

100

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN YÜZÜNCÜ YILI

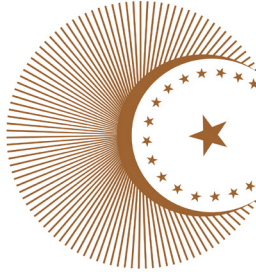


MAVİ



VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE



TÜRKİYE
YÜZYILI

MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE



Milli Savunma Üniversitesi

Deniz Harp Enstitüsü

Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi

Yıl: 5 Sayı: 14

6 Aylık Süreli Yayın

İmtiyaz Sahibi

MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Adına

Tuğamiral Selçuk AKARI

Genel Yayın Yönetmeni

Dz.Alb. Ahmet ÖZTÜRK

Editör

Dr.Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

Yayın İnceleme Kurulu

Dz.Alb.Sümer KAYSER

Dz.Alb. Ahmet ÖZTÜRK

İk.Kur.Alb.Ömer EFE

Dr. Öğt. Üyesi Mehmet KORKMAZ

Sayfa Tasarım / Grafik Uygulama

De.Me.Aslı YILMAZ

İletişim

Tel: 0212 398 01 00 (3512)

E-Posta: mkozanhan@msu.edu.tr

Basıldığı Yer ve Tarih

Milli Savunma Üniversitesi

Merkez Basımevi ve Yayınevi

Yenilevent / İSTANBUL

Sertifika No: 36431

Ocak 2024

Kapak Resmi

dzkk.tsk.tr

İÇİNDEKİLER

4

Başlarken

6

Dz. Yb. A.Burak KANDAŞ
Büyük Taarruz'un Hemen Öncesinde Bahriye
Teşkilatının İcra Ettiği Emsalsiz Harekât;
Karadeniz'de Enosis Vapuru'nun Ele Geçirilmesi

14

İk.Bnb. Emre Şahin YILDIRIM
Uluslararası Sularda Donanma Gemileri
Tarafından Şüphelilerin Yakalanmasının Hukuka
Uygunluğu

48

Dz.Yzb. Bertan TOPALOĞLU
1982 Falkland Savaşı'nda Batan Birleşik Krallık
Gemilerinin Olay Analizleri

Deniz Harp Enstitüsü yayını olan Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi yılda 2 kez yayınlanan ulusal bir dergidir. Makalelerdeki düşünce, görüş, varsayım, sav veya tezler hazırlayanın sorumluluğunda olup şahsi fikirleridir. Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Enstitüsü Müdürlüğü'nün resmî görüşü değildir.



Akya Harp Torpidosu Atışı
27 Aralık 2023
Doğu Akdeniz

Türkiye Cumhuriyet'inin 100. yılında Türk mühendis ve işçilerinin nice emeği ve alın teri olan, yerli ve milli olarak üretilen "Akya Harp Torpidosu" atışı TCG Preveze tarafından başarı ile icra edilmiştir.

"En genç denizaltı komutanı olarak tarafıma tevdi edilen ve en üst seviyede bilgi ile tecrübeye ihtiyaç duyulan bu önemli görevi ekip ruhu içerisinde icra etmekten şahsım ve personelim adına gurur, mutluluk ve onur duymaktayım."
TCG Preveze Komutanı

78

Dz.Kur.Bnb.Yusuf Emre AVCI
Gelişen İnsansız Hava Aracı Teknolojisi Işığında
Uçak Gemisi Tedariğinin İncelenmesi

116

Denizaltı Filosu Komutanlığı
Akya Torpidosu Harp Atışı

118

Cumhuriyetimizin 100. Yılında
Donanmamızın Tarihi Tören Geçişi

124

Tuğa.Selçuk AKARI
Deniz Harp Okulu'muzun 250 Yıl Dönümüne Atfen
Bin Yılın Çeyreğinden Selam Sana Mekteb-i Şahanem Şiiri

MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE

Değerli Okurlarımız,

29 Ekim 2023 tarihinde Cumhuriyeti'mizin 100. yılı ve hemen akabinde, Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından Mühendishane-i Bahr-i Hümayun adı altında, 18 Kasım 1773 yılında Kasımpaşa'da kurulan Deniz Harp Okulumuzun 250. Kuruluş yıl dönümü kutlanmıştır. Tarihimizin şan ve şeref dolu sayfalarında önemli bir yer tutan Cumhuriyetimizin 100. yılı ile Deniz Harp Okulumuzun kuruluşunun 250. yılının aynı zamana denk gelmesi, biz Bahriyelileri heyecanlandırmış ve bir o kadar da gururlandırmıştır. Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıldönümüne atfen, Türk Deniz Kuvvetleri'ne ait tam 100 parça geminin, Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Ercüment TATLIOĞLU komutasında, İstanbul Boğazı'nda gerçekleştirdiği muazzam geçiş, sadece bir tören geçişi değil, aynı zamanda milletimizin birlik ve beraberlik içindeki gücünün de bir yansıması olarak Türk Denizcilik Tarihindeki yerini almıştır. Bir tören geçişinden farklı olarak Türk Deniz Kuvvetleri'nin gücünü göstermek açısından, yerli gemi inşa sanayiinde milli imkânlarla inşa edilmiş veya yurtdışı menşeli olsa bile duruş ve vuruş sistemleri millileştirilmiş gemiler, denizaltılar ve deniz hava unsurlarımız göğsümüzü kabartmıştır. Damarlarında “Türk Bahriye Mühendisliği ve İşçiliğinin” terini, bilgisini ve birikimini taşıyan gemilerimiz, geçiş sırasında dümen sularının izini, sadece İstanbul Boğazı'nda değil, aynı zamanda milletimizin gönlünde de kalıcı olarak bırakmıştır. Bu nedenle, bu sayımız içerisinde 29 Ekim 2023 tarihinde Donanmamızın İstanbul Boğazından geçişini anlatan kısa bir metine yer verilmiş, bununla birlikte, Deniz Harp Okulunun 250. Kuruluş yıl dönümüne atfen Enstitü Müdürmüz tarafından yazılmış ve ödüle layık görülmüş şiir de sizlerin beğenisine sunulmuştur.

Dergimizin içeriğine geçmeden önce, 2023-2024 eğitim ve öğretim yılında Deniz Harp Enstitüsünde icra edilen önemli faaliyetler aşağıda kısaca özetlenmiştir. Bu kapsamda, 25 Eylül 2023 tarihinde “Karargâh Subaylığı” ve 02 Ekim 2023 tarihinde “Komuta ve Kurmay” eğitimlerine başlanmıştır. Bu eğitim dönemi içerisinde; “Karargâh Subaylığı” eğitimindeki öğrenci subaylar, 13-17 Kasım 2023 tarihleri arasında, Yurt İçi İnceleme ve Tetkik Görevini; Gölçük, Ankara, Afyon ve Eskişehir Bölgelerini içerecek şekilde, “Komuta Kurmay” eğitimindeki öğrenci subaylar ise “Yurt Dışı Müşahede Gezisini”, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne istinaden icra etmişlerdir.

Değerli okurlarımız, Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi'nin bu sayısında da, ilginizi çekeceğini umduğumuz ve keyifle okuyacağınızı düşündüğümüz beş makale ile bir inceleme yazısına yer verilmiştir. Bu çerçevede;

BAŞLARKEN...

Dz. Yb. A. Burak KANDAŞ tarafından hazırlanan "Büyük Taarruz'un hemen öncesinde Bahriye Teşkilatının icra ettiği emsalsiz harekât; Karadeniz'de Enosis Vapuru'nun Ele Geçirilmesi" konulu makale sayının ilk makalesini oluşturmaktadır. Yazar çalışmasında millî mücadeleye destek veren bahriyelilerin Karadeniz' deki faaliyetlerini ele almıştır. Bu çerçevede millî mücadele esnasında Karadeniz'deki lojistik faaliyetlerde kullanılan 1 ve 2 no.lu motorgambotlar tarafından ele geçirilen Enosis (Trabzon) isimli Yunan vapurunda bulunan 11 çuval altının Kurtuluş Mücadelesi'ne yaptığı ekonomik katkı incelenmiştir.

"Uluslararası Sullarda Donanma Gemileri Tarafından Şüphelilerinin Yakalanmasının Hukuka Uygunluğu" konulu makale sayının ikinci çalışması olarak, İ.k. Bnb. Emre Şahin YILDIRIM tarafından hazırlanmıştır. Bu çalışmada, uluslararası sullarda bir nevi kolluk görevleri icra eden donanma gemilerinin karşılaştığı durumların incelemesi yapılmış, bu görevler esnasında, şüphelilerin ilgili adli makamlara teslim edilmek üzere yakalanmasının hukuki boyutları irdelenmiştir.

Deniz Yzb. Bertan TOPALOĞLU tarafından hazırlanan "1982 Falkland Savaş'ında Batan Birleşik Krallık Gemilerinin Olay Analizleri" konulu makale sayımızın üçüncü çalışması olarak belirlenmiştir. Yazar çalışmasında, Falkland Savaşının nedenleri, savaşın cereyan tarzı ve deniz harekâtını inceleyerek, sonuçlarını irdelenmiş, Birleşik Kralliyet Donanmasına ait HMS Sheffield, HMS Ardent, HMS Antelope, HMS Coventry, Atlantic Conveyor, RFA Sir Galahad ve LCU F4 gemilerinin olay analizlerini yaparak, konuyu mercek altına almıştır.

"Gelişen İnsansız Hava Aracı Teknolojisi Işığında Uçak Gemisi İhtiyacının İncelenmesi" konulu makale, sayımızın dördüncü çalışması olarak, Deniz Kurmay Binbaşı Yusuf Emre AVCI tarafından kaleme alınmıştır. Yazar, dünya bahriyelerinde kullanılan uçak gemileri ve İnsansız Hava Aracı teknolojileri başta olmak üzere son yıllarda yaşanan politik gelişmeleri inceleyerek, Türk Deniz Kuvvetlerinin nasıl bir uçak gemisi tercih etmesinin fayda-maliyet açısından değerlendirmesini yapmıştır.

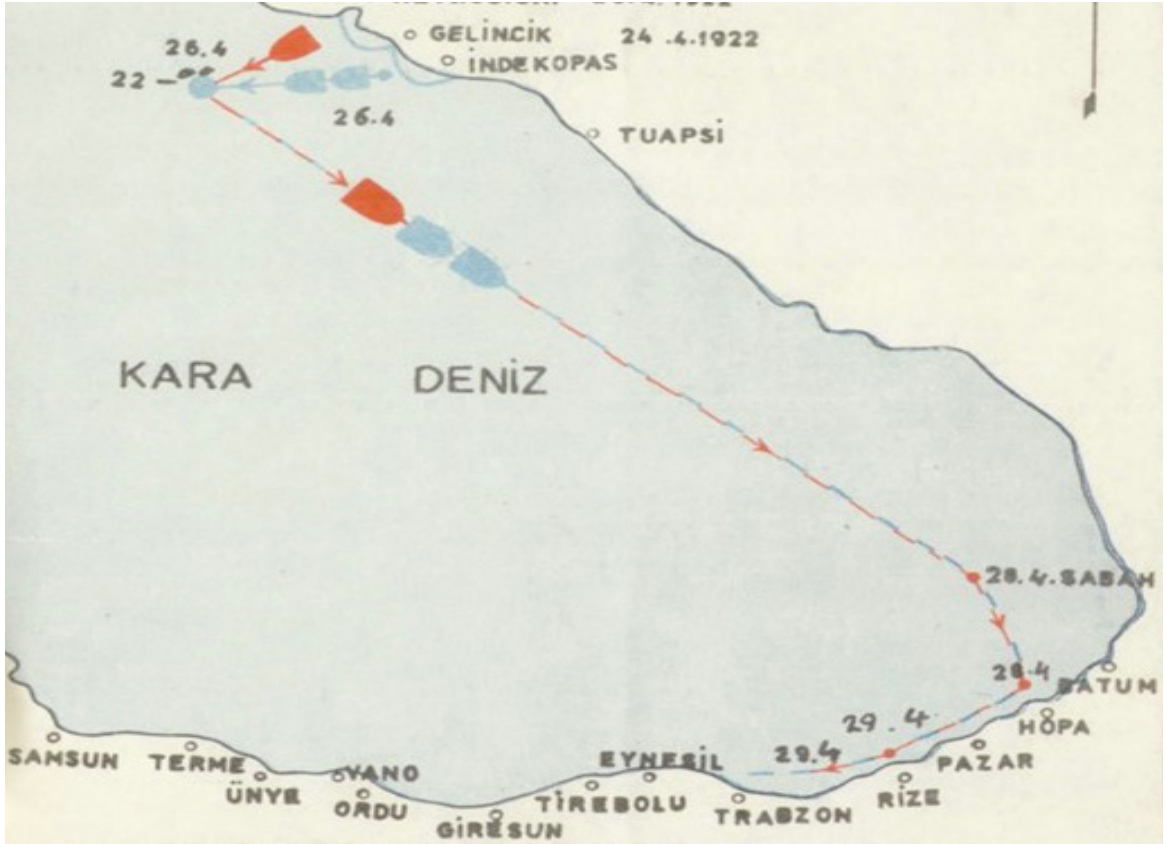
Bu sayının son çalışması,Denizaltı Filosu Komutanlığı tarafından hazırlanan Akya Torpidosu Harp Atışı'nı anlatan inceleme yazısıdır.

İyi okumalar dileğiyle.....

Murat Kağan KOZANHAN
Dz. Alb.
Dr. Öğretim Üyesi

■ Dz. Yb. A.Burak KANDAŞ*

BÜYÜK TAARRUZUN HEMEN ÖNCESİNDE BAHİRİYE TEŞKİLATININ İCRA ETTİĞİ EMSALSİZ HAREKÂT: ENOSİS VAPURU'NUN ELE GEÇİRİLMESİ



Enosis Vapurunun Ele Geçirilme Krokisi

(Türk İstiklâl Harbi, V'nci Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1964, s.74-75)

*MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 6'ncı Dönem Komuta ve Kurmay Eğitimi.

Öz

19 Mayıs 1919'da Samsun'da başlayan Kurtuluş Mücadelesi'nin başarıya ulaşmasında Karadeniz'den gelen silah ve cephane desteğinin önemi büyük olmuştur. İşgal altındaki İstanbul'daki silah depolarından getirilen silah ve cephanelere ek olarak Mustafa Kemal ATATÜRK'ün başarıyla yürüttüğü diplomasi sonucunda Rusya ile 16 Mart 1921 tarihinde imzalanan Moskova Anlaşması ile birlikte Rusya'dan alınan silah ve cephane yardımları kesintiye uğramadan Büyük Taarruz'un sonuna kadar devam etmiştir. Bu yardımların yanı sıra Karadeniz'de zapt ve müsadere edilen gemiler de milli deniz gücüne dâhil olarak bu nakliyatla görev almışlardır. Ancak, "Sakarya Zaferi" sonrasında, düşmanı Anadolu'dan bütünüyle temizlemek amacıyla girilen mücadele sırasında Milli Mücadele içinde yer alan bahriyeliler tarafından ele geçirilen bir Yunan gemisi ve taşıdığı yük Büyük Taarruz'a önemli derecede katkıda bulunmuştur. Bu çalışmada 26 Nisan 1922 tarihinde Karadeniz'de görevli 1 ve 2 no.lu motorgambotlar tarafından ele geçirilen Enosis (Trabzon) isimli Yunan vapurunda el konulan malzemeler ile gemide daha sonra yapılan aramalarda bulunan 11 çuval altının, Kurtuluş Mücadelesi'ni taçlandıran zafere yaptığı ekonomik katkı incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Büyük Taarruz, Motorgambot, Karadeniz Enosis Vapuru, Kurtuluş Mücadelesi.

Giriş

Birinci Dünya Savaşı'ndan Türk Donanması büyük bir kayıpla çıkmıştır. Bu kayıpların belirli bir kısmı İngiliz uzmanlarınca ve Bahriye Nazırlığına getirilen Kraliyet Donanması subaylarının art niyetli yaklaşımları sonucunda gemilerin bilinçli olarak hasarlı tutulması, işlevsiz hale getirilmesi, onarım malzemesinin uygun şekilde depolanmaması ya da bir kısmının da savaşta batırılarak yok edilmesinden kaynaklanmaktadır. İstiklâl Mücadelesi'nde kullanılan gambotlar, istimbotlar, torpidobotlar, römorkörler Osmanlı Donanması envanterindeki gemiler olup, denizci personelin tamamı yine Osmanlı bünyesindeki askeri okullarda eğitim almış subaylardan teşkil edilmiştir. Milli Mücadele'de kara savaşlarında kesin sonucu alacak olan ordunun yeniden örgütlenerek, Yunan ordusunu yenebilecek seviyeye ulaştırılması, ancak bu kuvvetlerin lojistik ihtiyaçlarının yeterli seviyede karşılanmasından geçmekteydi. Osmanlı Devleti'nin silah ve cephanesini büyük ölçüde depoladığı İstanbul başta olmak üzere Marmara limanları işgal altında bulunması bu ihtiyacın karşılanmasını zorlaştırmıştır. Bu doğrultuda deniz yolu taşımacılığı bir çözüm yöntemi olarak devreye girmiştir. Akdeniz, Ege ve Marmara'da bulunan limanlar kadar sıkı denetime tabi olmayan Karadeniz limanları ve özellikle İnebolu, Milli Mücadele'nin en çok faaliyet gösteren limanı olarak öne çıkmıştır.¹

1 Umur C. Karadoğan, "Milli Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 2011, Cilt: 27, Sayı: 81, 603-650, ss. 644-645.

Dört yıl süren İstiklal Harbi sırasında TBMM Hükümetine bağlı olarak görev yapan deniz gücünün başlıca faaliyet alanı Karadeniz olmuş ve Batı Cephesini her bakımdan desteklemiştir. Nakliye gemileri onarım imkanlarından mahrum, refakate ve korunan bir üsse sahip olmadan görev yapmak zorunda kalmıştır. Bütün bu zorluklara rağmen, harp boyunca lojistik nakliyat kusursuz bir şekilde gerçekleşmiş, düşman yalnızca tek bir nakliye gemisini boş olarak tahrip edebilmiştir.²

Yunan Bandıralı Enosis Vapurunun Ele Geçirilmesi

13 Eylül 1921 tarihinde Sakarya Savaşı'nın kesin bir zaferle sonuçlanması, Türk denizcilerini lojistik nakliyatın yanı sıra denizlerde taarruzî harekât icra etmek gibi daha büyük hedeflere yöneltmiştir. Bu dönemde Kurtuluş Mücadelesi veren ordunun artan ihtiyaçlarını karşılamak üzere nakliyat filosunun taşıma kapasitesini artırmak için işgal kuvvetlerine ait ticaret gemilerini ele geçirmek bir zorunluluk haline gelmiş ve bunun sonucu olarak ilk harekât 1922 Nisan ayında gerçekleştirilmiştir.³

Özellikle Yunan ticaret gemilerinin Karadeniz'de sefer yaptıkları bilinmekteydi. Ancak bu gemileri ele geçirebilecek olan ve 29 Eylül 1921 tarihinde satın alınan iki motorgambot onarım maksadıyla Novorossiysk limanında bulunuyordu.⁴ Bu nedenle Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Güverte Binbaşı Fahri Aczi Bey, bu gemilerin onarımını yerinde incelemek ve hızlandırmak için Mart 1922 ayında Novorossiysk'e gitmeyi Bahriye Dairesi Başkanlığına teklif etmiştir. 18 Mart 1922 tarihinde uygun görülen bu teklif sonucunda Binbaşı Fahri Bey Novorossiysk'e gitmiş ve 5 Nisan 1922 tarihinde iki motorgambotun da harekâta hazır hale getirilmesini başarmıştır. Bu sırada limanda yükleme yapan bir Yunan ticaret gemisinin yakında İstanbul'a hareket edeceğini Bahriye Dairesi Başkanlığına bildiren Binbaşı Fahri Bey, daire tarafından aşağıdaki emir verilerek görevlendirilmiştir.⁵

1) Motorgambotların silah ve cephaneleri Şahin vapuruyla derhal yola çıkarılacaktır. Bu silah ve cephaneler Novorossiysk'te çok gizli olarak gambotlara verilecektir.

2) Enosis vapurunun Novorossiysk'teki yükleme işi dikkatle izlenecek onun

2 Türk İstiklâl Harbi, V'nci Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1964, s.114.

3 Figen Atabey, Karadeniz'de Türk Donanması, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006, s. 115.

4 Rusya'dan satın alınan 40 tonluk iki motorgambot 9 Ekim 1921 tarihinde Trabzon'da yapılan törenle Türk donanmasına katılmış, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı kuruluşunda 1 ve 2 numaralı motrogambotlar olarak isimlendirilmiştir. Botlar envantere dahil olduktan sonra özellikle makinelerinde önemli arızalar meydana gelmiştir. Trabzon'da bulunan bakım ve onarım imkanlarının sınırlı olması nedeniyle onarımların Novorossiysk limanında yapılmasına karar verilmiş ve botlar Alemdar römorkörünün yedeğinde 1921 yılının Aralık ayında bu limana ulaşmıştır. Bkz. Figen Atabey, a.g.e., s. 116.

5 Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi, Cilt: 5, Deniz Basımevi, İstanbul, 1977, ss. 163-165.

hareket tarihinden iki gün önce motorgambotlar limandan çıkarılacaktır.

3) Denizde kalma sürelerini artırmak için motorgambotların güvertelerine bidonlarla ek yakıt konacaktır. Asker için de onbeş günlük kumanya alınacaktır.

4) Düşmanı aldatmak için motorgambotlardan bir tanesinde limandan hareketten sonra suni yangın çıkarılıp makinesinin yandığı ifade edilecek ve her iki gambotla Gelencik limanına sığınacaktır.

5) Enosis gemisi yakalanırken devletlerarası hukuk kurallarına uyulacak ve yakalandığı takdirde gemiye dört kişilik bir müsadere partisi konacaktır.

6) Enosis gemisinin telsizle düşmanı haberdar etmesi ihtimaline karşı geminin yakalanmasından sonra Batum'a doğru bir yol izlenecek ortalığın kararmasından sonra Trabzon'a rota değiştirilecektir.

7) Düşmana rastlanırsa Enosis gemisi batırılacaktır.

Detaylı ve denizdeki komutana inisiyatif tanımadan yazılan bu emirde özellikle devletlerarası hukuk kurallarına uyulmasının istenmesi yapılacak harekât sırasında tarafsız devletlerin karasularına girmemeyi ve batırıldığı takdirde Enosis'teki muharip olamayanların can güvenliğinin sağlanmasını gerektirmiştir. Harekât için gerekli olan silah ve cephane Trabzon'daki depolardan yüklenerek 14 Mart 1922 tarihinde Şahin vapuru ile Novorossiysk'e getirilmiş ve gizlilik içerisinde motorgambotlara yüklenmiştir. Harekât öncesinde Binbaşı Fahri Bey, 1 No.lu Motorgambot Komutanı Yüzbaşı Necati (Özdeniz) Bey ve 2 No.lu Motorgambot Komutanı Yüzbaşı Reşat (Talayer) Bey'in katılımıyla yapılan toplantıda harekâtın detayları konuşularak izlenecek yöntem belirlenmiştir.⁶

Enosis vapurunun 21 Nisan günü Novorossiysk limanından ayrılacağı öğrenilmiş, aynı gün seyre çıkmanın şüphe doğuracağı düşünüldüğünden, gemiler 20 Nisan günü saat 14.30'da avara ederek 15 deniz mili doğudaki Gelencik limanına doğru ilerlemişlerdir. Plana uygun olarak saat 15.20'de Gelencik limanı bordalandığında yangın çıkmış görüntüsü vermek maksadıyla 2 No.lu Motorgambot'un makinesinde fazla yağ yakılarak kesif bir duman çıkarılmıştır. Bunun üzerine 1 No.lu Motorgambot tarafından yedeğe alınarak getirildiği Gelencik limanında yetkililere "geminin makine arızası nedeniyle harekâttan sakıt kaldığı ve arıza giderilinceye kadar limanda bulunulacağı" bildirilmiştir.⁷

Limanda kaldığı her gün tecrübe seyri bahanesiyle limandan çıkarak seyre

6 Figen Atabey, a.g.e., s. 116; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 165.

7 Türk İstiklâl Harbi, a.g.e., s. 76.

çıkması beklenen Enosis vapurunu karşılamak için Novorossiysk limanı önlerini gözetlemişlerdir. 24 Nisan günü Gelencik limanına gelen bir Rus gambotundan rahatsız olan Binbaşı Fahri Bey, 25 Nisan günü öğleden sonra gemileri avara ettirerek 5 deniz mili güneydoğuda bulunan Mezip Koyu'na demirletmiştir. Burada bir İtalyan şilebi ile karşılaşılması üzerine daha ıssız olan İndokopas Koyu'na demirleyen gemiler Enosis'in harekete geçmesini beklemiştir.⁸ 26 Nisan sabahı 2 No.lu Motorgambot tekrar Novorossiysk limanı önlerine giderek Enosis'in çıkışını gözetlemeye başlamıştır. Aynı gün Enosis'in güneş batımından bir saat önce limandan çıkması üzerine fark edilmeden takibe başlayan gemi, diğer gambotu da haberdar etmiştir. Vira demir ederek harekete geçen 1 No.lu Motorgambot da İstanbul Boğazı'na doğru ilerleyen gemiyi takibe katılmıştır. Saat 22.00'de Novorossiysk limanından yaklaşık 35 deniz mili mesafede 44° 17' K 37° 28' D mevkinde Enosis'e yaklaşan ve dur emri veren 1 No.lu Motorgambot, geminin ilerlemeye devam etmesi üzerine uyarı ateşi açmıştır. Bu durumda yoluna devam edemeyeceğini anlayan gemi kaptanı stop etmiş, motorgambotta bulunan Emekli Yüzbaşı İsmail Bey komutasındaki beş kişilik zapt ve müsadere timi şilebe çıkmıştır. Personelinin ve gemide bulunan yolcuların direniş göstermemesi nedeniyle kısa sürede teslim alınan geminin ilk olarak telsizine el konularak dış dünya ile bağlantısı kesilmiş ve rotası Batum'a doğru değiştirilmiştir.⁹ Olay sırasında gemide bulunan Albert Alcai isimli bir İtalyan yolcu 35 tonluk motorgambotların 950 tonluk Enosis vapurunu ele geçirmesiyle ilgili olarak "Bir akşam vakti iki küçük yunus balığı gelerek bizim balınayı kaptı" ifadesini kullanmıştır.¹⁰

2 No.lu Motorgambot makinelerinin dinlendirilmesi ve yakıttan tasarruf edilmesi maksadıyla Enosis vapurunun yedeğinde, diğeri ise bordasında ilerlemiştir. 27 Nisan akşamı havanın bozması ve denizin ağırlaşması üzerine motorgambot yedekten ayrılarak müstakil olarak seyre devam etmiştir. Fırtınalı denizde küçük gemilerle güçlükle yapılan seyirde, 2 No.lu Motorgambotta meydana gelen makine arızalarına da müdahale edilmiştir. Personelin özverisi geminin muhtemel batışının önüne geçmiştir.¹¹ 28 Nisan sabahı Batum'a 35 deniz mili mesafede rota değiştirilerek Hopa'ya dönüş gösterilmiştir. Burada geminin ele geçildiği Bahriye Dairesi Başkanlığına telgrafla bildirildikten sonra Rize'ye bağlı Pazar limanına varılarak bir manga muhafız er alınmıştır. Bahriye Dairesi Başkanlığından gelen "gemide bulunan yolcuların Rize'ye götürülmesi, geminin yükünün Trabzon'da boşaltılması sonrasında Amasra'ya intikal ettirilmesi" emri üzerine 29 Nisan sabahı Rize'ye varılmıştır. 59'u

⁸ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 165.

⁹ Türk İstiklâl Harbi, a.g.e., s. 77; Sadi Borak, "Enosis'i Nasıl Zaptettik", Hayat Tarih Mecmuası, Sayı: 6, Temmuz 1969, 77-82, ss. 81-82.

¹⁰ Figen Atabey, a.g.e., s. 117.

¹¹ Tevfik İnci, "Milli Mücadelede Enosis Gemisinin Zaptı", Resimli Tarih Mecmuası, Cilt: 3, Sayı: 33, İstanbul, 1952, 1731-1735, s. 1733; Tevfik İnci, "Milli Mücadele'de Enosis Gemisinin Ele Geçirilmesi", Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları, Deniz Basımevi, İstanbul, 2005, 174-178, ss.176-177.

Yunan, 9'u Rus, 3'ü İtalyan, 1'i İranlı, 1'i İngiliz ve 1'i Fransız olan toplam 74 yolcu burada mülki makamlara teslim edildikten sonra aynı gün Trabzon'a intikal edilmiş ve geminin 17 Rum personeli de Aydın Reis gambotu ile Rize'ye gönderilmiştir. Trabzon'da yapılan törenle Enosis vapuruna Türk bayrağı toka edilmiş ve geminin adı Trabzon olarak değiştirilirmiş ve Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrinde hizmet vermeye başlamıştır.¹²

Geminin araması subaylar ve gümrük muhafaza memurlarından oluşan beş kişilik bir heyet tarafından yapılmış, gemideki mallar kayıt altına alınmıştır. Gemide bulunan 263 ton işlenmiş deri, 62 ton bağırsak, 161 adet otomobil lastiği, 6 sandık otomobil malzemesi, 4 sandık çocuk ayakkabısı, 1 sandık sigara kağıdı ve 1 sandık Rus halısı gibi kıymetli yükler sayılarak 200 bin Osmanlı Lirası değer biçilmiştir. Ancak gemide bulunduğu istihbar edilen büyük miktardaki altın ve mücevherata rastlanılmamıştır. Buna karşılık aramalar tamamlandıktan sonra umutlar tükenmişken 15 Haziran 1922 tarihinde Erzincan'da tutuklu bulunan gemi personeli serbest bırakılma karşılığında altın ve mücevherlerin yerlerini ihbar etmiştir. Önce 2'nci Kaptan Kostimos Yorgo geminin ağaç kaplamalarının içindeki altınları, daha sonra Başçarkçı Eleftos Yani sintinede bulunan altınların yerini bildirmiştir. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı alınan istihbaratı değerlendirerek 11 çuval altının bulunmasını sağlamıştır. Bulunan altınlara 500 bin Osmanlı Lirası değer biçilmiştir.¹³ Geminin değerinin 60 bin Osmanlı Lirası olduğu göz önüne alındığında, gemide ele geçirilen ve toplam değeri 700 bin Osmanlı Lirası malzeme ve değerli eşyaların kıymeti anlaşılabilecektir.

Karadeniz'de el konulan veya ele geçirilen gemilerden elde edilen malzemelerin hukuki statüsünü ve kullanma şeklini belirlemek amacıyla kurulan Ganaim-i Bahriye (Deniz Ganimetleri) Mahkemesi, Zapt ve Müsadere Kanunu gereğince Enosis vapuruna el konulmasının uluslararası hukuka uygunluğunu teyit maksadıyla birtakım çalışmalar yapmıştır. Samsun Merkez Liman Reisi Hâkim Yarbay Ahmet Halis (Erülken) Bey¹⁴ başkanlığında böyle bir mahkemenin görev yapması, Milli Mücadele'nin bir hukuk düzenine dayandırıldığına bir örnek olması bakımından önemlidir.¹⁵

12 Türk İstiklâl Harbi, a.g.e., s. 77.

13 Mustafa Hergüner, "Milli Mücadele'de Sovyetler'in Kafkas Limanlarından Yapılan Deniz Nakliyatı ve Enosis Şilebinin Ele Geçirilmesi", Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri, Genelkurmay Basımevi, 2003, 509-520, s. 519; Figen Atabey, a.g.e., ss. 117-118.

14 Mondros Mütarekesi imzalandığında Samsun Liman Başkanı olan Yarbay Ahmet Halis Bey, 19 Mayıs 1919 tarihinde Samsun'da Mustafa Kemal ATATÜRK'ü karşılayan heyette yer almıştır.

15 Figen Atabey, "Milli Mücadele Döneminde Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı ve Faaliyetleri", Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 68, 2019, 314-322, s.317.

Sonuç

Enosis vapurunun ele geçirilmesi dönemin gazetelerinde de kendisine yer bulmuştur. 5 Mayıs 1922 tarihli Akşam ve 6 Mayıs 1922 tarihli Vakit, Tercüman-ı Hakikât gazeteleri “Karadeniz’de büyük bir Yunan vapuru olan Enosis’in ele geçirilmesiyle Yunan korsanlıklarına karşı bir misillemede bulunulduğunu” haber vermiştir. 7 Mayıs 1922 tarihinde yayımlanan Vakit, İkdam, Tevhid-i Efkâr ve İleri gazeteleri olayın detaylarını anlatarak gemiye Trabzon’da Türk bayrağı çekildiğini haberleştirmişlerdir. 12 Nisan’da Yunanistan’da yayımlanan Yerasimos isimli gazetede ise “Rusların Enosis’in Türkler tarafından savaş ganimeti olarak götürülmesini protesto ederek serbest bırakılmasını istediği” haberi yer almıştır.¹⁶

Yunan donanması Enosis’in kaybı sonrasında gerek Karadeniz’de gerekse Marmara’da kontrolleri sıklaştırmıştır. 5 Mayıs günü İzmit’e giden İnebolu vapuruna ve 9 Mayıs’ta Çanakkale’den İstanbul’a gelmekte olan Nimet vapuruna el koyarak İstanbul’a götürmüşlerdir. Seyrisefain İdaresine bağlı vapurlar bir hafta sonra serbest bırakılmışsa da bu olayın altında yatan nedenin Enosis’in intikamını almak olduğu açıktır. Karadeniz’deki Yunan savaş gemilerinin 7 Haziran 1922 tarihinde Samsun’u bombardıman etmesinde de aynı neden bulunmaktadır. Enosis’in ele geçirilmesi, aynı kaderi paylaşmak istemeyen Yunan bayraklı ticaret gemilerinin Karadeniz’deki seyirlerini büyük ölçüde azaltmasına neden olmuştur. Enosis gemisinin mürettebatına Erzincan’da tutuklu oldukları süre içinde oldukça iyi muamele yapılmıştır. Gemi Kaptanı Anderiya Karadino’nun öncülüğünde tüm gemi personelinin 15 Ağustos 1922 tarihinde 13’üncü Tümen Komutanlığına yazdığı teşekkür dilekçesi bunun bir örneğidir.¹⁷

Enosis vapurunun zapt ve müsadere ile ilgili olarak Milli Savunma Bakanlığı, harekâta görev alan personeli mükafatlandırmak için harekete geçmiş ancak dağıtım ancak Lozan Barış Antlaşması’ndan sonra 1925 yılında yapılabilmektedir. Buna göre harekâtı yöneten Binbaşı Fahri Aczi Bey’e 7.500 TL, her iki geminin komutanı ve başçarkçıları ile zapt ve müsadere timinin başında olan emekli Yüzbaşı İsmail Bey’e 3.500’er TL ve iki geminin toplam 18 erine 275’er TL olmak üzere toplam 30 bin TL nakdi ödül verilmiştir.¹⁸ Ayrıca geminin ele geçirilmesinde yararlılığı görülen personelden ödüllendirilmeyenler 1927 ve 1928 yıllarında çıkarılan kararnamelerle nakdi ödüle layık görülmüştür.¹⁹

Enosis’in ele geçirilmesi deniz cephesinin bir kara savaşını nasıl desteklediği ve kıfayetli olarak yapıldığı takdirde denizdeki mücadelenin bir üretim vasıtası haline gelebileceğini göstermiştir. Bu hareket nakliye filomuza bir

¹⁶ Zeki Sarıhan, Kurtuluş Savaşı Günlüğü IV, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1996, s. 416-427.

¹⁷ Mustafa Hergüner, a.g.m., s. 520.

¹⁸ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., ss. 166-167.

¹⁹ Mustafa Hergüner, a.g.m., s. 520.

gemi hediye etmekle kalmamış aynı zamanda zorluklar içinde mücadele eden devlet hazinesine de önemli bir katkı sağlamıştır. Trabzon vapuru barışa kadar Karadeniz’de gerçekleşen nakliyatla önemli katkı sağlamasını müteakip, Cumhuriyet Donanmasında nakliye gemisi kadrosuna alınarak 1934 yılında hizmet dışına ayrılıncaya kadar kömür ve askeri malzeme taşımasında görev yapmıştır.

Her ne kadar Kurtuluş Savaşı denildiğinde kara savaşları genelinde Yunan ordusuyla Batı Cephesi’nde yapılan mücadele akla gelse de, bu mücadelenin başarıya ulaşabilmesi için Karadeniz’den cepheye yapılan lojistik destek önemli bir yere sahiptir. Tekalif-i Milliye emirlerinin sıkı şekilde uygulanmasına rağmen ordunun ihtiyaçlarının karşılanması kolay olmamıştır. Bu nedenle Yunan bandıralı Enosis vapurunun 26 Nisan 1922 tarihinde ele geçirilmesi ve 15 Haziran’da ise bu gemide bulunan 500 bin Osmanlı Lirası değerindeki 11 çuval altın, Milli Mücadele’de düşmana son darbenin indirildiği Büyük Taarruz öncesinde adeta büyük bir yaraya derman olmuştur. Karadeniz’de Türk Bahriyelilerin uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak ele geçirdikleri bu altınlar, Mehmetçiğin canıyla ve kanıyla verdiği Milli Mücadele’nin hamuruna katılmıştır.

Kaynakça

Kitaplar

- ATABEY Figen, Karadeniz’de Türk Donanması, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006.
BÜYÜKTUĞRUL Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi Cilt: 5, Deniz Basımevi, İstanbul, 1977.
SARIHAN Zeki, Kurtuluş Savaşı Günlüğü IV, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1996,
Türk İstiklâl Harbi, V’nci Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1964.

Makaleler

- ATABEY Figen, “Milli Mücadele Döneminde Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı ve Faaliyetleri”, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 68, 2019, 314-322.
BORAK Sadi, “Enosis’i Nasıl Zaptettik”, Hayat Tarih Mecmuası, Sayı: 6, Temmuz 1969, 77-82.
İNCİ Tevfik İnci, “Milli Mücadelede Enosis Gemisinin Zaptı”, Resimli Tarih Mecmuası, Cilt: 3, Sayı: 33, İstanbul, 1952, 1731-1735.
İNCİ Tevfik, “Milli Mücadele’de Enosis Gemisinin Ele Geçirilmesi”, Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları, Deniz Basımevi, İstanbul, 2005, 174-178.
KARADOĞAN Umut C., “Milli Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 2011, Cilt: 27, Sayı: 81, 603-650

Bildiriler

- HERGÜNER Mustafa, “Milli Mücadele’de Sovyetler’in Kafkas Limanlarından Yapılan Deniz Nakliyatı ve Enosis Şilebinin Ele Geçirilmesi”, Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri, Genelkurmay Basımevi, 2003, 509-520.

■ İk.Bnb. Emre Şahin YILDIRIM*

ULUSLARARASI SULARDA DONANMA GEMİLERİ TARAFINDAN ŞÜPHELİLERİN YAKALANMASININ HUKUKA UYGUNLUĞU



(<https://armatorlerbirligi.org.tr/arsivler/portfolio-item/deniz-haydutlugu-saldirilarinin-kuresel-anlamda-analizi-ve-deniz-guvenliginin-onemi>)

*MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 6'ncı Dönem Komuta ve Kurmay Eğitimi.

Öz

Günümüzde denizlerde işlenen suçların önlenmesi insanlık için bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu kapsamda başta deniz haydutluğu olmak üzere çeşitli suçlarla etkili bir şekilde mücadele edilmektedir. Nitekim uluslararası toplum denizlerin barışçıl kullanımı maksadıyla 1982 tarihli “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ile suç ve suçluya karşı mücadelede önemli kazanımlar sağlamıştır. Bunlardan en önemlisi yasadışı faaliyetlerin tanımlanarak evrensel yargılamanın konusu haline getirilmesi olmuştur. Zira suç tanımı, “kanunsuz suç ve ceza olmaz” ilkesi gereği suçun cezalandırılmasının ön koşulu olarak karşımıza çıkmaktadır. Türk Deniz Kuvvetleri, stratejik deniz ulaştırma yollarında Türk Deniz Ticaret Filosuna risk teşkil eden sınır aşan deniz suçlarının bertaraf edilmesine yardımcı olmak maksadıyla BM Güvenlik Konseyi Kararları çerçevesinde uluslararası deniz gücüne katkı sağlamaktadır. Bu görevlerin suçluya mücadele boyutunda, uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan yetkilerini kullanırken kimi zaman kolluk faaliyeti icra etmektedir. Bu görev esnasında şüphelilerin donanma gemileri tarafından yakalanması gerekmektedir. Çalışmanın amacı, Türk Deniz Kuvvetleri özelinde donanma gemilerinin uluslararası sularda kolluk faaliyeti ihtiva eden görevlerini inceleyerek, bu esnada şüphelilerin yakalanmasının hukuki boyutlarını incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Açık Denizler, Yasadışı Faaliyetler, Uluslararası Anlaşmalar, Yakalama ve Gözaltı, Evrensel Yargılama.

Giriş

Denizcilik dolayısıyla deniz ulaştırması ve deniz ticareti en eski zamanlardan günümüze uygarlığın en önemli öznesidir. Denizler ticaret ve ulaştırma gibi insanlığın ihtiyacı olan durumlarda her zaman önemli bir pay sahibi olmuştur. Bugün dünya çapında ticaret hacminin yüzde 90 ölçeğinde deniz ve okyanuslar yoluyla taşındığı bilinmektedir. Bu oran teknolojinin ve seyrüsefer kolaylıklarının arttığı son yüzyılda ivmelenerek artmıştır. Dünya nüfusu artmaya devam ederken özellikle gelişmekte olan ülkelerde, maliyet etkin deniz taşımacılığı, büyüme ve sürdürülebilir kalkınmada önemli bir rol oynamaktadır. Bunun da idamesi için denizlerin serbest ve güvenli olması gerekmektedir. Hal böyle olunca açık deniz alanlarının devletlerin ortak istifadelerine sunulan bir deniz sahası olması hususu deniz hukukunda “üstün kuralı” olarak kabul edilmektedir. Diğer bir ifade ile açık denizlerin serbestliği temel ilkedir. Bu ilke çerçevesinde uluslararası anlaşmalar yoluyla devletlere bir takım otonom yetkiler tanınmıştır. Açık denizde seyrüsefer hakkı bunlardan birisidir. Açık denizde seyrüsefer hakkı kapsamında her devlet; kıyı devleti olduğuna bakılmaksızın, açık deniz sahasında seyrüsefer hakkına sahiptir ve kendi bayraklarını taşıyan gemilerin münhasır yetkili gücüdür.

Öte yandan dünya ticaretinin ve ulaşımın denizlere bağımlılığı, denizleri; haydutluk, terör, silahlı soygun gibi suç faaliyetlerinde kullanılmaya elverişli hale getirmiştir. Bu faaliyetler zamanla insanlığa karşı suç olma vasfına bürünmüştür. Bunun sonucunda uluslararası toplum, anlaşmalar ve uluslararası örgütler vasıtasıyla ortak mücadele çerçevesinde denizde her türlü yasadışı faaliyeti bertaraf etme çabasında olmuştur. Tam da bu noktada dalgalandırdıkları bayrağın ait olduğu devletin (bayrak devleti) egemenlik gücüne sahip donanmaların mevcudiyeti, denizlerin güvenliği için ciddi bir caydırıcı güç haline gelmiştir. Nitekim Mahan'dan yüzyıllar önce deniz hakimiyet teorisini “Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur” veciz sözü ile özetleyen ve bizzat icra eden Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa denizlerde daima var olmanın ve denizlerden güç aktarımının denizlere hakimiyet noktasında ne kadar gerekli olduğunu vurgulamıştır. Tarih boyunca küresel güç aktörlerinin esas güç kaynağının ateş gücü yüksek donanmalar olduğunu görmekteyiz. Günümüzde dünya barışına katkı sağlamak amacıyla insanlığa karşı işlenen suçlarla mücadele için Somali başta olmak üzere dünyanın birçok yerinde varlık gösteren Türk Deniz Kuvvetleri nüvesi Türk milletinin hak ve menfaatleri ile dünya barışına katkı sağlamak olan farklı hukuki boyutları ihtiva eden birçok görev icra etmektedir.

Açık deniz serbestileri ile devletlerin müdahaleleri arasında uluslararası anlaşmalarla kurulan bir denge söz konusudur. Zira bu dengenin diğer devletlerin müdahalesi sonucunda istismar edilmesi uluslararası sularda ulaşma kadar birçok gereksinimin işlevsiz hale gelmesine ve devletlerin egemenliğinin ihlal edilmesine sebep olacağı açıktır. Bu nedenledir ki, uluslararası sularda olduğu gibi ülkesel sahalarda da devletlerin egemenliğine dayalı yetkilerin kullanılmasında esas olan bayrak devletinin münhasıran yetkili olmasıdır. Diğer devletlerin kendi uyruğunda olmayan gemilere müdahale etmesi ise istisna kapsamındadır. Bu noktada söz konusu istisnai durumların neler olduğunun, istisna olarak belirtilen durumlarda donanma gemilerinin müdahale yetkisinin neler olduğunun ve bu yetkinin kapsamının belirlenmesi son derece önemlidir.

Bu kapsamda çalışmanın birinci bölümünde; açık deniz rejimi, açık denizlerde bayrak devletinin münhasır yetkisi ve bu yetkinin kapsamı incelenmiştir. İkinci bölümde devletlerin açık denizlerde suçla mücadele kapsamında şüpheli gemilere müdahale edebilecekleri istisnai durumlar, bu müdahalelerde donanma gemilerinin yetkileri, şüphelilerin yakalanması sözleşmeler ve uluslararası ölçekte girilen faaliyetler çerçevesinde ele alınmıştır. Üçüncü bölümde devletlerin uluslararası sulardaki müdahaleleri evrensel insan hakları hukuku ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi (AİHM) kararları çerçevesinde

incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise Türk yargı sisteminde denizde işlenen suçlara ilişkin düzenleme, uluslararası hukuk kapsamında ele alınmıştır.

1. Açık Deniz Rejimi

Açık deniz rejiminin temelinde olan ilkeler, örf ve âdet hukuku kaynaklıdır. Söz konusu ilkeler ilk defa örf ve âdet hukukunun yazıya geçirildiği 1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesinde (CADS)¹ yer almıştır. Müteakiben açık deniz rejimine ilişkin CADS hükümleri, deniz hukukunu kapsamlı bir yaklaşımla düzenleyen BMDHS'de² oldukça benzer ifadelerle tekrar edilmiştir.³ Bu kapsamda açık deniz rejimine ilişkin açıklamalarımız bahse konu düzenlemeler esas alınarak yapılacaktır.

1.1. Kavramsal Çerçeve

Açık deniz kavramı, BMDHS'nin "Açık Deniz" başlıklı 1'inci bölümünün 86'ncı maddesinde: "bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımda sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımlarına uygulanır..." şeklinde ifade edilmiştir. CADS'nin 1'inci maddesinde ise: "... bir devletin karasularına ve iç sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir." şeklinde tanımlanmıştır.

Açık deniz alanında temel ilke, serbestlik ilkesidir. Bu noktada CADS ile bazı serbestiler getirilmiştir.⁴ Getirilen bu serbestilere BMDHS ile uluslararası hukuk tarafından müsaade edilmiş "suni ada ve diğer tesisleri kurma serbestisi ile bilimsel araştırma serbestisi" şeklinde iki yeni serbesti daha eklenmiştir.⁵ Bununla birlikte uluslararası sular, kıyı devleti olduğuna bakılmaksızın bütün devletlere açık olup, coğrafi konumun ortaya çıkardığı eşitsizlik, CADS ile giderilmek istenmiştir.⁶ Kural olarak, deniz ve denize kıyısı olmayan devlet arasında kalan kıyı devletleri, kıyısı bulunmayan devletlere, karşılıklılık koşuluyla ülkelerinden transit geçme hakkını tanımakla yükümlendirilmiştir.

Açık deniz serbestileri, diğer devletlerin uluslararası sulardan ileri gelen menfaatleri göz önünde bulundurularak, bu çıkarlara zarar verecek davranışlar

1 BM Resmi İnternet Sitesi: "Geneva Convention on the Law of the Sea" 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=_en (Erişim Tarihi: 22.12.2023).

