yılları arasında altı yılda inşa edilmiştir. Gemi, Kore Endüstriyel Ekonomi ve Ticaret Enstitüsü, Kore Okyanus Araştırma Enstitüsü, Kore Denizcilik Danışmanları, Samsung Heavy Industries, Kore Kutup Araştırma Enstitüsü, Kore Okyanus Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü, STX ve Hanjin Heavy Industries'den oluşan bir konsorsiyum tarafından geliştirilmiştir. 100 milyon dolarlık gemi 110 metre uzunluğunda, 20 metre genişliğinde, 6.950 ton ağırlığında olup, 85 kişi taşıyabilmektedir. Geminin su altı jeolojik özelliklerini ses dalgaları aracılığıyla tanımlayabilen ve deniz kaynaklarını bulabilen üç boyutlu bir sensörü

Böylelikle diğer ülkelerden bağımsız kutup temelli bilimsel araştırmalar yapabilme yeteneği kazanılmış, Arktika Devletleri ile ortak araştırma ve iş birliği için daha fazla fırsat yaratılmasına olanak sağlanmıştır[2147]. 2012 yılında Svalbard Antlaşması'na taraf olan Güney Kore[2148], eski Güney Kore Devlet Başkanı Lee Myung-Bak'ın çabalarıyla Arktika Devletleri'ne yönelik siyasî ve politik yakınlık göstermiştir. Bu kapsamda Myung-Bak; Ekim 2010'da Rusya ile deniz taşımacılığı konusunda bir anlaşma imzalamış, 2012 yılında ülkenin Arktika'daki araştırma ve geliştirme faaliyetlerine katılımını tartışmak için Grönland, Norveç ve Rusya'ya ziyaretler gerçekleştirmiş ve Arktika Devletleri ile ikili ilişkilerin geliştirilmesine önem vermiştir. Myung-Bak'ın halefi olan ve 2013 yılında göreve başlayan eski Devlet Başkanı Park Geun-Hye ise henüz görev süresinin başında; Arktika'yı ***"yaratıcı ekonomi"*** ve ***"ulusal hükümetin önceliği"*** olarak kabul etmiştir[2149]. Güney Kore'nin 2013 yılı Kiruna Bakanlar toplantısında Arktika Konseyi gözlemci üyeliğine kabul edilmesi[2150], ülkenin Arktika politikalarının gelişimde yeni bir sayfa açmıştır.

Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının daha fazla erişime açılması, gelecekte Güney Kore'nin Arktika'daki ticari, ekonomik, siyasî ve bilimsel faaliyetlerinin daha fazla teşvik edilmesine olanak sağlayabilir. Enerji kaynaklarına olan talep, hidrokarbon ve mineral kaynakları çeşitlendirme arzusu, ülkenin Arktika'ya daha fazla yoğunlaşması için itici bir güçtür. Bunlara ek olarak, bölge dışı aktörlerin Arktika'ya yönelik artan faaliyetleri, Güney Kore tarafından sunulan teknolojik ve rekabetçi endüstriyel ürünlerle Güney Kore'ye yeni ekonomik ihracat fırsatları sunmaktadır[2151].

---

bulunmaktadır. Bkz. Ship Technology, *"Araon Icebreaker Vessel",* https://www.ship-technology.com/projects/araonicebreaker/, (Erişim: 16.02.2019).

[2147] Jin, Seo ve Lee, a.g.e., ss. 87-88.

[2148] *"Treaty Concerning The Archipelago of Spitsbergen, Including Bear Island",* https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/004293, (Erişim: 30.01.2018), ss. 1-2.

[2149] Arctic Institute, *South Korea…, s. 2.*

[2150] Arctic Council, *Kiruna Declaration…,* s. 8.

[2151] A.N. Fedorovsky, "The Republic of Korea's Strategy in the Arctic", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest, Opportunities, Prospect,* Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), ss. 30-34.

Güney Kore, ülkedeki işletmelerin kapasitesini en üst düzeye çıkarmak ve Arktika Devletleri ile güçlendirilmiş iş birliğine yönelik olarak, Arktika'daki sürdürülebilir kalkınmaya katkı sağlayabilir.

Güney Kore'nin Arktika araştırmaları için kurumsallaşma çabaları devam etmektedir. Bu bağlamda; *"Kore Kutup Araştırma Enstitüsü (Korea Polar Research Institute-KOPRI)", "Kore Denizcilik Enstitüsü (Korea Maritime Institute-KMI)"* ve *"Kore Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü (Korea Institute of Geoscience and Mineral Resources-KİGAM)"* Arktika'daki gelişmeleri takip eden önemli kurumlar olarak dikkat çekmektedir[2152]. Bu kurumsallaşmanın getirdiği bilgi birikimi ve ***"Okyanus ve Balıkçılık Bakanlığı (Ministry of Oceans Fisheries-MOF)"*** bünyesinde yürütülen çalışmalarının bir sonucu olarak, Temmuz 2013'te ***"Güney Kore'nin Arktika Politikası (Arctic Policy of the Republic of Korea)"*** ana planı yayınlanarak, ülkenin kapsamlı bir Arktika politikası için yol haritası belirlenmiş[2153], Arktika Devletleri ve ilgili uluslararası kuruluşlarla bilim, teknoloji ve ekonomi alanlarında iş birliğinin arttırılarak Arktika'nın sürdürülebilir geleceğine katkıda bulunulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda: *"1) Uluslararası iş birliğini güçlendirmek; 2) Bilimsel Kutup araştırmaları için bir temel oluşturmak; ve 3) Yeni iş alanları oluşturmak*

[2152] Jong Deog Kim, "Overview of Korea's Arctic Policy Development", *Routledge Strategic Analysis*, Cilt: 38, No: 6, 2014, https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952939, (Erişim: 17.03.2019), s. 919.

[2153] Bu plan, *"Okyanus ve Balıkçılık Bakanlığı (Ministry of Oceans Fisheries-MOF)"* liderliğinde toplam yedi bakanlık ve idare tarafından ortaklaşa geliştirilmiştir. MOF dışında ilgili bakanlıklar şöyledir: *"Dışişleri Bakanlığı (Ministry of Foreign Affairs-MOFA)", "Bilim Bakanlığı, ICT ve Gelecek Planlama Bakanlığı (Ministry of Science, ICT and Future Planning-MSIP)", "Ticaret, Sanayi ve Enerji Bakanlığı (Ministry of Trade, Industry and Energy-MOTIE), "Arazi, Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı (Ministry of Land, Infrastructure and Transport-MOLIT), "Kore Meteoroloji İdaresi (Korea Meteorological Administration-KMA)".* Bunların dışında: *"Kore Denizcilik Enstitüsü (Korea Maritime Institute-KMI)", "Kore Kutup Araştırma Enstitüsü (Korea Polar Research Institute-KOPRI)", "Kore Yerbilimi ve Maden Kaynakları Enstitüsü (Korea Institute of Geoscience and Mineral Resources-KIGAM)"* gibi ulusal araştırma enstitüleri de katılım göstermişlerdir. Metnin tamamı için bkz. Government of South Korea, "Arctic Policy of the Republic of Korea", *Korea Maritime Institute, Korea Polar Research Institute, Korea Institute of Geoscience and Mineral Resources etc.*, http://library.Arcticportal.org/1902/1/Arctic_Policy_of_the_Republic_of_Korea.pdf, (Erişim: 19.02.2019), s. 1-16.

(Arktika Konseyi ve Çalışma Gruplarına katılarak)" amaç edinilmiştir. Bu üç politik hedefin gerçekleştirilmesi maksadıyla 2013-2017 yılları arasında çeşitli planlar oluşturularak: *"1) Arktika ile uluslararası iş birliğini güçlendirmek; 2) Bilimsel ve teknolojik araştırma kapasitesini teşvik etmek; 3) Sürdürülebilir Arktika işletmelerini takip etmek ve 4) Kurumsal temeli güvence altına almak"* olmak üzere dört ana stratejik hedef belirlenmiştir[2154]. Plan, geleceğe yönelik olarak Güney Kore için Arktika'daki diplomatik, bilimsel, ticari işleri ve zorlukları detaylandırmaktadır. Bu kapsamda; Arktika Konseyi ve Çalışma Grupları'nın faaliyetlerine katılım, ikinci bir buzkıran gemisi inşa etmek için çalışmalara başlanılması, Kuzey Deniz Rotası boyunca üç büyük Rus limanının geliştirilmesi için Rusya ile bir mutabakat zaptının imzalanması hedeflenmiştir[2155]. Plandaki politikalar ve eylem çağrıları dikkate alındığında, **kısa vadede Arktika'nın Güney Kore'ye somut faydalar getiremeyeceğine dair bir anlayışın baskın olduğu** söylenebilir. Ancak Güney Kore'nin Arktika'daki amaç ve hedefleri bu konular kapsamında hükümetler arasındaki siyasî farklılıklara rağmen **Çin ve Japonya ile Arktika'da iş birliği ve diyalog süreçlerine yönelik fırsatlar** sunmaktadır[2156].

Arktika ile ilişkili ekonomik ve çevresel konular, uluslararası toplumu ve çevreyi bir bütün olarak etkilediğinden, Arktika meseleleri kaçınılmaz olarak Güney Kore'nin ulusal güvenliği ve dış politikası açısından hem bölgesel hem de küresel ölçekte ilgi alanı olmaktadır[2157]. Bu bağlamda; Güney Kore'nin Arktika'ya yönelik politikalarını genişletmesine neden olan faktörleri değerlendirirken, ülkenin Kuzey Deniz Rotası'nın ticari gelişiminin ekonomik uygulanabilirliğinin objektif bir değerlendirmesini gerçekleştirme çabalarına dikkat edilmesi gerekmektedir. Mevcut koşullar altında **Süveyş Kanalı kullanılarak Busan Limanı'ndan Rotterdam Limanı'na kat edilen deniz yolu 20.100 kilometre** olup, 24 günde kat

---

[2154] A.g.e., s. 5.

[2155] Bkz. Arctic Institute, *South Korea…, s. 2.*

[2156] Bkz. Marc Lanteigne, "South Korea's Arctic Journeys", *Over the Circle Arctic Politics and Foreign Policy,* 10 Şubat 2018, https://overthecircle.com/2018/02/10/south-koreas-Arctic-journeys/, (Erişim: 22.02.2019).

[2157] Bkz. Fedorovsky, a.g.m., s. 32.

edilebilmektedir. Hâlbuki **bu iki liman arasındaki mesafe, Kuzey Deniz Rotası kullanıldığında yaklaşık 12.700 kilometre** ve mevsimsel koşullar elverdiği ölçüde 14 günde bu seyrüseferin gerçekleşmesi mümkündür[2158]. Bu bağlamda; Güney Kore'nin Arktika'nın güvenliğini uluslararası bir mesele olarak gördüğü, Arktika Okyanusu'nda seyrüsefer serbestliğini, yeni açılan *"Deniz Haberleşme Hatlarının (Sea Lines of Communication-SLOC)"* korunmasını ve Arktika'daki doğal kaynakların geliştirilmesini uluslararası politik hedefler olarak belirlediği söylenebilir[2159]. Mevcut koşullar altında güvenlik ve politik hedeflerle ilgili konular, Arktika'ya yönelik büyük bir askerî harcama potansiyeli ortaya koymasa da, dünyanın en büyük 10'uncu askerî harcama kapasitesine sahip olan Güney Kore'nin askerî harcamaları, 2016-2017 yıları arasında yaklaşık %1,7 artarak 39.2 milyar dolara ulaşmıştır[2160]. Ulusal güvenlik noktasında Kuzey Kore askerî bir tehdit olarak kabul edilmekle birlikte, Güney Kore ve Kuzey Kore arasındaki bölünme aynı zamanda askerî bir yüzleşme olarak varlığını sürdürmektedir. Kuzey Kore'nin konvansiyonel gücü, ABD ve Güney Kore ittifakının teknolojik açıdan üstün güçlerine karşı koymak için büyük bir savunma ve asimetrik saldırı yeteneklerini etkilemeye devam etmektedir[2161]. Ayrıca Kuzey Kore'nin kısa menzilli balistik füzeler, uzun menzilli topçu ve nükleer silahları geliştirmeye dayanan asimetrik savaş ve askerî stratejisi varlığını korumaktadır[2162]. Bölgede Tayvan ve Güney Çin Denizi ile ilgili sorunlar devam ederken, Japonya ile ilgili olarak, her ikisi de Japonya topraklarının bir parçası olarak kabul edilen Kuzey Toprakları ve Dokdo/Takeshima adası ile ilgili bölgesel

---

[2158] Bkz. Jin, Seo ve Lee, a.g.e., s. 86.

[2159] Kapil Narula, "Asia and the Arctic: Summary and Takeaways", Vijay Sakhuja ve Kapil Narula (Ed.), *Asia and the Arctic Narratives, Perspectives and Policies,* Springer Science, Singapore, 2016, ss. 126-127.

[2160] Bu artış 2011 yılından bu yana en düşük yıllık artış olarak görülmektedir. 2018 yılı için toplam askerî harcaması yaklaşık 43.1 milyar dolar olan Güney Kore'nin askerî harcamasının GSYİH'deki payı yaklaşık %2,6'dır. Bkz. Tian, vd., 2019, a.g.e., s. 2.

[2161] Government of South Korea, "Military and Security Developments Involving the Democratic People's Republic of Korea", *Office of The Secretary of Defence,* 2017, https://fas.org/irp/world/dprk/dod-2017.pdf, (Erişim: 16.10.2018), s. 3.

[2162] Güney Kore, Kuzey Kore'den gelebilecek bir saldırıya karşı caydırıcı savunma ihtiyacını ABD ile olan ittifakıyla dengelemektedir. Bkz. Brzezinski, *Stratejik Vizyon…,* s. 168.

anlaşmazlıklar çözülememiştir[2163]. Mevcut koşullar en azından Arktika konusunda ülkeler arasındaki diyalog süreçlerini etkilemezken, Çin, Güney Kore ve Japonya özelinde bir ittifakı da güçleştirmektedir.

Güney Kore, Arktika Konseyi gözlemci devletlerinden biri olarak Konsey'in sekiz daimî üyesi ile sürdürülebilir ortak ilişkiler kurma yeteneklerine sahiptir. Ancak Arktika Okyanusu'na kıyısı bulunan A5 Devletleri ile diğer devletlerle olduğundan daha fazla aktif iş birliği geliştirmesi daha muhtemeldir. Örneğin; Güney Kore ile Norveç arasındaki ilişkinin özel niteliği, Norveç'in Arktika'daki Güney Kore bilimsel araştırma programları için bir test alanı haline gelmesiyle bağlantılıyken, Güney Kore, ABD ve Kanada arasındaki siyasî ilişkilerinin temeli (ABD söz konusu olduğunda müttefiklik ilişkisi denebilir) ekonomik ve teknik iş birliğine dayanmaktadır[2164]. Rusya ile iş birliği daha çok Kuzey Deniz Rotası'nı kullanma ve Arktika'daki enerji kaynaklarını geliştirme çabalarıyla ve özellikle Kuzey Deniz Rotası boyunca kargo taşıma potansiyelinin geliştirilmesiyle ilişkilendirilebilir. Bir diğer önemli faktör, hidrokarbonların çıkarılması ve taşınmasına katılma olasılığıdır[2165]. Öyle ki, Rusya'nın Güney Kore Büyükelçisi Alexander Timonin, 2018 yılında Kuzey Deniz Rotası'nın geliştirilmesinde Güney Koreli şirketlerin katılımı da dâhil olmak üzere Güney Kore'yi bölgeye çekmek için Arktika Konseyi içinde iş birliği arayışlarına aktif olarak çalıştıklarını ifade etmiştir[2166]. Bu bağlamda, Rusya'nın Arktika'da başta gemi inşası olmak üzere Güney Kore endüstrisini Arktika'daki Rus projelerinin uygulanmasına dâhil etme arayışında olduğu söylenebilir. Bu süreç tek taraflı değil, iki ülke arasındaki karşılıklı ilişkilerin teorik ve pratik ekseninin güçlenmesine kapı aralamaktadır. Örneğin; 2017 yılının sonlarında, Güney Kore Devlet Başkanı Moon

---

[2163] Defense of Japan, a.g.e., s. 46.

[2164] ABD, 1953 yılında Güney Kore ile Karşılıklı Bir Koruma Anlaşması imzalayarak, Güney Kore'nin güvenliğini garanti altına almıştır. Ek olarak, Güney Kore'nin göze çarpan ekonomik kalkınması ve demokratik politik sistemi, ABD'nin Güney Kore'ye katılımının başarısı için bir referans olmuştur. Bkz. Brzezinski, *Stratejik Vizyon…,* s. 167.

[2165] Fedorovsky, a.g.m., s. 33-34.

[2166] The Arctic News, *"Russian Ambassador: Today we are Carrying Out Work to Attract South Korean Shipping Companies to the Northern Sea Route",* 06 Şubat 2018, https://Arctic.ru/infrastructure/20180206/714397.html, (Erişim: 16.03.2019).

Jae-in, *"Kuzey Ekonomik İş Birliği Başkanlık Komitesi (Presidential Committee on Northern Economic Cooperation)"*ni kurarak Çin, Rusya ve Kuzeydoğu Asya'daki diğer komşu ülkelere yönelik açıkladığı yeni ekonomik politikalar, Rusya ile ekonomik bağları güçlendirmeyi amaçlayan ***"Dokuz Köprü-9-Köprü Stratejisi (9-Bridge Strategy)"***ne dayanmaktadır[2167]. Bu bağlamda Başkanlık Komitesi, Arktika'ya yönelik girişimlerini; ***"gaz, demiryolları, limanlar, elektrik üretimi (güç üretimi), Kuzey Deniz Rotası, gemi yapımı, tarım, balıkçılık ve sanayi kompleksi"*** olarak açıklamıştır[2168]. Dokuz Köprü Stratejisi kapsamında Güney Kore, Rusya'dan daha fazla LNG ithal ederek, gelecekte Kuzey Kore ve Rusya arasındaki gaz boru hatlarını birleştirmeyi ve gaz ithalat kanallarını çeşitlendirmeyi hedeflemektedir. *"Trans-Sibirya Demiryolları (Trans-Siberian Railway-TSR)"* vasıtasıyla ulaşımın geliştirilmesi ve gelecekte TSR ile Trans-Kore Demiryolu'nun birleştirilerek lojistik maliyetlerin düşürülmesi planlanmaktadır. Rusya'nın doğu kapısı olan Zarubino Limanı gibi Çin, Japonya, Kuzey Kore ve Tayvan gibi ülkeleri bir köprü gibi birbirine bağlayan Uzak Doğu'daki limanların modernizasyonu ve inşaatı, enerji üretiminde Çin, Japonya, Moğolistan ve Rusya'nın birbirine bağlanması ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılarak geniş alanlı bir elektrik şebekesi olan Kuzeydoğu Asya Şebekesi'nin kurulması amaçlanmaktadır. Kuzey Deniz Rotası'nı yeni bir lojistik rotaya dönüştürmek ve ticari kullanımını teşvik etmek, Arktika Okyanusu pazarında satın almada öncelikli olmak, Kutuplar için buzkıran gemiler ve LNG taşıyıcıları oluşturmak ve tersaneler inşa etmek, Güney Kore-Rusya tarımsal iş birliği, tohum gelişimi ve yetiştirme tekniğinin araştırılması hedeflenmektedir. Ayrıca Rusya'da deniz ürünleri tesislerinin oluşturulması ve balıkçılık kotalarının genişletilmesi yoluyla deniz ürünleri arzının istikrarlı bir şekilde sağlanması, Güney Kore, Kuzey Kore ve Rusya iş birliği ile Rusya'nın bir deniz bölgesinde sanayi kompleksinin

---

[2167] Yoon Sojung, "Let's Build 9 Bridges Between Seoul, Moscow: President Moon", *Korea Net,* 07 Eylül 2017, http://www.korea.net/NewsFocus/policies/view?articleId=149046, (Erişim: 12.03.2019), ss. 1-3; Government of South Korea, "9-BRIDGE Strategy", *The Presidential Committee on Northern Economic Cooperation,* http://www.bukbang.go.kr/bukbang_en/vision_policy/9-bridge/, (Erişim: 12.03.2019), s. 1.

[2168] Government of South Korea, *9-BRIDGE Strategy…,* s. 1.

oluşturulması hedeflenmektedir[2169]. **Dokuz Köprü Stratejisi ile Güney Kore açıkça; Rusya'nın Yeni Doğu Asya Politikası ve Güney Kore'nin Yeni Kuzey Politikası'nın bağlantılı olduğunu, Rus Uzak Doğusu'nun, Kuzeydoğu Asya'yı ortak refaha götürecek potansiyel ve cazibe dolu bir bölge olduğunu vurgulamaktadır[2170].**

Sonuç olarak; günümüzde Güney Kore'nin 1990'lı yıllardan itibaren Arktika'daki konumunun çarpıcı biçimde değiştiği söylenebilir. Bu değişim, özellikle 21'inci yüzyılın başlarından itibaren göze çarpmaktadır. Burada Arktika'nın Güney Kore'nin dış politikasında merkezi bir rol oynadığını söylemek abartı olabilir. Ancak Güney Kore'nin Arktika strateji ve politikaları ile bu alanda ele alınan sorunların, enerji, taşıma, ulaştırma ve çevre güvenliği, yenilikçi endüstrilerin gelişimi ve ülkenin ekonomik kapasitesini büyük uluslararası projelerde kullanmak gibi ülkenin uzun vadeli kalkınma hedefleriyle yakından ilişkili olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda; **Güney Kore'nin, Arktika'ya olan ilgisinin, yönetimdeki (iktidardan bağımsız) herhangi bir değişiklikten bağımsız olarak sürekli ve proaktif olduğu** söylenebilir[2171]. Gemicilik alanında dünyanın en büyük inşa ülkesi olan Güney Kore, yenilik ve teknoloji konusunda lider bir ülke olarak, tüm Arktika Devletleri ve nihayetinde dünya için sorumlu bir Arktika politikası geliştirme ve sürdürülebilir bir Arktika için katkıda bulunma yetenek ve yeterliliğine sahiptir[2172]. Güney Kore, Arktika Konseyi'nin bölgesel olmayan devletlerle olan ilişkilerinde daha fazla şeffaflığa doğru geçişinde ve nihayetinde Arktika'nın geliştirilmesi için yasal, teknik ve ekonomik koşulların belirlenmesi konularında gözlemci ülkelerin seslerine daha fazla yer verilmesinde önemli bir rol üstlenebileceği gibi[2173], Arktika Konseyi'nin bir

---

[2169] Government of South Korea, *9-BRIDGE Strategy…,* s. 1.

[2170] Yoon Sojung, a.g.m., ss. 1-2.

[2171] Fedorovsky, a.g.m., s. 35.

[2172] Cho Hee-Yong, "Protection Before Development", Lo Zse Ping (Ed.), *Asia in The Arctic, The WWF Global Arctic Programme,* No: 3, 2014, https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/circle_0314_asia_web.pdf, (Erişim: 15.12.2017), s. 17.

[2173] Fedorovsky, a.g.m., ss. 33-34.

parçası olmayan Türkiye gibi devletlerarasındaki uluslararası prestijini de güçlendirebilir.

4.2.3 Hindistan

Güney Asya'da Hint Yarımadası'nı kaplayan Hindistan, coğrafî olarak Dekka Platosu, Ganj Ovası ve Himalayalar olmak üzere üç doğal yapıya ayrılmaktadır. Ülkenin güneyinde bulunan Dekka Platosu, doğu ve batıdan Gat Dağları ile çevrili olup, ülkeyi ikiye ayıran Vindiya Dağları tarafından Ganj Ovası'ndan ayrılmaktadır. Himalayalar'dan doğan Ganj Nehri'nden ismini alan Ganj Ovası, ülkenin kuzeyinde yaklaşık 320 kilometre genişliğinde ve oldukça verimli topraklara sahiptir[2174]. Hindistan'ın kuzey sınırları dışında doğan ve Bengal Körfezi'ne kadar uzanan Ganj ve Brahmaputra Nehirlerinin deltaları da bu ovada bulunmaktadır[2175]. Kuzeyde yaklaşık 2.400 kilometre boyunca bir duvar gibi uzanan ve Hindistan'ın kuzey sınırını oluşturan Himalayalar[2176] aynı zamanda ***"Hindistan'ın Kutupları veya Üçüncü Kutup"*** bölgesi olarak tanımlanmaktadır[2177].

Dünyanın altıncı büyük ekonomisi olan Hindistan'ın GSYİH'si 2.7 trilyon dolar civarındadır[2178]. 2018 yılı için yaklaşık %6,8'lik bir büyüme ile Çin'den sonra

---

[2174] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* ss. 273-274.

[2175] A.g.e., s. 274. Himalayalar'ın güney yamacındaki Gangotri Buzulu'ndan başlayarak yaklaşık 2.700 kilometre boyunca uzanan ve kutsal sayılan Ganj Nehri dışında, Brahmaputra Nehri, Tibet'ten başlayarak Hindistan'ın doğu kesimlerinden geçerek yaklaşık 2.900 kilometre boyunca uzanmaktadır. Bkz. Deryck O. Lodrick ve Nafis Ahmad, "Ganges River", *Encyclopedia Britannica,* https://www.britannica.com/place/Ganges-River, (Erişim: 18.01.2019); Deryck O. Lodrick ve Nafis Ahmad, "Brahmaputra River", *Encyclopedia Britannica,* https://www.britannica.com/place/Brahmaputra-River, (Erişim: 18.01.2019).

[2176] Özey, *Ülkeler Coğrafyası…,* s. 275.

[2177] Bkz. Navtej Sarna, "The Third Pole", Lo Zse Ping (Ed.), *Asia in The Arctic,* The WWF Global Arctic Programme, No: 3, 2014, https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/circle_0314_asia_web.pdf, (Erişim: 15.12.2017), s. 18.

[2178] World Bank, *"Gross Domestic Product 2017",* https://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf, (Erişim: 17.01.2020).

ikinci sırada yer almaktadır[2179]. Dünya nüfusunun yaklaşık %18,5'ini barındıran Hindistan'da 1.3 milyar civarında insan yaşamaktadır[2180]. Ekonomik kalkınması, ülkenin artan nüfusu ve büyüme potansiyeline bağlı olarak gelecekte uluslararası enerji piyasaları üzerinde önemli bir etkiye sahip olabilir. 1960'lı yılların başından 1990'lı yılların ortalarına kadar hızlı ve güçlü bir ekonomik büyüme gösteren kendi yakın coğrafyasındaki Hong Kong, Singapur, Güney Kore ve Tayvan gibi ülkelerin aksine, Hindistan'da ekonomik faaliyetler son birkaç on yılda yükselişe geçmiştir[2181]. 2017 yılı için Hindistan'daki refah ve nüfus artışındaki güçlü büyüme, aynı zamanda Hindistan'ın birincil enerji tüketiminde önemli bir artışa neden olmuştur. Bu bağlamda enerji talebinde 2040 yılına kadar yaklaşık 1.2 Mtep veya %156 oranında genişleme, küresel karbondioksit emisyonlarındaki payının ise %7'den %14'e çıkması beklenmektedir[2182].

Hindistan'ın Arktika'ya daha çok Antarktika bağlamında bakmaya meyilli olduğu söylenebilir. Arktika'ya yönelik politikaları oldukça yeni olmakla birlikte, tarihsel geçmişinin Antarktika politikasından çok daha öncelere uzandığı da görülebilir. Bu kapsamda; 1920 yılında imzalanan ve Hindistan'ın taraf olduğu Svalbard Antlaşması'nın Hindistan'ın Arktika politikasının başlangıcı olarak kabul edilebilir. Ancak 2007 yılına kadar ülkenin Arktika'ya açıkça bir ilgisi görülmemektedir[2183]. AAS'ye taraf olması nedeniyle, benzer bir hukukî düzenlemenin Arktika'da uygulanmasında istikrarlı ve yapıcı bir rol üstlenme potansiyeline sahip

---

[2179] World Bank, "India Country Profile", https://databank.worldbank.org/data/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=IND, (Erişim: 17.01.2020).

[2180] World Bank, *"Population, Total",* https://data.worldbank.org/indicator/sp.pop.totl, (Erişim: 17.01.2020).

[2181] EIA, "Energy Implications of Faster Growth in India with Different Economic Compositions", *U.S. Energy Information Administration*, Temmuz 2018, https://www.eia.gov/outlooks/ieo/india/pdf/india_detailed.pdf, (Erişim: 10.01.2019), ss. 3-4.

[2182] BP, *"Country Insight – India",* https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/energy-outlook/country-and-regional-insights/india-insights.html, (Erişim: 10.01.2019).

[2183] Hindistan Svalbard Antlaşması'na taraf olduğunda İngiliz sömürgesi olduğunu unutmamak gerekir. Bkz. Rajan ve Krishnan, a.g.m., s. 44.

olduğu düşünülebilir[2184]. Bu bağlamda; Hindistan Dışişleri Bakanlığı Sekreteri Pranab Mukherjee, 2007 yılında yapmış olduğu açıklamada *"Antarktika'nın insanlığın ortak bir mirası ve barışçıl bir kullanım ve iş birliğinin en önde gelen simgesi olma özelliğini koruduğunu"* ifade etmiştir[2185]. Hindistan, 2007 yılından başlayarak, her yıl Arktika'ya iki ila dört arasında bilimsel araştırma seferi düzenlemiştir[2186]. Küresel iklim değişikliğinin yarattığı baskıyla 2007 yılında ***"Arktika Araştırma Programı (Arctic Research Programı)"***nı başlatmış; Arktika iklimi ve Hint musonu arasındaki bağlantı, Arktika'daki ısınma ile ilgili olarak uydu verilerini kullanma, buzulların deniz seviyesindeki değişime olan etkisi, Arktika flora ve faunasının kapsamlı bir değerlendirmesini ve her iki Kutup Bölgesi'ndeki (Arktika ve Antarktika) yaşam formları üzerinde karşılaştırmalı bir çalışma yapmayı amaçlamıştır. Bu kapsamda; 01 Temmuz 2008 tarihinde Ny-Alesund'da (Svalbard) bulunan *"Uluslararası Arktika Araştırma Üssü (International Arctic Research Base)"*nde *"Himadri"* araştırma üssü kurulmuştur[2187]. Bu üssün işletme, lojistik ve altyapı faaliyetlerinin yürütülmesi ve bilimsel iş birliği yapılabilmesi maksadıyla *"Kings Bay"* ve *"Norveç Kutup Araştırma Enstitüsü"* ile iş birliğine gidilmiştir. 2012 yılında *"Uluslararası Arktika Bilim Komitesi Konseyi (Council of the International Arctic Science Committee-IASC)"*ne

---

[2184] Sanjay Chaturvedi, "India's Arctic Engagement: Challenges and Opportunities", *Asia Policy,* No: 18, Temmuz 2014, s. 76.

[2185] Bugün için, Hindistan'ın Antarktika'da üç istasyonu bulunmaktadır. Bunlar; Dakshin Gangotri (1983'den beri faaliyet göstermektedir), Maitri (1989'dan beri faaliyet göstermektedir) ve Bharati (2012'den beri faaliyet göstermektedir). Daha fazla bilgi için bkz. O.A. Popadiuk, "India's Strategy in the Arctic", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest, Opportunities,* Prospect, Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), s. 8.

[2186] Tonami, a.g.e., s. 108.

[2187] Rajan ve Krishnan, a.g.m., s. 44; Himadri İstasyonu ile ilgili olarak bkz. Government of India, "Himadri Station", *Natıonal Centre For Polar And Ocean Research,* Ministry of Earth Sciences, http://www.ncaor.gov.in/app/webroot/pages/view/340-himadri-station, (Erişim: 12.01.2019); Government of India, "India and the Arctic", *Ministry of External Affairs,* 10 Haziran 2013, https://mea.gov.in/in-focus-article.htm?21812/India+and+the+Arctic, (Erişim: 12.01.2019).

seçilen Hindistan[2188], 2013 yılında gelecekteki *"Arktika Çalışmaları (Arctic Studies)"* için beş yıl boyunca toplam 12 milyon doların üzerinde finansal yatırım taahhüdünde bulunmuş[2189], 12 Mayıs 2013 tarihinde de İsveç'te düzenlenen Kiruna Toplantısı'nda Arktika Konseyi gözlemci üyeliğe kabul edilmiştir[2190]. Bu gelişme Hindistan tarafından büyük bir diplomatik başarı olarak tanımlanmıştır[2191].

Hindistan Cumhurbaşkanı Pranab Mukherjee'nin 2014 yılında Norveç ve Finlandiya'ya gerçekleştirdiği ziyaretler, aynı zamanda Hindistan tarihinde Kuzey Kutup Dairesi'nin ötesine gerçekleşen ilk ziyaretler olmuştur[2192]. 2013 yılında Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olarak katılımı, Asya'daki Çin ve Hindistan rekabetinin Arktika'ya genişlediği düşüncesini gündeme getirmiş olsa da böylesine indirgemeci jeopolitik kaygılar, jeopolitik ile jeoekonomi arasındaki yeni bir çevresel düzenin ana hatlarını şekillendirmesi muhtemel karmaşık etkileşimi ciddi biçimde bozmaktadır. Bir sermaye akışı ağında olduğu gibi, önde gelen Asya ekonomilerinin, tedarikçi ve tüketici karşılıklı bağımlılıklarının ve uluslararası düzenleyici mekanizmaların, kurumların ve normların kısıtlı olmasına rağmen, Arktika Konseyi'nin görev ve misyonunu baltalaması ve bölgeyi istikrarsızlaştırması konusunda ikna edici bir neden bulunmamaktadır[2193]. Ancak bu durum Hindistan'ın Çin'in Arktika'da artan varlığından endişelenmediği anlamına gelmemektedir. Neil Gadihoke[2194], Arktika'nın erişime açılması ve askerîleşmesi ABD'yi Hint Okyanusu'ndaki ABD birliklerinin varlığını azaltarak bu bölgeye stratejik dikkatini çekmeye zorlayacağını ileri

---

[2188] Arctic Council, *"Observers",* 07 Mayıs 2015, https://Arctic-council.org/index.php/en/about-us/Arctic-council/observers, (Erişim:19.01.2019).

[2189] Government of India, *India and the Arctic…,* ss. 1-3.

[2190] Arctic Council, *"Observers",* 07 Mayıs 2015, https://Arctic-council.org/index.php/en/about-us/Arctic-council/observers, (Erişim:19.01.2019).

[2191] DNA India News, *"India's Arctic Victory: A Major Diplomatic Achievement",* https://www.dnaindia.com/analysis/column-india-s-arctic-victory-a-major-diplomatic-achievement-1837429, (Erişim: 29.03.2019).

[2192] Popadiuk, a.g.m., s. 8.

[2193] Chaturvedi, a.g.m., ss. 66-67.

[2194] Emekli bir Hint Donanma subayı.

sürmektedir[2195]. Buna ek olarak, Çin'in bu durumdan yararlanarak, Pakistan'ın olası desteğiyle Hint Okyanusu'ndaki konumunu güçlendirmeye çalışabileceği söylenebilir. Çin mallarını Hint Okyanusu'na kadar taşıyabilecek bir koridor üzerinde çalışan Çin, Çin'den yola çıkarak Himalayalar'ın kuzeyinden Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Kaşgar'dan geçerek Pakistan'ın Gvadar Limanı'na taşınan malları, Malakka Boğazı'nı geçmeden Hint Okyanusu'na, Körfez ülkelerinden gelen petrolü ise aynı koridor üzerinden Çin'e taşımayı planlamaktadır[2196]. Ayrıca Gvadar Limanı, Çin Donanması için derin su limanı özelliği sağlayacak[2197], bu projenin hayata geçmesiyle Çin'in Hindistan kıyılarından geçen ulaşım koridorlarına olan bağımlılığı da önemli ölçüde azalacaktır[2198]. Bu noktada, Hindistan'ın coğrafî avantajını arttırabilmesi için Çin'in enerji taşımacılığı konusundaki güvenlik açıkları üzerindeki baskısını artırması gerekebilir. Ancak Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının açılmasıyla Çin'in enerji ihtiyacını karşılamadaki zorluklar azalırsa, bu durum Çin'in yalnızca Hindistan'la değil, aynı zamanda bölgedeki diğer ülkelerle de olan bölgesel güvenliğini ve jeopolitiğini daha iddialı bir şekilde etkileme potansiyeline sahiptir[2199]. Arktika'daki deniz geçiş yollarının açılması, deniz nakliye trafiğini Hindistan Yarımadası'ndan uzağa yönlendirme potansiyeli ile Hindistan'ın uzun vadeli denizcilik kalkınma planlarını da etkileyebilir. Bu, Hindistan'ın Hint Okyanusu'ndaki doğu-batı deniz taşımacılığındaki nakliye ve konteyner hacimlerinin azalabileceği anlamına gelmektedir. Buna ek olarak, Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları, ticari ve askerî gemilerin politik açıdan dengesiz Ortadoğu suları ve korsan istilasına uğramış Afrika Boynuzu ve Güney Çin Denizi'ni seyretmekten kaçınmasına olanak sağlayabilir. Her

---

[2195] Popadiuk, a.g.m., s. 13.

[2196] Bu koridor yaklaşık 2.500 kilometre olup, Malakka Boğazı'ndan gelen yolu yaklaşık 1.000 kilometre kadar kısaltmaktadır. Bkz. Deniz Haber Ajansı, *"Çin, Gwadar Limanı'na İnmek İçin 50 Milyar Euro'yu Gözden Çıkardı",* 03 Şubat 2017, https://www.denizhaber.net/cin-gwadar-limanina-inmek-icin-50-milyar-euroyu-gozden-cikardi-haber-72479.htm, (Erişim: 27.02.2019).

[2197] Popadiuk, a.g.m., s. 14.

[2198] A.g.m., ss. 13-14.

[2199] Neil Gadihoke, "The Arctic: Geopolitics, International Relations and Energy Securıty-A View from India", Hooman Peimani (Ed.), *Energy Security and Geopolitics In the Arctic,* World Scientific Publishing, Singapore, 2013, ss. 172-173.

ne kadar Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının Malakka Boğazı ikilemini çözme potansiyeli yüksek olsa da bunun yerine kuzeyde **Bering Boğazı ikilemi** ile karşılaşılabileceği göz ardı edilmemelidir[2200].

Hindistan'ın Arktika'ya yönelik dış politikasının Çin'e karşı bir Asya içi rekabetin pragmatik bir farkındalığı ve sömürgecilik altında mağduriyet duygusu ve özellik gösteren bölgelerle ilgili statü kazanma arzusuyla pragmatik bir farkındalıkla desteklendiği söylenebilir[2201]. Bu bağlamda Hindistan'ın askerî harcamaları 2009-2018 yılları arasında yaklaşık %29 artmış[2202], 2017 yılında bir önceki yıla kıyasla yaklaşık %5,5 artarak 63.9 milyar dolara[2203], 2018 yılında ise 66.5 milyar dolara ulaşmıştır[2204]. Ancak Hindistan'ın askerî harcamalarının Arktika veya kutupsal bir güvenlik amacı taşımadığı, bu durumun daha çok Güney Çin Denizi, Doğu Çin Denizi, Çin-Hindistan gerginliği, Hindistan ve Pakistan arasındaki Keşmir ihtilafından kaynaklandığı söylenebilir. Hindistan en azından Çin ve Pakistan ile olan gerilimlerle motive edilen silahlı kuvvetlerinin operasyonel kapasitesini genişletmeyi, modernize etmeyi ve geliştirmeyi planlamaktadır[2205]. Öyle ki, 2013-2017 yılları arasında dünya silah ithalatındaki payı yaklaşık %12 olan ülke, bu anlamda dünyada birinci sıradadır[2206].

Hindistan Dışişleri Bakanlığı, ülkenin Arktika politikasını ***"bilimsel, çevresel ve ticari olduğu kadar stratejik"*** olarak değerlendirmektedir[2207]. Bu değerlendirme,

---

[2200] A.g.m., s. 174.

[2201] Tonami, a.g.e., s. 107.

[2202] Tian vd., 2019, a.g.e., s. 2.

[2203]SIPRI, "Armaments, Disarmament and International Security", *SIPRI Yearbook 2018,* https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-11/yb_18_summary_en.pdf, (Erişim: 16.01.2019), s. 6

[2204] Tian, vd., 2019, a.g.e., s. 2.

[2205] Tian vd., 2018, a.g.e., s. 6. Ayrıca bu konuda kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Ogden, a.g.e., ss. 15-30.

[2206] Hindistan'dan sonra silah ithalatındaki en büyük paya sahip ülkeler, Suudi Arabistan (%10), Mısır (%4,5), Birleşik Arap Emirlikleri (%4,4) ve Çin'dir (%4). Bkz. SIPRI, *Armaments, Disarmament…,* s. 8.

[2207] Government of India, *India and the Arctic…,* ss. 1-3.

Hindistan'ın coğrafî ve nüfus açısından oldukça büyük bir ülke olması ve Çin'den sonra en hızlı büyüyen ikinci ekonomi olmasıyla ilişkilendirilebilir[2208]. Diğer taraftan Sanjay Chaturvedi, Hindistan'ın Arktika'daki bilimsel ilgi alanlarının, bölgeye ilgi duyulmasının meşru bir nedeni olarak Hindistan'ın iklim değişikliği konusundaki gerçek kaygılarıyla sıkça vurgulandığını ancak Hindistan'ın *"stratejik"* çıkarlarının tanımlanmadığını belirtmektedir[2209]. Nitekim küresel iklim değişikliğine bağlı olarak Arktika'daki buzulların erimesi, yalnızca Hindistan'daki büyük nehirlerin kaynağı Tibet Platosu'ndaki buzun kararlılığını etkilemeyecek, aynı zamanda Himalayalar'daki buzlanma koşullarında meydana gelen değişiklikler, sellere neden olabileceği gibi, Hint-Ganj vadisinin tamamı için ciddi olumsuz sonuçlar doğurabilecektir. Deniz seviyesindeki muhtemel bir artışın 100 milyondan daha fazla insanı yerinden edeceği tahmin edilmektedir[2210]. Stratejik bir tanımlama girişimi olarak her ne kadar akademik bağlamda Arktika dünyanın ***"üçüncü kutbu"*** olarak Himalayalar ile ilişkilendirilmeye çalışılsa da bu fikrin kavramsal olarak yeni olduğu söylenebilir[2211].

Arktika Konseyi üyeliği sonrasında Hindistan'ın Arktika'ya olan ilgisinin bilimsel diplomasi, enerji ilişkileri ve Arktika Konseyi'ne bağlılığı bağlamında çeşitli zorluklar getirdiği görülebilir. İlk olarak; Arktika Konseyi müzakerelerine anlamlı bir şekilde katkıda bulunmak için Hindistan, Arktika bilim diplomasisinde kendisine bir yer açmak zorundadır. Arktika Konseyi toplantılarına düzenli katılım, çeşitli çalışma gruplarına istekli ve iyi çalışılmış katkılar, muhtemelen diğer ülkeler tarafından Hindistan'ın Arktika yönetimine bağlılığının önemli bir göstergesi olarak değerlendirilecektir. Neoliberal küreselleşme ağlarına sıkı sıkıya bağlı olan bölge ve bölge dışı aktörler arasındaki ikili ilişkilerin niteliği, kendi Arktika angajmanlarını

[2208] Chaturvedi, a.g.m., ss. 74-75.

[2209] A.g.m., s. 75.

[2210] Tatyana L. Shaumyan ve Valeriy P. Zhuravel, "India and the Arctic: Environment, Economy and Politics", *Arctic and North,* 2016, No: 24, http://www.arcticandnorth.ru/upload/iblock/eac/13_shaumyan_zhuravel.pdf, (Erişim: 12.10.2018), ss. 154-155.

[2211] Tonami, a.g.e., ss. 109-110.

etkileyebilir[2212]. Buna ek olarak, Arktika'da enerji ve enerji güvenliği bağlamında çeşitli girişimlerde bulunmak için Rusya ile iş birliği önem arz etmektedir. Örneğin; Hint şirketleri, Kuzey Nenets ve Yamal-Nenets özerk bölgelerinde Rusya'nın kuzeyindeki enerji havzalarının ortak gelişimi için iş birliği yapmak istemektedir[2213]. Sanjay Chaturvedi; Rusya'nın Arktika'da Hindistan'ın Arktika'daki enerji havzalarına erişiminde ve güvenilir enerji kaynaklarını temin etme noktasında en kolay yol olduğuna dikkat çekmektedir[2214]. **2014 yılında Hindistan ulusal petrol şirketi ONGC Videsh ile Rosneft şirketi arasında imzalanan bir anlaşmayla; Sakhalin-I petrol ve doğal gaz projesinde, denizaltı araştırmaları, keşif ve değerlendirme faaliyetleri ve Rusya'nın Arktika Okyanusu açık denizlerindeki hidrokarbon üretiminde iş birliğinin önünü açmışlardır[2215].** Hindistan ilk LNG sevkiyatını 2018 yılında Rus doğal gaz üreticisi Novatek'in Yamal'daki sahalarından gerçekleştirmiş, aynı yıl Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin Hindistan'a yaptığı ziyarette, Arktika'daki petrol sahalarını ortaklaşa geliştirme fırsatlarını araştırmayı düşündüklerini ifade etmiştir[2216].

Sonuç olarak; Hindistan'ın Arktika politikalarının Arktika'da bilimsel araştırmalar ve bilimsel araştırma istasyonlarının inşası, düzenli keşifler, gerekli ekipmanların satın alınması veya geliştirilmesi şeklinde devam ederken, Arktika Devletleri ile siyasî, ticari ve ekonomik bağların güçlendirilmesine önem verildiği ancak Hindistan'ın Arktika'da temel önceliklerini belirleyen kapsamlı bir Arktika stratejisi ve politikasının henüz belirlenmediği söylenebilir. Hızlı ve büyüyen bir ekonomik kapasiteye sahip olan Hindistan'ın ekonomisi için Arktika'da kendi ekonomik kalkınmasına yeni fırsatlar ve ortaklar arayabileceği ancak bu girişimlerin Arktika'nın ekonomik büyüme ve gelişme haritasının yeniden çizilmesi olarak

---

[2212] Chaturvedi, a.g.m., s. 77.

[2213] Shaumyan ve Zhuravel, a.g.m., s. 153.

[2214] Popadiuk, a.g.m., s. 14.

[2215] Times of India, *"Rosneft Oils India Ties to Counter West on Crimea",* 25 Mart 2014, https://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/Rosneft-oils-India-ties-to-counter-West-on-Crimea/articleshow/32618993.cms, (Erişim: 22.03.2019).

[2216] Arctic Institute, *"India",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/india/, (Erişim: 16.02.2019).

yorumlamanın veya Hindistan'ın bu doğrultuda bir isteği veya niyeti olduğunu söylemek için henüz çok erken olduğu söylenebilir[2217].

4.2.4 Japonya

Japonya, Avrasya kara kütlesinin kuzeydoğu kıyı şeridi boyunca yayılan yay şeklinde bir takımadadır. Doğusunda sadece Pasifik Okyanusu bulunan Japonya, Çin, Kore Yarımadası ve Rusya'nın doğu kıyısında, bir ölçüde Asya dünyasının eteklerinde asılı durumdadır[2218]. Asya ana karasından uzak, dağlık, sık sık tayfunlarla kuşatılan ve depremlerle sallanan, az miktarda verimli topraklara ve doğal kaynağa sahip olan Japonya, Hokkaido, Honshu (en büyük ve en kalabalık), Shikoku ve Kyushu olmak üzere dört ana ada ve 6.800'den fazla ada ve adacıktan oluşmaktadır[2219].

En küçük ve en az nüfuslu ana ada olan Shikoku Adası, Honshu ve Kyushu adaları arasında, Hokkaido Adası ise uzak kuzeyde yer almaktadır. Kyushu Adası'nın güneybatısını neredeyse Tayvan'a kadar uzatan Ryukyu Adası zincirinin en büyük adası olan Okinawa, teknik olarak beşinci ana ada olarak kabul edilir. Kyushu Adası ile Kore Yarımadası'nın güney ucu arasındaki en yakın nokta, yaklaşık olarak 190 kilometre[2220], Kuzeyde bulunan Hokkaido Adası'nın Çin'e olan mesafesi ise yaklaşık

---

[2217] Uttam Kumar Sinha ve Arvind Gupta, "The Arctic and India: Strategic Awareness and Scientific Engagement", *Strategic Analysis,* Cilt: 38, No: 6, 2014, https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952945, (Erişim: 16.11.2018), s. 879.

[2218] Bu nedenle ülkenin Japon ismi "Nippon" veya "Güneşin Kökeni" anlamına gelmektedir. Bkz. Stratfor, "The Geopolitics of Japan: An Island Power Adrift", *Stratfor World View,* 18 Mart 2012, https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-japan-island-power-adrift, (Erişim: 25.02.2019), ss. 2-3.

[2219] World Factbook, *"East Asia/Southeast Asia: Japan",* https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ja.html, (Erişim: 16.02.2019).

[2220] Stratfor, *The Geopolitics of Japan…,* s. 4. Ayrıca bir kıyaslama olması bakımından bu mesafe Güney Florida ve Küba arasındaki mesafeden fazla, İngiltere ve Fransa arasındaki Manş Tüneli'nin ise neredeyse dört katıdır. Güney Florida ve Küba arasındaki en yakın mesafe yaklaşık 150 kilometredir. Manş Tüneli'nin uzunluğu ise yaklaşık 50 kilometredir. Bkz. Encycolpiedia Britannica, *"Channel Tunnel",* https://www.britannica.com/topic/Channel-Tunnel, (Erişim: 16.02.2019); BBC Türkçe, "*ABD*

800 kilometre kadardır[2221]. Kara ve deniz alanları dâhil olmak üzere yüz ölçümü yaklaşık 378.000 kilometrekare olan Japonya, Almanya, Finlandiya, Vietnam veya Malezya gibi ülkelerle benzer yüz ölçümlerine sahip olsa da dörtte üçü dağlarla kaplı olan ülkenin yaklaşık %13'ü tarıma elverişlidir. Toplam nüfusu yaklaşık 127 milyon olan Japonya'nın, Uluslararası Para Fonu (IMF) projeksiyonlarında nüfusunun uluslararası standartlara göre hızlı bir şekilde yaşlandığı ve 2021 yılına kadar 124 milyona düşeceği tahmin edilmektedir[2222].

1950'li yıllarla birlikte Kutup araştırmalarına hız veren Japonya, daha çok Antarktika araştırmalarına odaklanmıştır. Bir deniz devleti olması nedeniyle, küresel iklim değişikliğinden, okyanus ve atmosferik dolaşım sistemi nedeniyle kolaylıkla etkilenebilmektedir. Her ne kadar Japonya bir Arktika Devleti olmasa da, diğer Asya devletleri ile kıyaslandığında Arktika Okyanusu'na olan coğrafî yakınlık, Japonya'ya Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının kullanımı gibi ekonomik ve ticari sektörlerde birçok fırsattan yararlanabilme olanağı sunmaktadır[2223].

Japonya'nın Arktika politikasının tarihsel arka planında üç önemli kilometre taşından bahsedilebilir. Bunlardan **birincisi;** 1920 yılında imzalanan Svalbard Antlaşması'na aynı tarihte taraf olunmasıdır. Japonya, bu Antlaşma'dan doğan haklarını kabul etmiş olmakla birlikte, Svalbard Takımadaları etrafında Norveç ve diğer Arktika Devletleri arasındaki MEB alanları ile ilgili ihtilaflarda günümüze kadar resmi bir politika veya taraf benimsememiştir[2224]. **İkincisi;** 1987 yılında dönemin Sovyetler Birliği Devlet Başkanı Gorbaçov'un Murmansk konuşmasının

---

ile Küba Arasında Vapur Seferleri Yakında", 06 Mayıs 2015, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/05/150506_kuba_florida, (Erişim: 16.02.2019).

[2221] Stratfor, *The Geopolitics of Japan…*, s. 3.

[2222] EIA, "Energy Policies of IEA Countries Japan", *International Energy Agency,* 2016 Review, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/EnergyPoliciesofIEACountriesJapan2016.pdf, (Erişim: 16.02.2019), s. 17.

[2223] Ocean Policy Research Institute, "White Paper on the Oceans and Ocean Policy in Japan", *Sasakawa Peace Foundation,* Tokyo, Ekim 2018, https://www.spf.org/global-data/20181107105524314.pdf, (Erişim: 21.02.2019), s. 51.

[2224] Arktika'daki sorun ve anlaşmazlıklarla ilgili olarak bu araştırmanın Üçüncü Bölümüne bakınız.

Japonya'nın Arktika'daki bilimsel araştırmalara katılımı için sağladığı fırsatlardır. **Sonuncusu ise;** Gorbaçov'un Kuzey Deniz Rotası'nın açılması konusundaki önerisinin Japonya'nın Arktika politikasına ivme kazandırmış olmasıdır[2225]. Bu üç önemli kilometre taşı, Soğuk Savaş sonrası Japonya'nın Arktika politikasındaki esas dönüşümün tarihsel arka planını oluşturmuş, yeni dönemde ise Arktika çalışmalarının daha kurumsal ve örgütsel bir yapıya dönüşmesine olanak sağlamıştır.

İlk defa 1990 yılında Arktika dışından bir devlet, Japonya, *"Uluslararası Arktika Bilim Komitesi (International Arctic Science Committee-IASC)"*ne üye olarak resmen Arktika araştırma topluluğuna katılmıştır[2226]. Aynı yıl *"Ulusal Kutup Araştırma Enstitüsü (National Institute of Polar Research-NIPR)"* ve bu enstitü altında atmosfer bilimleri, deniz buzları, ekoloji, glasiyoloji, oşinografi ve üst atmosfer bilimleri çalışmalarını desteklemek amacıyla *"Arktika Çevre Araştırma Merkezi (The Arctic Environment Research Center-AERC)"* kurulmuştur[2227]. NIPR, 1991 yılından bu yana Ny-Alesund'da (Svalbard), *"Norveç Kutup Enstitüsü (Norwegian Polar Institute-NPI)"*nün desteğiyle bir araştırma istasyonu işletmektedir[2228]. 1993 yılında

---

[2225] Fujio Ohnishi, "East Asian Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics", *The Centre for International Governance Innovation (GIGI),* Rapor No: 1, Kasım 2013, https://www.files.ethz.ch/isn/174278/no1_5.pdf, (Erişim: 25.01.2019), s. 2.

[2226] Aki Tonami ve Stewart Watters, "Japan's Arctic Policy: The Sum of Many Parts", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 94. Ayrıca 1959 yılında Antarktika Antlaşması'na taraf olan Japonya, 29 Eylül 1973 Ulusal Kutup Araştırma Enstitüsü'nü kurmuştur. Japonya'nın Kutup araştırmaları tarihi için bkz. NIPR, "History of the National Institute of Polar Research", *National Institute of Polar Research,* https://www.nipr.ac.jp/english/outline/summary/history.html, (Erişim: 21.02.2019).

[2227] Hiroyuki Enomoto, "As a Bridge of Japanese and International Arctic Researches", *National Institute of Polar Research,* https://www.nipr.ac.jp/english/Arctic/center.html, (Erişim: 19.01.2019).

[2228] Bu araştırma istasyonunun çevresindeki araştırma etkinliği, aurora (kutup ışıkları), bulutlar, aerosol, radyasyon, sera gazları, bitki örtüsü ve toprak mikro biyolojisine odaklanır. Arktika'daki deniz buzu değişikliği ile ilgili atmosferik dolaşım ve Arktika atmosferik veri asimilasyonunun optimizasyonu konusundaki çalışmalar da güçlendirilmiştir. Bkz. NIPR, "Arctic Observation Reinforced by the Start of a New Observation Project", *National Institute of Polar Research,* https://www.nipr.ac.jp/english/Arctic/arctic.html, (Erişim: 19.01.2019).

Kuzey Deniz Rotası'nın seyrüsefer açısından uygunluğunun incelenmesi için ***"Uluslararası Kuzey Deniz Rotası Programı (International Northern Sea Route Programme-INSROP)"***na dâhil olan Japonya, Norveç ve Rusya ile birlikte Haziran 1993-Mart 1999 tarihleri arasında altı yıl boyunca bilimsel araştırmalar gerçekleştirmiştir[2229]. Bu araştırmaların sonuçları itibariyle uluslararası denizcilik endüstrisi için biraz cesaret kırıcı olduğu söylenebilir. Öyle ki; Kuzey Deniz Rotası boyunca seyrüseferin teknik olarak uygulanabilir, ihracat, ithalat ve akla gelebilecek diğer transit geçişler için bir kargo üssü olduğu gösterilmiş olmasına rağmen, Kuzey Deniz Rotası'nın kısa veya orta vadede ticari olarak uygulanabilir bir seçenek haline gelmesi konusundaki **çevresel zorluklar** açıkça ortaya konulmuştur[2230]. Sonraki yıllarda INSROP'tan bağımsız olarak ***"Gemi ve Okyanus Vakfı (Ship and Ocean Foundation)"*** ve ***"Japonya Kuzey Deniz Rotası Programı (Japan Northern Sea Route Programme-JANSROP)"*** adı altında ayrı bir proje yürüten Japonya, Kuzey

---

[2229] Bu program kapsamında 14 ülkeden 450'den fazla bilim insanı araştırma gerçekleştirmiştir. Bkz. Fridtjof Nansen Institute, *"International Northern Sea Route Programme (INSROP)",* https://www.fni.no/projects/International-northern-sea-route-programme-insrop-article318-277.html#project-content, (Erişim: 28.02.2019). Ayrıca bu program üç ana ortak tarafından finans edilerek yönetilmiştir. Bu ortaklar: 1) Japonya'nın *"Gemi ve Okyanus Vakfı (Ship and Ocean Foundation-SOF);* 2) Rusya'nın Merkez Deniz Araştırma ve Tasarım Enstitüsü (Central Marine Research and Design Institute-CNIIMF) ve 3) Norveç'teki Fridtjof Nansen Enstitüsü'dür (Fridtjof Nansen Institute-FNI). Bkz. Douglas Brubaker ve Claes L. Ragnera, "A Review of the International Northern Sea Route Programme (INSROP) – 10 Years on", *Polar Geography,* Cilt: 33, No: 1-2, 2010, https://www.fni.no/getfile.php/131517-1467552084/Filer/Publikasjoner/DB-CLR-PG-2010.pdf, (Erişim: 03.03.2018), s. 1. Ayrıca INSROP'un oldukça karmaşık ve esnek olmayan örgütsel yapısı programın devam etmesini engellemiştir. Ancak nihayetinde büyük çapta nakliye, iklim değişikliği ve bunun buz koşulları üzerindeki etkilerini mümkün kılabilecek faktörler üzerinde yapılan önemli bir girişimdir. Bkz. Fridtjof Nansen Institute, *"International Northern Sea Route Programme (INSROP)",* https://www.fni.no/projects/International-northern-sea-route-programme-insrop-article318-277.html#project-content, (Erişim: 28.02.2019).

[2230] INSROP'un sonuçlanmasından sonraki birkaç yıl içinde araştırmacılar genellikle meydana gelen değişikliklerin önemini fark etmişlerdir. Öyle ki, Rus Arktikası hakkında yeni ve benzersiz bir bilgi hazinesi üretilmiş ve daha önce sadece Rusya'da dâhili bilinen birçok bilgi uluslararası topluma sunulmuştur. INSROP, Arktika'da Rus ve yabancı bilim insanları arasında iş birliğine devam eden ağlara da öncülük etmiştir. Bkz. Brubaker ve Ragnera, a.g.m., s. 17.

Deniz Rotası'nın Japon denizcilik endüstrisi için uygulanabilirliğini araştırmak, doğal kaynaklar, ulaştırma ve nakliye fırsatlarına ilişkin bilgiler elde ederek, Asya ülkelerinin Kuzey Deniz Rotası'na ilgisini teşvik etmeyi hedeflemiştir[2231]. Bu noktada, **Arktika'da Asya iş birliğinin olabilirliği veya uygulanabilirliğine yönelik soruların ve girişimlerin bir ölçüde Japonya'nın çabalarıyla başladığı** söylenebilir. 2009 yılına kadar Japonya'nın Arktika çalışmalarının Japon halkının ilgisini çektiğini söylemek güçtür. Ancak küresel iklim değişikliğinin etkisi ve aynı yıl Antarktika Antlaşması'nın 50'nci yıl dönümü nedeniyle bu ilginin artmaya başladığı söylenebilir. Bu durum siyasî söylem ve uygulamalarda oldukça belirgindir. Antarktika Antlaşması'nın 50'nci yıl dönümüyle ilgili olarak Japonya Dışişleri Bakanlığı Sekreteri Seiko Hashimoto; Arktika Okyanusu deniz buzunun çekildiğini, deniz geçiş yollarının kullanıma daha fazla açıldığını, küresel çevrenin korunmasının önemini belirtmiş, Japonya'nın deniz ticaretine bağlı bir ülke olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca Japonya'nın Arktika ile ilgili konularda uluslararası tartışmalara katılmak istediğini ve Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olarak başvuru prosedürlerini başlatacaklarını açıklayarak, Norveç'in desteğini talep etmiştir[2232]. 2009 yılı içerisinde Arktika Konseyi'ne resmi başvurusunu yapan Japonya, bu süreci desteklemek maksadıyla uluslararası hukuk da dâhil olmak üzere, Arktika'da ortaya çıkan ve devam eden değişikliklerin Japonya'nın Arktika dış politikasına yönelik sektörler arası uyumunu sağlamak maksadıyla Dışişleri Bakanlığı bünyesinde ***"Arktika Görev Gücü (Arctic Task Force-ATF)"***nü kurmuştur[2233]. Arktika Konseyi gözlemci üyelik başvurusu ve ATF'nin kurulmasıyla, Japonya'nın Arktika çalışmalarının hızlandığı,

---

[2231] Brubaker ve Ragnera, a.g.m., s. 16; Tonami, a.g.e., s. 49.

[2232] Konuşmanın tam metni için bkz. Government of Japan, "Statement by H.E. Seiko Hashimoto State Secretary for Foreign Affairs of Japan on the Occasion of the 50th Anniversary of the AntArctic Treaty", *Ministry of Foreign Affairs of Japan,* 06 Nisan 2009, https://www.mofa.go.jp/announce/svm/state0904.html, (Erişim: 16.02.2019).

[2233] Dışişleri Bakanlığı'nın ATF toplantılarını gerektiğinde düzenleyerek Japonya'nın uygun kutup politikalarını şekillendirmek için bunları tam anlamıyla kullanabileceği kabul edilmiştir. ATF'nin ilk toplantısı 02 Eylül 2010 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Bkz. Goverment of Japan, *"Launching of the Arctic Task Force (ATF)",* 02 Eylül 2010, https://www.mofa.go.jp/announce/announce/2010/9/0902_01.html, (Erişim: 25.01.2019).

bu bağlamda NIPR'nin 2011 yılından beri *"Yeşil Mükemmellik Ağı (Green Network of Excellence-GRENE)"* ve *"Arktika İklim Değişikliği Araştırma Projesi (Arctic Climate Change Research Project)"*ni yönettiği görülmektedir. AERC, yönetim ve planlamanın uygulanması için temel işlevleri sağlarken, aynı yıl kurulan *"Arktika Çevre Araştırmaları İçin Japon Konsorsiyumu (The Japan Consortium for Arctic Environmental Research-JCAR)",* Arktika çevre araştırmalarını desteklemek için ülke çapında geniş çaplı bir iletişim ağı oluşturmuştur[2234]. 2013 yılında Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olarak kabul edilen Japonya[2235], aynı yıl kabul ettiği ***"Okyanus Politikası Temel Planı (Basic Plan on Ocean Policy)"*** ile Arktika'daki öncelikli alanlarını belirleyerek; Arktika'da uluslararası iş birliği, küresel iklim değişikliği, Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının kullanımı, seyrüsefer güvenliği, teknoloji ve ekonomi ile ilgili konuların önemine değinmiştir[2236].

Bu tarihsel süreç ve bilgi birikiminin getirmiş olduğu tecrübeyle ilk defa 16 Ekim 2015 tarihinde ***"Japonya'nın Arktika Politikası (Japan's Arctic Policy)"*** **resmi olarak açıklanmış ve *"1) Arktika'daki gözlem ve araştırmalara küresel bir bakış açısı; 2) Arktika'da uluslararası iş birliği; ve 3) Arktika Okyanusu deniz Rotası'nın fizibilitesinin incelenmesi"* olmak üzere üç ana başlık altında toplanmıştır[2237].** Uluslararası iş birliği ilkesine dayanan ***"Barışa Proaktif Katkı (Proactive Contribution to Peace)"*** bağlamında politika, diplomasi, ulusal güvenlik, çevre, ulaştırma, kaynak geliştirme, bilgi ve iletişim ile bilim ve teknoloji alanlarında stratejik girişimleri, endüstri, akademi ve hükümetten katkılarla **multidisipliner bir bakış açısı** sunulmaktadır[2238]. Ülkenin önümüzdeki yıllarda gerçekleştirmeyi planladığı

[2234] Hiroyuki Enomoto, "As a Bridge of Japanese and International Arctic Researches", *National Institute of Polar Research*, https://www.nipr.ac.jp/english/Arctic/center.html, (Erişim: 19.01.2019).

[2235] 15 Mayıs 2013 tarihinde İsveç'in Kiruna şehrinde yapılan toplantıda Japonya, Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olarak kabul edilmiştir. Bkz. Arctic Council, *Kiruna Declaration…,* s. 8

[2236] Government of Japan, *"Basic Plan on Ocean Policy",* Nisan 2013, https://tethys.pnnl.gov/sites/default/files/publications/Japan-Ocean-Policy-2013.pdf, (18.01.2018).

[2237] Government of Japan, "Japan's Arctic Policy", *The Headquarters for Ocean Policy,* 16 Ekim 2015, https://www8.cao.go.jp/ocean/english/Arctic/pdf/japans_ap_e.pdf, (Erişim: 17.01.2018), ss. 1-11.

[2238] Japonya'nın *"Okyanus Politikası Temel Planı (Basic Plan on Ocean Policy)"* felsefesine dayanarak, Japonya'nın Arktika politikası daha spesifik tedbirler için politika tanımlamayı amaçlamaktadır. Bkz.

eylemleri; hukukun üstünlüğüne saygı gösterilmesi, iklim değişikliğini ele almak için Japonya'nın bilim ve teknolojideki gücünden tam anlamıyla yararlanmak, Arktika'da deniz taşımacılığı için ekonomik fırsatları araştırmak ve yerli halkların haklarına saygı duymak olarak belirlenmiştir. Ulusal **güvenlik, ekonomi ve çevre konularının Japonya'nın Arktika politikasının üç hassasiyet alanı** olarak ortaya çıktığı, Japonya'nın ulusal güvenlik konularındaki kaygılarının[2239], ülkeyi Arktika'daki gelişmeleri daha yakından takip etmeye zorladığı görülmektedir.

Günümüzde Arktika'daki mevcut koşullar Japonya'nın Arktika'daki seyrüsefer özgürlüğüne doğrudan bir tehdit oluşturmasa da ulusal güvenlik açısından bakıldığında Arktika Okyanusu'na erişim kolaylaştıkça, değişen koşulların Japonya'yı çevreleyen stratejik çevreyi de etkilenmesi muhtemeldir. ABD ve Çin'den sonra dünyanın üçüncü büyük ekonomisi ve GSYİH'si yaklaşık 4.8 trilyon dolar[2240] ve 2017 yılı için askerî harcamaları 45.4 milyar dolar olan Japonya'nın askerî harcamaların GSYİH'ye oranı %0,9'dur[2241]. SIPRI'nin raporuna göre; Çin ve Kuzey Kore'den algılanan tehditler, Japonya'nın güvenlik stratejisindeki en önemli tehditler olmaya devam etmektedir[2242].

Government of Japan, *Japan's Arctic*…, , s. 2. Diğer taraftan Aki Tonami Japonya'nın Arktika politikasını her şeyi kapsamaya çalışan bir çaba olarak değerlendirmektedir. Geçmişte kutuplara olan ilgisiyle Japonya, Arktika'da çok taraflı çözümleri teşvik etmeye çalışmaktadır. Japonya'nın resmi Arktika politikası, küresel çevreyi, yerli halkları, bilim ve teknolojiyi, hukukun üstünlüğü ve uluslararası iş birliği, deniz geçiş yolları, doğal kaynaklar ve ulusal güvenliği öncelikli alanlar olarak sıralamaktadır. Her şeyi kapsayan kutup politikası, her biri farklı ilgi alanlarına sahip olan bürokrasiden, politikacılardan ve iş gruplarından oluşan bir demir üçgenin politika oluşturma sürecinden kaynaklanmaktadır. Japonya, Arktika'yı kısa vadede herhangi bir maddi fayda sağlamak için çok zor bir bölge olarak görürken, gelecekte bölgede bayrak göstermek için önemli bir fırsat olarak değerlendirmektedir. Bkz. Tonami, a.g.e., ss. 47-48.

[2239] Japonya'nın ulusal güvenlik ile ilgili kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Government of Japan, "On the Publication of Defense of Japan 2018", *Minister of Defense,* https://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/pdf/2018/DOJ2018_Full_1130.pdf, (Erişim: 16.01.2019).

[2240] World Bank, *"Japan",* https://data.worldbank.org/country/japan, (Ekim: 21.01.2019).

[2241] Dünyanın en büyük askerî harcamalarına sahip 15 ülke arasında GSYH'dan askerî harcamalara ayrılan pay bu 15 ülke arasında en düşüktür. Bkz. Tian vd., 2018, a.g.e., 2.

[2242] Tian vd., 2018, a.g.e., s. 6.

Geçmişte, yalnızca buzdağları ile kaplı Arktika Okyanusu'nda seyrüsefer ve nakliye için büyük buz kırıcılara ihtiyaç duyulduğundan Arktika Okyanusu'ndaki güç projeksiyonları gerçek bir sorun olarak kabul edilmemiştir[2243]. Buz koşullarının değişmesi, gemilerin belirli koşullar altında Arktika Okyanusu'na erişimini kolaylaştırabileceği gibi, bölgenin askerîleşmesine de olanak sağlayabilir[2244]. Japonya'nın Arktika Okyanusu'nda artması muhtemel deniz trafiğinin, kaçınılmaz olarak bölgenin jeopolitik dengesinde bir değişikliğe yol açacağını tahmin ettiği söylenebilir. Netice itibariyle Arktika Okyanusu'ndaki azalan buzullar, deniz kuvvetlerinin bu sularda daha kolay hareket etmesine olanak sağlarken[2245], Arktika; ***"doğrudan askerî yüzleşme alanına (direct military confrontation)"*** dönüşebilir[2246]. Bu ilerici bir iddia olabilir. Buna karşılık olarak **Douglas Brubaker ve Claes L. Ragner; Kuzey Deniz Rotası'nın sivil ve uluslararası kullanımının artırılmasına yönelik geçerli bir engelin bulunmadığını, geçmişte Soğuk Savaş'ın getirmiş olduğu hegemonik özelliklerin günümüzde yanlış algılamalar üretmesine izin verilmemesi gerektiğini ifade etmektedir[2247].** Ancak Çin'in Arktika ve bölge politikalarının Japonya üzerinde yarattığı endişenin bu ilerici iddiayı oldukça desteklediği söylenebilir[2248]. Örneğin; Rusya'nın kuzey kıyı şeridinde denizcilik faaliyetlerinde görülen artış, 2012 yılında Çin'in buzkıran gemisi Snow Dragon 1'in

---

[2243] Ancak buradaki deniz geçiş yollarının açılması ve doğal kaynakların geliştirilmesi devletlerarasında yeni bir anlaşmazlık sebebi olabilir. Bkz. Government of Japan, *Japan's Arctic*…, , s. 6

[2244] Asari Hideki, *"Recommendations for Japan's Diplomacy Arctic Governance and Japan's Diplomatic Strategy Project",* 2012, https://www2.jiia.or.jp/en/pdf/research/2012_Arctic_governance/08e-recommendations.pdf, (Erişim: 26.07.2018), s. 7.

[2245] Minister of Defense, a.g.e., ss. 191-192;

[2246] D.V. Streltsov, "Japan's Arctic Policy", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest,* Opportunities, Prospect, Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), s. 37.

[2247] Brubaker ve Ragnera, a.g.m., s. 15.

[2248] Eylül 2015'te ilk defa beş Çinli deniz gemisinin Bering Denizi'nde Arktika Okyanusu ile Pasifik Okyanusu arasında gittiği ve ABD topraklarında Aleut Adaları yakınındaki sularda bulunduğu bildirilmiştir. Bkz. Minister of Defense, a.g.e., s. 192.

Kuzey Denizi Rotasını izleyerek Atlantik Okyanusu'na ulaşması[2249] ve bunu 1999-2018 yılları arasında sekiz defa tekrarlamış olması dikkat çekicidir. Buna ek olarak, Çin'in kendini Yakın-Arktika Devleti olarak kabul etmesi ve Arktika'daki doğal kaynakların geliştirilmesine ilişkin hakları olduğunu iddia ederek Arktika Politikası'nı yayınlaması ve Kutup İpek Yolu'nu inşa etme niyetini açıklaması[2250], Japonya'nın Kuzey Deniz Rotası'na olan ilgisinin artması için fazlasıyla yeterli nedenlerdir. Çin'in Arktika'daki varlığı, stratejik nükleer kuvvetlerinin performansını ve hazırlık durumlarını geliştirmesi ve Çin'in neredeyse tüm ABD topraklarını nükleer silahlar ile tehdit edebilme yeteneği, ABD'nin genişletilmiş nükleer caydırma kabiliyetlerinin etkileneceği bir durum oluşturabilir. Hideki Asari bu durumun; ABD'nin ***"nükleer şemsiyesi"***nin altında bulunan Japonya'nın hayati güvenlik çıkarlarını etkileyeceğini belirterek, Japonya ve ABD'nin Arktika'daki stratejik değişikliklere paralel olarak ikili iş birliğini derinleştirmelerini, füze savunmasını ve anti-denizaltı devriye sistemini **Soya Boğazı[2251] ve Tsugaru Boğazı[2252]** gibi önemli alanlarda geliştirmeleri gerektiğini savunmaktadır[2253]. Robbin F. Laird; Japonya'nın Çin ve Kuzey Kore'den kaynaklanan artan risklere cevaben ***"dinamik savunma"*** kavramına geçişini ***"twinanchor"*** politikasını geliştirme ve Arktika Okyanusu ve Hint Okyanusu sularına erişimin gündemde bulunmasına dayandırmaktadır. Laird; erişimin kendi başına sağlanmasının Japonya'nın yeteneklerinin ötesinde olduğunu ve bunun özellikle de **izleme, gözetim ve istihbarat** toplanmasında ABD ile yakın iş birliği gerektirdiğini ifade etmektedir[2254].

[2249] Jasmin Sinclair, "Japan and the Arctic : Not So Poles Apart", *JOGMEC Vaşhington Office,* Cilt: 48, No: 2, 2014, https://oilgas-info.jogmec.go.jp/_res/projects/default_project/_project_/pdf/5/5225/201403_039a.pdf, (Erişim: 16.12.2018), s. 44.

[2250] Minister of Defense, a.g.e., s. 192.

[2251] Soya Boğazı, Sakhalin ve Hokkaido adaları arasında bulunan uluslararası bir suyoludur. Adını, Fransız kâşif Jean-François de La Perouse'tan alan boğaz, Ohotsk Denizi ile Japon Denizi'ni birbirinden ayırmaktadır. 43 kilometre genişliğindeki en dar noktası Krilon Burnu ile Soya Burnu arasındadır.

[2252] Tsugaru Boğazı, Japon Denizi ve Büyük Okyanus'u birbirine bağlayan, Japonya'nın kuzeyindeki Honshu ve Hokkaido adalarının arasındaki bir kanaldır.

[2253] Hideki, a.g.m., s. 7.

[2254] Streltsov, a.g.m., ss. 37-38.

Japonya'nın refahının; özgürlüğüne, ticari denizcilik iletişiminin istikrarına, güvenliğine ve küresel ticaret ile ekonomik alanın birliğine bağlı olduğu, Arktika'nın Japonya için bu alanın ayrılmaz bir parçasını oluşturduğu ve giderek daha fazla küresel ticaret ve ekonomik süreçlerin bir parçası haline geldiği söylenebilir. Dünyanın önemli enerji tüketicilerinden ve ithalatçılarından biri olan Japonya, aynı zamanda enerji teknolojisi geliştirmede öncü ülkelerdendir. Enerji arz güvenliğinde fosil yakıtların neredeyse tamamı yapılan ithalata bağımlı olduğundan, Japonya için kritik bir öneme sahiptir[2255]. Petrol ithalatının yaklaşık %80'inin siyasî istikrarsızlığa karşı korumasız durumdaki Ortadoğu'dan kaynaklandığı, çeşitlilik gösteren LNG ithalatının %25'inin Katar, Birleşik Arap Emirlikleri ve Umman'dan, %27'sinin Avustralya'dan, %18'inin Malezya'dan, %8'inin Endonezya ve %5'inin ise Brunei'den sağlandığı ve bu kaynakların çoğunun Güney Çin Denizi'nden geçerek, tartışmalı su kütlesini etkileyen artan gerilimlere maruz kaldığı hatırlanacak olursa[2256], Arktika'daki enerji havzalarının Japonya'nın enerji ithalatı için yeni bir kaynak ve Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının alternatif bir rota oluşturduğu, Japonya'nın Arktika'daki ekonomik çıkarlarının Kuzey Denizi Rotası'nın kullanımı ve Arktika'daki enerji kaynaklarının geliştirilmesiyle ilgili olduğu söylenebilir[2257]. Bu bağlamda; 2013 yılında ***"Japon Petrol, Gaz ve Metaller Ulusal Şirketi (Japan Oil, Gas, and Metals National Corporation-JOGMEC)"***, Grönland kıyılarında bir petrol sahası geliştirme hakkı kazanmış ve yaklaşık 5.000 kilometrekarelik iki sahayı keşfetmek amacıyla Mitsui Oil, Inpex Jx ve GreenPeX petrol ve gaz şirketleri ile birlikte çalışmalar yürütmüştür. Ayrıca Chevron ve Shell şirketleri ile de Arktika'da ortak projeler yürüten Japonya, 2014 ve 2015 yıllarında Arktika'da enerji ve nakliye odaklı şirketler bulma konusunda Finlandiya ile birlikte çalışmalar yürütmüştür[2258]. Arktika ile

---

[2255] EIA, *Energy Policies of IEA…,* s. 9. Japonya'nın enerji ithalatı, Mart 2011'de Fukushima krizi sonrasında yükselmiştir. Özellikle nükleer santralin çöküşü ülkedeki 48 reaktörünün kapatılmasına yol açmıştır. Bkz. Sinclair, a.g.e., s. 44.

[2256] James D. Brown, "Japan and the Northern Sea Route", *Shingetsu News Agency (SNA),* http://shingetsunewsagency.com/2018/03/05/japan-northern-sea-route/, (Erişim. 18.02.2019), s. 3.

[2257] Sinclair, a.g.e., s. 44.

