

# DOĞU AKDENİZ'DE ENERJİ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK BİR GİRİŞİM: AKDENİZ KALKANI HAREKÂTI

Cenk ÖZGEN\*

## Özet

*İskenderun Körfezi çıkışlı deniz ulaştırma hatları, Irak ve Hazar Havzası petrol kaynaklarının tüketim pazarlarına taşınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Doğu Akdeniz'de tanker trafiğine yönelik potansiyel tehditleri dikkate alan Türkiye, 1 Nisan 2006 itibarıyla Akdeniz Kalkanı Harekâtı isimli deniz güvenlik harekâtını başlatmıştır. Bu çalışma dünyada doğrudan enerji güvenliğine yönelik icra edilen ilk deniz güvenlik harekâtı olan ve tanker trafiğinin emniyetinin sağlanması kadar Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatlerini korumadaki kararlılığını da gösteren Akdeniz Kalkanı Harekâtı'nı incelemeyi amaçlamaktadır.*

**Anahtar Kelimeler:** Doğu Akdeniz, Enerji Güvenliği, Tanker Trafığı, Türk Deniz Kuvvetleri, Akdeniz Kalkanı Harekâtı.

## AN INITIATIVE TO ENERGY SECURITY IN THE EASTERN MEDITERRANEAN: OPERATION MEDITERRANEAN SHIELD

### Abstract

*The sea lines of communication stretching from the Gulf of Iskenderun have played an important role in transporting oil sources in Iraq and Caspian Basin to consumer markets. Based on potential threats against tanker traffic in the Eastern Mediterranean, Turkey has been initiated maritime security operation on 1 April 2006 which is called Operation Mediterranean Shield. This study aims to examine Operation Mediterranean Shield which is the world's first directly maritime security operation for energy security and also providing to safety of tanker traffic as much as Turkey's determination to protect its benefits in the Eastern Mediterranean.*

**Key Words:** Eastern Mediterranean, Energy Security, Tanker Traffic, Turkish Naval Forces, Operation Mediterranean Shield.

---

\* Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Bölümü  
Doktora Öğrencisi.  
Akademik ORTA DOĞU, Cilt 8, Sayı 1, 2013

## Giriş

Son yıllarda enerji güvenliğinin öncelikli konu başlıklarından biri haline gelmesinin arka planında küresel enerji talebinde görülen hızlı artış bulunmaktadır. 1990-2010 döneminde dünya birincil enerji tüketimi yaklaşık %48 artmıştır.<sup>1</sup> 2010-2030 dönemine ilişkin yapılan projeksiyonlarda da dünya birincil enerji tüketiminin yıllık %1,6 oranında büyümeye devam edeceği, bunun da toplamda %39'luk bir artışa daha neden olacağı hesaplanmaktadır.<sup>2</sup>

Bugün dünya birincil enerji tüketiminin yaklaşık %57'si petrol ve doğalgaz kaynaklarından karşılanmaktadır.<sup>3</sup> Bu kaynakların tüketim pazarlarına taşınmasında ise ağırlık deniz yollarındadır. Dünyada farklı tonajlarda 3500'den fazla petrol tankeri bulunmakta ve küresel petrol taşımacılığının %62'si bu tankerler tarafından yapılmaktadır. Doğalgazın deniz yoluyla taşınması ise daha sofistike ve pahalı bir teknolojiyi gerektirmektedir.<sup>4</sup> Sıvılaştırılmış doğalgaz (Liquefied Natural Gas/LNG) şeklinde yapılan taşımacılığın küresel ticaretteki payı %32,3'tür.<sup>5</sup> Ancak ekonomik büyüme rekabeti içindeki ülkelerin yarattığı talebin etkisiyle LNG taşımacılığının payı artma eğilimindedir. Bu kapsamda halen dünyadaki LNG tankeri sayısı 200 civarındadır. Ancak sadece kısa vadede en az 150 LNG tankerine daha ihtiyaç olması beklenmektedir.<sup>6</sup>

Öte yandan özellikle 11 Eylül sonrası petrol ve LNG tankerlerine yönelik tehditler artmıştır. Terörizm ve deniz haydutluğu bu dönemde öne çıkan tehditlerdir. Yine kriz ve silahlı çatışmalar da tankerlere tehdit oluşturmaya devam etmektedir. Bununla bağlantılı olarak son yıllarda petrol ve doğalgaz açısından dışarıya bağımlı olan ve bu kaynakları deniz yoluyla ithal eden birçok ülkenin, yukarıda belirtilen tehditleri caydırmak ya da önlemek amaçlı girişimlere giderek ağırlık verdiği görülmektedir. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de icra etmekte olduğu Akdeniz Kalkanı Harekâtı'nda (AKH) bu kapsamdaki girişimlerden biridir. 1 Nisan 2006'da başlatılan AKH, dünyada doğrudan enerji güvenliğine yönelik icra edilen ilk deniz güvenlik harekâtı olma özelliğini taşımaktadır.

Bu çalışmada ilk olarak Doğu Akdeniz'in jeopolitiği üzerinde durulacaktır. Bunu İskenderun Körfezi çıkışlı tanker trafiğinin boyutuna dair bir analiz takip edecektir. Daha sonra bölgedeki tehditler masaya yatırılacaktır.

---

<sup>1</sup> BP, Historical Data, Accessed: 9 December 2012, <http://www.bp.com/sectionbodycopy.do?categoryId=7500 &contentId=7068481>.

<sup>2</sup> BP, Energy Outlook 2030, London, January 2012, p. 11.

<sup>3</sup> BP, Statistical Review of World Energy 2012, London, June 2012, p. 41.

<sup>4</sup> M. Faruk Demir, Enerji Güvenliği, Enerji Ekonomisi, Enerji Diplomasisi, 1.b., Altınküre Yayınları, Ankara, 2007, s. 38.

<sup>5</sup> BP, Statistical Review of World Energy 2012, London, June 2012, p. 4.

<sup>6</sup> Demir, Enerji Güvenliği, Enerji Ekonomisi, Enerji Diplomasisi, ss. 38-39.

Ardından Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sorunu ele alınacaktır. Son olarak da ana hatlarıyla AKH incelenecektir.

### **Doğu Akdeniz’in Jeopolitiği**

Yarı kapalı bir deniz olan Akdeniz, Batı ve Doğu olmak üzere iki büyük havzadan oluşmaktadır. Uluslararası Hidrografi Bürosu (International Hydrographic Organization) tarafından yayımlanan “Okyanus ve Denizlerin Sınırları” (Limits of Oceans and Seas) adlı eserde Doğu Akdeniz Havzası, Tunus’un kuzeydoğu ucundaki Bon Burnu’ndan İtalya’nın Sicilya Adası’nın batı ucunda yer alan Lilibeo Burnu’na doğru çizilen hat ile Batı Akdeniz Havzası’ndan ayrılmaktadır. Söz konusu hat Sicilya’nın güney ve doğu sahilleri boyunca devam ettikten sonra adanın kuzeydoğu ucundaki Paloro Burnu’ndan İtalya’nın güneybatı sahilinde yer alan Paci Burnu’na doğru uzanmaktadır. Adriyatik Denizi, İyon Denizi ve Ege Denizi gibi alt coğrafi bölümleri ihtiva eden Doğu Akdeniz Havzası, Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi’ne, Süveyş Kanalı ile de Kızıldeniz’e bağlanmaktadır.<sup>7</sup>

