



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı

Kamu Yönetimi Bilim Dalı

**DENİZ GÜVENLİK POLİTİKALARININ KAMU POLİTİKALARI
ANALİZİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

Ali ŞAHİN

Doktora Tezi

Ankara, 2024

DENİZ GÜVENLİK POLİTİKALARININ KAMU POLİTİKALARI ANALİZİ: TÜRKİYE
ÖRNEĞİ

Ali ŞAHİN

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı

Kamu Yönetimi Bilim Dalı

Doktora Tezi

Ankara, 2024

KABUL VE ONAY

Ali ŞAHİN tarafından hazırlanan “Deniz Güvenlik Politikalarının Kamu Politikaları Analizi: Türkiye Örneği” başlıklı bu çalışma, 03.06.2024 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Uğur ÖMÜRGÖNÜLŞEN (Başkan)

Prof.Dr. Uğur SADIOĞLU (Danışman)

Prof.Dr. Ali ÇAĞLAR (Üye)

Prof.Dr. Elif ÇOLAKOĞLU (Üye)

Doç.Dr. Ozan ZENGİN (Üye)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof.Dr. Uğur ÖMÜRGÖNÜLŞEN

Enstitü Müdürü

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan **“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”** kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. ⁽¹⁾
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ay ertelenmiştir. ⁽²⁾
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. ⁽³⁾

03/06/2024

Ali ŞAHİN

“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”

- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, tezin yapıldığı kurum tarafından verilir. * Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, ilgili kurum ve kuruluşun önerisi ile enstitü veya fakültenin uygun görüşü üzerine üniversite yönetim kurulu tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir. Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

* Tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu tarafından karar verilir

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Prof.Dr. Uğur SADIĞLU** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.

Ali şAHİN

TEŞEKKÜR

Doktora öğrenimine başladığım günden itibaren rehberliği, tecrübesi ve yakın desteğini esirgemen kıymetli hocam ve danışmanım Prof.Dr.Uğur SADIÖĞLU'na, tez çalışması süresince yapıcı eleştirileri ile çalışmanın olgunlaşmasını sağlayan değerli hocalarım Prof.Dr.Uğur ÖMÜRGÜNÜLŞEN ve Prof.Dr. Elif ÇOLAKOĞLU'na teşekkür ederim.

Tez savunma jürime teşrif ederek çalışmanın nihai hale gelmesini sağlayan sayın hocalarım Prof. Dr. Ali ÇAĞLAR ve Doç. Dr. Ozan ZENGİN'e teşekkür ederim.

Her zaman desteğini hissettiğim sevgili eşim Emine'ye ve varlıkları ile mutluluk veren oğullarım Çınar SİNA ve Kuzey SARP'a; beni yetiştirip büyüten desteklerini esirgemeyen ve dahi hasta yatağında bile duasını eksik etmeyen annem Fatma Nuray Şahin'e ve babam Mithat Şahin'e; bütün sıkıntılarımı paylaştığım, fikirleriyle yol gösteren sevgili ablam Fatma Süzgün, ağabeylerim Serdar Ünver ve Ufuk Şahin'e teşekkür ederim.

ÖZET

ŞAHİN, Ali. *Deniz Güvenlik Politikalarının Kamu Politikaları Analizi: Türkiye Örneği*,
Doktora Tezi, Ankara, 2024.

Kamu politikası, “amaçların, değerlerin ve uygulamalıların projelendirilmiş programı” veya sık kabul gören tanımıyla “hükümetlerin yapmayı veya yapmamayı tercih ettikleri şeyler” olarak açıklanmaktadır. Siyasi iktidarların kullandıkları kaynakların kısıtlı olması, toplumun istek ve ihtiyaçlarının sonsuz olması, hükümetlerin yapmayı veya yapmamayı tercih ettikleri programlardan arasından öncelik sıralaması yapmalarını gerektirmektedir. Bu öncelik sıralaması beraberinde karar vermeyi getirmektedir. Bu açıdan karar verme, kamu otoritelerinin kamusal sorunların çözümü için alternatif politika arasından birisini seçmesi veya seçmeme tercihinde bulunmasını ifade etmektedir. Kamu politikasında, alınmış olan kararlar sonucunda uygulanan politikaların çözümlenmesi kamu politikası analizi yapılmaktadır. Kamu politikası analizi, karar vericilere uygulanmış olan politikaların “nedenine, niçinine ve nasılına yönelik” değerlendirmeler sunmaktadır. Buna göre, bu araştırmada Türkiye Deniz Güvenlik Politikalarının çözümlenmesi yapılarak elde edilen sonuçlar çerçevesinde Türkiye Deniz Güvenlik Politikalarını geliştirilmesine yönelik tekliflerin verilmesi amaçlanmıştır. Bu amacın gerçekleştirilmesine yönelik Türkiye Deniz Güvenlik Politikalarının yapım ve uygulanmasında aktif rol alan kurum ve kuruluşların resmi politika belgeleri deniz güvenlik matrisi çerçevesinde hazırlanan kodlar ile “ATLAS.ti” nitel veri analiz programında analiz edilmiştir. Böylece, karar vericilere literatürde ilk kez Türkiye Deniz Güvenlik Politikalarına yönelik genel resmin sunulması sağlanmıştır. Analiz sonucunda politikaların doğruluğu ya da yanlışlığı üzerine bir değerlendirmeden kaçınılarak, müteakip Türkiye Deniz Güvenlik Politikaların daha etkin ve verimli olmasına yönelik önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Sözcükler

Kamu Politikası Analizi, Deniz Güvenliği, Denizcilik Gücü, Mavi Ekonomi, Deniz Emniyeti, Yeni Güvenlik Tehditleri.

ABSTRACT

ŞAHİN, Ali. *Public Policy Analysis Of Maritime Security Policies: The Case Of Turkey*, Ph.D. Dissertation, Ankara, 2024.

Public policy is explained as the projected program of goals, values and practices or the things that governments have preferred to do or not to do with their frequently accepted definition. The fact that the resources used by political powers are limited, the wants and needs of society are endless, requires that governments prioritize among the programs they prefer to do or not do. This priority sequence brings with it decision-making. In this respect, decision-making means that public authorities choose or choose one of the alternative policies for the solution of public problems. Public policy analysis of the policies implemented as a result of the decisions taken, public policy analysis is carried out. Public policy analysis offer assessments of the why and how of policies applied to decision makers. Accordingly, in this research, it is aimed to give proposals for the development of Turkish Maritime Security Policies within the framework of the results obtained by analyzing Turkish Maritime Security Policies. The official policy documents of the institutions and organizations that take an active role in the construction and implementation of the Turkish Maritime Security Policies for the realization of this purpose were analyzed in the “ATLAS.ti” qualitative data analysis program with the codes prepared within the framework of the maritime security matrix. Thus, for the first time in the literature, the general picture of the Turkish Maritime Security Policies has been presented to the decision-makers. As a result of the analysis, an assessment on the correctness or inaccuracy of the policies was avoided and suggestions were made to make subsequent Turkish Maritime Security Policies more effective and efficient.

Keywords

Public Policy Analysis, Maritime Security, Maritime Power, Blue Economy, Marine Safety, New Security Threats.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI	ii
ETİK BEYAN	iii
TEŞEKKÜR	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR DİZİNİ	xii
TABLolar DİZİNİ	xv
ŞEKİLLER DİZİNİ	xvii
GİRİŞ	xvii
1. BÖLÜM: KAMU POLİTİKASININ KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ	6
1.1. KAMU POLİTİKASI KAVRAMI TANIMLARI	6
1.1.1. Kamu Politikasına Felsefi Katkılar	9
1.2. KAMU POLİTİKASI TASARIMI	10
1.2.1. Gündem Oluşturma	12
1.2.2. Problem Tanımlama	13
1.2.3. Politika Formülasyonu	13
1.2.4. Karar Alma	14
1.2.4.1. Rasyonel Kapsamlı Karar Verme Modeli	15
1.2.4.2. Artırımcı Karar Verme Modeli.....	16
1.2.4.3. Normatif Optimum Karar Verme Modeli.....	17
1.2.4.4. Karma Tarama Karar Verme Modeli.....	18
1.2.4.5. Çöp Kutusu Karar Verme Modeli	19
1.2.4.6. Çoklu Akımlar Karar Verme Modeli.....	20

1.2.4.7. Savunma Koalisyon Modeli	22
1.2.5. Uygulama	24
1.2.5.1. Yukarıdan Aşağıya Uygulama Modeli (YAM)	25
1.2.5.2. Aşağıdan Yukarıya Uygulama Modeli (AYUM)	25
1.2.5.3. Sentez Uygulama Modeli (SUM)	26
2. BÖLÜM: KAMU POLİTİKASI ANALİZİ.....	28
2.1. KAMU POLİTİKASI ANALİZİ (KPA) KAVRAMI	28
2.2. KAMU POLİTİKASI ANALİZİ (KPA) ÇALIŞMALARININ TARİHSEL GELİŞİMİ.....	30
2.3. KAMU POLİTİKASI ANALİZİ (KPA) ÇALIŞMALARI TÜRKİYE ÖRNEKLERİ	34
2.4. KAMU POLİTİKASI ANALİZİYLE İLGİLİ MODELLER.....	36
2.4.1. Sistem Modeli	38
2.4.2. Seçkinler Modeli	39
2.4.3. Grup Modeli	39
2.4.4. Kurumsal Model.....	40
2.5. KAMU POLİTİKASI ANALİZİ YÖNTEMLERİNİN GENEL SINIFLANDIRILMASI.....	41
2.5.1. Tanımlayıcı Yöntemler	41
2.5.2. Normatif Yöntemler	42
2.5.3. Sözel Yöntemler.....	42
2.5.4. Prosedürel Yöntemler.....	43
2.6. KAMU POLİTİKASI ANALİZİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER.....	43
2.6.1. Fayda-Maliyet Analiz Yöntemi.....	44
2.6.2. Maliyet-Etkinlik Analiz Yöntemi.....	45
2.6.3. Politika Araştırması Analizi	46
2.6.4. Örnek Olay Durum Analizi	47
2.6.5. İçerik Analizi.....	47
3. BÖLÜM: DENİZ GÜVENLİĞİNİN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ	50

3.1. DENİZ VE DENİZ GÜVENLİĞİ.....	50
3.2. DENİZ GÜVENLİK MATRİSİ.....	54
3.2.1. Deniz Emniyeti.....	56
3.2.1.1. Deniz Kazaları	59
3.2.1.2. Deniz Kirliliği.....	61
3.2.2. Denizcilik Gücü.....	65
3.2.2.1. Donanma Gücü	65
3.2.2.2. Deniz Ticaret Filosu	67
3.2.2.3. Deniz Yetki Alanları.....	70
3.2.2.4. Limanlar.....	77
3.2.2.5. Tersaneler/Geri Dönüşüm Sanayi.....	78
3.2.2.6. Deniz Turizmi.....	80
3.2.3. Mavi Ekonomi.....	82
3.2.3.1. Balıkçılık	85
3.2.3.2. Denizden Yenilenebilir Enerji	86
3.2.3.3. İklim Değişikliği.....	90
3.2.4. Yeni Güvenlik Tehditleri	92
3.2.4.1. Korsanlık, Deniz Haydutluğu, Silahlı Soygun ve Denizde Terörizm.....	93
3.2.4.2. Denizde Terörizm, Kitle İmha Silahları Yayılması.....	96
3.2.4.3. Düzensiz Göçmen, İnsan Ticareti.....	99
4. BÖLÜM: DENİZ GÜVENLİK POLİTİKALARININ ANALİZİ, BULGULAR VE GENEL DEĞERLENDİRME.....	103
4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI.....	103
4.2. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI	104
4.3. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMI VE SORULARI.....	105
4.4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	106
4.5. ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ.....	110
4.6. ARAŞTIRMANIN BULGULARI.....	112
4.6.1. Kalkınma Planları Bulguları ve Değerlendirmesi	112
4.6.2. Strateji Planları Bulguları.....	118

4.6.3. Strateji Planları Değerlendirmesi	121
4.6.4. Strateji Eylem Planları Bulguları	123
4.6.4.1. Göç Uyum Strateji Belgesi ve Ulusal Eylem Planı	123
4.6.4.2. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı (2007-2013).....	124
4.6.4.3. Türkiye'nin İklim Değişikliği Uyum stratejisi ve Eylem Planı 2011- 2023	125
4.6.4.4. Uyuşturucu ile Mücadele Ulusal Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2018-2023.....	126
4.6.4.5. Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı 2017-2023	127
4.6.5. Strateji Eylem Planları Değerlendirilmesi.....	128
4.6.6. Hükümet Programları, Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programları Bulguları ve Değerlendirilmesi	128
4.6.7. AB İlerleme Raporları Bulguları.....	133
4.6.8. AB İlerleme Raporları Bulgularınının Değerlendirilmesi.....	136
4.6.9. Faaliyet Raporları	137
4.6.9.1. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi	139
4.6.9.2. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi	142
4.6.9.3. Milli Savunma Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi	145
4.6.9.4. Tarım ve Orman Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi	147
4.6.9.5. Sahil Güvenlik Komutanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi	149
4.6.9.6. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi	152
4.7. GENEL DEĞERLENDİRME.....	154
SONUÇ VE TEKLİFLER.....	175
KAYNAKÇA	182

EK 1: DÜNYADA BÜYÜK DENİZ KİRLİLİĞİNE YOL AÇAN TANKER	
KAZALARI (10000 Ton ve Üzeri).....	221
EK 2: SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA 2030, HEDEF 14	222
EK 3: MAVİ EKONOMİ KAPSAMI.....	223
EK 4: ETİK KURUL ONAY YA DA MUAFİYET	224
EK 5: ORJİNALLİK RAPORU	226

KISALTMALAR DİZİNİ

APPAM	Association Public Policy Analysis and Manageent (Kamu Politikası Analizi ve İşletmeciliği Birliği)
ASELSAN	Askeri Elektronik Sanayi
ASPİLSAN	Askeri Pil Sanayi
AYUM	Aşağıdan Yukarıya Uygulama Modeli
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BYKP	Beş Yıllık Kalkınma Planı
CCOAH	Coalition of Catholic Organizations Against Human Trafficking (İnsan Ticaretine Karşı Katolik Örgütler Koalisyonu)
CLIA	Cruise Lines International Association (Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği)
COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Denizde Çatmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Kitabı)
CTF	Combined Task Force (CTF 151 Birleşik Görev Kuvveti)
DHS	Department of Homeland Security (İç Güvenlik Bakanlığı)
EU	European Union (Avrupa Birliği)
FAO	Food and Agriculture Organization (Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü)
GİSBİR	Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
GT	Gros Tonaj
HAVELSAN	Hava Elektronik Sanayi
HFO	Heavy Fuel Oil (Ağır Yağ Yakıtı)
ICC-CCS	International Chamber of Commerce Commercial Crime Servives (Milletler Arası Ticaret Odası Ticari Suçlar Birimi)
IEA	International Energy Agency (Uluslararası Enerji Ajansı)
ILO	International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)

IMEAK	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
IMF	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
IOC	Intergovernmental Oceanographic Commission (Hükümetler Arası Oşinografi Komisyonu)
IOM	International Migration Organization (Uluslararası Göç Örgütü)
IPCC	The İntergovermental Panel on Climate Change (Hükümetler Arası İklim Değişikliği Paneli)
IRENA	International Renewable Energy Agency (Uluslararası Yenilenebilir Enerji Ajansı)
ISM	International Safety Management Code (Uluslararası Deniz Emniyeti Yönetim Kodu)
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu)
ISPSW	The Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy (Stratejik, Siyasi, Güvenlik ve Ekonomik Danışmanlık Enstitüsü)
ITOPF	The International Tanker Owners Pollution Federation (Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu)
KPA	Kamu Politikası Analizi
LNG	Liquified Natural Gaz (Sıvılaştırılmış Doğal Gazı)
LPG	Liquified Petroleum Gaz (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı)
MARPOL	Marine Pollution (Deniz Kirliliğini Önleme Sözleşmesi)
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
MGO	Marine Fuel Oil (Deniz Dizel Yağı)
OES	Ocean Energy System (Okyanus Enerji Sistemleri)
OSG	Deniz Muhafızı Harekâtı (Operation Sea Guardian)
OTEC	Okyanus Termal Enerji Dönüşümü
OWD	Our World in Data (Dünya Verileri)

PV	Yüzer Güneş Fotovoltaik
SAR	International Convention on Maritime Search and Rescue (Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi)
SBB	Strateji ve Bütçe Başkanlığı
SOLAS	Safety of Life At Sea (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi)
STCW	Standart Training of Certification and Watchkeeping (Gemi Adamlarının Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları)
SUA	Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)
SUM	Sentez Uygulama Modeli
TEU	twenty-foot equivalent unit (1 Adet 20 ft'lik Konteyner)
TOB	Tarım ve Orman Bakanlığı.
TONNAGE	International Convention on Tonnage Measurement of Ships (Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi)
UAB	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UK	United Kingdom (Birleşik Krallık)
UN	United Nations (Birleşmiş Milletler)
UNCSD	United Nations Conference on Sustainable Development (Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı)
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)
UNPF	United Nations Population Fund (Birleşmiş Milletler Nüfus Fonu)
UNWTO	World Tourism Organization (Dünya Turizm Örgütü)
WB	World Bank (Dünya Bankası)
YAM	Yukarıdan Aşağıya Uygulama Modeli

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1: Kamu Politikası Tasarımına İlişkin Bazı Görüşler.....	11
Tablo 2: Kamu Politikası Analizi Çalışmaları Türkiye Örnekleri	34
Tablo 3: 2012-2021 Yıllarına Ait Deniz Kaza Sayıları	60
Tablo 4: Derin Deniz Madenciliğinde Çıkarılan Madenlerin Karalarda Kalan Tahmini Miktarı.....	63
Tablo 5: G-7 Ülkelerinin Milli Gelir Ve Donanmaları Arasındaki İlişki	67
Tablo 6: Dünya Ticaret Filosu	69
Tablo 7: Ekonomi Büyüklük- Sicil Kaydı- Ticaret Filosu- Donanma Karşılaştırması...	70
Tablo 8: Egemen Devletlerin Uyguladığı Karasuları Genişlikleri.....	73
Tablo 9: MEB İle Kıta Sahaneliği Arasındaki Fark.....	76
Tablo 10: Türkiye’de Mevcut Tersaneler	78
Tablo 11: Dünya Genelinde Gemi İnşa Oranları (Milyon Ton)	79
Tablo 12: Dünya Ve Türkiye Turizm Gelirleri (Milyar Dolar)	81
Tablo 13: Mavi Ekonominin Kapsamı.....	84
Tablo 14: Dünya Ve Türkiye Balıkçılık Verileri	86
Tablo 15: Mavi Ekonomide Üretilen Enerji Türleri İle Diğer Enerji Türlerinin Karşılaştırılması	88
Tablo 16: 2007-2021 Yılları Arasında Dünya Üzerinde Görülen Deniz Haydutluğu Ve Silahlı Soygun Saldırıları Bölgesel Dağılımı.....	95
Tablo 17: 1985 Yılından İtibaren Gerçekleşen Önemli Denizde Terörizm Olayları.....	97
Tablo 18: Araştırmada Kullanılan Politika Belgeleri.....	107
Tablo 19: Deniz Güvenliğine İlişkin “Atlas.Ti” Programında Arama Yaptırılan Konu Başlıkları	107
Tablo 20: Sınıflandırma Modeli Ve Atlas.Ti. Programında Kullanılan Kodlar	108
Tablo 21: Örnek Deniz Güvenlik Politikaları Ve Sınıflandırıldığı Başlıklar	108
Tablo 22: 1963-2019 Yılları Arasında Yer Alan Kalkınma Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları	113
Tablo 23: 2019-2023 Strateji Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları	120

Tablo 24: Stratejik Planlarda Deniz Güvenlik Politikalarının Kurumlar Çerçevesinde Görünümü	121
Tablo 25: 2003-2018 Yılları Arasında Yer Alan Hükümet Programlarında Deniz Güvenlik Politikaları.....	129
Tablo 26: 2019-2023 Yılları Arasında Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programlarında Deniz Güvenlik Politikaları.....	132
Tablo 27: AB İlerleme Raporlarında Deniz Güvenlik Politikaları	134
Tablo 28: Faaliyet Raporlarında Yer Alan Deniz Güvenlik Politikalarına İlişkin Görünüm	138
Tablo 29: 2018-2022 Yılları Arasında Çevre, Şehircilik Ve İklim Değişikliği Bakanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları.....	141
Tablo 30: 2018-2022 Yılları Arasında Enerji Ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları.....	143
Tablo 31: 2018-2022 Yılları Arasında Enerji Ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları.....	146
Tablo 32: 2019-2022 Yılları Arasında Tarım Ve Orman Bakanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları	147
Tablo 33: 2019-2022 Yılları Arasında Sahil Güvenlik Komutanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları.....	150
Tablo 34: 2019-2022 Yılları Arasında Sahil Güvenlik Komutanlığı Tarafından Deniz Güvenliği Kapsamında İcra Edilen Faaliyetlerin Sayısal Değerleri	152
Tablo 35: 2003-2022 Yılları Arasında Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı Tarafından Deniz Güvenliği Kapsamında İcra Edilen Faaliyetlerin Sayısal Değerleri.....	153

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1: Kamu Politikası Oluşturma Süreci	12
Şekil 2: Savunma Koalisyon Modeli Diyagramı	23
Şekil 3: Deniz Güvenlik Matrisi	55
Şekil 4: Dünya Deniz Ticaretinde Kullanılan Rotalar	60
Şekil 5: Deniz Yetki Alanlarını Gösteren Örnek Şekil	71
Şekil 6: Kıta Sahaneliği Sınırları	75
Şekil 7: Türkiye Denizden Yenilebilir Enerji Potansiyeli.....	89
Şekil 8: Dünya Üzerindeki Önemli Boğaz Ve Geçitler	96
Şekil 9: Avrupa'ya Yönelik Düzensiz Göç Rotası.....	100
Şekil 10: Kalkınma Planlarında “Denizcilik Gücü” Politikaları.....	114
Şekil 11: Kalkınma Planlarında Mavi Ekonomi	115
Şekil 12: Kalkınma Planlarında Deniz Emniyeti	117
Şekil 13: Kalkınma Planlarında Yeni Güvenlik Tehditleri.....	118
Şekil 14: Strateji Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları	119
Şekil 15: Hükümet Programlarında Deniz Güvenlik Politikaları	131
Şekil 16: Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programlarında Deniz Güvenlik Politikaları	133
Şekil 17: Deniz Güvenlik Politikalarında Ab İlerleme Raporları	134
Şekil 18: Faaliyet Raporlarında Deniz Güvenlik Politikaları	138
Şekil 19: Türkiye’de Deniz Güvenlik Politikaları Genel Dağılımı.....	154
Şekil 20: “Seyir Emniyeti-Deniz Kazası” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	155
Şekil 21: “Deniz Kazası” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	156
Şekil 22: “Deniz Kuvvetleri-Donanma” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	158
Şekil 23: “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	159
Şekil 24: “Deniz Turizmi” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	160
Şekil 25: “Deniz Yetki Alanları” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	161

Şekil 26: “Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	162
Şekil 27: “Gemi İnşa-Tersane” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı .	163
Şekil 28: “Liman” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	164
Şekil 29: “Balıkçılık-Su Ürünleri Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	165
Şekil 30: “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı.....	166
Şekil 31: “İklim Değişikliği” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	167
Şekil 32: “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	168
Şekil 33: “Denizde Uyuşturucu” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	169
Şekil 34: “Denizde Terörizm” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı...	170
Şekil 35: “Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	172
Şekil 36: “Kitle İmha Silahları” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı	173

GİRİŞ

Yönetim-insan arasında tüm zamanlardan itibaren yazılanlar ve söylenenler bir araya getirildiğinde karşımıza büyük bir kütüphanenin çıkacağı ve kamu yönetimine yönelik kaynakların da bu kütüphanede hatırı sayılır bir yer alacağı gerçeği gözden kaçırılmamalıdır. Kamu yönetimi, insanlığın ilk dönemlerinden itibaren ailelerde, idari sistemlerde, örgütlerde görülen “yönetim-insan” ilişkisinin sosyal, siyasal ve ekonomik alanda geçirdiği evrimin sonuçlarından biri olarak görülmektedir. İçeriği geniş olan bu yönetim türü, insan ve devlet arasında gelişen ilişkiler paralelinde, hükümetlerin halk adına aldıkları kararları, diğer bir ifadeyle “*kamu politikalarının oluşturulması ve yürütülmesiyle ilgili tüm faaliyetleri*” açıklamaktadır (Stillman, 2005: 2-4). Newton’un hareket yasalarına aykırı şekilde “*eylemsizliğin bir eylem*” olarak kabul edildiği kamu politikaları, siyasi otoritenin halkın mal ve hizmet ihtiyacının giderilmesinde “*harekete geçme veya geçmeme*” tercihi olarak tanımlanmaktadır. Daha açık bir anlatımla, kamu politikası devleti idare eden otoritenin toplum tarafından çeşitli vasıtalarla hissettirilen problemlere yönelik çözüm önerilerini ifade etmektedir. Bu çözüm önerilerinin genel olarak üç şekilde çerçevelendiği görülmektedir. Birincisi, çözüme yönelik kesin uygulama; ikincisi çözümü sürece bırakarak çözüme yönelik eylemde bulunmama; üçüncüsü ise gerçek çözümün maliyetleri dikkate alınarak gündeme gelen konunun gündemden düşmesi ve toplumu rahatlatmak için uygulanan alternatif çözümler.

Eylemsizliğin veya eylem halinin sonuçlarının değerlendirilerek, kamu adına karar vericilere neyi, niçin yaptıklarının açıklanmasına ise politika analizi, analizi yaparak nitelikli bilgi üreten kişilere politika analisti denilmektedir (Dye, 1987: 5). Diğer bir ifadeyle politika analisti, karar vericilere dış politika, savunma, güvenlik, sağlık ve eğitim vb. konularında yapılan veya yapılmayan hizmet ve tercihlerin nedenlerini, niçinlerini, vatandaşların yaşamlarında değişiklik yapıp yapmadığını açıklamayı hedeflemektedir. Dror, politika analistlerini devlet hizmetlerinde yeni bir profesyonel meslek olarak tanımlamamakta, üst düzey politika yapımcılarla simbiyotik ilişki içinde olan politika analisti kadrolarının oluşturulmasının gerekliliğine ve önemine vurgu yapmaktadır.

(Dror, 1967). Dror'un dikkat çektiği bu vurgu dikkate alınarak, Yıldız vd. tarafından, Türkiye'de bürokraside ve kurumlarda kamu politikası analizinin kök salmadığı, yalnızca üniversite düzeyinde yayıldığı belirtilmektedir (Yıldız, Demircioğlu ve Babaoğlu, 2011: 343-365). Türkiye'de kurumlarda görülen kamu politikası analizi sayılarının azlığının yanında, özellikle 2000'li yılların başından itibaren "Kamu Politikası Analizine" yönelik araştırma makalelerin ve lisansüstü tezlerin sayısında görülen artış bu görüşü desteklemektedir. Ne var ki; artış gösteren bu akademik araştırmalarının içinde deniz güvenlik politikalarına veya deniz güvenlik politikalarının ihtiva ettiği konulara yönelik (örneğin denizcilik gücü, mavi ekonomi, deniz emniyeti) kamu politikası analiz çalışması bulunmamaktadır.

Bir ülkenin sahip olduğu toplam güce milli güç denilmektedir. Milli gücün vazgeçilmez parçası olan denizlerin, milli güç içindeki fonksiyonunun "Denizcilik Gücü" ve "Deniz Kuvvetleri Gücü" olarak şekillendiği görülmektedir. Deniz Kuvvetleri gücü ülkelerin donanma gücü olarak da bilinmektedir. Donanma gücü, ülke savunması için kullanılan savaş gemilerinin miktarını, etkinliğini ve etkililiğini tanımlamak için kullanılmaktadır.

20. yüzyıl ortalarına kadar donanma gücüyle eş anlamlı kullanılan denizcilik gücü kavramının özellikle, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ekonomik gücün uluslararası alanda daha çok ağırlık kazanmasıyla birlikte, sadece donanmaları diğer bir açıklamayla askeri gücü ifade etmediği, uluslararası deniz ticaretinin ağırlık merkezinde yer alarak, içerisinde donanma, ticaret gemileri, limanlar, denizcilik eğitim kurumları, denizcilik ile ilgili sivil toplum kuruluşları, balıkçılık faaliyetleri, deniz yetki alanları, deniz turizmi, deniz sporları, deniz edebiyatı gibi birçok soyut ve somut unsuru kapsayan geniş bir tanım spektrumunu ifade ettiği görülmektedir. Deniz gücünün 21. yüzyılda ulaştığı bu anlam fazlalığının başlıca nedeni olarak denizlerden yararlanma şeklinin, denizin sunduğu imkanlardan yararlanma biçiminin teknolojik gelişmelerle harmanlanması olduğu düşünülmektedir. Örneğin bu teknolojik gelişmelerle birlikte, büyük tonajlı gemiler inşa edilebilmekte, liman kapasiteleri artmakta, böylece birim zamanda çok büyük yükler bir limandan başka bir limana taşınabilmekte; denizlerin daha derin noktalarına ulaşılarak

derin deniz madenciliği yapılabilmekte; gelişen sonarlar sayesinde deniz kaynaklı daha fazla proteinlere kısa zamanda ulaşılabilmekte; deniz kaynaklı hidrokarbon rezervleri daha doğru tahmin edilerek sondaj verimliliği artmakta; denizden rüzgar, akıntı, gel-git, tuzluluk oranı gibi elde edilen yenilebilir enerji kaynakları çeşitlenmektedir (Ulrich, 2010: 3-4; Gülenç, 2011:5-52).

Bununla birlikte, teknolojinin sunduğu imkanlardan yararlanma biçiminin devletleri sadece pozitif yönde etkilemediği, bu imkanların yasa dışı suç örgütlerinin ve teröristlerin kaçak balıkçılık, düzensiz göçmen, deniz haydutluğu, silahlı soygun, insan ticareti, kitle imha silahların kullanımı veya transferi gibi denizde düzeni bozan faaliyetlerin olma ihtimalini arttırması yönüyle negatif yönden etkilediği de görülmektedir. Özellikle, 2000’li yılların başından itibaren başlayan ve 2010’lu yıllarda ivmelenerek devam eden bu faaliyetler denizdeki düzene tehdit olarak değerlendirilmektedir (Klein, 2011:1-60; Feldt vd, 2013)

Diğer taraftan, artan gemi trafiğinin deniz kazalarının olma ihtimalindeki risk seviyesini yükseltmesi, bu kazaların sonucunda deniz kirliliğinin oluşması, büyüyen gemi hacimlerinin beraberinde egzoz gaz salınımını ve balast su miktarlarını artırması teknolojik gelişmelerin mavi ekonomi ve iklim değişikliği üzerindeki dışsallıkları olarak görülmektedir (WB, 2016: 1-8).

Deniz gücü, denizdeki düzeni bozan tehditler, deniz kazaları, deniz kirliliği, iklim değişikliği, mavi ekonomi deniz güvenliğinin bir parçası olarak değerlendirilmekte (Bueger, 2015: 158-162) devletlerin, ulusüstü kuruluşların ve uluslararası aktörlerin kendi siyasi, askeri çıkarları çerçevesinde bu güvenliğinin sağlanmasına yönelik politikalar izlediği görülmektedir. Örneğin, günümüzde küresel hegemonya ABD tarafından, ulusal ve ekonomik güvenliğinin sağlanması okyanus ve denizleri tam olarak kullanabilmesiyle orantılı görülmekte ve bunun temel şartının deniz güvenliğinin sağlanması olarak ifade edilmektedir (DHS, 2005; Ulrich, 2010: 3-4).

Deniz güvenlik politikaları, kamu politikalarının deniz güvenliği ile ilgili kısımlarını kapsamaktadır. Hükümetlerin kamu politikalarında yapmayı veya yapmamayı tercih ettikleri bütün faaliyetlerin deniz güvenliği ile ilgili kısımları deniz güvenlik politikasının konusunu oluşturmaktadır. Bu yönüyle deniz güvenlik politikaları yukarıda ihtiva ettiği düşünülen konularla bütünlük oluşturacak şekilde deniz kirliliği, deniz emniyeti, denizcilik gücü, mavi ekonomi, güvenlik tehditleri gibi alt politika konularını içermektedir.

Bu araştırmada temel olarak yukarıda ifade edilen deniz güvenliği ve kamu politikaları kavramları sentezlenerek, deniz güvenlik politikalarının Türkiye’deki durumuna dikkat çekilmiş ve “Türkiye’nin Deniz Güvenlik Politikaları” literatürde ilk kez analiz edilmiştir.

Araştırma dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde öncelikle kamu politikası kavramı açıklanmış, ardından kamu politikasının nasıl oluşturulduğunun açıklanması amacıyla kamu politikası tasarım süreci incelenerek detaylandırılmıştır.

İkinci bölümde, kamu politikası analizi kavramının açıklanması hedeflenmiştir. Buna göre öncelikle, kamu politikası analizi kavramına yer verilmiş, ardından kamu politikası analizinin tarihsel süreçten günümüze görünümü açıklanmıştır. Bu bölümün son kısmında, Türkiye’de kamu politikası analizine yönelik örnek çalışmalara yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde, araştırmanın yöntem kısmında belirtilen model çerçevesinde deniz ve deniz güvenliğine ilişkin kavramların tanımı, kavramların Türkiye ve dünyadaki görünümü ve bu kavramların deniz güvenlik politikaları kapsamında önemine vurgu yapılmıştır.

Dördüncü bölümde, Türkiye deniz güvenlik politikaların değerlendirilmesi amacıyla, Türkiye’de yer alan resmî belgeler (*Kalkınma Planları, Strateji Planları, Eylem Planları, Hükümet Programları, Yıllık Programlar, Faaliyet Raporları*) ve Türkiye’nin yapmış

olduğu politikaların bir yönüyle değerdendirildiği *AB ilerleme raporları*, araştırmanın yöntem kısmında çerçevesi çizilen model çerçevesinde “Atlas.ti” nitel veri analiz programında analiz edilmiştir. Analiz sonucunda aşağıda ifade edilen sorulara cevap aranmıştır.

- Türkiye’nin deniz güvenlik politikası algısı deniz güvenliği kavramının hangi konusu üzerinde yoğunlaşmaktadır?
- Türkiye’de belirli aktörlerinin kendi bakış açılarıyla şekillendirdiği politika talepleri var mıdır?
- Deniz güvenliği kavramının, küresel ölçüde değişen ve şekillenen yapısının Türkiye deniz güvenlik politikalarında yansması nasıldır?
- Türkiye’de deniz güvenlik politikaları uzun dönemli mi yoksa dönemsel mi inşa edilmektedir?
- Türkiye’nin deniz güvenliğinin hangi konusu üzerinde yoğunlaşarak politika üretmesi gerekmektedir?

Araştırmanın sonuç ve öneriler bölümünde ise, analiz hitamında elde edilen bulgular çerçevesinde değerdendirme yapılarak, bu değerdendirmelerin geliştirilmesi, takip edilmesi, uygulamaya konulmasına yönelik teklifler sunulmuştur.

1. BÖLÜM

KAMU POLİTİKASININ KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Bu bölümde öncelikle kamu politikasına yönelik temel tanımlar ve kamu politikasına yönelik felsefi yaklaşımlar ele alınmıştır. Felsefi yaklaşımların açıklanmasıyla gerek kamu politikalarının gerekse genel olarak yöneten-yönetilen arasındaki anlamsal ilişki belirginleştirilmiştir. Bunun ardından, kamu politikası tasarımı, kamu politikası tasarımı üzerinden kamu politikası aktörleri, karar verme uygulama yöntemlerine değinilerek, kamu politikaları oluşturmanın detayları sunulmuştur. Genel olarak çalışmanın bu bölümünde kamu politikası kavramına yönelik kavramsal ve kuramsal çerçeve çizilmeye gayret edilmiştir.

1.1. KAMU POLİTİKASI KAVRAMI TANIMLARI

Devletin halka yönelik düzenlemesi gereken eylemlerin genel ifadesi olan kamu, “*bütünü, herkesi*” diğer bir ifadeyle toplumu tanımlamaktadır (Yıldız, 2011.:1). Kamu kavramıyla günlük yaşantıda doğrudan veya dolaylı olarak sıklıkla karşılaşmaktadır (*Örneğin kamu güvenliği, kamu hastaneleri, kamusal alan vb.*). Kökenleri Yunanca, Sanskritçe ve Latinceye dayanan politika kavramının (Dunn, 2015: 32) günümüzde, Türkçe’deki karşılığının iki şekilde anlam bulduğu görülmektedir. Bunlardan ilkinin “siyaset”; ikincisinin ise, belirli bir otorite tarafından (örneğin: bir hükümet veya bir şirket başındaki kişi) “*tutulan yol, yöntem ve programa*” istinaden alınan karar sonucunda elde edilen hedef (Çevik ve Demirci, 2008: 10-11) veya belirli bir organizasyon içinde yer alan yöneticiler tarafından takip edilen eylem planı (Heywood, 2006: 55) şeklinde açıklandığı görülmektedir. Bu araştırmada, politika kavramı için ikinci olarak açıklanan anlam kullanılacaktır.

Kamu yönetimi disiplini içinde açıklanması zor alanlardan birisinin de kamu politikası kavramı olduğu görülmektedir. Öyle ki; kamu politikasının ne olduğu sorusuna ilişkin

birçok açıklama ve tanımlama mevcuttur. Bu tanımlamalardan bazıları çok genel ve kapsamlı, bazıları teknik, bazıları ise ayrıntılıdır.

Örneğin kamu politikasına ilişkin çok kabul görmüş bir tanım Dye tarafından “hükümetlerin yapmayı ve yapmamayı tercih ettiği her şey” olarak açıklanmıştır (2002:1). Bu tanım siyasi iktidarlar tarafından belirlenen kamu politikalarının sadece etkin eylemleri değil, aynı zamanda pasif eylemleri diğer bir ifadeyle hareketsizliği de kamu politikası olarak açıklamasıyla dikkat çekicidir. Smith ve Larimer, kamu politikasını toplum tarafından çeşitli vasıtalarla iletilen veya hissettirilen sorunların çözümüne yönelik alınan kararlar ve uygulamalar bütünü olarak açıklamıştır (2009: 4). Yıldız ve Sobacı, kamu politikalarını birer toplumsal uzlaşma enstrümanı olarak ele almış, siyasi iktidarların göreve başladıktan sonra vatandaşların taleplerini karşılamak, çıkar ayrılıklarının neden olduğu çatışmaları azaltmak için asli görevlerinin kamu politikası üretmek olduğunu belirtmiştir (2013:17). Benzer yaklaşım paralelinde Lasswell ve Kaplan kamu politikasını “amaçların, değerlerin ve uygulamaların projelendirilmiş programı” olarak açıklamıştır (Huang, 2002:275-276).

