Geliş Tarihi:03.01.2017 Doi:10.18026/cbayarsos.323992 Kabul Tarihi:22.06.2017

Türkiye'nin Karadeniz'de Deniz ve Enerji Güvenliğine Yönelik Faaliyetleri

Cenk ÖZGEN[1]

Öz

Karadeniz güvenliğinin temel unsurlarından biri Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesi'dir. Ancak özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde Sözleşme'nin getirdiği düzenleme ve kısıtlamaların ABD ve NATO çevrelerinde eleştirildiği görülmektedir. Türkiye, Karadeniz'de mevcut statükonun korunmasına büyük önem vermektedir. Bununla bağlantılı olarak da katıldığı ulusal ve uluslararası faaliyetler ile bölgede deniz ve enerji güvenliğinin sahildar devletler tarafından sağlanabileceğini gösterme gayretindedir. Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin Karadeniz'de deniz ve enerji güvenliğine katkı sağlayan faaliyetlerinin incelenmesidir. Çalışmada, Türk Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın iştirakiyle icra edilen faaliyetler ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Karadeniz Güvenliği, Deniz ve Enerji Güvenliği, Türk Deniz Kuvvetleri, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Montrö Sözleşmesi.*

Activities Of Turkey To Ensure Maritime and Energy Security In The Black Sea

Abstract

The Montreux Convention regarding the passage regime of the Turkish Straits is one of the basic elements of the Black Sea security. On the other hand, USA and NATO have criticized the arrangements and limitations under the Convention especially in the post Cold War period. Turkey attaches great importance to protection of the existing status in the Black Sea. In connection with this position, with national and international activities that it participates, Turkey has been trying to demonstrate ability of the coastal states to ensure maritime and energy security in the region. The aim of this study is to examine the activities of Turkey contributing to maritime and energy security in the Black Sea. Activities performed by the Turkish Naval Forces and Coast Guard Command have been analyzed in the study.

Keywords: *Black Sea Security, Maritime and Energy Security, Turkish Naval Forces, Coast Guard Command, The Montreux Convention.*

[1] Yrd. Doç. Dr., Giresun Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, cenk_ozgen79@hotmail.com.

1. Giriş

Soğuk Savaş'ın sona ermesini izleyen süreçte Karadeniz, gerek iç gerekse dış dinamiklerin etkisiyle uluslararası politikanın en hareketli bölgelerinden biri haline gelmiştir. Karadeniz'de hareketliliğin artmasının nedenlerinden biri Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında ortaya çıkan güç boşluğudur. Bu boşluktan faydalanmak isteyen aktörler Karadeniz'de nüfuz mücadelesine girmiş, sonuç olarak bölge dinamiklerinde sadece sahildar devletlerin değil, Avrupa Birliği (AB) ve özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nin de etkisi hissedilmeye başlanmıştır. Karadeniz'de artan hareketliliğin bir diğer nedeni ise bölgenin Hazar Havzası enerji kaynaklarının taşınmasında oynadığı roldür. Coğrafi açıdan Karadeniz, Hazar Havzası enerji kaynaklarının doğu-batı ekseninde taşınmasında transit geçiş güzergâhı konumundadır. Bu durum, Karadeniz'i küresel enerji denklemi içerisine sokmakta, dolayısıyla bölgeye olan ilgiyi arttırmaktadır.

Soğuk Savaş sonrası dönemde ilgi odağı haline gelen Karadeniz'de tartışmalı konu başlıklarından biri güvenlik, daha somut bir ifadeyle bölgede güvenliğin "kim" tarafından ve "nasıl" sağlanacağı meselesidir. Türkiye ve Rusya, Karadeniz güvenliğinin sahildar devletler tarafından sağlanması gerektiğini savunmakta ve bölge dışı aktörler ile bu bağlamda bir işbirliği geliştirilmesine karşı çıkmaktadır. Başta Romanya ve Bulgaristan olmak üzere sahildar devletlerden bazılarının desteğini alan ABD ise Karadeniz'de güvenlik boşluğu olduğunu iddia etmekte, bölgedeki tehditlerin sadece sahildar devletler açısından değil, küresel güvenlik açısından da önem taşıdığını savunmaktadır. Asıl olarak Karadeniz'de etki alanını genişletmeye çalışan ABD'nin amacı bölgenin güvenlik mimarisine fiilen katılmak, bunu da Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (*North Atlantic Treaty Organization/NATO*) üzerinden gerçekleştirmektir. Sahildar devletlerin 2008 Rusya-Gürcistan Savaşı ve özellikle de Moskova yönetiminin Kırım'ı ilhak girişimi sonrasında artan tehdit algılamalarının ABD'nin bu amacını gerçekleştirmesine uygun bir ortam oluşturduğu söylenebilir.

Montrö rejiminin korunmasına büyük önem veren Türkiye, ABD'nin mevcut statükoyu sorgulayan girişimlerinden kaygı duymaktadır. Diğer yandan Karadeniz'de deniz trafiğinin her geçen yıl arttığı, bunun da deniz ve enerji güvenliğinin sağlanmasını gerekli kıldığı da bir gerçektir. Bu gelişmelerden hareketle Türkiye, hem bölge dışı aktörlerin Karadeniz'e girebilmek için öne sürdükleri argümanları geçersiz kılmak hem de bölgede deniz ve enerji

güvenliğine katkı sağlamak için faaliyetlerde bulunmaktadır. Bu doğrultuda Türkiye'nin öncelikle sahildar devletlerle işbirliğine önem verdiği görülmektedir. Sahildar devletlerle işbirliğinin mümkün olmadığı durumlarda ise inisiyatif alarak ulusal girişimlerde bulunduğu gözlemlenmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye'nin Karadeniz'de deniz ve enerji güvenliğine katkı sağlayan faaliyetlerinin incelenmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda ilk önce denizlerin petrol ve doğalgaz ticaretindeki rolü saptanmaktadır. Ardından deniz güvenliği ile enerji güvenliği arasındaki ilişki ortaya konulmaktadır. Daha sonra jeopolitik bakışla Karadeniz analiz edilmektedir. Bunu takiben petrol ve doğalgaz kaynakları açısından Karadeniz mercek altına alınmaktadır. Müteakiben mevcut risk ve tehdit algılamalarına koşut olarak Karadeniz'de deniz güvenlik ortamı değerlendirilmektedir. Son olarak da Türkiye'nin Karadeniz'de deniz ve enerji güvenliğine katkı sağlayan faaliyetleri ele alınmaktadır.

2. Denizlerin Petrol ve Doğalgaz Ticaretindeki Yeri

Dünyada ticaretin %90'ından fazlası deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir.[2] Ticari yüklerin deniz yoluyla taşınmasının temel nedeni maliyettir. Deniz yolu taşımacılığı, kara yolu taşımacılığından 3, demir yolu taşımacılığından 7 ve hava yolu taşımacılığından 22 kat daha ucuzdur. Deniz ulaştırma hatlarının güvenliğinin sağlanamadığı bir ortamda, dünya ekonomisinin "can damarı" olan ticaretten bahsetmek mümkün değildir.[3] Nitekim bu durum, petrol ve doğalgaz ticareti için de geçerlidir.

Petrolün deniz yoluyla taşınmasının geçmişi 19. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Deniz yoluyla petrol taşınmasına 1861 yılında başlanmış;[4] doğrudan bu amaca yönelik tasarlanan ilk platform olan *Gluckauf* isimli tanker ise 1886 yılında hizmete girmiştir.[5] Talep eğrisindeki artışa koşut olarak teknolojinin de gelişmesi, petrol taşımacılığında kullanılan tankerlerin tonajlarının büyümesini beraberinde getirmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nda 30.000 tonluk

[2] International Maritime Organization, "Overview", https://business.un.org/en/entities/13, (29.08.2016).

[3] Cem Gürdeniz, "Deniz Güvenliğinin Enerji Arz Güvenliği Üzerindeki Rolü", *Enerji Güvenliğine Ortak Çözüm Arayışları Sempozyumu*, İstanbul, 2009, s. 209-217.

[4] Faruk Demir, *Enerji Güvenliği, Diplomasisi ve Ekonomisi*, Altınküre Yayınları, Ankara, 2007, s. 38.

[5] International Maritime Organization, *International Shipping Facts and Figures - Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, Maritime Knowledge Centre, Londra, 2012, s. 13.

tankerler inşa edilirken, 1960'ların ikinci yarısında rakam 210.000 tona çıkmıştır. Günümüzde 500.000 tonluk süper tanker olarak sınıflandırılan modeller inşa edilmektedir.[6] Deniz yolu, petrolün en maliyet etkin taşınma seçeneğidir. Bunun sonucu olarak 2013 yılında dünyada üretilen petrolün yaklaşık %63'ü (56,5 milyon varil/gün) deniz yoluyla taşınmıştır.[7]

Deniz yoluyla doğalgaz taşınmasına ise daha yakın bir tarihte başlanmıştır. 1959 yılı deniz yoluyla doğalgaz taşınmasının başlangıç tarihidir. Doğalgazın deniz yoluyla taşınması maliyetli bir süreçtir. Petrol ile karşılaştırıldığında aradaki fark 7 kata kadar çıkabilmektedir.[8] Maliyet yüksekliğinin ana sebebi taşımanın, ancak sıvılaştırılmış doğalgaz (*Liquefied Natural Gas/LNG*) formunda yapılabilmesidir. Doğalgazın sıvı hale getirilmesi ve akabinde tekrar gaza dönüştürülmesi işlemleri için gereken tesis yatırımları milyar dolarları bulmaktadır. Buna LNG tankerlerinin inşa ve işletim maliyetlerinin yüksekliği de eklendiğinde, doğalgaz taşımacılığında tercih boru hatlarından yana kullanılmaktadır. 2014 yılında uluslararası ticarete konu olan doğalgazın sadece %33,4'ü LNG formunda taşınmıştır.[9] Öte yandan LNG'nin toplam ticaretteki payı artma eğilimindedir. Yapılan projeksiyonlar 2035 yılına gelindiğinde doğalgaz ticaretinde ağırlığın LNG'ye kayacağını göstermektedir.[10] Son olarak, fazla gündeme gelmemekle beraber, birçok doğalgaz boru hattı deniz tabanından geçmektedir. Deniz geçişli boru hatları da doğalgaz ticaretinin deniz ortamıyla bağlantılı bir unsurudur.

Petrol ve doğalgaz taşıma pratiğinde rol oynayan denizler, aynı zamanda söz konusu kaynakların üretiminde de önem taşımaktadır. 2010 yılı istatistikleri, açık deniz (*offshore*) hidrokarbon rezervlerinin 650 milyar varil eşdeğer petrol olduğunu göstermektedir. Bu, dünya petrol rezervlerinin %20'sinin, doğalgaz

[6] Carol Dahl, *International Energy Markets: Understanding Pricing Policies and Profits*, PennWell, Oklohama, 2004, s. 358; aktaran Ufuk Kantörün, "Bölgesel Enerji Politikaları ve Türkiye", *Bilge Strateji*, C. 2, S. 3, 2010, s. 89.

[7] Alexander Metelitsa ve Megan Mercer, "World Oil Transit Chokepoints Critical to Global Energy Security", http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=18991, (30.08.2016).

[8] Demir, *Enerji Güvenliği, Diplomasisi…*, s. 38-39.

[9] BP, "Statistical Review of World Energy June 2015", https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2015/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf, (29.08.2016).

[10] BP, "Energy Outlook 2035", http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/energy-outlook-2015/bp-energy-outlook-2035-booklet.pdf, (29.08. 2016).

rezervlerinin ise %25'inin deniz ortamında bulunduğu anlamına gelmektedir. 2010 yılında açık deniz sahalarında dünya petrol üretimin %30'una karşılık gelen 23,6 milyon varil/gün petrol üretilmiştir. Aynı yıl açık deniz sahalarında günde 2,4 milyar m^3 doğalgaz çıkarılmıştır ki, rakam dünya doğalgaz üretiminin %27'sini oluşturmaktadır.[11] Mevcut parametreler göz önünde bulundurulduğunda, önümüzdeki yıllarda açık deniz petrol ve doğalgaz üretiminin artacağı anlaşılmaktadır. Nitekim Uluslararası Enerji Ajansı (*International Energy Agency/IEA*)'nın tahminleri de bu yöndedir.[12]

3. Deniz Güvenliği ile Enerji Güvenliği Arasındaki İlişki

Küresel ekonominin bugün geldiği noktada, ticaret için denizlere, üretim için enerjiye ihtiyaç vardır. Deniz güvenliği, ticaret ve enerji güvenliğini sağlarken; enerji güvenliği, üretim ve ticareti sağlamaktadır. Deniz güvenliği ile enerji güvenliği birbirini tamamlayan iki güvenlik gereksinimidir. Nitekim deniz ve enerji güvenliğine yönelik faaliyetlerin planlanması ve icrası aşamalarında aralarındaki girift ilişki göz önünde bulundurulmaktadır.