Jeostratejik açıdan Doğu Akdeniz’de bazı ‘kritik’ geçiş yolları ve adalar vardır. Batı Akdeniz ile Doğu Akdeniz’i birbirinden ayıran Sicilya Boğazı ile Messina Boğazı, Adriyatik Denizi’ni İyon Denizi’ne bağlayan Otranto Boğazı, Ege Denizi’ni Marmara Denizi’ne bağlayan Çanakkale Boğazı ve Akdeniz’i Kızıldeniz’e bağlayan Süveyş Kanalı önemli geçiş yollarıdır. Bunlara Ege Denizi’ni Akdeniz’e bağlayan Kasos, Karpatos, Kithara, Marmaris, Skarpanto ve Spathi geçitleri de eklenebilir. Etki alanları itibarıyla Malta, Girit ve Kıbrıs,<sup>8</sup> Doğu Akdeniz’de öne çıkan adalardır. Çanakkale

---

<sup>7</sup> International Hydrographic Organisations, Limits of Oceans and Seas, 3.ed., Monte Carlo, 1953, pp. 15-18.

<sup>8</sup> Türkiye ile bağlantısı dolayısıyla Kıbrıs’ın Doğu Akdeniz’deki önemine değinmek yerinde olacaktır. Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Ürdün’ün tamamen, Irak ve Mısır’ın ise kısmen menziline bulunduğu “sabit bir uçak gemisine” benzetilen (Halil Kepecioğlu, Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları, 1.b., Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2008, s. 4), eski İngiltere Başbakanı Disraeli tarafından ise “Batı Asya’nın anahtarı” olarak gösterilen Kıbrıs, Anadolu, Suriye ve İsrail kıyılarına yakınlığı, Karadeniz’den Akdeniz’e geçişi sağlayan Ege Denizi’nin giriş-çıkışına etkisi ve Süveyş Kanalı çıkışlı deniz ulaştırma yollarını kontrol eden konumuyla dikkat çekmektedir. Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı, Bab-el Mendep Boğazı, Kızıldeniz, Süveyş Kanalı, Girit, Malta ve Cebelitarık Boğazı ekseninde gerçekleşen petrol taşımacılığının en hassas noktalarından birisinde yer alan Kıbrıs, Avrupa’nın Orta Doğu ve Uzak Doğu’ya ulaşım eksenini üzerinde bulunmaktadır (Ulvi Keser, Kıbrıs’ın Stratejik Önemi Bağlamında Adada Askeri Faaliyetler ve İlgili Tarafların Askeri Gücü, Güvenlik Stratejileri, Cilt 2, Sayı 3, 2006, s. 118). Bölgede etkin olmak isteyen aktörler için vazgeçilmez bir konuma sahip olan Kıbrıs, geçmişte Orta Doğu’da yaşanan kriz ve çatışmalarda önemli roller oynamıştır. ABD, 1980’li yılların Lübnan’da yaşanan olaylarda vatandaşlarını Kıbrıs’taki İngiliz üsleri üzerinden tahliye etmiştir. Körfez Savaşı’nda İngiltere, Irak’a yapılan hava saldırılarında adadaki üslerini kullanmıştır. Nitekim 1 Mart 2007’de Fransa’nın GKRY ile Baf kentinde bulunan Andreas Papandreu Hava Üssü ile Zigi Deniz Üssü’nün kullanımını da içeren bir askeri işbirliği anlaşmasını imzalaması, Kıbrıs’ın bölgede etkin olmak isteyen aktörler için taşıdığı önemi gösteren en yakın örneklerden birisidir (Hürriyet, Rum Yönetimi ile Fransa Arasında Savunma

Boğazı'nın girişini kontrol eden Bozcaada, Gökçeada, Limni ve Semadirek'te bu kapsama girmektedir.

Doğu Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler Arnavutluk, Bosna Hersek, Filistin, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Hırvatistan, İsrail, İtalya, Karadağ, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Libya, Lübnan, Malta, Mısır, Slovenya, Suriye, Tunus, Türkiye ve Yunanistan'dır. Ayrıca Kıbrıs'taki Akrotiri ve Dikelya üslerinin<sup>9</sup> egemen toprak statüsünde olması dolayısıyla İngiltere de Doğu Akdeniz'de kıyısı bulunan ülkeler arasındadır.

Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının kesişim noktası olan Doğu Akdeniz, dünyada ticari deniz trafiğinin en yoğun olduğu deniz alanlarından. Bölge Orta Doğu, Hazar Havzası ve Rusya hidrokarbon kaynaklarının batı pazarlarına taşınmasında ana güzergâhtır. Orta Doğu ve Balkanlar gibi kriz bölgelerini kontrol eden konumuyla öne çıkan Doğu Akdeniz, bu özelliğiyle sadece sahil devletlerinin değil aynı zamanda küresel aktörlerin de ilgi alanına girmektedir.

Doğu Akdeniz, jeopolitik teoriler açısından yadsınamaz öneme haiz bir bölgedir. Mackinder'in kara hâkimiyeti teorisine göre Doğu Akdeniz, merkez bölgesine -kalpgâha- giden deniz ticaretinin odak noktasıdır. Mahan'ın deniz hâkimiyeti teorisine göre doğu ile batı arasındaki ticaret yolları üzerinde yer alan ve Karadeniz ülkelerinin dünyaya açılan tek penceresi konumunda bulunan Doğu Akdeniz, küresel ticarete çok önemli bir ağırlığa sahiptir. Douchet'in hava hâkimiyeti teorisine göre Doğu Akdeniz, Balkanlar, Orta Doğu ve Kafkaslar ile merkez bölgesinin güneydoğu kanadına havadan müdahale etme imkânı vermektedir. Spykman'ın kenar kuşak teorisine göreyse kenar kuşak ülkelerinden Yunanistan ve Türkiye ile doğrudan, Irak ve İran ile de dolaylı yoldan temas halinde olan Doğu Akdeniz, merkez bölgeyi çevreleyen kenar kuşağın önemli bir kısmını kontrol altında tutmaktadır.<sup>10</sup>

### **İskenderun Körfezi Çıkışlı Tanker Trafiği**

Akdeniz'in en doğu ucunda yer alan İskenderun Körfezi, Kerkük-Yumurtalık ve Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hatlarının denize çıkış kapısıdır. 1977 yılında hizmete giren Kerkük-Yumurtalık hattı günlük 1,4 milyon varil taşıma kapasitesine sahiptir.<sup>11</sup> 2006 yılında hizmete giren BTC'nin

---

Anlaşması, 1 Mart 2007, Erişim Tarihi: 8 Aralık 2012, <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=6039397>).

<sup>9</sup> Kıbrıs'ın güney kesiminde yer Akrotiri ve Dikelya üsleri, ada topraklarının %2,7'sine tekabül eden 254 km<sup>2</sup>'lik bir alanı kapsamaktadır. İngiltere dışında ABD askerlerine de ev sahipliği yapan üslerde, istihbarat amaçlı gelişmiş dinleme, haberleşme ve gözetleme sistemleri bulunmaktadır.