James Anderson’un kamu politikası tanımı ise bu açıklamaların orta noktasında yer almaktadır. Anderson kamu politikasını “tanımlanmış bir probleme ilişkin kamu politikası aktörünün veya aktörler topluluğunun yürüttüğü eylemler bütünü veya hareketsizliği” olarak çerçevelemiştir (Anderson, 1994:5). Rose ise daha teknik bir tanımla kamu politikasını “siyasi iktidarlar tarafından ortaya koyulan birbirine az veya çok bağlantılı faaliyetler ve ilgili aktörlere yönelik bu faaliyetlerin çıkarmış olduğu sonuçlar” olarak açıklamıştır (1973). Bunların yanında Hogwood ve Gunn kamu politikası kavramını tanımlamak için özelliklerini karakterize etmeye çalışmıştır. Buna göre (Hogwood ve Gunn, 1984: 19-24; Yıldız ve Sobacı, 2013: 18-19; Çevik ve Demirci, 2008: 10-13):

- *Kamu Politikası karardan daha geniş ve onu da kapsayan bir süreçtir: Karar verme, karar veren ile alınmış olunan kararın ilgilileri ile bağlantılıdır. Ancak,*

Kamu politikası sadece karar veren ile değil aynı zamanda politikanın bir süreç olmasından dolayı karar ile bağlantılı doğrudan veya dolaylı tüm aktörleri ilgilendirir. Bu yönüyle politika daha kapsayıcıdır.

- *Kamu Politikası ve yönetim birbiri ile bağlantılı eylemlerdir:* Politika ve yönetim birbirleriyle ilişki, bağlantı eylemlerdir. Kamu politikasında kararlar alınırken yönetimin bütün unsurlarından (*planlama, örgütleme, bütçeleme, yönlendirme, koordinasyon, denetim*) yararlanılır.

- *Kamu Politikası hem hareketi hem eylemsizliği ifade eder:* Kamu politikasında karar alıcı aktörler bazı durumlarda olumlu bir hareketi yapmak yerine eylemsizliği tercih ederek de karar almış olurlar. Diğer bir ifadeyle, kamu politikası hem eylemi hem de eylemsizliği kapsamaktadır.

- *Kamu politikası kaynak dağılımlarını yönetir ve bunlara yönelik politika belirler:* Kamu politikasından alınan kararlar özü itibariyle kaynakların bölüşümü ve dağıtımına ilişkindir. Belirlenen politikalar bu kaynak dağılımını (*dağıtıcı, düzenleyici, yeniden dağıtıcı politikalar*) ifade etmektedir.

- *Kamu politikaları sonuçları önceden tahmin edilmeyebilir:* Toplumsal sorunların çözümü için tasarlanmış politikalarının sonuçları bazı durumlarda önceden tahmin edilmeyen alanlara doğru evrilebilir, amaçlanan politikalarla çıktılar arasında fark bulunabilir. Bu durumda önceden niyetlenen politikayı da kapsayan yeni kamu politikası, amaçlanan yeni hedefler çerçevesinde şekillenir.

- *Kamu politikaları belirli amaç ve hedefler doğrultusunda hazırlanır, rastlantısal değildir:* Kamu politikaları toplum tarafından talep edilen ve siyasi iktidarlar tarafından tespit edilen problem sahalarına yönelik olarak hazırlanır. Buna göre, üretilen politikaların belirlenmiş amaçları bulunmaktadır.

Sonuç olarak, her ne kadar kamu politikası kavramı üzerinde uzlaşılmış bir tanım mevcut olmasa da bütün tanımların ortak noktasının toplum tarafından siyasi iktidarlara çeşitli araçlarla hissettirilen problemlere yönelik olarak hükümetlerin tercih ettikleri veya etmedikleri eylemler olduğu görülmektedir.

1.1.1. Kamu Politikasına Felsefi Katkılar

Kamu politikasına yönelik açıklanan tanımlardan da anlaşıldığı gibi, kamu politikası, toplum tarafından talep edilen ve siyasi iktidar çözülmesi beklenen sorunlar üzerine yoğunlaşmaktadır. Diğer bir ifadeyle devletin otoritesi ile toplum arasındaki ilişkiye vurgu yapılmaktadır. Buna göre, yöneten ve yönetilen arasında süregelen bu ilişkinin dayandığı temelleri anlamamanın, günümüzde uygulanan politikaların anlamsal bütünlüğünü yakalamak açısından faydalı olduğu değerlendirilmektedir.

Felsefi açıdan bakıldığında devlet ve toplum arasındaki bu ilişkinin *pozitivizm*, *piyasa ve işletme yaklaşımlar*, *postmodernizm* ve *aktör katılımları* başlıklarında ele alındığı görülmektedir (Parson, 1995: 794). Örneğin Machiavelli ve Bacon pozitivizmin önemli temsilcilerindedir. Hükümdar veya yönetici kamu politikasını devam ettirmek kamu politikasını bir araç olarak görmektedir. Machiavelli, iktidarda kalabilmek ve siyasi gücün devamlılığı için her türlü yolu kabul edilebilir olarak görürken (2018), Bacon iktidarda kalabilmek için uzlaşma ve destek mekanizmalarının olması gerektiği belirtmiştir (2016). Bentham (2011) ve Mill (2021) faydacılık (*utilitarianism*) temsilcileridir. Onlara göre, siyasi iktidarların kamu politikası oluştururken “en fazla sayıda insan için en fazla mutluluk” amacını gütmesi gerekmektedir. Dewey (2022) pragmatizmin temsilcisidir. Dewey’e göre, pragmatizm “bir tür “deneme-yanılmaya dayalı öğrenme biçimi” dir. Buna göre, Dewey tarafından kamu politikaları topluma uygulanan bir deney olarak değerlendirilmiştir. Diğer bir ifadeyle, uygulanan her kamu politikası, daha iyi kamu politikalarına öğrenme imkânı sağlamaktadır. Pason’a göre; John Rawls ve Robert Nozick kamu politikalarını daha farklı bir açıdan adalet temalı ele almışlardır. Örneğin John Rawls “Bir Adalet Teorisi (*A Theory of Justice*)” adlı eserinde, toplumda var olan sosyal ve ekonomik adaletsizliğinin ancak bütün toplumsal sınıfların yararlanabildiği takdirde azaltılabileceğini savunmuştur. İnsanların doğa kanunları gereği eşit şekilde dünyaya gelmediği belirten Rawls, bu eşitsizliğin ancak devlet müdahalesi ile diğer bir ifadeyle kamu politikaları ile giderilebileceğini ifade etmiştir (2017). “Anarşi, Devlet ve Ütopya (*Anarchy, State and Utopia*)” adlı eserinde Robert Nozick, birey-devlet diyalektiğinde Rawls’un tersine devletlerin daha az kamu politikası üretmesi gerektiğini,

bireysel tercihlerin topluma yön verme noktasında daha önemli olduğunu, aksi takdirde bireyler için yapılan müdahalenin toplumu daha duyarsızlaştırdığını belirtmiştir (2015). Neoliberal ekonomi modeline “*Piyasa ve Bireysel Tercih*” kuramı ile katkı sağlayan Friedrich Hayek’in görüşlerinin kamu politikasında yansımaları, devletin kamu politikalarını üretmedeki rolünü en aza indirmeye yönelik olmuştur. Buna göre devlet, politika üretmeyi (*müdahaleyi*) sadece güvenlik, adalet ve piyasa yoluyla karşılanamayan ihtiyaçların giderilmesinde yapmalıdır. Hayek’e göre, baskı ve çıkar grupları gibi kamu politikası aktörleri servetin yanlış dağıtılmasına neden olmaktadır; politikaların üretilmesinde piyasa ve birey dışında başka bir araca gerek yoktur (Yayla, 2012). Amitai Etzioni’nin, kamu politikası üretilmesinde devlet müdahalesi-bireysel tercihler diyalektiğinde “*toplulukçuluk*” fikriyle orta noktada bulunduğunu belirtmek abartılı yaklaşım olmayacaktır. Diğer bir anlatımla, sınırlandırılmış sosyal devlet kamu politikası üretmeye devam etmeli, devletin kamu politikası üretmedeki bazı görevleri bireylere, ailelere ve topluluklara verilmedir (Müftüler, 2012). Habermas “*İletişimsel Mantık*” fikriyle kamu politikasında aklın rolünü sorgulamıştır. Zira Habermas’a göre, ussallık toplumu baskı ve denetim altında tutmanın bir aracıdır (Timur, 2012). Önemli olan, toplumun talebini denetim altında almak değil, bütün farklılıklarına rağmen toplumu ortak bir noktada bir araya getirecek fikir birliğine varmak, buna göre kamu politikalarını üretmektedir. İletişimsel Mantık ile toplumsal birliktelik sağlanabilir.

1.2. KAMU POLİTİKASI TASARIMI

Gerek kamu politikasının gerekse kamu politikası ile ilgili diğer kavramlarının tekrar tekrar eklemelere ve çıkarmalara müsait olması, tanımlara karşı direnişlerini aktarmakta ve bu durum kavramların kesin bir çerçeve içine yerleştirilmesine imkân vermemektedir. Bu nedenle bazı koşullarda tanımlar yerine tanımların bağlı olduğu özellikleri aktarmak kavrama dair daha açıklayıcı bilgi sunabilmektedir. Bu kavramlara örnek olarak kamu politikası tasarımı verilebilir. Kamu politikası tasarımı, toplum tarafından talep edilen sorunların çözümünde arzu edilen amaç ve hedeflere ulaşmak amacıyla başarılı olması umut edilen eylemlerin geliştirilmesi ve benimsenmesi için sistematik politika oluşturma süreci olarak ifade edilmektedir. Kamu politikası tasarımı bir defaya özgü

yapılmamaktadır. Diğer bir ifadeyle, kamu politikası tasarımı sürekli hareket halinde bulunan döngüsel bir yapıya sahiptir (Akdoğan, 2011: 78). Kamu politikası tasarımına ilişkin literatür incelendiğinde genel olarak aşağıda yer alan Tablo 1'deki süreçleri kapsadığı görülmektedir (Bonser, McGregor, Oster, 2000: 81; Demir ve Yaman, 2012: 332; Howlett ve Ramesh, 1995: 10; Çevik ve Demirci, 2008: 60-80).

Tablo 1: Kamu Politikası Tasarımına İlişkin Bazı Görüşler

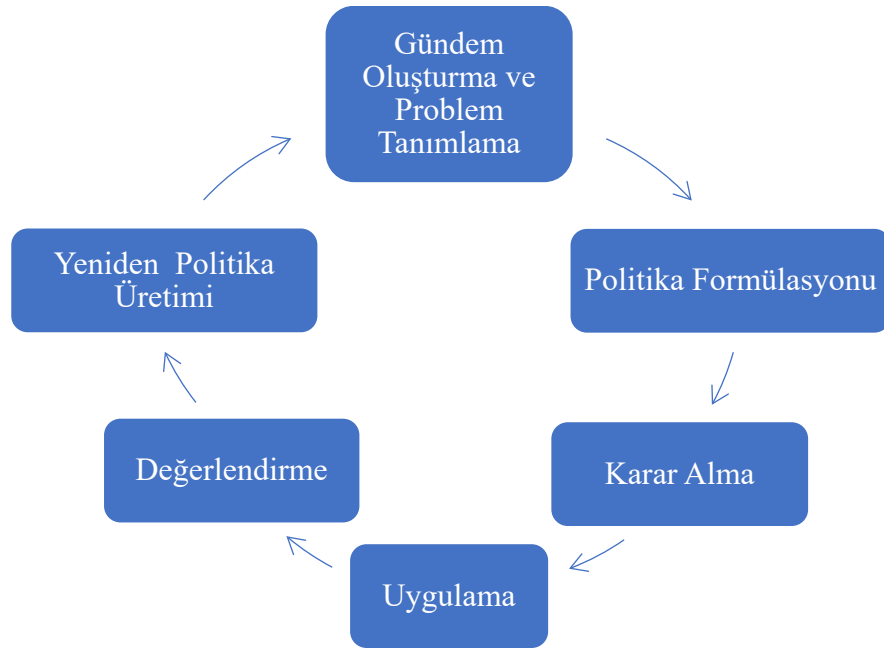
YAZAR	ESER	SÜREÇLER
H.Simon	Administrative Behavior	Düşünme – Kurgulama – Karar
H.Lasswell	The Decision Process (1956)	Düşünme – Tanıtım – Yönerge Belirleme – Sunma – Uygulama – Tamamlama-Değerlendirme
R.Mack	Planning and Uncertainty (1971)	Problem Tanımlama – Alternatif Belirleme – Kararı Uygulama – Düzeltme- Uyarlama
R.Rose	Comparing Public Policy (1973)	Politika İhtiyacı – Muhalif Savlar – Uygun Talebin Belirlenmesi – Hükümet Sorumluluklarını Sorgulama- Kaynakların Değerlendirilmesi – Karar – Hükümet Önceliklerinin Belirlenmesi – Seçeneklerin Belirlenmesi – Uygulama – Çıktı – Değerlendirme – Geri Bildirim
J.E.Anderson	Public Policy – Making (1975)	Problem Tanımlama ve Gündeme Alma – Kurgulama – Uyarlama – Değerlendirme
G.D. Brewer ve P.deLeon	The Foundations of Policy and Organizational Perspective (1978)	Başlatma – Tahminlerde Bulunma – Seçim Aşaması- Uygulama – Değerlendirme- Sonlandırma
W.I. Jenkins	Policy Analysis: A Political and Organizational Perspective (1978)	Girişimde Bulunma – Bilgi Toplama – Faktörlerin Belirlenmesi – Karar – Uygulama – Değerlendirme- Tamamlama
R.B. Ripley	Policy Analysis in Political Science	Gündeme Alma – Kurgulama ve Hedeflerin ve Programların Yasal Düzenlemeleri – Programın Uygulanması – Uygulamanın Değerlendirilmesi – Performans ve Etki Değerlendirmeleri – Gelecek Politika ve Programlara Yönelik Kararlar

Kaynak: Babaoğlu ve Yılmaz, (2021: 18).

Yukarıda yer alan Tablo 1, incelendiğinde kamu politikası tasarımının genel olarak “Gündem oluşturma ve problem tanımlama-politika formülasyonu-Karar Alma-

Uygulama-Gözlem-Değerlendirme” ana başlıkları altında toplanabileceği görülmektedir (Babaoğlu ve Yılmaz, 2021: 18) Şekil 1’de bu süreçlerin modellenmesi aktarılmıştır.

Şekil 1: Kamu Politikası Oluşturma Süreci



Kaynak: Smith ve Larimer, (2009: 31).

1.2.1. Gündem Oluşturma

Politika tasarımında sorunun (politika talebinin) gündeme alınmasında baskı ve çıkar grupları, sivil toplum örgütleri, medyanın oldukça önemli etkisi bulunmaktadır. Bu noktada problemin tanımından çok nasıl ve kimlerin hangi şekilde sorunu dile getirdiklerinin önem kazandığı görülmektedir. Diğer bir ifadeyle yeterince gündeme getirilmeyen, kamuoyunda sistematik olarak yer almayan hoşnutsuzluklara karar vericiler tarafından çözüm üretme gayreti gösterilmesi mümkün gözükmemektedir (Tamzok, 2007: 17; Dye, 2002: 335). Diğer taraftan politika tasarımında gündeme alınarak siyasi otoriteyi harekete geçirmesi beklenen bazı sorunlar, karar alıcılar tarafından bilinçli

olarak beklenebilmektedir. Daha açık bir ifadeyle sorunlara ilişkin politikalar üretilmemektedir. Down, çözüm üretilmeyen veya gündeme gelmeyen politikalara ilişkin bazı aşamalardan bahsetmiştir. Birincisi, “sorun öncesi” dönemdir. Bu aşamada, toplumda hoşnut olunmayan bir konu vardır ancak toplumda sorun üzerinde yeterince uzlaşma sağlanamamıştır. İkinci aşamada, toplum sorunun hassasiyeti üzerinde uzlaşma sağlanmaya başlamıştır. Üçüncü aşamada, toplum sorunun değişim maliyetini diğer bir ifadeyle çözüme yönelik adımların zorluklarını görerek cesareti kırılmaya başlar. Dördüncü aşamada toplumun soruna ilgisi azalmaktadır. Beşinci ve son aşamada ise soruna ilişkin çözüm bulunmamasına rağmen problem gündemden düşmektedir (1972: 38-41). Gündem oluşturma aşamasından sonra, problem tanımlama aşaması başlamaktadır.

1.2.2. Problem Tanımlama

Politika sorunun tanımlanması aşamasında, siyasi otorite tarafından problemin öngörülen ve beklenilmeyen etkileri dikkate alınarak açık ve net şekilde anlaşılması, probleme ve çözüme ilişkin rahatsız edici noktaların düşünülmesi gerekmektedir (Bardach, 2011: 1). Anderson’a göre bu noktaları tespit etmenin yolu temel koşulu “politika çevresini” iyi tanımak, toplumun “iç ve dış faktörlere” vereceği tepkileri bilmekten geçmektedir. Politika çevresi, “nüfusa ait değişkenler, iklim ve doğal kaynaklar, politik kültür ve ekonomik sistem” gibi hususları kapsarken; iç faktörler toplumun kendine etki eden direkt durumları; dış faktörler uluslararası çevreden gelen durumları kapsamaktadır (Bayraktar, 2014: 18). Problem tanımlama aşamasından sonra politikanın içeriğine yönelik detaylı incelemenin yapıldığı politika formülasyonu aşaması başlamaktadır.

1.2.3. Politika Formülasyonu

Problemin gündeme alınarak tanımlanmasından sonraki safha politika formülasyonu aşamadır. Bu aşamada, probleme ilişkin alternatif politikalar üretilmeye, üretilen alternatiflerin fırsat maliyetleri hesaplarının bulunmasına gayret edilmektedir. Sidney’in belirttiği üzere, bu aşamada çözüme yönelik politik amaç, alternatif politikalar, fayda

maliyet tespiti, negatif ve pozitif dışsallıklar, nihai hedefe ulaşılmasındaki engeller tespit edilmektedir (2007: 79). Politika formülasyonu, politikanın uygulanma aşamasına yön vermektedir. Bazı durumlarda, uygulama koyulan bazı politikalara yönelik değişim maliyetleri toplumsal hoşnutsuzlara yol açabilmektedir. Bu sebeple, politikanın uygulanma safhasına geçilmeden önce “siyasi fizibilite, kaynak miktarı, idari fizibilite ve hedef kitle tepkisi” faktörlerinin hepsinin bütün olarak dikkate alınması gerekmektedir. Siyasi fizibilite, politikanın uygulanması için siyasi desteği; kaynak miktarı, politikanın devamlılığı için gereken ekonomik kaynağı; idari fizibilite, politikanın başarıyla yönetilebilmesini; hedef kitle tepkisi ise uygulamaya koyulan politikanın hedef kitlesinin belirlenen politikaya uyum gösterme hassasiyetini ifade etmektedir (Theodoulou ve Kofinis, 2004: 133).

Politika formülasyonunda, kamu politikası aktörleri alternatif tercihlere, amaçlara diğer bir ifadeyle problemin çözümüne etki etmektedir. Bu aktörler, resmi aktörler parlamentolar, bürokrasi (kamu yönetimi), yargı; gayri resmi aktörler vatandaşlar, politika girişimleri, siyasi partiler, baskı grupları, danışmanlar-danışmanlık şirketleri (*konsültokrasi*), düşünce kuruluşları (*think tanks*), basın yayın organları (*medya*); uluslararası aktörler IMF, Dünya Bankası, AB vb. politika ağları olarak çeşitlilik göstermektedir (Kingdon, 2003; Lipsky, 2005: 51-61; Bilgiç ve Göksu, 2003: 51-66). Bahsedilen kamu politikası aktörleri, kamu politikası tasarımının döngüsel dinamik yapısı nedeniyle politika yapım sürecinin bütün aşamalarında müdahalede bulunabilmektedir. Nihayetinde her kamu politikası farklı aktörlerin etkilerinin bir karışımı olarak görülmektedir (Yıldız ve Sobacı, 2013: 24). Bununla birlikte problemin gösterdiği etki, ortaya çıkış zamanı, büyüklüğüne göre aktörlerin girdi oranları ve zamanları değişebilmektedir.

1.2.4. Karar Alma

Politika formülasyonunda karar alma ya da yasalaştırma, politikanın uygulanmasından önceki aşamayı kapsamaktadır. Ne var ki; her politikanın uygulanması için mutlaka

yasalaşması gerekmemektedir. Örneğin, problemin çözümüne yönelik geliştirilen yönetmelik, genelge, yönergelerle (Kaptı, 2011: 33) birlikte Türkiye kalkınma planları ve stratejik planları gibi düzenlemeler politikaya yön veren önemli kararlar arasında görülmektedir. Literatüre bakıldığında, karar vermeye yönelik “Rasyonel Kapsamlı Karar Verme”, “Artırmacı Karar Verme”, “Normatif Optimum Karar Verme”, “Karma – Tarama Karar Verme”, “Çöp Kutusu Karar Verme”, “Çoklu Akımlar” ve “Savunma Koalisyon” modellerin olduğu görülmektedir.

1.2.4.1. Rasyonel Kapsamlı Karar Verme Modeli

Rasyonel kapsamlı karar verme modeli, alanında uzmanlaşmış analizci ve/veya analizcilerin, çeşitli aktörler tarafından problem olarak tanımlanmış konulara, uygun çözüm seçeneklerini sunmalarını, sunulan çözüm seçenekleri arasından tarafsız kriterlerle en ussal çözümün seçilmesini, seçilen çözümün en etkin şekilde uygulanması olarak açıklanabilmektedir. Modelin iddialarının önemli ölçüde Max Weber’in görüşleriyle çerçevelendiği ve Weberyen anlayışın rasyonel kararların alınmasında önemli bir yer aldığı bilinmektedir (Weber, 2012). Kökeni ekonomik insan yaklaşımına dayanan modelde, bireyler çıkar ve amaçlarını gerçekleştirmek için karar almada mevcut bilgilerin tümünü toplamakta, toplanan bu bilgileri karşılaştırarak nihai sonuca ulaşmaktadırlar (Parsons, 1995: 244). Buna göre karar alma doğrusal bir süreci içermektedir. Kamu politikasında karar alma modelinde, karar alırken politikacılar öncelikle problem tanımlama yapmakta, problem tanımında karar verildikten sonra olası çözümler listelenmektedir. Mevcut listede yer alan kararlar fayda, maliyet, avantaj ve dezavantaj bakımından öncelik sıralamasına koyulmaktadır.

Öncelik sıralamasının ardından kararların sonuçları ampirik yöntemlerle ölçülmektedir. Buna göre mevcut politik kararlar uygulanmakta veya uygulanmadan kaldırılmaktadır. Gerek kamu yönetiminde gerekse yönetim alanında çok önemli bir yeri olan Herbert Simon, karar alma ve uygulama aşamasında, bilinenin aksine karar vermenin bazı sınırlılıklarını olduğunu ifade etmektedir. Simon, karar vermeye ilişkin ortaya koyduğu

çerçevede karar alıcıların olası tüm alternatifleri ve bunların muhtemel sonuçlarını bilmesinin imkânsız olduğunu vurgulamakta, karar alıcıların genellikle maksimum fayda yerine tatmin edici sonuçla yetindiklerini belirtmektedir (Köseoğlu, 2013: 249). Buna “sınırlı rasyonalite (Bounded Rationality)” denilmektedir (Simon, 1997: 291). Başka bir anlatımla bireyler kararları aktörler, değerler ve amaçların birleşiminden oluşan tatmin edicilik filtrelemesine göre almaktadırlar.

1.2.4.2. Artırmacı Karar Verme Modeli

Charles Lindblom” tarafından rasyonel karar verme modeline yönelik eleştiriler “Artırmacı Karar Verme Modeli” nin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Lindblom, bireyler gibi kamu erklerinin de karar verirken, kendilerinden önceki politikaları gözden geçirdiklerini, böylece kamu otoriteleri tarafından uygulanan çoğu politikaların birbirinden bağımsız olmadığı, birbirlerinin devamı sayılabilecek şekilde olduklarını ifade etmiştir (Lindblom, 1959: 84). Lindblom aynı zamanda, rasyonel karar verme modelinin tüm problemleri kapsamadığını, rasyonel karar verme modelinin sadece basit, fazla karmaşık olmayan problemler için uygulanabileceğini iddia etmiştir.

Lindblom’a göre, rasyonel karar verme modelinde sorunun çözümüne yönelik sınırlı sayıda politika seçeneği bulunmakta ve buna göre sınırlı sayıda sonuç göz önünde tutulmaktadır. Artırmacı modele, kamu politikası açısından bakıldığında, politikacılar tarafından mevcut politikalar arasından seçim yapılırken rasyonel karar verme modelinin sunduğu pencereden farklı olarak detaylı politikalar ve bunların amaçları ile uğraşılmamakta, hatta çoğu durumda ortak bir politikanın oluşması bile görülmemektedir. Aslında, oluşmuş gibi görünen politika zaman içerisinde evirilmeye devam etmektedir. Diğer bir ifadeyle, artırmacı karar verme modelinde evirilmeye devam eden politika; daha önceden karşılaşılan sorunlara uygulanmış ve nispi olarak sonuca ulaşmış politikaların karşılaşılan benzer problemlerle yenilenerek yeniden gündeme alınarak uygulanmasıdır. Lindblom buna “ardışık sınırlı kıyaslamalar (successive limited comparisons)” olarak adlandırmıştır (Lindblom, 1959: 86). Özellikle, kamu bütçelerinin

hazırlanmasında bu modelin uygulandığı görülen modelin (Babaoğlu ve Yılmaz, 2021: 13), rasyonel kapsamlı modele göre daha öngörülebilir ve uzlaşmacı olduğu ifade edilmektedir (Çevik ve Demirci, 2009: 37). Artırmacı karar verme modelinin uygulanmasında karşılaşılan zorlukların, normatif optimum karar verme modelinin ortaya çıkmasına zemin hazırladığı görülmektedir.

1.2.4.3. Normatif Optimum Karar Verme Modeli

Normatif Optimum Karar Verme Modeli Yehezkel Dror tarafından geliştirilen model hem artırmacı hem de rasyonel karar alma modelinin eleştirisi üzerine inşa edilmiştir. Dror, problemlerin ve olası sonuçların belirli bir sistematik içinde ve doğrusal olmadığı yönündeki görüşüyle rasyonel karar alma modelini, kararların her zaman önceden alınmış kararlar üzerine inşa edilemeyeceği, çoğu zaman yeni politikaların geçmiş dönemde uygulanmaya çalışılmış politikalar üzerinden çerçeveselendirilmenin olanaksızlığı gibi yönleriyle artırmacı modeli eleştirmiştir. Dror'a göre, normatif optimum model oluşturulurken genel olarak aşağıdaki adımlar takip edilmektedir (Dror, 1964: 155-156).

- Değerler, amaçlar ve karar kriterleri açıklanır,
- Yenilikçi alternatifler üretilir,
- Risk stratejisi belirlenir. En düşük risk stratejisi öncelik olacaksa artırmacı model, yenilik stratejisi öncelik olacaksa, alternatif politikaların olası sonuçları üzerinde var olan tecrübeye (bilgi, sezgi) dayanarak başka sonuçlar tanımlanır,
- Yukarıdaki adımlar etraflıca analiz edilerek “optimum politikanın” testi uygulanır, diğer bir ifadeyle hangi modelin uygulanacağı (artırmacı mı normatif optimum mu?) belirlenir.

Artırmacı politikalar genellikle ekonomik, sosyal ve kültürel olarak belirli istikrar seviyesine erişen toplumlarda söz konusudur. Dror, normatif optimum karar verme modelini, meta-politika yapımı (metapolicymaking), politika yapımı (policymaking) ve post-politika yapımı (post-policymaking) olmak üzere üç aşamaya ayırmakta ve modeli,

politika amaçlarının açıklandığı, sunulan alternatifler için detaylı araştırma yapıldığı ve karar verilme aşamasında karar kriterlerinin formüle edilerek rasyonel içeriğinin artırılma çapası olarak açıklamaktadır (Dror, 1967: 200). Buna göre, meta-politika yapımında; “*kaynaklar, problem alanları ve stratejiler belirlenmekte*”, politika yapım aşamasında; “*belirlenen kaynakların dağılımı yapılmakta*”, operasyonel amaçlar belirlenmekte ve sunulan alternatif politikaların içinden uygun olanı seçilmektedir, post-politika aşamasında; “*seçilen politika uygulanmakta ve uygulama sonuçları değerlendirilmektedir*” (Köseoğlu, 2013:255). Genel olarak ifade etmek gerekirse, normatif optimum karar verme modeli, politikaların daha önce uygulanmış kararlar üzerinden yapılmasına karşı çıkmakta, yeni politika kararlarının uygulanmasında politika öğrenme sürecine ve bu sürecin beraberinde gelişime vurgu yapmaktadır.

1.2.4.4. Karma Tarama Karar Verme Modeli

Amitai Etzioni tarafından geliştirilen “Karma – Tarama Karar Verme Modelinde” bilgi, araştırma, toplama, işleme ve değerlendirme ile sonuca ulaşma anlamında kullanılmakta ve genel olarak rasyonel karar verme ve artırıcı karar verme modellerinin eleştirisi üzerinde vücut bulmaktadır. Etzioni, rasyonalist modeli ele alırken politika ile ilgili karar verici mekanizmaların, ilgili tüm süreçleri bildiği varsayımının gerçekten uzak olduğu vurgulamaktadır (1967: 390). Zira, rasyonel modelde kullanılan karar verme sürecinde öne çıkan problem sahaların çözümüne ilişkin belirtilen sistematik “amaç, değer ve sonuç” yaklaşımının, yaşamın olağan akışında kullanılabilmesi, karar vericilerin gereken bilgi edinme zamanları ve imkanları olmaması gibi nedenleriyle mümkün değildir.

Diğer taraftan artırıcı yaklaşım ise, katılımcılık ve toplumsal yenilik konularında eleştirilmektedir. Katılımcılık, politika karar verme süreçlerine farklı güç, destek ve pozisyonları ile etki edebilecek birimlerin etki oranları olarak ifade edilmektedir. Toplumsal yenilik ile karar vericilerin günü kurtarma arzuları ile yeni fikirlerden uzaklaşması, gereken riskleri almaması ve geçmişteki birikimlere sıkıca tutunması olarak açıklanmaktadır (Köseoğlu, 2013: 256).

Etzioni, oluşturduğu Karma-Tarama karar verme modelinin, rasyonel ve artırımcı ile karşılaştırma yapılarak daha iyi anlaşılması için iklim hareketlerini takip eden gözetleme sisteminin hayal edilmesini istemektedir. Oluşturulan sistemde, tahmin modeli olarak rasyonel yaklaşımın kullanıldığı takdirde; detaylı kamera sistemlerinin kullanılarak, bütün iklim hareketlerinin raporlarla kayıt altına alınacağı, elde edilen bilgilerin iklim hareketlerinin bir sonraki tekrar periyotlarına ilişkin nasıl ve ne zaman oluşacağına ilişkin veri tabanı oluşturacağı açıklanmaktadır. Aynı sistemde, artırımcı yaklaşımın kullanılması durumunda, daha önceden kayıt altına alınan benzer yaklaşımların sonuçları dikkate alınarak yeni analizler yapılacaktır, ancak farklılık gösteren olağan dışı yaklaşımlar dikkate alınmayacaktır. Bahse konu sistemde, Etzioni'nin savunduğu karma – tarama karar verme modeli kullanılması durumunda, hem rasyonel modelinin genel bakış açısını temsil eden geniş açılı, hem de artırımcı yaklaşımı temsil eden bütün detayları gösteren dar açılı kameralar kullanılacaktır. Aslında Etzioni'nin, Karma model ile karar vericilerin aldığı temel kararların artırımcı kararlardan ayrılması gerektiği vurgusunu yaptığı görülmektedir. Çünkü, temel kararlar (rasyonel yaklaşım) detaylar ve ayrıntılarla alınmamakta, ana alternatifler (geniş açılı kamera) kullanılarak alınmaktadır (Etzioni, 1967: 387; Göçoğlu, 2018: 39-43). Artırımcı kararlar ise rasyonel olarak alınan kararların gerçekçi olmayan yönlerinin azaltılarak (dar açılı kamera) uzun vadeli alternatif bulunmasında yardımcı olmaktadır.

1.2.4.5. Çöp Kutusu Karar Verme Modeli

Cohen, March ve Olsen (1972) tarafından geliştirilen çöp kutusu karar verme modelinde, rasyonel ve artırımcı modellerinin inşasında temel alınan tek yönlü sorunların olmadığı, bunun yanında çoklu problemler ve bunların çözümüne odaklanıldığı görülmektedir. Cohen ve arkadaşlarına göre politikada kararın öznesi olan örgütler “organize olmuş anarşilerdir”. Bu örgütler üç belirgin özelliği ile dikkat çekmektedir (Daft, 2008: 154).

- Problematik Tercihler: Politik karar vericilerin oluşturdukları politika amaçlarında, problem tanımında ve problem tanımlarına ilişkin çözümlerinde karmaşıklık mevcuttur.
- Belirsizlik ve Tam Anlaşılmamış Teknoloji: Politik karar vericilerin verdikleri kararlarda öne çıkan anlamlı, sistematik veri seti bulunmamaktadır.
- Eksik Katılımcılık: Örgüt içinde politika kararlarına etki edebilecek kişiler kendilerine verilen başka görevlerden dolayı kararlara etki edebilecek zamanı bulamamakta ve anılan kararlarda sınırlı katılımcılık sağlanmaktadır.

Cohen'e göre, politika kararlarına etki eden sorun ve çözümlerin düzensiz şekilde bir arada bulunduğu model, çöp kutusu gibidir. Diğer bir ifadeyle çöp kutusu karar verme modelinde çözümler ve problemler, rasyonel ve arttırımcı modelde iddia edilen aksine, belirlenmiş alternatiflerin arasından seçilmeyi bekleyen steril bir çözüm alanında bulunmaz, alternatif çözümler ve problemler olarak daha sonraki politikalara bağlanmak üzere hazır olarak bulunur. Bu modelde, tanımlanmış bir çözüm süreci bulunmadığından üretilen politikanın hızı çöp kutularının hangi biçimde şekillendiğine ve muhteviyatına göre değişecektir (Cohen vd., 1972: 1-25). Genel olarak bakıldığında çöp kutusu karar verme modelinin ortaya çıkan sorunların hemen ardından alternatif çözüm üretebildiği, ortaya çıkan sorunların giderilmesinde kökten bir çözüm getirmese de amaç ve hedeflerin muğlak olduğu durumlarda göreceli daha iyi bir karar alabilmeye olanak sağladığı görülmektedir.

1.2.4.6. Çoklu Akımlar Karar Verme Modeli

Çöp kutusu modeli, kamu alanında, üniversitelerde ve askeri operasyonlarda gibi birçok alanda yoğun olarak kullanılmış, ancak, modelin geniş oranda ilgi kazanma süreci Kingdon'un "Çoklu Akımlar Modeli" olarak, açıkladığı model ile olmuştur. Çoklu akımlar sürecinde (*multiple streams*), farklı akımlar kritik süreçlerde bir araya gelmektedir. Belirtilen süreçte, çözümü de bulunan problemin ortaya çıkarılması için uygun zaman aranır. Bu uygun zaman, genellikle kamu politikasında karar vericilerin yönetim değişimi, siyasal krizler gibi olağanüstü olaylarla, oluşturdukları problemlerin

ve çözümlerin eklemleyebileceği zamanlardır. Kingdon, bu zamanlara politika pencereleri (*policy windows*) adını vermiştir. Kingdon politika pencerelerinin tanımını, “*uygun koşullarda politika önerisinin gündeme gelmesini sağlayan, ancak kısa süre için açık kalan ve daha sonra kapanan süreçler*” olarak tanımlamıştır. Bir kamu politikasının, politika penceresinden geçişi sağlanmasının temel koşulu ise, politikanın gündeme gelmesidir. Bir politikanın gündeme geldiğinin yorumlanması aşağıdaki durumlarla sağlanmaktadır (Kingdon, 2014: 150).

- Problemin kriz seviyesine ulaşması (problemin gizlenememesi, ötelenememesi, görmezden gelinemeyecek durumda olması),
- Problemin bütün detayları ile belirginleşmesi,
- Problemin gerek geleneksel medya gerekse sosyal medya aracılığıyla ülke ve/veya problem sahasında paylaşılması,
- Problemin geniş bir kitleyi etkileme ihtimali.

Kingdon’un (2014), birbirlerinden bağımsız olarak politikanın gündeme gelmesini sağlayan akımlardan bahsettiği ve bunları üç başlık altında topladığı görülmektedir.

- *Problemler Akımı*: Politikaya direkt olarak karar verme seviyesinde olan karar verici yöneticiler problemlerle ilgilenmekte, odak noktası haline getirmektedirler. Problemlerin yöneticilerin ilgisini çekmesindeki motivasyonun, yöneticilerin gündemde kalma istekleri ve siyasi beklentileri olarak görülmektedir (Kingdon, 2014: 91).
- *Politika Önerileri Akımı*: Bu akımda, politika oluşturulması direkt olarak yöneticiler tarafından yapılmamakta, politika oluşturulmasına katkıda bulunan akademisyenler, çıkar ve baskı grupları, araştırmacılar tarafından yapılmaktadır. Bazı politika alanında uzmanlaşmış bu aktörler Kingdon tarafından “politika girişimcileri” (*policy entrepreneurs*) olarak isimlendirilmektedir. Politika girişimcileri, belirledikleri amaç ve çeşitli kaynakları politikanın şekillenmesinde kullanarak hem kamu politikasının oluşmasında katkı sağlamakta hem de

çözümlerin parçası olarak daha sonraki benzer politikalarda etkilerine devam etmektedirler (Kingdon, 2014: 20).

- *Siyaset Akımı*: Farklı değerlerin ya da problemlerin ülkenin ruhuna göre belirginleşerek kamuoyunda hassasiyet yaratması, hükümetlerin değişmesi siyaset akımında görülmektedir. Örneğin, ülkenin ruh halinde daha milliyetçi öğelerin gerek dışsal gerekse içsel nedenlerle odak noktası olduğu zaman, askeri politikaların gündeme gelmesi siyaset akımının bir uzantısı olarak değerlendirilebilir (Kingdon, 2014: 147).

Çoklu akımlar karar verme modelinin yoğunlaştığı temel kavramın yukarıda ifade edilen akımları bir araya getirerek “politika penceresi”ni açan ve politikaların çözümünde doğrudan etkili olan “politika girişimcileri” olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, olağan kamu politikaları uygulamalarında bu akımların kolaylıkla bir araya gelemeyeceği dikkatten kaçırılmamalıdır.