2 BM Resmi İnternet Sitesi: "United Nations Convention on the Law of the Sea" 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en (Erişim Tarihi: 22.12.2023).

3 Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta, İstanbul, 1996, s. 279.

4 CADS md. 2.

5 BMDHS md. 87/1.

6 CADS md. 3.

sergilenmeden kullanılacaktır.⁷ Diğer bir ifade ile açık deniz serbestisi, uluslararası sularda sınırsız bir özgürlük alanı olmadığını, “başka devletlerin haklarına ve çıkarlarına makul ölçüde saygı göstererek” bu serbestilerden istifade edilmesi gerektiğini vurgulamaktadır.⁸ Buradaki makul olma ölçüsü, karşılıklı menfaatlerin dengelenmesi suretiyle, kullanmanın bir tarafa sağlayacağı yarara karşın diğer tarafı maruz bırakacağı zarar göz önünde bulundurularak saptanacaktır.⁹

Açık deniz serbestilerinden faydalanmanın önündeki diğer bir ölçüt “barışçıl amaç” ilkesidir. Nitekim BMDHS, taraflara uluslararası sulardaki haklarını kullanırken, diğer devletlerin, ülkesel güvenliğine, siyasal bütünlüğüne karşı veya BM Şartı’nda belirlenen hususlarla bağdaşmayacak bir şekilde, herhangi bir kuvvet kullanımından veya kuvvet kullanımı tehdidinden kaçınılması yükümlülüğü getirmektedir.¹⁰

Bununla birlikte açık denizlerde tanınmış serbestiler, bu alanlarda düzenin olmadığı anlamına gelmemektedir. Nitekim sınırsız bir rejim de tabiatıyla hukuki olmayacaktır. Dolayısıyla açık denizlerde serbestiler yanında bir de düzeni sağlayıcı normlar yer almaktadır. Bu düzenlemeler; can ve mal güvenliğinin sağlanması, esir ticaretinin önlenmesi, deniz haydutluğu fiillerinin önlenmesi ve bu konuda iş birliği yapılması, deniz çevresinin korunması, denizaltı kablo ve boruların korunması, denizden uyuşturucu madde kaçakçılığının önlenmesi, müsaadesiz radyo yayınlarının önlenmesi ve bu konuda iş birliği yapılması şeklinde sıralanmaktadır.¹¹

1.2. Bayrak Devleti Kuralı ve Gemilerin Tabiiyeti

Gemiler üzerinde birtakım düzenlemeler getirilmesi, bunların denetlenebilmesi maksadıyla ilgili devlet adına yargısal yetki ihtiyacı doğurmaktadır. Bu ihtiyaç devletlerin tabiiyetini taşıdığı gemi üzerinde münhasıran yetkili olması ilkesi ile karşılanmaktadır. Gemilerin tabiiyet ilişkisi, devlet ile ilgili gemi arasında “uyruklu” olarak anılan ilişkiyle bağlantı ile kurulur.¹² Gemiler bu bağlantı ile tabiiyet ilişkisi kurduğu devletin bayrağını çekme iznine erişmiş olacaktır. Gemilerin hangi koşullarda bir devletin tabiiyetini kazanacağı, ilgili gemi siciline tescil edileceği ve dolayısıyla

⁷ BMDHS md. 87/2.

⁸ Sinan Misili, “Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyrukluğu ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi.”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2014, 18(1), ss. 179-208, s. 187.

⁹ Sevin Toluner, age, s. 281.

¹⁰ BMDHS md.88 ve md.301.

¹¹ Sevin Toluner, age, s. 289-291.

¹² Sinan Misili, age, s. 182.

bayrağını çekme hakkının elde edilmesi maksadıyla gereken şartları, devletler kendi iç hukuklarında belirlemektedir.¹³

Devletler, kendi uyruğunda bulunan gemileri kendi ülkesel yetki sahası dışında da olsa izleyip denetleyebilmektedir.¹⁴ Açık denizlerdeki bayrak yasası ilkesi: “devletlerin ülkesel yetkisinde bulunan deniz araçları üzerinde uluslararası sularda da yetkili olması” şeklinde tarif edilmektedir. Buna göre, uluslararası sularda seyreden gemi üzerinde, yalnızca tabiiyetini aldığı devletin münhasıran egemen yetkileri geçerli olmaktadır.¹⁵ Bayrak yasası gereğince açık deniz alanında ya da uluslararası sularda, gemi üzerinde seyreden şahıslar arasında oluşan ve ceza hukuku kapsamına giren eylemlerde, yetki bayrak devletinde olacaktır. Anılan hususta Türk Ceza Muhakemesi Kanunu’nda¹⁶ (CMK) düzenlenme getirilmiştir.¹⁷

BMDHS ile devletlerin, bayraklarını taşıyan gemilere yönelik; idari, teknik ve sosyal konularda, yetki ve kontrolün fiilen kullanacağı belirtilmiştir.¹⁸ Buna göre devletlere gemilerin denetlenmesi noktasında sorumluluk getirilmiştir. Bunun yanında sorumluluğun yerine getirilmediğinden bahisle, ciddi gerekçeleri bulunan her devletin, durumu ilgili bayrak devletine rapor etme imkânı bulunmaktadır. Bu rapora istinaden, bayrak devletinin bu defa konuyu soruşturma ve gerektiğinde durumu düzeltme yükümlülüğü bulunmaktadır.¹⁹

1.3. Uyruksuz Gemiler

Uyruksuz gemi olduğundan bahisle açık denizde gemileri sorgulama, en çok rastlanan müdahale gerekçesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim her devletin uyruksuz gemi şüphesiyle uluslararası sularda gemilere yanaşma ve ziyaret hakkı kapsamında; gemiye çıkma ve gemiye el koymaya varan müdahalede bulunması olanağı bulunmaktadır. Bu olanağın, gemilerin sadece bir devletin tabiiyetinde olması gerektiğinden ileri geldiğini söylemek mümkündür. Aksi halde bu gemiler uyruksuz gemi olarak hiçbir devletin egemenlik yetkilerinden ve korumasından yararlanamayacaktır. Açık denizde

13 Türk bayrağının çekilmesi hususundaki ilkeler 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda düzenlenmiştir. Bkz: Rona Aybay, “Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğ”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 1970, ss. 83-94, s. 86-89.

14 Rona Aybay, “Türk hukukunda gemilerin uyrukluğ”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi 1970, 47(1), ss. 83-94, s. 84.

15 BMDHS md. 92/1; CADS md. 6/1.

16 17 Aralık 2004 tarihli ve 25673 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 5271 sayılı Kanun.

17 CMK’nın “Deniz, Hava Ve Demiryolu Taşıtlarında Veya Bu Taşıtlarla İşlenen Suçlarda Yetki Konusu” kenar başlıklı 15’inci maddesi.

18 BMDHS md. 94/1.

19 BMDHS md. 94/6.

tüm devletler uyruksuz gemilere müdahalede bulunabilir, gemiye çıkabilir ve el koyabilirler.²⁰

2. Deniz Hukuku Boyutunda Açık Denizde Devletlerin Müdahale Yetkileri

Açık denizlerde gemiler üzerinde her devletin yetkili olduğu bazı istisna arz eden durumlar bulunmaktadır. Bu durumlar şu şekildedir: Kesintisiz Takip Hakkı, Ziyaret Hakkı, Deniz Haydutluğu, Köle Ticareti, Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı ve Açık Denizden Yapılan İzinsiz Yayınlar.²¹ Bunlara ilişkin hükümler BMDHS’de yer almaktadır. Söz konusu düzenleme ile işlenmiş olan bir suçun, bayrak devletinin soruşturma ve kovuşturmadan kaçınması sonucu cezasız kalmasının önlenmesi amaçlanmaktadır. Konumuz kapsamında donanma gemileri tarafından; ticaret gemilerine veya yasadışı faaliyet yürüten gemilere müdahaleye ve bir takım hallerde gemi adamlarının veyahut yasadışı faaliyette bulunanların soruşturulması ve kovuşturulmasına yetki veren söz konusu bayrak yasasının istisnaları ele alınacaktır.

2.1. Kesintisiz Takip Hakkı

Kesintisiz takip hakkı, bir kıyı devletine, kendi tabiiyetinde olmayan bir geminin kendi deniz yetki sahasında bulunduğu esnada bu devletin haklarının ihlal etmesi durumunda, söz konusu gemiyi açık denizde de takip etme hakkının verilmesidir. Açık denizde bayrak devletinin yetkili olması kuralına getirilen bu önemli düzenleme, uluslararası deniz hukuku kapsamında örf ve âdet kuralı olarak uygulandıktan sonra bu alandaki sözleşmelerde de yer almıştır.²²

Ancak kıyı devletinin ilgili birimleri tarafından kamu düzeni ihlaline dayalı kesintisiz takip yapılabilmesi için bazı şartların oluşması gerekmektedir. Bu şartlardan ilki, kesintisiz takibin ihlalin meydana geldiği deniz kesiminde başlamasıdır. Bu deniz kesimleri; iç sular ve karasularıdır. Kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerdeki güvenlik bölgelerinde ise bu alanlarla ilgili konulmuş iç hukuk kuralları bulunmalı ve bu kuralların ihlaline dayanılarak kesintisiz takibin bu alanlardan başlaması gerekmektedir. Bununla birlikte takip edilecek gemiye durma işareti verilmeli, bu işaret takip edilecek geminin duyacağı ya da göreceği bir şekilde olmalıdır.²³ Takip kesintisiz olmalı

20 Bkz. Anderson, Andrew W., “Jurisdiction over Stateless Vessels on the High Sea: An Appraisal Under Domestic and International Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1982, Cilt:13, s. 323-342.

21 Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku*, Türkmen Kitapevi, 3. Baskı, İstanbul, 2009, s. 246.

22 BMDHS md. 111/1; CADS md. 23/1.

23 BMDHS md. 111/4; CADS md. 23/3.

ve sadece harp gemileri veya askeri uçaklar ile devlet hizmetinde olduğu anlaşılabilir gemi ya da uçaklar tarafından icra edilmelidir. Kesintisiz takip, başka bir devletin karasularında sona ermektedir.²⁴

2.2. Ziyaret Hakkı

Uluslararası sularda, BMDHS’de belirtilen dokunulmazlık kapsamında olanların²⁵ dışındaki bir gemiyle karşılaşan donanma gemileri; deniz haydutluğu, köle ticareti, izinsiz yayına hizmet etme, tabiiyetsiz olma ve yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu durumlara istinaden ciddi belirtilerin varlığı halinde ziyaret hakkı kapsamında bir subay komutasında olacak şekilde gemiye çıkmak (boarding) suretiyle gemiyi denetleyebilmektedir. Ziyaret edilen geminin denetlenmesi kapsamında belgelerinin varlığı ve doğruluğu incelenebilmektedir.²⁶ Ancak bu yetkinin suiistimal edilmesinin önüne geçilebilmesi maksadıyla, şüpheler gerçekleşemez ise geminin uğradığı her türlü zarardan sorumluluk, zararın tazmini suretiyle, ziyaret hakkını kullanan geminin bağlı olduğu devlete yüklenebilecektir.²⁷ 1980 yılında Irak ve İran arasında gerçekleşen savaşta İran, İngiltere bayraklı bir ticaret gemisini durdurmuş ve arama gerçekleştirmiştir. İngiltere makul şüphe bulunması durumunda aramanın yapılabileceğini fakat geminin gecikmeden dolayı ticari kaybı için tazminat talep edebileceğini savunmuştur.²⁸

2.3. Köle Ticareti

400 yılı aşkın bir süredir 15 milyondan fazla erkek, kadın ve çocuk Şekil-1’de sunulan çoğunluğu denizlerden oluşan rotada gerçekleşen trajik transatlantik köle ticaretinin kurbanı olmuştur. Köleliğin evrensel olarak kınanması, Jus Cogens’in²⁹ bir parçası olarak kabul edilir ve 1874 ile 1996 arasındaki kırk yedi sözleşmede atıfta bulunulur. 1926 tarihli Kölelik Sözleşmesi’nde bulunan kölelik tanımı, örf adet hukuku olarak kabul edilmektedir. Bu tanıma göre kölelik özetle: “mülkiyet hakkına bağlı yetkilerin üzerinde kullanıldığı bir kişinin durumu” şeklinde ifade edilmektedir.

²⁴ BMDHS md. 111/3; CADS md. 23/2.

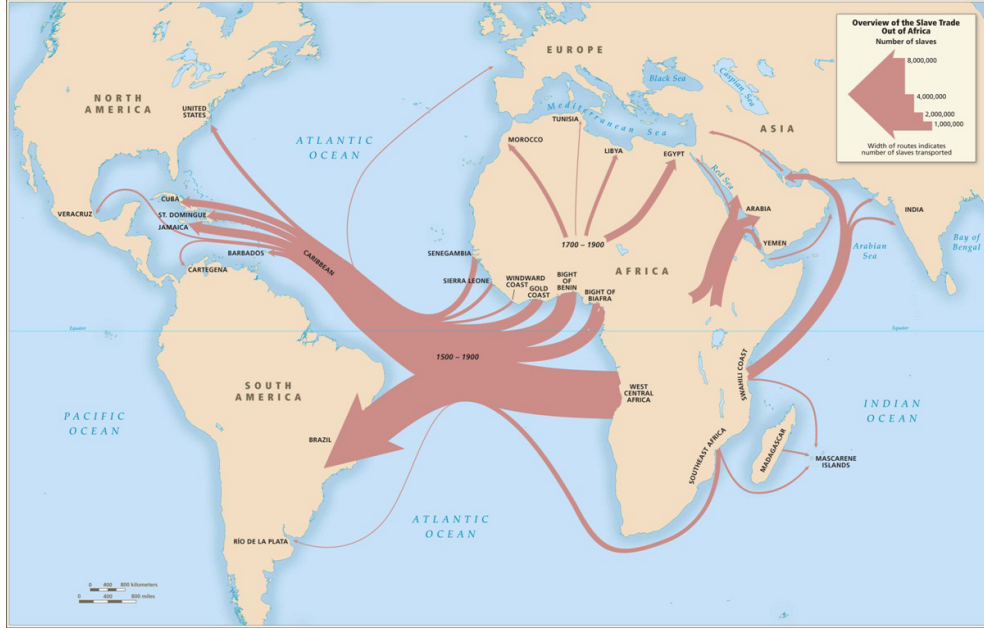
²⁵ BMDHS md. 95-96 gereğince; Savaş gemiler ile Bir devlete ait olan veya onun tarafından işletilen ve münhasıran ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemiler.

²⁶ BMDHS md. 110/1-2.

²⁷ BMDHS md. 110/3.

²⁸ Selami Kuran, age, s. 252.

²⁹ 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi md.53 (üstün kural).



Şekil-1: 1500-1900 Afrika Dışındaki Köle Ticareti Rotası³⁰

Devletler tabiiyetinde bulunan gemilerde köle ticareti maksatlı faaliyetler yürütülmesini engellemek için tedbir almakla yükümlüdür. Uluslararası sularda köle ticareti yaptığından bahisle ilgili gemilere diğer devletlerin müdahale yetkisi bulunmaktadır. Bu yetki sadece ziyaret hakkıyla sınırlıdır.³¹

2.4. Uyuşturucu Madde Kaçaklığı

Devletlerin açık denizde uyuşturucu madde ticaretini önleme konusunda birbirleriyle iş birliği halinde olmaları BMDHS ile öngörülmüştür. Söz konusu iş birliği kapsamında bayrak devleti kendi uyruğundaki bir gemiye açık sularda başka devlet gemilerince müdahale edilmesini isteyebilmektedir.³² Nitekim 1988 tarihli Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçaklığına karşı BM Sözleşmesi'nin 17'nci maddesi şüphelenilen geminin tabiiyetinde bulunduğu devletin izni koşuluyla şüphelenilen gemiye ziyaret hakkı çerçevesinde çıkılabilmektedir. Dolayısıyla, açık denizde uyuşturucu madde kaçırılmasına istinaden bir gemiye yapılacak müdahale, bayrak devletinin iş birliği talebine bağlı olarak gerçekleştirilebilecektir. Bununla birlikte, karasularında uyuşturucu taşıyan gemi tespit eden kıyı devleti ilgili gemi üzerinde cezai yargı yetkisi kullanabilmektedir.³³

³⁰ Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sayfası: <https://www.un.org/en/observances/decade-people-african-descent/slave-trade>, (Erişim Tarihi: 02.01.2024).

³¹ BMDHS md. 110/1; CADS md. 22/1.

³² BMDHS md. 108/1.

³³ BMDHS md. 27.

Bu noktada belirtilmelidir ki denizden gerçekleştirilecek; insan/uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, Kitle İmha Silahları (KİS)'nin yayılması faaliyetleri ve terörizm bağlantılı diğer yasa dışı faaliyetler gibi risk ve tehdit unsurları ile diğer kanun dışı faaliyetlere karşı caydırıcılık oluşturulması maksadıyla halihazırda Akdeniz Kalkanı Harekâtı kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri tarafından görevler icra edilmektedir.³⁴

2.5. Açık Denizden İzinsiz Yayın Yapılması

1959 tarihli Uluslararası Telekomünikasyon Antlaşması, devletlerin ülke dışındaki gemilerden izinsiz yayın yapmasını yasaklamaktadır. Bu anlaşmaya Türkiye taraftır. Açık denizden izinsiz yayının önlenmesi maksadıyla ayrıca BMDHS ile devletlerin iş birliği yapmaları öngörülmektedir.³⁵ İzinsiz yayın ifadesinin kapsamı: “genel kamuoyunun etkilenmesi kastıyla, açık denizdeki bir gemi veya tesisten, uluslararası normlara aykırı olacak şekilde ve yardım çağrılarının dışındaki radyo ve televizyon yayınlarının yapılması” şeklindedir.³⁶ Belirtildiği şekilde açık denizde izinsiz yayın yapan herhangi bir şahsın yakalanabileceği veya geminin durdurabileceği ve yayın araç-gereçlerine el konabileceği ifade edilmiştir.³⁷

2.6. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)³⁸ Kapsamına Giren Eylemler

1961 yılında Portekizli lider Antonio de Oliveira Salazar karşıtları tarafından kaçırılan Portekiz gemisi Santa Maria 1985 yılında Achille Lauro isimli İtalyan gemisinin kaçırılması olayları³⁹ ile denizden oluşabilecek tehditlere yönelik önleyici düzenlemelerin yetersizliği ortaya çıkmış ve bunun sonucunda SUA Sözleşmesi oluşturulmuştur. Sulardaki terörist eylemler; yolcu taşımacılığına, askerî unsurlara, konteyner taşıyan ticari gemilere, yakıt taşıyan tankerlere, enerji ya da iletişim hatlarına ya da sahil tesislerine yönelmektedir. SUA Sözleşmesi, kendisinden önceki terörizmi önlemeye dair sözleşmelerin⁴⁰ deniz sahalarına tatbik edilmesi neticesinde meydana gelmiştir.⁴¹

34 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı resmi internet sayfası: <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/akdeniz-kalkani-harekati> (Erişim Tarihi: 04.01.2024).

35 BMDHS md.109/1.

36 BMDHS md.109/2.

37 BMDHS md.109/4.

38 1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme.

39 Tullio Treves, “Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia”, European Journal of International Law, Cilt 20, 2009(2), ss. 399-414, s. 402.

40 Örneğin bkz. 1970 tarihli Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair Lahey Sözleşmesi.

41 Robert C. Beckman, “Do We Need A New Convention on Piracy and Armed Against Ships?”, The Regulations of International Shipping: International and Comparative Perspectives, Haz. Aldo Chircop, v.d., Martinus Nijhoff Publishers, 2012, ss. 77-96, s. 81.

Seyir güvenliğini tehlikeye ve emniyetsiz hale düşüren saldırılara karşı caydırıcı ve etkin önlemlerin öngörüldüğü SUA Sözleşmesi kapsamında; ele geçirme, kaçırma, kişilere ve yüklere zarar verme eylemleri ve hatta teşebbüsleri suç olarak tanımlanmıştır. Bununla birlikte sözleşmeye taraf devletlerden de söz konusu fiillerin ulusal hukuklarında suç olarak tanımlanması ve ağır şekilde cezalandırılması öngörülmüştür. Böylelikle BMDHS’de öngörülemez hukuka aykırı başkaca fiillerin cezasız kalmaması sağlanmıştır.⁴² Dolayısıyla SUA Sözleşmesi cezalandırılabilir fiiller bakımından BMDHS’ye nazaran daha kapsamlı düzenlenmiştir.⁴³

Sözleşmenin önemli bir diğer özelliği suçların açık denizde işlenmiş olması şartının olmamasıdır. Nitekim uluslararası boğazlar da cezai yetki kapsamındadır. Dolayısıyla suçun nerde işlendiğinden ziyade, suçun oluşması ve sonucunda cezalandırılması önemlidir.⁴⁴ Öte yandan SUA Sözleşmesi’ne taraf devletin yargı yetkisini kullanabilmesi maksadıyla⁴⁵ söz konusu suç ile devlet arasında; ülkesellik, uyrukluk ve bayrak devleti olma durumlarında bir ilişki aranmaktadır.⁴⁶ Bununla birlikte SUA Sözleşmesinde sayılan suçların⁴⁷ kendi vatandaşına karşı işlenmesi halinde ilgili devletin kendi yargı yetkisini kullanabilmesine imkân sağlanmaktadır. Bu duruma, Samanyolu isimli Hollanda Antilleri bayrağını taşıyan ve yasadışı eyleme maruz kalan bir geminin, Danimarka’ya ait bir savaş gemisi tarafından kurtarılmasına sonucunda, Hollanda’nın, Danimarka’dan suçluları yargılamak üzere istemesi, örnek olarak verilebilir.⁴⁸

Müteakip dönemde terör eylemlerinin çeşitlenerek artması sonucunda SUA Sözleşmesinin de değişim ihtiyacı kaçınılmaz olmuş bunun sonucunda da Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO-International Maritime Organization) bünyesinde SUA Sözleşmesi’nin 2005 tarihli Tadil Protokolü düzenlenmiştir.⁴⁹ Bu Protokol ile SUA Sözleşmesi’nin kapsamı genişletilmiş, suç kavramına eklemeler yapılmış ve yeni suç tipleri ihdas edilmiştir.⁵⁰ Bunlardan bazıları şu şekildedir: Kimyasal biyolojik nükleer silahı kullanarak ölüm, yaralama ve zarara sebebiyet vermek; terörist faaliyetlerle ilişkili bir suçluyu gemide bilerek taşımak; terör örgütü kurmak, yönetmek, terörist faaliyetleri pekiştirmek, bu faaliyetlere katkıda bulunmak şeklinde sayılmaktadır.

42 Murat Kağan Kozanhan, “Unlawful Acts Threatening Maritime Security and SUA Convention.”, Journal of Naval Sciences and Engineering, 2021 7(1), ss. 181-203, s. 192.

43 Eugene Kontorovich, “A Guantanamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists”, California Law Review, 2010, 98, ss. 243-275, s. 269.

44 SUA Sözleşmesi md. 4.

45 SUA Sözleşmesi md. 6/1.

46 Robert C. Beckman, agm, s. 82.

47 SUA Sözleşmesi md. 6/2.

48 Robin Geiss, Anna Petrig, Piracy and Armed Robbery At Sea, The Legal Framework For Counter Piracy Operations in Somalia and The Gulf Of Aden, Oxford University Press, New York USA, 2011, s. 10.

49 Yürürlük tarihi 28 Temmuz 2010 olan protokole Türkiye taraftır (R.G. 10.04.2009, Sayı. 27196).

50 Hakan Selim Canca, agy, s. 219.

2.7. Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu, BMDHS'nin 100-107'nci maddelerinde düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler Harvard Hukuk Fakültesi'nin 1932 tarihli ve 19 maddelik "Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Taslağı"ndan kaynaklanmaktadır. Bu taslak sözleşme olarak akdedilmemişse de kendinden sonraki çalışmalara referans teşkil etmiştir.⁵¹

Nitekim 1932 Harvard Taslağı'nda deniz haydutluğuna ilişkin tanımsal ifadeler ve diğer hususlar, uluslararası sözleşmelerde de aynı şekilde yer almıştır.⁵² Buna göre deniz haydutluğunun unsurları şunlardır:

- a. Açık denizlerde veya egemenlik sahalarının dışında,
- b. Şahsi bir çıkar sağlamak amacıyla,
- c. Özel bir araçla (gemi/uçak),
- ç. Bir başka özel araç içindeki şahıs ya da mallara yönelik olmalıdır.

Haydutluk suçunda amaç, özel ve ekonomik çıkar olmalıdır.⁵³ Dolayısıyla siyasi amaçlı terörist saldırılar bu kapsamda değerlendirilmez.⁵⁴ Denizde silahlı soygun bir devletin yargı yetkisi dahilinde meydana gelen soygun ve yağmalama eylemleri için kullanılan bir kavramdır. Bu kavram, uluslararası sözleşmelerde yer almakta olup, yaptırımı devletin iç hukukunda düzenlenmektedir.⁵⁵ Buna karşın korsan, bir devlet namına düşman gemilerine karşı faaliyet gösteren ve sonunda kendilerine ganimet hakkı tanınan denizciler olup, bu anlamda deniz haydutlarından ayrılmaktadırlar.⁵⁶

Deniz haydutluğuna karşı bütün devletlerin müdahale yetkisi, uluslararası örf adet hukuku ve örf adet hukukunun kodifiye edildiği CADS ve BMDHS gereğince kabul edilmektedir. Bununla birlikte devletlerin, uluslararası sularda deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere iş birliğinde bulunmaları gerekmektedir.⁵⁷ Mürettebatı tarafından denetimi ele geçirilen devlet himayesindeki bir gemi tarafından işlenen deniz haydutluğu eylemi de BMDHS kapsamındaki deniz haydutluğu suçu olarak ifade edilmiştir.⁵⁸ Ayrıca BMDHS'de deniz haydudu gemi veya uçağın tanımını yapılmış olup, bu

51 Ahmet Hamdi Topal, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri.", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2010, 59 (1), ss. 99-130, s. 109.

52 Douglas Guilfoyle, "The Laws of War and The Fight Against Somali Piracy: Combatants or Criminals?", Melbourne Journal of International Law, 2010, 11 (1), ss. 141-153, s. 149.

53 Sevil Toluner, age, s. 296-298.

54 Ahmet Hamdi Topal, agm, s. 113.

55 Kerem Batır, "Yirmi birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk", Ankara, UŞAK Yayınları, 2011, s. 8.

56 Murat Kağan Kozanhan, agm, s. 185-186.

57 BMDHS md.100.

58 BMDHS md.102.

geminin tabiiyetinin muhafazası veya kaybı, bayrak devletinin iç hukukuna bırakılmıştır.⁵⁹

Deniz haydutluğu suçunun önlenmesi adına en önemli düzenleme haydutluk maksatlı kullanılan gemi ya da uçağın müsadere edilmesidir. Sözleşmeye göre müsadere uluslararası sularda olmalıdır. Bununla birlikte müsadere mallara el konulabilmekte ve gemideki şüpheliler yakalanabilmektedir. Bu gibi durumlarda, verilecek olan cezanın tayini yetkisi, gemi, uçak veya mallarla ilgili işlemlerin yapılması yetkisi, zapt eden devlete aittir. Buna göre, bayrak devleti haricinde her devlet, deniz haydutluğu suçuyla mücadelede yargısal yetkiye sahiptir.⁶⁰

Yukarıdaki unsurları taşıdığı noktasında yeterli şüphe edinen bir donanma gemisi açık denizde bayrak yasasının istisnası olarak ziyaret hakkını kullanabilecektir.⁶¹ Açık denizde herhangi bir devlet ziyaret hakkı neticesinde deniz haydutluğuna ilişkin olarak yeterli delil elde ettiği durumda; gemiye el koyma, suçluları yakalama ve kovuşturulmak üzere yargı organlarına teslim etme gibi ülkesel yetkilerin kullanılmasında yetkili hale gelecektir. BMDHS, deniz haydutluğu ile mücadelede iş birliğini zorunlu kılmakta yalnızca deniz haydutlarına müdahale eden savaş gemisinin devletine yukarıda sayılan ülkesel yetkileri sağlamaktadır.⁶² Buna karşın, makul bir şüphe dahi olmaksızın bir gemiye el konulduğunda, herhangi bir kayıp veya zarardan kaynaklanan hukuki sorumluluğun olacağı ifade edilmiştir.⁶³ El koyma yetkisi savaş gemisi ve askeri uçaklar ile kamu hizmetine tahsis edilmiş ve bu konumları belli olan diğer gemi ve uçaklara verildiği belirtilmiştir.⁶⁴

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, her devletin evrensel yargı yetkisine sahip olduğu bayrak yasasının istisnası bazı durumlar olduğu görülmektedir. Zira her devlet bayrağı ne olursa olsun uluslararası sularda deniz haydutluğunda yargısal olarak yetkilidir. Bunun şartı ise eylemin açık denizde gerçekleşmesi ve müdahale eden devletin ulusal mevzuatında eylemin suç olarak düzenlenmesi gerektiğidir.⁶⁵

59 BMDHS md.103-104.

60 BMDHS md.105.

61 BMDHS md.110.

62 BMDHS md.105.

63 BMDHS md. 106.

64 BMDHS md. 107.

65 Deniz Kızılsümer Özer, “Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2015, 17(2), ss. 27-62, s. 35.

2.7.1. Deniz Haydutluğuna Karşı Yürütülen Faaliyetler

Bu bölümde Türk Deniz Kuvvetlerinin de hareket icra ettiği; Aden Körfezi, Umman Denizi ve Batı Hint Okyanusu coğrafyasındaki uluslararası anlaşmalarla kurulan örgütler/organizasyonlar ve bunların alt kuruluşları tarafından alınan tedbirler ve yayınlardan bahsedilecektir.

2.7.1.1. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) Kararları

BMGK Somali kaynaklı deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında ilk defa 2007 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization–IMO) Genel Sekreteri’nin talebine istinaden 2008 yılında⁶⁶ ve takip eden yıllarda çok sayıda karar almıştır. Bu kararlar; yürütülecek harekâta ve bunların hukuki zeminine, bu harekât esnasında yakalanan deniz haydutlarının yargısal faaliyetlerine ilişkindir.⁶⁷ 2005 yılında, Somali’ye gıda yardımı taşıyan gemilere yönelik saldırılar, BMGK’yı civarda savaş gemileri ve uçak işleten devletleri bu tür saldırıları önlemek için çağrı yapmaya sevk etmiş ve sonucunda BMGK kararları ile Somali karasuları dâhil deniz haydutlarının izlenmesine karar verilmiştir. Bunun için Somali karasularına girilerek, ilgili Somali Hükümetinin iznine tabi şekilde, faaliyetler icra edilebileceği belirtilmiştir.⁶⁸

Güvenlik Konseyi’nin 1851 sayılı kararına istinaden Türkiye’nin de kurucu üyesi olduğu “Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu” (Contact Group on Piracy of the Coast of the Somalia (CGPCS))⁶⁹ kurulmuştur. Müteakiben uluslararası toplum ve uluslararası örgütler bu suç ile aktif bir şekilde mücadeleye teşvik edilmiştir.⁷⁰ Ayrıca, o zamana kadar yürütülen mücadelede şüphelilerin yakalanmasından sonra salıverildiği, yargılanmadığının altı çizilmiştir. SUA Sözleşmesi’ne taraf devletlere, sözleşmede suç olarak düzenlenen eylemlerin iç hukuklarında da suç olarak düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir.⁷¹ Yakalanan şüphelilerin yargılanmasında istekli olan Kenya’nın tutumu takdir edilmiş, Somali, Yemen ve Seyşeller’in de istekli davranmalarının desteklenmesi istenmiş, şüphelilerin yargılanması maksadıyla bölge ülkeleri ile ikili anlaşmalar yapılması teşvik edilmiştir.

Öte yandan evrensel yargılama prensibine tâbi suçlarda, üye devletlere

66 BM Resmi İnternet Sitesi: <https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2008> (Erişim Tarihi: 08.01.2024).

67 Sami Doğru, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun Mücadelesi ve Türkiye’nin Katkıları”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2017, 66, ss. 551-580, s. 560.

68 BMGK’nın 1816 (2008), 1851 (2008) Sayılı Kararları.

69 Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia - CGPCS.

70 BMGK’nın 1851 (2008) sayılı kararı, md. 2.

71 BMGK’nın 1846 (2008) sayılı kararı.

yargılama inisiyatifi alma çağrısı yapılmıştır⁷² Diğer bir ifadeyle BMGK, uluslararası kamu düzenini bozacak eylemlerden sorumlu tüm kişilerin soruşturulması ve kovuşturulmasında devletleri iş birliği yapmaya teşvik etmektedir.⁷³ Aksi durumda ele geçen haydutların kovuşturulmasındaki başarısızlığın uluslararası toplumun haydutlukla mücadeledeki çabalarını baltaladığı vurgulanmaktadır.⁷⁴

2.7.1.2. Birleşik Görev Kuvveti (Combined Maritime Forces-CMF)

11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'ne karşı yaşanan terör saldırılarının ardından başlayan “Sonsuz Özgürlük Harekâtı”⁷⁵ gereğince CMF Bahreyn’de kurulmuştur. Halihazırda CMF’nin Türkiye’nin de dahil olduğu 41 üyesi bulunmaktadır.⁷⁶ CMF’nin bünyesinde, terörizmle mücadele kapsamında Deniz Görev Kuvveti (CTF 150) kurulmuştur. Bununla birlikte, CTF 150’nin 2009 yılı başında komutasını devralan Almanya’nın, deniz haydutluğuyla mücadeleye ilişkin faaliyetlere CMF çatısı altında iştirak etmeyeceğini açıklaması üzerine 08 Ocak 2009 tarihinde CMF bünyesinde asli görevi deniz haydutluğuyla mücadele olan Deniz Görev Kuvveti (CTF 151) teşkil edilmiştir.⁷⁷ Türk Deniz Kuvvetleri tarafından 10 Şubat 2009 tarihinden günümüze kadar Aden Körfezi, Somali açıkları ve mücavir bölgelerde yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin bastırılması amacıyla uygun periyotlarda bir adet fırkateyn ile CTF-151 emrinde görev icra edilmektedir.⁷⁸

Aden Körfezi ve Babel Mendep’de ticari gemilere yönelik son saldırılar, bu sulardan geçişle ilgili riskleri ortaya çıkarmıştır. Bu saldırıların oluştuğu sahanın genişliği ve neden olduğu riskler deniz kuvvetlerinin mümkün olan en verimli şekilde kullanılması gerektiğini göstermiştir. Bunu sağlamak adına CMF tarafından Şekil-2’de sunulan Deniz Güvenliği Transit Koridoru (MSTC)⁷⁹

72 BMGK’nın 1876 (2009) sayılı kararı.

73 BMGK’nın 2020 (2011) sayılı kararı.

74 BMGK’nın 1950 (2010) ve 1976 (2011) sayılı kararları.

75 Operation Enduring Freedom - OEF

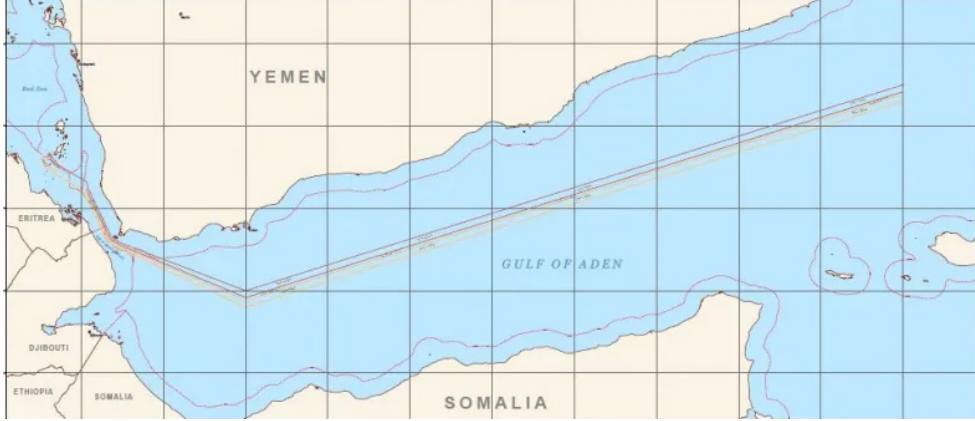
76 Türkiye, Avustralya, Bahreyn, Belçika, Brezilya, Kanada, Danimarka, Cibuti, Mısır, Fransa, Almanya, Yunanistan, Hindistan, Irak, İtalya, Japonya, Ürdün, Kore Cumhuriyeti, Kuveyt, Kenya, Ekvator, Malezya, Hollanda, Yeni Zelanda, Norveç, Umman, Pakistan, Filipinler, Portekiz, Katar, Suudi Arabistan, Seyşeller, Singapur, İspanya, Sri Lanka, Tayland, BAE, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri ve Yemen.

77 CMF Resmi İnternet Sitesi: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (Erişim Tarihi: 10.01.2024).

78 Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası: <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/birlesik-gorev-kuvveti> (Erişim Tarihi: 10.01.2024).

79 Maritime Security Transit Corridor - MSTC.

oluşturulmuştur. Bu koridorun amacı, sahada konuşlu deniz kuvvetleri unsurlarının varlıklarını ve gözetim çabalarını yoğunlaştırabilecekleri tavsiye edilen bir ticaret trafiği rotası sağlamaktır. Ticaret gemilerinin askeri korumadan faydalanmaları için MSTC'yi kullanmaları tavsiye edilmektedir.



Şekil-2: Deniz Güvenliği Transit Koridoru⁸⁰

2.7.1.3. NATO (North Atlantic Treaty Organization)

NATO Bünyesinde yürütülen faaliyetler şu şekildedir:⁸¹

a. 2008 yılında, BM'nin talebi üzerine Aden Körfezi'nde ve Hint Okyanusu'nda haydutlukla mücadeleye yönelik uluslararası çabalar; Müttefik Destek Harekâtı (Allied Provider)⁸² ve Müttefik Koruma Harekâtı (Allied Protector)⁸³ ile desteklenmeye başlanmıştır.

b. Ağustos 2009-Aralık 2016 tarihleri arasında haydutluk saldırılarını caydırmaya ve engellemeye yardımcı olan Okyanus Kalkanı (Operation Ocean Shield) harekâtı icra edilmiştir.

80 CMF Resmi İnternet Sayfası: <https://combinedmaritimeforces.com/maritime-security-transit-corridor-mstc/#jp-carousel-8016> (Erişim Tarihi: 15.01.2024).

81 NATO Resmi internet sayfası: <https://www.nato.int/cps/en/natolive> (Erişim Tarihi: 15.01.2024).

82 Birleşmiş Milletler Genel Sekteri Ban Ki-Moon'un 25 Eylül 2008 tarihindeki çağrısı üzerine Dünya Gıda Programı (WFP) gemilerine denizden koruma sağlayarak Somali deniz sahasında devriye görevi icra etmek üzere geçici olarak SNMG-1 marifetiyle oluşturulmuştur. Amacı, bölgeyi tehdit etmeye devam eden haydutluk eylemlerini caydırmaya yöneliktir. NATO kapsamındaki bu faaliyet Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin: 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararlı çerçevesinde oluşturulmuştur.

83 NATO, Afrika Boynuzu açıklarında ticari deniz yollarının güvenliğini ve uluslararası seyrüseferin güvenliğini artırmak için Mart-Ağustos 2009 tarihleri arasında bir haydutlukla mücadele operasyonu olan Müttefik Korumucu Operasyonunu SNMG-1 ve SNMG-2 aracılığı ile başlattı. Kuvvet, deniz iletişim hatlarını ve ekonomik çıkarları tehdit eden haydutluğu ve silahlı soygunu caydırmak ve bastırmak için gözetim görevleri yürüttü ve koruma sağladı. Bkz. NATO Resmi İnternet Sayfası: <https://shape.nato.int/page13974522> (Erişim Tarihi: 15.01.2024).

Bu noktada belirtmek gerekir ki platform miktarı ve katkı süreleri göz önüne alındığında Türkiye, NATO üyesi ülkeler içerisinde Daimî Deniz Kuvveti (Standing Naval Forces - SNF) görevlerine en fazla katkı veren ilk üç ülkeden birisidir.⁸⁴

2.7.1.4. Avrupa Birliği: ATALANTA Harekâtı (EUNAVFOR)

Avrupa Birliği (AB) Konseyi, 10 Kasım 2008 tarihinde, BMGK kararları (1814, 1816 ve 1838) gereğince Aden Körfezi'nde oluşan deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun suçlarıyla mücadele maksadıyla Şekil-3'te sunulan sahada askerî bir harekâtı başlatma kararı almıştır. AB Konseyi, ATALANTA adı verilen bu harekât kapsamında, Somali'ye istinaden BM tarafından yürütülen “Dünya Gıda Programı”nın destekleneceği ve bölgeden geçecek gemilere koruma sağlanacağını belirtmiştir.⁸⁵ AB, ATALANTA deniz gücüne, güç kullanımı dâhil gerekli her türlü tedbiri alma yetkisini vermiştir.⁸⁶

Gelinen noktada deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakaları, BM, NATO, AB ve bölge ülkelerinin askeri ve sivil çabaları, bölgesel koordinasyonları ile istihbarat edinimleri, risk ve tehdit değerlendirmeleri neticesinde ciddi oranda azalmış, son 27 yılın en düşük seviyesine ulaşmıştır.⁸⁷ Bu azalmanın dünya genelindeki olayların toplam değerinde görüldüğü, buna mukabil söz konusu olayların yarısının Güneydoğu Asya sularında ve özellikle de Singapur Boğazında artmaya devam ettiği vurgulanmıştır.



Şekil-3: ATALANTA Harekât Sahası⁸⁸

Şekil-4'te sunulan Ticaret Odası (ICC) Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) tarafından yayınlanan son rapora göre 2022 yılında, toplam vaka sayılarında önceki yıllara oranla düşüş olmasına rağmen, dünya çapında 115 deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayı yaşandığı Şekil-5'te sunulduğu haliyle 115 olayın 107'sinde faillerin gemiye çıktığı, 5'inde saldırının girişim aşamasında kaldığı, bir gemiye ateş açıldığı ve 2 gemi kaçırma eylemi olduğu rapor edilmiştir.

⁸⁴ Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası: <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/nato-daimi-gorev-gruplari> (Erişim Tarihi: 17.01.2024).

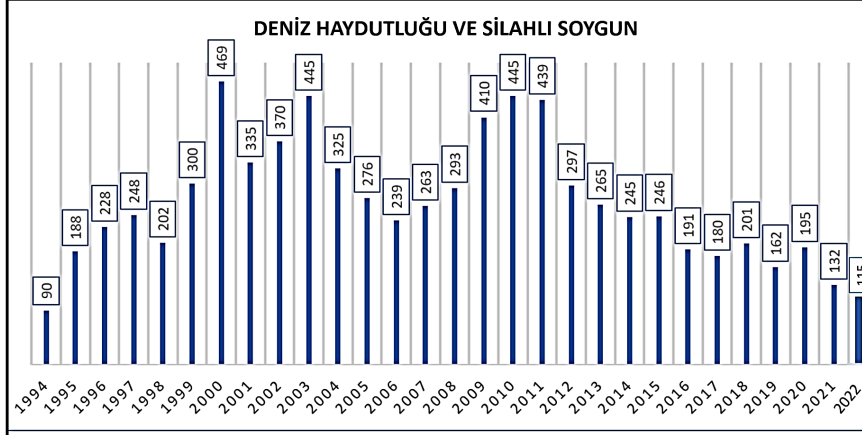
⁸⁵ Eunavfor Resmi İnternet Sayfası: <https://eunavfor.eu/about-us> (Erişim Tarihi: 17.01.2024).

⁸⁶ Joint Action 2008/851/CFSP, md. 2(d).

⁸⁷ Türk Armatörler Birliği 2022 Yılı Deniz Ticareti Küresel Deniz Güvenliği Raporu, s. 60.

⁸⁸ Eunavfor Resmi İnternet Sayfası: <https://eunavfor.eu/mission> (Erişim Tarihi: 17.01.2024).

Saldırıya maruz kalan gemilerden 47'sine seyir halinde, 48'ine demirde ve 12'sine de limanda aborda vaziyette iken çıkmıştır. Demirde veya seyir halinde çıkan gemilerin çoğuna gece şartlarında çıkıldığı ve 41 gemi adamı kaçırdığı bilgisi tespit edilmiştir.



Şekil-4: 2022 Yılındaki Dünya Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Rakamları⁸⁹

GEMİLERE KARŞI DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN SALDIRILARI					
ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU OCAK-ARALIK 2022					
Saldırı Çeşitleri	Gemiye Çıkma	Saldırı Girişimi	Kaçırma	Ateş Açma	
Adet	107	5	2	1	
Saldırılan Gemi Tipleri	Dökme Yük	Konteyner	Tanker	Diğer	
Adet	50	11	30	24	
Saldırı Anındaki Durumu	Seyir Halinde	Demirde	Aborda		
Adet (Teşebbüs / Çıkma)	3 / 47	4 / 48	1 / 12		
Mürettebata Uygulanan Şiddet Türü	Rehine	Saldırı	Tehdit	Kaçırma	
Adet	41	6	6	2	
Gemi personelinin rehin alma	2018	2019	2020	2021	2022
Sayı	141	59	34	8	41

Şekil-5: 2022 Yılında Meydana Olayların Dağılımı⁹⁰

89 ICC-IMB Annual report 2022 World-Wide Incidents of Piracy and Armed Robbery Against Ships; https://armatorlerbirligi.org.tr/wp-content/uploads/2023/07/2022_KURSEL-DENIZ-GUVENLIGI-1.pdf (Erişim Tarihi: 17.01.2024). (Türk Armatörler Birliği 2022 Yılı Deniz Ticareti Küresel Deniz Güvenliği Raporu, s. 60.)

90 ICC-IMB Annual report 2022 World-Wide Incidents of Piracy and Armed Robbery Against Ships; https://armatorlerbirligi.org.tr/wp-content/uploads/2023/07/2022_KURSEL-DENIZ-GUVENLIGI-1.pdf (Erişim Tarihi: 17.01.2024) (Türk Armatörler Birliği 2022 Yılı Deniz Ticareti Küresel Deniz Güvenliği Raporu, s. 61.)

2.7.1.5. Uluslararası Denizcilik Örgütü⁹¹ (International Maritime Organization–IMO) Kararları

IMO, deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri kapsamında yayınladığı kararlarda; deniz haydutlarının yargılanması maksadıyla tedbir alınmasını, deniz haydutluğu olduğu yönünde ihbarda bulunulduğunda diğer gemilerin uyarılmasını tavsiye etmektedir.⁹²

23 Mayıs 2011’de, IMO tarafından yayınlanan A.1025 (26) sayılı kararla bağlantılı olarak MSC./Circ.1404 sayılı kılavuz yayınlanmıştır. Kılavuz eklerinde; haydutların ve silahlı soyguncuların yakalanması, kovuşturulması ve cezalandırılmasının caydırıcı olduğu belirtilerek mağdurların; ifadesinin alınmasına, olay yerinin emniyet altına alınmasına ve delillerin toplanmasına yönelik ilkeler belirtilmiştir. Kılavuzda belirtilen önemli hususlar şu şekildedir:⁹³

a. Gemilere karşı işlenen suçlara müdahalede öncelik, rehin alınanların emniyeti ve serbest bırakılmasının sağlanmasıdır. Müteakiben şüpheliler yakalanmalı, delillerin güvenliği sağlanmalı, çalınanların tespiti yapılmalı, olay hakkında ilgililerle iş birliği içinde olunmalı ve her türlü bilgi toplanmalıdır. İlgililere bu hususlarda eğitim imkânı sağlanmalıdır.

b. Soruşturmacı personel önceden belirlenmeli ve gemiye önce onlar çıkmalıdır.

c. Deniz haydutluğunda geminin tabiiyetinde olduğu devlet, silahlı soygun durumunda kıyı devleti sorumluluğu üstlenmelidir.

ç. Gemi sahibi, saldırı ve soruşturma süreci hakkında bilgilendirilmelidir.

d. Denizde işlenen suçlarda dikkate alınması gereken hususlar şunlardır:

i Tüm bilgilerin, tanık ifadelerinin alınması ve kaydedilmesi,

ii Suç resimlerinin ayrıntılı şekilde adli olarak incelenmesi,

iii İstihbarat veri tabanlarında inceleme yapılması,

iv İlgili birimlere eldeki bilgilerin iletilmesidir.