<sup>10</sup> Dursun Yıldız ve Doğan Yaşar, Doğu Akdeniz'de Küresel Satranç, 1.b. Truva Yayınları, İstanbul, 2012, ss. 42-43.

<sup>11</sup> Veynel Ayhan, Avrupa'nın Enerji Arz Güvenliğinde Türkiye: Petrol, Doğalgaz ve Entegrasyon, Uluslararası İlişkiler, Cilt 5, Sayı 20, 2009, s. 164.

taşıma kapasitesi ise günlük 1,2 milyon varildir.<sup>12</sup> 2011 yılında Kerkük-Yumurtalık'tan 147 milyon 175 bin varil, BTC'den ise 257 milyon 145 bin varil ham petrol taşınmıştır.<sup>13</sup> Hâlihazırda Kerkük-Yumurtalık hattı tam kapasiteyle çalışmamakla birlikte, İskenderun Körfezi'nden çıkan deniz ulaştırma hatlarında yoğun bir tanker trafiği yaşanmaktadır. Bu kapsamda BTC ile taşınan petrolün ihraç noktası olan ve 2 Haziran 2006'da ilk tanker yüklemesi yapılan Haydar Aliyev Deniz Terminali'nde,<sup>14</sup> 19 Ekim 2012 itibarıyla 2000. tankerin yüklemesi gerçekleştirilmiştir.<sup>15</sup> Kerkük-Yumurtalık ile taşınan petrolün ihraç noktası olan Ceyhan Terminali'nde yüklenen tanker sayısı ise 2009'da 218, 2010'da 194 ve 2011'de 195'dir.<sup>16</sup>

Öte yandan İskenderun Körfezi'nden ihraç edilen enerji miktarını, dolayısıyla bölgedeki tanker trafiğini arttıracak yeni projeler de gündemdedir. Projelerden birisi ilk aşamada günlük 1 milyon varil, sonrasında ise 1,5 milyon varil petrol taşıma kapasitesine sahip olması hedeflenen Samsun-Ceyhan hattıdır.<sup>17</sup> Kuzey Irak petrolünün Kerkük-Yumurtalık hattına paralel inşa edilecek günlük 1 milyon varil kapasiteli yeni bir hatla Ceyhan'a taşınması da gündemdedir.<sup>18</sup> Yine Irak doğalgazının boru hattıyla Ceyhan'a taşınması ve buradan LNG olarak ihraç edilmesi de değerlendirme aşamasındadır.<sup>19</sup> Tüm bu projelerin tamamlanmasıyla Ceyhan'ın dünyanın önde gelen enerji üsleri konumundaki Rotterdam ve Singapur'un arasına girebileceği ifade edilmektedir.<sup>20</sup> Nitekim bu amaç doğrultusunda halen Ceyhan'da alt yapı inşaatları devam etmektedir. İnşaatlardan biri 2300 metre uzunluğuyla büyük tonajlı süper tankerlerin yanaşmasına uygun iskeledir. 165 bin tonluk tankerlerin yükleme-boşaltma yapmasına imkân verecek olan iskelenin bir

---

<sup>12</sup> Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Petrol, 11 Ağustos 2010, Erişim Tarihi 12 Aralık 2012, <http://www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=petrol&bn=222&hn=&nm=384&id=40693>.

<sup>13</sup> BOTAŞ, Ham Petrol Boru Hattı Taşımacılığı, Erişim Tarihi: 11 Aralık 2012, <http://www.botas.gov.tr/index.asp>.

<sup>14</sup> BOTAŞ International Limited, BTC Ham Petrol Boru Hattında İlk Tanker Yüklemesi Yapıldı, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.botasint.com/Haber.aspx?haberid=15>.

<sup>15</sup> BOTAŞ International Limited, 2000. Tankeri de Uğurladık, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.botasint.com/Haber.aspx?haberid=207>.

<sup>16</sup> Şahin Bolat, E-Bilgi Edinme (Info) (ETKB) (Cenk Özgen), 11 Aralık 2012. Bilgi Edinme Hakkı Kanunu kapsamında e-mail yoluyla alınmış verilerdir. Bolat, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nda Bilgi Edinme Sorumlusu olarak görev yapmaktadır.

<sup>17</sup> Hasan Selim Özertem, Oil Markets: Samsun-Ceyhan Oil Pipeline and Iran's Nuclear Crisis, USAK Energy Review, 30 Nisan 2007, Erişim Tarihi: 5 Aralık 2012, <http://www.turkishweekly.net/files/energy/nYjsdhh38JvQsIS2jdx03pU81DaTrr.pdf>.

<sup>18</sup> Hürriyet, Ceyhan'a Yeni Boru Hattı Şart, 25 Eylül 2012, Erişim Tarihi: 7 Aralık 2012, <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/printnews.aspx?DocID=21547412>.

<sup>19</sup> Cumhuriyet, Irak Doğalgazı Ceyhan'dan Dünyaya Taşınabilir, 17 Kasım 2011, Erişim Tarihi: 7 Aralık 2012, <http://www.cumhuriyet.com.tr/?hn=293666>.

<sup>20</sup> Sabah, Ceyhan Küresel Enerji Üssü Olabilir, 25 Ağustos 2012, Erişim Tarihi 7 Aralık 2012, <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2012/08/25/ceyhan-kuresel-enerji-ussu-olabilir>.

benzerinin Rotterdam'da olduğu, Akdeniz'de ise böyle bir kapasitenin bulunmadığı belirtilmektedir.<sup>21</sup>

### **Bölgedeki Tehditler**

Özellikle 11 Eylül sonrası petrol ve LNG tankerlerini hedef alan terör eylemleri deniz güvenliğinin öncelikli konu başlıklarından biri haline gelmiştir. Terör örgütlerinin tankerleri hedef almasının nedeni, taşınan yükün yanıcı-patlayıcı özelliğe sahip olması ve petrol ile doğalgazın stratejik enerji kaynakları olarak görülmesidir. 6 Ekim 2002'de Aden Körfezi'nde seyretmekte olan Fransız bandıralı Limburg adlı tankere patlayıcı yüklü bir tekneyle intihar saldırısı düzenlenmesi söz konusu terör eylemlerinin en çarpıcı örneklerindedir. Gemi mürettebatından bir kişinin yaşamını yitirdiği saldırıda, 90 bin varilden fazla ham petrol denize dökülmüştür.<sup>22</sup>

Terörist saldırı ve sabotajlar gemi mürettebatının can güvenliği kadar geminin kendisi ve taşınan yük için de tehdit oluşturmaktadır. Ancak bundan da önemlisi saldırı haberinin dünya enerji piyasasında yaratabileceği şok etkisidir. Elbette burada bir tankerlin açık denizde saldırıya uğraması haberi kastedilmemektedir. Zira böyle bir haberin etkisinin marjinal düzeyde kalacağı açıktır. Kastedilen saldırının darboğaz veya tıkanma noktaları olarak adlandırılan geçiş yollarında yapılması ve akabinde yaşanması muhtemel gelişmelerdir. Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı, Bab-el Mendep Boğazı, Süveyş Kanalı, İstanbul Boğazı, Panama Kanalı gibi darboğaz veya tıkanma noktalarından birisinin bir tankerlin yanması veya petrol sızdırması sonucu kapanmasının enerji fiyatlarında büyük artışlara neden olmasından çekinilmektedir.<sup>23</sup> Bu çekinceye alternatif uzun rotalar nedeniyle navlun fiyatlarının artması, sigorta bedellerinin yükselmesi, belli deniz ulaştırma hatlarında yoğunluk yaşanması ve olası çevre sorunları gibi olumsuzluklar da eklenebilir. Kaldı ki dünyanın farklı noktalarında eş zamanlı olarak yapılacak saldırıların yaratabileceği şok etkisinin çok daha kötü sonuçlar doğurabileceği de unutulmamalıdır.<sup>24</sup>