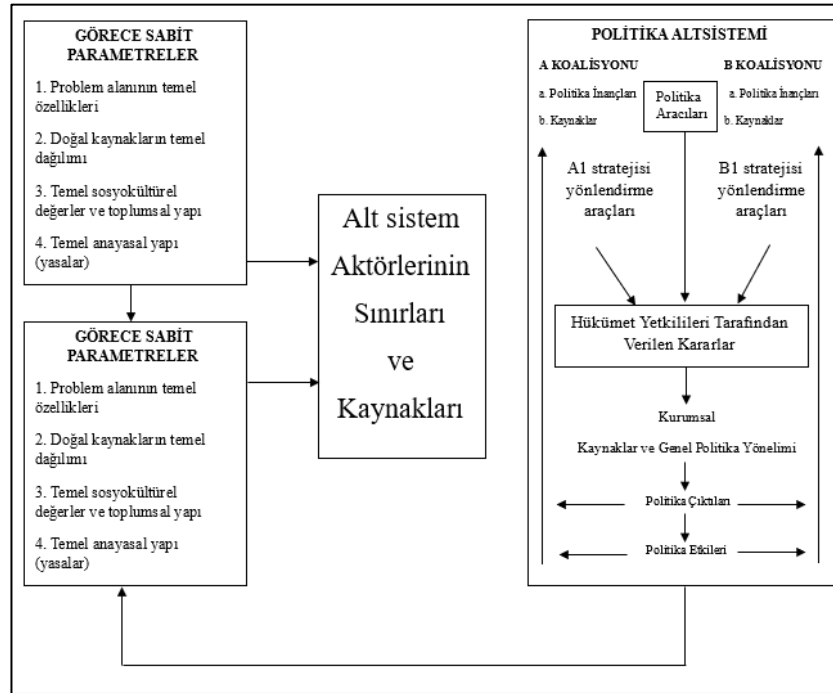
1.2.4.7. Savunma Koalisyon Modeli

Savunma Koalisyonu Modeli, literatürde “Savunma İş Birliği Çerçevesi” olarak da adlandırılmaktadır. Model, savunucu grupları ve bunların muhtemel etkileşimlerini incelemektedir. Diğer bir ifadeyle, çoğulcu aktörler tarafından talepler toplumun geneline yayılmakta, böylece katılımcılık artırılmaktadır. Modelde, yer alan savunucu gruplar demokratikleşmenin bir uzantısı olarak çoklu aktör yapısını temsil etmektedirler. Çoklu aktörler içerisinde ittifak yapan çıkar grupları, aynı değere ve inanç sistemine sahip sosyal yapılar, benzer ideolojilere sahip oluşumlar sayılabilmektedir. Sabatier’e göre, toplumda özellikleri sayılan çeşitli çoğulcu aktörler sürekli güç mücadelesi içerisinde (Sabatier, 1987: 650). Bu mücadele, sonunda kamu politikası oluşmaktadır. Sabatier, eserinde modeli “Değişen sosyo-ekonomik bir çevrede, farklı değer ve çıkarlara sahip grupların bir güç mücadelesi” tanımlamakta ve modelin üç temel varsayımdan hareket ettiği belirtmektedir (Sabatier, 1987: 656).

- *Politika Yapımı*: Politika yapımının büyük çoğunluğu politika alt sisteminde çalışan alan uzmanları tarafından gerçekleştirilmektedir.
- *Birey Modeli*: Politika yapım sürecinde sosyal psikolojiden etkilenen bireyler vardır.
- *Aktör Fazlalığı*: Politika yapımında çalışan aktör fazlalığı ile mücadele etmenin yolu onları savunu iş birlikleri içerisinde bir araya getirmektir.

Savunma koalisyon modelinde, politika değişimleri kısa süreli olgular değildir. Politika değişimi için on yıl veya daha fazla zamana ihtiyaç duyulmaktadır. Bu süre içerisinde, politika değişimi kendi içinde adeta bir elektrik akımı çevrimi oluşturmaktadır.

Şekil 2: Savunma Koalisyon Modeli Diyagramı



Kaynak: Sabatier, (1987: 653); Çiner ve Altınışık, (2019: 415).

Örneğin, yukarıdaki şekilde istikrarlı olarak sunulan göstergeler (kanunlar, anayasal kurallar), dışsal olaylarla (sosyal – ekonomik, savaş, pandemi) değişime zorlanmaktadır. Bu değişim politika alt sisteminde yer alan farklı değer ve inançlara sahip uzmanların

kararlarını, uzlaşmalarını etkilemekte, değişen şartlara göre kararlarını/uzlaşmalarını şekillendirmektedirler.

1.2.5. Uygulama

Karar alma aşamasından sonra politikanın uygulanması aşamasına geçilmektedir. Politika uygulaması, karar alınan diğer bir ifadeyle kabullenilen politikalarda neyin yapıldığına odaklanmaktadır (Anderson, 2003: 41-83). Dunn, uygulama aşamasını, politikaların yönetilmesini ve yürütülmesine yönelik eylemler bütünü olarak açıklamıştır (Dunn, 1981: 60). Kaptı ve Alaç ise, politikalarda istenilen hedeflere ulaşılmasının temel koşulunun uygulama safhasının başarısıyla mümkün olabileceğini olduğu ifade ederek bu safhanın önemine işaret etmiştir (2013: 229). Buna göre uygulama aşamasının başarısını etkileyen hususlar aşağıdaki şekilde belirtilmiştir (Anderson, 2003:263-265; Demir, 2011: 112-113):

- Politikanın uygulanmasına yönelik yeterli ekonomik ayrılmaması,
- Toplumun uygulamalardan hoşnutsuz olup karşı önlemler geliştirmesi,
- Uygulamaların toplumun geneline yayılamaması,
- Birbirleriyle çelişkili çoklu uygulamaların var olması,
- İlgili kamu aktörlerinin yeterince desteğinin alınmamış olması,
- Sosyal koşulları değiştirebilecek köklü uygulamaların toplumda şok etkisi yaratması,
- Uygulama sürecinin toplumda yeterince anlaşılabilmesi, sürecin kapsam, içerik ve boyutunun net olmaması.

Fitz, Haplin ve Power, politika uygulamalarının başarısının bütün politika tasarımını temsil ettiği belirterek, tüm kamu politikası çalışanlarının uygulama aşamasına yönelik bilimsel eserleri ortaya koymaya davet etmiştir (1994: 53). Literatür taramasında, politika uygulamalarına yönelik araştırmaların çoğunluğunun uygulama sürecine etki eden faktörler, uygulama sürecinin etkinliği ve uygulamada başarı ve başarısızlık durumlarını açıklayan yaklaşımlara odaklandığı anlaşılmakta ve genel olarak “Yukarıdan Aşağıya

Uygulama Modeli (YAM)”, “Aşağıdan Yukarıya Uygulama Modeli (AYUM)” ve “Sentez Uygulama Modeli (SUM)” olmak üzere üç aşamada incelendiği görülmektedir (Kaptı ve Alaç, 2013: 228-240). İlerleyen kısımlarda, bu aşamalara yönelik açıklamalarda bulunulacaktır.

1.2.5.1. Yukarıdan Aşağıya Uygulama Modeli (YAM)

Bu model, uygulamaları “bilimsel işletmecilik” temelinde değerlendirmektedir. Buna göre, üst otorite uygulama hiyerarşisinin en üstünde yer alarak diğer alt uygulayıcılar üzerinde sıkı kontrole sahiptir. YAM politikaların üst otorite tarafından tepeden aşağıya (*top-down*) doğru yayılarak uygulanmasından dolayı uygulamaya yönelik gerçek eğilimleri anlamının temel koşulunun tepedeki karar alıcıların uygulamaya yönelik davranışlarına ve kararlarına bakılması gerektiği ifade edilmektedir (Birkland, 2001: 179; Sabatier, 1986: 21). Birkland uygulamanın başarısı için modelin taşıması gereken özellikleri şu şekilde ifade etmektedir (2005: 265):

- Politika performansının ölçülebilmesi için hedeflerin net olması,
- Hedeflere yönelik politika araçlarının belirlenmiş olması,
- Politikaya münhasır tek bir yasa veya yasal düzenlemenin varlığı.

Bunun yanında Çevik ve Demirci tarafından modelin sakıncaları şu şekilde belirtilmektedir (2012:60):

- Tepe karar alıcılar tarafından alınan karar,
- Hedef ve amaçların uygulayıcılar üzerindeki zayıf inandırıcılığı,
- Politikanın tek yasal düzenlemeyle ilişkilendirilerek kırılabilir temeller üzerine oturtulması.

1.2.5.2. Aşağıdan Yukarıya Uygulama Modeli (AYUM)

AYUM politika uygulamalarına çok farklı bir açıdan yaklaşarak anlaşılması gerektiğini savunmaktadır. AYUM, politika uygulamalarının başarısı için, politikaları uygulayan en alt düzeydeki bürokratlara odaklanılması gerektiğini vurgulamaktadır.

Elmore, en alt düzeydeki bürokratları toplumun hemen yanındaki “hizmet götüren” kişiler olarak tanımlamaktadır (1979: 604). Lipsky, bu bürokratları “sokak bürokratları (*Street- Level Bureaucrats*) olarak adlandırmaktadır (1980:414). Buna göre, politika uygulamalarının başarısı toplumda oluşan refleksleri ölçmekten geçmektedir ve bunu sağlanın en geçerli yöntemi vatandaş ile birebir ilişkisi bulunan, vatandaş ile devlet arasında köprü olan sokak düzeyi bürokratları (polis, hâkim, doktor, hemşire, avukat, jandarma vb. işlevi olan kamu çalışanları) çerçevesinden bakılmasıyla mümkün olabilmektedir (Matland, 1995: 146). Zira sokak düzeyi bürokratları, “vatandaşların hayatları üzerinde önemli etkileri” bulunmakta ve onları politika hedefleri konusunda doğru yönlendirme imkanlarına sahiptirler (Kaptı ve Alaç, 2013: 230). Bu nedenle politika uygulamalarının aşağıdan- yukarıya (*bottom-up*) olması gerektiği vurgulanmaktadır. Açık ve genel bir yöntem sunması, uygulamaların hem devlet hem de özel sektöre yönelik analiz edilebilmesi, performans odaklı olmadığından dolayı umut edilmeyen sonuçları açıklayabilmesi, daha fazla kamu aktörünü kapsamaması modelin olumlu yönleri olarak açıklanmaktadır (Sabatier, 1986). Bunun yanında, model tepe yöneticileri aldıkları kararların uygulanamayacağı konusundaki aşırı vurgusu, baskı ve çıkar gruplarının halkın tüm politikalarda yer alması gerektiği konusundaki iddiası (örneğin güvenlik ya da teknik konularda olmayabilir) ve politikaların aşırı şekilde “sokak düzeyine” indirildiği konularında eleştirilmiştir (Powell, 1999). Sokak bürokrasisinde görülen bu açmazın, politika uygulamalarında “Sentez Uygulama Modeli”nin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır.

1.2.5.3. Sentez Uygulama Modeli (SUM)

YAM ve AYUM modellerinin zayıf yönlerinin giderilmesi üzerine inşa edilmiştir. Model, her iki modelin güçlü yönlerini kullanarak politika uygulanmasının mümkün olduğunu vurgulamaktadır. İki modelin 180 derecelik bakış açıları birleştirilerek, 360 derecelik bakış açısı sunulmaktadır. Bu modele göre, politikaları uygulanırken hem tepe yöneticilerin hem de sokak düzeyi bürokratların aynı oranda katılımı sağlanmalıdır. Bununla birlikte tüm politika türlerinde aynı modelin uygulanamayacağı daha açık bir

ifadeyle uygulanacak politika türüne göre uygulama modelinin belirlenmesi gerektiği belirtilmektedir (Birkland, 2001: 270).

Politikaların uygulanmasından sonra değerlendirme ve yeniden politika yapımı aşamasına geçilmektedir. Değerlendirme uygulanan kamu politikası uygulama öncesi, uygulama devam ederken ve uygulama sonrası olmak üzere üç aşamada yapılmaktadır. Uygulama öncesinde değerlendirmede, problemin yarattığı etkinin ne kadar azaltıldığına bakılır. Uygulama sırasındaki değerlendirme, niyet edilen politikaların uygulanmasında karşılaşılan sorunlara odaklanılmaktadır. Uygulama sonrası değerlendirmede ise; problemin problem öncesinde koyulan hedeflere ne kadar ulaşıldığına bakılmaktadır. Değerlendirmelerde fayda maliyet analizi, diğer bir ifadeyle daha az maliyet ile daha çok etkili politika yapılıp yapılmadığı önemli bir yer tutmaktadır. Yapılan değerlendirme sonucunda politikanın başarıya ulaşmadığı değerlendirilirse politika yeniden biçimlendirilmektedir. Politikanın başarıya ulaşmadığı üç şekilde tespit edilebilmektedir. Bunlardan ilkinde, üretilen politikanın toplumda problemin çözümüne yönelik bir değişiklik yaratmadığı algısı oluşmaktadır. İkincisinde, siyasi iktidar yeni politika üretimi başlangıçta hedeflediği amaçlara ulaşamadığında. Üçüncüsünde ise; kamu politikası aktörleri tarafından çeşitli nedenlerle (ekonomik, sosyal, siyasal vb.) yeni politikanın üretilmesine yönelik baskı oluştuğunda (Akman, 2019: 113).

Genel olarak ifade etmek gerekirse, kamu politikası oluşturma süreci, kamu politikasının bütün detaylarına etki etmekte aynı zamanda kamu politikası aktörlerinin gerek kendi içinde gerekse karşılıklı ilişkilerinde ortaya çıkan kapsamlı ve karmaşık yapıyı daha açık hale getirmesiyle ön plana çıkmaktadır.

2. BÖLÜM

KAMU POLİTİKASI ANALİZİ

Kamu politikası disiplinin önemli tamamlayıcılarından birini de kamu politikası analizi oluşturmaktadır. Kamu politikası analizi, politikaların ayrıntılarına dair bilgiler vermektedir. Analizi yapılmamış politikaların nedenleri ve nasılları daha dikkat çekici bir ifadeyle genetiği bilinmediğinden ötürü, siyasi otoriteler tarafından iktidarları sırasında karşılaşılan sorunlara karşı alternatif politika uygulamalarında istenilen etki elde edilememektedir. Buna göre, bu bölümde öncelikle kamu politikası analizi kavramı, tarihsel gelişim süreci de dahil edilerek açıklanmış, daha sonra Türkiye’de kamu politikası analizine yönelik yer alan bilimsel eserlerin derlemesi sunularak buna yönelik değerlendirmede bulunulmuştur.

2.1. KAMU POLİTİKASI ANALİZİ (KPA) KAVRAMI

Kamu politikasının analizine ait tanımlardan birisi, siyasi iktidarların/yönetenlerin almış oldukları kararları neden yaptıklarını, sonuçlarının ne olduğunu anlamaya yönelik eylemler ve çözümlenmelerdir (Dye, 1987:5). Ancak, literatürde kamu politikasında olduğu gibi kamu politikası analizi üzerinde de tanımlanmış, kabul görmüş genel bir tanım yoktur. Örneğin, Morçöl’e göre kamu politikası analizi karmaşıktır ve kimse bunun anlama geldiği konusunda anlaşmaya varamamıştır (2013: 7). Akgül ve Kaptı ise; kamu politikası analizinin dinamik olduğunu ve kapsamı ve alanının giderek genişlediğini belirtmiştir (2010: 78). Smith ve Larimer tartışmada bir adım daha ileri gitmişler “Kamu Politikası Kuramı El Kitabı (*The Public Policy Theory*)” adlı çalışmalarında kamu politikası analizine ilişkin bir disiplinin izini göremediklerini belirtmişlerdir (2009: vii’den aktaran Yıldız ve Sobacı, 2013: 27). Ne var ki; kamu politikası analizi, kamu politikasının önemli alanlarından biri olarak görülmektedir. Üzerinde uzlaşılmamış tanım bolluğu konusuna ilişkin temel sebebin kamu politikası analizinin kamu yönetimi, siyaset,

hukuk, ekonomi ve sosyoloji gibi birçok disiplinden beslenmesi ve alanın genişliğinin belirli bir çerçeveye sığdırılma çabaları olabilir.

Nitekim Wildavsky, öğrencilerine bu çabanın gereksizliğini vurgulayarak, kamu politikası analizinin ne olduğu anlatmaya çalışmadığını, analiz sonucunda kendilerinin anladıklarını belirtmiştir (2017:5). Walker ise; kamu politikası analizini “kamu politikalarında verilen kararların rasyonel ve sistematik yaklaşımı, elde edilen sonuçların hakkında bilgi üretimi” olarak tanımlamıştır (2000:11). Yıldız ve Sobacı, kamu politikası analizine farklı bir bakış açısıyla yaklaşmıştır. Onlara göre kamu politikası analizi, kamu politikasında sorun olarak öne çıkan problemlerin çözümüne ilişkin yapılan ters yönlü (*en çoğaltıcı veya en azaltıcı*) hareketlerdir. Bir politika sorunu olarak öne çıkan içilebilir su kıtlığının kamu analizi sonucunda çoğaltılmasına yönelik uygulanan yeni kamu politikası bu duruma örnek olabilir (2013: 30). Dunn ise; kamu politikası analizini süreç üzerinden açıklamayı tercih etmiştir. Dunn’a göre kamu politikası analizi, kamu politikasında kullanılacak bilgiyi üretme, üretilen bilgi ile şekillenen kamu politikasını araştırma ve tartışma metotları ve diğer disiplinlerden faydalanarak çözümlenme, sonuçlarını siyasi iktidarın tercihine sunma sürecidir (2004: 35). Kamu politikası analizini benzer bir yöntem kullanarak açıklayan Kraft ve Furlong, kamu politikası analizini “kamu problemlerinin etkilerinin nedenlerini ortaya çıkarmak için gerekli verilerin toplanması, verilerin işleme tabi tutularak nitelikli bilginin üretilmesi ve yorumlanması aşamaları” olarak görmektedir (2007:95). Çevik ve Demirci, kamu politikası analizi hedefinin siyasi iktidarlara veya karar vericilere nitelikli bilgi üretme mekanizması olduğunu açıklamışlar, buradan hareketle politika analistini tanımlamışlardır. Onlara göre politika analisti, siyasi iktidarlara veya karar vericilere kamu politikası tercihlerinde yardımcı olan nitelikli bilgileri hazırlayan ve bunları sistematik formatlarda sunan kişidir (2008: 125) ve bu analistin yaptığı analiz aşağıdaki özellikleri kapsamalıdır (Dye, 2002: 6-7):

- Talimattan ziyade kapsamlı açıklama,
- Kamu politikasının sonuçları ve nedenlerine yönelik detaylı araştırma,

- Kamu politikalarının sonuçları ve nedenlerinin anlaşılmasına yönelik nitelikli bulguları bir araya getirme.

Genel çerçevede değerlendirildiğinde kamu politikası analizi, hükümetlerin neyi, neden yapıp yapmadığını nitelikli bulgularla açıklayan, tercih edilen politikaların vatandaşlar özelinde toplum genelinde ne gibi sonuçlar doğurduğu çözümleyen bir disiplin olarak yorumlanabilmektedir (Babaoğlu ve Akman, 2018: 3). Araştırmanın ilerleyen kısımlarında kamu politikası analizinin tarihsel süreç içindeki gelişimine yer verilecektir.

2.2. KAMU POLİTİKASI ANALİZİ (KPA) ÇALIŞMALARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Kamu politikası analizini daha iyi anlamak ve kavramın sahip olduğu göreceli muğlaklığı dağıtmak için kamu politikası analizi çalışmalarının dünyada ve Türkiye’de ne zaman, nasıl ortaya çıktığına ilişkin sorulara yanıt verilmesinin anlam bütünlüğü açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Kamu politikası analizi çalışmalarının doğuşuna ilişkin ortaya sunulan ilk görüş, devletlerin tarihiyle eş zamanlı olduğu yönündedir. Zira, yöneten yönetilen ayrımının net şekilde görüldüğü devlet yönetiminde çoğu zaman yönetenlerin daha iyi karar vermesine yönelik alternatif kararlar üretebilen yardımcı danışmanlar bulunmuş ve bu dönemlerde kamu politika belgeleri gözlemlenmiştir (Speckhard, 1982: 502). Kabile üyelerinde bulunan yaşlı üyeler, padişahların veya kralların öğretmenleri, vezirler bu danışmanlara örnek olabilir. Erken dönem kamu politikalarına örnek ise; MÖ.18 yy.’da Hammurabi Kanunları, MÖ. 600’lerde Çin’de, MÖ. 300’de Yunanistan’da ortaya çıkarılmış belgeler olabilir (Dunn, 2004: 34; Yıldız ve Sobacı, 2013: 32).

Kamu politikası analizinin doğuşuna ilişkin yer alan ikinci görüş ise modernizmin sonrası 18 yy.’da olduğu yönündedir. Aydınlanma çağıyla beraber arı bir rasyonaliteye vurgu yapan modernizm, “analiz” için sistematik veri toplanması ve bilimsel yöntemlerin

kullanılmasını, elde edilen bulgularla soruna ilişkin özel çözüm üretilmesi gerektiğini belirtmekte, bunun dışında yapılan eylemlerin rasyonel olmayacağını savunmaktadır. Diğer bir ifadeyle aydınlanma çağından önce karşımıza çıkan eylemlerin analiz değil sadece birer öğüt verme metin, belge ve davranışları olduğu yönünde iddiada bulunmaktadır (DeLeon, 2006: 40).

Kamu politikasının çıkışına ilişkin ortaya çıkan üçüncü görüş ise, 20 yüzyılın başlarında ABD’de ortaya çıktığı yönündeki yaklaşımdır. 1929 ekonomik krizi sonrası Keynesyen ekonomi modeli politikalarının ABD’ de görünmesini sağlayan Amerikan başkanı Roosevelt’in danışmanlarının uygulamaları bunun ilk örneği olabilir. Bununla birlikte bazı yazarlarca bu erken metinlerin kamu politikası analizi olmadığı, asıl kamu politikası analizi çalışmalarının 2. Dünya savaşı sırasında ve sonrasında ABD ve müttefikleri tarafından ortaya çıkarıldığı ve yaygınlaştırıldığı iddia edilmektedir. Bu yaygın iddiaya göre, savaş sırasında düşmana üstünlük sağlamak için kullanılan bilimsel yöntemlere dayalı yöneylem araştırmaları, fayda ve maliyet analizleri savaşın kazanılmasında etkin olarak kullanılmıştır. Hatta kullanılan bu matematiksel ve istatistiksel yöntemler savaş sonrasında, adalet, sağlık, eşitlik gibi çözüm bekleyen politika alanlarında başarı ile uygulanmıştır. Kamu politikası analiz yöntem ve tekniklerinin başarı ile uygulanmasında, savaş sırasında yöntem ve teknikleri tecrübe eden general ve subayların etkileri yadsınamayacak derecededir. Nitekim savaş sırasında kurmay subay olan, daha sonra ABD savunma bakanı, dünya bankası görevlerinde bulunan Robert McNamara ile yapılan mülakat arşiv belgelerinden oluşan “Savaşın Sisi (*The Fog of War*)” adlı film kamu politikaları analizi tekniklerinin askeri ve sivil alanlarda nasıl başarılı şekilde uygulandığını açıklamaktadır¹(Yıldız, 2011: 7; DeLeon, 2006: 41; Radin, 2000: 10; Yıldız ve Sobacı, 2013: 34).

Kamu politikası analizi çalışmalarındaki yayılma 1960’lı yıllardan sonra da devam etmiştir. Örneğin, ABD’de federal devlet düzeyinde planlama-programlama-bütçeleme

¹ Örneğin, Robert McNamara tarafından Vietnam savaşında yapraklarla kendisini kamufle eden düşmanı tespit etmek için yaprakların ağaçlarını döken kimyasalların test edildiği ve buna yönelik analiz yapıldığı aktarılmıştır.

sistemi ile kamu politikası analizi uzmanları kalıcı olarak devlet kadrolarına atanmıştır (Henry, 2004: 306). 1979 yılında “Kamu Politikası Analizi ve İşletmeciliği Birliği- (*Association Public Policy Analysis and Manageent*) (APPAM)” kurulmuştur. APPAM, tarafından her yıl düzenli olarak dünya genelinde kamu politikası konferansları düzenlenmektedir. Küresel ölçekte başta prestijli üniversiteler olmak üzere çoğu üniversitede lisans üstü kamu politikaları ve kamu politikaları analizi programları bulunmaktadır.

Kamu politikaları analizinin gelişimine Türkiye açısından bakıldığında, tarihin pek çok yerinde devlet yöneticilerine daha iyi yönetimin nasıl olması gerektiği konusunda “öğüt” veren yazılı veya sözlü belgelerin olduğu görülmektedir. Göktürklere ait “Orhun Yazıtları”, Karahanlı Devlet’inde Yusuf Has Hacib’in yazdığı “Kutadgu Bilig”, Selçuklu Devleti’nde Nizam-ül Mülk’ün yazdığı “Siyasetname”, Osmanlı Devleti zamanında Sarı Mehmet Paşa tarafından hazırlanan “Devlet Adamlarına Öğütler” isimli eserler buna örnek olabilir. Bu belgelerin birer kamu politikası analizi eserleri olup olmadığı tartışmasına Yıldız hem evet hem de hayır demektedir (Yıldız vd., 2016: 135-153).

“Evet”i, Robins tarafından yapılan Türk tarihinde yeterli kamu politikası analizi çalışmalarının olmadığı eleştirisine (Robins, 2009) cevap olarak yeterli sayıda çalışma olduğunu belirtmek için kullanmıştır. “Hayır”ı ise; bu çalışmaların modernizm sonrasında kabul edilen sistematik veri toplama ve bilimsel yöntemlerden yoksun olmasına işaret ederek kullanmıştır (Yıldız vd., 2016: 135-153). Babaoğlu ve Akman ise aynı eleştiriye cevap olarak 2006 yılından sonra kamu politikası analizine yönelik yedi ulusal kitap, beş farklı derginin özel sayı çıkardığını belirtmiştir (2018: 7). Alanda gözüken bu kıtlığının nedeni Akbulut tarafından kültürel kodlar ile açıklanmaya çalışılmıştır (2002: 29-54). Bu yaklaşıma benzer açıklama DeLeon tarafından arz-talep ilişkisi ile detaylandırılmıştır. Buna göre, kamu politikası analizinde var olan soruna yönelik çözüm önerisi, bu eksikliği isteyen toplumlarda olmaktadır. Günümüzde bu topluluklar, sanayi devrimi ve devrim sonrası sorunları yaşayarak çözüm talep etmeyi alışkanlık haline getirmiş batılı uluslar olarak ifade edilmektedir. Diğer bir ifadeyle Türk kültürü henüz bu alışkanlığı elde

edememiştir (DeLeon, 2006: 39-57). Diğer taraftan literatürde Türkiye’de kamu politikasının yayılması ve derinleşmesi üzerindeki genel kabul görmüş araştırma bulguları, kamu politikası analiz çalışmalarının üniversite düzeyinde yayıldığı ve ancak kamu kurum ve kuruluşlarında, bürokraside kök salamadığı yönündedir (Yıldız, Demircioğlu ve Babaoğlu, 2011: 343-365).

Yukarıda paragrafta bahsedilen hususların yanında, Türkiye’de kamu politikası analizi çalışmalarının neden kök salamadığına ilişkin ise beş farklı fırsat penceresi açıldığı ama bunlardan yeteri kadar yararlanılmadığı belirtilmektedir. Bu fırsat pençelerinden ilki 1924 yılında Türkiye’ye eğitim politikaları konusunda bir rapor hazırlamak için davet edilen ABD’li eğitim uzmanın hazırlamış olduğu rapor, İkinci fırsat penceresi 1950- 1965 yılları arasında Türkiye’de araştırma yapan yabancı bilim adamlarının yaptığı araştırma, üçüncüsü 1961’de devlet planlama teşkilatının kurulması ve planlama sistemine geçilmesi, dördüncüsü 1975 yılında Yöneylem Araştırma Derneğinin kurulması, beşinci ise 2002 yılında Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun yasallaşmasıdır (Akdoğan, 2011). Köseoğlu, bu fırsat pencerelerinin yanına 2005 yılında kurulan Strateji Geliştirme birimlerini de eklemektedir (2013: 119).

Genel çerçeve bakıldığında, Türkiye’de kamu politikası analizi örneklerinin tarihin erken dönemlerinden itibaren yer aldığı, bununla birlikte kamu politikası analizinin kökleşmediği ve gelişimin tam olarak tamamlanamadığı değerlendirilebilmektedir. Kamu politikası analizi gelişiminde gözlemlenen durağanlığın nedenleri bu araştırmanın konusu dışında kalmakla birlikte, bir sonraki bölümde yer alan akademik çerçevede yazılmış eserler dikkate alındığında kamu politikası analizi çalışmalarının pozitif yönde artış eğiliminde olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir.

2.3. KAMU POLİTİKASI ANALİZİ (KPA) ÇALIŞMALARI TÜRKİYE ÖRNEKLERİ

Türkiye’de kamu politikası analizi çalışmalarına tarihin erken dönemlerinden itibaren rastlanılmasına rağmen, özellikle 2000’li yıllara kadar kamu kurum ve kuruluşlarında bilimsel analiz yöntemleri dikkate alınarak yapılan çalışma azlığı dikkat çekmektedir.

Tablo 2: Kamu Politikası Analizi Çalışmaları Türkiye Örnekleri

Yıl	Yazar	Konu	Araştırma Türü
2007	Tamzok, N.	“Kamu Politikası Analizi: Elektrik Kamu Politikası Enerjisi Sektörü”	Doktora Tezi
2010	Süleyman, Ç.	“Kamu Politikası Analizinde Doğrusal Modelin Yetersizliği: Karmaşık Bir Model Önerisi”	Araştırma Makalesi
2010	Akgül, A. ve Kaptı, A.	“Türkiye’nin Uyuşturucu ile Mücadele Politikası: Politika Süreç Analizi”	Araştırma Makalesi
2012	Çalı, H.H.	“Aile İçi Şiddet: Bir Kamu Politikası Analizi”	Araştırma Makalesi
2013	Çiner, C.U.	“Fransa’da Kamu Politikası Analizi Disiplini ve Kamusal Eylem”	Araştırma Makalesi
2013	Kulaç, O. ve Çalhan, S	“Bir Kamu Politikası Süreci Analizi: Milli Eğitim Bakanlığı ve Yükseköğretim Kurulu Yurtdışı Lisansüstü Bursları”	Araştırma Makalesi
2013	Yıldız, M. ve Sobacı M.Z.	“Kamu Politikası Kuram ve Uygulama”	Kitap Derlemesi
2015	Akgül, A., Kaptı, A. ve Demir, O.Ö.	“Göç ve Kamu Politikaları: Suriye Krizi Üzerine Bir Analiz”	Araştırma Makalesi
2015	Arap, İ. ve Erat, V.	“Bir Kamu Politikasının Analizi: Türkiye’de Geçici Köy Koruculuğu”	Araştırma Makalesi
2016	Memişoğlu, D.	“Bir Kamu Politikası Analizi Örneği: Sağlıkta Dönüşüm Programı”	Araştırma Makalesi
2017	Köseoğlu, Ö. ve Köktaş, Ö.F.	“Bilgi, Güç ve Siyasetin Kesişiminde Düşünce Kuruluşları: Kamu Politikaları Bağlamında Bir Analiz”	Araştırma Makalesi
2017	Demir, F.	“Sanat ve Zanaat Olarak Kamu Politikası Analizi”	Araştırma Makalesi
2017	Kurum, İ.	“Türkiye’de 2004 ve 2015 Yılları Arasındaki Demokratikleşme Politikasının Siyasi Bir Değerlendirmesi”	Araştırma Makalesi

2018	Can, Ö.S.	“Kamu Politikası Analizi Çerçevesinde Türkiye’de Çocuk Suçluluğu İle Mücadele”	Doktora Tezi
2018	Göçloğlu, V.	“Türkiye’nin Siber Güvenlik Politikalarının Kamu Politikaları Çerçevesinde Analizi”	Doktora Tezi
2018	Babaoğlu, C. ve Akman, E.	“Kamu Politikası Analizi: Türkiye Uygulamaları”	Kitap Derlemesi
2019	Önder, N.	“Türkiye’de Geçici Koruma Altındaki Suriyelilere Yönelik Sağlık Politikalarının Analizi”	Araştırma Makalesi
2019	Gürcüoğlu, S.	“Millî Eğitim Bakanlığı Sözleşmeli Öğretmenlik Uygulamasının Kamu Politikası Açısından Değerlendirilmesi”	Araştırma Makalesi
2019	Kayıkcı, S.	“Türkiye’de İnfluenza Pandemisi Politikası Analizi: Covid-19 Örneği”	Araştırma Makalesi
2020	Salman, T.	“Kadına Yönelik Şiddetle Mücadelede Kamu Politikası Analizi”	Y. Lisans Tezi
2020	Yıldız, M. ve Babaoğlu, C.	“Teknoloji ve Kamu Politikaları”	Kitap Derlemesi
2021	Çeliktürk, T.	“Kamu Politikası Analizi: İller Bankası Reform Politikalarının Çözümlemesi”	Kitap
2021	Uzun, H.	“Kamu Politikası Analizi: Türkiye’nin Kamu Özel İş Birliği Politikası”	Doktora Tezi
2021	Yaman, A.	“Kamu Politikası Analizi Bağlamında Türkiye’nin Gençlik Politikası”	Araştırma Makalesi
2021	Kurt, A. K	Çocuk İşçiliğine Yönelik Kamu Politikası Analizi	Araştırma Makalesi
2021	Demir, F.	“Kamu Politikası ve Politika Analizi Çalışmalarının Teorik Çerçevesi”	Araştırma Makalesi
2021	Hatipoğlu, O.G.	“Kamu Politikası Analizi Açısından Türkiye’de Kripto Para Politikaları”	Araştırma Makalesi
2021	Babaoğlu, C. ve Yılmaz, H.	“Kamu Politikası Analizi: Yöntemler ve Teknikler”	Kitap
2021	Bayraktar, E.	“Kamu Politikası Süreç Analizi: Ataşehir Belediyesi Emekevler Kentsel Dönüşümü Örneği”	Doktora Tezi
2021	Uzun, H.	“Kamu Politikası Analizi: Türkiye’nin Kamu Özel İş Birliği Politikası”	Kitap
2022	Semerci, H.	“Dünyadaki Aşılama Konulu Kamu Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi: Covid-19 Örneği”	Y. Lisans Tezi
2022	Karatay, Z. ve Emimi, F.T.	“Kamu Politikası Analizi: İlköğretim Eğitim Politikaları”	Araştırma Makalesi
2022	Kuruca, M. Y. ve Işıkcı, Y.M.	“Türkiye’de Çocuk Mahkemelerinin Kurulmasına Yönelik Kamu Politikası Analizi”	Araştırma Makalesi

2023	Şahin, A. ve Sadioğlu, U.	“Türkiye Kalkınma Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları Analizi”	Araştırma Makalesi
------	---------------------------	--	--------------------

Ne var ki; Tablo 2 çerçevesinde hazırlanan bilimsel eserler incelendiğinde akademik çerçevede 2000’li yıllardan itibaren kamu politikaları analizi konularına yönelme olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye’de, kamu politikaları analizine yönelik çalışmalara bakıldığında, sosyal politikalardan ekonomi politikalarına, sağlık politikalarından özel teknik konulara kadar birçok alanda politikalara yönelik bilimsel araştırmaların olduğu görülmektedir. Bu eserlerin özellikle 2010’lu yılların sonlarında artış göstermesi kamu politikaları analizi disiplini açısından gelecek yıllar için umut verici gözükmemektedir.

2.4. KAMU POLİTİKASI ANALİZİYLE İLGİLİ MODELLER

Kamu politikası ve kamu politikası analizine ait kavramlar açıklanırken kamu politikasının çoğunlukla teoriye dayalı normatif özelliklerinden; kamu politikası analizinin ise daha çok uygulamaya yönelik özelliklerinden bahsedilmektedir. Buna göre, kamu politikası analizi araştırmalarının deneysel, gözlemlenebilir özellikleri ön plana çıkmaktadır (Young, 1997: 11-2). Kamu politikası analizi araştırmaları, kamu tarafından olguların, olayların ve sorunların çözümüne yönelik siyasi otoriteden talep edilen çözümlerin detaylandırılmasıyla üretilen politikaların, politika analisti tarafından “kim, ne zaman, nerede, nasıl, kimler tarafından vb.” sorularıyla araştırılmasıdır (Gül, 2015: 9-11). Kamu politikası analizi araştırmalarında detaylandırılan temel konuların;

- Politika tasarım süreci,
- Problemin çözümüne yönelik alternatif sunulan politika seçenekleri ve özellikleri,
- Normatif kamu politikası (kamu politikasının belirlenmesinde karar verilerinin kararlarını belirleyen temel ilke, değer, amaç),
- Karar vericiler tarafından karar verilen kamu politikasının özellikleri (kamu politikası kimin için, ne zaman, nasıl, nerede, hangi amaçla uygulanacak),
- Kamu politikasının uygulanması,
- Kamu politikasının özelliklerinden kimlerin, hangi ölçüde ve nasıl yararlandığı,

şeklinde çerçeveslendiği görülmektedir. Bununla birlikte, teorik olarak yer alan bu konuların gerek kamu politikası ve kamu politikası analizi kavramları çerçevesinde literatürde bir uzlaşma olmaması ve gerekse bazı politikaların analist tarafından ölçümlenmesinde, gözlemlenmesinde yaşanan zorluklar nedeniyle politika analiz sonuçlarının sunulmasında, sınıflandırılmasında, kavramsallaştırılmasında diğer bir ifadeyle aktarılmasında ve kamu ile paylaşımında çeşitli güçlükler yaşanmaktadır (Thissen ve Walker, 2013: 17). İçinde birçok politika aktörü barındıran ve her bir aktörün etkisinin doğrusal değil logaritmik olduğu kamu politikası analizlerinin kamuya aktarılmasında kullanılan basitleştirmenin modeller aracılığıyla yapılabildiği görülmektedir. Bu modeller aracılığıyla karmaşık yapısı giderilmekte, böylece politikalarda kullanılan hem nitel hem de nicel analiz yöntemleri daha anlaşılır hale gelmektedir (Cole, 1996: 4-6). Daha açık bir ifadeyle modellerin kullanım amaçları şu şekilde ifade edilmektedir (Dye, 2002: 11);

- Kamu politikası tasarımının başlamasına neden olan problemin sınırlarının belirlenmesi,
- Kamu politikası tasarımı sürecinde yer alan aktörler arasındaki iletişimin artırılarak, politika çözümünde birbirlerine yönelik döngüsel bağlantının kurulmasında aracılık etmesi,
- Kamu politikası tasarımı yapımında öncelik derecelerini anlaşılmasına kılavuzluk etmesi,
- Kamu politikası oluşturulması safhasında sunulan tekliflerin amaçlarının, nedenlerinin ve sonuçlarının tahmin edilerek muhtemel etkilerinin sunulması.

Bunun yanında bu modellerin, kamu politikası tasarımı “öncesinde, sırasında ve sonrasında” yaşanan problemleri alt bileşenlere ayırmada başarılı olduğu, böylece sorunların çözümünde ve politika analizinde istikrarlı çözümler sunulmasının mümkün hale getirdiği ifade edilmektedir. Diğer bir ifadeyle genel olarak, kamu politikası analiz modellerinin, kamu politikası oluşturulmasında meydana gelen sorunların kesin çizgilerle anlaşılmasında ve bu sorunların kavramlaştırılarak aktarılmasında çarpan etkisi

yaratmaktadır. Kamu politikası analiz modellerinin kapsamlı şekilde anlaşılmasının maksadı, modellerin isimleri ve tasniflenme biçimlerinden daha çok modeller içerisinde yer alan politika kararlarının eylemsizlikleri veya değişim nedenlerinin açıklamaktır. Bununla birlikte, genel yaklaşımın bilinmesi ve analizlere yönelik çerçeveyi çizilmesi için tasnifleme biçimleri de önem kazanmaktadır. (Çevik ve Demirci, 2008: 134-136). Buna göre, ilerleyen bölümlerde kamu politikası analizinde yer alan başlıca modeller anlam kargaşasından uzak şekilde açıklanacaktır.