[2258] Arctic Institute, *"Japan",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/japan/, (Erişim: 16.01.2019), s. 1.

Japonya'yı Birleşik Krallık ve Kuzey Amerika'ya bağlayacak bir denizaltı kablo projesine ekonomik açıdan ilgi gösteren Japonya[2259], Orta Arktika Okyanusu'nu kapsayan bölgesel bir balıkçılık yönetimi anlaşmasının henüz gerçekleşmemiş olması nedeniyle bölgeye olan ilgisini da arattırmaktadır[2260].

Kuzey Deniz Rotası, Malakka Boğazı ve Süveyş Kanalı'ndan geçen geleneksel güney deniz yolundan mesafe, zaman, maliyet ve emniyet (korsanlık ve terör) anlamında belirgin avantajlara sahip olduğundan[2261], Asya LNG piyasaları için Kuzey Deniz Rotası'nın kullanımı Japonya'ya merkez liman olma fırsatı sağlayabilir[2262]. Nitekim kapasite ve ithalat hacmine göre dünyanın en büyük LNG ithalatçısı olan Japonya, ilk defa 05 Aralık 2012 tarihinde Norveç'in Snohvit gaz sahasından satın aldığı LNG'yi Kuzey Deniz Rotası üzerinden Kitakyushu'ya getirmiş[2263], Hibiki LNG terminalinin Kasım 2014'te ticari olarak başlatılmasıyla birlikte, ülkenin genel LNG alım kapasitesi dünya toplamının %26'sına (190 Mt/yıl) yükselmiştir[2264]. Kuzey Deniz Rotası'nın önemine binayen; 2013 yılında *"Japonya Arazi, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı (Japanese Ministry of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism)"* tarafından Kuzey Deniz Rotası'nın Japonya tarafından kullanılması için yasal bir mevzuat çalışmasına başlanmıştır. Bu bağlamda, Kuzey Deniz Rotası boyunca konteynerler, nakliye ve LNG dâhil olmak üzere deniz taşımacılığı ve deniz trafiğinin ekonomik olarak fizibilite konuları araştırılmaktadır. Rusya'nın 2020

[2259] Fiber optik kablo ile Kuzeybatı Geçidi'ni geçerek Japonya ve Birleşik Krallık arasındaki veri iletişiminin hızlandırılması planlamaktadır. Bkz. Arctic Institute, *Japan…,* s. 1.

[2260] Arktika Okyanusu'nda artan deniz sıcaklığı balık stoklarının kuzeye doğru göç etmesine neden olmaktadır. Burada Orta Arktika Okyanusu'nu kaplayan alanlarla ilgili balık stoklarına ilişkin sağlam verilerin bulunmadığını da hatırlamak gerekir. Bkz. Ohnishi, a.g.e., s. 5.

[2261] Japonya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan ve Japonya'nın en yoğun ticaret akışını atfettiği Kuzey Denizi Rotası, Süveyş Kanalı yoluyla yapılan geleneksel güney güzergâhından %40 daha kısadır. Bkz. D.V. Streltsov, "Japan's Arctic Policy", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest, Opportunities, Prospect,* Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), s. 36.

[2262] Sinclair, a.g.e., s. 44.

[2263] A.g.e., s. 44.

[2264] EIA, *Energy Policies of IEA…,* s. 81.

yılından itibaren yabancı gemilere bazı sınırlamalar getirme ihtimali, Haziran 2015'te iş dünyası temsilcileriyle yapılan bir toplantıda, Rus açık deniz alanlarından petrol ve doğal gaz taşımak için yabancı gemilerin kullanılmasının sınırlamaları tartışılmış, iş dünyası temsilcileri Japon hükümetini olası kısıtlamaların kaldırması için Rusya'ya baskı yapma çağırısında bulunmuştur[2265]. Mevcut uygulamada ise, Kuzey Deniz Rotası üzerinde belirlenen transit geçiş tarifelerine karşı çıkmaktadır. Yakın bir gelecekte (2030-2050) Japonya denizcilik şirketlerinin çok kısa navigasyon süresi nedeniyle tüm yıl boyunca tamamen kullanılamayan buz sınıfı gemileri yerine, Yamal LNG projesinde olduğu gibi, LNG taşınması amacıyla kullanılabilecek yeni buzkıran gemilerini tercih etmesi beklenebilir[2266]. **Japonya'nın hali hazırda isimleri Shirase, Soya ve Teshio olmak üzere üç buz kıran gemisi bulunmaktadır.** Shirase; *"Japon Denizcilik Öz Savunma Kuvvetleri (Japan Maritime Self Defense Force-SDF)"* himayesinde görev yapmakla birlikte, Kuzey Deniz Rotası'nda kullanımına ilişkin yasal kısıtlamalar bulunmaktadır. Mevcut durumda, Shirase sadece NIPR uyarınca *"Japon Antarktika Araştırma Seferi (Japanese AntArctic Research Expedition-JARE)"* için bir **tedarik gemisi** olarak kullanılabilmektedir[2267]. Soya ve Teshio buzkıran gemileri ise Japonya Sahil Güvenlik birimlerince sadece Japonya'nın kuzeyindeki Hokkaido Adası'dan **devriye botları** olarak işletilmektedir[2268].

Sonuç olarak; Japonya'nın Soğuk Savaş sonrası dönemde Arktika'ya yönelik faaliyetlerini arttırdığı, bunda ülkenin sahip olduğu olağan üstü deniz yeteneği ve yeterliliğinin etkili olduğu söylenebilir[2269]. Japonya için Arktika'da yaşanan gelişmeler; Arktika'nın ekonomik kalkınmasının, özellikle de yeni deniz geçiş

[2265] Streltsov, a.g.m., s. 44.

[2266] Bkz. Streltsov, a.g.m., ss. 43-44.

[2267] Aki Tonami, bu durumun değişmesi için Japonya Hükümeti'nde herhangi bir tartışmanın bulunmadığını belirtmektedir. Bkz. Tonami, a.g.e., s. 54.

[2268] Soya ve Teshio gemileri sayfa 425'te Tablo 19'da gösterilen gemilere dahil edilmemiştir. Bkz. A.g.e., s. 54.

[2269] Japonya Mahan'ın ülkelerin deniz gücünü etkileyen koşulları; *"coğrafî konum, fiziksel biçim, toprakların genişliği, nüfus sayısı, ulusal karakter ve hükümetin karakteri"* bağlamında önemli bir potansiyele sahiptir. *Bkz.* Mahan, a.g.e., ss. 28-29. Bir ölçüde coğrafyanın Japonya'yı denizci bir toplum yapmaya zorladığı söylenebilir.

yollarının açılması ve yeni enerji havzalarının geliştirilmesi için projelerin başlatılması ile devletlerarasında anlaşmazlıklara yol açabileceği gerçeğiyle ilişkili olabilir. Günümüze kadar küresel iklim değişikliği, biyolojik çeşitlilik kaybı, Kyoto Protokolü ve Paris İklim Antlaşması gibi küresel çevre konuları ile ilişkili anlaşmaların formüle edilmesinde lider bir rol oynayan Japonya'nın Arktika'daki çevresel değişikliklerden kaynaklanan küresel çevre sorunlarının ele alınmasında da önemli katkılar sağlayabileceği söylenebilir[2270].

4.2.5 Singapur

Endonezya'nın kuzeyinde, Malezya Yarımadası'nın güneyinde ve Ekvator'un yaklaşık 137 kilometre kuzeyinde bulunan Singapur, yaklaşık 718 kilometrekarelik bir yüz ölçümüne ve 5.8 milyon civarında bir nüfusa sahip Güneydoğu Asya ada ülkesidir[2271]. Sahip olduğu yüz ölçümü bakımından *"minotope-çok küçük alanlı devletler"* veya şehir devleti olarak da nitelendirilebilir[2272]. İzlanda'dan yaklaşık 140 kat daha küçük olan ülke, Kuzey Kutup Dairesi'nden yaklaşık 7.000 kilometre,[2273] Kuzey Kutbu'ndan ise yaklaşık 9.869 kilometre uzaklıktadır[2274]. Ülke nüfusunun büyük bir çoğunluğunu Çinli (%74), Malaylı (%13) ve Hintli (%9) etnik gruplar oluşturmaktadır[2275].

[2270] Japonya'nın Arktika'daki buzulların erimesinde kaydedilen ilerlemenin, dünyanın çevresi üzerinde sahip olabileceği muazzam etkiyi göz önünde bulundurarak, küresel ısınmaya karşı mücadelede öncü bir yere sahip olması beklenmektedir. Bkz. Hideki, a.g.m., s. 9.

[2271] Bkz. Nations Online, *"Singapore",* https://www.nationsonline.org/oneworld/singapore.htm, (Erişim: 18.02.2019); World Population Review, *"Singapore Population 2019",* http://worldpopulationreview.com/countries/singapore-population/, (Erişim: 18.02.2019), s. 1.

[2272] Singapur bu özelliği ile Monako ve Vatikan ile benzerlik göstermektedir.

[2273] Hema Nadarajah, "How has Singapore been Legitimising Its Presence in the Arctic?", *Economics, Politics and Public Policy in East Asia and the Pacific,* 21 Temmuz 2018, http://www.eastasiaforum.org/2018/07/21/how-has-singapore-been-legitimising-its-presence-in-the-Arctic/, (Erişim: 16.02.2019), s. 2.

[2274] Ian Storey, "Singapore and the Arctic: Tropical Country, Polar Interests", Vijay Sakhuja ve Kapil Narula (Ed.), *Asia and the Arctic Narratives, Perspectives and Policies,* Springer Nature, Singapore, 2016, s. 63.

[2275] World Population Review, a.g.m., s. 1.

Singapur, sahip olduğu saha genişliği, coğrafî konumu ve etnik çeşitliliği bakımından dış çevreye karşı savunmasız görünümdedir[2276]. Ülke, iki büyük komşusu Malezya ve Endonezya'nın arasında kalmış, kıyı erozyonu ve toprak kaybı ihtimaline ek olarak, küresel iklim değişikliği, su kıtlığı, sel ve tropik hastalıkların yayılması gibi sorunlarla karşı karşıyadır. Singapur deniz seviyesinden yaklaşık 15 metreden daha az yüksekliktedir[2277]. Şangay'dan sonra **dünyanın en büyük ikinci uluslararası limanı** ve dünyanın önde gelen denizcilik ülkelerinden biri olan ülke, bölgesel bir nakliye merkezi olarak deniz ticaretinin Doğu'dan Batı'ya akışında, liman işletmeciliği ve denizcilik teknolojisi konularında önemli bir uzmanlığa ve coğrafî konuma sahiptir[2278]. Singapur'un denizcilik alanında sahip olduğu uzmanlık, küresel yönetim rejimlerindeki deneyimlerini ve IMO gibi okyanus yönetimi ve taşımacılığı kurumlarını da içerecek şekilde, sahip olduğu tekniklerin ötesine geçmekte ve denizaşırı destek gemileri, petrol ve gaz sondaj üniteleri ve kaldırma kuleleri gibi doğal kaynak arama ve çıkarma için destek teknolojilerini de içermektedir[2279].

Singapur'un günümüzde sahip olduğu jeopolitik değer, zaman, mekân ve kuvvet bağlamında küresel şehir veya nakliye merkezi bağlamında geçmişte Venedik'in sahip olduğu jeopolitik değerle benzerlik göstermektedir. George Yeo;

[2276] Tonami, a.g.e., s. 95.

[2277] Ian Storey, "The Arctic Novice: Singapore and the High North", *Asia Policy,* No: 18, Temmuz 2014, http://muse.jhu.edu/article/551539, (Erişim: 17.01.2019), s. 66.

[2278] Singapur'un bölgesel ve küresel pazarlara olan geniş deniz ve hava bağlantısı, Asya'yı dünyaya ve dünyayı Asya'ya bağlayan küresel bağlantı merkezi yapmaktadır. Deniz ve hava kargo taşımacılığında dünyanın en büyük ulaşım merkezlerinden biridir. Konteyner limanları, dünyanın en işlek limanı olup, Changi Uluslararası Havaalanı, haftada 6.500'den fazla uçuşa sahip olup, 70 ülkede 300 şehre bağlanmaktadır. Sadece Çin ve Japonya'ya sağlanan toplam petrolün nerdeyse %80'i Malakka Boğazı'ndan geçtiği hatırlanacak olursa ülkenin önemli bir bağlantı ve geçiş limanı olduğu söylenebilir. Bkz. Maritime and Port Authority of Singapore, *"Maritime Singapore",* https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore, (Erişim: 17.02.2019), s. 1; WTO, "Trade Policy Review Singapore", *World Trade Organization Report By The Secretariat,* No: WT/TPR/S/343, 07 Haziran 2016, https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s343_e.pdf, (Erişim: 16.02.2019), s. 6.

[2279] Arctic Institute, "*Singapore",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/singapore/, (Erişim: 16.02.2019), s. 6.

Venedik ve Singapur'un ekonomik yükselişini karşılaştırarak, İstanbul'un fethinden daha sonra Amerika Kıtası'nın keşfi ve Ümit Burnu'nun bulunmasıyla birlikte ortaya çıkan alternatif yeni ticaret yollarının Venedik'in ticari ve ekonomik olarak düşüşüne neden olduğunu belirtmektedir[2280]. Eğer Singapur'un denizcilik açısından stratejik çıkarlarının Güneydoğu Asya'da, özellikle Malezya Yarımadası'nda, Singapur Boğazı, Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi ile sıkı sıkıya bağlı olduğu bilinecek olursa, Kuzey Deniz Rotası'nın küresel bir ticaret merkezi olarak Singapur'un jeopolitik değerini gelecekte tehdit etmesi de kuvvetle muhtemeldir. Bu bağlamda; Venedik'in aksine küresel ilgisizlik riskinden kaçınmak için mevcut koşulların Singapur'u daha fazla Arktika'yı veya Arktika'nın gelişiminde denizcilik, enerji ve çevresel dinamikleri anlamaya zorladığı söylenebilir[2281].

Singapur; günümüzde Çin, Güney Kore, Hindistan ve Japonya'dan farklı olarak tarihi bir kutup bilimi geleneğine, belirli bir bilimsel araştırma ve keşif gezisine ve buzkıran gemisine sahip olmadığı gibi, henüz kapsamlı bir Arktika strateji belgesi yayınlamamıştır. Svalbard Antlaşması'na da taraf olmayan Singapur'un Arktika'ya yönelimi[2282], ülkenin denizcilik, enerji kaynakları ve iklim değişikliğine olan ilgisi bağlamında 2000'li yılların başında başladığı söylenebilir[2283]. Özellikle küresel iklim değişikliğine bağlı olarak, **Kuzey Deniz Rotası gibi Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının deniz trafiğine açılması, Singapur'un küresel nakliye merkezi olma rolüne potansiyel bir meydan okuma** olarak görülebilir[2284]. Aralık 2011'de Arktika Konseyi gözlemci üyeliğine başvuru yapan Singapur, 15 Mayıs 2013 tarihinde İsveç'te düzenlenen Kiruna Bakanlar toplantısında da gözlemci üyeliğe kabul edilmiştir[2285]. Bu süreçte; Arktika ile ilgili olarak diplomatik

---

[2280] Tan Sheng Hui, "Singapore must Guard Against Going the Way of Venice", *Today News,* 13 Ekim 2013, https://www.todayonline.com/singapore/spore-must-guard-against-going-way-venice, (Erişim: 14.02.2019), ss. 1-3.

[2281] Tonami, a.g.e., ss. 96-97.

[2282] Storey, *The Arctic Novice*…, ss. 68-69; Storey, *Singapore and the Arctic*…, s. 63.

[2283] Storey, *The Arctic Novice*…, s. 67.

[2284] Arctic Institute, *Singapore…,* s. 5.

[2285] Arctic Council, *Observers…,* ss. 1-2.

kampanyanın öncülüğünü yapmak üzere, Ocak 2012 tarihinde Büyükelçi Kemal Siddique, Arktika işleri için **özel elçi** olarak atanmış, Arktika'ya bağlı kuruluşların ve çalışma gruplarının (CAFF, PAME ve EPPR'ye özel uzmanlık sunulmuştur) faaliyetleri desteklenmiş, panel ve konferanslara ev sahipliği yapılmış[2286], Arktika Okyanusu deniz Kirliliğini Önleme Görev Gücü'ne katılmaya davet edilmiştir[2287]. Ülke, yeşil inisiyatiflerde bölgesel bir lider olarak tanınmaya çalışmıştır. Bu bağlamda, Arktika Konseyi gözlemci üyeliği, ülkenin çevresel duyarlılığını ve küresel iklim değişikliği ile ilgili endişelerini daha da vurgulamasının bir yolu olmuştur[2288].

Singapurlu diplomatların ülkelerini mütevazı bir şekilde ***"Arctic novice (Arktika'ya yeni gelen-acemi)"***[2289] olarak tanımladığı Singapur'un Arktika politikaları: ***"1) Küresel yönetişim ile ilgili konular (iklim değişikliği); 2) Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları; ve 3) Ticari denizcilik fırsatları"*** olmak üzere üç başlık altında toplanabilir[2290]. Bu bağlamda, mevcut koşullar küresel iklim değişikliğinin yaratacağı muhtemel etkinin *"şiddetli, yaygın ve geri döndürülemez"* olması, **iklim değişikliği ile ilgili olarak küresel yönetim** sorunları da göz önüne alındığında önümüzdeki yıllarda Singapur için ciddi bir tehdit oluşturabilir. Bu bağlamda, Singapur'un Arktika Konseyi toplantılarına ve çalışma gruplarına katılım göstererek Arktika'daki çevresel değişimler hakkında daha fazla bilgi edinmeyi hedeflediği söylenebilir[2291]. Asya kıtası dünyanın geri kalanının aksine en fazla doğal afet eğilimli bölgesi olarak dikkat çekmektedir. *"Asya Afet Azaltma Merkezine (Asian Disaster Reduction Centere-ADRC)"* göre: *"son yıllarda depremler, tsunamiler, taşkınlar, fırtınalar, toprak kaymaları ve volkanik püskürmeler dâhil dünyadaki doğal afetlerde*

[2286]Arctic Council, *"Working Groups",* https://Arctic-council.org/index.php/en/about-us/working-groups, (Erişim: 15.02.2019), ss. 1-3.

[2287] A.g.m., s. 2.

[2288] Storey, *The Arctic Novice*…, ss. 68-69; Storey, *Singapore and the Arctic*…, s. 63.

[2289]Singapurlu diplomatlar ülkelerini mütevazı bir şekilde *"Arctic novice (Arktika'ya yeni gelen-acemi)"* olarak tanımlamaktadır. Bkz. Storey, *The Arctic Novice*…, s. 72.

[2290] Storey, *Singapore and the Arctic…,* ss. 63-64; Tonami, a.g.e., ss. 96-97.

[2291] Arktika'nın dünyanın geri kalanından iki kat daha fazla ısındığını hatırlamak gerekir. Bkz. Storey, *Singapore and the Arctic…,* s. 66.

bir artış görülmüştür"[2292]. Singapur, bu eğilimlerden bağışık olmadığı gibi, ülkenin ilerleyen yıllarda daha sıcak ve daha yağışlı olacağına yönelik tahminler ve endişeler bulunmaktadır. Sadece Grönland buz tabakasının erimesinden kaynaklanan deniz seviyesindeki artış bile, Singapur gibi deniz seviyesinden sadece 15 metre yükseklikte olan bir devlet için ciddi bir endişe kaynağıdır. Bu bağlamda, **1991 yılından beri tüm yeni ıslah projeleri, kaydedilen en yüksek gelgit seviyesinin 1,25 metre veya daha fazlasına inşa edilmiş olmasına rağmen, 2011 yılında yapılan bir düzenlemeyle bu projeler 2,25 metre veya daha yüksek bir seviyeye çıkarılmıştır[2293].** Buna ek olarak *"Yapı ve İnşaat Otoritesi (Building and Construction Authority-BCA)",* Singapur kıyılarını erozyona karşı korumak için mevcut sert duvarları ve taş dolguları güçlendirmeye devam etmektedir[2294]. Dünyanın önde gelen uluslararası nakliye gruplarının 140'ından fazlasına ve çok çeşitli denizcilik hizmeti sağlayıcılarına ev sahipliği yapan Singapur, gemi taşımacılığı, acentelik, finans, sigortacılık gibi denizcilik ve nakliye hizmetleri için kapsamlı bir merkezdir. Öyle ki, denizcilik alanında sahip olduğu 170.000'den fazla çalışanı ve 5.000'den fazla işletme, 2017 yılı için 324 milyar dolarlık GSYİH'de yaklaşık %7'lik bir paya sahiptir[2295].

Singapur için hayati bir öneme sahip olan deniz ticaret yollarının, Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının kullanımındaki mevsimsel değişim veya artışın

---

[2292] Masanori Hamada, "Message from the Chairman", *The Asian Disaster Reduction Center (ADRC),* https://www.adrc.asia/aboutus/message.php, (Erşim: 16.02.2019).

[2293] 2013 yılı için Singapur Boğazı'ndaki ortalama deniz seviyeleri son 15 yılda yılda yaklaşık 3 mm artmıştır. Bkz. Eco-Business, "Singapore Takes First Steps on Plan to Protect Its Coasts", *Asia Pacific's Sustainable Business Community,* https://www.eco-business.com/news/singapore-takes-first-steps-plan-protect-its-coasts/, (Erişim: 19.03.2019); National University of Singapore, Singapore Takes First Steps on Plan to Protect Its Coast, 19 Haziran 2013, http://newshub.nus.edu.sg/news/1306/PDF/COASTS-st-19jun-pB6-B7.pdf, (Erişim: 19.03.2019).

[2294] Eco-Business, "Singapore Takes First Steps on Plan to Protect Its Coasts", *Asia Pacific's Sustainable Business Community,* https://www.eco-business.com/news/singapore-takes-first-steps-plan-protect-its-coasts/, (Erişim: 19.03.2019).

[2295] Küresel ekonomik krizin yaşandığı 2008-2011 yılları arasında Singapur'da ticaretin GSYİH'ye oranı dünyadaki en yüksek seviyeye ulaşarak yaklaşık %400 olmuştur. Bu oran, 2000-2011 yılları arasında ortalama %363 civarında olurken, 2012-2014 döneminde ortalama %368 olarak gerçekleşmiştir. Bkz. WTO, a.g.e., s. 10.

Singapur'un dünyanın en işlek nakliye merkezlerinden biri olma konumunu olumsuz yönde etkileyebilir. Günümüzde bu durumun Singapur üzerindeki kesin etkisinin ne olacağını, gelecekteki dünya ticaret modelleri, teknolojideki gelişmeler ve küresel enerji talebi gibi belirsiz değişkenler göz önüne alındığında tahmin etmek güçtür. Günümüzde Kuzey Deniz Rotası'nın Singapur'a meydan okuması, Stewart Watters ve Aki Tonami'nin ifade ettiği üzere abartılı da olabilir[2296]. Ancak mevcut koşullar ve geleceğe yönelik beklentiler, kaygılar ve öngörüler Singapur'un Arktika'daki gelişmelere dâhil olması için yeterli motivasyonu sağlamaktadır. Eğer Kuzey Deniz Rotası'nın Avrupa ile Asya arasında seyahat eden gemiler için seyrüsefer süresini yaklaşık %30-%50 oranında kısaltacağı hatırlanacak olursa[2297], Arktika'daki erime hızına paralel olarak Arktika Devletleri de bölgede altyapı, hizmet sektörü ve lojistik alanlarında gerekli yatırımları hızlandırması, Singapur'un dünyadaki kargo taşımacılığı sistemindeki merkezi konumunu tehlikeye düşürebilir. Kuzey Deniz Rotası, bugün bile Malakka Boğazı'ndan geçen Çin mallarının bir kısmının Singapur limanlarına uğramadan geçmesine olanak sağlamaktadır[2298].

Ticari denizcilik fırsatları açısından Arktika, Singapur'un açık deniz petrol ve gaz endüstrileri için potansiyel ticari fırsatlar sunmaktadır[2299]. Ancak Singapur'un Arktika'daki enerji kaynaklarını geliştirme konusundaki ilgisi, buradaki enerji havzalarından ziyade, daha çok Singapurlu şirketler üzerinden Arktika'daki enerji havzalarına yönelik faaliyet yürüten enerji firmalarına, deniz taşımacılığı ve denizaşırı teknolojileri pazarlamak için girişimlerde bulunmaya yöneliktir[2300]. 2014-2015 yılları

[2296] Stewart Watters ve Aki Tonami, "Singapore: An Emerging Arctic Actor", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook*, Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 108.

[2297] Storey, *Singapore and the Arctic…,* s. 66.

[2298] Valeriy P. Zhuravel ve Artem P. Danilov, "Singapore on the Way to the Arctic", *Arctic and North,* No: 24, 2016, https://narfu.ru/upload/iblock/d05/10_zhuravel_danilov.pdf, (17.06.2018), s. 131.

[2299] Storey, *Singapore and the Arctic…,* ss. 63-64; Tonami, a.g.e., ss. 96-97.

[2300] Her ne kadar Singapur kendi ülkesinde herhangi bir petrol üretim kapasitesine sahip olmasa da, dünyadaki en büyük bunkering (gemi yakıt ikmali) limanlarına ev sahipliği yapmaktadır. Bkz. Maritime Singapore, *"About Maritime Singapore",* http://www.maritimesingapore.sg/about-maritime-singapore/, (Erişim: 22.01.2019).

arasında petrol fiyatlarındaki çarpıcı düşüş göz önüne alındığında, Ukrayna Krizinin tetiklediği Batı yaptırımlarıyla birlikte Singapur her ne kadar ABD, AB ve diğer bazı ülkeler tarafından Arktika'da Rusya'nın enerji projelerine uygulanan yaptırımlara dâhil olmasa da, Arktika'nın Singapurlu firmalar için yakın zamanda çok da kârlı bir bölge olmayacağı[2301], ancak önemli ticari fırsatlar sağlayabileceği söylenebilir. Ayrıca bu durumun Arktika'daki diğer projelerdeki yavaşlamayla birlikte, Singapurlu şirketlerin yakın gelecekteki Arktika kaynaklarını geliştirmek için açık deniz teknolojileri sağlama konusundaki isteklerini de sınırlandırabileceği düşünülebilir[2302].

Singapur'un deniz mühendisliği ve endüstrisi dünya standartlarında olup, kendinden yükseltmeli mobil sondaj platformları ve yüzer üretim, depolama ve boşaltma *"(floating production storage and offloading-FPSO)"* üniteleri olarak bilinen **küresel pazarın yaklaşık %70'ini** yönetmektedir[2303]. Singapurlu bir şirket olan Keppel Singmarine Pte Ltd. (Keppel Singmarine veya Keppel), 2006 yılında Rus enerji şirketi Lukoil ile yaptığı anlaşma kapsamında; 2008 yılında Asya'nın ilk iki buzkıran gemisini Lukoil'e teslim etmiş[2304], 2009 yılında ise aynı şirkete bir adet kurtarma gemisi inşa etmiştir[2305]. 2012 yılında Keppel ve ConocoPhillips'in Arktika Okyanusu deniz alanlarında kullanılması maksadıyla tasarladığı kaldırma kulesi 2013 yılında tamamlanırken, bu ortak proje ile Arktika Okyanusu deniz alanlarında yapılan sondajlarda daha fazla ilerleme kaydedilmesi hedeflenmiştir[2306].

[2301] Storey, *Singapore and the Arctic…,* s. 69.

[2302] A.g.m., s. 69.

[2303] Maritime Singapore, *"About Maritime Singapore",* http://www.maritimesingapore.sg/about-maritime-singapore/, (Erişim: 22.01.2019).

[2304] Keppel Offshore and Marine, *"Keppel Singmarine Completes Asia's First Two Icebreakers for the Arctic",* 03 Kasım 2008, http://www.keppelom.com/en/news_item.aspx?sid=2605&aid=1903, (Erişim: 22.01.2019).

[2305] Keppel Offshore and Marine, *"Keppel Delivers Ice-Class Rescue Vessel to LUKOIL on Time",* 02 Temmuz 2009, http://www.keppelom.com/en/news_item.aspx?sid=2605&aid=2044, (Erişim: 22.01.2019).

[2306] Kaldırma kulesi, sınırlı bir süre içerisinde (buda delme işlemlerini optimize etmek için) çift konsollara sahip olup, 14 gün boyunca sürekli olarak çalışabilme kapasitesine sahiptir. Bkz. Keppel Offshore and Marine, *"Keppel and ConocoPhillips to Design First İce-Worthy Jackup Rig for the Arctic*

Sonuç olarak; Arktika'nın uzağında bulunan ve çok sınırlı bir güç projeksiyon yeteneğine sahip bir devlet olarak Singapur, devletin meşruiyetinin ekonomik büyümeden kaynaklandığı ve devletin işgücünün eğitimine ve ulusal ekonominin küresel ekonomideki değişimlere dâhil olduğu, ekonominin önündeki zorlukların ulusal güvenlik sorunları olarak algılandığı gelişimsel bir devlettir[2307]. Bu güvenlik açığını ve karşı potansiyel ekonomik ve güvenlik zorluklarını yönetmek için Arktika yönetiminin uluslararası veya çok taraflı kuruluşlarını kullanma konusunda proaktif bir çaba sergilemekte, askerî, ekonomik, siyasî büyüklüğünün ötesinde bir etki yaratmaya çalışmaktadır[2308]. Her ne kadar Singapur Arktika'da tarihsel bilimsel bir araştırma birikimine sahip olmasa da IMO, BMDHS ve denizlerdeki bölgesel iş birliği de dâhil olmak üzere denizcilik alanlarında önemli deneyim ve uzmanlığa sahiptir. Singapur'un Arktika Konseyi ve çalışma gruplarının toplantılara düzenli katılımı, bilim ve teknoloji kapsasitesi gelecekte ülkenin Arktika'da daha fazla rol almasına (siyasî, ekonomik vb.) olanak sağlayabilir.

4.2.6 Avrupa Birliği (AB)

AB'nin strateji ve politikaları açısından Arktika'nın geçmişte öncelikli bölgelerden biri olduğunu söylemek güçtür. Burada, AB üyesi olan Danimarka, Finlandiya ve İsveç'in Arktika Devletleri'nin kendi bölgelerindeki sorunları ele almak için birincil sorumluluğa sahip devletler olduğunu söylenebilir. AB; çevre, iklim değişikliği, ticaret, enerji, araştırma, ulaşım ve balıkçılık ile ilişkili konular da dâhil olmak üzere, günümüze kadar Arktika yönetişiminde öncü bir rol üstlenmediği gibi, **Arktika Devletleri tarafından da meşru bir paydaş olarak kabul edilmemiştir.** Ancak AB bakış açısıyla Arktika'yı etkileyen küresel iklim değişikliği, çevresel değişimler, artan enerji talebi gibi konular düşünüldüğünde, Arktika'nın bölgesel veya çok taraflı iş birliği ile daha etkili bir şekilde ele alınabileceği söylenebilir.

Offshore", 07 Şubat 2012, http://www.keppelom.com/en/news_item.aspx?sid=2605&aid=2044, (Erişim: 22.01.2019).

[2307] Storey, *Singapore and the Arctic…,* s. 66.

[2308] Tonami, a.g.e., s. 97.

Danimarka ve Grönland'ın 1973 yılında o zamanki ismiyle AET'na dâhil olması Topluluğun sınırlarının Arktika Okyanusu'na kadar genişlemesine olanak sağlamıştır. Ancak özellikle balıkçılık ve avlanma konularında AET ve Grönland arasında başlayan ihtilaflar, Grönland ekonomisi ve burada yaşayan yerli halkların geleneksel yaşam tarzları için tehdit olarak görülmüştür. Bu nedenle, 1985 yılında Grönland AET'yi resmen terk ettiğinde, AET'nin Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde hiçbir bölgesi kalmamıştır. Finlandiya ve İsveç, 1995 yılında AB üyeliğine kabul edilinceye kadar, Arktika meselelerinin AET'nin gündeminden tamamen çıktığı[2309], sonraki dönemde ise kendisini **Arktika'nın bir parçası veya Arktika'nın AB'nin bir parçası** olarak görüldüğü söylenebilir.

AB'nin Arktika'ya dönüşü; ilk defa 1997 yılında Finlandiya tarafından ortaya atılan **Kuzey Boyutu** yaratma düşüncesiyle ortaya çıkmıştır. 1999 yılında AB, İzlanda, Norveç ve Rusya arasında ortak politikalar geliştirmek amacıyla başlatılan bu girişim, 2006 yılında ihtiyaçlara esas olarak yenilenmiştir. Avrupa'nın Arktika ve alt-Arktika bölgeleri ile Baltık Denizi'nin güney kıyılarını, civardaki ülkeler ve doğuda kuzeybatı Rusya'dan batıda İzlanda ve Grönland'a kadar geniş bir coğrafî alanı kapsayan bu girişim; Arktika'da diyalog ve somut iş birliğinin teşvik edilmesi ile bölgenin istikrarı, refahı ve yoğunlaştırılmış ekonomik iş birliğinin güçlendirilmesi ve Kuzey Avrupa'da ekonomik entegrasyon, rekabet edebilirlik ve sürdürülebilir kalkınmanın teşvik edilmesini hedeflemektedir[2310].

AB, her ne kadar coğrafî entegrasyonunun sağladığı avantajla Arktika'da küçük bir bölgeye sahip olsa da Arktika'ya yönelik girişimlerinde önemli bir potansiyele sahiptir. Bu potansiyel, AB'nin Arktika'da görünürlüğünü yükseltmek için fırsatlar sunarken, bölgesel yönetişim ve Arktika Okyanusu'na doğrudan erişim yokluğu gibi nedenler AB'nin Arktika'daki mevcut hukukî statükoya meydan

---

[2309] Njord Wegge, "The European Union's Arctic Policy", Leif C. Jensen ve Geir Honneland (Ed.), *Handbook of the Politics of the Arctic,* Edward Elgar Yayınları, Birleşik Krallık, 2015, s. 535.

[2310] European Union External Action, "Northern Dimension", *An official Website of the European Union,* 02 Mayıs 2016, https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/northern-dimension/347/northern-dimension_en, (Erişim: 12.04.2019).

okumasını engellemektedir. Bu noktada; Arktika'daki doğal kaynakların araştırılması ve üretilmesi için kuralların belirlenmesinde en azından bugün için bir etkisinin bulunmadığı söylenebilir. Burada, özellikle enerji kaynaklarının büyük bir kısmı ve Arktika'daki maden zenginliklerinin A5 Devletleri ile ilgili MEB ve kıta sahanlıklarında bulunduğunu hatırlamak gerekir. Buna ek olarak, Arktika, AB'nin ve Avrupa'nın petrol ve gaz rezervlerine bağımlılığının artması en muhtemel yerlerden biridir. Günümüzde Avrupa'ya verilen önemli miktardaki Rus ve Norveç gazının Kuzey'deki hidrokarbon yataklarından geldiği unutulmamalıdır[2311]. Bu bağlamda **AB'nin enerji ithalatında (ham petrol, doğal gaz ve katı yakıt) en fazla bağımlı olduğu ülkeler arasında ilk sırada Rusya, ikinci sırada ise Norveç yer almaktadır[2312].** Arktika'daki petrol ve gaz üretiminin yaklaşık %25'i Avrupa'ya yönelik olup, İzlanda ve Norveçte yakalanan balıkların sırasıyla %80'i ve %60'ı AB'de satılmaktadır[2313]. 2016 yılında AB dışı ham petrol ithalatının neredeyse %32'si Rusya'dan, %12'si Norveç'ten sağlanmıştır[2314]. Doğal gazda da Norveç ve Rusya'nın ağırlığı belirgin olup, AB'nin doğal gaz ithalatının %40'ı Rusya'dan, %25'i Norveç'ten ve %12'si Cezayir'den gelmektedir. Enerjide (çoğunlukla kömür olmakla birlikte) katı yakıtların neredeyse %30'u Rusya'dan, %23'ü Kolombiya ve %15'i Avustralya'dan ithal edilmektedir[2315]. 2000 yılında enerji bağımlılık oranı %47 olan AB'nin, 2016 yılında enerji bağımlılık oranı atrarak yaklaşık %54 olmuştur. Bu, AB'nin enerji ihtiyacının yarısından fazlasını ithalatla karşıladığı anlamına

---

[2311] Danila Bochkarev, "The Arctic Governance And EU "Soft Power", Hooman Peimani (Ed.), *Energy Security and Geopolitics in the Arctic Challenges and Opportunities in the 21st Century,* Singapore, 2013, ss. 223-224.

[2312] Bağımlılık oranı; bir ekonominin enerji ihtiyaçlarını karşılamak için ithalata ne ölçüde güvendiğini göstermektedir. Net ithalatın (ithalat-ihracat) brüt iç enerji tüketimindeki (üretilen enerji ve net ithalat toplamı) payı ile ölçülür. Bkz. Eurostat, *From where…,* s. 1.

[2313] Aaltola vd., a.g.e., s. 122.

[2314] Bu iki ülke dışında petrol ithalatının, %8'i Nijerya ve Suudi Arabistan'dan, %7'si ise Kazakistan'dan sağlanmaktadır. Bkz. Eurostat, *"From where do We Import Energy and How Dependent are We?",* https://ec.europa.eu/eurostat/cache/infographs/energy/bloc-2c.html, (Erişim: 12.04.2019), s. 1. Daha fazla bilgi için ayrıca bkz. Eurostat, *"EU Imports of Energy Products-Recent Developments",* https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/46126.pdf, (Erişim: 10.06.2019), ss. 1-13.

[2315] Eurostat, *From where…,* s. 1.

gelmektedir. Enerji ithalatındaki AB ülkelerinin bağımlılık oranı farklılık göstermekle birlikte, Kıbrıs, Lüksemburg ve Malta'da bu oran %90 civarındayken, Estonya ve Danimarka'da nerdeyse %20'nin altındadır[2316]. Rus ve Norveç gazının neredeyse %80'inin kuzeyde üretildiği hatırlanacak olursa, gelecekte Avrupa'nın Arktika'da dâhil olmak üzere ithal gaza olan bağımlılığının daha da artabileceği söylenebilir[2317]. Özellikle Eurogas, *"Gaz Talebi Arzında Uzun Vadeli Görünüm 2007–2030 (Long Term Outlook For Gas Demand and Supply 2007–2030)"*a göre; AB'nin geleneksel yıllık doğal gaz üretiminin 2007 yılında 177 bcm'den, 2030 yılında 57 bcm'ye düşmesi beklenmektedir. Bu durumda, AB'nin Norveç'ten yıllık 344 ila 477 bcm gaz ithal etmek zorunda kalabileceği söylenebilir[2318].

AB'nin Arktika strateji ve politikalarının Soğuk Savaş sonrası dönemin ilk yıllarında **Arktika'da AAS'ye benzer yeni bir yönetişim** kurulmasına yönelik bir istek olarak şekillendiği, ancak Finlandiya ve İsveç'in AB üyeliklerinin (01 Ocak 1995) ardından 2000'li yıllarla birlikte daha bilinçli, uzlaştırıcı[2319], A5 Devletleri'nin Arktika'daki egemenliğine ve ulusal çıkarlarına saygılı, Arktika yönetişiminin mevcut ve çok taraflı çerçevelerle (BMDHS, Arktika Konseyi ve IMO) kurulmasını destekleyen bir görünüm kazanmıştır. Böylelikle AB'nin Arktika'da AAS'ye benzer

---

[2316] Bkz. Eurostat, *From where…,* s. 1.

[2317] AB gaz pazarlarının serbestleştirilmesi Avrupa'nın Arktika'daki tedarikçileriyle, özellikle Rusya ile ilişkilerini zorlaştırabilir. AB, bir yandan Rusya gibi enerji üreticisi bir ülkeyi AB'nin uzun vadeli sözleşmeleri dağıtma girişimlerinin ve enerji şirketlerinin dikey entegrasyonu açısından neredeyse varoluşsal bir tehdit olarak görürken, diğer yandan, dikey olarak bütünleşmiş enerji tedarikçilerinin Avrupa pazarlarına hükmedebileceğini ve serbest rekabeti engelleyebileceğini iddia etmektedir. Burada Arktika'daki çoğu enerji projesinin yoğun sermaye akışıyla sağlandığını tekrar etmeye gerek yok. Bu nedenle, yatırımların AB'deki mevcut düzenleyici eğilimlere aykırı olan uzun vadeli arzlar ve fiyat dalgalanma riskinden korunma yoluyla garanti altına alınması gerekmektedir. Bkz. Bochkarev, a.g.m., ss. 234-235.

[2318] Eurogas, "Long Term Outlook For Gas Demand and Supply 2007–2030", *The European Union of the Natural Gas Industry*, https://eurogas.org/website/wp-content/uploads/2018/03/Statistics_Eurogas_LT_Outlook_2007-2030_Final_251110.pdf, (Erişim: 12.04.2019),

[2319] Bu durumun oluşmasında 1996 yılında kurulan Arktika Konseyi'nin Arktika'da önemli bir yönetişim mekanizmasını olarak çıkmasının etkili olduğu söylenebilir.

bir yapı içerisinde büyük bir rol üstlenme isteği, yerini **bölgedeki mevcut ve başarılı iş birliklerini destekleme** süreçlerine bırakmıştır[2320]. AB ve onun çeşitli kurumları (Parlamento, Komisyonu vb.) 2008 yılından itibaren tutarlı ve bütünleşik bir Arktika politikası oluşturmak amacıyla günümüze kadar 10 ayrı Arktika politikası beyanı yayınlamıştır. Bunlardan en yenileri; AB Parlamentosu ve Konseyi tarafından 27 Nisan 2016 tarihinde yayınlanan ***"Avrupa Parlamentosu ve Konseyine Ortak İletişim (Joint Communication to The European Parliament and the Council)"***[2321] beyanı, 20 Haziran 2016 tarihinde yayınlanan ***"Arktika Üzerine Konsey Sonuçları (Council Conclusions on the Arctic)"***[2322] ve 16 Mart 2017 tarihinde Parlamento kararı ile kabul edilen ***"Arktika için Entegre Bir AB Politikası (An İntegrated EU Policy for the Arctic)"***[2323]**,** AB'nin bölgedeki profilini güçlendirmeyi ve en sonunda hepsi bir arada olmak üzere balıkçılık, bilimsel araştırma, iklim değişikliği, deniz taşımacılığı ve bölgesel kalkınma dâhil olmak üzere sınır ötesi ve iç sorunları uzlaştırmayı hedeflemektedir. Arktika'da sürdürülebilir kalkınma, çevre, iklim değişikliği araştırmaları, **Arktika Devletleri ve yerli halklarla ilişkiler kapsamında 39 eylem önerisi** geliştirilmiştir. Bu hedef ve eylem önerileri; AB'nin neden Arktika'ya dâhil olması gerektiği, Arktika'ya sağlayacağı katkılar (ne sunabileceği) ve mevcut Arktika yönetişimi içinde nasıl iş birliği yapılacağı konusu vurgulanarak geniş bir politik temele dayandırılmaktadır. Hedef ve eylemlerin uygulanması ve yürütülmesi

---

[2320] Aaltola vd., a.g.e., s. 122.

[2321] European Commission, "An Integrated European Union Policy for the Arctic", Joint *Communication to the European Parliament and the Council*, 27 Nisan 2016, http://eeas.europa.eu/archives/docs/arctic_region/docs/160427_joint-communication-an-integrated-european-union-policy-for-the-Arctic_en.pdf, (Erişim: 21.12.2018), ss. 1-17.

[2322] Council of the European Union, *"Council Conclusions on the Arctic",* 10400/16, 20 Haziran 2016, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10400-2016-INIT/en/pdf, (Erişim: 21.12.2018), ss. 1-5.

[2323] European Parliament, *"An Integrated EU Policy for the Arctic",* Rapor Nu: A8-0032/2017, 16 Mart 2017, http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0093_EN.html?redirect, (Erişim: 16.04.2014).

maksadıyla da Eylül 2017'de ise Marie-Anne Coninsx, AB'nin Arktika İşleri Büyük Elçisi olarak atanmıştır[2324].

Arktika'da ve AB'nin genel politikalarının içerisinde fark yaratacak bütünleşik bir Arktika politikası; Arktika'da birbiriyle ilişkili balıkçılık ve deniz taşımacılığı gibi sektörleri bir araya getiren bir dizi ortak hedef/genel politika içerisinde AB'nin Ortak Balıkçılık Politikası veya Entegre Denizcilik Politikası gibi konularla birlikte ele alınabilir. Ancak AB'nin Arktika politikasında bir tutarlılık arayışının kritik, fakat aynı zamanda belki de aşılmaz bir zorluk olduğu söylenebilir. Öyle ki, sadece bölge politikası altında bir araya getirilen sorunların çeşitliliği, genel AB politika sistemi içerisinde sınırlı kalırken[2325], AB içerisindeki devletlerin Arktika'ya yönelik geliştirdiği strateji ve politikaların, genel AB politikalarından daha çok kendi ulusal çıkarlarına öncelik vermesi/yönelmesi AB'nin Arktika konusunda tutarlı bir strateji ve politika geliştirmesinin önündeki en büyük engellerden biri olmuştur[2326]. Buna rağmen Arktika'da gittikçe artan sorunlar (balıkçılık, madencilik, yerli halklar vb.) yıllar sonra AB'nin Arktika politikasının içerisinde yer alabilmiştir. Örneğin; AB'nin 2008 yılı politikaları araştırmalara, balıkçılığa, deniz çevresine, deniz taşımacılığına ve hidrokarbon çıkarma işlemlerine odaklanırken, 2011 ve 2012 yıllarından itibaren Fennoscandia'daki bölgesel kalkınmaya, madencilik, ren geyiği sürüleri veya Sami konularındaki bölgesel gelişime bağlı kalmıştır. Bu konulara zamanla AB'nin Arktika finansmanını kolaylaştıracak karayolu taşımacılığı, altyapı ve çok sayıda AB finansman programı eklenmiştir[2327].

AB'nin 2008 yılı ***"Communication from The Commission to The European Parliament and The Council"*** belgesi, gelecekte daha kapsamlı hazırlanması

[2324] Arctic Institute, *"European Union",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/european-union/, (Erişim: 11.04.2019).

[2325] Adam Stepien ve Andreas Raspotnik, "Exploring Reasons and Remedies for the EU's Incapability to Devise an Arctic Policy: The Quest for Coherence", Lassi Heininen, Heather Exner-Pirot ve Joel Plouffe (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2015, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), s. 431.

[2326] Bkz. Aaltola vd., a.g.e., s. 122.

[2327] A.g.m., s. 3.

planlanan politikalara bir zemin hazırlamaktadır. Burada AB'nin Arktika politikası ile ilgili olarak **üç politik hedef:** *"1) Arktika nüfusunun korunması ve muhafaza edilmesi; 2) Kaynakların sürdürülebilir kullanımının teşvik edilmesi; ve 3) Geliştirilmiş Arktika çok taraflı yönetişimine katkıda bulunmak"* olarak belirlenmiştir[2328]. Bu bağlamda; iklim değişikliğinden kaynaklanan etkilerin bölge için bugün ve gelecek açısından büyük önem taşıdığı, AB'nin iklim değişikliği ile mücadelede ve sürdürülebilir kalkınmanın teşvik edilmesinde lider olduğu[2329], Arktika'da yaşayan yaklaşık dört milyon insanın neredeyse üçte birinin yerli olduğu ve özellikle iklim değişikliği ve küreselleşmenin artan baskılarına karşı savunmasız oldukları belirtilmiştir[2330]. **Arktika'daki deniz kaynaklarının A5 Devletleri'nin MEB alanları içerisinde olduğu, buradaki kaynakların AB'nin genel olarak enerji ve hammaddelere ilişkin arz güvenliğinin artırılmasına katkıda bulunabileceği,** bu kaynakların zorlu koşullar ve çoklu çevresel riskler nedeniyle yüksek maliyetler gerektirdiği ve işletilmesinin yavaş olacağı değerlendirilmiştir[2331]. Arktika yönetişimi ile ilgili olarak temel problemler arasında; hukukî bir düzenlemenin bulunmayışı ve yasal çerçevenin parçalanmış olması, etkin araçların eksikliği, genel bir politika belirleme sürecinin olmayışının yanında katılım, uygulama ve coğrafî kapsamda boşluklar bulunduğu ifade edilmiştir[2332]. 2008 yılı belgesi, AB için bir Arktika politikasının ilk katmanı olan Arktika meselelerine yapısal ve koordineli bir yaklaşım sunarken, Arktika Devletleri ile yeni bir iş birliği perspektifinin açılması, **Arktika'nın korunması hedefi ile kaynakların sürdürülebilir kullanımı arasında doğru bir dengenin kurulmasına** yardımcı olması hedeflenmiştir[2333].

[2328] European Union, *"Communıcatıon from the Commıssıon To The European Parlıament and The Council The European Union and The Arctic Regıon",* COM (2008) 763 final, Brussels, 20 Kasım 2008, http://eeas.europa.eu/archives/docs/arctic_region/docs/com_08_763_en.pdf, (Erişim: 18.10.2017), s. 3.

[2329] A.g.e., s. 3.

[2330] A.g.e., s. 4.

[2331] A.g.e., s. 6.

[2332] A.g.e., s. 10.

[2333] A.g.e., s. 12.

Avrupa Parlamentosu'nun (AP) 12 Mart 2014 tarihli kararında ***"Arktika İçin AB Stratejisi (EU Strategy for the Arctic)"*** Arktika ile ilgili birleşik bir AB politikasının yanı sıra, sosyo-ekonomik ve çevresel konulara odaklanan uyumlu bir strateji ve AB'nin Arktika'ya katılımıyla ilgili somut bir eylem planı çağrısında bulunmaktadır. Stratejide; Arktika'nın doğal kaynaklarının artan kullanımının, yerel nüfusa ve kırılgan Arktika ortamına saygılı ve yarar sağlayacak şekilde yapılması gerektiği vurgulanmış, **açık deniz petrol ve gaz operasyonları ve kirliliğin önlenebilmesi için bağlayıcı bir düzenlemenin gerekliliği,** Arktika'da özgür araştırma ihtiyacı ve bu konuda devletlerarasında geniş iş birliği, güvenlik ve yeni dünya ticaret yollarındaki seyrüsefer serbestliğinin temel önemi belirtilmiştir. Ayrıca **AB'nin Arktika stratejisi için uygun bir bütçe tahsilatına ihtiyacı olduğu** ifade edilmiştir[2334]. Burada AB için kapsamlı ve daha somut bir Arktika strateji talebinin karşılandığını söylemek güçtür. Öyle ki, AB üyesi Almanya, Birleşik Krallık, Hollanda, İspanya ve Fransa gibi bazı AB üyesi devletler, son yıllarda daha kapsamlı ulusal Arktika strateji belgeleri yayınlamıştır.

2014 yılında AB eylem planı ve finansman programları için yeni bir çalışma başlatılmış ve 2016 yılında ***"Arktika İçin Bütünleşik Bir AB Politikası (An Integrated European Union Policy for the Arctic)"*** kabul edilmiştir. Bu bağlamda; Arktika için **üç öncelikli alan:** *"1) İklim değişikliği ve Arktika ortamın korunması; 2) Arktika ve çevresinde sürdürülebilir kalkınma; ve 3) Arktika konusunda uluslararası iş birliğinin oluşturulması"* olarak belirlenmiş, bu alanlarda araştırma, bilim ve yeniliğe özel önem verilmesi gerektiği vurgulanmıştır[2335]. Arktika ile ilgili çeşitli sektörel politikalar birleştirilerek, mevcut politika çerçevesinin genişletildiği söylenebilir. Bugün için AB'nin, Arktika'daki devletler, forumlar ve yerli halklarla farklı seviyelerde ilişki kurabildiği görülmektedir. Bunlardan bazıları Arktika Konseyi, BEAC, ND vb. olup, ayrıca bazı uluslararası forumlar ve Arktika'yı etkileyen ancak Arktika'ya özgü olmayan BMİDÇS gibi daha geniş konuları ele alan

---

[2334] European Parliament, *"EU Strategy for the Arctic",* http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P7-TA-2014-0236+0+DOC+PDF+V0//EN, (Erişim: 10.04.2019), ss. 1-10.

[2335] European Commission, *An Integrated*…, s. 4.

örgütlerdir. Temel faaliyet alanları arasında; iklim değişikliği ile mücadele ve Arktika çevresinin korunması, sürdürülebilir kalkınma, balıkçılığın düzenlenmesi, arama ve kurtarma kapasitesi ve bilimsel araştırmalar sayılabilir[2336].

AB'nin Arktika strateji ve politikaları içerisinde Arktika Konseyi gözlemci üyelik statüsünün Arktika'da önemli politik hedeflerden biri olarak ortaya çıktığı söylenebilir. Arktika Konseyi'nin 15 Mayıs 2013 tarihli Kiruna bakanlar toplantısı, Arktika Konseyi üyeliği için başvuran ülkelere gözlemci statüsü verilip verilmeyeceği konusu büyük bir ilgiyle beklenmiş, Çin, Hindistan, Japonya, Fransa ve İtalya gibi ülkelerin gözlemci üyeliklerinin kabul edildiği bir ortamda, AB dışarıda bırakılmıştır. Konuyla ilgili gayrı resmi müzakereler hakkında resmi bir rapor bulunmamakla birlikte (yalnızca Arktika devletlerin bakanları ve kıdemli Arktika yetkililerinin ifadeleri), bilgilendirilmiş kaynaklar tartışmaların oldukça sığ olduğunu ve **Kanada'nın AB'nin Arktika Konseyi gözlemci üyeliğine karşı çıktığını belirtmiştir[2337].** Burada sorulması gereken; **Çin, Hindistan, Japonya, Fransa ve İtalya gibi devletlerin Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olarak kabul edilirken, bölgenin uluslararasılaşmasını istemeyen Kanada'nın karşı çıkmasının tek ve yeterli bir nedeni olabilir mi?** sorusudur. Öncelikle, AB'nin gözlemci üyeliğe kabul edilmemesi, Arktika Konseyi'nin tüm üyelerinin fikir birliğine varacağı duruma kadar **askıya alınmış bir süreç** olarak ortaya çıkmaktadır. Diğer taraftan AB ve Kanada arasında **fok yasağı** konusunda devam eden anlaşmazlık sürekliliğini korumaktadır[2338]. Arktika Konseyi'nin AB kararının üzerinden yedi yıl geçmiş (2013-2020) olsa bile, Konsey'in kararında hiçbir değişiklik olmadığı gibi, AB ve Arktika Konseyi ilişkisi açısından ortaya çıkan yeni zorlukların, sembolik olarak AB'nin Arktika hırslarına bir darbe indirdiği de söylenebilir.

[2336]European External Action, *"International Cooperation on Arctic Matters",* 20 Şubat 2017, https://eeas.europa.eu/Arctic-policy/eu-Arctic-policy/20954/International-cooperation-Arctic-matters_en, (Erişim: 16.04.2019).

[2337] Wegge, a.g.m., s. 542.

[2338] A.g.m., s. 542.

AB'nin Arktika politikaları Arktika Konseyi gözlemci üyelik başvurusu ve salt bölgesel dinamiklerin ötesinde, yarattığı sonuçları itibariyle küresel ölçekte Çin'in Kuşak Yol Girişimi ile bağlantılı geliştirilen Kutup İpek Yolu projesi ile Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası ile de ilişkilendirilebilir. Bu bağlamda; AB üyesi **Finlandiya ve İsveç, Çin'in Kutup İpek Yolu girişiminin alıcıları** olmakla birlikte, AB, Avrupa'daki Çin yatırım modellerinin yararları ve sonuçları hakkında birleşik bir görüşe sahip değildir. Bu durum, Çin'in AB ve AB üyesi olmayan ülkelerle ikili olarak çalışma tercihine bağlanabilir[2339]. Böyle bir politika çerçevesinin temel dayanak noktası, AB'nin Arktika'daki özellikle Çin gibi yabancı yatırımcılar için stratejik bir yatırım protokolü geliştirebilmesine olanak sağlayabilir. **Heather Conley; Çin'in AB yatırımlarının yüksek çevre standartlarına uygun tutulması gerektiğini, yerli topluluklar ve Çinli yatırımcılar arasında yalnızca para transferi değil gerçek anlaşmalar yapılmasını ve altyapı projelerinde her iki taraf içinde uygun bileşenlerin olup olmadığının incelenmesini önermektedir.** Ayrıca bölgedeki Çin ekonomik aktivitesi arttıkça bu önerilerin göz önüne alınması gerektiğini vurgulamaktadır[2340]. Bu noktadan bakıldığında Çin yatırımlarının Grönland'da olduğu gibi ülkelerin siyasî sistemlerini de etkileyerek zayıflatabileceği söylenebilir[2341]. Fransa Cumhurbaşkanı Emanuel Macron'un ***"ticaret ve teknoloji alanlarında Çin'in gösterdiği gelişmelere karşı birleşik bir Avrupa cephesi oluşturmanın önemini de vurgulaması"*** şaşırtıcı değildir[2342]. Buna ek olarak, Mart 2019'da Paris'te düzenlenen AB-Çin zirvesinde ***"güvene dayanan iş birliği"*** çağrısı ortaya atılırken, Macron, ***"AB***

[2339] Heather Conley, "The EU Needs an Overarching Policy Toward China in the Arctic", *Friends of Europe,* 05 Aralık 2018, https://www.friendsofeurope.org/publication/eu-needs-overarching-policy-toward-china-Arctic, (Erişim: 21.04.2019), ss. 1-3.

[2340] A.g.e., s. 2.

[2341] Cecile Pelaudeix, "Along the Road China in the Arctic", *European Union Institute for Security Studies (EUISS),* Aralık 2018, https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%2013%20Arctic.pdf, (Erişim: 22.04.2019), ss. 1-8.

[2342] Euronews, *"Paris'te Düzenlenen AB-Çin Zirvesinden Güvene Dayalı İş Birliği Çağrısı Çıktı",* 26 Mart 2019, https://tr.euronews.com/2019/03/26/pariste-duzenlenen-ab-cin-zirvesinden-guvene-dayali-isbirligi-cagrisi-cikti, (Erişim: 05.04.2019), ss. 1-2.

ile Çin arasındaki rekabetin dünya ticaretinde kırılmaya ve siyasî tecrite yol açmaması gerektiğini" ifade etmiştir[2343]. İtalya ve Yunanistan gibi ülkeler Çin'in Kuşak Yol Girişimi üzerindeki yatırımlarına kapılarını açarken, Fransa ve Almanya bu durumu daha çok ülkelerin Çin'e artan bağımlılığı olarak yorumlamaktadır[2344]. Örneğin; Almanya Dışişleri Bakanı Heiko Maas; ***"bazı ülkeler Çin ile akıllıca işler yaptıklarını düşünebilir ama bir gün bağımlı olduklarını fark ederek şaşıracaklar"*** demiştir[2345]. İlginç olan ise, uluslararası kalkınma bankaları ailesinin bir üyesi ve Dünya Bankası ile ortak finansman çerçeve anlaşması olan **Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın katılımcıları arasında Almanya, Danimarka, Finlandiya, Fransa ve İtalya gibi pek çok AB üyesi ülkenin bulunmasıdır[2346].** Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın en büyük hissedarı olan bölge ülkelerinden Çin'in payı %30, Hindistan'ın %8 ve Güney Kore'nin %3,8 iken, **en büyük hissedar olan AB üyesi ülkelerden Almanya'nın yaklaşık payı %4,65, Fransa'nın %3,5 ve İtalya'nın %2,66'dır. AB üyesi Arktika Devletleri'nden Danimarka'nın yaklaşık payı %0,38,**

[2343] A.g.m., ss. 1-2.

[2344] Ceyda Karan, "Almanya ve Fransa, Çin ile İlişkileri Bu Kadar Geliştirmişken İtalya'nın Eleştirilmesi İkiyüzlülük", *Sputnik News,* 28 Mart 2019, https://tr.sputniknews.com/ceyda_karan_eksen/201903281038481641-cin-avrupa-italya-kusak-yol-ab-abd-tepki/, (Erişim: 02.04.2019).

[2345] Deutsche Welle Türkçe, *"Çin'in İpek Yolu Projesinde İkinci Zirve",* 26 Nisan 2019, https://www.dw.com/tr/%C3%A7inin-ipek-yolu-projesinde-ikinci-zirve/a-48493970, (Erişim: 30.04.2019), ss. 1-2.

[2346] Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), Asya'daki sosyal ve ekonomik sonuçları iyileştirme misyonuyla çok taraflı bir kalkınma bankasıdır. Merkezi Pekin'de bulunan bu Banka, Ocak 2016'da faaliyetlerine başlamış, 2019 yılı için dünya genelinde toplam 97 üyeye ulaşmıştır. Banka, Asya ve ötesindeki sürdürülebilir altyapıya ve diğer üretken sektörlere yatırım yaparak, zaman içinde milyarlarca kişinin hayatını etkileyecek ve daha iyi bir gelecek inşa etmek vizyonuyla hareket etmektedir. Bkz. AIIB, "Who We Are", *Asian Infrastructure Investment Bank,* https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html, (Erişim: 02.04.2019). Ayrıca Asya Yatırım Bankası, Dünya Bankası dışında Afrika Kalkınma Bankası, Afrika Kalkınma Fonu, Asya Kalkınma Bankası, Avrasya Kalkınma Bankası, Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası, Avrupa Yatırımları ile ortak iş birliği ve ortak finansman konusunda mutabakat imzalamıştır. Bkz. AIIB, "Partnerships", *Asian Infrastructure Investment Bank,* https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/partnership/index.html, (Erişim: 02.04.2019).

Finlandiya'nın %0,32 ve İsveç'in ise %0,65 payı bulunmaktadır[2347]. Bu noktada, Çin'in Kuşak Yol Girişimi'ndeki yatırımların önemli bir finans gücünü Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın oluşturduğu, dolayısıyla Almanya ve Fransa gibi ülkelerin Çin'in AB üyesi ülkelerdeki yatırım projelerini her türlü olumsuz yaklaşımlarına rağmen, Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın bir üyesi olması nedeniyle dolaylı yoldan desteklediği söylenebilir. Ancak burada bütün Kuşak Yol Girişimi projelerinin Asya Kalkınma Bankası ile desteklenmediğini, bu projelerde Çin bankalarının aynı zamanda önemli bir finans gücü olduğunu belirtmek gerekir[2348].

Dünya'nın önde gelen ticari deniz gücüne sahip olan AB dış ticaretinin %90'ı ve yerel ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. **AB işletmelerinin sahip olduğu nakliye şirketleri, dünya filosunun yaklaşık üçte birini, AB ticaretinin ise yaklaşık %40'ını desteklenmektedir. Yalnızca Alman deniz taşımacılığı işletmecileri, küresel konteyner kapasitesinin %30'undan fazlasını içeren dünya çapındaki en büyük konteyner filosunu kontrol etmektedir.** Bu nedenle, Arktika'daki Kuzey Deniz Rotası ve Kuzeybatı Geçidi, çok uzak olmayan bir gelecekte (2030-2050) AB ile Asya arasındaki ticarette önemli bir potansiyele sahip olabilir. Daha şimdiden Avrupa ve Asya arasındaki kargo akışında, özellikle konteyner kargo sevkiyatının hızla arttığı görülmektedir[2349]. AB gelecekte küresel olarak önemli olabilecek Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının gelecekteki gelişimi, güvenliği ve istikrarına stratejik bir ilgi göstermekte ve IMO'daki Kutup Kodu'un gelişimini, Arktika Konseyi'ndeki arama kurtarma ve petrol sızıntısı müdahale kabiliyetini ve Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarındaki navigasyon özgürlüğü ilkesini desteklemektedir. Ayrıca Kuzey Deniz Rotası ile ilgili olarak, rotadaki sürdürülebilir deniz taşımacılığın geliştirilmesine yardımcı olma isteğini dile getirmesi dikkat çekicidir[2350]. Günümüzde AB'nin küresel ölçekte denizcilik anlamında konumunu tekrar değerlendirmeye ve serbest navigasyon ilkelerini korumaya çalıştığı

[2347] AIIB, "Members and Prospective Members of the Bank", *Asian Infrastructure Investment Bank,* https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html, (Erişim: 02.04.2019).

[2348] Deutsche Welle Türkçe, a.g.m., s. 2.

[2349] Bochkarev, a.g.m., s. 234.

[2350] Aaltola vd., a.g.e., s. 122.

anlaşılmaktadır. Örneğin; Kanada, Kuzeybatı Geçidi'ni kendi iç sularının bir parçası olarak görürken, AB, BMDHS'ye göre bu geçitten özgür ve sınırsızca geçme hakkı olduğunu iddia etmektedir. Deniz taşımacılığının AB ticareti için önemi hatırlanacak olursa, her iki deniz geçiş yolunun Avrupa ve Asya arasındaki deniz ticaretine önemli bir katkı sağlayacağı söylenebilir[2351].

Sonuç olarak; AB'nin Arktika'da bir çatışma ortamını arzu etmediği, ancak olası bir çatışma ortamını engellemek için küresel bir güç (askerî, ekonomik ve siyasî) yeterlilik ve yetkinliğine de sahip olmadığı söylenebilir. AB'nin Arktika'da ***"gündem belirleyici"*** bir rolü bulunmadığından Arktika'ya yönelik kendi içerisinde askerî ve siyasî tek sesliliği sağlaması ve bu doğrultuda yeni bir strateji belirlemesi gerekebilir. AB üyesi Finlandiya ve İsveç'in A5 Devletleri'nin Arktika'daki potansiyel etki alanına sahip olmadığı, Grönland'ın ise Danimarka'dan elde ettiği Öz-Yönetim hakkı nedeniyle AB'nin dışında kaldığı, özellikle AB'nin Arktika'daki strateji ve politikalarının sahaya olan yansımalarının en azından Grönland'ın yeniden AB'ye entegrasyonu söz konusu olmadıkça yakın bir gelecekte (2030-2050) oldukça sınırlı kalacağı değerlendirilmektedir. Bunların dışında, AB'nin gelecekte buzsuz bir Arktika için hazırlandığı, Kanada ve Rusya gibi bazı A5 Devletleri'nin gizli muhalefetine rağmen bölgesel yönetimde yer almaya çalıştığı görülmektedir. Arktika'nın ekonomik ve çevresel önemi arttıkça AB'nin bölgeye yönelik ilgisinin daha fazla artacağı, ortaya çıkan yeni enerji havzalarının AB'nin enerji güvenliği ve tedarikinde önemli fırsatlar sunacağı söylenebilir. Arktika'daki eriyen deniz buzu ve buzulların ve deniz seviyesindeki yükselmenin, Arktika dışında ciddi küresel, çevresel, ekonomik ve insan güvenliği sorunlarına neden olabileceği değerlendirilmektedir. Son olarak, AB'nin geliştireceği Arktika politikalarında Çin'i dışlamaması gerektiği aksi bir durumda Çin'in yükselen ekonomik gücünün gelecekte AB'nin göreli ekonomik ve siyasî uyumunun parçalanmasına veya AB'nin stratejik özerkliğinin baltalanmasına neden olabileceği düşünülebilir.

[2351] Bochkarev, a.g.m., ss. 235-236.

4.2.7 Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO)

NATO'nun amacı, üyelerinin özgürlüğünü ve güvenliğini siyasî ve askerî yollarla garanti etmektir[2352]. Ancak zamanla eski Yugoslavya ve Afganistan'daki barışı koruma misyonları gibi Soğuk Savaş sonrası dönemde kriz yönetimi konusundaki rolünü genişlettiği söylenebilir[2353]. Uluslararası güvenlik ortamındaki değişim, NATO'nun Arktika'ya olan ilgisinin yeniden gündeme gelmesine neden olmuştur. Soğuk Savaş döneminde NATO üyesi Norveç ve komşu deniz bölgeleri, Sovyetler Birliği liderliğindeki Varşova Paktı'nın potansiyel saldırganlığına karşı NATO savunma hattının kuzey kanadını oluştururken, Soğuk Savaş sonrası dönemde NATO Rusya'nın pek de muhtemel olmadığı düşünülen potansiyel saldırganlığına

---

[2352] Siyasî olarak, NATO'nun amacı; demokratik değerleri teşvik etmek, üye devletlerin sorunları çözmek, güven inşa etmek ve uzun vadede çatışmaları önlemek için savunma ve güvenlikle ilgili konularda istişarelerde bulunmalarını ve iş birliği yapmalarını sağlamaktadır. Askerî konular ise NATO'nun anlaşmazlıkların barışçıl çözümünde kararlı olduğunu, diplomatik çabaların başarısız olması durumunda operasyonlarını yürütmek için askerî güce sahip olduğu ifade eder. Daha fazla bilgi için bkz. NATO, *"What is NATO?"*, https://www.nato.int/nato-welcome/index.html, (Erişim: 16.05.2019). 1949 yılında kurulduğunda NATO'nun 12 kurucu üyesi varken, 2019 yılına gelindiğinde bu sayı 29'a yükselmiştir. 1949 yılında ittifaka dâhil olan üyeler: Belçika, Kanada, Danimarka, Fransa, İzlanda, İtalya, Lüksemburg, Hollanda, Norveç, Portekiz, İngiltere ve ABD'dir. İttifaka daha sonra dâhil olan üye ülkeler: Yunanistan ve Türkiye (1952), Almanya (1955), İspanya (1982), Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya (1999), Bulgaristan, Estonya, Letonya, Litvanya, Romanya, Slovakya ve Slovenya (2004), Arnavutluk ve Hırvatistan (2009) ve Karadağ (2017). Bkz. NATO, "Member Countries", *North Atlantic Treaty Organization,* https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_52044.htm#, (Erişim: 16.05.2019).

[2353] Gustav Petursson, "Cooperation in the High North: The Case Of Iceland", Lassi Heininen ve Regis Rouge-Oikarinen (Ed.), *NGP Yearbook 2011 Sustainable Development in the Arctic Region Through Peace and Stability,* Nordia Geographical Publications, https://wiki.oulu.fi/download/attachments/28086119/NGBY2011ABSTRACT.pdf?version=1&modificationDate=1344583001000, (Erişim: 05.01.2018), ss. 82-83. Ayrıca dünyadaki yaklaşık 40 ülke NATO ile birlikte çok çeşitli siyasî ve askerî güvenlikle ilgili konularda birlikte çalışmaktadır. Bu ülkeler, İttifak ile diyalog ve pratik iş birliği yürütmekle birlikte birçoğu NATO liderliğindeki operasyonlara ve misyonlara katkıda bulunmaktadır. Ancak Ortak ülkeler, üye ülkelerle aynı karar alma yetkisine sahip değildir. Bkz. NATO, *"What is NATO?",* https://www.nato.int/nato-welcome/index.html, (Erişim: 16.05.2019).

karşı göreli olarak savunma kaygılarından uzaklaşmıştır. İttifak dışı alanlarda (Bosna, Kosova vb.) operasyonlara katılması bu duruma örnek olarak verilebilir. Ancak günümüzde Soğuk Savaş sonrası dönemin yenilenen uluslararası güvenlik ortamındaki rekabet ve güç ilişkilerindeki değişim, NATO'yu yeniden Rus saldırganlığının nasıl önleneceği sorusuna odaklamaktadır[2354].

Soğuk Savaş döneminde askerî güvenlik mesellerinin başında yer alan Arktika, Sovyetler Birliği'nin dağılması ve NATO-Varşova Bloğu ülkeleri arasındaki gerilimin sona ermesiyle, bu jeostratejik değerini büyük ölçüde kaybetmiştir. Küresel iklim değişikliğine bağlı olarak değişen koşullar, Arktika'yı jeopolitik rekabetin merkezi haline getirirken/dönüştürürken, NATO için Arktika; siyasî ve askerî güvenlik meselelerinin yanı sıra enerji güvenliği konusunda temel bir güvenlik sorunu olma potansiyeli sunmaktadır. Günümüzde Arktika'daki mevcut sorun ve anlaşmazlıklar Arktika Devletleri arasında yakın iş birliği ilişkilerinin sürdürülebilir olması nedeniyle, Arktika'nın düşük bir çatışma alanı olma ihtimalini güçlendirmekte, Arktika'nın uluslararası gündemde yeniden ortaya çıkması, NATO müttefikleri ile Rusya arasındaki olası gerginliğin ve buna Çin'in artan katılımıyla birlikte jeopolitik kaygılar öne çıkmakta, Arktika yeniden jeostratejik rekabet alanına dönüştürmektedir. Heininen, Sergunin ve Yarovoy; NATO'nun Arktika'daki yeni öncelik alanının ***"kaynaklar için küresel rekabet"*** olduğunu, İttifakın askerî potansiyelini ve kalkınmasını etkileyen ana faktörler olarak da ***"dünya toplumundaki siyasî koşullar, operasyonel ve stratejik durum, kaynakların rezervleri ve küresel düzeyde dağılımları"*** olarak görmektedir[2355].

Arktika Devletleri'nden ABD, Danimarka, İzlanda, Kanada ve Norveç, NATO ittifakının birer üyesi, Finlandiya ve İsveç ise NATO'nun *"Geliştirilmiş Fırsatlar Ortağı (Enhanced Opportunities Partners-EOP)"* statüsüyle NATO ittifakının dolaylı bir parçası ve ittifakın çalışma prosedürlerine üye devletlerle eşit bir şekilde katılma

[2354] O'Rourke, a.g.e., s. 65.

[2355] Heininen, Sergunin ve Yarovoy, a.g.e., ss. 43-44.

hakkına sahiptir[2356]. Rusya dışındaki tüm Arktika Devletleri'nin NATO ittifakının bir parçası ve ortağı olması, NATO'nun neden Arktika'da olduğunun en açık cevabı olabilir[2357]. NATO'nun Arktika'daki rolü konusunda üye devletlerarasında ortak bir görüş birliği bulunmamakla birlikte, 2008 yılından itibaren Arktika'daki yerini yeniden tanımlamaya ve faaliyetlerini genişletmeye çalışmaktadır. Bu bağlamda, İttifakın en önde gelen temsilcileri Arktika hakkında çeşitli açıklamalarda bulunmuş, toplantılar ve uzman seminerleri gerçekleştirilmiş[2358], ilk defa 28-29 Ocak 2009 tarihlerinde İzlanda'nın ev sahipliğinde düzenlenen ***"Yüksek Kuzey'de Güvenlik Beklentileri Semineri (The Seminar on Security Prospects in the High North"***nde NATO'nun bölgedeki güvenlik öncelikleri ele alınmış, küresel iklim değişikliğinin Arktika'ya etkisi ve ortaya çıkan zorluklar değerlendirilmiştir. Seminerde NATO Genel Sekreteri Jaap de Hoop Scheffer'in; ***"Biz bugün buradayız, belirli bir tehdide cevap olarak değil, bir değişime cevaben ve bu değişikliği daha iyi anlayabilmek için buradayız"*** sözleri[2359], NATO'nun Arktika'da odaklanma noktasının yalnızca ittifakın himayesinde yürütülen bir dizi tatbikatta yansıtıldığı gibi olmadığını (tamamen askerî bir bileşenini kapsamadığı) göstermektedir. Scheffer'in: ***"NATO'nun mevcut ve gelecekteki enerji kaynakları birikimlerini ve taşıma yollarını içeren bölgeler üzerindeki tutuculuğunu pekiştirme görevi üstlendiğini"*** belirten ifadesi[2360],

---

[2356] Anna Wieslander, "What Makes an Ally? Sweden and Finland as NATO Partners", *Atlantic Council*, 01 Nisan 2019, https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/what-makes-an-ally-sweden-and-finland-as-nato-partners, (Erişim: 21.05.2019).

[2357] Gustav Petursson, "Cooperation in the High North: The Case Of Iceland", Lassi Heininen & Regis Rouge-Oikarinen (Ed.), *NGP Yearbook 2011 Sustainable Development in the Arctic Region Through Peace and Stability*, Nordia Geographical Publications, https://wiki.oulu.fi/download/attachments/28086119/NGBY2011ABSTRACT.pdf?version=1&modificationDate=1344583001000, (Erişim: 05.01.2018), ss. 82-83.

[2358] Heininen, Sergunin ve Yarovoy, a.g.e., s. 43.

[2359] NATO, "NATO Discusses Security Prospects in the High North", *North Atlantic Treaty Organization*, 29 Ocak 2009, https://www.nato.int/cps/en/natolive/news_49745.htm?selectedLocale=en, (Erişim: 21.05.2019).

[2360] NATO, "Speech by NATO Secretary General Jaap de Hoop Scheffer on Security Prospects in the High North", *North Atlantic Treaty Organization*, 29 Ocak 20009, https://www.nato.int/docu/speech/2009/s090129a.html, (21.05.2019), s. 1.

NATO'nun Arktika'da stratejik bir çıkarı olduğunun en açık ilanı olarak değerlendirilebilir. Burada NATO üyesi Arktika Devletleri'nin birbirleriyle deniz yetki alanları (MEB, kıta sahanlığı vb.) üzerinden sorun ve anlaşmazlık içerisinde olduklarını unutmamak gerekir. Bu bağlamda, Scheffer'in NATO'yu bu beş ülkenin farklılıklarını tartışabileceği bir foruma dönüştürme önerisi[2361], Arktika'daki enerji kaynaklarının Arktika Devletleri'nin tek yargı yetkilerinin ötesinde ele alınabilmesi bağlamında dikkat çekici olsa da uygulanabilirliği noktasında tartışmalı olduğu şüphe götürmez. Buna ek olarak, Scheffer'in Arktika'da NATO'nun askerî varlığını haklı çıkarmak için ***"bazı devletlerin Arktika'daki askerî potansiyelini ve faaliyetlerini genişlettiğini"*** açıklaması[2362], her ne kadar Rusya'yı doğrudan hedef olarak göstermemiş olsa da 2009 yılı için bu ifadenin NATO ile bir ortaklığı bulunmaması noktasında doğrudan Rusya'yı hedef aldığı söylenebilir[2363]. Bu bağlamda, Rusya'nın Mart 2009'da Arktika'daki çıkarlarını korumak için **özel bir askerî güç oluşturmayı planladığı** ve 2011 yılında Arktika'daki NATO güçleriyle ***"durumu dengelemek"*** için her biri 3.600 askerden oluşan iki Arktika Tugayı oluşturacağını açıklaması dikkat çekici olmuştur[2364]. Burada, NATO'nun 13-26 Mart 2009 tarihlerinde Norveç'te ***"Soğuk Tepki (Cold Response)"***[2365] adı altında gerçekleştirilen tatbikatın, Scheffer'in ifadelerinin ve NATO'nun katılımının tam olarak Rusya'ya yönelik olduğunun bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Nitekim Rus uzmanlar, tatbikatların Arktika'daki Norveç-NATO pozisyonlarının tespit edilmesi için yapıldığını ifade etmiştir[2366].

NATO'nun Arktika'da varlığını göstererek ittifak üyeleri ile hareket etmesi, onun bir Arktika stratejisi ve politikası olduğu anlamına gelmemektedir. Ayrıca NATO'nun Arktika'da oynayacağı herhangi bir rol konusunda da İttifak içerisinde bir fikir birliğinden bahsetmek güç olabilir. Norveç, Arktika'da NATO'nun rolünü ilerletme isteği olan öncü bir devlet olarak, Arktika savunma yeteneklerine yoğun bir

---

[2361] A.g.e., s. 2.