Deniz güvenliği, son yıllarda uluslararası ilişkilerin üzerinde en fazla tartışılan konu başlıklarındandır. Bu alandaki tartışmalar daha ziyade deniz ortamında var olan tehditlerin tespit edilmesine yoğunlaşmaktadır. Günümüzde deniz ortamındaki tehditler; savaşlar, deniz terörizmi, deniz haydutluğu, silah, uyuşturucu, insan ve her türlü mal kaçakçılığı, kitle imha silahları ve uzun menzilli füzelerin yayılması, yasa dışı avlanma, çevre suçları, deniz kazaları ve doğal afetlerdir. Buradan hareketle deniz güvenliğinin, deniz ortamında söz konusu tehditlerin "olmaması durumu" şeklinde tanımlanabileceği ileri sürülmektedir.[13]

Enerji güvenliği de gerek ulusal gerekse uluslararası düzeyde tartışılan konu başlıklarındandır. Alanyazında enerji güvenliğine yönelik iki farklı yaklaşım olduğu söylenebilir. Bu yaklaşımlardan biri enerjiye, diğeri güvenliğe odaklanmaktadır. Enerji güvenliğine enerji odaklı yaklaşımda, enerji kaynaklarının bulunabilirliği, erişilebilirliği ve kabul edilebilirliği öne çıkmaktadır. Enerji güvenliğine güvenlik

[11] IFP Energies Nouvelles, "Panorama 2012: Offshore Haydrocarbons", http://www.ifpenergiesnouvelles.com/Publications/Available-studies/Panorama-technical-reports/Panorama-2012, (31.08.2016).

[12] International Energy Agency, "World Energy Outlook 2010", http://www.worldenergyoutlook.org/media/weo2010.pdf, (31.08.2016).

[13] Christian Bueger, "What is Maritime Security", http://bueger.info/wp-content/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf, (30.08.2016).

odaklı yaklaşımda ise enerji arama, geliştirme, üretim, iletim, çevrim, dağıtım, pazarlama ve tüketim zincirindeki tesislerin saldırılara karşı korunması ön plandadır.[14] Bu çalışmada dikkate alınacak olan "kritik enerji altyapı güvenliği" kavramı, ikinci yaklaşımla bağlantılıdır. Kritik enerji altyapı güvenliği için de deniz güvenliğinin tanımında olduğu gibi enerji üretim, dağıtım ve tüketim zincirinde yer alan araç, gereç ve tesislere yönelik tehdit "olmaması durumu" şeklinde negatif bir tanım yapılabilir.

Denizde kritik enerji altyapı bileşenleri; tankerler, dolum-boşaltım terminalleri, deniz geçişli boru hatları, açık deniz platformları, kıyıdaki rafineriler, LNG tesisleri ve depolama tesisleridir. Bugünkü deniz güvenlik ortamında söz konusu bileşenlere yönelik tehditler savaşlar, deniz terörizmi ve deniz haydutluğudur.[15] Geçmişte bu tehditlerin eyleme dönüştüğü çok sayıda örnek olay yaşanmıştır. Bu çerçevede Basra Körfezi'nde 359 tankerin hedef alındığı İran-Irak Savaşı savaşlara,[16] Yemen açıklarında patlayıcı yüklü bir tekneyle gerçekleştirilen intihar saldırısına maruz kalan *Limburg* tankeri deniz terörizmine[17] ve Kenya'nın güneydoğusunda fidye amacıyla kaçırılan *MV Sirius Star* tankeri ise deniz haydutluğuna örnek gösterilebilir.[18]

Deniz ortamında kritik enerji altyapı bileşenlerinin güvenlik ihtiyacını karşılamada kilit önem taşıyan hususlar, denizde durumsal farkındalığın sağlanması ve deniz güvenlik harekâtları icra edilmesidir. Denizde durumsal farkındalık, deniz trafiğinin kesintisiz ve gerçek zamanlı olarak takip edilmesi, bu kapsamda toplanan bilgilerin kıymetlendirilmesi ve deniz ortamına ilişkin derlenmiş bilgilerin gerektiğinde deniz güvenlik harekâtı icra eden unsurlara aktarılması sürecidir. Deniz güvenlik harekâtı ise deniz ortamındaki tehditleri ortadan kaldırmak, riskleri minimize etmek ve yasadışı girişimleri önlemek üzere sivil ya da askeri makamlar ile çok uluslu kuruluşlar tarafından icra edilen faaliyet olarak tanımlanabilir. Deniz

[14] Volkan Şevket Ediger, "Enerji Arz Güvenliği ve Ulusal Güvenlik Arasındaki İlişki", *Enerji Arz Güvenliği Sempozyumu*, Ankara, 2007, s. 2-4.
[15] Cenk Özgen, *Rota: Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği*, Gece Kitaplığı Yayınları, Ankara, 2015, s. 315.
[16] Nadia El-Sayed El-Shazly, *The Gulf Tanker War: Iran and Iraq's Maritime Swordplay*, Macmillan, Londra, 1998, s. 19-23.
[17] "Al Qaida Suspected in Tanker Explosion", https://www.theguardian.com/world/2002/oct/07/alqaida.france., (31.08.2016).
[18] "Pirates Anchor Hijacked Supertanker off Somalia Coast", https://www.theguardian.com/world/2008/nov/18/somalia-oil, (31.08.2016).

güvenlik harekâtlarının başarısının, denizde durumsal farkındalığın sağlanabilmesine bağlı olduğu açıktır.[19]

4. Jeopolitik Bakışla Karadeniz

Karadeniz, 41°-47° kuzey enlemleri ile 28°-42° doğu boylamları arasında yer almaktadır. Doğudan batıya yaklaşık 1200 km, kuzeyden güneye 700 km mesafeye sahip olan Karadeniz'in yüzölçümü 423.000 km²'dir.[20] Esasen bir deniz ismi olmakla beraber Karadeniz, önüne ve arkasına aldığı eklerle farklı coğrafyaları ifade edecek şekilde de kullanılmaktadır. Örneğin Karadeniz Bölgesi, Karadeniz'e sahildar Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya, Türkiye ve Ukrayna'yı, Genişletilmiş Karadeniz Bölgesi ise söz konusu devletlere ilave olarak Azerbaycan, Ermenistan ve Moldova'yı da içine alan coğrafyayı ifade etmektedir. Karadeniz Havzası ise birbiriyle bağlantılı nehirlerin üzerinden geçerek Karadeniz'e boşaldığı Doğu Avrupa, Balkanlar, Anadolu ve Kafkasya'yı içine alan çok daha geniş bir coğrafyayı tanımlamaktadır. Bahse konu havzada 23 devlet yer almaktadır.[21]

1982 Birleşmiş Milletler (BM) Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre yarı kapalı deniz[22] statüsündeki Karadeniz; batıda Balkanlar, kuzeyde Doğu Avrupa, doğuda Kafkasya ve güneyde Anadolu kıyıları ile çevrilidir. Karadeniz, Türk Boğazları ile Adalar Denizi (Ege Denizi) ve Akdeniz'e, Kerç Boğazı ile Azak Denizi'ne bağlanmaktadır. Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı yoluyla okyanuslara açılan Karadeniz, nehir ve kanal bağlantıları üzerinden Baltık Denizi, Kuzey Denizi ve Hazar Denizi'ne de erişimi sağlamaktadır. Karadeniz'in en önemli limanları; Burgaz, Varna, Köstence, Odessa, Sivastopol, Novorossisk, Poti, Batum, Samsun ve Trabzon'dur.

---

[19] Mustafa Sözer, "Türk Deniz Kuvvetleri'nin Deniz Yetki ve İlgi Alanlarımızda Enerji ve Deniz Güvenliğinin Tesisine Yönelik Faaliyetleri", *Enerji Nakil Hatları Güvenliği Paneli*, İstanbul, 2012, s. 180.

[20] Vittorio Barale, "The European Marginal and Enclosed Seas: An Overview", (ed.) Vittorio Barale ve Martin Gade, *Remote Sensing of the European Seas*, Springer Yayınları, New York, 2008, s. 16-17.

[21] Charles King, "Is The Black Sea a Region?", (ed.) Oleksandr Pavliuk ve Ivanna Klympush-Tsintsadze, *The Black Sea Region: Cooperation and Security Building*, East West Institute, New York, 2004; aktaran Ahmet Işık, "Karadeniz Bölgesi'ndeki Değişimin Analizi", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, S. 12, 2010, s. 36.

[22] Sözleşmede, iki veya daha çok devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan denizler yarı kapalı deniz olarak tanımlanmıştır. BM Enformasyon Merkezi, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi", http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf, (05.11. 2016).

Sahildar devletlerin ekonomik alanda sağladıkları düzenli gelişmesinin sonucu olarak Karadeniz'de yoğun bir ticari deniz trafiği yaşanmaktadır. Akdeniz'in beşte biri yüzölçümüne sahip olan Karadeniz'de günde ortalama 300 ila 400 arasında ticaret gemisi uluslararası ticaret maksadıyla seyir halindedir. Karadeniz'deki ticari deniz trafiği neredeyse Akdeniz'dekinin onda birine karşılık gelmektedir.[23]

Sahildar devletlerden Bulgaristan, Gürcistan, Romanya ve Ukrayna denize yegâne çıkışlarını Karadeniz üzerinden sağlamaktadır. Rusya'nın başka deniz ve okyanuslara da kıyısı vardır. Ancak klasik Rus jeopolitik yazınında "sıcak denizler" ile özdeşleşen Akdeniz'e erişimin en kısa güzergâhı Karadeniz ve Türk Boğazları rotasıdır. Türkiye'nin özelliği Karadeniz'in tek "giriş kapısı" konumundaki Türk Boğazlarını elinde bulundurmasıdır. Ayrıca Karadeniz, Türkiye'nin kuzey istikametindeki ulaştırma faaliyetlerinin de geçiş güzergâhıdır. Sahildar devletler dışında Main-Tuna ve Ren-Tuna kanalları bağlantısıyla çok sayıda Avrupa devletinin Karadeniz'e ulaşım olanağı vardır. Don-Volga Kanalı dikkate alındığında, aynı olanak Hazar Denizi'ne sahildar devletler için de geçerlidir.

Karadeniz, gerek coğrafi konumu gerekse bağlantılı nehir ve kanal sistemleri ile doğudan Avrupa'nın, güneyden Rusya'nın, batıdan Kafkasya, Hazar Denizi ve Orta Asya'nın ve kuzeyden de Anadolu'nun içlerine müdahale etme imkânı vermektedir. Bu imkân sadece askeri açıdan değil, siyasi ve ekonomik açıdan da değerlidir. Karadeniz'i kontrol edecek gücün, rakipleri karşısında üstünlük sağlayacağı söylenebilir.[24]

Sıralanan özellikleri dikkate alındığında, klasik jeopolitik kuramların Karadeniz'e büyük önem atfetmesi sürpriz olmamaktadır. Mackinder'in Kara Hâkimiyeti Kuramı'na göre Kalpgâh'a en kolay ulaşım Karadeniz üzerinden sağlanmaktadır. Spykman'ın Kenar Kuşak Kuramı'nda Karadeniz, Avrupa'yı Orta Doğu ve Asya'ya bağlayan kritik bir geçiş güzergâhı konumundadır. Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Kuramı, Karadeniz'i kontrol eden gücün aynı zamanda tüm bölgeyi kontrol edeceğini esas almaktadır. Schaklian'ın Hava

[23] Cem Gürdeniz, "Transformation in the Black Sea and Caucasus Regions", http://www.csd.bg/artShow.php?id=6781, (24.09.2016).

[24] Osman Metin Öztürk, "Dünden Bugüne Karadeniz (Güncel Jeopolitiği, Enerji, Montrö, Rusya ve Sorunlar)", http://ascmer.org/dunden-bugune-karadeniz-guncel-jeopolitigi-enerji-montro-rusya-ve-sorunlar/, (22.08.2016).

Hâkimiyet Kuramı'na göre ise Karadeniz'in, Kalpgâh'ı ve Dünya Adası'nı kontrol edebilecek bir coğrafi konumu haizdir.[25]

Soğuk Savaş döneminde Karadeniz'de iki büyük güç, NATO ve Varşova Paktı etkindir. Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında ise bölgede etkinlik mücadelesine giren çok sayıda yeni aktör ortaya çıkmıştır. Bu aktörlerden küresel nitelikte olanlar ABD, AB ve Rusya; bölgesel nitelikte olanlar ise Türkiye, Romanya ve Ukrayna'dır. Uluslararası örgütlerden de NATO, Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT), Demokrasi ve Ekonomik Kalkınma Örgütü (GUAM) ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ)'nin bölgede aktif olduğu görülmektedir.[26]

Karadeniz, doğu-batı ve kuzey-güney eksenindeki güç mücadelesinin merkezinde olmasına rağmen, Soğuk Savaş döneminde dünya gündeminin ön sıralarında yer almamıştır. Bu açıdan milat Soğuk Savaş'ın sona ermesidir. Yeni dönemde Karadeniz, iç ve dış dinamiklerin etkisiyle uluslararası politikanın hareketli bölgelerinden biri haline gelmiştir.[27] Hareketliliğin önümüzdeki dönemde de devam etmesi kuvvetle muhtemeldir.