Bununla birlikte Deniz Haydutluğuna Karşı Caydırmada İçin En İyi Yönetim Uygulamalarını (Best Management Practices to Deter Piracy-BMP) yayınlamaktadır. Yayının amacı; haydutluk ve diğer deniz güvenliği tehditlerinden kaynaklanan riski azaltmak, gemilerin seferlerini planlamalarına yardımcı olmak ve saldırıları tespit etmek, önlemek, caydırmak,

⁹¹ Denizlerde seyriüsefer güvenliği yönünden gerekli önlemlerin alınmasını ve buna ilişkin uluslararası kuralların düzenlenmesini teşvik etmek maksadıyla 1958 yılında faaliyetlerine başlamıştır.

⁹² Bekir Evin “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü”, Güvenlik Bilimleri Dergisi, 2012, 1(1), ss. 119-151, s. 138.

⁹³ Hakan Selim Canca, Denizde İşlenen Suçlar, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2011, s. 222.

geciktirmek ve raporlamaktır. Somali Tabanlı Haydutlara Karşı Koruma için En İyi Yönetim Uygulamaları'nın (BMP4) dördüncü versiyonu, yüksek riskli bölgelerden geçen gemi operatörlerine ve gemi kaptanlarına yardımcı olmak için rehberler içermektedir. Bu rehberler kapalı devre televizyonu (CCTV) ile olası bir saldırının izlenmesini ve kaydedilmesini içeren bir dizi operasyonel uygulama konusunda denizcilere yöntemler sunmaktadır. Nitekim söz konusu yöntemlerle kayıt edilen saldırılar sayesinde elde edilen deliller failerin soruşturma ve kovuşturmasında önemli rol oynamaktadır.⁹⁴

Benzer şekilde BMP5 uygulamaları ile de gemi kaptanlarının ve gemi sahiplerinin, “Yüksek Riskli Bölgelerden” (HRA) geçiş yapmadan önce gerekli prosedürlerin takip edilmesinin ve 24 saat görsel ve radar izlemesi gerçekleştirilmesinin yaklaşan tehlikelerin erken farkına varılması ve kaçınılması için gemi kaptanına ve gemideki sözleşmeli özel silahlı güvenlik personeline bildirilmesi açısından önemli olduğu belirtilmektedir.

2.1.7.6. Cibuti Davranış Kuralları Tüzüğü

29 Ocak 2009'da IMO, Afrika bölgesindeki devletleri Cibuti'de bir araya getirerek, Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'ndeki gemilere işlenen suçların bastırılmasına yönelik kurallar ve yönergeler üzerinde anlaşmaya varılmıştır. Bugüne kadar bölgedeki birçok devlet tarafından imzalanmış olan tüzük; özellikle imzacılar arasında uluslararası hukuka uygun bir şekilde, suç işlediğinden makul ölçüde şüphelenilen kişilerin soruşturulması, tutuklanması ve kovuşturulmasında iş birliği yapılmasına yönelik bir sözleşme niteliğindedir.



Şekil-6: Cibuti Kodu Ülkeleri⁹⁵

⁹⁴ <https://www.ics-shipping.org/publication/bmp4-best-management-practices-for-protection-against-somali-based-piracy/> (Erişim Tarihi: 18.01.2024).

⁹⁵ IMO Resmi İnternet Sayfası: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx> (Erişim Tarihi: 18.01.2024).

İmzalandığı tarihten itibaren yürürlüğe giren tüzük, ülkelerin gemilere karşı haydutluk ve silahlı soygunun önlenmesinde mümkün olan en geniş ölçüde iş birliği yapmalarını öngörmekte, BMGK kararlarını dikkate alarak uygulanmasını teşvik etmektedir.⁹⁶ Cibuti Kod benzeri denizde şiddet eylemlerine karşı oluşturulan diğer bölgesel girişimler şunlardır: Asya’da Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygunla Mücadeleye İlişkin Bölgesel İş Birliği Anlaşması (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia-ReCAAP) ile Batı ve Orta Afrika ile Gine Körfezi’ni kapsayacak biçimde Yaounde Davranış Kuralları Kodu (Yaounde Code of Conduct).

2.7.1.7. Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi K.lığı

2012 yılında Türkiye liderliğinde çevre denizlerimizde yürütülen deniz güvenlik konularında eğitim, araştırma, geliştirme ve karşılıklı çalışılabilirliğin geliştirilmesi maksadıyla Türk Deniz Kuvvetlerine bağlı ve milli olarak faaliyetlerine başlayan Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi Komutanlığı kurulmuştur. 2019 yılında çok uluslu hale gelen Merkez, 2020 yılında NATO’ya akredite olmuştur. Deniz güvenliğini tehdit eden risklerin (Deniz haydutluğu, terörizm, kitle imha silahlarının denizden yayılması vb.) sınır aşan karakteristiği ve bu risklere karşı çok uluslu çözüm yaklaşımları Merkezin faaliyet programı çerçevesinde dost ve müttefik ülkelerle birlikte ele alınmaktadır.⁹⁷

2.7.2. Deniz Haydutluğu Suçu ve Yargılama

Yukarıda, deniz haydutluğunun önlenmesi maksadıyla uluslararası hukukun tanıdığı yetkiler anlatılmıştır. Bu bölümde ise devletlerin yakalanan şüphelilerin yargılaması noktasındaki yetkileri incelenecektir.

2.7.2.1. Deniz Haydutluğu Şüphelilerini Yakalamanın Hukuki Dayanağı

BMDHS’nin “Deniz Haydudu Bir Gemi veya Uçağa El Konulması” başlıklı 105’inci maddesi; suçun işlenişine tahsis edilen gemide, suçun sonucunda ele geçirilmiş bir gemide ya da şüphelilerin kontrolü altında olan bir gemideki kişilerin tutuklanmasına olanak tanımaktadır. BMDHS’nin “Deniz Haydutluğunun Tanımı” başlıklı 101’inci maddesi ve “Deniz Haydudu Bir Gemi veya Uçağın Tanımı” başlıklı 103’üncü maddesi birlikte değerlendirildiğinde 105’inci maddede kimlere yakalama koruma tedbirinin uygulanabileceğinin yeterli bir biçimde tarif edildiği görülmektedir.⁹⁸

⁹⁶ BMGK kararları: 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008).

⁹⁷ <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/marsec-coe> (Erişim Tarihi: 10.01.2024)

⁹⁸ Anna Petrig, “Arrest, Detention and Transfer of Piracy Suspects: A Critical Appraisal of the German Courier Case Decision.”, *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation MARSAFENET Yayınları*, 2013, ss. 153-171, s. 157-158.

Öte yandan BMDHS'nin 105'inci maddesinde her ne kadar tutuklama için gereken şüphenin derecesi açıkça belirtilmemiş olsa da "Ziyaret Hakkı" başlıklı 110'uncu maddede öngörülen makul şüphe ilkesinin soruşturmanın başlangıcı için deniz haydutluğu konusunda da geçerli olacağı açıktır. Bunun yanında başlangıçtaki şüphe giderek somutlaştığında müdahale yetkilerinin kapsamının da orantılı olarak genişleyeceği öngörülmektedir. Nihayet söz konusu şüphe doğrulanıp da ilgili geminin BMDHS'nin 103'üncü maddesi kapsamında deniz haydutluğu gemisi olduğu tespit edildiğinde 105'inci maddeden doğan infaz yetkilerine başvurmak mümkün olmaktadır. Dolayısıyla 105'inci madde deniz haydutluğu kapsamında şüphelilerin yakalanmasına yasal dayanak olarak dikkate alınmaktadır.⁹⁹

Deniz haydutluğu eylemlerinde donanma gemileri tarafından yakalanan şüphelilerin yargılanması noktasında devletlerin çoğunluğu üstüne düşeni yapmaktan imtina etmektedir. Nitekim Fransa çoğunlukla yakaladığı suçluları salıvermiştir. ABD ve İngiltere, yaptıkları ikili anlaşma neticesinde suçluların Kenya'da yargılanması için yetkilerini bu ülkeye devretmişlerdir. Bunun sonucunda yargılama yetkisinin bölge ülkelerine devredilmesi teamül haline gelmektedir. Bugün yakalanan haydutların %90'ı bu şekilde bölge ülkelerine teslim edilmektedir.¹⁰⁰ Kenya, bu konuda yargılama yapmakta istekli ilk devlet olmuştur. Avrupa Birliği, yargılama yetkisini Kenya'ya devretmeyi ve bunun karşılığında bu ülkeye bütçe aktarmayı tercih etmiştir. Bunun yanında Şeysseller, Somali ve Yemen uluslararası sularda gemilere karşı işlenen haydutluk ve soygun gibi yasadışı faaliyetlerde yakalanan şüphelilerin yargılamasına başlamıştır. Nitekim bölge ülkeleri tarafından yargılama yapılması olağan hal tarzı olarak geliştirilmelidir.¹⁰¹ Bu kapsamda bölge ülkelerinin yeteneğinin artırılması maksadıyla, BMGK'nın kararları çerçevesinde, yakalanan şüphelileri yargılamaya istekli; Somali, Yemen gibi ülkelere, "BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi"¹⁰² tarafından yargısal ve kolluk faaliyetlerde eğitim desteği sağlanmaktadır.¹⁰³

3. Açık Denizde Şüphelilerin Yakalanması ve İnsan Hakları Hukuku

Yukarıda denizlerde meydana gelmekte olan suçlar ile deniz hukuku çerçevesinde ortaya çıkan bu suçlarla mücadele kapsamında devletlerin

⁹⁹ Anna Petrig, age, s. 159.

¹⁰⁰ Cemalettin Karadaş, "Deniz Haydutlarına Karasularında Egemen Devlet Dışında Üçüncü Devletlerce Müdahale İhtimali: Somali Örneği.", Polis Bilimleri Dergisi, 2009, 11(4), ss. 151-171, s. 161-162.

¹⁰¹ Anna Petrig, age, s. 164.

¹⁰² UNODC, United Nations Office on Drugs and Crime.

¹⁰³ UNODC Resmi İnternet Sayfası: <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/GARS.html> (Erişim Tarihi: 19.01.2024)

yetkileri belirtilmiştir. Bu bölümde söz konusu yetkilerin nasıl kullanılacağı diğer bir ifade ile usulün ortaya konulması, usule aykırı durumlarda nelerin ihlal edilebileceği ve ihlalin neticelerinin neler olabileceğinin Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin¹⁰⁴ (AİHS) “Özgürlük ve Güvenlik Hakkı” kenar başlıklı 5’inci maddesi kapsamında ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinin (AİHM) bu konuda verdiği kararlara atıf yapılarak açıklanması hedeflenmektedir.

Bu kapsamda deniz haydutluğuna yönelik örf ve âdet hukukunda evrensel yargılama yetkisinin bulunduğu, deniz haydutluğu konusundaki örf ve âdet hukukunun CADS ve BMDHS ile bir araya getirildiği dikkate alınarak, açıklamalarımız deniz haydutluğu meselesi üzerine yapılacaktır. Nitekim oluşturacağımız çerçevenin diğer suçlara teşmili tabiatıyla mümkündür.

3.1. Özgürlük ve Güvenlik Hakkı

Bireylerin güvenliği ve özgürlüğü demokratik toplumlarda tartışılmaz bir haktır. Bu hakkın kaynağı kişisel özgürlüktür. Kişisel özgürlük hakkı kavramsal olarak, “bireylerin sınırları belli olan bir hayat dâhilinde kendi tercihleri ile karar verme ve eylemde bulunma hakkı” şeklinde tanımlanabilir. Dar anlamda kişi özgürlüğü, bireylerin bedensel özgürlüğünü ifade etmektedir. Dolayısıyla, bireyleri özgürlüğünden keyfi şekilde mahrum bırakmak, hareketini sınırlamak veya ortadan kaldırmak özgürlük ve güvenlik hakkını ihlal etmektedir. Bireylerin bedensel bütünlüğünün keyfi her çeşit müdahaleye karşı korunması kişi güvenliğini ifade etmektedir.¹⁰⁵

3.7.1.2. Özgürlük ve Güvenlik Hakkının Amacı

AİHS’in 5’inci maddesinin esas amacı, herkesin özgürlük ve güvenlik hakkına sahip olduğu gerekçesiyle kişilerin keyfi şekilde veya gerekçesi olmaksızın özgürlüklerinden yoksun bırakılmalarını önlemektir.¹⁰⁶ Maddede sayılan haller istisnai olup bunların dışında başka bir gerekçe ile kişiler yakalama¹⁰⁷ suretiyle

¹⁰⁴ Bu sözleşme 1949 tarihli Avrupa Konseyi Statüsü’ne dayanılarak 4 Kasım 1950 tarihinde Roma’da imzalanmış, 03 Eylül 1953 tarihinde yürürlüğe girmiş; 08 Mayıs 1954 tarihinde Türkiye tarafından onaylanmıştır.

¹⁰⁵ Mustafa Erdoğan, İnsan Hakları Teorisi ve Hukuku, Seçkin Yayıncılık, 7. Baskı, İstanbul, 2009, s. 246.

¹⁰⁶ Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi 5’inci Madde Rehberi (https://www.echr.coe.int/Documents/Guide_Art_5_TUR.pdf). Ayrıca bkz. Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi Kararı (AİHM) Kararları: S., V. ve A./Danimarka [BD], no. 35553/12, 36678/12 ve 36711/12, md. 73; McKay/Birleşik Krallık [BD], no. 543/03, par.30

¹⁰⁷ Terminolojik olarak Sözleşme’nin 5. maddesinde “arrest” (gözüaltına alma/ya da nadiren yakalama ve “detention” (tutma/tutuklama/gözüaltına alma) kelimeleri kullanılmakta iken, Anayasa’nın 19. maddesinde “yakalama”, “tutuklama”, “tutulma” ibarelerine yer verilmiş fakat “gözüaltına alınma” ibaresine yer verilmemiştir. Anayasa’da yer alan yakalama ibaresinin, ceza muhakemesi hukukunda iki farklı koruma tedbiri olan yakalama ve gözüaltına alınma müesseselerinin her ikisini de kapsadığı biçiminde yorumlanması mümkündür. Aynı yönde görüş için bkz., Yener Ünver ve Hakan Hakeri, Ceza Muhakemesi Hukuku, Adalet Kitabevi, Ankara, 2010, s. 319.

özgürlüklerinden mahrum edilemezler.¹⁰⁸

Özgürlük ve güvenlik olgusu, demokratik bir toplumda mutlaka sağlanması gereken bir haktır.¹⁰⁹ Güvenlik hakkı, bireylerin keyfi şekilde cezalandırılmaması veya bu maksatla yakalanıp gözetimine alınamamasının sağlanması anlamına gelmekte olup, bir kimsenin suç işlemedikçe yakalanıp gözetimine alınamayacağına, tutulamayacağına, kamu gücü tarafından kanunsuz şekilde rahatsız edilmeyeceğine, özgürlüğün gerekçesiz şekilde kısıtlanamayacağına duyulan inançtır. Dolayısıyla, kişilerin hiçbir meşru gerekçe olmaksızın yakalanması ve tutulması AİHS'in 5'inci maddesinin en ağır şekilde ihlal edildiğini ortaya koymaktadır.¹¹⁰ Kişi özgürlüğü asıl, bu özgürlüğe yapılacak müdahale istisnai bir niteliğe sahiptir. AİHM içtihadı bu noktada üç önemli ilkeyi ortaya koymaktadır. Bu ilkeler şu şekildedir: istisnaların sınırlı sayıda olması, dar şekilde yorumlanması ve genel ifadeli meşruiyet hallerine izin verilmemesidir.¹¹¹

AİHS'in 5'inci maddesi ile yakalama/tutma eylemine “yasanın öngördüğü usule uygun olma”sı ölçütü getirilmiştir. Bu ölçüt ile AİHM ulusal ve uygulanabilir olduğu ölçüde uluslararası hukuka atıf yapmaktadır.¹¹² AİHS ile kişi özgürlüğü ve güvenliğinden mahrumiyetin genel bir hukuka uygunluk şartına tabi olduğu ve bireylerin özgürlük ve güvenliklerinden keyfi bir şekilde mahrum bırakılamayacağı ortaya konulmakta, otoritelere her şartta yasaların maddi ve usul kurallarına uyma yükümlülüğü getirilmektedir.¹¹³ AİHS ile uyumlu olarak, Anayasa'mızın 19'uncu maddesinde belirtilen “...şekil ve şartları kanunda gösterilen...” şeklindeki ifadesinde özgürlük ve güvenlik hakkını sınırlandırmanın ancak kanunla yapılabileceği öngörülmüştür. Böylelikle kanuna dayanmayan hiçbir durumda, kişi hürriyetinin sınırlandırmasında meşruiyet söz konusu olmayacaktır.

Öte yandan AİHM, bir kişinin özgürlüğünden yoksun bırakılması halinin maddede yer alan istisnalardan birinin kapsamına girip girmediğini değerlendirmeden önce mahrumiyetin iç hukukta yasal bir dayanağının

108 AİHM: Khlaifia ve Diğerleri/İtalya [BD], no.16483/12, par. 88.

109 AİHM: Medvedyev ve Diğerleri/Fransa [BD], no.3394/03, no.76; Ladent/Polonya, no. 11036/03, par. 45.

110 AİHM: El-Masri/Eski Yugoslav Makedonya Cumhuriyeti [BD], no. 39630/09 md.233; Al Nashiri/Polonya, no. 28761/11 md.529; Belozorov/Rusya ve Ukrayna, no.43611/02, par. 113.

111 AİHM: S., V. ve A./Danimarka [BD], no. 35553/12, 36678/12 ve 36711/12, par. 73.

112 AİHM: Medvedyev ve Diğerleri/Fransa [BD], no.3394/03, no. 79; Toniolo/San Marino ve İtalya, no. 44853/10, par. 46.

113 AİHM: Paci/Belçika, no.45597/09, md. 64 ve Pirozzi/Belçika, no. 21055/11, par. 45-46.

bulunup bulunmadığını incelemektedir.¹¹⁴ Dolayısıyla özgürlükten mahrumiyet halinin AİHS'ye uygun olması şartıyla birlikte ulusal hukukun esas ve usule ilişkin kurallara uygun olması gerekmektedir. İç hukuktaki kuralların AİHS'nin amacına uygun olma zorunluluğu da bulunmaktadır. Kişi özgürlüğü ve güvenliği hakkına sınırlama getiren söz konusu ulusal düzenlemelerin; erişilebilir, öngörülebilir ve belirli nitelikte olması gereklidir.¹¹⁵

Suç işleyeceğinden bahisle kişi veya kişi gruplarına yönelik genel tedbir mahiyetinde yakalama/tutma yasaklanmaktadır. Dolayısıyla yalnızca, şüpheliler yakalanmaz ve gözaltına alınmazsa büyük bir olasılıkla somut ve belirli bir suça karışacağı hallerde başvurulmalıdır.¹¹⁶ Zira yakalama ve gözaltı tarihi, saati ve yeri, nedenleri şüphelinin kimlik bilgileri ve işlemi gerçekleştiren memurun kimlik bilgileri gibi hususlara yönelik kaydın olmaması, diğerlerine ilave olarak, AİHS'nin 5'inci maddesinin ihlali olarak belirtilmektedir.¹¹⁷

3.7.1.3. Yakalanan Kişilere Sağlanması Gereken Haklar

Yakalama tedbirinin hukuka uygunluğu noktasındaki şüphenin “makul olması”, AİHS'nin 5'inci maddesi çerçevesinde sağlanan güvencenin en önemli kısmıdır.¹¹⁸ Makul şüphe kavramı, bir suç işlendiği konusunda tarafsız bir gözlemciyi ikna edecek hususların ya da verilerin var olduğu varsayımına dayanmaktadır.¹¹⁹ Bu güvenceler bireye, özgürlüğünün hukuki olarak teminat altına alınması bakımından da bir hak sunmaktadır. Dolayısıyla, yetkili makamların olgulara ilişkin delilleri doğrulamak üzere, temel vakıalar hakkında etkin bir soruşturma yürütmemesi sözleşmenin ihlalini meydana getirmektedir.¹²⁰

AİHS'in yakalana/tutulan kişiye sağladığı öncelikli teminat kişinin neden özgürlüğünden mahrum kılındığını bilmesi gerektiğidir.¹²¹ Zira kişiler ancak özgürlüklerinin kısıtlanma nedenleri konusunda bilgilendirildiği zaman itiraz etmek için bir mahkemeye başvurabilirler.¹²² Diğer bir ifade ile neden özgürlüğünden yoksun bırakıldığı konusunda şahıslar yeterli derecede bilgilendirilmezlerse, haklarını etkili biçimde kullanamazlar.¹²³ Bilgilendirme, yakalama yapan memur tarafından, en kısa sürede¹²⁴, herhangi bir şekil şartına

114 AİHM: Van der Leer/Hollanda, no. 11509/85, par. 22.

115 AİHM: Steel ve Diğerleri/Birleşik Krallık, no. 24838/94, par. 54.

116 AİHM: S., V. ve A./Danimarka, no. 35553/12, 36678/12 ve 36711/12, par. 89-91.

117 AİHM: Anguelova/Bulgaristan, no.51343/99, par. 154.

118 AİHM: Fernandes Pedros/Portekiz, no.31566/13, par. 87.

119 AİHM: Ilgar Mammadov/Azərbaycan, no. 19412/15, par. 88.

120 AİHM: Stepuleac/Moldova, no. 8207/06, par. 73.

121 AİHM: Khlaifia ve Diğerleri/İtalya [BD], no.16483/12, par. 115.

122 AİHM: Fox, Campbell ve Hartley/Birleşik Krallık, no.12244/86 12245/86 12383/86, par. 40.

123 AİHM: Van der Leer/Hollanda, no. 11509/85, md.28; Shamayev ve Diğerleri/Gürcistan ve Rusya, no.36378/02, par. 413.

124 Bu süre durumun şartlarına göre değerlendirilmelidir. Ancak teamülen ve gelişen içtihatla birlikte en kısa süre ifadesi birkaç saati ifade etmektedir. Bkz. AİHM: Fox, Campbell ve Hartley/Birleşik Krallık, no.12244/86

bağlı olmaksızın, sade, teknik olmayan, sade bir dilde ve en önemlisi de kişinin kendi anladığı dilde¹²⁵ yapılmalıdır. Ve hatta bilgilendirmenin kapsamı ilgili ihlal edilen kanun maddesinin lafzından veyahut çevirisinden ibaret olmamalıdır.¹²⁶

Kişilerin yakalanması sonrasında mutlaka en kısa sürede hâkim karşısına çıkarılmaları gerekmektedir.¹²⁷ Buna göre, yakalama tedbirinin yargı denetimi bireysel güvenlik ve özgürlüğe gerekçesiz şekilde müdahale edilmesinin önüne geçilmesi maksadıyla ivedi olmalıdır. Bu bağlamda dört günü aşan her süre ilk bakışta fazladır.¹²⁸ Kaldı ki dört günden kısa süreler olsa da daha erkeni öngören bir durum mevcut ise sözleşmenin ihlali mümkündür.¹²⁹

Açık denizlerde donanma gemileri tarafından icra edilen kolluk faaliyetlerinde, “derhal hâkim karşısına çıkarma kuralı”na ilişkin, AİHM tarafından ihlal kararları¹³⁰ verildiği tespit edilmiştir. Söz konusu kararlar incelendiğinde, gerekçelerin denizde geçen limana varış süreleri tamamlandıktan sonra, kişilerin ulusal hukukun öngördüğü olağan bekleme sürelerinde bekletilmeye devam etmelerinin AİHS’nin 5’inci maddesinin ihlali olduğu yönündeki katı yaklaşım olduğu görülmektedir. Dolayısıyla AİHM yerleşik içtihadında limana varan gemide tutulan şüphelilerin derhal hâkim karşısına çıkarılması noktasında olağan bekleme sürelerini ihlal olarak nitelirmektedir. Hal böyle olunca geminin limana bağlamasına müteakip beklemeksizin ve yazılı hale getirilerek şüpheli kolluk güçlerine teslim edilmelidir.

4. Türk Hukukunda Evrensel Yargı

Deniz haydutluğuyla mücadelede askeri olarak katılmaya yönelik Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) kararlarında¹³¹, 1851 sayılı BMGK kararına atıf yapıldığı, 1851 sayılı kararda, adli işlemler ile yargılama konusunun ayrıntılı olarak düzenlendiği ve deniz haydutlarının yargılanmalarının bölge ülkeleri tarafından yürütülmesini teşvik eden bir tutumun benimsendiği belirtilmiştir. Bu kapsamda öncelikle suç şüphesine istinaden ilgili gemiye ziyaret hakkının kullanılacağı,¹³² ziyaret kapsamında şüphelerin doğrulanması

12245/86 12383/86, par. 40.

125 AİHM: Shamayev ve Diğerleri/Gürcistan ve Rusya, no. 36378/02, par. 425.

126 AİHM: Kortesis/Yunanistan, no. 60593/10, par. 61-62.

127 AİHM: De Jong, Baljet ve Van den Brink/Hollanda, no. 8805/79 8806/79 9242/81, md. 51; Aquilina/Malta [BD], no. 25642/94, par. 48-49.

128 AİHM: McKay/Birleşik Krallık [BD], no. 543/03, par. 47; Năstase-Silivestru/Romanya, no. 74785/01, par. 32.

129 AİHM: Gutsanovi/Bulgaristan, no. 34529/10, par. 154-59.

130 AİHM: Vassis ve Diğerleri/Fransa, no. 62736/09, par. 60; Medvedyev ve diğerleri/Fransa, 3394/03, par.128.

131 Detaylı metin için bkz. TBMM’nin 10.02.2009 tarihli, 934 sayılı kararı. Söz konusu karar kendinden sonra gelen uzatma kararlarına (1107, 1136, 1179 vb.) esas alındığından atıf yapılmıştır.

132 TBMM’nin 934 sayılı kararında: “Haydutluk/deniz haydutluğu ve silahlı soygun yaptığından şüpheli

sonucu faillerin yakalanarak ilgili ülkeye teslim edilene kadar gemide tutulacakları, ifade edilmektedir. Bu durumun gerekçesi olarak, Türkiye’ye olan mesafenin uzaklığından kaynaklanan fiziki imkânsızlıklar, özel koşullar ve mücbir sebepler vurgulanmıştır. Öte yandan, gerekli düzenleme ve anlaşma varsa, işlem yapacak ülkenin yetkililerinin adli takibat maksadıyla gemiye kabul edileceği eklenmiştir. Bununla birlikte yukarıda zikredilen işlemlerin icrasından, verilecek talimatlar çerçevesinde, gemi komutanının sorumlu tutulacağı belirtilmiştir.

Türkiye’nin mesafe uzaklığından kaynaklanan fiziki imkânsızlıklar, mücbir sebepler ve özel koşullar gerekçesi ile yargısal boyutta bölge ülkelerine yönelme tutumu bugün birçok devlet tarafından tercih edilmektedir.¹³³ Bu tercihi haklı çıkaracak önemli gelişmelerin yaşandığı bilinmektedir. Örneğin, Nijerya Mahkemesi tarafından, Gine Körfezi’nde denizcilik suçlarını önlemek için tasarlanan yeni bir yasa uyarınca 10 kişi haydutluktan mahkûm edilmiştir. Fildişi Sahili açıklarında bir Çin balıkçı gemisine çıkıp mürettebatı kaçırdıktan sonra Mayıs 2020’de Batı Afrika donanması tarafından yakalanan haydutlar, yargılanarak 12 yıl hapis cezasına çarptırılmıştır. Mahkûmiyet kararı Afrika’nın en kalabalık ülkesinde ilk kez haydutlar hakkında başarılı bir şekilde kovuşturma yapıldığını gösterdiği şeklinde yorumlanmıştır. Donanma sözcüsü Albay Suleman DAHUN yaptığı açıklamada, cezaların “Nijerya’nın yeni haydutlukla mücadele yasası için büyük bir zafer olduğunu ve denizcilik suçlarında sıfır toleransı gösterdiğini” belirtmiştir. Bununla birlikte Afrika Boynuzu merkezli yaygın haydutluk eylemleri, yaklaşık on yıl boyunca Kenya ve Seyşeller gibi ülkelerde 1000’den fazla deniz haydutluğu suçlusunun hapsedilmesiyle gerilemiştir. Togo’daki bir mahkeme ise, ceza yasasını güncelledikten sonra Temmuz 2021 ayında sekiz kişiyi haydutluktan mahkûm etmiştir.¹³⁴ Hâlihazırda yürütülmekte olan faaliyetler neticesinde başarılı saldırıların sayısında hissedilir bir azalmanın ortaya çıktığı görülmektedir.

Türk Ceza Hukuku incelendiğinde yürürlüğü kaldırılan 765 sayılı eski Türk Ceza Kanunu’nda ve yürürlükteki 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’nda (TCK), gemilere karşı girişilen eylemlerin suç olarak düzenlendiğini görmekteyiz. TCK meseleyi ayrıntılı ve çağdaş bir yaklaşımla ele almaktadır. TCK’nın üçüncü kısım altıncı bölümünün “ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması” kenar başlıklı 223’üncü maddesi şu şekildedir:

a. Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla

duyulan ticaret gemilerini telsizle sorgulamak, bayrak devletin rızası halinde bu gemilere çıkmak” ifadesi literatür kapsamında BMDHS’de yer alan “ziyaret hakkı” olarak değerlendirilmiştir. Her ne kadar Türkiye ilgili sözleşmeye taraf olmasa da örf adet hukuku olarak ziyaret hakkını kullanmaktadır.

133 AB için bkz. Joint Action 2008/851/CFSP, md. 12 (1-2).

134 <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-07-23/nigerian-court-convicts-10-men-under-new-anti-piracy-law> (Erişim Tarihi: 20.01.2024)

kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, bu aracı hareket hâlinde iken durduran veya gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

b. Suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması hâlinde, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

c. Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

ç. Bu suçların islenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla ayrıca cezaya hükmolunur.

d. Bu suçların islenmesi sırasında kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hâllerinin gerçekleşmesi durumunda, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümler uygulanır”

Böylece gemilerin emniyetine ve güvenliğine karşı gerçekleştirilebilecek eylemler için hapis cezası öngörülmüştür. Türkiye bu düzenleme ile SUA Sözleşmesi’nden kaynaklanan yükümlülüğünü yerine getirmiş bulunmaktadır.

TCK, Türkiye’de işlenen suçlara Türk kanunlarının uygulanacağını düzenlemektedir. Bununla birlikte söz konusu maddelerin işletilebilmesi maksadıyla usul hukukunun düzenlendiği 5271 sayılı Türk Ceza Muhakemesi Kanununda (CMK) yetkili mahkemenin, Türk gemileri ile Türk gemilerinde işlenen suçlara ilişkin davalarda, yetkili mahkemenin ilgili geminin uğradığı yer veya bağlama limanının bulunduğu yer mahkemesi olduğu belirtilmektedir.¹³⁵ Diğer bir ifade ile Türk bayrağı taşıma yetkisine haiz bir deniz aracına haydutlar ya da saldırganlar tarafından gerçekleştirilen bir yasadışı eylem olması durumunda, failerin TCK’nın 223’üncü maddesinin ihlal edilmesi ve bayrak yasası gereği, Türk mahkemelerinde yargılanmaları mümkündür.

Deniz haydutluğu gibi gemilere karşı yasadışı eylemlerin savuşturulması maksadıyla uluslararası hukukta her ülkenin yargı yetkisini kullanabileceği bir suç olarak kabul edildiğini, Dolayısıyla bu durumda ülkelerin evrensel yargı yetkisini haiz oldukları önceki açıklamalarımızda ifade edilmiştir. Nitekim TCK’nın “Kanunun Uygulama Alanı” başlıklı 2’nci bölümünün “Diğer Suçlar” kenar başlıklı 13’üncü maddesi ile ceza hukuku sistemimizde evrensel yargılama ilkesinin kabul edildiği görülmektedir.¹³⁶ Mezkûr maddede sayılan

¹³⁵ 5271 Sayılı CMK, md. 15.

¹³⁶ TCK’nın 13. maddesi şu şekildedir: Aşağıdaki suçların, vatandaş veya yabancı tarafından, yabancı ülkede işlenmesi halinde, Türk kanunları uygulanır:

i) Deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması (madde 223, fıkra 2, 3) ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme (madde 152) suçları

suçlardan biri de deniz ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması (madde 223/2), ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme suçlarıdır. Bu düzenleme gereğince, zikredilen suçların, ülke saha dışında dahi işlense, failinin veya mağdurunun vatandaşlığına bakılmaksızın, Türkiye’de Türk kanunlarına göre yargılanmasının mümkün olduğu görülmektedir.¹³⁷

Türk Deniz Kuvvetlerimizin deniz haydutluğu veya seyrüsefer güvenliğine karşı mütecaviz her türlü eylem ile mücadelede uluslararası operasyonlara uzun süredir büyük katkılar sağladığı bilinmektedir. Söz konusu operasyonların, sadece Türk bayraklı gemiler için değil, bir insanlık suçunun önlenmesi yoluyla dünya barışına katkı sağlamak amacıyla seyir halindeki tüm ulusların gemilerinin emniyeti için olduğu ve denizaşırı sahalarda icra edildiği göz önüne alındığında, yakalanan şüphelilere uygulanabilecek hukukun tespiti çok önemlidir. Tam da bu noktada evrensellik prensibi büyük önem arz etmektedir. Zira görülmektedir ki, TCK’nın belirtilen suçlarda evrensel yargılama ilkesini kabul ettiği, dolayısıyla Türk Deniz Kuvvetlerimizin yüzer unsurlarının, yargılamanın soruşturma safhasında, adli bir kolluk vasfıyla, şüphelilerin yakalanması ile suça ilişkin delillerin elde edilmesi noktasında etkin bir unsur olacağı öngörülmektedir. Bu noktada belirtmek gerekir ki, hâlihazırda Türk Deniz Kuvvetlerimiz kendisine tevdi edilen görevler kapsamında ilgili bölge ülkelerine teslim edilmek üzere şüphelilerin yakalanması noktasında TBMM’nin ilgili kararıyla yetkilendirilmiştir.¹³⁸

Sonuç

Günümüzde açık deniz rejiminin dayandığı açık denizlerin serbestliği ilkesi örf adet hukuku olarak ortaya çıkmış ve uluslararası anlaşma metinlerinde yer almıştır. Açık deniz rejiminde seyir serbestisine, bilimsel araştırma yapma serbestisi, avlanma serbestisi gibi başkaca haklar ilave edilerek çağdaş bir açık deniz rejimi geliştirilmiş, tanınmış hakların sınırsız kullanımının önüne geçilebilmesi maksadıyla da dengeleyici unsur olarak bayrak yasası ilkesi ihdas edilmiştir. Böylece açık denizlerde seyreden gemiler münhasıran bayraklarını taşıdıkları devletlerin yargısal yetkisi ile denetlenebilir hale gelmiştir.

Ancak açık denizlerin kullanımının giderek artması sonucunda bayrak yasasının istisnası kapsamında başkaca devletlere de tabiiyetlerinde olmayan gemilere müdahale yetkisi tanınmıştır. Söz konusu yetkiler hukukun dar yorumu ile sınırlı sayıda tutulmuştur. Zira esas olan açık denizin serbestliği ve bayrak yasası olmaya devam etmektedir. BMDHS kapsamında her devletin tabiiyetinde olmayan gemilere müdahale yetkisinin olduğu durumlar şu

¹³⁷ Devrim Aydın, “Ceza kanunlarının yer yönünden uygulanması.” Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2011,94, ss. 131-148, s. 141-142.

¹³⁸ 934 Sayılı TBMM Kararı.

şekildedir: deniz haydutluğu, kesintisiz takip hakkına ve ziyaret hakkına müstenit eylemler, köle ticareti, uyuşturucu madde kaçakçılığı ve açık denizden izinsiz yayın yapılmasıdır. Sayılanlar dışında olup da çeşitlenerek artan denizden diğer şiddet ve terör eylemleri, Türkiye'nin de taraf olduğu SUA Sözleşmesi ile suç olarak düzenlenmiş, böylece denizlerin barışçıl ortamının idamesi amaçlanmıştır.

SUA Sözleşmesi gereği TCK'da gerekli düzenlemeler yapılarak denizde şiddet içeren eylemler suç kapsamına alınmış, böylece Türkiye olarak siyaseten de etkili adımlar atılmıştır. Çalışmamızda Türk Deniz Kuvvetlerine verilen yetkiler çerçevesinde zikredilen tüm yasadışı eylemleri bastırmada şüphelilerin yakalanması durumu ve bunun hukuki çerçevesi üzerinde durulmuştur. Açıklamalar Türkiye'nin taraf olduğu AİHS'in "Özgürlük ve Güvenlik Hakkı" kenar başlıklı 5'inci maddesi çerçevesinde yapılmıştır.

Bu kapsamda yakalanan şüphelilere aynı anda kendi lisanlarında, teknik olmayan ve sade bir anlatımla bilgilendirme yapılması gerektiği, derhal hâkim karşısına çıkarmak üzere şüphelinin ivedilikle bölge ülkelerindeki ilgili kolluk güçlerine teslim edilmesi gerektiği, yakalama ve gözaltının "makul" gerekçesinin ortaya konulabilmesi maksadıyla olay yerinin etraflıca incelenmesi ve delillerin muhafaza altına alınması gerektiği, tüm işlemlerin yazılı olarak kayıt edilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Bu maksatla donanma gemileri tarafından yürütülen kolluk faaliyetlerine rehber niteliğinde olan 1025(26) sayılı IMO kararının MSC./Circ.1404 sayılı kılavuzu mutlaka göz önüne alınmalıdır. Bununla birlikte görev alacak personelin ceza muhakemesi ve kriminal konularında eğitilmiş personel arasından seçilmesi uygulamasına devam edilmesi gerekmektedir.

Diğer taraftan deniz haydutluğu ile mücadelede en önemli engelin yakalanan şüphelilerin yargılanmasında karşılaşılan güçlükler olduğu belirtilmektedir.¹³⁹ Yakalanarak bölge ülkelerine teslim edilen şüphelileri yargılamaya yönelik atılacak olumlu her adım deniz haydutlarının faaliyetlerinden caydırmada önemli rol oynayacaktır. Nitekim yargılanmayacağını ve yakalandığında serbest kalacağını bilen deniz haydutları cesaretlenmekte ve faaliyetlerini rahatlık içerisinde icra edebilmektedir.

Son dönemde denizden işlenen suçların kovuşturulması noktasında çağdaş hukuk sisteminin uygulanması maksadıyla uluslararası kurum ve kuruluşlarla bölge ülkelerinin desteklendiği, bölge ülkeleri ile yapılan ikili adli iş birliği anlaşmalarının arttığı görülmektedir.¹⁴⁰ Bu kapsamda Türk Deniz Kuvvetleri

¹³⁹ Eugene Kontorovich, "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation", Harvard International Law Journal, 2004, 45, ss. 183-190, s. 183.

¹⁴⁰ Baltık ve uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council-BIMCO) Deniz

unsurları tarafından yakalanan şüphelilerin bölge ülkeleri tarafından yargılanarak cezalandırılmalarını sağlamak amacıyla Türkiye'nin bölge ülkeleri ile yargısal bütünlük sağlayacak adli iş birliği anlaşmaları yapmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.¹⁴¹

Öte yandan meselenin kaynağının denizden ziyade karada olduğu açıktır. Dolayısıyla çözüm de öncelikle kıyıda aranmalıdır. Nitekim Somali'de kimi zaman yaşanan istikrarsızlıklar sorunun kaynağı konusunda fikir vermektedir. Başka bir ifade ile barış ortamı ve yönetimde istikrar deniz haydutluğu meselesinin bitirilmesi noktasında son derece önemlidir.¹⁴² Bu kapsamda bölge ülkelerinin istikrarlı bir yapıya kavuşturulması amacıyla BM bünyesinde yürütülen çalışmaların daha etkin hale getirilmesi önceliklendirilmelidir. Ayrıca bölge insanının sosyal yaşamda da desteklenmesi gerektiği açıktır. Dolayısıyla yasadışı eylemlere yönelimin sosyolojik boyutları, alan uzmanları tarafından değerlendirilmeli ortaya çıkan neticeye göre yeni tedbirler geliştirilmelidir.¹⁴³

Kaynakça

Kitaplar

BATIR Kerem, Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk, UŞAK Yayınları, Ankara, 2011.

ERDOĞAN Mustafa, İnsan Hakları Teorisi ve Hukuku 7. Baskı, Seçkin Yayıncılık, İstanbul, 2009.

GEISS Robin ve PETRIG Anna, Piracy and Armed Robbery at Sea, The Legal Framework For Counter Piracy Operations in Somalia and The Gulf Of Aden, Oxford University Press, New York USA, 2011.

KURAN Selami, Uluslararası Deniz Hukuku 3. Baskı, Türkmen Kitapevi, İstanbul, 2009.

TOLUNER Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta, İstanbul, 1996.

ÜNVER Yener ve HAKERİ Hakan, Ceza Muhakemesi Hukuku, Adalet Kitapevi, Ankara, 2010

Makaleler

ANDREW Anderson, "Jurisdiction Over Stateless Vessels on the High Sea: An Appraisal Under Domestic and International Law", Journal of Maritime Law and Commerce, 13, 1982, 323-342.

Emniyeti ve Güvenliği Başkanı Jakob Larsen'in bu yöndeki ifadeleri şu şekildedir: "Bölgesel kıyı devletleri, yakalanan haydutların kovuşturulmasına yardım ettiğinde, uluslararası toplumdan kapasite geliştirme ve destek için önemli adım olacaktır ve Batı Afrika'daki mavi ekonominin gelişimini destekleyecektir."

141 BIMCO Genel Sekreteri David Loosley'in bu yöndeki ifadeleri şu şekildedir: "Uluslararası donanmaların varlığı, denizcileri güvende tutmak için doğru yönde atılmış çok önemli bir adımdır ancak Afrika'nın güneyinde sürdürülebilir bir güvenlik durumu tesis etmek, bölgenin tam desteği olmadan gerçekleşemez. Şüphelileri adalete teslim etmek en iyi şekilde bölgesel kıyı devletleri tarafından yapılır." bkz. BIMCO İnternet Sitesi: <https://www.maritime-executive.com/article/bimco-calls-for-african-prosecution-while-danish-court-holds-pirate> (Erişim Tarihi: 20.01.2024).

142 Sandra L. Hodgkinson ve diğerleri; "Piracy: New Efforts in Addressing This Enduring Problem", Tulane Maritime Law Journal 2012, 65, ss. 65-137, s. 121.

143 Sami Doğru, agm, s. 572.

- AYBAY Rona, “Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu.”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi 47(1), 1970, 83-94.
- AYDIN Devrim, “Ceza Kanunlarının Yer Yönünden Uygulanması” Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 94, 2011, 131-148.
- BECKMAN Robert C., “Do We Need A New Convention on Piracy and Armed Against Ships?”, The Regulations of International Shipping: International and Comparative Perspectives, Haz. Aldo Chircop, vd., Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 77-96.
- DOĞRU Sami, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun Mücadelesi ve Türkiye'nin Katkıları”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 66, 2017, 551-580.
- EVİN Bekir “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü”, Güvenlik Bilimleri Dergisi, 1(1), 2012, 119-151.
- GUILFOYLE Douglas, “The Laws of War and the Fight Against Somali Piracy: Combatants or Criminals?”, Melbourne Journal of International Law, 11(1), 2010, 141-153.
- HODGKINSON Sandra L. vd., “Piracy: New Efforts in Addressing this Enduring Problem”, Tulane Maritime Law Journal, 65, 2012, 65-137.
- KARADAŞ Cemalettin, “Deniz Haydutlarına Karasularında Egemen Devlet Dışında Üçüncü Devletlerce Müdahale İhtimali: Somali Örneği.”, Polis Bilimleri Dergisi, 11(4), 2009, 151-171.
- KEYUAN Zou, “New Developments in the Law of Piracy”, Chinese Journal of International Law, 8(2), 2009, 323-345.
- KIZILSÜMER ÖZER Deniz, “Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 17(2), 2015, 27-62.
- KONTOROVICH Eugene, “A Guantanamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists”, California Law Review, 98, 2010, 243-275.
- KONTOROVICH Eugene, “The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation”, Harvard International Law Journal, 45, 2004, 183-190.
- KOZANHAN Murat Kağan, “Unlawful Acts Threatening Maritime Security and SUA Convention.”, Journal of Naval Sciences And Engineering, 7(1), 2021, 181-203.
- MİSİLİ Sinan, “Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyrukluğu ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi.”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 18(1), 2014, 179-208.
- PETRIG Anna. “Arrest, Detention and Transfer of Piracy Suspects: A Critical Appraisal of the German Courier Case Decision.”, 2013, 153-171.
- TREVES Tullio, “Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia”, European Journal of International Law, 20(2), 2009, 399-414.

İnternet Kaynakları

- Armatörler Birliği Resmi İnternet Sitesi <https://armatorlerbirligi.org.tr/arsivler/portfolio-item/deniz-haydutlugu-saldirilarinin-kuresel-anlamda-analizi-ve-deniz-guvenliginin-onemi> (25.01.2024)
- BIMCO Resmi İnternet Sayfası: <https://www.maritime-executive.com/article/bimco-calls-for-african-prosecution-while-danish-court-holds-pirate> (Erişim Tarihi: 20.01.2024).
- BM Resmi İnternet Sitesi: “Geneva Convention on the Law of the Sea” 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=_en (Erişim Tarihi: 22.12.2023).
- BM Resmi İnternet Sitesi: “United Nations Convention on the Law of the Sea” 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en (Erişim Tarihi: 22.12.2023).

Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sayfası: <https://www.un.org/en/observances/decade-people-african-descent/slave-trade>, (Erişim Tarihi: 02.01.2024).

Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sayfası: <http://www.un.org/en/sc/documents/resolutions/> (Erişim Tarihi: 08.01.2024)

Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi Resmi İnternet Sayfası: <https://www.unodc.org/unodc/drug-trafficking/index.html> (Erişim Tarihi: 19.01.2024)

CMF Resmi İnternet Sayfası: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (Erişim Tarihi: 10.01.2024).

Eunavfor Resmi İnternet Sayfası: <https://eunavfor.eu/mission> (Erişim Tarihi: 17.01.2024).

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-07-23/nigerian-court-convicts-10-men-under-new-anti-piracy-law> (Erişim Tarihi: 20.01.2024).

Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi Resmi İnternet Sayfası: https://www.echr.coe.int/documents/convention_tur.pdf (Erişim Tarihi: 12.01.2024).

Uluslararası Denizcilik Odası Resmi İnternet Sayfası: <https://www.ics-shipping.org/publication/bmp4-best-management-practices-for-protection-against-somali-based-piracy/> (Erişim Tarihi: 18.01.2024).

IMO Resmi İnternet Sayfası: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx> (Erişim Tarihi: 18.01.2024).

NATO Resmi internet sayfası: <https://www.nato.int/cps/en/natolive/48815.htm> (Erişim Tarihi: 15.01.2024).

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı resmi internet sayfası: <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/akdeniz-kalkani-harekati> (Erişim Tarihi: 04.01.2024.)

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası: <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/nato-daimi-gorev-gruplari> (Erişim Tarihi: 17.01.2024).

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası: <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/birlesik-gorev-kuvveti> (Erişim Tarihi:10.01.2024).

UNODC Resmi İnternet Sayfası: <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/GARS.html> (Erişim Tarihi: 19.01.2024)

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası: <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/marsec-coe> (Erişim Tarihi: 10.01.2024)

Tez

Hakan Selim Canca, Denizde İşlenen Suçlar, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2011.

Uluslararası Sözleşmeler

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 10 Aralık 1982, UNTS Cilt 1833, s.:3.

Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, 29 Nisan 1958, UNTS Cilt 450, s.:11.

Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme, 10 Mart 1988, UNTS Cilt 1678, s.: 201.

Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair Lahey Sözleşmesi, 16 Aralık 1970, UNTS Cilt 860, s.:105.

Viyana Anlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, 23 Mayıs 1969, UNTS Cilt 1155, s.:331.

AİHM Kararları

Al Nashiri/Polonya, no. 28761/11, 27/07/2014.

Anguelova/Bulgaristan, no. 38361/97, 13/06/2002.

Aquilina/Malta [BD], no. 25642/94, 29/04/1999.