[2362] A.g.e., s. 3.

[2363] Heininen, Sergunin ve Yarovoy, a.g.e., s. 44.

[2364] Wezeman, a.g.e., s. 15.

[2365] Norveç'te düzenlenen Soğuk Tepki (Cold Response) tatbikatının ilki 2006 gerçekleştirilmiştir.

[2366] Heininen, Sergunin ve Yarovoy, a.g.e., s. 44.

şekilde yatırım yaparken[2367], Kanada kendi egemenlik gerekçesiyle herhangi bir NATO katılımına şiddetle karşı çıkmaktadır. Diğer NATO üyesi ülkelerinde daha çok olumsuz Rus tepkisi ile ilgilendikleri söylenebilir[2368]. Genel olarak Kanada'nın Arktika'da NATO'nun nasıl bir rol oynaması gerektiğini belirleme konusunda bir ayrıcalığı olabilir. Ancak bu, ortak bir güvenlik ittifakı olarak NATO'nun Arktika'yı tamamen görmezden gelebileceği anlamı taşımamaktadır[2369].

NATO'nun son dönem ilgili dokümanları incelendiğinde gerek 2010 yılı Stratejik Konsepti'nde[2370] gerekse de 2012 yılı Chicago Zirvesi'nde[2371] Arktika ile ilgili bir değerlendirme yapılmamıştır. Buna rağmen 2013 yılı NATO ***"NATO Parlamenter Meclisi (NATO Parliamentary Assembly-NATO PA)"*** raporunda; **Arktika Okyanusu'nu çevreleyen alanın %50'sinin NATO üyesi devletlerin olduğu** vurgulanmış ve ***"NATO'nun askerî konularda diyalog için bir forum olarak hizmet edebileceğini"*** belirtilmiştir. Raporda, ittifakın ortaya çıkması muhtemel **güvenlik sorunlarının, özellikle de arama kurtarma ve kirlilik konularını ele almada kilit bir rol oynayacağı** değerlendirilmiştir[2372]. Dönemin NATO Genel Sekreteri Rasmussen 08 Mayıs 2013 tarihinde Norveç ziyaretinin ardından yaptığı

[2367] Luke Coffey ve Daniel Kochis, "NATO Summit 2016: Time for an Arctic Strategy", *Heritage Foundation Research,* No: 4578, 16 Haziran 2016, https://www.heritage.org/global-politics/report/nato-summit-2016-time-Arctic-strategy, (Erişim: 15.05.2019), ss. 1-4.

[2368] Heather A. Conley, "A New Security Architecture for the Arctic", *Center for Strategic and International Studies (CSIS),* Ocak 2012, https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/120117_Conley_ArcticSecurity_Web.pdf, (Erişim: 24.02.2018), s. 30.

[2369] Coffey ve Kochis, a.g.e., ss. 3-4.

[2370] NATO, "Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü Üyelerinin Savunması ve Güvenliği için Stratejik Kavram", *Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü,* 19-20 Kasım 2010, Lizbon, https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_publications/20120207_strategic-concept-2010-tur.pdf, (Erişim: 16.04.2019).

[2371] NATO, "Chicago Summit Declaration", *North Atlantic Treaty Organization*, 20 Mayıs 2012, Şikago, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_87593.htm?mode=pressrelease, (Erişim: 16.04.2019).

[2372] NATO, "Security in the High North: NATO's Role", *NATO Parliamentary Assembly Draft Report,* 071 PCTR 13 E, March 28, 2013, ss. 1-7.

açıklamalarda ise: ***"İttifakın şu anda Yüksek Kuzey'deki varlığını ve faaliyetlerini artırma"*** niyeti olmadığını belirtmiştir[2373]. 2014 yılında kabul edilen Galler Zirvesi Deklarasyonu'nda Arktika ile ilgili olarak tek bir kelime bulunmasa da[2374], İttifakın çatışma istemediği ve Rusya'ya tehdit oluşturmadığı açıkça vurgulanmıştır. İttifakın Avrupa ve Kuzey Amerika'daki güvenliğinden, dayandığı ilkelerden taviz verilmeyeceği belirtilerek, ***"Ukrayna'nın güvenliğinin baltalandığı"*** bir dönemde, İttifakın, *"Ukrayna'nın egemenliğini, bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü desteklemeyi sürdürdüğü"* belirtilmiştir[2375].

NATO'nun doğrudan Arktika'ya yaklaşımını gösteren ilk belge, ***"Arktika'da NATO ve Güvenlik (NATO and Security in The Arctic)"*** 2017 yılında yayınlanmıştır[2376]. Burada, Arktika ile ilgili hususlar: ***"1) Giriş; 2) Arktika ve Avrupa-Atlantik güvenliği; 3) Arktika'daki iklim değişikliğinin güvenlik etkisi; 4) Arktika ve NATO-Rusya ilişkileri; 5) Arktika'da Çin'in artan faaliyetleri; ve 6) Sonuç ve öneriler"*** olmak üzere altı başlık altında değerlendirilmiştir[2377]. **Giriş bölümünde;** Arktika devletleri arasındaki sorunları çözme noktasında diplomatik girişimlerin bulunduğu, ancak NATO ve müttefikleri ile Rusya ve Çin'in Arktika'da artan faaliyetlerinin Arktika'yı ***"stratejik bir rekabet alanı"*** haline getirebileceğine dikkat çekilmiştir[2378]. **Arktika ve Avrupa-Atlantik güvenliği ile ilgili olarak;** tüm ulusal

---

[2373] Gerard O'dwyer, "NATO Rejects Direct Arctic Presence", *Atlantic Council*, 30 Mayıs 2013, https://www.atlanticcouncil.org/blogs/natosource/nato-rejects-direct-Arctic-presence, (Erişim: 21.05.2019).

[2374] NATO, "Wales Summit Declaration", *North Atlantic Treaty Organization*, 05 Eylül 2014, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_112964.htm, (Erişim: 21.05.2019).

[2375] A.g.e., s. 3.

[2376] NATO Parlamenter Meclisi'nin Yüksek Kuzey konusundaki önceki yazılarını takip eden bu belgede; Arktika'daki mevcut duruma ilişkin bir bakış açısı ortaya konulmuştur. NATO, "NATO and Security ın the Arctic", *NATO Parliamentary Assembly,* 172 PCTR 17, 07 Ekim 2017, https://www.nato-pa.int/download-file?filename=sites/default/files/2017-11/2017%20-%20172%20PCTR%2017%20E%20rev.1%20fin%20-%20NATO%20AND%20SECURITY%20IN%20THE%20ARCTİC.pdf, (Erişim: 14.04.2019).

[2377] A.g.e., ss. 1-14.

[2378] A.g.e., s. 1.

stratejilerin Arktika'da mevcut istikrar ve barışçıl iş birliğini açıklasa da A5 Devletleri'nin egemenlik önceliklerinin vurguladığı, bu durumun bölgede ekonomik ve güvenlik çıkarları ölçeğinde istikrasızlık yaratabileceği ve üst üste binen kıta sahanlığı, MEB ve Lomonosov Sırtı gibi toprak taleplerinin bölgedeki yönetişim ve iş birliği için de büyük zorluklar getirdiği belirtilmiştir[2379]. **Arktika'daki iklim değişikliğinin güvenlik etkisiyle ilgili olarak;** iklim değişikliğinin neredeyse buzsuz bir Arktika Okyanusu'na yol açtığı, bu durumun **ekonomik fırsatlar yanında güvenlik sorunları yarattığı,** Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası'nın daha kullanılabilir hale geldiği, **ortaya çıkan yeni enerji havzalarına artan erişimin bölgeye olan ilgiyi arattırdığı,** balıkçılık alanlarının önemli bir potansiyeli olduğu ve yerli halkların iklim değişikliğinden büyük ölçüde etkilendiği vurgulanmıştır[2380]. **Arktika ve NATO-Rusya ilişkileri bağlamında;** Rusya'nın Arktika'da askerî gücünün arttığı ve genişlediği, birçok askerî tesisin modernizasyonunun yapıldığı, Rusya'nın Ukrayna, Gürcistan ve Moldova'nın toprak bütünlüğüne yönelik ihlallerinin Rusya ve Arktika Devletleri arasındaki bölgesel ihtilaflarla ilgili kaygı oluşturduğu, bu örneklerin her birinde, Rusya'nın egemen devletin sınırlarını zorlamak için ayrılıkçı hareketleri veya sert çatışmaları desteklediği belirtilmiş, **NATO müttefiklerinin Arktika'daki durumsal farkındalığını kışkırtıcı olamayacak şekilde arttırması** tavsiye edilmiştir. Ayrıca Arktika'daki mevcut kaynakların çıkarılmasının Rusya ekonomisi ve refahı açısından önemli olduğu ve Rusya'nın önemli petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip olduğuna dikkat çekilmiştir[2381]. **Arktika'daki enerji kaynaklarının NATO açısından enerji konusunun doğrudan olmasa da askerî güvenlik ve operasyonel yeteneklerin korunması bağlamında, NATO'nun gündeminde sürekli olarak yer alması oldukça dikkat çekici olmuştur.** Netice itibariyle NATO, petrol ürünleri için gereksinimlerinin ve dağıtımlarının her zaman karşılanmasını sağlayabilmek maksadıyla tasarlanmış olan ***"NATO Boru Hattı Sistemi (NATO Pipeline System-NPS)"*** günümüz güvenlik ortamının gerektirdiği esneklikle yakıt gereksinimlerini karşılamaya devam

[2379] A.g.e., ss. 2-3.

[2380] A.g.e., ss. 3-5.

[2381] A.g.e., ss. 5-7.

etmektedir. Eğer NPS'nin toplamda 12 NATO ülkesinden geçmekte olduğu ve yaklaşık 10.000 kilometre uzunluğunda ve 4.1 milyon metreküp depolama kapasitesine sahip olduğu bilinecek olursa[2382], gelecekte Arktika'daki enerji kaynaklarının NATO'nun enerji ihtiyacının sağlanması noktasında ne kadar önemli olduğu anlaşılabilir[2383]. **Arktika'da Çin'in artan faaliyetleri ile ilgili olarak;** Arktika'nın kaynakları ve Kuzey Deniz Rotası'nın Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika arasındaki ticari ve diplomatik ilişkiler üzerindeki olası etkileri, bu ülkelerin bölgesel meselelere katılımını zorladığı, Çin'in bölgede çok çeşitli ortaklıklar kurduğu ve geçtiğimiz birkaç yılda, İzlanda, Danimarka, Norveç ve İsveç gibi İskandinav ülkeleriyle diplomatik ilişkilerini yoğunlaştırdığı belirtilmiştir. **Çin'in Kuşak Yol Girişimi'nin Rusya tarafından desteklendiği belirtilerek, Asya ve Avrupa'yı**

[2382] *"Orta Avrupa Boru Hattı Sistemi (The Central Europe Pipeline System-CEPS)"* NATO'nun en büyük sınır ötesi ve çok ürünlü petrol boru hattı sistemi olup, Belçika, Fransa, Almanya, Lüksemburg ve Hollanda'yı aşarak 5.314 kilometre boyunca uzanmaktadır. 35 ayrı depo ile yaklaşık bir milyon metreküp depolama kapasitesine sahiptir. Bkz. NATO, "CEPS Network", *NATO Support and Procurement Agency (NSPA),* https://www.nspa.nato.int/en/organization/CEPS/network.htm, (Erişim: 21.05.2019). Ayrıca NPS, depoları, askerî hava üslerini, sivil havalimanlarını, pompa istasyonlarını, kamyon ve demiryolu yükleme istasyonlarını, rafinerileri ve giriş-çıkış noktalarını birbirine bağlamaktadır. NPS, sekiz ulusal boru hattı sisteminden ve iki çok uluslu sistemden oluşmaktadır. Ulusal boru hattı sistemleri: Yunanistan Boru Hattı Sistemi (GRPS); İzlanda Boru Hattı Sistemi (ICPS); Kuzey İtalya Boru Hattı Sistemi (NIPS); Norveç Boru Hattı Sistemi (NOPS); Portekiz Boru Hattı Sistemi (POPS); Batı Türkiye Boru Hattı Sistemi ve Doğu Türkiye Boru Hattı Sistemi olarak bilinen iki ayrı boru hattı sistemini içeren Türkiye Boru Hattı Sistem'lerinden (TUPS) oluşmaktadır. İki çokuluslu boru hattı sistemi ise: Danimarka ve Almanya'da bulunan Kuzey Avrupa Boru Hattı Sistemi (NEPS) ve Belçika, Fransa, Almanya, Lüksemburg ve Hollanda'yı kapsayan Orta Avrupa Boru Hattı Sistemi'dir (CEPS). Bu en büyük sistemdir. Ulusal ve çok uluslu sistemlere ek olarak, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve İspanya'da da yakıt sistemleri bulunmaktadır. Bkz. NATO, "NATO Pipeline System", *North Atlantic Treaty Organization,* 09 Mart 2017, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_56600.htm?, (Erişim: 24.05.2019).

[2383] Ayrıca 2005-2006 yıları arasında Rusya ve Ukrayna arasında yaşanan doğal gaz anlaşmazlığı ve 2014 yılında Ukrayna Krizi ile ortaya çıkan sorunlar enerji güvenliği meselesini NATO açısından bir güvenlik meselesine dönüştürdüğü söylenebilir. Bu bağlamda; Arktika'daki enerji havzalarının gelecekte NATO açısından askerî güvelik boyutuyla ele alınabileceği kuvvetle muhtemeldir.

birbirine bağlayan ekonomik gelişmeyi teşvik eden iddialı bir girişim olduğu vurgulanmıştır[2384]. **Sonuç ve öneriler kısmında ise;** Arktika'da devletlerarasındaki mevcut ilişkilerin, büyük ölçüde iş birliği ile tanımlandığı, mevcut durumda Arktika'daki kaynakların kullanımı konusunda acele edilmediği ancak durumun küresel iklim değişikliği ile çok hızlı bir şekilde değişebileceği ve Rusya'nın Ukrayna ve Gürcistan gibi diğer NATO ortaklarına yönelik saldırgan eylemlerinin Kuzey'deki istikrar ve güvenlik ortamının üzerinde olumsuz etkilerinin olabileceği vurgulanmıştır. En dikkat çekici olan ise, **gelecekte Yüksek Kuzey'in stratejik önemi arttıkça, NATO üyesi Arktika Devletleri (ve aslında tüm müttefikler), NATO'nun bölgeye yaklaşımının süresiz olarak değerlendirilmesini erteleyebileceğidir.** Bunların dışında, NATO müttefiki ülkelerin birbirleri ile iklim değişikliği konularında bilgi alışverişinde bulunmaları, NATO Karargâhı'nda güvenlik, **Rusya ve Çin'in askerî potansiyelinin analiz edilmesi,** arama-kurtarma ve iletişim faaliyetlerinin geliştirilmesi gibi konularda ***"Arktika çalışma grubu"*** oluşturulması önerilmiştir. İttifakın kuzey kanadındaki tatbikatlarına devam edilmesinin katılımcı ülkelerin zorlu iklim koşullarındaki operasyonlar hakkında bilgi sahibi olmalarına olanak sağlayacağı, bununda gelişmiş arama-kurtarma yeteneklerinin genişletilmesinin ön şartı olduğu belirtilmiştir[2385]. Sonuç olarak, Arktika'nın NATO'nun toprak savunma alanlarının dışında genel olarak değerlendirildiği, bu durumun, NATO birliklerinin Soğuk Savaş sonrası dönemde Arktika'daki durumsal farkındalıklarının ve askerî savaş yeteneklerinin (soğuk kış şartlarında muharebe) kaybolmasına neden olduğu söylenebilir. Günümüze kadar Arktika'daki gelişmeler NATO-Rusya bağlamında sıcak bir karşıtlığa dönüşmemiştir. Ancak bölgenin askerîleşmesinin şimdiden gerçekleşmeye başladığı görülebilir. Rusya, Norveç sınırından başlayarak Bering Boğazı'na kadar uzanan Arktika kıyılarında askerî tesislerin sayısını arttırmaya devam ederken, bu anlamda benzersiz bir askerî güç projeksiyonu göstermektedir. Her ne kadar iklim çalışmaları, yerli halklarla ilgili hususlar vb. konularda Arktika'da işleyen bir diyalog süreci olsa da Rusya'ya uygulanan Batı yaptırımları, uluslararası şirketlerin Arktika'daki enerji projeleri konusunda Rusya ile iş birliği yapmalarını engellemekte,

[2384] NATO, *NATO Pipeline*…, a.g.e., ss. 8-9.

[2385] A.g.e., ss. 9-10.

Rusya ve Batı ülkeleri arasındaki ilişkilerde görülen azalmanın Arktika'ya yansımaları bölgedeki askerî tatbikatların sayısının armasına neden olmaktadır[2386].

Fotoğraf 25: NATO'nun Norveç'teki Juncture Tatbikatı



Kaynak: Fotoğraflar Onur Limon tarafından derlenmiştir[2387].

Örneğin; 25 Ekim-7 Kasım 2018 tarihlerinde Norveç'te düzenlenen *"Trident Juncture-18"* adlı NATO tatbikatı Soğuk Savaş döneminden bugüne düzenlenen büyük NATO tatbikatıdır. NATO üyesi 29 ülke ile İsveç ve Finlandiya'nın da katılımıyla gerçekleştirilen bu tatbikatta, yaklaşık 250 uçak, 65 gemi ve 10.000 aracın yanı sıra 50.000 civarında personelin ve ABD'ye ait bir uçak gemisinin 27 yıl sonra

[2386] Alex Horobets, *"Adapting NATO to New Challenges in the Arctic and Black Sea Regions",* 22 Ocak 2019, https://icds.ee/adapting-nato-to-new-challenges-in-the-arctic-and-black-sea-regions/, (Erişim: 30.04.2019), ss. 2-3.

[2387] Bkz. Christopher Woody, "We can do Better: The Navy's Newest Fleet Commander Says US Ships and Sailors got Beat up During NATO's Biggest Exercise Since the Cold War", Business Insider Singapore, 04 Aralık 2018, https://www.businessinsider.sg/us-ships-and-sailors-got-beat-up-during-natos-massive-war-games-2018-12/, (Erişim: 20.05.2019).

ilk defa Arktika Okyanusu'nda konuşlandırılması, NATO'nun Arktika'daki önemli bir güç göstergesi olmuştur[2388].

Üyelerini birbirine bağlayan, birbirlerini korumalarını ve İttifak içinde bir dayanışma ruhu yaratmalarını sağlayan, benzersiz ve kalıcı bir ilke olan ***"5'inci madde Toplu savunma"*** bir müttefike karşı yapılan saldırının tüm Müttefiklere karşı yapılan bir saldırı olarak değerlendirildiği bu tatbikatta İttifak'ın kuzeydoğu kanadında benzer silah ve yeteneklere sahip hayalî bir düşmandan gelecek bir tehdit konu alınmıştır[2389]. Bu hayali düşmanın Rusya olduğu çok açık olmakla birlikte, Rusya'nın NATO'nun GPS sinyallerini bozmakla suçlanması da şaşırtıcı değildir. Özellikle Rusya'nın Kola Yarımadası'nda bulunan radar ve uydu iletişim vasıtaları düşünüldüğünde, bunların yalnızca arama-kurtarma, lojistik vb. maksatlar dışında kullanılabileceği açıktır. Ayrıca GLONASS'ın Rus ordusunun düşman elektronik harp önlemleri *(electronic counter measures-ECM)* uygulamasına izin verdiği hatırlanacak olursa, Rusya'nın kendi ilgi alanında GPS'i etkisiz hale getirme kapasitesini göstermek istemesi de doğal karşılanabilir[2390].

Rusya'nın Rus Arktikası üzerinde sahip olduğu askerî yetenek ve yeterlilikler ile Arktika'da ortaya çıkan yeni jeopolitik ortam, sadece NATO'yu Rusya karşısında daha aktif bir pozisyon almaya zorlamayacak, aynı zamanda, Rusya'nın Arktika'daki askerî kapasitesi ve faaliyetlerinin kabul edilebilirliği

---

[2388] NATO, "Trident Juncture 18", *North Atlantic Treaty Organization,* 31 Ekim 2018, https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_158620.htm, (Erişim: 11.11.2019); Christopher Woody, "We can do Better: The Navy's Newest Fleet Commander Says US Ships and Sailors got Beat up During NATO's Biggest Exercise Since the Cold War", *Business Insider Singapore,* 04 Aralık 2018, https://www.businessinsider.sg/us-ships-and-sailors-got-beat-up-during-natos-massive-war-games-2018-12/, (Erişim: 20.05.2019).

[2389] NATO, "Collective Defence-Article 5", *North Atlantic Treaty Organization,* 25 Kasım 2019, https://www.nato.int/cps/ie/natohq/topics_110496.htm, (Erişim: 11.11.2019).

[2390] Norveç karıştırmanın Kola Yarımadasından geldiğini ifade etmiştir. Mark Episkopos, "Russia Has Had Big Success Targeting NATO's Biggest Weakness", *The National Interest,* 07 Kasım 2019, https://nationalinterest.org/blog/buzz/russia-has-had-big-success-targeting-natos-biggest-weakness-94276, (Erişim: 11.11.2019).

üzerine bir tanımın ve bununla ilişkili olarak müdahale kurallarının belirlenmesini gerektirecektir.

NATO ve Rusya arasındaki askerî harcama kapasitesinde asimetrik bir fark olduğu görülebilir. Sadece NATO'nun 2018 yılı askerî harcaması 963 milyar dolar, Rusya'nın askerî harcaması ise 61.4 milyar dolardır[2391]. Daha açık bir ifadeyle NATO'nun askerî harcaması Rusya'nın askerî harcamasının neredeyse 16 katıdır. Askerî harcamalar arasındaki bu asimetrik farklılık maliyet ve satın alma gücü bağlamında değişiklik gösterebileceği gibi, jeopolitiğin zaman ve mekân olgusundan da bağımsız değildir. Ayrıca NATO'nun daha bütüncül bir görüntü veren ***"askerî ittifak"* yapısının, artık ülkeler arasında çok daha az koordinasyonun olduğu *"siyasî ittifak"* tarafından baltalanabilme ihtimali** bulunmaktadır. Gerçek bir krizde; ihtilaf karşıtı Alman Federal Meclisi'nin, Rusya ile yakın ilişkiler geliştiren Macaristan'ın, NATO ile müzakere etmeden Suriye'de askerî harekâta başlayabilen Türkiye'nin, ABD Başkanı Trump'ın göndereceği elektronik posta vb. konular endişe yaratabilmektedir. Açıkcası NATO'nun Batı için kararları şekillendirdiği, ABD, Almanya, Fransa ve İngiltere'nin oluşturduğu gayri resmi dörtlü iç döngünün günümüzde işlev görmediği söylenebilir[2392].

Sonuç olarak; Rusya, NATO'nun bu hassasiyetlerinden bağımsız olarak, jeostratejik ortamının yarattığı hassasiyetleri (Kırım, Abhazya ve Güney Osetya, Libya vb.) çok iyi bir şekilde istismar edebilmektedir. **NATO'nun Arktika'daki mevcut belirsiz durumu/tutumu ve siyasî iradenin harekete geçme konusundaki kararsızlığı gelecekte askerî ittifak içindeki muhtemel en büyük problemlerden biri olabilir.** Carl V. Clausewitz'in ifadesiyle; ***"her çağ kendi savaşını yaratır"***. Bu bağlamda; NATO'nun çok boyutlu harekât ortamının değişen koşullarına göre kendini yenilemesi, kara, deniz ve hava dışında siber ve uzay odaklı savunma konseptini geliştirmesi ve siyasî ittifakın daha efektif olması beklenebilir. Eğer, NATO'nun

---

[2391] Tian vd. 2019, a.g.m., s. 2-3.

[2392] Paul Taylor, "NATO's Next Threat: Its Own Leaders", *Politico*, 25 Kasım 2019, https://www.politico.com/news/magazine/2019/11/25/natos-next-threat-its-own-leaders-073527, (Erişim: 01.12.2019).

Afganistan'da gösterdiği gibi, Transatlantik bir askerî örgütlenmeden toplu savunma için daha küresel bir siyasî örgütlenmeye dönüştüğü düşünülecek olursa, NATO'nun henüz Arktika'daki görevini tanımlayamamış olmasına rağmen NATO üyesi olan Arktika Devletleri'nde faaliyetlerini genişletmeyi başarması, NATO'nun Avrupa'da olduğu gibi ortaya çıkan Arktika güvenlik sisteminde de Rusya'yı karşısına alma potansiyeli bulunmaktadır. Bu durumda, NATO'nun Norveç ve Danimarka gibi bazı NATO üyesi devletleri, İttifakın Rusya karşısında bölgedeki konumunu güçlendirmek için kullanmaya devam etmesi muhtemeldir. Her durumda Rusya, Arktika'da kabul edilebilir iş birliği biçimlerini bulmak için kendisini NATO ile tedirgin bir diyaloğa hazırlamak zorunda kalabilir[2393]. Buna karşın NATO'nun Arktika'da Rusya ile kıyaslandığında karşılaştırılabilir bir stratejiden yoksun olduğu açıkça görülmektedir.

4.3 Türkiye'nin Arktika Politikası: Geçmiş, Şimdi ve Gelecek

Türkiye'nin kutup politikaları oldukça yeni ve daha çok Antarktika ağırlıklı bir eğilim göstermektedir. Bunun temel nedeni; Arktika, farklı ülkelerin coğrafî sınırlarından oluşan sınırlar coğrafyasıyken, Antarktika üzerinde herhangi bir devlet egemenliği bulunmamaktadır[2394]. Bu da zaman, mekân ve kuvvet anlamında Türkiye'nin daha proaktif strateji ve politika geliştirmesine olanak sağlamaktadır.

Türk bilim insanlarının 1967 yılından itibaren Antarktika'da çeşitli bilimsel araştırmalar yürütmeye başladığı görülebilir. Buna rağmen Antarktika Türkiye'nin politika ve ilgi alanına ancak dünyada çevre sorunsalına olan ilginin arttığı 1985-1995 yılları arasında yer bulmaya başlamış[2395], daha sonra uzunca bir durgunluk döneminin ardından 2010'lu yıllarla birlikte yeniden ivme kazanmıştır. 1995 yılında AA'ya taraf

---

[2393] Heininen, Sergunin ve Yarovoy, a.g.e., s. 44.

[2394] Bu konuda kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Öztürk, a.g.e., ss. 19-22; Kemal, a.g.m., ss. 77-99; Laws, a.g.e., ss. 155-164.

[2395] 1983 yılında BM Çevre ve Kalkınma Komisyonu kurulmuş, 1987 yılında BM Ortak Geleceğimiz Raporu yayınlanmış, 1992 yılında BM Çevre ve Kalkınma Rio Zirvesi çevresel sürdürebilirlik ilkeleri ortaya konulmuştur. Daha fazla bilgi için bkz. Nesrin Algan, "Türkiye'nin Antarktika Antlaşması'na Taraf Olma Süreci", Bayram Öztürk ve Osman Atasoy (Ed.), *Antarktika'da Türk Araştırma Üssü Kurulması Çalıştayı*, İstanbul, 30 Nisan 2013, s. 1.

olan Türkiye'nin gerek siyasî vizyon eksikliği gerekse de Antarktika özelinde kurumsal bir yapının oluşturul(a)maması (o dönem için Çevre Bakanlığı tarafından yürütülen girişimlerin daha sonraki dönemlerde bakanlık yapısının ve bakanların sıklıkla değişmesi) gibi nedenlerle Antarktika özelinde bir kutup stratejisi ve politikası geliştirilememiştir[2396]. Türkiye'nin 2013 yılına kadar taraf olduğu AA kapsamında düzenlenen toplantılara katılım göstermemiş olması dikkat çekmektedir. Buna ek olarak, bilimsel araştırma üssü kurulabilmesi için taraf olunması ve onaylanması gereken 1991 tarihli Çevre Koruma Protokolü'ne ancak 2016 yılında taraf olmuştur. Eğer Bulgaristan (danışman bir ülke) ve Romanya gibi ekonomik büyüklüğü Türkiye'nin gerisinde olan ülkelerin Antarktika'da bilimsel araştırma üssüne ve Kıta'ya yönelik politikalara sahip olduğu bilinecek olursa, Türkiye'nin kutup çalışmalarında açıkça geri kaldığı söylenebilir. Burada Türkiye'deki kamuoyunun ilgisizliği de önemli bir eksiklik olarak görülmelidir. 2012 yılından itibaren bu eksiklik kısmen azalmaya başlamıştır. Bunda Türkiye'nin kutup çalışmalarının ivme kazanması bakımından 2014 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) bünyesinde kurulan *"Kutup Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi (PolReC)"*nin[2397] özellikle 2017 yılından itibaren Antarktika özelinde kutup programlarının Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde yürütülmeye başlanması[2398] ve Türkiye'nin kutup araştırma ve politikalarının kurumsal bir şekle bürünmesi etkili olmuş olabilir. Tartışmalı olmakla birlikte oluşturulan kurumsal yapı ve kamuoyu desteği, Türkiye'nin önceki dönemlere göre Antarktika'ya yönelik bilimsel araştırmaların artamasına, kıtada bir bilim üssü kurulması ve Antarktika'da istişare devletten

---

[2396] Çevre Bakanlığı'nda 1995-1998 yılları arasında beş, 1999-2003 yılları arasında üç bakan değişmiş, Çevre Bakanlığı ismi 2003 yılında Çevre ve Orman Bakanlığı, 2011 yılında ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Orman ve Su İşleri Bakanlığı olmuştur. Bkz. A.g.e., s. 4.

[2397] *İTÜ PolRec*, http://www.polarresearch.center/, (24.11.2017). Bunun dışında Prof.Dr. Bayram Öztürk ve Osman Atasoy'un çabalarını ve girişimlerini ayrıca hatırlamak gerekir. Bu konuda kapsamlı bir değerlendirme için bkz. Bayram Öztürk, *Neden Antarktika?*, E Yayınları, İstanbul, 2015.

[2398] Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, "Ulusal Kutup Bilim Programı (2018-2022)", *Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Bilim ve Teknoloji Genel Müdürlüğü,* https://www.tubitak.gov.tr/sites/default/files/2204/bstb_btgm_ukbp_kitapcik_195x265_final.pdf, (Erişim: 16.04.2019).

danışman devlet statüsüne yükselme yönünde hedefi oluşmuştur[2399]. Bu bağlamda ilk defa 2018 yılında ***"Ulusal Kutup Bilim Programı (2018-2022)"***nın yayınlanması, Antarktika ve Arktika'ya yönelik genel esasların ortaya konulması bakımından önemlidir[2400]. Ancak bir strateji belgesinden ziyade bir vizyon belgesi olarak tanımlanabilecek olan Ulusal Kutup Programı'nın amaç ve kapsamı bağlamında esas ilgi alanının Antarktika olduğu, Program içerisinde kutup kavramının kullanılması, Arktika konusunda temel hedef, strateji ve önceliklerin belirlenmesinde bir kararsızlığın olduğu anlaşılabilir. **Arktika özelinde:** ***"Türkiye'nin, Antarktika'nın ve Arktika'nın geleceği ve kutupların korunmasında söz sahibi olması; Türkiye'nin Arktika Konseyi'ne katılımına yönelik yol haritasının oluşturulması; Kutup bölgeleri ile ilgili uluslararası organizasyonlara ülkemizin üyeliklerinin sağlanarak, bu alandaki etkinliğinin arttırılması; ve küresel iklim değişikliği ile ilgili konularda farkındalık yaratılması"*** amaçlanmaktadır[2401]. Bu Program'ın dışında dikkat çeken bir konu, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Ekim 2018'de Arktika'da yürütülen faaliyetlerle ilgili olarak yaptığı değerlendirmede, Svalbard Antlaşması'na taraf olmanın sağlayacağı faydaların değerlendirilerek Dışişleri Bakanlığı ile sürecin koordine edilmesinin kararlaştırılmış olmasıdır[2402]. Ancak günümüze kadar bu konuda herhangi bir sonuç alınamamıştır.

[2399] Bugün dünyada toplam 52 ülke AA'ya taraftır. Bunlardan 29 tanesi *"danışman"* ülke, diğer geri kalanı ise *"istişare"* ülkelerdir. Danışman ülkeler, Kıta'nın geleceği üzerinde söz hakkına (oy hakkı) sahipken, istişare üyeler, bu hakka sahip değillerdir. Danışman ve istişare ülkeler olarak iki grupta yapılan "Antarktika Antlaşması Danışman Ülkeler Toplantısı" (ATCM) 1994 yılına kadar iki yılda bir yapılırken, sonraki yıllarda her yıl yapılmaya başlanmıştır. Antarktika ile ilgili konularda kararlar oyçokluğuyla değil oybirliğiyle alınmaktadır. AAS'nin uygulanması için 2014 yılında bir sekretarya kurulmuştur. Bu sekretaryanın etrafında yapılan yıllık toplantılara danışman ve istişare üyelerin yanı sıra BM'ye bağlı kuruluşlarda (UNEP, IHO, WMO vb.) katılabilmektedir.

[2400] Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, a.g.e., s. 8.

[2401] A.g.e., s. 10.

[2402] İlknur İnam, Eda Ünal ve Mesut Koçak, "Arktik Bölgesi ve Yürütülen Çalışmalar, Türkiye'nin Kutup Çalışmaları", *Kalkınmada Anahtar Verimlilik Dergisi,* Ekim 2018, Yıl: 30, Sayı: 358, T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi ve Verimlilik Genel Müdürlüğü, http://anahtar.sanayi.gov.tr/Files/Pdfs/anahtar_ekim_2018.pdf, (Erişim: 05.06.2019), ss. 41-43.

Türkiye'nin bölgenin yönetişimde önemli bir etkisi olan Arktika Konseyi'ne gözlemci üyelik ve Svalbard Antlaşması'na taraf olma hedefi, Arktika'ya bütünsel bir yaklaşımın gösterilmesi açısından **stratejik bir başlangıç** olarak değerlendirilebilir. Ancak Ulusal Kutup Bilim Programı'nda Türkiye'nin nasıl bir Arktika stratejisi ve politikası geliştirmesi gerektiği sorusu yanıtsız kalmaktadır. Bunda, gerek Türkiye'de kutup araştırmalarının yeni bir konu olması, gerekse de başta Dışişleri Bakanlığı olmak üzere, üniversiteler, stratejik düşünce enstitüleri ve Türk Silahlı Kuvvetleri gibi diğer kamu kurum ve kuruluşların yeterli ve gerekli katkıyı sağlamaması etkili olabilir. En azından bu çalışmanın sınırları içerisinde ele alınan bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika strateji ve politikaları ile Türkiye'nin Ulusal Kutup Bilim Programı kıyaslandığında, Türkiye'nin Arktika'ya yönelik yaklaşımlarının, mevcut fırsatlar ve zorluklar dâhilinde ele alınarak, bölge ve bölge dışı aktörlerin strateji ve politikalarındaki benzerlik ve farklılıkların ortaya konulması noktasında geliştirilmeye açıktır.

4.3.1 Arktika Konseyi: Türkiye'nin Unutulan Gözlemci Üyelik Başvurusu

Kuruluş amacı itibariyle Arktika Konseyi; Arktika Devletleri, Arktika yerli halkları ve Arktika'nın diğer sakinleri arasında Arktika'daki sürdürülebilir kalkınma ve çevre koruma konularında iş birliği, koordinasyon ve etkileşimi teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Aldığı kararlar ve uygulamalar bağlamında karar verici değil, karaların şekillendiği bir forum olma özelliği göstermektedir[2403]. Birçok yönden küresel bir aktör görünümüne sahip olan Arktika Konseyi; Rusya ile Batı arasında yer alan ve iklim değişikliği, çevre koruma, bölgesel jeopolitik istikrar gibi konulara değinmesi açısından küresel ölçekte önemlidir. Asya ve Avrupa devletlerinin ilgisi bunu doğrulamakla birlikte, bir forumdan daha fazlası olmayan Arktika Konseyi'nin mevcut koşullar altında küresel bir güç olduğunu söylemek de çok mümkün değildir. Hatırlanacağı üzere Arktika Konseyi'nin bağımsız bir karar verme yetkisi ya da Arktika Devletleri'nin taahhütlerini dikkate alma yetkisi bulunmamaktadır. Mutabakata dayalı bir kuruluş olarak, faaliyetlerinin karmaşıklığı,

[2403] Arktika Konseyi ile ilgili olarak daha fazla bilgi için bu çalışmanın Arktika Konseyi bölümüne bakınız.

politika girişimlerindeki en düşük ortak paydayı yansıtması bağlamında nispeten düşüktür[2404].

Günümüzde Arktika Konseyi, sekiz Arktika Devleti'nin bulunduğu daimî üyeler, altı yerli halk organizasyonunun bulunduğu daimî katılımcılar, 13 ülkenin bulunduğu gözlemci üyeler, altı çalışma grubu ve diğer bağlı ortaklıklardan oluşmaktadır. Arktika'da daimî katılımcı olarak kabul edilen yerli halk organizasyonlarının sayısından daha fazla sayıda yerli halk organizasyonları bulunmakla birlikte, **daimî katılımcı olarak kabul edilen yerli halk organizasyonlarının sayısının her zaman daimî üye devletlerin sayısından az olacağı** kabul edilmiştir[2405]. Bu durumda, daimî üye sayısı sekiz olan Arktika Konseyi'ndeki daimî katılımcıların sayısı hali hazırda altı olduğundan en fazla iki yerli halk organizasyonunun daha daimî katılımcı olarak kabul edilme ihtimali bulunmaktadır. Arktika Konseyi'ndeki her seviyede alınan karar, daimî üye olan bu sekiz Arktika Devleti ve altı daimî katılımcı organizasyonun katılımıyla gerçekleştiğinden, daimî katılımcı statüsünün, Konsey'deki Arktika yerli halklarına aktif katılım ve tam danışma sağlamak üzere oluşturulduğu söylenebilir.

Arktika'ya artan küresel ilgi, doğal olarak tartışma formu haline gelen Arktika Konseyi'ne olan ilgiyi ve gözlemci üye statüsündeki başvuruları da arttırmaktadır. Başvurular, daha çok BM uzman kuruluşları da dâhil olmak üzere hükümetler ile bilimsel ve savunma örgütlerinden gelmiştir. Üye, gözlemci üye ve çalışma grupları üzerinden değerlendirildiğinde bir sonuca bağlanabilmesi noktasında Arktika Konseyi için sorun alanlarından birinin gözlemci başvuruları olduğu söylenebilir. Kuruluşu itibariyle tüm üye ülkeler, **Konseyi güçlendirme ihtiyacı üzerinden anlaşmaya vardıklarından,** gözlemci üye olarak kabul edilecek ülkeler üzerinde daimî üyelerin **ortak karar** almaları dışında herhangi bir kısıtlama veya engel şartı bulunmamaktadır. Ancak burada daimî katılımcıların, Arktika Konseyi'ndeki seslerini azaltmaktan korkan gözlemcilerin sayısının artması konusunda temkinli davrandıklarını hatırlamak gerekir. Nasıl ki, **Arktika Konseyi'nde daimî katılımcıların daimî üyelerin sayısını**

[2404] Prof.Dr. Heather Exner-Pirot ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 22 Nisan 2019.

[2405] Arctic Council, *Declaration on The Establishment…,* s. 2.

aşamayacağı belirtilmişse, daimî katılımcılarda gözlemci üye devletlerin sayısının daimî üyeler ve daimî katılımcıların toplam sayısını, daha açık bir ifadeyle, hali hazırda 13 olan gözlemci üye sayısının 14'ü aşmamasını istemektedir[2406]. Açıkçası, daimî katılımcıların bu arzusunun daha kuruluş belgesinde yerli halkların BM tarafından kabul edilen ***"halk"*** kavramının yarattığı haklardan mahrum bırakıldığı Arktika Konseyi'nde kabul görmesi çok da mümkün görünmemektedir.

Fotoğraf 26: Arktika Konseyi Toplantısı



Kaynak: Yereth Rosen, "How many Observers can Arctic Council Handle?", *The Barents Observer*, 16 Mart 2016, https://thebarentsobserver.com/en/Arctic/2016/03/how-many-observers-can-Arctic-council-handle, (Erişim: 28.05.2019).

Türkiye, kamuoyunda pek fazla yer bulmayan (neredeyse hiç yer almayan) ve bir ölçüde unutulan **Arktika Konseyi gözlemci üyeliği için ilk defa 2015 yılında Arktika Konseyi'ne başvuru yapmıştır[2407]. Aynı yıl Arktika Konseyi'ne gözlemci üyelik başvurusunda bulunan diğer ülkeler; Moğolistan, Yunanistan ve İsviçre'dir[2408].** İsviçre'nin 2017 yılında düzenlenen Fairbanks Bakanlar toplantısında

[2406] Bkz. Halinen, *Arctic Council…,* ss. 29-30.

[2407] Sebastian Knecht, "New Observers Queuing Up: Why the Arctic Council should Expand and Expel", *Arctic Institute*, 20 Nisan 2015, https://www.theArcticinstitute.org/new-observers-queuing-up/, (Erişim: 26.05.2019), ss. 2-3; Ayrıca bkz. İnam, Ünal ve Koçak, a.g.m., ss. 41-43.

[2408] Knecht, a.g.m., ss. 2-3.

Arktika Konseyi gözlemci üyeliğine kabul edildiği hatırlanacak olursa[2409], **Türkiye'nin neden Arktika Konseyi gözlemci üyeliğine kabul edil(e)mediği?,** sorusu aynı zamanda nasıl gözlemci üye olunabileceğinin de cevabı olabilir[2410]. Kuvvetle muhtemel, bu sorunun **siyasî ve bilimsel gündem** olmak üzere iki cevabı, ancak ihtiva ettiği kapsam ve pratikler açısından **çok yönlü çabalar/girişimler gerektirdiği** söylenebilir. Burada ifade edilen **siyasî gündem;** Türkiye'nin Arktika Devletleri ile geliştirdiği ikili ilişkileri, **bilimsel gündem ise;** Türkiye'nin Arktika Konseyi çalışma grupları (AMAP, CAFF ve EPPR gibi) ve görev güçleri, uzman grupları gibi diğer bağlı ortaklıklarla yürüttüğü faaliyetleri ve bağımsız bilimsel araştırmaları ihtiva etmektedir. Her iki gündemde doğrudan Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olabilmek için belirlenen kriterlerden; ***"Arktika Konseyi'nin çalışmalarıyla ilgili uzmanlık ve ilgi sergilemek; Arktika Konseyi'ne üye ülkelerle ve kalıcı üyelerle iş birliğine giderek, Arktika çalışmalarına somut ilgi ve yetenek gösterilmesi"*** ile doğrudan ilişkilidir[2411]. Bununla birlikte, Türkiye'nin bu çalışmanın Arktika Konseyi kısmında belirtilen **yedi koşulu gözlemci üyelik statüsü için yerine getirmesi** gerekmektedir. Bu kriterler: *"1) Ottowa Deklarasyonu'nda belirtilen amaçları kabul etmek ve desteklemek; 2) Arktika Devletleri'nin Arktika'daki egemenlik haklarını ve yetki alanlarını tanımak; 3) Arktika Devletleri'nin egemenliği, egemenlik hakları ve Arktika'nın sınırlarının tanınması ve BMDHS'nin Arktika Okyanusu için kapsamlı bir hukukî çerçeve ve Arktika Okyanusu'nun yönetilmesinde sağlam bir temel oluşturduğunu kabul etmek; 4) Arktika yerli halklarının ve diğer halkın değerlerine, kültürüne ve geleneklerine saygı göstermek; 5) Arktika yerli halklarının ve kalıcı üyelerin çalışmalarına politik bağlılık göstermenin yanında finansal yetenekleri de sergilemek; 6) Arktika Konseyi'nin çalışmalarıyla ilgili uzmanlık ve ilgi sergilemek; 7) Arktika Konseyi'ne üye ülkelerle ve kalıcı üyelerle iş birliğine giderek Arktika çalışmalarına somut ilgi ve yetenek göstermek"* olarak

[2409] Arctic Council, *Observers…,* s. 2.

[2410] Bu sorunun cevabı, aynı zamanda gözlemci üyelik başvurusu kabul edilmeyen başta AB olmak üzere Moğolistan ve Yunanistan gibi ülkeleri de kapsamaktadır.

[2411] Arctic Council, *Observers…,* s. 2.

belirlenmiştir[2412]. Bu koşullar, gözlemci üye statüsü başvurusunda bulunan devletler tarafından yerine getirildiği sürece, bütün ülkelerin gözlemci üye olabilme şansı bulunmaktadır[2413]. Bu bağlamda; **Türkiye'nin *"Arktika çalışmalarıyla ilgili Arktika çıkarlarını ve uzmanlıklarını"* göstermeye uygun olup olmadığının hâlihazırda belirgin olmadığı anlaşılmaktadır.** Ayrıca gözlemci üyelik statüsünün Arktika Konseyi gündeminde çok fazla yer alması, bireysel başvurularla ilgili siyasî uyuşmazlık ve ülkelerin ilk olarak Konsey çalışmalarına olan bağlılıklarını arttırmadan başvuruda bulunmaları, Arktika Konseyi'nin gözlemcilerin sayısının artmasında genel bir tereddüt yaşamasına neden olduğu söylenebilir[2414]. Bütün bunlar gerçekleşse bile gözlemci üyelik statüsü için Arktika Devletleri'nden hiçbirinin o ülkenin gözlemci üyelik başvurusuna itiraz etmemesi gerekmektedir. Ayrıca gözlemci üyelikle ilgili olarak yanlış veya eksik bilinen ve göz ardı edilen husus; çalışmanın birinci bölümünde ifade edildiği üzere Arktika Konseyi gözlemci üyelik süresinin sınırsız olduğu bilgisidir[2415].

Kutup çalışmaları oldukça yeni olan Türkiye'nin açıkçası Arktika Konseyi gözlemci üyelik başvurusu, ne Türkiye'nin kutup araştırmalarına duyduğu devlet merkezli bir ilginin tezahürü, ne de kurumsal ve çok yönlü bir dış politikanın ürünüdür. Türkiye Dışişleri Bakanlığı 02 Şubat 2018 tarihinde Türkiye'nin Arktika Konseyi gözlemci üyeliği ile ilgili olarak; ***"Konsey üyesi ülkeler nezdinde 2011 Haziran ayından bu yana ilgili Büyükelçiliklerimizce"*** girişimlerde bulunulduğu ve gözlemci üyelik ile ilgili yapılan başvuruya dair gelişmelerin yakından takip edilmeye devam edildiğini ifade etmiştir[2416]. Gelinen son nokta da Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 30 Nisan 2018 tarihinde düzenlenen çalıştay da Arktika Konseyi üyelik

---

[2412] Arctic Council, *Arctic Council Observer…,* ss. 1-16.

[2413] Knecht, a.g.m., ss. 2-3.

[2414] Knecht, a.g.m., s. 3.

[2415] Her dört yılda bir gözlemci statüsü verildiği tarihten itibaren, gözlemci ülkelerin gözlemci statüsüne olan ilgilerini olumlu bir şekilde yeniden göstermeleri gerekmektedir. Daha fazla bilgi için bu çalışmanın birinci bölümünde Arktika Konseyi başlıklı kısmına bakınız.

[2416] Dışişleri Bakanlığı, Denizcilik, Havacılık ve Hudut Genel Müdür Yardımcılığı (DHGY) ile elektronik posta üzerinden yapılan görüşme, 02 Şubat 2018.

sürecinin yenilenmesi Dışişleri Bakanlığı'na sunulan bir raporla tavsiye edildiği bilinmektedir[2417]. Hâlihazırda, Türkiye'nin Büyükelçilikler nezdinde yürüttüğü girişimler sınırlı olmakla birlikte[2418], Türkiye'nin Arktika Konseyi üyeliğinin bir dış politika hedefi olarak yürütülmesi, bu bağlamda, Arktika'ya yönelik siyasî ve bilimsel gündemin belirgin bir çerçeveye oturtulması tavsiye edilebilir. Nasıl ki, AB, 2009 yılında kabul edilmeyen Arktika Konseyi gözlemci üyeliği sonrasında Arktika strateji ve politikalarında, bölgenin uluslararasılaşmasından daha çok, bölge ülkelerin Arktika'daki egemenliklerinin tanınması yönünde söylem değişikliğine gitmişse, **Türkiye'de öncelikle bir Arktika stratejisi ve politikası yayınlayarak, Arktika'ya bakışını, bölge devletleri ile olan ilişkisini ortaya koymalı, bilimsel araştırmalara önem vererek, Arktika Konseyi uzman ortaklıklara ve çalışma gruplarına olan ilgisini geliştirmelidir.** Türkiye ancak bilimsel gündem temelinde yeterliliğini ortaya koyduğu müddetçe, siyasî gündemin Arktika Devletleri ile ikili ilişkiler ve bölge politikası geliştirme bağlamında bir anlam ifade edebileceği söylenebilir. Ayrıca Arktika Konseyi gözlemci üyelik süreci sadece devlet düzeyinde bir başvuru süreci olarak değerlendirilmemeli, **sivil toplum örgütlerinin de Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olabilecekleri** dikkate alınmalıdır.

4.3.2 Svalbard Antlaşması, Küresel Tohum Sığınağı ve Türkiye

1920 yılında imzalanan ve 1925 yılında yürürlüğe giren Svalbard Antlaşması, uluslararası katılıma açık bir Antlaşma'dır. Günümüze kadar Antlaşma'ya Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Estonya, Litvanya, Venezüella ve Suudi Arabistan gibi 40'dan fazla ülke taraf olmuştur. Antlaşma, Norveç'in Svalbard Takımadaları üzerindeki tam ve mutlak egemenliğini vurgularken, askerî faaliyetler yasaklamakta, Svalbard Takımadaları'nın coğrafî bir sınırlaması ve tanımlamasını yapmaktadır. Hatırlanacağı üzere, Antlaşma'ya taraf olan devletlere gerek Svalbard

[2417] İnam, Ünal ve Koçak, a.g.m., s. 42. Burada Türkiye'nin Arktika Konseyi gözlemci üyelik süreciyle ilgili olarak Dışişleri Bakanlığı ile yapılan görüşme ve yazışmalarda ne konu ile ilgilenen bir birim, masa veya muhatap bulunamadığını belirtmek gerekir.

[2418] Türkiye'nin Arktika Devletleri'ndeki büyükelçilikleri ile yapılan görüşmelerden, Türkiye'nin Arktika Konseyi üyeliği ile ilgili girişimlerin yetersiz olduğu anlaşılmaktadır.

Takımadaları'nda gerekse de bu Takımadaları'nın karasularında balıkçılık, denizcilik, endüstriyel faaliyetler, madencilik, ticaret yapmak gibi bazı haklar tanımaktadır. Svalbard Antlaşması, uluslararası hukuk çerçevesinde yapılan bir Antlaşma olduğundan yalnızca Antlaşma'ya taraf olan devletler, kendi vatandaşları ve şirketleri adına Norveç tarafından eşit hak isteyebilmektedir[2419].

Svalbard Antlaşması'nın Svalbard Takımadaları'nın kıta sahanlığı ve MEB alanlarındaki zengin hidrokarbon yataklarına ve bol miktardaki balıkçılık alanlarına kadar uzanıp uzan(a)mayacağı tartışma konusu olmakla birlikte, Takımadaları'nın gerek bölge gerekse de bölge dışı devletler, üniversiteler ve sivil toplum örgütleri tarafından bilimsel araştırmalarda aktif bir şekilde kullanıldığı görülmektedir. Örneğin, bu çalışmanın sınırları içerisinde ele alınan başta Arktika Devletleri olmak üzere, Çin, Hindistan, Japonya ve Singapur'un Svalbard Takımadaları üzerinde bilimsel araştırma üslerine sahip olduğu ve bu üslerin her türlü lojistik faaliyetlerini Norveç ile ikili ilişkiler dâhilinde geliştirdiği görülmektedir.

İmzalandığı günden bugüne üzerinden 100 yıl geçen Svalbard Antlaşması, devletlerin gerek bilimsel araştırmalarında gerekse de Arktika strateji ve politikalarında etkinlik gösterme alanı olarak görülebilir. Bu, Svalbard Antlaşması'na taraf olmadan bilimsel araştırma, strateji ve politika geliştirilmeyeceği anlamına gelmemektedir. Ancak Antlaşma'ya taraf olan devletlere herhangi bir mali külfet getirmeyen ve Antlaşma'nın sağladığı koşullar ve fırsatlar düşünüldüğünde Antlaşma'ya taraf olmak akılcıl ve cazip gelmektedir. Bu çalışmanın sınırları içerisinde incelenen bölge ve bölge dışı aktörlerin tamamı Svalbard Antlaşması'na taraftır. **Türkiye neden Svalbard Antlaşması'na taraf olmamaktadır?,** sorusuna açıkça bir cevap vermek güçtür. Konuyla ilgili olarak ilk defa 2009 yılında **Türkiye'nin Norveç Büyükelçiliği tarafından Dışişleri Bakanlığı'na Svalbard Antlaşması'na taraf olmaya karar verilmesi durumunda, *"Norveçli yetkililer nezdinde girişimde bulunularak, depozitör devlet olan Fransa'ya başvurularak"* imzanın atılmaması için hiçbir neden olmadığına dair resmi bir yazı**

[2419] Svalbard Antlaşması ile ilgili olarak kapsamlı bir değerlendirme için bu çalışmanın Svalbard Antlaşması kısmına bakınız.

gönderilmiştir[2420]**.** Büyükelçiliğin sonuçsuz kalan bu isteği dışında, 30 Nisan 2018 tarihinde Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından düzenlenen çalıştay da ise Türkiye'nin ***"Arktika Konseyi'ne üyelik sürecinde Svalbard Antlaşması'na taraf olmasının sağlayacağı faydaların ortaya çıkarılarak sürecin Dışişleri Bakanlığı ile koordine edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir"***[2421]**.** Burada ki, temel yanılgı Arktika Konseyi üyelik süreci ile Svalbard Antlaşması'nın birbiriyle ilişkilendirilmeye çalışılmış olması ve Svalbard Antlaşması'na taraf olmanın sağlayacağı fırsatların göz ardı edilmiş olmasıdır. Eğer Antlaşma'nın imzalandığı 09 Şubat 1920 tarihi Türkiye'nin Ulusal Kurtuluş mücadelesinin verildiği bir döneme denk geldiği düşünülecek olursa, bu durum Türkiye'nin Svalbard Antlaşması'na taraf ol(a)mamasının bir nedeni olarak kabul edilebilir. Buna ek olarak, 1923 yılında kurulan genç Türkiye Cumhuriyeti'nin sağlam temeller üzerinde yükselmeye başladığı dönem, İkinci Dünya Savaşı'na giden süreç ile Soğuk Savaş ve sonrası dönemin ilk yıllarında uluslararası sitemin getirdiği koşullar ve dinamikler göz önüne alındığında bu durum yine anlaşılabilir koşullar/dinamikler sunabilir. Ancak Svalbard Takımadaları üzerinde Norveç ile yaşadığı her türlü ihtilafa rağmen (tarihsel, MEB ve kıta sahanlığı vb.) Sovyetler Birliği'nin 1935 yılında, bu ihtilaftan bağımsız olarak Arnavutluk, Bulgaristan, Romanya, Suudi Arabistan ve Yunanistan'ın 1925 yılında, Güney Kore'nin 2012 yılında, Litvanya'nın 2013 yılında, Letonya ve Kuzey Kore'nin ise 2016 yılında Svalbard Antlaşması'na taraf olduğu hatırlanacak olursa, en azından Soğuk Savaş sonrası dönemde Türkiye'nin neden Svalbard Antlaşması'na taraf olmadığının muhtemel bir cevabı ***"siyasî vizyon eksikliği"*** olabilir.

Eğer yukarıda sorulan soruyu, **Türkiye neden Svalbard Antlaşması'na taraf olmalı?,** şeklinde soracak olursak, bu sorunun en muhtemel cevabı; **hiçbir mali külfet doğurmayan Svalbard Antlaşması'nın sağladığı fırsatlardan yararlanma isteği** olabilir. Örneğin; Türkiye'de Svalbard Antlaşması üzerine çalışmalar yapan Barbaros Büyüksağnak, 400 yıldır farklı ülkelerden insanların balıkçılık, balina avcılığı,

---

[2420] Barbaros Büyüksağnak, *"Svalbard Antlaşması ve Türkiye",* https://drive.google.com/file/d/177BqGZ1DXSrgHlwzi3619P6rQ0U4LT7G/view, (Erişim: 15.05.2019), s. 38.

[2421] İnam, Ünal ve Koçak, ag.m., s. 42.

madencilik ve turizm için Svalbard Takımadaları ile ilgilendiğini ve artık Türkiye'nin de Antlaşma'ya taraf olarak Svalbard Takımadaları ile ilgilenme zamanının geldiğini belirtmektedir. Buna ek olarak, Türkiye'nin Antlaşma'ya taraf devletlerin kazanacağı haklardan yararlanması gerektiğini, Antarktika'da olduğu gibi Arktika'da da bilimsel araştırma istasyonunun kurularak, Svalbard Üniversitesi'ne öğrenci gönderilebileceğini vurgulamaktadır[2422].

Svalbard Takımadaları ile ilgili bir başka konu da **Küresel Tohum Sığınağı**'dır. Sığınağın güvenliği, kontrolü ve sorumluluğu, küresel gıda güvenliğini korumak için mahsul çeşitliliğini korumaya çalışan ve uluslararası kâr amacı gütmeyen bir organizasyon olan ***"Crop Trust"*** kuruluşu tarafından sağlanmaktadır. Temel amacı, dünyadaki geleneksel tohum bankalarında tutulan mahsul çeşitliliğinin hem içsel hem de felaket kaybına karşı güvence altına alınmasının sağlanmasıdır[2423]. Devletlerin buraya teslim ettikleri tohumları geri almasıyla ilgili herhangi bir engel bulunmadığı görülebilir. Sığınağın Svalbard Takımadaları'na yapılmasının nedeni; bölgenin sahip olduğu soğuk iklim, permafrostun yeraltında soğuk hava depoları için sağladığı uygun koşullar, arazinin yapısı ve düşük radyasyon özellikleridir. Güvenlik açısından, Svalbard, dünyadaki diğer birçok gen bankaları ile karşılaştırıldığında, sahip olduğu altyapı ve günlük uçuşların yanında yerel kömür kaynaklarından elde edilebilen güvenilir bir enerji kaynağına sahiptir. 120 metre derinlikte bir kaya içerisine yerleştirilen Sığınak, mekanik soğutma sisteminin arızalanması ve iklim değişikliğine bağlı olarak dış hava sıcaklıklarının artması durumunda bile tohumların bulunduğu kasa odalarının doğal olarak donmuş kalmasını sağlayabilmektedir[2424].

[2422] Gökhan Karakaş, "Türkiye Svalbard'da Olmalı", *Milliyet Gazetesi,* 06 Mart 2018, http://www.milliyet.com.tr/turkiye-svalbard-da-olmali--gundem-2621745/, (Erişim: 16.05.2019).

[2423] Ürün çeşitliliği, tarımın biyolojik temelidir. Tarım göreceli olarak az sayıda mahsule dayanmakta olup (dünya çapında herhangi bir önemli ölçekte yalnızca yaklaşık 150'si yetiştirilmektedir), her biri çok çeşitli biçimlerde ortaya çıkar. Bunlar, örneğin yükseklik, çiçek rengi, dallanma şekli, meyve süresi, tohum büyüklüğü veya tat olarak değişebilir. Ayrıca, soğuğa, sıcağa veya kuraklığa verdikleri tepkiler de değişiklik gösterebilmektedir. Bkz. Crop Trust, a.g.e., ss. 2-3.

[2424] A.g.e., s. 3.

Fotoğraf 27: Küresel Tohum Sığınağı



Kaynak: Fotoğraflar Onur Limon tarafından 29 Şubat 2020 tarihinde Longyearbyen'de çekilmiştir.

Küresel Tohum Sığınağı için iklim değişikliğinin artan gıda fiyatlarının arkasındaki ana itici güçlerden biri olarak kaydedilmesi nedeniyle, dünya tarımının gelecekteki değişimlerin etkisine karşı savunulabilmesi ve dünyadaki mahsullerin, yeni iklim koşullarına adapte olmasından hareketle dünyanın farklı ülkelerinden binlerce tohum toplandığı görülmektedir[2425]. William Engdahl; bilim insanlarının (Küresel Tohum Sığınağı'yla bağlantılı olanlar) ***"gezegenin ürün çeşitliliği örneklerini elde etmek için küresel ısınmaya karşı korumanın sahte argümanını kullanarak",*** bilinen her tohum çeşidinden örnekler toplamak için dünyayı dolaştıkları belirtmektedir. Bunun etkilerinin de Henry Kissinger'ın ***"petrolü kontrol edersen, ülkeyi kontrol edersin; yiyeceği kontrol edersen, popülasyonu kontrol edersin"*** sözünden hareketle, nükleer savaş tehdidinden potansiyel olarak daha tehlikeli olacağını ifade etmektedir. Ayrıca Küresel Tohum Sığınağı'nın oluşturulması için milyonlarca dolar yatırım yapan Gates Vakfı, Rockefeller Vakfı, Monsanto Şirketi, Syngenta Vakfı'na şüpheyle yaklaşmaktadır[2426]. Bu görüşün aksine Longyearbyen'de yaşayan insanların genel olarak Küresel Tohum Sığınağı'na verilen tohumların tüm

[2425] William Engdahl, "NATO's Doomsday Seed Vault in the Arctic", *Global Research News,* 22 Eylül 2008, https://www.globalresearch.ca/nato-s-doomsday-seed-vault-in-the-Arctic/10300, (Erişim: 16.05.2019), ss. 2-3.

[2426] Engdahl, *NATO's Doomsday…,* s. 3.

insanlığın kullanıma açık olduğuna inandığını ve en merak edilen konulardan birinin tohumlar arasında esrar ve marihuananın olup olmadığı olduğunu söyleyebilirim. Neticede Küresel Tohum Sığınağı'na ilgili ülkelerden gönderilen sandıklar, kutular vb. ilgili ülkeler dışından açılamamaktadır.

Türkiye, günümüze kadar Küresel Tohum Sığınağı'na doğrudan bir tohum teslimatı gerçekleştirmemiştir. Buna rağmen Dünya'nın gıda güvencesi olduğu teminatı ile Küresel Tohum Sığınağı'nda bulunan genetik materyalden özellikle tahıllar ve baklagiller gibi en önemli gruplardaki tohum örnekleri Türkiye orijinlidir[2427]. Bu bağlamda Türkiye orjinli olduğu bilinen 32.762 mahsulden elde edilen tohumların Küresel Tohum Sığınağı'nda muhafaza edildiği bilinmektedir[2428]. Türkiye birçok tahılın anavatanı ve çeşitlilik merkezi olduğu için dünyanın bir çok gen bankası ve Küresel Tohum Sığınağı, Türkiye orijinli genetik kaynakları son yüzyılda yapılan toplamalarla elde etmiştir. [2429]. Bu bağlamda; Türkiye'nin dolaylı yoldan tohumlarının Küresel Tohum Sığınağı'nda saklandığı, var olan mevcut durumu, Sığınağa kendi inisiyatifiyle doğrudan tohum vererek meşrulaştırması, Türkiye'nin en azından mevcut durumu meşrulaştırması bağlamında değerli olabilir. Ancak bu durum, tohum ve genetik kaynakların stratejik olarak ulusal bir öneme sahip olduğu düşüncesinin göz ardı edileceği anlamına gelmeyeceği gibi, hâlihazırda gen bankalarında bulunan tüm tohumların bu merkeze gönderilmesi gibi bir yaklaşım beklenmemektedir. Türkiye'de genetik kaynaklar (yaklaşık 120.000 tohum örneği) 1964 yılından bu yana sürdürülen toplama faaliyetleri ile Ankara ve İzmir'deki iki gen bankasında yedeklenerek uluslararası standartlarda koruma altına alınmıştır[2430].

[2427] Tarım ve Orman Bakanlığı, Tarla Bitkileri Araştırmaları Daire Başkanlığı ile elektronik posta yolu ile yapılan görüşme, 20 Haziran 2018.

[2428] Crop Trust, *"Turkey",* https://www.croptrust.org/country/turkey/, (Erişim: 10.06.2020), s. 1.

[2429] Tarım ve Orman Bakanlığı, Tarla Bitkileri Araştırmaları Daire Başkanlığı ile elektronik posta yolu ile yapılan görüşme, 20 Haziran 2018.

[2430] Aynı yer.

4.3.3 Türkiye İçin Arktika Stratejisi

Bu çalışmanın içerisinde strateji ve politikaları incelenen bölge ve bölge dışı aktörlerin, strateji ve politika beyanlarındaki benzerlikler ve farklılıkların Türkiye'nin nasıl bir Arktika stratejisi oluşturmasına yönelik bir yol haritası oluşturabileceği söylenebilir. Bu kapsamda, bu strateji ve politikalardaki ortak noktalar ve benzerlikler belirlenirken, açıkça vurgulanan öncelikler ve bu önceliklere karşılık gelen bulgular değerlendirilerek Tablo 21 oluşturulmuştur.

Tablo 21: Ülkelerin Arktika Strateji ve Politikalarının Öncelikli Alanları

Ülkeler	Küresel İklim Değişikliğinin Etkileri	Arama ve Kurtarma	Ekonomik Gelişim ve Fırsatlar	Bilimsel Araştırmalar	Arktika Yönetişimini Geliştirmek	Çevrenin Korunması	Askerî Güvenlik Konuları	Egemenlik	Sürdürülebilir Kalkınma	Uluslararası İş Birliği	Yerli Halklar
ABD	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-
Danimarka	x	x	x	x	-	x	x	x	x	-	x
Finlandiya	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x
İsveç	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x
İzlanda	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x
Kanada	x	x	x	x	-	x	x	x	x	-	x
Norveç	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Rusya	x	x	x	x	-	-	x	x	x	-	x
Çin	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x
G.Kore	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x
Hindistan	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	-
Japonya	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x
Singapur	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	-
AB	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x
NATO	x	x	x	x	-	-	x	-	-	x	-

* Bölge ve bölge dışı aktörlerin stratejileri ve politikalarındaki öncelikler değerlendirilirken, günümüze kadar yayınlanan tüm strateji ve politikalar dikkate alınmıştır. Ayrıca yayınlanan strateji ve politikalarda bir önceki ve sonraki arasındaki farklılıklar değişimi işaret ettiğinden en son yayınlanan strateji ve politika üzerinden bu öncelikler değerlendirilmeye tabi tutulmuştur. x işareti olumlu tutumu, – işareti ise olumsuz tutumu ifade etmektedir.

Kaynak: Tablo çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 21 oluşturulurken Arktika Devletleri'nin yanı sıra Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Singapur, AB ve NATO'nun Arktika strateji ve politikalarından

Singapur'un günümüze kadar doğrudan yayınlanmış bir Arktika stratejisi bulunmadığından bölgeye yönelik geliştirdiği politikalar üzerinden, NATO, kuruluş yapısı itibariyle siyasî ve askerî güvenlik odaklı bir yaklaşım üzerinden değerlendirilmeye dâhil edilmiştir. ABD Başkanı Trump'ın küresel iklim değişikliği ile ilgili olumsuz açıklamalarına rağmen ABD, küresel iklim değişikliğinin Arktika'yı hiç olmadığı kadar değiştirdiğinin farkındadır. Buna rağmen Tablo 21'de küresel iklim değişikliğine bakışı olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Bunun dışında ABD ve Rusya'nın askerî güvenlik meselelerini önemli stratejik ve politik öncelikleri arasında gördüğü, Danimarka, Kanada ve Norveç gibi diğer aktörlerle kıyaslandığında bu iki büyük gücün Arktika'daki askerî genişlemesi aynı zamanda küresel bir rekabet olarak değerlendirilmektedir. Norveç ve Rusya arasındaki askerî rekabet/karşıtlık ve ekonomik iş birliği sürdürülebilir görünümdedir. Danimarka, Grönland'ın bağımsızlığa yol açan herhangi bir sürecin kontrolünü elinde bulundurmak istediğinden Arktika'nın uluslararası iş birliğine açılmasına temkinli yaklaşmaktadır. ABD, Kanada ve Rusya strateji ve politikalarında Arktika yönetişimde uluslararası iş birliğini destekliyor olsalar da, ABD'nin Arktika Konseyi'nin yapısının genişletilmesine olan karşıtlığı, Kanada ve Rusya'nın AB'yi Arktika Konseyi'ne dahil etmek istememeleri nedeniyle Tablo 21'de olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Bunların dışında AB, Finlandiya, İzlanda, İsveç ile Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya ve Singapur Arktika'da barışçıl, kapsayıcı ve çok taraflı uluslararası yönetişimi desteklemektedir. Burada Finlandiya ve İsveç'i çok taraflılığa iten en büyük neden, geçmişte Arktika Okyanusu kıyı şeridine olan bağlarını kaybetmiş olmalarıdır.

Tablo 21'deki bölge ve bölge dışı aktörlerin **strateji ve politika beyanlarındaki benzerlikler dört başlık altında toplanabilir. Bunlar: 1) Küresel iklim değişikliğinin etkileri; 2) Arama ve kurtarma; 3) Ekonomik gelişim ve fırsatlar; ve 4) Bilimsel araştırmalardır. Bu başlıklar aynı zamanda Türkiye'nin Arktika strateji ve politika hedeflerinin öncelikli alanları olarak kabul edilebilir. Bu strateji ve politikanın söylemde ve uygulamada temel odak noktası Heather Exner-Pirot'un ifadesiyle; *"iklim değişikliğinin etkisini hafifletme ve Arktika'daki***

bilimsel faaliyetlere dünya vatandaşı olarak" **yaklaşmak olabilir[2431].** Her ne kadar Türkiye'nin Arktika strateji ve politikasının hedefleri ve temel odak noktası bir başlangıç olarak görülse de **Türkiye açısından açıklığa kavuşturulması veya çözümlenmesi gereken iki esas alan bulunmaktadır.** Bunlardan **birincisi:** Türkiye'nin kapsamlı bir Arktika stratejisi ve politikası geliştirip uygulayabilmesi için kurumsal anlamda ya Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde yürütülen Kutup araştırmalarının Japonya örneğinde olduğu gibi Dışişleri Bakanlığı bünyesinde kurulacak ana bir merkezle (Arktika-Antarktika Başkanlığı, Kutup Başkanlığı gibi) bağlantılı olması ya da bir Denizcilik Bakanlığı kurularak Dışişleri Bakanlığı ile koordineli çalışılmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Netice itibariyle, Kutuplarda yaşanan gelişmeler coğrafyadan ve dış politikadan bağımsız olmayacaktır. Her hâlükârda üniversite, stratejik düşünce enstitüleri ve Türk Silahlı Kuvvetleri gibi kurum kuruluş ve sivil toplu örgütlerinin Kutuplara yönelik bilgi, düşünce, yaklaşım ve potansiyeli dikkatle örgütlenmeli ve değerlendirilmelidir. Açıklığa kavuşturulması gereken **ikinci alan:** Kutup politikalarının Arktika ve Antarktika olarak birbirinden ayrılmasıdır. Arktika'nın sınırlar coğrafyası, Antarktika'nın ise AAS'ye tabii olduğu, dolayısıyla her iki bölgeye yönelik yürütülecek strateji ve politikalarda önemli benzerlikler olduğu gibi, farklılıklar olduğu da göz ardı edilmemelidir.

Türkiye'nin Arktika stratejisi ve politikası için öncelikli alanlar ve temel odak noktası tespit edildiğine göre, bu yeni strateji ve politika yaklaşımda öncelikli (zaman kaybedilmeksizin) atılması gereken adımlar üç başlık altında toplanabilir: **1) Arktika'daki diplomatik varlığın artırılması; 2) Bilimsel araştırma ve sürdürülebilir ekonomik fırsatların Arktika Devletleri/Arktika Konseyi özelinde geliştirilmesi ve güçlendirilmesi; ve 3) İklim değişikliğine bağlı olarak ortaya çıkabilecek güvenlik meselelerine (askerî, siyasî, ekonomik, toplumsal ve çevresel güvenlik boyutunda yaratacağı etkiler/tehdit ve değişkenler/fırsatlar ve muhtemel krizler) bölgesel ve küresel ölçekte hazırlıklı olmaktır.**

Türkiye'nin Arktika'daki diplomatik varlığının artırılması; Arktika Devletleri'ndeki büyükelçilikleri ve konsoloslukların görevli diplomatların sayısının

[2431] Prof.Dr. Heather Exner-Pirot ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 22 Nisan 2019.

strateji ve politika hedeflerine uygun olarak arttırılması ve bu ülkelerin Arktika alanlarında/şehirlerinde yeni diplomatik temsilciliklerin açılması düşünülmelidir. Mevcut durumda Türkiye'nin Arktika Devletleri'nde büyükelçilikleri ve konsoloslukları bulunmaktadır. Ancak Alaska ve Grönland'dan sorumlu konsolosluk ve büyükelçilikler sırasıyla Los Angeles (ABD) ve Kopenhag (Danimarka)'ta, İzlanda'dan sorumlu büyükelçilik Oslo'da (Norveç) yer almaktadır. Reykjavik (İzlanda) ve Bergen (Norveç)'de bulunan fahri konsolosluklar dışında Türkiye'nin Arktika coğrafyasında herhangi bir misyon temsilciliği bulunmamaktadır[2432]. Daha güçlü ve Arktika uzmanlıklarının bulunduğu nitelikli bir diplomatik mevcudiyetle Türkiye Arktika'daki gelişmeleri, yeni fırsatlar (bilimsel araştırma, enerji, balıkçılık, gemicilik vb.) ve iş birliği süreçlerini yakından takip ederek ikili ilişkilerine Arktika özelinde bir dinamizm kazandırabilir. Ayrıca Singapur örneğinde olduğu gibi Arktika işleri özel elçisi (Kutup işleri olarakda adlandırılabilir) görevlendirilebilir.

Bilimsel araştırma ve sürdürülebilir ekonomik fırsatların Arktika Devletleri/Arktika Konseyi özelinde geliştirilmesi/güçlendirilmesi; Arktika bilimsel araştırma sürdürülebilir ekonomi fonu oluşturularak[2433], Türkiye'nin Arktika'daki ve kutuplardaki bilimsel araştırma gücü desteklenebilir. Bu bağlamda Arktika Konseyi (gözlemci üyeler, araştırma ve uzaman grupları vb.) ve Arktika Devletleri ile bilim insanları arasında bir bağ oluşturularak, ortak bilimsel araştırmalar gerçekleştirilebilir. Türkiye sadece ikili değil Arktika Konseyi uzman grupları, yerli halk organizasyonları, BM'nin iklim değişikliği çalışmaları vb. yapılarla çok taraflı iş birliklerinin içerisinde olmalı ve yakın çalışabilmelidir. Özellikle Arktika'daki yerli hakların Avrupalıların Arktika'daki keşiflerinden yüzlerce yıl hatta binlerce yıl önce burada yaşamaya başladığı unutulmamalıdır. Arktika'da Çin, Hindistan, Japonya, Güney Kore, Singapur vb. ülkelerle geliştirilebilecek çok yönlü ilişkiler dikkate alınmalıdır. 2020 yılı itibariyle Türkiye'de 203 üniversite ve akademi bulunmaktadır. Bütün üniversitelerin ilgili bölümlerinde kutup çalışmaları ile ilgili yeni bölümler veya dersler açılarak, iklim değişikliği, göç, buzullar, gemicilik, balıkçılık, tekstil (koruyu

[2432] Bkz. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, *"Yurtdışı Teşkilatı",* http://www.mfa.gov.tr/yurtdisi-teskilati.tr.mfa, (Erişim: 02.04.2020)

[2433] Bu fon Kutup (Arktika ve Antarktika) fonu adı altında da oluşturulabilir.

elbise), güzel sanatlar, güvenlik, tıp (kutup yaşamı/sağlık ve hastalıklar), sosyoloji vb. birçok alanda çalışma yürütülebilir.

İklim değişikliğine bağlı olarak ortaya çıkabilecek güvenlik meseleleri; askerî, siyasî, ekonomik, toplumsal, insani, siber, çevresel vb. güvenlik boyutuyla, küresel fikirler üretebilecek kapasite ve yeterlilik ve jeopolitik (zaman, mekân ve kuvvet) bir kavrayış gerektirmektedir. İklim değişikliğinin etkileri tehdit ve değişkenler/fırsatlar ve muhtemel krizler bölgesel ve küresel ölçekte değerlendirilmeli geleceğe yönelik varsayımlar ve projeksiyonlar oluşturulmalıdır. Türkiye'nin Mavi Vatan'ın ötesinde deniz alanlarındaki varlığı ve etkinliğini arttırmaya yönelik hedefler belirlenmelidir. NATO üyesi ülkeler arasında, ülkelerin stratejik çıkarlarını etkileyen (savunma harcamaları, Suriye, Libya, iklim değişikliği vb.) konularda çok az koordinasyonun olduğu, NATO'nun gelecekte Arktika'da Rusya ve Çin'e karşı alması muhtemel görev ve sorumluluğun Türkiye'ye yansımaları dikkatle ele alınmalıdır. ABD öncülüğünde Arktika'da Rusya ve Çin karşıtlığı üzerinden oluşturulması muhtemel güvenlik kompleksinin yaratacağı jeopolitik yansımalara daha bugünden hazır olmak gerekebilir. Arktika'daki sorun ve anlaşmazlıklarda tarafsız bir tutum benimsenmeli, dünya vatandaşı, çok taraflı iş birliği söylemleri öne çıkarılarak muhtemel çatışmalarda arabuluculuk üstlenebilecek diplomat, uzman ve bilim insanları yetiştirilebilmelidir. Eğer iklim değişikliğine bağlı olarak 2050 yılına kadar yaklaşık 150-300 milyon arasında insanın yerlerinden göç edebileceği ve Yerinden Edilme İzleme Merkezi'nin 2008 yılından bu yana yılda ortalama 26.4 milyon kişinin doğal afetlerin getirdiği felaketler nedeniyle evlerini terk etmek zorunda kaldığı hatırlanacak olursa, güneyden kuzeye doğru gelecekte gerçekleşmesi muhtemel göç projeksiyonlarının Türkiye'ye olası etkileri tehdit ve değişkenler incelenmelidir[2434].

[2434] Küresel iklim değişikliğinin etkileri için bu çalışmanın bkz. s. 282.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Yeni enerji havzalarının ortaya çıkmasının Arktika jeopolitiğine olan etkisinin incelenmesi, sadece jeopolitiğin ne olduğu ile ilgili değil, aynı zamanda Arktika jeopolitiğinin ne olduğu ile ilişkilidir. Bu, kapsamlı ve bütünsel bir jeopolitik değerlendirmenin içerisinde sadece bir parça değil, bütünü oluşturan, tarihsel ve coğrafî özelliklerin yanında küresel iklim değişikliği, deniz geçiş yolları, bölgedeki sorun ve anlaşmazlıklar, bölge ve bölge dışı aktörlerin strateji ve politikaları ile yeni gerçekleşen olayların birbirlerine olan bağlantısının ortaya konulmasıyla ilişkilidir.