Bir önceki bölümde işaret edildiği üzere İskenderun Körfezi çıkışlı deniz ulaştırma hatları dünyada tanker trafiğinin en yoğun olduğu deniz alanlarından biridir. Bu özelliğinin etkisiyle terörist örgütlerin Limburg benzeri

---

<sup>21</sup> Burcu Göksüzöglü, Ceyhan'a 2.3 kilometrelik Süper İskele, 6 Mart 2012, Erişim Tarihi: 6 Aralık 2012, <http://www.ntvmsnbc.com/id/25328002/#storyContinued>.

<sup>22</sup> BBC News, Yemen Says Tanker Blast Was Terrorism, 16 October 2002, Accessed: 12 December 2012, [http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle\\_east/2334865.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2334865.stm).

<sup>23</sup> 24 Şubat 2006'da Suudi Arabistan'ın en önemli petrol tesisine yönelik saldırı girişimi bu çekinceyi teyit eder niteliktedir. El Kaide militanlarının bomba yüklü araçlarla gerçekleştirmeye çalıştığı saldırı güvenlik güçlerinin müdahalesiyle engellense de, sadece haberi bile petrol fiyatlarında %3,4'lük artışa sebep olmuştur (BBC News, Saudis Foil Oil Facility Attack, 24 February 2006, Accessed: 8 December 2012, [http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle\\_east/4747488.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/4747488.stm)).

<sup>24</sup> Gal Luft and Anne Korin, Terrorism Goes to Sea, Foreign Affairs, Vol 83, No 6, 2004, p. 66.

intihar saldırılarını bölgede de düzenleyebileceği düşünülmektedir. Dolayısıyla İskenderun Körfezi çıkışlı tankerlere yönelik başlıca tehdidin terörizm kaynaklı olduğu söylenebilir.

Petrolün deniz yoluyla taşınmaya başlandığı ilk dönemlerden itibaren tankerler silahlı çatışmalarda hedef alınmıştır. Tankerlerin hedef alınmasında farklı amaçlar olabilmektedir. Hasım enerji kaynakları açısından dışarıya bağımlıysa amaç enerji ithalatını bloke etmek yoluyla iktisadi hayatı ve askeri harekâtı felce uğratmak dolayısıyla da karşı tarafı siyasi hedefinden vazgeçirmek ya da ertelemeye zorlamaktır. Hasım ihracatçıysa ise amaç elde edilen gelire mani olmak ya da en azından azaltmaktır. Bu cümleden tankerlerin hedef alınmasının en çarpıcı örneği 1980-1988 İran-İrak Savaşı'dır. Savaşta 1984'de 38, 1985'te 33, 1986'da 90, 1987'de 134 ve 1988'de de 64 olmak üzere toplam 359 tanker saldırıya uğramıştır.<sup>25</sup> Saldırıların sonucu yaşanan kayıpların maddi boyutu her iki taraf için de milyarlarca dolar mertebesindedir.

Benzer şekilde Türkiye'nin yer alacağı bir silahlı çatışmada da İskenderun Körfezi çıkışlı tankerlerin hedef seçilebileceği değerlendirilmektedir. Bu durum Türkiye'nin yer almadığı ancak bölge ülkelerinin taraf olduğu silahlı çatışmalar için de geçerlidir. Dolayısıyla İskenderun Körfezi çıkışlı tanker trafiğine yönelik bir diğer tehdidin seyrüsefer serbestisini etkileyebilecek silahlı çatışmalar olduğu söylenebilir.

### **Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Sorunu**

Son yıllarda Doğu Akdeniz'de öne çıkan konu başlıklarından birisi kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge (MEB) gibi deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sorunudur. Konunun öne çıkmasının sebebi bölgede petrol ve doğalgaz yataklarının olduğuna yönelik emarelerin artmasıdır. Özellikle Kıbrıs Adası'nın güneyinde ve İsrail açıklarında zengin doğalgaz yataklarının olduğu tahmin edilmektedir. Bölgede sondaj çalışmalarını yürüten ABD merkezli Noble Energy şirketinin Kıbrıs'ın güneyinde 7 trilyon feetküp, İsrail açıklarında ise 27,2 trilyon feetküp doğalgaz bulunabileceği tahmini dikkat çekicidir.<sup>26</sup>

Türkiye açısından Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılması 3 ayrı bölgeyi kapsamaktadır. Birinci bölgede Türkiye, KKTC ve Suriye; ikinci bölgede Türkiye ve KKTC; üçüncü bölgede ise Türkiye,

---

<sup>25</sup> Nadia El-Sayed El-Shazly, *The Gulf Tanker War: Iran-Iraq Maritime Swordplay*, 1.ed., London, Mamillan Press, 1998, pp. 19-23.

<sup>26</sup> Noble Energy, Eastern Mediterranean, Accessed: 10 December 2012, <http://www.nobleenergyinc.com/operations/international/eastern-mediterranean-128.html>. Bu noktada bir parantez açarak Noble Energy ile konunun uzmanlarının tespit edilen rezervlerden çıkarılacak doğalgazın ancak Türkiye üzerinden Avrupa'ya gönderilmesi durumunda ekonomik değer taşıyacağı görüşünde birleşiklerinin altı çizilmelidir. Türkiye yerine doğrudan Yunanistan'a uzanan bir boru hattının inşa edilmesi ya da Güney Kıbrıs'ta LNG tesisi kurulması seçeneklerinin teknik açıdan çok zor ve yüksek maliyetli olacağı belirtilmektedir (Ömer Bilge, Rumlar Kuyu Satıyor, Hürriyet, 16 Aralık 2012).