2.4.1. Sistem Modeli

Sistem modeli, kamu politikalarını tek başına incelemekten ziyade kamu politikalarının sınırlarında meydana gelen bütün olay ve koşullarla incelemeyi hedeflenmektedir. Anlaşıldığı üzere olay ve koşullar “sistemin” sınırlarını belirlemekte ve çevre olarak isimlendirilmektedir. Sistemin iç bölgesinde “girdi ve çıktılar” bulunmakta, “girdi ve çıktılar” hem birbiriyle hem de çevreyle sürekli iletişim halinde bulunmakta, kamu politikaları karar, uygulama, değerlendirmeleri üzerinde doğrudan etki yapmaktadır. Girdiler çevreden gelen talep ve destekleri, çıktılar ise uygulanması planlanan kararları belirtmektedir. Diğer bir ifadeyle, döngüsel bir süreç olan sistem modelinde, girdiler sisteme girerek “kamu politikalarına” dönüşerek çıktıları oluşturmaktadır (Topbaş, 2010: 86; Çevik ve Demirci, 2012: 81). Sistem modelinde yer alan diğer bir kavramın “geri besleme” olduğu görülmektedir. Geri besleme, uygulanan politikaların çevreye etki ederek değiştirmesi, bu politikaların çözüm bekleyen aktörler tarafından yeniden yorumlanması diğer bir açıklamayla yeni çözüm yollarının, yeni taleplerin oluşması durumu olarak açıklanabilmektedir (Dinçkol, 2004: 67). Sonuç olarak, bu modelde kamu politikaları siyasal ekosistemin bir parçası olarak görülmekte, bu model aracılığıyla yapılan analizlerde karar vericiler, çözüm bekleyen problemler, çözümü talep eden aktörler bir bütünlük çerçevesinde değerlendirilerek yorumlanmaktadır.

2.4.2. Seçkinler Modeli

Devletin ne olduğu ve varlık amacına yönelik tartışmalar içerisinde yer alan işlevselci görüşlerden biri de elit sınıfıdır. Elitler (seçkinler), bir toplumda siyasal, ekonomik, sosyal, kültürel vb. alanlarda toplumun geri kalanından farklı olan, bu farklılıklarından dolayı kendilerine zımni şekilde pozitif ayrıcalıklar tanınan, genellikle örgütlü, bilinçli şekilde hareket eden ve sayıca az olmalarına rağmen toplumun yönetilmesinde, karar alınmasında üstünlüğe sahip kişiler olarak açıklanmaktadır (Lopez, 2013: 1-3). “Mosca, Pareto, Michel” gibi düşünüler her toplum içerisinde yöneten ve yönetilen olarak iki sosyal sınıf olduğunu, toplumun yönetilmesinde alınan kararların diğer bir ifadeyle kamu politikalarının bu ayrıcalıklı zümre olan seçkinler aracılığıyla yapıldığını iddia etmektedirler (Vergin: 2006: 117).

Mosca, toplumun içerisinde azınlık olan “siyasi, ekonomik, askeri” seçkinlerin toplumsal yaşamın her safhasında etkileri bakımından çok güçlü olduğunu ifade etmektedir (Arslan, 2003: 119). Genel olarak bu modele kamu politikaları açısından yaklaşıldığında, toplumun çözüm bekleyen taleplerine yönelik kamu hizmetlerinin elitlerin değerlerine, çıkarlarına ve motivasyon araçlarına yüksek derecede bağlı oldu olduğu, kamu politikaları analizlerinin elitlerin bu değer, çıkar ve motivasyonları çerçevesinde gelişen davranış, düşünce ve tercihlerinin detaylandırılmasıyla oluşturulması savunulmaktadır.

2.4.3. Grup Modeli

Bu modelde, toplum tarafından çözüm bekleyen taleplerin, toplumda yer alan grupların kendi aralarında çatışmaları sonucunda meydana geldiği diğer bir ifadeyle kamu politikalarının gruplar arasındaki mücadeleler sonucunda oluştuğu belirtilmektedir (Anderson, 2003: 295). Bu model çerçevesinde grupların oluşma sebebi tek başına etkili olmayan bireylerin kendi çıkarlarına yakın grupların arasında yer alarak örgütlü şekilde amaçlarını gerçekleştirme gayreti olarak açıklanmaktadır. Grup modeli çerçevesinde yapılan kamu politikası analizi grup üyelerinin hangi çıkar ve motivasyonla birlikte olduğunu, aralarındaki mücadeleleri inceleyerek kamu politikalarının neden ve nasıl

ortaya çıktığını berraklaştırmaya gayret etmektedir (Cigler ve Loomis, 1986: 32). Diğer bir ifadeyle, grup modeli kamu politikalarının oluşmasına aracılık eden bireyler üzerinden, toplum genelinde uygulanan kararları etkileyen aktörlerin amaçları ve çıkarlarını incelenmektedir.

2.4.4. Kurumsal Model

Sosyal bilimlerde öne çıkan önemli kavramlardan birinin de “kurumlar” kavramı olduğu görülmektedir. Kurumlar, toplumsal yaşamda yapıları, değişimleri, ilişkileri, belirleme gücüne sahip sosyal olgular olarak ifade edilmektedir. Kurumların, toplumu değiştirme formülü şu şekilde açıklanmaktadır: Toplum oluşturulan bireyler ihtiyaçlarını karşılamak üzere eylemde bulunmakta, eylemler tekrarlanarak alışkanlığı, alışkanlıklar ise gelenek haline gelmektedir. Bu gelenekler yaşamsal dinamiklerin etkisiyle kurallara dönüşmekte, kurallar zorunlu veya istekli toplumsal kabullenmeyle kurumsallaşmaktadır (Scott, 1995: 33; Özen, 2007: 227-330).

Bu kurumlar etik, kuralcı, bilinç boyutlarıyla toplumsal yaşamın düzenini sağlamakta, yardımcı ve temel kurumlar olarak çeşitlenmektedir. Temel yardımcı kurumlara örnek olarak “aile, okul, din”; yardımcı kurumlara “giyinme, yemek kültürü, selamlaşma” verilebilmektedir (Özkaral, 2019: 283).

Modele, kamu politikaları analizi açısından bakıldığında, kurumların kamu politikalarının oluşmasına aracılık ettiği belirtilmekte, kamu politikasının nihai karar verici devletin bir çıktığı olarak görüldüğü aktarılmaktadır (Cochran ve Malone, 2014: 4). Diğer bir ifadeyle, kamu politikası yasama, yürütme ve yargının bir çıktısı olarak değerlendirilmekte, kurumların analizinde anayasa, düzenleyici hukuk metinleri ve yargı kararlarının dikkate alınması gerektiği belirtilmektedir (Bayraktar, 2021: 16). Bu yönüyle kurumların daha açık bir anlatımla yasalar, kurallar, teamül ve normların kamu politikası analizindeki önemi açıkça görülebilmektedir.

2.5. KAMU POLİTİKASI ANALİZİ YÖNTEMLERİNİN GENEL SINIFLANDIRILMASI

Kamu politikası analizinin, sosyal bilimlerdeki temel disiplinlerle karşılaştırıldığında gerek dünyada gerekse Türkiye’de oldukça yeni bir alan olduğu, bunun yanında alanın birçok disiplinden faydalandığı görülmektedir. Bu durum kamu politikası analizinin kısa zamanda geniş bir alanda faaliyet göstererek çeşitlenmesine neden olmuştur. Bu çeşitlenmenin kamu politikası analizinde kullanılan yöntemlerin tasniflenmesinde de belirleyici olduğu görülmektedir.

Kamu politikası analizinde kullanılan yöntemler “Tanımlayıcı, Normatif, Sözel, Sembolik ve Prosedürel” yöntemler olarak adlandırılmaktadır. Çalışmanın bu kısmında, kamu politikası analizinde kullanılan bu yöntemlerin genel sınıflandırma biçimi açıklanmış, daha sonra yöntemler tekil olarak detaylandırılmıştır.

2.5.1. Tanımlayıcı Yöntemler

Kamu politikası analizinde kullanılan bazı tekniklerin, politikaların uygulanma nedenleri ile politikaların uygulandıktan sonraki sonuçlarına yoğunlaştığı görülmektedir. Politikaların var olma sebebi ve;

- Kamu maliyesinde eğitim, sağlık, güvenlik, adalet vb. kalemlerinde yer alan harcama göstergeleri,
- İstihdam oranları,
- İktisadi ve sosyal göstergeler,

gibi alanlarda politikanın uygulama sonraki kamuda oluşturduğu etkiler tanımlayıcı yöntemlerle incelenmektedir (Dunn, 1994: 82). Bunun yanında tanımlayıcı yöntemlerle yalnızca uygulanan kamu politikalarının sonuçları değil, aynı zamanda enerji ihtiyacı, küresel ısınma, sürdürülebilir kalkınma hedefleri kapsamında ihtiyaç duyulan

gereksinimler, sosyal ve ekonomik performans gibi uygulama sonrası politika hedeflerinin gerçekleşmesine yönelik sonuçların tahmin edilmesinde kullanılmaktadır (Kraft, 2010: 199). Böylece, gerek toplum tarafından talep edilen sorunların çözümünde gerekse siyasi otoritenin tek taraflı gerçekleşmesini beklediği hedeflerin tamamlaması yönünde anlamlı bir yaklaşım elde edilebilmektedir.

2.5.2. Normatif Yöntemler

Normatif yöntemlerde politikanın sonuçlarının açıklanması veya tahmin edilmesine odaklanılmadığı, bunun yerine ekonomik ve sosyal refah için gerekli olan eğitim, adalet, sağlık, yatırım, iktisadi gelişme vb. konularında gerekli olan en uygun politikaların belirlenmesinin amaçlandığı görülmektedir. Bu amacın gerçekleşmesi maksadıyla, analistler tarafından sonuca etki edecek en büyük faydayı sağlayacak değişkenlerin tespit edilmesi hedeflenmektedir. Değişken tespitlerinin “kuyruk analizi, yerine koyma analizi, envanter analizi, fayda-maliyet analizi, maliyet- etkinlik analizi” teknikleriyle yapıldığı görülmektedir. Diğer yöntemlere göre göreceli daha görsel olan ölçüm göstergeleri nedeniyle normatif yöntemlerin kullanılmasının politikaları daha güçlü yapacağı iddia edilmektedir (Dunn,76: 1994: 82; Kraft, 2010: 199). Diğer bir ifadeyle, normatif yöntemler, uygulanan kamu politikalarının çıktıları yerine kamu politikalarının uygulanmasından önce daha verimli, etkin ve etkili kamu politikalarının oluşması için gerekli görsel ölçüm göstergelerini kullanmaktadır.

2.5.3. Sözel Yöntemler

Sözlü, sembolik ve süreç yöntemlerin sınıflandırılmasında kullanılan yöntem; sembolik matematik dilinden ve mantıksal matematikten faydalanmaktadır (Uzun, 2021: 76). Maliyetlerinin oldukça düşük olması, kullanılması için belirli bir uzmanlığa ihtiyaç duyulmamasından kaynaklı iletişim kolaylığı sağlaması sözel yöntemin avantajı olarak görülmektedir. Buna göre, bu yöntem kullanılarak kamu politikalarının daha hızlı oluşturulduğu savunulmaktadır. Bunun yanında, politikaların oluşmasına kaynaklık eden verilerin ve tahminlerin gizli veya örtülü kalma durumu ise yöntemin olumsuz tarafı

olarak aktarılmaktadır (Graham, 1969: 698; Dunn, 1994: 82). Genel olarak bakıldığında, sözel yöntemlerin özellikle hızlı kamu politikaları oluşturma sürecinde önem kazandığı görülmektedir.

2.5.4. Prosedürel Yöntemler

Prosedürel kavramı, belirli bir fonksiyonun adım adım hesaplandığı ve tanımlandığı işlem türünü ifade etmektedir. Kamu analizinde kullanılan prosedürel yöntemler ise, veri oluşturulmasının elle yapılmadığı algoritmik yöntemlerle yapıldığı, değişkenler arasında dinamik ilişkilerin araştırıldığı yöntemler olarak ifade edilmektedir. Bu dinamik ilişkilerin tespitinde gerçek verinin yerine, simülasyonlardan ve bilgisayardan yardım alınarak tahmin modellemesi yapılmaktadır. Örneğin küresel ısınmanın, tarım ve hayvan politikaları üzerine yaratacağı etkileri incelemek ve değerlendirmek için küresel ısınmaya yönelik simülasyon verilerinden ya da pandeminin sağlık politikalarına yönelik etkilerini değerlendirmek için pandemi simülasyonlarından yararlanılabilmektedir. Prosedürel yöntemlerde kullanılan veriler, uygulanması planlanan politikaların muhtemel etkilerinin değerlendirmesinde uygun olsa bile; bu verileri tamamen doğrulacak kanıtların bulunmaması nedeniyle eleştirilmekte ve kullanım alanının kısıtlılığında bahsedilmektedir (Gass ve Roger, 1974: 26-27). Günümüzde artan teknolojik gelişmeler paralelinde özellikle yapay zekâ uygulamalarının yaygınlaşmasıyla prosedürel yöntemlerden daha fazla yararlanılabileceği değerlendirilmektedir.

2.6. KAMU POLİTİKASI ANALİZİNDE KULLANILAN YÖNTEMLER

Kamu politikası analizinde kullanılan yöntemlerin genel sınıflandırma biçimleri bir önceki kısımda sunulmuştur. Çalışmanın bu kısmında ise, kamu politikası analizinde kullanılan yöntemler ayrı ayrı incelenecektir.

2.6.1. Fayda-Maliyet Analiz Yöntemi

Fayda-Maliyet analiz yönteminin ortaya çıkışı ABD’de 1930 yıllarda “Büyük Bunalım” sonrasına denk gelmektedir. ABD’de meydana gelen bu büyük ekonomik kriz sonrası, işletmelerin verimlilik ve etkinlik temelli hedeflere ulaşmak için arayışa girdikleri görülmektedir. Bu yıllardan itibaren işletmelerin kazanç sağlama noktasında karar verme araçlarından biri olarak görülen yöntem, özü itibariyle ürün ve hizmetlerin maliyetlerine karşı elde edilebilecek “finansal kazançlara” odaklanmaktadır (Akdoğan, 2012: 17; Weimer ve Vinning, 1998: 331). Yöntemin kamu politikalarında kullanımına bakıldığında ise kamu politikaları analiz disiplinin gelişimine paralel ilerlediği görülmekte ve kamu politikasında karşılığının, uygulanan politikaların maliyet ve faydalarının tespit edilmesine yönelik olduğu görülmektedir. Kamu politikalarında çoğunlukla parasal karşılığı gösterilemeyen “faydalarının” bu yöntem ile nicelleştirilebildiği görülmektedir (Anderson 2011: 265).

Fayda-maliyet analizi yönteminin yalnızca var olan durum değil aynı zamanda piyasa başarısızlıklarında geleceğe dönük kamu projeleri ve düzenleyici uygulamalarının değerlendirilmelerinde, politika alternatiflerinin karşılaştırılarak belirlenmesi sürecinde ve parasal maliyetleri ve parasal faydaları ölçmek için de kullanıldığı görülmektedir (Krutilla, 1961: 226; Musgrave, 1969: 798). Sosyal refahı önceleyen günümüz kamu politikalarında kullanılan modern fayda-maliyet analiz yöntemlerinde ise, kamu yatırımlarından elde edilen finansal kazancın en üst düzeye çıkarılması ve bu faydanın toplumsal faydaya dönüştürülmesinin yolları aranmaktadır.

Faydaların neden olduğu “dışsallıkların” maliyet hesaplanmasında yaşanan zorluklar; bazı tür faydaların parasal karşılığının tespiti konusunda meydana gelen açmazlar; toplumun çektiği zorluklar, kişisel tercihler gibi maddi olmayan maliyetlerin analize dahil edilmemesi yöntemin olumsuz tarafları olarak kabul edilmektedir (Anderson 2011: 265; Uzun, 2021: 79-80). Bunun yanında, politikaya yönelik uygulamaların bütün olarak değerlendirilmesine olanak sağlaması, faydaların nicelleştirilmesinde herkesin uzlaştığı

ortak biriminin (*örneğin para*) kullanılması, basit ve anlaşılır veriler sunabilmesi yöntemin güçlü tarafları olarak kabul edilmektedir.

2.6.2. Maliyet-Etkinlik Analiz Yöntemi

Fayda maliyet analizinde, fayda olarak görülen bazı politikaların parasal karşılığının bulunmasında yaşanan zorluklar, analistlerin bu politikaların yeterlilik ve verimliliğini değerlendirmede endişelenmesine sebep olmuştur. Özellikle, insan sağlığı ve yaşamına yönelik politikalarda görülen bu durum analistleri yeni arayışlara sevk etmiştir. Böyle bir arayışın sonucunda ortaya çıkan “maliyet-etkinlik analizinin” en önemli özelliği, insan yaşamı, ülke savunması, toplumsal adalet gibi maddi olmayan faydaların değerinin hesaplanmasına yönelik zorunluluk taşımaması olarak görülmektedir. Yöntemin kullanılmasında kullanılan kriterlere bakıldığında;

- En Düşük Maliyet Kriteri: Uygun nitelikteki politikaların maliyetleri sabit bir etkinlik belirlendikten sonra karşılaştırılarak en az maliyetli olan politikanın seçilmesi durumudur.
- Maksimum Etkinlik Kriteri: Kamu politikalarında bazı durumlarda, maliyetlerin üst sınırı siyasi otorite tarafından belirlenmektedir. Bu koşulda, sabit bir etkinliğin belirlenmesi mümkün olamamakta ve sabit maliyette en fazla etkin olan politika tercih edilmektedir.

Maliyet etkinlik analizinde analistler tarafından karar verici ve diğer aktörlere sunulan veriler, nispi maliyeler karşılaştırılarak elde edilmektedir. Diğer bir ifadeyle, farklı politikalar birbirleriyle mukayese edilmekte, mukayese sonucunda politikalar çerçevesinde ortaya çıkan birim maliyet sonucuna göre hangi politikanın daha çok fayda sağlayacağı hesaplanmaktadır (Kraft ve Furlong, 2010, 303). Buna göre, bütünlük içinde uygulanması planlanan veya uygulanmış bütün politikaların maliyetleri ve etkileri karşılaştırılarak aralarında seçim yapılması olanaklı hale gelmektedir (Dunn, 2016: 217-218). Bu yönüyle, maliyet etkinlik analizinde kamu politikalarının “doğru, haklı, gerçekçi

vb.” gerekçeleri dikkate alınarak, toplumsal faydanın maliyetlerini aşmasından ziyade en az maliyetle en etkin politikanın bulunmasının amaçlandığı belirtilmektedir (Philip ve Cawley, 1996: 19).

Diğer bir ifadeyle, kamu politikalarında parasal karşılığının açıklanmasında zorluk yaşanan uygulama ve projelerde en verimli kaynak kullanımının maliyet-etkinlik analiz yöntemi ile yapılacağı savunulmakta; piyasa koşullarına asgari düzeyde dayanması, özel sektör kapsamında yer alan alternatif politikalara daha az ihtiyaç duyulması, politika tercihlerinin uygulanmadan önce (*ex-ante*) ve uygulandıktan sonra (*ex-post*) değerlendirilebilmesi yöntemin önemli özellikleri arasında sayılmaktadır (Dunn, 2016: 218).

Genel olarak bakıldığında maliyet etkinlik analizinin ana hedefinin en fazla etkili seçimi yapmak maksadıyla; “maliyetleri asgari, hizmetleri azami seviyeye” çıkarmak olduğu görülmektedir. Maliyet etkinlik analizine yöneltilen en büyük eleştirinin bu maksada ulaşılması sırasında optimum tercihleri, diğer bir ifadeyle “optimal politikaları” ortaya çıkaramaması olarak ifade edilmektedir.

2.6.3. Politika Araştırması Analizi

Politika araştırması kavramının ilk kez örgütsel değişim ve gelişim uzmanı Kurt Lewin tarafından kullanıldığı belirtilmektedir. Örgütler üzerinden toplumdaki değişimin ve bu değişimin getirdiği dönüşümün ancak uygulanan politikaların sistematik olarak analiz edilmesiyle mümkün olacağı açıklanmaktadır (Lewin, 1946: 46). Buna göre, politika araştırmaları analizi toplumsal veya küresel etkilerle birlikte kamuoyunda diğer sorunlara göre fazla yer edinen ve bu kapsamda göreceli olarak acele olarak çözümlenmesi gerektiği düşünülen sorunların (*ekonomik, kültürel, sosyal, yönetsel vb.*) nedenlerinin anlaşılacak derinlemesine çözüm bulmak maksadıyla yapılmaktadır. Bu araştırma yönteminde “katılımlı gözlem, odak grup toplantısı, derinlemesine görüşme” gibi saha tarama teknikleri kullanılarak sorunları ortaya çıkaran politikaların değiştirilmesi veya

kaldırılması hedeflenmektedir (Gül, 2015: 15-16). Yöntem, çalışmaların tek bir sorun odaklı ve genele yayılmasının sınırlı olduğu iddiasıyla eleştirilmektedir (Derince ve Özgen, 2015: 150). Bununla birlikte, yöntemin özellikle sistematik veri elde edilmesinin mümkün olduğu (*örneğin sosyal medyanın toplumdaki gençlere verdiği zararların araştırılarak, bu sorunların çözüme yönelik atılacak adımların tespiti, pandemi sonrası aşı uygulamalarının fayda ve zararlarının tespiti vb.*) durumlarda kullanılabilir etkin bir yöntem olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

2.6.4. Örnek Olay Durum Analizi

Betimleyici ya da neden sonuç ilişkilerine dayanan örnek durum çalışması, analiz edilmesi planlanan politika, yasa veya programın kendi bütünlüğü içerisinde derinlemesine değerlendirilme imkânı sunan deneysel ve nitel bir analiz türüdür (Yin, 1994: 3). Bu analiz türünde ele alınan konunun özgün ve bu özelliğinden hareketle işlevsel olması temel amaçtır. Analiz edilmesi planlanan örnek olay çevresiyle diğer bir ifadeyle “durumun” oluşmasına sebep olabilecek her türlü etkenle iç içe geçtiğinden çok fazla veri elde imkânı bulunmaktadır. Bu analiz yönteminde, anket, belgeler, mülakat gibi tekniklerden yararlanılır. Örnek olay yönteminin kullanıldığı araştırmalarda analistler hem olayın özgün tarafını hem de diğer olaylarla benzer taraflarını bulmaya yönelik ikilem yaşamaktadırlar. Yöntemin kullanılarak tek bir olay üzerinden yapılan genelleştirmenin yetersizliğe ve kısırlığa yol açtığı ifade edilmektedir (Gül, 2015: 20-22). Bunun yanında, tek bir olay üzerinden çoklu politikalar, eylemler, projeler ve uygulamaların karşılaştırabilmesi yöntemin olumlu özelliği olarak görülmektedir.

2.6.5. İçerik Analizi

Araştırılmak istenilen politikalara yönelik yazılı, görsel, işitsel kaynakların olmasına rağmen bu kaynaklara ulaşmanın sınırlı olduğu veya analist tarafından analizi yapılacak politikaların diğer analiz teknikleriyle değerlendirilmesinin mümkün görünmediği durumlarda “kitap, makale, parti programları, resmî belgeler, tarihi belgeler, radyo ve TV yayınları, sosyal medya vb.” kullanılarak içerik analizi gerçekleştirilmektedir. İçerik

analizinin doğrudan politikalara yönelik veri elde etmek, değerlendirmek ve çözümlmek amacıyla veya başka bir araştırmaya kaynak olmak üzere yapıldığı görülmektedir. Bu analiz yönteminde, belge incelemesi, görüşme, anket gibi veri toplama tekniklerinden de faydalanılmaktadır (Arseven, 2001: 83-87). İçerik analizinde, çözüm bekleyen veya uygulanması planlanan politikalara yönelik olarak kullanılmak istenilen içeriklerin detaylı olarak incelenmesi, değerlendirilmesi ve çözümlenmesinde çoğu zaman programlardan faydalanılmaktadır.

Programlar vasıtasıyla, özellikle içerik analizinin başka bir çeşidi olarak yorumlanan “kelime analizinin” değerlendirilmesinde içeriklerin daha hızlı analiz yapıldığı ve verilerin sunumunda kolaylık elde edildiği belirtilmektedir. Kelime analiziyle, belirli bir metinde geçen kelimeler sayılarak özelden genele belgenin ne anlam ifade ettiği, neyi vurguladığı ve amaçladığı gibi sonuçlara ulaşılabilmektedir (Gökçe, 2012: 85-86). Örneğin, Şahin ve Sadioğlu tarafından “Türkiye Kalkınma Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları” adlı çalışmada Türkiye kalkınma planları deniz güvenlik politikaları çerçevesinde içerik ve kelime analizi kullanılarak değerlendirildiği görülmektedir (Şahin ve Sadioğlu, 2023). İçerik analizlerinin günümüzde programlardan bağımsız olarak yapılamaması olumsuz yönü olarak belirtilirken, ulaşılabilen her türlü “yazılı, görsel, işitsel” belgelere uygulanabilmesi avantaj olarak yorumlanmaktadır (Gül, 2015: 23-24).

Bu analiz tekniklerinin dışında; politikaların değerlendirilmesinde “Çevresel Etki Değerlendirme Analizi”, “Politika Arabuluculuğu”, “Risk Değerlendirmesi”, “Tahmin Yöntemi”, “Politik Fizibilite Analizi”, “Etik Analiz”, “Duyarlılık Analizi”, “Olasılık Analizi”, “Politika Değerlendirme Araştırması”, “Zaman Serisi Analizi”, “Politik, Ekonomik, Sosyal ve Teknolojik Analiz” yöntemlerinden faydalanılmaktadır (Anderson 2011: 266-275; Gül, 2015: 14-28; Dunn, 2016: 219-225; Kraft ve Furlong, 2010, 305-310).

Türkiye’de mevcut deniz güvenlik politikalarının analiz edilmesini amaçlayan bu araştırma kapsamında yukarıda açıklanan içerik ve kelime analizi tekniğinin kullanılması planlanmış olup, detayları araştırmanın yöntem kısmında yer almaktadır.

3. BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİĞİNİN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Günlük hayatımızda sıklıkla kullandığımız bir kavram olan “Güvenlik” kelimesine Türkçede iki anlam yüklenmiştir. Birincisi “*Tehlikeden uzak bulunma, emin olma durumu, güven*”, ikincisi “*Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmeleri, güven içinde yaşam sürmeleri durumu*” (TDK, 2022). Birinci anlamında güvenlik, daha çok tehlike ve kazaları önlemek için alınması gereken genel tedbirleri ifade etmek için kullanılmaktadır. Nitekim bu anlam konuşma dilinde kullanılan emniyet kavramına daha yakındır. İkinci anlamında ise; bireylerin ve toplumun belirlenmiş düzen içinde huzurlu, tehlikelerden uzak yaşamaları için gerekli durum ifade edilmiştir. Bu yönüyle güvenlik sözcüğünün ilk anlamında aktif bir konumda iken, ikinci anlamında pasif bir konumda olduğu görülmektedir. Diğer bir deyişle, ilk anlamında (*emniyet*) güvenlik, bireyin kendisinin alacağı tedbirlerle muhtemel tehlikelerden uzak kalınacağı; ikinci anlamında ise, birey dışındaki aktörlerin alacağı tedbirlerle tehlikelerden uzak kalınacağı taahhüt edilmektedir.

Bu çalışmada güvenlik sözcüğünün vurguladığı ikinci anlamdan hareketle deniz güvenliğine yönelik temel tanım ve kavramlar açıklanmıştır. Öncelikle, deniz güvenlik politikaları tanımı üzerinden dünyada ve Türkiye’de deniz güvenlik politikalarının gelişimi tarihsel çerçeveden aktarılmıştır. Daha sonra deniz güvenliğinde öne çıkan önemli kavram olan “deniz güvenlik matrisi” çerçevesinden ilişkili alt maddelerinin dünya ve Türkiye’deki görünümüne yer verilmiştir.

3.1. DENİZ VE DENİZ GÜVENLİĞİ

Deniz, insanlığın ilk var olduğu andan itibaren sunduğu imkanlar ve kolaylıklar ile sosyal, ekonomik ve kültürel hayatın en önemli parçalarından birisi olmuştur. Bu imkân ve kolaylıklara ulaşmak için doğrudan yapılan ilk temasın MÖ. 6000 yıllarında hayvan

postlarının sallar üzerine geçirilerek yapılan basit deniz taşıtlarının kullanımıyla başladığı tahmin edilmektedir (Mütercimler, 2022: 29-40). Antik çağda MÖ. 2400’lerde Mısırlılar tarafından bulunan yelkenli gemilerden sonra Fenikelilerin MÖ 1000’de kürekli gemileri inşa etmesi, ardından Yunanlılar ve Kartacalıların “triemeler (üç sıra kürek)” adı verilen hızlı tekneleri kullanması başlangıçta doğu Akdeniz ticaret ağında görülen bu temasın, Akdeniz’in batı ucuna Cebelitarık Boğaz’ına kadar ilerlemesine zemin hazırlamıştır. (Mercan, 2022: 44; Mcevedy, 2005: 40). Artan temasla birlikte ilerleyen deniz ticareti, devletlerin refah seviyelerini oldukça geliştirmeye başlamış ve bu durumun deniz kaynaklı güç mücadelelerinin başlamasına zemin hazırlamıştır (Mütercimler, 2022). Örneğin Persler ile Yunanlılar arasında MÖ 480’de yapılan Salamis Savaşı, Ege ticaret yolunun kontrolü ele geçirmek için yapılmıştı. Benzer şekilde Batı Akdeniz deniz ticaretinde çok ilerleyen Kartacalılar ile Romalılar arasında MÖ 201 yılında yapılan ikinci Pön savaşı, Romalıların Kartacalıların bu ilerleyişini durdurmak için yapılmıştı (Starr, 2000: 20-45; Kaya, 2014: 149-214). Pusulanın gemilerde yaygın olarak kullanılmasıyla coğrafi keşifler sonrası bulunan Ümit Burnu, Amerika’nın keşfi, Macellan Boğazı’nın kullanılması gibi gelişmeler devletlerin Akdeniz’le sınırlı olan deniz temasını diğer denizlere kaydırmıştır. Sanayi devrimi sonrası, uskurun ve buharlı makinelerin gemilerde kullanılması deniz ile olan teması farklı bir evreye taşımıştır. Uskur ve buharlı makinelerle birlikte gemiler rüzgâr (*yelken*) veya insan (*kürek*) gücüne ihtiyaç duymadan daha kısa sürede daha uzun mesafeler gitmeye başlamıştır. Petrolün bulunması ve 20. yüzyıl başlarında içten yanmalı makinelerin gemilerin tahrik sisteminde kullanılması ise, denizle olan teması zirveye ulaştırmıştır (Kamminga ve Cotterel, 2002; Westcott, 2013: 27-123; Jacques, 2017).

Görüldüğü gibi insanlığın deniz ile olan teması medeniyetin gelişmesine paralel olarak artmıştır. Ticaretin hacim ve ağırlık olarak yüzde 90’ının; günlük protein ihtiyacının yüzde 20’sinin, petrol, doğal gaz ve kömür gibi birincil enerji kaynaklarının hızla tükenmesiyle önem kazanan yenilenebilir enerjinin çoğunluğunun denizlerden sağlandığı, dünyadaki büyük şehirlerin deniz kıyı hatlarınının 200 mil civarında olduğu günümüzde insanlığın deniz ile bağlantısını bir gereklilik ya da ihtiyaçtan daha çok

“zorunluluk” olarak görmek yanlış bir tespit olmayacaktır (Kane ve Lonsdale: 2016: 264-265).

Devletlerin ticari, sosyal ve ekonomik ağılardan kaynaklı denize olan bu zorunlu bağımlılığı ve bağımlılığının getirdiği kaotik yapı, içinde güvenlik endişelerini barındıran sistematik ilişkiler oluşturarak devletlerin deniz güvenlik politikalarında belirleyici rol oynamaktadır (Şahin, 2017: 1-3; Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, 2015: 6-21; Şahin ve Sadioğlu, 2023: 140). Nihayetinde, ülkelerin ama amacının denizlerin sunduğu imkanlardan mümkün olduğunca faydalanmak maksadıyla denizdeki “risk ve tehditleri” azaltmaya yönelik “deniz güvenlik politikalarını” tesis etmek olduğu bilinmektedir (Klein, 2011:1-60; Özel: 103).

Geçtiğimiz son on yıllık dönemde deniz yönetimi, uluslararası güvenlik gibi alanlardaki önemli aktörlerin deniz güvenliğini içeren deniz politikası belgelerine sıklıkla yer verdikleri görülmektedir. Örneğin 2004 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) deniz güvenliğini gündem maddesi olarak belirtmesi, NATO'nun 2011 yılında, deniz güvenliğinin sağlanmasının ana hedeflerinden biri olarak kabul etmesi, 2014 yılında Birleşik Krallık, ABD, Avrupa Birliği ve Afrika Birliği'nin deniz güvenliğine yönelik stratejileri belgelerini açıklamaları bu duruma örnek gösterilebilir (Şahin ve Sadioğlu, 2023: 141; EU, 2014; UK, 2022; DHS, 2005). 11 Eylül saldırısı ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu, deniz güvenliğine yönelik kavram kargaşasına yenilerini eklemiştir. Özellikle, deniz haydutluğu, tehdidi küresel ölçüde deniz güvenliğinin gündeme gelmesine neden olmuştur. Bundan daha fazlası, Arktik, Güney Çin denizi, Doğu Çin gibi bölgelerdeki hükümranlık anlaşmazlıkları, Çin ve Hindistan donanmalarının yükselişi, Çin ve Hindistan'ın okyanusları güvenlik alanları olarak görmeleri deniz güvenliğine yönelik ilginin daha çok artmasına neden olmuştur (Kraska ve Pedrozo, 2013: 25-58).

Türkiye'nin deniz güvenliğine yönelik yayınlanmış bir strateji belgesi olmamasına rağmen, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığının Karadeniz Uyum Harekatı, Akdeniz Kalkanı Harekatı, Deniz Muhafızı Harekatı, NATO'nun Düzensiz göçle mücadele

kapsamında kurulan “NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2 Görev Birliği-1 (SNMG-2 TU 01)”, “Aden Körfezi, Somali ve çevre alanlarda tespit edilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı kurulan Birleşik Görev Kuvveti (Combined Task Force- CTF 151)” emrinde gemi görevlendirmeleri yapması, 2020 yılında NATO Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezinin (NATO Maritime Security Centre of Excellence) kurulması deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik önemli adımlar olarak görülebilir (Şahin ve Sadioğlu, 2023: 141; Kayser ve Avcı: 2022: 49-57).

Bunların yanında deniz güvenliği kavramı üzerinde uzlaşmadığı, kavramın açıklanmasına yönelik birçok tanımın olduğu görülmektedir. Kavrama ilişkin açıklamaların genellikle açıklayan kişi veya kurumların siyasi, ideolojik görüşlerine ve çıkarlarına göre değiştiği ifade edilmektedir (Klein, 2011: 130; Bağbaşıoğlu, 2021: 161). Örneğin, kavrama salt askerî açıdan sunulan yaklaşımlar ile ticari kazanç bekleyen aktörlerin yaklaşımları arasında farklılıklar bulunmaktadır. Deniz güvenlik kavramına küresel ölçüde meydana gelen olaylarla yeniden tanımlamalar ve eklemeler yapılması, kavramın yıllar içinde değişim ve dönüşüm geçirmesine neden olduğu değerlendirilmektedir. Bunun bir sonucu olarak kavramın farklı zamanlarda farklı şekilde tanımlandığı ifade edilmektedir. Örneğin, 2000’li yıllar öncesinde diğer bir ifadeyle devletler arası deniz kaynaklı çıkar çatışmalarının göreceli daha az olduğu dönemde, deniz güvenliğinin “denizde tehlikelerden uzak durma, tehlikeye yol açacak eylemlerin yok edilmesi” şeklinde yakın anlam ilişkisi olan “deniz emniyeti” yerine tanımlandığı görülmektedir (Şahin, 2021: 32; Ustaoglu, 2001: 2; Şahin ve Sadioğlu, 2023: 143). Bunun yanında, özellikle 2000’lerin başından itibaren deniz güvenliğinin günümüzde okyanusların yönetimi, denizlerde kirlilik, deniz ulaştırma sisteminin düzenlenmesi, deniz güvenlik harekâtı, silahlı soygun, insan kaçaklığı, izinsiz balıkçılık, gemi kazaları, denizaltı kabloları, deniz yetki alanları uyuşmazlıkları gibi, birçok farklı alt konuları kapsamaya başladığı belirtilmektedir (Rahman, 2009: 5-80). Deniz güvenliğinin bu çok yönlü zamansal değişimi Germond tarafından deniz güvenliğinin dönüşümü olarak adlandırılmaktadır (2015:138).

Potgieter deniz güvenliğini “denizlerin denizde terörizm, insan kaçakçılığı, silah kaçakçılığı, yasadışı balıkçılık, uyuşturucu trafiği, deniz kazaları gibi tehditlerden (*laundry list*) arındırılması” olarak ifade etmiştir (2012: 1-4). Ancak, bu açıklama var olan tehditler arasında bağlantı kurulmaması, tehditler arasında öncelik verememesinden ve tehdit olarak algılanmayan ama dolaylı etkileri olan kavramları içermemesi nedeniyle (örneğin iklim krizi, denizde hükümlanlık anlaşmazlıkları) dolayı eleştirilmektedir (Bueger, 2015: 159-161). Till, deniz güvenliğini “denizde iyi düzenin varlığı” şeklinde tanımlamıştır (Till, 2009: 5). Tehditler üzerinden açıklama yapan negatif temelli yaklaşım yerine, pozitif temel üzerine oturtulmuş bu açıklama, “iyi düzenin ne olduğu” ve “hangi aktörler tarafından belirlendiğinin” muğlaklığı, siyasi konjonktürle gelişen tehditleri içermemesi nedeniyle eleştirilmektedir (Scott, 2010: 76-94). Roach, daha genel ve kapsayıcı bir tanım yaparak “denizde ortaya çıkacak her türlü risk ve tehditten uzak kalma” durumu olarak açıklamıştır (Roach, 2004: 42). Ne var ki; bu tanım da tehditleri deniz ortamına yoğunlaştırması (*Örneğin liman güvenlinin sağlanması gibi konuları kapsamaması*) ve geleneksel olmayan tehditleri içermemesi nedeniyle eleştirilmektedir (Patricia, 2009). Görüldüğü üzere, deniz güvenliği kavramının içeriği üzerinde çok fazla anlam fazlalığı olduğu anlaşılmaktadır. Bir sonraki bölümde, bu kavram fazlalığının en aza indirgenmesi amacıyla ele alınan yaklaşım açıklanacaktır.