Bu çalışmanın temel hipotezi; Arktika, küresel iklim değişikliğinin etkileri, yeni enerji havzalarının mevcut ve potansiyel değeri ve deniz geçiş yollarının açılmasıyla birlikte, bölge ve bölge dışı aktörlerin iş birliğinden ziyade çatışma potansiyeli yüksek bir bölgeye dönüşmekte ve dünyanın jeopolitik ağırlık merkezlerinden biri haline gelmektedir. Çalışmada bu dönüşümün nasıl olduğunun yanı sıra Arktika'nın jeopolitik unsurlarının bölge devletleri açısından değerlendirilmesi; hukukî statüsüne bakış; Arktika'da mevcut sorun ve anlaşmazlıkların nedenleri; bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika strateji ve politikaları açıklanarak Arktika'nın jeopolitik duyarlılığının ortaya konulması amaç edinilmiştir. Çalışmada bu temel hipotez, araştırma hipotezleri ve sorularıyla sınanarak yanıtlar alınmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda Arktika, daha önceki jeopolitik teorilere, coğrafî konumuna, bölge ve bölge dışı aktörlere göre, zaman, mekân ve kuvvet ilişkisi içerisinde incelenmiş, Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzalarının Arktika jeopolitiğine etkisi Arktika jeopolitiğinin ne olduğunun kapsamlı bir incelemesi dâhilinde ve bütünsel bir değerlendirme üzerinden yapılmıştır.

Bu çalışmanın yazın kısmında incelenen literatürde, çalışmanın temel hipotezine geçerli bir yanıt aramaya çalışan bir çalışma günümüze kadar yapılmamıştır. Ancak daha önceki çalışmalarda Arktika'da iş birliği, çatışma alanları, hukukî yapı, enerji kaynakları, iklim değişikliği, Arktika Devletleri'nin strateji ve politikaları vb. konular üzerine incelemeler yapılarak sınırlı sayıda araştırma literatüre kazandırılmıştır. Günümüze kadar yazılanlar genel olarak Arktika ve jeopolitiğinin önemine değinmiş olsa da bunun neden ve nasıl olduğunu açıklamakta sınırlı kalmıştır.

Bu çalışmaların eksik, sınırlı ve önemli hususları yazın kısmında incelendiğinden burada tekrara düşülmeyecektir. Ancak çalışmanın yazın kısmında belirtilen çalışmaların, bu çalışmanın analitik kısmında belirtilen ve burada ilgili bölümler üzerinde ele alınmış olan araştırma hipotezleri ve araştırma soruları bağlamında konuyu açıklama gücünün neden eksik kaldığı ve bu çalışmanın bu eksikliği ilgili bölümlerde nasıl giderdiği, literatürdeki hâkim argümanlar ve vakalar üzerinden ayrıntılı bir şekilde tartışılmıştır. Bu tartışma yapılırken çalışmanın literatüre katkısı her bölümde ayrı ayrı ele alınarak, temel hipotez bağlamında değerlendirilmiştir.

Çalışmanın teorik arka planının açıklandığı giriş bölümünde; Jeopolitik nedir? ve Arktika daha önceki jeopolitik yaklaşımlara göre nasıl değerlendirilmiştir? sorularına yanıt aranmıştır. Burada jeopolitiğin ne olduğu ve Arktika'nın daha önceki jeopolitik yaklaşımlardan kara, deniz, hava ve uzay hâkimiyet teorilerine göre nasıl değerlendirildiği açıklanmıştır. Günümüz uluslararası ilişkiler disiplininde olayları, gelişmeleri ve konuları değerlendirirken tek bir teoriyle her şeyi anlamak veya inceleme yapmak elbette yeterli olmamaktadır. Bu çalışma; realist, post kolonyal, eleştirel jeopolitik ve yeşil teori gibi farklı teorik incelemeler üzerinden farklı amaçlar doğrultusunda ele alınabilir. Böylesi bir çabanın literatüre önemli katkı sağlayacağı da şüphe götürmez. Ancak bu çalışmada amaç; jeopolitik bir değerlendirme yapmak ve incelemeyi daha önceki klasik jeopolitik yaklaşımlara göre değerlendirmek olduğundan geçmiş, şimdi ve gelecek bağlamında; tespitler, değişimler ve öngörülerde bulunulmuştur. Ayrıca jeopolitik bir incelemenin teorik arka planının jeopolitik olması da anlaşılabilir olmalıdır. Jeopolitiğin ne olduğunun ortaya konulması açıkçası onun sınırlarını çizme çabasının bir sonucu olarak değerlendirilebilir. Bu sınırlar içerisinde jeopolitiğin tanımlanmasında *"devlet, coğrafya ve politika"* kavramlarının kullanımı geçmişten günümüze bir süreklilik göstermektedir. Jeopolitik sadece mevcut durumu anlatmamakta aynı zamanda geleceğe yönelik çıkarımlar yapmayı da gerektirmektedir. Coğrafya kaçınılmaz olduğundan zaman, mekân ve kuvvet ölçeğinde değer göstermekte, Arktika'nın coğrafî konumu değişmese de jeopolitik konumu zamanla farklı bir değer göstermektedir. Küresel iklim değişikliğinin etkisi ile birlikte Arktika Okyanusu'nun doğal bir engel olma özelliği azalmakta, sahanın etkisi teknolojik gelişmelerden etkilenmektedir. Stratejik kaynaklar (petrol, doğal gaz,

toryum, lityum vb.) yeni ekonomik fırsatlar yaratmakta ve Arktika geçmişte hiç olmadığı kadar erişime açık hale gelebilmektedir. Daha önceki jeopolitik teorilerde; Seversky'nin *"Karar Alanı"* alanı olarak gördüğü, Mackinder'in *"Kalpgâh"*ının güvenli sınırlarını oluşturan, Mahan'ın belirlediği deniz gücünü etkileyen koşulların zamanla değiştiği ancak stratejisindeki esasların genel geçerliliğini koruduğu ve uzay jeopolitiği açısından benzersiz bir saha genişliğine sahip olan Arktika, coğrafî özellikleri, saha genişliği ve stratejik kaynakları bakımından zaman, mekân ve kuvvet ilişkisi anlamında değişime uğramaktadır. Netice itibariyle coğrafya zamandan bağımsız değildir.

Literatürde Arktika'nın daha önceki jeopolitik teorilere göre nasıl değerlendirildiğine ilişkin soruya İlknur Öztürk ve Eda Ayaydın'ın vermiş olduğu iki yanıt bulunmaktadır. Her ikisi de Mackinder'in Kalpgâh'ına atıf yapmaktadır. Her ne kadar Eda Ayaydın; kara gücüne karşı deniz gücünün daha önemli olduğunu iddia etmiş olsa da bunun neden ve nasıl olduğuna ilişkin yeterli açıklama yapmamış, hava ve uzay gücünü tamamen göz ardı etmiştir. Öztürk; küresel iklim değişikliğine bağlı olarak Mackinder'in Arktika'nın deniz gücü tarafından ulaşılamayacak olması durumunun günümüzde bir anlamının kalmadığını ve haklı olarak Kalpgâh'ın *"korunaklılık"* özelliğinin anlamını yitirdiğini, Ayaydın ise; Arktika'nın yeni dönemde Rener'in *"Genişletilmiş Kalpgâh"* söyleminin bir benzeri olan *"Büyük Kalpgâh"* olduğunu belirtmektedir. Her ikisi de Mackinder'in Kalpgâh'ının sınırlarının değiştiğini ve Mackinder'in yanıldığı konusunda hem fikirdir. Ancak her ikisi de değiştiğini iddia ettikleri Kalpgâh'ın yeni sınırlarının neresi veya nasıl olduğunu çizmekten/vurgulamaktan kaçınmıştır. Ayrıca Mackinder'in Kalpgâh tanımlamasının dönemin geçerli politik durumuna göre kendisi tarafından üç defa yenilendiği göz ardı edilerek Mackinder'in yanıldığı düşünülmüştür. Coğrafyanın toplumları etkilediği gibi teknolojinin de tarihi etkilediği şüphe götürmez bir olgudur. Tarihte Mackinder'in çevre adalar olarak tanımladığı devletler, dünya adası bölgesinin tamamını ele geçiremeyeceklerini düşünmüş olmalı ki, Kalpgâh'a dokunmamış olsunlar. Günümüzde Kalpgâh'ın hava ve deniz güçlerine karşı erişilemez özelliğini kaybettiği görülmektedir. Mackinder'in dış kuşak olarak dahil ettiği devletler ile Kalpgâh arasındaki mesafenin özellikle havacılık alanında yaşanan gelişmelerle

ortadan kalkması, teorisinin de büyük ölçüde geçerliliğini kaybetmesine neden olmuştur. Günümüzde Kalpgâh'ın sınırlarının genişlediğini söylemek gerçekçi olabilir. Ancak Mackinder'in 1943 yılında Lena havzasını dışarda bırakarak, ABD'nin ortasından itibaren kuzeyde Kanada dahil olmak üzere, Birleşik Krallık, Fransa ve eski Sovyetler Birliği sınırları dahilinde kabul ettiği Kalpgâh'ın sınırlarını, günümüzde bir bölgenin coğrafî konumundan kaynaklanan değerin siyasî, ekonomik, teknolojik vb. şartlarda yaşanan değişimlerle önemini sürekli muhafaza etmesi mümkün görünmemektedir. Bu bağlamda yeni Kalpgâh'ın sınırlarını çizmek açıkçası zorlama bir çaba olabilir. Buna ek olarak, Arktika'nın iç sınırlarının çeşitliliği, dış sınırının geçişkenliği ve coğrafî özellikleri bakımından coğrafî bütünlükten yoksun olduğu ve Mackinder'in Kalpgâh'ının özelliklerini göstermediği söylenebilir. Ancak Lenaland olarak belirtilen alanlar Japon Denizi kıyıları dışında korunaklı ve yerleşim alanlarından kopuk özelliğini sürdürmektedir. Arktika Okyanusu'nu oluşturan denizler ise geniş karasal alanlarla çevrili olduğundan diğer okyanuslar gibi geniş ve açık alan özelliği göstermemektedir. Daha çok iç deniz, bir ölçüde Akdeniz görünümündedir.

Literatürde Arktika ile ilgili Deniz Hâkimiyet Teorisi üzerinden doğrudan yazılmış bir çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışma literatürdeki bu boşluğa katkı sağlamaktadır. Mahan, yaptığı tarihsel incelemelerde, denizleri kontrol altına almanın göz ardı edilmiş olduğuna dikkat çekmektedir. Kara ve deniz savaşları üzerine tarihsel incelemelerde bulunarak, deniz taktiği üzerine teori geliştirmeye çalışmıştır. Bu bağlamda ABD deniz kuvvetlerinin sadece savunma amaçlı var olmadığını, ayrıca kara gücü ile yapılması gereken kıyı savunmasının, deniz kuvveti tarafından kullanılmaması gerektiğini vurgulayarak, deniz kuvvetinin niteliğinin denizlerde hâkimiyet sağlayarak ülkenin savunmasını sağlamak (abluka altına almak) olduğunu belirtmiştir. Değişen teknoloji denizaltılar, torpidolar ve telsizler ablukanın daha uzaktan yapılmasını gerektirirken stratejisini değiştirmemiştir. Mahan'ın teorisinin başarısı, ABD'nin küresel yayılma siyasetinin önemli olaylarından biri olarak görülmektedir. Mahan'ın deniz gücü ile ilgili belirlediği *"coğrafî konum, fiziksel biçim, toprakların genişliği, nüfus sayısı, ulusal karakter ve hükümetin karakteri"* bugün küresel iklim değişikliğinin etkisiyle eriyen Arktika Okyanusu üzerinden

Rusya'nın bir deniz gücü olarak ortaya çıkasına olanak sağlamaktadır. Günümüzde Soğuk Savaş döneminde olduğu gibi ABD ve müttefikleri için Arktika'daki jeostratejik hedeflerden biri (belki de en önemlisi); Avrupa ve Amerika arasındaki deniz yollarının korunmasıdır. Bu nedenle Grönland, İzlanda, Birleşik Krallık-Norveç (GIUK-N) açığından Azor Adaları'na (Portekiz) uzanan hat, ABD'nin Atlantik savunmasının basamak taşlarını oluşturmaktadır. Bu durum Rusya için hâlihazırda karşı konulması gereken bir engel olarak görülebilir. 1980 yılından 40 yıl sonra ilk defa ABD ve Birleşik Krallık Donanmalarına ait savaş gemilerinin Rusya'nın Atlantik Okyanusu'na açılabilmesini sağlayan bir deniz alanı ve Kuzey Deniz Rotası'nın giriş veya çıkış kapısı olan Barents Denizi'nde görülmesi bunun en açık örneğidir. Bunun dışında gelecekte Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının artan kullanımı, Arktika'yı önemli bir ticaret merkezine dönüştürebilir. Bu durum sadece geniş Kanada Arktikası'nda yaşayan yaklaşık 200.000 yerli halk için değil, Arktika'nın genelinde yoğun ticaret, göç ve egemenlik süreçlerini çok daha hassas bir noktaya getirebilir. Kanada Arktikası yeni göç coğrafyası olarak, Grönland daha fazla egemenlik ve bağımsızlık talepleriyle gündeme gelebilir. Rusya mevcut ve geliştirmekte olduğu nüfus, sanayi liman, askerî tesis vb. kabiliyetlerle Arktika'da göreli üstünlük elde etmiş olsa da gelecekte A5 Devletleri'nin Arktika Okyanusu'ndaki donanmalarına çok daha fazla yatırım yapabileceği, stratejik deniz yolları, boğazlar ve limanların çok daha fazla önem kazanabileceği söylenebilir.

Hava Hâkimiyet Teorisi'nde Arktika'nın geçmişteki yeri benzersizdir. Ancak günümüzdeki yeri ile ilgili önemli bir boşluk bulunmaktadır. Bu çalışmanın literatürdeki bu boşluğa katkı sağladığı söylenebilir. Renner, Arktika'yı *"Genişletilmiş Kalpgâh"*, Seversky ise *"Karar Alanı"* içerisinde değerlendirmiştir. Havacılık alanında yaşanan gelişmeler, Avrupa, Asya ve Amerika kıtalarının birleşimindeki Arktika'nın aynı zamanda Uzak Doğu ülkelerine yapılan uçuş mesafelerinde önemli kazanımlar sağladığını ortaya çıkarmıştır. Öyle ki, Arktika'nın neredeyse tamamı Arktika Devletleri'nin ulusal başkentlerinden dünyanın farklı ülkelerinin birçok başkentine çok daha yakın uçuş mesafesindedir. Bu yapısı itibariyle Soğuk Savaş döneminde Arktika dünyanın en fazla askerîleştirilmiş okyanusu haline gelirken, Arktika Okyanusu'nun her iki tarafında da ABD ve Sovyetler Birliği'nin erken uyarı

radarları ve istihbarat istasyonları konuşlandırması şaşırtıcı olmamıştır. Grönland'daki Thule ve İzlanda'daki Keflavik hava ve deniz üsleri, Sovyetler Birliği'ne karşı jeostratejik noktalar olarak tutulmuş, Faroe Adaları'ndaki NATO üssü navigasyon ve hava radar sistemlerine hizmet ederken, süpersonik uçaklar, uydular, gemiler ve denizaltılar bölgede devriye görevi ifa etmişlerdir. Danimarka ve Norveç'in kuzeye doğru önemli jeostratejik rolleri ortaya çıkmıştır. Askerî gücün ötesinde günümüzde Arktika'nın farklı birçok yerinde bulunan 1.300 civarındaki sivil havalimanı, ulaşımın imkânsız olduğu birçok yerli halk yerleşim yerine ulaşımı elverişli hale getirebilmektedir. Küresel iklim değişikliğinin etkisiyle gelecekte Arktika hava rotalarının çok daha kullanılabilir hâle geleceği değerlendirilmektedir.

Uzay Hakimiyet Teorisi burada bahsedilen diğer üç klasik jeopolitik teorinin aksine literatürde Arktika özelinde hem değinilmemiş hem de herhangi bir araştırmaya konu olmamıştır. Bu çalışmanın literatürdeki bu boşluğa önemli bir katkı sağladığı söylenebilir. Uzay jeopolitiği açısından yeryüzünde fırlatma yapılan yerlerin belirli yörünge avantajlarına sahip olduğu hatırlanacak olursa, Arktika'nın sahip olduğu coğrafî özellikleri itibariyle bir uzay aracının fırlatmanın yapıldığı yönde 1.000 kilometre açıklıkta geniş boş alanların bulunması zorunluluğunu rahatlıkla karşılayabilecek geniş alanlara sahip olduğu görülmektedir. Uzayda bulunan gök cisimleri yörüngelerin kararlılığını sahip oldukları çekim kuvvetiyle bozduğundan, Ekvator çizgisi arasındaki açı 63.4^{o} ve 116.6^{o} olan iki yörünge yakıt tüketimi ve ömrü bakımından uydular açısından verimlidir. 63^{o} Kuzey ve Güney enlemlerinde olan bu bölgeler, Alaska'nın büyük bir kısmını, Grönland'ın doğu sahillerini, Kanada ve Sibirya'nın kuzeyi ile Antarktika kıtasının bir kısmını kapsamaktadır. Mevcut koşullar altında fırlatma için ulaşım bakımından en uygun olan yerlerin, Alaska ve Sibirya'nın kuzey kesimleri olduğu söylenebilir. Örneğin; Rusya'nın Plesetsk bölgesi bu amaçla kullanılmaktadır.

Jeopolitik arka planı çerçevesinde çalışmanın birinci bölümünde: Arktika nasıl tanımlanır?; Arktika neden farklı jeopolitik değerlendirmelere tabidir?; Neden *"Arktika Çağı"*?; Arktika'nın coğrafî unsurları nasıl değerlendirilmelidir?; Arktika nasıl bir hukukî düzenlemeye sahiptir? sorularına yanıt aranmıştır. Araştırma hipotezi;

Hipotez 1: Arktika'nın jeopolitik ve hukukî açıdan kırılgan bir görünümde olduğudur. Bu bağlamda Arktika'nın tanımlanması, geçmişten günümüze değerlendirilmesi ve coğrafî unsurları ele alınmış, Arktika'nın hukukî statüsü ortaya konulmuştur. Çalışmada öncelikle Arktika kavramının bir bölgeyi tanımladığı ve Antarktika'nın aksine Arktika'nın sınırlar coğrafyası olduğu belirtilmiştir. Sınır denilince, bir bölge olarak Arktika'nın sınırlarının çizilmesi en azından jeopolitik bir değerlendirmede Arktika denildiğinde onun neresi olduğunun anlaşılması açısından önemlidir. Bu zorlama tanımlama veya sınırların farklı tanımlaması bile bir bölge olarak Arktika jeopolitiğini kırılgan hale getirebilmektedir. Bir sınır belirleme noktasında politik anlamda Arktika'nın gerçek bir varlığı bulunmadığı gibi, sınırlarını belirleyen bir anlaşma, metin vb. de bulunmamaktadır. Arktika, her biri birbirinden farklı sekiz egemen devlet; ABD, Danimarka, Finlandiya, İsveç, İzlanda, Kanada, Norveç ve Rusya'nın kuzey topraklarından oluşmaktadır. Literatürde bu çalışmanın önceki çalışmalarda da olduğu gibi benzer sınır tanımlarını kullandığı söylenebilir. Ancak diğer çalışmalarda en geniş haliyle dahi bir sınır tanımlanacak olsa Shetland Adaları (İskoçya)'nın tamamen Faroe Adaları (Danimarka)'nın ise kısmen bu sınırlar dahilinde ele alınmadığı veya ihmal edildiği görülmektedir. Özellikle Danimarka yalnızca Grönland üzerinden bir Arktika Devleti olarak kabul edilmiştir. Belki de en dikkat çekici olan mevcut çalışmalarda *"Uluslararası Hidrografi Örgütü (International Hydrographic Organizaton (IHO)"* tarafından Arktika Okyanusu'nu oluşturan denizlere dahil edilmeyen Ohotsk Denizi'nin deniz buzundaki değişimler ile ilgili verilerine ve analizlerine atıf yapılırken yararlanılan kaynaklardan *"Ulusal Kar ve Buz Veri Merkezi (National Snow and Ice Data Center-NSIDC)"*nin Ohotsk Denizi'ni Arktika Okyanus'un bir parçası olarak kabul ettiğinin göz ardı edilmiş olmasıdır. Dolayısıyla literatürde kullanılan veri ile tanımlanan sınır arasında farklılıklar bulunabilir. Bu çalışma da böyle bir hataya düşülmemiştir. Literatürde neredeyse hiç bahsedilmeyen önemli bir diğer husus; Kuzey Amerika, Rusya, Avrupa veya Japonya'daki ana sanayi bölgeleri de dâhil olmak üzere dünya sanayi üretiminin yaklaşık %80'inin 30º Kuzey paralelinin kuzeyinde ve tüm büyük şehirlerin yaklaşık %70'inin Yengeç Dönencesi'nin kuzeyinde yer almasıdır. Bu nedenle gelecekte Arktika Okyanusu'nun *"dünyanın en gelişmiş ve üretken bölgeleri arasında yer alan*

endüstriyel bir Akdeniz" olarak tanımlanması yanlış bir değerlendirme olmayacaktır. Ancak bunun henüz bir başlangıç olduğu ileri sürülebilir.

Bu çalışmanın yazın kısmında değerlendirilen Güneş Ersoy ve Harun Gümrükçü'nün Coğrafî Keşifler bağlamında inceledikleri Arktika'daki keşifler dışında literatürde Arktika'da yapılan keşiflere ilişkin sınırlı sayıda değerlendirme bulunmaktadır. Bu çalışmanın Ersoy ve Gümrükçü'nün çalışmalarının eksik ve sınırlı yönlerini tamamladığı söylenebilir. Ancak Arktika'nın keşfi ile ilgili Vikingler öncesi, Vikingler ve sonrası dönemler ayrı ayrı incelemeye değer konulardır. Sadece Barets'in Ayı Adası'nı keşfi ve Svalbard'a ulaşması bile başlı başına bir araştırma konusu olabilir. Ayrıca kutup keşifleri yapan kaşiflerin takip ettikleri rotalar, yerli haklarla kurdukları iletişim, onlardan yaşama, avlanmaya, giyinme vb. konulara ilişkin öğrendikleri her şey araştırılmayı ve literatüre kazandırılmayı beklemektedir. Bilinen tarihin geçmişinde, insanoğlu yeryüzünün bilinmeyen farklı noktalarına zorunlu olsun (iklim, elverişsiz topraklar, savaşlar vb.) veya olmasın göç ve keşif hareketleri gerçekleştirmiştir. İklimdeki yıkıcı değişikliklerde düşünüldüğünde, fizyolojik anlamda insan türünün kendini hiçbir özel çevreye uyduramadığı söylenebilir. Aşırı iklim koşullarına sahip olan Arktika, tarihsel akışlar içerisinde kuzey-güney/doğu-batı veya tam tersi insan hareketlerine sahne olmuş ve olmaya devam etmektedir. Burası, yerli halkların binlerce yıl önce yaşamlarını sürdürmeye başladığı bir bölgedir. Avcılık ve balıkçılıkla uğraşan Inuitlerin buranın ilk yerli halkları olduğu düşünülmektedir. Bu yerli halklar arasında ticaret ve ekonomik bütünleşme oldukça gelişmiş ve aralarındaki münasebetler henüz bölgenin diğer kâşifler ve devletler tarafından keşfedilmesinden çok daha önce başlamıştır. Yapılan araştırmalar, bin yıl önce İskandinav halklarının Kuzey Atlantik, Kuzey Avrupa ve Rusya arasında doğu-batı ve kuzey-güney ticaret bağlantıları kurabildiğini göstermektedir. Bu bağlamda, Arktika'daki ulusal sınırların, bölgenin sömürgeleştirilmesi ve askerileştirilmesi ile ilişkili yeni bir olgu olduğu söylenebilir. Arktika'da ilk keşif, ticaret ve yerleşim gibi konuların ortaya çıkması her ne kadar Vikingler'den çok daha eskilere uzansa da bu keşiflerin büyük kısmının ulusal keşif programlarının ötesinde kişisel girişimlerin/çabaların bir sonucu olduğu anlaşılmaktadır. Erik the Red tarafından yapılan keşiflerde Grönland'ın bulunmuş olması bu duruma bir örnektir. Elbette dikkat çekici olan Red'in daha fazla insanın

kalıcı olarak Grönland'a yerleşmesini teşvik etmek veya cesaretlendirmek için adaya kasıtlı olarak veya tasarlayarak *"Greenland (Yeşil Topraklar)"* ismini kullanmış olmasıdır. Vikingleri, Ruslar, Avrupalılar ve İskandinavlar takip etmiş, özellikle kuzey ve batıda yeni topraklar ve deniz yollarını keşfetmek esas amaç haline gelmiştir. Ancak ilk keşiflerde bölgenin değersiz topraklar olduğu kanaatinin hâkim olduğu söylenebilir. Nansen'in ifadesiyle; *"Kuzey ile ilgili bilinen ilk şeyler belirsiz önsezilerin ötesine geçememiştir"*. 11-12'inci yüzyıllardan itibaren Ruslar Arktika'ya yönelmeye başlasa da Rus topraklarının 13'üncü yüzyıldan itibaren Moğol hâkimiyetine girmesi Rusların Arktika'ya yönelimini geciktirmiştir. 1300'lü yılların başından itibaren Küçük Buz Çağı'nın başlangıcına işaret eden hızlı bir soğumayla birlikte deniz buzu Kuzey Atlantik Okyanusu'na kadar genişlemiş, Grönland ile İzlanda arasındaki ulaşım neredeyse imkânsız hale gelmiştir. Batı Avrupa'da feodal ekonomik yapının ana üretici gücü olan serfler yarı-göçebe toplumların gerçekten toprağa yerleşmiş toplumlara dönüşmesine katkı sağlamıştır. Feodal yapılar, her ne kadar üretim ve ticarette neredeyse bağımsızlaşan şehirler yaratsa da "*Veba Salgını (Kara Ölüm/1347-1351)"* ile birlikte serflik çökmeye başlamış, Buz Devri (Paleotlitik Çağ)'nden itibaren insanın bilinmeyen yerlere olana merakı, ekonomik, coğrafî, askerî vb. nedenlerle yeni dönemde yerini yeni yerlerin keşfine bırakmıştır. Gemiciliğin gelişmesi, teknolojik ilerlemeler, pusulanın bulunması vb. gelişmelerle birlikte yeni coğrafî alanlara yönelik artan ilgi, daha sistematik ve sık aralıklarla gerçekleştirilen ve *"Coğrafî Keşifler Çağı"* olarak adlandırılan bir dönemi başlatmıştır. Zamanla Arktika'ya doğru genişleyen bu keşifler, aynı zamanda Avrupa'nın kuzeyindeki insanların, yerli halklar ve diğer yerleşim birimleri arasında bölgesel, sosyal, kültürel ve ticari ilişkileri bakımından zengin bir geleneğin ortaya çıkarılmasını ve keşfedilmesini sağlamıştır. Bölgesel etkileşim, çoğunlukla güneydeki ekonomik ve politik merkezlerden bağımsız olarak, ulusal sınırların kurulmasından sonra da devam etmiştir. Bu çalışmada isimleri belirtilsin veya belirtilmesin Amerikalı, Hollandalı, İngiliz, İskandinav, Rus vb. denizciler ve kâşifler 16'ıncı yüzyıldan itibaren yaklaşık dört asır boyunca görünüşte aşılmaz olan buz vasıtasıyla batı ve doğu deniz geçiş yollarını bulmaya çalışmışlardır. Görünüşte birçoğu başarısız olmuş, hayatlarını ve gemilerini Arktika'nın zorlu koşullarında kaybetmiş görülebilir. Ancak geçmişin sırlarını geleceğin ümitleriyle ve bilimle harmanlamış olmalılar ki, bu keşiflere

öncülük etmeleri için nedenleri olmuş olsun. Nitekim Arktika'daki keşiflerin bilimsel araştırmaların gelişimine veya tam tersi bilimsel gelişmelerin keşifleri etkilemesi de kaçınılmaz olmuştur. Uygulamada kâşifler yerine bilim insanlarının ve bilimsel araştırmaların keşifleri yönlendirmesinde etkili olduğu da söylenebilir. En azından Nansen'in kendi ifadesiyle, *"hayatının en büyük başarısını"* Kuzey Kutup çevresini haritalandıran Sverdrup'a borçlu olduğu ve Amudsen'in seferlerine dünyanın önde gelen manyetizma uzmanlarından Alman Dr.G. von Neumayer'in tavsiyelerinden yaralandığı hatırlanmalıdır. Arktika'da değişimin büyüklüğü bir çağ yaratacak kadar belirleyici olacak mıdır?, sorusunun yanıtı aynı zamanda neden Arktika Çağı? sorusunun da cevabı olabilir. Ancak her iki sorunun cevabının da jeopolitiğin zaman kavramıyla ilişkili olduğu şüphe götürmez. 1985 yılında ilk defa Oran R. Young tarafından bir abartı olmayacağı belirtilerek kullanılan *"Arktika Çağı"* ifadesi, Soğuk Savaş sırasında Arktika'nın geleceğine işaret etmesi ve küresel önemini vurgulaması bakımından ön görüsü yüksek bir kavramsallaştırmadır. Young'ı bu ifadeyi kullanmaya yönelten nedenler arasında; bölgedeki doğal kaynaklar, deniz geçiş yolları, çevresel sorunlar, yerel halklar ve endüstrileşme konuları bulunmaktadır. Young'ın bu tespitinden yaklaşık yirmi yıl sonra, küresel iklim değişikliğinin etkileri ve özellikle de Arktika Okyanusu'ndaki deniz buzunda görülen azalma, bölgedeki doğal kaynaklara olan talep ve bölgeye olan küresel ilginin artması, onun değerlendirmelerindeki haklılığının açık ispatıdır. Harun Gümrükçü tarafından da sıklıkla kullanılan bu kavram literatürde sınırlı sayıda çalışma olması nedeniyle başlı başına bir araştırma konusu olabilir. Bu çalışma neden Arktika Çağı sorusuna çalışmanın bütünü dahilinde Keşifler Çağı'ndan başlayarak cevap vermeye çalışsa da Arktika'daki gelişmelerin geleceğin çağını şekillendireceği, siyasî ve ekonomik karar vericilerin yakın ve orta vadede Arktika meseleleriyle daha fazla meşgul olacakları şüphe götürmez. Burada iki önemli değişim dikkat çekmektedir. Birincisi; iklim değişikliğinin Arktika'nın fiziki yapısındaki görünür etkisi, ikincisi ise; Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzalarının işletilebilir hale gelmesidir. Bu bağlamda; İzlanda, Grönland ve Faroe Adaları'nın deniz ticareti, nakliye ve liman hizmetleri gibi nedenlerle önemli jeostratejik merkezler olması beklenebilir. Grönland, Danimarka'dan bağımsızlığın sınırlarını zorlayabilir, Kanada'nın Hudson Körfezi ve Churcill limanı önemli ticaret merkezlerine dönüşebilir. Rusya, Arktika'da sahip

olduğu benzersiz sanayi ve enerji havzalarıyla büyük bir potansiyel ortaya koyarken, bütün Arktika Devletleri permafrostun erimesi sonucu ortaya çıkan yeni alt yapı sorunlarıyla karşı karşıya kalabilir. Belki de en trajik olanı, yeni hastalıkların ortaya çıkması, yerli halkların yaşam alanlarının kaybolması ve ekosistemin tahrip olması olabilir. Buna ek olarak, yeni yaşam alanları, tarım ve hayvancılık, güneyden kuzeye doğru artan bir göç ve benzeri konuların daha fazla gündeme gelmesi beklenebilir.

Arktika'nın coğrafî konumu, Arktika'nın sahip olduğu astronomik konuma, denizlere, boğazlara, adalara, karasal özelliklere (dağlar, geçitler akarsular vb.) komşularına (devletler, örgütler vb.) vb. fiziki ve beşerî özelliklerine göre çeşitlilik göstermektedir. Coğrafî bütünlüğü sınırlarına, toplumsal ve kültürel bütünlüğüne göre değerlendirildiğinde kara ve deniz alanları Arktika Devletleri'nin sınırları dâhilinde yayılmaktadır. Bunlardan Kuzey Kutbu ve açık denizler istisnai alanlar olup, anlaşmazlık ve sorun teşkil eden alanlar da (Barents Denizi, Lomonosov Sırtı, Deniz Geçiş Yolları vb.) bulunmaktadır. Dünya coğrafyasının tamamı için geçerli olmakla birlikte, Arktika bağlamında teknolojik ilerlemeler sahanın etkisini azaltsa da önemini artırmaktadır. Arktika'da saha, stratejik nükleer denizaltılar ve deniz tabanlı diğer nükleer silahlar için potansiyel bir üs; askerî eğitim ve test için boş geniş bir alan; karadan saldırı ve savunma için stratejik bir alan; ve uzayın silahlandırılması için bir platform olma özelliğini devam ettirmektedir. Arktika'nın sahip olduğu petrol, doğal gaz, elmas, lityum gibi stratejik kaynakların kullanılabilir hale gelmesi, bölgede teknolojik gelişmelere bağlı olarak ulaşım ve alt yapının geliştirilmesine ihtiyaç duyarken, özellikle iklim değişikliğinin bölgede yarattığı değişim ve dönüşüm, teknolojik imkânlar dâhilinde Atlantik ve Pasifik Okyanusları arasında Kuzeybatı Geçidi, Kuzey Deniz Rotası, Transpolar Deniz Rotası ve Arktika Köprüsü'yle Avrupa-Asya ve Amerika-Asya kıtaları arasında deniz ulaşımını elverişli hale getirmektedir. Böylelikle günümüz küresel denizcilik rotalarına hâkim ülkelerin jeopolitik değeri jeopolitik değeri azalabilir; Panama Kanalı, Süveyş Kanalı ve Malakka Boğazı gibi stratejik suyolları ekonomik önemlerini yitirmeye başlayabilir. Bunun nasıl ve neden olacağına ilişkin karşılaştırmalar ikinci bölümde, bölge ve bölge dışı aktörler açısından önemi ise üç ve dördüncü bölümlerde tartışılmış ve değerlendirilmiştir.

Arktika'da sahanın genişliği tek başına bir kaynak olarak değerlendirilebilir. Toprak ve denizler, iklim şartları, insanların yerleşimine ve gelişimine elverişlilik, yeraltı ve yerüstü kaynaklar vb. sahanın unsurlarıdır. Stratejik kaynaklar sahanın kapladığı alan içerisinde, sahaya değer katarken, Ratzel'in ifadesiyle sahanın genişliği stratejik kaynaklar doğurmaktadır. Petrol, doğal gaz ve kömür gibi hidrokarbon kaynakları ile altın, elmas ve nikel gibi mineraller bunlardan yalnızca birkaçıdır. Bunların dışında su, balıkçılık alanları ve ormanlar gibi ekonomik potansiyeli olan kaynaklar zaman ve mekâna göre stratejik kaynak özelliği gösterebilir. Bilinmeyen kaynaklar veya henüz ortaya çıkarıl(a)mayanlar ise potansiyel kaynaklara sahip yeni enerji havzalarıdır. Bu anlamda, devasa yüzölçümü içerisinde yalnızca dört milyon civarında bir nüfusu ihtiva eden Arktika'nın küresel iklim değişikliğine bağlı olarak stratejik kaynak potansiyelinin başta Arktika Devletleri olmak üzere bölge dışı aktörlere de önemli fırsatlar sunduğu söylenebilir. İklim değişikliğinden kaynaklanan sıcaklıkların artmasıyla Arktika kara alanlarında azalan buzullar, daha önce buz ile kaplanmış olan alanlarda birçok madenin ekonomik birikimlerini içeren araziyi açığa çıkarabilmektedir. Arktika Okyanusu deniz buzunda görülen azalma, Arktika Okyanusu'nda hidrokarbon kaynaklarının daha fazla araştırılmasına olanak sağlarken, sahanının etkisini Arktika Okyanusu deniz yetki alanlarına kadar genişletebilmektedir. USGS tarafından yapılan araştırmalarda Arktika'da petrol ve doğal gaz rezervlerinin bulunduğu 33 ayrı havza tespit edilmiş, bu bağlamda; Arktika'da keşfedilmemiş 90 milyar varil petrol (14.3 trilyon m^3), 1.669 trilyon fit küp (47.3 trilyon m^3) doğal gaz ve 44 milyar varil (yedi milyar m^3) LNG bulunduğu tahmin edilmektedir. Her ne kadar bu rezerv kapasitesinin teknolojik gelişmeler ve bilimsel araştırmalara bağlı olarak değişiklik gösterebileceği bilinse de Arktika ile ilgili olarak en azından bu çalışmanın dâhilinde incelenmiş olan çalışmaların USGS'nin verilerini sabit değer olarak kabul ettiği görülmektedir. Açıkçası bu çalışmanın ikinci bölümünde incelenen enerji havzaları ve A5 Devletleri'nin girişimleri de göz önüne alındığında USGS'nin verilerinin 2020 yılı için güvenilirliğini büyük ölçüde koruduğu söylenebilir.

Çalışmada Arktika'nın hukukî statüsü ve yönetişimi ile ilgili olarak; Arktika'da Antarktika'nın aksine uluslararası bir yönetişimin bulunmadığı, Arktika'nın değişen

ve değişmeyen jeopolitik unsurları bakımından dinamik bir sistemin parçası olduğu görülebilir. Küresel iklim değişikliğinin etkisiyle Arktika'ya yönelik uluslararası ilgi artarken, Arktika'daki fırsatlar, iş birliği, sorunlar vb. süreçlerin çok daha hassas bir noktaya geldiği söylenebilir. Arktika'daki sorun ve anlaşmazlıkların çözümü noktasında, bölgeye özgü hukukî bir düzenleme getiren BMDHS, Arktika Konseyi ve Svalbard Antlaşması en azından Arktika Devletleri'nin sorun ve anlaşmazlıklarının çözümü noktasında bir tartışma zemini sağlamaktadır. Arktika'yı her üç hukukî düzenleme üzerinden incelemesi bağlamında bu çalışma literatüre önemli bir katkı sağlamaktadır. Bu hukukî düzenlemeler dışında, bu çalışmanın sınırları dışında bırakılan Arktika Devletleri'nin kendi iç hukuk sistemi açısından bölgeye yönelik yaklaşımlarının başka araştırmalarda incelenmesi literatüre önemli bir katkı sağlayabilir. Ayrıca BMDHS içerisinde kısaca anlatılan IMO'nun daha kapsamlı bir şekilde Arktika açısından yeni araştırmalarda değerlendirilmesi literatüre katkı sağlayabilir. Arktika'nın, Arktika Devletleri'nin farklı hukukî sistemleri ve pratiklerinin etkisi altında olması doğal olmakla birlikte, burada AAS gibi uluslararası bölgesel bir düzenleme yapma girişimi, başta A5 Devletleri'nin bir ölçüde kendi egemenlik haklarından feragat etmeleri anlamı taşıyacağından daha başlamadan ölü bir çaba olarak düşünülebilir.

BMDHS, Arktika Okyanusu'nun genel hukukî yapısının çerçevesini düzenlemektedir. Ancak Arktika'nın zorlu şartları, çevresel hassasiyet, bölge devletlerinin coğrafî şartları üzerindeki yeterlilik ve yetenek yoksunluğu, Arktika Devletleri'ni Arktika'nın tamamı üzerinde ilave düzenlemeler yapmaya zorunlu kılmaktadır. A5 Devletleri'nin genişletilmiş kıta sahanlığı talepleri ile ilgili olarak Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na yapılan başvurular cevapsız kalırken, genişletilmiş kıta sahanlığı iddialarının dünyanın birçok bölgesinde tartışılmasına rağmen, Arktika Okyanusu'nun anlaşmazlık konusu en geniş alanlara sahip olduğu söylenebilir. Bu, USGS'nin verilerine dayanarak tahmin edilen enerji havzalarıyla doğrudan ilişkili bir durum olarak da görülebilir. Arktika Okyanusu deniz alanlarının tamamını yansıtmayan bu tahminlerin, gelecekte Arktika'daki ve bu çalışma kapsamında ele alınan yeni enerji havzalarının değişen iklim ve teknolojik yeterliliklerle gelişebileceği unutulmamalıdır. Diğer taraftan A5 Devletleri'nden ABD dışında bütün devletlerin

BMDHS'ye taraf olduğu görülmektedir. Ancak bu, ABD'nin Arktika Okyanusu konu olduğunda BMDHS'nin düzenlemesine uymayacağı/uymadığı anlamı taşımamaktadır. Literatürde ABD'nin BMDHS'yi kabul etmediği bilinmekle birlikte, neden kabul etmediği ve BMDHS'ye uymadığı yönünde yanlış, eksik ve sınırlı bilgiler bulunmaktadır. Öncelikle ABD'nin BMDHS'nin ortaya çıktığı 1982 yılında Sözleşme'nin 11'inci Bölümde deniz dibi madenciliği ile ilgili hükümlere ilişkin endişelerini dile getirdiği ve Sözleşme'nin kabul edildiği 1994 yılında ABD'nin 16 Kasım 1994 yılından itibaren BM'nin geçici başvuru statüsünde olan ülkeler arasında olduğu görülebilir. Ancak ABD Senato'sunda Sözleşme'ye onay verilmesi yönünde en azından 2020 yılına kadar bir oylama yapılmadığı bilinmektedir. Buna ek olarak, ABD BMDHS'ye taraf olmasa da uluslararası teamül hukukuna uygun hareket ettiği, ayrıca A5 Devletleri'nin gerek 2008 yılında kabul ettiği Ilulissat Bildirisi, gerekse de 2010 yılında Chelsea'de yapılan ve Ilulissat Bildirisi'ni teyit eden Dışişleri Bakanları Toplantısı kararlarında, Arktika Okyanusu'ndaki düzenlemelerde BMDHS'ye bağlı olunacağı belirtilmiştir. A5 Devletleri'nin BMDHS'den doğan hakları, deniz yetki alanlarına geldiğinde sorun ve anlaşmazlıkların çözümünde kendi ulusal çıkarlarını gözeterek yorumladığı, bu bağlamda NATO müttefiki olan ABD-Kanada ve Kanada-Danimarka vb. ülkeler arasında deniz yetki alanlarından doğan anlaşmazlıkların ortaya çıktığı görülmektedir. Ayrıca mevcut düzenlemelerde tıpkı Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası'nda olduğu gibi gerek Arktika Devletleri gerekse de bölge dışı devletler aynı belgeye bakarak farklı yorumlar geliştirebilmektedir.

Arktika Konseyi'ne bakıldığında, Konsey; yerli halkların BM'nin tanımladığı halkların hakkına sahip olmadığının bir dip not olarak belirtildiği, yerli halkların temsil edilmesi bağlamında önemli ancak söylemlerin uygulamaya dönüşme noktasında büyük ölçüde göz ardı edildiği, gözlemci üyelerin söz hakkının çok sınırlı olduğu, askerî güvenlik ile ilgili konuların dışarıda bırakıldığı bir forum özelliği göstermektedir. Kuruluş yapısı itibariyle hukukî bir bağlayıcılığı bulunmadığı söylenebilir. Ancak literatürde göz ardı edildiği üzere, Arktika Konseyi'nin 2011, 2013 ve 2017 yıllarında kabul etmiş olduğu üç yasal bağlayıcı anlaşma, Konsey'in karar verici değil kararların şekillendirildiği bir forum olma özelliğini göstermektedir. Kuruluşundan günümüze geldiği nokta açısından değerlendirildiğinde Arktika

Konseyi'nin Arktika'da gelişen, etkinliği artan ve hukukî sınırlamalar oluşturan bir yapıya dönüştüğü de söylenebilir. Askerî konuların konseyin yapısı dışında bırakılmış olması, Arktika Devletleri'nin bir araya gelebilmesini sağlaması bağlamında önemlidir. Buna gözlemci üyelerde dâhil edildiğinde, oldukça geniş katılımlı bir forum özelliği gösteren Arktika Konseyi'nin küresel bir gücünün çok sınırlı olduğu (bulunmadığı) ancak bölgesel bir ağırlığı olduğu söylenmelidir. Ayrıca Arktika'da askerî güvenlikle ilgili konuların küresel iklim değişikliğine bağlı olarak gelecekte ortaya çıkabilecek gereksinimler ve zorunluluklar bağlamında Arktika Konseyi'nin gündeminde yer alabileceği de düşünülebilir. Literatürde Arktika Konseyi ile ilgili olarak tamamen göz ardı edilen konulardan biri, Arktika Konseyi gözlemci üyelik süresinin sınırsız olduğu bilgisidir. Hâlbuki, her dört yılda bir gözlemci statüsü verildiği tarihten itibaren, gözlemci ülkelerin gözlemci statüsüne olan ilgilerini olumlu bir şekilde yeniden göstermeleri gerekmektedir. Gözlemcilerin gözden geçirileceği Bakanlar toplantısından en geç 120 gün önce Başkanlık, Arktika Devletleri'ne ve daimî katılımcılara akredite edilmiş tüm gözlemcilerin bir listesini ve Arktika Konseyi'nin çalışmaları ile ilgili faaliyetleri hakkında güncel bilgileri iletmektedir. Burada Arktika Konseyi'nin 20 yılı aşkın tarihinde, hiçbir ülkenin gözlemci statüsünü iptal etmediğini görülmektedir. Ancak Konsey'e katılmak isteyen devletlerin sayısının gelecekte daha fazla artması durumunda, Arktika Konseyi'nin bu uygulamayı yeniden gözden geçirme ihtimali gündeme gelebilir. Özellikle Çin'in Arktika'daki artan etkinliğine karşı ABD'nin Çin'e karşı bu konuyu gündeme getirebileceği düşünülebilir. Diğer bir konu, Arktika Konseyi gözlemci üyelik statüsü elde edebilmek için BMDHS'ye taraf olunması gerektiği bilgisi/söylemi/algısıdır. Bu konuda Arktika Konseyi'nin BMDHS'nin Arktika'da geçerli olduğuna ilişkin bağlayıcı kararlar olduğunu ve ABD'nin her ne kadar BMDHS'ye taraf olmasa da bu bağlayıcılığı kabul ettiği hatırlanmalıdır. Bu konu ile ilgili olarak, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde 05-06 Eylül 2019 tarihlerinde Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ)'nde gerçekleştirilen Üçüncü Ulusal Kutup Bilimleri Çalıştayı'nda da Türkiye'nin BMDHS'ye taraf olmadan Arktika Konseyi'ne taraf olamayacağı şeklindeki konuşmalara gerekçeleriyle tarafımca itiraz edilmiştir.

Svalbard Antlaşması; gerek Svalbard Takımadaları'na gerekse de Antlaşma'ya taraf olan devletlere Arktika Okyanusu'nda ticaret, denizcilik, balıkçılık gibi bazı haklar tanımaktadır. Antlaşma, Svalbard Takımadaları üzerinde Norveç otoritesinin nasıl uygulayacağı hususunda sınırlamalar getirmektedir. Buna ek olarak, Antlaşma'ya taraf olan devletler Svalbard Takımadaları'nda yaşayan kendi vatandaşları ve şirketleri adına Norveç tarafından eşit hak talebinde bulunabilmektedir. Açıkçası birçok ülkenin bilimsel araştırma üssünün bulunduğu Svalbard Takımadaları'nda dünya ülkelerinin büyük bir çoğunluğu neden Svalbard Antlaşması'na taraf olarak Antlaşma'nın getirdiği fırsatlardan yararlanmamaktadır? sorusu cevapsız kalmaktadır. Bu soru çalışmanın dördüncü bölümünde Türkiye üzerinden ayrıca bir değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Ancak bu çalışmanın dışında ayrıca araştırılması literatüre katkı sağlayacaktır. Yapmış olduğum saha çalışmasında Longyearbyen'de yaşayan insanlar her ne kadar Svalbard Antlaşması'nın geleceği hakkında olumlu kanaate sahip olsa da başta Rusya olmak üzere Antlaşma'nın deniz yetki alanlarına ilişkin Norveç'in benimsediği farklı uygulamalar gelecekte Antlaşma'nın sürdürülebilirliğini de tehlikeye atabilir.

Birinci bölüm araştırma soruları ve hipotezleri bağlamında genel olarak değerlendirildiğinde; çalışmanın üçüncü bölümde incelenen sorun ve anlaşmazlıklar bağlamında daha da açıklığa kavuşturulan Arktika'daki mevcut hukukî düzenlemelerin, Arktika'da yaşanan sorun ve anlaşmazlıkların çözümünde yeterli ve kapsayıcı bir düzenleme sağlamakta sınırlı olduğu anlaşılmaktadır. Konuyla ilgili bir öneri getirilmesi gerekirse, mevcut hukukî düzenlemeler temelinde sorun ve anlaşmazlıkların bölgesel düzeyde A5 ve Arktika Devletleri arasında ikili ilişkiler üzerinden de yürütülmesinin fayda sağlayacağı düşünülebilir. Örnek olarak, Norveç ve Rusya arasındaki Barents Denizi anlaşmazlığının ikili görüşmelerle çözülmesi dikkat çekicidir. Bunun olası nedenleri çalışmanın üçüncü bölümünde ayrıntılı incelenmiş olmakla birlikte, her şeye rağmen Arktika açısından Arktika Konseyi'nin olağanüstü bir buluşma noktası olduğu ancak Arktika'nın jeopolitik kırılganlığının onun hukukî statüsünde de belirgin olduğu ve tamamlayıcı yeni hukukî düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu söylenebilir.

Çalışmanın ikinci bölümünde: Küresel iklim değişikliği Arktika'yı nasıl etkilemektedir?; Arktika'daki yeni enerji havzaları ne derece önem kazanmaktadır? Küresel ve bölgesel ölçekte kaynak potansiyeli nasıldır? Dünya'da enerjiye olan talep nasıl şekillenmektedir? Arktika'daki yeni enerji havzaları küresel ve bölgesel ölçekte nasıl bir potansiyel sunmaktadır? Arktika'daki enerji havzaları bölgesel ve küresel ölçekte ne derece önemlidir?; Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzaları neden son yıllarda daha fazla önem kazanmıştır?; A5 Devletleri'nin Arktika'daki yeni enerji havzalarına yönelik girişimleri nasıldır?; Yeni enerji havzaları Arktika'da bölgesel ve küresel ölçekte devletlerarası rekabet ve iş birliği süreçlerini nasıl etkilemektedir?; Arktika'daki yeni enerji havzalarının bölge ve bölge dışı aktörler arasında ortaya çıkardığı zorluklar ve iş birliği süreçleri nelerdir? sorularına yanıt aranmıştır. Araştırma hipotezleri; Hipotez 2: Arktika, küresel iklim değişikliğinden en hızlı etkilenen bölgelerden biridir. Küresel iklim değişikliğinin Arktika üzerindeki etkilerinin sonuçları da küreseldir; Hipotez 3: Arktika sahip olduğu yeni enerji havzalarının potansiyel rezervleri bakımından gelecekte dünyanın birinci bölgesi olmayacaktır. Ancak bu durum Arktika'nın jeopolitik duyarlılığını küresel ölçekte etkileyecektir; Hipotez 4: Yeni bir teknolojik devrim olmadıkça dünyadaki petrol ve doğal gaz rezervlerinin önemi azalmayacaktır; Hipotez 5: Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzaları başta mevsimsel ve çevresel zorluklar olmak üzere, teknolojik yeterlilikler ve maliyet sorunlarını beraberinde getirmektedir. Bölgede gerek devletlerarası gerekse de uluslararası şirketler düzeyinde iş birliği girişimleri bulunsa da bu durum bölge ve bölge dışı aktörlerin bugün sahip oldukları olanak ve yeterlilikleri, bu devletlerin Arktika üzerindeki hak iddialarında, niyet ve amaçlarında bir değişiklik yaratmamaktadır. Bu bölümde ilk olarak küresel iklim değişikliğinin geçmişten günümüze Arktika'ya etkileri üzerinde durulmuş, geleceğe yönelik beklentiler ve sorunlar ele alınmıştır. Bununla birlikte, iklim değişikliğinin Arktika'nın jeopolitiğini nasıl etkilediği ortaya konularak, Arktika'daki enerji havzaları ve bu bağlamda ortaya çıkan zorluklar ve iş birliği süreçleri, küresel enerjinin görünümü, kaynaklar ve bölgeler arası dağılım, enerji yatırımları ve jeopolitik açıdan bazı önemli suyolları, boğazlar ve kanallar incelenmiştir. Ayrıca yeni enerji havzaları ile ilgili olarak A5 Devletleri'nin Arktika'ya yönelik girişimleri ele alınmıştır.

Dünya'nın doğal döngüsü ve doğal değişimlerinin dışında, atmosfer bileşimini bozan insan faaliyetlerinin de iklim değişikliğine neden olduğu, küresel iklim değişikliğine bağlı olarak yeryüzü sıcaklıklarında görülen artışın okyanus dolaşımını ve küresel iklim sistemini etkilediği anlaşılmaktadır. Bundan en fazla etkilenenlerden ikisinin; Arktika Okyanusu'ndaki yüzey suyu ve deniz buzu dolaşımında önemli bir etkisi bulunan Beaufort Döngüsü ile Transpolar Akıntısı'dır. Sadece Grönland buz tabakasının erimesi, küresel deniz seviyesinin yaklaşık yedi metre yükselmesine neden olabileceği tahmin edilmektedir. Arktika'da küresel iklim değişikliğine bağlı olarak yaşanan gelişmeler, küresel ölçekte deniz seviyesinin yükselmesi ve sera gazı emisyonlarındaki rolüne ek olarak, dünyada daha düşük enlemlerdeki hava durumu modellerini de etkilemektedir. Arktika'daki değişimler, çoğunlukla bölgenin dışından gelen etkilerle tetiklenirken, atmosfer sisteminin çeşitli bileşenleri arasındaki sıkı bağlar nedeniyle küresel iklim değişikliği, Arktika ve daha düşük enlemlerde yaşayan milyonlarca insanı etkileme potansiyeline sahiptir. Deniz seviyesindeki çok küçük bir artış bile, düşük seviyedeki ada ülkeleri ile birçok ülkenin kıyı alanları ve deniz limanları gibi önemli altyapılarını etkileyebilir. Küresel ölçekte ortalama deniz seviyesinin yükseldiği Arktika ve Antarktika bölgelerinden uzak kalmak veya buz tabakasından uzak olmak çevresel güvenlik noktasında mümkün olmadığı gibi, buz tabakasındaki kütle kaybı nedeniyle Dünya'nın yerçekimi alanındaki değişimlerde okyanus deniz seviyesi aslında erimenin gerçekleştiği yakın alanlarda düşerken, daha uzak alanlarda yükselecektir. Bangladeş, ABD, Çin ve Japonya'da deniz seviyesinin, dünyanın diğer bölgelerinden daha fazla yükseleceği tahmin edilmektedir. Bu bağlamda; iklim değişikliğinin gelecek on yıllarda milyonlarca insanı yerinden etmesi beklenebilir. Kesin olmamakla birlikte 2050 yılına kadar dünya nüfusunun 10 milyara ulaşması ve iklim değişikliğine bağlı olarak da yaklaşık 150-300 milyon arasında insanın yerlerinden göç etmesi beklenmektedir. Kuzeye doğru göç projeksiyonlarının olağan üstü artış göstermesi, dünyanın güneyinde kuraklık yaşanırken, kuzeyin buzlu ve permafrost topraklarının hiç olmadığı kadar yeşillenmeye başladığı görülebilir. Buna ek olarak, Arktika'nın jeopolitik duyarlılığı kısa vadede Arktika Okyanusu merkezli küresel jeopolitiğin bir parçası haline gelebilir. Küresel iklim değişikliğinin Arktika üzerindeki etkilerinin de küresel olduğu anlaşılmaktadır. Öyle ki, Arktika Okyanus buzunda görülen değişim Arktika'nın küresel iklim değişikliğinden en hızlı

etkilenen bölgelerden biri olduğunu ortaya koymaktadır. Küresel ölçekte dünyada 2000-2100 yılları arasında ortalama sıcaklığın +1,4 ºC ile +5,8 ºC arasında artması beklenmektedir. Arktika, dünyanın diğer bölgelerinden iki kat daha hızlı ısınmakta ve son yıllarda görülen ısınmanın son 2.000 yıldır görülenin çok üzerinde gerçekleştiği tahmin edilmektedir. Literatürde iklim değişikliğinin Arktika'ya etkilerinin Arktika Konseyi tarafından bölgesel forumlar oluşturularak ele alınması, Paris İklim Anlaşması'nda Arktika'nın doğrudan değerlendirilmesini sınırlandırdığı hususu göz ardı edilmektedir. Bunda bölgeselciliğin etkisinin olduğu söylenebilir. Buna rağmen 2019 yılında ilk defa Arktika Konseyi Bakanlar Toplantısı sonrasında yayınlanan bildiri de iklim değişikliği ile ilgili hususların yer almaması dikkat çekicidir. Bildirinin yalnızca iki sayfa olması ve daha önceki bildirilerde olduğu gibi sadece barış, iş birliği ve Arktika'nın korunması gibi hususlara yer verilmesi bir tarafa, Arktika Konseyi'nin ABD dışındaki üyelerinin Arktika'da iklim değişikliğinin etkilerini önleme kararını ABD'ye kabul ettiremeden imzalamaları, sadece iklim değişikliği ile ilgili çabalar açısından değil, 1996 yılında kurulan Arktika Konseyi açısından da bir kayıp olarak görülebilir. Bunun dışında Paris İklim Anlaşması'nın devletlerarasında uyum kapasitelerini geliştirmek, iş birliğini güçlendirmek ve iklim değişikliğine karşı savunmasızlığı azaltmak için küresel bir hedef oluşturduğu söylenebilir. Ayrıca küresel ölçekte sera gazı emisyonlarının artmasından sonra on yıllardır iklim değişikliğinin fiziksel etkilerinin artabilceği gerçeği göz önüne alındığında, bu yönde kaydedilen ilerleme de önemlidir.

Arktika'da çevresel değişiklikler sadece jeopolitik anlamda deniz geçiş yolları ve yeni enerji havzalarına erişimin yeniden incelenmesini zorlamayacak, bu tür değişiklikler, devletlerin güvenliğini temel alan kritik öneme sahip sistemleri de içinde barındıracaktır. Sadece buzullardaki erime kıyılardaki enerji altyapısını etkilerken, küresel okyanus akıntılarındaki değişiklik ya da büyük çapta metan salınımlarının ortaya çıkması, gıda güvensizliğine yol açabilir. Bu durum ise Hindistan gibi uzak ülkelerde de istikrarsızlıklara neden olabilir. Buzulların erimesi, dünyadaki %3'lük toplam tatlı su kaynağının deniz seviyesi yükseldiğinde tuzlanma riskiyle karşı karşıya kalacak olan yeraltı suları da dâhil edildiğinde, tatlı su kaynaklarının nerdeyse %99'unun yok olması anlamına gelmektedir. Mevcut koşullar göz önüne alındığında,

dünyada yakın bir gelecekte bir milyardan daha fazla insanın mutlak su kıtlığı yaşayacağı, nüfusun üçte ikisinin ise su stresi altında yaşayacağı tahmin edilmektedir. Bu, dünya nüfusunun yaklaşık dörtte birinin yılda toplam 500 metreküpten daha az tatlı su kullanabileceği anlamına gelmektedir. Ortadoğu, Balkanlar, Patagonya, ABD'nin güneybatı kesimleri ile Avusturya'nın güneyi giderek kuraklaşmaya yakın bölgelerdir. Mutlak su kıtlığından en çok etkilenen ülkelerden bazıları Yemen, Sudan, Somali ve Suriye'dir. Bu açıdan düşünüldüğünde, ayrıca araştırılmaya ve tartışmaya açık olmakla birlikte, bu ülkelerin dünyanın en fazla çatışmadan etkilenen bölgelerinden biri olmaları veya son yıllarda yoğun mülteci vermeleri açıkçası tesadüf değildir. Günümüzde dünyanın birçok farklı bölgesinde küresel iklim değişikliğinin etkilerinden hareketle tarım yapmak veya yapılabilirliği ürün çeşitliliğinin nasıl değişmesi gerektiği ve sürdürülebilirliği tartışmaya açık konulardır. Örneğin Türkiye'de Çukurova'da ekilen ve yoğun su tüketimine neden olan pamuk ekimi yeniden gözden geçirilebilir. Afrika'da durum çok daha kritik seviyededir. Bunun dışında dünya, enerji üretimi için suya olan talebin artması bugün bile bir milyardan fazla insanın elektriğe erişemediği bir dünyada yeni sorunlara kapı aralaması, su güvenliğini başlı başına bir sorun haline getirebilir. Permafrost alanlarda yaşanan çözülme daha önce permafrosta sıkışmış olan karbon miktarının atmosfere salınmasını hızlandırabilmektedir. Permafrostaki değişimler göl ve nehir buzunun kalınlığındaki kayıplarla birlikte değerlendirildiğinde, özellikle yerli halk topluluklarının buz yollarını ve yerleşim alt yapılarını etkilemekte veya tehdit etmektedir. Gelecekte önemli bir sorun olarak ortaya çıkması muhtemel bir durum, Arktika Okyanusu buz yatağının altındaki nükleer atıkların ortaya çıkma tehlikesidir. Bu konu yeni araştırmalara açıktır. Geçmişte yeryüzü insanoğlunun geniş çapta girişimlerine ve değişimine uğrarken, görünen o ki, günümüzde iklim değişikliği insanoğlu için yeni bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Yeni jeopolitik ortam yeni fırsatları ve şansızlıkları beraberinde getirirken, küresel enerji kaynaklarının azalması, iklim değişikliği ve teknolojik ilerlemenin birleşik etkileri sonucu, Arktika'daki balıkçılık, mineraller, petrol ve doğal gaz gibi kaynaklar giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Bu durum Arktika doğal çevresine ekonomik değer katmaya başlamıştır. Arktika'nın hidrokarbon kaynaklarının dışında, jeotermal, rüzgâr ve hidroelektrik gibi yenilenebilir enerji kaynak potansiyeli, bölgeye gelen turist sayısındaki artış, nakliye

faaliyetlerini genişletirken, kıtalararası nakliyenin mevcut ana nakliye güzergâhlarının ölçeğine yaklaşması, her ne kadar birkaç on yıl daha beklemek gerekse de gelişmektedir. Gelecekteki çevresel koşullara ilişkin belirsizlikler ve Arktika'daki yeni enerji havzalarının ölçeği ve erişilebilirliği, teknolojik gelişmelerin hızı, petrol ve doğal gaz fiyatları, küresel ekonominin gelecekteki şekli, talepleri ve Arktika Devletleri'nin siyasî tercihleri konusundaki belirsizliklerle birleşmiştir. Açıkçası geçmişte insanoğlunun Afrika ve Amerika kıtalarında altına hücum etmesi gibi, iklim değişikliği Arktika'ya küresel bir yönelim başlatmıştır. Arktika'nın daha fazla erişilebilir hale gelmesi, bölgenin jeopolitik önemini de arttırmaktadır. Böylelikle Arktika ve dünyanın geri kalanı arasındaki çizgi ortadan kalkmakta, uzun zamandır ulusal ve uluslararası alanda olayların dış çevresinde yer alan Arktika, bu konumunun sürdürülebilirliğini kaybetmektedir. Geçmişten günümüze madencilik ve balıkçılık gibi önemli kaynak potansiyeli özelliğini koruyan Arktika, küresel iklim değişikliğinin etkisiyle bugün ve gelecek açısından değerlendirildiğinde dünyanın en yeni enerji havzalarının ve kaynaklarının ortaya çıkmaya başladığı bir bölge olma vasfı göstermektedir. Arktika'daki enerji kaynakları 19'uncu yüzyılın sonları ve 20'inci yüzyılın ortalarından itibaren kısıtlı ölçülerde (zaman, saha ve yeterlilik) Arktika Devletleri'nce araştırılmış olsa da geçmişte bu kaynaklara ne bugün olduğu kadar erişebilme yetkinliğine ulaşılabilmiş, ne de Arktika bugün olduğu kadar küresel ilgi odağı olabilmiştir.

Küresel enerjinin görünümüne bakıldığında artan enerji talebinin karşılanması geçen 25 yılla kıyaslandığında önemli değişiklikler göstermektedir. Doğal gaz, yenilenebilir kaynaklar ve enerji verimliliği küresel enerji ihtiyacının karşılanmasında önem kazanırken, yenilenebilir enerji kaynaklarının 2040 yılına kadar düşük maliyetli seçenekler haline geleceği değerlendirilmektedir. Bu durum, gelecekte kömürün enerji ihtiyacını karşılamadaki payının azalacağını göstermektedir. Doğal gazın 2040 yılına kadar küresel enerji talebinin dörtte biri kadar artarak, petrolün ardından küresel enerji kullanımında ikinci en büyük yakıt haline gelmesi beklenirken, gaz talebindeki öngörülen büyümenin %80'i, Çin, Hindistan ve Asya'daki diğer ülkelerin liderliğinde, gelişmekte olan ekonomilerde, gazın büyük bir kısmının (ve dolayısıyla nakliye maliyetlerinin önemli olduğu) altyapının çoğu zaman henüz bulunmadığı yerlerde

gerçekleşmektedir. LNG, küresel gaz piyasasında daha önemli bir hale gelirken, dünyanın en büyük LNG ihracatçısı olan ABD, 2008 yılından itibaren ülkedeki kaya gazı ve kaya petrolü kaynaklarını başarılı şekilde kullanıma açarak, gaz ihracatçısı olan ülke olma özelliği yanında petrol ihracatçısı ülke durumuna gelmiştir. Buna rağmen ABD'nin enerji üretiminin enerji tüketimi karşılamadığı görülmektedir. Rusya doğal gaz boru hatları, ABD ise LNG üzerinden enerjide küresel rekabet yaşamaktadır. Ancak ikisinin benimsemiş olduğu tedarik biçimi bağlı ve transit ülkeler açısından farklı anlamlar taşımaktadır. Neticede boru hatları ile yapılan ticaret boru hattının geçtiği transit ülkede dâhil olmak üzere ülkeleri birbirine bağlarken, LNG alternatifi olan bir bağlılık ve bağımlılık üretmektedir. ABD ile Çin arasında ticaret savaşlarının sürdüğü ve birinci faz ticaret anlaşmasının yapıldığı 2020 yılının başlarına kadar ABD'nin Çin'e petrol, petrol ürünleri, LNG gibi enerji kaynaklarını ihraç ettiği kamuoyunun dikkatini çok az çekmiştir. Günümüzde elektriğin enerjide yeni kurallar getirdiği söylenebilir. Depolama hâlihazırda önemli sorunlardan biri olarak öne çıksa da elektriğin dünyada enerji kullanımındaki payı artmaktadır. Çin ve Hindistan'ın elektrik enerjisinde artan talebi karşılayabilmesi için günümüzde sahip oldukları elektrik altyapısını, Çin'in ABD, Hindistan'ın ise AB kadar genişletmesi beklenmektedir.

Küresel ve bölgesel kaynak potansiyeline bakıldığında; dünyadaki enerji kaynaklarının bölgesel ve küresel ölçekte eşit olarak dağılmadığı görülmektedir. Bu durum ülkeler ve bölgeler ölçeğinde de önemli farklılıklar ve eşitsizlikler göstermektedir. OPEC dışı ülkelerden Rusya ve Orta Asya ülkeleri yeni enerji kaynak rezervleriyle dikkat çekerken, Çin ve Hindistan gibi ülkeler enerji talebi artan ülkeler olarak ortaya çıkmıştır. Bugün, dünyanın birincil enerji tedarikinin %80'inden fazlası petrol, gaz ve kömür gibi fosil yakıtlardan sağlanmaktadır. İklim değişikliği ile ilgili endişeler, düşük karbonlu alternatif enerji kaynaklarında gözle görülür ve memnuniyet verici bir artışa yol açmış olsa da ileriye dönük olarak, yapılan tahminler, enerji talebindeki artışın, fosil yakıtlar tarafından karşılanmaya devam edeceğini göstermektedir. Bilim insanları, aktivistler ve politikacılar, dünyanın geri dönüşü mümkün olmayan devrilme noktalarının geçişini önlemek ve küresel ısınmayı +2 ^{o}C'nin altında tutmak için dünyanın düşük karbonlu ve tercihen yenilenebilir enerjilere

geçmesi gerektiğini tekrar tekrar hatırlatsa da küresel ölçekte enerji talebinin artması ve enerji talebinin uzunca bir süre daha fosil yakıtların yardımıyla karşılanması beklenmektedir. Ayrıca petrolün gündelik hayatta kullanılan fotoğraf makinesi, cep telefonu, güneş panelleri vb. pek çok ürünün hammaddesi olarak da kullanıldığı hatırlanmalıdır. Bu bağlamda petrole veda etmek için henüz çok erken olduğu söylenebilir.

Jeopolitik eğilimler, enerji üretimi, fiyatları ve ticareti üzerinde önemli bir etkiye sahip olmaya devam etmektedir. Daha yüksek enerji fiyatları, enerji kaynakları üzerinde daha fazla devlet kontrolü uygulama eğilimine neden olmuştur. Petrol fiyatlarındaki olası her düşüşün enerji sektörünün diğer bölümlerine de yayılması beklenebilir. Düşük petrol fiyatlarının sürdürülebilir bir dönemi, temiz enerji geçişi beklentilerini etkileyerek, bu dönüşümün bazı yönlerini (fosil yakıt tüketimi sübvansiyonlarının kaldırılması gibi) hafifletirken, diğerlerini de karmaşıklaştırabilir. Belki de en can alıcı soru, petrol üreticilerinin petrol fiyatlarındaki düşüşe ne kadar katlanabilecekleridir? Bu sorunun iki ana aktörü: üreticiler ve devletlerdir. Petrol üreticileri çıkarma maliyetlerinin düşüklüğüne bağlı olarak düşük fiyatlara bir ölçüde katlanabilse de birçok devlet aynı durumda değildir. Petrol fiyatlarındaki düşüş, petrol şirketlerinin Arktika gibi maliyeti yüksek ve riskli olan alanlarda sondaj projelerini geliştirmelerine veya devam eden projelerini iptal etmelerine neden olabilmektedir. Ortadoğu'da kıyı alanlarında petrol çıkarma maliyeti varil başına yaklaşık 27 dolar, ABD'de kaya gazı çıkarma maliyeti varil başına yaklaşık 65 dolar ve Arktika Okyanusu açık deniz alanlarında petrol çıkarma maliyetinin varil başına yaklaşık 75 dolar olduğu düşünülecek olursa, Arktika'daki petrol üretim maliyetlerinin Ortadoğu'daki maliyetin iki katından fazla olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum küresel enerji yatırımlarında bölgesel olarak değişiklik yaratabilmekte, enerji kaynakları ve enerji verimliliği açışından yeni eğilimlerin enerji yatırımlarını şekillendirebileceğini göstermektedir. Enerji jeopolitiği, küresel ölçekte enerji arz ve talep ilişkisini içerisinde sadece enerji kaynaklarının yoğun olduğu coğrafyayı değil, jeopolitiğin tüm coğrafî unsurlarını ihtiva etmektedir. Bu bağlamda dünya ekonomisi; Çin, Brezilya ve Hindistan gibi gelişmekte olan ekonomilerin öncülüğünde hızla büyümeye devam ederken, enerji ve diğer kaynaklara olan talep de artarak devam etmektedir. Enerji ile

ilgili ileriye dönük bu beklenti ve tahminler, Aralık 2019'da dünyaya yayılan Kovid-19 etkisiyle bir ölçüde yeniden revize edilmeye muhtaçtır. Özellikle dünyada geniş ekonomik faaliyetlerin (seyahat, ulaşım, üretim vb.) daraltıldığı 2020 yılının ilk çeyreğinde küresel enerji talebinin etkilenmesi kaçınılmaz olmuştur. Her şeye rağmen bazı önemli kaynakların, özellikle petrolün rezervlerinin değiştirilmesi zorlaşırken, yakın zamana kadar az ilgi çeken Arktika gibi bölgelerde yeni enerji havzalarında yürütülen arama ve keşif faaliyetleri durdurulabilmektedir. İlerleyen dönemde Arktika Okyanusu deniz buzunun geri çekilmeye devam etmesi ve petrol fiyatlarının yeniden yükselmesini beklemek gerçekçi bir durum olabilir. Buna ek olarak, küresel enerjinin görünümü açısından Kovid-19 etkisiyle 2020 yılı kayıp, 2021 yılı toparlanma ve 2022 yılı büyüme başlangıcı olarak değerlendirilebilir. Ayrıca Arktika'daki enerji havzaları açısından Arktika Devletleri ekolojik açıdan önemli alanları bir kenara bırakan politikalar benimsemekten vazgeçmedikçe, başta fosil yakıtlar olmak üzere Arktika'daki enerji kaynaklarının yatırım yapılabilirliğinin artması ve gelecekte daha da fazla ilgi görmesi muhtemeldir. Elbette Arktika'daki enerji kaynaklarının geliştirilmesinin ve geleneksel olmayan petrol üretimindeki herhangi bir artışın ortalama küresel ısınmayı Paris İklim Anlaşması'nda belirlenen +2 ^{o}C ile sınırlama çabalarıyla uyumsuz olduğunu hatırlamak gerekir. Politika yapıcıların kendi fosil yakıtlarını hızla ve tamamen işletme güdülerinin, toplamda, bu sıcaklık sınırına olan bağlılıkları ile tutarsız olduğunu, ayrıca bu politika taahhüdünün uygulanması, fosil yakıt araştırmaları için gereksiz devam eden harcamaları da beraberinde getirebilir. Nitekim petrol ve gaz ile ilgili olarak Arktika'da yapılan yeni keşifler çok az toplam üretim artışına yol açmıştır. Buzla kaplı alanların erimesine neden olan ısınmanın petrol, gaz ve minerallerin faaliyetlerini, boru hatları ve diğer altyapıları tehlikeye atacağı, kıyıda ise daralan buzulların altın, demir vb. diğer minerallerin ekonomik birikimlerini içeren araziyi açığa çıkaracağı görülmektedir. Bu durum yeni petrol, doğal gaz ve minerallerin üretilmesi, depolanması ve taşınması için gerekli altyapıyı geliştirmeyi zor ve maliyetli hale getirebilir, Arktika Devletleri'nde petrol, doğal gaz ve mineral kaynakların gelişimi çevresel gerekçelerle özellikle merkezi ve yerel idareler arasında tartışmalara neden olabilir.

Enerji söz konusu olduğunda sadece kaynaklara sahip olmak yeterli değildir. Aynı zamanda onu ulaştırabilecek yollara sahip olmakta önemlidir. Bu bağlamda; Bab el-Mendeb Boğazı, Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı, Panama Kanalı, Süveyş Kanalı gibi suyolları dışında Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları da önem kazanmaktadır. Dünyadaki bu önemli dar suyolları, boğazlar ve kanallar sadece enerji kaynaklarının bulunduğu alanların değil, aynı zamanda enerji ile ilgili arz ve talep ilişkisi oluşturan tüm coğrafya için jeopolitik bir önem arz etmektedir. Küresel ölçekte deniz ticareti, demir yollarına göre yaklaşık olarak üç kat, kara yolarına göre yedi kat ve hava yolarına göre 22 kat daha ucuz ulaşım maliyeti sağlamaktadır. Deniz ticaretinde başta petrol olmak üzere diğer petrol türevi kaynakların enerji tedariki, küresel enerji güvenliğinin kritik bir parçasını oluşturmaktadır. Hürmüz Boğazı ve Malakka Boğazı dünyanın en önemli stratejik su yolarını oluştururken, Afrika'nın güney ucuna yakın olan Ümit Burnu, hem önemli bir petrol ticaret yolu, hem de belirli deniz yolları açısından alternatif bir suyoludur. Uluslararası enerji piyasalarının güvenilir ulaşım yollarına bağlı olduğu ve bir suyolunu geçici olarak da olsa engellemenin toplam enerji maliyetlerinde ve dünya enerji fiyatlarında önemli artışlara yol açabileceği düşünüldüğünde, alternatif rotalar binlerce kilometrelik transit geçişi beraberinde getirmektedir. Korsanlar, terörist saldırılar, savaşlar veya düşmanlıklar şeklindeki siyasî huzursuzluk ve petrolün dökülmesine yol açabilecek nakliye kazalarına karşı petrol tankerlerini savunmasız bırakabilmektedir. Bu bağlamda; Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının uluslararası seyrüsefer için daha uygun hale gelmesi, Arktika Okyanusu üzerinden yapılan deniz taşımacılığı, doğal kaynakların çıkarılması, ticaret ve turizme fayda sağlayabileceği gibi, maliyetlerin azaltılması, zaman tasarrufu, enerji tüketimini ve dolayısıyla karbondioksit emisyonlarının azaltılması bakımından önemlidir. Bu çalışma önemli stratejik suyollarının Arktika'daki deniz geçiş yollarıyla karşılaştırmalı olarak ele alması bakımından literatürdeki önemli bir boşluğa katkı sağlamaktadır. Günümüzde Arktika'daki kalıcı buzun yaklaşık olarak %41'inin tamamen ortadan kalktığı tahmin edilmektedir. Pek çok tahmin ve bilimsel hesapla, Arktika muhtemelen bu yüzyılın ortalarına kadar mevsimsel olarak buzlanmayacak, Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları da uluslararası seyrüsefer için daha uygun hale gelecektir. Kuzeybatı Geçidi üzerinden Kanada, Kuzey Deniz Rotası üzerinden ise Rusya ile Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika arasındaki gemi transit sürelerini önemli

ölçüde kısaltacaktır. Her iki deniz geçiş yolu üzerinden yapılan seyrüsefer geleneksel rotaların aksine en az 5.000 deniz mili daha kısadır. Sadece Rusya'nın 2005 yılında Finlandiya Körfezi'ndeki Primorsk Limanı'nı açması ve sonrasında ham petrol ihracatının önemli bir bölümünü Baltık Limanları'na kaydırmasıyla birlikte Türk Boğazları'ndan günlük geçen petrol ve petrol türevi kaynak geçişlerinde yaklaşık bir milyon varillik bir azalma gerçekleşmiştir. Gelecekte Kuzey Deniz Rotası'nın tanker taşımacılığında daha fazla kullanılması İstanbul ve Çanakkale Bozğazları'ndaki tanker trafiğinin daha fazla azalmasına neden olabilir. Bu konu ileriki araştırmalarda karşılaştırmalı olarak incelenmeye ve araştırılmaya değerdir.