Yunanistan, Mısır, GKRY ve KKTC kıyıları bulunmaktadır.<sup>27</sup> İkinci bölgeye ilişkin olarak Türkiye, 21 Eylül 2011'de KKTC ile kıta sahanlığı sınırlandırma anlaşması imzalamıştır.<sup>28</sup> Birinci bölgeye ilişkin sınırlandırma anlaşması yapılmamış olmakla birlikte asıl sorunlu bölge üçüncüsüdür.<sup>29</sup>

Halen Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin sahil devletlerinin tamamının üzerinde mutabakata varmış olduğu bir anlaşma bulunmamaktadır. Bölge ülkeleri ikili anlaşmalarla kendi aralarında deniz yetki alanlarını belirleme eğilimindedir.<sup>30</sup> Yunanistan, Girit, Kaşot, Kerpe ve Meis adalarını birleştiren hattı esas alarak Mısır ile MEB sınırı çizme çabalarını sürdürmektedir. GKRY ise ortay hatları esas alarak Mısır ve Lübnan ile MEB sınırlandırma anlaşmaları yapmıştır.<sup>31</sup> Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı ve bunun üzerinde ilan edebileceği MEB'inin yüzölçümü yaklaşık 145.000 km<sup>2</sup>'dir. Bu alan Türkiye'nin tüm kıta sahanlığının yaklaşık üçte birini oluşturmaktadır. Marmara Denizi ve Kıbrıs Adası'nın her birinin yüzölçümünün 10 katından fazla olan bu alan, Ege Denizi'nde sahip olunabilecek kıta sahanlığından büyük, Karadeniz'in tamamında sahip olunabilecek kıta sahanlığına ise denktir. Eğer Yunanistan ve GKRY'nin çabaları sonuç verirse Türkiye, bölgedeki kıta sahanlığının 71.000 km<sup>2</sup>'sini Yunanistan'a, 33.000 km<sup>2</sup>'sini GKRY'ye bırakacak, kendisine sadece 41.000 km<sup>2</sup>'lik bir alan kalacaktır. Türkiye, Doğu Akdeniz'de Antalya Körfezi açıklarında dar bir deniz alanına sıkışmak anlamına gelen bu girişimleri uluslararası hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle kabul etmemektedir.<sup>32</sup>

---

<sup>27</sup> Sertaç H. Başeren, Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı, Stratejik Araştırmalar, Cilt 8, Sayı 14, 2010, s. 133.

<sup>28</sup> Sabah, Kritik Anlaşma İmzalandı, 22 Eylül 2011, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2012, <http://www.sabah.com.tr/Gundem/2011/09/22/turkiye-ile-kktcden-akdenizde-onemli-adim>.

<sup>29</sup> Üçüncü bölgede taraf olması muhtemel bir diğer ülke de İngiltere'dir. 16 Ağustos 1960'ta Türkiye, Yunanistan, Kıbrıs ve İngiltere arasında imzalanan Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurucu anlaşması, adadaki İngiliz üslerinin kara sularını güvence altına almaktadır. Ancak anlaşmada kara suları dışında her hangi bir deniz yetki alanına atf yapılmamaktadır. Halen bölgedeki deniz yetki alanları konusunda İngiltere'nin tutumu belirsizdir. İngiltere'nin bu konudaki nihai tutumunu bölgede bulunacak petrol/doğalgaz rezervlerinin büyüklüğünün belirleyeceği değerlendirilmektedir (Başeren, Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı, ss. 154-155).

<sup>30</sup> Kepecioğlu, 2008, ss. 15-16.

<sup>31</sup> Mısır'ın MEB sınırlandırma anlaşmasını GKRY ile yapması Türkiye'ye doğrudan bir deniz yetki alanı kaybı getirmemektedir. Burada asıl kaybeden Mısır'dır. Zira sınırlandırmada Türkiye yerine GKRY'nin tercih edilmesi, ortay hattın güneye doğru inmesi nedeniyle bu ülkenin 12000 km<sup>2</sup>'lik deniz yetki alanını kaybetmesine yol açmıştır. Aynı durum Yunanistan'ın tercih edilmesinde de yaşanacaktır. Öyle ki Yunanistan ile yapılacak bir sınırlandırmada Girit, Kaşot, Karpatos, Rodos, Meis kıyı hattı esas alınacaktır. Bu durumda da ortay hat yine güneye ineceği için Mısır, 7400 km<sup>2</sup>'lik ilave bir deniz yetki alanını daha kaybedilecektir (Sertaç H. Başeren, Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Meselesi, O. Çetin (ed.), Paylaşılmalı Zenginlik Denizler Paneli (35-66), Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2010, s. 52).

<sup>32</sup> Sertaç H. Başeren, Doğu Akdeniz'de Gerilim, Erişim Tarihi: 5 Aralık 2012, [http://www.tudav.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=95%3Adou-akdeniz-](http://www.tudav.org/index.php?option=com_content&view=article&id=95%3Adou-akdeniz-)



Bununla birlikte Kıbrıs'ı tamamını temsil eden meşru ve hukuki hükümet olduğu savından hareketle Mısır ve Lübnan ile MEB sınırlandırma anlaşmaları yapan GKRY, 26 Ocak 2007'de parlamentosunda kabul ettiği bir yasayla Kıbrıs Adası'nın güneyinde çizilen sınırlar içerisinde 13 adet petrol arama ruhsat sahası ilan etmiştir. Ruhsat sahalarından 5 tanesinin Türkiye'nin kıta sahanlığına taşıdığı, diğerlerinde ise KKTC'nin de hakkının bulunduğu belirtilmektedir.<sup>33</sup>

GKRY'nin girişiminin uluslararası hukuka aykırı olduğunu savunan Türkiye, misilleme olarak Doğu Akdeniz'de petrol ve doğalgaz arama için harekete geçmiştir. İskenderun ve Antalya körfezleri dışında GKRY'nin ruhsat verdiği sahaları da kapsayacağı belirtilen çalışmalar, Kıbrıs Rum yönetimi tarafından uluslararası hukuku ihlal eden kabul edilemez bir girişim olarak yorumlanmıştır.<sup>34</sup> Ancak Türkiye, GKRY'nin tepkilerine karşı geri adım atmamış ve Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) KKTC'den aldığı ruhsat kapsamında bölgede sismik arama yapmak için harekete geçmiştir. Ekim 2008'den itibaren iki boyutlu sismik arama çalışmalarını yürüten TPAO,<sup>35</sup> Ekim 2011'de üç boyutlu sismik aramalara da başlamıştır.<sup>36</sup> Bunlara ilave olarak Doğu Akdeniz'de sondaj çalışmaları yapmayı da planlayan TPAO, Kasım 2011'de Royal Dutch Shell firmasıyla işbirliği anlaşması imzalamıştır.<sup>37</sup> Anlaşma iki firmanın Antalya Körfezi'nde önce sismik ardından da sondaj çalışmaları yapmasını öngörmektedir. Kaldı ki ileride benzer çalışmaların Mersin ve İskenderun körfezlerinde de yapılması beklenmektedir.<sup>38</sup>

Öte yandan Türkiye, GKRY'nin açtığı ihaleden sonra Doğu Akdeniz'de Mart-Haziran 2007 tarihleri arasında bir dizi tatbikat düzenlemiştir. 2-7 Mayıs 2007 tarihleri arasında savaş gemileri, denizaltılar ve uçakların

---

serhat-h-baeren&catid=40%3Amenhasr-ekonomi k-boelge&Itemid=54&lang=tr.

<sup>33</sup> Başeren, Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı, s. 141-142.

<sup>34</sup> Yeni Şafak, Petrol Aramaya Rumlar Tepkili, 7 Ağustos 2007, Erişim Tarihi: 4 Aralık 2012, <http://www.yenisafak.com.tr/dunya/?t=07.08.2007&i=60593>.

<sup>35</sup> Milliyet, TPAO Akdeniz'e Açıldı, 5 Ekim 2008, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://spor.milliyet.com.tr/tpao-akdeniz-e-acildi/spor/spordetay/05.10.2008/999167/default.htm>.