3.2. DENİZ GÜVENLİK MATRİSİ

Yukarıda yer alan Bölüm 3.1.’den anlaşılacağı üzere içinde birçok farklı disiplinin konusunu barındıran, küresel olayların tetiklediği sonuçlarla yeni anlamlar yüklenen, ulusal veya uluslararası aktörlerin tehdit algılarıyla yeniden şekillenen deniz güvenliği tanımı üzerinde mutabakata varılmamıştır. Deniz güvenliğinin geniş ve çok boyutlu yapısı nedeniyle belirlenmiş bir tanım altına sıkıştırmamanın faydasız olacağını değerlendiren Bueger, kavramın açıklanmasına yönelik farklı bir yaklaşım benimsemiştir (2015: 164). Deniz güvenlik matrisi adı verilen bu yaklaşım, hem yukarıda işaret edilen bütün açıklamaların bir çatı altında toplamasına imkân vermekte hem de kavramın dar bir alana sıkıştırılmasını önleyerek deniz güvenliği içinde değerlendirilebilecek yeni tehdit ve tanımlarına karşı bütüncül bir yapı sunmaktadır.

Şekil 3: Deniz Güvenlik Matrisi



Kaynak: Bueger, (2015: 161).

Deniz güvenlik matrisinde, deniz güvenliğinin çatısını “Deniz Çevresi”, “Ekonomik Gelişme”, “Ulusal Güvenlik” ve “İnsan Güvenliği” kavramları oluşturmaktadır. Bu kavramlar “Deniz Emniyeti”, “Mavi Ekonomi”, “Deniz Gücü” ve “Dayanım Gücü” başlıklarında özelleşerek, geleneksel ve geleneksel olmayan tehdit algılarıyla diğer bir ifadeyle “Deniz Kazaları”, “Deniz Kirliliği”, “Kaçakçılık”, “Deniz Haydutluğu”, “Yasadışı Balıkçılık”, “İnsan Kaçaklığı”, “Silahların Yayılması”, “Denizde Terörizm”, “İklim Değişikliği” konularıyla ilişkilendirilmektedir. Çatı kavramlar deniz güvenlik konusunun genel kapsamına ilişkin bilgi verirken, “Deniz Emniyeti”, “Mavi Ekonomi”, “Deniz Gücü” ve “Dayanım Gücü” alt başlıkları deniz güvenliğinin niteliğine ilişkin bilgiler sunmaktadır. Matriste yer alan konular hem merkezden çevreye hem de çevreden merkeze doğru akış halinde bulunmaktadır. Aynı zamanda matrisi oluşturan bütün kavram ve söylemler birbiriyle iletişim halinde bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle örneğin denizcilik gücü başlığı altında yer alan, deniz ticaret filosu, gemi inşa sanayi gibi faaliyetler, sürdürülebilir kalkınma kapsamında mavi ekonominin de konusu

oluşturmakta ya da deniz emniyetinin konusu içinde değerlendirilen deniz kirliliği benzer şekilde mavi ekonomi kapsamında değerlendirilebilmektedir. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında araştırmanın yönteminde belirtilen tasnifleme modeli çerçevesinde deniz güvenlik matrisinin ilgili başlıklarının açıklaması yapılmıştır.

3.2.1. Deniz Emniyeti

Deniz emniyeti (*maritime safety*) “denizde doğal güçlerin ve insan hatalarının (kasıtsız) neden olduğu olumsuz faaliyetlerden sakınma, tehlikeye yol açacak eylemlerin önüne geçmeye yönelik önlem almak” olarak tanımlanmaktadır. Yelkenli gemiler zamanında kötü hava koşullarında gemilerin seyre çıkmasının menedilmesi ile başlayan deniz emniyeti önlemleri, 13. ve 15. yüzyıllarda gemilere yük kısıtlaması uygulaması ile devam etmiştir. 16. yüzyılda gemilerin deniz şartlarına karşı dayanıklılığının tespiti amacıyla ilk “*sörvey*” uygulamalarına Kuzey Avrupa ülkelerince başlanmıştır. 18.yüzyılda günümüzdeki sigorta rejiminin örneği olarak üçüncü kişilerin bedel karşılığı denizde karşılaşılabilecek can ve mal kayıpları riskini almaları sağlanmıştır. 19.yüzyılda sanayi devrimi sonrasında gemi inşa ve gemi tahrik sistemlerinde görülen gelişim ticaret amacıyla seyre çıkan gemilerin çoğalmasına neden olmuştur. Bu durum deniz emniyetine yönelik günümüz yasal uygulamalarının başlanmasına neden olmuştur. 1857 yılında kabul edilen “Uluslararası İşaret Kod Kitabı” ve 1863 yılında kabul edilen “Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları” bu düzenlemelerin ilk örnekleridir (Boisson, 2000; Ustaoglu, 2001: 3-10). Bu düzenlenmeleri takiben;

Titanic kazası sonucu yapılan ilki 1914’te, son düzenlemesi ise 1974 yılında olan “Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (*SOLAS-International Convention for the Safety of Life at Sea*)” ile can emniyetine yönelik olarak gemilerin inşası, donanımı ve işletilmesinde standart belirlenmiş, 1965 yılında “Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi” (*FAL- Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*) ile gemi trafiğinin düzeninin sağlanmasına yönelik gemilerin avara ve aborda olmalarında bulunduracakları belgeler ve gemilerin limanda bağlı oldukları sırada

barınma standartları belirlenmiş, 1966 yılında “Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi (*LL- International Convention on Load Lines*)” ile gemilerle belirli bir rotada taşınabilecek maksimum yükleme miktarı belirlenmiş, 1969 yılında “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi” (*TONNAGE-International Convention on Tonnage Measurement of Ships*)” ile gemilerin kapasite aşımı ile can, mal ve çevre emniyetinde olumsuzluk yaratmamak maksadıyla azami yük ağırlıkları standarttı belirlenmiş, 1972 yılında “Denizde Çatmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Kitabı (*COLREG-Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*)” ile denizde seyrüsefer yapan gemilerin çatışmasını ve bu çatma sonucu oluşabilecek emniyetsiz durumları önlemek maksadıyla gemilerin sahip olacakları ışık, seda ve görsel işaretler, gemi hareketleri konusunda standartlar belirlenmiş, 1973 yılında “Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme” (*MARPOL- International Convention Port the Prevention of Pollution from Ships*) ile denizlerde kaza ile oluşabilecek çevre kirliliğini önlemek maksadıyla gemi taşımacılığı ile limanlarda uygulanacak standartlar belirlenmiş,1979 yılında “Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (*SAR-International Convention on Maritime Search and Rescue*)” ile denizde meydana kaza ve kaza sonrası kurtarma faaliyetine yönelik standart belirlenmiş, 1989 yılında imzalanan “Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (*SALVAGE-International Convention on Salvage*)” ile kurtarılmaya ihtiyaç duyan gemilerin kurtarıma faaliyetinde deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik standart belirlenmiş, 1989 yılında “Denizciler için Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (*STCW-International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*)” ile deniz kazalarını önlemeye yönelik olarak gemide görev alan personelin eğitim, uzmanlaşma ve istidam standartları belirlenmiş, 1998 yılında “Uluslararası Deniz Emniyeti Yönetim Kodu (*ISM-International Safety Management Code*)” ile gemi yönetimi, işletilmesi ve deniz kirliliğinin önüne geçmek için belirlenen standartlar güncellenmiş ve sertifika zorunluluğu getirilmiştir (Çevik, 2018).

Yukarıda belirtilen sözleşmelerin ana amacının, denizde doğal ve/veya kasıtsız insan faaliyetlerinin direkt veya dolaylı sonucu ile oluşabilecek durumların önüne geçmeye yönelik tedbirler olarak deniz emniyetinin tesis ve idame edilmesi olduğu görülmektedir. Bunun yanında özellikle Soğuk savaş sonrası artan asimetrik tehdit algısı ve buna yönelik yaşanmış olaylar çerçevesinde (1985 yılında *The Archille Lauro* adlı İtalyan bandıralı geminin kaçırılması, 2000 yılında *USS Cole A.B.D. savaş gemisinin uğradığı saldırı, 11 Eylül saldırısı, 2002 yılında Fransız tankeri Limburg'un uğrağı saldırı*) deniz emniyetine katkı sağlayan deniz güvenlik bildirimleri imzalanmıştır (Şahin, 2021: 39-41). Böylece;

1992 yılında “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme” (SUA- *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*) ile gemilerin kaçırılması veya gemilere karşı yasa dışı eylemlerde bulunulmasına yönelik tedbirler, 2002 yılında “ISPS-Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (*International Ship and Port Facility Security Code*) ile gemi ve limanların beklenmedik terörist saldırılarını önlemeye yönelik sahip olması gerekli seviye ve standartlar belirlenmiştir.

Günümüzde deniz emniyetine yönelik teknik, idari, yasal düzenlemeleri 1958 yılında BM'nin özel uzmanlık kuruluşu olarak kurulan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO- *International Maritime Organization*) tarafından gerçekleştirilmektedir (IMO, 2022a). Gerek önceki paragraflarda yer alan kurallara gerekse IMO düzenlemelerine bakıldığında deniz emniyetinin sağlanmasında “denizde can ve mal emniyeti” (*Safety of Life at Sea*) ile “deniz kirliliği emniyeti (*prevention of pollution of maritime environment from ships*) olarak iki temel bileşenin olduğu görülmekte (Kopacz vd., 2001: 199-204) ve deniz emniyeti ana omurgasının hem deniz kirliliği ve deniz kazaları hem de deniz kirliliği ve deniz kazalarına neden olabilecek eylemlerin önüne geçmek üzerine oturtulduğu görülmektedir. (Formela vd., 2019: 284-289). Müteakip maddelerde deniz emniyetinin bir fonksiyonu olarak deniz kazalarına ve deniz kirliliğine ilişkin açıklamalarda bulunulacaktır.

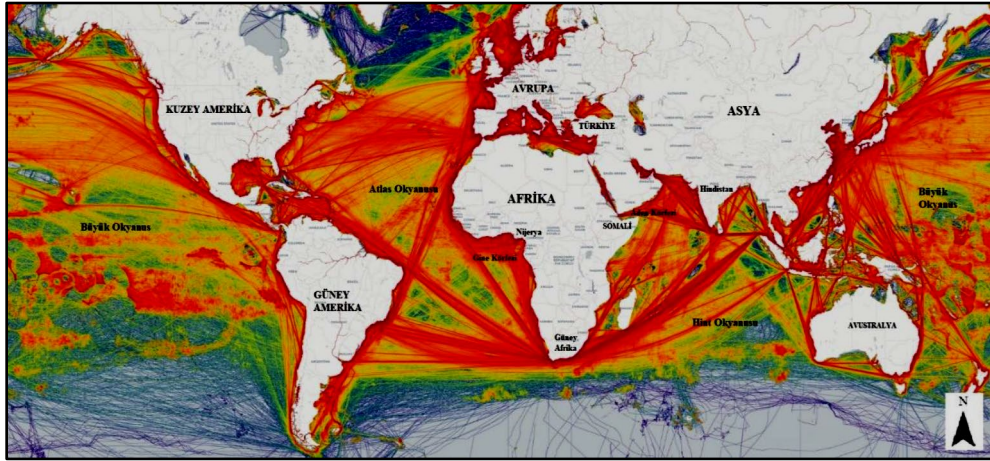
3.2.1.1. Deniz Kazaları

Deniz altı veya deniz üstünde gerek ulaşım gerekse ticari veya askeri amaçlı kullanılan gemilerde veya denize sabitlenen platformlarda meydana gelen olaylar ve bu olaylardan ötürü meydana gelen ölümler veya ciddi yaralanmalar deniz kazaları olarak açıklanmaktadır. Deniz kazaları batma, karaya oturma, yangın/patlama, çatışma, alabora (*geminin devrilecek şekilde yan yatması*), gemiden tehlikeli madde sızıntısı şeklinde oluşmaktadır. IMO tarafından deniz kazasında öne çıkan tehlikeler aşağıda yer almaktadır (IMO, 2022b: 7-11).

- Bir kişinin ölmesi veya ciddi şekilde yaralanması,
- Bir gemide ciddi maddi hasar oluşması,
- Geminin karaya oturması, geminin çatışması veya geminin kullanılamaz duruma gelmesi,
- Geminin kaza sonucunda deniz çevresine ve dolaylı olarak kara bağlantılarına ciddi hasar vermesi,
- Geminin deniz altyapısına zarar vermesi.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (*United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD*) verilerine göre, dünya ticaretinin %85'i yaklaşık olarak 100.000 gemi ile deniz yoluyla gerçekleşmektedir (UNCTAD Review of Marine Transport, 2021: 1-54). Bu durum beraberinde deniz kazalarının oluşmasındaki riskini yükseltmektedir.

Şekil 4: Dünya Deniz Ticaretinde Kullanılan Rotalar



Kaynak: Marinetraffic, (2023).

Yukarıda yer alan Şekil 4'te dünya üzerinde deniz ticaretinde kullanılan rotalar yer almaktadır (Şekil kapsamında, renk tonu kırmızıya yaklaştıkça, yoğunluk artmaktadır). Dünya çapınca bu yoğun deniz trafiğinden kaynaklı yaşanan deniz kazalarının 2012-2021 yılları arasındaki 10 yıllık oranlarına bakıldığında (100 GT² (gros tonaj) üzerinde) 892 tane geminin deniz kazaları neticesinde kullanılamaz duruma geldiği görülmektedir. Aynı süre içinde meydana gelen toplam deniz kazalarının ise 26,707 olduğu görülmektedir (Tablo 3).

Tablo 3: 2012-2021 Yıllarına Ait Deniz Kaza Sayıları

Bölgeler	Deniz Kazaları
Doğu Akdeniz ve Karadeniz	4763
Biskay Körfezi, İngiliz Kanalı	4612
Çin, Endonezya, Filipinler	2574
Baltık Denizi	1483
Japonya, Kore ve Kuzey Çin	1324
Norveç Kuzeyi ve İzlanda	1106

² GT (Gros Tonaj): IMO tarafından 1969 yılında kabul edilen ve 1982'de yürürlüğe giren "Gemilerin Tonajlarını Ölçme Hakkında Uluslararası Sözleşme"de tanımlanmıştır. Gemilerin büyüklüğünü tanımlamak için kullanılmaktadır. Gemilerin ticari amaçlı kullandıkları bütün yerlerin hacimsel oranını ifade etmektedir. 1 tonluk hacimsel olarak denizde 2,84 m³ lük alanı kapsamaktadır. 1 Gros tonaj kabaca ağırlık olarak 1016,046 kg eşit kabul edilirse gemilerin gros tonajlarının hacimsel olarak kapladıkları alan= Gemi gros tonajı x kg olarak x 2,84 m³ ile bulunabilir.

Batı Akdeniz	1073
Kuzey Amerika Batı Sahili	1057
Batı Afrika Sahilleri	923
Diğer yerler	6329
Toplam	26707

Kaynak: Safety and Shipping Review, (2022: 10-17).

Yaşanan bu deniz kazaları, can kayıplarının yanında dünya deniz ticaretinin aksamasına ve ülkeleri milyarlarca dolar zarara da uğratmaktadır. Örneğin, 23 Mart 2021 tarihinde 18.000 TEU ³(twenty-foot equivalent unit) kapasiteli “Ever Given” adlı konteyner gemisi altı gün boyunca Süveyş Kanalı’nda sıkışmıştır. Dünya ticaretinde yaşanan altı günlük bu gecikmenin maliyeti 9,6 milyar dolar olarak açıklanmıştır (Insurance Information Institute, 2022). Bu durumun, küresel ölçüde kamuoyunda bıraktığı etki düşünüldüğünde deniz emniyeti yönelik önemli olaylar arasında yer alacağı dikkate alınmalıdır.

3.2.1.2. Deniz Kirliliği

Kimyasal, sanayi, tarımsal, evsel atıkların deniz ekosistemlerinde yapmış olduğu bozulmalara, bu bozulmalar sonucunda denizlerden ekonomik olarak yararlanmayı da engelleyecek her türlü faaliyete deniz kirliliği adı verilmektedir (Sharma vd., 2023: 1-5). Deniz ekosistemi, denizlerde yaşayan en küçük canlı türü olan planktonlardan en büyük türü olan mavi balinalara, denizlerde yetişen bitki ve ağaçların oluşturduğu yaşam döngüsüdür. Bu yaşam döngüsü, dünyada solunan temiz oksijenin %75’nin sağlamanın yanında, azot, karbon, kükürt gibi insan yaşamında gerekli olan maddelerin döngüsünde çok önemli yere sahiptir. Deniz ekosisteminde oluşan kirlilik kaynakları “doğrudan

³ TEU (twenty-foot equivalent unit): İngiliz uzunluk ölçü biriminde 1 fit(ft), 30,48 cm’ye denk gelmektedir. TEU, 20 ft.uzunluğunda bulunan konteynera verilen kısaltmadır. Ro-Ro gemileri olarak adlandırılan gemiler taşıyabildikleri konteyner miktarlarına göre sınıflandırılmaktadır.

deşarj, yüzeysel akış, gemi kirliliği, derin deniz madenciliği, ışık ve gürültü kirliliği” olarak çeşitlenmektedir (Özdemir, 2012: 373-377).

“Doğrudandeşarj” kirliliği, kent kanalizasyonlarının veya altın, bakır gibi madenlerin topraktan çıkarılması esnasında kullanılan kimyasal maddelerin doğrudan veya dolaylı olarak denizlere boşaltılmasıdır. Tarım alanlarında, şehir, limanlarda yüksel oranda kullanılan endüstriyel maddeler, rüzgâr yağmur gibi etkilerle (yüzeysel akış) toprağa karışmakta denizlere ulaşmaktadır.

Balast suyu, “*gemilerin deniz üzerinde mukavim tekne yapılarının bozulmadan denizde yüzebilmeleri için, ticari malzemelerin yükleme/boşaltımı sonrası dengede kalabilmek için aldıkları veya boşalttıkları su*” olarak tanımlanmaktadır. Balast suyu, mikroskobik canlıların kendi yaşam alanları dışında başka bölgelere taşınmasına ve istilacı türlerin çoğaltmasına neden olarak deniz ekosisteminde ciddi tahribat yaratmaktadır. Örneğin A.B.D.’de istilacı türlerin yıllık 138 milyar dolar zarar yol açtığı belirtilmektedir (Wilhelmsson vd, 2013: 126-167).

Derin deniz madenciliği, deniz yüzeyinin yaklaşık 4000 metreye kadar olan derinliklerinden değerli madenlerin (*Altın, gümüş, bakır, kobalt, çinko, nikel, kurşun, manganez*) çıkarılmasıdır. Bu madenlerin deniz dibinden çıkarılan cevherleri deniz yüzeyine aktarılmakta ve ardından işlenmektedir. Derin deniz madenciliğinde gerek madenlerin işlenmesinde kullanılan kimyasalların gerekse madenlerin çıkarılmasının ardından oluşan sediment bulanıklığının deniz ekosistemine çok ciddi zarar verdiği ifade edilmektedir. Bu bulanıklık, akıntı, rüzgâr, gelgit gibi doğal nedenlerle başka bölgelere yayılmaktadır. Yayılan alanlarda, güneş enerjisinden yararlanamayan planktonların besin döngüsü önemli ölçüde bozulmaktadır (Weaver ve Billett, 2019: 20-50). Tablo 4’ de derin deniz madenciliğinde yoğun olarak kullanılan madenlerin karada kalan rezerv miktarlarına ilişkin veri yer almaktadır. Bahse konu miktarlar incelendiğinde modern yaşamın her alanında kullanılan bu madenlerin derin deniz madenciliği dışında başka

yöntemlerle çıkarılmasının veya sediment bulanıklığına çözüm üretilmesinin daha doğru bir seçenek olacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 4: Derin Deniz Madenciliğinde Çıkarılan Madenlerin Karalarda Kalan Tahmini Miktarı

Metal	Yeryüzünde kalan tahmini rezerv miktarı (ton)	Yıllık Ortalama Tüketim (ton)	Tahmini Kalan Rezerv Miktarı (yıl)
Bakır	790 000 000	20 100 000	39
Kobalt	7 100 000	111 000	64
Nikel	74 000 000	2 090 000	35
Çinko	230 000 000	12 600 000	18
Kurşun	88 000 000	4 710 000	19
Manganez	680 000 000	15 700 000	43

Kaynak: Sharman ve Smith 2019: 10-20.

Işık kirliliği, ampullerin modern yaşamda kullanımına başlandığı günümüzden yaklaşık 150 yıl öncesinden itibaren deniz ekosistemini etkilemektedir. Modern şehirlerin aydınlatılmasında kullanılan yapay ışık, karalardan gökyüzüne, gökyüzünden de denizlere veya doğrudan denizlere yansyarak deniz canlılarının yaşam döngülerinin bozulmasına, bu bozulmayla birlikte düzensiz ve zamansız göçlere, küçük canlılarının büyük canlılara için daha kolay hedef olmasına neden olabilmektedir (Reçber, 2022: 4-8; National Geographic, 2022).

Gürültü kirliliğinin deniz ekosistemine etkisi özellikle yunus, balina gibi deniz memelileri üzerinde gözlemlenmektedir. Gemi pervaneleri, sonarlar, deniz memelerinin iletişime zarar vermekte, göçlerin düzensizleşmesine, üreme alanlarının karmaşıklaşmasına neden olmaktadır (Rettig, 1994:87-94).

Denizlerde var olan atıkların günümüzde %80 'nin plastik kaynaklı olduğu ve her yıl yaklaşık 8-10 milyon metrik ton plastik kaynaklı atıkların denizlere karıştığı belirtilmektedir. Okyanus tabanında her 1 nm² (milkare- *nautical mile*)'lik alanda plastik atık olduğu düşünülmektedir. Plastik atıkların oranının 1960 yıllardan itibaren üç katına çıktığı gözlemlenmiştir. Plastik atıkların, çözülme için kuru bir ortama ve güneş ışığına ihtiyaç duymaları, denizlerde yer alan plastiklerin daha uzun süreli kalmalarına neden olmaktadır. Plastik atıkların deniz ekosistemindeki canlılara doğrudan ve dolaylı etkisi bulunmaktadır. Doğrudan etkide, plastik atıklar deniz canlılarına takılmakta veya besin zincirine istemsizce dahil olmakta, deniz canlıları olağan yaşam döngülerine devam edememektedirler. Kuzey Pasifik Okyanusunda her yıl balıkların yaklaşık 12000 ile 24000 arası plastik atığa maruz kaldıkları, deniz kaplumbağalarının, deniz kuşlarının ve deniz memelilerinin midelerinin plastik atıklarla dolu olduğu belirtilmektedir (Kantai, 2020:1-7; IOC, 2022).

Dolaylı etkilenme, deniz canlılarının mikro plastik olarak adlandırılan, denizlerde çözülmüş plastikleri beslenmelerinde kullanmalarıyla oluşmaktadır. Bunun yanında, plastikten yapılmış “hayalet ağ” olarak adlandırılan balıkçı ağlarının etkileri de göz ardı edilemeyecek boyutlardadır. Balıkçılar tarafından bilerek bırakılan hayalet ağları denizlerde insanlar tarafından atıkların %10'nu, denizlerdeki makro plastiklerin %1'ni oluşturmaktadır. Bu ağlar ortalama olarak balık popülasyonunun %10'nun yok olmasına neden olmaktadır (Theguardian, 2022; Tsutsumi, 1995: 108-115).

Bunun yanında, kaçak olarak denize boşaltılan gemi yağları, konteyner gemilerinden düşen konteyner, gemilerin gazsızlaştırma işlemleri (*gas-free*), pis su tahliyeleri, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin başında gelmektedir. Deniz kazaları sonucu petrol ve türevlerinin sızıntısı ile oluşan kirlenmeler ise küresel ölçüde bıraktığı etkiler nedeniyle en dikkat çekici olaylar değerlendirilmektedir. Örneğin, 1967 yılında İngiltere sahillerinde karaya oturarak yaklaşık olarak 117000 ton petrolün denize dökülmesine neden olan “Torrey Canyon” adlı tanker, bıraktığı etki ve sonrasında deniz kirliliğine

yönelik alınan eylemlerle kilometre taşı olmuştur (Ustaoglu, 2001: 16; ITOPF, 2023) (Dünyada büyük deniz kirliliğine yol açan tanker kazalarına ait detaylı için bkz. Ek-1).

3.2.2. Denizcilik Gücü

Bir devletin siyasi, askeri, kültürel, ekonomik, bilimsel ve teknolojik alanlarda sahip olduğu toplam güce milli güç denilmektedir. Speller denizciliği, insanların denizlerle ve okyanuslarla olan bütün ilişkilerinin toplamı olarak ifade etmektedir (2008: 125). Denizcilik gücü ise, devletlerin denizle ve okyanusla olan bütün ilişkilerinde denizciliğe maddi ve manevi katkı sağlayan faaliyetlerin tamamı olarak açıklanmaktadır. Denizcilik gücünün öne çıkan unsurlarının ülke donanmalarından ticaret filolarına, limanlardan tersanelere, balıkçılık faaliyetlerinden deniz turizmine, deniz edebiyatından deniz sporlarına vb. çeşitlendiği görülmektedir (Gürdeniz, 2022: 19-36).

Buna göre denizlerle ilgili soyut ve somut tüm varlık ve faaliyetlerin verimliliğini oluşturan denizcilik gücü, salt askeri gücü diğer bir ifadeyle donanma gücünü işaret etmemekte (Till, 2009; Grove, 1990: 3-27; Gray, 1992) deniz güvenliğinin en önemli destek mekanizmalarından biri olarak milli gücün kapsamı içinde yer alan bütün noktalara vurgu yapmaktadır. Günümüzde küresel ve/veya bölgesel güçlerin tamamı mutlak bir denizcilik gücüne sahip olduğu gözükmemektedir. İlerleyen kısımlarda bu çalışma kapsamında denizcilik gücü faktörleri olarak değerlendirilen konulara ilişkin açıklamalarda bulunulacaktır.

3.2.2.1. Donanma Gücü

Askeri gücün politik etkiye dönüştürülme süreci, strateji olarak ifade edilmektedir (Kane ve Lonsdale, 2016: 30). Askeri güce, deniz gücü çerçevesinde yaklaşıldığında buradaki maksadın donanma olduğu görülmektedir. Donanma, bir devletin denizlerdeki silahlı gücünü temsil etmektedir. Temel olarak tarihte donanmaların ilk kuruluşundan itibaren

devlet yapısındaki görevlerinde bir değişiklik olmamıştır. Bu görevlerin başında ülke savunması ve deniz ulaştırma yollarının güvenliğinin sağlanması gelmektedir.

Donanmaların, deniz güvenlik ve dış politikaların şekillendirilmesinde sahip olduğu bu önemli rol Amerikalı amiral ve teorisyen Mahan tarafından “Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi” adlı çalışmasında somutlaştırılmıştır (Mahan, 1890). Mahan, dünyada küresel güç olmak isteyen devletlerin öncelikle güçlü bir donanmayla denizlerde hakimiyet kurması gerektiğini ve bu hakimiyetinin coğrafi konum, arazinin büyüklüğü (kıyı hatlarının uzunluğu), fiziki yapı (kıyı hatlarında sahip olunan liman kolaylıkları vb.), ulusal karakter (denizci ulus, denizci nüfus sayısı) gibi koşullarla desteklenmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bu rolün geçmişte Hollandalılar, Portekizler, İngilizler ve günümüzde ABD tarafında başarı ile uyguladığı görülmektedir. Bahse konu devletler diğer devletler ile ilişkilerinde donanmalarını hegemonyanın bir parçası olarak kullandıkları ölçüde uluslararası düzeyde etkiye sahip olmuşlardır (Miller, 1949: 1-8; Wescott, 2013: 37-62; Gülenç, 2011: 14-53).

Küreselleşmeyle beraber artan deniz ticaretinin getirdiği ekonomik zenginlik ülkelerin refah seviyesini arttırmakta, artan bu refah seviyesi devletlerin bağımlı olduğu deniz ulaştırma yollarının güvenlik ihtiyaçlarını aynı oranda büyütmektedir. Bu ihtiyaç beraberinde deniz güvenlik politikalarının oluşmasına zemin hazırlamaktadır.

Deniz gücünün en önemli araçlarından olan donanma gücü günümüzde de oranı her geçen gün ivmelenerek artan deniz kaynaklı hidrokarbon zenginliklere, deniz madenlerine, gıda tüketimlerine yönelik menfaatlerin korunmasında belirleyici bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır (Till, 2009: 10-136). Örneğin ABD, AB, İngiltere ve Almanya'nın deniz güvenlik belgelerinde, deniz güvenliğinin sağlanmasının hayati derecede önemli olduğunu belirterek, etkin ve güçlü donanma vurgusu yaptığı görülmektedir (EU, 2014; UK, 2022; DHS, 2005, Maritime Agenda, 2017).

Tablo 5: G-7 Ülkelerinin Milli Gelir ve Donanmaları Arasındaki İlişki

Ülke	Gayri Safi Milli Hasıla (Milyon dolar)	Ekonomi Büyüklüğünün Dünya Sıralaması	Gayri Safi Milli Hasıla Oranı (Dünya)	Donanma Gücü (Dünya Sıralaması)
ABD(G-7)	20 996 884	1	% 24, 61	1
Almanya	3 846 414	4	4,51%	17
Çin (G-7)	14 722 801	2	17,25%	2
Fransa(G-7)	2 637 134	7	3,09%	8
İngiltere (G-7)	2 764 198	5	3,24%	9
İtalya (G-7)	1 888 709	8	% 2, 21	10
Japonya (G-7)	5 057 759	3	% 5.93	6
Kanada (G-7)	1 644 037	9	1,93%	22
Türkiye	720 098	19	% 0.84	11

Kaynak: Wordlbank, 2022; Globalfire, 2022.

Tablo 5’de, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ve donanma güçleri arasındaki ilişki gösterilmiştir. Almanya ve Kanada dışında yer alan ülkelerin donanma ve ekonomik güç arasında sahip olduğu anlamlı pozitif korelasyon bu etkileşimin tutarlılığını ve doğrulunu göstermektedir.

3.2.2.2. Deniz Ticaret Filosu

Günümüzde dünya ticaretinin yük olarak %80’i; değer olarak ise %70’i deniz yoluyla yapılmaktadır. Bu ticaret yaklaşık 100.000 gemi ile gerçekleştirilmiştir. Gemilerin toplam yük kapasiteleri 2021 yılı itibariyle 2,1 milyar DWT’dur. Bu toplam yükün %42,77’sini dökme yük (*en çok kömür cevheri, kömür ve tahıl*); %29’nu petrol ve benzeri sıvı yük; %13’nü konteyner taşımacılığı oluşturmaktadır (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2021: 16). Deniz yolu taşımacılığı sayesinde birim zamanda büyük miktarda yük taşınması, deniz yolu yük taşımacılığının demiryolu taşımacılığına göre üç buçuk, kara yolu taşımacılığına göre yedi, havayolu taşımacılığına göre 14 kat daha ucuz olması deniz güvenlik politikalarında deniz ticaret filolarının öne çıkmasını temel sebepleri olarak değerlendirilebilmektedir (Andersson vd., 2016).

Bu veriler dikkate alındığında, devletin deniz güvenlik politikalarında yoğun olarak vurguladıkları alanların başında donanma gücüyle birlikte deniz ticaret filoları olduğu görülmektedir. Örneğin, ABD deniz güvenlik belgesinde deniz ticaretine yönelik “*ABD ve dünyadaki insanların ekonomik refahı büyük ölçüde okyanuslardan geçen ticaret ve ticarete bağlı olduğundan, deniz güvenliği en önemli öncelik olmalıdır*” (DHS, 2005: 2) açıklamasının yer aldığı görülmektedir. Bununla birlikte, bazı gelişmiş ülkelerin deniz ticaretine yönelik sahip oldukları veriler sanki bu ülkelerin deniz ticaretini ikinci plana attıkları izlenimini de verebilmektedir. İlerleyen paragraflarda, deniz ticaretine yönelik bazı kavramlara ilişkin açıklamalarda bulunularak devletlerin sahip oldukları deniz ticaret verilerinin daha sağlıklı şekilde anlaşılması sağlanacaktır.

Deniz ticaretinde neoliberal ekonomi modelleriyle ortaya çıkan kolay bayrak uygulaması, ülkelerde mevcut gemi acentelerinin çoğalmasına ve bu acentelerin düşük vergi alan ülkeler adına bayrak taşımasına neden olmuştur. Bu durum, gelişmiş ülkelerin her ne kadar ticaret rakamlarının dünya ölçeğinde yüksek olmasına rağmen, gemi sahipliği (*fleet ownership*), ulusal bayraklı gemi (*national flagged fleet*), sayılarının düşük olmasına; bununla birlikte, gelişmemiş/gelişmekte olan bazı ülkelerin de gemi sahipliği ve ulusal bayraklı gemi sayılarının yüksek olmasına neden olmaktadır. Örneğin Panama 344 milyon DWT ve 7980 tane kayıtlı gemi ile dünyanın en büyük siciline sahip ülkesi olmasına rağmen, gayri safi milli hasılasının küresel ölçekteki oranı sadece %0.06’dır (IMF, 2022).

Deniz ticaretinde sık karşılaşılan diğer bir yanlışlık ise gemi sicil kaydı ile ticaret filo sahipliği üzerinde olmaktadır. Diğer bir ifadeyle, Panama en büyük gemi sicil kaydına sahip ülkedir ancak deniz ticaret filosu sahipliği açısından dünyada ilk 30 ülke arasında değildir. Günümüzde deniz ticaret filosu sahipliği kapsamında Yunanistan, Çin ve Japonya dünya ticaret filosunun tonaj olarak %48,6’sını kontrol etmektedir. Türkiye’nin dünya ticaret filosundaki oranı ise %1,32’dir (İMEAK Sektör Raporu, 2021: 40-42). 2021 yılı itibariyle Türk sahipli ticaret filomuz dünya genelinde 29,3 milyon DWT ile 15’nci sırada yer almaktadır (GİSBİR Sektör Raporu, 2020:7).

Tablo 6: Dünya Ticaret Filosu

Dünya Sıralaması (DWT)		Ulusal Bayrak				Yabancı Bayrak				Kontrol Edilen Toplam Filo			
2019 YIL SONU	Ülkeler	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş (Yıl)	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş (Yıl)	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş (Yıl)
1	Yunanistan	688	65.545	50	15,1	4.238	329.049	2.036	11,5	4.926	394.593	2.086	12,0
2	Çin	3.832	95.314	954	12,3	2.856	201.039	3.074	12,0	6.688	296.353	4.028	12,2
3	Japonya	852	37.139	238	12,0	3.332	212.571	1.853	8,2	4.184	246.710	2.090	9,0
4	Almanya	177	8.227	600	16,5	2.449	80.871	3.578	12,5	2.626	89.098	4.178	12,8
5	G.Kore	722	13.865	145	18,0	908	71.490	422	11,5	1.630	85.354	567	14,4
6	Norveç	587	17.582	58	15,3	1.125	58.460	485	14,1	1.712	76.042	543	14,5
7	Singapur	738	29.239	325	9,7	829	35.966	550	14,1	1.567	65.204	875	12,0
8	Amerika	206	5.832	92	22,7	971	53.491	204	14,3	1.177	59.323	296	15,8
9	Tayvan	130	6.559	175	15,6	815	44.763	833	12,7	945	51.322	1.008	13,1
10	İtalya	417	10.364	72	187,0	686	39.795	1.563	11,5	1.103	50.159	1.635	14,2
11	Danimarka	361	20.410	1.412	14,6	521	24.766	1.148	12,0	882	45.176	2.561	13,1
12	Hong Kong	416	22.830	27	9,5	561	16.955	42	19,4	977	39.784	68	15,2
13	İngiltere	185	6.108	115	13,0	604	31.889	839	12,1	789	37.995	954	12,3
14	Kanada	132	1.688	10	24,1*	386	29.904	620	11,1	518	31.593	930	14,4
15	Türkiye	410	6.194	84	22,1	1.074	23.157	242	19,4	1.484	29.352	325	20,1
16	Belçika	90	10.044	18	10,8	159	18.411	62	9,8	249	28.455	80	10,2
17	Hindistan	629	15.573	19	14,6	167	11.162	4	13,7	796	26.735	23	14,4
18	Rusya	1.148	7.749	97	29,2	336	15.422	39	20,1	1.484	23.171	136	27,1
19	Endonezya	1.956	20.051	212	23,3	74	1.582	18	19,4	2.030	21.633	230	23,1
20	İran	208	18.173	103	18,7	4	12	-	33,8	212	18.185	103	19,0
21	B.A.E.	49	277	6	15,0	545	17.603	135	20,2	594	17.879	141	19,8
22	Suudi Arabistan	111	13.270	8	15,6	39	3.994	-	19,1	150	17.264	8	16,5
23	Fransa	118	3.528	242	13,8	203	12.698	940	10,9	321	16.226	1.181	12,0
24	Bermuda	1	13	-	11,3	90	14.502	40	7,7	91	14.515	40	7,8
25	Malezya	198	6.380	23	18,2	132	8.114	1	15,3	330	14.494	25	17,0
26	Hollanda	566	4.704	201	12,8	330	7.075	75	14,0	896	11.779	278	13,3
27	VietNam	628	7.662	40	133,	130	2.072	4	19,6	958	9.734	44	14,2
28	İsviçre	27	1.146	3	8,2	195	8.026	5	11,3	222	9.172	9	10,9
29	Tayland	311	5.614	30	25,7	76	2.964	31	16,1	387	8.578	61	23,8
30	Umman	5	6	-	12,8	51	8.090	1	9,2	56	8.075	1	9,5
TOPLAM 30 ÜLKE		16.098	461.084	5.360	16,5	23.886	1.385.869	19.144	12,6	39.984	1.846.954	24.504	14,2
DİĞER		2.311	33.750	221	23,6*	2.609	75.285	351	20,8	4.920	106.035	572	22,1
ALT TOPLAM		18.409	494.835	5.581	17,4	26.495	1.461.155	19.495	13,4	44.904	1.955.989	25.076	15,0
BİLİNMEYEN										470	5.607	139	25,4
TOPLAM DÜNYA FİLOSU										45.374	1.961.597	25.215	15,1

Kaynak: GİSBİR Sektör Raporu, (2020: 7).

Tablo 6’da, gayri safi milli hasılası yüksek ülkelerin donanma güçlerinin ileri seviyede olmasına rağmen, kendi sahipliklerinde bulunan deniz ticaret filolarında dünya ölçeğinde geride oldukları görülmektedir. Bu durumun temel sebebinin daha önce aktarıldığı üzere kolay bayrak uygulaması olduğu görülmektedir.

Tablo 7: Ekonomi Büyüklük- Sicil Kaydı- Ticaret Filosu- Donanma Karşılaştırması

Ülke	Ekonomi Büyüklüğünün Dünya Sıralaması	Sicil Kaydı (Dünya-DWT)	Ticaret Filosu (Dünya-DWT))	Donanma Gücü (Dünya Sıralaması)
ABD	1	12 456	2.60%	1
Almanya	4	7 618	4.92%	17
Çin	2	107 583	% 11, 56	2
Fransa	7	-	0.64%	8
İngiltere	5	12 063	2.54%	9
İtalya	8	11 255	0.77%	10
Japonya	3	39 091	11.43%	6
Kanada	9	-	0.46%	22
Panama	-	344 200	-	-
Türkiye	19	6 425	1.46%	11
Yunanistan		64 850	17.64%	21

Kaynak: IMF, 2022; UNCTAD Review of Maritime Transport, 2021.