Karadeniz'de hareketliliğin artmasının nedenlerinden biri Sovyetler Birliği'nin dağılmasıdır. Sovyetler Birliği'nin halefi Rusya, bölgedeki ana deniz üsleri konumundaki Odessa ve Sivastopol'u kaybetmekle kalmamış, Sovyet Karadeniz Filosu'nun %18,3'ünü, kıyı tesislerinin ise yaklaşık yarısını Ukrayna'ya bırakmak zorunda kalmıştır. Bunlara bütçe kısıntıları gerekçesiyle çok sayıda savaş gemisinin hizmet dışına çıkarılması da eklenince Karadeniz'de "deniz gücü boşluğu" meydana gelmiştir.[28] Bu boşluktan faydalanmak isteyen Batılı devletler bölgedeki faaliyetlerini arttırmış, iki kutuplu dönemde Sovyetler Birliği'nin nüfuz alanı olarak görülen Karadeniz'de artık ABD ve AB'nin de etkisi hissedilmeye başlanmıştır. Bölgede değişen dengelerin en somut göstergesi bir dönem Varşova Paktı içerisinde yer alan Bulgaristan ve Romanya'nın 2004'te NATO, 2007'de ise AB üyesi olmasıdır. Bulgaristan ve Romanya'nın NATO üyesi olması, ittifak ilişkileri üzerinden ABD'nin

[25] Kadir Nazif Özdağdeviren ve Orhan Ertunç, *Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve Türkiye*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1995, s. 2.
[26] Giray Saynur Bozkurt, "Security Policy of Turkey and Russia in the Black Sea Basin", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 30, 2011, s. 2.
[27] Burcu Çörten, *Güncel Karadeniz Jeopolitiği*, Karadeniz Stratejik Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Giresun, 2009, s. 10.
[28] Sait Yılmaz, "Karadeniz'de Değişen Dengeler ve Türkiye", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 15, 2007, s. 3.

Karadeniz'deki varlığını arttırırken, Rusya'nın çevrelenmesi stratejisine de katkı sağlamıştır. Bulgaristan ve Romanya'nın AB üyeliği ise Birliğin sınırlarını Karadeniz'e ulaştırmıştır. Bu süreçte ABD'nin bölgede kendi politikalarını destekleyecek Batı yanlısı liderleri iktidara getirme çabası da dikkat çekicidir. 2004'te Gürcistan'da, 2005'te ise Ukrayna'da gerçekleştirilen "renkli devrimler" neticesinde Rusya, Karadeniz'de iki önemli müttefikini kaybederken, ABD bölgedeki etkisini arttırmıştır.[29]

Karadeniz'de hareketliliğin artmasının bir diğer nedeni ise Hazar Havzası enerji kaynaklarıdır. Birleşik Devletler Enerji Bilgi İdaresi (*United States Energy Information Administration/EİA*), Hazar Denizi'ne sahildar Azerbaycan, İran, Kazakistan, Rusya ve Türkmenistan ile Özbekistan'ı içine alan havzada, 48 milyar varil petrol ve 292 trilyon feet küp doğalgaz rezervi olduğunu tahmin etmektedir.[30] Orta Doğu'ya alternatif oluşturabilecek büyüklükteki rezervlerin doğu-batı ekseninde tüketim pazarlarına taşınmasında Karadeniz'in transit geçiş güzergâhı konumunda olduğu görülmektedir. Bu durum, Karadeniz'e küresel enerji denklemi bağlamında da değer atfedilmesine neden olmaktadır.

5. Petrol ve Doğalgaz Açısından Karadeniz

Bir önceki bölümde belirtildiği üzere Karadeniz, gerek petrol gerekse doğalgaz ticaretinde transit geçiş koridorudur. Karadeniz limanları, Rusya'nın özellikle Ural ve Sibirya bölgelerinde üretilen petrolün ihracatında önem taşımaktadır. Sahildar olmamakla beraber, Azerbaycan ve Kazakistan'da, Rusya ve Gürcistan'ın Karadeniz kıyısındaki limanları üzerinden petrol ihraç etmektedir. Karadeniz'de petrol ticaretinde rol alan en önemli liman Rusya'nın Novorossiysk limanıdır. Novorossiysk dışında; yine Rusya'nın Tuapse, Ukrayna'nın Yuzhny, Gürcistan'nın Supsa ve Kulevi, Bulgaristan'ın Rosenetz ve Romanya'nın Midia limanları/terminalleri de petrol ticaretinde öne çıkmaktadır.

Karadeniz'de yükleme ve boşaltma yapan tankerlerin ekserisi Türk Boğazlarından geçiş yapmaktadır. Günümüzde Türk Boğazları, küresel petrol ticaretinde "kritik" kabul edilen ve herhangi bir nedenden ötürü kapanması halinde enerji arz güvenliğini olumsuz

[29] İlyas Kamalov, "Karadeniz Bölgesindeki Bazı Güncel Sorunlar", *Karadeniz Araştırmaları*, C. 6, S. 21, 2009, s. 16.

[30] U.S. Energy Information Administration, "Caspian Sea Region", https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/regions_of_interest/Caspian_Sea/caspian_sea.pdf, (22.08.2016).

şekilde etkileyeceği değerlendirilen 7 düğüm noktası (*chokepoint*) arasında yer almaktadır.[31] 2013 yılında Türk Boğazları üzerinden taşınan petrol miktarı 2.9 milyon varil/gün olarak gerçekleşmiştir.[32] Aynı yıl İstanbul Boğazı'ndan her iki istikamette geçiş yapan tanker sayısı ise 5.825'tir.[33] Türk Boğazlarına ilişkin istatistikler Karadeniz'in petrol ticaretindeki yerini ve buna bağlı olarak da bölgedeki tanker trafiğinin yoğunluğunu göstermektedir. Azerbaycan ve özellikle de Kazakistan'daki petrol sahalarının geliştirilmesine koşut olarak orta ve uzun vadede bölgedeki tanker trafiğinin daha da artacağı tespitinde bulunmak yanlış olmayacaktır.

Karadeniz'in doğalgaz ticaretindeki rolü ise daha ziyade deniz geçişli doğalgaz boru hatlarıyla beraber düşünülmelidir. Rusya'dan Türkiye'ye uzanan Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı, 2005 yılında hizmete girmiştir. Djubga-Samsun arasındaki 390 km'lik bölümü Karadeniz'in tabanından geçen proje, yıllık 16 milyar m^3 doğalgaz taşıma kapasitesine sahiptir. Karadeniz geçişli bir diğer doğalgaz boru hattı ise halen teknik çalışmaları devam eden Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı Projesi'dir. Rusya'dan Türkiye'ye uzanması planlanan ve Türkiye dışında Avrupa pazarlarını da hedefleyen projenin ilk hesaplamalarda yıllık maksimum 63 milyar m^3 doğalgaz taşıması öngörülmüştür.[34] Türkiye ile Rusya arasında yaşanan "uçak düşürme krizi", projenin geleceğine ilişkin tartışmalara neden olmuş, hatta bu süreçte Moskova yönetiminden iptal edilen Bulgaristan geçişli Güney Akım Doğalgaz Boru Hattı Projesi'ne dönüş yapılabileceğine ilişkin açıklamalar dahi yapılmıştır.[35] Ancak krizin fazla uzamadan sona ermesi, proje hakkındaki soru işaretlerini ortadan kaldırmıştır. Diğer yandan inşa edilmesi öngörülen boru hattının kapasitesinin düşürülmesi gündemdedir. Nitekim Gazprom İcra Kurulu Başkanı (*Chief Executive Officer/CEO*) Aleksey Miller'in, Rus doğalgazını Baltık Denizi'nden Avrupa'ya taşıyacak Kuzey Akım-

[31] Türk Boğazları dışındaki diğer düğüm noktaları; Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı, Bab El Mendep Boğazı, Süveyş Kanalı, Danimarka Boğazları ve Panama Kanalı'dır.

[32] International Energy Agency, "World Oil Transit Chokepoints", https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=WOTC, (18.09.2016).

[33] Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, "2015 Yılı Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri", https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_ gecis.aspx, (18.09.2016).

[34] T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, "Uluslararası Boru Hatları ve Boru Hattı Projeleri", http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Uluslararasi-Boru-Hatlari-ve-Boru-Hatti-Projeleri, (19.09.2016).

[35] Nerdun Hacıoğlu, "Rusya Türk Akımı Yerine Rafa Kaldırdığı Projeyi İndiriyor", http://www.hurriyet.com.tr/rusya-turk-akimi-yerine-rafa-kaldirdigi-projeyi-indiriyor-40070661, (20.09.2016).

2 Doğalgaz Boru Hattı Projesi'nin kapasitesinin dikkate alınarak Türk Akımı'nın kapasitesini 32 milyar m^3'e düşürmeyi kararlaştırdıklarına ilişkin açıklaması basında yer almıştır.[36]

Petrol ve doğalgaz taşıma pratiğinde kayda değer rol oynayan Karadeniz'in üretim pratiğindeki rolü içinse aynı tespiti yapmak mümkün değildir. Karadeniz'de açık deniz petrol ve doğalgaz üretimi yok denecek kadar azdır. Bu alanda verilebilecek sınırlı sayıdaki örnekten biri Türkiye'nin Düzce iline bağlı Akçakoca ilçesi açıklarında gerçekleştirdiği doğalgaz üretimidir. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) Üretim Daire Başkan Yardımcısı Mehmet Kul, Akçakoca açıklarında yer alan 4 doğalgaz platformunda günlük 600 bin m^3 doğalgaz üretildiğini açıklamıştır.[37] Açıklanan rakam yıllık birkaç yüz milyon m^3'lük bir üretime karşılık gelmektedir ki bu küresel doğalgaz arzında son derece düşük bir miktardır.

Karadeniz'in hidrokarbon potansiyeline ilişkin tartışmalar uzun zamandır yapılmakta; bölgede zengin rezervler olduğuna ilişkin haberler basında da yer almaktadır.[38] Yakın dönemde sahildar devletlerin Karadeniz'de petrol ve doğalgaz arama çalışmaları ivme kazanmıştır. Nitekim yürütülen çalışmalara koşut olarak alanyazında "Karadeniz geleceğin Kuzey Denizi olabilir mi?" sorusu ortaya atılmıştır.[39] Bugün için Karadeniz'deki arama çalışmalarında en fazla ilerleme sağlayan devlet Romanya'dır.[40] Özellikle Exxon Mobil-OMW Petrom ortaklığının Romanya'nın Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) sınırları içerisindeki Neptün Sahası'nda gerçekleştirdiği doğalgaz keşfi büyük yankı uyandırmıştır.[41] Son yıllarda Türkiye de Karadeniz'de petrol ve doğalgaz arama çalışmalarına ağırlık vermektedir. TPAO, 2004-2013 yılları arasında BP, Petrobras, Exxon

[36] "Gazprom Türk Akımı'nın Yarısından Vazgeçti", http://www.milliyet.com.tr/gazpromgazprom-turk-akimi-nin/ekonomi/detay/2127839/default.htm, (20.09. 2016).

[37] "Türkiye'nin Gazı Akçakoca'dan", http://www.akcakocatv.com/haber-detay.asp?id=2727&Turkiyenin_gazi_Akcakocadan, (23.09.2016).

[38] "Karadeniz'de Zengin Petrol Rezervleri Var", http://www.gazetevatan.com/-karadeniz-de-zengin-petrol-rezervleri-var--84930-ekonomi/, (23.09.2016).

[39] "Is the Black Sea the Next North Sea?", http://www.iene.gr/6thSEEED/articlefiles/sessionIII/Hutta.pdf, (23.09. 2016).

[40] "Black Sea Offshore Production in 2015 - A Route to Energy Independence?", http://www.oilgas-events.com/market-insights/georgia-romania-russia-turkey/black-sea-offshore-production-in-2015-a-route-to-energy-independence-/801781383, (23.09.2016).

[41] GEO ExPro, "Romania: Black Sea Gas Discovery", http://www.geoexpro.com/articles/2012/09/romania-black-sea-gas-discovery, (23.09.2016).

Mobil ve Chevron ile çeşitli sahalarda ultra derin deniz sondajları dâhil birçok çalışma gerçekleştirmiştir.[42] Şirket, 2013 yılında Türkiye'nin Karadeniz'deki MEB sınırlarının en batısında derin deniz arama çalışmaları yürütmek için Shell ile anlaşmıştır.[43] Aynı yıl 130 milyon dolar bedel ile satın aldığı Barbaros Hayrettin Paşa sismik arama gemisi ile Karadeniz'de iki ve üç boyutlu sismik arama çalışmalarına başlamıştır.[44]

6. Karadeniz'de Deniz Güvenlik Ortamı

21. yüzyılın ilk çeyreğinde Karadeniz'de kalıcı bir güven ortamının tesisi önünde ciddi zorluklar vardır. Buradaki ilk zorluk sahildar devletlerin ulusal hedef ve çıkarları arasındaki farklılıklardır. Sahildar devletlerin geçmişi yüzyıllar öncesine dayanan ilişkileri ve halen üye oldukları ya da üye olmayı hedefledikleri uluslararası yapılar da güven ortamının tesisini zorlaştırmaktadır. Öte yandan Karadeniz'deki güvenlik ortamını salt sahildar devletlere bakarak değerlendirmek eksik bir yaklaşımdır. Hazar ve Kafkaslar gibi mücavir bölgelerdeki gelişmelerden etkilenen Karadeniz, özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde bölge dışı aktörlerin de güvenlik dinamiklerine müdahil olduğu bir coğrafya haline gelmiştir. Bölge dışı aktörlerin etkileri bağlamında özellikle NATO, AB ve ABD'nin girişimlerinin ve Rusya'nın buna karşı verdiği tepkilerin hassasiyet oluşturduğu görülmektedir. Karadeniz, Rusya, Kafkasya ve Hazar petrol ve doğalgazının tüketim pazarlarına taşındığı bir enerji koridoru ve barındırdığı tahmin edilen hidrokarbon yatakları ile de potansiyel bir enerji üretim merkezidir. Tüketim pazarlarının ekseriyetle Batılı devletler olması nedeniyle günümüzde Karadeniz güvenliğinin Avrupa-Atlantik güvenliğine eklemlendiğinin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir.[45]

Aslına bakılırsa Soğuk Savaş sonrası dönemde Karadeniz, Montrö Rejimi'nin varlığı ve sahildar devletler arasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasıyla ilgili ciddi bir ihtilâfın olmayışının da

[42] "Romanya'nın Petrol Keşfi Karadeniz'de Umutları Arttırdı", http://www.dunya.com/sektorler/enerji/romanya039nin-petrol-kesfi-karadeniz039de-umutlari-artirdi-haberi-252170, (23.09.2016).