<sup>36</sup> Mithat Yurdakul, Akdeniz'e 3 Boyutlu Sismik Gemi, Milliyet, 24 Ekim 2011, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.milliyet.com.tr/Siyaset/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&ArticleID=1454382&Date=08.06.2012&Kategori=siyaset&b=Akdenize%203%20boyutlu%20sismik%20gemi>.

<sup>37</sup> Balkan Business News Correspondent, TPAO has Reached an Agreement with Royal Dutch to Explore for Oil and Gas off of Turkey's Mediterranean Coast, 21 November 2011, Accessed: 9 December, <http://www.balkans.com/open-news.php?uniquenumber=127091>.

<sup>38</sup> Hürriyet, TPAO Shell'le Anlaştı Akdeniz'de Arama Başlıyor, 24 Kasım 2011, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19313860.asp>. Mevcut bulgular Antalya Körfezi'nde ciddi hidrokarbon kaynakları olduğunu göstermektedir (Akşam, Doğu Akdeniz'de Doğalgaz ve Petrol Umudu: İskenderun ve KKTC Radarda, 18 Haziran 2012, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.aksam.com.tr/dogu-akdenizde-dogalgaz-ve-petrol-umudu-iskenderun-kkctc-radarda--121962h.html>).

katılımıyla Kıbrıs Adası'nın 12-25 mil güneyinde gerçek mermiler kullanılarak düzenlenen tatbikat Larnaka ve Limasol'dan da izlenebilmiştir. Tatbikatın düzenlendiği sahaların koordinatları incelendiğinde GKRY'nin ilan ettiği MEB ve petrol/doğalgaz arama sahalarıyla çakıştığı ancak Kıbrıs Adası'nın karasularının dışında olduğu görülmektedir. Aynı şekilde Türk Deniz Kuvvetleri'nin planlı tatbikatlarından olan "Deniz Kurdu" tatbikatları son beş senedir ağırlıklı olarak Ege Denizi'nde düzenlenirken, 2007 yılında Doğu Akdeniz'de düzenlenmiştir. Kıbrıs'ta yaşanan gelişmeler karşısında bunun bilinçli yapılmış bir tercih olduğunu düşünmemek mümkün değildir.<sup>39</sup>

### **Akdeniz Kalkanı Harekâtı'na Genel Bir Bakış**

Soğuk Savaş sonrası değişen güvenlik algılamalarına paralel olarak Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatlerini korumayı amaçlayan Türkiye, bölgedeki askeri deniz varlığını güçlendirmeye yönelik adımlar atmaya başlamıştır. Ege Denizi ile Akdeniz'in kesişme noktasında Aksaz Deniz Üssü'nün kurulması bu kapsamdaki adımlardandır. Fırkateyn, denizaltı, hücumbot ve deniz hava unsurlarının konuşlandırıldığı Aksaz, Türk Deniz Kuvvetleri'nin en önemli harekât üssü haline getirilmiştir. Aksaz sadece Türk Deniz Kuvvetleri'ne değil aynı zamanda müttefik ülkelerin donanmaları için de önemli bir lojistik üs konumundadır. Bunun yanında 2002 yılında Mersin Ağalar Limanı'nın tamamlanması da Türk Deniz Kuvvetleri'nin Doğu Akdeniz harekât alanındaki faaliyetlerine esneklik sağlayan bir diğer adımdır.<sup>40</sup>

Deniz güvenliği kavramı iki sütunlu bir yapıya dayanmaktadır. Birinci sütunda kim-nerede-ne yapıyor bilgisi olarak tanımlanabilecek durumsal farkındalığın yaratılması bulunmaktadır. Bunun için sahil gözetleme radarları ve otomatik tanımlama sistemlerinin tespit ve teşhisleri, yüzer ve uçar unsurlar tarafından sağlanan bilgilerle birleştirilerek çevre denizlerde tanımlanmış deniz resmi oluşturulmaktadır. Bu faaliyetler Sahil Güvenlik Komutanlığı (S.G.K.lığı) ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın imkânları ile de desteklenmektedir. İkinci sütunda ise askeri güce dayalı girişimler bulunmaktadır. Bunun için de ilgili deniz alanlarındaki terör ve yasa dışı faaliyetler yüzer unsurlar tarafından icra edilen gözetleme, devriye ve denizde denetim harekâtı gibi tedbirlerle caydırılmakta, önlenmekte veya vazgeçirilmektedir.<sup>41</sup>

1 Nisan 2006'da Türkiye'nin kendi inisiyatifiyle başlattığı AKH, ikinci sütunda yer alan girişimlerdenir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin 1997 yılında hayata geçirdiği "Açık Denizlere Doğru Stratejisi"<sup>42</sup> kapsamında

---

<sup>39</sup> Başeren, Doğu Akdeniz'de Gerilim.

<sup>40</sup> Anonim, Akdeniz Kalkanı Harekâtı: Türkiye'nin Doğu Akdeniz'in Deniz ve Enerji Güvenliğine Katkısı, Savunma ve Havacılık, Cilt 21, Sayı 1, 2007, ss. 46-47.

<sup>41</sup> Ibid., s. 47.

<sup>42</sup> "Açık Denizlere Doğru Stratejisi", Türkiye'nin jeostratejik konumu, güvenlik gereksinimleri ve deniz alaka ve menfaatleri dikkate alındığında Türk Deniz Kuvvetleri'nin kıyı sularına ilave

değerlendirilebilecek olan bu girişim, dünyada doğrudan enerji güvenliğine yönelik icra edilen ilk deniz güvenlik harekâtı olma özelliğini taşımaktadır.<sup>43</sup> AKH, BTC Petrol Boru Hattı'nın Temmuz 2006'da hizmete girmesinden sonra küresel ölçekte bir enerji dağıtım merkezi haline gelen İskenderun Körfezi'ni kapsayacak şekilde Doğu Akdeniz'e odaklanmıştır.<sup>44</sup> Bu doğrultuda İskenderun Körfezi'nden çıkan deniz ulaştırma hatlarının batı ve güney eksenlerinde icra edilen AKH'nin<sup>45</sup> öncelikli amaçları;

- İlgili deniz alanlarında petrol taşımacılığının güvenliğini sağlamak,
- Deniz taşımacılığına yönelik risk ve tehditleri caydırmak,
- NATO'nun bölgedeki deniz güvenliğine yönelik girişimlerini desteklemek,
- Muhtemel deniz yetki alanlarında sancak/varlık göstermektir.

Deniz kuvvetlerine bağlı yüzer ve uçar unsurların katılımıyla icra edilen harekâta şüpheli gemiler tespit edilmekte ve söz konusu gemilerin Türk limanlarına girmesi halinde durum S.G.K.lığı'na iletilerek gerekli arama ve kontrol işlemlerinin yapılması sağlanmaktadır.<sup>46</sup> Güney Deniz Saha Komutanlığı'nın harekât kontrolünde icra edilen AKH'ye hâlihazırda Mersin'de bulunan 3 adet T/K sınıfı karakol gemisi ile 1 adet Burak sınıfı korvet iştirak etmektedir. Ayrıca Türk Deniz Kuvvetleri'nin Birleşmiş Milletler (BM) Lübnan Geçici Kuvveti (United Nations Interim Force in Lebanon / UNIFIL) Deniz Harekâtı'na iştirak eden yüzer unsurlar ile deniz karakol uçakları da AKH'ye destek sağlamaktadır.<sup>47</sup>

AKH, NATO makamları ile bölgede icra edilen Etkin Çaba Harekâtı (Operation Active Endeavour / OAE) ve UNIFIL Deniz Harekâtı'na iştirak eden unsurlarla yakın işbirliği ve koordinasyon içinde yürütülmektedir.<sup>48</sup> Bu kapsamda harekâta elde edilen bilgiler OAE, UNIFIL ve İtalyan Deniz

---

olarak açık denizlerde de görev yapabilecek bir kuvvet olması gerektiği düşüncesine dayanmaktadır.