Arktika'nın enerji görünümünde keşfedilmiş ve keşfedilmemiş petrol ve gazın gelişimi ve potansiyeli, coğrafî olarak farklılıklar gösterse de araştırma ve keşif faaliyetlerinin birbirleriyle etkileşim dâhilinde olduğu görülmektedir. Arktika'daki henüz keşfedilmemiş petrol ve gaz rezervleri gelecekteki enerji arzının en büyük belirsizliklerinden biri olarak görülebilir. Arktika Okyanusu'ndaki geniş çaplı petrol ve gaz geliştirme olasılığı, Arktika Devletleri, petrol ve gaz şirketleri ile Arktika'nın hassas ve değişen çevresine ilgi duyan diğer uluslararası aktörlerin ilgisini çekebilmektedir. USGS'nin araştırmalarında her ne kadar Arktika, dünyadaki petrol ve doğal gaz keşifleri için az sayıdaki yerlerden biri olarak görülse de buradaki kaynakların gelişimi çevresel endişeler nedeniyle kırılgan görülmüştür. Ayrıca günümüze kadar Orta Arktika Okyanusu deniz tabanı ile ilgili veriler yayınlanmamış veya keşif faaliyetleri başlatıl(a)mamıştır. Bugün bile Arktika Okyanusu deniz buzu, daha önce görülmemiş bir şekilde geri çekilmesine, sondaj ve üretim teknolojisindeki hızlı ilerlemelere rağmen, Arktika'daki kaynakların geliştirilmesi, daha önce olduğundan çok daha yakın görülmemektedir. ABD ve Kanada'daki kaya petrolü ve kaya gazı kaynaklarının gelişimi, küresel petrol ve doğal gaz piyasasında devrim yaratmış ve gelecekteki kaynak bulunabilirliği algısını değiştirmiştir. Küresel ölçekte enerji talebinde görülen artış, yenilenebilir enerji kaynaklarında yaşanan gelişmelerde olduğu gibi Arktika'daki petrol ve doğal gaz gelişiminde de kaçınılmaz sonuçlar doğurabilir. Buna rağmen, yakın bir gelecekte yüksek maliyetler, ulaşım, çevresel zorluklar, teknolojik yetersizlikler gibi nedenlerin Arktika'daki kaynakların erişimi ve geliştirilmesini engelleyebileceği söylenebilir. Bir kıyaslama olması bağlamında,

Arktika'daki keşfedilmemiş petrol ve gaz rezervleri dünyadaki keşfedilmemiş petrol ve gaz rezervlerinin neredeyse 1/4'ünü oluşturmaktadır. USGS'nin 2008 yılı Arktika'da keşfedilmemiş petrol ve gaz tahmini rezervlerinin, 2012 yılı dünyada keşfedilmemiş petrol ve gaz tahmini rezervlerine oranı petrolde yaklaşık %13, doğal gazda %30 ve LNG'de %20 civarındadır. Bu bağlamda, Arktika'nın Dünya'daki keşfedilmemiş toplam petrol ve gaz rezervlerinin neredeyse %22'sini ihtiva ettiği görülmektedir. Petrol ve gazın yakın bir gelecekte dünya enerji görünümünde başat kaynaklar olduğu kabul edilecek olursa, Arktika'ya yönelik küresel ilginin artması da enerji bağlamında şaşırtıcı olmayacaktır. Ancak çalışmanın araştırma hipotezleri bağlamında Arktika'nın sahip olduğu yeni enerji havzalarının potansiyel rezervleri bakımından günümüzde dünyanın birinci bölgesi olmayacağı söylenebilir. Ayrıca Arktika'daki yeni enerji havzaları sadece petrol ve doğal gaz kaynakları olarak değerlendirilmemelidir. Özellikle küresel iklim değişikliğinin küresel iklim politikalarını (Kyoto Protokolü, Paris İklim Anlaşması vb.) zorunlu kıldığı günümüz dünyasında, çok daha geniş bir yelpazede yenilenebilir kaynaklar dâhilinde de fırsatlar sunmaktadır. Bu çalışma Arktika'daki yenilenebilir enerji kaynaklarını incelemesi bağlamında da literatüre önemli bir katkı sunmaktadır. Dünyada hidroelektrik, rüzgâr, güneş enerjisi ve jeotermal gibi yenilenebilir kaynaklar hızlı bir şekilde genişlemeye devam ederken, Arktika için dünyanın temiz ve yenilenebilir enerji üssü olma fırsatı bir mübalağanın çok daha ötesinde anlamlar ifade etmektedir. Tarihsel olarak yenilenebilir enerjinin Arktika'daki kullanımı oldukça sınırlı olmakla birlikte, farklı konularda oldukça geniş ölçekte yenilenebilir enerji kaynakları ve fırsatları bulunmaktadır. Rüzgâr, güneş, biyokütle, jeotermal, gel-git, okyanus dalgaları vb. Arktika'daki yenilenebilir enerji kaynakları olarak değerlendirilebilir. Burada önemli olan yenilenebilir enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi ve Arktika'nın soğuk ve zor şartlarında kullanılabilir, teknoloji ve kullanım açısından uygun, yaşam döngüsü üzerinde ekonomik ve çevresel etkileri olumlu, uzun süreli ve güvenli olmasıdır.

Günümüzde küresel iklim değişikliğine bağlı olarak erişilebilir Arktika algısı, bölgeyi küresel jeopolitik gündeme sıkı sıkıya bağlamaktadır. Enerji bağlamında Arktika'da günümüze kadar çok az şeyin keşfedildiği, farklı ülkeler ve şirketler tarafından yapılan değerlendirme ve tahminlerinde birbirlerinden farklı ve hatta bazen

tartışmalı olduğu görülmektedir. Bu durum Arktika'nın sahip olduğu enerji kaynaklarının miktarı, geliştirilmesi, piyasa koşulları ve teknolojik yeniliklere bağlı olarak, Arktika Devletleri arasında daha yoğun ve iyi koordine edilmiş keşif ve aktif iş birliğini geliştirme imkânına kapı araladığı düşünülebilir. Buna karşın Arktika'daki yeni enerji havzalarına yönelik verimsiz ve güvenli olmayan her türlü girişimin, bölge ölçeğinde ciddi yıkıcı etkilerinin olabileceği unutulmamalıdır. Arktika'daki aşırı iklim koşulları, buradaki enerji kaynaklarının geliştirilmesinde, günümüz petrol ve gaz endüstrisinin karşı karşıya olduğu en karmaşık ve maliyeti yüksek zorluklar olarak düşünülebilir. Örneğin; Shell'in Çukçi Denizi'ndeki toplam maliyeti yaklaşık yedi milyar doları bulan pahalı projesi sonuçsuz kalmış, eski ABD Başkanı Obama yönetiminin bölgeye yönelik artan kısıtlayıcı düzenlemeleri, petrol fiyatlarındaki düşüş vb. nedenler Shell'in Alaska kıta sahanlığındaki sondaj faaliyetinden vazgeçmesine neden olmuştur. Buna rağmen Arktika'da A5 Devletleri'nin tamamı kendi sahip oldukları topraklarda ve deniz alanlarında hidrokarbon kaynaklarının geliştirilmesine yönelik girişimlerini de sürdürmektedir. UEA, 2016-2040 yılları arasında petrol ve gaz sektöründeki toplam yatırımın 700 milyar dolar olmasını beklemektedir. Bu bağlamda Arktika'daki mevcut ve gelecekteki petrol ve gaz yatırımları hem karada hem de denizde, önümüzdeki yıllar içerisinde küresel petrol ve gaz endüstrisine yapılan toplam yatırımın küçük bir bölümünü oluşturması muhtemeldir. Ancak mevcut ve potansiyel petrol ve gaz sahaları, bölgesel ve küresel enerji dinamiklerini dönüştürme potansiyeline sahiptir. Örneğin; Rusya'nın Arktika enerji havzalarına yönelik sürdürdüğü iddialı girişim ve yatırımlarının, gelecekte bu enerji havzalarını büyük bir gaz üretim bölgesine dönüştürmesi muhtemeldir. Ancak düzenleyici, ticari ve jeolojik belirsizlik, gaz sektöründe anlamlı ve uzun vadeli yatırım projeksiyonlarını yapmayı zorlaştırmaktadır. Sadece jeolojik arama bile sondaj yapmak isteyen bir şirketin yaklaşık 7.8 milyon dolarlık bir yatırım yapmasını gerektirmektedir. Her potansiyel proje, farklı teknik, çevresel ve altyapı sorunlarıyla karşı karşıya kalabilir, A5 Devletleri'nin her biri yatırımı etkileyecek farklı bir yasal ve politik gereklilikler sunabilir. A5 Devletleri'nin münferit yasal, mali ve düzenleyici rejimlerinin ayrıntılı incelemelerine girmek yerine, genel bir mali perspektiften değerlendirildiğinde, Arktika için mevcut vergilendirmelerde Rusya'nın ABD ve Kanada'dan daha önde olduğu söylenebilir. Buna rağmen maliyetlerin her ülke için

önemli zorluklar yarattığı tartışma götürmez. Mevcut altyapı eksikliği, Arktika genelinde eksik ve yetersiz olmakla birlikte, Trans Alaska Boru Hattı göz önüne alındığında ABD mevcut altyapısıyla kaynak erişimine en elverişli ülke konumundadır. Ancak Arktika'da Rusya'nın sahip olduğu fırsatların diğer A5 Devletleri ile kıyaslandığında göreli olarak daha fazla olduğu söylenebilir. Norveç, coğrafî konumu bakımından Arktika'daki enerji kaynaklarının üretiminde pazarlara erişimi en uygun ülke olmakla birlikte, petrol ve gaz keşiflerinin maddi değere çevrilebilme ihtimali Grönland'da olduğu gibi olumludur. A5 Devletleri, Arktika'daki kaynakların gelişimini daha fazla desteklemekte ve onları gelecekteki refah ve güvenliğin mihenk taşı olarak görmektedir. Özellikle boru hatlarından depolama terminallerine uzanan Arktika altyapı projeleri, genellikle o devletin mali ve politik desteğini gerektirmektedir. Örneğin; Kanada, Arktika'da maden kaynaklarını haritalandırmaya yönelik programlarına 100 milyon dolardan fazla harcama yapmaktadır. Rusya, Arktika'daki petrol ve gaz sahalarını bir enerji süper gücü olarak Rusya'nın dünyadaki statüsünün devamı olarak görmekte, Grönland, Arktika'daki minerallerin geliştirilmesini Danimarka'dan bağımsızlık için ekonomik bir ön koşul olarak değerlendirmektedir. ABD, çevrenin korunması ve enerji bağımsızlığının talep ettiği siyasî talepler arasında siyasî değişkenlikler yaşarken, ABD Başkanı Trump'ın politikalarının oldukça belirleyici olduğu söylenebilir.

Bu çalışma dışında literatürde Arktika'da enerji bağlamında ortaya çıkan zorluklar neredeyse hiç incelemeye tabi tutulmamış, sadece ifade edilerek konular içerisinde geçiştirilmiştir. Arktika'da enerji bağlamında ortaya çıkan zorluklar mevcut durumda; siyasî, mevsimsel ve çevresel koşullar, teknolojik yeterlilikler, ulaşım ve taşınma gibi sorunlar ve zorluklar, başka yerlerde mevcut olan düşük maliyetli petrol ile birleştiğinde, günümüze kadar Arktika'da geleneksel olarak petrol ve gaz gelişimi için çok az keşif olanağı sunmuştur. Siyasî, mevsimsel ve çevresel zorluklar; Arktika'daki hidrokarbon kaynaklarının geliştirilmesi, taşınma ve ulaştırma süreçlerinin zaman aralığını kısıtlamakta, bu işlemlerin uygulanabilir olmasını sağlayan teknolojik yetersizlik, sınırlı mevcut altyapı imkânları ve gelişimi çok pahalı olmakla birlikte, çevresel riskler taşımaktadır. Buz, rüzgâr, sis, karanlık ve düşük sıcaklıklar gibi etkenler, potansiyel olarak operasyonel verimliliği etkileyebilmektedir.

Bunun dışında Rusya sahip olduğu buzkıran gemi sayısı ve niteliği bakımından benzersiz bir kabiliyete sahiptir. Uzak bölgelerdeki lojistik desteği çok karmaşık olmakla birlikte, düşük sıcaklıklar, pahalı ekipmanları olumsuz etkileyebilmektedir. Mürettebatın güvenliğinin ve çalışma koşullarının ağır koşullarda muhafaza edilmesi zorlaşmakta, sis ve karın yarattığı olumsuz ve yetersiz görünürlük, ulaşım ve çıkarma işlemlerini engelleyebilmektedir.

İkinci bölüm araştırma soruları ve hipotezleri bağlamında genel olarak değerlendirildiğinde; Arktika'daki yeni enerji havzalarının potansiyel rezerv bakımından gelecekte dünyanın birinci bölgesi olamayacağı ancak bu durumunun Arktika'nın jeopolitik duyarlılığını küresel ölçekte etkileyeceği anlaşılmaktadır. Dünyada enerji anlamında yeni bir teknolojik devrim olmadıkça, dünyadaki petrol, doğal gaz ve kömürün önemini koruyacağı, petrolün göreli düşüşüne rağmen gazın kullanımının artacağı söylenebilir. Ayrıca Arktika'daki yeni enerji havzalarının başta mevsimsel ve çevresel zorluklar olmak üzere, teknolojik yeterlilikler ve maliyet sorunlarını beraberinde getirdiği, bölgede gerek devletlerarası gerekse de uluslararası şirketler düzeyinde iş birliği girişimleri bulunsa da, bölge ve bölge dışı aktörlerin bugün sahip oldukları yetenek ve yeterliliklerin, bu aktörlerin Arktika üzerindeki hak iddialarında, niyet ve amaçlarında bir değişiklik yaratmadığı, Arktika Okyanusu deniz buzunun çekilmesi, deniz geçiş yollarının açılması ve aynı zamanda Arktika'da bulunan elmas, altın, gümüş, çinko, demir ve diğer mineral kaynaklarının geliştirilmeye açık hale gelmesi, Arktika'yı enerji jeopolitiğinin kaynak coğrafyasına dönüştürebileceği söylenebilir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde; Arktika'da sorun ve anlaşmazlık sahaları nelerdir?; Bölge ve bölge dışı aktörlerin bu sorun ve anlaşmazlıklara yaklaşımları nasıldır? sorularına yanıt aranmıştır. Araştırma hipotezleri; Hipotez 6: Arktika'da yaşanan sorun ve anlaşmazlıklarda, bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika'ya yaklaşımındaki farklılıklar, yeni enerji havzaları ve Arktika'nın hukukî statüsünün kırılganlığı temel nedenlerdir; Hipotez 7: Arktika jeopolitik açıdan çatışma potansiyeli yüksek bir bölgeye dönüşmektedir. Bu bağlamda Arktika'da yaşanan sorunlar ve anlaşmazlıklar ele alınmış, bu sorun ve anlaşmazlıkların incelenmesinde, taraflar,

amaçlar ve anlaşmazlık unsurları ortaya konulmuştur. Bütün bu sorun ve anlaşmazlıklar farklı başlıklar altında incelenmiş olsa da yeni enerji havzalarının bu sorun ve anlaşmazlıklar içerisindeki yeri ve etkisi değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Arktika'da yaşanan sorun ve anlaşmazlıklarda, bölge ve bölge dışı aktörlerin politikaları, yeni enerji havzaları ve Arktika'nın hukukî statüsünün yetersizliği temel neden olarak değerlendirilmiştir. Literatürde daha önce Aybüke İnan Şimşek tarafından incelenen Arktika Okyanusu'ndaki sorun ve anlaşmazlıklara ek olarak burada Arktika Konseyi ve A5 Devletleri arasındaki anlaşmazlıklar ile yerli halklar ayrı başlıklarda incelemeye tabi tutulmuştur. Ayrıca Şimşek'in sınırlı anlatımı, burada anlaşmazlıkların neden sonuç ilişkisi ve enerji üzerinden genişletilmiştir.

Çalışmanın sınırları içerisinde ele alınan, Arktika Konseyi ile A5 Devletleri arasındaki ilişkinin rekabet ve tamamlayıcılık ilişkisi şeklinde oluştuğu anlaşılmaktadır. Arktika'nın geleceğinde A5 yapılanması ve Arktika Konseyi'nin birlikte daha fazla yapıcı ve etkili bir potansiyele sahip olabileceği, özellikle her iki yapının göreli güçlü ve zayıf yanları, bu yapıların Arktika'nın uluslararası yönetimine olan potansiyel bileşik katkılarını değerlendirmede daha belirgin bir şekilde yer alacağı değerlendirilmektedir. Ancak A5 Devletleri'nin her birinin politik, ekonomik, askerî ve daha geniş ulusal güvenlik politikalarına ve programlarına bakıldığında, bu beş devletin Arktika'daki stratejik hedeflerini ve çıkarlarını korumak için aldıkları tedbirlerin, Arktika'nın geleceğini Arktika Konseyi'nden çok daha bağımsız kılabileceği de söylenebilir.

Arktika'daki yerli halklar her ne kadar küçük bir azınlığı temsil ediyor olsa da Arktika, binlerce yıldır yerli halkların sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel gelişimine ev sahipliği yapmaktadır. Buradaki yerli halkların varlığı, devletlerin kökeninden toprak mülkiyeti kavramına kadar, uluslararası hukukta hiçbir devletin yönetiminde bulunmayan ve *"terra nullius (sahipsiz toprak)"* olarak adlandırılan bu bölgenin Avrupalı kâşiflerin ve yerleşimcilerin gelmesinden çok daha öncelere uzanmaktadır. Zamanla Arktika'da ortaya çıkan veya oluşturulan ulusal sınırlar, Arktika'nın yerli halklarını ulusal sınırların ötesine ayırdığı, Arktika'daki petrol ve gaz faaliyetleri, yerli halklar ve onların toplumları üzerinde, topraklarında artan yerleşimci

nüfusu, yerli halkların yerinden edilmesi de dâhil olmak üzere, büyük altyapı projeleri, yerel flora ve faunanın azalması, su, toprak ve hava kirlenmesi ve değerli toprakların bozulması gibi ciddi ve doğrudan olumsuz etkiye sahip olduğu söylenebilir. Yerli halkların toprak ve bölgelerindeki petrol ve gaz faaliyetleriyle ilgili temel sorun; devletlerin, yerli halkların geleneksel topraklarının ve kaynaklarının kullanımlarını, sahip olmalarını ve sahiplenmelerini tanıma ve bunlara saygı göstermeme ve onlara gerekli yasal statüleri ve korumayı sağlamamalarıyla ilişkilendirilebilir. Ayrıca Arktika'daki yerli halkların hakları ile ilgili konularda söylem, yazın (bildiriler, sözleşmeler, anlaşmalar vs.) ve uygulamaların çelişkilerle dolu olduğu görülebilir. Bütün yerli halkların Arktika'da petrol ve doğal gaz gelişimine karşı olduğunu söylemek güçtür. Örneğin Grönland yerli halkları tarafından desteklenen bu durum benzer şekilde Alaska'da yaşayan bazı yerli halklar tarafından da desteklenebilmektedir. Ancak yaşam alanlarının petrol uğruna yok edilmesine karşı çıkan geniş bir kitle olduğu da söylenebilir. Her iki tarafında ortak noktası, benzer bilimsel kanıtları farklı şekilde yorumlamalarıdır. İleriki çalışmalarda bu konu, küresel iklim değişikliği ve yeni enerji havzalarının yerli halkların yaşam alanlarına etkisi ve yerli halkların petrol arama faaliyetlerine yaklaşımları bağlamında ayrıca bir araştırma konusu olabilir.

Deniz yetki alanlarıyla ilgili sorun ve anlaşmazlıklarla ilgili olarak; Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası'nı kendi iç suları olarak kabul eden Kanada ve Rusya'nın benzer yaklaşımlara sahip oldukları, buna karşın ABD'nin her iki deniz geçiş yolunu uluslararası birer boğaz olarak kabul ettiği ve her iki ülkenin de transit geçiş hakkını kısıtlama hakkına sahip olmadığını savunduğu bilinmektedir. Kanada ve Rusya'nın günümüzde kendi iç suları olarak değerlendirdiği deniz geçiş yollarının yasal statüleri konusunda ortak bir pozisyon benimsemiş olmaları, her ne kadar ABD'nin tutumunu zayıflatıyor gibi görünse de buzulların erimesiyle birlikte şirketler ve diğer devletlerin Kanada ve Rusya'nın mevcut yasal tutumlarına karşı zamanla ABD'nin tutumunu benimsemeleri beklenebilir. Burada Çin'in her iki deniz yolunun statüsüne yönelik tarafsız yaklaşımı dikkat çekmektedir. Kabul edilmesi oldukça güç olmakla birlikte, ABD'nin görüşünün kabul edilmesi, Çin açısından jeostratejik kazanım olacaktır.

Arktika'daki bir başka anlaşmazlık sahası Barents Denizi; Norveç ve Rusya arasında 2010 yılında çözüme kavuşturulan kıta sahanlığı anlaşmazlığıdır. Balıkçılık, petrol ve gaz açısından önemli bir potansiyele sahip olan Barents Denizi'nde Norveç'in Snohvit gaz sahası ve Goliat petrol sahası ile Rusya'nın Shtokman gaz sahası gibi önemli enerji havzaları bulunmaktadır. Buradaki anlaşmazlığın çözümü: ikili ilişkilerin zamanla gelişmesinden, uluslararası hukukun aşamalı evrimine, tartışmalı bölgelerde petrol ve gazın çıkarılmasının büyük bir itici güç olması yanında, Rusya'nın yapıcı bir uluslararası aktör olarak görülme isteği ve Rusya'nın BMDHS'yi Arktika yönetiminin bir çerçevesi olarak güçlendirmek istemesi gibi nedenlerle ilişkili olabilir. Ancak burada Barents Denizi'ndeki büyük ölçekli petrol ve gaz potansiyelinin anlaşmazlığın çözümünde tek başına etkili olmadığını belirtmek gerekir. Ayrıca Barents Denizi'ndeki tartışmalı alanın, Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası'ndaki tüm yıl boyunca buz tutmayan tek limanı olan Murmansk'ın giriş kapısı olduğu, Doğu Barents Denizi ve Kara Deniz'den petrol ve LNG için nakliye yolu ve Kuzey Avrupa'nın en değerli balıkçılığının merkezinde yer aldığı hatırlanmalıdır. Her şeye rağmen Barents Denizi'nde 40 yılı aşkın bir süredir devam eden anlaşmazlığın çözülmüş olması Arktika'daki iş birliğinin geliştirilmesi açısından önemlidir. Ancak Barents Denizi'nde Svalbard Antlaşması'nın yorumundan doğan anlaşmazlığının Barents Denizi'ndeki anlaşmazlık alanlarının tamamen ortadan kalkmadığını göstermektedir.

ABD ve Kanada arasındaki Beaufort Denizi'ndeki anlaşmazlık; 2016 yılında petrol ve gaz gelişiminin durdurulmasıyla anlaşmazlığın çözümü için gerekli olan itici gücünü de kaybetmiştir. Beaufort Denizi'ndeki anlaşmazlığının her iki ülkenin de tartışmalı alanda petrol ve gaz aramaları konusunda fiili bir ertelemeye bağlı kalması bakımından iyi yönetildiği, ancak tartışmalı alandaki potansiyel hidrokarbon kaynakları göz önüne alındığında, yakın bir zamanda anlaşmazlığın çözümünün güç olduğu söylenebilir. Beaufort Denizi'ndeki anlaşmazlıkla ile ilgili olarak literatürde göz ardı edilen ve belki de en dikkat çekici olanı; ABD ve Kanada arasındaki olası bir anlaşmanın, Beaufort Denizi'nde Kanada ve Rusya arasında yeni bir sınır anlaşmazlığı yaratabileceğidir.

Bering Denizi'nde ABD ve Rusya arasındaki anlaşmazlık; iki, ülke arasında 1990 yılında imzalanan ancak yürürlüğe konulmayan Anlaşma'nın Rusya tarafından onaylanmamasıyla ilişkilidir. Anlaşma, Rusya tarafından onaylanmamış olsa da itiraz edilen bölgedeki petrol yataklarının keşfinden sonra, her iki ülkenin de 1990 Anlaşması'nın şartlarından tam olarak memnun kalmadığı söylenebilir. Ayrıca küresel iklim değişikliğine bağlı olarak Bering Denizi'ndeki adaların artan jeostratejik önemi ve deniz geçiş yollarının Bering Denizi'ni bir ulaşım kavşağı haline dönüştürmesi, ABD ve Rusya arasındaki Bering Denizi anlaşmazlığını çözümsüzlüğe iten nedenler olarak görülebilir.

Arktika Okyanusu Deniz tabanındaki sorun ve anlaşmazlıklar; Lomonosov ve Alpha-Mendeleyev Sırtları kıta sahanlıkları üzerinde A5 Devletleri'nin hak iddialarının çakışmasından kaynaklanmaktadır. Her iki sırtın da Arktika Okyanusu'nun her iki tarafındaki Danimarka, Kanada ve Rusya kıta sahanlıkları ile karşılaştıkları ve bu iddiaları desteklemek için kapasitelerini sınırlayabilecekleri zorluklar ve sınırlılıklar bulunmaktadır. Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu; Danimarka, Kanada ve Rusya'nın hak iddialarında yer alan bu sırtların BMDHS bağlamında okyanussal bir sırt olarak nitelendirmek için yeterli bilimsel verilerin olup olmadığını belirlemeye ihtiyaç duyacaktır. Eğer Lomonosov ve Alpha-Mendeleyev Sırtları morfolojik kırılmalar sonucu Avrasya veya Amerika kıtasından ayrılmış ise bunu Danimarka, Kanada ve Rusya'nın kıta sınırının bir parçası olarak nitelendirilmesi, bununda jeomorfolojik ve jeolojik kanıtlarla gösterilmesi gerekmektedir. ABD her iki sırtında okyanussal bir çöküntü sonucu oluştuğunu iddia etmektedir. Norveç ise daha tarafsız bir görünümdedir. Danimarka, Kanada ve Rusya'yı Arktika Okyanusu deniz tabanında bulunan Lomonosov Sırtı üzerinde anlaşmazlığa iten motivasyon, kıta sahanlığı dış sınırlarının Lomonosov Sırtı'nın altında bulunan potansiyel enerji kaynaklarıyla yakından ilişkili olduğu söylenebilir. Nitekim Arktika Okyanusu Deniz tabanında enerji kaynakları açısından ne olduğuna ilişkin henüz bir tahmin bulunmamaktadır.

Svalbard Takımadaları ile ilgili olarak temel anlaşmazlık noktası; Norveç'in bölgedeki Svalbard Antlaşması'ndan bağımsız olarak MEB alanlarını genişletmesidir.

Bu durum yoruma açık olmakla birlikte, Norveç yönetiminin olmadığı Svalbard Takımadaları'nın çevresindeki MEB ve kıta sahanlığında geniş çaplı ticari faaliyetler, petrol ve gaz keşfi ve işletilmesinin de güç olduğu anlaşılmaktadır. Gelecekte Svalbard Takımadaları'ndaki temel anlaşmazlık, muhtemelen 2010 yılında Norveç ve Rusya arasında çözüme kavuşturulan Barents Denizi'ndeki gelişmelerle bağlantılı olacaktır. Burada ortaya çıkabilecek olan yeni enerji havzalarının Svalbard Antlaşması'nın tarafları ile Norveç arasındaki anlaşmazlığı derinleştirmesi muhtemeldir. Nitekim Rusya, 2015 yılında Barents Denizi'nin bazı bölgelerinde Norveç'in petrol ve gaz alanlarını açmasını protesto ederken, bu alanların Svalbard Takımadaları'nın kıta sahanlığında yer aldığını ve Svalbard Antlaşması'nın bu bağlamda geçerli olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Rusya Norveç'in petrol ve gaz faaliyetleriyle ilgili olarak Rusya veya Svalbard Antlaşması'nın diğer taraflarıyla istişarede bulunmadığını savunmaktadır. İşte bu nokta, Antlaşma'nın sürdürülebilirliği açısından önemli bir zorluk ve Türkiye'nin neden Svalbard Antlaşması'na taraf olması gerektiğinin en açık ifadesidir.

Danimarka ve Kanada arasında anlaşmazlığa neden olan ve büyüklüğü bir kilometrekareden biraz fazla olmakla beraber, kayalık, ıssız ve herhangi bir yerleşim yeri bulunmayan Hans Adası; Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan Kardak Krizi ile her iki ülkenin NATO üyesi olması ve bir kaya parçası olarak değerlendirilmesinden öte jeopolitik bir bütünün içerisinde jeostratejik bir değeri ifade etmesi bağlamında benzerlik göstermektedir. Hans Adası'nın, büyüklüğüne göre Arktika'da orantısız bir önem kazandığı düşünülse de Ada, sadece Arktika egemenliğinin bir sembolü olarak değil, aynı zamanda Baffin Körfezi ve Arktika Okyanusu'nu birbirine bağlayan stratejik suyolunun kontrolü için önemli bir kara parçası olarak görülebilir. Ayrıca Hans Adası anlaşmazlığı, küçücük bir kara parçasıyla ilgili olarak görünüşte önemsiz bir konunun, Arktika'da bir anlaşmazlık alanına kolaylıkla dönüşebilmesi ve iki NATO müttefiki ülkeyi karşı karşıya getirmesi bağlamında dikkat çekici bir örnektir.

Üçüncü bölüm araştırma soruları ve hipotezleri bağlamında genel olarak değerlendirildiğinde; günümüzde Arktika'daki mevcut sorun ve anlaşmazlıkların, bu çalışmanın iddia ettiği gibi Arktika'yı iş birliğinden ziyade yakın bir gelecekte çatışma

potansiyeli yüksek bir bölgeye dönüştürebileceğini iddia etmek güçtür. Netice itibariyle günümüzde A5 Devletleri'nin her birinde enerji kaynakları anlamında çok fazla rezerv bulunmakta, bu durumun bir kaynak yarışına dönüşmesi kısa vadede pek de mümkün görünmemektedir. Bunun dışında, askerî konuların gündeme alınmaması bakımından Arktika Konseyi'nin dünyanın diğer bölgelerindeki jeopolitik gerginlikleri bir kenarda bırakarak, Arktika'ya özgü konuları ele almaya devam etmesi, Arktika'daki iş birliği süreçlerine de katkı sağlamaya devam edebilir. Ancak uzun vadede anlaşmazlıkların devamlılığı ve sürekliliği göz önüne alındığında Ukrayna Krizi'nde olduğu gibi bölge dışı yaşanan sorun ve anlaşmazlıklar, Arktika'daki iş birliği girişimlerini olumsuz yönde etkileyebilir. Diyalog ve görüşme süreçlerinin sürekliliği dikkate alındığında ise yakın bir gelecekte sıcak bir çatışma ihtimalinin zayıf olduğu, mevcut sorun ve anlaşmazlıkların çözümü noktasında statükonun korunacağı söylenebilir. Bölge dışı aktörlerin Arktika'ya yönelik artan ilgisi, Arktika'nın benzersiz jeopolitik konumu, deniz geçiş yollarının açılması ve yeni enerji havzalarının ortaya çıkması bu anlaşmazlıkların çözümünü daha da zorlaştırabilir. Bu noktada; Arktika'daki sorun ve anlaşmazlıklar oldukça geniş ve birbirine bağlı bir yayılım ve etkileşim gösterdiğinden, günümüzde görülen göreli iş birliği süreçlerinin Arktika'da *"fırtına öncesi sessizlik"* olduğu, askerî bir çatışma ihtimali düşük olmakla birlikte, Arktika'nın çatışma potansiyeli yüksek bir bölgeye dönüşeceği değerlendirilmektedir.

Çalışmanın dördüncü bölümde; bölge ve bölge dışı aktörler nasıl bir Arktika stratejisi ve politikası uygulamaktadır?; bu strateji ve politikalardaki dönemsel değişimlerin nedenleri ve Arktika jeopolitiğine olan etkileri nasıldır?; Türkiye'nin sınırlı bir Arktika politikası geliştirmesine neden olan etkenler nelerdir?; Türkiye nasıl bir Arktika stratejisi ve politikası geliştirebilir?; Arktika'nın jeopolitik duyarlılığı nasıldır? sorularına yanıt aranmıştır. Araştırma hipotezi; Hipotez 8: Arktika'nın coğrafî konumu değişmemekte, jeopolitik konumu ise geçmişten günümüze bölge ve bölge dışı aktörlerin etkisiyle zaman, mekân ve kuvvet bakımından farklı bir değer göstermektedir. Bu bağlamda, bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika strateji ve politikaları incelenmiş, Arktika'daki yeni enerji havzaları üzerinden değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Burada bölge dışı aktörler; Arktika Devletleri ile Arktika Konseyi'ne

gözlemci üye ülkelerden Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya ve Singapur ile gerek strateji ve politikaları gerekse de yürüttüğü çalışmaların etkinliği ve kapsamı bağlamında ele alınmış, AB'nin Arktika strateji ve politikaları bu stratejilerdeki değişiklikler üzerinden değerlendirilmiştir. NATO'nun Arktika stratejisi ve politikası, bölgenin askerîleşmesi ve güvenlik boyutuyla, Türkiye'nin Arktika stratejisi ve politikası ise nasıl bir politika geliştirmesi gerektiği, geçmiş, şimdi ve gelecek bağlamında, tarihsel bir arka plan üzerinden, Arktika Konseyi, Svalbard Antlaşması, Küresel Tohum Sığınağı bağlamında ele alınarak, bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika strateji ve politikalarının ortak noktaları, benzerlikleri ve farlılıkları ortaya konularak incelenmiştir. Literatürde günümüze kadar Arktika Konseyi gözlemci üyesi Asya ülkelerinin Arktika politikalarını ele alan bir çalışma yapılmamıştır. Arktika Devletleri'nden ABD ve Rusya'nın strateji ve politikaları daha önceki çalışmalarda sınırlı şekilde incelenirken, bölge ve bölge dışı aktörler arasındaki ilişkiler üzerinden jeopolitik bir karşılaştırma yapılmamış, ABD ve Rusya dışındaki Arktika Devletleri ise oldukça sınırlı bir incelemeye tabi tutulmuş veya değerlendirme dışı bırakılmıştır. Ayrıca Türkiye'nin Arktika stratejisi ve politikasını doğrudan inceleyen ve ele alan bir çalışma bulunmadığından, bu çalışmanın literatüre önemli bir katkı sağladığı değerlendirilmektedir.

Bölge ve bölge dışı aktörlerin Arktika strateji ve politikalarına bakıldığında; ABD'nin Arktika yeteneklerini geliştirmek ve ilerletmek için çok az şey yaptığı söylenebilir. Açıkçası günümüz Arktikası, ABD'nin Soğuk Savaş dönemindeki Sovyetler Birliği ile olan stratejik rekabetin çok daha ötesinde, iki önemli güç merkezi olan Rusya ve Çin ile aynı anda nasıl rekabet edileceğine ilişkin çok daha karmaşık süreçler ihtiva etmektedir. Her ne kadar ABD Savunma Bakanı Mark Esper, iki stratejik rakibe karşı aynı anda yüzleşmek yerine *"Çin birinci ve Rusya ikinci"* olacak şekilde öncelik verilmesi gerektiğini ifade etmiş olsa da 2020 yılındaki Arktika'da Rusya, sahip olduğu askerî, siyasî ve ekonomik yetenekler ve hedefler bağlamında açıkça birinci, Çin ise ikinci sırada yer alabilir. Büyük güç rekabetinin çerçevesi, gelecekte Arktika'daki Rus ve Çin askerî faaliyetleri arasındaki etkileşimin ve olası iş birliğinin ABD ulusal güvenlik çıkarlarına karşı nasıl işleyeceğini anlamada rekabetin iki itici gücü olan askerî gelişmeler ve enerji konuları belirleyici olabilir. ABD'nin

Arktika politikasındaki en büyük başarısızlığı, Arktika'daki büyük güç rekabetinin stratejik etkilerini anlama konusundaki isteksizliği olmuştur. Öyle anlaşılıyor ki, ABD, Arktika'nın jeopolitik değeri ile ilgili olarak günümüze kadar bölgenin sınırlı bir jeostratejik değerde kalacağına ve mevcut politikalarının askerî, ekonomik ve siyasî anlamda yeterli olacağına inanmıştır. Ukrayna Krizi nedeniyle Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, ABD ile AB ve Çin arasında yaşanan ve Çin ile yükselen ticaret savaşları ve giderek ABD'nin daha soğuk hale getirdiği ilişkiler göz önüne alındığında, ABD'nin diğer Arktika Devletleri ile olan etkileşime nasıl devam edeceği noktasında belirsizliğini korumaktadır. Rusya ve Çin gibi uluslararası güvenlik ortamını etkileyen, ABD ile rekabet halinde olan ve askerî güç kapasitesi bakımından ABD'ye yakın olan devletler silahlı çatışmaya varmadan stratejik ortamın yarattığı hassasiyetleri çok iyi kullanarak Arktika'da askerî, ekonomik ve siyasî etki alanlarını genişletirken, ABD'nin caydırıcılığını da menfi bir şekilde etkilemeye devam etmektedir. ABD için gelecekte yeni strateji belgesinin son taslağı ne olursa olsun, ABD'nin Arktika politikasının daha proaktif bir yapıya dönüşmesi kaçınılmazdır. ABD'nin Grönland'ı satın alma isteğine rağmen ABD, Çin ve Rusya'nın Grönland'da varlığını artırma ve etkileme potansiyeliyle karşı karşıyadır.

Danimarka'nın 2011-2020 Stratejisi'nin ana odağı ve nihai amacının iki yönlü olduğunu söylenebilir. Bunlardan birincisi; Grönland'ın Öz-Yönetim statüsündeki yeni pozisyonunun güçlendirilmesi, ikincisi ise; Danimarka'nın Arktika'daki konumunun yeniden tanımlanmasıdır. Buna ek olarak, stratejinin Arktika'ya yönelik ortaya koyduğu küresel bakış açısı ve jeopolitik değişikliklere cevap verme hedefi dikkat çekmektedir. Belgede kullanılan dil, stratejinin Danimarka, Grönland ve Faroe Adaları'nı dışlayıcı değil kapsayıcı olduğunu göstermektedir. Gerek Faroe Adaları'nın gerekse de Grönland'ın önemli bir özerkliğe sahip olduğu ve Danimarka'nın mevcut düzenlemeyi değiştirmek istemediği açıkça anlaşılmaktadır. Grönland'daki siyasetin benzersiz bir özelliği, yerel politika ile jeopolitik arasında doğrudan bir köprü görevi görmesidir. Özellikle maden kaynakları ve dünyanın geri kalanındaki sınırlı mevcudiyeti nedeniyle Grönland, Çin gibi yükselen devletlerin ilgisini çekerken, aynı zamanda küresel ölçekte bir fırsat olarak değerlendirilmektedir. Arktika'daki yeni enerji havzalarına olan ilgi ve Arktika'daki denizcilik faaliyetlerindeki artış

genişledikçe, muhtemeldir ki, Grönland'ın bağımsızlığı sadece Danimarka'dan gelen sınırlamalara bağlı olmayacak, aynı zamanda diğer Arktika Devletleri'nin tutumuyla da ilişkili olacaktır. Bu konu ileriki araştırmalarda ABD, Çin, Danimarka ve Rusya özelinde ayrıca bir araştırma konusu olabilir.

ABD'nin aksine Kanada, Arktika kimliğini ülke kimliğinin ayrılmaz bir parçası, yerli halklar için bir vatan, korunmaya muhtaç kırılgan bir çevre ve bir ulusal ilham kaynağı olarak kabul etmektedir. Kanada'nın tarihi ve devam etmekte olan ikilemi; ulusal çıkarlarını ve değerlerini koruyan, sürdürülebilir kalkınmayı ve sağlıklı toplulukları teşvik eden ve çevresel istikrar ve iş birliğini kolaylaştıran bir biçimde egemenliği, güvenliği ve sorumluluğu nasıl dengeleyeceği ile ilişkilidir. Kanada, Arktika'da sağlayabileceği önemli ekonomik faydayı kabul etse de bu bölgenin değişen doğasının Kanada'nın egemenliğine ve güvenliğine önemli yeni zorluklar getirdiğini de kabul etmektedir. Arktika'nın sahip olduğu enerji kaynaklarının Kuzeybatı Geçidi veya Kuzey Deniz Rotası boyunca Atlantik ve Pasifik Okyanusu üzerinden bölgesel ve küresel ticarete dâhil olması, Kanada'nın kuzeyini Panama Kanalı'nın yüzyıl önce bir bölgeyi değiştirdiği gibi değiştirecek ve Panama Devleti'nin bir koruyucunun altından ortaya çıkmasıyla, Kanada'nın kuzeyi, Kuzey Hükümetleri'nin dikkatli olması gereken bir faktör olarak küreselleşme altındaki her türlü etkileşime ve değişime açık hale gelebilecektir. Bunun dışında eğer ABD, Kuzeybatı Geçidi'ni Kanada'nın iç suları olarak kabul ederse, Basra Körfezi'ndeki Hürmüz Boğazı, Güneydoğu Asya'daki Malakka Boğazı ve Cebelitarık Boğazı gibi stratejik suyollarında navigasyonu sağlayabilecek herhangi bir emsalin kurulmasına da olanak sağlayabilir. Yasal düzenlemeler buna olanak sağlamıyor gibi gözükse de ABD'nin Hainan Adası ve Çin anakarası arasındaki Qiongzhou Boğazı ve Rusya'nın Kuzey Denizi Rotası ile ilgili görüşlerini zayıflatabilir. Bu bağlamda, ABD'nin uluslararası bir boğaz olarak tanımladığı Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası ile ilgili tutumu Kanada'nın Kuzeybatı Geçidi ile ilgili tutumunu tamamlamaktadır. Bir ironi gibi görünse de geçmişte de Kanada'nın Kuzeybatı Geçidi ile ilgili tutumunu açıkça destekleyen tek ülke de Sovyetler Birliği olmuştur. Gelecekte Çin'in ticari denizcilik rotalarının geliştirilmesi konusundaki isteği, bölgede güvenlik ve verimliliğin sağlanabilmesi, arama ve kurtarma, navigasyon, hidrografik haritalama ve sığınma

limanları için kıyı ülkeleri ile olan iş birliğini zorunlu kılabilir. Bu noktada, Kanada'nın Arktika'daki deniz taşımacılığı ile ilgili olarak Çin ile çalışma isteğinin açıkça ortaya konulması gerektiğini, böylelikle Kuzeybatı Geçidi'nin yasal statüsüyle ilgili olarak en azından Kanada'nın karşısında olması engellenebilir.

Norveç, Arktika Okyanusu kıyı devleti olarak önemli bir ticari geleneğe, dünyanın önde gelen petrol ve doğal gaz rezervlerine ve kendi MEB ve kıta sahanlığı üzerinde, topraklarının yaklaşık altı katından daha büyük bir yetki alanına sahiptir. Bu bağlamda Norveç için Arktika, Norveç dış politikasının öncelik alanıdır. Ülkenin Yüksek Kuzey stratejileri geleneksel olarak, özellikle Rusya ve Barents Denizi bölgesindeki diğer devletlerle olan ilişkilerine odaklanmış, Soğuk Savaş sırasında güvenlik çıkarları egemen olurken, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Rusya ile kurumsal iş birliği, Norveç'in Arktika politikası ve stratejilerinin ayırt edici özelliği haline gelmiştir. 2000'li yılların ortasından itibaren, dış politika ve iç politika arasındaki ayrım yavaş yavaş çözülürken, son zamanlarda çevre boyutu daha fazla önem kazanmıştır. Yerel, bölgesel ve çevresel seviyelerin dengelenmesi, Norveç Yüksek Kuzey politikasında bir zorluktur. Ancak bu aynı zamanda uluslararası politik duruma bağlı olarak bu politikaların farklı boyutlarını geliştirme fırsatı da sunmaktadır. Arktika'da AB, Arktika Konseyi, Kuzey Boyutu, Rusya ve sivil toplum örgütleri gibi örgüt, devlet ve formlarla iş birliği amaçlanırken, NATO, Norveç güvenlik politikasının temel taşı olarak görülebilir.

Rusya, Arktika'da askerî, siyasî, ekonomik, çevresel vb. anlamda benzersiz bir Arktika Devleti'dir. Arktika'daki yeni enerji havzalarının araştırılması ve geliştirilmesi Rusya'nın önemli siyasî ve ekonomik önceliklerindendir. Rusya ekonomisi için önemli bir merkez olan Arktika, aynı zamanda Rusya için jeostratejik anlamda hayati bir önem arz etmektedir. Bugün için Rusya'nın Arktika'da sahip olduğu geniş petrol ve doğal gaz zenginliğine rağmen, ekonomik başarısı gerek Ukrayna Krizi sonrasında uygulanan ekonomik yaptırımlar gerekse de iklimsel ve politik nedenlerden ötürü hedeflenenden uzak kalmıştır. Hidrokarbonların çıkarılması ve ihracatına dayalı ekonomi istikrarlı olmayıp, bunun bölge nezdinde çeşitlendirilmesine ve yoğunlaştırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bölgenin coğrafî özellikleri dikkate alındığında, bir dizi bölgesel kalkınma problemini çözmek için

ekonomik ve sosyal desteğin kaçınılmaz olduğu söylenebilir. Rus Arktikası, Rusya sanayisinin ve ekonomik ürünlerinin önemli bir merkezidir. Bu bağlamda, Rusya'nın diğer bölgeleri ile Arktika arasındaki eşitsizliğin giderilmesi jeopolitik bir kaçınılmazlıktır. Eğer, Arktika'nın devasa stratejik bir bölge ve Rus Arktikası'nın birçok askerî kara, deniz ve hava üssüne sahip olduğu düşünülecek olursa, Rus Arktikası'nın Amerika kıtasına nükleer bir taarruz için en yakın alan, füzesavar sistemlerinin geliştirilmesi gereken öncelikli saha olduğu da görülebilir. Ukrayna Krizi nedeniyle Rusya-ABD ilişkilerinde yaşanan gerginlikler, Arktika Devletleri'nin güvenlik ve savunma programlarını (modernize ve geliştirme) revize etmelerine neden olmuştur. Bu durum, Arktika'da istikrar ve güvenlik endişeleri yaratırken, bölgedeki askerî güç kapasitesi Rusya ve ABD ile karşılaştırıldığında, yetenek ve yeterlilik bakımından asimetriktir. İzlanda, Rusya'nın Arktika'yı etkileyen Kırım'daki durumundan dolayı endişelerini açıkça dile getirirken, Norveç, NATO'yu Rusya'nın pratik caydırıcılığını sağlamak amacıyla Arktika'yı korumaya ve uzak Kuzey'de askerî bir varlık oluşturmaya çağırmaktadır. Ukrayna Krizi'nde olduğu gibi bölge dışında yaşanan gelişmelerin, bölgesel iş birliği ve refah için elverişli ve nispeten istikrarlı bir siyasî durumu, jeopolitik değişimlere bağlı olarak tahrip edebilmektedir.

Finlandiya, uluslararası rekabet edebilirlik söylemlerinin baskın bir role ulaştığı bir devlet örneğidir. Bu söylemler, özellikle kendileri için çekiciliği, etkinliği ve yenilik kabiliyetine vurgu yapılarak ortaya konulmaktadır. 2008 yılında yaşanan ekonomik krizden etkilenen Finlandiya, bu ekonomik krizin yarattığı gerilemenin çözümü için giriştiği arayışlar içeresinde (tesadüfen olsun ya da olmasın) ilk defa ülkenin Arktika stratejisinin geliştirilmesine olanak sağlayan bir eğilime ulaşmıştır. Ekonomik krizin Finlandiya'yı o güne kadar hiç olmadığı kadar Arktika'ya yönelttiği, ortaya çıkan siyasî ve ekonomik gelişmeleri, jeopolitik anlamda daha gerçekçi yorumlayarak, Arktika strateji ve politika belgelerinin kapsamlı bir şekilde ortaya konulmasına çaba gösterdiği söylenebilir. 2008 yılı ekonomik krizi dışında, A5 Devletleri'nin Arktika strateji ve politikalarını yayınlaması ve aynı yıl ilk defa bakanlık düzeyinde toplanmaları, ekonomik ve iklim değişikliğine bağlı nedenler Finlandiya'nın Arktika ile ilgilenmesi için itici bir güç olmuştur. Arktika'daki değişimlere büyük bir ilgisi olan Finlandiya, Arktika Okyanusu kıyı devletlerinin

aksine bölgedeki doğal kaynaklar veya nakliye yolları üzerindeki bölgesel kontrolünü doğrudan genişletme potansiyeline sahip değildir. Ancak politik hedef ve stratejiler noktasında Finlandiya'nın Arktika'daki ekonomik fırsatlardan yararlanmak için büyük bir ilgisi olduğu ve AB'nin Arktika'da aktif politikalar geliştirmesini desteklediği görülmektedir. Ayrıca Finlandiya'nın Baltık Denizi ve Arktika arasında önemli bir jeopolitik bağlantı noktası olduğu söylenebilir.

İsveç'in Arktika strateji ve politikalarından; Arktika'da kıta sahanlığı dış sınırlarının belirlenmesi, doğal kaynakların kullanılması ve potansiyel anlaşmazlık alanları dışında, Arktika'yı daha düşük seviyeli bir bölge olarak değerlendirdiği anlaşılmaktadır. Ancak konu askerî güvenlik politikalarına geldiğinde, bu durum değişiklik gösterebilmektedir. Arktika'da Finlandiya gibi İsveç'te NATO ittifakının bir parçası değildir. Rusya faktörü düşünüldüğünde, İsveç'in askerî anlamda bu tarafsızlığı, Arktika'da sadece kendi güvenliğine hizmet etmediği gibi, bu durumun Kuzey Avrupa'nın istikrarına da önemli katkı sağladığı düşünülebilir. Bu noktada, İsveç'in Finlandiya gibi NATO'nun *"Geliştirilmiş Fırsatlar Ortağı"*na dâhil olduğunu unutmamak gerekir. Bunun dışında, İsveç'in her koşulda bölgede yapısı itibariyle askerî konularla ilgili bir gündemi olmayan Arktika Konseyi'ni iş birliği konularında siyasî bir yapı olarak güçlendirilmesini teşvik etme arzusu son derece önemlidir. Esasen bunun Arktika'yı A5 Devletleri'nin tek eline bırakmak istemediğinden kaynaklandığını da söylemek yanlış olmaz.

İzlanda'nın Arktika'ya odaklanmasının ve bir Arktika Okyanusu kıyı devleti olarak kendini kabul etmesinin altında yatan neden sadece Arktika'nın giderek artan jeopolitik önemine bir paydaşlık iddiası değil, aynı zamanda Soğuk Savaş sonrası dönemde ve 2006 yılında İzlanda'daki 55 yıllık ABD askerî varlığının sona ermesiyle ortaya çıkan yeni bir dış politika kimliği arayışıdır. İzlanda'nın kendisini Arktika kıyı devleti olarak vurgulaması ise A5 Devletleri'ne ve onların bakanlık toplantılarının meşruiyetine güçlü bir cevap olarak değerlendirilebilir. Buna rağmen İzlanda'nın Arktika'da askerî, ekonomik ve siyasî anlamda ağırlığının zayıf olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Örneğin; 2001 yılında Arktika Konseyi Sekretaryası'nın bulunacağı yere karar verilirken Reykjavik yerine Tromsö tercih edilmiştir. Ayrıca

İzlanda'da uluslararası bir *"Arktika Arama ve Kurtarma Merkezi"* kurma önerisi, şimdiye kadar A5 Devletleri tarafından somut bir şekilde desteklenmemiştir. Belki de bu iki örnek, İzlanda'nın Arktika kıyı devleti olarak kendi statüsüne yaptığı vurgu, beklenenin aksine diğer Arktika Devletleri nezdinde İzlanda'nın umduğu gibi bir etki göstermemektedir.

Çin'in kendisini Yakın-Arktika Devleti olarak tanımlaması, Arktika kimliğini geliştirmesi ve Kutup İpek Yolu girişimi gibi bölgeye yönelik yaklaşımları jeopolitik bir anlam taşımaktadır. Çin, Arktika'da öncelikli olarak yatırım ve ticareti içeren kalkınmanın ekonomik yönleriyle ve devletin ekonomik genişlemesi için yeni jeopolitik fırsatlarla ilgilenmektedir. Çin, *"saygı, iş birliği, kazan-kazan ve sürdürülebilirlik"* ilkelerine dayanarak, Arktika'nın gelişmesinde tarihi fırsatı değerlendirmek üzere ilgili tüm taraflarla iş birliği yapmaya hazır görünmektedir. Nitekim Kuşak ve Yol Girişimi ile Kutup İpek Yolu projesi kapsamında Arktika ile iş birliği olanakları gelişmektedir. Çin'in derin deniz limanlarındaki genişleyen küresel ayak izi, Çin gibi yükselen bir deniz gücü için sadece ticari açıdan değil, aynı zamanda kritik jeostratejik bir varlık olarak değerlendirilebilir. Günümüzde Çin'in Malakka Boğazı'nın yol açtığı güvenlik ikilemini aşmak için Arktika'ya yönelmesi gelecekte Bering Boğazı'nda Çin'i yeni bir ikilemle karşı karşıya bırakabilir. Neticede, bölgenin iki süper gücü ABD ve Rusya'nın aksine Çin, Arktika'da sadece bir yatırımcı ve alıcı devlet konumundadır. Ancak bu durum, Çin'in özellikle İzlanda ve Grönland üzerindeki yatırımları, girişimleri ve mevcudiyeti ve gelecekte liman kiralama, askerî üs temini vb. kazanımlarla kalıcı hâle de gelebilir. Bunun dışında Çin'in Arktika geleceğinde Çin-Rusya ilişkilerinin belirleyici olacağı söylenebilir. İleride Çin'e karşı Rusya'nın Çin ile Arktika'yı paylaşmayacağı düşüncesi, Çin'e karşı olası bir ABD-Rusya yakınlaşmasını ortaya çıkarabilir.

Güney Kore'nin 1990'lı yıllardan itibaren Arktika'daki konumunun çarpıcı biçimde değiştiği söylenebilir. Bu değişim, özellikle 21'inci yüzyılın başlarından itibaren göze çarpmaktadır. Burada, Arktika'nın Güney Kore'nin dış politikasında merkezi bir rol oynadığını söylemek abartı olabilir. Ancak Güney Kore'nin Arktika stratejisi ve politikası ile bu alanda ele alınan sorunların, enerji, taşıma, ulaştırma ve

çevre güvenliği, yenilikçi endüstrilerin gelişimi ve ülkenin ekonomik kapasiteni büyük uluslararası projelerde kullanmak gibi ülkenin uzun vadeli kalkınma hedefleriyle yakından ilişkili olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda Güney Kore'nin Arktika'ya olan ilgisinin, yönetimdeki (iktidardan bağımsız) herhangi bir değişiklikten bağımsız olarak sürekli ve proaktif olduğu belirtilmelidir. Dünyanın en büyük gemi inşa ülkesi olan Güney Kore, yenilik ve teknoloji konusunda lider bir ülke olarak, tüm Arktika Devletleri ve nihayetinde dünya için sorumlu bir Arktika politikası geliştirme ve sürdürülebilir bir Arktika için katkıda bulunma yetenek ve kapasitesine sahiptir. Bununla birlikte, Güney Kore'nin Arktika'nın kalkınmasına olan dengeli yaklaşımının gözden kaçırılmaması gerekir. Arktika Konseyi'nin bölgesel olmayan devletlerle olan ilişkilerinde daha fazla şeffaflığa doğru geçişinde ve nihayetinde Arktika'nın geliştirilmesi için yasal, teknik ve ekonomik koşulların belirlenmesi konularında gözlemci ülkelerin seslerine daha fazla yer verilmesinde Güney Kore önemli bir rol üstlenebileceği gibi, Arktika Konseyi'nin bir parçası olmayan Türkiye gibi devletlerarasındaki uluslararası prestijini de güçlendirebilir.

Kendini Dünya'nın *"Üçüncü Kutbu"* olarak kabul eden Hindistan'ın Arktika politikalarının yavaş yavaş şekillendiği, bir yandan Arktika'da bilimsel araştırma yapmak için bilimsel araştırma istasyonlarının inşası, düzenli keşifler, gerekli ekipmanların satın alınması veya geliştirilmesine devam edilirken, diğer taraftan Arktika Devletleri ile siyasî, ticari ve ekonomik bağların güçlendirilmesi için gerekli temasların devam ettiği görülmektedir. Buna rağmen, Hindistan'ın Arktika'da temel önceliklerini belirleyen kapsamlı bir Arktika stratejisi ve politikasının henüz belirlenmediği söylenebilir. Hızlı ve büyüyen bir ekonomik kapasiteye sahip olan Hindistan, kendi ekonomisi için Arktika'da kendi ekonomik kalkınmasına yeni fırsatlar ve ortaklar arayabilir. Ancak bu girişimleri Arktika'nın jeoekonomik büyüme ve gelişme haritasının yeniden çizilmesi olarak yorumlamak veya Hindistan'ın bu doğrultuda bir isteği veya niyeti olduğunu söylemek için henüz çok erken. Arktika'daki deniz geçiş yollarının açılması, nakliye trafiğini Hint Yarımadası'ndan uzağa yönlendirme potansiyeli ile Hindistan'ın uzun vadeli denizcilik kalkınma planlarını da etkileme potansiyeline sahiptir. Bu durum ise Hindistan'ın Hint Okyanusu'ndaki doğu-batı deniz taşımacılığındaki nakliye ve konteyner hacimlerinin

azalabileceği anlamına gelmektedir. Buna ek olarak, Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları, ticari ve askerî gemilerin politik açıdan dengesiz Ortadoğu suları ve korsan istilasına uğramış Afrika Boynuzu ve Güney Çin Denizi'ni seyretmekten kaçınmasına olanak sağlayabilir. Her ne kadar Arktika Okyanusu deniz geçiş yollarının Malakka Boğazı ikilemini çözme potansiyeli yüksek olsa da bunun yerine kuzeyde Çin gibi Bering Boğazı ikilemiyle karşılaşabileceği söylenebilir.

Arktika'ya doğrudan erişimi olmayan Japonya'nın bölgeye yönelik faaliyetlerini son yıllarda arttırdığı görülmektedir. Bu, öncelikle Japonya'nın dünyadaki en büyük deniz güçlerinden biri olması gerçeğinden kaynaklanmaktadır. Japonya için Arktika'daki durum; Arktika'nın ekonomik kalkınmasının, özellikle de yeni deniz yollarının açılması ve yeni enerji havzalarının geliştirilmesi için projelerin başlatılması ile devletlerarasında anlaşmazlıklara yol açabileceği gerçeğiyle ilişkilidir. Çin, Güney Kore ve Japonya özelinde Arktika'da Asya iş birliğinin olabilirliği veya uygulanabilirliğine yönelik soruların ve girişimlerin bir ölçüde Japonya'nın çabalarıyla başladığı söylenebilir. Arktika meselelerinin küresel önemi kabul edilerek, Arktika politikalarını paylaşmak, ortak projeleri araştırmak, Arktika üzerindeki iş birliğini derinleştirmeye çabalamak bu girişimin hedef alanları olmakla birlikte, iklim değişikliğinin Arktika'nın ekosistemini ve yerli halkların kaynaklarını etkilediği, buzulların erimesi sonucu Arktika'da yeni fırsatların (doğal kaynak, balıkçılık alanları, yeni deniz yollarının açılması vb.) ortaya çıktığı belirtilerek, özellikle Arktika Okyanusu kırılgan deniz ortamının korunması ve uluslararası kurallara dayalı bir deniz düzeni temelinde barış, istikrar ve yapıcı iş birliğini sürdürmenin uluslararası toplum için vazgeçilmez olduğu tanımlamasıyla, üç ülkenin Arktika'ya katılımının meşrulaştırılmaya çalışıldığı görülmektedir. Her şeye rağmen Japonya günümüze kadar, Kyoto Protokolü gibi uluslararası toplumun küresel iklim değişikliği ve biyolojik çeşitlilik kaybıyla ilişkili küresel çevre konuları ve Paris İklim Antlaşması gibi diğer anlaşmaların formüle edilmesinde lider bir rol oynamıştır. Bu bağlamda Japonya, Arktika'daki çevresel değişikliklerden kaynaklanan bu küresel çevre sorunlarının ele alınmasında önemli katkılar sağlamaya devam edebilir.

Arktika'nın uzağında ve çok sınırlı bir güç projeksiyon yeteneğine sahip bir devlet olarak Singapur, devletin meşruiyetinin ekonomik büyümeden kaynaklandığı ve devletin işgücünün eğitimine ve ulusal ekonominin küresel ekonomideki değişimlere dâhil olduğu, ekonominin önündeki zorlukların ulusal güvenlik sorunları olarak algılandığı gelişimsel bir devlettir. Bu güvenlik açığını ve karşı potansiyel ekonomik ve güvenlik zorluklarını yönetmek için Singapur, Arktika yönetiminin uluslararası veya çok taraflı kuruluşlarını kullanma konusunda proaktif bir duruş sergilemekte, askerî, ekonomik, siyasî büyüklüğünün ötesinde bir etki yaratmaya çalışmaktadır. Her ne kadar Singapur Arktika'da tarihsel bilimsel bir araştırma birikimine sahip olmasa da IMO, BMDHS ve denizlerdeki bölgesel iş birliği de dâhil olmak üzere denizcilik alanlarında önemli deneyim ve uzmanlığa sahiptir. Singapur'un Arktika Konseyi ve çalışma gruplarının toplantılara düzenli katılımı, bilim ve teknoloji kapasitesi ülkenin yavaş yavaş Arktika'da ciddi bir aktör olarak ortaya çıkmasına olanak sağlayabilir. Ancak gelecekte Arktika'daki buzulların erimesi ilerleyen yıllarda süreklilik göstermeye devam eder ve Arktika Devletleri, Singapur'un daha önce yaptığı gibi altyapı, hizmet sektörü ve lojistik alanlarında gerekli yatırımları hızlandırmaya başlarsa, bu Singapur'un dünyadaki kargo taşımacılığı sistemindeki merkezi konumunu tehlikeye düşürebilir. Ayrıca Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası, günümüzde Malakka Boğazı'ndan geçen Çin mallarının bir kısmının Singapur limanlarına uğramadan geçmesine olanak sağlayabilir. Eğer Singapur'un denizcilik açısından stratejik çıkarlarının Güneydoğu Asya'da özellikle Malezya Yarımadası'nda, Singapur Boğazı, Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi ile sıkı sıkıya bağlı olduğu düşünülecek olursa, Kuzeybatı Geçidi ve Kuzey Deniz Rotası'nın küresel bir ticaret merkezi olarak görülen Singapur'un jeopolitik değerini gelecekte tehdit etmesi de beklenebilir. Bu bağlamda; Venedik'in aksine küresel ilgisizlik riskinden kaçınmak için mevcut koşulların Singapur'u daha fazla Arktika'yı veya Arktika'nın gelişiminde denizcilik, enerji ve çevresel dinamikleri anlamaya zorladığı söylenebilir.

AB'nin strateji ve politikaları açısından geçmişte Arktika'nın öncelikli bölgelerden biri olduğunu söylemek güçtür. Burada Arktika Devletleri'nin kendi bölgelerindeki sorunları ele almak için birincil sorumluluğa sahip devletler olduğunu

belirtmek gerekir. Ancak Arktika'yı etkileyen küresel iklim değişikliği, çevresel değişimler, artan enerji talebi gibi konular düşünüldüğünde, AB açısından Arktika'nın bölgesel veya çok taraflı iş birliği ile daha etkili bir şekilde ele alınabileceği değerlendirilebilir. AB'nin Arktika'da *"gündem belirleyici"* olarak rolünün sınırlı olduğu, AB üyesi Finlandiya ve İsveç'in A5 Devletleri kadar Arktika'da potansiyel etki alanına sahip olmadığı, Grönland'ın ise Danimarka'dan elde ettiği Öz-Yönetim hakkı ve AB'nin dışında yer olması, AB'nin Arktika'daki etkisini sınırladığı söylenebilir. En azından Grönland'ın AB'ye yeniden entegrasyonu söz konusu olmadıkça bu durumun yakın bir gelecekte değişme ihtimali zayıftır. Ancak AB'nin gelecekte buzsuz bir Arktika için hazırlandığı, Kanada ve Rusya gibi bazı A5 üyelerinin gizli muhalefetine rağmen bölgesel yönetimde yer almaya çabaladığı da söylenebilir. Arktika'nın ekonomik ve çevresel önemi arttıkça AB'nin bölgeye yönelik ilgisinin daha fazla artacağı, ortaya çıkan yeni enerji havzalarının AB'nin enerji güvenliği ve tedarikinde önemli fırsatlar sunması beklenebilir. Buna ek olarak, eriyen deniz buzu ve buzulların ve deniz seviyesindeki yükselmenin, Arktika dışında ciddi küresel, çevresel, ekonomik ve insan güvenliği sorunlarına neden olacağı, bu olumsuz eğilimlerin Hollanda gibi kıyı ülkelerinde yaşayan AB vatandaşlarını da etkileyebileceği, AB'nin geliştireceği Arktika politikalarında Çin'i dışlamaması gerektiği aksi bir durumda Çin'in yükselen ekonomik gücünün gelecekte AB'nin göreli ekonomik ve siyasî uyumunun parçalanmasına veya AB'nin stratejik özerkliğinin baltalanmasına neden olabileceği düşünülebilir. Dünya'nın önde gelen ticari deniz ticaret gücüne sahip olan AB dış ticaretinin %90'ı ve yerel ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleştirilmekte, AB işletmelerinin sahip olduğu nakliye şirketleri, dünya filosunun yaklaşık üçte birini, AB ticaretinin ise yaklaşık %40'ını desteklenmektedir. Yalnızca Alman deniz taşımacılığı işletmecileri, küresel konteyner kapasitesinin %30'undan fazlasını içeren dünya çapındaki en büyük konteyner filosunu kontrol etmektedir. Bu nedenle, Arktika'daki Kuzey Deniz Rotası ve Kuzeybatı Geçidi, çok uzak olmayan bir gelecekte (2030-2050) AB ile Asya arasındaki ticarette önemli bir potansiyele sahip olabilir. Daha şimdiden Avrupa ve Asya arasındaki kargo akışında, özellikle konteyner kargo sevkiyatının hızla arttığı görülmektedir.

Uluslararası güvenlik ortamındaki değişim, NATO'nun Arktika'ya olan ilgisinin yeniden gündeme gelmesine neden olmuştur. Soğuk Savaş döneminde NATO üyesi Norveç ve komşu deniz bölgeleri, Sovyetler Birliği liderliğindeki Varşova Paktı'nın potansiyel saldırganlığına karşı NATO savunma hattının kuzey kanadını oluştururken, Soğuk Savaş sonrası dönemde NATO Rusya'nın pek de muhtemel olmadığı düşünülen potansiyel saldırganlığına karşı göreli olarak savunma kaygılarından uzaklaşmıştır. Mevcut durumda Rusya'nın Rus Arktikası üzerinde sahip olduğu askerî yetenek ve yeterlilikler ile Arktika'da ortaya çıkan yeni jeopolitik ortam, sadece NATO'yu Rusya karşısında daha aktif bir pozisyon almaya zorlamayacak, aynı zamanda, Rusya'nın Arktika'daki askerî kapasitesi ve faaliyetlerinin kabul edilebilirliği üzerine bir tanımın ve bununla ilişkili olarak müdahale kurallarının belirlenmesini gerektirecektir. Günümüze kadar Arktika'daki gelişmeler NATO-Rusya bağlamında sıcak bir karşıtlığa dönüşmese de bölgenin askerîleşmesi şimdiden gerçekleşmeye başlamıştır. Rusya, Norveç sınırından başlayarak Bering Boğazı'na kadar uzanan Arktika kıyılarında askerî tesislerin sayısını arttırmaya devam ederken, bu anlamda benzersiz bir askerî güç projeksiyonu göstermektedir. Her ne kadar iklim çalışmaları, yerli halklarla ilgili hususlar vb. konularda Arktika'da işleyen bir diyalog süreci olsa da Rusya'ya uygulanan Batı yaptırımları, şirketlerin Arktika'daki enerji projeleri konusunda Rusya ile iş birliği yapmalarını engellemekte, Rusya ve Batı ülkeleri arasındaki ilişkilerde görülen azalmanın Arktika'ya yansımaları olurken, bölgedeki askerî tatbikatların sayısında da bir artış görülmektedir. Rusya, NATO'nun hassasiyetlerinden bağımsız olarak, jeostratejik ortamının yarattığı hassasiyetleri (Kırım, Abhazya ve Güney Osetya, Libya vb.) çok iyi bir şekilde istismar edebilmektedir. NATO'nun Arktika'daki mevcut belirsiz durumu/tutumu ve siyasî iradenin harekete geçme konusundaki kararsızlığı gelecekte askerî ittifak içindeki muhtemel en büyük problemlerden biri olabilir. Carl V. Clausewitz'in ifadesiyle; *"her çağ kendi savaşını yaratır"*. Bu bağlamda, NATO'nun çok boyutlu harekât ortamının değişen koşullarına göre kendini yenilemesi, kara, deniz ve hava dışında siber ve uzay odaklı savunma konseptini geliştirmesi ve siyasî ittifakın daha efektif olması beklenmektedir. Eğer, NATO'nun Afganistan'da gösterdiği gibi, Transatlantik bir askerî örgütlenmeden toplu savunma için daha küresel bir siyasî örgütlenmeye dönüştüğü hatırlanacak olursa, NATO'nun henüz Arktika'daki görevini

tanımlayamamış olmasına rağmen, özellikle NATO üyesi olan Arktika Devletleri'nde faaliyetlerini genişletmeyi başarması, NATO'nun Avrupa'da olduğu gibi ortaya çıkan Arktika güvenlik sisteminde de Rusya'yı karşısına alma potansiyeli bulunmaktadır. Bu durumda, NATO'nun Norveç ve Danimarka gibi bazı NATO üyesi devletleri, İttifakın Rusya karşısında bölgedeki konumunu güçlendirmek için kullanmaya devam etmesi muhtemeldir. Her durumda Rusya, Arktika'da kabul edilebilir iş birliği biçimlerini bulmak için kendisini NATO ile tedirgin bir diyaloğa hazırlamak zorunda kalabilir. Buna karşın NATO'nun Arktika'da Rusya ile kıyaslandığında karşılaştırılabilir bir stratejiden yoksun olduğu açıkça görülmektedir. Arktika'da Çin'in artan faaliyetleri ile ilgili benimsenecek strateji ve politikalar ise henüz çok belirsizdir.

Türkiye'nin kutup politikaları oldukça yeni ve daha çok Antarktika ağırlıklı bir eğilim göstermektedir. Bunun temel nedeni; Arktika, farklı ülkelerin coğrafî sınırlarından oluşan sınırlar coğrafyasıyken, Antarktika üzerinde herhangi bir devlet egemenliği bulunmamaktadır. Bu durum zaman, mekân ve kuvvet anlamında Türkiye'nin daha proaktif strateji ve politika geliştirmesine olanak sağlamaktadır. Türkiye ilk defa 2018 yılında *"Ulusal Kutup Bilim Programı (2018-2022)"*nı yayınlamıştır. Bir strateji belgesinden ziyade bir vizyon belgesi olarak tanımlanabilecek olan Ulusal Kutup Programı'nın amaç ve kapsamı bağlamında esas ilgi alanının Antarktika olduğu açıkça görülebilir. Türkiye'nin Arktika stratejisi ve politikası açısından açıklığa kavuşturulması veya çözümlenmesi gereken iki esas alan bulunmaktadır. Bunlardan birincisi; Türkiye'nin kapsamlı bir Arktika stratejisi ve politikası geliştirebilmesi için kurumsal anlamda, ya Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde yürütülen Kutup araştırmalarının Dışişleri Bakanlığı bünyesinde kurulacak ana bir merkezle bağlantılı olması ya da bir Denizcilik Bakanlığı (en iyi seçenek) kurularak Dışişleri Bakanlığı ile koordineli çalışılmasıdır. Netice itibariyle, Kutuplarda yaşanan gelişmeler coğrafyadan ve dış politikadan bağımsız olmayacaktır. Her hâlükârda üniversite, stratejik düşünce enstitüleri ve Türk Silahlı Kuvvetleri gibi kurum kuruluş ve sivil toplum örgütlerinin Kutuplara yönelik bilgi, düşünce, yaklaşım ve potansiyeli dikkatle örgütlenmeli ve değerlendirilmelidir. Açıklığa kavuşturulması gereken ikinci alan; Kutup politikalarının Arktika ve Antarktika olarak birbirinden

ayrılmasıdır. Arktika'nın sınırlar coğrafyası, Antarktika'nın ise AAS'ye tabii olduğu, dolayısıyla her iki bölgeye yönelik yürütülecek strateji ve politikalarda önemli benzerlikler olduğu gibi, farklılıklar olduğu da göz ardı edilmemelidir. Müteakip süreçte ilk yapılması gereken Türkiye'nin öncelikle bir vizyon belgesinin ötesinde Arktika stratejisi yayınlayarak, Arktika'ya bakışını, bölge devletleri ile olan ilişkisini tanımlamalı, bilimsel araştırmalara önem vererek, Arktika Konseyi uzman ortaklıklara ve çalışma gruplarına olan ilgisini geliştirmelidir. Türkiye ancak bilimsel gündem temelinde yeterliliğini ortaya koyduğu müddetçe, siyasî gündemin Arktika Devletleri ile ikili ilişkiler ve bölge politikası geliştirme anlamında bir anlam ifade edeceği söylenebilir. Önem verilmeyen Arktika Konseyi gözlemci üyelik süreci sadece devlet düzeyinde bir başvuru süreci olarak değerlendirilmemeli ayrıca sivil toplum örgütlerinin de Arktika Konseyi'ne gözlemci üye olabilecekleri unutulmamalıdır. Türkiye için bir yol haritası olması bağlamında Arktika Devletleri'nin yanı sıra Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Singapur, AB ve NATO'nun Arktika strateji ve politika beyanlarındaki benzerliklere bakıldığında; 1) Küresel iklim değişikliğinin etkileri; 2) Arama ve kurtarma; 3) Ekonomik gelişim ve fırsatlar; ve 4) Bilimsel araştırmalar olmak üzere dört benzerlik alanı ortaya çıkmaktadır. Bu başlıklar aynı zamanda Türkiye'nin Arktika strateji ve politika hedeflerinin öncelikli alanları olarak kabul edilebilir. Bu strateji ve politikanın söylemde ve uygulamada temel odak noktası Heather Exner-Pirot'un ifadesiyle; *"iklim değişikliğinin etkisini hafifletme ve Arktika'daki bilimsel faaliyetlere dünya vatandaşı olarak"* yaklaşmak olabilir. Türkiye'nin Arktika politikası için esas alanlar ve temel odak noktası tespit edildiğine göre, bu yeni strateji ve politika yaklaşımda öncelikli (zaman kaybedilmeksizin) atılması gereken adımlar üç başlık altında toplanabilir; 1) Arktika'daki diplomatik varlığın artırılması; 2) Bilimsel araştırma ve sürdürülebilir ekonomik fırsatların Arktika Devletleri/Arktika Konseyi özelinde geliştirilmesi ve güçlendirilmesi; ve 3) İklim değişikliğine bağlı olarak ortaya çıkabilecek güvenlik meselelerine (askerî, siyasî, ekonomik, toplumsal ve çevresel güvenlik boyutunda yaratacağı etkiler/tehdit ve değişkenler/fırsatlar ve muhtemel krizler) bölgesel ve küresel ölçekte hazırlıklı olmaktır.

Günümüzde küresel iklim değişikliğine bağlı olarak, Arktika'nın dünya siyasetindeki ve küreselleşmiş dünya ekonomisindeki jeostratejik önemi artmaktadır. Rusya askerî, ekonomik ve siyasî anlamda benzersiz bir Arktika Devleti olarak öne çıkarken, yükselen Çin, ABD'nin küresel hegemonyasına daha şimdiden meydan okumaya başlamıştır. Bölgenin büyük nükleer güçlere yönelik askerî-stratejik önemini sürdürmesinin yanı sıra, Arktika Okyanusu deniz geçiş yolları ve yeni enerji havzalarına yönelik artan ilgi, Arktika'nın jeopolitik duyarlılığını yeniden değerlendirmeyi zorunlu kılmaktadır. Hiçbir devlet coğrafyanın dışında ya da ötesinde olmadığı gibi, coğrafya mücadelesinden de bağımsız değildir. Bir zamanlar dünyanın sonları olan Arktika, günümüzde jeopolitik anlamda yeni bir merkez olma potansiyeline sahiptir. Her ne kadar Arktika'daki enerji havzalarına yönelik rekabet, mevcut koşular (iklim, teknoloji, maliyet vb.) altında büyük ve coşkulu bir araştırma, keşif ve geliştirme süreçleri gerçekleştirmemiş olsa da bu yüzyılın sonunda Arktika'da ortaya çıkan yeni enerji havzaları ve deniz geçiş yollarının Arktika'yı dünyanın jeopolitik ağırlık merkezlerinden biri haline getirebilir. Yakın bir gelecekte Arktika'nın bölge ve bölge dışı aktörlerin iş birliğinden ziyade anlaşmazlıkların sürekli olduğu, askerî çatışma olasılığı düşük ancak çatışma potansiyeli yüksek bir bölgeye dönüşmesi beklenebilir. Bu durum Arktika'nın jeopolitik geleceğinin neye benzeyeceğine dair bir görüntü sunarken, bu görünümün bölgedeki büyük güçlerin ve yükselen Çin'in ulusal çıkarlarıyla ilişkili olması beklenebilir. Buna ek olarak, Arktika'daki iklim değişikliğinin inanılmaz hızı ve aynı zamanda Rusya'yı kapsayan jeopolitik gelişmeler göz önüne alındığında, Arktika'nın dünya siyasetinin merkezinde daha fazla yer almaya başlayabileceği ve insanlığın en büyük meydan okumasına bu yüzyılda karşılaşılabileceği, Rusya ile ABD (özelde NATO) arasındaki tüm ilişkinin uluslararası diplomasinin cephesi ve merkezi olacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

KİTAPLAR

Acemoğlu, Daren ve A. Robinson, James, *Ulusların Düşüşü,* Faru R. Velioğlu (Çev.), Doğan Yayıncılık, İstanbul, 2015.

ACIA, *Impacts of a Warming Arctic: Arctic Climate Impact Assessment,* Cambridge University Press, 2004, https://www.amap.no/documents/doc/impacts-of-a-warming-arctic-2004/786, (Erişim: 17.12.2018).

A Fram Museum, *Expolore The Arctic - Past, Present, and Future,* A Fram Museum, Oslo, 2015, ss. 67.

AMAP, *Arctic Climate Issues 2011: Changes in Arctic Snow, Water, Ice and Permafrost,* Arctic Monitoring and Assessment Programme, Oslo, 2012, https://www.amap.no/documents/doc/Arctic-climate-issues-2011-changes-in-Arctic-snow-water-ice-and-permafrost/129, (Erişim: 21.02.2018).

AMSA, *Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) 2009 Report,* Arctic Council, Nisan 2009, https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/54, (Erişim: 18.12.2017).

Anderson, Alun, *After The Ice Life, Death and Geopolitics in the New Arctic,* Smithsonian Books, New York, 2009.

Arıbaş, Kenan, *Küresel Çağda Siyasî Coğrafya,* Çizgi Kitapevi, Konya, 2007.