[43] Shell Türkiye, "TPAO ve Shell Karadeniz'de Petrol Arama Anlaşması İmzaladı", http://www.shell.com.tr/aboutshell/media-centre/news-and-media-releases/2013/20130214.html, (23.09.2016).

[44] "Barbaros Hayrettin Karadeniz'e Açılıyor", http://www.denizhaber.com.tr/barbaros-hayrettin-karadenize-aciliyor-haber-47156.htm, (23.09.2016).

[45] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2015, s. 9.

etkisiyle -2008 yılındaki Gürcistan Krizi'nin neden olduğu kısa süreli gerginlik haricinde- deniz güvenliği açısından istikrarlı bir görünüm arz etmiştir. Bu açıdan bakıldığında kırılma noktası 2014 yılında ortaya çıkan Ukrayna Krizi'dir. Kırım'ın Rusya tarafından ilhakına ve Ukrayna'nın doğusunda de facto bağımsız cumhuriyetlerin kurulmasına kadar varan bir dizi gelişmeyi tetikleyen kriz, Karadeniz'de süregelen istikrara ve karşılıklı güven ortamına darbe vurmuştur. Ukrayna'nın toprak bütünlüğünü ve siyasi bağımsızlığını zedeleyen gelişmeler karşısında bölge devletleri Rusya'yı ciddi bir tehdit olarak algılamaya başlamıştır. Rusya'nın Karadeniz'deki askeri varlığını güçlendirme yönündeki girişimleri ise bu algıyı daha da pekiştirmiştir. Gelişmeler karşısında bölge devletlerinin NATO ve bölge dışı aktörlerle yakınlaşma eğilimine girdiği gözlemlenmektedir.[46] Mevcut parametreler ışığında en azından kısa ve orta vadede bu eğilimin devam edeceğini söylemek mümkündür.

Kırım'ın Rusya tarafından ilhak edilmesi, gelecekte Karadeniz'de deniz yetki alanlarının paylaşımı hususunda potansiyel bir kriz başlığı oluşturmaktadır. İlhakın jeopolitik sonuçları ve bölgedeki deniz gücü dengelerine etkisi üzerinde ise ayrıca durulmalıdır. Kırım Yarımadası, Karadeniz'e kuzey yönünden hâkim bir coğrafi konuma sahiptir. Yarımadayı kontrol eden güç bölgede stratejik üstünlük sağlamakta, Karadeniz'in büyük bir bölümünü gemi ve uçaklara kapatma imkânına sahip olmaktadır. Ayrıca Karadeniz'in doğu, batı ve güney kıyılarına yakınlığı Kırım'ı Anadolu, Kafkasya ve Doğu Avrupa'nın güvenliği açısından da hassas kılmaktadır.[47] Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında Rusya, Karadeniz'de dar bir deniz alanına sıkışmış, Rus Karadeniz Filosu'nun gerilemesiyle oluşan boşluğu Türk Donanması doldurmuştur. Kırım'ın ilhakını aslında bu yapının değiştirilmesi yolunda atılmış bir adım olarak da yorumlamak mümkündür. Zira bu adımıyla Rusya, sadece Sivastopol'daki deniz üssünün kontrolünü ele geçirmekle kalmamış, aynı zamanda psikolojik bir eşiği de aşmıştır. Son yıllarda Karadeniz Filosu'nun modernizasyona yönelik yürütülen çalışmalarla birlikte düşünüldüğünde, bunun ciddi sonuçları olacağı ortadadır. Rusya Genelkurmay Başkanı Valeriy Gerasimov'un Eylül 2016'da yaptığı açıklama da bu tespiti desteklemektedir. Geresimov,

[46] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Deniz* Kuvvetleri…, s. 10.

[47] Çağdaş Beşoğlu, "Kırım'ın İlhakının Karadeniz Jeopolitiğine Olan Etkileri", https://www.academia.edu/19854872/K%C4%B1r%C4%B1m%C4%B1n_%C4%B0lhak%C4%B1n%C4%B1n_Karadeniz_Jeopoliti%C4%9Fine_Olan_Etkileri, (25.09. 2016).

yakın zamana kadar Türkiye'nin neredeyse "Karadeniz'in efendisi" olduğunun söylendiğini ancak artık tablonun değiştiğini ifade etmiştir.[48]

Karadeniz'de deniz güvenlik ortamına etkisi bağlamında göz önünde bulundurulması gereken bir diğer faktör deniz terörizmidir. Bölgede deniz trafiğinin yoğun olması, özellikle de tanker hareketliliğin fazlalığı terör örgütlerinin sansasyonel nitelikte eylem gerçekleştirme ihtimalini kuvvetlendirmektedir. Teorik olarak bu tarz bir eylem her noktada gerçekleştirilebilir. Ne var ki boğazlarda, liman ve terminal sahalarında, söz konusu tesislerin yaklaşma sularında ve gemilerin bekleme mevkilerinde risk daha fazladır. Karadeniz açısından taşıdığı stratejik değer itibariyle bu noktada Türk Boğazları'na ayrı bir parantez açmak gerekir. Türk Boğazları'ndan geçiş yapan tankerlerin; balıkçı teknesi, gezi teknesi, lastik bot, hizmet teknesi, sürat teknesi ya da jet-ski gibi deniz araçları kullanılarak hedef alınması mümkündür.[49] Boğazların kısa süreliğine de olsa kapanmasına yol açacak böyle bir saldırının can ve mal kaybının yanı sıra, başta ekonomik olmak üzere artçı etkileri olacağını tahmin etmek güç değildir. Doğal olarak bu etkiler Karadeniz'e sahildar devletler nezdinde daha ağır şekilde hissedilecektir.

Karadeniz'de deniz güvenlik dinamiklerine etkisi bağlamında değerlendirilmesi gereken belki de en önemli faktör Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montrö, ticaret ve savaş gemileri ile hava araçlarının Türk Boğazları'ndan nasıl geçeceklerini ayrı ayrı düzenlemektedir. Sözleşmede genel ilke ticaret gemileri için geçiş serbestisidir. Her ne kadar barış zamanında savaş gemileri için de serbest geçiş öngörülmüş olsa da Karadeniz'e kıyıdaş ve kıyıdaş olmayan ülkeler için farklı kısıtlamalar söz konusudur. Kıyıdaş ülkelerin savaş gemilerine getirilen kısıtlamalardan biri geçişten 8 gün önce ön bildirimde bulunulması zorunluluğudur. Bir diğer kısıtlama da uçak gemilerinin Boğazlardan geçirilememesidir. Kıyıdaş olmayan ülkelere getirilen kısıtlamalardan en dikkat çekici olanı ise Karadeniz'de bulundurulabilecek filonun toplam tonajının 45.000 tonu aşamaması

[48] "Rusya Genelkurmayı: Türkiye Artık Karadeniz'in Efendisi Değil", https://tr.sputniknews.com/rusya/20160914/1024832161/rusya-genelkurmay-turkiye-karadeniz.html, (25.09.2016).

[49] Güray Demir, "Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın Enerji Nakil Hatları Güvenliği Konusundaki Rolü ve Önemi", *Enerji Nakil Hatları Güvenliği Paneli*, İstanbul, 2012, s. 191-192.

ve amacı ne olursa olsun bu denizde 21 günden çok kalamamasıdır. Sözleşme, kıyıdaş olmayan ülkelerin uçak gemilerini, hattı harp gemilerini ve denizaltılarını Boğazlardan geçirmesini de yasaklamıştır.[50] Türkiye, Montrö Rejimi'nin muhafazasına büyük önem vermektedir. Soğuk Savaş koşullarında dahi bu konuda kararlı bir tutum sergilemiş, Sovyetler Birliği ile gerginliğe yol açacak girişimlerin önüne set çekmiştir.

Diğer yandan Montrö'nün getirdiği kural ve kısıtlamalar özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde tartışmalara sebep olmaktadır. Tartışmaların temelinde ABD'nin Montrö hükümlerinin sorgulanmasına sebep olan talepleri yatmaktadır. Küresel ölçekte politikalar geliştiren ABD, Montrö'nün getirdiği kısıtlamalardan rahatsızdır. Zira Karadeniz, dünyada Amerikan Donanması'nın giremediği ender denizlerden biridir. Son yıllarda ABD, Karadeniz'e savaş gemilerinin girebilmesi ve hatta mümkünse bölgede kalıcı üs kolaylıkları elde edilebilmesi için gerekli zeminin yaratılmasına çalışmaktadır.[51] NATO tarafından Akdeniz'de icra edilen Aktif Çaba Harekâtı'nın Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesine yönelik girişimler bu çalışmaların en somut tezahürüdür. Bulgaristan ve Romanya'nın NATO üyeliğine alınması ve ABD'nin bu devletlerle geliştirdiği askeri ilişkiler de yine bu kapsamda değerlendirilebilir.

Ağustos 2008'de Rusya ile Gürcistan arasında yaşanan savaş, ABD'nin taleplerini, dolayısıyla Montrö'yü bir kez daha uluslararası toplumun gündemine taşımıştır. Savaş sırasında NATO'ya bağlı savaş gemilerinin Karadeniz'e giriş yapması Rusya'nın tepkisini çekmiştir. Moskova yönetimi, gelişmeleri yakından takip ettiklerini, Montrö hükümlerinin çiğnendiğini tespit etmeleri durumunda konuyu BM'ye götüreceklerini açıklamıştır.[52] ABD'nin Karadeniz'de kalıcı askeri varlık bulundurmak istemesi, bu ülke tarafından zaten kuşatıldığı düşüncesindeki Rusya'yı daha da endişelendirmektedir. Türkiye de Montrö'nün sorgulanmasından ciddi ölçüde rahatsızlık duymaktadır. Türkiye ve Rusya Karadeniz'deki uyuşmazlıkların sahildar devletlerin işbirliği içinde çözülmesini, bölge dışı aktörler ile üçüncü tarafların meselelere müdahil olmamasını istemektedir. Bu bakımdan

[50] Kudret Özersay, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi", (ed.) Baskın Oran, *Türk Dış Politikası Cilt I: 1919-1980*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s. 374-379.

[51] Sinan Oğan, "Küresel Mücadelenin Yeni Rekabet Alanı: Karadeniz ve Montrö Antlaşması", http://www.turksam.org/tr/makale-detay/449-kuresel-mucadelenin-yeni-rekabet-alani-karadeniz-ve-montro-anlasmasi, (26.09.2016).

[52] Nerdun Hacıoğlu, "Rusya, Montrö'yü BM'ye Götürecek", http://www.hurriyet.com.tr/rusya-montro-yu-bm-ye-goturecek-9833215, (26.09.2016).

iki devletin Montrö'nün korunması konusunda mutabık olduğu anlaşılmaktadır.[53]

Nisan 2011'de dönemin Türkiye Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan Kanal İstanbul Projesi, Montrö'ye ilişkin tartışmalara yeni bir boyut katmıştır. Trakya Yarımadası'nda Karadeniz ile Marmara Denizi arasına inşa edilmesi planlanan ve başta petrol yüklü tankerler olmak üzere ticari deniz trafiği için İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş güzergâhı oluşturacağı belirtilen kanalla ilgili tartışmalardan biri projenin Montrö rejimine etkileridir. Uluslararası Adalet Divanı avukatlarından Marcelo Kohen, Türkiye'nin boğazları tamamen kapatmasının mümkün olmadığını ancak çevre güvenliği gerekçesiyle tankerleri kanala yönlendirebileceğini belirtmektedir. Uluslararası Adalet Divanı avukatlarından Pierre-Marie Dupuy da benzer görüştedir. Boğazlarda geçiş serbestliğinin esas olduğunu vurgulayan Dupuy, geçiş serbestliği ile ekolojik güvenlik arasında bir denge sağlanmasını ve Türkiye'nin bu konuda uluslararası toplumu bilgilendirmeye yönelik faaliyetlerde bulunmasını önermektedir.[54] Projenin hukuki boyutuna ilişkin tartışmalar sürerken Rusya'dan da açıklamalar gecikmemiştir. Rusya'nın Ankara Büyükelçisi Vladimir İvanovsky, projeyi yakından takip ettiklerini ve atılacak adımların Montrö'ye zarar vermemesi gerektiğini vurgulamıştır.[55] Moskova yönetiminin konuya müdahil olması, projenin Karadeniz'deki deniz güvenlik dinamikleri bağlamında taşıdığı hassasiyeti göstermesi açısından önemlidir.