Bunun yanında, donanma gücü kısmında aktarıldığı gibi “devletlerin kendi çıkarları için ticaret yapan gemilerin” güvenliğini sağlamak için güçlü donanmaya sahip olma alışkanlığı devam etmektedir. Tablo 7’de görülen, devletlerin donanma güçleri ile gelişmişlik düzeyleri arasındaki anlamlı ilişki bu görüşü desteklemektedir. (Brodie, 2011: 161-204). Zira, “deniz ticaret yollarının, deniz ticaret filolarının ve limanlarının güvenliğinin” sağlanamadığı bir ortamda, güvenlikten bahsetmek mümkün gözükmemektedir (Gürdeniz, 2015: 43-45). Uluslararası ticaretin büyük oranda (*yük olarak %80’i; değer olarak ise %70’i*) deniz ticaretiyle yapıldığı günümüzde, deniz ticaret filoları devletleri birbirine bağlayarak gelişme ve kalkınmalarını sağlayan en önemli yapı taşlarından biri olarak gözükmektedir.

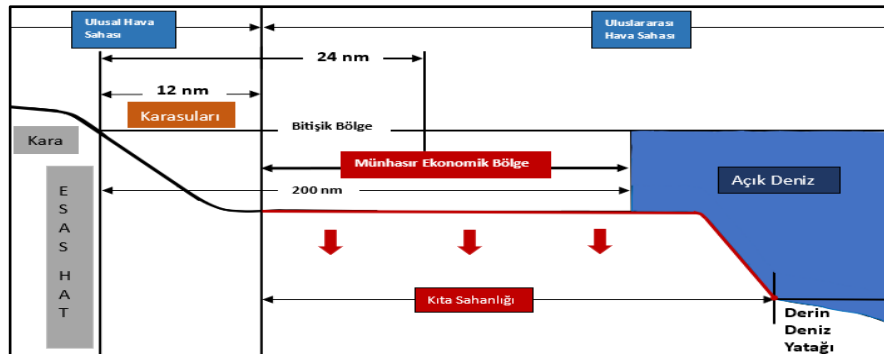
3.2.2.3. Deniz Yetki Alanları

Devlet, belirli bir toprak parçası üzerinde yaşayan insan topluluğunun belirli bir egemenlik altında örgütlenmesidir. Devletin örgütlenen bu yapısı, coğrafi olarak kara ülkesi, hava ülkesi ve deniz ülkesi olmak üzere üç kısımdan oluşmaktadır. Deniz ve hava ülkesinin, kara ülkesinden farkı, devletin buralardaki yetkilerini kara ülkesinden bağımsız olarak

bırakamaz ve devredemez olmasıdır. Devletin deniz ülkesindeki egemenliği bu yönüyle, kara ülkesi bağlı olmaktadır. Diğer bir ifadeyle deniz ülkesine ilişkin tanımlamalar ve yetkiler kara ülkesinin sınırları üzerinden yapılmakta ve çeşitlenmektedir (Toluner, 1996: 54-169; Özman, 2006: 212).

Devletin, deniz ülkesinin sınırlarının devletin egemenliğinin salt kendisine ait iç sular, karasuları ile belirli şartlarda bazı haklara sahip olduğu açık denizler olarak çeşitlendiği görülmektedir (Toluner, 1996: 54-68). Deniz ülkesinin sınırlarının belirlenmesinde temel belirleyici tanımlama karasularının iç ve dış sınırındır. Karasularının iç sınırının kara ülkesi ile kalan kısmı, “iç sular”; karasularının iç sınırının ötesinde kalan yerler ise “karasuları” olarak adlandırılmakta, karasularının bittiği yerden itibaren ise “Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanelığı” olarak adlandırılmaktadır⁴ (Şekil 5).

Şekil 5: Deniz Yetki Alanlarını Gösteren Örnek Şekil



Kaynak: Kurumahmut ve Yayı, (2011: 145).

⁴ “Bahse konu kavramlar direkt olarak deniz hukuku kavramları ile ilgilidir. Deniz hukukunun temel kaynağı olarak örf ve âdet hukukudur. Deniz hukukunu yazılı hale getirerek resmi tedvin (kodifikasyon) çalışmalarının ilki 1930 yılında Milletler Cemiyeti Çerçevesinde yapılmış, ancak başarılı olamamıştır. İkincisine 1947 yılında başlanma kararı verilmiş, 1949 yılında “Karasuları ve Açık Denizler Hukukuna” uygun konuları belirlemek üzere 1950-1956 yıllarında anlaşma taslağı oluşturulmuştur. Buna göre, 1958 yılında, Cenevre Deniz Hukuku sözleşmesi kabul edilmiştir (I. Deniz Hukuku Sözleşmesi). Bu sözleşmenin ardından II. Deniz Hukuku Sözleşmesi yapılmıştır. III. Deniz hukuku sözleşmesi çalışmalarına 1974 yılında Karakas'ta başlanmış ve 1982 yılında imzalanmıştır. En son imzalanan III. Deniz Hukuku sözleşmesi en kapsamlı sözleşmedir. Bu sözleşmede Kıta Sahanelığı, Münhasır Ekonomik Bölge kavramları kabul edilmiştir. Türkiye I. Deniz Hukukunu kabul etmiş, III. Deniz Hukuku sözleşmesini imzalamamıştır”. Detaylı bilgi için bkz. “Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk, Gözden Geçirilmiş 16. Basım, Turhan Kitabevi, Ankara, 2017.

Uluslararası hukuk kapsamında, deniz hukuku açısından en çok tartışılan konulardan birinin devletlerin karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerinin sınırlandırılması olduğu görülmektedir (Gözügüzelli, 2019: 418-430). Konuya deniz güvenliği çerçevesinde yaklaşıldığında, devletlerin bu alanların sınırlarının belirlenmesinde karşılaştıkları problemler deniz yetki alanlarındaki sorunlarını oluşturmakta, bu alanlardaki deniz ortamının (çevre, alt yapı, güvenlik vb.) diğer kıyı devletinin aleyhine bozularak ekonomik, ticari ve askeri faaliyetleri kısıtlayabilecek her türlü eylem deniz güvenliğinin bir parçasını olarak görülmektedir (Şahin ve Sadioğlu, 2023: 145-146; Klein, 2011: 11).

Bu alanlarda karşılaşılan sorunların nedenlerinden birinin de denizin kendi doğal yapısından kaynaklanan belirsizlik ve esnekliğin yarattığı ortamın yorumlanma şeklinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Öyle ki, bu yorumlar devletlerin belirli durumlardaki bakış açısında göre farklılaşmaktadır. Örneğin, karasuları genişliği belirli yöntemlerle hesaplanan iç sularının bitişinden itibaren hesaplanmaktadır. Karasuları genişliği konusunda I. ve II. Deniz Hukuku Sözleşmelerinde bir karar alınamamış, III. Deniz Hukuku Sözleşmesinde şu şekilde belirlenmiştir;

“Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren⁵ 12 deniz milini geçemez.”

Bu sözleşme, devletlere karasularının genişliği konusunda bir çerçeve çizmesine rağmen coğrafi, hukuksal, tarihi nedenlerle sınırların belirlenmesinde bazı devletlerce kısıtlamalara ve özel düzenlemelere gidildiği görülmektedir. Tablo 8’de görüldüğü üzere, dünya üzerinde bulunan egemen devletler, bazı durumlarda 12 mil sınırlamasında değişikliğe gitmektedirler.

⁵ Bahse konu yöntemler için bkz. Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5.Basım,1996.

Tablo 8: Egemen Devletlerin Uyguladığı Karasuları Genişlikleri

Uygulayan Devletler	Uygulanan Karasuları Genişlikleri				
	3 Mil	6 Mil	12 Mil	30 mil	200 mil
132 Egemen devlet bütün deniz alanlarında 12 deniz mili uygulamakta			12 deniz mili		
Türkiye		Ege Denizinde 6 mil.	Diğer deniz alanlarında 12 mil		
Avusturya,Belize, Japonya, İngiltere Papua Yeni Gine	Bazı deniz alanlarında 3 mil.		Diğer Deniz alanlarında 12 mil.		
Yunanistan		Ege Denizi 6 mil.	Diğer deniz alanlarında 12 mil		
Ürdün	3 mil.				
Benin, Ekvador, Liberya, Peru, Somali, El Salvador					200 mil

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Karasuları genişliğinin ülkeler arasında birer çatışma ve hatta savaş sebebi sayılmasının temel sebebi bu alanda devletlere tanınan mutlak yetkililerdir. Bu yetkililerden en önemlisi, diğer gemilerin⁶ bu alanlardan geçerken uyması gereken “zararsız geçiş” kurallarıdır. Zira, BMDHS’ göre bu kuralların ihlali kıyı devletinin barışına ve güvenliğine halel getirmiş sayılmaktadır.

BMDHS Madde 17 ile madde 30 arasında açıkça görüldüğü (UN, 1994: 26-31) gibi, karasularında kıyı devletine tanınan haklar şüpheye yer vermeyecek şekilde nettir. Devletler arasında çıkan sorunların temel nedeni ise kıyı devletine verilen hakların hangi durumda kıyı devletine zarar verdiğinin, diğer bir ifadeyle hangi durumlarda geçişin zararları olduğunu tespit edecek uluslararası kurumların yokluğudur. Bu zararı tespit ve

⁶ Uluslararası Adalet Divanı’nın, İngiltere ile Arnavutluk arasındaki içtihadına göre; zararsız gemi geçişlerinde savaş gemileri ile ticaret gemilerin arasında bir farklılık bulunmamaktadır. Buna göre, savaş gemilerinin de zararsız geçiş hakları vardır, ancak çoğu zaman bu yetki kıyı devletinin zorlaştırıcı tedbirlerinden dolayı savaş gemileri tarafından uygulanmamaktadır (International Court of Justice Reports of Judgements Advisory Options and Orders, 1949, Erişim: 05 Ağustos 2022).

değerlendirme durumlarını kıyı devletine tanımak, geçiş yapan devletler aleyhine olumsuzluk yaratmaktadır (Akkutay, 2020: 75-89).

III. BMDHS çerçevesinde kıyı devletine lehine tanınan diğer kavramlar Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)'dir. Kıta Sahanlığı kavramı ilk olarak jeologlar ve coğrafya bilimi ile uğraşanlar tarafından kullanılmıştır. Jeologlar ve coğrafyacılar tarafından yapılan çalışmalarda denizlerin belirli bir derinlikten hemen sonra çok hızlı şekilde arttığı ifade edilmiştir. Buna göre, denizlerin kıyıdan çok hızlı arttığı yere kadar olan alana "kıta sahanlığı"; kıta sahanlığından oluşan alana da "kıta yamacı" adı verilmiştir (Gündüz, 1994: 90).

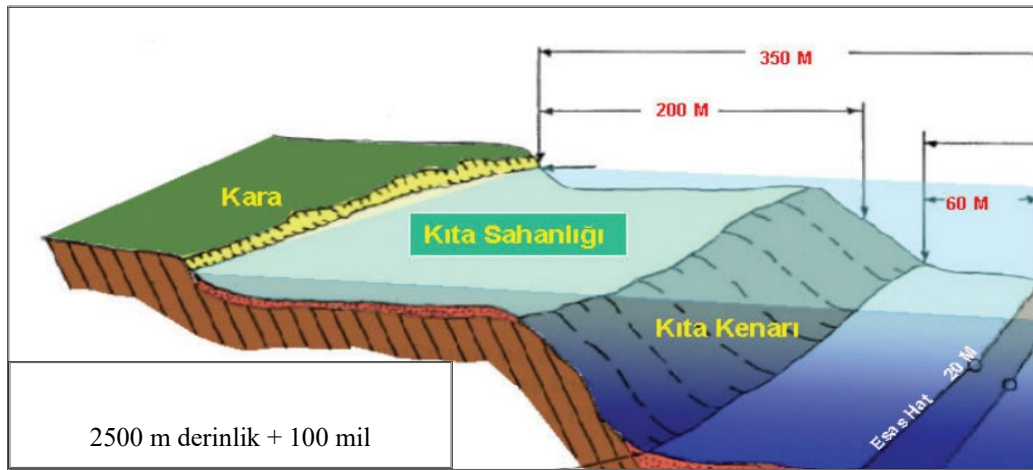
Teknolojik gelişmelerle birlikte, karada yer alan madenlerin, yer altı kaynaklarının denizaltında da olabileceğinin araştırılması önem kazanmıştır. Böylece, ilk defa 1945 yılında 2.Dünya savaşının ardından ABD tarafından yayılan bildiriyle kıta sahanlığında kullanım hakları konusu gündeme getirilmiştir. Bu kullanım haklarının başlangıçta deniz altındaki petrole yönelik olduğu bilinmekle birlikte, ilerleyen yıllarda bu haklar I.Deniz Hukuku Sözleşmesinde genişletilmiştir. Bu düzenlemeye 1982 III.Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de yer almıştır. Söz konusu sözleşmenin 76.Maddesi kapsamında, Kıta Sahanlığı genişliği açıklanmıştır. Buna göre kıta sahanlığı (*Continental Shelf*) genişliği;

- Karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili veya
- Coğrafik olarak, Kıta sahanlığının uzunluğunun 200 deniz milinden fazla olması, diğer bir ifadeyle kıta yamacının 200 deniz milinden sonra başlamaması durumunda; esas hatlardan itibaren en fazla 350 deniz mili veya,
- 2500 metre derinlikten sonra en azla 100 deniz mili

olacak şekilde tespit edilmektedir. Çoğu devletin kıta sahanlığının genişliği üzere bir anlaşmazlığı bulunmamaktadır. Çünkü, gerek kıta sahanlığının Uluslararası Adalet Divanı (UAD) kararları çerçevesinde devletlere *ab initio* (başlangıçtan beri) ve *ipso facto* (kendiliğinden-ilan edilmesi gerekmeden) olarak tanınması gerekse Münhasır Ekonomik

Bölge (MEB) kavramının kıta sahanlığını içermesi sebebiyle devletlerin daha çok MEB'e yönelik girişimlerde bulunmasına neden olmaktadır.

Şekil 6: Kıta Sahanlığı Sınırları



Kaynak: Aklar, (2003: 32); Ceyhun, (2020: 337).

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak III. Deniz Hukuku Sözleşmesi ile ortaya çıkan ve kıyı devleti lehine haklar tanıyan diğer bir kavram da MEB'dir. MEB, ilk olarak Şili devletinin kıta sahanlığını referans göstererek, deniz altının yanında deniz üstünde de egemenlik ilan etmesiyle gündeme gelmiştir (Bozkurt, 2006: 50-74). 1982 tarihli BMDHS madde 55 ile madde 75 arasında düzenlenen MEB (UN, 1994: 40-49) karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar alanda, kıyı devletine deniz yatağı, toprak altı ve deniz üzerinde suların canlı ve cansız kaynakları üzerinde ekonomik haklar tanımaktadır. MEB'de kıyı devletine tanınan hakların genişliği ve bu haklardan elde edilen/edilebilecek ekonomik kazançlar sahil devletleri arasında sorunlara neden olmaktadır. Örneğin Hollanda – Danimarka Davası; 1977 İngiltere – Fransa Davası; 1983 Gine – Gine Bissau Davası; 1984 Libya – Malta Davası; 1984 Libya – Tunus Davası; 1992 Kanada – Fransa Saint Pierre Davası; 1999 Eritre – Yemen Davası; 2009 Romanya – Ukrayna Davası; 2012 Bangladeş – Myanmar Davası; 2018 Nikaragua – Kolombiya Davası; 2018 Nikaragua – Kostarika Davası (Yaycı, 2019: 42-53).

MEB ve kıta sahanlığı arasındaki ilişkiyi bakıldığında, MEB’de kıyı devletine tanınan birçok hakkın kıta sahanlığı kapsadığı görülmektedir.

Tablo 9: MEB ile Kıta Sahanlığı Arasındaki Fark

	Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)	Kıta Sahanlığı
Canlı ve Cansız Olmayan doğal kaynakların araştırılması, bu kaynakların işletilmesi.	Kıyı devletinin canlı ve cansız bütün doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması ve yönetimi.	Kıyı devletinin sadece kıta sahanlığında araştırmada bulunmak ve bu alanda bulunan doğal kaynakları ⁷ çıkarmak ve işletmek
Akıntı, su, rüzgâr vb. enerji üretimi	Kıyı devletin egemen hakkı var	Böyle bir hak kıyı devletine tanınmamıştır.
Üçüncü devletlerin tarafından bilimsel araştırma	Kıyı devleti iznine bağlı	Kıyı devleti iznine bağlı
Yapay ada kurulması	Kıyı devleti kurabilir ve buranın ekonomik gelir elde edebilir	Böyle bir hak kıyı devletine tanınmamıştır.
Canlı kaynakların miktarını saptamak.	Kıyı devleti MEB’de bulunan bütün canlı kaynakların avlanma nedeniyle tükenmesini önleyecek tedbir alabilir	Böyle bir hak kıyı devletine tanınmamıştır.
Çevrenin korunmasına yönelik tedbir	Kıyı devleti denizdeki canlı ve cansız varlıkları tehlikeye düşme riskine karşı tedbirler alabilir.	Böyle bir hak kıyı devletine tanınmamıştır.
Sondaj platformu kullanılması	Kıyı devletin egemen hakkı var	Kıyı devletin egemen hakkı var

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Egemen kıyı devletlerin deniz yetki alanlarındaki haklarının, MEB ve kıta sahanlığı kapsamında karşılaştırılmasında, kıyı devletlerinin MEB’de açık şekilde daha fazla/kapsayıcı hakka sahip olduğu görülmektedir. MEB’de BMDHS tarafından kıyı devletlerine tanınan bu hak kullanımının, özellikle deniz teknolojisine bağlı olarak çıkarılan hidrokarbon yataklarından elde edilen petrol ve doğalgazın ekonomik anlamda devletler lehine sonuç vermesi nedeniyle, MEB kullanımının deniz güvenliği

⁷ Kıta sahanlığı ve MEB’in en açık farkı burada yer almaktadır. 1982 BMDHS madde 77’ye göre, doğal kaynak ile anlatılmak istenen “deniz yatağı ve toprak altının maden ve diğer canlı olmayan kaynakları ile, sabit neviden canlı organizmaları yani avlanmaya elverişli hale geldikleri zaman ya deniz yatağı üzerinde ve altında hareketsiz kalan veya **deniz yatağı ve toprak altı ile devamlı olarak fiziki temas halinde bulunmadıkça hareket edemeyen** organizmalar”dır.

politikalarında yer alarak devletler arası çatışmalarda kullanılan bir enstrüman olduğu görülmektedir (Kumala vd., 2023: 3-7). Diğer bir ifadeyle, MEB günümüzde devletlerin deniz yetki alanlarını kullanmasında, denizlerdeki iktisadi kaynaklarının ve okyanus tabanlı sürdürülebilir kalkınmalarının sağlanmasında temel belirleyici bir kavram olarak görülmektedir.

3.2.2.4. Limanlar

Limanlar, denizlere yönelik her türlü deniz taşımacılığında lojistiğin en önemli parçalarından biridir. Deniz güvenliği açısından yaklaşıldığında, limanlar deniz ticaretinin devamının sağlanmasında başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Zira, limanların güvensiz olduğu bir deniz ortamında deniz ticaretinin güvenli olması mümkün gözükmemektedir (Şahin ve Sadioğlu, 2023: 144-150; Gürdeniz, 2015: 49).

Son yarım yüzyılda deniz ticareti ile gerçekleşen ticaret hacminin 20 kat büyümesi, deniz turizmin canlılık kaynağı olan kruvaziyer ve yat turizmin artması, binlerce dolarlık ürünleri küçük maliyetler ile taşınmasında başlıca unsur olan konteyner taşımacılığındaki gelişmeler küresel ticarete limanların stratejik konumunu perçinlemiştir. Limanlar aynı zamanda ülkelerin gelişmişlik düzeylerini gösteren en önemli işaretlerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Öyle ki; dünya deniz ticaretinde ithal edilen malların %40'ı, ihraç edilen malların %30'u gelişmiş ülke limanlarına yönelik olmuştur (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2021: 29).

Limanlara ülkemiz açısından bakıldığında, Türkiye limanlarının Avrupa, Kafkasya ve Ortadoğu'ya bağlantısıyla sahip olduğu stratejik konum deniz taşımacılığında transit yüklerin merkezi olma durumundadır. Türkiye'nin 210 liman ve iskelesi, 84 yat limanı bulunmaktadır. Yük elleçleme kapasiteli bu limanlarda 2021 yılı itibariyle genel/dökme kuru yük, sıvı dökme yük dahil toplam 526 milyon yük elleçlenmiştir⁸. Ambarlı limanı

⁸ Özellikle deniz taşımacılığında sıklıkla kullanılan elleçleme faaliyetinde, ticari amaçla kullanılan malların, bir yerden başka bir yere intikalinde taşıma, kaldırma, yükleme ve istifleme işlemleri yapılır.

31 milyon ton yük elleçlemesiyle en fazla kapasiteye sahip liman olmuştur. Dünya genelinde en fazla konteyner elleçleyen liman 47 milyon ton TEU ile Shangai limanı olmuştur. Bu rakam Türkiye limanlarında 2021 yılı itibariyle toplam 15,7 milyon ton TEU olarak gözükmektedir. Ambarlı limanı 2,8 milyon ton konteyner elleçlemesiyle en fazla konteyner elleçleyen liman sıralamasında dünya genelinde 48’inci sırada yer almıştır (İMEAK, 2021; 185-195). Uluslararası deniz ticareti vasıtasıyla devletlerin ekonomik gelişmelerine doğrudan katkı sağlayan “limanlardan” etkin şekilde yararlanılarak Türkiye’nin dünya genelinde bulunduğu bahse konu liman sırasının yukarılarda yer alması sağlanabilecektir.

3.2.2.5. Tersaneler/Geri Dönüşüm Sanayi

Küresel ticaretin artmasıyla birlikte önemi ve gerekliliği daha iyi anlaşılan, deniz ulaştırmasının ve deniz gücünün ayrılmaz parçası olan tersanelerin, 20. yüzyıl ortalarına kadar daha çok askeri amaçlı kullanılan gemilerin hizmetinde olduğu görülmektedir. Dünya ticaretinin gelişmesiyle birlikte artan ticari amaçlarla kullanılan gemi sayısı bu ihtiyacın çoğalmasına neden olmuştur. Dünya ticaretinin %80’nin deniz yoluyla yapıldığı günümüz ticaret ağında; dünya ticareti deniz ulaştırmasına, deniz ulaştırması ise gemilere bağımlı durumdadır. Bu bağımlılıkta “yeni gemi inşa, bakım ve onarım, geri dönüşüm süreçleri” tersaneler tarafından karşılanmaktadır. Gemi inşa ve tersanecilik sektöründe Çin, Güney Kore ve Japonya başı çekmektedir. Türkiye 2021 yılı itibariyle 84 adet tersane bulunmakta, bu tersanelerin toplan kapasitesinin 4,65 milyon DWT olduğu görülmektedir (Tersane ve Kıyı İstatistikleri, 2021) (Tablo 10).

Tablo 10: Türkiye’de Mevcut Tersaneler

Yer Adı	Tersane Sayısı
Yalova	30
İstanbul	28
Zonguldak	9
Trabzon	3
Çanakkale	3
Kastamonu	2
Samsun	1

Ordu	1
Hatay	1
Adana	1

Kaynak: Tersane ve Kıyı İstatistikleri, (2021).

Tablo 11: Dünya Genelinde Gemi İnşa Oranları (Milyon Ton)

Ülke	Sipariş Miktarı (Milyon Gros Ton)
Çin	26,3
Güney Kore	20,7
Japonya	11,8
İtalya	4,2
Almanya	2,2
Fransa	1,9
Finlandiya	1,4
Rusya	0,8
Filipinler	0,7
Vietnam	0,6
Norveç	0,5
Hollanda	0,4
Tayvan	0,4
Singapur	0,3
İspanya	0,3
Türkiye	0,3

Kaynak: GİSBİR Sektör Raporu, (2020: 20).

Tablo 11’de dünya genelinde sipariş edilen gemilerin miktarları yer almaktadır. Türkiye’de yer alan tersanelerin kapasitesi düşünüldüğünde bu rakamın (4,65 milyon DWT) dünya genelinde yetersiz kaldığı görülmektedir (GİSBİR Sektör Raporu, 2020: 20). Gemi geri dönüşüm sektörü, ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin kullanımdan çekilerek yerlerine daha güvenli ve çevre dostu gemilerin getirilmesi amacıyla yapılmaktadır. Denizcilik sektöründe geri dönüşüm sektörünün önemli bir yeri bulunmaktadır. Sektörde, Bangladeş, Hindistan, Pakistan ve Türkiye sırasıyla %38,5; %29,1; %16,6 ve %9,2 oranları ile başı çekmektedir. Türkiye’de 2021 yılı itibariyle toplam 1,4 milyon GT gemi geri dönüşüme tabi tutulmuştur (UAB, 2022). Buna göre,

Türkiye'nin gemi geri dönüşüm sanayisinde önemli bir aktör olduğu açıkça görülmektedir.

3.2.2.6. Deniz Turizmi

Deniz turizmi, denizle çevrili bir yere ulaşarak, ulaşım sağlanan yerde yapılan her türlü eğlence ve dinlenme faaliyetini içermektedir. Deniz turizmi, yelken, dalgıçlık, deniz canlılarının gözlemlenmesi, yat turizmi, kruvaziyer turizmi gibi birçok faaliyeti kapsamaktadır (Göksu ve Atik, 2016: 89-95). Bununla birlikte kruvaziyer turizmi ile yat turizminin deniz turizminde ön plana çıktığı görülmektedir. Kruvaziyer turizmi, liman ziyaretleri ve ziyaret edilen bu limanlarda alışveriş ve eğlence faaliyetlerini kapsamakta; yat turizmi teknelerin sahil bölgelerini marinalara yanaşma veya demir atarak ziyaret etmesi, bu ziyaretler sırasında alışveriş ve eğlence sektörlerinden yararlanılması olarak ifade edilmektedir (Ioannidis, 2019: 31-34).

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (Cruise Lines International Association, CLIA) tarafından kruvaziyer gemileri "*Seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli*" gemi olarak tanımlanmaktadır. 2022 yılında dünya genelinde kruvaziyer turizmi kapsamında yaklaşık 20 milyon kişi dünyanın çeşitli turizm limanlarına seyahat etmiştir. Sektörün deniz turizmine katkısı 30 milyar dolar olarak ifade edilmektedir (Crusiing, 2022; Statista, 2022).

Türkiye'de kruvaziyer gemilerinin yanaşabileceği toplam 26 adet liman bulunmaktadır. Bu limanlara 2022 itibariyle toplam 993 gemi ile 1.010.767 yolcu gelmiştir. İstanbul Galataport, İzmir Alsancak, Aydın Kuşadası, Muğla, Marmaris ve Antalya limanlarına yapılan ziyaretler bu rakamların % 75'ni oluşturmaktadır. Dünya ölçeği ile yapılan karşılaştırmada bu rakamlar yetersiz kaldığı düşünülebilir. Örneğin, 2022 yılında ABD'yi, 11 milyon kişi kruvaziyer gemileri ile ziyaret etmiş, bu ziyaretlerin ABD ekonomisine katkısı 9,7 milyar dolar olarak ifade edilmiştir. 2022 yılı itibariyle

krvaziyer turizminin dünya turizm ekonomisinde yaklaşık olarak 65 milyar dolarlık etkisi olduğu belirtilmiştir (UNWTO, 2022; Cruising, 2022).

Göreceli olarak pek büyük olmayan özel ve ticari teknelerle gezi, eğlenme, dinlenme ve spor amacıyla yapılan turistik faaliyet olan yat turizmi dünyada en fazla Akdeniz, Amerika, Afrika, Asya ve Güney Pasifikte yapılmaktadır. Dünya genelinde toplam 19000 adet yat limanı mevcuttur. Akdeniz çanağında yer alan yat sayısının toplam 1 milyon civarına ulaştığı bilinmektedir. Bu kapasitenin %75'i Fransa, İtalya, İspanya tarafından karşılanmaktadır. İtalya'da 379, İspanya'da 356, Fransa'da 442 yat limanı bulunmaktadır (İMEAK, 2022: 206-209; Ilgar, 2019: 596-599; Crusiing, 2020). Türkiye'de 84 adet yat limanı bulunmaktadır. Yat bağlama kapasitesi yaklaşık olarak 29000 olan bu limanlara 2022 yılı itibariyle 3005'i yerli, 7203'si yabancı olmak üzere toplam 10208 yat ziyaret etmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022).

Tablo 12: Dünya ve Türkiye Turizm Gelirleri (Milyar Dolar)

No	Ülkeler	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	ABD	196.	200.	199	72.5	70.2	135.2
2	İspanya	75,3	81,7	79,7	18.5	34.5	73
3	Fransa	58,9	66	63,8	32.6	40.8	59.7
4	Tayland	52,4	56,4	59.8	13.4	5.1	-
5	İngiltere	54.7	56.1	58.6	18.8	26.6	33.1
6	İtalya	44,2	49,3	49,6	19.8	25.2	44.3
7	Japonya	34,1	42,1	46,1	10.7	4.9	9.2
8	Avustralya	41,7	45	45,5	25.8	17	23.4
9	Almanya	39,9	43	41,8	22.1	22.3	31.5
10	Makao	35,9	40,7	40,1	9.2	15.3	8.7
11	Çin	38,6	40,4	35,8	10	11.3	9.6
12	BAE	21	21,4	38.4	24.6	34.4	-
13	Hindistan	27,4	28,6	30,7	13.0	8.7	-
14	Türkiye	23	25,9	34.3	13.3	26.6	41.2
15	Hong Kong	33,3	36,9	29	2.9	1.9	3.1
16	Kanada	25	27.3	29.8	13.6	14.5	24

17	Meksika	21,3	22,5	24,6	11.0	19.8	28
18	Avusturya	20,5	23,1	22,9	13.8	9.9	19.2

Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Sektör Raporu, (2022: 199).

Ülkemizde turizmin gelirlerinin %20'sini deniz turizmi oluşturmaktadır (İMEAK, 2022: 197). Dünya genelinde deniz turizminin 2022 yılı itibariyle 245 milyar dolar kapasitesi olduğu düşünülmektedir (Statista, 2022). Tablo 12'i kapsamında, Türkiye'nin deniz turizm gelirininkin yaklaşık olarak 8 milyar dolar olduğu görülmektedir. Buna göre Türkiye'nin deniz turizminin, dünya deniz turizminin yaklaşık % 3'nü oluşturduğu hesaplanmıştır.

3.2.3. Mavi Ekonomi

2008 yılında, başlangıçta ABD'de ardından dünya genelinde hissedilen ekonomik kriz sonrası küresel ekonomide yaşanan durgunluk, beraberinde üretim ve tüketimde yeni arayışların bulunması gerektiği fikrini ortaya çıkarmıştır.

Bu fikrin oluşmasındaki temel noktanın, klasik kalkınma modelleriyle birlikte çevreye ve ekolojik sisteme verilen zararın önüne geçmek olduğu görülmektedir. Zira, klasik kalkınma modellerin “Kahverengi Ekonomiye” diğer bir ifadeyle yenilenemeyen, düşük verimli, sınırlı rezervlere dayalı ve sürdürülebilir olmayan enerji kaynakların yoğun kullanımı ile gelecek nesillerin ihtiyaçlarının yok sayıldığı belirtilmiştir (UNEP, 2009: 3; World Bank, 2013). Sürdürülebilir kalkınmaya dayalı daha doğru bir ifadeyle yüksek verimli, çevreye ve ekolojik dengeye duyarlı, yenilenebilir; bununla yanında bugünün ihtiyaçlarıyla birlikte gelecek nesillerin ihtiyaçlarını öncelik gören “Yeşil” ve “Mavi” ekonomi modelleri alternatif çözümlerin temelinde yer almaktadır (Suluk, 2022: 133-135; Demirtaş, 2012: 21).

Yeşil ekonomiden ilk kez 1989 yılında “Blueprint for a Green Economy” adlı çalışmada yer almasına rağmen, 2008 dünya ekonomik küresel krizine kadar bu ekonomi modeline

ilişkin eylemde bulunulmadığı görülmektedir (Önder, 2018: 198). 2008 sonrasında Birleşmiş Milletler Çevre Programıyla (UNEP) birlikte yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir. UNEP yeşil ekonomiyi “*çevresel riskleri ve ekolojik kısıtları önemli ölçüde azaltırken, insan refahını ve sosyal eşitliği iyileştiren bir ekonomi olarak tanımlamaktadır*” (UNEP, 2010).

Yeşil ekonomide öncelikli amacın, birincil (kömür, petrol, doğal gaz vb.) enerji kaynaklarının tüketiminin azaltılarak çevreye verilen zararın en aza indirgenmesi olarak değerlendirilmektedir (Kutluay vd., 2021: 2890- 2904; Matthews, 2022). Ne var ki, bu modelin hem birçok kıyı ülkesi tarafından hem de gelişmekte olan ülkeler tarafından uygulanabilirlik ve devamlılık yönleriyle eleştirilmiştir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin kalkınmada adaletsizlik yarattığı gerekçesiyle modeli fazla benimsemedikleri görülmüştür (Yılmaz, 2021: 908).

Yeşil ekonomi modelinin yaygınlaşmaması nedeniyle ortaya çıkan çözümlerden olan mavi ekonomi ilk kez Gunter Pauli (2010) tarafından kaleme alınan “*The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs*” kitabında yer almıştır. 2012 yılında Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Konferansında (UNCSD, Rio+12) kullanılmasıyla yaygınlaşmaya başlamıştır (Suluk, 2022: 134; Şahin ve Sadioğlu, 2023: 149).

Örneğin 2015 yılında Birleşmiş Milletler tarafından yayınlanan “Sürdürülebilir Kalkınma 2030 (*Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*)” kapsamında 17 hedeften biri olarak kabul edilmiştir (UNPF, 2022) (Bkz. Ek-2: Sürdürülebilir Kalkınma 2030, Hedef 14).

Mavi ekonomi, enerjinin kullanılmasında deniz ve okyanus kaynaklarını öncelikli stratejik hedef haline getirilmesini, sürdürülebilirlik kaynaklardan ayrılmadan deniz kaynaklarının verimli ve etkin kullanımını hedefleyerek büyümeyi teşvik eden bütüncül bir kalkınma anlayışı olarak görülmektedir (The Economist, 2015: 3; UN, 2019). İklim

krizinin çözülmesi, gıda kıtlığının azaltılması, tükenmeyen enerji kaynakları ile enerji darboğazından çıkılmasının bu modelle mümkün olabileceği belirtilmektedir (Rogers vd., 2014: 2-6).

Tablo 13: Mavi Ekonominin Kapsamı

Faaliyet Türleri	“Deniz Kaynaklarının Toplanması ve Ticareti, Denizden Yenilenmeyen Kaynakların Çıkartılması ve Kullanımı”, “Tükenmeyen Doğal Kaynakların Kullanımı (dalga, rüzgar, gelgit enerjisi)”, “Okyanuslar Çerçevesinde ve İçinde Ticaret”, “Ekonomik Aktivitelere ve Çevreye Dolaylı Katkı”
Alt Kategori Faaliyetleri	“Deniz Ürünleri Hasadı”, “Eczacılık ve Kimyasal Uygulamalar”, “Deniz Canlıların Kullanımı”, “Minerallerin Çıkartılması”, “Enerji Kaynaklarının Çıkartılması”, “Tatlı Su Üretimi”, “Kıyı Ötesi Yenilebilir Enerji Üretimi”, “Ulaşım ve Ticaret”, “Kıyı Gelişimi”, “Turizm ve Dinlenme”, “Karbon Ayırma”, “Kıyı Koruma”, “Atıkların Tasfiyesi ve Yerleşik Endüstri”, “Biyçeşitliliğin Varlığı”,
İlgili Sektörler	“Balıkçılık (<i>balıkçılıkla ilgili birincil faaliyetler</i>), Balıkçılıkla ilgili ikincil faaliyetler” (<i>ağ yapımı, buz üretimi ve arzı, bot yapımı ve bakımı, balık işleme ekipmanlarının yapımı, paketlenmesi, pazarlanması ve dağıtımı</i>), “Deniz Ürünleri Ticareti”, “Gıda Olarak Tüketilmeyen Deniz Ürünleri Ticareti”, “Su Altı Kültürü”, “Deniz Biyoteknolojisi ve Biyoprospeksiyon”, “Deniz Dibi Madenciliği”, “Petrol ve Gaz Tuzdan Arındırma”, “Yenilebilir Enerji”, “Gemicilik ve Gemi Yapımı”, “Denizyolu Taşımacılığı”, “Liman ve İlgili Sektörleri”, “Ulusal Planlama Bakanlıkları ve Departmanları”, “Özel Sektör Ulusal Turizm Otoriteleri”, “Özel Sektör ve Diğer İlgili Sektörleri”, “Mavi Karbon”, “Habitat Koruma ve Yenileme”, “Besin Asimilasyonu”, “Katı Atık Türlerin ve Habitatın Korunması”
Büyümenin Öncüleri	“Gıdaya Talep”, “Özellikle Protein”, “Kozmetik”, “Hayvancılık ve Eczacılık Talepleri”, “Gıdaya Talep”, “Özellikle Protein Ar-Ge ve İnsan Sağlığı”, “Kozmetik”, Mineral Talebi Alternatif Enerji Kaynakları Talebi”, “Tatlı Su Talebi Alternatif Enerji Kaynakları Talebi”, “Deniz Taşımacılığı Ticareti”, “Uluslararası Düzenlemeler; Taşımacılık Endüstrileri (Gemi Yapımı, Hurdada Ayırma, Liman Operasyonları)”, “Kıyı Kentleşmesi”, “Ulusal Düzenlemeler Turizmin Küresel Büyümesi”, “İklim Yumuşaması Dirençli Büyüme Atıksu Yönetimi Muhafaza”

Kaynak: Yılmaz, (2021: 909).

Dünya bankasının mavi ekonomiye yönelik hazırladığı rapor referans alınarak hazırlanan Tablo 13, mavi ekonominin kapsamına ilişkin detaylı bilgi vermektedir (Yılmaz, 2021: 909) (Ayrıntı için bkz. Ek-3). Deniz ve okyanusları yaşamın merkezine alan bu modelin “Deniz kaynaklarının toplanması ve ticareti”, “Denizden yenilenmeyen kaynakların çıkartılması ve kullanımı”, “Tükenmeyen doğal kaynakların kullanımı (dalga, rüzgâr, gelgit enerjisi)”, “Okyanuslar çerçevesinde ve içinde ticaret”, “Ekonomik aktivitelere ve çevreye dolaylı katkı” olmak üzere beş ana kategoriyi kapsadığı görülmektedir (World Bank, 2017: 7-8). Bu ana kategoriler ilgili alt faaliyet alanlarına dağılmaktadır. Mavi

ekonominin, ilgili ana ve alt faaliyet alanlarına bakıldığında, ekolojik sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla deniz ve okyanuslarla bağlantılı bütün kaynaklara yönelik olduğu görülmektedir.

Gerek mavi ekonomiye ilişkin hedefler gerekse mavi ekonominin kapsamı incelendiğinde, deniz ve okyanuslarla bağlantılı bütün kaynaklara yönelik deniz güvenliğinin tam olarak sağlandığı bir ortamda dünya devletlerinin eşit olarak denizlerden faydalanabileceği görülmektedir. Diğer bir ifadeyle mavi ekonomi, denizdeki kaynakların sürdürülebilir kullanım güvenliğinin sağlanması kapsamında deniz güvenliğinin bir parçasının oluşturmaktadır.