Barr, Susan, Norway's Polar Territories, Engers Boktrykkeri A/S., Otta, 1987.

Bilge, Suat, *Milletlerarası Politika,* Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 207-189, Ankara, 1966.

Boyd, Rognvald, Bjerkgard, Terje, Nordahl, Bobo ve Schiellerup, Henrik, *Mineral Resources in The Arctic an Introduction,* NGU-Geological Survey of Norway, Norveç, 2016, http://www.ngu.no/upload/Aktuelt/CircumArtic/Mineral_Resources_Arctic_Shortver_Eng.pdf, (Erişim: 18.01.2018).

Brzezinski, Zbigniew, Büyük Satranç Tahtası, İnkilap Kitapevi, İstanbul, 2005.

Brzezinski, Zbigniew, *Stratejik Vizyon Amerika ve Küresel Güç Buhranı,* Sezen Yalçın ve Abdullah T. Orhan (Çev.), Timaş Yayınları, İstanbul, 2011.

Burke, C. Danita, *International Disputes and Cultural Ideas in the Canadian Arctic*, Palgrave Macmillan, Odense, 2018.

Byers, Michael, *International Law and The Arctic*, Cambrdige Universty Press, New York, 2013, (Erişim: 12.12.2017).

Callow, Lin, *Oil and Gas Exploration and Development Activity Forecast Canadian Beaufort Sea 2013 – 2028*, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada, Mart 2013, https://www.beaufortrea.ca/wp-content/uploads/2012/03/NCR-5358624-v4-BREA_-_FINAL_UPDATE_-_EXPLORATION_AND_ACTIVITY_FORECAST-__MAY_2013.pdf, (Erişim: 24.09.2018).

Centore, Michael, *Exploring The Polar Regions Today, Oil And Gas in The Arctic*, Mason Crest, ABD, 2018.

Childe, Gordon, *Tarihte Neler Oldu?*, Alâeddin Şenel ve Mete Tunçay (Çev.), Kırmızı Yayınları, İstanbul.

Clive Holland, *Arctic Exploration and Development C.500 B.C. to 1915*, The Fram Museum, Oslo, 2013.

Chomsky, Noam, *Güç Kimin Elinde,* Cihan Özpınar (Çev.), İnkilâp Kitapevi, İstanbul, 2017.

Cömert, Servet, *Jeopolitik ve Türkiye'nin Yer Aldığı Yeni Jeopolitik Ortam,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2001.

Dağıstanlı, Hande, *Ege Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı,* Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku (Uluslararası Kamu Hukuku) Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006.

Defense, *Operational Arctic: The Potential for Crisis of Conflict in the Arctic Region and Application of Operational Art*, Polonya, 2015.

Dodds, Klaus ve Nuttall, Mark, *The Scramble for The Poles*, Polity Press, USA, 2016.

Doğanay, Hayati ve Çoşkun, Ogün, *Enerji Kaynakları*, Pegem Akademi, Ankara, 2017, https://www.pegem.net/dosyalar/dokuman/2052017164918en.pdf, (Erişim: 12.11.2017).

Emmerson, Charles, *The Future History of The Arctic*, Vintage, Great Britain, 2011.

Eve Hartman ve Wendy Weshbesher, *Kuzey Kutup Bölgesi'nde Petrol Aramaları,* TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2014, s. 25.

Fukuyama, Francis, *Tarihin Sonu ve Son İnsan,* Zülfü Dicleli (Çev.), Simavi Yayınları, İstanbul, 1993.

Funston, W. Bernard, *SWDG Report on Arctic Energy,* Arctic Council Sustainable Development Working Group (SDWG), 2009, http://www.sdwg.org/wp-content/uploads/2016/04/ArcticEnergyReport-2009.pdf, (Erişim: 03.04.2018).

Funston, W. Bernard, *SWDG Report on Arctic Energy,* Arctic Council Sustainable Development Working Group (SDWG), 2009, http://www.sdwg.org/wp-content/uploads/2016/04/ArcticEnergyReport-2009.pdf, (Erişim: 03.04.2018).

Gautier, Catherine, *Petrol, Su ve İklim,* Sevgi Genç (Çev.), TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2014.

Goldsmith, Mike, *Uzay Ansiklopedisi*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2016.

Gorbaçov, Mihail, *Muramansk Konuşması*, Süha Sert (Çev.), Barış Basın Yayın Sanayi, İstanbul, 1987.

Göney, Süha, *Siyasî Coğrafya Cilt: II,* İstanbul Üniversitesi Basımevi, İstanbul, 1993.

Gümrükçü, Harun, Şanlı, Natalia Shulgina, Demirkılınç, Selçuk, İnan, Aybüke ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar", Siyasal* Kitapevi, Ankara, 2015.

Gümrükçü, Harun, Şimşek, İ. Aybüke ve Ersoy, Güneş, *Küresel Bakışla Kutup: Çağı Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler, Efil* Yayınevi, Ankara, 2016.

Gümrükçü, Harun, Ersoy, Güneş, Şimşek, Aybüke İnan ve Dinçer, Fatma Cande Yaşar, *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm, Efil* Yayınevi, Ankara, 2017.

Günel, Kâmil, *Coğrafyanın Siyasal Gücü,* Çantay Kitapevi, İstanbul, 2008.

Hasanov, Ali, *Jeopolitik,* Ağaoğlu, Azad ve Şammedov, Fuad (Çev.), Babıali Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2012.

Honneland, Geir, *Arctic Euphoria And International High North Politics,* Springer Nature, Norway, 2017.

Hooper, Meredith, *A For Antarctica, Fact and Stories from The Frozen South,* Pan Books, London, 1991.

Howard, Roger, *The Arctic Gold Rush The New Race for Tomorrow's Natural Resources,* Continuumbooks, ABD, 2009.

Hulme, Mike, *İklim Değişikliği Konusunda Neden Anlaşamıyoruz?*, Merve Özenç (Çev.), Alfa Yayınları, İstanbul, 2016.

IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships,* ICC International Maritime Bureau (IMB), Ocak 2018, https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf, (Erişim: 18.07.2018).

Inter Academy Council, *Lighting the Way: Toward a Sustainable Energy Future,* Inter Academy Council, Amsterdam, 2007, http://www.interacademies.org/34720/1-The-Sustainable-Energy-Challenge#publicationContent, (Erişim: 12.11.2017).

IPCC, *IPCC Fifth Assessment Report-Climate Change 2013: The Physical Science Basis Summary for Policymakers,* Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 2013, http://templatelab.com/climatechange-WGI-AR5-SPM-brochure/, (Erişim: 11.11.2017).

İlhan, Suat, *Dünya Yeniden Kuruluyor, Jeopolitik ve Jeokültür Tartışmaları,* Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1999.

Jacobs, Joseph, *The Story of Geographical Discovery How the World Became Known,* New York and London D. Appleton and Company, 1916.

Jones, Philip, McGrath-Horn, Max, Merighi, Matt, Murray, Stephen, Riley, Cullan, Rotar, Bogdan, Singh, Krittika, Tobin, Meaghan, Urban, Timothy, Whitacre, Jack, Young, Steven, *Law of The Sea A Policy Primer,* John Burgess, Lucia Foulkes, Philip Jones, MattMerighi, StephenMurray, JackWhitacre (Ed.), TuftsUniversity, Massachusetts, 2017, https://sites.tufts.edu/lawofthesea/files/2017/07/LawoftheSeaPrimer.pdf, (Erişim: 21.01.2018).

Karabulut, Bilal, *Uluslararası İlişkilerde Anahtar Kavramlar Serisi-1 Strateji-Jeostrateji-Jeopolitik,* Barış Kitapevi, Ankara, 2013.

Kaya, Şenay, *Kutup Bölgelerinde Egemenlik Mücadelesi ve Ekonomik Yatırım Fırsatları,* Kozmostar, Ankara, 2020.

Kennedy, Paul, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri,* Birtane Karanakçı (Çev.), Türkiye İş Bankası yayınları, İstanbul, 2001.

Henry Kissinger, *Çin Dünden Bugüne Yeni Çin,* Nalan Işık Çeper (Çev.), Kaknüs Yayınları, İstanbul, 2015.

Kronfeld-Goharani, Ulrike ve Exzellenzcluster, Kieler, *Deniz Atlası: Denizlerle İlişkimize Dair Veriler ve Olgular,* Filiz Yavuz (Türkçe Ed.), Ogün Duman (Çev.), Heinrich Böll Stiftung Derneği Türkiye Temsilciliği, 2017, https://tr.boell.org/sites/default/files/deniz_atlasi_tum_son.pdf, (Erişim: 11.03.2018).

Köni, Hasan, *Kaos-Batı Hâkimiyetinin Çöküşü*, WizartEdutainmet, İstanbul, 2016.

Lacoste, Yves, *Coğrafya Her Şeyden Önce Savaş Yapmaya Yarar*, Selim Sezer (Çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2014.

Laws, Richard, *Antarctica The Last Frontier*, Boxtree Limited, 1989.

Lupton, E. David, *Space Warfare: A Space Power Doctrine,* Air University Press, Alabama, 1998, http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.182.6911&rep=rep1&type=pdf, (Erişim: 12.01.2018).

Mackinder, J. Halford, *DemocraticIdeals and Reality: A Study in The Politics of Reconstruction,* The Library of The University of California Los Angeles Gift, Constable and Company Ltd., London, 1919, https://ia802705.us.archive.org/30/items/democraticideals00mackiala/democraticideals00mackiala.pdf, (Erişim: 28.11.2017).

Mahan, T. Alfred, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783,* Little, Brown and Company, Boston, 1918, https://ia902708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf, (Erişim: 12.12.2017).

Marchand, Stephane, *Dünya Hâkimiyeti Yolunda ABD-Çin Asimetrik Savaş,* Fazıl B. Kocamemi (Çev.), Bilge kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2011.

Marshall, Tim, *Coğrafya'nın Mahkûmları,* Mert Doğruer (Çev.), Epsilon Yayınevi, İstanbul, 2018.

McCannon, John, *A History of The Arctic, Nature, Exploration, and Expoloation,* Reaktion Books, London, 2012.

McGhee, Robert, *The Last Imaginary Place A Human History of the Arctic World,* Oxford University Press, Kanad, 2005.

McPherson, S. Stephanie, *ArcticThaw: Climate Change And The Global Race for Energy Resources,* Twenty-First Century Books, USA, 2015.

Mütercimler, Erol, *Geleceği Yönetmek ve Kazanmak İçin Stratejik Düşünme,* Alfa Yayınları, İstanbul, 2016.

Nansen, Fridtjof, In *Northern Mists,* Arthur G. Chater (İngilizce Çev.), Cilt: 2, Frederick A. Stokes Company, New York, 1911.

Nansen, Fridtjof, *In Northern Mists,* Arthur G. Chater (İngilizce Çev.), Cilt: 1, Ballantyne Press, Londra, 2012.

Nye, S. Joseph, *Dünya Siyasetinde Başarının Yolu Yumuşak Güç,* Rayhan İ. Aydın (Çev.), Elips Kitap, Ankara, 2005.

Özey, Ramazan, *Jeopolitik-Tanımlar, Teoriler ve Değişimler,* Pegem Akademi, Ankara, 2017.

Özey, Ramazan, *Ülkeler Coğrafyası,* Aktif Yayınları, İstanbul, 2013.

Öztürk, Bayram, *Neden Antarktika?,* E Yayınları, İstanbul, 2015.

Pazarcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk,* Turhan Kitapevi, Ankara, 2012.

Perry, M. Charles ve Andersen, Bobby, *New Strategic Dynamics in The Arctic Region Implications for National Security and International Collaboration,* The Institute for Foreign Policy Analysis, Washington, Şubat 2012, http://www.ifpa.org/pdf/StrategicDynamicsArcticRegion.pdf, (Erişim: 18.06.2018).

Ritzer, George, *Küresel Dünya,* Melih Pekdemir (Çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2011.

Sangcheol, Kwon, Jonghyuk, Kim, Eui-Han, Lee ve Chi-Young, Jung, *Geography of Korea,* Daniel Kane (İng. Çev.), The Academy of Korean Studies, Understanding Korea Series No: 7, Seoul, 2016, http://intl.ikorea.ac.kr/korean/UserFiles/UKS7_Geography_of_Korea_eng.pdf, (Erişim: 17.12.2017).

SIPRI, "Armaments, Disarmament and International Security", *SIPRI Yearbook 2018,* https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-11/yb_18_summary_en.pdf, (Erişim: 16.01.2019).

SWIPA, *Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic (SWIPA) 2017,* Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, Norway, 2017, https://www.amap.no/documents/download/2888, (Erişim: 15.01.2018).

Tonami, Aki, *Asian Foreign Policy in a Changing Arctic,* Nordic Institute of Asian Studies University of Copenhagen, Copenhagen, 2016.

TÜBİTAK, "*Yakından Tanıyın Arktik ve Antarktika"*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları: 732, Ankara, 2015.

UNCTAD, *Review of Maritime Transport,* United Nations Conference on Trade and Development, New York ve Geneva, 2017, https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf, (Erişim: 18.07.2018).

UNEP, *GEO Year Book,* United Nations Environment Programme (UNEP), Malta, 2006,https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc28575/m2/1/high_res_d /UNEP_GEO_2006.pdf, (Erişim: 11.12.2017).

Woodward, John, *Yakından İklim Değişimi*, Deniz Candaş (Çev.), TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları: 732, Ankara, 2015.

WWF, *Enerji Verimliliği ve İklim Değişikliği,* WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı), İstanbul, 2011, http://awsassets.wwftr.panda.org/downloads/wwf_enerjiverimliligi.pdf, (Erişim: 12.06.2017).

DERGİLER, MAKALELER VE RAPORLAR

Aaltola, Mika, Kapyla, Juha, Mikkola, Harri ve Behr, Timo, "Towards the Geopolitics of Flows Implications for Finland, The Finnish Institute of International Affairs", *FIIA Report: 40,* https://www.files.ethz.ch/isn/180917/FIIA_Report_40_web.pdf, (Erişim: 01.02.2019), ss. 1-218.

A. Conley, Heather, Melino, Matthew, Tsafos, Nikos ve Williams, Ian, "America's Arctic Moment: Great Power Competition in the Arctic to 2050", *The Center for Strategic and International Studies (CSIS),* 30 Mart 2020, https://www.csis.org/analysis/americas-arctic-moment-great-power-competition-arctic-2050, (Erişim: 16.04.2020), ss. 1-52.

Adams, Jarret, "Five Reasons Nuclear Energy will Rebound in 2018", *World Nuclear Association,* 07 Mart 2018, http://www.world-nuclear-news.org/V-Five-reasons-nuclear-energy-will-rebound-in-2018-07031801.html, (Erişim: 20.04.2018), ss. 1-3.

Adedeji, Olufemi, Reuben, Okocha ve Olatoye, Olufemi, "Global Climate Change", *Journal of Geoscience and Environment Protection,* Cilt: 2, No: 2, Nisan 2014, https://file.scirp.org/pdf/GEP_2014042109284451.pdf, (Erişim: 17.01.2018), ss. 114-122.

Akgül, İbrahim, "Uzay Hukuku", Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *1'inci Uluslararası Uzay Sempozyumu*, Grafiker Ofset, Ankara, 2001, ss. 361-372.

Alexandra, Zoltai, "Polar Silk Road", *PAGEO Research Institute,* 22 Ağustos 2018, http://www.geopolitika.hu/en/2018/08/22/polar-silk-road/, (Erişim: 12.02.2019), ss. 1-6.

Algan, Nesrin, "Türkiye'nin Antarktika Antlaşması'na Taraf Olma Süreci", Bayram Öztürk ve Osman Atasoy (Ed.), *Antarktika'da Türk Araştırma Üssü kurulması Çalıştayı,* İstanbul, 30 Nisan 2013, ss. 1-4.

Alemdaroğlu, Nazif ve Toker, Atılgan, "Uzay Teknolojilerinde Gelişmeler", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, ss. 113-135.

AMSA, *"Arctic Operational Platform – ARCOP",* http://www.arctis-search.com/Arctic+Operational+Platform, (Erişim: 15.10.2018), ss. 1-3.

Ananyeva, Ekaterina, "Russia in the Arctic Region: Going Bilateral or Multilateral?", *Journal of Eurasian Studies,* Cilt: 10, Sayı: 1, 2019, https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1879366518814655, (Erişim: 15.04.2019), ss. 85-97.

Antrim, L. Caitlyn, "The Next Geographical Pivot, The Russian Arctic in the Twenty-first Century", *Naval War College Review,* Cilt: 63: Sayı: 3, 2010,

https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1639&context=nwc-review, (Erişim: 15.06.2017), ss. 1-25.

Arctic Council, "Rovaniemi Joint Ministeral Stateinment 2019", *Arctic Council Ministering Meeting,* 07 Mayıs 2019, https://Arctic-council.org/images/PDF_attachments/Rovaniemi_Joint_Ministerial_Statement_2019_Signed.pdf, (Erişim: 07.05.2019), ss. 1-2.

Arctic Council, "Expert Group on Black Carbon and Methane: Summary of Progress and Recommendations", *Arctic Council Secretariat,* 2017, https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/1936, (Erişim: 20.01.2018), ss. 1-52.

Arctic Council, *"Arctic Council Observer Manual For Subsidiary Bodies",* https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/939/EDOCS-3020-v1B-Observer-manual-with-addendum-finalized_Oct2016.PDF?sequence=8&isAllowed=y, (Erişim: 06.01.2018), ss. 1-16.

Arctic Council, *"Who is The Arctic Council?",* https://arctic-council.org/en/, (Erişim: 05.02.2020).

Arctic Council, "Arctic Offshore Oil and Gas Guidelınes 2009", *Arctic Council Protection of The Arctic Marine Environment Working Group,* 29 Nisan 2009, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/63/Arctic-Guidelines-2009-13th-Mar2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y, (Erişim: 15.05.2018), ss. 1-98.

Arctic Council, *"Arctic Council Rules of Procedure",* Kiruna, İsveç, 15 Mayıs 2013, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/940/2015-09-01_Rules_of_Procedure_website_version.pdf?sequence=1&isAllowed=y, (Erişim: 16.12.2017), ss. 1-16.

Arıboğan, Ü. Deniz, "Geçmişten Bugüne ve Geleceğe Enerjinin Siyaseti", *TÜSİAD,* Sayı: 82, Şubat, 2014, ss. 22-29.

Arruda, M. Gisele, Arruda, M. Feb ve Hogenson, M. Julianna, "Renewable Energy fort he Arctic, Nwe Perspectives", Gisele M. Arruda (Ed.), *Renewable Energy*

for the Arctic New Perspectives, Routledge Explorations in Energy Studies, New York, 2019, ss. 27-43.

Aşkın İ. Sökmen, *"Uzay Jeopolitiği: Güç Dengesinde Önemli Avantaj Alanı",* http://www.academia.edu/20035448/UZAY_JEOPOL%C4%B0T%C4%B0%C4%9E%C4%B0_G%C3%9C%C3%87_DENGES%C4%B0NDE_%C3%96NEML%C4%B0_AVANTAJ_ALANI, (Erişim: 10.01.2018), ss. 1-9.

Ateş, Ayşegül, "Arktika Bölgesi'nin Enerji Kaynakları ve ABD'nin Arktika Politikası", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 65-85.

Athey, J.E., ve Werdon, M.B., "Alaska's Mineral Industry 2017" *Alaska Division of Geological and Geophysical Surveys Special Report 73",* 2018, http://dggs.alaska.gov/webpubs/dggs/sr/text/sr073.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 1-103.

Atland, Kristian, "Russia and Its Neighbors: Military Power, Security Politics, and Interstate Relations in the Post-Cold War Arctic", *Arctic Review on Law and Politics,* Cilt: 1, No: 2, 2010, https://Arcticreview.no/index.php/Arctic/article/view/8, (Erşim: 22.04.2019), ss. 279-298.

Atvur, Senem, "Ekolojik Perspektifte Antarktika'da Güvenlik", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 89-111.

Baev, K. Pavel, "Russia's Arctic Aspirations", Juha Jokela (Ed.), *Arctic Security Matters,* EU Institute for Security Studies, Rapor No: 24, 2015, https://rafhladan.is/bitstream/handle/10802/16687/Report%2024.pdf?sequence=1, (Erişim: 25.11.2017), ss. 1-85.

Baker, Rodger, "A Warmer Arctic Makes for Hotter Geopolitics", *Stratfor,* 05 Eylül 2019, https://worldview.stratfor.com/article/warmer-arctic-makes-hotter-geopolitics-climate-change, (Erişim: 12.02.2020), ss. 1-10.

Balzer, Harley ve Repnikova, Maria, "Migration between China and Russia", *Post-Soviet Affairs,* Cilt: 26, Sayı: 1, Ocak 2010,

https://www.researchgate.net/publication/250172103_Migration_between_China_and_Russia/download, (Erişim: 18.01.2019), ss. 1-37.

Bamber, J., ve Riva, R., "The Sea Level Fingerprint of Recent Ice Mass Fluxes", *The Cryosphere,* No: 4, 2010, https://www.the-cryosphere.net/4/621/2010/tc-4-621-2010.pdf, (Erişim: 02.02.2018), 621-627.

Bambulyak, Alexei, Frantzen, Bjorn ve Rautio, Rune, *Oil Transport from The Russian Part of The Barents Region 2015 Status Report,* The Norwegian Barents Secretariat, http://deb.akvaplan.com/downloads/Oil_Transport_2015_internet.pdf, (Erişim: 05.07.2018), ss. 1-107.

Başlar, Kemal, "21. Yüzyıla Girerken Uzaydaki Doğal Kaynaklar ve Rejim Oluşturma Çabaları", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), *Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar*, Der Yayınları, İstanbul, 1998, ss. 37-41.

Başlar, Kemal, "Antarktika Antlaşmalar Sistemi (1961-2001): 40 Yılın Ardından Antarktika'nın Hukukî Rejimi", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* No: 52/2, 2003, ss. 77-99.

Beixi, Deng, "The Impact of U.S.-Russian Relations on Chinese-Russian Cooperation in the Arctic", *Russia Global Affairs,* 30 Mart 2016, https://eng.globalaffairs.ru/number/Arctic-Geopolitics-18074, (Erişim: 05.02.2019), ss. 1-5.

Bennett, Mia, "What does Trudeau's Victory Mean for the Canadian Arctic?, *Cryopolitics,* 20 Ekim 2015, http://www.cryopolitics.com/2015/10/20/what-does-trudeaus-victory-mean-for-the-canadian-Arctic/, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-7.

Berbrick, Walter ve Pincus, Rebecca, "10 Big Ideas to 'Up America's Game in the Arctic", *The National Interest,* 22 Eylül 2018, https://nationalinterest.org/feature/10-big-ideas-%E2%80%98-america%E2%80%99s-game-Arctic%E2%80%99-31622, (Erişim: 07.03.2019), ss. 1-7.

Bertelsen, G. Rasmus, Justinussen, C. Jens ve Smits, Coco, "Energy as a Developmental Strategy: Creating Knowledge-Based Energy Sectors in Iceland, the Faroe Islands and Greenland", Leif C. Jensen ve Geir Honneland

(Ed.), *Handbook of the Politics of the Arctic,* Edward Elgar Yayınları, Birleşik Krallık, 2015, s. 3-26.

Bilgin, Mert, "21. Yüzyılda Küresel Enerjinin Parametreleri ve Türkiye", *TÜSİAD,* Sayı: 82, Şubat 2017, ss. 13-20.

Bird, Julia, Lebrand, Mathilde ve Venables J. Anthony, "The Belt and Road Initiative Reshaping Economic Geography in Central Asia?", *World Bank Group Policy Research Working Paper 8807,* http://documents.worldbank.org/curated/en/836301554729486900/pdf/The-Belt-and-Road-Initiative-Reshaping-Economic-Geography-in-Central-Asia.pdf, (Erişim: 16.04.2019), ss. 1-38.

Blanchard, F. Jean-Marc ve Flint, Colin, "The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative", *Geopolitics,* Cilt: 22, No: 2, 2017, : https://www.tandfonline.com/loi/fgeo20, (Erişim: 22.07.2018), ss. 223-245.

Blaxekjer, O. Lau, Lanteigne, Marc ve Shi, Mingming, "The Polar Silk Road and the West Nordic Region", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook*, Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2018, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.01.2018), ss. 1-19.

Bochkarev, Danila, "The Arctic Governance And EU "Soft Power", Hooman Peimani (Ed.), *Energy Security and Geopolitics in the Arctic Challenges and Opportunities in the 21st Century,* Singapore, 2013, ss. 221-249.

Boersma, Tim ve Foley, Kevin, "The Greenland Gold Rush Promise and Pitfalls of Greenland's Energy and Mineral Resources", *The John L. Thornton China Center, The Energy Security Initiative (ESI),* 2014, https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/24-greenland-energy-mineral-resources-boersma-foley-pdf-2.pdf, (Erişim: 12.12.2017), ss. 1-68.

Bonikowsky, N. Laura, *"The Arctic, Country by Country",* 2012, http://diplomatonline.com/mag/2012/10/the-Arctic-country-by-country/, (Erişim: 19.10.2017), ss. 1-5.

Boswell, Randy, *"Work Underway to Resolve Beaufort Sea Boundary Dispute",* 26 Temmuz 2010, http://byers.typepad.com/Arctic/2010/07/work-underway-to-resolve-beaufort-sea-boundary-dispute.html, (Erişim: 18.08.2018), ss. 1-3.

Botselier, Bram, Piqueres, L. Sofía ve Schunz, Simon, "Addressing the Arctic Paradox: Environmental Policy Integration in the European Union's Emerging Arctic Policy", *Department of EU International Relations and Diplomacy Studies,* EU Diplomacy Papers 03/2018, https://www.coleurope.eu/system/tdf/research-paper/edp-3-2018_debotselier-lopez-schunz.pdf?file=1&type=node&id=46460&force=, (Erişim: 18.11.2018), ss. 1-38.

BP, "BP Statistical Review of World Energy", *BP Statistical Review,* Haziran 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 19.03.2019), ss. 1-38.

BP, *Energy Outlook 2018,* Haziran 2018, https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/energy-outlook.html, (Erişim: 10.07.2018).

BP, *Energy Outlook 2018 (Data Pack),* Haziran 2018, https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/energy-outlook.html, (Erişim: 10.07.2018).

BP, *Statistical Review of World Energy 2018,* Haziran 2018, https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf, (Erişim: 07.07.2018).

Briggs, M. Chad, "Arctic Environmental Security Andabrupt Climate Change", *Global Interconnections,* 2011, https://www.academia.edu/2471071/Arctic_environmental_security_and_abrupt_climate_change, (Erişim: 02.02.2018), ss. 1-15.

Brigham, W. Lawson, "Thinking About the New Arctic Geography", Heininen, Lassi (Ed.), *"Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 308-311.

Brigham, W. Lawson, Exner-Pirot, Heather, Heininen, Lassi ve Plouffe, Joel, "Arctic Council: Twenty Years of Policy Shaping", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2016, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 14-22.

Brigham W. Lawson ve Hildebrand, P. Lawrence, "Introduction to the New Maritime Arctic", Lawrence P. Hildebrand, Lawson W. Brigham ve Tafsir M. Johansson (Ed.), *Sustainable Shipping in a Changing Arctic*, Springer, İsveç, 2018, ss. 1-11.

Brigham, W. Lawson, "China's Polar Ships and Future Operations", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2018, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2019), ss. 1-3.

Brinton, Crane, Craig, A Gordon ve Gilbert, Felix, "Jomini", Edward M. Earle (Ed.), *Modern Stratejinin Yaratıcıları,* Demirhan Erdem, Çiğdem Erdem ve Gülçin Ülgezen (Çev.), ASAM Yayınları, Ankara, 2003, ss. 77-78.

Brubaker, Douglas ve Ragnera, L. Claes, "A Review of the International Northern Sea Route Programme (INSROP) – 10 Years on", *Polar Geography,* Cilt: 33, No: 1-2, 2010, https://www.fni.no/getfile.php/131517-1467552084/Filer/Publikasjoner/DB-CLR-PG-2010.pdf, (Erişim: 03.03.2018), ss. 1-21.

Budzik, Philip, "Arctic Oil and Gas Potential", *US. Energy Information Administration Office of Integrated Analysis and Forecasting Oil and Gas Division,* Ekim 2009, http://www.arlis.org/docs/vol1/AlaskaGas/Paper/Paper_EIA_2009_ArcticOil GasPotential.pdf, (Erişim: 11.11.2017), ss. 1-18.

Burke, C. Danita, *"The Northwest Passage Dispute",* 26 Şubat 2018, http://findresearcher.sdu.dk/portal/files/136624827/The_Northwest_Passage_ Dispute.pdf, ss. 1-3.

Büyüksağnak, Barbaros, *"Svalbard Antlaşması ve Türkiye",* https://drive.google.com/file/d/177BqGZ1DXSrgHlwzi3619P6rQ0U4LT7G/view, (Erişim: 15.05.2019), ss. 1-40.

Byers, Michael ve Osthagen, Andreas, "Why Does Canada Have So Many Unresolved Maritime Boundary Disputes?" C*anadian Yearbook of International Law/Annuaire Canadien De Droit International,* Cilt: 54, 2016, https://doi.org/10.1017/cyl.2017.14, (Erişim: 05.09.2018), ss. 1-62.

Byers, Michael, "Arctic Oil: Canada's Chance to Get it Right", *SSHRC Knowledge Synthesis Report,* Canada Research Chair in Global Politics and International

Law University of British Columbia, 01 Haziran, 2016, https://byers.typepad.com/files/michaelbyers_knowledgesynthesisreport_Arcticoil_18may2016.pdf, (Erişim: 16.03.2018), ss. 1-64.

Carlson, D. Jon, "The Scramble for the Arctic: The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Extending National Seabed Claims", *Annual Meeting of the Midwest Political Science Association,* Chicago, https://works.bepress.com/jondcarlson/28/, (Erişim: 18.12.2018), ss. 1-44.

Casey, Kevin, "Greenland's New Frontier: Oil and Gas Licenses Issued, Though Development Likely Years Off", *Arctic Institute,* 20 Ocak 2014, https://www.theArcticinstitute.org/greenland-new-frontier-oil-gas/, (26.09.2018), ss. 1-6.

Ceren, T. Akgör ve Kurtsatar, Burcu, "Uzay çalışmaları", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, ss. 135-147.

Challe, Tiffany, "Climate Change Will Displace Millions of People. Where Will They Go?", *Columbia University,* 04 Ocak 2018, http://blogs.ei.columbia.edu/2018/01/04/climate-migration-displace-millions/, (Erişim: 11.03.2018), ss. 1-5.

Chaturvedi, Sanjay, "India's Arctic Engagement: Challenges and Opportunities", *Asia Policy,* No: 18, Temmuz 2014, ss. 73-80.

Cimsec, D. Jimmy, "The Gate of Tears: Interests, Options, and Strategy in the Bab-El-Mandeb Straıt", *Center for International Maritime Security (CIMSEC),* 30 Ocak 2018, http://cimsec.org/gate-tears-interests-options-strategy-bab-el-mandeb-strait/35351, (Erişim: 05.06.2018), ss. 1-14.

Cinelli, Claudia, "The Law of the Sea and the Arctic", *Arctic Review on Law and Politics,* Sayı: 2, No: 1, 2011, https://Arcticreview.no/index.php/Arctic/article/view/18, (Erişim: 15.12.2017), ss. 1-21.

Claes, H. Dag ve Moe, Arild, "Arctic Offshore Petroleum: Resources and Political Fundemantals", Svein V. Rottem ve Ida F. Soltvedt (Ed.), *Arctic Governance Volume II, Energy, Living Marine Resources and Shipping,* I.B. Tauris, The Fridtj of Nansen Institute, Londra, 2018, ss. 9-26.

Claes, H. Dag, Moe, Arild ve Svein V. Rottem, "Arctic Hydrocarbon Developments: State Interests and Policies", Geir Honneland (Ed.), *Arctic Governance Volume 2*, I.B. Tauris, London, 2018, ss. 26-51.

Coffey, Luke ve Kochis, Daniel, "NATO Summit 2016: Time for an Arctic Strategy", *Heritage Foundation Research,* No: 4578, 16 Haziran 2016, https://www.heritage.org/global-politics/report/nato-summit-2016-time-Arctic-strategy, (Erişim: 15.05.2019), ss. 1-4.

Columbia University, "Most Of Greenland Ice Melted to Bedrock in Recent Geologic Past, Lamont-Doherty Earth Observatory", *Science Daily,* 7 Aralık 2016, www.sciencedaily.com/releases/2016/12/161207133453.htm, (Erişim: 14.02.2018), ss. 1-4.

Council of the European Union, *"Council Conclusions on the Arctic",* 10400/16, 20 Haziran 2016, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10400-2016-INIT/en/pdf, (Erişim: 21.12.2018), ss. 1-5.

Conley, Heather ve Kraut, Jamie, "U.S. Strategic Interests in the Arctic, An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation", A Report of the CSIS Europe Program, *Center for Strategic and International Studies*, Nisan 2010, https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/100426_Conley_USStrategicInterests_Web.pdf, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-33.

Conley, Heather, "A New Security Architecture for the Arctic", *Center for Strategic and International Studies (CSIS),* Ocak 2012, https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/120117_Conley_ArcticSecurity_Web.pdf, (Erişim: 24.02.2018), ss. 1-50.

Conley, Heather ve Melino, Matthew, "The Implications of U.S. Policy Stagnation Toward the Arctic Region", *The Center for Strategic and International Studies (CSIS),* Mayıs 2019, https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/190503_U.S.%20Arctic.pdf, (Erişim: 08.05.2019), ss. 1-7.

CRS Report, a.g.e., s. 5. "Coast Guard Polar Security Cutter (Polar Icebreaker) Program: Background and Issues for Congress", Congressional Research Service (CRS), RL34391, 12 Mart 2020,

https://assets.documentcloud.org/documents/6809673/Coast-Guard-Polar-Security-Cutter-Polar.pdf, (Erişim: 12.04.2020), ss. 1-59.

Çakmak, Sinan, "İzlanda: Ateş ve Buz Adası", *Atlas Dergis,* Sayı: 259, Ekim 2014, https://www.atlasdergisi.com/kesfet/doga-cografya/ates-ve-buz-adasi.html, (Erişim. 26.10.2019), s. 1-2.

Çolak, H. Alper ve Kırca, Simay, "Turbalıklar Gezegenin", *ATLAS Dergisi,* Sayı: 49, Aralık 2013, https://www.atlasdergisi.com/kesfet/doga-cografya/5439.html, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-10.

Dahlman, LuAnn, "Climate Change: Global Temperature", *National Ocenaic Atmospheric Administarition,* 11 Eylül 2017, https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-global-temperature, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-2.

Dasgupta, Susmita, Laplante, Benoit, Meisner, Craig, Wheeler, David ve Yan, Jianping, "The Impact of Sea Level Rise on Developing Countries: A Comparative Analysis", *World Bank Policy Research Working Paper,* No: 4136, 2007, https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/7174/wps4136.pdf?sequence=1, (Erişim: 14.02.2018), ss. 1-51.

Davis, L. James ve Vinogradova, T. Nadya, "Causes of Accelerating Sea Level on the East Coast of North America", *Geophysical Research Letters,* No: 44, 2017, https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/2017GL072845, (Erişim: 10.10.2017), ss. 5133–5141.

Demirkılınç, Selçuk, "Bölgeselcilik Teorisi Çerçevesinde Arktika Bölgeselciliği", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar", Siyasal* Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 47-71.

Demirkılınç, Selçuk ve Pehlivanlı, Ragıp, "Kuzey Kutup Bölgesi'ndeki İşbirliğinde Arktika Konseyi'nin Rolü", *2.Uluslararası Çin'den Adriyatik'e Sosyal Bilimler Kongresi,* Hatay, 2016, ss. 246-265.

"Department of Defense Report to Congress on Strategy to Protect United States National Security Interests in the Arctic Region",

https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2016-Arctic-Strategy-UNCLAS-cleared-for-release.pdf, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-17.

Depledge, Duncan, "Climate Change, Geopolitics, And Arctic Futures", Gustavo Sosa-Nunez ve Ed Atkins (Ed.), *Environment, Climate Change and International Relations,* http://www.e-ir.info/wp-content/uploads/2016/05/Environment-Climate-Change-and-International-Relations-E-IR.pdf, (Erişim: 14.11.2017), ss.162-175.

Derudder, Ben, Liu, Xingjian ve Kunaka, Charles, "Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative", *World Bank,* No: 6, Ekim 2018, http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/pdf/130490-MTI-Discussion-Paper-6-Final.pdf, (19.01.2019), ss. 1-75.

Diependaal, A. Enzo ve Ringjob, K. Hans, "Modelling of Longyearbyen's Energy System Towards 2050", Gisele M. Arruda (Ed.), *Renewable Energy for the Arctic New Perspectives,* Routledge Explorations in Energy Studies, New York, 2019, ss. 68-83.

Dinçer, Fatma Cande Yaşar, "Arktika Bölgesi'nde Tarım Alanında Gözlemlenen Transformasyonlar: Bölge Tarım Faaliyetlerinin Türkiye'de Uygulanabilirliğinin İncelenmesi", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 133-171.

Dodds, Klaus, "Squaring the Circle: The Arctic States, Law of the Sea, and the Arctic Ocean", *Eurasia Border Review.* http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/BorderStudies/en/publications/review/data/ebr51/V5_N1_07Dodds.pdf, (Erişim: 14.01.2018), ss. 113-124.

Dodds, Klaus ve Ingimundarson, Valur, "Territorial Nationalism and Arctic Geopolitics: Iceland as an Arctic Coastal State", *The Polar Journal,* Cilt: 2, Sayı: 1, Haziran 2012, https://www.researchgate.net/publication/238595640, (Erişim: 12.08.2018), ss. 37-41.

Dolata, Petra, "A New Canada in the Arctic? Arctic Policies under Harper", *Canadian Studies,* 2015, https://journals.openedition.org/eccs/521?lang=en#article-521, (Erişim: 16.09.2018), ss. 131-154.

Dolman, Everett, "Uzay Çağında Jeostrateji: Astropolitik Bir Çözümleme", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, 2003, s. 111-143.

Dowdeswell, A. Julian, Hagen, O. Jon, Bjornsson, Helgi, Glazovsky, F. Andrey, Harrison, D. William, Holmlund, Per, Jania, Jacek, M. Roy, Koerner, Lefauconnier, Bernard, Simon, C., Ommanney, L. ve Thomas, H. Robert, "The Mass Balance of Circum-Arctic Glaciers and Recent Climate Change", *Quaternary Research 48*, NO: QR971900, 1997, https://www.researchgate.net/publication/222442765_The_Mass_Balance_of_Circum-Arctic_Glaciers_and_Recent_Climate_Change, (Erişim: 19.01.2018), ss. 1-14.

Durak, S. Onur, "Polar Law-Relevant International Legal Documents (1914-2015) and Selected Literature Rewiew (2000-2015)", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar", Siyasal* Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 211-238.

Duyck, Sebastien, "What Role for the Arctic in the UN Paris Climate Conference (COP-21)?", Lassi Heininen ve Heather Exner-Pirot (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum, Akureyri, Iceland, 2015, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 413-422.

Ece, N. Jale, "Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul", *ORSAM Rapor No: 155*, Mayıs 2013, https://istihbaratsahasi.files.wordpress.com/2013/05/montreux-boazlar-konferans-tutanaklarndan-tarihe-den-notlar-ve-kanal-stanbul.pdf, (Erişim: 18.06.2018), ss. 1-40.

EIA, "Three Important Oil Trade Chokepoints Are Located Around The Arabian Peninsula", *The U.S. Energy Information Administration (EIA),* 4 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32352, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

EIA, "Country Analysis Brief: South Korea", *U.S. Energy Information Administration,* Temmuz 2018,

https://www.eia.gov/beta/International/analysis_includes/countries_long/Korea_South/south_korea.pdf, (Erişim: 19.03.2019), ss. 1-23.

EIA, "Energy Policies of IEA Countries Japan", *International Energy Agency,* 2016 Review,https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/EnergyPoliciesofIEACountriesJapan2016.pdf, (Erişim: 16.02.2019), ss. 1-183.

EIA, "The Danish and Turkish Straits are Critical to Europe's Crude Oil and Petroleum Trade", *U.S. Energy Information Administration (EIA),* 18 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32552, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

EIA, "Energy Implications of Faster Growth in India with Different Economic Compositions", *U.S. Energy Information Administration*, Temmuz 2018, https://www.eia.gov/outlooks/ieo/india/pdf/india_detailed.pdf, (Erişim: 10.01.2019), ss. 1-9.

EIA, *Maritime Chokepoints Are Critical to Global Energy Security,* The U.S. Energy Information Administration, 01 Ağustos 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32292, (Erişim: 20.08.2018).

EIA, *World Oil Transit Chokepoints,* The U.S. Energy Information Administration (EIA), 25 Temmuz 2017, https://www.eia.gov/beta/International/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf, (Erişim: 18.07.2018).

Elset, Dyveke, "Corporations and the Renewable Energy Transition in the Arctic", Gisele M. Arruda (Ed.), *Renewable Energy for the Arctic New Perspectives*, Routledge Explorations in Energy Studies, New York, 2019, ss. 136-154.

Emmerson, Charles ve Lahn, Glada, "Arctic Opening: Opportunity and Risk in the High North", *Chatham House*, 2012, https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/publications/0412arctic.pdf, (Erişim: 21.12.2017), ss. 1-60.

Engdahl, William, "NATO's Doomsday Seed Vault in the Arctic", *Global Research News,* 22 Eylül 2008, https://www.globalresearch.ca/nato-s-doomsday-seed-vault-in-the-Arctic/10300, (Erişim: 16.05.2019), ss. 1-3.

Erbaş, Yılmaz, "Uzay Hukuku", Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *1'inci Uluslararası Uzay Sempozyumu,* Grafiker Ofset, Ankara, 2001, ss. 451-455.

Ergüven, Nasıh Sarp, "Uluslararası Hukuk Açısından Antarktika Güvenliği", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 51-65.

Ernst ve Young, "Arctic Oil and Gas", *Global Oil and Gas Center,* 2013, https://www.green4sea.com/wp-content/uploads/2014/09/pdf/EY-Arctic_oil_and_gas.pdf, (Erişim: 15.11.2017), ss. 1-16.

Ersoy, Güneş ve Gümrükçü, Harun, "Coğrafî Keşifler Çağı'nın Birinci Aşaması: Hindistan'ın Avrupalılar Tarafından Keşfedilmesi ve Bu Sürecin Osmanlı Devleti'ne Etkisi", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm, Efil* Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 1-23.

Eurasia Group, "Opportunities and Challenges For Arctic Oil and Gas Development", *Eurasia Group Report for The Wilson Center,* Washington, 2013, https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Artic%20Report_F2.pdf, (Erişim: 14.12.2018), ss. 1-29.

Eurostat, *"EU Imports of Energy Products-Recent Developments",* https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/46126.pdf, (Erişim: 10.06.2019), ss. 1-13.

Eurogas, "Long Term Outlook For Gas Demand and Supply 2007–2030", *The European Union of the Natural Gas Industry*, https://eurogas.org/website/wp-content/uploads/2018/03/Statistics_Eurogas_LT_Outlook_2007-2030_Final_251110.pdf, (Erişim: 12.04.2019), ss. 1-12.

European Commission, "An Integrated European Union Policy for the Arctic", Joint *Communication to the European Parliament and the Council,* 27 Nisan 2016, http://eeas.europa.eu/archives/docs/arctic_region/docs/160427_joint-communication-an-integrated-european-union-policy-for-the-Arctic_en.pdf, (Erişim: 21.12.2018), ss. 1-17.

European Parliament, *"EU Strategy for the Arctic",* http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-

//EP//NONSGML+TA+P7-TA-2014-0236+0+DOC+PDF+V0//EN, (Erişim: 10.04.2019), ss. 1-10.

European Union, *"Communication from the Commission To The European Parliament and The Council The European Union and The Arctic Regıon",* COM (2008) 763 Final, Brussels, 20 Kasım 2008, http://eeas.europa.eu/archives/docs/arctic_region/docs/com_08_763_en.pdf, (Erişim: 18.10.2017), ss. 1-13.

European Parliament, *"An Integrated EU Policy for the Arctic",* Rapor Nu: A8-0032/2017, 16 Mart 2017, http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0093_EN.html?redirect, (Erişim: 16.04.2014), ss. 1-3.

Exner-Pirot, Heather, *"The Return of the Arctic Five",* www.rcinet.ca/eye-on-the-Arctic/2015/07/23/blog-the-return-of-the-Arctic-five/, (Erişim: 05.01.2018), ss. 1-3.

Exner-Pirot, Heather *"The Arctic 5 Meeting in Chelsea – Disaster, or Just Disappointment?",* 2010, http://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2010/06/01/the-Arctic-5-meeting-in-chelsea-disaster-or-just-disappointment/, (Erişim: 11.01.2018), ss. 1-2.

Fedorovsky, A.N., "The Republic of Korea's Strategy in the Arctic", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest, Opportunities, Prospect*, Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), ss. 30-36.

Fjellheim S. Rune ve Henriksen, B. John, "Oil and Gas Exploitation on Arctic Indigenous Peoples Territories Human Rights, International Law and Corporate Social Responsibility", Aboriginal Policy Research Consortium International (APRCi), *Journal of Indigenous Peoples Rights,* No: 4/2006, https://ir.lib.uwo.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1251&context=aprci, (Erişim: 19.09.2018), ss. 1-53.

Fleming, J. A., "The Proposed Second International Polar Year, 1932-1933", Geographical Review, Cilt: 22, No: 1, Ocak 1932, http://www.jstor.org/stable/209531, (Erişim: 16.01.2018), ss. 131-134.

Frayer, Kevin, "The Geopolitics of China: A Great Power Enclosed", *Stratfor Worldview*, 25 Mart 2012, https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-china-great-power-enclosed, (Erişim: 11.02.2019), ss. 1-11.

French, Nadia, Coppes, Mieke, Sharp, Greg ve Menezes, Dwayne, "Continental Divide: Shifting Canadian and Russian Arcticness", Ilan Kelman (Ed.), *Power and Voice from the North*, UCL Press, 2017, https://www.jstor.org/stable/pdf/j.ctt1tm7jp1.18.pdf?refreqid=excelsior%3Ab75d4b16e8b9962fbae7df263d5928c3, (Erişim: 12.01.2018), s. 115-129.

Gadihoke, Neil, "The Arctic: Geopolitics, International Relations and Energy Securıty-A View from India", Hooman Peimani (Ed.), *Energy Security and Geopolitics In the Arctic*, World Scientific Publishing, Singapore, 2013, ss. 167-191.

Gainer, Robert, "Yamal and Anthrax", *The Canadian Veterinary Journal*, Cilt: 57(9), Eylül 2016, https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4982572/, (Erişim: 04.04.2020), ss. 985-987.

Gautier, L. Donald ve Moore, E. Thomas, "Introduction to the 2008 Circum-Arctic Resource Appraisal (CARA)", *U.S. Geological Survey*, Professional Paper 1824, Virginia, 2017, https://pubs.usgs.gov/pp/1824/a/pp1824a.pdf, (Erişim: 12.03.2018), ss. 1-20.

Ghiasy, Richard, Su Fei ve Saalman, Lora, "The 21st Century Maritime Silk Road Security Implications and Ways Forward for the European Union", *SIPRI*, 2018, https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-09/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf, (Erişim: 15.11.2018), ss. 1-63.

Gray, S. Colin, "Coğrafya Kaçınılmazdır", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), Asam Yayınları, Ankara, 2003, s. 215-238.

Greenland Minerals and Energy Limited, *"Greenland Minerals Releases Initial Mineral Resource",* 212, http://www.ggg.gl/docs/ASX-announcements/Zone-2-Mineral-Resource-Estimate.pdf, (Erişim: 17.12.2017), ss. 1-12.

Green, Niall, "Denmark to Open Arctic Military Command", *World Socialist Web Site*, 22 Temmuz 2010, https://www.wsws.org/en/articles/2009/07/arct-j22.html, (Erişim: 16.04.2019), ss. 1-3.

Grieger, Gisela, "China's Maritime Silk Road Initiative Increasingly Touches the EU", *European Parliamentary Research Service Briefing PE 614.767,* Mart 2018, http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614767/EPRS_BRI(2018)614767_EN.pdf, (Erişim: 12.02.2019), s. 2.

Grieger, Gisela, "China's Arctic Policy How China Aligns Rights and Interests", *EU Parliament Briefing,* Members Research Service PE 620.231, Mayıs 2018, http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf, (Erişim: 07.02.2019), ss. 1-4.

Gomez, Tamar, "Environmental Challenges in The Arctic", Arctic Oil and Gas, *World Petroleum Council Guide,* http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 04.10.2018), ss. 48-59.

Government of China, "Full text: China's Arctic Policy, White Paper", *The State Council Information Office of the People's Republic of China,* Ocak 2018, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm, (Erişim: 15.02.2019), ss. 1-6.

Government of Japan, "On the Publication of Defense of Japan 2018", *Minister of Defense,*https://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/pdf/2018/DOJ2018_Full_1130.pdf, (Erişim: 16.01.2019), ss. 1-550.

Government of Greenland, *Greenland's Oil and Mineral Strategy 2014-2018,* Şubat 2014,https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Files/Publications/Raastof/ENG/Greenland%20oil%20and%20mineral%20strategy%202014-2018_ENG.pdf, (Erişim: 02.06.2018), ss. 8-9.

Government of Denmark, *"Denmark, Greenland and the Faroe Islands: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020",* https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Images/Udenrigsdirektoratet/100295_Arktis_Rapport_UK_210x270_Final_Web.pdf, (Erişim: 12.11.2018), ss. 1-58.

Government of Finland, "Finland's Strategy for the Arctic Region", *Prime Minister's Office Publications,* 08/2010, 05 Temmuz 2010, https://Arcticportal.org/images/stories/pdf/J0810_Finlands.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 1-98.

Government of Finland, "Finland's Strategy for the Arctic Region 2013", *Prime Minister's Office Publications,* 16/2013, https://vnk.fi/documents/10616/334509/Arktinen+strategia+2013+en.pdf/6b6fb723-40ec-4c17-b286-5b5910fbecf4/Arktinen+strategia+2013+en.pdf.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 1-70.

Government of Finland, "Government Policy Regarding The Priorities in the Updated Arctic Strategy", *Prime Minister's Office Publications,* The Government's Strategy Session, 26 Eylül 2016, https://vnk.fi/documents/10616/334509/Arktisen+strategian+p%C3%A4ivitys+ENG.pdf/7efd3ed1-af83-4736-b80b-c00e26aebc05/Arktisen+strategian+p%C3%A4ivitys+ENG.pdf.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 1-3.

Government of Finland, "Action Plan for The Update of The Arctic Strategy", *The Government's Strategy Session,* 27 Mart 2017, https://vnk.fi/documents/10616/3474615/EN_Arktisen+strategian+toimenpidesuunnitelma/0a755d6e-4b36-4533-a93b-9a430d08a29e/EN_Arktisen+strategian+toimenpidesuunnitelma.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 1-7.

Government of Japan, *"Basic Plan on Ocean Policy",* Nisan 2013, https://tethys.pnnl.gov/sites/default/files/publications/Japan-Ocean-Policy-2013.pdf, (18.01.2018), 1-65.

Government of Japan, "Japan's Arctic Policy", *The Headquarters for Ocean Policy,* 16 Ekim 2015, https://www8.cao.go.jp/ocean/english/Arctic/pdf/japans_ap_e.pdf, (Erişim: 17.01.2018), ss. 1-11.

Government of South Korea, "Arctic Policy of the Republic of Korea", *Korea Maritime Institute, Korea Polar Research Institute, Korea Institute of Geoscience and Mineral Resources etc.,* http://library.Arcticportal.org/1902/1/Arctic_Policy_of_the_Republic_of_Korea.pdf, (Erişim: 19.02.2019), s. 1-16.

Government of South Korea, "Military and Security Developments Involving the Democratic People's Republic of Korea", *Office of The Secretary of Defence,*

2017, https://fas.org/irp/world/dprk/dod-2017.pdf, (Erişim: 16.10.2018), ss. 1-32.

Government of Sweden, "Sweden's Strategy for the Arctic Region", *Ministry for Foreign Affairs,* 2011, https://www.government.se/49b746/contentassets/85de9103bbbe4373b55eddd7f71608da/swedens-strategy-for-the-Arctic-region, (Erişim: 18.04.2018), ss. 1-52.

Government of Sweden, "New Swedish Environmental Policy for the Arctic", *Ministry of the Environment and Energy,* 25 Ocak 2016, https://www.government.se/4901d4/globalassets/regeringen/dokument/miljo--och-energidepartementet/pdf/160125-environmental-policy-for-the-arctic.pdf, (Erişim: 21.04.2018), ss. 1-5.

Government of the Russian Federation, *"Basics of The State Policy of The Russian Federation in the Arctic for The Period Till 2020 and for A Further Perspective",* 18 Eylül 2008, http://www.arctis-search.com/Russian+Federation+Policy+for+the+Arctic+to+2020#I._General_Provisions, (Erişim: 18.10.2018), ss. 1-4.

Government of Norwegian, "The Norwegian Government's High North Strategy", *The Ministry of Foreign Affairs,* 1 Aralık 2006, https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/strategien.pdf, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-76.

Government of Norwegian, "New Building Blocks in the North The next Step in the Government's High North Strategy", *The Ministry of Foreign Affairs,* 12 Mart 2009, https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/nordomradene/new_building_blocks_in_the_north.pdf, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-94.

Government of Norwegian, "Norway's Arctic Strategy-Between Geopolitics and Social Development", *Norwegian Ministries,* https://www.regjeringen.no/contentassets/fad46f0404e14b2a9b551ca7359c1000/Arctic-strategy.pdf, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-40.

Government of Canada, *"Achievements under Canada's Northern Strategy, 2007-2011",* https://www.northernstrategy.gc.ca/cns/au-eng.pdf, (Erişim: 21.03.2018), ss. 1-20.

Government of Canada, *Canada's Northern Strategy Our North, Our Heritage, Our Future,* 2009, https://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns.pdf, (Erişim: 21.03.2018), ss. 1-48.

Goverment of Canada, "*Statement on Canada's Arctic Foreign Policy*", https://International.gc.ca/world-monde/assets/pdfs/canada_Arctic_foreign_policy-eng.pdf, (Erişim: 16.04.2019), ss. 1-29.

Government of Canada, *"Canada First Defence Strategy",* https://www.canada.ca/content/dam/dnd-mdn/migration/assets/FORCES_Internet/docs/en/about/CFDS-SDCD-eng.pdf, (Erişim: 12.09.2018), s. 1-22.

Government of Iceland, "Parliamentary Resolution on a National Security Policy for Iceland", *145th Legislative Session 2015-2016, Parliamentary Document 1166 - Case No. 327,* https://www.government.is/media/utanrikisraduneyti-media/media/Varnarmal/National-Security-Policy-ENS.pdf, (Erişim. 26.10.2019), ss. 1-2.

Governmen of Iceland, "A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy", *Approved by Althingi at the 139th Legislative Session,* 28 Mart 2011, https://www.government.is/media/utanrikisraduneyti-media/media/nordurlandaskrifstofa/A-Parliamentary-Resolution-on-ICE-Arctic-Policy-approved-by-Althingi.pdf, (Erişim. 26.10.2019), ss. 1-11.

Gönençgil, Barbaros ve Vural, Güneyi, "Çevre Tarihi Açısından Küçük Buzul Çağı ve Sosyal Etkileri", *TÜCAUM Uluslararası Coğrafya Sempozyumu,* 13-14 Ekim 2016, ss. 10-25.

Gulledge, Jay, Lajeunesse, Adam, Exner-Pirot, Heather ve Huebert, Rob, "Climate Change and International Security: The Arctic as a Bellwether", *Center for Climate and Energy Solutions,* Virginia, 2012, https://www.c2es.org/document/climate-change-International-security-the-Arctic-as-a-bellwether/, (Erişim: 14.01.2018), ss. 1-54.

Gunitskiy, Vsevolod, "İnce Buz Üzerinde: Arktika Okyanusu'nda Su Kullanma Hakkı ve Kaynak Tartışmaları", Aybüke İnan (Çev.), Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 95-107.

Gümrükçü, Harun, "Küresel Bakışla Kutup Çağının Genel Hatları", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar", Siyasal* Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 3-29.

Gümrükçü, Harun, "Douglas Wawson ve Antarktika", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 241-249.

Gümrükçü, Harun, "Ön Söz Yerine: Yüksek Kuzey'e Genel Bir Bakış", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 1-25.

Gümrükçü, Harun, ve Ersoy, Güneş, "Coğrafî Keşiflerin İkinci Aşaması: 17'inci Yüzyıl-Birinci Dünya Savaşı Arası Dönemde Yüksek Kuzey'in Keşfi", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 23-51.

Halinen, Hannu, *"Arctic Council in Perspective: Moving Forward",* Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2016, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 28-33.

Hansen, F. Ketil ve Bankes, Nigel, "Human Rights and Indigenous Peoples in the Arctic. What are the Implications for the Oil and Gas Industry?", Aslaug Mikkelsen ve Oluf Langhelle (Ed.), *Arctic Oil and Gas Sustainability at Risk?* Routledge Yayınları, ABD ve Kanada, 2008, ss. 291-316.

Hansen, M. Anne, "Managing the Social Impacts of Offshore Hydrocarbon Development in Greenland: Lessons Learned from Alaska", The Many Faces of Energy in the Arctic, *Arctic and International Relations Series*, Sayı: 4,

2016, https://jsis.washington.edu/Arctic/wp-content/uploads/sites/21/2016/05/AIRS-Issue-4.pdf, (Erişim: 29.06.2018), ss. 1-44.

Harrison, J. C., "Canada", Rognvald Boyd, Terje Bjerkgard, Bobo Nordahl ve Henrik Schiellerup (Ed.), *Mineral Resources in The Arctic an Introduction,* NGU-Geological Survey of Norway, Norveç, 2016, http://www.ngu.no/upload/Aktuelt/CircumArtic/Mineral_Resources_Arctic_Mainbook.pdf, (Erişim: 18.01.2018), ss. 78-154.

Hasanoğlu, İbrahim, "Enerji Politikası Özelinden Rusya'nın Arktika'ya Yönelik Stratejisi", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 163-190.

Hasanoğlu, İbrahim ve Demirkılınç, Selçuk, "Arktika'da Bölgesel Güvenlik", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 41-58.

Hearting, Greg, "Oil and Gas Transportation Challenges in The Arctic", Arctic Oil and Gas, *World Petroleum Coincil Guide,* http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 11.12.2018), ss. 32-41.

Hee-Yong, Cho, "Protection Before Development", Lo Zse Ping (Ed.), *Asia in The Arctic,* The WWF Global Arctic Programme, No: 3, 2014, https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/circle_0314_asia_web.pdf, (Erişim: 15.12.2017), ss. 1-24.

Heleniak, Timothy ve Bogoyavlensky, Dimitry, "Arctic Populations and Migration", Joan Nymand Larsen ve Gail Fondahl (Ed.), *Arctic Human Development Report Regional Processes and Global Linkages,* Rosendahls-Schultz Grafisk, Danimarka, 2014, http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:788965/FULLTEXT03.pdf, (Erişim: 14.11.2017), ss. 53-104.

Heininen, Lassi, "Circumpolar International Relatios and Geopolitics", *Arctic Human Development Report 2004,* http://www.svs.is/static/files/images/pdf_files/ahdr/English_version/AHDR_chp_12.pdf, (Erişim: 01.10.2017), ss. 207-225.

Heininen, Lassi, "Post-Cold War Arctic Geopolitics: Where Are the Peoples and the Environment?", Michael Bravo ve Nicola Triscott (Ed.), *Arctic Perspective Cahier No. 2,* Arctic Geopolitics and Autonomy, 2011, https://lacris.ulapland.fi/en/publications/postcold-war-arctic-geopolitics(20c0bda4-6695-4974-8e88-069ca9b315aa).html, (Erişim: 01.10.2017), ss. 89-103.

Heininen, Lassi, Sergunin, Alexander ve Yarovoy, Gleb, *"Russian Strategies In The Arctic: Avoiding a New Cold War",* Valdai Discussion Club Grantees Report, Mosokova, Eylül 2014, http://valdaiclub.com/files/11482/, (Erişim: 1202.2018), ss. 1-106.

Heininen, Lassi, "Küreselleşmenin Etkileri ve Dünya Siyasetinde Kuzey Kutbu'nun Yeri", Demet Tunçeri (Çev.), Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss 33-46.

Heininen, Lassi, "State of the Arctic Strategies and Policies-A Summary", Lassi Heininen, (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 2-47.

Henderson, James ve Loe, Julia, "The Prospects and Challenges for Arctic Oil Development", *The Oxford Institute for Energy Studies,* 2014, https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2014/11/WPM-56.pdf, (Erişim: 15.11.2017), ss. 1-66.

Hideki, Asari, *"Recommendations for Japan's Diplomacy Arctic Governance and Japan's Diplomatic Strategy Project",* 2012, https://www2.jiia.or.jp/en/pdf/research/2012_Arctic_governance/08e-recommendations.pdf, (Erişim: 26.07.2018), ss. 1-12.

Hilde, Paal, "The "new" Arctic-Military Dimension", *Journal of Military Strategic Studies,* Cilt: 15, No: 2, 2013, ss. 129-145.

Higdon, Andrew, "The Canadian Submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf", *McGill International Journal of Sustainable Development Law and Policy*, Cilt: 9, Sayı: 2, 2013, https://www.jstor.org/stable/pdf/24352642.pdf?seq=1#page_scan_tab_contents, (Erişim: 28.08.2018), ss. 43-68.

Hoel, H. Alf ve Ravna, Oyvind, "The New Age of the Arctic", *Arctic Review on Law and Politics,* Cilt: 1, 2010, http://site.uit.no/Arcticreview/files/2012/11/AR2010-2_HoelRavna.pdf, (Erişim: 12.01.2018), ss. 159-163.

Hogenson, M. Julianna, "Geothermal Energy Development in the Arctic", Gisele M. Arruda (Ed.), *Renewable Energy for the Arctic New Perspectives,* Routledge Explorations in Energy Studies, New York, 2019, ss. 62-65.

Hohmann, Sophie ve Laruelle, Marlene, "From The Mediterranean to The Far North: A Refugees Corridor at The Russian-Norwegian Border", 24 Ağustos 2016, https://www.theArcticinstitute.org/refugees-corridor-russian-norwegian-border/, (Erişim: 14.12.2017), ss. 1-4.

Honneland, Geir ve Jensen, C. Leif, "Norway's Approach to the Arctic: Policies and Discourse", Leif C. Jensen ve Geir Honneland (Ed.), *Handbook of the Politics of the Arctic,* Edward Elgar Yayınları, Birleşik Kırallık, 2015, ss. 462-481.

Horobets, Alex, *"Adapting NATO to New Challenges in the Arctic and Black Sea Regions",* 22 Ocak 2019, https://icds.ee/adapting-nato-to-new-challenges-in-the-arctic-and-black-sea-regions/, (Erişim: 30.04.2019), ss. 1-3.

Höök, Mikael, Li, Junchen, Johansson, Kersti ve Snowden, Simon, "Growth Rates of Global Energy Systems and Future Outlooks", *Natural Resources Research,* Cilt: 22(1), Mart 2012, https://www.researchgate.net/publication/231240674_Growth_Rates_of_Global_Energy_Systems_and_Future_Outlooks, (Erişim: 10.12.2019), ss. 1-26.

Hsiung, W. Christopher, "China and Arctic Energy: Drivers and Limitations", *The Polar Journal,* 2016, Cilt: 6, Sayı: 2, https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/2154896X.2016.1241486?needAccess=true, (Erişim: 17.04.2018), ss. 243-248.

Hsu, Angel, Rosengarten, Carlin, Weinfurter, Amy ve Xie, Yihao, "Renewable Energy and Energy Efficiency in Developing Countries: Contributions to Reducing Global Emissions", *United Nations Environment Programme,* 2017, https://www.unenvironment.org/resources/report/renewable-energy-and-energy-efficiency-developing-countries-contributions-0, (Erişim: 18.05.2018), ss. 1-90.

Humpert, Malte ve Raspotnik, Andreas, "The Future of Arctic Shipping", *The Arctic Instute,* 2012, https://www.theArcticinstitute.org/future-Arctic-shipping/, (Erişim: 18.10.2017), ss. 1-5.

Humpert, Malte ve Raspotnik, Andreas, "The Future of Arctic Shipping Along The Tranpolar Sea Route", Heininen, Lassi (Ed.), *"Arctic Yearbook".* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 281-307.

Huskey, Lee ve Maenpaa, Ilmo, "Economic Systems", Joan Nymand Larsen ve Gail Fondahl (Ed.), *Arctic Human Development Report Regional Processes and Global Linkages,* Rosendahls-Schultz Grafisk, Danimarka, 2014, s. 153

Hüdaverdi, Murat, "Uzay Çöplüğü", *TÜBİTAK, Bilim ve Teknik Dergisi,* Sayı: 502, 2009, s. 52-53.

IEA, "Global Energy and CO2 Status Report 2017", *International Energy Agency,* Mart 2018, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GECO2017.pdf , (Erişim: 15.04.2018), ss. 1-15.

IEA, "Resources to Reserves, Oil, Gas and Coal Technologies for the Energy Markets of the Future", *International Energy Agency,* 2013, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Resources2013.pdf, (Erişim: 03.03.2018), ss. 1-272.

IEA, *World Energy Outlook 2017,* International Energy Agency, https://www.iea.org/weo2017/, (Erişim: 10.05.2018).

IEA, *World Energy Balances Overview,* International Energy Agency (IEA), https://webstore.iea.org/download/direct/2710?fileName=World_Energy_Balances_2019_Overview.pdf, (Erişim: 12.03.2020).

Ingimundarson, Valur, "Framing the National Interest: The Political Uses of the Arctic in Iceland's Foreign and Domestic Policies", *The Polar Journal,* Şubat 2015, (Erişim: 12.04.2019), ss. 82-100.

Isted, Kathryn, "Sovereignty in the Arctic: An Analysis of Territorial Disputes and Environmental Policy Considerations", J. *of Transnational Law and Policy,* Cilt: 18, Sayı: 2, 2009, https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jtrnlwp18&div=17&id=&page= (Erişim: 26.08.2018), ss. 344-369.

İlbuğa, Tamer, "A5 Ülke Ekonomileri İçin Arktika Bölgesi'nin Önemi" Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 67-85.

İnam, İlknur, Ünal, Eda ve Koçak, Mesut, "Arktik Bölgesi ve Yürütülen Çalışmalar, Türkiye'nin Kutup Çalışmaları", *Kalkınmada Anahtar Verimlilik Dergisi,* Ekim 2018, Yıl: 30, Sayı: 358, T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi ve Verimlilik Genel Müdürlüğü, http://anahtar.sanayi.gov.tr/Files/Pdfs/anahtar_ekim_2018.pdf, (Erişim: 05.06.2019), ss. 41-43.

İsmayıl, Elnur, "Ukrayna Krizi ve İskandinav Ülkelerinin Güvenliği Sorunu", *BİLGESAM,* 30 Ekim 2014, http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-66-20141104181161.pdf, (Erişim: 21.08.2018), ss. 1-7.

Jacobsen, Marc, "Denmark's Strategic Interests in the Arctic: It's the Greenlandic Connection, Stupid!", *Arctic Institute,* 4 Mayıs 2016, https://www.theArcticinstitute.org/denmark-interests-Arctic-greenland-connection/, (Erişim: 14.04.2019), ss. 1-5.

Jackson, H. Ruth, Dahl- Jensen, Trine ve The LORITA Working Group, "Sedimentary and Crustal Structure from the Ellesmere Island and Greenland Continental Shelves onto the Lomonosov Ridge, Arctic Ocean", *Geophysical Journal International,* Cilt: 182, Temmuz 2010,

https://doi.org/10.1111/j.1365-246X.2010.04604.x, (Erişim: 18.08.2018), ss. 11-35.

Jakobsson, E. Thor, "Climate Change and the Northern Sea Route: An Icelandic Perspective", Myron H. Nordquist, John N. Moore ve Alexander S. Skaridov (Ed.), *International Energy Policy, The Arctic and The Law of The Sea*, Martinus Nijhoff Yayınları, Leiden/Boston, 2005, ss. 285-303.

Jakobson, Linda ve Lee, Seong-Hyon, "The North East Asian States Interests in the Arctic and Possible Cooperation with the Kingdom of Denmark", Report prepared for the Ministry of Foreign Affairs of Denmark, *SIPRI,* Nisan 2013, https://www.sipri.org/sites/default/files/NEAsia-Arctic-130524.pdf, (Erişim: 18.12.2017), ss. 1-52.

Jessen, Henning, "Arctic Strategies of the EU and Non-Arctic States: Identifying Some Common Elements", Lawrence P. Hildebrand, Lawson W. Brigham ve Tafsir M. Johansson (Ed.), *Sustainable Shipping in a Changing Arctic*, WMU Studies in Maritime Affairs, Springer International Publishing, Switzerland, 2018, ss. 173-187.

Jessen, Henning, "The Role of Non-Arctic Parties in Addressing "Common" Arctic Challenges – The Examples of The EU and Gearmany*",* Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı:Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 119-132.

Jensen, Oystein, "The International Code for Ships Operating in Polar Waters: Finalization, Adoption and Law of the Sea Implications", *Arctic Review on Law and Politics,* Sayı: 7, No: 1, 2016, https://arcticreview.no/index.php/Arctic/article/view/236, (Erişim: 21.01.2018), ss. 60-82.

Jensen S. Soren ve Hannibal, Marlene, "Perspectives on Greenland's New Draft Oil And Mineral Strategy", *International Law Office,* 14 Nisan 2014, https://www.Internationallawoffice.com/Newsletters/Energy-Natural-Resources/Greenland/Plesner/Perspectives-on-Greenlands-new-draft-oil-and-mineral-strategy, (Erişim: 02.06.2018), ss. 1-5.

Jiasheng, Zhao ve Sai, Vikram, "Technical Challenges and Developments in the Arctic", *World Petroleum Council Guide,* Arctic Oil And Gas, http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 21.09.2018), ss. 20-31.

Jin, Dongmin, Seo, Won-sang ve Lee, Seokwoo, "Arctic Policy of the Republic of Korea", *Ocean and Coastal Law Journal,* Cilt: 22, No: 1, 2017, https://digitalcommons.mainelaw.maine.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1342&context=oclj, (Erişim: 21.12.2018), ss. 1-13.

Johnston, Ellie, "Analysis: U.S. Role in the Paris Agreement", *Climate Interactive,* 27 Nisan 2017, https://www.climateinteractive.org/analysis/us-role-in-paris/, (Erişim: 12.03.2018), ss. 1-3.

Johnston, F. Peter, "Arctic Energy Resources and Global Energy Security", *Journal of Military and Strategic Studies,* Cilt: 12, Sayı: 2, 2010, http://oceans.mit.edu/wp-content/uploads/arctic_energy_security.pdf, (Erişim: 19.02.2018), ss. 1-22.

Kaczynski, M. Vlad, "US-Russian Bering Sea Marine Border Dispute: Conflict Over Strategic Assets, Fisheries and Energy Resources", *Russian Analytical Digest,* No: 20, 1 Mayıs 2007, http://www.laender-analysen.de/russland/rad/pdf/Russian_Analytical_Digest_20.pdf, (Erişim: 25.08.2018), ss. 1-13.

Karaca, Mehmet ve Nicholls, Robert, "Potential Implications of Accelerated Sea-Level Rise for Turkey", *Journal of Coastal Research,* Cilt: 24, Sayı: 2, http://www.jcronline.org/doi/pdf/10.2112/07A-0003.1, (Erişim: 14.02.2018), ss. 288-298.

Karapınar, Nuray, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar", *Doğal Kaynak ve Ekoloji Bülteni,* Sayı: 20, 2015, http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/hizmetler/kutuphane/ekonomi-bultenleri//2015_20/3.pdf, (Erişim: 18.10.2017), ss. 13-21.

Kassow, Jonas, "Western Sanctions will not Create a Chinese-Russian Alliance", *Arctic Institute,* 25 Mart 2015, https://www.theArcticinstitute.org/western-sanctions-china-russia/, (Erişim: 05.03.2019), ss. 1-2.

Kaufman, Leslie, "Yüksek ve Kuru", *Popular Science,* Sayı: 59, Mart 2017, ss. 38-48.

Kavas, Alp Yüce, "Soğuk Savaş Sonrası Arktika Bölgesi Jeopolitiği ve Bölgesel İş Birliği Potansiyeli", *Akdeniz İİBF Dergisi,* Cilt 19, 2019, http://static.dergipark.org.tr/article-download/41d2/2676/58fa/5da46fb6449d0.pdf?, (Erişim: 12.01.2020), ss. 25-44.

Kavuncu, Sibel "Nükleer Silahsızlanma Yolunda Start Süreci", *Bilge Strateji,* Cilt: 5, Sayı: 8, 2013, ss. 119-148.

Kern, Stefan ve Çiçek, Ö. Burcu, "Sea Ice in The Arctic: Observations, Changes and Selected Implications", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 76-93.

Kern, Stefan ve Çiçek, Ö. Burcu, "Arktika'daki Deniz Buzu: Gözlemler, Değişimler ve Çıkarımlar", Güneş Ersoy (Çev.), Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 139-154.

Kern, Stefan ve Özsoy, Burcu, "Remote Sensing (Uzaktan Algılama)", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm,* Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 1176-202.

Kharlampyeva, K. Nadezhda, "The Transnational Arctic and Russia", Hooman Peimani (Ed.), *Energy Security and Geopolitics in the Arctic Challenges and Opportunities in the 21st Century,* Singapore, 2013, ss. 95-126.

Kılıçaslan, Emine, "Enerji Savaşları", Hasret Çomak, Caner Sancaktar ve Zafer Yıldırım (Ed.), *Enerji Diplomasisi,* Beta Yayınları, İstanbul, 2015, ss. 87-124.

King, Pamela, "Trump Administration Takes First Steps Toward Drilling in Alaska's Arctic Refuge", *Science,* 19 Nisan 2018, http://www.sciencemag.org/news/2018/04/trump-administration-takes-first-steps-toward-drilling-alaska-s-arctic-refuge, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-5.

Kilisek, Roman, "Why is the Arctic at the Center of World Politics?", *Energy Breaking,* 07 Ekim 2014, https://breakingenergy.com/2014/10/07/why-is-the-Arctic-at-the-center-of-world-politics/, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-6.

Kim, D. Jong, "Overview of Korea's Arctic Policy Development", *Routledge Strategic Analysis,* Cilt: 38, No: 6, 2014, https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952939, (Erişim: 17.03.2019), ss. 913-923.

Klimenko, Ekaterina, "Russia's Arctic Security Policy Still quiet in the High North?", *SIPRI Policy Paper,* No: 45, Şubat 2016, https://www.sipri.org/sites/default/files/SIPRIPP45.pdf, (Erişim: 18,11.2017), ss. 1-48.

Knecht, Sebastian, "New Observers Queuing Up: Why Arctic Council should Expand - and Expel", *Arctic Institute,* 20 Nisan 2015, https://www.theArcticinstitute.org/new-observers-queuing-up/, (Erişim: 26.05.2019), ss. 1-4.

Kocakenar, Mustafa, "Amerikan Dış Politikasında Jeopolitik Teoriler ve Pratikler", *Tasam Yayınları,* http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/amerikan_d%C4%B1%C5%9F_politikas%C4 %B1nda_jeopolitik_teoriler_ve_pratikler.pdf_bbb8f41e-d1bd-47e0-9202-38be4882d7b8.pdf, (Erişim: 11.12.2017), ss. 1-23.

Koçer, Seda ve Kuzucu, Gökçe, "Avrupa Uzay Politikası ve Türklerde Havacılık", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, ss. 263-278.

Kollmorgen, Sarah, "The Faroe Islands Bid for Energy Independence", *Science for The Curious Discover,* 2015, http://discovermagazine.com/2015/july-aug/24-power-island, (Erişim: 17.03.2018), ss. 1-3.

Koptelov, Vladimir, "Sweden's Arctic Strategy", *Russian International Affairs Council (RIAC),* 04 Eylül 2012, https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/sweden-s-Arctic-strategy/, (Erişim: 05.05.2019), ss. 1-5.

Kopp, E. Robert, DeConto, M. Robert, Bader, A. Daniel, Hay, C. Carling, Horton, M. Radley, Kulp, Scott, Oppenheimer, Michael, Pollard David ve Strauss, S. Benjamin, "Evolving Understanding of AntArctic Ice-Sheet Physics and Ambiguity in Probabilistic Sea-Level Projections", *Earth's Future,* No: 5, 2017,https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/2017EF000663, (Erişim: 25.01.2018), ss. 1217-1233.

Konişev, N. Valeriy ve Segunin, A. Aleksandr, "Rusya'nın Arktika'daki Ulusal Çıkarları: Mitler ve Gerçekler", Ekaterina Bayram (Çev.), Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 191-207.

Konyshev, Valery ve Sergunin, Alexander, "Russia's Policies on the Territorial Disputes in the Arctic", *Journal of International Relations and Foreign Policy*, Cilt: 2, No: 1, Mart 2014, http://jirfp.com/journals/jirfp/Vol_2_No_1_March_2014/4.pdf, (Erişim: 28.07.2018), ss. 55-83.

Kryukov, A. Valeriy, "*Mineral Resources of the Russia's Arctic -Not Only Hydrocarbons",* 2016, https://www.researchgate.net/publication/306034413_Mineral_Resources_of_the_Russia%27s_Arctic_-Not_Only_Hydrocarbons, (Erişim: 29.12.2017), ss. 1-5.

Kuersten, Andreas, "The Arctic Five Versus Arctic Council", lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2016, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 429-437.

Kurnaz, Levent, "IPCC Raporu Ne Anlama Geliyor?", Murat Türkeş, Ömer Lütfı Şen, Levent Kurnaz, Ömer Madra, Ümit Şahın (Ed.), *İklim Değişikliğinde Son Gelişmeler: IPCC 2013 Raporu,* Aralık 2013, http://ipc.sabanciuniv.edu/wp-content/uploads/2014/01/13672_IPCCRapor.web_.02.01.14.pdf, (Erişim: 11.10.2017), ss. 1-40.

Kun, Wang, "The Types, Distribution and Basic Characteristics of Geothermal Areas in China", *Department of Geothermal Management Bureau of Land,* Rapor No: 7, 2008, https://orkustofnun.is/gogn/flytja/JHS-Skjol/UNU%20Visiting%20Lecturers/07WangKun01.pdf, (Erişim: 18.07.2018), ss. 1-15.

Lackenbauer, Whitney ve Lalonde, Suzanne, "Searching for Common Ground in Evolving Canadian and EU Arctic Strategies", Nengye Liu, Elizabeth A. Kirk, Tore Henriksen (Ed.), *The European Union and the Arctic,* Brill, 2017,

https://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctt1w8h3gv.11, (Erişim: 17.07.2018), ss. 119-171.