<sup>43</sup> Anonim, 21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri, Savunma ve Havaçılık, Cilt 24, Sayı 5, 2010, s. 38.

<sup>44</sup> Anonim, Akdeniz Kalkanı Harekâtı: Türkiye'nin Doğu Akdeniz'in Deniz ve Enerji Güvenliğine Katkısı, s. 47.

<sup>45</sup> Cem Gürdeniz, Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz'de Deniz Güvenliğine Katkıları, Erişim Tarihi: 11 Aralık 2012,

[http://vizyon21yy.com/documan/genel\\_konular/Milli%20Güvenlik/Balkanlar\\_Karadeniz/Turkiyenin\\_Akdeniz\\_ve\\_Karadenizde\\_Deniz\\_Güvenliğine\\_Katkıları.pdf](http://vizyon21yy.com/documan/genel_konular/Milli%20Güvenlik/Balkanlar_Karadeniz/Turkiyenin_Akdeniz_ve_Karadenizde_Deniz_Güvenliğine_Katkıları.pdf).

<sup>46</sup> Türk Deniz Kuvvetleri, Akdeniz Kalkanı Harekâtı, Erişim Tarihi: 7 Aralık 2012,

<http://www.dzkk.tsk.tr/turkce>

[/DZKKULUSLARARASIGOREVLER.php?strAnaFrame=DzKKUluslarArasiGorevler&strIFrame=DzKKUluslarArasiFaaliyetler](http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/DZKKULUSLARARASIGOREVLER.php?strAnaFrame=DzKKUluslarArasiGorevler&strIFrame=DzKKUluslarArasiFaaliyetler).

<sup>47</sup> Anonim, 21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri, s. 38.

<sup>48</sup> Türk Deniz Kuvvetleri, Akdeniz Kalkanı Harekâtı.

Kuvvetleri'nin öncülük ettiği sanal bölgesel trafik merkezi gibi ulusal ya da uluslararası girişimlerle de paylaşılmaktadır.<sup>49</sup>

Türkiye, AKH'yi BM Güvenlik Konseyi'nin terörizmin insanlık için en büyük tehdit olduğunu beyan eden, terörizmi ve onu destekleyenleri kınayan, devletleri terörizm ve kitle imha silahlarının yayılmasına karşı işbirliğine çağırarak, terörizmi desteklemeyi yasaklayan ve bu amaçla kullanılan kaynakların ortadan kaldırılmasını talep eden 1373, 1540 ve 1566 sayılı kararları çerçevesinde yürütmektedir. NATO'nun 28-29 Ekim 2006'da Letonya'nın Başkenti Riga'da düzenlenen Hükümet ve Devlet Başkanları Zirvesi sonunda yayımlanan bildirimde enerji güvenliğinin sağlanmasının önemine işaret edilmesi ve bu amaçla yapılacak ulusal ve uluslararası girişimlerin destekleneceğinin açıklanması da Türkiye'nin AKH'yi başlatmadaki öngörüsünü teyit eder niteliktedir.<sup>50</sup>

### **Sonuç**

Uluslararası hukuka uygun şekilde Türkiye tarafından başlatılan AKH, İskenderun Körfezi çıkışlı deniz ulaştırma hatlarının batı ve güney eksenlerinde icra edilmekte olan bir deniz güvenlik harekâtıdır. Harekâtın öncelikli amacı bölgedeki tanker trafiğinin güvenliğinin sağlanmasıdır. Harekâta Türk Deniz Kuvvetleri'ne bağlı yüzer ve uçar unsurlar iştirak etmektedir. Ancak harekât sırasında Doğu Akdeniz'de deniz güvenliğine yönelik diğer girişimlerle de işbirliği yapılmaktadır. Dünyada doğrudan enerji güvenliğine yönelik icra edilen ilk deniz güvenlik harekâtı olan AKH, bu özelliğiyle öncü bir girişim konumundadır.

AKH'nin iki açıdan önem taşıdığı değerlendirilmektedir. Birincisi Irak ve Hazar Havzası enerji kaynaklarının tüketim pazarlarına taşınması amacıyla inşa edilen petrol boru hatları İskenderun Körfezi'ni küresel bir enerji dağıtım merkezi haline getirmiştir. İskenderun Körfezi çıkışlı deniz ulaştırma hatlarına odaklanan bir deniz güvenlik harekâtının başlatılması, özellikle 11 Eylül sonrası ön planda yer alan terör tehdidine karşı tankerlerin emniyetinin sağlanmasını yoluyla küresel enerji güvenliğine katkı sağlamaktadır. İkincisi ise harekâtın icra edildiği, bir başka ifadeyle Türk Deniz Kuvvetleri'nin sancak/varlık gösterdiği deniz alanları Türkiye'nin bölgedeki muhtemel deniz yetki alanlarıyla örtüşmektedir. Türkiye, bu girişimiyle Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatlerini korumada kararlı olduğu, dolayısıyla oldubittileri kabul etmeyeceği mesajı vermektedir.

---

<sup>49</sup> Gürdeniz, Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz'de Deniz Güvenliğine Katkıları.

<sup>50</sup> Anonim, Akdeniz Kalkanı Harekâtı: Türkiye'nin Doğu Akdeniz'in Deniz ve Enerji Güvenliğine Katkısı, s. 47.

## Kaynakça

Akşam, Doğu Akdeniz'de Doğalgaz ve Petrol Umudu: İskenderun ve KKTC Radarda, 18 Haziran 2012, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.aksam.com.tr/dogu-akdenizde-dogalgaz-ve-petrol-umudu-iskenderun-kkct-radarda--121962h.html>.

Anonim, 21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri, Savunma ve Havacılık, Cilt 24, Sayı 5, 2010, ss. 24-46.

Anonim, Akdeniz Kalkanı Harekâtı: Türkiye'nin Doğu Akdeniz'in Deniz ve Enerji Güvenliğine Katkısı, Savunma ve Havacılık, Cilt 21, Sayı 1, 2007, ss. 44-47.

Ayhan, Veysel. Avrupa'nın Enerji Arz Güvenliğinde Türkiye: Petrol, Doğalgaz ve Entegrasyon, Uluslararası İlişkiler, Cilt 5, Sayı 20, 2009, ss. 155-178.

Balkan Business News Correspondent, TPAO has Reached an Agreement with Royal Dutch to Explore for Oil and Gas off of Turkey's Mediterranean Coast, 21 November 2011, Accessed: 9 December, <http://www.balkans.com/open-news.php?uniquenumber=127091>.

Başeren, Sertaç H. Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Meselesi, O. Çetin (ed.), Paylaşılmayan Zenginlik Denizler Paneli, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2010, ss. 35-66.