7. Türkiye'nin Faaliyetleri

Soğuk Savaş sonrası dönemde ortaya çıkan risk ve tehditler, deniz güvenliği konusunda küresel ölçekte bir duyarlılık oluşturmuş, bu duyarlılık deniz ortamında keşfedilen hidrokarbon kaynaklarının ekonomik bakımdan vaat ettikleriyle birlikte daha da artmıştır. Yaşanan gelişmeler üzerine sahildar devletler, deniz güvenliğinin sağlanması noktasında ulusal gayretlerini arttırmış, dahası bu alanda uluslararası işbirliği arayışları da hız kazanmıştır. Bu süreçte

[53] Fatih Özbay, "Türkiye-Rusya İlişkilerinde Karadeniz Faktörü", http://www.bilgesam.org/incele/106/-turkiye-rusya-iliskilerinde-karadeniz-faktoru/#.V-j4Tvl96M8, (26.09.2016).

[54] "Kanal İstanbul, Montrö Antlaşması'na Aykırı Değil", http://www.haberturk.com/polemik/haber/629370-kanal-istanbul-montro-antlasmasina-aykiri-degil, (26.09.2016).

[55] Murat Yetkin, "Rusya Büyükelçisi: Montrö Korunmalı", http://www.radikal.com.tr/yazarlar/murat-yetkin/rusya-buyukelcisi-montro-korunmali-1047796/, (26.09.2016).

Karadeniz, dünyada deniz güvenliğine yönelik inisiyatif ve faaliyetlerin en yoğun şekilde yer aldığı deniz görünümünü almıştır.[56] Bu durum özellikle 2000'li yıllarda daha da belirgin hale gelmiştir.

Karadeniz'de deniz güvenliği bağlamında sahildar devletlerin tamamının hassasiyet gösterdiği ve icra edilen faaliyetlere katıldığı gözlemlenmektedir. Ancak bu alanda öncülüğün Türkiye'de olduğu aşikârdır. Türkiye'nin Karadeniz'de deniz ve enerji güvenliğine katkı sağlayan faaliyetleri izleyen başlıklar altında incelenmektedir. Burada altı çizilmesi gereken husus incelenecek başlıkların Türk Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın bilfiil iştirakiyle icra edilen faaliyetler olmasıdır. Yoksa Türkiye'nin Karadeniz'de öncülük ettiği ve/veya katıldığı faaliyetler bunlarla sınırlı değildir.

7.1. Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu

Karadeniz'de barış, istikrar ve işbirliğinin geliştirilmesi maksadıyla Türkiye, 8-12 Nisan 1998 tarihlerinde Bulgaristan'ın Varna şehrinde düzenlenen 2. Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanları Toplantısı'nda sahildar devletlerin bir deniz gücü oluşturulmasını teklif etmiştir.[57] Teklife olumlu yaklaşılması üzerine Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (*Black Sea Naval Cooperation Task Group*) ya da kısa adıyla BLACKSEAFOR'un kurulmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır. Bir Türk amiralin başkanlığında diplomat, asker ve yetkili uzmanların katılımıyla gerçekleştirilen bir dizi toplantı sonunda, tarafların siyasi irade, kararlılık ve desteğini gösteren Niyet Mektubu, sahildar devletlerin büyükelçilerince 28 Haziran 2000 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır. BLACKSEAFOR'un en önemli aşaması olan Kuruluş Antlaşması ise 2 Nisan 2001 tarihinde dışişleri bakanları ve yetkilendirdikleri üst düzey temsilcileri tarafından -üye devletlerin deniz kuvvetleri komutanlarının da katıldığı bir törenle- İstanbul'da imzalanmıştır.[58] Antlaşmanın imzacı devletlerin tamamının parlamentolarında onaylanarak yürürlüğe girmesi, 2 Kasım 2003 tarihinde gerçekleşmiştir. Türkiye, antlaşmanın aslını saklayan depoziter ülkedir.[59]

---

[56] Sözer, "Türk Deniz Kuvvetleri'nin…", s. 181-182.

[57] Cem Gürdeniz, *Hedefteki Donanma*, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2013, s. 301.

[58] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Kuruluş", "https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=242dil=1&blackseafor=1, (02.10. 2016).

[59] T.C. Dışişleri Bakanlığı, "No: 13-19 Ocak 2004 BLACKSEAFOR Toplantısı Hk", http://www.mfa.gov.tr/no_13---19-ocak-2004_-blackseafor-toplantisi-hk.tr.mfa, (02.10.2016).

Daimi bir kuvvet yapısına sahip olmayan BLACKSEAFOR, çağrı esasına dayalı olarak aktive edilen bir deniz görev grubudur. BLACKSEAFOR, kara ve hava kuvvetlerinden doğrudan bir katılım olmadan salt deniz kuvvetleri unsurlarından oluşmaktadır. Ancak ihtiyaç durumunda diğer kuvvetlerden destek alınması mümkündür. BLACKSEAFOR'un kuvvet yapısında, biri komuta-kontrol gemisi olmak üzere taraflarca tahsis edilecek en az 4-6 savaş gemisi yer almaktadır. Deniz görev grubu emrinde görevlendirilebilecek ana savaş gemisi sınıfları; muhrip, fırkateyn, korvet, karakol botu, mayın karşı tedbirleri (MKT) gemisi ve yardımı sınıf gemidir. Aktivasyon dönemleri dışında gemiler kendi ülkelerindeki üslerinde konuşlu bulunmaktadır. Gemilerin toplanması ise Planlama Grubu (PG) toplantılarında hazırlanmış aktivasyon programlarına uygun olarak gerçekleşmektedir. BLACKSEAFOR, öncelikli olarak Karadeniz'de görevlendirilmek üzere teşkil edilmiştir. Ne var ki tarafların oybirliği ile karar almaları durumunda başka bölgelerde görevlendirilme önünde engel bulunmamaktadır. BLACKSEAFOR, gerektiğinde BM ve AGİT kapsamındaki harekâtlarda ya da kuruluş maksadıyla çelişmeyen diğer uluslararası faaliyetlerde görevlendirilebilmektedir. Böyle bir görevlendirmenin gündeme gelmesi durumunda tarafların kendi ulusal mevzuatlarına uygun olarak onay alması gerekmektedir.[60]

BLACKSEAFOR'a ilişkin siyasi kararlar, dışişleri/savunma bakanlarının veya onların yetkili kıldıkları temsilcilerin katıldığı toplantılarda alınmaktadır. Normal şartlarda yılda bir kez gerçekleştirilen siyasi istişarelere tarafların yetkili hükümet temsilcileri, askeri istişarelere ise Genelkurmay Başkanları veya onların temsilcileri katılmaktadır. BLACKSEAFOR'un harekât komutası Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanları Komitesi (*Black Sea Naval Commenders Commity/BSNC*)'nde bulunmaktadır. Genel yönlendirme ve kontrol makamı olan BSNC'nin üyeleri; Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Türkiye ve Ukrayna için deniz kuvvetleri komutanları, Rusya içinse Karadeniz Filosu komutanıdır. BSNC, görev grubunun harekât kontrolünü BLACKSEAFOR Harekât Kontrol Makamı (*Operational Control Authority of BLACKSEAFOR/OPBLACKSEAFOR*)'na devretmektedir. Bir amiralin tayin edildiği makam, dönemsel olarak sahildar devletler arasında el

[60] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Görev Ortamı", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=243&dil=1&blackseafor=1, (03.10.2016).

değiştirmektedir. BLACKSEAFOR'un taktik komutasıysa BLACKSEAFOR komutanındadır. OPBLACKSEAFOR'u tayin eden devlet, eş zamanlı olarak BLACKSEAFOR komutanını da atamaktadır.[61]

İlk aktivasyonunu 27 Eylül-16 Ekim 2001 tarihlerinde gerçekleştiren BLACKSEAFOR, PG tarafından belirlenen takvime uygun olarak her yıl aktive edilmektedir. Görev grubu, Ağustos 2004'teki aktivasyona kadar yılda bir kez, o tarihten sonraysa yılda iki kez aktive edilmiştir. Aslında Kuruluş Antlaşması, beklenmedik durumlar karşısında plansız aktivasyonu da mümkün kılmaktadır. Ancak bugüne kadar böyle bir tasarrufta bulunulmamıştır.[62] Bu açıdan milat 21 Mayıs 2010 tarihinde Romanya'nın Köstence şehrinde düzenlenen BSNC toplantısıdır. Türkiye'nin girişimleriyle toplantıda kuvvetin gelecek yıllarda plansız aktive edilmesi konusunda mutabakata varılmıştır.[63]

Kuruluş Antlaşması'nda BLACKSEAFOR'un görevleri; arama ve kurtarma harekâtı, insani yardım harekâtı, MKT harekâtı ve çevre koruma harekâtı olarak belirlenmiştir. Sıralanan harekât nevileri dışında, iyi niyet ziyaretlerinin gerçekleştirilmesi ve taraflarca kararlaştırılacak diğer görevlerin icrası da öngörülmüştür.[64] Öte yandan BLACKSEAFOR'un görev yönergesine 7 Temmuz 2004 tarihinde yapılan değişiklikle terörizm ve organize suçlar ile mücadele de dâhil edilmiştir. Değişiklik sonrası Terörizmle Mücadele Operasyonu isimli ilk tatbikat 2-27 Ağustos 2004 tarihlerinde icra edilmiştir. Görev yönergesinin değiştirilmesinin ve hemen ardından terörizm tehdidine yönelik bir tatbikat icra edilmesinin arka planında, NATO'nun Karadeniz'e girmesinin engellenmesi bulunmaktadır. Öyle ki bölgede Rusya ve Ukrayna'yı dengeleme arayışında olan Bulgaristan ve Romanya, NATO unsurlarının Karadeniz'de varlık göstermesini talep etmiş, bu bağlamda İttifakın 11 Eylül sonrası Akdeniz'de icra etmeye başladığı Etkin Çaba Harekâtı'nın Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesi gündeme gelmiştir. Perde arkasında ABD'nin olduğu böyle bir girişimin Montrö'ye zarar vereceğini dikkate alan Türkiye, öneriye

[61] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Komuta Yapısı", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=244&dil=1&blackseafor=1, (03.10.2016).
[62] Özgen, *Rota: Deniz Kuvvetleri…*, s. 503.
[63] "21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri", *Savunma ve Havacılık*, C. 24, S. 141, 2010, s. 38.
[64] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Görev Ortamı".

sıcak bakmamıştır. Nitekim Türkiye, Karadeniz güvenliğinin sahildar devletlerce sağlanması fikrini paylaşan Rusya ile işbirliği yaparak görev yönergesinin değiştirilmesini sağlamıştır.[65]

Kurulduğu tarihten sonraki faaliyetleri dikkate alındığında, BLACKSEAFOR'un başarılı bir bölgesel güvenlik girişimi olduğuna şüphe yoktur. Ne var ki 2008 sonrasında yaşanan gelişmelerin BLACKSEAFOR'un başarısını gölgelediği ve geleceğe dair belirsiz bir durum ortaya çıkardığı görülmektedir. Gürcistan, Ağustos 2008'de Rusya ile yaşanan savaş sonrasında BLACKSEAFOR'a bir süre gemi tahsis etmemiştir. Tiflis yönetimi, savaştan sonra ilk kez Nisan 2011'deki aktivasyona katılmıştır. Ancak o zaman da tepki olarak Gürcü gemisi, Rusya'nın Novoroski Limanı'na yapılan ziyarete iştirak etmemiştir.[66] Ukrayna'nın Kırım Krizi sonrasında Rusya'yı BLACKSEAFOR üyeliğinden çıkarmaya çalıştığı fakat bu girişimin başarısızlıkla sonuçlandığı basında yer almıştır.[67] Rusya da Türkiye ile yaşanan uçak krizi sonrasında BLACKSEAFOR faaliyetlerine katılımını askıya aldığını duyurmuştur.[68]

7.2. Karadeniz Uyumu Harekâtı

11 Eylül sonrası Etkin Çaba Harekâtı'nın Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesi için NATO'da yoğun çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. O dönem çalışmaların başlatılma gerekçesi olarak Akdeniz'de takip edilen şüpheli ve dikkat çeken gemilerin Karadeniz'de takibinin yapılamadığı iddiasının öne sürüldüğü görülmektedir. Terörizm tehdidi öne sürülerek NATO'nun Karadeniz'e girişinin gündeme gelmesi, Montrö dengesinin bozulmasını istemeyen Türkiye'yi harekete geçirmiştir. Karadeniz'de güvenlik boşluğu olduğu iddiasını boşa çıkarmak isteyen Türkiye, öncelikle BLACKSEAFOR'un daimi bir kuvvet yapısına dönüştürülmesi seçeneği üzerinde durmuştur. Ne var ki sahildar devletlerin bu girişime karşı ikircikli bir tutum takınması, sürecin istenilen hızda ilerletilmesinin mümkün olmayacağını ortaya çıkarmıştır. Öyle ki başlangıçta dönüşüme mesafeli yaklaşan Rusya, teklifin ancak tüm tarafların menfaatine (kazan-kazan) bir çözüm

[65] Gökhan Koçer, "Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye", *Akademik Bakış*, C. 1, S. 1, 2007, s. 212

[66] "Georgia to Attend Activation of BLACKSEAFOR", http://www.today.az/news/regions/83787.html, (31.10.2016).