Belozorov/Rusya ve Ukrayna, no.43611/02, 15/10/2015.
De Jong, Baljet ve Van den Brink/Hollanda, no. 8805/79 8806/79 9242/81, 22/05/1984.
El-Masri/ Makedonya [BD], no. 39630/09, 13/12/2012.
Fernandes Pedros/Portekiz, no.31566/13, 17/01/2017.
Fox, Campbell ve Hartley/Birleşik Krallık, no.12244/86 12245/86 12383/86, 27/03/1991.
Gutsanovi/Bulgaristan, no. 34529/10, 15/10/2013.
İlgar Mammadov/Azərbaycan, no. 19412/15, 29/05/2019.
Khlaifia ve Diğerleri/İtalya [BD], no.16483/12, 15/12/2016.
Kortesis/Yunanistan, no. 60593/10, 12/06/2012.
Ladent/Polonya, no. 11036/03, 18/03/2008.
McKay/Birleşik Krallık [BD], no. 543/03, 3/10/2006.
Medvedyev ve Diğerleri/Fransa [BD], no. 3394/03, 29/3/2010.
Năstase-Silivestru/Romanya, no. 74785/01, 04/10/2007.
Paci/Belçika, no.45597/09, 17/04/2018.
Shamayev ve Diğerleri/Gürcistan ve Rusya, no.36378/02, 12/04/2005.
Steel ve Diğerleri/Birleşik Krallık, no. 24838/94, 23/09/1998.
Stepuleac/Moldova, no. 8207/06, 06/11/2007.
Toniolo/San Marino ve İtalya, no. 44853/10, 26/06/2012.
Van der Leer/Hollanda, no. 11509/85, 21/01/1990.
Van der Leer/Hollanda, no. 11509/85, 21/02/1990.
Vassis ve Diğerleri/Fransa, no. 62736/09, 27/06/2013.
S., V. ve A./Danimarka [BD], no. 35553/12, 36678/12 ve 36711/12, 22/10/2018.

Birleşmiş Milletler ve IMO Kararları

S/RES/1816 (2008)
S/RES/1816 (2008)
S/RES/1838 (2008)
S/RES/1846 (2008)
S/RES/1851 (2008)
S/RES/1876 (2009)
S/RES/1950 (2010)
S/RES/1976 (2011)
S/RES/2020 (2011)
IMO/RES A.1025(26) (2009)

Kanunlar Parlamento Kararları ve Raporlar

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, 01 Temmuz 2012.
5271 Sayılı Türk Ceza Muhakemesi Kanunu, 01 Haziran 2005.
5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu, 01 Haziran 2005.

TBMM'nin 10.02.2009 tarihli, 934 sayılı ve "Türk Silahlı Kuvvetleri Deniz Unsurlarının, Korsanlık/ Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele Amacıyla Yürütülen Uluslararası Çabalara Destek Vermek Üzere Aden Körfezi, Somali Karasuları ve Açıkları, Arap Denizi ve Mücavir Bölgelerde Görevlendirilmesi Hususunda Anayasanın 92'nci Maddesi Uyarınca Hükümete Bir Yıl Süreyle İzin Verilmesine Dair Kararı" Konulu Kararı.

Türk Armatörler Birliği 2021 Yılı Deniz Ticareti Küresel Deniz Güvenliği Raporu.
Avrupa Parlamentosu Kararı: Joint Action 2008/851/CFSP, md. 12.

■ Dz.Yzb. Bertan TOPALOĞLU*

1982 FALKLAND SAVAŞI'NDA BATAN BİRLEŞİK KRALLIK GEMİLERİNİN OLAY ANALİZİ



(Görsel: <https://maritime-executive.com/index.php/editorials/falklands-at-40-the-loss-of-hms-antelope>The Maritime Executive)

*MSÜ Deniz Harp Enstitüsü, 6'ncı Dönem Komuta ve Kurmay Eğitimi.

Öz

Falkland Savaşı; Falkland Adalarının egemenliği üzerine Arjantin ile İngiltere arasında bir yüzyılı aşkın süredir mevcut siyasi anlaşmazlığın 1982 yılında askeri gücün kullanımıyla silahlı çatışmaya döndüğü şeklidir. 1000'in üzerinde asker hayatını kaybetmiş, 30 harp ve lojistik gemisi batmış ya da hasar almış, 138 uçak çeşitli sebeplerle kaza kırına uğramıştır. Falkland Savaşı, Dünya Deniz Harp Tarihi'nin son deniz savaşıdır. Bu çalışma kapsamında ilk bölümde Falkland Savaşına genel bir bakış yapılarak savaşın nedenleri ve savaşın cereyan etmesinden ve kısaca deniz harekâtı kapsamında sonuçlarından bahsedilecek olup ikinci bölümde deniz harekâtında Birleşik Krallık Donanmasının kaybettiği HMS Sheffield, HMS Ardent, HMS Antelope, HMS Coventry, Atlantic Conveyor, RFA Sir Galahad¹ ve LCU F4 gemilerinin olay analizleri analizleri yapılacaktır. Sonuç bölümünde ise Falkland Savaşı'ndan çıkarılan derslere değinilecektir. Çalışma kapsamında yukarıda belirtilen konu başlıkları bölümleri altında, Falkland Savaşına ilişkin muhtelif kitaplar ile birlikte Harp Akademileri'nin 1983 yılına ait AR-GE gruplarının çalışmaları, el kitapları gibi veri kaynaklarından yararlanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Falkland Savaşı, HMS Sheffield, HMS Ardent, Atlantic Conveyor.

Giriş

Falkland Savaşı 02 Nisan–15 Haziran 1982 tarihleri arasında İngiltere ve Arjantin arasında yaşanmıştır. Savaş İngiltere'nin galibiyetiyle sonuçlanmıştır. Savaşın sonucu olarak Arjantin tarafında 2 savaş gemisi, 4 ticari gemi batmış ve bir Guppy Sınıfı Denizaltı hasar almış ve sonrasında batmış, 107 uçak ve 10 helikopter kaza kırına uğramış, 700 civarında personel hayatını kaybetmiştir. İngiltere tarafında ise 5 savaş gemisi, 1 çıkarma aracı ve 1 ticari gemi batmış, 9 uçak ve 24 helikopter kaza kırına uğramış, 375 personel hayatını kaybetmiştir.²

1. Coğrafi Şartlar ve Falkland Savaşının Nedenleri

1.1. Coğrafya

Falkland Adaları (Las Malvinas)³, Atlantik Okyanusu'nda, Doğu ve Batı Falkland Adaları ile 200'e yakın adacık ve kayalıktan müteşekkil bir adalar

1 Birleşik Krallık Donanması yardımcı sınıf gemilerin isimleri RFA: Royal Fleet Auxiliary kısaltmasıyla adlandırılmaktadır.

2 Falkland Harekâtı (2 Nisan-15 Haziran 1982), Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1983, s. Ek K ve L.

3 Adalara İngiltere'nin verdiği isim Falkland, Arjantin'in verdiği isim "Las Malvinas"tır. Birleşmiş Milletler kayıtlarında her iki isimde kullanılmaktadır. Falkland Savaşından Çıkarılan Dersler, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1983, s 3.

grubudur. İngiltere'ye 8000 deniz mili (nm), Arjantin'e 400 nm, İngiltere'nin savaş esnasında ileri ikmal noktası olarak kullandığı İngiliz sömürgesi Ascension Adasına uzaklığı 3500 nm'dir. Savaşın yaşandığı yıla göre nüfusu 1890'dır. Başkenti Doğu Falkland'ta bulunan Stanley'dir. Savaş esnasında bir diğer çıkarma yapılan İngiliz sömürgesi Güney Georgia Adası ise Doğu Falkland Adası'na 750 deniz mili mesafededir. Güney Georgia'nın savaşın yaşandığı yıla göre nüfusu 22 kişidir. Falkland Adalarının çevresinde zengin petrol kaynaklarının var olduğu iddia edilmektedir.⁴

1.2. Falkland Savaşı'nın Nedenleri

1592 yılında John Davis isimli İngiliz bir korsan tarafından Falkland adaları keşfedilmiştir. Adalar yıllar içerisinde Fransa, İspanya, İngiltere, Arjantin arasında el değiştirmiş olsa da 1832 yılında İngiltere adaların kendisine ait olduğunu belirterek bir sömürge idaresi kurmuş, fakat Arjantin bu durumu tanımayarak Falkland Adaları'nda hak iddialarını sürdürmüştür. 1958 yılında Arjantin, Amerika Birleşik Devletleri'nin desteğiyle sorunu Birleşmiş Milletlere taşımıştır. Bu anlaşmazlıklar üzerine 1961 yılında Arjantin ve İngiltere arasında Falkland Adaları üzerine diplomatik görüşmeler başlamıştır.

1962 yılına kadar Falkland Adaları idaresine bağlı olan Doğu Falkland adasının 750 deniz mili doğusundaki Güney Georgia Adası ayrı bir İngiliz kolonisi olmuştur.

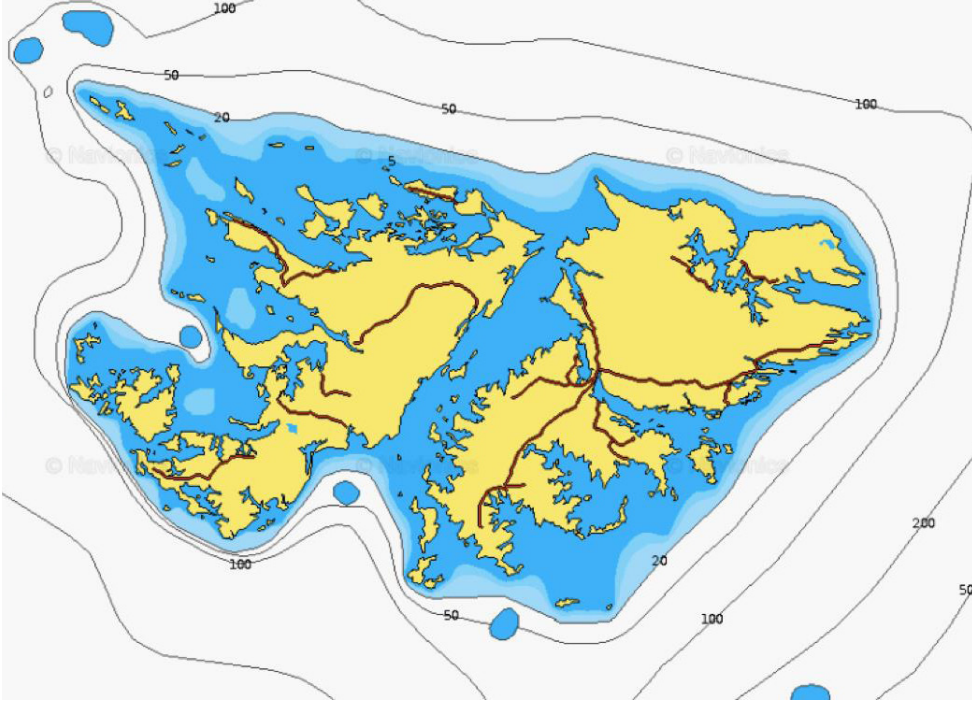
1979 yılında New York'ta gerçekleşen görüşmelerden bir sonuç elde edilememesi üzerine Arjantin sorunu başka yöntemlerle çözeceğini ilan etmiştir.⁵

1974 yılında görüşmelerine başlanan ve 1982 yılında sözleşme olarak imzaya sunulan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'na istinaden Münhasır Ekonomik Bölge⁶ kavramı uluslararası hukuk kapsamında literatüre girmiştir. Bu kapsamda adaların çevre denizlerindeki petrol potansiyeli ve İngiltere'nin petrol rezervlerine yönelik iddiaları Falkland Adaları'nı daha kıymetli hale getirmiştir.

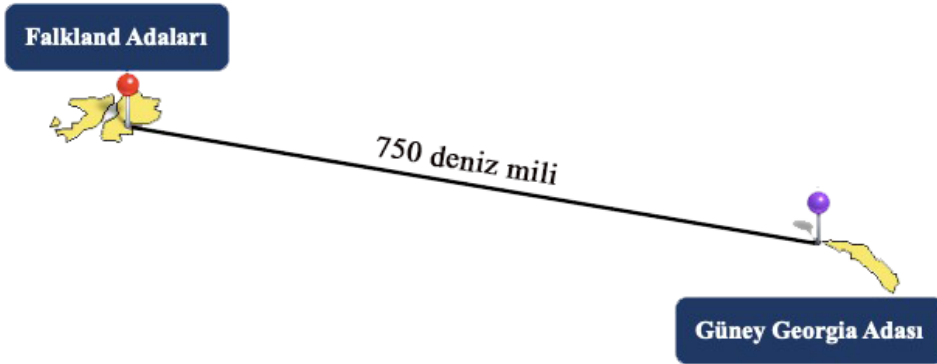
4 Falkland Savaşı'ndan Çıkarılan Dersler, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul , 1983, s.1.

5 Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.5.

6 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 56: ...Münhasır ekonomik bölgede sahildevletinin devletin aşığıdaki hak, yetki ve yükümlölükleri vardır: Deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynaklarını araştırılması, işletilmesi muhafazası ve yönetimi konuları ile; aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi, bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar. (https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)



Harita-1: Falkland Adaları⁷



Harita-2: Falkland Adaları ile Güney Georgia Adası⁸

7 Navionics adlı İnternet Harita Sağlayıcısı (<https://webapp.navionics.com>)

8 Navionics adlı İnternet Harita Sağlayıcısı (<https://webapp.navionics.com>)

Arjantin için savaşın nedenleri sıralanacak olursa; o dönem içinde askeri cuntayla yönetilen Arjantin ekonomik çöküntü yaşamaktadır. Arjantin parası sürekli değer kaybetmektedir. Ayrıca ülkede siyasi huzursuzluk hakimdir. Arjantin, Falkland Adaları üzerindeki egemenlik iddiasını gerçekleştirmeyi kamuoyunun gündemini ekonomik ve siyasi sorunlardan uzaklaştırarak mevcut iktidarı güçlendirmek, hatta zafer kazanırlarsa rejimi kurtarabilmek üzere bir fırsat olarak görmüştür. İngiltere'nin 8000 deniz mili mesafeden Falkland Adaları'na müdahale edemeyeceğini değerlendirerek Falkland Adalarına ait çabalarının zaferle sonuçlanacağını öngörmüştür.

İngiltere için savaşın nedenleri sıralanacak olursa; Falkland meselesi bir itibar ve onur sorunudur. Çünkü Falkland Adaları, Arjantin tarafından zorla alınırsa Cebelitarık gibi diğer sömürgelere örnek olması Birleşik Krallığın iç ve dış itibarını olumsuz yönde etkileyecektir. Ayrıca, seçimlerin yaklaşması ve Margaret Thatcher'ın başbakanlığındaki mevcut iktidarın ekonomik sorunlara istinaden anketlerde oy oranlarının düşmesi, ülkenin bir zafere ihtiyaç duyması da savaşın görünmeyen nedenlerindendir. Ancak, İngiltere hükümeti Arjantin Falkland'ı ilhak edene kadar diplomasiden yana tutum sergilemiştir.⁹

17 Mart 1982 tarihinde Güney Georgia Adası'nda bulunan ve İngiliz bir iş adamı tarafından ihaleye sunulan eski bir balık yağı fabrikasının söküm işlemi için Güney Georgia Adası'na giden 60 kadar Arjantinli işçi adaya Arjantin bayrağı toka etmiştir. Sonradan bu grup içindeki 39 kişinin Arjantin Silahlı Kuvvetler mensubu olduğu anlaşılmıştır. İngiltere olaya istinaden Arjantin'in özür dilemesini istemiştir.¹⁰

Arjantin 31 Mart 1982 tarihinde Müstakil Kutup Birliği'ni Falkland Adaları'na sevk etmiş ve 02 Nisan 1982 tarihinde Falkland Adaları'nı işgal etmiştir. Arjantin ile Falkland Adaları arasında lojistik köprü tesis ederek adalardaki unsur sayısını arttırmıştır.

Falkland Adalarının işgali üzerine İngiltere, Arjantin üzerinde diplomatik ve ekonomik baskı kurmaya çalışmıştır. Diplomasi ve ABD liderliğindeki arabulucularla sonuç alamayan İngiltere, 05 Nisan 1982 tarihinde teşkil ettiği 317'nci Görev Kuvveti'ni Portsmouth/İngiltere'den bölgeye sevk etmiştir.¹¹

9 Falkland Adaları Harekatı El Kitabı, Deniz Harp Akademisi, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul , 2004, s.1.

10 Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982,s.5.

11 Falkland Savaşı'ndan Çıkarılan Dersler, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul , 1983, s.14-15.

1.3. Falkland Savaşı'nda Emir-Komuta ve Platformlar

Arjantin tarafından hareket sahasına sevk edilen Tuğgeneral Menendez komutasındaki Müstakil Kutup Birliği emir-komuta zinciri Şekil-1'de sunulmuştur.¹²



Şekil-1: Arjantin Müstakil Kutup Birliği Emir-Komuta Zinciri

Arjantin, Falkland Adaları'nda 14.000 kişiyle tahkimat yapmıştır. Personelini Falkland Adalarının 520 deniz mili batısında Arjantin anakarasında bulunan Comodoro Rivadavia Üssünden Doğu Falkland Adasındaki Port Stanley arasında kurduğu hava lojistik köprüsü üzerinden C-130 Hercules tipi uçaklarla transfer etmiştir. Ada Komutanı Tuğgeneral Mendenez komuta yerini Port Stanley'e kurmuş ve birliklerini aşağıda sunulan Tablo-1'deki şekilde konuşlandırmıştır. Arjantin'de bulunan deniz kuvvetleri unsurları savaşta aktif olarak yer almamış, Arjantin anakarasından hareketle savaşa iştirak eden hava unsurları ise Tablo-2'de olduğu gibidir.¹³

¹² Falkland Adaları Harekatı El Kitabı, Deniz Harp Akademisi, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul , 2004, s.50.

¹³ Falkland Adaları Harekatı El Kitabı, Deniz Harp Akademisi, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul , 2004, s.50.

Tablo-1: Arjantin Ada Unsurları

Goose Green/ Darwin	1 Piyade Taburu, 1 Topçu Birliği, 1 Uçaksavar (U/S) Birliği, 1 Hava Birliği, 10 adet Pucara Uçağı Toplam 1800 kişi
Fox Bay	1 Piyade Taburu, 1 Topçu Birliği, 1 U/S Birliği Toplam 1600 kişi
Pebble (Çakıl) Adası	1 Hava Birliği, 10 adet Pucara Uçağı
Port Stanley	6 Piyade Taburu, 1 Hava Taburu, 1 U/S Birliği, 1 Ateş Destek Birliği
Port Howard	1 Piyade Taburu, 1 Topçu Birliği, 1 U/S Birliği Toplam 1600 kişi
Güney Georgia Adası	Toplam 210 kişi

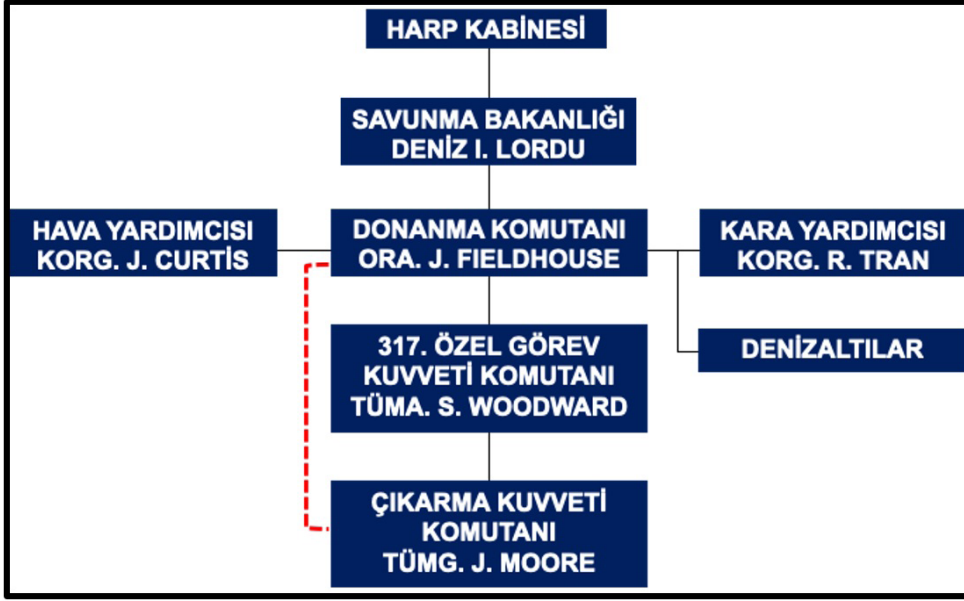
Tablo-2: Arjantin Hava Unsurları

Skyhawk	83 adet
Puccara	45 adet
Dagger	26 adet
Mirage-III	21 adet
Aermacchi	10 adet
Canberra	9 adet
Super-Etendard	6 adet
Diğer uçaklar	23 adet
TOPLAM	223 adet askeri uçak

Birleşik Krallık tarafından hareket sahasına sevk edilen Tümamiral Woodward komutasındaki 317'nci Görev Kuvveti Şekil-2'de sunulmuştur.¹⁴

Harekatın planlama sorumluluğu Northwood'taki Donanma Komutanlığına, hareket kapsamında Donanma Komutanlığı emrine ise 317'nci Deniz Görev Kuvveti, Çıkarma Kuvvetleri, Denizaltılar ve hava unsurları verilmiştir. Savunma Bakanlığı tarafından Donanma K.lığına "Asgari kayıpla Falkland Adalarını ele geçiriniz." şeklinde genel bir direktif verilmiş, hareketin gelişimi ve idaresi 317'nci Görev Kuvveti Komutanı'nın inisiyatifine, denizaltıların hareket kontrolü ise Donanma Komutanlığına bırakılmıştır.

¹⁴ Falkland Harekatı (2 Nisan-15 Haziran 1982), Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1983, s. Ek D.



Şekil-2: Birleşik Krallık 317'nci Görev Kuvveti Emir-Komuta Zinciri

İngiltere tarafından hareket sahasına sevk edilen Tümamiral Woodward komutasındaki 317'nci Görev Kuvveti unsurları Tablo-3'te sunulmuştur.¹⁵

Tablo-3: Birleşik Krallık 317'nci Görev Kuvveti Yüzer ve Uçar Unsurları

Uçak Gemileri¹⁶ 2 adet	HMS Invincible (Görev Kuvveti Komutanı Sancak Gemisi) HMS Hermes
Amfibi Gemiler¹⁷ 2 adet	HMS Fearless (Çıkarma Kuvveti Komutanı Sancak Gemisi) HMS Intrepid
Muhripler 8 adet	HMS Bristol HMS Glamorgan (Savaşta yara almıştır.) HMS Antrim (Savaşta yara almıştır.) HMS Cardiff HMS Coventry (Savaşta batmıştır.) HMS Exeter HMS Glasgow (Savaşta yara almıştır.) HMS Sheffield (Savaşta batmıştır.)

¹⁵ Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.5.

¹⁶ Uçak gemilerinde toplam 20 adet Sea Harrier tipi uçak mevcuttur. Ayrıca uçak gemilerine ek olarak RO-RO gemisi Atlantic Conveyor'a 14 Sea Harrier uçağı konuşlandırılmıştır.

¹⁷ Amfibi gemilerin her birinde tam teçhizatlı 450 deniz piyadesi mevcut olup Gemiden kıyaya ve gemiden hedefe manevra yapmaları amacıyla 4 LCM ve 4 LCVP ile 5 Wessex Mk.3 tipi helikopter mevcuttur.

Tablo-3(Devamı): Birleşik Krallık 317'nci Görev Kuvveti Yüzer ve Uçar Unsurları

Fırkateynler 15 adet	HMS Brilliant HMS Broadsword (Savaşta yara almıştır.) HMS Active HMS Alacrity HMS Ambuscade HMS Antelope (Savaşta batmıştır.) HMS Ardent (Savaşta batmıştır.) HMS Arrow HMS Avenger HMS Plymouth (Savaşta yara almıştır.) HMS Yarmouth HMS Andromeda HMS Argonaut (Savaşta yara almıştır.) HMS Minerva HMS Penelope
Denizaltılar¹⁸ 5+1 adet	HMS Conqueror (SSN) HMS Courageous (SSN) HMS Spartan (SSN) HMS Splendid (SSN) HMS Valiant (SSN) HMS Onyx (SS)
Lojistik Gemiler 21 adet	RFA Sir Bedivere (Savaşta yara almıştır.) RFA Sir Galahad (Savaşta batmıştır.) RFA Sir Geraint RFA Sir Lancelot (Savaşta yara almıştır.) RFA Sir Percivale RFA Sir Tristram (Savaşta yara almıştır.) RFA Olmeda RFA Olna RFA Tidepool RFA Tidespring RFA Blue Rover RFA Appleleaf RFA Bayleaf RFA Brambleleaf RFA Pearleaf RFA Plumleaf RFA Fort Austin RFA Fort Grange RFA Resource RFA Regent RFA Stromness

¹⁸ Denizaltılar; hareket kontrol makamları Donanma Komutanlığı olacak şekilde harekate iştirak etmiştir.

Tablo-3 (Devamı): Birleşik Krallık 317'nci Görev Kuvveti Yüzer ve Uçar Unsurları

Helikopter Destek Gemisi	RFA Engadine
Kurtarma Gemisi	HMS Goosander
Römorkör	HMS Typhoon
Karakol Gemileri 3 adet	HMS Dumbarton Castle HMS Leeds Castle HMS Endurance ¹⁹
Mesaha Gemileri²⁰ 3 adet	HMS Hecla HMS Herald HMS Hydra
Sivil Gemiler 54 adet	Canberra, Queen Elizabeth-II, Uganda, Atlantic Conveyor ²¹ (Savaşta Batmıştır.) gibi büyük gemiler başta olmak üzere 54 gemiye el konulmuştur.
MKT Gemileri²² 5 adet	Cordella Farnella Tunella Northella Pict
Uçak 40 Adet²³	20 Sea Harrier (Uçak Gemilerinde) 20 Sea Harrier (Yedek olarak şileplerde)
Helikopter 136 Adet	Chinook (Personel Nakli ve Havadan Erken İhbar) Sea King (Havadan Erken İhbar, Denizaltı Savunma Harbi (DSH)) Command (Özel Kuvvet Nakli) Lynx (Silahlı Keşif) Wessex, Gazelle, Scout, Wasp (Genel Maksat, DSH, Arama- Kurtarma)

19 HMS Endurance; Falkland Adalarında konuşlu buz kırana sahip karakol gemisidir.

20 Mesaha gemileri sahilden hastane gemilerine sıhhi tahliye maksadıyla kullanılmıştır.

21 Atlantic Conveyor isimli gemiye harekattan 10 gün önce tadilat yapılarak yarı-uçak gemisi özelliği kazandırılmıştır.

22 MKT gemileri olarak kullanılan platformlar aslında açık deniz balıkçı gemisi olup mayın harbi ihtisaslı deniz kuvvetleri personeliyle donatılmıştır.

23 Ascension Adası kalkışlı Nimrod tipi D/K uçakları da keşif-gözetleme maksadıyla, Avro Vulcan tipi bombardıman uçakları ise amfibi harekatta bombardıman maksadıyla kullanılmıştır. Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.33.

İngiltere tarafından hareket sahasına sevk edilen Tümgeneral Moore komutasındaki 11.050 kişilik 317'nci Görev Kuvveti Çıkarma Kuvvetleri Tablo-4'te sunulmuştur.²⁴

Tablo-4: Birleşik Krallık 317'nci Görev Kuvveti Çıkarma Kuvvetleri

3'üncü Deniz Piyade Tugayı (05 ve 08 Nisan 1982'de HMS Fearless ve HMS Inrepid ve Canbearra Roro gemisiyle ilk hareket eden birliktir.)	3 Deniz Piyade Taburu 2 Paraşüt Taburu Hava Skadronu Lojistik Alayı Özel Bot Skadronu (SBS) Hava Savunma Birliği Özel Hava Skadronu (SAS) Diğer Destek Birlikleri
5'inci Piyade Tugayı (12 Mayıs 1982 tarihinde Q.Elizabeth Transatlantığı ile hareket etmiştir.)	1'inci Galler Muhafız Taburu 2'nci İskoç Muhafız Taburu 1'inci Gurka Muhafız Taburu Destek Birlikleri
Diğer Birlikler (İhtiyaca göre iki grupta birlikte hareket etmiştir.)	5 Topçu (H/S, G/M, Komando, Sahra tipi) Alayı 3 İstihkam Alayı 2 Muhabere Alayı Liman Ulaştırma Birliği Hava Ulaştırma Skadronu 1 Ordu Donatım Taburu 3 İleri Hava Kontrolör Partisi Diğer Destek Birlikleri

1.4. Falkland Savaşı

Arjantin'in adalara yönelik lojistik destek faaliyetlerinin ve askeri yığınak yapmasının önüne geçmek maksadıyla İngiltere, 07 Nisan 1982 tarihinde 12 Nisan 1982 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere Falkland Adaları merkezli 200 deniz mili yarıçaplı kısıtlanmış deniz bölgesi ilan etmiştir. Hava sahası kullanımına yönelik bir ilan söz konusu olmayıp, bahse konu ilan ile su üstünde tespit edilen temasların düşman olarak kimliklendirileceği kamuoyuna resmi olarak duyurulmuştur. Sadece suüstü kuvvetlerinin düşman sayılmasının 4 adet İngiliz nükleer denizaltısının bölgeye 30 kts yüksek süratle sevk etmiş olmasından ve Falkland çevresinde karakol görevine başlamasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

²⁴ Falkland Savaşı, Yayımlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.26.

Tablo-5: İngiltere tarafından Falkland Savaşı Süresince İlan Edilen Kısıtlama Bölgeleri²⁵

Kısıtlama Tarihi	Kısıtlama Sınırları	Kısıtlamanın Adı
12 Nisan 1982	200 deniz mili yarıçaplı daire	Kısıtlı Deniz Harekat Bölgesi (Maritime Exclusion Zone) (Sadece gemiler kısıtlı)
30 Nisan 1982	200 deniz mili yarıçaplı daire	Tam Kısıtlı Bölge (Total Exclusion Zone) (Gemiler ve Hava unsurları kısıtlı)
08 Mayıs 1982 (Not)	12 nm'lik Arjantin karasularına kadar seyrüsefer kısıtlaması	Genişletilmiş Kısıtlı Bölge (Extended Total Exclusion Zone) (Gemiler ve Hava unsurları kısıtlı)

Not: HMS Sheffield'in Arjantin uçakları tarafından batırılmasından sonra ilan edilmiştir.

317'nci Görev Kuvveti hareket bölgesine 25 Nisan 1982 tarihinde intikal etmiştir. 25 Nisan 1982 tarihinde Güney Georgia adasının 5 deniz mili açığında tespit edilen Arjantin'e ait ARA Santa Fe denizaltısı HMS Brilliant'ın Wasp tipi DSH Helikopteri hasara uğratmış. Dalış ve hareket kabiliyetini kaybeden denizaltı karaya oturmuştur. 27 Nisan 1982 tarihinde Güney Georgia adası geri alınmıştır. Sonrasında bahse konu ada İngiliz görev kuvveti için bekleme yeri, barınak olarak kullanılmıştır.

Birleşik Krallık Donanması tarafından hareket bölgesinde Arjantin'e ait Boeing 707 tipi uçağının keşif maksatlı uçuş yaptığının tespit edilmesi üzerine 30 Nisan 1982'den itibaren geçerli olmak üzere Falkland Adaları merkezli 200 nm yarıçaplı tam kısıtlanmış bölge ilan edilmiştir. Böylece deniz hareket sahasına ilave olarak hava sahası da İngiltere lehine emniyete alınmıştır.

02 Mayıs 1982 tarihinde Arjantin donanmasının ikinci büyük gemisi ARA²⁶ Belgrano, "Tam Kısıtlı Bölge" dışında seyredirken HMS Conqueror nükleer denizaltısı tarafından batırılmıştır.

02-03 Mayıs 1982 gecesi, Falkland adalarının 90 deniz mili kadar kuzeydoğusunda Birleşik Krallık'a ait 2 adet Lynx tipi helikopter tarafından 2 Arjantin karakol gemisine Sea Skua Gündümlü Mermisiyle hücum edilmiş, bir gemi batırılmış, diğeri ise hasara uğramıştır. Bu üç olay neticesinde Arjantin Cumhuriyet Armadası üzerinde keskin bir caydırıcılık sağlamış, Arjantin suüstü unsurları Arjantin karasuları dışına çıkamamıştır.²⁷

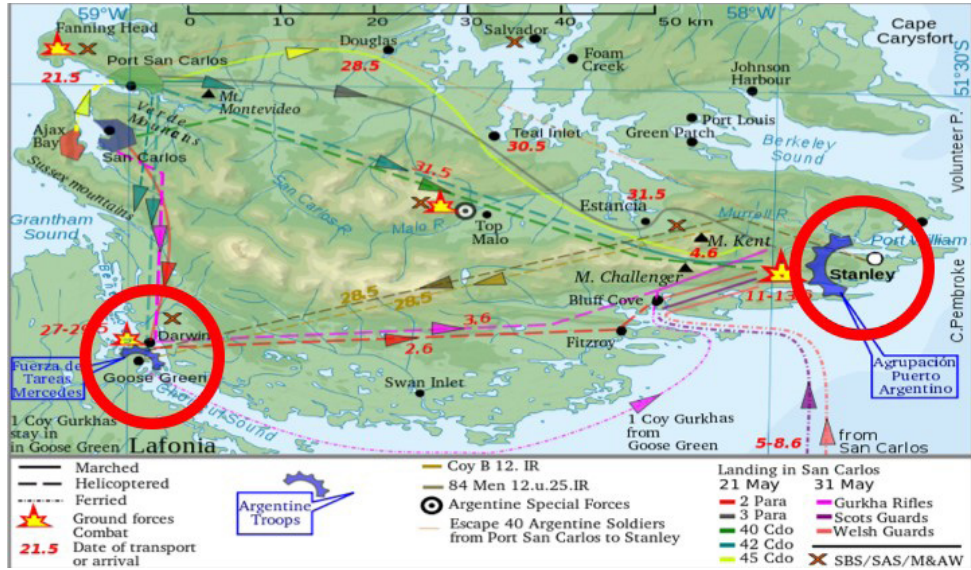
²⁵ Falkland Harekatı (2 Nisan-15 Haziran 1982), Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1983, s. Ek-B.

²⁶ Arjantin Donanması gemileri ARA kısaltmasıyla adlandırılmaktadır. ARA:Armada de la República Argentina

²⁷ Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1982, s.35.

14-15 Mayıs 1982 gecesi, Pebble (Çakıl) Adasına hava hücum harekâtı icra edilerek, özel kuvvet unsurları adaya indirilmiştir. Adada mevcut havaalanında bulunan hava unsurları ve cephanelik tahrip edilerek, helikopterlerle gemilere geri intikal edilmiştir. Böylelikle Arjantin unsurlarının görev kuvvetine yönelik ada üzerinden yapacakları havadan keşif imkanı bertaraf edilmiştir.²⁸

Takviye birliklerinin tamamlanmasıyla 21 Mayıs 1982 tarihinde San Carlos'a çıkarma icra edilmiştir. Çıkarma icra edildiği gün Arjantin anakarasından hareketle havalanan 40'dan fazla uçak tarafından hava taarruzları yapılmış, Birleşik Krallık'a ait 5 gemi isabet almış, HMS Ardent batmış, 1 Sea Harrier ve 2 helikopter düşmüştür. Arjantin ise 17 uçak kaybetmiştir. Çıkarma sırasında toplam (HMS Ardent dahil) 57 kişi hayatını kaybetmiştir. Müteakiben doğu (Douglas istikametinde) ve güney hattında (Darwin istikametinde) taarruza devam edilerek Darwin, Goose Green, Fitzroy, Douglas, Mount Kent ele geçirilmiştir. Port Stanley kuşatılmış ve bölge savunmasında başarısız olan Arjantin Kuvvetleri, 26 günlük kara harekâtı sonunda 15 Haziran 1982 tarihinde teslim olmuştur.²⁹



Harita-3: Amfibi Harekat sonrası Kara Harekâtı³⁰

²⁸ Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1982, s.38.

²⁹ Sandy Woodward, One Hundred Days, Harper Yayınları, Londra, 2012.

³⁰ Hastings M ve Simon J., The Battle For The Falklands, Norton Yayınları, 1984, s.201.

1.5. Falkland Savaşı'nın Deniz Harekatı Yönünden İncelenmesi:

Savaşın deniz harbine yönelik kısmından kısaca bahsetmek gerekirse; denizaltı harekatı kapsamında; İngiltere'ye ait nükleer denizaltılar caydırıcılık sağlayarak, Arjantin'in kendi karasuları dışında suüstü unsurlarıyla hareket yapmasına engel olmuşlardır. Dolayısıyla gemiler arasında suüstü harbi yaşanmamıştır. Denizaltı savunma harbi kapsamında; Arjantin'e ait Type 209 tipi denizaltının herhangi bir hücumu tespit edilmemiş, İngilizlerin gerçek tehdit olarak kabul ettikleri 2 adet Guppy ve 2 adet 209 tipi denizaltı harbe girmemiştir. İngiltere hareket sahasında 5 nükleer ve 1 dizel denizaltıyla caydırıcılık yönünden başarılı olmuştur. Ancak İngilizler denizaltıların hareket sahasında bulunabilecekleri endişesiyle gemiler tarafından kesintisiz olarak DSH'a yönelik karakol icra edilmiştir.³¹ DSH kapsamında sığ su ve fırtınalı havaya istinaden ortamda satih gürültüsü oluşmuş, tüm mümkün denizaltı temaslarına angajman gerçekleştirilmiş, yapılan hücumlarda sarfedilen cephe planlananın çok üzerinde olmuştur. Mayın harbi kapsamında; Arjantin Deniz Kuvvetleri Port Stanley önlerine 21 adet demirli mayın döşemiş, İngiltere tarafından mayın karşı tedbirleri (MKT) gemileri olarak kullanılan platformlar aslında açık deniz balıkçı gemisi olup mayın harbi ihtisaslı deniz kuvvetleri personeliyle donatılmıştır. 6 adet demirli mayın imha edilmiştir. Mayından dolayı hasar alan gemi olmamıştır.³² Hava savunma harbi kapsamında kademeli hava savunma yapılmış, Sidewinder G/M'yle donatılmış Sea Harrierler en dışta muharebe hava devriyesi olarak kullanılmış, perde birlikleri olarak Falkland geçidinin kuzeyinde dış perdede suüstü unsurlarınca Sea Dart G/M, iç perdede Sea Wolf G/M sistemi kullanılmış, müteakiben suüstü unsurları tarafından top hattı (gun line) oluşturulmuş, amfibi hedef sahasında Rapier bataryaları ile uçaksavar ve hafif silahlar kullanılmıştır.³³

Hava Muharebeleri ve hava unsurlarının kayıplarının incelenmesi kapsamında Arjantin 80 uçak ve 6 helikopter kaybetmiştir. Düşen uçakların 28'i Sea Harrier'lar tarafından atılan Side Winder G/M ile, 34 adedi ise gemilerden atılan gemiden-havaya atılan sistemleriyle düşürülmüştür. 4 uçak hava-hava muharebesinde top atışıyla düşürülmüştür. 11 uçak yerde imha edilmiştir. 3 uçak ise yakıt bitmesi veya arıza sebepleriyle düşmüştür. Birleşik Krallık Donanması tarafında ise 8 Sea Harrier uçağı ve 12 Helikopter kaybedilmiştir. 5 helikopter karadan açılan ateşle, 2 helikopter ise Arjantin uçakları

31 Onur Kapçaklı, Falkland Harbi İngiliz Denizaltı Harekatı, Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi, Sayı :1,Mart-2019 ss. 22-25.

32 Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.29.

33 Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.53.

tarafından, 2 helikopter arıza sebebiyle düşmüştür. Birleşik Krallık Donanması envanterindeki Sea Harrier uçaklarından hiç birisi hava muharebelerinde kaybedilmemiştir. Kaza kırırma uğrayan 8 Sea Harrier uçağından 4'ü arıza, 4'ü ise karadan açılan ateş neticesinde düşürülmüştür. Atlantic Conveyor'ın vurulmasıyla gemide bulunan 3 Chinook tipi helikopter de zayı olmuştur. ³⁴

2. Falkland Savaşında Batan Birleşik Krallığa ait Gemilerin Olay Analizleri

Birleşik Krallık tarafında toplam 6 gemi ve 1 çıkarma aracı batmıştır. Bunlardan HMS Sheffield ve Atlantic Conveyor, Exocet G/M angajmanıya, diğerleri bomba ve top taarruzlarıyla batırılmıştır. 12 gemi ise bomba ve top taarruzları sonucunda hasar almıştır. Falkland Savaşında Birleşik Krallığa ait sırasıyla HMS Sheffield, HMS Ardent, HMS Antelope, HMS Coventry, SS Atlantic Conveyor, RFA Sir Galahad ve LCU F4; Arjantin hava unsurlarının koordineli hücumlarıyla batırılarak savaş dışı kalmıştır. ³⁵

Tablo-6: Falkland Savaşında Batan Birleşik Krallığa ait Gemileri³⁶

Kullanılan Silah	Taarruz Tarihi	Batan Gemi	Ölü Sayısı
Exocet MM-39 G/M	04 Mayıs 1982	Type 42 Sınıfı G/M'li Muhrip HMS Sheffield	20
500 lb. Mk-82 Bomba	21 Mayıs 1982	Type 21 Sınıfı Fırkateyn HMS Ardent	22
1000 lb. Mk-83 Bomba	23 Mayıs 1982	Type 21 Sınıfı Fırkateyn HMS Antelope	2
1000 lb. Mk-83 Bomba	25 Mayıs 1982	Type 42 Sınıfı G/M'li Muhrip HMS Coventry	19
Exocet MM-39 G/M	25 Mayıs 1982	Ro-Ro gemisi SS Atlantic Conveyor	12
1000 lb. Mk-83 Bomba	08 Haziran 1982	Round-Table Sınıfı Lojistik Çıkarma Gemisi RFA Sir Glahad	48
500 lb. Mk-82 Bomba	08 Haziran 1982	HMS Fearless'ın 4 nolu LCM'si LCM 703 (LCU F-4)	6
TOPLAM			129

Batan gemilerin analizi öncesinde Exocet G/M'nin özelliklerinden bahsetmek gerekirse Fransa yapısı, Exocet MM-38 tipi olan 22 deniz mili menzilli suüstü unsurlarından atılan versiyonu 1974 yılında, Exocet AM-39 tipi olan 38 deniz mili menzilli havadan suüstüne atılan versiyonu 1979 yılında hizmete girmiştir. Füze atıldıktan sonra hedefine kilitlenmesini müteakip deniz yüzeyinin

³⁴ Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.58.

³⁵ David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022, s.363.

³⁶ Falkland Harekatı (2 Nisan-15 Haziran 1982), Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1983, s. Ek K.

1,5 metre üzerinde (sea-skim) olarak tamamlayıp suüstü platformunun dış yüzeyini parçaladıktan sonra gövde içerisinde infilak etmektedir. Falkland Savaşı'nda Arjantin Deniz Kuvvetleri'ne ait Dassault-Breguet Super-Etendard tipi Fransa menşeli menşeli uçağın ana silahı olarak AM 39 Exocet G/M'si uçağın ana silahı olarak kullanılmıştır. Falkland Savaşı'nda HMS Sheffield ve M/V Atlantic Conveyor Exocet AM-39 G/M taarruzuyla batırılmış, HMS Glamorgan hasar almıştır.³⁷ Diğer gemiler ise savaş esnasında Mk-82 ve Mk-83 tipi klasik bombayla taarruz edilerek batırılmıştır.

2.1. HMS Sheffield (D-80)'in Olay Analizi

Tablo-7: HMS Sheffield (D-80) Gemi Bilgileri³⁸

Geminin Adı	HMS Sheffield (D-80)	
Sınıfı	Type 42 Sınıfı G/M'li Muhrip	
İnşa Yeri	Barrow Shipyard Barrow/İngiltere	
Hizmete Giriş Yılı	1975	
Deplasman	3850 ton	
Boy ve En	119,5 m x 14 m	
Silahları	2x Sea Dart Lançeri, 114 mm top	
Komutanı	Albay J.F. Thomas George SALT	
Olay Tarihi	04 Mayıs 1982	

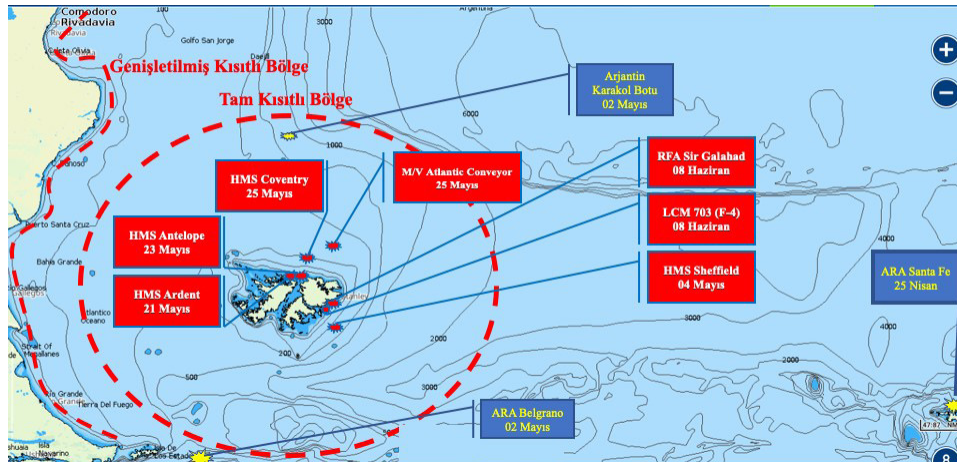
Birleşik Krallık Donanması'na ait HMS Sheffield 04 Mayıs 1982 tarihinde Arjantin Deniz Kuvvetleri'ne ait 2 adet Super-Etendard tipi uçağın taarruzu sonucu sancak bordasından aldığı yaradan dolayı batmıştır.

4 Mayıs 1982 sabahı HMS Sheffield'in içerisinde bulunduğu refakat ve koruma birliği, Doğu Falkland adasında, Arjantin Kuvvetlerinin Komuta yeri olan Port Stanley'in yaklaşık 70 deniz mili kadar güneydoğusundaydı ve uçak gemileri fırkateyn ve G/M'li muhriplerin refakatinde bölgede hareket icra ediliyordu. HMS Sheffield refakat tertibinin en güneyinde, tertip merkezine 28 deniz mili uzaklıktaydı. HMS Sheffield'e 2 adet Exocet G/M atılmış, 1 adedi gemiye isabet etmiş, diğeri sahada bulunan diğer gemi HMS Arrow'un attığı aldaticılarla (chaff) saptırılmıştır.

Hava taarruzundan önce gün içerisinde Arjantin'e ait hava unsurlarının Arjantin anakarasından yaklaştığı tespit edilmiş, ancak bunların hepsinin adalar üzerinde savunma amaçlı CAP görevlerinde bulunan Mirage uçakları olduğu ve kuvvete herhangi bir tehdit oluşturmadığı kanaatine varılmıştır.

³⁷ Sami Atalan Modern Deniz Savaş Sistemleri, Dstl Tasarım İletişim Yayınları, 2016, s. 512.

³⁸ Wikipedia, [https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Sheffield_\(D80\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Sheffield_(D80)) (Erişim Tarihi:13.11.2023).



Harita-4: Deniz Harekatında Batan Gemiler ve Kısıtlı Bölgeler³⁹

Görev grubundaki gemiler tarafından bir süre sonra Super-Etendard tipi Exocet G/M'ye havi saldırı uçağına ait parametreler tespit edilmiş, ancak birkaç dakika sonra CAP (CAP: Combat Air Patrol, Muharebe Hava Devriyesi) uçağı olarak yeniden değerlendirildikten sonra görev grubundaki hava savunma reaksiyonları iptal edilmiştir. Saat 13.56'da Type 42 sınıfı G/M muhribi HMS Glasgow güneybatı yönünde Super-Etendard radar parametresi tespit etmiş, tertibin siklet merkezinden 40 deniz mili uzaktaki temas kısa süreliğine radarda da iz kesip, tekrar iz oluşturmaya istinaden temasın Arjantin'e ait Super-Etendard uçakları olduğu kanaatine varılmıştır. HMS Glasgow hava akın raporunu taktik data link ve telsizdeki Hava Savunma çevrimi vasıtasıyla görev kuvvetine yaymış, Zippo'lar güncellenmiştir. Ancak Hava Savunma Harbi Komutanlığı (HSHK) görevini de deruhte eden HMS Hermes tehdit ihbarlarını düşürerek, temasın radarda sahte temas olduğunu görev grubuna yaymıştır. HMS Sheffield vurulmadan önce Londra ile uydu vasıtasıyla görüşme yapmak için uydu telefonu ile yakın frekansta çalışan radarını kapattığından gelen hava temaslarını tespit değerlendirilmektedir.