3.2.3.1. Balıkçılık

Balıkçılık, deniz ve tatlı sularda bulunan balıkların belirli yöntemler kullanılarak avlanmasıdır. Balıkçılık sektörü günümüzde dünyada üretilen toplam proteinin %6,5'ni ve hayvansal proteinin de %20'sini sağlamaktadır. 2050 yılında, 12-13 milyar olması tahmin edilen dünya nüfusunun artan besin ihtiyacının karşılanmasında önemli bir yeri olan balıkçılık aynı zamanda ülkelerin denizcilik kültürünü, denizlere yönelik ilgi ve alakalarını göstermesi ve ülke ekonomilerine katkısıyla da dikkat çekmektedir (FAO, 2022: xvi- xix).

Dünya genelinde 235 milyar dolar ekonomik potansiyele sahip balıkçılık sektörünün %60'ı Çin ve Japonya'nın başı çektiği Asya ülkeleri tarafından gerçekleştirilmektedir (Liu ve vd, 2021:1-5). Türkiye'nin içinde bulunduğu Avrupa ülkelerinin ekonomik potansiyeli yaklaşık olarak 35 milyar dolar olarak gözükmektedir. Türkiye'de balıkçılık ve su ürünleri yaklaşık 100 bin aile geçimine doğrudan etki etmekte, 500 bin ailenin geçimine dolaylı katkı sağlamaktadır (Sarıözkan, 2016: 5-22).

Dünyada ve Türkiye'de ton başına üretilen su ürünlerinin toplam oranlarının yer aldığı Tablo 14 incelendiğinde Türkiye'nin balıkçılık ve su ürünlerindeki oranını % 4 olduğu

ve 235 milyar dolarlık kapasitesi bulunan sektörde payının 1 milyar dolar olduğu görülmektedir.

Tablo 14: Dünya ve Türkiye Balıkçılık Verileri

Yıllar	Toplam Türkiye (ton)	Toplam Dünya (ton)
2010	653.080	145.024.960
2011	703.545	151.430.990
2012	644.852	152.221.488
2013	607.515	156.668.038
2014	537.345	160.903.229
2015	672.241	164.522.133
2016	588.715	166.138.727
2017	630.820	172.876.582
2018	628.631	178.719.089
2019	836.524	177.321.406
2020	785.811	177.195.420
2021	799.844	182.066.088

Kaynak: TOB, (2022: 3-4); FAO, (2021: 72-73; 187-191).

Bu rakamlara paralel olacak şekilde, günümüzde kişi başı balık tüketiminin dünyada ortalama 18,9 kg; Türkiye’de 7,3 kg olduğu görülmektedir (TOB, 2022: 5). Gelişmiş olarak kabul edilen ülkelerin ortalama balık tüketiminde bakıldığında ABD’nin 22,13 kg; Almanya’nın 12,63 kg; İtalya’nın 29,82 kg; Japonya’nın 46,42 kg; Kanada’nın 21,84 kg; İngiltere’nin (Birleşik Krallık) 18,5 kg olduğu görülmektedir (OWD, 2022). Bu veriler ışığında, Türkiye’nin deniz kaynaklı protein kullanımında yetersiz kaldığı anlaşılmaktadır.

3.2.3.2. Denizden Yenilenebilir Enerji

Tükenmeyen enerji kaynakları, doğası gereği var olan, devamlılık kaynağının doğanın düzeninden alan, kendi kendine yetebilen enerji kaynakları olarak tanımlanmaktadır. Mavi ekonomi kapsamında denizden elde edilebilen tükenmeyen enerji kaynaklarının

gelgit, dalga, termal, rüzgâr, güneş ve tuzluluk gradyanı olarak çeşitlendiği görülmektedir.

Gel-git Teknolojisi: Okyanuslarda meydana gelen ciddi gelgitlerden yararlanılarak üretilen gelgit enerji teknolojisi, diğer okyanus enerjisi teknolojileriyle karşılaştırıldığında teorik üretim potansiyelinin yılda 1200 TWh⁹ ile en az olanı olduğu ifade edilmektedir. Bunun temel sebebinin gelgitlerden kaynaklı enerji üretim alanlarının okyanuslarda sınırlı olmasıdır. Buna göre, günümüzde sadece sınırlı sayıda okyanusa kıyısı olan ülkelerin bu teknolojiye yararlanabildiği belirtilmektedir. Bunun yanında ilerleyen teknolojiyle birlikte, gelgit akıntılı çiftlik projeleri kurulumları gündeme gelmeye başlamıştır. Önümüzdeki yıllarda bu çiftliklerle 20MW'lik gel-git akımı teknolojisinin devreye alınması planlanmaktadır (IRENA, 2020: 11-27).

Dalga Teknolojisi: Okyanus üzerinde oluşan dalga hareketlerinden yararlanarak üretilen dalga enerji teknolojileri, kuzey enlemlerde (30 ile 60 derece arası) ve göreceli derin sularda (40 metre ve üzeri) konumlandırma yapılabilmektedir. Teorik kapasitesi yılda 29500 TWh olarak hesaplanmaktadır. Dalga teknolojisinin kurulum ve hazırlık aşaması gelgit teknolojisinden daha kolaydır. Dalga teknolojisine yönelik yaklaşık 100 MWh'lik yeni projelerin ilerleyen yıllarda tamamlanması planlanmaktadır (IRENA, 2020: 11-27).

Okyanus Termal Enerji Dönüşümü (OTEC): Okyanusta yüzey ile daha derin katmanlar arasında mevcut sıcaklık farkının 20 santigrat derece ve daha fazla olmasından yararlanılarak üretilen OTEC, yıllık 44.000 TWh ile okyanus enerji kaynakları arasında en fazla potansiyele sahip olanıdır. Ancak, göreceli yeni bir teknoloji olmasında ötürü günümüzde 100 kW'lık deneme tesislerinde varlık göstermektedir (IRENA, 2020: 11-27).

Deniz Üstü Rüzgâr Teknolojisi: Açık deniz rüzgâr teknolojisinde (Offshore Wind Power), deniz üzerine kurulan rüzgâr türbin çiftlikleri yardımıyla elektrik üretilmektedir.

⁹ 1 TWh=1000000 MWh'e eşittir. 1 MWh ile ortalama 2000 konutun günlük elektrik ihtiyacının karşılanabileceği hesaplanmaktadır.

Günümüzde dünya ölçeğinde kurulu açık deniz rüzgâr enerji teknolojisi miktarı 110.114 GWh'dir. Açık deniz rüzgâr teknolojisinin %90'ı Kuzey denizinde ve Atlantik okyanusu civarında yer almakta, enerji üretiminde kuzey Avrupa ülkeleri başı çekmektedir (Sırasıyla İngiltere %40; Almanya %27,5; Çin %14; Danimarka %6,5; Norveç % 4,9 ve diğer ülkeler). Azalan maliyetler paralelinde artan teknoloji sayesinde 2030 yılında dünya açık deniz rüzgâr teknolojisinin dünya genelinde üretim kapasitesinin 230.000 GWh olması beklenmektedir (IRENA, 2022).

Yüzer Güneş Fotovoltaik (PV): Deniz üzerinde kurulan yüzer güneş panelleri karada konuşlu panellerde olduğu gibi güneşten aldığı enerji ile elektrik üretmektedir. Arazi maliyetinin olmaması, deniz suyunda buharlaşmayı azaltması, sahip olduğu teknolojinin diğer enerji türlerine daha basit olması, toprak kaynaklı kirlilikten etkilenmemesi vb. nedenlerle özellikle rüzgarların göreceli daha az olduğu sıcak bölgelerde kullanılmaktadır. Günümüzde dünya ölçeğinde kurulu yüzer güneş panelleri teknolojisi üretim kapasitesi 830.741 GWh'dir (OES, 2017: 13-25).

Tuzluluk Gradyanı: İki sıvı arasındaki tuzluluk farkının oluşturduğu akım ile elektrik üretimine dayalı tuzluluk gradyanının özellikle tuzlu su ile tatlı suyun birleştiği deniz yataklarında kullanılması hedeflenmektedir. Küresel ölçekte coğrafi kısıtlamalar nedeniyle potansiyelin 1650 TWh olduğu tahmin edilmektedir (OES, 2017: 13-25).

Tablo 15: Mavi Ekonomide Üretilen Enerji Türleri ile Diğer Enerji Türlerinin Karşılaştırılması

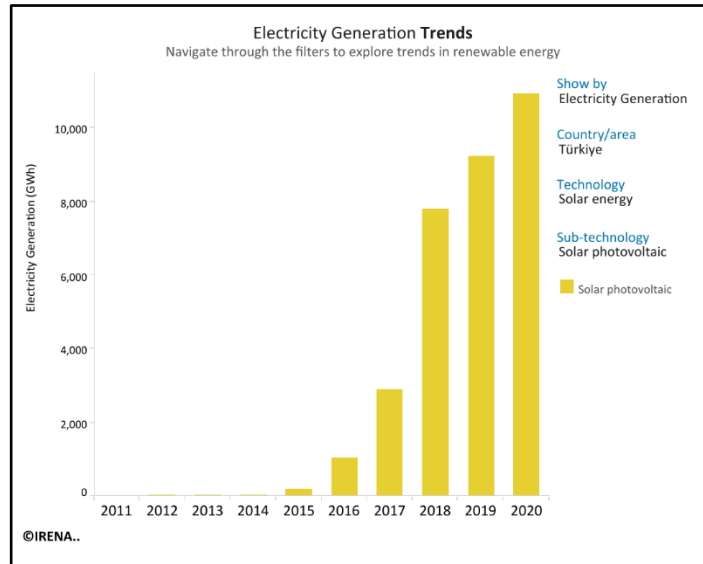
	Yenilenebilir	Kurulum Maliyeti	İşletme Maliyeti	Çevreye Etkisi	Enerji Miktarı Tahmini	Modüler Yapı
Fosil	Hayır	Düşük	Yüksek	Uyumsuz	Evet	Hayır
Nükleer	Hayır	Düşük	Yüksek	Uyumsuz	Evet	Hayır
Gel-git Teknolojisi	Evet	Hayır	Düşük	Uyumlu	Evet	Evet
Dalga Teknolojisi	Evet	Hayır	Düşük	Uyumlu	Hayır	Evet
Okyanus Termal Enerji Dönüşümü (OTEC)	Evet	Hayır	Düşük	Uyumlu	Hayır	Evet
Deniz Üstü Rüzgâr Teknolojisi	Evet	Hayır	Düşük	Uyumlu	Hayır	Evet

Yüzer Güneş Fotovoltaik (PV)	Evet	Hayır	Düşük	Uyumlu	Hayır	Evet
Tuzluluk Gradyanı	Evet	Hayır	Düşük	Uyumlu	Hayır	Evet

Kaynak: OES, (2017); IEA, (2022).

Yukarıda yer alan Tablo 15’ de, mavi ekonomide üretilen enerji türlerinin karşılaştırılması sunulmuştur. Üretilen enerji teknolojilerinin çevreyle uyumlu olması, modüler yapıları ile transferlerinin mümkün olması, düşük işletme maliyetleri ile ön plana çıkarken gerek kurulum maliyetlerinin yüksek olması gerekse bazı enerji teknolojilerinin kurulum sonrasında üretim miktarlarının öngörülemez olması olumsuz yanlarını göstermektedir. Bunun yanında mavi ekonomide mevcut bütün enerji teknolojilerinin toplam üretim potansiyellerinin kümülatif olarak yılda 45.000-130.000 TWh arasında olması, bu miktarın mevcut dünya enerji talebinin iki katını ifade etmesi her geçen gün daha fazla enerji ihtiyacının olduğu günümüzde mavi ekonomiye bağlı enerji teknolojilerinin önemini arttırmaktadır (IRENA, 2022: 11-13).

Şekil 7: Türkiye Denizden Yenilebilir Enerji Potansiyeli



Kaynak: IEA, (2022).

Türkiye açısından mavi ekonomide üretilen enerji teknolojilerine bakıldığında sadece yüzer güneş enerji teknolojisinde %1,3 (10.950 GWh) oran ile faaliyet gösterildiği görülmektedir (Şekil 7).

3.2.3.3. İklim Değişikliği

Mavi ekonomide sürdürülebilir bir kalkınmanın ön koşulu, deniz ve okyanus ekosisteminin bozulmadan korunabilmesinin sağlanmasıdır (World Bank, 2016: 1-3). Deniz ve okyanuslarda, deniz ekolojisinin bozulmasına yol açan faktörlerin başında ise iklim değişikliği ve bu değişikliğin yarattığı sonuçların geldiği görülmektedir (Aksay vd., 2005: 30-35). İklim değişikliğinin, deniz ve okyanus ortamında neden olduğu bozulmalar deniz güvenliğinin bir parçası olarak görülmektedir (Germond, 2015: 113-114).

Yeryüzünün belirli bir alanında uzun süreli görülen hava koşullarının ortalaması, o yere ait iklimi ifade ederken; hava koşullarının çeşitli nedenlerle gözlemlenmiş bu ortalamadan sapması iklim değişikliği olarak açıklanmaktadır (Demirbaş ve Aydın, 2020: 163-172). İklim değişikliğiyle beraber deniz seviyeleri yükselmekte, deniz suyu sıcaklığı artmakta, deniz suyunun asitlik oranı çoğalmakta, balık popülasyonlarında ve deniz canlılarının besin zinciri ve çeşitliliği olumsuz etkilenebilmektedir (Türkeş, 2008: 26-37). Örneğin, küresel ısınmayla birlikte Antarktika'da yer alan yaklaşık 14 milyon kilometrekarelik alana yayılan, dünya sıcaklığın dengelenmesinde hayati öneme sahip buzullar erimeye başlamıştır. Antarktika'da başlayan sıcaklık değişiminin başta okyanuslar olmak üzere tüm denizlerdeki ekosistem olumsuz yönde etkilenmesi kaçınılmaz olarak görülmektedir. Eriyen buzulların deniz canlılarını olumsuz etkilemesinin yanında Arktik bölgede (Kuzey Atlantik Okyanusu ile Kuzey Pasifik Okyanusu arasında) yeni deniz ticaret rotalarının oluşmasına sebep olmuştur. Şöyle ki; 2018 yılına kadar geçiş rotası olarak kullanılması imkansız görülen Kanada ve Rusya kıyıları, 2018 yılında bir konteyner gemisi tarafından geçilerek, normal seyir süresinden 16 gün önce Rusya'nın St.Petersburg limanına ulaşmıştır. Benzer bir seyir Danimarka gemisi tarafından yapılmıştır. Günümüzde Arktik bölgede 40 milyon ton olan deniz

ticaret hacminin, buzulların erimesi sonucunda oluşması muhtemel olan yeni deniz ticaret rotalarıyla birlikte 2030 yılında daha da artarak 80 milyon tona ulaşması beklenmektedir (Allianz, 2022).

İklim değişikliğinin sosyal, ekonomik ve deniz ekosistemine olumsuz etkilerini en aza indirmenin yollarından biri de sera gazı¹⁰ salımını azaltmak olduğu belirtilmektedir. Deniz güvenliği çerçevesinde sera gazı salımını azaltmaya yönelik öne çıkan en önemli eylemin gemi kaynaklı sera gazı oluşumlarının düşürülmesi gelmektedir (Styhre vd., 2017: 217-220). Deniz ticaretinde kullanılan gemilerin dizel motorların kullanımı sonucunda azot oksit, karbondioksit, karbon monoksit, kükürt oksit ve hidrokarbonların açığa çıkmaktadır. Açığa çıkan bu sera gazlarının, küresel ısınmaya yol açan sera gazları içindeki oranı %3,1 olarak gözükmektedir. Direkt gemilerden kaynaklı kükürt emisyonlarının miktarını azaltmak için IMO tarafından 2005 yılında, MARPOL'e ek madde getirilmiştir. Buna göre, 2020 yılından itibaren gemilerde kullanılan yakıtlardaki kükürt emisyon limitleri %14 (%3,50'den %0,50m/m'ye) oranında azalmıştır. Böylece, gemilerden kaynaklı sera gazı emisyon miktarının 2050 yılına kadar yaklaşık olarak %70 oranında azaltılması hedeflenmiştir (IMO, 2022c). Bunun yanında firmalara, ağır "Fuel Oil (HFO) "yerine "Marine Gasoil (MGO)" kullanımı, ultra düşük sülfürlü fuel oil kullanımı, egzoz gazı temizleyicisi (Scrubber) kullanımı tavsiye edilmektedir. Ancak, bahse konu yakıt sisteminin maliyetleri arttıracığı (%25 oranında) ve artan maliyetler ile deniz taşımacılığına 50-60 milyar dolar civarında ilave yük getireceği, ilave yüklerin, dünya ticaretinin %80'nin deniz yolu ile yapıldığı günümüzde küresel çapta ekonomileri olumsuz etkileyebileceği öngörülmektedir (Clarksons, 2022). Buna göre, gemilerin tahrik sistemlerinde hem doğayla uyumlu hem de düşük maliyetli yeni teknolojilerin

¹⁰ İklim değişikliğine neden olan durumların başında küresel ısınma ve buna yol açan sera gazları gelmektedir. Güneşten gelen ışınların bir kısmı atmosferden uzaya geri dönerken bir kısmı da sera gazları (karbondioksit, su buharı, metan vb.) tarafından emilerek tekrar yeryüzüne dönmektedir. Emilen gazlar yeryüzünü ve atmosferi ısıtmakta ve bu duruma sera etkisi adı verilmektedir. Sera etkisini yaratan bu gazların oranları incelendiğinde karbondioksit % 76 (fosil yakıtlar %65: kömür, petrol vb. ile orman ve diğer arazilerden açığa çıkan %11), metan % 16, azot oksit % 6, flor gazları %2 olduğu görülmektedir (IPCC, 2022).

kullanılmasının özellikle önümüzdeki 50 yıllık dönemde daha da önem kazanacağı değerlendirilmektedir.

3.2.4. Yeni Güvenlik Tehditleri

Deniz güvenliğinin tanımı üzerinde uzlaşılmamasına rağmen, 11 Eylül 2001 saldırısı sonrası deniz güvenliğinin geçirdiği dönüşüm üzerinde kesin bir mutabakatın olduğu görülmektedir. 11 Eylül saldırıları öncesinde, denizde ortamındaki olaylar daha çok “denizdeki emniyetin” bozulması çerçevesinde değerlendirilmekteydi. Örneğin, 1966-1990 yılları arasında gemicilik ve petrol tesislerine yönelik 145 adet olayın olduğu bildirilmiştir. Hatta bu olaylar arasında denizden terörizmin başlangıcı olarak kabul edilen İtalyan “Achille Lauro”¹¹ adlı geminin kaçırılması dahi bulunmaktadır. Ne var ki, bu olay bile deniz güvenliğine yönelik kilometre taşı olmamıştır. Zira 11 Eylül saldırılarına kadar olaylar genel çerçevede karadan konvansiyonel silahlarla yapılan, çoğu zaman politik bir hedef içermeyen ve genellikle “başkaldırı veya asilik” şeklinde değerlendirilmekteydi (Erkek, 2006: 232-236). Bununla beraber 11 Eylül saldırıları sonrasında deniz güvenliğinde var olan konvansiyonel ve devlet kaynaklı tehdit algısının asimetrik tehditlere kaydığı görülmektedir (Bağbaşıoğlu, 2021: 64). Bu saldırılar, hiçbir devletin ve ortamın terörist saldırılardan uzak kabul edilemeyeceği diğer bir ifadeyle askeri yönden gelişmiş ülkelerin dahi deniz ortamı dahil bütün alanlarda klasik olmayan yöntemlerle (*asimetrik*) saldırıya uğrayabileceği gerçeğini göz önüne çıkarmıştır.

Asimetrik tehdit, muhasım olarak kabul edilen kuvvetin güçlü yönlerinden kaçınılarak, zayıf yönlerine beklenmedik, daha önce örneği olmayan ve genellikle baskın şeklinde müdahale ederek farklılık yaratmak olarak tanımlanmaktadır (Şahin ve Sadioğlu, 2023: 146). Asimetrik tehdit gerçeğiyle birlikte deniz güvenliğinde ortaya çıkan geleneksel olmayan yeni tehditlerin “deniz haydutluğu, denizden kaçakçılık (mal, insan, silah),

¹¹ “Achille Lauro gemisinin kaçırılması olayı bile, İsrail’in Ashdod Limanında bir hedefe yönelik yapmayı planladıkları eylem için yolcu olarak gemiye binen Filistinli teröristlerin, bir kamorot tarafından, kamaralarında silahlarını temizlerken fark edilmeleri üzerine gemiyi zaruri olarak kaçırılmalarını müteakip meydana gelmiştir” (Erkek, 2006: 234).

uyuşturucu trafiği, denizden terörizm, doğal afetler, yasadışı balıkçılık, düzensiz göçmen vb.” şeklinde çeşitlendiği görülmektedir (Klein, 2011: 30; Bağbaşıoğlu, 2021: 60-64). Bu “yeni güvenlik tehditlerin” temel özelliği hedeflerinin, belirli bir devlet ve/veya o devletin silahlı kuvvetleri yerine, denizdeki düzeni bozan tüm faaliyetlerde olması olarak açıklanabilir.

3.2.4.1. Korsanlık, Deniz Haydutluğu, Silahlı Soygun ve Denizde Terörizm

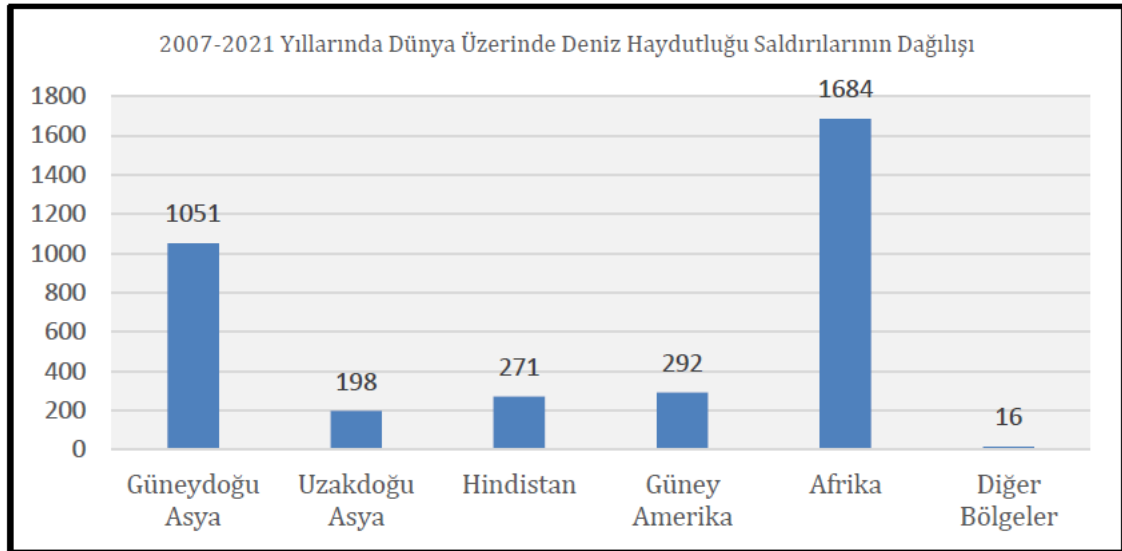
Korsanlık veya deniz haydutluğuna ilişkin olaylara Antik Çağlardan itibaren rastlanıldığı görülmektedir. Örneğin MÖ. 75 yılında Jul Sezar korsanlar tarafından kaçırılarak fidye istenmiş, ilerleyen yıllarda korsanların Akdeniz’de yarattıkları endişe ve Roma ekonomisine verdiği zarar nedeniyle Romalılar tarafından korsanlara karşı özel birlik görevlendirilmiştir (Goodwin, 2006; Sayar ve Küçüksipahioğlu, 2012). Ne var ki, Roma Hukuk kurallarında (*Justinian Digest*) bile korsanlık ve deniz haydutluk kavramlarının ayırımı gidilmemiştir (Keyuan, 2019: 325). Bu ayrıma yönelik ilk uygulamanın Orta Çağda donanma gemileri dışında kalan özel gemilere verilen “müsadere belgesiyle” olduğu görülmektedir. Müsadere belgesi verilen gemiler hem devlet adına savaşmaya hak kazanıyorlar hem de galibiyetle birlikte belli oranda kazançta elde ediyorlardı. Müsadere belgesi olan gemilere “korsan” denilmeye başlanmasıyla, “deniz haydutluğu” ile “korsanlık” arasındaki ayrım ortaya çıkmaya başladığı ifade edilmektedir. Bu gemilerin kazandıkları başarılarla birlikte korsanlığın zamanla onurlu, şerefli ve hayranlık duyulan bir faaliyet olarak gelişmiştir. Öyle ki; 15. ve 16. yüzyıllarda Osmanlı hizmetinde olan Cezayir korsanlarının donanma komutanlığına kadar yükseldikleri bilinmektedir (Gürkan, 2020). Korsanlığın altın çağı olarak açıklanan 17. ve 18.yüzyıl ortalarından sonra merkezi otoritenin korsanlar üzerindeki etkisinin azalması, korsanların kendi başlarına göre hareket etmesi, korsanlığın modern tanımıyla “deniz haydutluğuna” dönüşmesi ve bu faaliyetler sonucunda deniz ticaretinin zarar görmesi nedeniyle korsanlık 1856 Paris Bildirisi ile yasaklanmıştır (Stockton, 1920: 356-368).

Geçmişte ayırımına gidilmeyen bu iki kavram günümüzde nasıl tanımlanmaktadır? Uluslararası hukuk kuralları kapsamında bu iki kavram arasında gerek doğurduğu sonuçlar gerekse unsuları bakımından keskin farklılıklar bulunmaktadır (Doğru, 2017: 552). Korsanlık (*course, privateering*), “belirli bir devlet otoritesi altında, otoritesi altında bulunulan devletin izni ve yetkisine tabi olarak, diğer devletlerin donanma veya ticari gemilerine zarar vermek veya ele geçirmek maksadıyla çeşitli eylemlerde bulunulması” olarak tarif edilmektedir (Şahin ve Sadioğlu, 2023: 146). Deniz haydutluğu (*piracy, piratri*) ise, korsanlığın aksine belirli devlet egemenliği veya otoritesi dışında, devletlerle hiçbir bağlantısı olmayan kişi, örgüt veya aktörlerin kendi maddi menfaatlerini gerçekleştirmek için, açık denizde bulunan gemilere yönelik yapmış oldukları şiddet faaliyetleridir. Deniz haydutluğu 1958 tarihli I. ve 1982 tarihli III. Deniz Hukuku Sözleşmelerinde yer almakta ve bütün devletlere haydutluğun önlenmesi konusunda yetki tanınmaktadır (Gündüz, 1994: 295).

Denizde insan güvenliğine etki eden ve çoğunlukla deniz haydutluğu ile karıştırlan diğer bir kavram ise silahlı soygundur (*armed robbery*). Gerek deniz haydutluğunda gerekse silahlı soygunda; gemiler, gemilerde bulunan yolcular ve gemi yükleri aynı şiddet eylemlerine mazur kalmaktadır. Ancak, silahlı soygunda işlenen yasadığı eylemler deniz haydutluğunda olduğunun aksine açık denizlerde değil, belirli bir devletin iç suları, karasuları veya takımda sularında olmaktadır. Diğer bir ifadeyle, silahlı soygun belirli bir devletin egemenliği altında bulunan sularda olmakta, deniz haydutluğu herhangi bir devletin egemenliği altında bulunmayan sularda olmaktadır (IMO, 2022c).

Özellikle 2008 yılından itibaren Aden Körfezi ve mücavir bölgelerde görülmeye başlayan deniz haydutluğu ve silahlı soygun görülmeye alanları ve sayısı, ilerleyen yıllarda yüksek petrol fiyatlarıyla birlikte genişlemeye başlamıştır. Tablo 16’da dünya denizlerinde karşılaşılan deniz haydutluğu ve silahlı soyguna ilişkin veriler yer almaktadır.

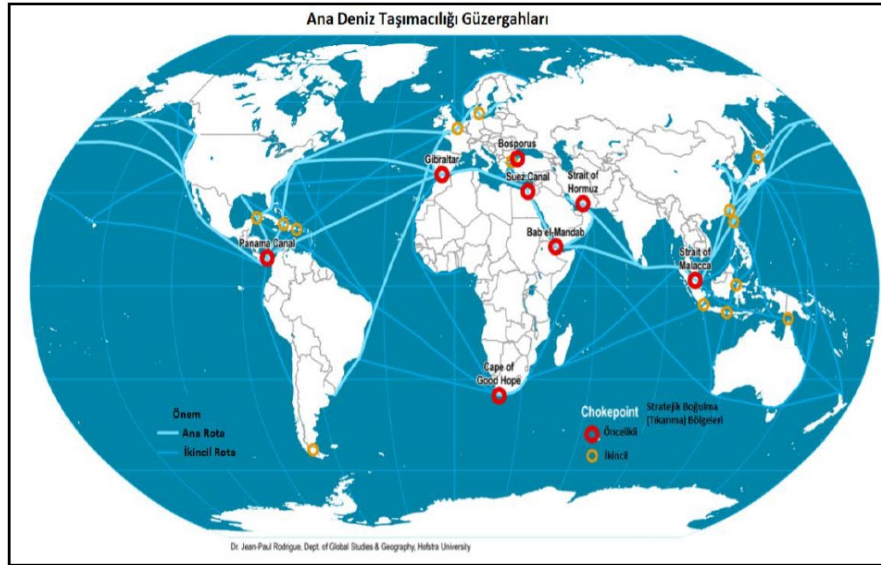
Tablo 16: 2007-2021 Yılları Arasında Dünya Üzerinde Görülen Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Saldırıları Bölgesel Dağılımı



Tablo 16, kapsamında yıllara göre deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin gerçekleştiği bölgeler incelendiğinde¹² (ICC-CCS, 2023) deniz haydutluğu ve silahlı soygunun özellikle dünya deniz ticaretinin düğüm noktaları olarak kabul edilen boğaz ve geçitlerde olduğu görülmektedir. Dünya üzerinde 95 ile 122 adet önemli geçit ve boğaz bulunmaktadır (“*Atlantik ve Akdeniz’de 22 adet, Karayip Denizi ve Meksika Körfezi’nde 13 adet, Hint Okyanusunda 2 adet, Kuzey-Batı Pasifik’te 40 adet ve Güney-Batı Pasifik 28 adet*”) (Yavuz, 2006: 1).

¹² Dünya üzerinde tüm deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ICC-CCS bünyesinde kurulan IMB (İnternational Maritime Bureau) tarafından canlı olarak takip edilmekte, kayıt altına alınarak analiz edilmektedir. Bkz.: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>.

Şekil 8: Dünya Üzerindeki Önemli Boğaz ve Geçitler



Kaynak: Çınar, (2022: 87).

Şekil 8’de, yoğun deniz trafiğinin olduğu bu boğaz ve geçitlerden önemli olanları verilmiştir. Bu boğaz ve geçitler, dünya ticaretinin atar damalarını oluşturmakta ve bu durumun deniz haydutlarının bu alanlara yoğunlaşmasına neden olduğu değerlendirilmektedir.

3.2.4.2. Denizde Terörizm, Kitle İmha Silahları Yayılması

Deniz ortamında etkisi bakımında düzeni bozan diğer bir eylem ise denizde terörizmdir. Ancak denizde terörizm amacı bakımından deniz haydutluğu ve silahlı soygundan ayrılmaktadır. Denizde(n) terörizmi eyleminin yapan kişi(ler) veya örgütler belirli bir siyasi, dini, ideolojik motivasyonla maddi kazanç beklemezsiniz, yerel veyahut küresel ölçüde toplumda korku, tedirginlik ve panik havası oluşturarak devlet mekanizmalarını duraksatmaya, iktidarları yıpratmaya amaçlamaktadırlar (Knyazeva ve Korobeev, 2015: 226-232; Şahin ve Sadioğlu, 2023: 147).

1985 yılında İtalyan bayraklı “Achille Lauro” isimli kruvaziyer gemisinin kaçırılmasının, denizde ilk terörist eylem olarak kaydedildiği görülmektedir. Bu eylem sonucunda, Mart 1988’de Denizde “*Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA))*” sözleşmesi IMO tarafından kurulan komitenin önerisi Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilmiştir. Bahse konu sözleşmenin kapsamı, 2005 yılında yeniden düzenlenmiş ve içeriği arttırılmıştır. Türkiye’nin de üye olduğu sözleşmenin terörist faaliyetleri tanımlamasının yanında, denizde insan güvenliğine yönelik diğer eylemleri ayrıntılı şekilde tanımlaması ve devletlere bu konuda düzenleme getirmesi bakımından önemli görülmektedir (IMO, 2023).

Tablo 17: 1985 Yılından İtibaren Gerçekleşen Önemli Denizde Terörizm Olayları

Yıl	Olay
1985	Achille Lauro isimli İtalyan yolcu gemisinin kaçırılması,
1996	Avrasya feribotunun Çeçenistan tarafından kaçırılması
2000	ABD muhribi USS COLE’a Al Kaida teröristler tarafından saldırı
2000	Sri Lanka Deniz Kuvvetlerine ait bir savaş gemisinin gerillalar tarafından imha edilmesi, bir diğerine hasar verilmesi
2000	İsrail Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemisine Hamas örgütü tarafından saldırı
2001	Silk Pride adlı akaryakıt gemisine intihar saldırısı (süratli bot kullanılarak)
2002	Filistinli gerillalar tarafından İsrail Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemisine saldırı
2002	Fransa’ya ait Limburg adlı süper akaryakıt tankerine saldırılması

Tablo 17’de dünya çapında meydana gelmiş önemli denizde terörizm olayları yer almaktadır. Bu olaylar bıraktıkları etki bakımından deniz haydutluğu ve silahlı soygunun önüne geçmektedir. Zira, maddi amaç törpülenerek yapılan bu eylemlerde her türlü

orantısız güç kullanılabilir¹³. Bu orantısız güç kullanımı, olayların takibine yönelik sistematik bir çerçeve çizilmesini zorlaştırmaktadır. Bununla birlikte deniz haydutluğunda kullanılan taktiklerin, denizde terörizm eylemleri için anahtar rol oynadığı da ifade edilmektedir (Luft ve Korin, 2004). Örneğin, Stehr'e göre deniz haydutlarının yaptıkları gibi, teröristlerce ele geçirilen LPG (Liquified Petroleum Gaz) veya LNG (Liquified Natural Gaz) tipi bir gemi önemli geçit veya boğazlarda patlatılarak küresel ekonomi felç edilebilir (2005). Bu husus deniz haydutları ile teröristlerin belirli noktalarda müttefik yapabileceğini ihtimalini ön plana çıkarmaktadır (Erkek, 2006: 250).

Denizde terörizm kapsamında değerlendirilmesi gereken diğer bir konunun da "Kitle İmha Silahlarını" yayılması sorunu olduğu açıklanmaktadır. Kitle İmha Silahları (*weapons of mass destruction*) nükleer, biyolojik ve kimyasal ajanların kullanılması veya etkin hale getirilmesiyle toplu insan ölümlerine neden olabilecek silahlar olarak tanımlanmaktadır (Carus, 2006). Kitle imha silahlarının kullanılma ihtimali dahi toplumda endişe ve huzursuzluk kaynağı yaratmaktadır. Bu durum, terör ve terör desteklerinin amaçlarına ulaşmasında son derece uygun bir ortam yaratmaktadır. Deniz ortamının dinamikliği, açık deniz sınırlarının muğlaklığı ve karaya nazaran bu denizlerdeki kontrollerin sınırlı olması bu alanlarda kitle imha silahlarının, deniz yoluyla taşınması ve kullanılması ihtimalini arttırmaktadır. Yeni güvenlik mimarisi ile şekillenen en önemli konulardan birinin de kitle imha silahlarının denizden yayılmasının önlenmesi olduğu görülmektedir. Bunu gerçekleştirmek için NATO 2001 yılından itibaren denizde çeşitli hareketler yapmaktadır (Bağbaşıoğlu, 2021). Bu hareketin başında "Deniz Muhafızı Harekâtı" (*OSG-Operation Sea Guardian*) gelmektedir.

¹³ Denizde terörizm faaliyetlerine aşağıda belirtilen olaylar örnek olabilir: "Gemilerin kaçırılması, gemiye zorla el konulması, mürettebatı veya yolcularına yönelik şiddet eylemi, geminin ticaret amaçlı taşıdığı yüklere zarar verilmesi, denizde bulunan diğer gemilerin güvenli şekilde seyretmesini önlemeye yönelik terörist faaliyetlerde kullanılması, liman tesislerinin faaliyetleri aksatmak/engellemek amacıyla yapılan her türlü faaliyet, denizde bulunan sondaj gemilerine yönelik saldırılar, denizaltında bulunan boru hatlarına veya kablolarına hasar verdirilmesi, sualtı yüzücüleri/dalgıçlar tarafından taşınan patlayıcı düzenekler ile gemilere veya liman tesislerine yönelik zararlar vb."

3.2.4.3. Düzensiz Göçmen, İnsan Ticareti

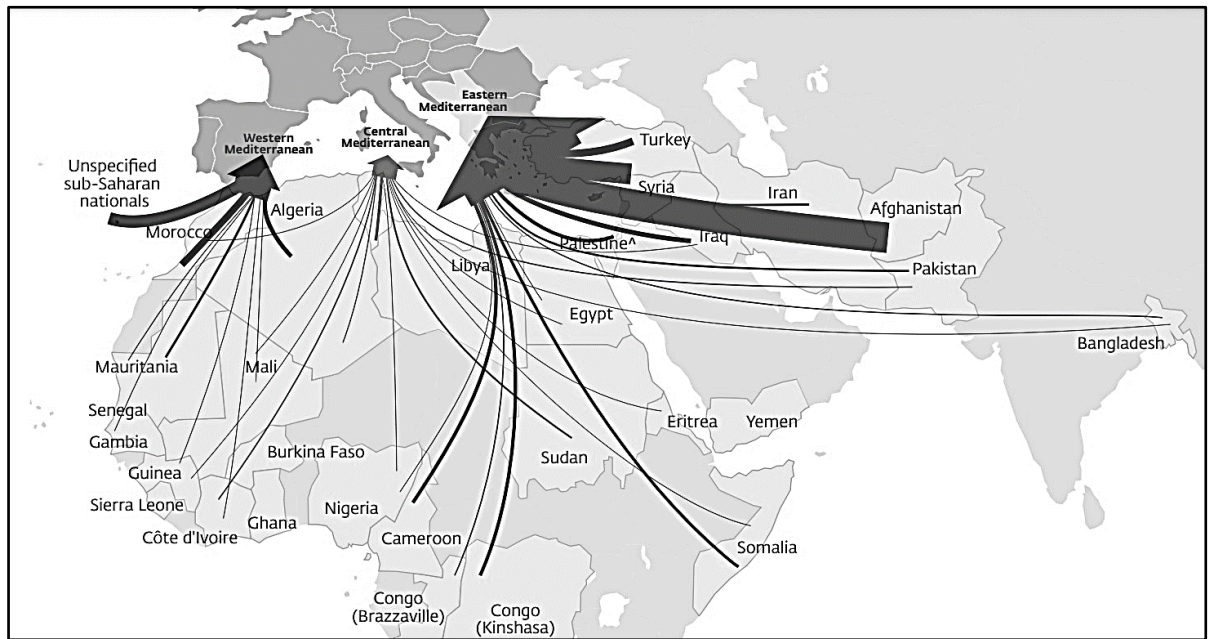
Düzensiz göç kavramını açıklamadan önce, düzensiz göçmen, sığınmacı, mülteci ve göçmen kavramlarının aralarındaki farkın belirtilmesinin önemli olduğu değerlendirilmektedir. Mülteci (*refugee*), ülkesinde çoğu zaman siyasi, sosyal veya dini gerekçelerle kendini baskı altında hissederek, kendisine tarafsız davranılmayacağı düşünerek ülkeyi terk eden ve başka ülkede sığınma talep edip, bu talebi kabul edilen kişidir. Sığınmacı (*asylum seeker*) ise, kişinin mülteci olarak kabul edilmesinden önce, kaçtığı ülke tarafından talebinin sonuçlandırılmasına kadar geçen sürede kabul etme yetkisine sahip ülke tarafından mülteciye yönelik yapılan tanımlamadır. Siyasi, dini veya sosyal baskıların dışında çoğu zaman ekonomik gerekçelerle ülkesini terk eden ve gittiği ülke tarafından resmi olarak kabul edilen kişi göçmen (*migration*) olarak adlandırılmaktadır. Düzensiz göç (*irregular migration*) ise, bir devletin sınırlarına yasalara aykırı şekilde giriş yapılarak, bu ülkede izinsiz kalmak veya ülkeye, devlet tarafından düzenlenen kurallara uyararak yasal yollarla giriş yaparak yasal süre içerisinde devlet sınırlarını terk etmemek olarak tanımlanmakta, bu faaliyeti yapan kişiye düzensiz göçmen denilmektedir. Düzensiz göç kavramında kaynak ülke; düzensiz göçmenin kendi ülkesini izinsiz terk etmesini hedef ülke; yasadışı yollarla gidilen veya yasal yollarla gidilip yasadışı sürelerde kalınmasını, transit ülke; kaynak ve hedef ülke arasında geçiş güzergahı olarak kullanılan ülkeyi ifade etmektedir (Bodur ve Paydak, 2017: 189-195).