[67] "Ukraine's Attempts to Exclude Russia From BlackSeaFor Fail – Military Source", http://tass.com/russia/741296, (31.10.2016).

[68] "Russia Suspends Participation in BLACKSEAFOR Drills After Turkey's Downing of Russian Jet", http://tass.com/defense/839869, (31.10.2016).

olduğu kanısına vardıktan sonra yapıcı bir tutum takınmıştır. Buna karşılık başlangıçta dönüşüme destekleyen Bulgaristan ve Romanya ise -ABD'nin etkisiyle- NATO'ya üye olduktan sonra süreci yavaşlatıcı bir rol oynamıştır. Gürcistan'ın durumu için de benzer bir tespit yapmak mümkündür.[69]

Sahildar devletlerin kararsız tutumları karşısında BLACKSEAFOR'daki dönüşümün istenilen hızda ilerlemeyeceğini gören ancak bir yandan da gelişmeler karşısında ivedilikle harekete geçilmesi gerektiğini değerlendiren Türkiye, inisiyatif alarak 1 Mart 2014 tarihinde Karadeniz Uyumu Harekâtı (KUH) adı verilen bir deniz güvenlik harekâtı başlatmıştır. BM Güvenlik Konseyi'nin terörle ve kitle imha silahlarının yayılmasıyla mücadeleyi öngören 1373, 1540 ve 1566 sayılı kararlarına uygun olarak icra edilen harekâtın amacı Karadeniz'de, özellikle de İstanbul Boğazı yaklaşma sularında deniz güvenliğini tesis etmektir.[70] Bu amaçla fırkateyn, korvet, hücumbot, karakol gemisi ve denizaltı sınıfı suüstü ve sualtı platformlarından oluşan bir görev grubu, denizde durumsal farkındalığın sağlanması ve şüpheli gemiler hakkında bilgi toplanması için varlık göstermektedir. Bu faaliyetlere ihtiyaca göre deniz karakol uçakları, helikopterler ve sahil güvenlik botları da destek vermektedir.[71]

KUH unsurlarınca Batı, Orta ve Doğu Karadeniz'de düzenli olarak keşif, gözetleme ve karakol faaliyetleri icra edilmektedir. Bu çerçevede yasa dışı faaliyetlere karıştığından şüphe duyulan gemiler varış limanlarına kadar takip edilmekte, arama yapılması gerektiği durumlarda ise alıkonularak, ilgili makamlarca arama işlemi gerçekleştirilmektedir. KUH kapsamında bugüne kadar binlerce gemi tespit edilip, kimlik sorgulamasından geçirilmiştir.[72] Üstelik Türkiye, KUH kapsamında elde edilen bilgileri ve oluşturulan tanımlanmış deniz resmini NATO makamlarıyla da paylaşmaktadır. Gerçekleştirilen işbirliği sonucu NATO, KUH'un Akdeniz'deki Etkin Çaba Harekâtı ile ilişkilendirilmesine ve onun tamamlayıcı olarak kabul edilmesine karar vermiştir. Nitekim günümüzde iki harekât

[69] Gürdeniz, *Hedefteki Donanma*, s. 312-317.
[70] "Denizcilik Türk'ün Milli Ülküsü Olmalıdır", *Savunma ve Havacılık*, C. 24, S. 139, 2010, s. 18-20.
[71] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Uyumu Harekâtı", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=27, (03.10.2016).
[72] Koçer, "Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası…", s. 214.

gerek bilgi ve istihbarat paylaşımı gerekse şüpheli ve dikkat çeken gemilerin takibi konularında işbirliği içerisinde icra edilmektedir.[73]

KUH'un güvenlik ve istikrar ortamına olumlu katkısının görülmesi üzerine Türkiye, harekâtın çok uluslu bir yapıya dönüştürülmesi yönünde çalışmalara başlamış ve Karadeniz'e sahildar tüm devletlere harekâta katılma davetinde bulunmuştur. Bugüne kadar Türkiye'nin davetine müspet yanıt veren devletler; Rusya, Ukrayna ve Romanya'dır. Rusya, iki ülke deniz kuvvetlerinin karşılıklı mektup değişimi sürecinin tamamlanmasının ardından, 27 Aralık 2006 tarihinde Dışişleri Bakanlıkları arasında gerçekleştirilen nota teatisi ile harekâta resmen katılmıştır. Ukrayna'nın harekâta resmen katılması, 17 Ocak 2007 tarihinde imzalanan protokol ile gerçekleşmiştir. Ancak Ukrayna, harekâta bilgi değişimi temelinde katılmakta olup, doğrudan gemilerle iştirak etmemektedir. Romanya'nın harekâta resmen katılımına ilişkin mutabakat muhtırası ise 6 Aralık 2010 imzalanmıştır. Türkiye, katılımcı diğer devletlerin unsurlarıyla bilgi değişimi ve koordinasyonu sağlayacak KUH Daimi Koordinasyon Merkezi'ni 10 Ekim 2005 tarihinde Karadeniz Ereğli'de faaliyete geçirmiştir.[74]

Sahildar üç devletin katıldığı KUH'a Bulgaristan ve Gürcistan'ın da katılmasına yönelik görüşmeler devam etmektedir. İki devletin de yakın zamanda harekâta katılması beklenmektedir. Öte yandan Rusya, Türkiye tarafından düşürülen savaş uçağını gerekçe göstererek 26 Kasım 2015 tarihinde KUH kapsamında gerçekleştirilen bilgi değişimini askıya almıştır. Yine kriz nedeniyle irtibat subayları da karşılıklı olarak geri çekilmiştir.[75]

7.3. Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır/Sahil Güvenlik İşbirliği Forumu

Karadeniz'de deniz güvenliği bağlamında değerlendirilmesi gereken bir diğer girişim yine Türkiye'nin öncülüğünde hayata geçirilen Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır/Sahil Güvenlik İşbirliği Forumu (*Black Sea Littoral States Border/Coast Guard Cooperation Forum/BSCF*)'dur. Türkiye, Karadeniz'e sahildar devletlerin sınır birlikleri/sahil güvenlik komutanlarının düzenli olarak bir araya gelmeleri teklifini gündeme getirmiş, tüm tarafların teklifi benimsemesi üzerine Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır

[73] "Denizcilik Türk'ün Milli…", s. 20.
[74] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Uyumu Harekâtı".
[75] Gökhan Karakaş, "Karadeniz Uyumu Harekâtı Sürüyor", http://www.milliyet.com.tr/karadeniz-uyumu-harekati-suruyor-gundem-2228872/, (03.11.2016).

Birlikleri/Sahil Güvenlik Komutanları Toplantısı'nın ilki 2000 yılında gerçekleştirilmiştir. 7-9 Kasım 2006 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen 7. toplantıda imzalanan antlaşmayla ise organizasyona yeni bir kimlik kazandırılarak BSCF kurulmuştur.[76]

BSCF; terörizm, yasa dışı göç ve insan kaçakçılığıyla mücadele, uyuşturucu ve silah kaçakçılığının önlenmesi, yasa dışı faaliyetlere karışan gemilerin izlenmesi ve ulusal/uluslararası hukuk çerçevesinde gereken cezai işlemin yapılması, deniz kirliliği ve yasa dışı su ürünleri istihsalinin önlenmesi ve sınır güvenliğine yönelik bilgi değişimi konularında işbirliğini öngörmektedir.[77] Düzenlemeye göre sahildar devletler arasında kurulmuş bir çevrimiçi bilgisayar ağı olan Otomatik Bilgi Paylaşımı Sistemi (*Automated Information Exchange System/AIES*), deniz ortamında tespit edilen yasa dışı faaliyetlere ilişkin süratli bilgi akışını sağlamaktadır. Bulgaristan'ın Burgaz şehrinde konuşlu bulunan Sınır Koordinasyon ve Bilgi Merkezi ise faaliyetleri koordine eden birim konumundadır.[78]

BSCF, üye devletler arasında muhtelif başlıklar altında faaliyetler icra edilmesini de öngörmektedir. Belirlenen faaliyet başlıkları; birlik, karargâh ve kurumlar arası ziyaretler, müşterek komisyon toplantıları, tatbikatlara gözlemci gönderilmesi, eğitim programları düzenlenmesi, birlik ve personel mübadelesi ve botların karşılıklı liman ziyaretleridir.[79] Faaliyetlerin en dikkat çekici olanı, her yıl sahildar devletlerden birinin ev sahipliğinde icra edilen Karadeniz Şahini (*Black Sea Hawk*) isimli birleşik deniz tatbikatlarıdır. Ancak söz konusu tatbikatların da sahildar devletler arasındaki gerginliklerden etkilendiği görülmektedir. Rusya ile sorunlar yaşayan Ukrayna'nın 17-20 Ağustos 2015 tarihlerinde

[76] Sahil Güvenlik Komutanlığı, "Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır Birlikleri/Sahil Güvenlik Komutanları Toplantıları ve Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır/Sahil Güvenlik İşbirliği Forumu", http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/genel_sekreterlik/uluslararasi_iliskiler/uluslararasi_iliskiler.asp, (01.10.2016).

[77] Uğur Kocabaş, "8. Karadeniz'e Sahildar Devletler Sahil/Sınır Güvenlik Liderleri Toplantısı", *Sahil Güvenlik Dergisi*, S. 3, 2007, s. 8.

[78] Panagiota Manoli, "Cross-Border Cooperation and Regional Policy Coordination: The Role of BSEC", (ed.) Ayça Ergun ve Hamlet Isaxanli, *Security and Cross-Border Cooperation in the EU, the Black Sea Region and Southern Caucasus*, IOS Yayınları, Amsterdam, 2013, s. 77.

[79] Sahil Güvenlik Komutanlığı, "Karadeniz'e Sahildar Devletler…".

Türkiye'nin ev sahipliğinde İstanbul Şile açıklarında icra edilen tatbikata katılmaması,[80] bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

7.4. Karadeniz'de Güven ve Güvenlik Arttırıcı Önlemler İnisiyatifi

Karadeniz'de deniz güvenliği bağlamında ele alınabilecek girişimlerden biri de sahildar altı devletin katılımıyla hayata geçirilen Güven ve Güvenlik Arttırıcı Önlemler İnisiyatifi (GGAÖ)'dir. GGAÖ'nün müzakerelerine ilişkin yol haritası 23 Şubat 1998'te Viyana'da çizilmiş, taraflar arasında 23 Haziran 1998'te başlayan görüşmeler 1 Kasım 2001'te son bulmuştur. 25 Nisan 2002'te Kiev'de imzalanan bağlayıcı bir ortak siyasi bildiri ve dokümanla son şeklini alan GGAÖ, 1 Ocak 2003'te yürürlüğe girmiştir.[81] GGAÖ'nün temel amacı Karadeniz'de deniz ortamında işbirliği ve güveni arttırmaktır. Sahildar devletlerin tamamının taraf olduğu düzenleme, dünyada deniz alanında mevcut yegâne güven ve güvenlik arttırıcı rejim olma özelliğine sahiptir. Türkiye, Ukrayna'nın öncülüğünde başlatılan GGAÖ'ye başından beri en büyük desteği veren devlet olarak öne çıkmaktadır.[82]

Bölgesel nitelikteki birçok GGAÖ'nün aksine Karadeniz özelinde imzalanan doküman, doğrudan AGİT'in Viyana Belgesi'ne atıf yapmamaktadır. Düzenleme genel olarak beş başlık altında işbirliğini öngörmektedir. Bunlar sırasıyla; (1) Donanma alanında umumi işbirliği, (2) İletişim kanallarının tesisi, (3) Karşılıklı deniz üssü ziyaretleri, (4) 400 ton üzeri muharip gemiler, 50 ton üzeri denizaltılar, amfibi gemiler, ilgili sahadaki personel sayıları ve planlı tatbikatlar hakkında bilgi paylaşımı ve (5) Her sene bir ülkenin ev sahipliğinde İtimat Yıllık Deniz Tatbikatı (*Confidence Annual Naval Exercise/CANE*) icra edilmesidir. İlke olarak taraflar dokümana ilişkin hükümleri görüşmek ve gerekli görülen değişiklikleri yapmak üzere her yıl bir araya gelmektedir. Kararlar ise oybirliğiyle alınmaktadır.[83]

Rusya ile Ukrayna arasındaki gerginliğin GGAÖ'ye yansımasının ne şekilde olacağı önemli bir tartışma konusudur. Ukrayna, CANE takvimi uyarınca kendi ev sahipliğinde icra edilmesi öngörülen Güven-2014 (*Reliance-2014*) Tatbikatı'nı

[80] Sahil Güvenlik Komutanlığı, "Black Sea Hawk-2015 Tatbikatı", http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/genel_sekreterlik/TATB%C4%B0KATLAR/BSH-2015.asp, (03.11.2016).