Arjantin'e ait 2 Super-Etendard tipi uçak denizi yakın bir şekilde görev grubuna yaklaşmış, pop-up manevrasıyla tertip merkezinden 30 nm, Arjantin uçaklarına en yakın gemi olan HMS Sheffield'ten 15 deniz mili kadar uzaklıkta yükselme manevrasına başlamıştır. Akın kolundaki iki Arjantin uçağı, HMS Sheffield'i traklayacak kadar kısa bir süre atış kontrol radarıyla transmisyon yapmış, hitamında AM-39 Exocet G/M'lerini ateşlemiş, müteakiben uçaklar farklı yönlere ayrılarak HMS Sheffield'ten uzaklaşmışlardır. Güdümlü

39 Navionics adlı İnternet Harita Sağlayıcısı (<https://webapp.navionics.com>)’ndan temel harita alınarak yazar tarafından konumlandırma yapılmıştır.

mermiler ateşlendiğinde HMS Sheffield'ten mesafesinin 12 deniz milinden fazla olmadığı değerlendirilmektedir. Bir güdümlü mermi daha önceden atılmış olan çaftan kalan bulut sebebiyle aldatılarak hedefle buluşamamış, diğer güdümlü mermi ise HMS Sheffield'e ilerlemiştir. Güdümlü mermi atışının hitamında, 1 dakikadan daha az bir süre sonra geminin sancak bordasından girerek baş yardımcı makine dairesiyle aşhane arasında 2'nci güvertede patlamıştır. Patlama 4,5 metre genişliğinde ve 1,2 metre yüksekliğinde yara açmış, su geçirmez kaportayı etkisiz hale getirmiş, füzenin içinde kalan yakıtın alev almasıyla gemide hemen yayılan, bir çok bölmenin tahliye edilmesine sebep olan büyük bir yangın başlamıştır.

Ana yangın borusunun patlamayla tamir edilemeyecek şekilde hasar alması yangına ilk müdahaleyi sınırlamıştır. Gemi içinde yangınla mücadele etmek için gösterilen kararlı çabaya rağmen, yangın hızla yayılmış; hem baş hem de kış tamirci parti ısı ve duman nedeniyle yangını söndürmede başarısız olmuştur. HMS Arrow ve HMS Yarmouth; HMS Sheffield'e yaklaşarak her iki yanında mevki almış ve yangınla mücadele yardımcı olmaya çalışmışlardır. Saat 1750 itibarıyla hala ana yangın devresi onarılamamış ve yangın yayılmaya devam etmiş, yangının cephaneliklere sıçrama ihtimali üzerine HMS Sheffield Komutanı Albay Salt gemiyi terk emri vermiştir. Gemiyi terk eden 261 personelden 225'i HMS Arrow, kalanı ise HMS Yarmouth tarafından HMS Hermes'e konuşlu helikopter marifetiyle denizden alınmıştır. HMS Sheffield personel gemiyi terk ettikten sonra stabil olarak kalmış ve HMS Yarmouth tarafından Güney Georgia'ya götürülmek üzere yedeğe alınmıştır.⁴⁰ Ancak, deniz ve hava durumunun artması ve de güdümlü merminin açtığı yaradan çok su almış olması nedeniyle 10 Mayıs 1982 saat 0700'da kurtarılamayacak kadar sancak tarafa yatmış ve yedekleme ameliyesine son verilmiş, kısa bir süre sonra da alabora olmuş ve batmıştır.⁴¹ HMS Sheffield'te 20 kişi hayatını kaybetmiştir.

Exocet G/M'nin hava versiyonu olan Exocet AM-39 ilk defa Falkland Savaşında kullanılmıştır. Ancak HMS Sheffield'in uydu muharebesi yaptığı için uygun sensör ve aldaticılarıyla güdümlü mermiye karşı sakınma (GMKS) reaksiyonlarını icra edemediği değerlendirilmektedir. Bu hava taarruzu esnasında HMS Arrow'da Exocet G/M hücumuna maruz kalmış ancak GMKS manevrasıyla isabet almaktan kurtulmuştur. İngiltere Fransa'dan aldığı istihbarata istinaden, Arjantin'in elinde 5 adet Exocet AM-39 tipi G/M'nin olduğunu bilmektedir. 2 adet Exocet G/M bu taarruzda kullanılmıştır.⁴²

40 Sandy Woodward, One Hundred Days, Harper Yayınları, Londra, 2012, s.71.

41 David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022, s.364.

42 Modern Deniz Harbini ve Denizler İçin Mücadeleyi Anlamak, Alibi Yayıncılık, Eylül, 2016, s. 124.

Geminin koridorlarının darlığı tamirci partinin kifayyetle görev yapmasını ayrıca engellemiştir. Öte yandan plastik kaplı elektrik kabloları ile yer kaplaması yangın esnasında zehirli dumana sebep olmuştur.

2.2. HMS Ardent (F-184)'in Olay Analizi

Tablo-8: HMS Ardent (F-184) Gemi Bilgileri⁴³

Geminin Adı	HMS Ardent	
Sınıfı	Type 21 Sınıfı Fırkateyn	
İnşa Yeri	Scotstoun/İngiltere	
Hizmete Giriş Yılı	1975	
Deplasman	3100 ton	
Boy ve En	109,7 m x 12,8 m	
Silahları	4x Exocet G/M, SeaCat G/M 1x114 mm top 2x 20 mm top 324 mm torpido	
Komutanı	Binbaşı Alan William John West	
Olay Tarihi	21 Mayıs 1982	

Birleşik Krallık Donanması'na ait HMS Ardent 21 Mayıs 1982 tarihinde Arjantin'e ait sırasıyla Skyhawk, Dagger, Skyhawk tipi uçakların 3 dalga halinde gerçekleştirdiği hava taarruzu sonucu farklı yerlerinden aldığı 5 bomba isabetinden dolayı batmıştır.

Birleşik Krallık Kuvvetleri 21 Mayıs 1982 tarihinde Doğu Falkland adasında bulunan San Carlos'a sürpriz hareket etkisi yapmak üzere çıkarma hareketi icra etmiştir. Çıkarma hareketini desteklemek üzere bir çok muharip gemi amfibi harekate refakat ve koruma sağlamak üzere San Carlos açıklarında görevlendirilmiştir. Bahse konu gemileri fırsat hedefi olarak gören Arjantin, gemilere hücum etmek üzere Arjantin ana karasından bir çok uçak sevk etmiştir.

Birinci Taarruz: Çıkarma hareketi kapsamında HMS Ardent perde gemisi görevi icra etmek üzere Doğu ve Batı Falkland adaları arasında bulunan Falkland Boğazında mevki almıştır. Çıkarma hareketine denizden topçu ateş desteği sağlarken, saat 16.00'da Arjantin'e ait Skyhawk uçağı tarafından gemi üzerine bomba atılmış ancak isabet etmemiştir. Uçak alçaktan geçerken anlık olarak geminin direğinde bulunan 992Q tipi arama radarına hasar vermiştir.

⁴³ Wikipedia, [https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Ardent_\(F184\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Ardent_(F184)) (Erişim Tarihi:13.11.2023).

İkinci Taarruz: 100 dakika sonra, saat 17.40'da Batı Falkland adasının üzerinden (kara üzerinden) alçak irtifadan yaklaşan Arjantin'e ait Dagger tipi 3 uçak tarafından hücum gerçekleştirilmiştir. Uçaklar gemiye pupa sektöründen yaklaşp saldırmıştır. Tüm uçaklar tarafından 2'şer bomba olmak üzere gemiye 6 adet bomba atılmıştır. Gemi üzerinde bulunan SeaCat hava savunma sistemi uçakların deniz üzeri çok alçak irtifadan yaklaşmaları sebebiyle devreye girmemiş, gemi kendini yalnızca 20 deniz millik ve 100 deniz millik topuyla savunabilmiştir.

Gemiye atılan 6 bombadan 2'si gemiye isabet etmiştir. Bunlardan bir adedi hangarda patlayarak hangarda bulunan Lynx tipi helikopter ile hangar üzerinde bulunan SeaCat G/M lançerini gayri faal bırakmıştır. 2'nci mermi ise kış yardımcı makine dairesine düşmüş, bomba patlamadan kalmıştır. Gemi kuzeye doğru diğer gemilerin yanına intikale geçmiş, gemide başlayan yangın ise hasar kontrol organizasyonunun iyi işletilmesiyle kontrol altına alınmıştır.

2'nci hava taarruzundan 15 dakika sonra, saat 17.55'te, 3'üncü saldırı 3 Skyhawk uçağı tarafından gerçekleştirilmiş, uçaklar sancak tarafından kol düzeninde yaklaşmış ve her biri 500 librelik (227 kg) 2'şer tane Mk 82 bomba bırakmıştır. diğer bombalarda geminin çok yakınlarında patlayarak geminin duruş gücünü sarsmıştır. Gemide patlayan bombalar kantinde büyük bir yangın başlatmış ve yeke dairesine hasar vermiş dolayısıyla gemi kontrolsüz bir şekilde sürüklenmeye başlamıştır. Dümeni bozulan gemi yüksek süratle kumanda altında olmayan gemi durumunda kıyı hattına doğru emniyetsiz hareket etmeye başlamıştır. Makineler devreden çıkarılarak kıyıya bir milden az bir mesafe kala demir atılabılmıştır.⁴⁴

Etkili hava taarruzlarından sonra gemi sancak tarafa meyilli olarak yüzebilmiştir. Ancak su aldıkça gemi yalpa yapmaya başlamış ve gemi komutanı Yarbay West gemiyi terk emri vermiştir. HMS Yarmouth'un yardımıyla gemi tahliye edilmiştir. Yarbay West 1855'de gemiyi terk eden son kişi olmuştur. HMS Ardent'in 22 personeli bu saldırıda yaşamını yitirmiştir. Hava taarruzlarını icra eden 3 Skyhawk'tan 2'si İngiliz Harrier uçakları, bir adedi ise HMS Ardent'in top atışlarıyla düşürülmüştür.⁴⁵ Ertesi sabah 06.30'a kadar gemideki yangın devam etmiş ve gemi demir attığı yerde batmıştır.

⁴⁴ David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022, s.365.

⁴⁵ Sandy Woodward, One Hundred Days, Harper Yayınları, Londra, 2012, s.583.

2.3. HMS Antelope (F-170)'in Olay Analizi

Tablo-9: HMS Antelope (F-170) Gemi Bilgileri⁴⁶

Geminin Adı	HMS Antelope	
Sınıfı	Type 21 Sınıfı Fırkateyn	
İnşa Yeri	Southampton/İngiltere	
Hizmete Giriş Yılı	1972	
Deplasman	3100 ton	
Boy ve En	109,7 m x 12,8 m	
Silahları	4x Exocet G/M, SeaCat G/M 1x114 mm top 2x 20 mm top 324 mm torpido	
Komutanı	Yarbay Nicholas John TOBIN	
Olay Tarihi	23 Mayıs 1982	

Birleşik Krallık Donanması'na ait HMS Antelope 23 Mayıs 1982 tarihinde Arjantin'e ait 4 adet Skyhawk tipi uçağın bomba taarruzu sonucu yara almış, patlamamış mühimmatın nötrale işlemi sonucu gemi batmıştır.

San Carlos açıklarında, indirme yapan gemilere refakat ederken, bölgeyi çevreleyen tepelerin ardından taarruza gelen Arjantin'e ait 4 Skyhawk tipi uçağın hedefi olmuştur. Saat 12.40'da ilk ikili kol yaklaşmış, uçaklar 1000 librelik (460 kg) Mk83 tipi bomba bırakmış. İki bombadan birisi fırkateynin baş tarafına, ikincisi ana güverteye düşmüş, patlamamış ancak çarpmanın etkisiyle bir askeri öldürmüştür. İkili uçak kolu gemiden açılan hafif silah atışıyla hasar alsa da bölgeden uzaklaşmışlardır. Diğer ikili uçak ise uçak Fanning Hills tepelerinden gelerek, birisi geminin kıç sektöründen diğeri ise sancak bordadan alçak irtifadan taarruz etmiştir. Sancak bordadan yaklaşan uçak top atışlarıyla düşürülse de attığı bomba patlamamış üst güverteye çarpmıştır.

Kıç taraftan gerçekleştirilen taarruzda ise uçak bomba atmış, isabet eden iki bombadan birisi astsubay yaşam mahalline diğer iklimlendirme kamarasına düşmüş ancak bombalar patlamamıştır. Gemi Ajax koyuna intikal etmiş, bomba imha timleri patlamamış mühimmatı nötrale etmek üzere gemiye gelmiştir. Önce iklimlendirme kamarasına düşen bombayı etkisiz hale getirmeye karar veren ekipler, fünyeyle bombayı etkisiz hale getirmeye çalışmıştır. Başarısız üç adet bomba imha girişimi gerçekleştirilmiştir.

Saat 21.15'de bomba patlatılmış ancak 1 subay ölmüş, 1 subay yaralanmıştır. Patlamanın etkisiyle 10 metrelik yara oluşmuş ve ana yangın devresine hasar

⁴⁶ Wikipedia, [https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Antelope_\(F170\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Antelope_(F170)) (Erişim Tarihi:13.11.2023).

almıştır. Gemide yangın çıkmış, gemi dışından da yapılan yangınla mücadeleye rağmen başarılı olunamamış, yangın kontrol altına alınamamıştır.

Saat 22.20’de gemiyi terk emri verilmiş ve gemiye yanaşan çıkarma gemileri vasıtasıyla gemi terk edilmiştir. Son kişi gemiden ayrıldıktan 10 dakika kadar sonra Sea Cat G/M cephaneliği patlamış ve gece boyu patlamalarla yangın devam etmiştir. Gün doğumunda büyük bir patlama daha olmuş ve gemiye ikiye ayrılarak batmıştır. Hava taarruzu sebebiyle 1 gemi personeli, patlamamış mühimmatın imhası esnasında 1 patlayıcı imha subayı olmak üzere toplam iki kişi hayatını kaybetmiştir.⁴⁷

2.4. HMS Coventry (D-118)’in Olay Analizi

Tablo-10: HMS Coventry (D-118) Gemi Bilgileri⁴⁸

Geminin Adı	HMS Coventry (D-118)	
Sınıfı	Type 42 Sınıfı G/M’li Muhrip	
İnşa Yeri	Birkenhead/İngiltere	
Hizmete Giriş Yılı	1974	
Deplasman	3850 ton	
Boy ve En	119,5 m x 14 m	
Silahları	2x Sea Dart Lançeri, 114 mm top	
Komutanı	Albay David Hart-Dyke	
Olay Tarihi	25 Mayıs 1982	

22 Mayıs 1982 tarihinde HMS Broadsword ve HMS Coventry’e Batı Falkland adası civarındaki Pebble Adası’nın kuzeyinde hava taarruzlarına karşı piket maksatlı karakol icra etmeleri emredilmiştir. Alçak irtifadan gelen hedeflere HMS Broadsword’ta bulunan Sea Wolf G/M Sistemi, yüksek irtifadan gelen hedeflere angaje olabilmek maksadıyla HMS Coventry’de bulunan Sea Dart G/M Sistemi ile vasıtasıyla angaje olunması planlanmıştır. Sahil hattının 10 nm açıklarında 23 Mayıs 1982 tarihinde karakol icra edilmeye başlanmış ve 2 gün boyunca bir çok hava akını tespit edilerek, CAP uçakları hedeflere yönlendirilmiş ancak bir hava muharebesi yaşanmamış, Arjantin uçakları suüstü birliğinin angajman zarfına girememiştir.

25 Mayıs 1982 tarihinde saat 12.30’da genel batı istikametinden hava teması (Skyhawk) tespit edilerek HMS Coventry’de mevcut Sea Dart G/M sistemiyle düşürülmüştür. Saat 15.30’da benzer şekilde bir Skyhawk tipi uçak daha düşürülmüştür.

Saat 17.15’de bir başka hava teması daha tespit edilmiş, hava teması Batı Falkland Adasına çok alçak irtifadan yaklaşmış, kara üzeri olmaya müteakip

47 David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022.

48 Wikipedia, [https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Coventry_\(D118\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Coventry_(D118)), (Erişim Tarihi:13.11.2023).

tepeler arasında radarda iz kesmiştir. Düşman hava temasının San Carlos'daki birliklere ilerleyeceği düşünülse de Arjantin uçakları HMS Broadsword ve HMS Coventry'ye doğu yön değiştirdiği HMS Broadsword'un radarı tarafından tespit edilmiştir. HMS Broadsword radarında pozitif olarak hava temasını takip etse de HMS Coventry radar izini uçaklar 10 deniz miline yaklaşıp kadar tespit edememiştir. Uçaklar 8 deniz miline girdikten sonra HMS Coventry tarafından tespit edilse de Sea Dart sistemi mesafenin çok az olması sebebiyle etkisiz kalmıştır. HMS Broadsword'te mevcut Sea Wolf G/M sistemi de arıza vermiş ve angaje olamamıştır. 2 uçaktan oluşan ilk hava taarruz koluna top atışıyla angaje olunmuş, uçaklar da HMS Broadsword'a top ve bombayla taarruz etmişlerdir. 4 bombadan 3'ü isabet etmemiş, dördüncü bomba fırkateynin helikopter güvertesine çarpmıştır. Fırkateynin üzerinde konuşlu helikopterin görevde olması sebebiyle helikopter zarar görmemiştir. Taarruzlar neticesinde HMS Broadsword hasar almıştır.⁴⁹

2 uçaktan oluşan ikinci hava taarruz kolu HMS Coventry'e yaklaşmıştır. Gemi uçaklara topla angaje olarak, sakınma manevrası yapmaya başlamış, HMS Coventry; GMKS manevrası esnasında Arjantin uçakları ile HMS Broadsword arasında kaldığından HMS Broadsword'ta bulunan nokta savunma sistemi Sea Wolf G/M ile ateşleme yapılamamıştır.⁵⁰ Taarruz eden uçaklardan ilki bomba yükünü boşaltamamış, diğer ise HMS Coventry'e 3 adet Mk 83 tipi bomba bırakmıştır. Birinci bomba en üst Güvertede patlamış, yangına sebep olmuş, ikinci bomba 2'nci güvertede bulunan kuru erzak ambarına isabet etmiş ancak patlamamış, üçüncü bomba ise baş makine dairesinde patlamış, gemi iskele tarafa yatmıştır. 15 dakika sonra geminin kurtarılamayacağı kanaatine varılarak gemiyi terk emri verilmiştir. Gemiye terk edenler HMS Broadsword ve RFA Fort Austin'in gönderdiği helikopter tarafından denizden alınmıştır. 19 personel hayatını kaybetmiştir.⁵¹

Bu hava taarruzunda uçakların coğrafi olarak genel batı istikametinden yaklaşması beklenirken büyük bir yay çizerek doğudan hücum geliştirdikleri saldırıdan sonra analiz edilmiştir.⁵²

49 Sandy Woodward, One Hundred Days, Harper Yayınları, Londra, 2012, s.615.

50 Sea Wolf bir "nokta" savunma sistemidir, yani sadece kendini koruma ile ilgilenir. düşman hedefleri otomatik olarak tespit eder, tanıır ve füzeleri ateşlemektedir.(Auto-Assign)) Bu nedenle, Broadsword yalnızca HMS Coventry'nin ve Skyhawk'ın arasına girerek kendini hedef haline getirerek onu savunabilirdi. Ancak manevra yapılamamıştır.

51 David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022,s.367.

52 Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.43.

2.5. M/V Atlantic Conveyor'un Olay Analizi

Tablo-11: M/V Atlantic Conveyor Gemi Bilgileri⁵³

Geminin Adı	M/V Atlantic Conveyor	
Sınıfı	Ro-Ro Gemisi	
İnşa Yeri	Barrow/İngiltere	
Hizmete Giriş Yılı	1970	
Deplasman	14950 ton	
Boy ve En	212 m x 28m	
Silahları	-	
Komutanı	Kaptan Ian North	
Olay Tarihi	25 Mayıs 1982	

M/V Atlantic Conveyor isimli Ro-Ro gemisi, Falkland Savaşı kapsamında Birleşik Krallık Hükümetince el konmuş ticari gemilerinden birisidir. Sadece 10 gün gibi kısa bir tersane tadilatıyla geminin baş tarafına uçuş güvertesi tadilatı yapılmış, 317'nci Görev Kuvveti'nin döner ve sabit kanatlı yedek hava platformlarını taşıyan yarı uçak gemisine (semi-aircraft carrier) dönüştürülmüş ve hareket esnasında 3'üncü bir uçak gemisi olarak görev almıştır. Atlantic Conveyor Arjantin Deniz Kuvvetleri'ne ait Super-Etendart tipi uçakların attığı Exocet G/M'leri ile yanmıştır. Atlantic Conveyor'un hareket dışı kalması 317'nci Görev Kuvveti için lojistik yönden zor durumda bırakmıştır.

HMS Coventry'nin vurulmasından sonra Arjantin'in Rio Gallegos üssünden kalkan iki adet Super-Etendard uçağı 17 deniz mili mesafeden birer adet Exocet G/M ateşlemiş ve üslerine geri dönmüşlerdir.

Atlantic Conveyor'un vurulması harbin planlamasını da değiştirmiştir. Öncelikle amfibi hareket için kullanılması planlı 3 Chinook tipi personel nakliye helikopteri ile 6 adet Wessex tipi helikopter, lojistik olarak dört bin askerin barınabileceği kadar çadır, Harrier'ların kara üssünden operasyon yapabilmelerini sağlayan mobil iniş pistleri ve su arıtma cihazları da gemiyle birlikte kaybedilmiştir. Atlantic Conveyor üzerinde bekletilen takviye Sea Harrier'ler daha önce uçak gemilerine nakledilmiş olduğundan uçak kaybı olmamıştır.⁵⁴

Londra'da, Savunma Bakanlığı, Atlantic Conveyor'ın hala yüzdüğünü ve değerli yükünün büyük bir kısmının kurtarılabilme ihtimali olduğunu basına duyurmuştur. Bunun üzerine 29 Mayıs 1982 tarihinde Arjantin deniz ve hava kuvvetleri birleşik saldırısını başlatmış ve son kalan Exocet G/M'sini de Atlantic Conveyor'a atmıştır. Arjantin, son Exocet'ini zaten saf dışı bıraktığı Atlantic Conveyor enkazına harcamıştır. Londra'daki Savunma Bakanlığı

⁵³ Wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Atantic_Conveyor, (Erişim Tarihi: 13.11.2023).

⁵⁴ Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1982, s.42-43.

dev geminin “batmış” olduğunu duyurmuştur. Super-Etendard tipi uçakların asıl hedefleri uçak gemileriydi. Atlantic Conveyor’un batışıyla kara hareketi yavaşlamıştır.⁵⁵

2.6. RFA Sir Galahad (L-3005) ’in Olay Analizi

Tablo-12: RFA Sir Galahad (L-3005) Gemi Bilgileri⁵⁶

Geminin Adı	RFA Sir Galahad (L-3005)	
Sınıfı	Round-Table Lojistik Çıkarma Gemisi (LSL)	
İnşa Yeri	Govan-Glasgow/İngiltere	
Hizmete Giriş Yılı	1966	
Deplasman	3270 ton	
Boy ve En	115,8 m x 18,2 m	
Silahları	2x Sea Dart Lançeri,	
Komutanı	Albay P.J. George Roberts	
Olay Tarihi	08 Haziran 1982	

San Carlos Water’a başarılı bir şekilde çıkarma yapılacak nihai hedef Arjantin komuta yeri olan Port Stanley yolu açılmıştır.

02 Haziran 1982 tarihinde öncü amfibi kolu; Port Stanley’den 40 km uzaklıktaki Fitzroy ve Bluff Cove yerleşim yerlerini ele geçirmiş, birlikler, bataklıkla dolu engebeli arazide ilerlemede zorluk çekmiştir. Helikopterle yapılan havadan nakliye yetersiz kalmıştır. Amfibi Nakliye Birliğini, Refakat ve Koruma Filosu eşliğinde göndermek risk içerdiğinden, amfibi destek unsurlarının LSL tipi Lojistik Çıkarma Gemileri vasıtasıyla kıyıya intikal yapılmasına karar verilmiştir.

07 Haziran 1982 tarihinde RFA Sir Tristram, 08 Haziran 1982 tarihinde, 0650’de RFA Sir Galahad, Fitzroy Koyuna intikal etmiştir. Üzerlerinde mevcut amfibi yükün gemi-kıyı intikali yavaş bir şekilde 1 adet LCU tipi çıkarma aracı ve 1 şalopayla icra edilmeye çalışılmıştır. Bir kaç tane Sea King helikopteri de gemi-kıyı intikalinde görev almıştır ancak taşıma kapasiteleri kısıtlı olduğundan, faaliyet beklenenden uzun sürmüştür.

Nakliye araçları, RFA Sir Tristram’ın yükünün boşaltma işlemine yoğunlaşmış, öğle saatlerinde RFA Sir Tristram’ın boşaltma işlemi tamamlanmıştır. Müteakiben RFA Sir Galahad’ın boşaltma işlemine başlanmıştır. Boşaltma işleminde sahra hastanesi ekipmanlarına öncelik

⁵⁵ Paul Eddy vd., War in the Falklands, Harper & Row Publisher, London, 1982, ss. 219-222.

⁵⁶ Wikipedia, [https://en.wikipedia.org/wiki/RFA_Sir_Galahad_\(1966\)](https://en.wikipedia.org/wiki/RFA_Sir_Galahad_(1966)) (Erişim Tarihi: 13.11.2023).

verilmiştir. Bu sırada gemi-kıyı intikali yapan çıkarma aracının kapağı hasar görmüştür. Yavaş bir şekilde ilerlemekte olan tahliye daha da zor hale gelmiştir.

RFA Sir Tristram bir önceki gün Arjantin Hava Kuvvetlerinin keşif faaliyetlerinde tespit edilmiş, RFA Sir Tristram ve RFA Sir Galahad'ın bulunduğu koya saat 13.10'da Arjantin Hava Kuvvetlerine ait ikili kol (Dagger tipi Savaş Uçağı) ile üçlü kol (Skyhawk tipi Savaş Uçağı) halinde koya intikal etmiş, uçaklar yaklaşırken top taarruzla birlikte RFA Sir Galahad'ın sancak tarafına üç adet bomba ile taarruz etmişler, bombalardan ilki gemi bacasının hemen altına, ikincisi tank güverteyle üst güverte çıkışının arasına ve sonuncusu ise makine dairesi ve yemekhaneye isabet etmiştir.⁵⁷

Bombalar patlamamış ancak hafif silahlarda kullanılan fişeklerin patlamasıyla gemi alev almış, gemi üzerinde mevcut 500 galonluk yakıt tankının da parçalanmasıyla alevler hızla yayılarak makine dairesinde yangına ve baca yangınına sebep olmuştur.⁵⁸

Tank güvertesine isabet eden bomba ile orada depolanan mühimmattın patlamasına neden olmuş ve gemi içinde farklı bir mevkide bir yangın daha çıkmıştır. Gemi elektrik sistemi çökmüş, Albay Roberts gemiyi terk emri vermiştir. Çıkarma gemisi, şalopa ve helikopterler personelin tahliyesi için gemiye yaklaşmış, can salları ve vasıtalar suya indirilerek 30 dakika içerisinde gemi terk edilmiştir. Kurtarılan personelin çoğu yüksek derece yanıkla ağır yaralı olarak tahliye edilmiştir. 32'si Galler Muhafızı olmak üzere toplam 48 kişi hayatını kaybetmiştir.⁵⁹

Gemi bir süre daha yanmaya devam etmiş, 25 Haziran 1982 tarihinde gemi açık denize çekilerek ve HMS Onyx denizaltısının attığı torpidoyla batırılmıştır. Bu olay esnasında RFA Sir Tristram'da 2 bomba isabeti almış ancak bombalar patlamamış, gemi geçici olarak terk edilmiş ancak sonrasında onarım görerek hizmetine devam etmiştir.⁶⁰

⁵⁷ David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022,s.367.

⁵⁸ David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022,s.367.

⁵⁹ Falkland Savaşı, Yayınlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982, s.43.

⁶⁰ David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022,s.367.

2.7. LCM 703 (LCU F-4) 'ün Olay Analizi

Tablo-13: LCM 703 (LCU F-4)Gemi Bilgileri⁶¹

Geminin Adı	LCU F-4	
Sınıfı	Çıkarma Aracı	
İnşa Yeri	Norwich/İngiltere	
Hizmete Giriş Yılı	1963	
Deplasman	300 ton	
Boy ve En	25,6 m x 6,4 m	
Silahları	-	
Komutanı	Asb.Kd.Üçvş. Brian Johnston	
Olay Tarihi	08 Haziran 1982	

Mekanize çıkarma gemisi olarak HMS Fearless'ın 4 nolu LCM'si olarak harekatta yer almış ve Doğu Falkland adasının güney sahillerinde gemi-kıyı arası malzeme transferi maksadıyla kullanılmıştır.

08 Haziran 1982 tarihinde, saat 16.50'de Goose Green'den Fitzroy'a intikali esnasında RFS Galahad'ı arayan 4 Skyhawk tipi uçak tarafından tespit edilmiştir. Uçaklardan birisi dönüşle top atışıyla hücumu geçmiş ve çıkarma aracı üzerine bomba bırakmıştır. Bomba patlamamış, fakat çarpmanın etkisiyle Gemi Komutanı Astsubay Kıdemli Üstçavuş Brian Johnston dahil 6 kişi hayatını kaybetmiştir. Gemi batmaya başlamıştır. Falkland Adaları'ndan el konan bir ticaret gemisi LCU F-4'ü yedeğe almak üzere sevk edilmiş, M/V Monsunnen LCU F4'ü yedeğine almış ancak saat 23.00'da LCM kurtarılamayarak tamamen batmıştır.⁶²

LCU F-4, HMS Antelope'un tahliyesi esnasında 100 denizciyi kurtarmıştır. Astsubay Kıdemli Üstçavuş Brian Johnston hayatını kaybettikten sonra savaşta gösterdiği kahramanlıklardan dolayı Kraliçe Kahramanlık Nişanıyla ödüllendirilmiştir. Savaşın sonra HMS Fearless'a LCU F-4 yerine yeni bir LCU inşa edilmiş, Asb.Kd.Üçvş. Johnston'ın anısına F-J borda numarasıyla hizmete girmiştir.⁶³

Sonuç

Arjantin'in uzun yıllardır Falkland (Portekizce: Malvinas) adaları üzerinde hak iddia etmesi nedeniyle İngiltere ve Arjantin arasında anlaşmazlık konusu olan Falkland Adaları Sorunu; 02 Nisan 1982 tarihinde Arjantin'in Falkland

⁶¹ <https://www.royalmarineshistory.com/post/the-loss-of-royal-marines-landing-craft-lcu-f4-falklands-8th-june-1982> (Erişim Tarihi:13.11.2023).

⁶² David Hepper, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022,s.367.

⁶³ <https://www.royalmarineshistory.com/post/the-loss-of-royal-marines-landing-craft-lcu-f4-falklands-8th-june-1982> (Erişim Tarihi:13.11.2023)

Adalarını, 03 Nisan 1982 tarihinde de adaların 800 nm doğusunda bulunan Güney Georgia adasını işgali üzerine iki ülke savaşa dönüşmüştür. Adaları geri almak amacıyla 317'nci Görev Kuvveti (kuvvetin büyük kısmı) İngiltere'den Falkland Adaları bölgesine intikal etmiştir. Deniz aşırı hareket kapsamında güç intikali; 14,5 kts süratle değiştirilen rotalarla 20 gün sürmüş, öncelikle Güney Georgia adası 25 Nisan 1982 günü Arjantin'den geri alınmıştır. Görev Kuvvetinin kalan kısmının hareket sahasına intikaliyle 21 Mayıs 1982 tarihinde Doğu Falkland Adasına çıkarma hareketi icra edilmiştir. Çıkarma Harekatının 25 gün sonrasında, 15 Haziran 1982 tarihinde Arjantin birlikleri teslim olmuş ve savaş İngiltere'nin galibiyetiyle sonuçlanmıştır. Savaşın siyasi sonucu olarak ise Arjantin hükümeti düşmüş, askeri cunta sona ermiştir. İngiltere'de ise savaş öncesinde yapılan anketlere göre seçimlerde başarısız olacağı öngörülen Başbakan Margaret Thatcher hükümeti bir dönem daha seçimleri kazanmıştır.

Falkland Savaşı'ndan alınan dersler incelenecek olursa; Lojistik anlamda Falkland Adalarının 3500 nm kuzey doğusunda bulunan İngiltere'ye ait Ascension adası ileri ikmal noktası olarak kullanılmıştır. İngiltere ile lojistik köprü bu ada üzerinden kurulmuştur. Seferde el atılan gemilere uygun tadilat yapılarak askeri maksatlı olarak kullanılabilmiştir. 19 adet gemiye uçuş güvertesi tadilatı yapılmıştır. Tankerler denizde ikmal donanımıyla teçhiz edilmiştir. Bütün bu tadilatlar 7 gün içerisinde yapılması, savaş öncesinde; askeri tersaneler dışında sivil tersanelerinde organize bir şekilde seferber edilebilmesinin bir neticesidir.

Hava Savunma ve Elektronik Harp kapsamında çıkarılması gereken dersler ise; havadan erken ihbar, havadan-satha atılan güdümler mermiler ve savunmaya yöneliktir. Havadan erken ihbar zafiyetinin önüne geçmek maksadıyla gemilere "Radar Piketi" görevi verilmiştir. Her ne kadar Ascension adasından kaldırılan Nimrod D/K uçakları havadan keşif yapmaya çalışsalar da Arjantin hava akınlarının tespitinde başarılı olamamış, Havadan İhbar Kontrol (HİK/AWACS) tipi uçakların yokluğu erken ihbar yönünden hareket boyunca hissedilmiştir. Birleşik Krallık Donanması deniz harekâtını alçak suüstü, denizaltı ve mayın tehdidine rağmen yüksek hava tehdidi ortamında icra etmiştir. Deniz kontrolünün tesis ve idamesi ile amfibi harekât süresince de Havadan Erken İhbar unsurlarının eksikliği büyük ölçüde hissedilmiş, Hava Muharebe Devriyeleriyle ile doldurulmaya çalışılan boşluk platform ve personel kaybına neden olmuştur.

HMS Sheffield'in vurulması olayında yayın kontrol politikasına riayet etmenin önemi görülmüştür.

Arjantin'in Super-Etendart uçakları İngiliz Görev Kuvveti'nin tanıma emniyet menziline girmeden, 25-30 nm aralığından güdümlü mermi angajmanlarını gerçekleştirmişler ve başarı sağlamışlardır. Arjantin Deniz Kuvvetleri'nde

mevcut Super- Etendart uçakları (Toplam 6 adet) İngiliz Donanması'na karşı 5 adet Exocet G/M taarruzu gerçekleştirmiştir.

3 başarılı taarruz kaydedilmiştir. Başarısız hücumda ise görev kuvvetindeki bazı gemilerde mevcut Sea Wolf tipi nokta savunma sistemiyle Exocet G/M imha edilmiştir.

Denizin hemen üzerinde seyreden (sea skim) G/M'ye karşı Birleşik Krallık 317'nci Görev Kuvveti'nin silah sistemleri (Sea Dart G/M Sistemi ve Toplar) yetersiz kalmıştır. Ancak erken tespit edilmesi durumunda ise aldaticılar (chaff) kifayyetle hareket kapsamında kullanılmıştır.

Arjantin pilotları İngiliz Görev Kuvveti'ne neredeyse "İntihar Pilotu" denecek kadar cesaret ve maharetle 25-50 metreye kadar yaklaşarak top ve isabetli bomba taarruzlarıyla hücum etmiştir. Her ne kadar bombalar gemilere isabet etse de tapa ayarlarının yanlış olması ya da atılması gereken mesafenin altında ya da daha yakından atıldıkları için patlamamıştır.

Falkland Savaşı hava taarruzlarına ve G/M taarruzlarına karşı hassasiyeti bulunan donanmaların sonunun geldiğini, gelişmiş erken ihbar sistemlerinin (Elektronik Harp Cihazları, Uzun Menzilli Hava Radarları vb.) hayati öneme haiz olduğunu kanıtlamıştır. Gündümlü mermilere karşı fiziksel ve fonksiyonel imha kabiliyetlerinin yeterli olmaması halinde denizde hava savunma harbinin başarısız olacağını göstermiştir.

Falkland Savaşı "Hasar Kontrol" kapsamında gerçekten önem arz eden sonuçları dünya bahriyelerine göstermiştir. Gemi içerisinde infilak eden bombanın savaş gemisini anında batıramadığı görülmüş, gemiler bombanın patlamasından sonra yangınla mücadelenin başarısız olması sebebiyle batmışlardır. Çıkan yangınlar güvertelerde bulunan yer/tabana lastikleri ve elektrik kablolarının plastik kaplamalarını tutuşturması sonucu süratle büyümüştür. Aşırı sıcaklığa ilave olarak plastik yangına zehirleyici dumana neden olmuş ve kapalı alanda yangınla mücadele imkansız hale gelmiştir. Yara Savunmada yaşanan başarısızlıkların ana nedeninin tamirci partilerin kıyafetinden ziyade gemilerin dizaynından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Gemilerin koridor ve mahallerinin dar oluşu sebebiyle kalabalık müdahale gerçekleştirilememesi, taban kaplamalarının plastik oluşu ve elektrik kablolarının süratle tutuşması yangınların hemen büyümesine yol açmıştır.

Falkland Savaşı hitamında Birleşik Krallık gemilerde çıkan yangınların hasar oranını azaltmak için yanmaz kablo kullanımı, yangına karşı hassas bölmelerde (cephanelik, yakıt tankı, makine dairesi vb.) ilave emniyet tedbirleri alınması, sızdırmaz kapı ve kaportaların dizaynının yeniden gözden geçirilmesi, bölmeler arası duman sızdırmazlığını arttırılması, yakıt tanklarının yerlerinin yeniden ayarlanması, ilave yangın devrelerinin kurulması, zehirli gazlara karşı suni teneffüs ekipmanlarının donatılması gibi tedbirleri mülhaza etmiş, yeni inşa edilen İngiliz harp gemileri bu hususları gözetenek inşa edilmiştir. İngiliz Bahriyesi'nde yara savunma teknolojisi ve tedbirleri geliştirilmiş, gemi inşasında alüminyum kullanım

oranı yeniden revize edilmiş ve antiflaş teknolojisi geliştirilerek gemilerde Hasar Kontrol Organizasyonu tadil edilmiştir.

20'inci yüzyılda yaşanan son savaş olması ve içerisinde Amfibi Harekat, Kara Harekatı, Hava Savunma Harbi ve Hava Muharebesini barındırması sebebiyle Falkland Savaşı harp prensiplerinin anlatımında örnek teşkil etmektedir.⁶⁴

Kaynakça

Kitaplar

- Falkland Savaşı'ndan Çıkarılan Dersler, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul , 1983.
- Falkland Adaları Harekatı El Kitabı, Deniz Harp Akademisi, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul , 2004.
- ATALAN Sami, Modern Deniz Savaş Sistemleri, Dstıl Tasarım İletişim Yayınları, 2016, s. 512.
- EEDY Paul vd. War in the Falklands, Harper & Row Publisher, Londra,1982
- HASTINGS Max ve JENKINS Simon, The Battle For The Falklands, Norton Yayıncılık, Londra, 1983.
- HEPPER David, British Warship Losses in the Modern Era (1920-1982), Seaforth Yayınları, Yorkshire, 2022.
- TOPUZ Sinan, Modern Deniz Harbini ve Denizler İçin Mücadeleyi Anlamak, Alibi Yayıncılık, Ankara, 2016.
- WOODWARD Sandy, One Hundred Days, Harper Yayınları, Londra, 2012.

Makale

- KAPÇAKLI Onur, Falkland Harbi İngiliz Denizaltı Harekatı, Mavi Vatan Dergisi, Sayı :1,Mart-2019, 22:25,s.22.

Tez, Sempozyum, Rapor ve Forum

- Falkland Harekatı (2 Nisan-15 Haziran 1982), Harp Akademileri Yayınları, İstanbul , 1983.
- Falkland Savaşı ve Alınan Dersler, Harekat Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1983.
- Falkland Savaşı, Yayımlanmamış Ders Notları, Deniz Harp Akademisi, İstanbul , 1982.

İnternet Kaynakları

- Simon Biggs tarafından hazırlanmış İngiliz Deniz Piyadeleri Tarihi İnternet Sayfası, <https://www.royalmarineshistory.com/post/2017/06/08/the-loss-of-royal-marines-landing-craft-lcu-f4-falklands-8th-june-1982> (Erişim Tarihi: 13.11.2023).
- Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sayfası, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Metni, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Erişim Tarihi: 13.11.2023)
- Wikipedia Commons, <https://tr.wikipedia.org/> (Erişim Tarihi: 13.11.2023).
- Navionics adlı İnternet Harita Sağlayıcısı, (<https://webapp.navionics.com/>) (Erişim Tarihi: 13.11.2023).

64 Harp prensipleri eski çağlarda belirlenmiş ve zamanla yaşanan tecrübeler doğrultusunda geliştirilmiş ilkelere dönüşmektedir. Sun Tzu'nun yazdığı Savaş Sanatı adlı eserinde tarihte ilk kez savaşta başarıya götürececek kurallardan bahsedilmiştir. Harp Prensipleri Hedef, Emir ve Komuta Birliği, Taarruz, Sıklet Merkezi, Kuvvet Tasarrufu, Manevra, Baskın, Emniyet, Sadelik, Moral, Sadelik ve Hukuka Uygunluk olmak üzere 12 prensipten oluştuğu varsayılmaktadır.

■ Dz.Kur.Bnb.Yusuf Emre AVCI*

GELİŞEN İNSANSIZ HAVA ARACI TEKNOLOJİSİ IŞIĞINDA UÇAK GEMİSİ TEDARİĞİNİN İNCELENMESİ



(Görsel: Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi)

* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Harekât Başkanlığı.

Öz

Uçak gemileri, günümüzde bir deniz gücünün güç aktarımı yeteneğini artırmasının ve denizlerde stratejik bir avantaj elde etmesinin başlıca unsuru sayılmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili coğrafyası olan ve ekonomisi ulaştırma imkânı olarak denize bağımlı olarak büyüyen Türkiye'nin de yakın gelecekte yeni hedef ve yeteneklere odaklanması muhtemel gözükmektedir. Bu yeni hedef ve yetenekler doğrultusunda Türk Deniz Kuvvetleri'nin gelecek planlamalarında uçak gemisi tedariki yer almaktadır. Bununla birlikte dünyada artan küresel rekabet ve hızla gelişen teknolojiler nedeniyle günümüz uçak gemisi kullanıcılarının, geleceğin harekât ortamına cevap verecek şekilde yeni konseptler geliştirdiği görülmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri için uygun uçak gemisinin de geleceğin harekât şartlarına uygun şekilde planlaması gerekmektedir. Bu çalışmada, dünya bahriyelerinde kullanılan uçak gemileri ve İnsansız Hava Aracı (İHA) teknolojileri başta olmak üzere son yıllarda yaşanan politik gelişmeler de incelenerek, Türk Deniz Kuvvetlerinin nasıl bir uçak gemisi tercih etmesinin fayda-maliyet açısından etkin olacağı değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Uçak Gemisi, İHA, Teknoloji, Geleceğin Harekât Ortamı, Fayda-Maliyet.

Giriş

Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren çeşitli biçimlerde denizlerde varlık gösteren uçak gemileri, özellikle büyük devletlerin sahip olduğu deniz gücünün önemli kuvvet çarpanı olan deniz unsurlarıdır. Uçak gemileri, sahip olduğu büyük tonajı ile harp gemilerinin en büyüğü ve en karmaşığıdır. Bu karmaşık ve büyük yapıları nedeniyle de çoğu durumda en pahalı unsurlar olarak dikkat çekmektedir. Deniz aşırı coğrafyalarda karargâh ve kontrol gemisi olarak kullanılabilen, hava üstünlüğü sağlayarak üslenme ve güç aktarımı imkânı sağlayan uçak gemilerinin inşa maliyetine ilave olarak, ihtiyaç duyulan kapsamlı lojistik ve eğitim altyapısı ile üzerine konuşlu hava gücünün maliyeti beraber dikkate alındığında; bu unsurların devletler için önemi ve değeri ortaya çıkmaktadır.

Bu durum ile birlikte yeni teknolojilere bağılı olarak geliştirilen füze savunma sistemleri bu yüksek değerli platformlara büyük tehdit oluşturmaktadır. Türkiye'nin de son yıllarda büyük yatırım yaptığı ve önemli aşama kat ettiği insansız sistemler başta olmak üzere geliştirilen birçok yeni yetenek ise uçak gemisi harekâtının başarısına katkı sağlayacak şekilde günümüz ve gelecek harekât ortamına adapte edilmektedir. Bu kapsamda uçak gemilerinin ana görev fonksiyonu olan hava harekâtının yakın gelecekte ana unsuru olma yolunda hızlı adımlarla ilerleyen İnsansız Hava Araçlarının (İHA),

geleceğin uçak gemisi hava aracı kompozisyonunda önemli yere sahip olması beklenmektedir.

Öte yandan açık kaynaklarda belirtildiği gibi Türkiye Cumhuriyeti'nin yakın gelecekte uçak gemisi tedarik hedefi devam etmektedir. Türkiye'nin son yıllarda hızla artan savunma sanayi yetenekleri, özellikle havacılık projeleri ile dikkate alındığında; millî teknolojiye sahip deniz hava gücünü haiz uçak gemisini hayal ettirmektedir. Bu hususta önemli kaynaklar ayrılarak tedarik edilecek olası uçak gemisinin, geleceğin harekât ihtiyaçlarını karşılayabilmesi önem arz etmektedir. Bu sebeple Türk Deniz Kuvvetleri için uygun uçak gemisi planlanırken dünya bahriyelerinde uçak gemilerinin ne yöne doğru evirildiğinin anlaşılması ve geleceğe yönelik maliyet etkin seçeneklerin ortaya konulması gerekmektedir. Bu kapsamda çalışmada; geleceğin harekât ortamına cevap verebilecek uçak gemisi ve üzerine konuşlu deniz hava gücünün nasıl tasarlanması gerektiği analiz edilerek, uçak gemisi tedarikine yönelik maliyet-etkin çözüm sunulmaya çalışılacaktır.