Lajeunesse, Adam, "Finding Win-Win: China's Arctic Policy and What It Means for Canada", *Canadian Global Affairs,* Cilt: 11/33, Aralık 2018, https://d3n8a8pro7vhmx.cloudfront.net/cdfai/pages/4100/attachments/original/1545187741/Finding_Win-Win_Chinas_Arctic_Policy_and_What_It_Means_for_Canada.pdf?1545187741, (Erişim: 12.01.2019), ss. 1-14.

Lambeth, Benjamin, "Hava Gücü, Uzay Gücü ve Coğrafya", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, 2003, s. 81-100.

Lanteigne, Marc, "China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions", *The Centre for Arctic Policy Studies (CAPS),* Institute of International Affairs University of Iceland, 2014, https://nupi.brage.unit.no/nupi-xmlui/bitstream/handle/11250/285164/ChinasEmergingArcticStrategiesPDF_FIX2.pdf?sequence=3&isAllowed=y, (Erişim: 17.12.2017), ss. 1-44.

Larour, Eric, Ivins, R. Erik ve Adhikari, Surendra, "Should Coastal Planners Have Concern Over Where Land İce is Melting?", *Science Advances,* Cilt: 3(11), No: e1700537, 2017, http://advances.sciencemag.org/content/advances/3/11/e1700537.full.pdf, (Erişim: 02.03.2018), ss. 1-8.

Lasco, Daniel, "Assessment of Oil and Gas Resources: Alaska Outer Continental Shelf Region", *US Bureau of Ocean Energy Management (BOEM),* 2016, https://www.boem.gov/BOEM-2016A-Assessment-of-Oil-and-Gas-Resources-OCS/, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-14.

Law Business Research, "Greenland Oil Regulation", *Getting the Deal Through,* Temmuz 2018, https://gettingthedealthrough.com/area/24/jurisdiction/120/oil-regulation-2017-greenland/, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

Levitt, Michael, "Nation-Building at Home, Vigilance Beyond: Preparing for The Coming Decades in The Arctic", *42nd Parliament, 1st Session,* Nisan 2019, https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/421/FAAE/Reports/RP10411277/faaerp24/faaerp24-e.pdf, (Erişim: 01.05.2019), ss. 1-142.

Lim, S. Kong, "China's Arctic Policy and the Polar Silk Road Vision", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2018, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2019), ss. 10-11.

Lindsey, Rebecca, "Climate Change: Atmospheric Carbon Dioxide", *National Ocenaic Atmospheric Administarition*, 17 Ekim 2017, https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-atmospheric-carbon-dioxide, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-5.

Losos, Elizabeth, Pfaff, Alexander, Olander, Lydia, Maso, Sara ve Morgan, Seth, "Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure", *Policy Research Working Paper 8718*, Ocak 2019, https://www.researchgate.net/publication/330764703, (Erişim: 12.02.2019), ss. 1-84.

Mackinder, J. Halford, "The Geographical Pivot of History (1904)", *The Geopraphical Journal*, Volume: 170, No: 4, 2004, ss. 298-321.

Mackinder, J. Halford, "The Round World and The Winning of The Peace", *Foreing Affairs*, Volume: 21, No: 4, 1943, s. 595-605.

MacNeil, Gillian, "The Northwest Passage: Sovereign Seaway or International strait? A Reassessment of the Legal Status", *Dalhousıe Journal of Legal Studıes*, Cit: 15, 2006, https://ojs.library.dal.ca/djls/article/view/4196, (Erişim: 18.02.2018), s. 204-240.

McGee, Rylin, "Mapping Russia's Arctic Hydrocarbon Development Scheme", The Arctic Institute, 18 Şubat 2020, https://www.thearcticinstitute.org/mapping-russia-arctic-hydrocarbon-development-scheme/?cn-reloaded=1, (Erişim: 10.04.2020), ss. 1-8.

McGlade, Christophe ve Ekins, Paul, "The Geographical Distribution of Fossil Fuels Unused When Limiting Global Warming to 2 ºC", *Nature International Journal of Science*, Cilt: 517, 08 Ocak 2015, https://www.nature.com/articles/nature14016#acknowledgements, (Erişim: 16.07.2018), ss. 187-190.

Manninen, Lotta, "The Paris Agreement and Arctic Region", Lassi Heininen ve Heather Exner-Pirot (Ed.), *Arctic Yearbook*, Northern Research Forum,

Akureyri, Iceland, 2017, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 452-453.

Markham, A.H., "The North Polar Problem", *The North American Review,* Cilt: 162, No. 473, Nisan 1896, https://www.jstor.org/stable/25103698?seq=1#page_scan_tab_contents, (Erişim: 10.11.2017), ss. 486-496.

Martineau, Kim, "Hotter Temperatures will Accelerate Migration of Asylum-Seekers to Europe", Says Study, *Columbia University,* 21 Aralık 2017, http://blogs.ei.columbia.edu/2017/12/21/hotter-temperatures-will-accelerate-migration-europe-says-study/, (Erişim: 11.03.2018), ss. 1-4.

Marsik, Tom ve Wiltse, Nathan, "A Low Carbon Arctic Energy System? Challanges, Oppotunities and Trends", *Rewable Energy for The Arctic,* Rougledge Yayınları, New York, 2019, ss. 3-24.

Mazur, İvan, "Arktika: Global Dünyanın Gelişiminde Bifürkasyon Noktası", Natalia Shulgina Şanlı (Çev.), Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 149-162.

Meier, F. Mark, Dyurgerov, B. Mark, Rick, K. Ursula, O'Neel, Shad, Pfeffer, W. Tad, Anderson, S. Robert, Anderson P. Suzanne ve Glazovsky, F. Andrey, "Glaciers Dominate Eustatic Sea-Level Rise in The 21st Century", *Science 317,* 2007, http://science.sciencemag.org/content/317/5841/1064/tab-pdf, (Erişim: 02.03.2018), 1064-1067.

Meyers, Michael, "Greenland", Cristopher B. Strong (Ed.), *The Oil And Gas Law Review,* Law Business research Ltd, London, 2017, https://thelawreviews.co.uk//digital_assets/ac9ae5d1-cc3e-45bd-a87d-97815eda8240/OandG.pdf, (Erişim: 15.04.2018), ss. 154-162.

Micallef, Steve, "Russia's Evolving Arctic Capabilities", *Center for International Maritime Security (CIMSEC),* 07 Şubat 2017, http://cimsec.org/russias-evolving-Arctic-capabilities/30712, (Erişim: 14.03.2019), s. 1-4.

Mikola, Harri, "Jeostratejik Arktik Bölgesi: Yukarı Kuzey'de Sert Güvenlik", *Turque Diplomatique,* Sayı: 121, Mayıs 2019, ss. 3-5.

Moe, Arild, Fjaertoft, Daniel ve Overland, Indra, "Space and Timing: Why was the Barents Sea Delimitation Dispute Resolved in 2010?", *Polar Geography,* Cit: 34, No: 11, Temmuz 2011, https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/1088937X.2011.597887?needAccess=true, (Erişim: 19.07.2018), ss. 145-162.

Moe, Arild, "Norway and Russia: Neighbours with Strong Interests in the Arctic", Hooman Peimani (Ed.), *Energy Security And Geopolitics in the Arctic*, World Scientific Publishing, Singapore, 2013, ss. 127-164.

Moe, Arild, "Russian and Norwegian Petroleum Strategies in the Barents Sea", *Arctic Review on Law and Politics,* Cilt: 1, Sayı: 2, https://Arcticreview.no/index.php/Arctic/article/view/13, (Erişim: 12.08.2018), ss. 225-248.

Moe, Arild ve Stokke, S. Olav *"Asian Countries and Arctic Shipping: Policies",* Arctic Review on Law and Politics, Cilt: 10, 2019, https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/1374/3029, (Erişim: 04.04.2019), ss. 24-52.

Nadarajah, Hema, "How has Singapore been Legitimising Its Presence in the Arctic?", *Economics, Politics and Public Policy in East Asia and the Pacific,* 21 Temmuz 2018, http://www.eastasiaforum.org/2018/07/21/how-has-singapore-been-legitimising-its-presence-in-the-Arctic/, (Erişim: 16.02.2019), ss. 1-2.

Nakno, Jane, "China Launches the Polar Silk Road", *Center for Strategic and International Studies (CSIS),* 02 Şubat 2018, https://www.csis.org/analysis/china-launches-polar-silk-road, (Erişim: 21.04.2019), ss. 1-3.

Narula, Kapil, "Asia and the Arctic: Summary and Takeaways", Vijay Sakhuja ve Kapil Narula (Ed.), *Asia and the Arctic Narratives, Perspectives and Policies,* Springer Geology, Singapore, 2016, ss. 125-130.

"National Security Presidential Directive-NSPD-66 and Homeland Security Presidential Directive-HSPD-25", https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.pdf, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-14.

"National Strategy for The Arctic Region-2013", http://library.Arcticportal.org/1894/1/nat_Arctic_strategy.pdf, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-13.

National Space Policy, *"Presidential Directive/NSC-37",* 11 Mayıs 1978, https://www.globalsecurity.org/space/library/policy/national/nsc-37.htm, (Erişim: 10.01.2018), ss. 1-2.

National Space Policy, *"National Security Decision Directive Number 42",* 4 Temmuz 1982, https://www.globalsecurity.org/space/library/policy/national/nsdd-42.htm, (Erişim: 10.01.2018), ss. 1-3.

"National Space Policy of The United States of America", 28 Haziran 2010, https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/national_space_policy_6-28-10.pdf, (Erişim: 10.01.2018), ss. 1-18.

NATO, "Security in the High North: NATO's Role", *NATO Parliamentary Assembly Draft Report,* 071 PCTR 13 E, March 28, 2013, ss. 1-7.

NATO, "NATO and Security ın the Arctic", *NATO Parliamentary Assembly,* 172 PCTR 17, 07 Ekim 2017, https://www.nato-pa.int/download-file?filename=sites/default/files/2017-11/2017%20-%20172%20PCTR%2017%20E%20rev.1%20fin%20-%20NATO%20AND%20SECURITY%20IN%20THE%20ARCTİC.pdf, (Erişim: 14.04.2019), ss. 1-14.

Nima Khorrami, "Sweden's Arctic Strategy: An Overview", *Arctic Institute,* 16 Nisan 2019, https://www.theArcticinstitute.org/sweden-Arctic-strategy-overview/, (Erişim: 21.04.2019), ss. 1-5.

Norwegian Ministry of Justice and Public Security, "Svalbard", *Meld. St. 32 (2015–2016) Report to The Storting (White Paper),* https://www.regjeringen.no/contentassets/379f96b0ed574503b47765f0a15622ce/en-gb/pdfs/stm201520160032000engpdfs.pdf, (Erişim: 29.01.2018), ss. 1-119.

Numminen, Lotta, "A History of Functioning of The Spitsbergen Treaty", Diana W. Mep ve Stewart Arnold (Ed.), The Spitsbergen Treaty, Multilateral Governance in The Arctic, *Arctic Papers,* Cilt: 01,

https://dianawallis.org.uk/en/document/spitsbergen-treaty-booklet#document, (Erişim: 11.12.2017), ss. 7-20.

Ocean Policy Research Institute, "White Paper on the Oceans and Ocean Policy in Japan", *Sasakawa Peace Foundation,* Tokyo, Ekim 2018, https://www.spf.org/global-data/20181107105524314.pdf, (Erişim: 21.02.2019), ss. 1-61.

Office of Technology Assessment Washington DC, *"Nuclear Wastes in the Arctic: An Analysis of Arctic and Other Regional Impacts from Soviet Nuclear Contamination",* OTA-ENV-623, Washington, 1995, https://www.princeton.edu/~ota/disk1/1995/9504/950403.PDF, (Erişim: 14.12.2017), ss. 1-26.

OECD/IEA, *World Energy Outlook 2008 Executive Summary*, International Energy Agency, http://www.iea.org/Textbase/npsum/WEO2008SUM.pdf, (Erişim: 12.08.2018), ss. 37-49.

OECD/IEA, *World Energy Outlook 2008 Executive Summary*, International Energy Agency, http://www.iea.org/Textbase/npsum/WEO2008SUM.pdf, (Erişim: 12.08.2018).

OECD/IEA, *World wide Trends in Energy Use and Efficiency,* International Energy Agency, 2008, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Indicators_2008.pdf, (Erişim: 10.02.2018).

OECD/IEA, *World Energy Balances 2017*, The International Energy Agency (IEA), https://www.iea.org/, (Erişim: 17.02.2018).

OECD/IEA, *World Energy Investment 2017,* International Energy Agency, https://webstore.iea.org/download/direct/1242?fileName=WEI2018.pdf, (Erişim: 01.11.2018).

Oğuz, Ceren Uysal ve Ersoy, Güneş, "Kutuplardaki İklim Değişikliğinin Bölgesel ve Küresel Etkileri", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 157-166.

Oğuz, Ceren Uysal, "Inuit Halkı ve İklim Değişikliği", Harun Gümrükçü, Güneş Ersoy, Aybüke İnan Şimşek ve Fatma Cande Yaşar Dinçer (Ed.), *Küresel*

Bakışla Kutup Çağı-3: Tarihi ve Hukuki Perspektif-Ekolojik Dönüşüm, Efil Yayınevi, Ankara, 2017, ss. 111-133.

Ohnishi, Fujio, "East Asian Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics", *The Centre for International Governance Innovation (GIGI),* Rapor No: 1, Kasım 2013, https://www.files.ethz.ch/isn/174278/no1_5.pdf, (Erişim: 25.01.2019), ss. 1-12.

Olivier, J.G.J., Schure, K.M. ve Peters, J.A.H.W., "Trends In Global CO_2 And Total Greenhouse Gas Emissions", *Netherlands Environmental Assessment Agency,* Yayın No: 2674, Aralık 2017, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2017-trends-in-global-co2-and-total-greenhouse-gas-emissons-2017-report_2674.pdf, (Erişim: 24.03.2018), ss. 1-69.

Olivier, J.G.J. ve Peters, J.A.H.W., "Trends In Global CO2 And Total Greenhouse Gas Emıssıons 2019 Report", *Netherlands Environmental Assessment Agency,* Yayın No: 4068, February 2020, https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2020-trends-in-global-co2-and-total-greenhouse-gas-emissions-2019-report_4068.pdf, (Erişim: 24.03.2020), s. 61.

O'Rourke, Ronald, "Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress", *Specialist in Naval Affairs,* 27 Şubat 2012, https://fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf, (Erişim: 27.12.2017), ss. 1-131.

Osterud, Oyvind ve Honneland, Geir, "Geopolitics and International Governance in the Arctic", *Arctic Review on Law and Politics,* Cilt: 5, 2014, http://site.uit.no/Arcticreview/files/2015/01/Geopolitics-International-Governance.pdf, (Erişim: 18.12.2017), ss. 156-176.

Osthagen, Andreas, "Hedging Bets: Oil and Gas in the Canadian Arctic", *The Arctic İnstitute,* 12 Mart 2013, https://www.theArcticinstitute.org/hedging-bets-oil-gas-canadian-Arctic/, (Erişim: 15.09.2018), ss. 1-2.

Overland, Indra ve Krivorotov, Andrey, *"Norwegian-Russian Political Relations and Barents Oil and Gas Developments",* https://oapen.org/download?type=document&docid, (Erişim: 16.09.2018), ss. 97-110.

Özbilgin, Mert, "Küresel Isınmaya Karşı Karbon Vergisi Çözümü ve Türkiye'deki Çevreci Vergilerin Etkinliği", *Lebyalkın Dergisi,* Sayı:157, Ocak 2017, s. 3.

PAME, "The Increase In Arctic Shipping", PAME's Arctic Ship Status Report (ASSR),https://storymaps.arcgis.com/stories/592bfe70251741b48b0a9786b75ff5d0, (Erişim: 17.03.202020).

Pamir, Necdet, "Enerji Politikaları ve Küresel Gelişmeler*", Elektrik Mühendisleri Odası,* 2005, http://www.emo.org.tr/ekler/c6744c9d42ec2cb_ek.pdf, (Erişim: 12.11.2017), ss. 57-73.

Pamir, Necdet, "Petrol Rezervleri 50 Yıl sonra Tükenecek mi?", Bütün Dünya, Başkent Üniversitesi Kültür Yayını, Eylül 2017, ss. 69-73.

Pamir, Necdet, "Venezuela'daki Karmaşanın Petrol Boyutu", *Bütün Dünya Dergisi,* Başkent Üniversitesi Kültür Yayınları, Sayı: 2019/4, Nisan 2019, s. 43-47.

Paschke, Marian ve Zink, Andreas, "Shipping in The Artctic: Current Developments and Future Challenges", Harun Gümrükçü, Natalia Shulgina Şanlı, Selçuk Demirkılınç, Aybüke İnan ve Tamer İlbuğa (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Çatışmalar, İşbirlikleri ve Ulusal Çıkarlar",* Siyasal Kitapevi, Ankara, 2015, ss. 95-107.

Pelaudeix, Cecile, "Along the Road China in the Arctic", *European Union Institute for Security Studies (EUISS),* Aralık 2018, https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%2013%20Arctic.pdf, (Erişim: 22.04.2019), ss. 1-8.

Pfeffer, W. Tad, Arendt, A. Anthony, Bliss, Andrew, Bolch, Tobias, Cogley, J. Graham, Gardner, S. Alex, Hagen, Jon-Ove, Hock, Regine, Kaser, Georg, Kienholz, Christian, Miles, S. Evan, Moholdt, Geir, Lg, M. Nico, Paul, Frank, Radic, Valentina, Rastner, Philipp, Raup, H. Bruce, Rich, Justin ve Sharp, J. Martin, "The Randolph Glacier Inventory: A Globally Complete Inventory of Glaciers", *Journal of Glaciology,* Cilt: 60, No: 221, 2014, https://www.researchgate.net/publication/264125572_The_Randolph_Glacier_Inventory_a_globally_complete_inventory_of_glaciers, (Erişim: 19.01.2018), ss. 537-552.

Pehlivan, Hakan, "Mılankovitch Döngüleri", *Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü, Deniz ve Çevre Araştırmaları Dairesi,* Ankara,

http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/hizmetler/kutuphane/ekonomi-bultenleri/2014_18/b18_89-95.pdf, (Erişim: 18.02.2018), ss. 89-95.

Petrovsky, V.E., "China's Strategy in the Arctic", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest, Opportunities, Prospect,* Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), ss. 17-30.

Petursson, Gustav, "Cooperation in the High North: The Case Of Iceland", Lassi Heininen & Regis Rouge-Oikarinen (Ed.), *NGP Yearbook 2011 Sustainable Development in the Arctic Region Through Peace and Stability,* Nordia Geographical Publications, https://wiki.oulu.fi/download/attachments/28086119/NGBY2011ABSTRACT.pdf?version=1&modificationDate=1344583001000, (Erişim: 05.01.2018), ss. 1-10.

Pritchin, Stanislav, "Russia's Untapped Arctic Potential", *Chatham House,* 29 Ocak 2018, https://www.chathamhouse.org/expert/comment/russia-s-untapped-arctic-potential, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-4.

Plotnikov, Vladimir, Kutepova, Maria ve Sushko, Olga, "The Economy of the Russian Arctic: State and Specifics of Development", *Advances in Economics, Business and Management Research (AEBMR),* Cilt: 39, Ocak 2018, https://www.researchgate.net/publication/325723531, (Erişim: 19.08.2018), ss. 706-710.

Popadiuk, O.A., "India's Strategy in the Arctic", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest, Opportunities,* Prospect, Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), ss. 8-17.

PWC, "Transportation and Logistics 2030", *EBS Business School Supply Chain Management Institute,* Cilt: 4, 2011, https://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/pdf/tl2030_vol.4_web.pdf, (Erişim: 02.12.2017), ss. 1-52.

Rahbek-Clemmensen, Jon, "The Road to the East Goes via the North-Asian Partnerships in Danish Arctic Policy", Vijay Sakhuja ve Kapil Narula (Ed.),

Asia and the Arctic Narratives, Perspectives and Policies, Springer Geology, Singapore, 2016, ss. 99-114.

Rahbek-Clemmensen, Jon, "Playing the Greenland Card", *Arctic Institute,* 17 Nisan 2018, https://www.theArcticinstitute.org/playing-greenland-card/, (Erşim: 22.04.2019), ss. 1-3.

Rajan, S. ve Krishnan, P. K., "India's Scientific Endeavours in the Arctic", V. Sakhuja, K. Narula (Ed.), *Asia and the Arctic Narratives, Perspectives and Policies,* Springer Geology, Singapore, 2016, ss. 43-48.

Ragner, L. Claes, "International Northern Sea Route Programme (INSROP)", *Fridjof Nansen Institute,* https://www.fni.no/projects/International-northern-sea-route-programme-insrop-article318-277.html, (Erişim: 11.10.2018), ss. 1-2.

Raygorodetsky, Glep, "Bıçak Sırtında Yaşam", *National Geographic,* No: 198, Ekim 2017, ss. 46-67.

Redlinger, Michael, Burdick, John ve Gregersen, Laura, "Cook Inlet Natural Gas Availability", *Alaska Division of Oil and Gas,* Anchorage/Alaska, Mart 2018, https://dog.dnr.alaska.gov/Documents/ResourceEvaluation/CI_Natural_Gas_Availability_Study_2018.pdf, (Erişim: 17.04.2019), ss. 1-38.

RIAC, "Developing Offshore Oil and Gas Resources in the Russian Arctic Shelf: Now and Tomorrow", *The Russian International Affairs Council (RIAC),* http://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/razvedat-i-osvoit/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-7.

Richter-Menge Jacqueline ve Mathis, Jeremy, "The Arctic", Jessica Blunden ve Derek S. Arndt (Ed.), *State of The Clımate In 2016*, Special Supplement to the Bulletin of the American Meteorological Society Vol. 98, No. 8, August 2017, http://www.ametsoc.net/sotc2016/StateoftheClimate2016_lowres.pdf, (Erişim: 15.12.2017), ss. 129-151.

Rignoti, Eric ve Cazenave, Anny, "Ice Sheets and Sea-Level Rıse Feedbacks", Martin Sommerkorn ve Susan Joy Hassol (Ed.), *Arctic Cıimate Feedbacks: Global Impiıcations*, WWF International Arctic Programme, 2009, http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/wwf_Arctic_feedbacks_report.pdf, (Erişim: 10.10.2017), ss. 39-53.

Roger, Paul, "Climate Change, Migration and Security", *Oxford Research Group,* 31 Temmuz 2017, http://www.oxfordresearchgroup.org.uk/sites/default/files/ORGjuly2017.pdf, (Erişim: 19.03.2018), ss. 1-4.

Rosamond, B. Annika, "The Kingdom of Denmark and the Arctic", Leif C. Jensen ve Geir Honneland (Ed.), *Handbook of the Politics of the Arctic,* Edward Elgar Yayınları, Birleşik Kırallık, 2015, s. 501-516.

Rothwell, R. Donald, "*International Law and Arctic Shipping*", Michigan State International Law Review, 67, 2013, https://digitalcommons.law.msu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1126&context=ilr, (Erişim: 21.01.2018), ss. 67-99.

Russian Institute of Energy Strategy (IES), *Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030*, Rusya Hükümeti'nin 1715-R Sayılı Kararı, 13 Kasım 2009 (IES: Moscow, 2010), http://www.energystrategy.ru/projects/docs/ES-2030_(Eng).pdf, (Erişim: 14.03.2018), ss. 1-174.

Ryder, Seamus, *"The Declaration Concerning the Prevention of Unregulated High Seas Fishing in the Central Arctic Ocean",* 2015, http://site.uit.no/jclos/2015/08/11/the-declaration-concerning-the-prevention-of-unregulated-high-seas-fishing-in-the-central-Arctic-ocean/, (Erişim: 11.01.2018), ss. 1-12.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, "Ulusal Kutup Bilim Programı (2018-2022)", *Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Bilim ve Teknoloji Genel Müdürlüğü,* https://www.tubitak.gov.tr/sites/default/files/2204/bstb_btgm_ukbp_kitapcik_195x265_final.pdf, (Erişim: 16.04.2019), ss. 1-17.

Sarıgül, Gül, "Uzay Hukuku", Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *1'inci Uluslararası Uzay Sempozyumu,* Grafiker Ofset, Ankara, 2001, ss. 351-360.

Sarna, Navtej, "The Third Pole", Lo Zse Ping (Ed.), *Asia in The Arctic*, The WWF Global Arctic Programme, No: 3, 2014, https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/circle_0314_asia_web.pdf, (Erişim: 15.12.2017), ss. 1-24.

Scharien, Rk., Segal, R., Yackel, JJ., Howell, Sel, Nasonova, S., "Linking Winter and Spring Thermodynamic Sea-Ice States at Critical Scales Using an Object-

Based Image Analysis of Sentinel-1", *Annals of Glaciology*, 2017, https://www.researchgate.net/figure/Study-area-in-the-central-Canadian-Arctic-Archipelago-Locations-where-satellite-data_fig1_321317453, (Erişim: 12.03.2020), ss. 1-15.

Schlosser, Peter, Pfirman, L. Stephanie, Pomerance, Rafe, Williams, Margaret, Ack, Brad, Duffy, Phil, Eicken, Hajo, Latif, Mojib, Murray, Maribeth ve Wallace, Doug, "A 5˚C Arctic in a 2˚C World: Challenges and Recommendations for Immediate Action", *Columbia University Academic Commons*, 2016, https://academiccommons.columbia.edu/catalog/ac:n5tb2rbp1z, (Erişim: 11.02.2018), ss. 1-12.

Scott, B. James, "Arctic Exploration and International Law", *The American Journal of International Law*, Cilt: 3, No: 4 (Ekim 1909), https://www.jstor.org/stable/2186419?seq=1#page_scan_tab_contents, (Erişim: 27.12.2017), ss. 928-941.

Secher, K. ve Johnsen, O., "Minerals in Greenland", *Geology and Ore*, No: 12, 2008, http://www.geus.dk/minex/go12.pdf, (Erişim: 11.02.2018), ss. 1-12.

Sellheim, Nikolas, Zou, Leilei ve Inagaki, Osamu, "Legal Arctopia? How Arctic Governance Express a Better World", Heininen, Lassi (Ed.), *Arctic Yearbook, Northern* Research Forum Akureyri, Iceland, 2017, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 415-428.

Sevim, Cenk, "Küresel Enerji Jeopolitiği ve Enerji Güvenliği", *Journal of Yasar University*, Cilt: 26(7), 2012, https://journal.yasar.edu.tr/wp-content/uploads/2012/10/26_Sayi_1_makale_Cenk-Sevim.pdf, (Erişim: 16.01.2018), ss. 4378-4391.

Sharman Haley, Matthew Klick, Nick Szymoniak ve Andrew Crow, "Observing Trends and Assessing Data for Arctic Mining", *Polar Geography*, Cilt: 34, Sayı: 1-2, 2011, http://www.iser.uaa.alaska.edu/people/haley/Mining%20trends.pdf, (12.12.2017), ss. 37-61.

Sharp, Greg, "An old problem, a New Opportunity: A Case for Solving the Beaufort Sea Boundary Dispute", *Arctic Institute*, 17 Haziran 2016,

https://www.theArcticinstitute.org/an-old-problem-a-new-opportunity-a-case-for-solving-the-beaufort-sea-boundary-dispute/, (Erişim: 26.08.2018), ss. 1-4.

Shaumyan, L. Tatyana ve Zhuravel, P. Valeriy, "India and the Arctic: Environment, Economy and Politics", *Arctic and North,* 2016, No: 24, http://www.arcticandnorth.ru/upload/iblock/eac/13_shaumyan_zhuravel.pdf, (Erişim: 12.10.2018), ss. 153-161.

Sheehan, Michael, "Çin Uzay Programının Stratejik Sonuçları", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, ss. 2015-232.

Shellenberger, Michael, "The Nuclear Option", *Foreign Affairs,* Cilt: 96, Sayı: 5, Ekim-Kasım 2017, ss. 159-165.

Şimşek, İ. Aybüke, "Arktika Bölgesindeki Deniz Yetki Alanlarındaki Çatışmalara Genel Bakış", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı: Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 93-110.

Shusterich, M. Kurt, "International Jurisdictional Issues in the Arctic Ocean", *Journal Ocean Development and International Law,* Cilt: 14, Sayı: 3, 1984, https://web.whoi.edu/seagrant/wp-content/uploads/sites/24/2015/01/WHOI-R-84-016-Shusterich-K.M.-Internati.pdf, (Erişim: 26.08.2018), s. 245;

Sinclair, Jasmin, "Japan and the Arctic: Not So Poles Apart", *JOGMEC Washington Office,* Cilt: 48, No: 2, 2014, https://oilgas-info.jogmec.go.jp/_res/projects/default_project/_project_/pdf/5/5225/201403_039a.pdf, (Erişim: 16.12.2018), ss. 39-48.

Sinha, K. Kumar ve Gupta, Arvind, "The Arctic and India: Strategic Awareness and Scientific Engagement", *Strategic Analysis,* Cilt: 38, No: 6, 2014, https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952945, (Erişim: 16.11.2018), ss. 872-885.

Sloan, Geoffrey, "Sir Harlford Mackinder: Geçmişten Günümüze Kalpgâh Kuramı", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM yayınları, Ankara, 2003, ss. 16-47.

Sloan, Geoffrey ve Gray, S. Colin, "Neden Jeopolitik", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), Asam Yayınları, Ankara, 2003, ss. 1-16.

SIPRI, "Military Expenditure by Country, 1988-2018", *SIPRI,* 2019, https://www.sipri.org/sites/default/files/Data%20for%20all%20countries%20from%201988%E2%80%932018%20in%20constant%20%282017%29%20USD%20%28pdf%29.pdf, (Erişim: 05.05.2019), ss. 1-21.

Stepienü, Adam ve Raspotnik, Andreas, "Exploring Reasons and Remedies for the EU's Incapability to Devise an Arctic Policy: The Quest for Coherence", Lassi Heininen, Heather Exner-Pirot ve Joel Plouffe (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2015, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 431-436.

Sprout, T. Margaret, "Mahan", Edward Mead (Ed.), *Modern Stratejinin Yaratıcıları,* Demirhan Erdem, Çiğdem Erdem ve Gülçin Ülgezen (Çev.), ASAM Yayınları, Ankara, 2003, s. 347.

Sorensen, T. Camilla ve Klimenko, Ekaterina, "Emerging Chinese–Russian Cooperation in The Arctic Possibilities and Constraints", *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI),* Haziran 2017, https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-06/emerging-chinese-russian-cooperation-Arctic.pdf, (Erişim: 15.04.2018), ss. 1-56.

Stratfor, "The Geopolitics of Japan: An Island Power Adrift", *Stratfor World View,* 18 Mart 2012, https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-japan-island-power-adrift, (Erişim: 25.02.2019), ss. 1-11.

Stratfor, "The Geopolitics of Russia: Permanent Struggle", *Stratfor Global Intelligence,* 15 Nisan 2012, https://www.stratfor.com/api/v3/pdf/265881, (Erişim: 25.04.2019), ss. 1-8.

Stephenson, R. Scott, Smith, C. Laurence ve. Agnew, A. John, "Divergent Long-term Trajectories of Human Access to The Arctic, *Nature Climate Change,* Volume: 1, No: 3, https://www.researchgate.net/publication/241605071_Divergent_long-term_trajectories_of_human_access_to_the_Arctic, (Erişim: 02.12.2017), ss. 1-5.

Sternbergh, Sarah, "Energy and Arctic Investment", *Rewable Energy for The Arctic,* Rougledge Yayınları, New York, 2019, ss. 121-138.

Storey, Ian, "Singapore and the Arctic: Tropical Country, Polar Interests", Vijay Sakhuja ve Kapil Narula (Ed.), *Asia and the Arctic Narratives, Perspectives and Policies*, Springer Geology, Singapore, 2016, ss. 63-76.

Storey, Ian, "The Arctic Novice: Singapore and the High North", *Asia Policy*, No: 18, Temmuz 2014, http://muse.jhu.edu/article/551539, (Erişim: 17.01.2019), ss. 66-72.

Streltsov, D.V., "Japan's Arctic Policy", I.S. Ivanov (Ed.), *Assian Players in The Arctic: Interest,* Opportunities, Prospect, Russian International Affairs Council, Moskova, 2016, https://russiancouncil.ru/upload/asia-Arctic-report26-en.pdf, (Erişim: 17.04.2018), s. 36-47.

Struzik, Ed, "How a Wayward Arctic Current Could Cool the Climate in Europe", *Yale School of Forestry & Environmental Studies,* Aralık 2017, https://e360.yale.edu/features/how-a-wayward-Arctic-current-could-cool-the-climate-in-europe, (Erişim: 12.03.2018), ss. 1-3.

Sumida, Jon, "Alfred Thayer Mahan, Jeopolitisyen", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya*, Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, 2003, ss. 47-81.

Şöhret, Mesut, "Enerji Güvenliğinin Ekonomi Politiği ve Uluslararası Çatışmalara Etkisi", Hasret Çomak, Caner Sancaktar ve Zafer Yıldırım (Ed.), *Enerji Diplomasisi,* Beta Yayınları, İstanbul, 2015, ss. 1-46.

Taner, C. Ahmet, "Dünyanın Üçüncü Kutup Bölgesi Sayılan Tibet Platosu Buzul Kütlelerinin Erimesi ile Küresel Isınma ve Global İklim Değişikliği Mekânizmaları İlişkisi", *Fizik Mühendisleri Odası,* 2013, https://www.fmo.org.tr/, (Erişim: 14.03.2019), ss. 1-4.

Taylor, Susan ve Parry, Jo-Ellen, "Enhancing the Resilience of Manitoba's Winter Roads System", *The International Institute for Sustainable Development (IISD),* 2014, https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/winter_roads.pdf, (Erişim: 04.03.2018), ss. 1-4.

Terzioğlu, Tosun, "Atomun Çekirdeği, Nükleer Enerji ve Toryum", Zafer Ali Yavan (Ed.), Aktörler, Kaynaklar, Fırsatlar ve Enerjinin Geleceği, *TUSİAD,* Sayı: 82, Şubat 2014, ss. 90-93.

Tina Hunter, "Russian Arctic Policy, Petroleum Resources Development and the EU: Cooperation or Coming Confrontation?", Nengye Liu, Elizabeth A. Kirk, Tore Henriksen (Ed.), *The European Union and The Arctic*, Brill, Yayınları, 2017, https://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctt1w8h3gv.12?seq=1#page_scan_tab_contents, ss. 172-199.

Tian, Nan, Fleurant, Aude, Kuimova, Alexandra, D. Wezeman, Pieter ve T. Wezeman, Siemon, "Trends in World Military Expenditure, 2018", *SIPRI Fact Sheet,* Nisan 2019, https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-04/fs_1904_milex_2018_0.pdf, (Erişim: 17.01.2020), ss. 1-8.

The Unesco Courier, "Antarctica International Land of Science", *The United National Educational, Scientific and Cultural Organization,* France, January 1962, ss. 1-43.

The US Energy Information Administration, "Other Challenges for Arctic Oil and Gas Expoloration", *World Petroleum Council Guide,* Arctic Oil and Gas, http://www.world-petroleum.org/resources/%20education-guides/290-guide-oil-sp-233579939, (Erişim: 04.10.2018), ss. 1-18.

Tonami, Aki ve Watters, Stewart, "Japan's Arctic Policy: The Sum of Many Parts", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook,* Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 94-105.

Tormodsgard, Yngvild, "The Norwegian Petroleum Sector", *Ministry of Petroleum and Energy*, 2014, https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/oed/pdf_filer_2/faktaheftet/fakta2014og/facts_2014_nett_.pdf, (Erişim: 05.08.2018), ss. 1-79.

TSKB, "Paris Anlaşması Kural Kitabı'na Doğru: Uluslararası İklim Müzakerelerinde Neredeyiz?", *Türkiye Sinai Kalkınma Bankası,* 25 Mayıs 2018, http://www.tskb.com.tr/web/333-3536-1-1/tskb-site-tr/tr-blog/tr-blog-yazilar/paris-anlasmasi-kural-kitabina-dogru-uluslararasi-iklim-muzakerelerinde-neredeyiz-, (Erişim: 30.05.2018), s. 1-2.

Tuathail, O. Gearoid, "Eleştirel Jeopolitiği Anlamak: Jeopolitik ve Risk Toplumu", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya,* Tuğrul Karabacak (Çev.), Asam Yayınları, Ankara, 2003, ss. 143-168.

Tunçeri, Demet, "Arktika ve Antarktika Bölgeleri Arasındaki Benzerlikler ve Farklılıklar", Harun Gümrükçü, Aybüke İnan Şimşek ve Güneş Ersoy (Ed.), *"Küresel Bakışla Kutup Çağı Farklı Disiplinler Çok Yönlü Perspektifler",* Efil Yayınevi, Ankara, 2016, ss. 30-35.

United States Enviroment Protection Agency, *"Methane and Black Carbon Impacts on the Arctic: Communicating the Science",* 2016, https://19january2017snapshot.epa.gov/sites/production/files/2016-09/documents/arctic-methane-blackcarbon_communicating-the-science.pdf, (Erişim: 15.04.2018), ss. 1-19.

University of Cambridge, "Transits Of The Northwest Passage to End of the 2019 Navigation Season Atlantic Ocean ↔ Arctic Ocean ↔ Pacific Ocean", *Scott Polar Research Institute,* 23 Ağustos 2018, https://www.spri.cam.ac.uk/resources/infosheets/northwestpassage.pdf, (Erişim: 05.05.2020), ss. 1-13.

Upton, Geoff, "Missing in Action: Washington's Arctic Security Plan", *The National Interest,* 10 Nisan 2019, https://nationalinterest.org/feature/missing-action-washingtons-Arctic-security-plan-51807, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-5.

"U.S. Space Policy", https://www.globalsecurity.org/space/library/policy/national/us-space-policy_060831.htm, (Erişim: 10.01.2018), ss. 1-3.

USCG, "The United States Coast Guard's Vision for the Arctic Region", *USCG Arctic Strategic Outlook,* Washington D.C., Nisan 2019, https://www.uscg.mil/Portals/0/Images/Arctic/Arctic_Strategic_Outlook_APR_2019.pdf, (Erişim: 10.05.2019), ss. 1-48.

USGS, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of Arctic Circle", *US Geological Survey,* 2008, https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf, (Erişim: 10.10.2017), ss. 1-4.

USGS, "U.S. Geological Survey Energy and Minerals Science Strategy-A Resource Lifecycle Approach", *U.S. Geological Survey,* Virginia, 2013, https://pubs.usgs.gov/circ/1383d/circ1383-D.pdf, (Erişim: 14.11.2017), ss. 1-52.

USGS, "The Water Cycle: Freshwate Storage", *U.S. Geological Survey*, 2016, https://water.usgs.gov/edu/watercyclefreshstorage.html, (Erişim: 17.10.2018), ss. 1-4.

USGS, "An Estimate of Undiscovered Conventional Oil and Gas Resources of the World", *US Geological Survey*, 2012, https://pubs.usgs.gov/fs/2012/3042/fs2012-3042.pdf, (Erişim: 17.12.2018), ss. 1-5.

Vaatanen, Vesa, "Securing Anticipatory Geographies: Finland's Arctic Strategy and the Geopolitics of International Competitiveness", *Journal of Geopolitics,* 22 Şubat 2019, ss. 24.

Vardar, Esra Tutan ve Arpalıer, Seçkin, "Uluslararası İlişkilerde Yeni Rekabet alanı olarak Arktik", *Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi,* Cilt: 8, No: 1, 2020, ss. 21-58, https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/968573, (Erişim: 14.02.2020).

Watters, Stewart ve Tonami, Aki, "Singapore: An Emerging Arctic Actor", Lassi Heininen (Ed.), *Arctic Yearbook*, Northern Research Forum Akureyri, Iceland, 2012, http://www.Arcticyearbook.com, (Erişim: 18.10.2017), ss. 105-115.

Weber, Mel, "Defining the Outer Limits of the Continental Shelf Across the Arctic Basin: The Russian Submission, States Rights, Boundary Delimitation and Arctic Regional Cooperation", *The International Journal of Marine and Coastal Law 24,* 2009, http://iilj.org/wp-content/uploads/2016/08/Weber-Defining-the-Outer-Limits-of-the-Continental-Shelf-across-the-Arctic-Basin-2009.pdf, (Erişim: 25.12.2017), ss. 653-681.

Wegge, Njord, "The European Union's Arctic Policy", Leif C. Jensen ve Geir Honneland (Ed.), *Handbook of the Politics of the Arctic,* Edward Elgar Yayınları, Birleşik Kırallık, 2015, ss. 533-550.

Wezeman, T. Siemon, "Military Capabilities in The Arctic: A New Cold War in the High North?", *SIPRI,* Ekim 2016, https://www.sipri.org/sites/default/files/Military-capabilities-in-the-Arctic.pdf, (Erişim: 18.10.2018), ss. 1-24.

White, D. Larry, "Uzay Jeopolitiği", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum Yayınları, İstanbul, 2013, ss. 17-21.

Willy Ostreng, "On the Geopolitical Significance of the Arctic States", *The Arctic Database,* http://www.arctis-search.com/On the Geopolitical Significance of the Arctic States, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-5.

World Atlas, *"Finland Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/finland/filand.htm#page, (Erişim: 24.10.2017), ss. 1-3.

World Bank, "Russian Federation Systematic Country Diagnostic: Pathways to Inclusive Growth, *Document of World Bank Group, Europe and Central Asia Region,* No: 110765-RU, 16 Aralık 2016, http://documents.worldbank.org/curated/en/477441484190095052/pdf/FINAL-Russia-SCD-Dec-22-ENG-12222016.pdf, (Erişim: 21.03.2019), ss. 1-232.

WWF, Arctic Climate Feedbacks: Global Implications, *WWF International Arctic Programme,* Norway, Oslo, 2009, http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/wwf_Arctic_feedbacks_report.pdf, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-100.

WWF, *Polar Bear Species Action Plan 2014-2020,* World Wide Fund For Nature (WFF), İsviçre, 2014, http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/polar_bear_sap_web.pdf, (Erişim: 15.12.2018), ss, 1-50.

WTO, "Trade Policy Review Report by The Secretariat Singapore", *World Trade Organization,* WT/TPR/S/343, 07 Haziran 2016, https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s343_e.pdf, (Erişim: 12.01.2019), ss. 1-83.

Yıldız, Dursun, *"Buzullardaki Petrol Paylaşımı",* 2013, ss.1-27, http://docplayer.biz.tr/1864629-Rapor-no-13-buzuldaki-petrol-paylasimi-agustos-2013.html, (Erişim: 10.09.2017), ss. 1-27.

Yıldız, Güzel ve Çelik, Hatice, "Yeni Bir Egemenlik Mücadelesi Alanı Olarak Arktika: ABD-Rusya Rekabeti", *Güvenlik Çalışmaları Dergisi,* Yıl: 21, Cilt: 21, Sayı: 1, Haziran 2019, ss. 57-77, https://dergipark.org.tr/tr/pub/gcd/issue/53135/704357, (Erişim: 10.02.2020).

Yılmaz, Nihat ve Çiftçi, Ali, "Arktika Bölgesi'nin Siyasal Önemi ve Siyasal Hukuksal Statüsünün Karşılaştırılmalı Değerlendirilmesi", *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* Sayı: 31, 2016, ss. 1-16.

Yılmaz, Sait, "Evrensel Güvenlik ve Uzay Güvenliği", Sait Yılmaz (Ed.), *Uzay Güvenliği*, Milenyum yayınları, İstanbul, 2013, ss. 21-79.

Young, R. Oran, "Introduction: Human Development in the Arctic", Einarsson, Níels, Larsen, N. Joan, Nilsson, Annika, Young, R. Oran (Ed.), *Arctic Human Development Report*, Oddi Printing Co., Reykjavik, Iceland, 2004, https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/51, (Erişim: 02.01.2018), ss. 15-27.

Young, R. Oran, "The Age of the Arctic", *Foreign Policy, No: 61, 1985,* https://www.jstor.org/stable/1148707?seq=1#page_scan_tab_contents, (Erişim: 12.01.2018), s. 160-179.

Zhuravel, P. Valeriy ve Danilov, P. Artem, "Singapore on the Way to the Arctic", *Arctic and North*, No: 24, 2016, https://narfu.ru/upload/iblock/d05/10_zhuravel_danilov.pdf, (17.06.2018), ss. 127-134.

Zolotukhin, A. ve Gavrilov, V., "Russian Arctic Petroleum Resources", *Oil and Gas Science and Technology – Rev. IFP Energies Nouvelles*, Cilt: 66, No: 6, https://ogst.ifpenergiesnouvelles.fr/articles/ogst/pdf/2011/06/ogst100044.pdf, (Erişim: 16.02.2018), ss. 899-910.

350.Org, *"World Refugee Day: Migrants and the Climate Crisis",* https://350.org/world-refugee-day-migrants-and-the-climate-crisis/, (Erişim: 11.03.2018), ss. 1-2.

"1971 National Security Decision Memorandum NSDM-144", https://www.hsdl.org/?abstract&did=750480, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-2.

"1983 National Security Decision Directive-NSDD-90", https://www.reaganlibrary.gov/sites/default/files/archives/reference/scanned-nsdds/nsdd90.pdf, (Erişim: 17.06.2018), ss. 1-2.

"1993, Nuuk, Greenland", https://Arctic-council.org/eppr/reports/ministerial-direction/1993-nuuk-greenland/, (Erişim: 05.01.2018).

"1996, Inuvik, Canada", https://Arctic-council.org/eppr/reports/ministerial-direction/1996-inuvik-canada/, (Erişim: 05.01.2018).

"1997, Alta, Norway", https://Arctic-council.org/eppr/reports/ministerial-direction/1997-alta-norway/, (Erişim: 05.01.2018).

GAZETELER VE RESMİ İNTERNET ERİŞİMLERİ

AIIB, "Who We Are", *Asian Infrastructure Investment Bank,* https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html, (Erişim: 02.04.2019).

AIIB, "Partnerships", *Asian Infrastructure Investment Bank,* https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/partnership/index.html, (Erişim: 02.04.2019).

AIIB, "Members and Prospective Members of the Bank", *Asian Infrastructure Investment Bank,* https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html, (Erişim: 02.04.2019).

Alaska Gasline Development Corporation, *"GDC and Sinopec Joint Development Agreement Signing",* https://agdc.us/sinopec-jda/ (Erişim: 17.02.2020).

AMAP, "Effects on Global Shipping and Trade - the Northwest Passage and the Northern Sea Route", *Arctic Monitoring and Assessment Programme,* https://www.amap.no/documents/doc/effects-on-global-shipping-and-trade-the-northwest-passage-and-the-northern-sea-route/938, (Erişim: 14.03.2020).

Anishchuk, Alexei ve Soldatkin, Vladimir, "Medvedev Raps Sechin Over BP-Rosneft Deal Failure", *Reuters,* 18 Mayıs 2011, https://www.reuters.com/article/us-bp-rosneft-idUSTRE74H1P120110518, (Erişim. 02.10.2018), ss. 1-3.

Arctic Council, *"Permanent Participants",* http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants, (Erişim: 12.12.2017), s. 1-2.

Arctic Council, *"Working Groups",* https://Arctic-council.org/index.php/en/about-us/working-groups, (Erişim: 15.02.2019), ss. 1-3.

Arctic Council, *"Expert Group on Black Carbon and Methane",* http://www.arctic-council.org/index.php/en/expert-groups/339-egbcm, (Erişim: 05.01.2018).

Actic Council, *"Arctic Athabaskan Council (AAC)"*, http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/aac, (Erişim: 06.01.2018), ss. 1-2.

Arctic Council, *"Aleut International Association (AIA)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/aia, (Erişim: 12.12.2017).

Arctic Council, *"Gwich'in Council International (GCI)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/gci, (Erişim: 12.12.2017).

Arctic Council, *"Inuit Circumpolar Council (ICC)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/icc, (Erişim: 12.12.2017).

Arctic Council, *"Declaration on The Establishment of Arctic Council"*, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/85/EDOCS-1752-v2-ACMMCA00_Ottawa_1996_Founding_Declaration.PDF?sequence=5&isAllowed=y, (Erişim: 05.01.2018), ss. 1-3.

Arctic Council, *"Arctic Council: A Backgrounder"*, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/2076/2017-09-25_Arctic_Council_Backgrounder_PRINT_VERSION_NO_LINKS.pdf?sequence=1&isAllowed=y, (Erişim: 05.01.2018).

Arctic Council, *"About Us"*, http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us, (Erişim: 05.01.2018).

Arctic Council, *"Gwich'in Uluslararası Konsey (GCI)",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants/gci, (Erişim: 06.01.2018), ss. 1-2;

Arctic Council, *"Agreements",* https://www.arctic-council.org/index.php/en/our-work/agreements, (Erişim: 21.12.2018).

Arctic Council, *"Observers",* http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/Arctic-council/observers, (Erişim: 05.01.2018).

Arctic Council, *"Arctic Council Secretariat"*, http://www.Arctic-council.org/index.php/en/about-us/Arctic-council/the-Arctic-council-secretariat (Erişim: 05.01.2018).

Arctic Council, *"Arctic Council",* http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us, (Erişim: 25.12.2017).

Arctic Institute, *"China",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/china/, (Erişim: 6.02.2019).

Arctic Institute, *"Canada-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/canada/, (Erişim: 19.10.2017).

Arctic Institute, *"Kıngdom of Denmark-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/denmark/, (Erişim: 19.10.2017), ss. 1-2.

Arctic Institute, *"Canada-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/canada/, (Erişim: 29.12.2017).

Arctic Institute, *"Denmark-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/denmark/, (Erişim: 29.12.2017).

Arctic Institute, *"European Union",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/european-union/, (Erişim: 11.04.2019).

Arctic Energy, *"Arctic Development",* http://Arcticenergycenter.com/potential/, (Erişim: 05.05.2018).

Arctic Institute, *"India",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/india/, (Erişim: 16.02.2019).

Arctic Institute, "*Singapore",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/singapore/, (Erişim: 16.02.2019), s. 6.

Arctic Institute, "*South Korea",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/south-korea/, (Erişim: 21.03.2019).

Arctic Institute, *"United States-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/united-states/, (Erişim: 19.10.2017).

Arctic Institute, *"Iceland-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/iceland/, (Erişim: 29.12.2017).

Arctic Institute, *"Sweden-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/sweden/, (Erişim: 29.12.2017).

Arctic Institute, *"Norway-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/norway/, (Erişim: 29.12.2017).

Arctic Institute, *"Kıngdom of Denmark-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/denmark/, (Erişim: 19.10.2017).

Arctic Institute, *Kıngdom of Denmark- Environment.*World Atlas, *"The Largest Islands Of The Faroe Islands",* https://www.worldatlas.com/articles/the-largest-islands-of-the-faroe-islands.html, (Erişim: 22.10.2017).

Arctic Institute, *"Japan",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/japan/, (Erişim: 16.01.2019).

Arctic Institute, *"Iceland-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/iceland/, (Erişim: 23.10.2017).

Arctic Institute, *"United States-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/united-states/, (Erişim: 19.10.2017).

Arctic Institute, *"Russia-People", https://www.theArcticinstitute.org/countries/russia/,* (Erişim: 25.10.2017).

Arctic Institute, *"Russia-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/russia/, (Erişim: 25.10.2017).

Arctic Institute, *"Alaska-Economy",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/united-states/, (Erişim: 29.12.2017).

Arctic Institute, *"Sweden-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/sweden/, (Erişim: 24.10.2017).

Arctic Institute, *"Finland-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/finland/, (Erişim: 24.10.2017).

Arctic Institute, *"Finland-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/finland/, (Erişim: 24.10.2017).

Arctic Institute, *"Norway-Environmet",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/norway/, (Erişim: 23.10.2017).

Arctic Institute, *"Norway-People",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/norway/, (Erişim: 23.10.2017).

Arctic Institute, *"Sweden-Environment",* https://www.theArcticinstitute.org/countries/sweden/, (Erişim: 24.10.2017).

Arctic Green Energy Corporation, *"What is Geothermal Energy",* http://Arcticgreencorp.com/geothermal-energy/, (Erişim: 17.03.2018), ss. 3-4.

ArcticStat Socioeconomic Circumpolar Database, *"Circumpolar Arctic",* http://www.Arcticstat.org/map.aspx, (Erişim: 17.12.2017).

"Barents Euro-Arctic Cooperatıon", http://www.barentscooperation.org/en/About, (Erişim: 25.12.2017).

BBC Türkçe, "*ABD ile Küba Arasında Vapur Seferleri Yakında",* 06 Mayıs 2015, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/05/150506_kuba_florida, (Erişim: 16.02.2019).

BBC News, *"Russia Wildfires Still Spreading-50 Dead",* 05 Ağustos 2010, http://www.bbc.com/news/world-europe-10881892, (Erişim: 11.03.2018).

BBC Türkçe, *"Kiribati Adası Sular Altında Kalıyor",* 25 Kasım 2013, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2013/11/131125_kiribati_deniz_seviyesi, (Erişim: 12.03.2018).

BBC News, *"Yemen'in En Büyük Askerî Üssü Hadi Yanlılarının Eline Geçti",* 3 Ağustos 2015, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/08/150803_yemen_saldiri, (Erişim: 20.08.2018).

BBC News, *"The Race to Become East Africa's Biggest Port",* 07 Haziran 2016, https://www.bbc.com/news/world-africa-36458946, (Erişim: 11.02.2019).

BBC News, *"Italy Joins China's New Silk Road Project",* 23 Mart 2019, https://www.bbc.com/news/world-europe-47679760, (Erişim: 25.04.2019).

BBC News, *"Climate Change: Trump Says Us Could Conceivably Rejoin Paris Deal",* 11 Ocak 2018, http://www.bbc.com/news/world-us-canada-42642331, (Erişim: 16.03.2018).

BBC, "BP: Petrol Sızıntısının Bir Değil, Çok Nedeni Var", *BBC News Türkçe,* 8 Eylül 2010, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2010/09/100908_bp_leak, (Erişim: 27.09.2018).

Bender, Jeremy, "These 8 Narrow Chokepoints Are Critical to The World's Oil Trade", *Business Insider,* Nisan 2015, https://www.businessinsider.com/worlds-eight-oil-chokepoints-2015-4, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-4.

Bennett, Mia, China, "Japan and South Korea Hold Their Own Arctic Dialogue", *Arctic Today,* 15 Haziran 2017, (Erişim: 18.03.2019).

Bloomberg, *"Emtia WTI",* https://www.bloomberght.com/emtia/petrol, (Erişim: 25.09.2018).

Bloomberg, *"Emtia Brent",* https://www.bloomberght.com/emtia/brent-petrol, (Erişim: 25.09.2018).

Bloomberg, *"UEA/Birol: Petrol Fiyatları Tarihi Düşüşe Geçecek",* 09 Mart 2020, https://www.bloomberght.com/ueabirol-petrol-fiyatlari-tarihi-dususe-gececek-2248716, (Erişim: 12.04.2020).

BP, *"Country Insight – India",* https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/energy-outlook/country-and-regional-insights/india-insights.html, (Erişim: 10.01.2019).

Bradner, Tim, "Escopeta may Produce New Cook Inlet Well by 2013", *Alaska Journal of Commerce,* 11 Ekim 2011, https://www.alaskajournal.com/community/2011-11-10/escopeta-may-produce-new-cook-inlet-well-2013, (Erişim: 17.04.2019).

Brehmer, Elwood, "Sinopec Drops Interest in Managing Ak LNG Construction", *Anchorage Daily News,* 02 Ağustos 2018, https://www.adn.com/business-economy/2018/08/02/chinas-sinopec-drops-interest-in-managing-construction-of-alaska-lng-project/, (Erişim: 12.01.2019).

Brennan, Pat, "Greenland Melt Speeds East Coast Sea Level Rise", *NASA Sea Level News,* 31 Ekim 2017, https://sealevel.nasa.gov/news/102/greenland-melt-speeds-east-coast-sea-level-rise, (Erişim: 02.03.2018), ss. 1-3.

Brown, D. James, "Japan and the Northern Sea Route", *Shingetsu News Agency (SNA),* http://shingetsunewsagency.com/2018/03/05/japan-northern-sea-route/, (Erişim. 18.02.2019), ss. 1-4.

Brown, Erik, "The Belt and Road Initiative: Investment Opportunities in China's Project of the Century", *Global Risk Institute,* 04 Şubat 2019, https://globalriskinstitute.org/publications/the-belt-and-road-initiative/, (Erişim: 10.02.2019).

Busch, K. Gary, "Russia's New Arctic Military Bases", *Lima Charlie Media,* 29 Nisan 2017, https://limacharlienews.com/russia/russia-Arctic-military-bases/, (Erişim: 12.03.2019), ss. 3-4.

Cainenga, Zou, Qunb, Zhao, Guoshengb, Zhang ve Bob, Xiong, "Energy revolution: From A Fossil Energy Era to A New Energy Era", *Natural Gas Industry,* B 3, 2016, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352854016300109, (Erişim: 12.01.2018), ss. 1-11.

Catherıne Porteraug, "Canadian Town, Isolated After Losing Rail Link, Feels Held Hostage", *New York Times,* 30 Ağustos 2017, https://www.nytimes.com/2017/08/30/world/canada/canada-climate-change-Arctic.html, (Erişim: 27.12.2017), ss. 1-5.

CBC News, "Trudeau Announces Review of Arctic Strategy, Joint Drilling Ban with U.S.", *CBC News,* 21 Aralık 2016, https://www.cbc.ca/news/politics/trudeau-obama-Arctic-1.3905933, (Erişim: 22.09.2018), ss. 1-5.

CBC News, *"Manitoba Closing Winter Roads",* 15 Mart 2010, http://www.cbc.ca/news/canada/manitoba/manitoba-closing-winter-roads-1.934153, (Erişim: 04.03.2018), ss. 1-3.

CCAC Secretariat, "Arctic Countries Commit to Reduce Black Carbon Emissions By As Much As A Third", *Climate and Clean Air Coalition,* 12 Mayıs 2017, http://www.ccacoalition.org/en/news/Arctic-countries-commit-reduce-black-carbon-emissions-much-third, (Erişim: 12.03.2018).

Cecco, Leyland, "Mike Pompeo Rejects Canada's Claims to Northwest Passage as Illegitimate", 07 Mayıs 2019, *The Guardian News,* https://www.theguardian.com/us-news/2019/may/07/mike-pompeo-canada-northwest-passage-illegitimate, (Erişim: 07.05.2019).

Charles Kunaka, "Six Corridors of Integration: Connectivity Along the Overland Corridors of the Belt and Road Initiative", *World Bank,* 04 Ekim 2018, https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative, (Erişim: 19.02.2019).

Chatzky, Andrew ve McBride, James, "China's Massive Belt and Road Initiative", *Council on Foreign Relations,* 21 Şubat 2019, https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative, (Erişim: 11.02.2019), ss. 1-5.

Chi, Ma, "China's First Home-Built İcebreaker Named Snow Dragon 2", *China Daily,* 27 Eylül 2017, http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-09/27/content_32544019.htm, (Erişim: 12.02.2019), s. 1-3.

China Briefing, *"Norway and Sichuan Build Belt and Road Arctic Bridge",* 13 Aralık 2018, https://www.china-briefing.com/news/norway-sichuan-build-belt-road-Arctic-bridge/, (Erişim: 12.03.2019).

China Water Risk, *"China's Water Sources",* http://www.chinawaterrisk.org/the-big-picture/chinas-water-sources/, (Erişim: 12.02.2019).

CHNL, "NSR-General Area Description", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://www.Arctic-lio.com/nsr_generalareadescription, (Erişim: 21.07.2018).

CHNL, "The Northern Sea Route Administration", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/?p=1159, (Erişim: 19.06.2018), ss. 1-12.

CHNL, "Transit Statistics 2011", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2011.pdf, (Erişim: 18.06.2018);

CHNL, "Transit Statistics 2012", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2012.pdf, (Erişim: 18.06.2018);

CHNL, "Transit Statistics 2013", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2013.pdf, (Erişim: 18.06.2018);

CHNL, "Transit Statistics 2014", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2014.pdf, (Erişim: 18.06.2018)

CHNL, "Transit Statistics 2015", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2015.pdf, (Erişim: 18.06.2018).

CHNL, "Transit Statistics 2016", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2016.pdf, (Erişim: 18.06.2018).

CHNL, "Transit Statistics 2013", *Centre for High North Logistics (CHNL),* http://Arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/10/transits_2017.pdf, (Erişim: 18.06.2018).

CHNL, "NSR Shipping Traffic – Transits in 2019", *Centre for High North Logistics (CHNL),* https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

CHNL, "Transit Statistics 2017", *Centre for High North Logistics (CHNL),* https://arctic-lio.com/transit-statictics-2017/, (Erişim: 12.03.2020).

CHNL, "Transit Statistics 2018", *Centre for High North Logistics (CHNL),* https://arctic-lio.com/transit-statistics-2018/, (Erişim: 12.03.2020).

CHNL, "NSR Shipping Traffic – Transits in 2019", *The Northern Sea Route Administration,* https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

CHNL, "Transit Statistics 2017", *Centre for High North Logistics (CHNL),* https://arctic-lio.com/transit-statictics-2017/, (Erişim: 12.03.2020).

CHNL, "Transit Statistics 2018", *Centre for High North Logistics (CHNL),* https://arctic-lio.com/transit-statistics-2018/, (Erişim: 12.03.2020).

Climate Change Post, *"Climate change Iceland",* 02 Mayıs2018, https://www.climatechangepost.com/iceland/climate-change/, (Erişim: 15.12.2017), s.1-3.

CNN International, *"Climate Change Threatens To Wash Away Couple's History",* 02 Mart 2017, https://edition.cnn.com/2017/03/02/us/heart-of-the-matter-climate-change-louisiana/index.html, (Erişim: 06.04.2018).

Conley, Heather, "The EU Needs an Overarching Policy Toward China in the Arctic", *Friends of Europe,* 05 Aralık 2018,

https://www.friendsofeurope.org/publication/eu-needs-overarching-policy-toward-china-Arctic, (Erişim: 21.04.2019), ss. 1-3.

Columbia University, *"Ocean Circulation Implicated in Past Abrupt Climate Changes",* 30 Haziran 2016, http://www.earth.columbia.edu/articles/view/3335 (Erişim: 21.03.2018), ss. 1-3.

ConocoPhillips, "Announces Successful Results of 2018 Winter Exploration and Appraisal Program in Alaska", *ConocoPhillips News,* 16 Nisan 2018, https://www.conocophillips.com/news-media/story/conocophillips-announces-successful-results-of-2018-winter-exploration-and-appraisal-program-in-alaska/, (Erşim: 17.09.2018), ss. 1-3.

Conservation of Arctic Flora and Fauna, *"Protected Areas Index 2017",* https://www.caff.is/indices-and-indicators/protected-areas-index, (Erişim: 02.01.2018).

Crop Trust, *"Svalbard Global Seed Vault, Frequently Asked Questions",* https://cdn.croptrust.org/wp/wp-content/uploads/2017/02/SGSV-FAQ-FINAL-ENG.pdf, , (Erişim: 12.01.2018), ss. 1-4.

Crop Trust, *"Turkey",* https://www.croptrust.org/country/turkey/, (Erişim: 20.06.2018).

"Dalian Port, Dalian, Liaoning, China", https://www.latlong.net/place/dalian-port-dalian-liaoning-china-12414.html, (Erişim: 12.02.2019).

Defense News, *"Tensions High as Russia Responds to Exercise",* 31 Mayıs 2015, https://www.defensenews.com/global/europe/2015, (Erişim: 17.02.2020).

Deloitte, *"Crude Awakening The İmpact of Plummeting Crude Oil Prices on Company Finances"* https://www2.deloitte.com/uk/en/pages/energy-and-resources/articles/crude-awakening.html, (Erişim: 16.07.2018), ss. 1-5.

DeMarban, Alex, "Caelus Delays Drilling at Smith Bay, Leaving a Big Alaska Energy Prospect Unconfirmed", *Anchorage Daily News,* 2 Aralık 2017, https://www.adn.com/business-economy/energy/2017/06/11/caelus-wont-drill-this-winter-at-smith-bay-leaving-its-promised-prospect-unconfirmed/, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-3.

Deniz Haber Ajansı, *"Çin, Gwadar Limanı'na İnmek İçin 50 Milyar Euro'yu Gözden Çıkardı",* 03 Şubat 2017, https://www.denizhaber.net/cin-gwadar-limanina-inmek-icin-50-milyar-euroyu-gozden-cikardi-haber-72479.htm, (Erişim: 27.02.2019).

Deryck O. Lodrick ve Nafis Ahmad, "Ganges River", *Encyclopedia Britannica,* https://www.britannica.com/place/Ganges-River, (Erişim: 18.01.2019);

Deryck O. Lodrick ve Nafis Ahmad, "Brahmaputra River", *Encyclopedia Britannica,* https://www.britannica.com/place/Brahmaputra-River, (Erişim: 18.01.2019).

Deutsche Welle Türkçe, *"Batan Adalar",* 05 Mart 2015, http://www.dw.com/tr/batan-adalar/a-18294445, (Erişim: 12.03.2018).

Deutsche Welle Türkçe, *"Çin'in İpek Yolu Projesinde İkinci Zirve",* 26 Nisan 2019, https://www.dw.com/tr/%C3%A7inin-ipek-yolu-projesinde-ikinci-zirve/a-48493970, (Erişim: 30.04.2019), ss. 1-2.

Devonshire-Ellis, Chris, "China's Arctic Passage Ambitions Grow with Arkhangelsk Port Development", *Silk Road Briefing,* 29 Mart 2017, https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/03/29/china-artic-passage-ambitions-grow-with-arkhangelsk-port-development/, (Erişim: 14.03.2019).

Dipanjan R. Chaudhury, "UN Warns About Financial Risks in China's One Belt One Road Project", *Economic Times,* 27 Mayıs 2017, https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/un-warns-about-financial-risks-in-chinas-one-belt-one-road-project/articleshow/58831087.cms, (Erişim: 12.02.2019).

DiSavino, Scott ve Choy, Marguerita, "BP, Exxon to Help Advance Alaska LNG Export Project -Alaska Gasline", *Reuters News,* 11 Mart 2019, https://www.reuters.com/article/us-usa-alaska-lng/bp-exxon-to-help-advance-alaska-lng-export-project-alaska-gasline-idUSKBN1QR0WQ, (Erişim: 17.02.2020).

DNA India News, *"India's Arctic Victory: A Major Diplomatic Achievement",* https://www.dnaindia.com/analysis/column-india-s-arctic-victory-a-major-diplomatic-achievement-1837429, (Erişim: 29.03.2019).

Emma Campbell-Mohn ve Cameron Hickert, "Fire and Ice: Unlikely Cooperation Between Iceland and China", *Woodrow Wilson International Center,* 20

Temmuz 2017, https://www.newsecuritybeat.org/2017/07/fire-ice-cooperation-iceland-china/, (Erişim: 04.03.2019).

Encycolpiedia Britannica, *"Channel Tunnel",* https://www.britannica.com/topic/Channel-Tunnel, (Erişim: 16.02.2019).

European Commission, *"Arctic Operational Platform",* https://trimis.ec.europa.eu/?q=project/Arctic-operational-platfor, (Erişim: 15.10.2018).

Eco-Business, "Singapore Takes First Steps on Plan to Protect Its Coasts", *Asia Pacific's Sustainable Business Community,* https://www.eco-business.com/news/singapore-takes-first-steps-plan-protect-its-coasts/, (Erişim: 19.03.2019).

EIA, "Alaska State Profile and Energy Estimates", *U.S. Energy Information Administration,* 19 Ocak 2017, https://www.eia.gov/state/analysis.php?sid=AK, (Erişim. 19.09.2018), ss. 1-5.

EIA, "Alaska Field Production of Crude Oil", *U.S. Energy Information Administration,*https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=pet&s=mcrfpak2&f=a, (Erişim. 19.09.2018).

Emergency Prevention, Preparedness and Response, *About EPPR,* http://www.eppr.org/about-eppr/, (Erişim: 17.12.2017).

Encyclopedia Britannica, *"Sea of Osthotsk",* https://www.britannica.com/place/Sea-of-Ohotsk, (Erişim: 27.11.2017).

Encyclopedia Britannica, *"Arctic Ocean",* https://www.britannica.com/place/Arctic-Ocean, (Erişim: 25.02.2018); World Atlas, *"Deepest Oceans And Seas",* https://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/deepest.htm, (Erişim: 25.02.2018).

Encyclopedia Britannica, *"Shetland Islands",* https://www.britannica.com/place/Shetland-Islands-Scotland, (Erişim: 24.10.2017), ss. 1-2.

Encyclopedia Britannica, *"Norway",* https://www.britannica.com/place/Norway, (Erişim: 24.10.2017), ss. 1-3.

Encyclopedia Britannica, "Vitus Bering", https://www.britannica.com/biography/Vitus-Bering, (Erişim: 27.12.2017), ss. 1-2.

Encyclopedia Britannica, *"Sweden",* https://www.britannica.com/place/Sweden, (Erişim: 24.10.2017), s. 1-3.

Encyclopedia Britannica, *"Finland",* https://www.britannica.com/place/Finland, (Erişim: 24.10.2017), ss. 1-3.

Encyclopedia Britannica, *"Ural Mountains",* https://www.britannica.com/place/Russia/The-Ural-Mountains#ref422283, (Erişim: 25.10.2017).

Enerji Günlüğü, "*Siemens'ten Mısır'a 14 bin 400 MW İlave Kapasite",* 26 Temmuz 2018, https://www.enerjigunlugu.net/siemensten-misira-14-bin-400-mw-ilave-kapasite-28203h.htm, (Erişim: 12.02.2020).

Engdahl, William, "Strategic China Russia Arctic Cooperation", *Williamengdahl,* 21 Mart 2017, http://www.williamengdahl.com/englishNEO21Mar2017.php, (Erişim: 04.04.2019).

Engdahl, William, "The Huge Implications of Russia's Northern Sea Route", *Williamengdahl,* 22 Kasım 2017, http://www.williamengdahl.com/englishNEO22Nov2017.php, (Erişim: 15.11.2018), ss. 1-2.

Enomoto, Hiroyuki, "As a Bridge of Japanese and International Arctic Researches", *National Institute of Polar Research*, https://www.nipr.ac.jp/english/Arctic/center.html, (Erişim: 19.01.2019).

EPPR, *"Ministerial Direction",* https://arctic-council.org/eppr/reports/ministerial-direction/, (Erişim: 05.01.2018).

Equinor, *"Johan Castberg Pdo Approved",* 12 Haziran 2018, https://www.equinor.com/en/news/12jun2018-johan-castberg-pdo-approved.html, (Erişim: 21.09.2018), ss. 1-3.

Equinor, *"Johan Castberg",* https://www.equinor.com/en/what-we-do/new-field-developments/johan-castberg.html, (Erişim: 21.09.2018), ss. 1-4.

ESA, "Welcome to ESA", http://www.esa.int/About_Us/Welcome_to_ESA/What_is_ESA, (Erişim: 10.01.2018).

Escopeta, *"Escopeta Oil Exploring Alaska's Cook Inlet",* Company Valuation, http://www.escopeta.biz/companyvaluation.pdf, (Erişim: 17.08.2018), s.8.

Euroconsult, *"Government Spending in Space Programs Reaches $62 Billion in 2016",* http://euroconsult-ec.com/30_May_2017, (Erişim: 10.01.2018);

Euronews, *"Norveç Neden AB Üyesi Değil",* 29 Mart 2013, http://tr.euronews.com/2013/03/29/norvec-neden-ab-uyesi-degil, (Erişim: 29.01.2018).

Euronews, *"Paris'te Düzenlenen AB-Çin Zirvesinden Güvene Dayalı İşbirliği Çağrısı Çıktı",* 26 Mart 2019, https://tr.euronews.com/2019/03/26/pariste-duzenlenen-ab-cin-zirvesinden-guvene-dayali-isbirligi-cagrisi-cikti, (Erişim: 05.04.2019), ss. 1-2.

European External Action, *"International Cooperation on Arctic Matters",* 20 Şubat 2017, https://eeas.europa.eu/Arctic-policy/eu-Arctic-policy/20954/International-cooperation-Arctic-matters_en, (Erişim: 16.04.2019).

European Parliament, "Arctic Continental Shelf Claims Mapping Interests in the Circumpolar North", *Briefing Ocak 2017,* http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS_BRI(2017)595870_EN.pdf (Erişim: 12.12.2017) ss. 1-6.

European Union External Action, "Northern Dimension", *An official Website of the European Union,* 02 Mayıs 2016, https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/northern-dimension/347/northern-dimension_en, (Erişim: 12.04.2019).

Eurostat, "From where do We Import Energy and How Dependent are We?", *Eurostat Data,* https://ec.europa.eu/eurostat/cache/infographs/energy/bloc-2c.html, (Erişim: 12.04.2019).

Eurostat, "Final Energy Consumption by Sector", *Eurostat Data Browser,* https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ten00124/default/map?lang=en, (Erişim: 15.04.2020).

ExxonMobil, *"Sakhalin-1",* https://www.exxonmobil.ru/en-ru/energy/oil/operations/sakhalin-1, (Erişim: 17.09.2018), ss. 1-2.

Exxon Neftegas, *"Project History"*, https://www.sakhalin-1.com/en-ru/company/about-us/about-sakhalin-1-project/history, (Erişim: 19.09.2018), ss. 1-3.

Exxon Neftegas, *"About the Sakhalin-1 Project",* https://www.sakhalin-1.com/en-ru/company/about-us/about-sakhalin-1-project, (Erişim: 17.09.2018).

Farchy, Jack ve Blas, Javier, "Global Oil Producers Face Brutal Reckoning After Epic OPEC+ Fail", *Bloomberg,* 07 Mart 2020, https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-03-06/global-oil-producers-face-brutal-reckoning-after-epic-opec-fail, (Erişim: 12.04.2020), ss. 1-4.

Fears, Darlly, "Trump Takes First Step in Aggressive Effort to Drill for Oil in Arctic National Wildlife Refuge", *Independent,* 20 Nisan 2018, https://www.independent.co.uk/news/world/americas/us-politics/trump-oil-drilling-Arctic-national-wildlife-refuge-blm-alaska-latest-a8313496.html, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-3.

Fighter Control, *"Russian Naval Air Station Totally Destroyed",* 3 Ağustos 2010, http://www.fightercontrol.co.uk/forum/viewtopic.php?f=287&p=87762, (Erişim: 11.03.2018).

FRED Economic Data, "Total Gross Domestic Product for Alaska (AKNGSP)", *Federal Reserve Bank of St. Louis,* 19 Kasım 2019, https://fred.stlouisfed.org/series/AKNGSP, (Erişim: 08.04.2019).

Fridtjof Nansen Institute, *"International Northern Sea Route Programme (INSROP)",* https://www.fni.no/projects/International-northern-sea-route-programme-insrop-article318-277.html#project-content, (Erişim: 28.02.2019).

"Formal Nordic Co-operation", http://www.norden.org/en/om-samarbejdet-1/formal-nordic-co-operation, (Erişim: 25.12.2017).

Fouche, Gwladys ve Solsvik, Terje, "Russian Build up Worries Norway Before Big NATO Military Exercise", *Reuters,* 02 Ekim 2018, https://www.reuters.com/article/us-norway-Arctic-nato-russia/russian-buildup-worries-norway-before-big-nato-military-exercise-idUSKCN1MC123, (Erişim: 05.04.2019).

Garcia, Feliks, "Barack Obama Permanently Bans Offshore Drilling in Atlantic and Arctic Before Donald Trump Takes Office*", Independent,* 21 Aralık 2016, https://www.independent.co.uk/news/world/americas/barack-obama-offshore-drilling-permanent-ban-Arctic-atlantic-donald-trump-climate-change-a7487886.html, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-3.

GASSCO, *"Due to run for 480 kilometres, the pipeline will tie Aasta Hansteen in the Norwegian Sea to the Nyhamna Gas Processing Facility in North Western Norway",* 08 Mayıs 2017, https://www.gassco.no/en/our-activities/projects/polarled/, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-3.

Gazetem, "Rosneft, BP, Sibirya'da Doğalgaz ve Petrol Üretmeyi Hedefliyor", *Gazetem Türkçe*, 22 Aralık 2017, https://www.gazetem.ru/rosneft-bp-sibiryada-dogalgaz-petrol-uretmeyi-hedefliyor/(Erişim: 29.09.2018), ss. 1-2.

Gazprom, *"The Prirazlomnoye Project",* http://www.gazprom-neft.com/company/business/exploration-and-production/new-projects/prirazlomnoe/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-7.

Gazprom, *"Prirazlomnoye Field",* http://www.gazprom.com/projects/prirazlomnoye/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-5.

Gazprom, *"Shtokmanovskoye Field",* http://www.gazprom.com/projects/shtokmanovskoye/, (Erişim: 28.09.2018), ss. 1-4.

Gazprom, *"Sakhalin II Russia's First Liquefied Natural Gas Plant",* http://www.gazprom.com/projects/sakhalin2/, (Erişim: 19.09.2018), ss. 1-13.

Gazprom, *"Sakhalin III",* http://www.gazprom.com/projects/sakhalin3/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-7.

Gazprom, "Bovanenkovskoye Field", http://www.gazprom.com/projects/bovanenkovskoye/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-12.

Gazprom, *"Yamal Project",* http://www.gazprom.com/projects/yamal/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-17.

Gazprom, *"Bovanenkovskoye Field",* http://www.gazprom.com/projects/bovanenkovskoye/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-12.

Gilchrist, Karen, "China's Belt and Road Initiative could be the Next Risk to the Global Financial System", *CNBC*, 24 Ağustos 2017, https://www.cnbc.com/2017/08/24/chinas-belt-and-road-initiative-could-be-the-next-risk-to-the-global-financial-system.html, (Erişim: 10.02.2019).

Gill, Joanna, *"Svalbard Seed Vault-Banking on the Future",* Euronews, 17 Mart 2017 http://www.euronews.com/2017/03/17/svalbard-seed-vault-banking-on-the-future, (Erişim: 12.01.2018).

Global Security, *"Finland's Borders",* https://www.globalsecurity.org/military/world/europe/fi-borders.htm, (Erişim. 24.04.2019).

Global Security, *"Russian Military Districts",* https://www.globalsecurity.org/military/world/russia/mo-md.htm, (Erişim: 01.02.2019).

Government of Canada, *"Partial Submission of Continental Shelf Executive Summary",*https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/can1_84_2019/CDA_ARC_ES_EN_secured.pdf, (Erişim: 12.12.2019), ss. 1-46.

Goverment of Finland, *"Finland is an Active and Responsible Partner",* https://vnk.fi/en/Arctic-issues/finlands-Arctic-policy,(Erişim: 04.05.2019).

Government of Iceland, *"Joint Understanding",* https://www.government.is/library/01-Ministries/Ministry-for-Foreign-Affairs/Joint_Understanding.pdf, (Erişim. 26.10.2019), s. 1-2.

Government of Iceland, *"Iceland in Europe",* https://www.government.is/topics/foreign-affairs/iceland-in-europe/, (Erişim: 11.04.2019).