[81] Zdzislaw Lachowski, *Confidence -and Security- Building Measures in the New Europe*, Oxford Üniversitesi Yayınları, Oxford, 2004, s. 149-150.

[82] Koçer, "Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası…", s. 207-208.

[83] Lachowski, *Confidence -and Security-*…, s. 150-151.

gerçekleştirmeyeceğini açıklamıştır. Gerçi Kiev yönetimi açıklamasında GGAÖ kapsamındaki yükümlülüklerine bağlılığını teyit etmiştir. Ne var ki Karadeniz Bölgesi'ndeki gerçekler, tehditler ve meydan okumalar göz önünde bulundurularak dokümanın mevcut duruma uyarlanması gerektiğinin de altını çizmiştir.[84]

7.5. Barış İçin Ortaklık

Avrupa-Atlantik bölgesinde yaşanan gelişmeleri dikkate alan NATO, 10-11 Ocak 1994 tarihlerinde düzenlenen Brüksel Zirvesi'nde Barış İçin Ortaklık (BİO) adıyla yeni bir program başlatmıştır. NATO'nun doğu sınırlarında yer alan Avrupa ve eski Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ülkeleri ile diyalog ve işbirliğini geliştirme üzerine kurulan program, katılımcının kendi öncelik ve ihtiyaçları doğrultusunda, İttifakın tüm faaliyet sahalarında ilişki tesis edilmesini öngörmektedir. Hâlihazırda programa 22 devlet katılmaktadır.[85]

BİO, Karadeniz'e sahildar devletler arasında da işbirliği alanları yaratmaktadır. Program çerçevesinde en yaygın işbirliği alanı uluslararası barış yapma (*peace making*) kuvvetlerinin eğitimidir. İlkesel olarak eğitimler Türkiye ve Ukrayna'da ya da belirlenen başka bir sahildar devletin limanında gerçekleştirilmektedir. Nitekim Türkiye, Temmuz 1998'de uluslararası barış yapma kuvvetlerinin eğitimine yönelik bir merkez kurmuştur. BİO çerçevesinde Karadeniz'de gerçekleştirilen bir diğer faaliyet türü ise birleşik deniz tatbikatlarıdır. Bahse konu tatbikatlardan ilki, her yıl haziran-temmuz aylarında İşbirlikçi Ortak (*Cooperative Partner*) adıyla icra edilmektedir. Deniz safhası Karadeniz'in kuzeybatısında icra edilen İşbirlikçi Ortak tatbikatlarının liman faaliyetlerine sahildar devletlerden biri ev sahipliği yapmaktadır.[86] Türkiye, İşbirlikçi Ortak tatbikatlarına düzenli katılım göstermektedir. Bu kapsamda ele alınabilecek bir diğer tatbikat ise Deniz Esintisi (*Sea Breeze*)'dir. İlki 1997 yılında icra edilen Deniz Esintisi tatbikatlarına ABD ve Ukrayna birlikte ev sahipliği yapmaktadır. Deniz Esintisi tatbikatlarının sonuncusu

[84] OSCE, "Statement By The Delegation of Ukraine", http://www.osce.org/fsc/134416?download=true, (03.11.2016).

[85] NATO, "Partnership for Peace Programme", http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_50349.htm#, (29.09.2016).

[86] Hryhoriy Perepelytsya, "Military and Naval Balance in the Black Sea", (ed.) Oleksandr Pavliuk ve Ivanna Klympush-Tsintsadze, *The Black Sea Region: Cooperation and Security Building*, Routledge Yayınları, New York, 2015, s. 206.

Temmuz 2016'da icra edilmiştir. Tatbikata aralarında Türkiye'nin de yer aldığı 13 ülkeden yaklaşık 2.300 personel katılmıştır.[87]

Deniz Esintisi tatbikatlarının özellikle Kırım ve Ukrayna'daki gelişmelerden sonra Batı ile Rusya ile arasında bir gerginlik unsuru olduğu söylenebilir. Rusya, 13 parça savaş gemisinin katılımıyla icra edilen Deniz Esintisi-2014 Tatbikatı'na tepkisini, tüm Karadeniz'de 20 parça savaş gemisinin katılımıyla eş zamanlı icra ettiği tatbikat ile göstermiştir.[88] 2015 ve 2016 yılındaki tatbikatlar da gergin bir atmosferde geçmiştir. Hatta 2016 yılındaki tatbikat için Rus uzmanları tarafından Kırım'ı istila provası olduğu yönünde değerlendirmeler yapılmıştır.[89]

7.6. Türk Boğazları'nın Güvenliği

Önceki bölümlerde de belirtildiği üzere Türk Boğazları'ndan yılda binlerle ifade edilen sayıda tanker geçmektedir. Boğazlar coğrafi, oşinografik ve meteorolojik özellikleri ile seyir emniyetini kısıtlayıcı unsurları barındırmaktadır. Buna transit ve yerel deniz trafiğinin yoğunluğu da eklendiğinde kaza olasılığı artmaktadır. Diğer taraftan Boğazların dar ve kavisli bir suyolu olması, geçiş yapan tankerleri asimetrik nitelikli saldırılar karşısında kolay hedef haline getirmektedir. Ham petrolün parlama ve yanma özelliği düşüktür. Ancak LPG (*Liquefied Petroleum Gas/LPG*) ve LNG açısından durum farklıdır. İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından hazırlanan bilimsel bir raporda, Boğazlarda bir LNG tankerinin patlaması durumunda 3 kilometre çapında bir alanının etkileneceği hesaplanmıştır.[90]

Geçişlerin yoğunluğunu ve asimetrik nitelikli saldırı yapılma ihtimalini dikkate alan Türkiye, risk, tehdit ve yük durumuna göre tankerlerden yüksek risk ihtiva edenlere Boğazlardan geçişleri süresince koruma sağlamaktadır. Koruma amaçlı refakat görevi Sahil Güvenlik Komutanlığı'na bağlı sahil güvenlik botları veya Sahil Güvenlik ve Emniyet Timleri (SAGET) tarafından icra edilmektedir.[91]

---

[87] U.S. Naval Forces, "Sea Breeze 2016", http://www.c6f.navy.mil/forces-efforts/sea-breeze-2016, (30.10.2016).

[88] "Karadeniz'deki NATO Tatbikatı Rusları Rahatsız Etti", http://www.denizhaber.com.tr/karadenizdeki-nato-tatbikati-ruslari-rahatsiz-etti-haber-56433.htm, (30.10.2016).

[89] "US-Ukrainian Sea Breeze 2016 Exercises Threaten to Blow Up The Black Sea", https://sputniknews.com/military/201607141042954010-us-ukrainian-exercises-dangers/, (30.10.2016).

[90] Adil Can Sivrikaya, "İstanbul İçin Büyük Risk: 55 Atom Bombası Gücünde", http://www.ulusalkanal.com.tr/gundem/istanbul-icin-buyuk-risk-55-atom-bombasi-gucunde-h61566.html, (03.10.2016).

[91] Demir, "Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın…", s. 192.

Refakat görevlerinde öncelik LPG, LNG ve büyük tonajlı ham petrol tankerlerine verilmektedir. 2011'de 877, 2012'de 1.129, 2013'te 1.092, 2014'te 414 ve 2015'te 959 LPG/LNG tankerine Boğazlardan geçişleri sırasında refakat edilmiştir.[92]

8. Sonuç

Soğuk Savaş sonrası dönemde Türkiye'nin hem bölge dışı aktörlerin Karadeniz'e girebilmek için öne sürdükleri argümanları geçersiz kılmak hem de bölgede deniz ve enerji güvenliğine katkı sağlamak için faaliyetlerde bulunduğu görülmektedir. Türkiye'nin temel hedefi bölgesel bir güvenlik mimarisinin oluşturulması ve Karadeniz güvenliğinin sahildar devletlerin yer alacağı çok taraflı düzenlemelerle sağlanmasıdır.

Geçtiğimiz dönemde Türkiye, Karadeniz'de güvenlik odaklı birçok girişime öncülük etmiştir. Bunların en dikkat çekicileri BLACKSEAFOR, KUH ve BSCF'dir. BLACKSEAFOR ve BSCF, en başından itibaren çok uluslu yapılar olarak planlanmıştır. KUH ise başta ulusal bir girişim olarak hayata geçirilmiş, akabinde ise çok uluslu bir yapıya dönüştürülmüştür. Türkiye, sahildar devletlerin Karadeniz'de işbirliği ve güven ortamının tesisine katkı sağlayan girişimlerini de desteklemektedir. Ukrayna'nın önerisiyle uygulamaya geçirilen ve dünyada deniz alanında mevcut yegâne güven ve güvenlik arttırıcı rejim olma özelliğini taşıyan GGAÖ'nün başından itibaren en büyük destekçisi Türkiye olmuştur. Bunların dışında Türkiye, Karadeniz'de BİO kapsamında icra edilen tatbikatlara katıldığı gibi eğitim faaliyetlerini de desteklemektedir. Türkiye'nin bir diğer faaliyeti de başta yüksek risk ihtiva eden tankerler olmak üzere, Boğazlardaki deniz trafiğinin güvenliğinin sağlanmasıdır.

Kuşkusuz Türkiye'nin öncülük ettiği veya yer aldığı faaliyetler Karadeniz'de deniz ve enerji güvenliğe önemli katkılar sağlamaktadır. İcra edilen faaliyetleri belki bundan da önemli kılan, sahildar devletler arasında işbirliği ve güven ortamının tesisine uygun bir zemin hazırlamasıdır. Bu kritik bir kazanımdır. Zira daha önce de vurgulandığı gibi Türkiye, Karadeniz güvenliğinin sahildar devletler tarafından sağlanması gerektiği görüşündedir. Sıralanan faaliyetlerin bu görüşün uygulanabilirliğini gösterdiği ve bölge dışı aktörlerin Karadeniz'e girişte öne sürdükleri argümanları zayıflattığı söylenebilir.

[92] Sahil Güvenlik Komutanlığı, "İstatistikler", http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/faaliyet_istatistikleri/faaliyet_istatistikleri.asp, (03.10.2016).

Öte yandan son yıllarda bölge ülkeleri arasındaki sorunların yukarıdaki tabloyu değiştirmeye başladığı gözlemlenmektedir. 2008 yılındaki Rusya-Gürcistan Savaşı, bölgede süregelen istikrara ilk ciddi darbeyi vurmuştur. Ancak ondan da önemlisi, 2014 yılında Rusya'nın Kırım Yarımadası'nı ilhak etmesidir. Bu adım Rusya'yı hem Ukrayna hem de Batı ile karşı karşıya getirmiş, Moskova'nın Doğu Ukrayna'daki ayrılıkçıları desteklemesi ise taraflar arasındaki gerginliği tırmandırmıştır. Gelinen noktada sahildar devlet arasında işbirliği ve güven ortamının büyük zarar gördüğüne şüphe yoktur. Bu durum mevcut çok taraflı düzenlemelerin sahada uygulanmasında sorunlar ortaya çıkardığı gibi geleceğe yönelik belirsizliği de arttırmaktadır.

Karadeniz politikası düşünüldüğünde aslında Türkiye açısından ideal senaryo 2014, hatta 2008 öncesi duruma geri dönülmesidir. Ancak gerçekçi bir değerlendirmede en azından kısa ve orta vadede bunun gerçekleşmesinin mümkün olmayacağı da ortadadır. Bu tabloda Türkiye'nin öncelikle çok taraflı düzenlemelerin en az hasar göreceği tedbirlerin alınmasına yönelik çaba sarf etmesi doğru bir hareket tarzı olacaktır. Diğer yandan Karadeniz'de deniz ve enerji güvenliği ertelenmesi mümkün olmayan güvenlik gereksinimleridir. Bu durum bölge dışı aktörlerin Karadeniz'e yönelik hedefleri ile birlikte düşünüldüğünde, en azından görünür gelecekte Türkiye'nin ulusal inisiyatifleri devam ettirmesinin ne denli önemli olduğu bir kez daha anlaşılmaktadır.

KAYNAKLAR

"21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri" (2010), *Savunma ve Havacılık*, C. 24, S. 141, s. 24-46.

"Barbaros Hayrettin Karadeniz'e Açılıyor", http://www.denizhaber.com.tr/barbaros-hayrettin-karadenize-aciliyor-haber-47156.htm, (23.09.2016).

BEŞOĞUL, Çağdaş, "Kırım'ın İlhakının Karadeniz Jeopolitiğine Olan Etkileri", https://www.academia.edu/19854872/K%C4%B1r%C4%B1m%C4%B1n_%C4%B0lhak%C4%B1n%C4%B1n_Karadeniz_Jeopoliti%C4%9Fine_Olan_Etkileri, (25.09. 2016).

"Black Sea Offshore Production in 2015 - A Route to Energy Independence?", http://www.oilgas-events.com/market-insights/georgia-romania-russia-turkey/black-sea-offshore-production-in-2015-a-route-to-energy-independence-/801781383, (23.09.2016).

BM Enformasyon Merkezi, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi", http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/deniz hukuku.pdf, (05.11.2016).

BOZKURT, Giray Saynur (2011), "Security Policy of Turkey and Russia in the Black Sea Basin", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 30, s. 1-13.