1. Uçak Gemilerinin Tarihi

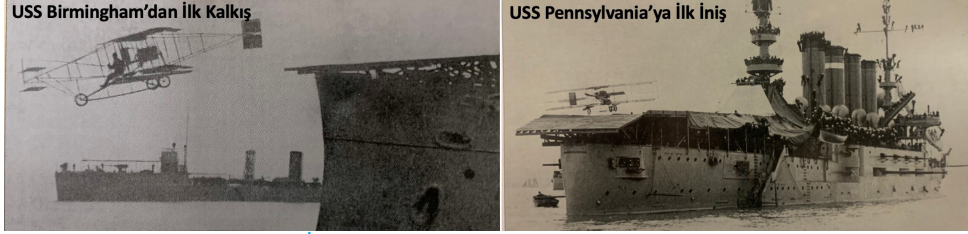
Tarihte ilk uçuşu 1903 yılında gerçekleştiren Wright kardeşlerin Ağustos 1908'de Avrupa'da icra ettiği gösteri uçuşunu takiben Louis Blériot'un da uçakla Manş Denizi'ni aşması, hem Amerika Birleşik Devletleri (ABD) hem de Avrupa devletlerinde büyük heyecan yaratmıştır.¹ Aynı yıl içerisinde Glenn Curtiss'in ABD ordusuna yönelik gerçekleştirdiği deniz uçağı gösteri uçuşu ise, henüz o dönem net bir amaç tespit edilmemiş olmasına rağmen bir savaş gemisine uçak konuşlandırma fikrini ortaya çıkarmıştır. Bu kapsamda 1910 yılında ABD Donanması, havacılık konularında gelişme sağlamak maksadıyla Albay Washington Irwing Chambers'a uçuş denemeleri icra edenlerle iş birliği yapmasına dair yetki vermiştir. Mütevazı sayılabilecek bir bütçe ile arayışa başlayan Chambers, Curtiss'in ortağı olan Eugene Ely ile bir savaş gemisinden uçuş yapılmasına yönelik iş birliğine girişmiştir. Yapılan iş birliği kapsamında; güverteden uçuş denemesi yapmak maksadıyla USS Birmingham kruvazörünün başüstüne; 25 metre uzunluğunda, 2,4 metre genişliğinde geçici bir rampa inşa edilmiştir. Bu rampa üzerinden 14 Kasım 1910 tarihinde Ely'nin icra ettiği ilk uçuş ile günümüzde deniz hakimiyetinin en önemli unsuru olan uçak gemisinin tarihsel yolculuğu başlamıştır.²

Güverteden gerçekleştirilen bu ilk uçuş denemesine tanıklık eden dönemin ABD Donanma Sekreter Vekili, bu yeteneğin geliştirilmesini destekleyerek denemelere devam edilmesini istemiştir. Bu durum üzerine Pennsylvania zırhlı kruvazörünün güvertesi üzerine 36 metre uzunluğunda geçici bir ahşap

1 David Hobbs, A Century of Carrier Aviation, Seaforth Publishing, Barnsley Yorkshire, 2009, s.13.

2 Bernard Ireland, The History of Aircraft Carriers, Southwater Publishing, London, 2009, s.8.

platform yapılmıştır. Ayrıca uçağın inişte durdurabilmesi için kum torbalara bağlı 22 adet halat bariyer yerleştirilmiştir. 18 Ocak 1911 tarihinde demirli vaziyette olan USS Pennsylvania platformuna yapılan denemede, Ely'nin uçağı 11'inci halata tutunarak gemiye ilk inişi gerçekleştirmiştir.³



Şekil-1 Gemi'den ilk Kalkış ve İniş Denemeleri⁴

Bu süreçte konvansiyonel uçakların gemiye iniş ve kalkışı için harp gemilerinin güvertesi üzerine yerleştirilen platformların gemilerin muharebe gücünü etkilemesi, alternatif arayışları da beraberinde getirmiştir. Bu maksatla deniz uçaklarının gemi güvertesinden vinç ile denize indirilmesi ve harekât sonrası tekrar bindirilmesi usulü uzun yıllar kullanılan bir diğer uçak gemisi işletme yöntemi olmuştur.⁵ Birinci Dünya Savaşı esnasında bu yöntemi tercih eden İngiltere, 1915 yılında Çanakkale Muharebelerine iştirak eden HMS Ark Royal'i vinçli uçuş harekâtına uygun hale getirmiştir.⁶

Bahse konu gelişmeler neticesinde Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde uçak gemilerinin ilk örnekleri hemen hemen ortaya çıkmış ve hızlı bir gelişim göstermiştir. Başlangıçta daha çok keşif ve gözetleme maksatlı kullanılan gemilere konuşlu deniz uçakları, İngiltere'nin uçaklara taarruz için makineli tüfek takması ve hatta torpido yüklenmesi ile bambaşka nitelik kazanmıştır. Gemilerin yapısı ise 1920'li yıllara kadar ticari veya askeri nakliye gemilerinde çeşitli tadilatlar yapılarak şekillenmiştir.⁷ Ancak savaş süresince icra edilen harekâtlarda deniz uçaklarının istenilenden başarısız olduğunun görülmesi⁸, gemi güvertesinden konvansiyonel iniş ve kalkış yapacak uçaklara yönelik çalışmaları hızlandırmıştır. Bu kapsamda Eylül 1918'te İngiltere tarafından 167 metre uzunluğunda, 26 metre genişliğinde tek güverteye sahip HMS Argus ilk defa hizmete sokulmuştur.⁹

3 Paul E. Fontenoy, *An Aircraft Carriers: An Illustrated History of Their Impact*, ABC & CLIO, California, 2006, s.2.

4 Bernard Ireland, a.g.e., s.9.

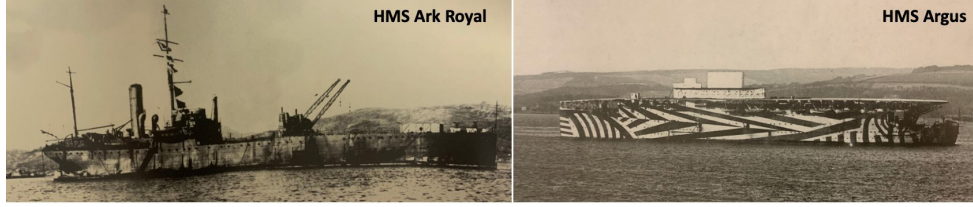
5 "İki Mavide Bir Asır Türk Deniz Havacılığının Yüz Yılı", Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2014, s.13.

6 Paul E. Fontenoy, a.g.e., s.4.

7 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "İki Mavide Bir Asır Türk Deniz Havacılığının Yüz Yılı", Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2014, s.13.

8 Kuzey Denizi'nde harekâta katılan 66 deniz uçağından yalnızca 35'i havalanmayı başarabilmiştir.

9 David Hobbs, a.g.e, s.80.



Şekil-2 Vinçli Uçak Gemisi ve Platformlu Uçak Gemisi¹⁰

Hava gücüne sahip olmanın yarattığı imkân ve kabiliyetlerin 1930’lu yılların sonuna doğru giderek artması, bu gücü deniz kuvvetinde harmanlayabilen uçak gemilerinin yeteneklerini önemli ölçüde artırmıştır. Bununla beraber uçak gemilerinin hem deniz hem de karadaki hedefleri imha etmekte sağladığı stratejik taarruz yeteneği, İkinci Dünya Savaşı süresince uçak gemilerinin etkin kullanılmasına neden olmuş ve tüm tarafların harekât doktrinleri ile kuvvet yapılarını doğrudan etkilemiştir. Bu kapsamda savaş süresince İngiliz gemilerinden kalkan uçakların Taranto¹¹, Japon gemilerinden kalkan uçakların Pearl Harbor¹² ve Amerikan gemilerinden kalkan uçakların Filipinler ile Okinawa’da¹³ oynadığı etkin rol, uçak gemilerinin harp gemilerini yavaş yavaş gölgede bırakmasını ve savaş sonrası giderek onların yerini almaya başlamasını sağlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı’nda yaşanan muharebelerde alınan dersler neticesinde büyük devletlerin deniz harekât planlamalarında artık ana gemi konumunu alan uçak gemileri, ilerleyen süreçte açılı uçuş platformu (ski-jump) ve buharlı katapult sistemi gibi yeniliklerle gelişimini sürdürmeye devam etmiştir. Bu gelişimleri esnasında tonaj olarak da büyük boyutlara ulaşan uçak gemileri; başta Kore, Vietnam, Falkland ve Körfez savaşları gibi birçok önemli harekât bölgesinde etkili faaliyetler icra ederek deniz aşırı harekât kapsamında sahip olduğu önemini ispatlamıştır. Başlangıçta daha çok açık deniz görev gruplarının hava desteğini sağlamak amacıyla kullanılan uçak gemileri, Soğuk Savaş yıllarından itibaren görev tanımları açısından da bir dönüşüm yaşamıştır. Bu dönem içerisinde icra edilen deniz aşırı harekâtlarda hava üstünlüğünü sağlamanın önemi anlaşıncı, uçak gemilerinin yapısı bu bağlamda değişim göstermiştir. Bu dönemde geliştirdiği uçak gemisi yeteneği ile özellikle ABD öncü rol oynarken, geliştirdiği kısa kalkış ve dikey iniş yeteneğini haiz Sea

10 Scott Medonald, “Evolution of Aircraft Carriers The Wartime European Carriers”, Naval Aviation News, 1963, 60-63, s.60, <https://www.history.navy.mil/content/dam/nhhc/research/histories/naval-aviation/evolution-of-aircraft-carriers/car-12.pdf>, (Erişim Tarihi:27.12.2022).

11 Taranto’da, HMS Illustrious’tan kalkan 21 uçak ile yapılan taarruzda 1 İtalyan gemisi kullanılamaz hale gelmiş, 2 gemi hasar almış, 59 İtalyan denizcisi ölmüş ve 600 denizci yaralanmıştır.

12 Pearl Harbour’da, 6 Japon gemisinden kalkan 350 uçak ile ABD Büyük Okyanus Filosu’na büyük hasar verilmiştir.

13 ABD uçak gemisinden kalkan uçaklarla Japon gemisi Musashi Filipinler’de, Yamato ise Okinawa’da batırılmıştır.

Harrier uçakları ile küçük boyutlu maliyet etkin uçak gemisi çözümünü sunan İngiltere ise alternatif ortaya koyarak bu alanda fark yaratmıştır.¹⁴

2. Günümüzde Kullanılan Uçak Gemileri

Günümüzde uçak gemileri denizde varlık gösterme, istenilen bölgede etki yaratma ve esnek kullanım imkânı ile önde gelen donanmaların ana vurucu unsuru olmayı sürdürmektedir. Harekât planlamalarının vazgeçilmezi olan hava üstünlüğü ve hava desteğini deniz aşırı alanlarda sağlayabilen unsur olarak güç aktarımının ideal platformları olan uçak gemileri, inşa ve idame maliyetleri yüksek olmasına rağmen halen birçok ülke tarafından tercih edilmektedir.¹⁵

Hâlihazırda kullanımda olan uçak gemilerinin farklı iniş ve kalkış türlerine cevap verecek şekilde sınıflandırıldığı görülmektedir. Konvansiyonel uçakları taşıyan uçak gemileri, kalkış için genellikle katapult sistemi kullanmaktadır. CATOBAR (Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery) olarak adlandırılan bu yöntemde çoğunlukla buhar gücünden faydalanılmakta olup, bu sistemlerde art arda kullanımdan kaynaklı güç kaybı ve buna bağlı olarak günlük icra edilen azami sorti sayısında düşüş yaşanabilmektedir. Bu nedenle son yıllarda elektromanyetik katapult teknolojisi kullanılarak günlük sorti sayısı artırılmaya çalışılmaktadır. Ayrıca uygun baş rüzgârı ve uygun uçak ağırlığıyla konvansiyonel uçakların katapult sistemine ihtiyaç duymadan kısa kalkış yapabildiği yöntemde uçak gemilerinde kullanılmaktadır. STOBAR (Short Take-Off But Arrested Recovery) olarak adlandırılan bu yöntemde, uçakların kalkış mesafesini kısaltmak için yakıt ve silah yükünün azaltılması gerekmektedir. Bahse konu her iki yöntemin inişinde ise uçaklar, kuyruk bölgesinde bulunan kancalar ile güverteye halatları yakalamaktadır. Günümüzde ABD ve Fransa CATOBAR iniş kalkış yöntemini kullanırken; Çin, Hindistan ve Rusya ise STOBAR iniş kalkış yöntemini kullanan gemileri envanterinde bulundurmaktadır.

Bununla birlikte günümüzde kısa kalkış ve dikey iniş yapabilen STOVL (Short Take-Off Vertical Landing) uçakların kullanıldığı, katapult ve kanca-halat sisteminin bulunmadığı uçak gemileri de mevcuttur. Soğuk Savaş döneminde büyük uçak gemilerinin yüksek maliyetini azaltmak ve artan denizaltı tehdidine cevap verebilmek için geliştirilen küçük uçak gemileri, kendilerine ya da konvoyu hava şemsiyesi sağlayabilecek yeter sayıda STOVL kabiliyetine sahip Harrier uçakları ile donatılmıştır. Özellikle 1982 Falkland Savaşı'nda İngiltere'ye ait bu tarz uçak gemilerinin ve konuşlu Harrier uçaklarının klasik uçak gemileri gibi etkili olabildiğinin görülmesi, bazı

¹⁴ Cenk Özgen, "Türk Deniz Kuvvetleri Açısından Uçak Gemisi Tedarikinin İncelenmesi", Savunma Bilimleri Dergisi, Kasım 2018, Cilt:17(2), 21-59, s. 26.

¹⁵ Evren Mercan, Modern Harp Gemileri 1850'den Günümüze, Kronik, İstanbul, 2022, s.282.

ülkelerin bu yöntemi tercih etmesini sağlamıştır. Bu kapsamda günümüzde İngiltere, İtalya ve Tayland gibi ülkeler STOVL iniş kalkış yöntemini gemilerinde benimsemiştir.¹⁶

Günümüzde envanterinde en fazla uçak gemisi bulunan ABD'nin unsur sayısı; 13 milyar doları aşan maliyetiyle tarihin en pahalı gemisi olan USS Gerald R. Ford (CVN 78)'un 2017 yılında hizmete alınmasıyla halihazırda 11'e çıkmıştır. Toplamda 6 adet üretilecek sınıfın ilk gemisi olan Gerald R. Ford'un boyu 332,8 metre, tam yüklü deplasmanı 100 bin tondur. Bahse konu gemide buharlı uçak fırlatma sistemleri yerine elektromanyetik uçak fırlatma sistemi (Electromagnetic Aircraft Launch System-EMALS) başta olmak üzere 23 adet teknoloji ilk defa kullanılmıştır. Gemi, F-18E/F Super Hornet ve F-35C Lightning başta olmak üzere 75 adet uçağa ev sahipliği yapabilmektedir.¹⁷ Nükleer takat yeteneği ile 12 yıl boyunca kuru havuza çekilmeden görev yapabilecek bu geminin, günlük 160 sorti sağlama kapasitesine sahip olacağı ve bu sayının harp durumunda günlük 220 sortiye kadar çıkabileceği belirtilmektedir.¹⁸

ABD'nin diğer 10 adet uçak gemisinin sınıfına adını veren USS Nimitz (CVN 68) ise 1975 yılında denize indirilmiştir. 2009 yılında göreve başlayan USS George H.W. Bush (CVN 77) ile bu sınıf gemilerin inşası sona ermiştir. Nimitz sınıfı gemilerin boyu 332,8 metre, tam yüklü deplasmanı 97 bin ton olup, 3 bin ton mühimmat ve 9 bin ton uçak yakıtı ile 16 gün ikmal bütünlemesine ihtiyaç duymadan görev yapabilmektedir. Ford sınıfına benzer olarak üzerinde 75 adet uçak taşıyabilen bu gemiler, günde 120 sorti uçuş sağlama imkânına sahiptir.¹⁹



Şekil-3 ABD ve Fransa'ya ait CATOBAR Yetenekli Uçak Gemileri²⁰

16 Sami Atalan, Dünya Askeri Teknolojiler Ansiklopedisi Modern Deniz Sistemleri, Umut Doğa, İstanbul, 2015, s.37.

17 ThinkTech STM Teknolojik Düşünce Merkezi İnternet Sayfası, “21’inci Yüzyılda Uçak Gemilerinin Rolü”, Aralık 2018, https://thinktech.stm.com.tr/uploads/docs/1608999516_stm-21-yuzyilda-ucak-gemileri.pdf?, (Erişim Tarihi:29.12.2022).

18 Sami Atalan, a.g.e., s.38.

19 Cenk Özgen, a.g.e., s.31.

20 “CVN 68 - USS Nimitz”, Sea Forces, <https://www.seaforces.org/usnships/cvn/CVN-68-USS-Nimitz.htm>.

Fransa, halihazırda sadece kendi özgün tasarımı olan Charles de Gaulle uçak gemisine sahiptir. Bahse konu gemi, ABD'ye ait gemiler haricinde nükleer takatli olan tek uçak gemisidir. İnşası 2001 yılında tamamlanan gemi buharlı katapult sistemini haiz olup, başta Rafale uçakları olmak üzere 40 adet uçak taşıma kapasitesine sahiptir. Geminin boyu 261,5 metre, tam yüklü deplasmanı 42 bin tondur. Gemi, yaklaşık 1 hafta boyunca ikmal bütünlemesine ihtiyaç duymadan görev icra edebilirken, günlük 100 sorti uçuş icra edebilmektedir.²¹

Rusya tarafından ağır uçak kruvazörü olarak tanımlanan RFNS Admiral Kuznetsov uçak gemisi tam yüklü olarak 58 bin ton deplasmanı ile Sovyetler döneminin okyanus görev kuvveti kurma hedefinin ürünüdür. 1991 yılında göreve başlayan gemi, katapult sistemini haiz olmayıp, uçakların kalkışında aerodinamik destek sağlamak için 304,5 metre uzunluğundaki platformunun baş tarafında 12 derece açığa sahip ski-jump bulundurmaktadır. Gemi, konvansiyonel iniş kalkışlı Su-25, Su-33 ve Mig-29 uçakları olmak üzere üzerinde 30 ve üzeri uçak taşıma kapasitesine sahiptir.²²

Geçmişte uzun yıllar uçak gemisine sahip olmayı hedefleyen Çin, ilk olarak Ukrayna'dan inşası yarım kalmış Kuznetsov sınıfı uçak gemilerinden Varyag'ı satın almak suretiyle planını uygulamaya koymuştur. Yüzer otel ve gazino yapmak gayesiyle satın alındığının duyurmasıyla 2001 yılında Türk Boğazlarından geçen gemi, uzun süreli tadilatın ardından Eylül 2012'de Liaong ismiyle hizmete başlamıştır. Tasarım yönünden Kuznetsov'tan büyük bir farkı olmayan ancak silah ve sensörleri açısından bazı değişiklikleri ihtiva ettiği görülen gemide, konuşlandırmak üzere Mig-33'lere benzerlik gösteren J-15 uçakları tadil edilmiştir. Gemide toplam 24 adet J-15 ve 12 adet helikopter konuşlandırılabilir. ²³ Varyag'dan kazandığı tecrübe ile uçak gemisi üretimine devam eden Çin, 2035 yılına kadar toplamda 6 uçak gemisine sahip olmayı planlamaktadır. Haziran 2022'de kendisinin ilk tasarımı olan Fucien gemisini denize indirerek üçüncü uçak gemisine sahip olan Çin, tamamen yerli olarak geliştirdiği 80.000 tonluk bu gemide diğer gemilerden farklı olarak elektromanyetik katapult sistemi ve hook bariyeri kullanmayı planlamaktadır.²⁴

21 Sami Atalan, a.g.e., s.42.

22 Cenk Özgen, a.g.e., s.32.

23 Sami Atalan, a.g.e., s.50.

24 Global Times İnternet Sayfası, "China launches EM catapults equipped 3rd aircraft carrier in Shanghai", [https:// www.globaltimes.cn/page/202206/1268368.shtml](https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268368.shtml), (Erişim Tarihi:29.12.2022).



Şekil-4 Rusya ve Çin'e ait STOVAR Yetenekli Uçak Gemileri²⁵

Hindistan, tarihte ilk uçak gemisine 1957 yılında İngiltere'den satın aldığı HMS Hercules'i INS Vikrant adı ile göreve başlatmasıyla sahip olmuştur. 1997 yılında bu geminin hizmet dışına ayrılması ile kendi özgün uçak gemisi programını ise yine aynı isimle başlatmıştır. Rus havacılık ekipmanlarına sahip bu gemide, Kuznetsov uçak gemisine benzer olarak 262,5 metre uzunluğunda ski-jump'lı uçuş platformu bulunmaktadır. Başta Mig-29 ve Hindistan'ın yerli uçağı HAL Tejas olmak üzere 30 hava aracı konuşlandırılması planlanan 37 bin tonluk geminin 2023 yılı içerisinde göreve başlaması beklenmektedir. Ayrıca Sovyetler döneminde Admiral Gorshkov olarak görev yapan Kiev sınıfı uçak gemisi 2004 yılında Hindistan tarafından satın alınmıştır. INS Vikramaditya ismiyle görev yapan uçak gemisinin boyu 284 metre, deplasmanı 44 bin ton olup, başta Mig-29 uçakları olmak üzere 30 hava aracı taşıyabilmektedir.²⁶

Soğuk Savaş sonrası değişen koşullara ayak uydurmak için 1998 yılında yeni stratejik savunma planlaması yapan İngiltere, Kraliyet Donanması envanterindeki gemilerden daha yüksek taarruz kabiliyete sahip yeni gemileri hizmete almaya karar vermiştir. Bu kapsamda inşasına başlanan HMS Queen Elizabeth, 2017 yılında donanmaya teslim edilmiştir. İkinci gemi HMS Prince of Wales ise denize indirilmiş olup, kabul faaliyetleri devam etmektedir.²⁷ Yaklaşık 50 yıllık kullanım ömrü olduğu belirtilen ve STOVL konfigürasyonda sabit kanat hava araçlarını konuşlandırabilen bu gemilerin boyu 284 metre, tam yüklü deplasmanı 70 bin tondur. 7 gün kesintisiz harekât icra edebilecek yetenekte olan gemiler, 40 sabit ve döner kanatlı hava aracı taşıma kapasitesine sahip olup, 15 dakika içerisinde 24 uçağın kalkış yapması ve 24 dakika içerisinde 24 uçağın inişi yapmasına olanak sağlayacak şekilde gün içerisinde yaklaşık 110 sorti gerçekleştirebilmektedir.²⁸

²⁵ Vikipedi İnternet Sayfası, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Admiral_Kuznetsov_\(uçak_gemisi\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Admiral_Kuznetsov_(uçak_gemisi)), (Erişim Tarihi:29.12.2022)

²⁶ Hindistan Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, <https://www.indiannavy.nic.in/content/vikramaditya-delhi-class-rajpur-class-ranvir-class-kolkata-classvisakhapatnam-class>, (Erişim Tarihi:29.12.2022).

²⁷ İngiltere Kraliyet Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Surface Fleet", <https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/surface-fleet>, (Erişim Tarihi:30.12.2022).

²⁸ Sami Atalan, a.g.e., s.46.



Şekil-5 İngiltere ve İtalya'ya ait STOVL Konfigürasyonlu Uçak Gemileri²⁹

Bir Akdeniz ülkesi olarak İtalya, uçak gemilerinin sadece okyanusa kıyısı bulunan ülkeler tarafından tercih edildiği varsayımını çürütmektedir. İtalyan Donanması'nın kuvvet yapısında STOVL tipi iki uçak gemisi bulunmaktadır. ITS Garibaldi isimli ilk gemi 1985 yılında esasen helikopter gemisi olarak hizmete girmiştir. 1990'lı yıllarda çıkarma harekâtlarını da destekleyebilecek uçak gemilerine yönelik İtalya, bu gemiye Harrier uçaklarının inişini gerçekleştirmesiyle, 1994'te uçak gemisi olarak resmen göreve başlatmıştır. Boyu 180 metre, tam yüklü deplasmanı 13.850 ton olan gemi 600 tam donanımlı deniz piyadesi taşıyabilmesine rağmen konuşlu herhangi bir kara veya çıkarma aracı bulunduramadığı için LHD olarak sınıflandırılmamış, uçak gemisi olarak kabul edilmiştir. Geminin mevcut uçuş platformu 6,5 derecelik açıya sahip açılı güverteye sahip olup 16 sabit ve döner kanatlı hava aracı taşıyabilmektedir. Bu gemi ile birlikte 2001 yılında inşasına başlanan ITS Cavour isimli ikinci gemi, 2007 yılında hizmete girmiştir. Boyu 235,6 metre, tam yüklü deplasmanı 27 bin ton olan gemi, 500 tam donanımlı deniz piyadesi nakledebilmektedir. Çıkarma harekâtında da kullanılabilen gemi, hangarında 100 taktik araç ve 24 muhabere tankı taşıyabilmektedir. Bu yeteneğine rağmen uçak gemisi olarak kabul edilen geminin, uçuş platformu 12 derecelik ski-jump'a sahip olup, gemi 24 sabit ve döner kanatlı hava aracı taşıma kapasitesine sahiptir.³⁰

Uçak gemisi geleneğine sahip olmayan Tayland Kraliyet Donanması; Tayland Körfezi, Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi'nde deniz yollarının korunması maksadıyla 1990'lı yıllarda düşük maliyetli küçük bir uçak gemisi tedarikine gitmiştir. 1997 yılında göreve başlayan HTMS Chakri Naruebet uçak gemisi 12 derecelik kızaklı platforma sahip olup, toplam 12 hava aracı

²⁹ Naval News İnternet Sayfası, <https://www.navalnews.com/naval-news/2021/03/f-35b-landed-aboard-italian-navy-aircraft-carrier-its-cavour-for-the-first-time/#prettyPhoto>, (Erişim Tarihi:30.12.2022).

³⁰ Sami Atalan, a.g.e., s.48.

taşıma kapasitesine sahiptir. Başlangıçta sabit kanat harekâtı olarak STOVL tipi Harrier uçaklarını taşıyan gemi, 2006 yılında bu uçakların hizmetten ayrılması sonrası sabit kanat uçuş harekâtı icra etmemektedir. Boyu 182,6 metre, tam yüklü deplasmanı 11 bin ton olan gemi, son yıllarda sel vakaları ile uğraşan bölgede savaş dışı harekât kapsamında kullanılmakta ve limanda bulunduğu dönemlerde turistik ziyarete açılmaktadır.³¹

3. Geleceğin Uçak Gemileri

Tarihsel yolculuğunda yaklaşık bir asırı devirirken büyük donanmaların önemli kuvvet çarpanını olmayı sürdüren uçak gemileri, denizlerde sahip olduğu prestiji günümüzde hâlâ korumakta ve birçok ülke tarafından tercih edilmeye devam edilmektedir. Ancak uçak gemilerinin mevcut yüksek inşaa maliyetleri, lojistik/eğitim altyapısı ihtiyacı ve gemi üzerine konuşlandırılan deniz hava gücü ile bütüncül olarak ele alındığında uçak gemilerinin varlığının sorgulanmasını beraberinde getirmiştir. Özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra kurulan tek kutuplu dünya düzeninin artık sonuna gelinip çok kutuplu sisteme geçildiğine dair tartışmalar sürerken, günümüzde dünya yeni ve temelde farklı bir büyük güç rekabet çağına doğru ilerlemektedir. Soğuk Savaş dönemini betimleyen ABD ve Sovyetler arasındaki iki kutuplu cepheleşmenin aksine bu dönemde; Çin, ABD ve Rusya arasında olası bir rekabetin en azından orta vadede yaşanması beklenmektedir.³²

Yaşanan bu duruma paralel olarak ülkeler arası büyük bir rekabetin olmadığı Soğuk Savaş sonrası dönemde, dünya bahriyelerinde mutlak deniz hakimiyetinin sağlanması yerine, az tehditli ortamda kuvvet aktarımına yönelik unsur geliştirilmesi daha öncelikli hale gelmiş ve yüksek maliyetli uçak gemisi kullanımı tartışılır olmuştur. Ancak çok kutupluluk tartışmalarının yapıldığı günümüz uluslararası politığında yaşanan küresel gerginlikler, okyanuslarda deniz hakimiyetini sağlayabilecek güçlü bir donanmaya sahip olmanın önemini hegemonya iddiası olan ülkelere yeniden hatırlatmaktadır. Bu kapsamda başta ABD olmak üzere yıllardır birçok ülke tarafından etkin olarak kullanılan uçak gemileri, sahip olduğu yetenekleri ile deniz gücünün siyasi kullanımları için tercih edilen en etkili araç olarak hala öne çıkmaktadır.³³ Bu kapsamda ülkeler geleceğin harekât ortamına hazırlanırken uçak gemilerini de geleceğe yönelik planlamaya devam etmektedir. Mevcut uçak gemisi filosu ile bu alanda üstünlüğünü koruyan ABD, son tasarladığı

31 Insider İnternet Sayfası, "Thailand has an aircraft carrier without any aircraft", <https://www.businessinsider.com/thailand-aircraft-carrier-has-no-aircraft-2015-2>, (Erişim Tarihi:30.12.2022).

32 Brayn Clark vd., Regaining The High Ground At Sea Transforming The U.S. Navy's Carrier Air Wing For Great Power Competition, Center for Strategic and Budgetary Assessments, Washington, 2018, s.6.

33 John F. Lehman ve Steven Wills, a.g.e, s.24.

Ford sınıfı uçak gemileri yüksek maliyetleri nedeniyle yoğun eleştirilere maruz kalmasına rağmen, sınıfın ikinci ve üçüncü gemisini inşa etmeye devam etmektedir. ABD'ye kıyasla savunma bütçeleri daha az olan ve bu nedenle uçak gemilerinin gerekliliği kendi kamuoyunda tartışılan Birleşik Krallık ve Fransa ise, günümüz ve gelecek uçak gemisi tedarikine yönelik çalışmalarına benzer şekilde devam etmektedir. Öte yandan Hint-Pasifik bölgesinde son yıllarda artan silahlanma yarışına bağlı olarak Çin ve Hindistan'ın da yeni uçak gemisi projeleri yürüttüğü görülmektedir. Özellikle ekonomik büyümesine paralel olarak donanmasını büyütmeye çabalarını son yıllarda hızla artıran Çin, Varyag ile başladığı bu süreçte kazandığı tecrübeyi yeni nesil uçak gemisi inşasında kullanmakta ve 80 bin tonluk elektromanyetik katapultlu uçak gemisi inşa etme yolunda emin adımlarla ilerlemektedir.³⁴

Hem Avrupa-Atlantik hem de Asya-Pasifik bölgesi ülkelerinde görülen bahse konu uçak gemisi geliştirme çabaları, uçak gemilerinin geleceğin harekât ortamında nasıl şekil alacağı hususunu günümüzde yeniden tartışılır hale getirmiştir. Özellikle kendini koruma sistemlerine karşı dayanıklılığı her geçen gün gelişen, menzil ve süratleri hızla artan füze teknolojileri ile harekât alanında oyun değiştirici olarak görülen insansız sistemlerin deniz harekât ortamına hızla dahil olma süreci, geleceğin harekât ihtiyaçlarına cevap verebilmesi için uçak gemilerinin yeniden değerlendirilmesini gerekli kılmıştır. Bu değerlendirme süreci ise uçak gemilerinin kapasitesi ve gücünü doğrudan etkileyen tonaj, takat sistemi ve üzerinde taşıdığı deniz hava gücü üzerinde geliştirilmiştir.

3.1 Geleceğin Uçak Gemilerinin Boyut ve Tonaj Değerlendirmesi

Günümüzde yaşanan Rusya-Ukrayna gerginliği sonrasında Avrupa-Atlantik ile Asya-Pasifik arasında oluşmaya başlayan kırılganlığın tetiklediği küresel rekabet kapsamında uçak gemilerinin kullanımı yeniden öne çıkarken, günümüz harekât ortamının Soğuk Savaş ve hemen sonrası dönemden büyük farklılıklar gösterdiği ve uçak gemilerinin bu duruma kendilerini adapte etme ihtiyacının hasıl olduğu görülmektedir. Bu hususta öncelikle hızla gelişen teknoloji ile birçok ülkenin kendi ana karasını korumaya yönelik sensör ve silah menzilleri ile alan erişiminin engellenmesi (Anti Access/Area Denial-A2/AD) yeteneklerini günümüzde çok yüksek seviyelere çıkarmaya başladığı bilinmektedir. Özellikle ülkeler arasındaki küresel rekabette yeni Dehşet Dengesi³⁵ oluşturabilecek seviyede oyun değiştirici olarak görülen hipersonik

34 Liu Xuanzun, "China's 3rd aircraft carrier Fujian 'makes smooth progress' in mooring trials ahead of expected maiden voyage", <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287212.shtml>, (Erişim Tarihi: 30.03.2023).

35 Literatürde "MAD; Mutual Assured Destruction" olarak bilinen ve Soğuk Savaş döneminde iki kutbun birbirine karşı uyguladığı güvenlik stratejisidir. Muhasıma karşı güçlü silah kullanma tehdidini elinde

füze teknolojisine yönelik denemelerin, 2010'lu yılların başından itibaren yoğunlaşması sebebiyle günümüzde ülkelerin egemenlik tartışmalarına maruz bölgeleri, önemli düğüm noktaları veya sahip olduğu boğazlar gibi özel bölgelerinde A2/AD uygulamaları genişlemektedir. Genişleyen bu alanlarda uçak gemisi gibi yüksek değerli birlikleri havi görev gruplarının hava savunma imkân kabiliyetlerini doyuma ulaştıracak yoğunlukta balistik füzeler atma kabiliyetine sahip olunarak harekât alanına girişlerinin engellenmesi esas alınmaktadır. Böylece ülkelerin deniz hak ve menfaatlerini korumak için uçak gemileri ile denizlerde varlık göstermesi, geçmişte olduğundan daha karmaşık ve güç hale gelmektedir.

Bununla birlikte Soğuk Savaş sonrası tek kutuplu sistemin hüküm sürdüğü dünyada hâkim olan çatışmasız ortamda suüstü unsurlarına karşı doğrudan bir denizaltı tehdidinin mevcut olmaması nedeniyle, açık denizlerde görev yapan uçak gemisi görev gruplarının Denizaltı Savunma Harbine (DSH) ağırlık vermeden harekât icra ettiği görülmektedir. Ancak günümüzde küresel rekabetin hızla artmaya başlaması, ülkelerin denizaltı kabiliyetlerini gün geçtikçe artırmasına neden olmuştur. Bu durum ülkelerin gelişmiş A2/AD yetenekleri ile hâlihazırda oldukça kısıtladığı deniz harekât ortamını uçak gemileri için çok tehditli ortama çevirmiştir.³⁶ Uçak gemilerinin günümüzde etkiye açık bu durumu ise geleceğin harekât ortamında uçak gemilerinin varlığı ile birlikte ne yapıda olması gerektiğinin sorgulanmasını beraberinde getirmiştir.

Uçak gemilerinin tonajları üzerinden yapılan bu değerlendirmelerde, büyük yatırımlar yapılarak temin edilen büyük tonajlı uçak gemilerinin yerine hafif uçak gemisi olarak değerlendirilen daha küçük tonajlı gemilerden daha çok temin edilmesi öngörülmüştür. Bu süreçte helikopterlerin icra edebildiği görevlerin DSH, Suüstü Harbi (SUH), Mayın Karşı Tedbirleri (MKT), Arama Kurtarma gibi çok çeşitli olması ve STOVL yetenekli uçakların hava harekâtında etkin kullanımı, daha düşük maliyetli alternatifler için araştırmalara ilham vermiştir. Özellikle LHD/LHA tipi gemilerin öne çıktığı bu görüşte, muhasım tarafından askeri karar verme süreçlerinde mutlak ağırlık merkezi olarak alınacak ve etki edilmeye çalışılacak büyük tonajlı uçak gemileri yerine daha düşük maliyetlerle tedarik edilen birçok hafif uçak gemisinin harekât sahasına yayılması ve helikopterler ile denizaltılara karşı DSH faaliyeti icra edilirken, STOVL uçaklar ile uçak gemisi ana görev fonksiyonlarının icra edilmesi planlanmıştır. Ancak STOVL uçakların yeteneklerinin konvansiyonel iniş kalkışlı uçaklara kıyasla daha düşük menzil ve daha az silah yükünü haiz

bulundurma muhasımın da güçlü silahlarını kullanmasını engeller anlayışına oturtulan caydırıcılık dengesidir.

36 Brayn Clark vd., a.g.e., 21.

olması ve güdümlü mermi, balistik füze veya torpido angajmanına maruz kalacak hafif bir uçak gemisinin yüzerlik idamesinin büyük tonajlı gemilere kıyasla daha zor olması nedeniyle bu görüş eleştirilmiştir.

Yapılan eleştirinin temelinde İkinci Dünya Savaşı'nda uygulanan hafif uçak gemisi tedariki stratejisinden elde edilen tecrübeler örnek gösterilmiştir. Savaş esnasında ABD, büyük uçak gemilerini inşa etmek için ihtiyaç duyulan geniş zamanın mevcut olmaması ve donanmanın bu süreçte daha fazla gemi sayısına ihtiyaç duyması nedeniyle uçak gemilerine eşlik etmesi maksadıyla deplasmanı 16 bin ila 19 bin ton arasında değişiklik gösteren hafif uçak gemilerini “CVL” koduyla hizmete almıştır.³⁷ Görev gruplarına destek gemisi olarak kullanılan bu gemiler ile birlikte 10 bin ila 14 bin tonluk uçak gemisi eskort gemileri “CVE” koduyla inşa edilmiştir. Ancak amfibi görevler ağırlıklı kullanılması planlanan bu gemiler, savaş süresince uçak gemisi görev gruplarının hava savunma şemsiyesi olmadan harekât icra edememiştir. Hatta diğer gemilerin etkin hava savunma şemsiyesi olmadan Japon gemileri ile karşılaşılırsa zafiyet yaratmaması için bu gemilerin acilen hattın gerisine çekilmesi sağlanmıştır. Bununla birlikte görev gruplarının SUH ve DSH görevleri de daha çok kruvazörler ve muhripler tarafından sağlanmıştır. Sonuç olarak Japon Donanması karşısında Pasifik'te sayısal üstünlüğü sağlamak maksadıyla inşa edilen “CVL” ve “CVE” gemileri, yani küçük uçak gemileri, hiçbir zaman uçak gemilerinin yerini alacak performans göstermemiş, aksine uçak gemilerine bağımlı harekât icra edebilmiştir.³⁸

Bununla birlikte İkinci Dünya Savaşı esnasında ABD Donanması, o dönemin büyük uçak gemileri olarak kabul edilen Essex sınıfı USS Franklin (CV 13)'e Ekim 1944 ve Mart 1945 tarihlerinde yapılan Japon hava taarruzlarından, uçak gemisi yapılarına yönelik önemli dersler çıkarmıştır. Özellikle 2600 personelin 800'ünün kaybedildiği ve savaş süresince herhangi bir ABD savaş gemisinin karşı karşıya kaldığı en şiddetli yangına sebebiyet veren 1945 yılı taarruzu, büyük uçak gemilerinin ağır hasarlardan kurtulabilir olduğunu göstermesi açısından önemli örnek olmuştur. Nitekim bahse konu taarruz sonrası gemi hemen faal olmasa bile en azından yüzerliğini kaybetmemesi nedeniyle gerekli bakım onarımdan sonra tekrar göreve döndürülebilmiştir.³⁹

Alınan dersler neticesinde uçak gemileri için zırh ve diğer gelişmiş koruma

37 Sam J. Tangredi, “Sizing the Carriers-A Brief History of Alternatives”, Naval War College Review, 2021, Cilt:74, Sayı:4, s.6, <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol74/iss4/5>, (Erişim Tarihi: 01.04.2023).

38 Sam J.Tangredi, a.g.m., s.10.

39 John F. Lehman ve Steven Wills, “Aircraft Carriers—Missions, Survivability, Size, Cost, Numbers”, Naval War College Review, Cilt:74, Sayı:4, (2021), s.8, <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol74/iss4/4>, (Erişim Tarihi: 02.04.2023).

biçimlerini içeren yeni tasarım parametreleri belirleyen ve gemilerinin boyutları gün geçtikçe artan ABD, Mayıs 2005 tarihinde uçak gemilerinin gelecek tasarımını değerlendirmek maksadıyla, eski Kitty Hawk sınıfı USS America (CV 66) uçak gemisi ile dört haftalık SINKEX eğitimi icra etmiştir. Uçak gemilerinin alabileceği olası hasarlara rağmen yüzerliğin sağlanmasına yönelik testlerin yapıldığı bu süreçte, geleceğin büyük nükleer uçak gemilerinin gelişimini desteklemek için değerlendirmelerde bulunulmuştur. Yapılan gerçek atışlar sonunda münfesih gemi USS America'nın mevcut çift gövdeli yapısı ve binden fazla su geçirmez bölmesi geminin batmasını engellemiştir. Eğitimin sonunda batmayan geminin bölme kapakları kasıtlı olarak açılarak kontrollü batması sağlanmıştır. Ancak bu eğitim sayesinde USS America'nın geliştirilmiş versiyonları olarak inşa edilen mevcut Nimitz ve Ford sınıfı uçak gemilerinin üstün beka kabiliyetine sahip olduğuna yönelik sonuç elde edilmiştir.⁴⁰

Gerek İkinci Dünya Savaşı'ndan kazanılan tecrübeler, gerekse icra edilen eğitimler ve gerçekleştirilen harp oyunları sonucunda ABD Donanması, deplasmanı yaklaşık 40 bin ton veya daha az olan bir uçak gemisinin yalnızca kısa süreli bölgesel harekâtlarda kullanılabileceği, aksi takdirde kendi veya müttefik hava kuvvetleri ile desteklenmesi gerekeceği sonucuna ulaşmıştır. Bununla birlikte sadece refakat gemilerinin silah sistemleri tarafından korunabilen alanlarda harekât icra etmeye ihtiyaç duyacağı yönünde bir neticeye varılmıştır. Ayrıca bu büyüklükteki gemilerin taşıyacağı hava aracı sayısı ile kendi görev gruplarını muhasım hava saldırılarına karşı korurken eş zamanlı olarak kıyıdaki hedeflere hava taarruzu düzenlemede yetersiz kaldığı belirtilmiştir. Yüksek yoğunluklu çatışmaların olduğu bir muharebe sahasında ise bu tarz hafif uçak gemilerinin, yalnızca birkaç saat angajmana katkı sağlayabilmesi ise yine eleştirilen diğer bir nokta olmuştur.⁴¹

Bununla birlikte nispi savaş gücünde denk bir muhasıma karşı, kabul edilebilir vuruş gücü ve performansın elde edilmesi için en az 65 bin ton deplasmana sahip çok maksatlı uçak gemilerine ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Bu deplasmana yönelik ihtiyacın, eş zamanlı olarak görev grubunun hava savunmasının sağlanması, muhasım denizaltılara karşı DSH icra edilebilmesi ve kıyı hedeflerine hava taarruzu gerçekleştirilmesi ihtiyacından kaynaklandığı vurgulanmıştır. Bahse konu ana görev fonksiyonlarının yanında stratejik seviyede caydırıcılık sağlama, sancak varlık gösterme, deniz güvenliğinin sağlanması gibi savaş dışı görevlerinde de daha etkin icra edilebildiği vurgulanmıştır.⁴²

40 Lehman ve Wills, a.g.m., s.9.

41 Sam J. Tangredi, a.g.m., s.11.

42 Tomáš Schöber vd., a.g.m., s.154.

Bu değerlendirmeye paralel olarak ABD'nin 1981 ile 1987 yılları arasında Donanma Sekreterliği görevini yürüten John F. Lehman, Steven Wills ile birlikte yayınladığı makalede; geleceğin uçak gemisi olarak İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde Pasifik Savaşı'ndan alınan tüm dersleri içerecek şekilde geliştirilen Midway uçak gemisini maliyet etkin platform olarak tekrar öne çıkarmıştır. Günümüz Nimitz sınıflarının kabaca üçte iki büyüklüğünde yapıya sahip olan USS Midway, 1945 yılından 1991 Körfez Savaşı'na kadar 46 yıl görevde kalmış bir gemi olarak dikkat çekmektedir. Eski Donanma Sekreteri tarafından yapılan önermede bu boyutta inşa edilecek yeni bir uçak gemisinin, Nimitz ve Ford sınıfı gemilere kıyasla daha az uçak taşıyabilecek kapasitede olacağı kabul edilmektedir. Ancak hâlihazırda uçak gemilerinde konuşlandırılan tüm mevcut uçakların ve gelecekte konuşlandırılması planlanan uçak projelerinin rahatlıkla konuşlandırılabilmesi bir yapıya sahip olacağı belirtilmektedir. Konvansiyonel takatli olması nedeniyle nükleer gemilere kıyasla mutlaka daha maliyet etkin olacağı vurgulanan geminin, 65 bin tonluk deplasmanı ile hava araçları için yeterli mühimmat deposu ve hava aracı yakıt deposuna sahip olacağı öngörülmektedir. Nihayetinde bu yetenekleri ile Nimitz ve Ford sınıfı gemilere nispeten daha az, ancak günde en az 80 ve üzeri sortiye karşılayacak seviyede uçuş harekâtını destekleyebileceği tahmin edilmektedir. Ayrıca gemide öngörülen depo alanları ile en az 1 hafta kesintisiz harekât bölgesinde kalabilecek kapasitede olacağı öngörülmektedir. Bununla birlikte gemide su geçirmez bölmeler olması, kemere bölgesinin ağır zırh ile donatılması ve etkin yangın, yara savunma yeteneğine sahip olması gibi günümüz uçak gemilerinin tüm önemli beka özelliklerini mutlaka içermesi gerektiği özellikle vurgulanmaktadır.⁴³

ABD'de yapılan değerlendirmeler ile birlikte uçak gemisi olan diğer ülkelerin gelecek planlamalarına bakıldığında ise, yine benzer tonajlarda gemilere yönelik çalışmalar yapıldığı görülmektedir. ABD haricinde tek nükleer takatli uçak gemisine sahip olan Fransa, 42 bin tonluk 261 metre uzunluğundaki uçak gemisi FS Charles de Gaulle (R91)'ü 2038 yılından itibaren 75 bin tonluk 310 metre uzunluğundaki yeni gemi ile değiştirmeyi planlamaktadır.⁴⁴ Uçak gemisi kültürüne sahip bir diğer önemli ülke Birleşik Krallık ise, yeni göreve başlattığı Queen Elizabeth sınıfı uçak gemilerini müteakip 50 yıl süresince kullanmayı hedeflemektedir. Yaklaşık 70 bin tonluk deplasmanı ile en az 65 bin ton öngören değerlendirmeye uygun yapıda olduğu görülen bu gemilerin sadece hava aracı kompozisyonu değişikliği ile geleceğe hazırlanacağı görülmektedir.⁴⁵

43 Lehman ve Wills, a.g.m., s.11.

44 Luca Peruzzi, "French Navy new generation aircraft carrier design detailed", <https://www.edrmagazine.eu/french-navy-new-generation-aircraft-carrier-design-detailed>, (Erişim Tarihi: 05.04.2023).

45 "UK's Carriers Could Use 'Catapult Systems' For Unmanned Aircraft", <https://www.forces.net/news/uks->

Asya-Pasifik ülkelerinin gelecek planlamalarına bakıldığında ise özellikle Çin'in yoğun gayreti dikkat çekmektedir. Üçüncü uçak gemisi Fujian ile 80 bin ton deplasmana ulaşan Çin'in uçak gemisinden E/H ve AEW uçakları ile İHA'ların kalkışını sağlayabilmek için katapult sistemi kullanmaya başlayacağı görülmektedir.⁴⁶ Bölgenin diğer büyük ülkesi Hindistan'ın ise, geleceğin donanmasını oluşturma çalışmaları kapsamında STOBAR yetenekli uçak gemisi INS Vikrant'ın mevcut yeteneklerini yeterli bulmaması nedeniyle gelecekte 65 bin ton deplasmana sahip CATOBAR yetenekli INS Vishal projesini gerçekleştirmek istediği görülmektedir.⁴⁷

3.2 Konvansiyonel Takat ile Nükleer Takat Değerlendirmesi

Nükleer takatin doğuşu, 20. yüzyılın en önemli askerî teknolojik gelişmelerinden birisi olmuştur. Bu gelişme neticesinde nükleer teknolojiye sahip ülkeler yıllarca yakıt ikmaline ihtiyaç duymadan okyanus aşabilen devasa uçak gemilerine sahip olabilmişlerdir. Bu gemilerin nükleer teknolojiye sahip ülkeler tarafından tercih edilmesinin ana maksadı irdelendiğinde ise; özellikle ana karadan uzak denizlerde icra edilmesi gerekli askerî faaliyetlere yönelik öncelikler öne çıkarılmaktadır. Bu kapsamda nükleer takatli gemilerin konvansiyonel takatli gemilere göre uzun mesafeli okyanus geçişlerini daha hızlı süratlerle yapabilme ve yakıt ikmaline ihtiyaç duymadan harekât alanında daha uzun süre kalabilme gibi önemli avantajlara sahip olması önemle vurgulanmaktadır. Ancak nükleer takatin, uçak gemileri ve denizaltılar dışında kullanımının pek yaygınlaşmadığı hususu da ortadadır. Bunun temel nedeni incelendiğinde ise ülkelerin donanma oluşturmada maliyet etkin platformlar tercih etmesinin olduğu görülmektedir.