Government of Iceland, "The Arctic Region", *Ministiry of Foreiing Affairs,* https://www.government.is/topics/foreign-affairs/Arctic-region/, (Erişim. 26.10.2019).

Government of India, "Ny-Alesund", *Natıonal Centre For Polar And Ocean Research,* Ministry of Earth Sciences,

http://www.ncaor.gov.in/app/webroot/pages/view/339-ny%C3%85lesund, (Erişim: 12.01.2019).

Government of Sweden, *"Sweden Assumes Chairmanship of the Nordic Defence Cooperation (NORDEFCO) in 2019",* https://www.government.se/articles/2019/01/sweden-assumes-chairmanship-of-the-nordic-defence-cooperation-nordefco-in-2019/, (Erişim: 04.05.2019).

Government of China, "President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries", *Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China,* 07 Eylül 2013, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml, (Erişim:11.02.2019).

Government of Canada, *"International Polar Year: A Brief History",* http://www.api-ipy.gc.ca/pg_IPYAPI_018-eng.html, (Erişim: 12.01.2018).

"Jet Rüzârları (Jet Stream) Nedir?", http://www.havaforum.com/jet-ruzgarlari-jet-stream-nedir/, (Erişim: 18.01.2018).

Government of Canada, *"Exploration and Mining in Canada: An Investor's Brief",* 2016,http://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/mineralsmetals/pdf/mms-smm/poli-poli/pdf/Investment_Brief_e.pdf, (Erişim: 21.02.2018), s. 2;

Goverment of Canada, *"Canada's Northern Strategy, Exercising Our Arctic Sovereignty",* https://www.northernstrategy.gc.ca/sov/index-eng.asp, (Erişim: 16.04.2019).

Government of Denmark, "Home Rule Act of the Faroe Islands", *The Prime Minister's Office,* No: 137, 23 Mart 1948, http://www.stm.dk/_p_12710.html, (Erişim: 16.04.2019), ss. 3-4.

Government of Denmark, "Greenland and The Faroe Islands", *Ministry of Foreign Affairs of Denmark,* http://um.dk/en/foreign-policy/the-Arctic/greenland-and-the-faroe-islands/, (Erşim: 22.04.2019).

Goverment of Greenland Brue of Minerals and Petroleum, *"Licensing Round in The Greenland Sea Area",* https://www.govmin.gl/images/stories/petroleum/exploration_exploitation/2012-13/BMP_Invitation_letter_North_East_Greenland.pdf, (Erişim: 23.09.2018), ss. 1-13.

Government of India, "Himadri Station", *Natıonal Centre For Polar And Ocean Research,* Ministry of Earth Sciences, http://www.ncaor.gov.in/app/webroot/pages/view/340-himadri-station, (Erişim: 12.01.2019).

Government of India, "India and the Arctic", *Ministry of External Affairs,* 10 Haziran 2013, https://mea.gov.in/in-focus-article.htm?21812/India+and+the+Arctic, (Erişim: 12.01.2019).

Government of Japan, "Statement by H.E. Seiko Hashimoto State Secretary for Foreign Affairs of Japan on the Occasion of the 50th Anniversary of the Ant Arctic Treaty", *Ministry of Foreign Affairs of Japan,* 06 Nisan 2009, https://www.mofa.go.jp/announce/svm/state0904.html, (Erişim: 16.02.2019).

Goverment of Japan, *"Launching of the Arctic Task Force (ATF)",* 02 Eylül 2010, https://www.mofa.go.jp/announce/announce/2010/9/0902_01.html, (Erişim: 25.01.2019).

Government of The Faroe Islands, *"Foroyar-The Faroe Islands",* http://www.government.fo/en/foreign-relations/about-the-faroe-islands/, (Erişim: 22.10.2017).

Government of the Russian Federation, *"The Development Strategy of The Arctic Zone Of The Russian Federation, Approved by Russian President Vladimir Putin",* 20 Şubat 2013, http://www.research.kobe-u.ac.jp/gsics-pcrc/sympo/20160728/documents/Keynote/Russian%20Arctic%20strategy%202013.pdf, (Erişim: 14.03.2018), ss. 1-12.

Government of The Faroe Islands, *"A Nation in the Arctic Opportunities and Challenges",*https://d3b1dqw2kzexi.cloudfront.net/media/10243/f%C3%B8royar-eitt-land-%C3%AD-arktis-uk-web.pdf, (Erişim: 23.10.2017), ss. 13-14.

Government of South Korea, "9-BRIDGE Strategy", *The Presidential Committee on Northern Economic Cooperation,* http://www.bukbang.go.kr/bukbang_en/vision_policy/9-bridge/, (Erişim: 12.03.2019).

Greenpeace, "Deepwater Horizon Petrol Sızıntısı Hakkındaki Gerçekler", *Greenpeace Akdeniz,* 28 Ekim 2010, http://www.greenpeace.org/turkey/tr/news/deepwater-petrol-sizintisi-280610/, (Erişim: 27.09.2018).

Gutierrez, Alexandra, "As Field Season Ends, Gasline Becomes Focal Point in Gubernatorial Race", *KTOO News,* 21 Ekim 2014, https://www.ktoo.org/2014/10/21/field-season-ends-gasline-becomes-focal-point-gubernatorial-race/, (Erişim: 17.02.2019).

Gyory, Joanna, Arthur J. Mariano, Edward H. Ryan, "The Gulf Stream", *Ocean Surface Currents,* https://oceancurrents.rsmas.miami.edu/atlantic/gulf-stream.html, (Erişim: 12.01.2020).

Haberrus, "*Rusya, Alaska'yı Kırım Savaşı Yüzünden Satmış",* 05 Nisan 2012, http://haberrus.com/politics/2012/04/05/rusya-alaskayi-kirim-savasi-yuzunden-satmis.html, (Erişim: 12.01.2018).

Hambling, David, "Does the U.S. Stand a Chance Against Russia's Icebreakers?", *Popular Mechanics,* 04 Nisan 2018, https://www.popularmechanics.com/military/navy-ships/a19673250/future-icebreakers/, (Erişim: 17.02.2019).

Haner, Josh, "İklim Değişikliği Hakkında Bilmeniz Gerekenler", *National Geography,* 31 Mart 2017, http://www.nationalgeographic.com.tr/makale/nisan_2017/iklim-degisikligi-hakkinda-bilmeniz-gerekenler-/3887, (Erişim: 12.04.2018), ss. 1-5.

Haun, Eric, "China Issues Guidance on Arctic Navigation", *Maritime Logistics,* 10 Mayıs 2016, https://www.maritimeprofessional.com/news/china-issues-guidance-Arctic-navigation-289399, (Erişim: 06.02.2019).

High North News, *"Canada Makes Substantial Step in Arctic Territory Delimitation, Submits Claim Which Includes North Pole",* https://www.highnorthnews.com/en/submits-claim-which-includes-north-pole, (Erişim: 27.05.2019).

Hiroyuki Enomoto, "As a Bridge of Japanese and International Arctic Researches", *National Institute of Polar Research,* https://www.nipr.ac.jp/english/Arctic/center.html, (Erişim: 19.01.2019).

History Page Type, *"Camp Century",* The Atomic Heritage Foundation, 19 Temmuz 2018, https://www.atomicheritage.org/history/camp-century, (Erişim: 18.04.2019), ss. 1-3.

Hydrocarbons Technology, *"Polarled Gas Pipeline",* https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/polarled-gas-pipeline/, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-3.

Hoag, Hannah, *"Arctic Development Stalls With Tumbling Oil Prices",* 22 Ocak 2016, https://www.huffingtonpost.com/entry/Arctic-development-stalls_us_56a2b40be4b076aadcc6c444, (Erişim: 16.07.2018), ss. 1-5.

Hong Kong Trade Development Council, *"The Belt and Road Initiative: Country Profiles",* http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36I0.htm, (Erişim: 07 Mart 2020).

Hui, S. Tan, "Singapore must Guard Against Going the Way of Venice", *Today News,* 13 Ekim 2013, https://www.todayonline.com/singapore/spore-must-guard-against-going-way-venice, (Erişim: 14.02.2019), ss. 1-3.

Humbert, Malte, "New Satellite Images Reveal Extent of Russia's Military and Economic Build-Up in the Arctic", *High North News,* 03 Mayıs 2019, https://www.highnorthnews.com/en/new-satellite-images-reveal-extent-russias-military-and-economic-build-Arctic, (Erişim: 05.05.2019), ss. 3-4.

Humpert, Malte, "Iceland For Sale: Chinese Tycoon Seeks to Purchase 300 km² of Wilderness", *Arctic Institute,* 02 Eylül 2011, https://www.theArcticinstitute.org/iceland-sale-chinese-tycoon/, (Erişim: 12.02.2019).

Humbert, Malte, "China Acquires 20 Percent Stake in Novatek's Latest Arctic LNG Project", *High North News,* 29 Nisan 2019, https://www.highnorthnews.com/en/china-acquires-20-percent-stake-novateks-latest-Arctic-lng-project, (Erişim: 02.05.2019).

Humbert, Malte, "New Satellite Images Reveal Extent of Russia's Military and Economic Build-Up in the Arctic", *High North News,* 03 Mayıs 2019, https://www.highnorthnews.com/en/new-satellite-images-reveal-extent-russias-military-and-economic-build-Arctic, (Erişim: 05.05.2019), ss. 1-2.

Hurtigruten Svalbard, *"Wilderness Evening",* https://hurtigrutensvalbard.com/en/activities/wilderness-evening/arctic-wilderness-evening, (Erişim: 12.03.2020).

Hürriyet, "BP, Meksika Körfezi'ndeki Sızıntı İçin 1,7 Milyar Dolar Daha Ödeyecek", *Hürriyet Haber,* 16 Ocak 2018, http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/bp-meksika-korfezindeki-sizinti-icin-1-7-milyar-dolar-daha-odeyecek-40712171, (Erişim: 27.09.2018).

Hydrocarbons Technology, *"Shtokman Natural Gas Project, Barents Sea, Russia",* https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/shtokman_gas_project/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-13.

ICLG, "Greenland Oil and Gas Regulation", *International Comperative and Legal Guide (ICLG),* 12 Şubat 2018, https://iclg.com/practice-areas/oil-and-gas-laws-and-regulations/greenland, (Erişim: 25.09. 2018).

ICLG, "Greenland Oil and Gas Regulation", *International Comperative and Legal Guide (ICLG),* 12 Şubat 2018, https://iclg.com/practice-areas/oil-and-gas-laws-and-regulations/greenland, (Erişim: 25.09. 2018).

IEA, *Global Energy and CO2 Status Report 2018,* International Energy Agency,https://webstore.iea.org/download/direct/2461?filename=global_energy_and_co2_status_report_2018.pdf, (Erişim: 12.02.2020).

IEA, "Global Oil Demand to Decline in 2020 as Coronavirus Weighs Heavily on Markets", *International Energy Agency News,* 09 Mart 2020, https://www.iea.org/news/global-oil-demand-to-decline-in-2020-as-coronavirus-weighs-heavily-on-markets, (Erişim: 12.04.2020), ss. 1-3.

IEA, *Key World Energy Statistics,* International Energy Agency (IEA), 2019, https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/Key_World_Energy_Statistics_2019.pdf, (Erişim: 12.03.2020).

IEA, *World Energy Balances 2019, The International Energy Agency* (IEA), https://iea.blob.core.windows.net/assets/8bd626f1-a403-4b14-964f-f8d0f61e0677/World_Energy_Balances_2019_Overview.pdf, (Erişim: 17.03.2020).

IEA, "North America", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/north-america, (Erişim: 12.03.2020).

IEA, "Eurasia", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/eurasia, (Erişim: 12.03.2020).

IEA, "Countries and Regions", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/countries, (Erişim: 15.04.2020).

IEA, "Europe", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/europe, (Erişim: 14.04.2020).

IEA, "Asia Pacific", *International Energy Agency (IEA),* https://www.iea.org/regions/asia-pacific, (Erişim: 14.04.2020).

IEA, "The Global Oil Industry is Experiencing a Shock Like No Other in Its History", *International Energy Agency (IEA),* 01 Nisan 2020, https://www.iea.org/articles/the-global-oil-industry-is-experiencing-shock-like-no-other-in-its-history, (Erişim: 12.04.2020).

IHO**, "**Bathymetry and Ocean Mapping", *International Hydrographic Organization, https://iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=318&lang=en*, (Erişim: 30.12.2017).

Independent, *"Meet America's First Climate Change Refugees, Whose İsland İs Disappearing Under Rising Seas",* 31 Mart 2018, https://www.independent.co.uk/news/world/americas/time-almost-up-island-louisiana-sinking-into-the-sea-american-indians-coastal-erosion-isle-de-jean-a8280401.html, (Erişim: 06.04.2018).

Integralforex, *"Ham Petrol Çeşitleri",* https://www.integralforex.com.tr/ham-petrol-cesitleri-7906496, (Erişim: 16.07.2018); *Brent Petrolü, WTI Petrolü ve Dubai Petrolü Arasındaki Fark,* 11 Temmuz 2016, https://limenya.com/brent-petrolu-wti-petrolu-ve-dubai-petrolu-arasindaki-fark/, (Erişim: 16.07.2018).

"IPCC Factsheet: What is the IPCC?", http://www.ipcc.ch/news_and_events/docs/factsheets/FS_what_ipcc.pdf, (Erişim: 21.02.2018).

İTÜ PolRec, http://www.polarresearch.center/, (24.11.2017).

Kaiman, Jonathan, "China Pours Cash into Melting Arctic in Bid to Win Influence", *The Guardian,* 18 Mart 2013, https://www.theguardian.com/world/2013/mar/18/china-Arctic-mineral-investment, (Erişim: 12.02.2019).

Jones, Nicola, "Arctic Ocean Feels the Heat", *International Weekly Journal of Science,* 2011, http://www.nature.com/news/2011/110127/full/news.2011.52.html, (Erişim: 20.11.2017).

Karakaş, Gökhan, "Türkiye Svalbard'da Olmalı", *Milliyet Gazetesi*, 06 Mart 2018, http://www.milliyet.com.tr/turkiye-svalbard-da-olmali--gundem-2621745/, (Erişim: 16.05.2019).

Karan, Ceyda, "Almanya ve Fransa, Çin ile İlişkileri Bu Kadar Geliştirmişken İtalya'nın Eleştirilmesi İkiyüzlülük", *Sputnik,* 28 Mart 2019, https://tr.sputniknews.com/ceyda_karan_eksen/201903281038481641-cin-avrupa-italya-kusak-yol-ab-abd-tepki/, (Erişim: 02.04.2019).

"Karbon Vergisi Uygulayan Ülkeler", http://karbonvergisi.com/karbon-vergisi-uygulayan-ulkeler/ (Erişim: 01.04.2018), ss. 1-6.

Keppel Offshore and Marine, *"Keppel Singmarine Completes Asia's First Two Icebreakers for the Arctic",* 03 Kasım 2008, http://www.keppelom.com/en/news_item.aspx?sid=2605&aid=1903, (Erişim: 22.01.2019).

Keppel Offshore and Marine, *"Keppel Delivers Ice-Class Rescue Vessel to LUKOIL on Time",* 02 Temmuz 2009, http://www.keppelom.com/en/news_item.aspx?sid=2605&aid=2044, (Erişim: 22.01.2019).

Keppel Offshore and Marine, *"Keppel and ConocoPhillips to Design First İce-Worthy Jackup Rig for the Arctic Offshore",* 07 Şubat 2012, http://www.keppelom.com/en/news_item.aspx?sid=2605&aid=2044, (Erişim: 22.01.2019).

King, M. Hobart, *"Arctic Ocean Seafloor Features Map",* https://geology.com/articles/Arctic-ocean-features/, (Erişim: 30.12.2017).

Kingsley, Patrick, *"Syrians Fleeing War Find New Route to Europe – Via the Arctic Circle",* The Guardian, 29 Ağustos 2015, https://www.theguardian.com/world/2015/aug/29/syrian-refugees-europe-arctic-circle-russia-norway, (Erişim: 12.12.2016).

KNOC, "Operations", *Korea Naıonal Oil Corporation,* http://www.knoc.co.kr/ENG/sub03/sub03_1_2_1.jsp, (Erişim: 17.03.2019).

KORPI, "Arctic Dasan Station", *Korea Polar Research Institute,* https://eng.kopri.re.kr/, (Erişim: 12.01.2019).

Krauss, Clifford ve Reed, Stanley, *"Shell Exits Arctic as Slump in Oil Prices Forces Industry to Retrench", New York Times,* 28 Eylül 2015, https://www.nytimes.com/2015/09/29/business/International/royal-dutch-shell-alaska-oil-exploration-halt.html, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

Kriz, Hobson, Margaret, "China Chases Elusive North Slope Gas Bonanza", The Essential News for Energy and Environment Professionals, 17 Nisan 2018, https://www.eenews.net/stories/1060079247, (Erişim: (Erişim: 17.02.2020).

LaGrone, Sam, "Chinese Warships Made Innocent Passage Through U.S. Territorial Waters off Alaska", *U.S. Naval Institute,* 03 Eylül 2015, https://news.usni.org/2015/09/03/chinese-warships-made-innocent-passage-through-u-s-territorial-waters-off-alaska, (Erişim: 12.02.2019).

Lanteigne, Marc, "South Korea's Arctic Journeys", *Over the Circle Arctic Politics and Foreign Policy,* 10 Şubat 2018, https://overthecircle.com/2018/02/10/south-koreas-Arctic-journeys/, (Erişim: 22.02.2019).

Lee, Danny, "United Nations Highlights One Belt, One Road Crime Risks", *South China Morning Post,* 28 Şubat 2016, https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/3008796/china-u-turn-head-terror-group-will-boost-ties-india, (Erişim: 12.02.2019).

Levin, Dan, "Canada and Denmark Fight Over Island With Whisky and Schnapps", *The New York Times,* 7 Kasım 2016, https://www.nytimes.com/2016/11/08/world/what-in-the-world/canada-denmark-hans-island-whisky-schnapps.html?_r=0, (Erişim: 07.12.2018), ss. 1-2.

Lidji, Eric, "Kenai Gas Field Shows Age but Keeps Producing", *Anchorage Daily News,* 29 Eylül 2016, https://www.adn.com/economy/article/kenai-gas-field-shows-age-keeps-producing/2009/10/25/, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-5.

Loy, Wesley, "Ice Road Supports NordAq's Kenai Peninsula Gas Exploration", *Petroleum News,* 23 Ocak 2011, http://www.petroleumnews.com/pntruncate/582312009.shtml, (Erişim: 17.04.2019).

MAREX, "CSSC Starts Assembly of China's First Domestic Icebreaker", *The Maritime Executive*, 29 Mart 2018, https://www.maritime-executive.com/article/cssc-starts-assembly-of-china-s-first-domestic-icebreaker, (Erişim: 11.02.2019).

Maritime Singapore, *"About Maritime Singapore",* http://www.maritimesingapore.sg/about-maritime-singapore/, (Erişim: 22.01.2019).

Maritime and Port Authority of Singapore, *"Maritime Singapore",* https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore, (Erişim: 17.02.2019).

Martin Breum, "Finland Plans Arctic Corridor Linking China to Europe", *EU Observers*, 28 Şubat 2018, https://euobserver.com/nordic/141142, (Erişim: 04.04.2019), ss. 1-3.

Mark Edwards, "Alaska Economic Update Part-I", *Alaska Economic*, 05 Nisan 2019, https://www.alaskanomics.com/oil-gas/, (Erişim: 14.04.2019), ss. 1-5.

Mary Fagan, "Sheikh Yamani Predicts Price Crash As Age of Oil Ends", *The Telegraph*, 25 Haziran 2000, https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1344832/Sheikh-Yamani-predicts-price-crash-as-age-of-oil-ends.html (Erişim: 16.04.2018), s. 1.

Masanori Hamada, "Message from the Chairman", *The Asian Disaster Reduction Center (ADRC),* https://www.adrc.asia/aboutus/message.php, (Erşim: 16.02.2019).

McGwin, Kevin, "For Asian Countries, Arctic Co-operation Reflects Regional Realities", *Arctic Today,* 14 Haziran 2018, https://www.arctictoday.com/asian-countries-Arctic-co-operation-reflects-regional-realities/, (Erişim: 18.03.2019).

Mia, Bennett, "What the Arctic Reveals About Coronavirus", *Arctic Today,* 23 Mart 2020, https://www.arctictoday.com/what-the-arctic-reveals-about-coronavirus/, (Erişim: 04.04.2020), ss. 1-7.

Milito, Erik, "Point: Arctic Access Essential for Energy Security", *Inside Sources,* 08 Ekim 2017, https://www.insidesources.com/point-Arctic-access-essential-energy-security/, (Erişim: 11.04.2019).

Millitary Bases, *"Alaska Military Bases",* https://militarybases.com/alaska/, (Erişim: 25.04.2020).

Ministry of Petroleum and Energy's Website, *"Norway's Oil History in 5 Minutes",* https://www.regjeringen.no/en/topics/energy/oil-and-gas/norways-oil-history-in-5-minutes/id440538/, (Erişim. 16.06.2018), ss. 1-5.

Ministry for Foreing Affairs of Finland, "*Strategic Priority Areas in the Foreign Service",* 14 Mart 2018, https://um.fi/documents/35732/0/Strategic%20priority%20areas%20in%20the%20Foreign%20Service%2014.3.2018%20%282%29.pdf/8802ce3a-056f-5ca6-08e9-1cb776a7342b?t=1533649959681, (Erişim: 05.05.2018).

Murphy, Joseph, "Vankor Sees Production Slide By 15% In 2017", *News Base,* 17 Ocak 2018, https://newsbase.com/topstories/vankor-sees-production-slide-15-2017, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-2.

NASA, "Shipping Responds to Arctic Ice Decline", *NASA Earth Observatory,* Mart 2018, https://earthobservatory.nasa.gov/images/91981/shipping-responds-to-Arctic-ice-decline, (Erişim: 18.07.2018), ss. 1-5.

NASA, "2019 Arctic Sea Ice Minimum Tied for Second Lowest On Record", *National Aeronautics and Space Administration,* 23 Eylül 2019, https://www.nasa.gov/feature/goddard/2019-arctic-sea-ice-extent-fourth-lowest-on-record, (Erişim: 04.04.2020).

Nations Online, *"Singapore",* https://www.nationsonline.org/oneworld/singapore.htm, (Erişim: 18.02.2019);

National Association Manufacturers, *"Adverse Economic Impacts of a Carbon Tax in Alaska",* http://www.nam.org/Issues/Tax-and-Budget/Carbon-Tax/State-Sheets/Alaska/, (Erişim: 01.04.2018).

National Energy Board, *Review of Offshore Drilling in the Canadian Arctic*, National Energy Board Canada, Aralık 2011, https://www.neb-one.gc.ca/nrth/rctcffshrdrllngrvw/2011fnlrprt/index-eng.html, (Erişim: 27.09.2018).

National Geophysical Data Center, *"Volumes of the World's Oceans from ETOPO1",* https://ngdc.noaa.gov/mgg/global/etopo1_ocean_volumes.html, (Erişim: 27.11.2017).

National Geography Türkçe Belgesel, *"Buzulların Sıradışı Hareketleri",* 2017, https://www.youtube.com/watch?v=5URzyKaNIO4, (Erişim: 11.09.2017).

National Post, *"Hans Island is Just the Beginning",* https://nationalpost.com/opinion/national-post-editorial-board-hans-island-is-just-the-beginning, (Erişim: 18.09.2018), ss. 1-4.

National University of Singapore, *"Singapore Takes First Steps on Plan to Protect Its Coast",* 19 Haziran 2013, http://newshub.nus.edu.sg/news/1306/PDF/COASTS-st-19jun-pB6-B7.pdf, (Erişim: 19.03.2019).

NATO, *"What is NATO?",* https://www.nato.int/nato-welcome/index.html, (Erişim: 16.05.2019).

NATO, "Member Countries", *North Atlantic Treaty Organization,* https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_52044.htm#, (Erişim: 16.05.2019).

NATO, "CEPS Network", *NATO Support and Procurement Agency (NSPA),* https://www.nspa.nato.int/en/organization/CEPS/network.htm, (Erişim: 21.05.2019).

NATO, "NATO Pipeline System", *North Atlantic Treaty Organization,* 09 Mart 2017, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_56600.htm?, (Erişim: 24.05.2019).

NATO, "NATO Discusses Security Prospects in the High North", *North Atlantic Treaty Organization,* 29 Ocak 2009, https://www.nato.int/cps/en/natolive/news_49745.htm?selectedLocale=en, (Erişim: 21.05.2019).

NATO, "Speech by NATO Secretary General Jaap de Hoop Scheffer on Security Prospects in the High North", *North Atlantic Treaty Organization,* 29 Ocak 20009, https://www.nato.int/docu/speech/2009/s090129a.html, (21.05.2019).

NATO, "Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü Üyelerinin Savunması ve Güvenliği için Stratejik Kavram", *Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü,* 19-20 Kasım 2010, Lizbon,https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_publications/20120207_strategic-concept-2010-tur.pdf, (Erişim: 16.04.2019).

Naval Technology, "Thetis Class", https://www.naval-technology.com/projects/thetis/, (Erişim: 02.02.2020).

New York Times, *"BP Deal With Russian Oil Giant Collapses",* 17 Mayıs 2011, https://www.nytimes.com/2011/05/18/business/global/18bp.html, (Erişim. 02.10.2018), ss. 1-3.

News Deeply, *"Geopolitics and Control",* https://www.newsdeeply.com/Arctic/background/geopolitics-and-control, (Erişim: 16.05.2019).

NIPR, "Arctic Observation Reinforced by the Start of a New Observation Project", *National Institute of Polar Research,* https://www.nipr.ac.jp/english/Arctic/arctic.html, (Erişim: 19.01.2019).

NIPR, "History of the National Institute of Polar Research", *National Institute of Polar Research,* https://www.nipr.ac.jp/english/outline/summary/history.html, (Erişim: 21.02.2019).

Nijhuis, Michelle, "Mekong'dan Yararlanmak (Ya Da Onu Yok Etmek)", *National Geography*, 29 Nisan 2015, http://www.nationalgeographic.com.tr/makale/mayis_2015/mekongdan-yararlanmak-ya-da-onu-yok-etmek-/2460, (Erişim: 15.02.2019), ss. 1-3.

Nilsen, Thomas, "Chinese İcebreaker Navigates Across Central Arctic", *The Barents Observer*, 01 Ağustos 2017, https://thebarentsobserver.com/en/Arctic/2017/08/chinese-icebreaker-navigates-across-central-Arctic, (Erişim: 12.02.2019).

Nilsen, Thomas, "Nuclear Waste Removal Starts in Andreeva Bay", *The Independent Barents Observer*, 18 Mayıs 2017, https://thebarentsobserver.com/en/ecology/2017/05/nuclear-waste-removal-starts-andreeva-bay, (Erişim: 10.12.2017), ss. 1-6.

NOAA, "Fisheries of the United States, 2017", *National Oceanic and Atmospheric Administration,* 2017, https://www.fisheries.noaa.gov/national/fisheries-united-states-2017, (Erişim: 07.04.2018).

NOAA, *"What is the World's Smallest Ocean?",* https://oceanservice.noaa.gov/facts/smallestocean.html, (Erişim: 25.02.2018).

NOAA, "2017 was Earth's Third-Warmest Year on Record", *National Ocenaic Atmospheric Administarition,* 18 Ocak 2018, https://www.climate.gov/news-

features/featured-images/2017-was-earths-third-warmest-year-record, (Erişim: 21.02.2018).

NOAA, *"Arctic Change, Land Roads",* https://www.pmel.noaa.gov/Arctic-zone/detect/land-road.shtml?page=land, (Erişim: 27.12.2017).

Nordregio, "Settlements on Permafrost in the Arctic", *Nordregio Research Centre*, 20 Mart 2019, https://nordregio.org/maps/settlements-on-permafrost-in-the-arctic/, (Erişim: 12.03.2020).

Nordregio, "Sea Routes and Ports in the Arctic", *Nordregio Research Centre*, Ocak 2019, https://nordregio.org/maps/sea-routes-and-ports-in-the-arctic/, (Erişim: 12.03.2020).

Nordregio, "Settlements by Size in the Arctic", *Nordregio Research Centre*, 20 Mart 2019, https://nordregio.org/maps/settlements-by-size-in-the-arctic/, (Erişim: 12.03.2020).

Nordregio, "Road Accessibility of Arctic Settlements", *Nordregio Research Centre*, Ocak 2019, https://nordregio.org/maps/road-accessibility-of-arctic-settlements/, (Erişim: 12.03.2020).

Nordregio, "Airports in the Arctic 2019", *Nordregio Research Centre*, Ocak 2019, https://nordregio.org/maps/airports-in-the-arctic-2019/, (Erişim: 12.03.2020).

Norwegian Polar Institute, *"The Climate in The Arctic has Impact Worldwide",* http://www.npolar.no/en/themes/climate/climate-change/global-climate-change/the-climate-in-the-Arctic-has-impact-worldwide.html, (Erişim: 17.01.2018), ss. 1-3.

Norwegian Petroleum, *"Activity Per Sea Area",* https://www.norskpetroleum.no/en/developments-and-operations/activity-per-sea-area/, (Erişim: 17.09.2018).

Norwegian Petroleum, *"Licences"*, https://www.norskpetroleum.no/en/facts/licences/, (Erişim: 17.09.2018).

Norwegian Petroleum Directorate, *"Resource Accounts at 31 December 2017",* 12 Mart 2018, http://www.npd.no/en/Topics/Resource-accounts-and--analysis/Temaartikler/Resource-accounts/2017/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 5-6.

Norwegian Petroleum, *"Goliat",* https://www.norskpetroleum.no/en/facts/field/goliat/, (Erişim: 21.09.2018), ss. 1-4.

Norwegian Petroleum, *"7220/8-1 Johan Castberg",* https://www.norskpetroleum.no/en/facts/discoveries/72208-1-johan-castberg/, (Erişim: 21.09.2018).

NSIDC, "Climate and Frozen Ground", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/frozenground/climate.html, (Erişim: 02.04.2018), s. 5.

NSIDC, "Arctic Winter Warms Up to A Low Summer Ice Season", *National Snow and Ice Data Center,* 3 Mayıs 2018, http://nsidc.org/Arcticseaicenews/2018/05/arctic-winter-warms-up-to-a-low-summer-ice-season/, (Erişim: 02.04.2018).

NSIDC, "Contribution of the Cryosphere to Changes in Sea Level", National Snow and Ice Data Center, 19 Şubat 2018, http://nsidc.org/cryosphere/sotc/sea_level.html, (Erişim: 12.03.2018).

NSIDC, "Greenland Ice Sheet Today-2017 Review And 2018 Season Kick-Off", *National Snow and Ice Data Center,* 09 Nisan 2018 http://nsidc.org/greenland-today/2018/04/2017-review-and-2018-season-kick-off/, (12.04.2018), ss. 1-2.

NSIDC, "People and Frozen Ground", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/frozenground/people.html, (Erişim: 04.03.2018), ss. 1-4.

NSIDC, "Beaufort Gyre", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/glossary/term/beaufort-gyre, (Erişim: 10.03.2018).

NSIDC, "Dynamics: Circulation", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/seaice/processes/circulation.html, (Erişim: 12.03.2018), ss. 1-2.

NSIDC, "Sea Ice", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/sotc/sea_ice.html, (Erişim: 01.04.2018), ss. 1-3.

NSIDC, "Browse Image Subset Tool", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/data/seaice_index/bist, (Erişim: 24.03.2018); NSIDC, *SOTC:*

Sea…, ss. 1-15; NSIDC, "Arctic Sea Ice Maximum at Second Lowest in The Satellite Record", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/Arcticseaicenews/2018/03/arctic-sea-ice-maximum-second-lowest/, (Erişim: 24.03.2018), ss. 1-2.

NSIDC, "Arctic Sea Ice at Minimum Extent", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/Arcticseaicenews/2017/09/arctic-sea-ice-at-minimum-extent-2/, (Erişim: 24.03.2018), ss. 1-3.

NSIDC, "Albedo", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/glossary/term/albedo (Erişim: 21.02.2018).

NSIDC, "Environment: Climate", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/seaice/environment/global_climate.html, (Erişim: 21.02.2018).

NSIDC, "Fram Strait", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/glossary/term/Fram-Strait, (Erişim: 25.12.2017).

NSIDC, "Factors Affecting Arctic Weather and Climate", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/factors_affecting_climate_weather.html, (Erişim: 28.10.2017).

NSIDC, "Arctic vs. AntArctic", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/seaice/characteristics/difference.html, (Erişim: 20.02.2018).

NSIDC, "A Warm Approach to the Equinox", *National Snow and Ice Data Center,* 6 Mart 2018, http://nsidc.org/Arcticseaicenews/, (Erişim: 20.02.2018).

NSIDC, "State of the Cryosphere (SOTC): Sea Ice", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/sotc/sea_ice.html, (Erişim: 20.11.2017), ss. 1-3.

NSIDC, *"Arctic People", National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/arctic-people.html, (Erişim: 01.02.2018).

NSIDC, "A Warm Approach to The Equinox", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/Arcticseaicenews/, (Erişim: 28.01.2018).

NSIDC, "Studying Arctic Climate", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/studying.html#highlights, (Erişim: 01.02.2018), ss. 1-2.

NSIDC, "Factors Affecting Arctic Weather and Climate", ***National Snow and Ice Data Center,*** http://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/factors_affecting_climate_weather.html, (Erişim: 28.10.2017), ss. 1-2.

NSIDC, "What is Arctic**",** *National Snow and Ice Data Center**,*** https://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/arctic.html, (Erişim: 30.12.2017).

NSIDC, "Climate vs. Weather", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/cryosphere/Arctic-meteorology/climate_vs_weather.html, (Erişim: 17.12.2017).

NSIDC, "Falling Up", *National Snow and Ice Data Center,* 09 Ekim 2019, http://nsidc.org/arcticseaicenews/2019/10/falling-up/, (Erişim: 04.04.2020).

NSIDC, "Polar Sun Rise", *National Snow and Ice Data Center,* 02 Nisan 2020, http://nsidc.org/arcticseaicenews/2020/04/polar-sunrise/, (Erişim: 04.04.2020).

NSIDC, "Sea Ice Index Animation Tool", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/data/seaice_index/bist, (Erişim: 20.03.2020).

NSIDC, "Sea Ice Index Animation Tool", *National Snow and Ice Data Center,* https://nsidc.org/data/seaice_index/bist, (Erişim: 20.03.2020).

NSRA, "Object of Activity and Functions of NSRA", *The Northen Sea Route Administration*, http://www.nsra.ru/en/glavnaya/celi_funktsii.html, (Erişim: 15.10.2018).

NSIDC, "Browse Image Subset Tool", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/data/seaice_index/bist, (Erişim: 24.04.2020).

NSIDC, "Avarage Monthly Arctic Sea Ice Extent March 1979-2020", *National Snow and Ice Data Center,* http://nsidc.org/arcticseaicenews/files/2020/04/Figure-3.png, (Erişim: 03.04.2020).

Nunoil, *"Nunaoil A/S",* https://nunaoil.gl/en/about-nunaoil.htm, (Erişim: 27.09.2018).

OCIMF, "Northern Sea Route Navigation Best Practices and Challenges", *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF), 2017, https://www.ocimf.org/media/73010/Northern-Sea-Route-Navigation-Best-Practices-and-Challenges-1-.pdf, (Erişim: 21.07.2018), s. 1-2.

O'dwyer, Gerard, "NATO Rejects Direct Arctic Presence", *Atlantic Council,* 30 Mayıs 2013, https://www.atlanticcouncil.org/blogs/natosource/nato-rejects-direct-Arctic-presence, (Erişim: 21.05.2019).

OECD, *"Greenhouse Gas Emissions",* https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=AIR_GHG, (Erişim: 24.03.2018).

OECD, "China, People's Republic of", https://data.oecd.org/china-people-s-republic-of.htm, (Erişim: 05.05.2019).

Offshore Technology, *"Prirazlomnoye Oilfield",* https://www.offshore-technology.com/projects/prirazlomnoye/, (Erişim: 01.10.2018), ss. 1-5.

Oil and Gas Journel, *"Rosneft, Statoil, Eni Advance Joint Ventures",* 22 Haziran 2012, https://www.ogj.com/articles/2012/06/rosneft-statoil-eni-advance-joint-ventures.html, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-2.

Oil Price, "Oil Price Charts", *Oil Price News,* https://oilprice.com/oil-price-charts (Erişim: 14.04.2020).

One World Nations Online, *"Greenland",* http://www.nationsonline.org/oneworld/greenland.htm#Map, (Erişim: 22.10.2017), ss. 1-2.

Page, Jeremy, "Chinese Navy Ships Came Within 12 Nautical Miles of U.S. Coast", *The Wall Street Journal,* 04 Eylül 2015, https://www.wsj.com/articles/chinese-navy-ships-off-alaska-passed-through-u-s-territorial-waters-1441350488, (Erişim: 18.02.2019).

Pitt, Anthea, "Pushing Upstream Boundaries in the Arctic", *Petroleum Economist,* 22 Şubat 2012, http://www.petroleum-economist.com/articles/upstream/exploration-production/2012/pushing-upstream-boundaries-in-the-arctic, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-3.

Polar Discovery, *"The Arctic: Exploration Timeline",* http://polardiscovery.whoi.edu/Arctic/330.html, (Erişim: 01.02.2018).

POLOG, *"Lorita-1",* 2006, https://www.polog.dk/Lorita-1, (Erişim: 02.09.2018).

President of Russia, *"Vladimir Putin Approved Basic Principles of State Policy in the Arctic",* 05 Mart 2020, http://en.kremlin.ru/acts/news/62947, (Erişim: 01.04.2020).

Rafael, Bernal, "House Funding Bill Scraps Arctic Icebreaker Program", *The Hill News,* 13 Aralık 2018, https://thehill.com/homenews/house/421314-house-funding-bill-scraps-Arctic-icebreaker-program, (Erişim: 01.04.2019).

Ragnhild Gronning, "Op-Ed: Need Debate on the Svalbard Treaty", *High North News,* 10 Kasım 2017, http://www.highnorthnews.com/op-ed-need-debate-on-the-svalbard-treaty/, (Erişim: 12.02.2018), s. 1-2.

Railway Gazette, *"Heavy Haul in the High North",* 24 Haziran 2008, http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/heavy-haul-in-the-high-north.html, (Erişim: 27.12.2017).

Rediff News, *"CPEC: How Pakistan is Losing Out to China",* 10 Nisan 2017, https://www.rediff.com/news/column/cpec-how-pakistans-losing-out-to-china/20170410.htm, (Erişim: 11.02.2019).

Repseol, "Repsol Makes the Largest U.S. Onshore Oil Discovery in 30 Years", *Repseol News,* 9 Mart 2017, https://www.repsol.com/en/press-room/press-releases/2017/03/09/repsol-makes-the-largest-us-onshore-oil-discovery-in-30-years.cshtml, (Erşim: 17.09.2018), ss. 1-2.

Resource Development Council, "Alaska's Oil and Gas Industry", *Resource Development Council for Alaska,* https://www.akrdc.org/oil-and-gas, (Erişim. 19.09.2018), ss. 1-4.

Reuters, "RPT-Statoil Hands Back Three Greenland Exploration Licences", 14 Ocak 2015, https://www.reuters.com/article/statoil-greenland-idUSL6N0UT33R20150114, (Erişim: 26.09.2018), ss. 1-3.

Reuters, "*Norway Hails Barents Treaty OK by Russian Duma*", 27 Mart 2011, https://www.reuters.com/article/barentstreaty/norway-hails-barents-treaty-ok-by-russian-duma-idUSLDE72P0HY20110326, (Erişim: 30.08.2018), ss. 1-2.

Reuters, "South Korean Shipbuilders Lock on LNG Tanker Market Could Last for Years", *Reuters News,* 20 Kasım 2018, https://gcaptain.com/south-korean-

shipbuilders-lock-on-lng-tanker-market-could-last-for-years/, (Erişim: 15.04.2019).

Reuters, *"Thaw of Himalayas Set to Disrupt Asia's Rivers, Crops: Study",* 04 Şubat 2019, https://www.reuters.com/article/us-climatechange-himalayas/thaw-of-himalayas-set-to-disrupt-asias-rivers-crops-study-idUSKCN1PT157, (Erişim: 06.02.2019).

Richter, Alexandr, *"Offshore Geothermal Development – An Option for The Arctic?",* http://www.thinkgeoenergy.com/offshore-geothermal-development-an-option-for-the-Arctic/, (Erişim: 17.03.2018), ss. 1-4.

Romero, Luiz, "Seven Places in The World Where Global Trade Could be Stopped Cold", *Quartz News,* 14 Ekim 2017, https://qz.com/1101860/seven-places-in-the-world-where-global-trade-could-be-stopped-cold/, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-6.

Rosen, Yereth, "Americans Still aren't Fully Embracing the Nation's Arctic Identity, a New Survey Finds", *Arctic Today,* 13 Kasım 2018, https://www.Arctictoday.com/americans-still-arent-fully-embracing-nations-Arctic-identity-new-survey-finds/, (Erişim: 09.02.2018).

Rosneft, *"Vankor Field Produced 100 Millionth Ton Of Oil",* 27 April 2015, https://www.rosneft.com/press/news/item/174491/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-2.

Rosneft, *"Vankor History",* https://cjscvankorneft.rosneft.com/about/Rosneft_today/Operational_structure/Development_and_Production/CJSCVankorneft/, (Erişim: 16.09.2018), ss. 1-2.

Russell Mclendon, *"Canada, Denmark Wage Whisky War on the Rocks",* 13 Kasım 2015, https://www.mnn.com/earth-matters/wilderness-resources/blogs/canada-denmark-wage-whisky-war-on-rocks, (Erişim: 18.09.2018), ss. 1-4.

Sailing Guide, *"Strait of Malacca (East)",* https://www.sea-seek.com/sites.php?lien=Strait-of-Malacca-East-, (Erişim: 05.06.2018).

Panama Canal Authority, "Transit Statistics", http://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/index.html, (Erişim: 05.06.2018).

Sea News, *"The Lomonosov Ridge and the Overlapping Outer Continental Shelf Claim to North Pole",* 2 Nisan 2015, http://www.seanews.com.tr/the-lomonosov-ridge/146032/, (Erişim: 28.08.2018), ss. 1-6.

Sağlam, Mühdan, "Riyad Moskova'ya Karşı: Petrolde Fiyat Savaşları", *Gazete Duvar,* 09 Mart 2020, https://www.gazeteduvar.com.tr/ekonomi/2020/03/09/riyad-moskovaya-karsi-petrolde-fiyat-savaslari/, (Erişim: 12.04.2020).

Sciencedaily, *"Bering Strait",* https://www.sciencedaily.com/terms/bering_strait.htm, (Erişim: 17.12.2017).

"Settlements and Stations", https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/settlements-and-stations.html, (Erişim: 29.01.2018).

Shanley, Mia, "China's Wen in Iceland, Eyes on Arctic Riches", *Reuters News,* 20 Nisan 2012, https://www.reuters.com/article/us-china-europe-idUSBRE83J0M920120420, (Erişim: 04.03.2019).

Shetland, *"Shetland Geography",* https://www.shetland.org/about/location, (Erişim: 23.10.2017).

Shedland, *"Shetland Location",* https://www.shetland.org/about/location, (Erişim: 23.10.2017).

Shell, "Shell Updates on Alaska Exploration", 28 Eylül 2015, https://www.shell.com/media/news-and-media-releases/2015/shell-updates-on-alaska-exploration.html, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

Ship Technology, *"August's Top Stories: Cosco Ship Sails to Europe Through Shorter Arctic Route",* 01 Temmuz 2013, https://www.ship-technology.com/features/feature-august-stories-cosco-europe-shorter-Arctic-trade-route/, (Erişim: 12.02.2019).

Ship Technology, *"Araon Icebreaker Vessel",* https://www.ship-technology.com/projects/araonicebreaker/, (Erişim: 16.02.2019).

Shtokman Development AG, *"Shtokman Project Significance*", http://www.shtokman.ru/en/project/importance/, (Erişim: 29.09.2018).

Shtokman Development AG, *"Shtokman Project",* http://www.shtokman.ru/en/project/, (Erişim: 29.09.2018).

Shtokman Development AG, *"Shtokman Project",* http://www.shtokman.ru/en/project/, (Erişim: 29.09.2018).

Siberian Times, *"Warning of Collapse of Buildings in Siberia's Permafrost Cities in Next 35 Years",* 28 Aralık 2016, http://siberiantimes.com/science/casestudy/features/f0280-warning-of-collapse-of-buildings-in-siberias-permafrost-cities-in-next-35-years/, (Erişim. 21.02.2018), ss. 1-11.

Silk Road Briefing, *"The Arctic Link: Connecting Norway, Sweden, and Russia to China Trade",* 15 Mart 2018, https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/03/15/Arctic-link-connecting-norway-sweden-russia-china-trade/, (Erişim: 14.03.2019).

Sputnik News, *"Suudi Arabistan'da Dünyanın En Büyük Güneş Enerjisi Santrali Kurulacak",* 30 Mart 2018, https://tr.sputniknews.com/amp/yasam/201803301032841228-suudi-arabistan-gunes-enerjisi-santrali/, (Erişim: 27.06.2018).

Sputnik News, May'den Rusya'ya G8 Şartı, 11 Haziran 2018, https://tr.sputniknews.com/avrupa/201806111033825787-may-rusya-g8/ (Erişim: 16.08.2018).

Sputnik News, *"Norveçli Uzmanlar, Rus Donanmasının Casus Balina Kullandığından Şüpheleniyor",* 29 Nisan 2019, https://tr.sputniknews.com/rusya/201904291038897556-norvecli-uzmanlar-rus-donanmasinin-casus-balina-kullandigindan-supheleniyor/, (Erişim: 04.05.2019).

Sojung, Yoon, "Let's Build 9 Bridges Between Seoul, Moscow: President Moon", *Korea Net,* 07 Eylül 2017, http://www.korea.net/NewsFocus/policies/view?articleId=149046, (Erişim: 12.03.2019), ss. 1-3;

Somini Sengupta, "United States Rattles Arctic Talks With a Sharp Warning to China and Russia", *The New York Times,* 06 Mayıs 2019,

https://www.nytimes.com/2019/05/06/climate/pompeo-arctic-china-russia.html, (Erişim: 06.05.2019), ss. 1-3.

South China Morning Post, *"China Mulls Joining Scheme to Lay Telecom Cable Across Arctic Circle",* 14 Aralık 2017, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2124239/china-mulls-joining-scheme-lay-telecom-cable-across, (Erişim: 12.02.2019).

Statistical Portal, *"Government Expenditure on Space Programs in 2016, By Country (In Billion U.S. Dollars)",* https://www.statista.com/statistics/745717/global-governmental-spending-on-space-programs-leading-countries/, (Erişim: 10.01.2018).

Staalesen, Atle, "COSCO Sends Five Vessels Through Northern Sea Route", *The Barents Observer,* 10 Ekim 2016, https://thebarentsobserver.com/en/Arctic-industry-and-energy/2016/10/cosco-sends-five-vessels-through-northern-sea-route, (Erişim: 12.02.2019).

Staalesen, Atle, "Why Arctic Oil Development could Soon be in Crisis", *Arctic Today,* 26 Mart 2020, https://www.arctictoday.com/why-arctic-oil-development-could-soon-be-in-crisis/, (Erişim: 12.04.2020).

Staalesen, Atle, "Putin Signs Russia's New Arctic Master Plan", *Arctic Today,* 06 Mart 2020, https://www.arctictoday.com/putin-signs-russias-new-arctic-master-plan/, (Erişim: 12.04.2020), ss. 1-3.

Staalesen, Atle, "State Oil Company might Redirect Millions of Tons to Arctic Coast", *The Barents Observer,* 28 Şubat 2019, https://thebarentsobserver.com/en/arctic-industry-and-energy/2019/02/state-oil-company-might-redirect-millions-tons-arctic-coast, (Erişim: 01.04.2020).

Steve Wright, "Cook Inlet Challenges And Opportunities", *Chevron Alaska Asset Development,* 6 Ocak 2009, http://www.aoga.org/wp-content/uploads/2010/06/004.pdf, (Erişim: 17.08.2018), s. 1-2.

Stratfor, "South Korea", *Stratfor World View,* https://worldview.stratfor.com/region/asia-pacific/south-korea, (Erişim: 12.05.2019).

Suez Canal Authority, *"Suez Canal Navigation Statistics",* https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx, (Erişim: 05.06.2018).

Svalbard Museum, *"The Svalbard Treat"* https://svalbardmuseum.no/en/kultur-og-historie/svalbardtraktaten/, (Erişim: 04.03.2020).

Tannet Group Limited, *"Norway and China's Sichuan Road and Bridge Group (SRBG) Build Belt and Road Arctic Bridge",* 17 Aralık 2018, http://www.tannet-group.net/vip/263/1608/20181217095330 (Erişim: 07.03.2020).

Terra Daily News, *"Russian Fires Spread, Death Toll Hits 50",* 05 Ağustos 2010, http://www.terradaily.com/reports/Russian_fires_spread_death_toll_hits_50_999.html, (Erişim: 11.03.2018).

Tellier, B. Frederic, "The Arctic: Hydrocarbon Resources", *Parliament of Canada,* 24 Ekim 2008, http://www.res.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0807-e.htm, (Erişim: 24.09.2018), s. 1-3.

The Arctic, *"Geography",* http://Arctic.ru/geographics/, (Erişim: 30.12.2017).

The Arctic, *"Russian Ambassador: Today we are Carrying Out Work to Attract South Korean Shipping Companies to the Northern Sea Route",* 06 Şubat 2018, https://Arctic.ru/infrastructure/20180206/714397.html, (Erişim: 16.03.2019).

The Arctic, *"Putin Endorses Foundations of Government Policy in the Arctic until 2035",* 06 Mart 2020, https://arctic.ru/infrastructure/20200306/931543.html, (Erişim: 01.04.2020).

The Arctic, *"Far East Development Ministry: Some 200,000 New Jobs for Russian Citizens in the Arctic by 2035",* 28 Ekim 2019, https://arctic.ru/news/20191028/883458.html, (Erişim: 01.04.2020).

The Baltic Initiative and Network, *"Keflavik Airbase, Reykjavik",* http://coldwarsites.net/country/iceland/keflavik-airbase-reykjavik/, (Erişim. 26.04.2019).

The Conservation, "*Will Obama's Offshore Drilling Ban be Trumped?"*, 3 Ocak 2017, https://theconversation.com/will-obamas-offshore-drilling-ban-be-trumped-70125, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

"The Constitution of Finland", 11 Haziran 1999 (731/1999), https://publicofficialsfinancialdisclosure.worldbank.org/sites/fdl/files/assets/law-library-files/Finland_Constitution_2000_en.pdf, (Erişim: 07.03.2020).

The Economist, *"China's Expanding Investment in Global Ports",* 11 Ekim 2017, http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=965980480&Country=Pakistan&topic=Economy&subtopic=Regional+developments&subsubtopic=Investment, (Erişim: 10.02.2019).

The Guardian, "US Signs Treaty to Protect Arctic, Giving Some Hope for Paris Agreement", 12 Mayıs 2017, https://www.theguardian.com/environment/2017/may/12/us-signs-treaty-to-protect-Arctic-giving-some-hope-for-paris-agreement, (Erişim: 02.03.2018), ss. 1-3.

The Library of Congress, *"Extremities of the Earth: The Northernmost Inhabited Point (Part 2)",* 10 Ağustos 2018, https://blogs.loc.gov/maps/2018/08/extremities-of-the-earth-the-northernmost-inhabited-point-part-2/, (Erişim: 12.03.2020).

The Library of Congress, *"The Arctic Region",* https://www.loc.gov/resource/g3271f.ct002455/?r=0.387,0.446,0.154,0.062,0, (Erişim: 12.03.2020).

The New Silk Road Project, *"The New Silk Road, China Vision",* https://www.thenewsilkroadproject.com/the-new-silk-road, (Erişim: 12.01.2019).

"The Northern Dimension", http://www.northerndimension.info/northern-dimension, (Erişim: 25.12.2017).

"The Spitsbergen Treaty", https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/history/the-spitsbergentreaty.html, (Erişim: 04.03.2020).

The Straits Time, *"The Trains and Sea Ports of One Belt, One Road, China's New Silk Road",* 14 Mayıs 2017, https://www.straitstimes.com/asia/the-trains-and-sea-ports-of-one-belt-one-road-chinas-new-silk-road, (Erişim: 11.02.2019).

The University of the Arctic (UArctic), "Polar Research Institute of China", *Polar Research Institute of China,* https://www.uArctic.org/member-profiles/non-arctic/8627/polar-research-institute-of-china, (Erişim: 03.02.2019).

"The U.S. Army's Top Secret Arctic City Under the Ice!, Camp Century" Restored Classified Film", www.youtube.com/watch?v=1Ujx_pND9wg, (Erişim: 18.04.2019).

The Week Asia, *"South China Morning Post, Chinese in the Russian Far East: a Geopolitical Time Bomb?",* https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2100228/chinese-russian-far-east-geopolitical-time-bomb, (Erişim: 12.02.2019).

Thomas Nilsen, "The Dream of an Arctic Railway Fades as Sami Herders Signal Veto", *Arctic Today,* 05 Mart 2020, https://www.arctictoday.com/the-dream-of-an-arctic-railway-fades-as-sami-herders-signal-veto/, (Erişim: 07.03.2020).

Thordarsson, T. Gudlaugur, "Iceland-China Relations will Continue to Strengthen", *China Daily,* 06 Eylül 2018, http://global.chinadaily.com.cn/a/201809/06/WS5b90702ba31033b4f465477b.html, (Erişim: 12.02.2019).

"The White House, U.S.-Canada Joint Statement on Climate, Energy, and Arctic Leadership", 10 Mart 2016, https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2016/03/10/us-canada-joint-statement-climate-energy-andArctic-leadership, (Erişlim21.03.2018), ss. 2-3.

Tieng Viet, "The Lower Mekong Dams Factsheet Text", *International Rivers,* 28 Mart 2013, https://www.Internationalrivers.org/resources/the-lower-mekong-dams-factsheet-text-7908, (Erişim: 15.02.2019), ss. 1-2.

Times of India, *"Rosneft Oils India Ties to Counter West on Crimea",* 25 Mart 2014, https://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/Rosneft-oils-India-ties-to-counter-West-on-Crimea/articleshow/32618993.cms, (Erişim: 22.03.2019).

Tuttle, Robert, "Alaska Oil Reserves May Have Grown 80% on Giant Discovery", *Bloomberg,* 5 Ekim 2016, https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-10-05/alaska-oil-known-reserves-may-have-just-grown-80-on-discovery, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-2;

Türk Dil Kurumu, "Arktik" http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts&kategori1=veritbn&kelimesec=20757 (Erişim: 12.12.2017).

Türk Dil Kurumu, *"Antarktik",* http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a4a87f566c763.85861111 (Erişim: 12.12.2017).

Türk Dil Kurumu, *"Antarktika",* http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a4a8a226984c9.79246310 (Erişim: 12.12.2017).

UNC University Libriaries, *"Chinese Ethnic Groups: Overview Statistics",* https://guides.lib.unc.edu/china_ethnic/statistics, (Erişim: 05.02.2019); Keith Dede, "Ethnic Minorities in China", *Asia Society,* https://asiasociety.org/ethnic-minorities-china, (Erişim: 05.02.2019), ss. 1-3

UNFCCC, "Background on The UNFCCC: The International Response to Climate Change", *United Nations Climate Change,* http://unfccc.int/essential_background/items/6031.php, (Erişim: 21.02.2018).

UNFCCC, "Background on The UNFCCC: The International Responseto Climate Change", *United Nations Climate Change,* http://unfccc.int/essential_background/items/6031.php, (Erişim: 21.02.2018).

UNFCCC, "Making Those First Steps Count: An Introduction to the Kyoto Protocol", *United Nations Climate Changes,* http://unfccc.int/kyoto_protocol/items/6034.php, (Erişim: 21.02.2018).

United States, *"GDP*-2017", https://data.worldbank.org/country/united-states, (Erişim: 17.04.2019).

United Nations, "Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles from the Baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada", *United Nations and Law of The Sea,* 06 Aralık 2014, https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can_70_2013.htm, (Erişim: 18.08.2018).

United Nations, "Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles from the baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada", *United Nations and Law of The Sea,* 30 Ağustos 2019,

https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can1_84_2019.html, (Erişim: 18.12.2019).

U.S. Department of the Interior, "Secretary Zinke Announces Plan For Unleashing America's Offshore Oil and Gas Potential", *U.S. Department of the Interior,* 04 Ocak 2018, https://www.doi.gov/pressreleases/secretary-zinke-announces-plan-unleashing-americas-offshore-oil-and-gas-potential, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-4.

U.S. Embassy in Norway, *"U.S., U.K. Ships Operate in the Barents Sea",* https://no.usembassy.gov/u-s-u-k-ships-operate-in-the-barents-sea/, (Erişim: 12.05.2020).

Vanderklippe, Nathan, "South Koreans Eye Arctic LNG Shipments", *The Golobe and Mail Energy Resources,* 01 Mayıs 2018, https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/industry-news/energy-and-resources/south-koreans-eye-Arctic-lng-shipments/article597537/, (Erişim: 21.03.2019).

Wagener, V. Dana, "Analysis of Projected Crude Oil Production in the Arctic National Wildlife Refuge", *Issue in Focus from the Annual Energy Outlook,* 2018 https://www.eia.gov/outlooks/aeo/anwr.php, (Erişim. 19.09.2018), ss. 1-2.

Walker, Shaun, "Russia Begins Cleaning up The Soviets Top-Secret Nuclear Waste Dump", *The Guardian,* 02 Temmuz 2017, https://www.theguardian.com/environment/2017/jul/02/russia-begins-cleaning-up-the-soviets-top-secret-nuclear-waste-dump, (Erişim: 10.12.2017), ss. 1-4.

Welch, Laine, "Alaska Dominates U.S. Seafood Industry", *Anchorage Daily News,* 18 Aralık 2018, https://www.adn.com/business-economy/2018/12/18/alaska-dominates-us-seafood-industry/, (Erişim: 04.04.2019), ss. 1-3.

WFF, "The Arctic", *World Wide Fund For Nature,* http://wwf.panda.org/what_we_do/where_we_work/arctic/, (Erişim: 30.12.2017).

WHO, "Air Pollution", *World Health Organization,* http://origin.who.int/airpollution/en/, (Erişim: 20.04.2018).

WHOI, "Beaufort Gyre Exploration Project", *Woods Hole Oceanographic Institution,* 2016, http://www.whoi.edu/website/beaufortgyre/home, (Erişim: 10.03.2018).

Wieslander, Anna, "What Makes an Ally? Sweden and Finland as NATO Partners", *Atlantic Council,* 01 Nisan 2019, https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/what-makes-an-ally-sweden-and-finland-as-nato-partners, (Erişim: 21.05.2019).

Wingate, Sophie, "US Opens a Consulate in Greenland, a Year After a Bid to Buy", *Arctic Today,* 11 Haziran 2020, https://www.arctictoday.com/us-opens-a-consulate-in-greenland-a-year-after-a-bid-to-buy/, (Erişim: 11.06.2020).

Woody, Christopher, "We can do Better: The Navy's Newest Fleet Commander Says US Ships and Sailors got Beat up During NATO's Biggest Exercise Since the Cold War", *Business Insider Singapore,* 04 Aralık 2018, https://www.businessinsider.sg/us-ships-and-sailors-got-beat-up-during-natos-massive-war-games-2018-12/, (Erişim: 20.05.2019).

World Atlas, *"Canada Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/namerica/caland2.htm#page, (Erişim: 19.10.2017).

World Atlas, *"Geography Statistics Of Canada",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/namerica/calandst.htm#page, (Erişim: 19.10.2017).

World Atlas, *"Greenland Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/namerica/greenland/glland.htm#page, (Erişim: 19.10.2017).

World Atlas, *"Iceland Geography"* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/iceland/island.htm#page, (Erişim: 23.10.2017).

World Atlas, *"Geography Statistics of Iceland",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/iceland/islandst.htm#page, (Erişim: 23.10.2017).

World Atlas, *"Norway Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/norway/noland.htm#page, (Erişim: 24.10.2017), s. 1-2.

World Atlas, *"Geography Statistics Of Norway",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/norway/nolandst.htm#page, (Erişim: 24.10.2017).

World Atlas, "*Sweden Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/sweden/seland.htm#pages, (Erişim: 24.10.2017).

World Atlas, *"Rivers Of Asia-Map and Details",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/aslandrivers.htm, (Erişim: 15.02.2019).

World Atlas, "*Sweden Geography",* https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/europe/sweden/seland.htm#pages, (Erişim: 24.10.2017).

World Atlas, *"Ob River",* https://www.worldatlas.com/articles/where-does-the-ob-river-flow.html, (Erişim: 25.10.2017).

World Atlas, *"Yenisey River",* https://www.worldatlas.com/articles/where-does-the-yenisei-river-flow.html, (Erişim: 25.10.2017).

World Atlas, *"Lena River",* https://www.worldatlas.com/articles/where-does-the-lena-river-flow.html, (Erişim: 25.10.2017).

World Bank, *"What is Carbon Pricing?",* http://www.worldbank.org/en/programs/pricing-carbon, (Erişim: 01.04.2018).

World Bank, *"Military Expenditure (% of GDP)",* https://data.worldbank.org/indicator/MS.MIL.XPND.GD.ZS?locations=DK, (Erişim: 18.04.2019).

World Bank, *"Denmark",* https://data.worldbank.org/country/denmark, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Water",* 11 Nisan 2018, http://www.worldbank.org/en/topic/water/overview, (Erişim: 19.04.2018), ss. 1-5.

World Bank, *"United States GDP"*, https://data.worldbank.org/country/united-states, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Canada GDP",* https://data.worldbank.org/country/canada, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Faroe Islands",* https://data.worldbank.org/country/faroe-islands?view=chart, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Japan",* https://data.worldbank.org/country/japan, (Ekim: 21.01.2019).

World Bank, *"Korea, Rep.",* https://data.worldbank.org/country/korea-rep, (Erişim: 19.03.2019).

World Bank, *"Greenland",* https://data.worldbank.org/country/greenland?view=chart, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Russian Federation GDP",* https://data.worldbank.org/country/russian-federation, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Iceland GDP",* https://data.worldbank.org/country/iceland, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Belt and Road Initiative",* https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative, (Erişim: 12.02.2019).

World Bank, *"All Countries and Economies",* https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.cd, (Erişim: 12.02.2019).

World Bank, *"World Bank In China Overview",* 08 Nisan 2019, https://www.worldbank.org/en/country/china/overview, (Erişim: 09.04.2019).

World Bank, *"China",* https://data.worldbank.org/country/china, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"China",* https://data.worldbank.org/country/china, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Gross Domestic Product 2017",* https://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf, (Erişim: 12.01.2019).

World Bank, "India Country Profile", https://databank.worldbank.org/data/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=IND, (Erişim: 12.01.2019).

World Bank, *"Finland Military expenditure (% of GDP)",* https://data.worldbank.org/indicator/ms.mil.xpnd.gd.zs, (Erişim: 04.05.2019).

World Bank, *"Sweden GDP",* https://data.worldbank.org/country/sweden, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"Korea, Rep.",* https://data.worldbank.org/country/korea-rep, (Erişim: 17.01.2020).

World Bank, *"United States GDP",* https://data.worldbank.org/country/united-states, (Erişim: 17.01.2020).

World Factbook, *"North America: Canada",* https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ca.html, (Erişim: 16.04.2019).

World Factbook, *"East Asia / Southeast Asia: China",* https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html, (Erişim. 26.10.2019).

World Factbook, *"Country Comparison: Area",* https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/279rank.html#CA, (Erişim: 16.04.2019).

World Factbook, "East Asia/Southeast Asia: Japan", https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ja.html, (Erişim: 16.02.2019).

World Factbook, *"North America: United States",* https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html, (Erişim: 12.04.2019).

World Population Review, *"Singapore Population 2019",* http://worldpopulationreview.com/countries/singapore-population/, (Erişim: 18.02.2019).

Wright, Laura, "Thawing Permafrost Sinks Buildings, Hikes Costs In North", *CBC News,* 18 Kasım 2011, http://www.cbc.ca/news/canada/north/thawing-permafrost-sinks-buildings-hikes-costs-in-north-1.1108686, (Erişim: 12.03.2018), ss. 2-3.

WWF, "İklim Değişikliği", *World Wildlife Fund,* http://www.wwf.org.tr/ne_yapiyoruz/iklim_degisikligi_ve_enerji/iklim_degisikligi/, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-4.

WWF, "İklim Değişikliği ve Enerji", *World Wildlife Fund,* http://www.wwf.org.tr/ne_yapiyoruz/iklim_degisikligi_ve_enerji/, (Erişim: 21.02.2018).

Xinhua, "China Focus: China's Maritime Economy Expands by 7.5 pct in Recent Five Years", *Xinhuanet News,* 21 Ocak 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/21/c_136913316.htm, (Erişim: 12.02.2019).

Vallely, Kevin, *"Riding the Northwest Passage",* 30 Kasım 2018, https://bcbooklook.com/2018/11/30/434-the-northwest-passage-for-mariners/, (Erişim: 12.03.2020).

Yamal LNG, *"About The Project",* http://yamallng.ru/en/project/about/, (Erişim: 25.09.2018), ss. 1-2.

Yamal LNG, *"Yamal LNG Ships Third Million Tons Of LNG",* 24 Temmuz 2018, http://yamallng.ru/en/press/news/36521/, (Erişim: 25.09.2018).

Yang, Yang, "Belt and Road Initiative Warmly Welcomed in Australia's Northern Territory", *China Daily,* 16 Temmuz 2018, http://global.chinadaily.com.cn/a/201807/16/WS5b4c0bfda310796df4df6a16.html, (Erişim: 10.02.2019).

2B1st Consulting, *"Rosneft and Statoil Sign for Barents and Ohotsk Seas Exploration",* 10 Mayıs 2012, https://www.2b1stconsulting.com/rosneft-and-statoil-sign-for-barents-Ohotsk-seas-exploration/, (Erişim: 29.09.2018), ss. 1-5.

ANTLAŞMALAR VE BELGELER

"Agreement With The Union of Soviet Socialist Republics on The Maritime Boundary", 26 Temmuz 1990, https://www.state.gov/documents/organization/125431.pdf, (Erişim: 16.09.2018).

"Agreement Between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of CanadaRelatingtotheDelimitation of theContinental Shelf Between Greenland and Canada (17 December 1973)",

http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/DNK-CAN1973CS.PDF, (Erişim: 16.07.2018), ss. 1-5.

"Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic", https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/531/EDOCS-3661-v1-ACMMDK07_Nuuk_2011_SAR_Search_and_Rescue_Agreement_signed_EN_FR_RU.PDF? sequence=5&isAllowed=y, (Erişim: 25.01.2018), ss. 1-58.

"Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic", https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/529/EDOCS-2067-v1-ACMMSE08_KIRUNA_2013_agreement_on_oil_pollution_preparedness_and_response__in_the_arctic_formatted.PDF?sequence=5&isAllowed=y, (Erişim: 25.01.2018), ss. 1-11.

"Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation", https://oaarchive.Arctic-council.org/handle/11374/1916, (Erişim: 25.01.2018), ss. 1-18.

American Foreign Policy, "Defense of Greenland: Agreement Between the United States and the Kingdom of Denmark", *Lillian Goldman Law Library,* 27 Nisan 1951, http://avalon.law.yale.edu/20th_century/den001.asp, (Erşim: 22.04.2019), ss. 1-2.

Arctic Council, "Fairbanks Declaration 2017", *On the Occasion of the Tenth Ministerial Meeting of ArcticCouncil*, 11 Mayıs 2017, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/1910/EDOCS-4072-v5-ACMMUS10_FAIRBANKS_2017_Fairbanks_Declaration-2017.pdf?sequence=9&isAllowed=y, (Erişim: 02.03.2018), ss. 1-9.

Arctic Council, "Kiruna Declaration", *Arctic Council,* Kiruna / Sweden, 15 Mayıs 2013, https://oaarchive.Arctic-council.org/bitstream/handle/11374/93/MM08_Kiruna_Declaration_final_formatted.pdf?sequence=5&isAllowed=y, (Erişim: 12.12.2017), ss. 1-12.

BM Enformasyon Merkezi UNIC-Ankara, *"Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi",* Prof. Dr. Aydoğan (Çev.)

http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf, (Erişim: 05.01.2018), ss. 1-47.

"Chronological Lists of Ratifications of Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements", http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm, (Erişim: 21.12.2018), ss. 1-6.

"Convention Between Great Britain and Russia", http://explorenorth.com/library/history/bl-ruseng1825.htm, (Erişim: 26.08.2018), ss. 1-2.

"Declaration Concerning The Prevention of Unregulated High Seas Fishing in The Central Arctic Ocean", https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/folkerett/declaration-on-Arctic-fisheries-16-july-2015.pdf, (Erişim: 27.01.2018), s. 1-2.

Government of Iceland, *"Free Trade Agreement Between Iceland and China",* https://www.government.is/media/utanrikisraduneyti-media/media/fta-kina/Iceland-China.pdf, (02.05.2019), ss. 1-62.

Government of Iceland, "Defense of Iceland: Agreement Between the United States and the Republic of Iceland", *Lillian Goldman Law Library,* http://avalon.law.yale.edu/20th_century/ice001.asp, (Erişim. 26.04.2019), s. 1.

Government of Denmark, "The Greenland Self-Government Arrangement", *The Prime Minister's Office,* http://www.stm.dk/_p_13090.html, (Erşim: 22.04.2019), ss. 1-7.

Government of Denmark, "The Faroe Islands Home Rule Arrangement", *The Prime Minister's Office,* http://www.stm.dk/_a_2956.html, (Erşim: 22.04.2019), ss. 1-2.

Government of Japan, "Joint Declaration for Peace and Cooperation in Northeast Asia Seoul, Republic of Korea", *Ministry of Foreign Affairs of Japan,* 01 Kasım 2015, https://www.mofa.go.jp/a_o/rp/page1e_000058.html, (Erişim: 12.01.2019), ss. 1-3.

Government of Denmark, *"Act on Greenland Self-Government",* 12 Haziran 2009 Tarih ve 473 Sayılı Yasa,

https://naalakkersuisut.gl/~/media/Nanoq/Files/Attached%20Files/Engelske-tekster/Act%20on%20Greenland.pdf, (Erişim: 12.10.2018), ss. 1-7.

International Labour Organization (ILO), *C169 - Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 (No. 169),* https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C169, (Erişim: 17.09.2018), ss. 1-9.

"International Polar Year", http://nas-sites.org/us-ipy/the-history-of-ipy/, (Erişim: 12.01.2018), ss. 1-2.

"International Polar Year 2007-2008", http://www.ipy.org/index.php?/ipy/about/, (Erişim: 25.12.2017), ss. 1-2.

"Joint Statement on Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean" https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/folkerett/030427_english_4.pdf, (Erişim: 30.08.2018), ss. 1-2.

NATO, "Chicago Summit Declaration", *North Atlantic Treaty Organization*, Şikago, 20 Mayıs 2012, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_87593.htm?mode=pressrelease, (Erişim: 16.04.2019), ss. 1-4.

NATO, "Wales Summit Declaration", *North Atlantic Treaty Organization*, 05 Eylül 2014, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_112964.htm, (Erişim: 21.05.2019), ss. 1-5.

OAS, "American Declaration on the Rights of Indigenous Peoples", *Organization of American States (OAS),* 2016, https://www.oas.org/en/sare/documents/DecAmIND.pdf, (Erişim: 17.09.2018), ss. 1-68.

Oceans and Law of the Sea, "Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Outer Limits of the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles from the Baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada", *Oceans and Law of the Sea,* 24 Mayıs 2019, https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can1_84_2019.html, (Erişim: 27.05.2019), ss. 1-2.

Ramsar Sözleşmesi, *"Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme"* http://www.unesco.org.tr/dokumanlar/dogal_k_m/su_kuslari.pdf, (Erişim: 02.01.2018).

"Report of The United Nations Conference on The Human Environment", Stockholm, 5-16 Haziran 1972, http://www.un-documents.net/aconf48-14r1.pdf, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-80.

"SH-201 TheHistory of Svalbard", Svalbard in National and International Politics: Problems of Sovereignty and Strategy, https://www.unis.no/wp-content/uploads/2017/02/SH201Summary09 _2017.pdf, (Erişim: 12.12.2017), s. 1.

Svalbard Treaty, *"Treaty Between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, The Netherlands, Great Britain And Ireland and The British Overseas Dominions and Sweden Concerning Spitsbergen Signed in Paris 9th February 1920",* https://www.sysselmannen.no/globalassets/sysselmannen-dokument/english/legacy/the_svalbard_treaty_9ssfy.pdf, (Erişim: 12.12.2017), ss. 1-15.

"Treaty of 9 February 1920 Relating to Spitsbergen (Svalbard)-Act of 17 July 1925 Relating to Svalbard The Mining Code for Spitsbergen (Svalbard)", http://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/lov-19250717-011-eng.pdf, (Erişim: 12.12.2017), ss. 1-19.

"The Arctic Ocean Foreign Ministers Meeting, Chelsea, Canada, March 29", http://www.mid.ru/en/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/257162, (Erişim: 15.12.2017), ss. 1-3.

"The History of Spitsbergen", https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/history.html, (Erişim: 29.01.2018), s. 1.

"*The Ilulissat Declaration Arctic Ocean Conference-Ilulissat, Greenland, 27 – 29 May 2008",* http://www.oceanlaw.org/downloads/Arctic/Ilulissat_Declaration.pdf, (Erişim: 15.12.2017), ss. 1-2.

"The Ilulissat Declaration" ,http://www.oceanlaw.org/downloads/Arctic/Ilulissat_Declaration.pdf, (Erişim: 11.12.2017), ss. 1-2.

"The United Nations Convention on The Law of The Sea (A Historical Perspective)", http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#Historical, (Erişim: 21.01.2018), ss. 1-7.

"Treaty Concerning The Archipelago of Spitsbergen, Including Bear Island", https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/004293, (Erişim: 30.01.2018), s. 1.

"Treaty Concerning the Cession of the Russian Possessions in North America by His Majesty theEmperor of All the Russias to the United States of America : June 20, 1867", http://avalon.law.yale.edu/19th_century/treatywi.asp, (Erişim: 20.08.2018), ss. 1-2.

UNFCCC, "Adoptıon of The Paris Agreement", *United Nations Framework Convention On Climate Change,* 12 Aralık 2015, https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-32.

UNFCCC, "Arctic Council Contribution to the Impact of the Paris Agreement", *United Nations Climate Change,* 21 Mart 2016, https://unfccc.int/news/Arctic-council-contribution-to-the-impact-of-the-paris-agreement, (Erişim: 02.03.2018), s. 1-3.

UNFCCC, "Kyoto Protocol to The United Nations Framework Convention on Clımate Change", Unıted Nations *1998,* http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-21.

UNFCCC, "Paris Agreement-Status of Ratification", *United Nations Framework Convention on Climate Change,* https://unfccc.int/process/the-paris-agreement/status-of-ratification, (Erişim: 14.03.2018), s. 1.

UNFCCC, "United Nations Framework Convention On Climate Change", *UNFCCC/INFORMAL/84,* GE.05-62220 (E) 200705, 1992,

https://unfccc.int/resource/docs/convkp/conveng.pdf, (Erişim: 21.02.2018), s. 3.

"United Nations Convention on the Law of theSea", http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (Erişim: 05.01.2018), ss. 1-202.

United Nations, "General Assembly Adopts Declaration on Rights of Indigenous Peoples; Major Step Forward Towards Human Rights ForAll, Says President", *Meetings Coverage and Press Releases,* 13 Eylül 2017, https://www.un.org/press/en/2007/ga10612.doc.htm, (Erişim: 17.09.2018), ss. 1-4.

"United Nations Human Rights Council", https://www.ohchr.org/en/hrbodies/chr/pages/commissiononhumanrights.aspx, (Erişim: 19.09.2018).

United Nations News, *"Un Officially Notified of Us Intention to Withdraw from Paris Climate Pact",* 04 Ağustos 2017, https://news.un.org/en/story/2017/08/562872-un-officially-notified-us-intention-withdraw-paris-climate-pact, (Erişim: 10.03.2018), ss. 1-2.

United Nations, *"Partial Revised Submission of The Russian Federation to The Commission on The Limits of The Continental Shelf in Respect of The Continental Shelf of The Russian Federation in The Arctic Ocean",* http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev15/2015_08_03_Exec_Summary_English.pdf, (Erişim: 25.07.2018), ss. 1-36.

United Nations Treaty Collection, *"Paris Agreement",* Chapter XXVII, Environment, https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-7-d&chapter=27&lang=_en&clang=_en, (Erişim: 10.03.2018), ss. 1-7.

"United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples", *United Nations Declaration on the Rights of IndigenousPeoples (UNDRIP),* 13 Eylül 2007, https://www.un.org/development/desa/indigenouspeoples/wp-content/uploads/sites/19/2018/11/UNDRIP_E_web.pdf, (Erişim: 17.09.2018), ss. 1-32.

United Nations Treaty Collections, *"Paris Agreement",* 12 Aralık 2015, https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXVII/XXVII-7-d.en.pdf, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-7.

United States Department of State, "Limits in the Seas No: 112", *United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs,* 9 Mart 1992, https://www.state.gov/documents/organization/58381.pdf, (Erişim: 11.10.2018).

Wernick, Adam, "Scientists are Keeping A Close Eye on The Beaufort Gyre", *Puplic Radio International,* 6 Ocak 2018, (Erişim: 10.03.2018), ss. 1-3.

World Meteorological Organization, *"World Climate Programme (WCP)",* http://www.wmo.int/pages/prog/wcp/wcp.html, (Erişim: 21.02.2018), ss. 1-2.

WFF, "What WWF is Doing For Polar Bears", *World Wide Fund For Nature (WFF),* http://wwf.panda.org/knowledge_hub/where_we_work/Arctic/wildlife/polar_bear/wwf_polar_bears/, (Erişim: 15.12.2017).

GÖRÜŞMELER

Çin Büyükelçiliği ile elektronik posta üzerinden yapılan görüşme, 05 Kasım 2019.

Danimarka Büyükelçiliği ile elektronik posta üzerinden yapılan görüşme, 11 Kasım 2019.

Dışişleri Bakanlığı, Denizcilik, Havacılık ve Hudut Genel Müdür Yardımcılığı (DHGY) ile elektronik posta üzerinden yapılan görüşme, 02 Şubat 2018.

Dr. Ebru Caymaz ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 14 Mayıs 2020.

Prof.Dr. Heather Exner-Pirot ile elektronik posta yoluyla yapılan görüşme, 22 Nisan 2019.

Tarım ve Orman Bakanlığı, Tarla Bitkileri Araştırmaları Daire Başkanlığı ile elektronik posta yolu ile yapılan görüşme, 20 Haziran 2018.