Başeren, Sertaç H. Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı, Stratejik Araştırmalar, Cilt 8, Sayı 14, 2010, ss. 129-184.

Başeren, Sertaç H. Doğu Akdeniz'de Gerilim, Erişim Tarihi: 5 Aralık 2012, [http://www.tudav.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=95%3Adou-akdeniz-serhat-h-baeren&catid=40%3Aduenhasr-ekonomi-k-boelge&Itemid=54&lang=tr](http://www.tudav.org/index.php?option=com_content&view=article&id=95%3Adou-akdeniz-serhat-h-baeren&catid=40%3Aduenhasr-ekonomi-k-boelge&Itemid=54&lang=tr).

BBC News, Saudis Foil Oil Facility Attack, 24 February 2006, Accessed: 8 December 2012, [http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle\\_east/4747488.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/4747488.stm).

BBC News, Yemen Says Tanker Blast Was Terrorism, 16 October 2002, Accessed: 12 December 2012, [http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle\\_east/2334865.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2334865.stm).

Bilge, Ömer. Rumlar Kuyru Satıyor, Hürriyet, 16 Aralık 2012.

Bolat, Şahin. E-Bilgi Edinme (Info) (ETKB) (Cenk Özgen), 11 Aralık 2012.

BOTAŞ, Ham Petrol Boru Hattı Taşımacılığı, Erişim Tarihi: 11 Aralık 2012, <http://www.botas.gov.tr/index.asp>.

BOTAŞ International Limited, 2000. Tankeri de Uğurladık, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.botasint.com/Haber.aspx?haberid=207>.

BOTAŞ International Limited, BTC Ham Petrol Boru Hattında İlk Tanker Yükleme Yapıldı, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.botasint.com/Haber.aspx?haberid=15>.

BP, Energy Outlook 2030, London, January 2012.

BP, Historical Data, Accessed: 9 December 2012, <http://www.bp.com/sectionbodycopy.do?categoryId=7500&contentId=7068481>.

BP, Statistical Review of World Energy 2012, London, June 2012.

Cumhuriyet, Irak Doğalgazı Ceyhan'dan Dünyaya Taşınabilir, 17 Kasım 2011, Erişim Tarihi: 7 Aralık 2012, <http://www.cumhuriyet.com.tr/?hn=293666>.

Demir, M. Faruk. Enerji Güvenliği, Enerji Ekonomisi, Enerji Diplomasisi, 1.b., Altinküre Yayınları, Ankara, 2007, s. 44.

El-Shazly, Nadia El-Sayed. The Gulf Tanker War: Iran-Iraq Maritime Swordplay, 1.ed., London, Mamillan Press, 1998.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Petrol, 11 Ağustos 2010, Erişim Tarihi 12 Aralık 2012, <http://www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=petrol&bn=222&hn=&nm=384&id=40693>.

Göksüzoğlu, Burcu. Ceyhan'a 2.3 kilometrelik Süper İskele, 6 Mart 2012, Erişim Tarihi: 6 Aralık 2012, <http://www.ntvmsnbc.com/id/25328002/#storyContinued>.

Gürdeniz, Cem. Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz'de Deniz Güvenliğine Katkıları, Erişim Tarihi: 11 Aralık 2012, [http://vizyon21yy.com/documan/genel\\_konular/Milli%20Guvenlik/Balkanlar\\_Karadeniz/Turkiyenin\\_Akdeniz\\_ve\\_Karadenizde\\_Deniz\\_Guvenligine\\_Katkilari.pdf](http://vizyon21yy.com/documan/genel_konular/Milli%20Guvenlik/Balkanlar_Karadeniz/Turkiyenin_Akdeniz_ve_Karadenizde_Deniz_Guvenligine_Katkilari.pdf).

Hürriyet, Ceyhan'a Yeni Boru Hattı Şart, 25 Eylül 2012, Erişim Tarihi: 7 Aralık 2012, <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/printnews.aspx?DocID=21547412>.

Hürriyet, Rum Yönetimi ile Fransa Arasında Savunma Anlaşması, 1 Mart 2007, Erişim Tarihi: 8 Aralık 2012, <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=6039397>.

Hürriyet, TPAO Shell'le Anlaştı Akdeniz'de Arama Başlıyor, 24 Kasım 2011, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19313860.asp>.

International Hydrographic Organisations, Limits of Oceans and Seas, 3.ed., Monte Carlo, 1953.

*Kepecioğlu*, Halil. Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları, 1.b., Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2008.

Keser, Ulvi. Kıbrıs'ın Stratejik Önemi Bağlamında Adada Askeri Faaliyetler ve İlgili Tarafların Askeri Gücü, Güvenlik Stratejileri, Cilt 2, Sayı 3, 2006, ss. 115-148.

*Luft*, Gal. and *Korin*, Anne. Terrorism Goes to Sea, Foreign Affairs, Vol 83, No 6, 2004, pp. 61-71.

Milliyet, TPAO Akdeniz'e Açıldı, 5 Ekim 2008, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://spor.milliyet.com.tr/tpao-akdeniz-e-acildi/spor/spordetay/05.10.2008/999167/default.htm>.

Noble Energy, Eastern Mediterranean, Accessed: 10 December 2012, <http://www.nobleenergyinc.com/operations/international/eastern-mediterranean-128.html>.

*Özertem*, Hasan Selim. Oil Markets: Samsun-Ceyhan Oil Pipeline and Iran's Nuclear Crisis, USAK Energy Review, 30 Nisan 2007, Erişim Tarihi: 5 Aralık 2012, <http://www.turkishweeky.net/files/energy/nYjsdhh38JvQsIS2jdx03pU81DaTrr.pdf>.

Sabah, Ceyhan Küresel Enerji Üssü Olabilir, 25 Ağustos 2012, Erişim Tarihi 7 Aralık 2012, <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2012/08/25/ceyhan-kuresel-enerji-ussu-olabilir>.

Sabah, Kritik Anlaşma İmzalandı, 22 Eylül 2011, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2012, <http://www.sabah.com.tr/Gundem/2011/09/22/turkiye-ile-kktcden-akdenizde-onemli-adim>.

Türk Deniz Kuvvetleri, Akdeniz Kalkanı Harekâtı, Erişim Tarihi: 7 Aralık 2012, <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/DZKKULUSLARARASIGOREVLER.php?strAnaFrame=DzKKUluslarArasiGorevler&strIFrame=DzKKUluslararasiFaaliyetler>.

Yeni Şafak, Petrol Aramaya Rumlara Tepkili, 7 Ağustos 2007, Erişim Tarihi: 4 Aralık 2012, <http://www.yenisafak.com.tr/dunya/?t=07.08.2007&i=60593>.

*Yıldız*, Dursun. ve *Yaşar*, Doğan. Doğu Akdeniz'de Küresel Satranç, 1.b. Truva Yayınları, İstanbul, 2012.

*Yurdakul*, Mithat. Akdeniz'e 3 Boyutlu Sismik Gemi, Milliyet, 24 Ekim 2011, Erişim Tarihi: 9 Aralık 2012, <http://www.milliyet.com.tr/Siyaset/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&ArticleID=1454382&Date=08.06.2012&Kategori=siyaset&b=Akdenize%203%20boyutlu%20sismik%20gemi>.