Konu ile ilgili olarak ABD Kongresi Bütçe Ofisi'nin harp gemilerinin fosil yakıta dayalı konvansiyonel takat yerine, nükleer takat ile inşa edilmesi durumunda oluşacak maliyet farklılığına yönelik geçmiş dönemde bir çalışma yaptığı görülmektedir. ABD Deniz Kuvvetleri'nin gelecek dönem ihtiyaçlarına cevap verebilmek amacıyla 2011 yılında yapılan çalışma kapsamında nükleer veya konvansiyonel takatin hangisinin daha uygun maliyete sahip olup olmayacağını belirleyen esas faktörün önümüzdeki yıllarda petrol fiyatları için öngörülen rakamlar olduğu tespit edilmiştir. Ofis tarafından, Ocak 2011 makroekonomik projeksiyonlarında, petrol fiyatlarının varil başına ortalama 86 dolar olduğu ve önümüzdeki on yıl içinde genel enflasyon oranının yılda ortalama yüzde 1 puan üzerinde artacağı varsayılmıştır. Bu şekilde, 2021

carriers-could-use-catapult-systems-unmanned-aircraft, (Erişim Tarihi: 05.04.2023).

46 "China launches EM catapults-equipped 3rd aircraft carrier in Shanghai", <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268368.shtml>, (Erişim Tarihi: 05.04.2023).

47 Abhishek Bhalla, "INS Vikrant: Navy's big push for another carrier and new fighter jets", <https://www.indiatoday.in/india/story/a-day-onboard-ins-vikrant-navy-big-push-for-another-carrier-and-new-fighter-jets-2343801-2023-03-07>, (Erişim Tarihi: 05.04.2023).

yılına kadar varil başına petrol fiyatının 95 dolara çıkacağı ve benzer artış trendi ile 2040 yılına kadar varil başına 114 dolara ulaşacağı kabul edilmiştir. Bu varsayımlar ile nükleer bir amfibi hücum gemisi LHD/LHA'nın, yani hafif uçak gemisinin, toplam yaşam döngüsü maliyetinin konvansiyonel bir gemiye göre yüzde 4 daha yüksek olacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte eğer petrol fiyatları 2040 yılında varil başına 140 dolara çıkarsa; nükleer takatli küçük uçak gemileri yaşam döngüsünün konvansiyonel takate göre daha kârlı hale geleceği belirtilmiştir.⁴⁸

1997 yılında Ford sınıfı uçak gemilerinin hangi takate istinaden inşa edilmesi gerektiğinin belirlenebilmesi maksadıyla ABD Genel Muhasebe Ofisi tarafından ABD Kongresi'ne sunulmak üzere hazırlanan ve konvansiyonel uçak gemisi ile nükleer uçak gemisi arasında maliyet değerlendirmesi içeren bir başka raporda ise konvansiyonel takatli bir uçak gemisinin 50 yıllık faydalı ömrü süresince toplam maliyeti yaklaşık 14 milyar dolar hesaplanırken, nükleer uçak gemisi için bu rakamın yaklaşık 22,2 milyar dolar olması öngörülmüştür.⁴⁹

Tablo-1 Konvansiyonel ve Nükleer Uçak Gemisi Maliyetleri⁵⁰

Maliyet	Konvansiyonel Takat Uçak Gemisi (Milyar \$)	Nükleer Takat Uçak Gemisi (Milyar \$)
Gemi Tedarik Maliyeti	2,050	4,059
Yarı Ömür Modernizasyonu Maliyeti	0,866	2,382
İşletim Maliyeti	11,125	14,882
Hizmetten Çıkarma Maliyeti	0,053	0,899
Toplam Maliyet	14,094	22,222

Günümüze gelindiğinde ise sadece üretim maliyeti 13 milyar doları aşan Ford sınıfı gemiler için nükleer yakıt yenilemesini de içeren yarı ömür modernizasyonu 2018 yılı rakamlarıyla 5,56 milyar dolar olarak tahmin edilmiştir. Ayrıca geminin hizmet dışına çıkması esnasında ise askeri veya ticari bir tersanenin tercih edilmesine bağlı olarak sadece nükleer yakıtın boşaltması ve geri dönüştürülmesi için konvansiyonel uçak gemisine kıyasla tahmini 750 milyon ila 1,5 milyar dolar arasında ilave maliyet ile karşılaşılacağı

48 ABD Kongresi Bütçe Ofisi İnternet Sayfası, <https://www.cbo.gov/publication/42180>, (Erişim Tarihi: 09.04.2023).

49 US General Accounting Office, Cost-Effectiveness Conventionally Nuclear-Powered Carriers, (Washington, 1998), s.9.

50 US General Accounting Office, a.g.e., s.9.

belirtilmiştir. Öte yandan eski Kitty Hawk ve Kennedy sınıfı uçak gemilerinden yola çıkılarak konvansiyonel takatli bir uçak gemisinin yılda ortalama 500 bin varil F-76 motorine ihtiyacı olduğu kabul edilerek, Ekim 2020 rakamlarıyla⁵¹ yıllık yakıt maliyetinin kabaca 50 milyon dolar olacağı tespit edilmiştir.⁵²

Konvansiyonel ve nükleer takat kıyaslaması kapsamında yapılan değerlendirmelerin dikkat çekicilerinden bir diğeri ise, nükleer takatli geminin deniz geçişini konvansiyonel takatli gemiye kıyasla daha hızlı yapılmasına imkân vermesi ile ilgili olmuştur. Bu kapsamda ABD'nin batı kıyısından Basra Körfezi'ne yaklaşık 12 bin deniz mili mesafenin sabit bir hızla alınması durumunda, konvansiyonel takatli geminin harekât sahasına yaklaşık 6 saat daha geç vardığı belirtilmiştir. Benzer senaryo ABD'nin doğu kıyısından Doğu Akdeniz'e yaklaşık 4 bin 800 deniz mili mesafede daha kısa bir intikal için incelendiğinde ise konvansiyonel takatli geminin sahaya nükleer gemiden yaklaşık 2 saat geç vardığı belirtilmiştir. Ancak yapılan bu incelemede, uçak gemisinin görev grubu halinde seyretme zorunluluğunun ve dolayısıyla görev grubu içerisindeki konvansiyonel takatli gemilerin ikmal yapma ihtiyacının dikkate alınmadığı hususu özellikle vurgulanmıştır. Ayrıca aynı raporda konvansiyonel ve nükleer takatli uçak gemisinin harekâta etkisi de değerlendirilmiştir. Bu kapsamda Birinci Körfez Savaşı'nda harekâta katılan 6 adet uçak gemisinin 5 adedinin konvansiyonel takatli olduğu ve uçulan ortalama sorti sayısının her iki uçak gemisi türü için neredeyse aynı olduğu belirtilmiştir. Ancak ayırt edici bir fark olarak hava aracı yakıtı ve cephaneye ikmal bütünlemesinde; konvansiyonel gemiler her 2,7 ila 3,1 günde bir ikmale ihtiyaç duyarken ve nükleer geminin her 3,3 günde bir ikmal bütünlemesi yaptığı belirtilmiştir.⁵³

Belirtilen tüm bu hususlar dikkate alındığında konvansiyonel takate kıyasla önemli maliyet yükü oluşturmaya rağmen hâlihazırda ABD ile Fransa Donanmaları tarafından tercih edilen ve Çin'in dördüncü gemisinde ulaşmayı hedeflediği iddia edilen nükleer uçak gemileri⁵⁴; özellikle yüksek sürat, hava aracı taşıma kapasitesi ve ikmallsiz daha uzun harekât yeteneği gibi ayırt edici özellikleri ile öne çıkmaktadır. Tüm bunların yanında geleceğin harekât ortamında, hızla gelişen teknolojiye bağlı olarak çok dizinli radar, yönlendirilmiş enerji silahı ya da elektromanyetik silah/sistemler gibi yüksek enerji gerektiren unsurların uçak gemilerinde kullanılacak olması nükleer takati konvansiyonel takate göre daha kıymetli kılmaktadır. Fakat halihazırda çok yüksek olan uçak gemisi maliyetlerini nükleer takat ile daha da artırmanın

⁵¹ Ekim 2020 fiyatlarına istinaden 1 varil yakıt 100,38 ABD doları olarak alınmıştır.

⁵² Lehman ve Wills, a.g.e., s.91-92.

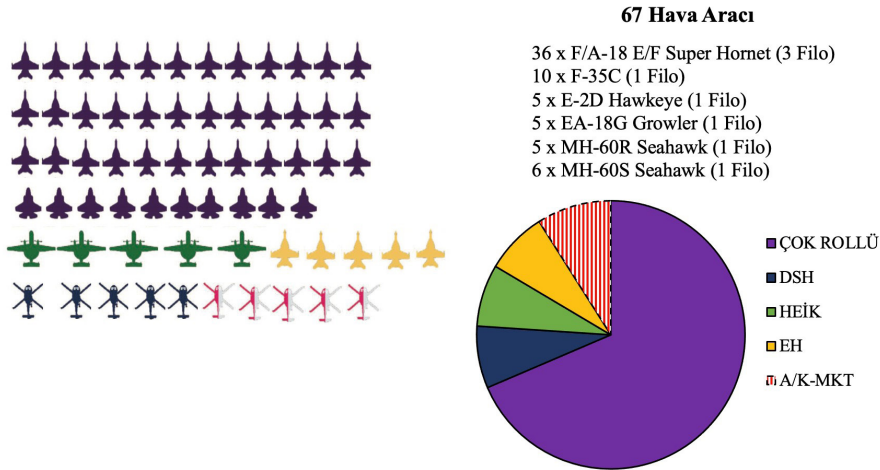
⁵³ US General Accounting Office raporu, a.g.e., s.6-7.

⁵⁴ Gabriel Honrada, "China's next aircraft carrier likely to be nuclear", <https://asiatimes.com/2022/10/chinas-next-aircraft-carrier-likely-to-be-nuclear/>, (Erişim Tarihi: 09.04.2023).

harekâtta kayda değer bir fark elde edilememesi dikkate alındığında doğru bir hal tarzı olup olmadığı sorusunu akla getirmektedir.

3.2 Geleceğin Uçak Gemilerinin Hava Gücü Değerlendirmesi

İleri üslenme, krizlere müdahale, dost ve müttefiklere destek, deniz kontrolü, hava taarruzu ve hava savunma gibi çok sayıda önemli görevi deniz aşırı bölgelerde yapabilen uçak gemileri, bu görevlerini üzerine konuşlu hava araçlarının yeteneklerine istinaden gerçekleştirebilmektedir. Gelişmiş mayınların, güdümlü mermilerin, balistik füzelerin ve hassas angajman sağlayan mühimmatların çoğaldığı, A2/AD yeteneklerinin çok arttığı günümüz harekât ortamında ise uçak gemilerinin yapabileceği görevlerin niteliği sorgulanmaktadır. Çünkü artan tehditlere bağlı olarak, kıyıya yakın bölgelerde harekât icra etmesi günümüzde zorlaşan uçak gemilerinin; muhasımın etki sahasına girmeden daha uzun menzillerden ve muhasımın savunmasını doyuma ulaştıracak daha etkin unsurlarla harekât icra etmesi gerekmektedir. Bu kapsamda uçak gemilerinin geleceğine yönelik yapılan bu sorgulamada gemilerin kendi yapıları ile birlikte gemiye konuşlu deniz hava gücünün yapısı da sorgulanmıştır.



Şekil-6 ABD'nin Halihazırda Uçak Gemisi Konuşlu Hava Aracı Kompozisyonu⁵⁵

Sahip olduğu 11 adet uçak gemisi ile dünya donanmaları içerisinde en büyük uçak gemisi filosuna sahip ABD'de bulunan Stratejik ve Bütçesel Değerlendirmeler Merkezi (Center for Strategic and Budgetary Assessments-CSBA), yukarıda belirtilen hususlar doğrultusunda geleceğin çok kutuplu güvenlik ortamında uçak gemilerinin nasıl olması gerektiğine yönelik

⁵⁵ Brayn Clark vd., a.g.e., s.35.

analiz yapmıştır. Günümüzden 2040 yılına doğru yapılan bu incelemede, uçak gemilerinin ve konuşlu deniz hava unsurlarının müşterek harekâta sağladığı katkının doğasının büyük ölçüde değişmeyeceği, ancak bu katkıyı sağlama biçimlerinin önemli değişikliklerle gelişme göstermesi gerekeceği belirtilmiştir. Bu süreçte özellikle uçak tasarımında yaşanacak gelişmeler ve yeni teknolojilerin, uçak gemisi harekâtına karşı gelişen yeni tehditlerin bertaraf edilmesinde ana etmen olacağı vurgulanmıştır.⁵⁶

Konu ile ilgili ABD'nin günümüz yetenekleri incelendiğinde; uçak gemilerinin kabul edilebilir bir riskle olası tehditlerin tahmini 500 deniz mili açığında faaliyet göstererek, tevdi edilen tüm görevleri F-18E/F Super Hornet ve F-35C Lightning gibi gemiye konuşlu çok rollü taarruz uçaklarıyla destekleyebildiği belirtilmektedir. Bununla birlikte sahip olunan elektronik harp yeteneği ve radar güdümlü silahlar (Anti Radiation Missile-ARM) sayesinde düşman hava savunma sistemlerinin etkisiz hale getirilebildiği vurgulanırken, yakın gelecekte bu şartların devam etmeyeceği özellikle belirtilmektedir. Bu doğrultuda ülkelerin gelişen savunma yetenekleri dikkate alınarak geleceğin harekât ortamında uçak gemilerinin olası tehditlerden en az 1000 deniz mili açıkta faaliyet göstereceği ve bugüne kıyasla çok daha fazla tehdidin mevcut olduğu bir ortamda harekât icra etmesi gerekeceği tahmin edilmektedir. Bu sebeple yakın gelecekte uçak gemisi ile icra edilecek harekâtlarda talep edilecek görevlerin sadece çok rollü taarruz uçaklarının esas alındığı deniz hava gücü ile gerçekleştirilemeyeceği, uçak gemisi konuşlu hava araçlarının gelişen teknolojiye bağlı olarak güncellenmesi gerektiği vurgulanmaktadır.⁵⁷

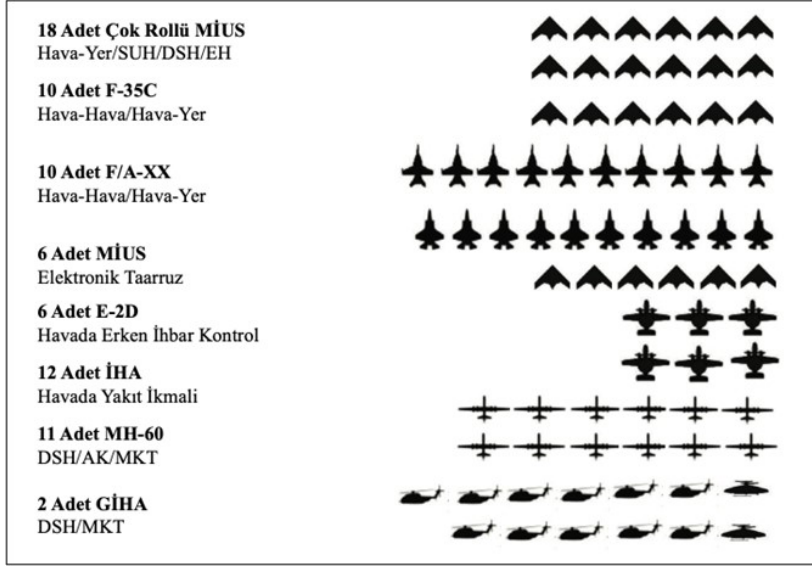
Günümüzde ABD'nin sahip olduğu Nimitz ve Ford sınıfı uçak gemilerinde kullandığı deniz hava gücü kompozisyonu incelendiğinde genel olarak; 46-48 adet taarruz uçağı, 5 adet havadan erken ihbar uçağı (HEİ), 5 adet elektronik harp (EH) uçağı, 5 adet DSH helikopteri ve 6 adet genel maksat helikopteri konuşlandığı görülmektedir.⁵⁸ Soğuk Savaş sonrası Irak'a karşı icra ettiği Çöl Fırtınası Harekâtı, Sırbistan'a karşı icra ettiği Müttefik Kuvvet Harekâtı ve Afganistan'a karşı icra ettiği Sonsuz Özgürlük Harekâtı'nda benzer hava aracı kompozisyonunu kullanan ABD donanması, bahse konu hava araçları ile günümüzde uçak gemilerinin deniz aşırı coğrafyalarda etkin olarak harekât icra edebildiğini ve yakın gelecekte de icra etmeye

⁵⁶ Clark vd., a.g.e., s.24.

⁵⁷ Clark vd., a.g.e., s.32.

⁵⁸ ABD Deniz Kuvvetleri, hâlihazırda USS Carl Vinson (CVN-70), USS Abraham Lincoln (CVN-72) ve USS George Washington (CVN-73) gemilerinde F-35C aktivasyonunu tamamlamış olup toplam 260 uçak tedariki planlanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bakınız; <https://www.lockheedmartin.com/f35/global-enterprise/united-states.html>, (Erişim Tarihi: 10.04.2023).

devam edeceğini değerlendirmektedir. Ancak gemiye konuşlu bahse konu bu araçların geleceğin harekât ortamına yeterli olup olmayacağının belirlenmesi düşüncesiyle yeni geliştirilen projeleri de dikkate alarak uçak gemisi konuşlu hava harekâtına yönelik yeni değerlendirmeler yapılmasını istemiştir.



Şekil-7 ABD İçin 2040 Yılında Öngörülen Uçak Gemisi Konuşlu Hava Aracı Kompozisyonu⁵⁹

Bu kapsamda ülkeler arası rekabetin yakın gelecekte artacağı düşüncesiyle CSBA, dünyada artması muhtemel saldırganlığa karşı caydırıcılık gösterebilecek bir deniz kuvvetine ihtiyaç olacağını değerlendirmiş ve bunun anahtar unsurlarından birisinin de uçak gemileri olacağını belirtmiştir. Uçak gemilerinin bu ihtiyaca cevap verebilmesi için yakın gelecekte gemiye konuşlu organik hava araçlarının sahip olduğu menzil veya silah yükünün artırılmasına ihtiyaç olacağı öngörülmüştür. Bu sebeple hâlihazırda geliştirme çalışmaları devam eden MQ-25 Stingray İHA ve F/A-XX yeni nesil hava hakimiyeti uçağı başta olmak üzere yeni nesil sistemler ile uçak gemilerin donatılması gerektiği vurgulanmıştır.

Bugünün uçak gemisi hava aracı düzenini 2040 yılına hazırlamak amacıyla öncelikle taarruz uçağı tedariki açısından önemli değişiklikler yapılması öngörülmüştür. Bu maksatla düşük görünürlüğe sahip bir muharip İHA geliştirilmesine ve 2030'larda ömrü dolacak F-18 E/F'ler yerine insanlı ve insansız olarak geliştirilmesi planlı altıncı nesil taarruz uçağı F/A-XX'in

59 Brayn Clark vd., a.g.e., s.110.

gerçekleştirilmesine ihtiyaç olduğu belirtilmiştir.⁶⁰ Muharip insansız hava aracı için ise 2013 yılında USS George H. W. Bush'a inerek ilk uçak gemisi inişini yapan X-47B⁶¹ dikkate alınarak bir tasarım yapılabileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte geliştirilmesine devam edilen MQ-25 İHA'nın tüm uçak gemilerinin harekât yarı çapını artırmak için havada yakıt ikmali (HYİ) uçağı ihtiyacını giderecek şekilde seri üretilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Hâlihazırda kullanılan EA-18 Growler elektronik harp uçağının yerine ise elektronik harp podu taşıyabilen muharip insansız hava aracı kullanılması öngörülmüştür. Ayrıca 2030'ların ortalarına kadar orta irtifalı ve uzun dayanıklılığa sahip (Medium Altitude Long Endurance-MALE) döner kanatlı bir Gemiye Konuşlu İnsansız Hava Aracı (GİHA) projesinin tamamlanarak gemilerden icra edilen DSH harekâtlarından bazılarını devralmasına ihtiyaç olacağı belirtilmiştir. Bu doğrultuda mevcut hava araçlarına ilave olarak gemi başına 2-3 GİHA olacak şekilde planlama yapılabileceği öngörülmüştür.⁶²

ABD'de geleceğe yönelik bahse konu değerlendirmeler yapılırken, uçak gemisi geleneğine sahip diğer Avrupa-Atlantik ülkesi Birleşik Krallık da Queen Elizabeth sınıfı gemileri için insansız sistemler merkezli yeni çalışmalar yürütmektedir. Birleşik Krallık Kraliyet Donanması yürüttüğü Vixen Projesi ile ABD Donanması'nın MQ-25 Stingray İHA'sı gibi havada yakıt ikmali de dahil olmak üzere birçok görevi üstlenebilecek bir hava aracını uçak gemilerine konuşlandırmayı planlamaktadır.⁶³ Fransa ise 2038 yılından itibaren göreve başlatmayı planladığı yeni nükleer uçak gemisi PA-NG (Porte-avions de nouvelle generation) üzerinde Almanya ve İspanya ile ortak olarak geliştirme çalışmalarına devam ettiği yeni nesil taarruz uçağı ile birlikte insansız sistemleri konuşlandırmayı planlamaktadır.⁶⁴ EMALS sistemine haiz CATOBAR yetenekli olarak inşa etmeyi planladığı bahse konu yeni gemisinde, ABD gibi insansız sistem uçuş harekâtında zorluk yaşamayacağı görülen Fransa'nın, Dassault firması tarafından yürütülen nEUROn otonom İHA projesi dikkat çekmekle birlikte⁶⁵ gemi üzerinde hangi insansız sistemi tercih edeceği halihazırda belirtilmemektedir.

60 NBC News İnternet Sayfası, "X-47B Navy drone completes first ever unmanned carrier landing", 2013, <https://www.nbcnews.com/technolog/x-47b-navy-drone-completes-first-ever-unmanned-carrier-landing-6c10591335>, (Erişim Tarihi: 17.04.2023).

61 Mallory Shelbourne, "Navy's F/A-XX Fighter Will be the 'Quarterback' for a Team of Unmanned Aircraft", USNI News, Nisan 2022, <https://news.usni.org/2022/04/28/navys-f-a-xx-fighter-will-be-the-quarterback-for-a-team-of-unmanned-aircraft>, (Erişim Tarihi: 17.04.2023).

62 Brayn Clark vd., a.g.e., s.123-124.

63 Thomas Newdick, "Now The UK Wants To Add Combat Drones To Its Aircraft Carriers, But Is It Really Feasible?", <https://www.thedrive.com/the-war-zone/39922/now-the-uk-wants-to-add-combat-drones-to-its-aircraft-carriers-but-is-it-really-feasible>, (Erişim Tarihi: 18.04.2023).

64 Hugo Decis, "France's future aircraft carrier: nuclear power, conventional approach?", <https://www.iiss.org/ar-BH/online-analysis/military-balance/2020/12/frances-future-aircraft-carrier/>, (Erişim Tarihi: 19.04.2023).

65 Frank Sauer ve Niklas Schörnig "Killer Drones The Silver Bullet of Democratic Warfare?", Security Dialogue, 2012, Cilt:43, Sayı:4, s.369.

Son yıllarda gemi inşa sanayinde kazandığı ivme ile uçak gemilerini hızla denize indiren Çin Halk Cumhuriyeti'nin ise; 2019 yılından itibaren STOBAR yeteneğe istinaden aktif olarak kullandığı Shandong uçak gemisinde insansız sistemlere yönelik çalışmalar yaptığı 2022 yılı içerisinde tespit edilmiştir. Çalışmalar kapsamında ise gemiye dikey iniş kalkış yeteneğine sahip JOUAV CW-20 ve Xiang Yi CSC-005 gibi düşük kapasiteli taktik İHA'ların konuşlandığı belirtilmektedir.⁶⁶

4. Türk Deniz Kuvvetleri İçin Uçak Gemisi Analizi

Türk Deniz Kuvvetleri tarafından uçak gemisi tedarikine yönelik çalışmalar esasen 1990'lı yıllardan itibaren başlamıştır. O dönem büyük ve maliyetli bir geminin kuvvet envanterine dâhil edilmesi düşüncesinin oluşmasında, Bosna ve Kosova'da yaşanan gerginlikler etkili olmuştur. Özellikle Bosna'da bölge halkına yönelik Sırp'ların etnik saldırılarının NATO müdahalesi olana kadar durdurulamaması nedeniyle çok fazla can kaybı yaşanmış ve bölgeden Türk vatandaşlarının tahliyesinde ciddi zorluklarla karşılaşmıştır. Bu sebeple kuvvet envanterine katılacak bir uçak gemisi ile gerek istenilen bir bölgede caydırıcılık sağlanması, gerekse ihtiyaç duyulan bir alanda savaş dışı harekât icra edilebilmesi bağlamında büyük getirileri olacağı sonucuna varılmıştır.⁶⁷

Bu doğrultuda Türkiye'nin hızla küreselleşen dünyada sahip olması gerekli ulusal ve uluslararası irtibatları sağlamak için "Açık Denizlere Doğru" çıkmak zorunda olduğunu ve bu hedeflerin güvenliği için de uygun muharip unsurlara sahip bir deniz gücüne ihtiyaç duyulduğunu belirten 1997 yılı Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisinde; Türk Donanması için Nisan 2023 yılında hizmete alınan TCG Anadolu gibi bir adet amfibi çıkarma gemisi ile birlikte bir adet uçak gemisini de kapsayan etkin bir kuvvet yapısı öngörülmüştür.⁶⁸ Müteakip süreçte yayınlanan strateji belgesinde ise, orta çaplı küresel güç aktarımı yeteneğine sahip olma hedefi açıklanmıştır. Bu kapsamda harekât sahasında stratejik etkileri olan kritik bir yetenek olarak uçak gemisinin bugünden tespitine yönelik olarak; geçmiş dönem konseptlerinde öngörülen "azami oranda millî savunma sanayi tarafından üretilen deniz hava yeteneklerine sahip olması" ve "kısmen ya da tamamen insansız hava araçları taşıması" hedeflerine istinaden uygun bir gemi ve gemiye konuşlu deniz hava gücü planlamak önem arz etmektedir.

Türk Deniz Kuvvetleri için uygun uçak gemisini belirlerken ilk olarak hangi iniş kalkış konfigürasyonu ile sabit kanat hava harekâtı icra edileceğinin

66 Joseph Trevithick, "Chinese Aircraft Carrier Seen With A Fleet Of Drones On Its Deck", <https://www.thedrive.com/the-war-zone/chinese-aircraft-carrier-seen-with-fleet-of-drones-onboard>, (Erişim Tarihi: 20.04.2023).

67 Cenk Özgen, a.g.e., s.35.

68 "Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", Deniz Kuvvetleri Dergisi Ek'i, 1997, s. 26.

belirlenmesi gerekmektedir. Dünya bahriyelerinde hâlihazırda sadece ABD ve Fransa CATOBAR konfigürasyonlu uçak gemisi kullanmaktadır. Ancak bahse konu her iki ülkenin mevcut gemisi de nükleer takatlidir. Bu iki ülkeye ilave olarak Çin'in ise, buharlı konvansiyonel takatli üçüncü uçak gemisinde bu yeteneğe ulaşması beklenmektedir. Uçakların kalkış ağırlığında herhangi bir kısıtlama olmadan kalkış yapma imkânı sağlayan bu sistem ile uçakların harekât menzilleri ve silah yükleri azami olacak şekilde harekât yapılabilir. Bununla birlikte gemi üzerinde bulunan 2-4 adet katapult istasyonu sayesinde aynı anda veya kısa aralıklarla kalkış yapılabilir ve günde 100 ila 120 sorti arasında uçuş sağlanabilmektedir. Hatta ABD'nin yeni uçak gemisi Ford sınıfında sahip olduğu, Çin ve Fransa'nın ise gelecek uçak gemilerinde kullanmayı planladığı EMALS katapult sistemi ile bu sayının günde 160 sortie çıkarılabileceği belirtilmektedir.⁶⁹ Fakat eski buharlı sistemlere göre daha kısa aralıklarla daha etkili kalkış sağlayan yeni nesil EMALS sistemlerinin; 45 bin kilograma kadar ağırlığa sahip bir uçağı, 3 saniyede yaklaşık 130 deniz mili süratle çıkarırken ortalama 12 bin hanenin aynı anda harcadığı elektrik gücüne ihtiyaç duyduğu belirtilmektedir. Bu durum sistemin ihtiyaç duyduğu gerekli enerjiyi karşılayabilmek için konvansiyonel takatli bir geminin fayda-maliyet açısından uygun olup olmayacağı sorusunu gündeme getirmektedir. Ayrıca gemiye yerleştirilecek her bir EMALS katapultun yaklaşık 36 ton ağırlığa, 4 metre uzunluğa, 3,5 metre genişliğe ve 2 metre yüksekliğe sahip motor jeneratörünü içerdiği düşünüldüğünde, bu sistemin tercih edilmesinin gemi tonajına doğrudan olumlu tesir edeceği görülmektedir.⁷⁰

Öte yandan uçak gemilerinde kullanılan diğer bir iniş kalkış konfigürasyonu STOVL seçeneğini günümüzde tercih eden ülkelerin sadece İngiltere ve İtalya olduğu görülmektedir. Genellikle uçak gemilerine göre kısa uçuş platformuna sahip amfibi gemilerde tercih edilen bu yöntemin, tercih nedenine bakıldığında CATOBAR konfigürasyona kıyasla daha ekonomik olması gözükmemektedir. 2002 yılında uçak gemisi projesini başlatan ve 2006 yılında gemilerin inşasını onaylayan İngiltere, Queen Elizabeth sınıfı uçak gemilerini 2010 yılında EMALS sistemine sahip CATOBAR konfigürasyona dönüştürmek istemiş, ancak her iki geminin inşasını yaklaşık 8 milyar sterlin harcayarak tamamladığı projesinin⁷¹ gemi başına ortalama 2 milyar sterlin ilave masrafla

⁶⁹ Luca Peruzzi, a.g.y.

⁷⁰ Sam Davis, "Carrier-Based Launch of Aircraft to Use Power Electronics Instead of Steam Catapult", Ağustos 2017, <https://www.electronicdesign.com/power-management/article/21199416/carrierbased-launch-of-aircraft-to-use-power-electronics-instead-of-steam-catapult>, (Erişim Tarihi: 18.04.2023).

⁷¹ David Axe, "Britain Spent So Much On Two Giant Aircraft Carriers," <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2020/06/28/britain-spent-so-much-on-two-giant-aircraft-carriers-it-cant-afford-planes-or-escorts/?sh=519fcbfd5bcc>, (Erişim Tarihi: 19.04.2023).

karşılanamaz hale gelmesi nedeniyle bu isteğinden vazgeçmiştir.⁷² Bu süreçte inşa masrafı haricinde işletim bedeli yıllık yaklaşık 234 milyon dolar olan Nimitz sınıfı uçak gemilerine kıyasla, yıllık 96 milyon sterlin masrafı ile STOVL konfigürasyonlu Queen Elizabeth gemilerinin daha avantajlı olduğu belirtilmiştir.⁷³ Ancak bu tarz uçak gemilerine konuşlandırılan uçakların yakıt ve silah kapasitelerinin konvansiyonel kalkışlı diğer konuşlu uçaklara kıyasla daha az olduğu görülmektedir. Ayrıca bu tarz gemilere dünyada konuşlandırılacak sabit kanatlı hava araçlarına bakıldığında, hâlihazırda sadece F-35C ve faydalı ömrünü tamamlamak üzere olan AV-8B Harrier uçakları ile kısıtlı sayıda seçenek olduğu görülmektedir.

Uçak gemilerinde bir diğer iniş kalkış konfigürasyonu olan STOBAR'ı ise; Rusya, Çin ve Hindistan olmak üzere hâlihazırda sadece Asya-Pasifik ülkelerinin kullandığı görülmektedir. CATOBAR uçak gemilerine göre inşa ve işletme masrafları daha uygun olarak gözüken bu uçak gemilerinin; Su-25, Su-33, Mig-29 ve J-15 gibi farklı konvansiyonel uçakları konuşlandırabilmesinin yanında 2020 yılında Hindistan'ın yerli üretim hafif taarruz uçağı HAL Tejas'ı STOBAR yetenekle uçak gemisine indirmesi, millî çözüm hava araçlarının bu tarz gemilerden harekât icra edebileceğini göstermektedir. Bununla birlikte Eylül 2022'de göreve başlayarak Hindistan'ın ilk yerli uçak gemisi olan ve 30 uçak taşıyabilen INS Vikrant'ın inşa maliyetinin yaklaşık 2,5 milyar dolar olduğu açıklanmıştır.⁷⁴ Öte yandan ABD'nin yaklaşık 70 adet uçak taşıyabilen CATOBAR konfigürasyonlu son uçak gemisi USS Gerald R. Ford'un inşa maliyetinin 13 milyar doları aştığı, İngiltere'nin yaklaşık 40 adet uçak taşıyabilen katapultsuz uçak gemisi Queen Elizabeth'in inşa maliyetinin 4 milyar sterlini bulduğu belirtilmektedir. Bu kapsamda katapult sistemi bulunmayan, STOBAR yetenekli bir uçak gemisinin öncelikli tercih edilmesinin diğerlerine kıyasla daha maliyet etkin olacağı değerlendirilmektedir.

Bu duruma ilave olarak hâlihazırda millî geliri ile ABD'den sonra dünyada ikinci büyük ekonomiye sahip Çin'in⁷⁵ ilk iki uçak gemisini STOBAR tercih

72 Navylookout İnternet Sitesi, "Cats, traps and claptrap. Why the Royal Navy's new aircraft carriers operate VSTOL aircraft", <https://www.navylookout.com/cats-traps-and-claptrap-why-the-royal-navys-new-aircraft-carriers-operate-vstol-aircraft/>, (Erişim Tarihi: 20.04.2023).

73 UK Defense Journal İnternet Sitesi, "How much does a Queen Elizabeth class carrier cost per year?", <https://ukdefencejournal.org.uk/how-much-does-a-queen-elizabeth-class-carrier-cost-per-year/>, (Erişim Tarihi: 20.04.2023).

74 Ravi Sharma, "INS Vikrant, India's first indigenously built aircraft carrier, commissioned", Eylül 2022, <https://frontline.thehindu.com/news/ins-vikrant-indias-first-indigenously-built-aircraft-carrier-commissioned/article65844708.ece>, (Erişim Tarihi: 03.01.2023).

75 Caleb Silver, "The Top 25 Economies in the World", Eylül 2022, <https://www.investopedia.com/insights/worlds-top-economies/>, (Erişim Tarihi: 04.01.2023).

etmesi ve ancak bu yıl içerisinde denize indirdiği son gemisi Fujian ile CATOBAR sistemine geçmeyi denemesi⁷⁶ dikkate alındığında; Türkiye'nin de millî imkânlarla katapult geliştirme teknolojisine sahip olana kadar kendi millî uçak projelerini değerlendirebileceği STOBAR konfigürasyonlu bir uçak gemisi tercihinde bulunmasının maliyet açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca Hürjet ve Kızılelma MİUS (Muharip İnsansız Uçak Sistemi)'un yakın gelecekte TCG Anadolu'ya dahi STOBAR yetenekli olarak konuşturabileceği yönelik beklentiler dikkate alındığında; bakım, tutum, lojistik ve personel yetiştirme gayretlerinin birleştirilmesi bağlamında da bu tercihin maliyet etkinliği artırabileceği mütalaa edilmektedir.

Uçak gemisinin belirlenmesinde diğer bir önemli husus, geminin takat sistemi tercihi ile ilgilidir. Hâlihazırda dünyada sadece ABD ve Fransa'nın nükleer takatli gemi tercih ettiği, Çin'in ise dördüncü gemisi ile bu teknolojiye erişmeyi hedeflediği görülmektedir. Nükleer takat kullanan ülkeler tarafından yapılan incelemelerde, konvansiyonel takatli gemilerin nükleer takatli gemilere kıyasla işletim maliyetini artıracak tek unsurun, petrol üreticisi ülkelerin üretim kararlarına istinaden serbest piyasada ücretlenen petrol fiyatları olduğu belirtilmektedir. Günümüzde varili 80 dolar civarı seyreden petrol fiyatları, her ne kadar geçmişte yaşanan kısa süreli krizlerde anlık olarak 170 dolara kadar çıkmış olsa da⁷⁷ nükleer takatli uçak gemisi tercihi radikal bir karar olarak gözükmektedir. Nükleer gemilerin inşa maliyetinin yanında; bakım, tutum, personel eğitimi, yarı ömür yakıt bütünleme ihtiyacı ve hatta hizmetten çıkarma esnasında nükleer atığın temizliği nedeniyle karşılaşılabilecek maliyetlerin tamamı bütüncül olarak ele alındığında, hâlihazırda Türk Deniz Kuvvetleri'nin uzun yıllardır kullanım tecrübesine sahip olduğu gaz türbinli konvansiyonel takatli gemi tercihi daha maliyet etkin bir seçim olarak değerlendirilmektedir.

Geminin tonaj değerlendirilmesi kapsamında ise, uçak gemisine sahip olan ülkelerin yaptığı çalışmalar ve gelecek projeleri dikkate alınarak 65 bin ton ve üzeri tonaja sahip bir gemi planlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Geminin taşıyacağı hava aracı sayısı, mühimmat miktarı ve yakıt kapasitesine doğrudan tesir edecek bu hususun, açık denizlerde ikmal bütünlemesi olmadan en az 1 hafta harekât icra edecek şekilde planlanmasının diğer ülke uçak gemileri örnek alınarak uygun olacağı mütalaa edilmektedir. Bu hususta konvansiyonel takatli uçak gemilerinin; hava aracı yakıtı ve mühimmatının yanında gemi yakıtı da taşıyacak olması, geminin tonajına doğrudan tesir eden etmen olacaktır. Bu sebeple 65 bin ton altında tonaja

⁷⁶ Global Times İnternet Sayfası, "China launches EM catapults equipped 3rd aircraft carrier in Shanghai", a.g.y.

⁷⁷ "Crude Oil Prices - 70 Year Historical Chart", <https://www.macrotrends.net/1369/crude-oil-price-history-chart>, (Erişim Tarihi: 28.04.2023).

sahip bir gemi planlamanın, kesintisiz 1 hafta harekât icra edebilme hedefini olumsuz etkileyeceği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte gemilerin uçuş harekâtı esnasında yapması gerekli 25-30 deniz mili süratin, büyük tonajlı konvansiyonel takatli gemilerden yapılmasının mümkün olup olmadığı sorusu akla gelmektedir. Ancak yıllardır uçak gemisi tecrübesi olan ABD'nin eski Donanma Sekreteri tarafından 65 bin tonluk konvansiyonel takatli uçak gemisi önerilmesi ve günümüzde aktif olarak kullanılmaya başlanan 70 bin tonluk konvansiyonel takatli Queen Elizabeth sınıfı uçak gemilerinin varlığı bu durumun mümkün olacağını göstermektedir.

Türk Deniz Kuvvetleri için tasarlanacak uçak gemisinde tespit edilmesi gerekli son husus, gemiye konuşlandırılacak deniz hava gücünün nasıl bir kompozisyona sahip olması gerektiğinin belirlenmesidir. Bu hususta öncelikle azami oranda millî savunma sanayi tarafından üretilen deniz hava yeteneklerinin tercih edilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte harbin değişen doğası ve günümüz harekât ihtiyaçları, insansız sistemlerin sunduğu yeni yetenekleri deniz harekâtına entegre edilmesini dikte etmektedir. Bu doğrultuda hâlihazırda Türk savunma sanayi tarafından geliştirilmiş veya geliştirme çalışmaları devam eden havacılık projeleri dikkate alınarak, uçak gemisine konuşlandırmak üzere insansız sistemler odaklı bir deniz hava gücü projeksiyonu yapmak ve belirlenen projeksiyon üzerinden uygun STOBAR konfigürasyonlu uçak gemisi uçuş platformunu tasarlamak önem arz etmektedir.

Bu hususta ilk öne çıkan uçak, hafif taarruz uçağı olarak da üretilmesi planlanan Hürjet'tir. Çalışmalarına 2017 yılında başlanan Hürjet, Türkiye'nin ilk yerli ve millî jet uçağı projesidir. 2025 yılında seri üretime geçmesi planlı olan uçak, esasen tekâmül jet eğitim uçağı ihtiyacını gidermek maksadıyla geliştirilmiştir. Ancak hafif taarruz uçağı olarak yakın hava desteğı ve hava devriyesi görevlerinde de kullanılması hedeflenmektedir. Bununla birlikte bahse konu uçağın, uçak gemileri veya LHD'den iniş/kalkış yapabilecek şekilde STOBAR yeteneğı sahip olmasının hedeflendiğı açık kaynaklarda belirtilmektedir.⁷⁸

Bir diğer önemli proje olan MMU (Milli Muharip Uçağı), 2030'lu yıllardan itibaren envanterden kademeli olarak çıkarılması öngörülen F-16 uçaklarının yerini almak üzere tasarlanan yeni nesil çok rollü savaş uçağıdır. Proje kapsamında yeni nesil bir uçakta olması gerekli görülen düşük görünürlük, gövde içi dâhili silah haznesi, yüksek manevra kabiliyeti, artırılmış durumsal farkındalık yeteneğı ve sensör füzyonu kapasitesi gibi ileri teknoloji alanlarında

⁷⁸ Anıl Şahin, "TUSAŞ CEO'su KOTİL'den TCG ANADOLU ve HÜRJET açıklaması", <https://www.savunmasanayist.com/.tusas-tcg-anadolu-ve-hurjet/>, (Erişim Tarihi: 22.04.2023).

kabiliyetler kazanılması hedeflenmektedir. Bahse konu kabiliyetleri ile 5'inci nesil bir uçağa benzer özelliklere sahip ara nesil bir uçak olması hedeflenen MMU'nun ilk prototipi, hâlihazırda son montaj hattına girmiş ve ilk yer rulesi testini tamamlamıştır. 2025 yılında ilk uçuşunu yapması beklenen ve isminin KAAN olacağı açıklanan MMU'nun, 2029 yılından itibaren envantere katılması öngörülmektedir.⁷⁹ Hâlihazırda konvansiyonel iniş/kalkış yeteneğine istinaden planlanan uçağın, uçak gemilerine veya LHD'ye yönelik STOBAR, CATOBAR veya STOVL versiyonunun geliştirileceğine dair herhangi bir açıklama bulunmamaktadır.

Yetenek tabanlı platform dizaynlarının öne çıktığı günümüz harekât ortamında, uçak gemileri için üzerine konuşlu hava araçlarının sahip olduğu yetenekler büyük önem kazanmaktadır. Bu kapsamda Türk savunma sanayi tarafından yürütülen projelerden MMU için öngörülen yetenekler geleceğin deniz ve hava harekât ortamına cevap verecek nitelikte gözükmektedir. Ancak uçağın deniz şartlarına uyumlu marinize modelinin geliştirilmesine yönelik herhangi bir beyan bulunmaması nedeniyle bu çalışmada Hürjet Hafif Taarruz Uçağı öncelikli olacak şekilde planlama yapılmıştır. Bununla birlikte TCG Anadolu için de uygun hale getirilebileceği açık kaynaklarda beyan edilen Hürjet uçağının, uçak gemisi için de tercih edilmesinin hava araçlarının işletme ve bakım masrafları ile personel yetiştirme gayretlerinin birleştirilebilmesi maksadıyla daha maliyet etkin seçenek olacağı değerlendirilmektedir.

Hali hazırda Türk havacılık sanayinin geliştirdiği ve geliştirmekte olduğu insansız hava sistemleri incelendiğinde ise, Türkiye'nin ilk yerli insansız muharip jet projesi olan Kızılirma MİUS dikkat çekmektedir. Geleceğin hava muharebelerinin platformu olarak görülen bahse konu projenin ilk prototip uçağı, Aralık 2022'de ilk uçuşunu başarıyla gerçekleştirmiştir. Hâlihazırda sadece sübsonik hızlara ulaşabilen varyantın, 2023 yılı sonuna kadar görev yapabilecek hâle gelmesi beklenmektedir. Müteakip süreçte ise farklı motor seçenekleri kullanılarak transonik ve süpersonik hızlara ulaşması hedeflenen varyantlarının geliştirilmesi hedeflenmektedir. Kısa pistli uçak gemilerinden iniş/kalkış yapabilecek şekilde tasarlandığı şifahi olarak belirtilen transonik varyantının 2025 yılına kadar göreve hazır hâle getirilmesinin hedeflendiği görülmektedir.⁸⁰

Geliştirme süreci devam eden Anka-3 MİUS ise, dikey stabilizesi bulunmayan uçan kanat formu sayesinde düşük radar kesit alanına sahip

⁷⁹ Ahmet Alemdar, "Millî Muharip Uçak 2025'te ilk uçuşunu yapacak, 2029'da envantere girecek", <https://www.defenceturk.net/milli-muharip-ucak-2025te-ilk-ucusunu-yapacak-2029da-envantere-girecek>, (Erişim Tarihi: 23.04.2023).

⁸⁰ Can Kasapoğlu, "3 SORUDA - Kızılirma ve transonik SİHA kapasitesi", <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/3-soruda-kizilirma-ve-transonik-siha-kapasitesi/2773556>, (Erişim Tarihi: 18.04.2023).

olması planlanan insansız savaş uçağı projesidir. Gövde içi silah istasyonlarına sahip olarak görünmezlik (stealth) kabiliyetinin artırılması hedeflenen uçağın, derin taarruz yeteneği ile muhasım radar ve hava savunma sistemlerinin bastırılması veya etkisiz hale getirilmesi başta olmak üzere; istihbarat, keşif ve gözetlenme, elektronik harp ve himaye gibi birçok farklı görevde kullanılması hedeflenmektedir.⁸¹

Son yıllarda bazı NATO ülkeleri tarafından kullanılan “Loyal Wingman” konsepti tanımına uygun olarak harekât icra edebileceği görülen bu iki insansız hava aracının; yakın gelecekte insanlı taarruz uçaklar ile birlikte koordineli harekât icra ederek, düşman hava savunmasının baskılanmasından (Suppression of Enemy Air Defense-SEAD), tehlikeli hava sahalarına etki etmeye kadar pilotlar için risk teşkil eden birçok görevin icra edilmesinde önemli roller alması beklenmektedir. Esasen Avrupa’da geliştirilen bir uçak projesinin adı olarak başlayan “Loyal Wingman” tanımı, günümüzde insan nedenli meydana gelen zafiyetleri önemli derecede azaltmak ve insanlı platformların karşılaştığı risk faktörü şiddetini hafifletmek amacıyla oluşturulan insansız sistemler odaklı bir hava harp konseptidir. Konsept, günümüzde kullanılmaya başlanan 5’inci nesil uçaklar ve henüz geliştirme çalışmaları devam eden 6’ncı nesil uçaklarla birlikte koordineli harekât icra edebilen, otonomi seviyesi yüksek insansız muharip platformlara yönelik geliştirilmiştir. Bu konseptte istinaden hava muharebelerine iştirak edebilecek kapasitede geliştirilen Kızılelma ve Anka-3 MİUS’lar; aktif faz dizinli radara kısa vadede sahip olma potansiyelleri ve görüş ötesi hava-hava füzeleri ile seyir füzeleri gibi akıllı, hassasiyeti yüksek, uzun menzilli silah yükü taşıma yetenekleri ile geleceğin harekât ortamında taarruzi seçenekleri büyük ölçüde artıracak kuvvet çarpanı olarak görülmektedir.⁸²

Bu bilgiler ışığında gelecekte tedarik edilecek olası uçak gemisine konuşlandırılmak üzere oluşturulan örnek hava gücü tasarımı Şekil-8’de sunulmuştur. Tasarım kapsamında; hava-hava ve hava-yer taarruz görevlerinin “Loyal Wingman” konseptine uygun olarak insanlı Hürjet taarruz uçağı ile birlikte insansız Kızılelma ve Anka-3 MİUS’lar tarafından icra edildiği, EH podunun orta vadede MİUS’lara aktarılmak üzere günümüzde öncelikle insanlı taarruz uçaklarınca taşındığı, Anka-3 veya Kızılelma’dan sürati uygun olan MİUS’un HYİ uçağı olarak kullanıldığı, Havadan Erken İhbar ve Kontrol (HEİK) görevinin insansız seçenekler oluşturulana kadar helikopterler

81 Ahmet Alemdar, “ANKA-3’ün Teknik Özellikleri Belli Oldu!”, <https://www.defenceturk.net/anka-3un-teknik-ozellikleri-belli-oldu>, (Erişim Tarihi: 23.04.2023).