BP, "Energy Outlook 2035", http://www.bp.com/content/ dam/bp/pdf/energy-economics/energy-outlook-2015/bp-energy-outlook-2035-booklet.pdf, (29.08.2016).

BP, "Statistical Review of World Energy June 2015", https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/ statistical-review-2015/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf, (29.08.2016).

BUEGER, Christian, "What is Maritime Security", http://bueger.info/wp-content/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf, (30.08.2016).

ÇÖRTEN, Burcu (2009), *Güncel Karadeniz Jeopolitiği*, Karadeniz Stratejik Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları Giresun.

DEMİR, Faruk (2007), *Enerji Güvenliği, Diplomasisi ve Ekonomisi*, Altınküre Yayınları, Ankara.

DEMİR, Güray (2012), "Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın Enerji Nakil Hatları Güvenliği Konusundaki Rolü ve Önemi", *Enerji Nakil Hatları Güvenliği Paneli*, İstanbul, s. 191-194.

"Denizcilik Türk'ün Milli Ülküsü Olmalıdır" (2010), *Savunma ve Havacılık*, C. 24, S. 139, s. 8-24.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Görev Ortamı", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php? icerik_id=243 &dil=1&blackseafor=1, (03.10.2016).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Komuta Yapısı", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php? icerik_id= 244&dil=1&blackseafor=1, (03.10.2016).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Kuruluş", "https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php? icerik_id=242dil =1&blackseafor=1, (02.10.2016).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Karadeniz Uyumu Harekâtı", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=27, (Erişim 03.10.2016).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2015), *Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi*, Deniz Basımevi, İstanbul.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, "2015 Yılı Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri", https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx, (18.09.2016).

EDİGER, Volkan Şevket (2007), "Enerji Arz Güvenliği ve Ulusal Güvenlik Arasındaki İlişki", *Enerji Arz Güvenliği Sempozyumu*, Ankara, s. 1-47.

EL-SHAZLY, Nadia El-Sayed (1998), *The Gulf Tanker War: Iran and Iraq's Maritime Swordplay*, Macmillan, Londra.

"Gazprom Türk Akımı'nın Yarısından Vazgeçti", http://www.milliyet.com.tr/gazpromgazprom-turk-akimi-nin/ekonomi/detay/2127839/default.htm, (20.09.2016).

GEO ExPro, "Romania: Black Sea Gas Discovery", http://www.geoexpro.com/articles/2012/09/romania-black-sea-gas-discovery, (23.09.2016).

"Georgia to Attend Activation of BLACKSEAFOR", http://www.today.az/news/regions/83787.html, (31.10.2016).

GÜRDENİZ, Cem (2009), "Deniz Güvenliğinin Enerji Arz Güvenliği Üzerindeki Rolü", *Enerji Güvenliğine Ortak Çözüm Arayışları Sempozyumu*, İstanbul, s. 207-260.

GÜRDENİZ, Cem (2013), *Hedefteki Donanma*, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul.

GÜRDENİZ, Cem, "Transformation in the Black Sea and Caucasus Regions", http://www.csd.bg/artShow.php?id=6781, (24.09.2016).

HACIOĞLU, Nerdun, "Rusya, Montrö'yü BM'ye Götürecek", http://www.hurriyet.com.tr/rusya-montro-yu-bm-ye-goturecek-9833215, (26.09.2016).

HACIOĞLU, Nerdun, "Rusya Türk Akımı Yerine Rafa Kaldırdığı Projeyi İndiriyor", http://www.hurriyet.com.tr/rusya-turk-akimi-yerine-rafa-kaldirdigi-projeyi-indiriyor-40070661, (20.09.2016).

IFP Energies Nouvelles, "Panorama 2012: Offshore Haydrocarbons", http://www.ifpenergiesnouvelles.com/Publications/Available-studies/Panorama-technical-reports/Panorama-2012, (31.08.2016).

International Energy Agency, "World Energy Outlook 2010", http://www.worldenergyoutlook.org/media/weo2010.pdf, (31.08.2016).

International Energy Agency, "World Oil Transit Chokepoints", https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm? RegionTopicID=WOTC, (18.09.2016).

International Maritime Organization (2012), *International Shipping Facts and Figures - Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, Maritime Knowledge Centre, Londra.

International Maritime Organization, "Overview", https:// business.un.org/en/entities/13, (29.08.2016).

"Is the Black Sea the Next North Sea?", http://www.iene.gr/ 6thSEEED/articlefiles/sessionIII/Hutta.pdf, (23.09. 2016).

IŞIK, Ahmet (2010), "Karadeniz Bölgesi'ndeki Değişimin Analizi", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, S. 12, s. 33-56.

KAMALOV, İlyas (2009), "Karadeniz Bölgesindeki Bazı Güncel Sorunlar", *Karadeniz Araştırmaları*, C. 6, S. 21, s. 13-21.

"Kanal İstanbul, Montrö Antlaşması'na Aykırı Değil", http://www.haberturk.com/polemik/haber/629370-kanal-istanbul-montro-antlasmasina-aykiri-degil, (26.09.2016).

KANTÖRÜN, Ufuk (2010), "Bölgesel Enerji Politikaları ve Türkiye", *Bilge Strateji*, C. 2. S. 3, s. 87-113.

"Karadeniz'de Zengin Petrol Rezervleri Var", http://www. gazetevatan.com/-karadeniz-de-zengin-petrol-rezervleri-var--84930-ekonomi/, (23.09.2016).

"Karadeniz'deki NATO Tatbikatı Rusları Rahatsız Etti", http://www.denizhaber.com.tr/karadenizdeki-nato-tatbikati-ruslari-rahatsiz-etti-haber-56433.htm, (30.10.2016).

KARAKAŞ, Gökhan, "Karadeniz Uyumu Harekâtı Sürüyor", http://www.milliyet.com.tr/karadeniz-uyumu-harekati-suruyor-gundem-2228872/, (03.11.2016).

KOCABAŞ, Uğur (2007), "8. Karadeniz'e Sahildar Devletler Sahil/Sınır Güvenlik Liderleri Toplantısı", *Sahil Güvenlik Dergisi*, S. 3, s. 6-9.

KOÇER, Gökhan (2007), "Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye", *Akademik Bakış*, C. 1, S. 1, s. 195-217.

Lachowski, Zdzislaw (2004), *Confidence -and Security-Building Measures in the New Europe*, Oxford Üniversitesi Yayınları, Oxford.

MANOLI, Panagiota (2013), "Cross-Border Cooperation and Regional Policy Coordination: The Role of BSEC", (ed.) Ayça Ergun ve Hamlet Isaxanli, *Security and Cross-Border Cooperation in the EU, the Black Sea Region and Southern Caucasus*, IOS Yayınları, Amsterdam.

METELITSA, Alexander ve MERCER, Megan, "World Oil Transit Chokepoints Critical to Global Energy Security", http:// www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=18991, (30.08. 2016).

NATO, "Partnership for Peace Programme", http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_50349.htm#, (29.09.2016).

OĞAN, Sinan, "Küresel Mücadelenin Yeni Rekabet Alanı: Karadeniz ve Montrö Antlaşması", http://www.turksam.org/tr/makale-detay/449-kuresel-mucadelenin-yeni-rekabet-alani-karadeniz-ve-montro-anlasmasi, (26.09.2016).

OSCE, "Statement By The Delegation of Ukraine", http://www.osce.org/fsc/134416?download=true, (03.11.2016).

ÖZERSAY, Kudret (2001), "Montreux Boğazlar Sözleşmesi", (ed.) Baskın Oran, *Türk Dış Politikası Cilt I: 1919-1980*, İletişim Yayınları, İstanbul, s. 370-384.

ÖZBAY, Fatih, "Türkiye-Rusya İlişkilerinde Karadeniz Faktörü", http://www.bilgesam.org/incele/106/-turkiye-rusya-iliskilerinde-karadeniz-faktoru/#.V-j4Tvl96M8, (26.09.2016).

ÖZDAĞDEVİREN, Kadir Nazif ve ERTUNÇ, Orhan (1995), *Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve Türkiye*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul.

ÖZGEN, Cenk (2015), *Rota: Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği*, Gece Kitaplığı Yayınları, Ankara.

ÖZTÜRK, Osman Metin, "Dünden Bugüne Karadeniz (Güncel Jeopolitiği, Enerji, Montrö, Rusya ve Sorunlar)", http://ascmer.org/dunden-bugune-karadeniz-guncel-jeopolitigi-enerji-montro-rusya-ve-sorunlar/, (22.08.2016).

PEREPELYTSYA, Hryhoriy (2015), "Military and Naval Balance in the Black Sea", (ed.) Oleksandr Pavliuk ve Ivanna Klympush-Tsintsadze, *The Black Sea Region: Cooperation and Security Building*, Routledge Yayınları, New York, s. 191-210.

"Romanya'nın Petrol Keşfi Karadeniz'de Umutları Arttırdı", http://www.dunya.com/sektorler/enerji/romanya039nin-petrol-kesfi-karadeniz039de-umutlari-artirdi-haberi-252170, (23.09.2016).

"Russia Suspends Participation in BLACKSEAFOR Drills After Turkey's Downing of Russian Jet", http://tass.com/defense/ 839869, (31.10.2016).

"Rusya Genelkurmayı: Türkiye Artık Karadeniz'in Efendisi Değil", https://tr.sputniknews.com/rusya/20160914/1024832161/rusya-genelkurmay-turkiye-karadeniz.html, (25.09.2016).

Sahil Güvenlik Komutanlığı, "Black Sea Hawk-2015 Tatbikatı", http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/genel_sekreterlik/TATB%C4%B0KATLAR/BSH-2015.asp, (03.11.2016).

Sahil Güvenlik Komutanlığı, "Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır Birlikleri/Sahil Güvenlik Komutanları Toplantıları ve Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır/Sahil Güvenlik İşbirliği Forumu", http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/genel_sekreterlik/uluslararasi_iliskiler/uluslararasi_iliskiler.asp, (01.10.2016).

Sahil Güvenlik Komutanlığı, "İstatistikler", http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/faaliyet_istatistikleri/faaliyet_istatistikleri. asp, (03.10.2016).

Shell Türkiye, "TPAO ve Shell Karadeniz'de Petrol Arama Anlaşması İmzaladı", http://www.shell.com.tr/aboutshell/media-centre/news-and-media-releases/2013/20130214.html, (23.09. 2016).

SİVRİKAYA, Adil Can, "İstanbul İçin Büyük Risk: 55 Atom Bombası Gücünde", http://www.ulusalkanal.com.tr/gundem/istanbul-icin-buyuk-risk-55-atom-bombasi-gucunde-h61566.html, (03.10.2016).

SÖZER, Mustafa (2012), "Türk Deniz Kuvvetleri'nin Deniz Yetki ve İlgi Alanlarımızda Enerji ve Deniz Güvenliğinin Tesisine Yönelik Faaliyetleri", *Enerji Nakil Hatları Güvenliği Paneli*, İstanbul, s. 179-189.

T.C. Dışişleri Bakanlığı, "No: 13-19 Ocak 2004 BLACKSEAFOR Toplantısı Hk", http://www.mfa.gov.tr/no_13---19-ocak-2004_-blackseafor-toplantisi-hk.tr.mfa, (02.10.2016).

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, "Uluslararası Boru Hatları ve Boru Hattı Projeleri", http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Uluslararasi-Boru-Hatlari-ve-Boru-Hatti-Projeleri, (19. 09.2016).

"Al Qaida Suspected in Tanker Explosion", https://www.theguardian.com/world/2002/oct/07/alqaida.france., (31.08.2016).

"Pirates Anchor Hijacked Supertanker off Somalia Coast", https://www.theguardian.com/world/2008/nov/18/somalia-oil, (31.08.2016).

"Türkiye'nin Gazı Akçakoca'dan", http://www.akcakocatv.com/haber-detay.asp?id=2727&Turkiyenin_gazi_Akcakocadan, (23. 09.2016).

"Ukraine's Attempts to Exclude Russia From BlackSeaFor Fail – Military Source", http://tass.com/russia/741296, (31.10.2016).

U.S. Energy Information Administration, "Caspian Sea Region", https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/regions_of_interest/Caspian_Sea/caspian_sea.pdf, (22.08.2016).

U.S. Naval Forces, "Sea Breeze 2016", http://www.c6f.navy.mil/forces-efforts/sea-breeze-2016, (30.10.2016).

"US-Ukrainian Sea Breeze 2016 Exercises Threaten to Blow Up The Black Sea", https://sputniknews.com/military/201607141042954010-us-ukrainian-exercises-dangers/, (30.10.2016).

VITTORIO, Barale (2008), "The European Marginal and Enclosed Seas: An Overview", (ed.) Vittorio Barale ve Martin Gade, *Remote Sensing of the European Seas*, Springer Yayınları, New York, s. 3-22.

YETKİN, Murat, "Rusya Büyükelçisi: Montrö Korunmalı", http://www.radikal.com.tr/yazarlar/murat-yetkin/rusya-buyukelcisi-montro-korunmali-1047796/, (26.09.2016).

YILMAZ, Sait (2007), "Karadeniz'de Değişen Dengeler ve Türkiye", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 15, s. 45-66.