82 Can Kasapoğlu, “Bayraktar Kızılelma yeni bir hareket tasarısının habercisi”, Mart 2022, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/bayraktar-kizilelma-yeni-bir-harekat-tasarisinin-habercisi/2539230>, (Erişim Tarihi: 18.04.2023).

tarafından gerçekleştirildiği, nakliye ihtiyacının TCG Anadolu'ya benzer olarak orta yük nakliye helikopterleri ile icra edildiği ve başta DSH ile MKT desteği olmak üzere bazı döner kanat görevlerinin GİHA'larla icra edilebildiği bir deniz hava gücü ile uçuş harekâtı yapılması planlanmıştır.

12 Adet Hürjet
Hava-Hava/Hava-Yer



4 Adet Hürjet
Elektronik Harp



12 Adet Kızılelma
Hava-Hava/Hava-Yer



5 Adet Anka-3
Hava Akaryakıt İkmali



4 Adet HEİK Helikopteri



4 Adet OYNH



4 Adet GİHA
DSH/MKT



Şekil-8 Türk Deniz Kuvvetleri Uçak Gemisi İçin Deniz Hava Gücü Tasarımı

Yapılan tasarımda Türk Deniz Kuvvetleri için öngörülen 65 bin tonluk geminin, diğer ülkelerin gemilerine benzer şekilde ortalama 45 hava aracı taşıyacağı kabul edilmiştir. Bununla birlikte incelenen diğer NATO ülkelerinin insansız sistemleri dikkate alarak oluşturduğu gelecek çalışmaları, hava aracı kompozisyonu oluşturulmasında esas alınmıştır. Öte yandan planlanan geminin STOBAR yetenekli olması nedeniyle HEİK uçakları, TCG Anadolu üzerine konuşlandırılması öngörülen helikopterlere benzer şekilde planlanmıştır. Gelecekte millî imkânlarla katapult geliştirilmesi durumunda, helikopterler yerine daha uzun süre havada kalabilecek CATOBAR yetenekli HEİK uçağı veya HEİK sistemlerine sahip İHA planlanabilecektir. Benzer şekilde MİUS'ların yetenek havuzunun gelecekte artması durumunda taarruz ve EH görevlerinin tamamı MİUS'lara aktarılabilir. Son olarak, planlanan deniz hava gücüne uygun uçak gemisi uçuş platformunun; uzunluk, genişlik ve açılı rampaya haiz olması gibi teknik özelliklerinin, deniz hava gücü tasarımında planlanan ilgili hava araçlarının üretici firmaları ile ortak yürütülecek kapsamlı bir çalışma sonucunda belirlenmesinin uygun olacağı mütalaa edilmektedir.

Sonuç

Üç tarafı denizlerle çevrili bir deniz coğrafyasında bulunan ve ekonomisi ulaştırma imkânı olarak denize bağımlı olarak büyüyen Türkiye'nin, bir jeopolitik çekim merkezi olan yapısı gereği yakın gelecekte yeni hedef ve yeteneklere odaklanması muhtemel gözükmemektedir. Hedefleri doğrultusunda Türkiye'nin ekonomisi büyüdükçe dünya genelinde artacak yatırım ve çıkarlarını korumak maksadıyla devletin gücünü bir şekilde deniz aşırı alanlara iletmesi ihtiyacı ortaya çıkacaktır. Bununla birlikte Türkiye'nin tarihsel bağlarının bulunduğu veya Türk dilini konuşan akraba ve soydaş toplumlar dünyanın birçok yerine dağılmış durumdadır. 1963 yılında kanlı Noel, 1990'larda Bosna Savaşı, 2011 yılında Libya Tahliye Harekâtı gibi başka coğrafyalarda yaşanan tarihsel vakalar, Türkiye'nin deniz aşırı harekât kabiliyetine olan ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Nitekim bu ihtiyaca paralel olarak geçmiş dönem stratejilerinde açık denizlere doğru yol almayı hedefleyen ve orta çaplı küresel güç aktarımı yeteneğine sahip olma vizyonu öngören Türk Deniz Kuvvetleri, gelecek dönem uçak gemisi tedariki gayreti içerisine gireceği açıktır. Deniz aşırı coğrafyalarda karargâh ve kontrol gemisi olarak kullanılabilecek, hava üstünlüğünün sağlandığı bir bölgede üslenme ve güç aktarımı imkânı sağlayacak bu uçak gemisinin ana vurucu gücünü, üzerine konuşlu deniz hava unsurları oluşturacaktır. Bu kapsamda önemli bir kaynak ayrılarak inşa edilecek uçak gemisinin, üzerine konuşlandırılacak hava araçlarını da dikkate alan bütüncül bir yaklaşımla bugünden planlanması önem arz etmektedir.

Bu kapsamda yapılan incelemede; hâlihazırda günümüzde uçak gemisi işleten diğer ülke donanmalarının yürüttüğü geleceğin harekât ortamına uyumlu uçak gemisi geliştirme çalışmalarında; öncelikle 65 bin ton üzerinde büyük uçak gemilerine sahip olma ve harekât sahasında en az bir hafta kalabilme hedeflerinin olduğu görülmüştür. Bununla birlikte konvansiyonel takatli gemilerle, nükleer takatli gemiler arasında milyar dolarlık maliyet farkları olduğu tespit edilmiş ve orta ölçekli küresel güç aktarımı yeteneğine sahip olmayı hedefleyen Türk Deniz Kuvvetleri için nükleer takatli geminin maliyet etkin olmayacağı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda konvansiyonel takatler arasında en etkili makine seçeneği olan gaz türbininin uygun olacağı mütalaa edilmiştir. Geminin uçuş güvertesinin yapısını etkileyecek iniş tekniği usullerine bakıldığında ise; katapultlu CATOBAR yeteneğinin uçak gemisinden kalkacak hava aracının menzili ile silah yükü konusunda kısıtlama getirmediği ve HEİ, EH uçakları ile İHA'ların kalkışını sorunsuz desteklediği görülmüştür. Ancak katapult teknolojisinin millî imkânlarla geliştirilmemesi durumunda uzun yıllardır uçak gemisine sahip ülkelerde dahi yüksek maliyetlere sebep olabildiği tespit edilmiştir. STOVL yetenekli gemi tercihinin ise gelecekte sadece F-35C uçağı tedarikini zorunlu kılacak

olması nedeniyle uygun olmayacağı değerlendirilmiştir. Bu kapsamda millî imkânlar ile katapult sistemi geliştirilene kadar öncelikle STOBAR tekniğine istinaden dizayn edilmiş uçuş güvertesine sahip uçak gemisi tercihinin diğer seçeneklere kıyasla maliyet etkin olacağı mütalaa edilmiştir.

Bununla birlikte gemiye konuşlandırılacak deniz hava gücünün tespiti kapsamında yapılan incelemede; geleceğin hava harekâtında ve buna bağlı olarak uçak gemilerine konuşlu olarak deniz harekâtında İHA'ların etkin rol alacağı incelenen çalışmalarda görülmüştür. Türkiye'nin özellikle son yıllarda havacılık sanayi ve İHA teknolojisinde aldığı yol göz önüne alındığında ise, Türk Deniz Kuvvetleri'nin uçak gemisini millî savunma sanayi tarafından üretilen hava araçlarından oluşan bir deniz hava gücüne uygun olarak planlayabileceği değerlendirilmiştir. Bu kapsamda son yıllarda geliştirilen millî savunma sanayi projelerinden Hürjet, Kızılelma ve ANKA-3 dikkate alınarak uçak gemisi konuşlu taarruz, EH ve HYİ görevlerini icra edebilen etkin bir sabit kanat hava gücü oluşturulabileceği, bu unsurların uygun HEİK ve OYN (Orta Yük Nakliye) helikopterleri ile desteklenebileceği, ayrıca gelecekte geliştirilebilecek GİHA'lar ile bazı DSH/MKT görevlerinin yapılabileceği ve tüm bu unsurların gelecekte kazanılacak yeni yeteneklere istinaden insansız sistemler ağırlıklı olacak şekilde güncellenebileceği mütalaa edilmiştir.

Sonuç olarak, yakın gelecekte uçak gemisi tedariki hedefi olan Türk Deniz Kuvvetleri için uygun uçak gemisinin; üzerinde azami oranda millî savunma sanayi tarafından üretilen hava araçlarını konuşlandırabileceği, bu kapsamda ilk etapta Hürjet hafif taarruz uçağı, Kızılelma, ANKA-3 MİUS'ların STOBAR yeteneğine istinaden konvansiyonel olarak kısa kalkış ve bariyerli iniş yapabileceği, bununla birlikte gemi yapısı için üzerinde 40-50 adete kadar hava aracı konuşlandırılabilir şekilde diğer ülkelerin hedeflediği en az 65 bin ton deplasman şartına uygun gaz türbinli konvansiyonel bir tasarımın uygun olacağı değerlendirilmektedir. Geminin üzerine konuşlu uçakların herhangi bir sistem desteği olmadan kendi hızlanması ile kalkacağı dikkate alındığında ise geminin; kalkış esnasında uçaklara destek sağlayacak şekilde 25-30 deniz mili hız yapacak şekilde ve mevcut yakıt/silah kapasitesi ile en az 7 gün boyunca ikmal bütünlemesine ihtiyaç duymadan harekât icra edebilecek yapıda olması gerektiği değerlendirilmektedir. Bunlara ilave olarak geminin uçuş güvertesinin uzunluğunun ne olacağı ve 12-14 derecelik açılı uçuş rampasına sahip olup olmayacağı hususunun, gemiye konuşlandırılması planlanan hava araçlarının kalkış, iniş ve pas geçme esnasında olumsuz bir durumla karşılaşmaması için ilgili üretici firmaların dahil edildiği kapsamlı bir çalışma ile belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Kaynakça

Kitaplar

- “Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi”, Deniz Kuvvetleri Dergisi Ek’i, 1997.
- ATALAN Sami, Dünya Askeri Teknolojiler Ansiklopedisi Modern Deniz Sistemleri, Umut Doğa Matbaacılık, İstanbul, 2015.
- CLARK Brayn vd., Regaining The High Ground At Sea Transforming The U.S. Navy’s Carrier Air Wing For Great Power Competition, Center for Strategic and Budgetary Assessments, Washington, 2018.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, “İki Mavide Bir Asır Türk Deniz Havacılığının Yüz Yılı”, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2014.
- FONTENOY Paul E., An Aircraft Carriers: An Illustrated History of Their Impact, ABC & CLIO, California, 2006.
- HALLİON Richard, Taking Flight Inventing the Aerial Age from Antiquity through the First. World War, Oxford University Press, New York, 2003.
- HOBBS David, A Century of Carrier Aviation, Seaforth Publishing, Barnsley Yorkshire, 2009.
- IRELAND Bernard, The History of Aircraft Carriers, Southwater Publishing, London, 2009.
- LEHMAN John F. ve WILLS Steven, Where are the Carriers? U.S. National Strategy and the Choices Ahead, Foreign Policy Research Institute, Philadelphia, 2021.
- MERCAN Evren, Modern Harp Gemileri 1850’den Günümüze, Kronik, İstanbul, 2022.
- SOMMERVILLE Donald, II. Dünya Savaşı (Çev: Ali Önsan), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2012.
- TİLL Geoffrey, Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, Routledge, Londra, 2004.
- US General Accounting Office, Cost-Effectiveness Conventionally Nuclear-Powered Carriers, Washington, 1998.

Makaleler

- DİLEK Merve İ., “Türkiye’nin Stratejik Silah Kapasitesi: İnsansız Hava Araçları”, Abdullah Erboğa (ed.), Türkiye’nin Stratejik Silah Kapasitesi, SETA, İstanbul, 2019,105-191.
- KAHVECİ Muzaffer ve CAN Nazlı, “İnsansız Hava Araçları: Tarihçesi, Tanımı, Dünyada ve Türkiye’deki Yasal Durumu”, Selçuk Üniversitesi Mühendis Bilim ve Teknik Dergisi, Cilt:4(5), 511-535.
- ÖZGEN Cenk, “Türk Deniz Kuvvetleri Açısından Uçak Gemisi Tedarikinin İncelenmesi”, Savunma Bilimleri Dergisi, Kasım 2018, Cilt:17(2), 21-59.
- SAUER Frank ve Niklas Schörnig, “Killer DronesThe Silver Bullet of Democratic Warfare?”, Security Dialogue, 2012, Cilt:43(4), 363-380.

İnternet Kaynakları

- ABD Kongresi Bütçe Ofisi İnternet Sayfası, <https://www.cbo.gov/publication/42180>, (Erişim Tarihi: 09.04.2023).
- AKSAN Sertaç, “Türk Havacılık SanayİNde dönüm noktası: Kızılelma ve ANKA-3”, Aralık 2022, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/turk-havacilik-sanayiinde-donum-noktasi-kizilelma-ve-anka-3-731137.html>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

ALEMDAR Ahmet, “Millî Muharip Uçak 2025’te ilk uçuşunu yapacak, 2029’da envantere girecek”, <https://www.defenceturk.net/milli-muharip-ucak-2025te-ilk-ucusunu-yapacak-2029da-envantere-girecek>, (Erişim Tarihi: 23.04.2023).

ALEMDAR Ahmet, “ANKA-3’ün Teknik Özellikleri Belli Oldu!”, <https://www.defenceturk.net/anka-3un-teknik-ozellikleri-belli-oldu>, (Erişim Tarihi: 23.04.2023).

AXE David, “Britain Spent So Much On Two Giant Aircraft Carriers, It Can’t Afford Planes Or Escorts”, <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2020/06/28/britain-spent-so-much-on-two-giant-aircraft-carriers-it-cant-afford-planes-or-escorts/?sh=519fcbfd5bcc>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

AZMAN Kaan, “Selçuk Bayraktar’dan KIZILELMA ve TCG ANADOLU açıklaması”, Nisan 2022, <https://www.defenceturk.net/selcuk-bayraktardan-kizilelma-ve-tcg-anadolu-aciklamasi>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

BHALLA Abhishek, “INS Vikrant: Navy’s big push for another carrier and new fighter jets”, <https://www.indiatoday.in/india/story/a-day-onboard-ins-vikrant-navy-big-push-for-another-carrier-and-new-fighter-jets-2343801-2023-03-07>, (Erişim Tarihi: 05.04.2023).

Boeing İnternet Sayfası, <https://www.boeing.com/defense/mq25/>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

“China launches EM catapults-equipped 3rd aircraft carrier in Shanghai”, <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268368.shtml>, (Erişim Tarihi: 05.04.2023).

Crude Oil Prices - 70 Year Historical Chart”, <https://www.macrotrends.net/1369/crude-oil-price-history-chart>, (Erişim Tarihi: 28.04.2023).

DAVIS Sam, “Carrier-Based Launch of Aircraft to Use Power Electronics Instead of Steam Catapult”, 2017, <https://www.electronicdesign.com/power-management/article/21199416/carrierbased-launch-of-aircraft-to-use-power-electronics-instead-of-steam-catapult>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

DECIS Hugo, “France’s future aircraft carrier: nuclear power, conventional approach?”, <https://www.iiss.org/ar-BH/online-analysis/military-balance/2020/12/frances-future-aircraft-carrier/>, (Erişim Tarihi: 19.04.2023).

Defenceturk İnternet Sayfası, “TUSAŞ ANKA-3 MİUS’un ilk görselleri paylaşıldı”, <https://www.defenceturk.net/tusas-anka-3-miusun-ilk-gorselleri-paylasildi>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

Global Times İnternet Sayfası, “China launches EM catapults equipped 3rd aircraft carrier in Shanghai”, <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268368.shtml>, (Erişim Tarihi:29.12.2022).

Hindistan Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, <https://www.indiannavy.nic.in/content/vikramaditya-delhi-class-rajput-class-ranvir-class-kolkata-classvisakhapatnam-class>, (Erişim Tarihi:29.12.2022).

HONRADA Gabriel, “China’s next aircraft carrier likely to be nuclear”, <https://asiatimes.com/2022/10/chinas-next-aircraft-carrier-likely-to-be-nuclear/>, (Erişim Tarihi: 09.04.2023).

İngiltere Kraliyet Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Surface Fleet”, <https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/surface-fleet>, (Erişim Tarihi:30.12.2022).

Insider İnternet Sayfası, “Thailand has an aircraft carrier without any aircraft”, <https://www.businessinsider.com/thailand-aircraft-carrier-has-no-aircraft-2015-2>, (Erişim Tarihi:30.12.2022).

İŞİK Yusuf Emir, “HÜRJET’in tasarımı TCG ANADOLU için değişiyor”, <https://www.defenceturk.net/hurjetin-tasarimi-tcg-anadolu-icin-degisiyor>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

KASAPOĞLU Can, “Akıncı ve Aksungur testleri: Türk SİHA yetenekleri yeni bir aşamaya geçiyor”, Nisan 2021, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/akinci-ve-aksungur-testleri-turk-siha-yetenekleri-yeni-bir-asamaya-geciyor/2223020>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

KASAPOĞLU Can, “Bayraktar Kızılelma yeni bir hareket tasarısının habercisi”, Mart 2022, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/bayraktar-kizilelma-yeni-bir-harekat-tasarisinin-habercisi/2539230>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

LEHMAN John F. ve Steven Wills, “Aircraft Carriers—Missions, Survivability, Size, Cost, Numbers”, Naval War College Review, Cilt:74, Sayı:4, (2021), s.8, <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol74/iss4/4>, (Erişim Tarihi: 02.04.2023).

Lockheed Martin İnternet Sayfası, <https://www.lockheedmartin.com/f35/global-enterprise/united-states.html>, (Erişim Tarihi:02.01.2023).

LYE Harry, “Royal Navy seeking information on cats and traps to launch drones”, Mart 2021, <https://www.naval-technology.com/features/uk-carrier-cats-and-traps/>, (Erişim Tarihi:04.01.2023).

MCDONALD Scott, “Evolution of Aircraft Carriers The Wartime European Carriers”, Naval Aviation News, 1963, 60-63, <https://www.history.navy.mil/content/dam/nhhc/research/histories/naval-aviation/evolution-of-aircraft-carriers/car-12.pdf>, (Erişim Tarihi:27.12.2022).

Naval News İnternet Sayfası, <https://www.navalnews.com/naval-news/2021/03/f-35b-landed-aboard-italian-navy-aircraft-carrier-its-cavour-for-the-first-time/#prettyPhoto>, (Erişim Tarihi:30.12.2022).

Navylookout İnternet Sitesi, “Cats, traps and claptrap. Why the Royal Navy’s new aircraft carriers operate VSTOL aircraft”, <https://www.navylookout.com/cats-traps-and-claptrap-why-the-royal-navys-new-aircraft-carriers-operate-vstol-aircraft/>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

NBC News İnternet Sayfası, “X-47B Navy drone completes first ever unmanned carrier landing”, Temmuz 2013, <https://www.nbcnews.com/technolog/x-47b-navy-drone-completes-first-ever-unmanned-carrier-landing-6c10591335>, (Erişim Tarihi:02.01.2023).

NEWDICK Thomas, “Now The UK Wants To Add Combat Drones To Its Aircraft Carriers, But Is It Really Feasible?”, <https://www.thedrive.com/the-war-zone/39922/now-the-uk-wants-to-add-combat-drones-to-its-aircraft-carriers-but-is-it-really-feasible>, (Erişim Tarihi: 18.04.2023).

Northrop Grumman İnternet Sayfası, <https://www.northropgrumman.com/what-we-do/air/x-47b-ucas/>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

PERUZZI Luca, “French Navy new generation aircraft carrier design detailed”, Aralık 2022, <https://www.edrmagazine.eu/french-navy-new-generation-aircraft-carrier-design-detailed>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

REILLY John C., “Organization of Naval Aviation in World War II”, Naval Aviation News, 1991, 26-31, <https://www.history.navy.mil/content/dam/nhhc/browse-by-topic/commemorations/commemorations-toolkits/wwii/articles-on-world-war-ii-naval-aviation/pdf/ww2-11.pdf>, (Erişim Tarihi:27.12.2022).

SHARMA Ravi, “INS Vikrant, India’s first indigenously built aircraft carrier, commissioned”, Eylül 2022, <https://frontline.thehindu.com/news/ins-vikrant-indias-first-indigenously-built-aircraft-carrier-commissioned/article65844708.ece>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

SHELBOURNE Mallory, “Navy’s F/A-XX Fighter Will be the ‘Quarterback’ for a Team of Unmanned Aircraft”, USNI News, Nisan 2022, <https://news.usni.org/2022/04/28/navys-f-a-xx-fighter-will-be-the-quarterback-for-a-team-of-unmanned-aircraft>, (Erişim Tarihi:02.01.2023).

SILVER Caleb, “The Top 25 Economies in the World”, Eylül 2022, <https://www.investopedia.com/insights/worlds-top-economies/>, (Erişim Tarihi:04.01.2023).

ŞAHİN Anıl, "TUSAŞ CEO'su KOTİL'den TCG ANADOLU ve HÜRJET açıklaması", <https://www.savunmasanayist.com/.tusas-tcg-anadolu-ve-hurjet/>, (Erişim Tarihi: 22.04.2023).

TANGREDI Sam J., “Sizing the Carriers-A Brief History of Alternatives”, Naval War College Review, 2021, Cilt:74, Sayı:4, s.6, <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol74/iss4/5>, (Erişim Tarihi: 01.04.2023).

ThinkTech STM Teknolojik Düşünce Merkezi İnternet Sayfası, “21’inci Yüzyılda Uçak Gemilerinin Rolü”, Aralık 2018, https://thinktech.stm.com.tr/uploads/docs/1608999516_stm-21-yuzyilda-ucak-gemileri.pdf?, (Erişim Tarihi:29.12.2022).

TREVITHICK Joseph, “Chinese Aircraft Carrier Seen With A Fleet Of Drones On Its Deck”, <https://www.thedrive.com/the-war-zone/chinese-aircraft-carrier-seen-with-fleet-of-drones-onboard>, (Erişim Tarihi: 20.04.2023).

Türk Hava Kurumu İnternet Sayfası, “İHA”, <https://www.thk.org.tr/iha>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

UK Defense Journal İnternet Sitesi, “How much does a Queen Elizabeth class carrier cost per year?”, <https://ukdefencejournal.org.uk/how-much-does-a-queen-elizabeth-class-carrier-cost-per-year/>, (Erişim Tarihi:03.01.2023).

“UK’s Carriers Could Use ‘Catapult Systems’ For Unmanned Aircraft”, <https://www.forces.net/news/uks-carriers-could-use-catapult-systems-unmanned-aircraft>, (Erişim Tarihi: 05.04.2023).

Vikipedi İnternet Sayfası, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Admiral_Kuznetsov_\(uçak_gemisi\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Admiral_Kuznetsov_(u%C7%97ak_gemisi)), (Erişim Tarihi:29.12.2022)

XUANZUN Liu, “China’s 3rd aircraft carrier Fujian ‘makes smooth progress’ in mooring trials ahead of expected maiden voyage”, <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287212.shtml>, (Erişim Tarihi: 30.03.2023).

AKYA TORPİDOSU HARP ATIŞI

DERİNLİKLERİN MUHAFIZLARININ VURUCU GÜCÜ



(Görsel: Roketsan Resmi İnternet Sitesi)

Türk Denizaltıcılık tarihi; 1886 yılında Nordenfelt şirketine 2 adet denizaltının (Nordenfelt-II ve Nordenfelt-III) sipariş edilmesi ile başlamıştır. 31 metre boyunda, 3.6 metre eninde, 160 ton ağırlığında ve yedi bölmeli olarak tasarlanan denizaltıların montaj faaliyetleri Taşkızak Tersanesi'nde gerçekleştirilmiştir. Denizaltıların ilki olan Abdülhamid 6 Eylül 1886 tarihinde, ikincisi olan Abdülmecid ise 4 Ağustos 1887 yılında denize indirilerek seyir tecrübelerine başlanmıştır.



(yachtlifetravel.com)

Sadece iki yıl içerisinde elde edilen tecrübelerle, 1888 yılında Abdülhamid denizaltısı tarafından hedef olarak belirlenen eski bir vapura başarılı bir torpido hücumu gerçekleştirilmiştir. Bu atış “bir denizaltıdan ilk defa dalışta torpido atılarak bir suüstü gemisinin batırılması” başarısı olarak tarihe geçmiştir.

Türk Deniz Kuvvetleri; 138 yıllık denizaltıcılık tecrübesini yerli savunma sanayi firmaları ile paylaşarak kritik cihaz ve sistemlerin millileştirilmesi faaliyetlerine önem vermiştir. Bu gayretler kapsamında; Mavi Vatan'ın savunmasında büyük öneme sahip denizaltılarımızın vuruş gücünü artırmak ve dışa bağımlılığını sona erdirmek için milli torpido geliştirilmesine karar verilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk milli torpidosu olan AKYA; Türk Deniz Kuvvetleri ve Roketsan ana yükleniciliğindeki yerli savunma sanayi firmalarının ortak çalışmasının bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Akya torpidosu, denizaltılarımızdan muhasım denizaltı ve suüstü hedeflerine angajman gerçekleştirebilecek ağır bir torpido olarak tasarlanmıştır.

AKYA torpidosunun ilk harp başlıklı test atışı; projenin ilk test atışının gerçekleştirilmesinden sonra milli atış kontrol sistemi MÜREN ile modernize edilmiş TCG Preveze tarafından, 27 Aralık 2023 tarihinde başarıyla gerçekleştirilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin 100'üncü yılında, denizaltıcı personelimiz ile işçi ve mühendislerimizin üstün gayreti ve emeğinin ürünü olan milli torpidomuzun Doğu Akdeniz'de icra edilen fiili atışı ile Denizaltı Filosu Komutanlığı; Türk Deniz Kuvvetleri'nin ilgi ve etki alanına giren tüm denizlerde, verilecek her türlü görevi yerine getirme kabiliyetine sahip olduğunu bir kez daha kanıtlamıştır.

CUMHURİYETİMİZİN 100.YILINDA DONANMAMIZIN TARİHİ TÖREN GEÇİŞİ



Görsel: Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi



Görsel: Anadolu Ajansı



Görsel: Anadolu Ajansı



Görsel: Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi



Görsel: Anadolu Ajansı

Bu yıl, Büyük Lider Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde "Ya İstiklal Ya Ölüm" parolasıyla kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. yaşını büyük bir coşku ve gurur içinde kutlarken, Türk Donanması adına gurur dolu bir başarı daha tarih sayfalarımıza eklenmiştir. Sadece ülkemizin değil dünyanın gözbebeği olan İstanbul Boğazı gibi dar ve seyir için zor bir su yolunda, Türk Deniz Kuvvetleri'ne ait tam 100 parça gemi ile gerçekleştirilen muazzam geçiş, sadece başarılı bir tören geçişi değil, aynı zamanda milletimizin birlik ve beraberlik içindeki gücünün de bir yansıması olarak Türk Tarihinin şeref defterindeki yerini almıştır.

Şüphesiz ki yıllar sonra Cumhuriyetimizin 100'. yılı ile ilgili akılda kalacak en önemli anlatılardan birisi, Deniz Kuvvetlerimizin 29 Ekim 2023 tarihinde icra ettiği tören geçişi olacaktır. Bir tören geçişinden farklı olarak Deniz Kuvvetlerimizin gücünü ve Mavi Vatan konusunda kararlılığımızı vurguladığımız bir faaliyet olmuştur. TCG Anadolu nizam rehberliğinde, yerli gemi inşa sanayiinde milli imkanlarla inşa edilmiş veya yurtdışından alınmış olsa bile teknolojisi yani sinir sistemleri millileştirilmiş gemiler, denizaltılar ve deniz hava unsurlarımız göğsümüzü kabartmıştır. Damarlarında Türk mühendisliği ve işçiliğinin terini, bilgisini ve birikimini taşıyan gemilerimiz, geçiş sırasında dümen sularının izini sadece İstanbul Boğazında değil, aynı zamanda milletimizin gönlünde de kalıcı olarak bırakmıştır.

Tören geçişini coşkuyla ve heyecanla izleyen halkımız sadece İstanbul'un farklı semtlerinden değil, ülkenin uzak köşelerinden de gelerek yıllar önce Donanma Cemiyeti vasıtasıyla vücuda bürünen denizci millet olgusunu, Türkiye Yüzyılında yeniden canlandırmış ve yoğun ilgiyle karşılamıştır. Halkımız sadece boğazdan geçen gemileri değil; atalarının kendi rızıklarından keserek donanmaya bağışladığı paralarla inşa edilen ancak el konularak gerçek sahibine verilmeyen savaş gemilerimizin, esaret zincirlerini kırarak yedi düvele meydan okumasını gururla izlemiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, çağdaşlaşma yarışının bir parçası olarak deniz stratejisinin ve deniz gücünün önemini benimseyen Atatürk, "Donanmasız Anadolu olmaz. Donanma'dan yana kuvvetli olmak, Türkiye'nin savunması için şarttır. Donanmamız, izlediğimiz politikanın güçlü bir destekçisi olacaktır." sözleriyle bu ihtiyacı vurgulamıştır. Barındırdığı canlı ve cansız kaynak zenginlikleriyle Karadeniz (Bahr-i Siyah), Ege (Cezair-i Bahri Sefid/ Adalar Denizi), Akdeniz (Bahr-i Sefid)'in önemi ve cazibesi son yıllarda oldukça artmıştır.



Gemiler, Sayın Cumhurbaşkanımızı ve beraberindeki heyeti, batarya düdüğü ve çimariva ile selamladı (Görsel: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Resmi İnternet Sitesi)

Çevre denizlerimizin artan önemiyle birlikte, Türk Deniz Kuvvetleri'nin vazifesi, Türkiye Cumhuriyeti'ni denizlerden gelebilecek risk ve tehditlerden korumak, etki ve ilgi alanlarında hak ve menfaatlerimizi korumak ve kollamak maksadıyla deniz kuvveti geliştirmek, idame etmek ve kullanmaktır. 1000 yaşında köklü ve güçlü tecrübeye sahip Türk Deniz Kuvvetleri, bulunduğu coğrafyada daima caydırıcı ve güçlü olmak mecburiyetindedir.



Donanma Sevgisinin Fotoğraf Karelerine Sığdıramayan Görkemi (Görsel: Anadolu Ajansı)

Cumhuriyetimizin yüz yıllık serüveninin son çeyreğinde, yerli ve milli kaynaklarla inşa edilen Tuzla Sınıfı Karakol Gemilerimiz, yenilenen Amfibi Gemilerimiz, Kurtarma ve Lojistik Filomuz, MİLGEM tipi açık deniz karakol gemilerimiz, korvet ve fırkateynlerimiz, insansız hava ve deniz araçlarımız, yenilenen deniz hava vasıtalarımızdan sonra bu yıl TCG Anadolu'nun hizmete girmesiyle sahip olduğumuz yeteneklerle Cumhuriyet Donanması, denizden hava hareketi ve güç aktarımı yapabilen sınırlı sayıda ülkeler arasına dahil olmuştur.

Türkiye yüzyılında, yerli ve milli imkanlarla üretilen, ATMACA güdümlü mermisi ve AKYA torpidosu donanmamızın envanterine katılmıştır. Kısa bir süre sonra da gemilerimizden hava hedeflerine karşı kullanacağımız Hisar-deniz güdümlü mermisi ile milli mayını MALAMAN'ın, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine alınması planlıdır. Bugün Cumhuriyet Donanmasında yerli ve milli atış kontrol sistemlerini kullanan gemiler, yerli ve milli güdümlü mermi ve torpidoları ateşleyebilmektedir.

Türk Deniz Kuvvetleri, geçmişte olduğu gibi gelecekte de karşısına çıkan zorluklardan yılmadan, yüksek disiplin, üstün görev anlayışı, sarsılmaz azim ve kararlılıkla, Mavi Vatan'da ilk hedefimiz olan Akdeniz'den taşarak, şanlı bayrağımızı tüm denizlerde dalgalandırmaya devam edecektir.





(Görsel: Deniz Kuvvetleri Dergisi Ocak 2024 Sayı 653)



(Görsel: Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi)

Tarihi Geçit Törenine Katılan Gemilerimiz

LHD

TCG Anadolu
4 x SH-70
4 x AH1W

MHC

TCG Edremit
TCG Enez
TCG Erdemli
TCG Amasra
TCG Akçaabat
TCG Anamur
TCG Akçay
TCG Alanya

AGI

TCG Ufuk

AORL / AOT

TCG Yzb.G.Durmuş

PC

TCG Kuşadası
TCG Karaburun
TCG Karşıyaka
TCG Kaş
TCG Tarsus
TCG Taşucu
TCG Kilimli
TCG K.Ereğli
TCG Tuzla
TCG Tekirdağ
TCG Karabiga

ATS

TCG İnebolu

FFGH

TCG Yavuz
TCG Yıldırım
TCG Barbaros
TCG Kemalreis
TCG İstanbul
TCG Gökçeada
TCG Gemlik
TCG Gediz
TCG Gaziantep
TCG Giresun
TCG Gökusu

FSGH

TCG Heybeliada
TCG Büyükkada
TCG Burgazada
TCG Kınalıada

LST

TCG Sancaktar
TCG Bayraktar
TCG Osmangazi
TCG Karamürselbey
TCG Sarucabey
TCG Önder
TCG Kızılırmak
Özgen
TCG Yeşilırmak
TCG Ödev
TCG Öncü

ATR/YTB

SSG / SSK

TCG Preveze
TCG 18 Mart
TCG Anafartalar
TCG Yıldray
TCG Doğanay
TCG Dolunay
TCG Çanakkale
TCG Burakreis
TCG İnönü
TCG Pirreis

PP

TCG Bandırma
TCG Bartın
TCG Bafra
TCG Bozcaada

AOR / AOE

TCG Derya
TCG Akar
TCG Yb.K.Güngör

LCT

Ç-132
Ç-138
Ç-151
Ç-152
Ç-153
Ç-154
Ç-155
Ç-156
Ç-157
Ç-158

AX

TCG Cezayirli Gazi Hasan Paşa

PGFG

TCG Rüzgar
TCG Poyraz
TCG Gurbet
TCG Fırtına
TCG Kılıç
TCG Mızrak
TCG Doğan
TCG Tayfun
TCG Volkan
TCG Yıldırım
TCG Karayel

PP

TCG Tufan
TCG Meltem
TCG İmbat
TCG Zıpkın
TCG Atak
TCG Bora

SWCM

SAT BOTU-1
SAT BOTU-3

SWCL

ATAK-1
ATAK-3
ATAK-4

AXL

E-1
E-2
E-3
E-4
E-5
E-6
E-7
E-8

■ Tuğ. Selçuk AKARI *

CUMHURİYETİMİZİN 100'ÜNCÜ YILINDAN DENİZ HARP OKULUNUN 250'NCİ YILINA



* MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Müdürü.

BİN YILIN ÇEYREĞİNDEN

SELAM SANA

MEKTEB-İ ŞAHANEM¹

Deniz ufkunda bu top sesleri nereden geliyor!
“Heybeli” korvet olmuş belli ki seferden geliyor...
Adalar denizinden mi? Doğu Akdeniz’den mi?
Hür ufuklarda donanmış MİLGEM’ler!
Yeni doğmuş aya baktıkları yerden geliyor;
O mübarek gemiler! Hangi seherden geliyor?

...
Fırtınalar-Boralar! dinmeyen Kasırgalar!
Sancaklarımıza her daim zaferleri fısıldarlar.
250 yıllık bir ulu çınar,
Kasımpaşa’da;
1773’te kök salar,
77 sene sonra Heybeli’ye taşar,
1985’ten beridir ...
Tuzla’dan çoşar.
Her yıl azar azar,
Mavinin bağrına nice Barbaroslar salar...
İki buçuk asrın sonunda, 250’nci bakla suda.
Vatan aşkı ile çarpan ilahi ruh, güvertede abosa.
Cehennemler kudursa,
Arz Küre tufana doysa,
Dalgalar rüzgara...
Zafer daima bizden yana...
Pirimiz Nuh’tur! nasıl olsa,

....
Hem muharip hem muzaffer!
Hem mühendis hem hazerfen!
Kalyonlara ruh veren,
Mekteb-i Şahanem!
Her kertesinde fen,
Her kertesinde erdem,
Yaşa var ol! Harbiyem.
Kutlu olsun! 250’nci senen...

...
Kasımpaşa’da,
Bir göz odada

¹ MSÜ Deniz Harp Okulunun 250’nci yıl dönümü anısına düzenlenen şiir yarışmasında birincilik ödülüne layık olan eserdir.

Hendese ile başlar.
Küçük küçük konan taşlar,
Taş Mektebi, taşlar...
Cezayirli Gazi Hasan Paşalar; Banisi olurlar...
Sultan III Mustafa'lar; Ferman buyururlar...
Çeyrek bin yıllık efsane,
İşte böyle alır sahne.
Mektebi Bahriye; Mektebi Bahriye-i Şahane!..
...sonra
Mektebi Fünun-i Bahriye; Mektebi
Fünun-i Bahriye-i Şahane...
...sonra
“Ada Mektebi” adıyla
Kalpgâh kurar nice yıllar hatıralarda.
Yıl 1928'di,
Değişir ismi
“Heybeliada Bahriye Mektebi”
Değişmeyen ise Vatan sevgisi!
Vatan aşkı ile çarpan kalplerin sesi “Deniz Lisesi”
Dalgaların ve martıların bitmeyen namesi...
Kutlu ocağın son adresi;
Zaferin ve onurun şanlı yolu, Deniz Harp Okulu!
Yazılmaya devam eder ceridesi...
İkinci Cihan Harbi günleri...
Kısa bir Mersin ziyareti...
Yıl 1946 idi.
Şanlı Ocak, tekrar Heybeli'ye avdet etti.
Taş Mektebin redifli-kafiyeli işte kısa hikayesi,
Sonra Bahriyeli sordu!
Benim okullarım sadece bu muydu?
...
Gazavat-ı Hayrettin'den...
Emsalsiz tecrübeden...
Satır satır belledik.
Cihan şumül ereği, daha o zamandan belirledik.
Denize Hakim Olan Cihana Hakim Olur!
Bu parola; sevkülçeyşlere her daim feyizli rehber olur.
İşte Bahriye'nin Okulu...
Rahle-i tedrisatıyla, Reislerinin soluğu...
Arama bulamazsın, tarih olarak kuruluşunu

Bu okular taştan değil, irfandandır.
Her bir direği, mahir Kaptan-ı deryalardır.
Bakılırsa sayısız emsalleri vardır.
Flasalanmış tarihin, ambarlarında saklıdır,
Taş Mektepten önce; Taç'lı Mekteplerimiz vardı.
Reislerimizin tacını ancak fırtınalar takardı.
Çeyrek bin yıllık Taş Mektebimizden...
Binlerce yıllık Taç'lı Mekteblerimize...
Bir köprü olan bu şanlı günden,
Bin yılın güncesinden,
Bir kısa hisse de Muhiddin-i Piri'den.
Küre-i Arzı bir ceylan derisine geçirmişken,
Sahilleri-denizleri cüz cüz öğrenmişken,
Kitab-ı Bahriye'yi yetmedi, cihana öğretmişken,
Amcası Kemalreis ile sefinelerin fennine girdik.
Göke'leri tersim edip! Kızıl elmaya viya ettik,
O Gökeler, bugünde bizimledirler.
O Gökeler, MİLGEM'lerin ruhlarında gizlidirler.

...
Deniz ufkunda bu çelikten kaleler nereden geliyor!
"Heybeli-İstanbul-Anadolu"
Vatanın her cüzü çelikten kale olmuş; denizler dolu!
Belli ki Barbaroslar yine seferden geliyor...
Hür ufuklarda donanmış yüzlerce pare gemi,
Güneşin yeni battığı yerden geliyor;
O mübarek gemiler!
Deniz Harp Okulu'nun sinesinden geliyor!
O Sine-i Vatan,
Deniz Harp Okulu'dur! Atam,
İlk Hedefimiz Akdeniz!
Nihai Hedefimizdir; Mavi Vatan!
Mekteb-i Şahanem
Her kertesinde fen
Her kertesinde erdem
Yaşa var ol! Harbiyem,
Kutlu olsun!
Binlerce yıldan taşan... 250'nci senen...

Yazarlar İçin Metin Şekil Esasları

1. Yayın dili Türkçe'dir. Makalelerin imla ve noktalamasında Türk Dil Kurumu kurumsal web sayfasında erişilebilen güncel sözlük ve yazım kuralları esas alınır. Gönderilen yazılar dil ve anlatım açısından bilimsel ölçülere uygun, açık ve anlaşılır olmalıdır.

2. Metinler Times New Roman karakteri kullanılarak, 12 puntoda ve 1,5 satır aralığına sahip olacak şekilde yazılmalıdır. Dipnotlar ise 9 punto ve 1 aralıklı yazılmalıdır.

3. Paragraf özellikleri hizalama iki yana ve satır aralığı 1,5 şeklinde olmalıdır. Sayfa numaraları ise altta verilmelidir.

4. Makalelerde kullanılacak alt başlıklar koyu yazılmalı ve rakam ile numaralandırılmalıdır.

5. Dipnotlarda atıflar aşağıdaki şekillerde verilmelidir.

5.1. Kitaplara yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, eser adı, (varsa cilt numarası), (varsa çeviren), yayınevi, yayımlandığı yer, yayımlandığı tarih ve sayfa numarası aşağıdaki örneklerle uygun olarak sırayla verilecektir.

Tek yazarlı kitap:

Henry Kissinger, Dünya Düzeni, (çev. Sinem Sultan Gül), Boyner Yayınları, İstanbul, 2016, ss. 14-16.

İki yazarlı kitap:

George Friedman ve Meredith Friedman, Savaşın Geleceği-21. Yüzyılda Güç, Teknoloji ve Amerikan Dünya Egemenliği, (çev. Enver Günsel), Pegasus Yayınları, İstanbul, 2015, s. 114.

Çok yazarlı kitap:

Pınar Bilgin vd., Türkiye Dünyanın Neresinde?-Hayali Coğrafyalar, Çarpışan Anılar, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2015, s. 19.

Çeviri kitaplar:

Walter Isaacson, Steve Jobs, çev. Dost Körpe, Domingo Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 540.

Yazar bilgisi verilmemiş kitap:

“Türkiye ve Dünyada Yükseköğretim”, Bilim ve Teknoloji, TÜSİAD Yayınları, İstanbul, 1994, s. 81.

Çok ciltli kitap:

Halil İnalcık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (çev. Halil Berktaş), Cilt: 1, Eren Yayınları, İstanbul 2000, s. 100.

5.2. Makalelere yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, “makale adı” (varsa çeviren), yayımlandığı süreli yayının adı, yayımlandığı yıl, cilt no (Romen)/sayı:, dergide yer aldığı sayfa aralığı, alıntının yapıldığı sayfa numarası aşağıdaki örneklerle uygun olarak sırayla verilecektir. Ansiklopedi maddelerine yapılan atıflarda da makalelere atıf şekli kullanılacaktır.

Tek yazarlı makaleler:

R. Kutay Karaca, “Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu”, Gazi Akademik Bakış, 2008, Cilt: 1, 219-245, s. 220.

İki yazarlı makaleler:

Murat Kağan Kozanhan ve Kemal EKER, “1969 Kuzey Denizi Davaları”, MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Dergisi, Mavi Vatan' dan Açık Denizlere, Temmuz 2019, S.2, 8-15, s. 13.

İkiden fazla yazarlı makaleler:

Michael Stowe ve diğerleri., “Required Knowledge, Skills and Abilities From Health Care Clinical Managers Perspectives” Academy of Health Care Management Jurnal, 2011, 55-62, p.60

Derleme kitaplar ve bildiri kitaplarında bölüm/ makale:

Engin Avcı, “Türkiye’de Terörizm ve Terörizmle Mücadele”, Gökhan Sarı ve Cenker Korhan Demir,

(ed.), Güvenlik Bilimlerine Giriş, Jandarma Basımevi, Ankara, 2015, 281-310, s. 305.

Yazarı Belli Olmayan Makale:

“Balkanlarda Türk Varlığı” Toplumsal Tarih, Ankara, 1990, cilt X, sayı 7, 8-10, s. 8.

5.3. Konferanslarda Sunulan Tebliğler:

Dritan Egro, “Arnavutluk’ta Osmanlı Çalışmaları”, XIII. Türk Tarih Kongresi, Bildiriler, 4-8 Ekim 1999, Cilt: I, TTK Yayını, Ankara, 2002, s. 14.

5.4. İnternet Dergisinde Makale:

Hasan Kopkallı, “Does frequency of online support use have an effect on overall grades?”, The Turkish Online Journal of Distance Education, <http://tojde.anadolu.edu.tr/> (Erişim tarihi: 18.11.2009)

5.5. Tezler

Tezlere yapılan atıflarda yayımlanmamış tezlerin başlıkları için italik kullanılmayacaktır Yazar adı ve Soyadı, Tezin Adı, Tezin Yapıldığı Kurum ve Enstitü, Yapıldığı Yer ve Tarih, Sayfa numarası, (yayınlanıp yayınlanmadığı ve tezin akademik derecesi).

5.6. İnternet için

İnternet üzerinden erişilebilen açık kaynaklara yapılan atıflar, aşağıdaki örneğe göre yapılacaktır.

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Türkiye Ukrayna Anlaşması”, <http://www.mfa.gov.tr/turkce/group/ikili/11.htm> (Erişim Tarihi: 14.07.2010).

6. Aynı kaynağa yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, a.g.e. (adı geçen eser), a.g.m. (adı geçen makale) ve a.g.y. (adı geçen yayın) ifadesi ve sayfa numarası kullanılmalıdır. Aynı yazarın birden fazla eseri kullanılıyorsa yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, eserin yayım tarihi, a.g.e. ifadesi ve sayfa numarası yazılmalı; yazarın aynı tarihli birden fazla eseri kullanılıyorsa, eser tarihinin yayına a, b, c harfleri konularak atıf yapılmalı ve bu durum kaynakçada da belirtilmelidir.

7. Ekler yazının sonunda verilecek ve altında belgenin içeriği ve kaynağına dair kısa bilgi yer alacaktır. Tablo

ve şekiller (grafik dahil), Ekler kısmında verilebileceği gibi metin içerisine de yerleştirilebilir. Metin içerisinde verilmeleri durumunda tablo ve şekiller kendi içinde sıralanarak numaralandırılmalı (Tablo-1:, Şekil-2: gibi) ve gerek bu numara gerekse tablonun/ şeklinin içeriğine dair tanıtıcı başlık tablonun/ şeklin üst orta kısmında verilmelidir. Tablo, şekil, grafik ve resim için alıntı yapılmışsa, mutlaka kaynak belirtilmelidir.

8. Aday makale metinlerinin sonlarında, alfabetik sıra ve alıntı türüne (kitaplar, makaleler, internet kaynakları vs.) göre tasniflenmiş kaynakça verilmesi gerekmektedir. Makale içi dipnotlardan farklı olarak soyisim büyük harflerle ve ilk sırada yazılmalıdır. Bu kaynakça makalenin yayımlanması durumunda metinde yer almayacak, makale değerlendirme sürecinin hızla yürütülebilmesi için kullanılacaktır.

KOPKALLI Hasan, “Does frequency of online support use have an effect on overall grades?”, The Turkish Online Journal of Distance Education, <http://tojde.anadolu.edu.tr/> (Erişim tarihi: 18.11.2009)

9. Makaleler, makale isminin yazdığı bir klasöre “World Belgesi” halinde konulacaktır.

10. Aynı klasörün içine “Görseller” adı altında bir klasör daha açılacak ve makale içinde geçen resimlerin, fotoğrafların, tabloların vs. orijinal boyutları konulacaktır. (Word içinde görsel kalitesi düştüğü için)

11. Makale içinde kullanılan her görselin altına açıklaması yazılacak ve görsellerin, alındığı sayfa, site (URL), erişim tarihleri dipnot halinde makale içinde kullanıldığı görselin altına yazılacak ve aynı zamanda kaynakça bölümünde de belirtilecektir.

12. Kullanılan görseller, şekiller, tablolar vs. dergide kullanılacak seviyede kaliteli ve anlaşılır olacaktır.

13. Kullanılan kaynakçalar ya da görseller herhangi bir siyasi ve ideolojik düşünceye yakınlık içermeyecektir. Mümkün olduğunca devletin yayın organları tarafından yayımlanan görsellerin seçilmesine özen gösterilecektir.

14. Kullanılan görsellerde yabancı dil olmamasına özen gösterilecek, gerekirse Türkçe’ye çevrilecektir.