2020 yılı itibariyle dünyada toplam 281 milyon göçmen, 26,4 milyon mülteci, 4,1 milyon sığınmacı bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle dünya nüfusunun yaklaşık %3,6'sı kendi ülke sınırlarının dışında yaşamaktadır. Göçmen, mülteci ve sığınmacıların büyük çoğunluğunun Asya-Pasifik ve Afrika ülkelerinden¹⁴ sosyal ve ekonomik olarak daha refah bir hayat sürmek umuduyla Avrupa ve Kuzey Amerika'ya gitmek isteyenlerden oluştuğu görülmektedir (IOM, 2022a). Ülkelerinden yaşa dışı yollarla ayrılan bu insanların, kara ve hava yolunun göreceli olarak sınır geçişlerinde yakalanma, fark edilme kapsamında deniz yoluna göre daha fazla risk barındırması nedeniyle deniz yolunu tercih

¹⁴ Asya-Pasifik ve Afrika ülkelerine yönelik daha detaylı bilgi için bkz. (IOM, 2022b: 14).

ettiği görülmektedir¹⁵. Deniz yoluyla yapılan geçişlerin Kuzey Amerika'ya Venezuela üzerinden; Avrupa'ya ise çoğunlukla Akdeniz'de Tunus, Cezayir, Fas ve Türkiye üzerinden yapılmaya çalışıldığı görülmektedir (Şekil 9).

Şekil 9: Avrupa'ya Yönelik Düzensiz Göç Rotası



Kaynak: Frontex¹⁶, (2022).

Öyle ki; 2019 yılının Avrupa'ya yasa dışı yollarla geçmek isteyen 141.846 kişinin % 75'nin, diğer bir ifadeyle 106.246 kişinin deniz yolunu kullandığı görülmektedir (Frontex, 2022:61). Doğu Akdeniz rotasında tespit edilen 83.333 düzensiz göçün, %67'si (56561) Türkiye (*transit ülke*) üzerinden olmuştur. Avrupa'ya yapılan toplam düzensiz göçün %50'den fazlasının Türkiye üzerinden Ege Denizi'ne yönelik olması, Türkiye'yi düzensiz göç konusunda hassas bir konuma getirmektedir. Bu durum, bulaşıcı hastalıkların yayılmasını kolaylaştırarak kamu güvenliği ve sağlığına yönelik ciddi tehditler oluşturmasının yanında, günümüzde modern kölelik olarak ifade edilen insan

¹⁵ Uluslararası Göç Örgütü raporuna göre dünya genelinde yaklaşık 48.000 kişi bu göçler sırasında ölmüş veya kayıp olmuştur (IOM, 2022b).

¹⁶ Frontex; Avrupa Birliği üyesi ülkelerin birliğe üye olmayan komşu ülkelere yönelik sınırlarının korunması amacıyla kurulmuş Sınır Güvenlik ve Sahil Güvenlik Birimi. Merkezi Varşava/Polonya'da bulunmaktadır.

ticaretine de davetiye hazırlamakta, insan ticareti ise sosyal ve ekonomik yaşamı olumsuz yönde etkilemektedir. Nitekim, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) raporuna göre dünya genelinde toplam 40.3 milyon mağdurun olduğu düşünülmekte, mağdurlarının %44'nü ise göç eden kesim oluşturmaktadır. (Türkiye İnsan Ticaretiyle Mücadele Raporu, 2020:15-40).

İnsan ticareti (*human trafficking*), kişilerin ait oldukları ülkede veya başka ülkelerde daha konforlu bir yaşam vaadiyle aldatılmasıdır. Aldatılan insanlar üzerinde kuvvet kullanarak veya kullanmadan çeşitli şekillerde zor durumlarda bırakılmaktadır. Bu durumlar kişiyi çaresiz bırakmakta ve çaresiz kalan kişiler her türlü istismara açık hale gelmektedir (CCOAH, 2023). Özellikle yaşa dışı yollarla hedef ülkeye geçememiş kişiler transit ülkelerde borçlandırılarak fuhşa zorlanmakta, eğitim ve sağlık gibi temel haklarında yoksun çocuklar çeşitli örgütler tarafından suç işleme aracı olarak kullanılmaktadır (Shelley, 2017). Örgütlerin insan ticaretinden yaklaşık olarak yıllık 32 milyar dolar gelir elde ettikleri düşünülmektedir. Bu gelir uyuşturucu ve silah kaçakçılığında sonra en fazla gelir elde edilen kaçakçılık yöntemi olarak gözükmektedir. Deniz ortamının karaya göre çok geniş ve karmaşık yapısından kaynaklı yeterli düzenlemelerin yapılamaması, kolluk kuvvetlerinin ve diğer yetkililerinin denizden insan ticaretine karşı önlemleri etkili bir şekilde izlemesi ve uygulamasını zorlaştırmaktadır. Diğer taraftan hükümetler arasında sıklıkla koordinasyon ve bilgi paylaşımı eksikliğinin olması, tacirlerinin kurbanları denizden sınırların ötesine kolayca taşınmasına imkân vermektedir. Bu durum insan ticaretinin denizden yapılması için uygun ortam sağlamaktadır. Ayrıca, hükümetlerin sorunu ele alacak araçlardan ve kapasiteden yoksun olması insan tacirlerinin cezasız kalmasına izin vererek yeni olaylar için cesaretlendirmektedir (Maritimefairtrade, 2023).

Yukarıda işaret edilen tanımlardan da anlaşılacağı üzere, insan ticaretinin ile diğer yeni güvenlik tehditleriyle arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Çünkü insan ticareti, bu tehditlerin gerçekleşmesini sağlayan “insan kaynağının” sağlanmasını oldukça elverişli hale getirmektedir. Örneğin, yasa dışı balıkçılıkta ucuz iş gücünden yararlanılarak zorla çalıştırılan birçok insanın (*insan ticareti yoluyla getirilmiş*) denizden uyuşturucu

kaçakçılığı, denizden silah kaçakçılığı vb. yasa dışı suçlarla doğrudan ilişkisi olduğu belirtilmektedir (Cassar, 2019: 1).

Özellikle yeni güvenlik mimarisi ile ortaya çıkan tehditlere bütüncül olarak yaklaşıldığında, küresel deniz güvenliğine karşı ciddi risk oluşturan denizden insan ticaretinin ulusal ve uluslararası kamuoyunun öncelikli politikaları arasında yer alması gerektiği değerlendirilmektedir (Şeker ve Dimitrios, 2016: 135-140).

Deniz güvenliği kavramının içerdiği konular araştırmanın bu bölümünde detaylı şekilde ele alınarak hem dünya hem de Türkiye özelinde yer alan verilerle desteklenmiştir. Bir sonraki bölümde Türkiye deniz güvenlik politikaları analizi ve analizden elde edilen bulgulara yer verilecektir.

4. BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİK POLİTİKALARININ ANALİZİ, BULGULAR VE GENEL DEĞERLENDİRME

Araştırmanın bu bölümünde; araştırma kapsamında incelenen politika belgelerine ve yasal düzenlemelere ait veriler analiz edilerek, elde edilen bulgular deniz güvenlik politikaları çerçevesinde yorumlanmış ve değerlendirilmiştir.

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Araştırmanın temel amacı; Türkiye’de deniz güvenlik politikaları analizini yaparak değerlendirmek, elde edilen sonuçlar kapsamında teklifler geliştirmektir. Bu amacın gerçekleştirilmesini sağlamak maksadıyla, deniz güvenlik politikalarının oluşturulmasında aktif rol alan kurumların stratejik plan ve hedefleri, bu kurumların uygulamaya yönelik yapmış oldukları politika belgeleri, yasal düzenlemeler incelenmiştir. Analiz sonucunda uygulanan politikalarının doğruluğu veya yanlışlığı ile ilgili bir değerlendirmeden kaçınılmış, çalışmanın temel amacı çerçevesinde deniz güvenlik politikaları uygulamalarının Türkiye’de daha etkili ve etkin olmasına yönelik önerilerde bulunulmuştur.

Deniz güvenlik politikalarına yönelik çalışmaların genellikle deniz güvenliği, deniz emniyeti kavramlarına ve bu kavramlara ait alt başlıklarla değerlendirildiği görülmektedir. Elbette bu kavramlar ve ilişkili bulunduğu konulara yönelik çalışmalar “deniz güvenliği” olgusunun anlaşılmasına yardımcı olmaktadır. Bahse konu çalışmaların değeri dikkate alınmakla birlikte, bu çalışmada deniz güvenliği kavramının içerdiği konuların *tekil anlamları yerine*, kavrama ilişkin *bütüncül bir yaklaşım* oluşturularak deniz güvenlik politikaları analizinin ve değerlendirmesinin yapılması hedeflenmiştir.

4.2. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI

“Deniz güvenliği”, bütün disiplinlerle ilişkili olarak içinde oldukça fazla konu ve kavram bulunduran, üzerinde uzlaşmış bir tanımı bulunmayan, küresel etkilerle sürekli şekillenmeye devam eden bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Her aktörün kendi yorumuyla şekillendirmeye çalıştığı deniz güvenliği kavramına yönelik sistematik tasnifleme süreci, çalışma kapsamında öne çıkan birinci sınırlılık olarak ifade edilebilir. Örneğin mavi ekonomi artan küresel ısınma ve uluslararası aktörlerin de girişimleriyle birlikte 2010’lu yılların başından itibaren dünya kamuoyunda sıkça anılmaya başlanmıştır. Mavi ekonominin konusu “balıkçılık, yenilenebilir enerji, deniz kirliliği, deniz ekosistemi, deniz ticareti” gibi birçok kavramı kapsamaktadır. Bununla birlikte bu konulardan “deniz kirliliği” deniz kazalarının bir fonksiyonu olarak aynı zamanda deniz emniyetinin de konusunu oluşturmaktadır. Benzer şekilde “deniz ticareti”, ticaret filolarının bir uzantısı olarak deniz gücünün konusu içinde kalmaktadır. Bu durumun aynı politikaların bakış açısına göre farklı başlıklar altında başlıklar altında değerlendirilmesine yol açtığı görülmüştür. Bunun önüne geçmek için politikayı belirleyen kurumun hangi amaçla yazdığı tespit edilerek buna göre tasnifleme yapılmıştır. Örneğin, deniz kirliliği konusunda tespit edilen politika seyir emniyetinin arttırılması kapsamında ele alınmış ise “deniz emniyeti” başlığı altında; sürdürülebilir kalkınma kapsamında ele alınmış ise “mavi ekonomi” başlığı altında sınıflandırılmıştır. Bu sınırlılık dikkate alınarak çalışmanın yönteminde belirtilen hususlar çerçevesinde sistematik tasnifleme modeli oluşturulmuştur.

Deniz güvenliği politikalarına yönelik çalışmalara bakıldığında deniz güvenliğinin tekil konularına yönelik deniz turizminden, deniz yetki alanlarına, deniz ticaret filolarına, balıkçılık, enerji güvenliği, seyir emniyeti, asimetrik tehdide kadar çeşitlenen çalışmaların yer aldığı görülmektedir. “Osmanlıdan Günümüzde Denizcilik Sektörü

Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler” (Sevimay, 1992), “Türkiye’nin Deniz Güvenliği Politikası” (Ustaoğlu, 2001) ve “Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası” (Erkek, 2006) eserlerinin taşıdıkları başlık itibariyle deniz güvenliğine bütüncül yaklaşan çalışmalar olduğu değerlendirilmiştir. Ne var ki; eserler hem yayım zamanı itibariyle deniz güvenliğinin gelişen ve çeşitlenen konularına yer vermediği hem de çalışmaların kamu politikaları analizini içermediği görülmüştür. Sevimay’ın, denizcilik sektörünü deniz ticaret filoları temelli değerlendirdiği, Ustaoğlu’nun deniz güvenliğini deniz emniyeti kapsamında ele aldığı, Erkek’in deniz güvenlik politikalarını uluslararası ilişkiler temelli değerlendirdiği tespit edilmiştir. Deniz güvenliğinin kamu politikaları analizine yönelik tek çalışmanın, bu araştırmanın yazarı ve danışmanı tarafından yayımlanan “Türkiye Kalkınma Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları Analizi” (Şahin ve Sadioğlu, 2023) başlıklı eser olduğu görülmektedir.

Literatürde ilklerden olan bu tezin özgünlüğü bir tarafa bırakılacak olursa, benzer çalışmalarının olmamasından dolayı karşılaştırma yapılamaması çalışma kapsamında öne çıkan diğer sınırlılık olarak değerlendirilebilir.

Bunun yanında politika analistinin, ürettiği veriler çoğunlukla, karmaşık ve hatta birbiriyle çekişli olarak değerlendirilebilmektedir. Bu durumun temel sebebi, kamu politikasına etki eden sosyal, siyasi, askeri, ekonomik tüm unsuların analize dahil edilmesinin mümkün olmamasıdır (Çevik ve Demirci, 2008: 126). Politika analistlerinin karşılaştığı bu durum, bu çalışmada kapsamında da başka bir sınırlılık olarak karşımıza çıkmaktadır.

4.3. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMI VE SORULARI

Türkiye’de deniz güvenlik politikalarının analizinin değerlendirilmesi kapsamında yapılan bu araştırmanın varsayımı, “Türkiye’de deniz güvenlik politikalarının oluşturulmasına yönelik bütüncül bir anlayış olmadığıdır”. Bu varsayım doğrultusunda

“Türkiye’de deniz güvenlik politikaları nelerdir? sorununa cevap aranmaktadır. Ayrıca bu soru çerçevesinde;

- Türkiye’nin deniz güvenlik politikası algısı deniz güvenliği kavramının hangi konusu üzerinde yoğunlaşmaktadır?
- Türkiye’de belirli aktörlerin kendi bakış açılarıyla şekillendirdiği politika talepleri var mıdır?
- Deniz güvenliği kavramının, küresel ölçüde değişen ve şekillenen yapısının Türkiye deniz güvenlik politikalarında yansımaları nasıldır?
- Türkiye’de deniz güvenlik politikaları uzun dönemli mi yoksa dönemsel mi inşa edilmektedir?
- Türkiye’nin deniz güvenliğinin hangi konusu üzerinde yoğunlaşarak politika üretmesi gerekmektedir?

sorularına yanıt aranmaktadır.

4.4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Türkiye’de deniz güvenlik politikalarının analiz edildiği bu çalışmada nitel bir araştırmadır. Nitel araştırma sosyal bilimlerde, açık uçlu sorular, odak grupları, yazılı ve sözlü mülakat, ses kayıtları, görseller ve belgelerin çeşitli yöntemlerle analiz edilerek sayısallaştırılmasını veya yorumsamacı yaklaşımla detaylandırılmasını ifade etmektedir (Berg ve Lune, 2015: 381-382). Nitel analiz tekniklerinden olan belge incelemesinde ise; birinci kaynak olarak araştırmaya konu olan belgelerin toplanması, gözden geçirilmesi ve araştırmanın amacına yönelik analizi yapılmıştır. Buna göre, çalışmada “birinci kaynak olarak” politika belgeleri incelenerek içerik analizi yapılmıştır. İçerik analizi belirli bir konu veya alandaki genel eğitimi belirlemek amacıyla nitel araştırmaların derinlikli incelenerek tasniflenmesini ifade etmektedir (Sak vd., 2021: 228). Çalışmada içerik analizi yapılan belgelerin “Atlas.ti” nitel yazılım programı yardımıyla belirli bir sistematik çerçevesinde düzenlenmesi sağlanmıştır.

Tablo 18: Deniz Güvenliğine İlişkin “Atlas.ti” Programında Arama Yaptırılan Konu Başlıkları

	Sınıflandırılan Ana Kodlar	İlişkili Konu Başlıkları
Deniz Güvenliği	<ul style="list-style-type: none"> - Deniz Emniyeti - Denizcilik Gücü - Mavi Ekonomi - Yeni Güvenlik Tehditleri 	<p>“Deniz, Deniz Güvenliği, Deniz Emniyeti, Seyir Emniyeti, Deniz Kirliliği, Deniz Kazası, Gemi Trafik Düzenleme, Arama Ve Kurtarma, Deniz Kuvvetleri, Donanma, Savaş Gemisi, Kıta Sahaneliği, Münhasır Ekonomik Bölge, Kitle İmha Silahları, Balıkçılık Bölgesi, Turizm, Deniz Turizmi, Dalış Turizmi, Kruvaziyer Turizmi, Yat Turizmi, Yat/Gemi- İnşa, Gemi Söküm, Deniz Ulaştırması, Ticaret Filosu, Mavi Ekonomi, Balıkçılık, Su Ürünleri, İklim, İklim Değişikliği, Enerji/Yenilenebilir Enerji/Denizden Yenilenebilir Enerji, Terörizm/Denizde Terörizm, Deniz Haydutluğu, Silahlı Soygun, Yaşa Dışı Balıkçılık, İnsan Kaçakçılığı, Uyuşturucu/Denizden Uyuşturucu, Göçmen/Düzensiz Göçmen”</p>

Tablo 18’de, “Atlas.ti” programında içerik analizi yapılmak amacıyla, politika belgelerinde aranan deniz güvenlik politikalarıyla ilişkili konu başlıkları yer almaktadır. Bahse konu başlıkları politika belgelerinde incelenmiş ve sistematik düzenleme kapsamında deniz güvenliğinin ana çatısını oluşturan “Mavi Ekonomi, Deniz Emniyeti ve Denizcilik Gücü başlıkları altında sınıflandırılmıştır. Sınıflandırmaya, deniz güvenliğinin 11 Eylül saldırıları sonrası dönüşüm geçiren yapısına uygun olarak asimetrik tehdit temelli doğrudan insanların etkilendiği faaliyetler “Yeni Güvenlik Tehditleri” olarak dahil edilmiştir.

Bu sınıflandırma yöntemi ile hem mükerrer politika tekrarının önüne geçilmesi hem de analizin daha anlaşılır şekilde yapılabilmesi hedeflenmiştir. Aynı zamanda bu yöntem politikaların gruplandırılmasını sağlayarak deniz güvenliği kavramının bütüncül yapısını

berraklaştırılmıştır. Çalışmada kullanılan sınıflandırma modeli ve analiz programında uygulanan kodlar aşağıda Tablo 19’da yer almaktadır.

Tablo 19: Sınıflandırma Modeli ve ATLAS.ti. Programında Kullanılan Kodlar

	Ana Politikalar (Ana Kodlar)	İlişkili Politikalar (Alt Kodlar)
Deniz Güvenliği	Deniz Emniyeti	- Deniz Kazası/Seyir Emniyeti - Deniz Kirliliği
	Denizcilik Gücü	- Deniz Kuvvetleri/Donanma - Deniz Turizmi - Deniz Yetki Alanları - Denizcilik Eğitimi - Gemi İnşa-Tersane - Deniz Ticaret Filosu/Deniz Ulaştırması - Liman
	Mavi Ekonomi	- Denizden Enerji-Yenilebilir Enerji - Balıkçılık/Su Ürünleri - İklim Değişikliği
	Yeni Güvenlik Tehditleri	- Deniz Haydutluğu/Silahlı Soygun - Denizden Terörizm - Kitle İmha Silahları - Denizde Uyuşturucu - Düzensiz Göçmen -Denizde İnsan Kaçakçılığı

Tablo 20: Örnek Deniz Güvenlik Politikaları ve Sınıflandırıldığı Başlıklar

Ana Kod	Alt Kod	Kalkınma Planında Yer Alan Örnek Politika
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası /Seyir Emniyeti	<i>“Türkiye ’nin deniz yetki alanlarında ve Türk Boğazlarında; can, mal, çevre ve deniz güvenliğini sağlamak” (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Stratejik Planı 2019-2023: 15).</i>
	Deniz Kirliliği	<i>“Denize yapılan atıksu deşarjlarının engellenmesi ve deniz çöpleri ile etkin mücadelenin artırılması gerekmektedir” (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Stratejik Planı 2019-2023:91).</i>
	Deniz Kuvvetleri/Donanma	<i>“Milli teknolojiler ve yerli imkanlarla savunma sanayiinde dışa bağımlılığı asgari seviyeye indirecek projeler hayata geçirilecek, deniz platformları envantere kazandırılacak...” (Milli Savunma Bakanlığı, Stratejik Planı 2019-2023:43).</i>
	Deniz Turizmi	<i>“Ülkemize gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde kruvaziyer yolcu</i>

Denizcilik Gücü		<i>taşımacılığına yönelik gereken alt yapı ve üst yapının hızla tamamlanarak kruvaziyer limanlarının turizme açılması sağlanacaktır” Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2023.</i>
	Deniz Ulaştırması	<i>“Bu planda hedef gelecek on yıl için; kara, deniz, demiryolu ve hava taşımacılığının birbirine paralel gelişimini sağlamak, gerçekleştirilecek projelerle deniz ve hava taşımacılığı ile demiryolu öncelikli olmak üzere tüm ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlamak” 60. Hükümet Programı: 28)</i>
	Deniz Yetki Alanları	<i>“Başta BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) olmak üzere, AB hukuku ve uluslararası hukuka uygun olarak, Türkiye, iyi komşuluk ilişkilerine zarar veren tehditlerden ve eylemlerden kaçınmalı, Kıbrıs Cumhuriyeti ile ilişkilerini normalleştirmeli ve tüm Üye Devletlerin kara suları ve hava sahaları üzerindeki egemenliğine ve ayrıca, doğal kaynak arama ve bunlardan yararlanma hakkı da dâhil olmak üzere bu ülkelerin egemenlik haklarına saygı göstermelidir” (AB 2021 Türkiye Raporu: 74)</i>
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	<i>“Denizciliği geliştirmek ve deniz kültürünü yaygınlaştırmak amacı Ülkemizde denizcilik kültürünü geliştirmek hedefiyle denizciliği sevdirmek için denizcilik etkinlikleri ve yatırımlar arttırılacaktır” (UAB Strateji Planı 2019-2023: 86).</i>
	Gemi İnşa-Tersane	<i>“Araştırma gemisi ihtiyacı ve gemi personeli istihdamının sağlanma tamamlanacaktır” (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019-2023 Stratejik Planı: 88).</i>
	Liman	<i>“Doğu Akdeniz bölgesinde, Ortadoğu ve Orta Asya coğrafyasına çıkış kapısı olacak transit yük odaklı bir ana konteyner limanı inşa edilecektir.” (11. Kalkınma Planı)</i>
	Ticaret Filosu	<i>Türk Sahipli Gemi Sayısının ve Taşıma Kapasitelerinin Arttırılmasına, Gemi Yat İnşa ve Yan Sanayinin Gelişmesine Yönelik Çalışmak (11. Kalkınma Planı)</i>
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	<i>“Deniz haydutluğu ve düzensiz göç faaliyetleri takip edilerek gelişmeler üyelere duyurulacaktır” (İMEAK Deniz Ticaret Odası 2019-2023 Stratejik Planı).</i>
	Denizde Uyuşturucu	<i>“Güvenlik birimlerinin uyuşturucuyla mücadele kapasitesi arttırılacaktır” (Cumhurbaşkanlığı 2019 Yıllık Planı).</i>
	Düzensiz Göçmen-İnsan Ticareti	<i>İnsan ticaretiyle mücadele ve mağdurların korunması alanında uluslararası hukuk perspektifiyle mağdur odaklı etkin bir koruma ve mücadele sistemi geliştirmek (Göç İdaresi Başkanlığı 2019-2023 Stratejik Planı). Düzensiz göçle mücadele edilebilmesi ve sınır dışı etme mekanizmasının işletilebilmesi amacıyla ilgili paydaşlar arasında koordinasyon sağlayarak etkinliği arttırmak (Göç İdaresi Başkanlığı 2019-2023 Stratejik Planı).</i>
	Denizden Terörizm	<i>“Entegre sınır güvenliği sistemi oluşturularak düzensiz göç önleneyecek, kaçakçılık, organize suçlar ve terörle mücadelede etkinlik arttırılacaktır. Sahil Güvenlik Komutanlığı...” (Cumhurbaşkanlığı Yıllık Planı, 2019: 105).</i>
Kitle İmha Silahları	<i>“Örgütlü suçlarla mücadele ve polis iş birliğine ilişkin yasal çerçeve, AB müktesebatı ile kısmen uyumludur. Kara paranın aklanması ve terörizmin finansmanı ile mücadeleyi düzenleyen yasal çerçevenin; Mali Eylem Görev Gücü (FATF) ve Venedik Komisyonunun, Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Önlenmesine İlişkin Kanun hakkındaki tavsiyeleri doğrultusunda iyileştirilmesi gerekmektedir” ((AB 2022 Türkiye Raporu: 47)</i>	

Mavi Ekonomi	Denizde Enerji-Yenilebilir Enerji	<i>“Türkiye’nin hidrokarbonlar konusundaki mevzuatı AB müktesebatıyla ileri düzeyde uyumludur. Türkiye, Hidrokarbonların Üretimi, Aranması ve Çıkarılmasına İlişkin Ruhsatların Verilmesi ve Kullanılmasına ilişkin Direktifi hâlihazırda uygulamaktadır; ancak hidrokarbonların geçişi konusundaki AB Direktifi dâhil olmak üzere Açık Denizde Petrol ve Doğal Gaz Faaliyetlerinin Güvenliğine ilişkin Direktif ile de uyum sağlanması gerekmektedir” (AB 2018 Türkiye Raporu: 79)</i>
	Bahççılık-Su Ürünleri	<i>“Su ürünlerinde yeni yetiştiricilik tesislerinin kurulması için yetiştiriciliğe uygun yeni alanlar belirlenerek yatırımcıya tahsis edilecektir” (Cumhurbaşkanlığı 2019 Yıllık Programı Tedbir no: 324).</i>
	İklim Değişikliği	<i>“Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının İklim Değişikliğinin Etkileri ve İklim Değişikliğine Direnci Artırıcı Ekosistem Hizmetlerinin Sürdürülebilirliği Dikkate Alınarak Planlanması” (İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı 2023 Öncelikli Hedef 5)</i>

Çalışmada kullanılan modellemenin daha rahat anlaşılabilmesi amacıyla Tablo 20’de, deniz güvenlik politikalarına yönelik analiz edilen örnek politikalar, çalışma kapsamında sınıflandırıldığı politika başlıkları ve hangi politika belgesine ait olduğu bilgileri yer almaktadır. Bu görselin, çalışmaya yönelik yöntemin anlaşılmasında genel bakış açısı kazandıracağı değerlendirilmektedir.

4.5. ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ

Bu araştırmanın amacı kapsamında araştırmanın evrenini Türkiye’de deniz güvenlik politikalarını belirleyen ve açıklayan resmî belgeler oluşturmaktadır. Bu belgelerin analizinde amaçlı örnekleme modeli kullanılmıştır. Amaçlı örnekleme modelinde, örnekleme yapılırken bilinçli olarak, hedef kitlesi içinde görülen sorunun çözümü için belirli bir parametre üzerinde yoğunlaşmaktadır (Balçı, 2007: 90). Araştırmacı, sonuçların daha derinlikli ve ayırt edici olması için bilinçli olarak seçilen bu parametrelere daha fazla yoğunlaşmaktadır (Can, 2018: 8).

Tablo 21: Araştırmada Kullanılan Politika Belgeleri

Tür	Belge Tanımı	Sayı
Kalkınma Planları	1.BBYKP 1963-1967, 2.İBYKP 1968-1972, 3.ÜBYKP 1973-1977 4.DBYKP 1979-1983, 5.BBYKP 1985-1989, 6.ABYKP 1990-1994 7.YBYKP 1996-2000, 8.SBYKP 2001-2005, 9.DBYKP 2007- 2013 10.OBYKP 2014- 2018, 11.OBBYKP 2019- 2023	11 adet

Faaliyet Raporları	<ul style="list-style-type: none"> - Tarım ve Orman Bakanlığı Faaliyet Raporu (2019-2022) (4 Adet) - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Türkiye İstatistik (2003-2021) (1 adet) - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Türkiye İstatistik (2022) (1 adet) - Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Faaliyet Raporu (2018-2022) (5 Adet) - Milli Savunma Bakanlığı Faaliyet Raporu (2018-2022) (5 Adet) - Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporu (2018-2022) (5 Adet) - Kültür ve Turizm Bakanlığı Faaliyet Raporu (2019-2021) (3 Adet) - Sahil Güvenlik Komutanlığı Faaliyet Raporu (2019-2022) (4 Adet) 	28 adet
Yıllık Programlar	Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programlar (2019-2022) (4 Adet)	4 adet
Eylem Planları	<ul style="list-style-type: none"> - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2053 Ulaştırma Planı) (1 Adet) - Göç İdaresi Uyum Strateji Belgesi ve Ulusal Eylem Planı (2018 -2023) (1 Adet) - Türkiye İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı (2011-2023) (1 Adet) - Türkiye Turizm Eylem Planı 2023 (2007-2013) - İltica ve Göç Ulusal Eylem Planı - Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı 2017-2023 	5 adet
Strateji Planı	<ul style="list-style-type: none"> - İMEAK Deniz Ticaret Odası Stratejik Plan (2019-2023) (1 Adet) - Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Strateji Planı (2019-2023) (1 Adet) - Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Strateji Planı (2019-2023) (1 Adet) - Tarım ve Orman Bakanlığı Faaliyet Strateji Planı (2019-2023) (1 Adet) - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Planı (2019-2023) (1 Adet) - Kültür ve Turizm Bakanlığı Strateji Planı (2019-2023) (1 Adet) - İçişleri Bakanlığı Strateji Planı (2019-2023) - Göç İdaresi Genel Müdürlüğü Strateji Planı (2019 -2023) (1 Adet) - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Strateji Planı (2019 -2023) (1 Adet) - Savunma Sanayi Başkanlığı Strateji Planı (2019 -2023) (1 Adet) 	10 adet
Hükümet Programları	59. Hükümet, 60. Hükümet, 61. Hükümet, 62. Hükümet, 64. Hükümet	5 Adet
AB İlerleme Raporları	2018-2022 (5 Adet)	5 adet
Toplam Politika Belgesi		67 adet

Tablo 21’de, araştırmada kullanılan politikada belgelerinin detaylı açıklamaları verilmiştir. Kalkınma planları, sağlık, ekonomi, güvenlik, ulaşım vb. konularda gelişme, refahı hedefleyen ve kamuda uygulanacak siyaseti belirleyen bir üst politika belgesi

olarak tüm kurum ve kuruluşlara politika önceliklerinin neler olduğuna dair genel bilgi sunmaktadır. Kalkınma planları referans alınarak orta vadeli programlar, yıllık programlar hazırlanmaktadır. Aynı zamanda, “5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu” gereğince tüm kamu idarelerinin kalkınma planları başta olmak üzere ilgili politika belgeleri çerçevesinde geleceğe ilişkin geleceğe ilişkin öngörülebilir hedef belirlemeleri maksadıyla stratejik plan hazırlamaları zorunlu tutulmuştur. Buna göre, çalışmanın deniz güvenliği bölümündeki kavramsal çerçeve yer alan açıklamalardan hareketle deniz güvenlik politikalarının oluşturulmasında aktif rol aldığı değerlendirilen kamu kurum ve kuruluşlarının stratejik planları, stratejik plan kapsamında hazırladıkları faaliyet raporları ve üst politika belgesi olarak “Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı” kalkınma planları ve yıllık programlar, 2018 yılı öncesi hükümet programları, kurumların eylem planları örneklem veri olarak alınmıştır. AB, deniz güvenlik politikalarının küresel ölçüde şekillenmesine katkı sağlayan ve buna yönelik politika üreten bir kuruluştur. Buna göre, Türkiye’nin AB ilerleme raporları veri analizine dahil edilmiştir.

4.6. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

4.6.1. Kalkınma Planları Bulguları ve Değerlendirmesi

1963-2019 yılları arasında yayınlanan 11 adet Kalkınma Planı¹⁷ deniz güvenlik politikalarının ana başlıkları çerçevesinde değerlendirildiğinde toplam 438 adet politika tespit edilmiştir. Bu politikalardan 233 tanesinin (%53,2 oranında) denizcilik gücü, 160 tanesinin (%36,5 oranında) mavi ekonomi, 36 tanesinin deniz emniyeti (%8,2 oranında) ve 9 tanesinin (%2,1 oranında) yeni güvenlik tehditleri altında yer aldığı görülmektedir (Tablo 22).

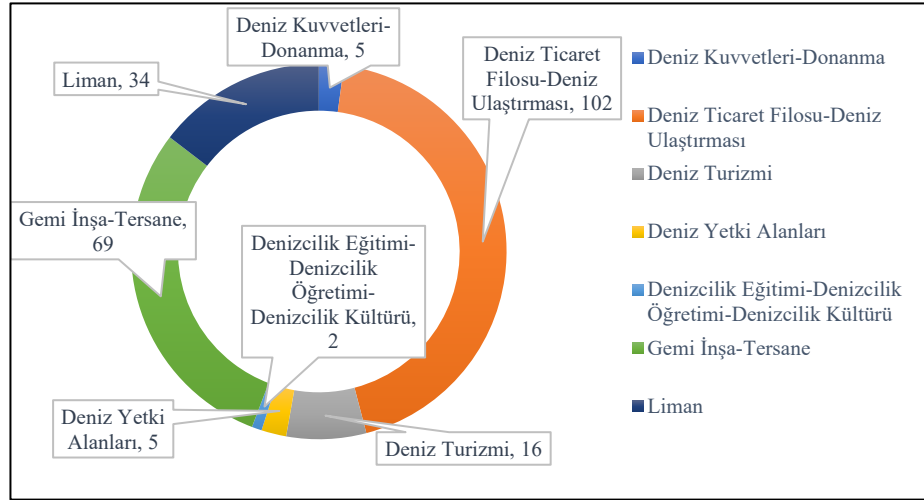
¹⁷ Kalkınma planlarının kapsadıkları dönemler; “1.BBYKP: 1963-1967, 2.İBYKP: 1968-1972, 3.ÜBYKP: 1973-1977, 4.DBYKP: 1979-1983, 5.BBYKP: 1985-1989, 6.ABYKP: 1990-1994, 7.YBYKP: 1996-2000, 8.SBYKP: 2001-2005, 9.DBYKP: 2007- 2013, 10.OBYKP: 2014- 2018, 11.OBBYKP: 2019- 2023” olarak görülmektedir.

Tablo 22: 1963-2019 yılları arasında Yer alan Kalkınma Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları

Politika İsmi	1. KP	2. KP	3. KP	4. KP	5. KP	6. KP	7. KP	8. KP	9. KP	10. KP	11. KP	Topla	Yüzde
Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	2	0	2	0	1	0	1	2	6	4	0	18	4.11%
Deniz Kirliliği	0	0	0	3	2	2	3	1	1	3	3	18	4.11%
Deniz Kuvvetleri-Donanma	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	1	5	1.14%
Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	5	6	6	28	15	5	7	9	8	7	6	102	23.29 %
Deniz Turizmi	0	0	1	1	1	1	3	2	1	2	4	16	3.65%
Deniz Yetki Alanları	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	5	1.14%
Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0.46%
Gemi İnşa-Tersane	7	12	15	18	5	5	0	2	1	1	3	69	15.75 %
Liman	1	0	1	2	7	2	4	6	5	3	3	34	7.76%
Balıkçılık-Su Ürünleri	18	32	18	24	5	9	9	11	1	3	3	133	30.37 %
Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	0	0	1	5	0	2	2	0	1	4	4	19	4.34%
İklim Değişikliği	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4	8	1.83%
Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
Denizde Uyuşturucu	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3	0.68%
Denizden Terörizm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
Düzensiz Göçmen-İnsan Ticareti	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4	6	1.37%
Kitle İmha Silahları	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
Toplam	34	51	44	82	36	28	32	33	29	30	39	438	100.00 %

- Şekil 10 kapsamında, Kalkınma planlarında “Denizcilik Gücü” politikaları analiz edildiğinde;

Şekil 10: Kalkınma Planlarında “Denizcilik Gücü” Politikaları



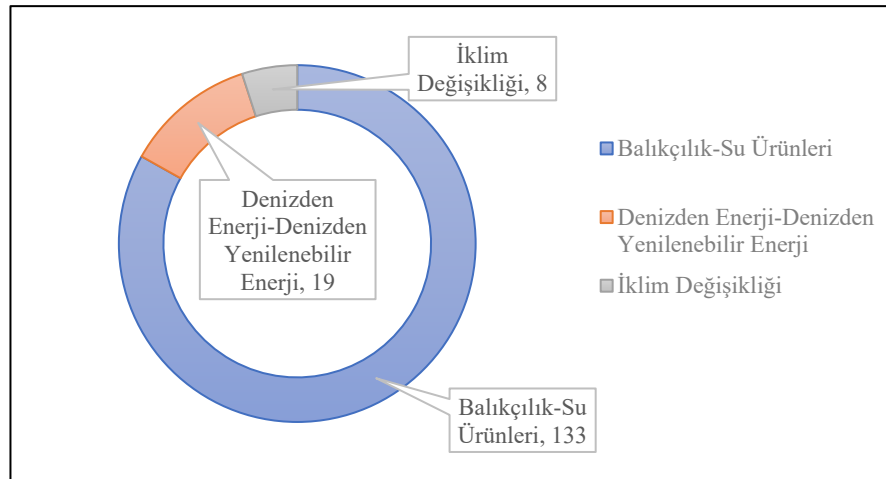
Denizcilik gücü politikalarının, özellikle “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması” ile “Gemi İnşa-Tersane” konularında yoğunlaştığı ve bu iki politika konusunun genel politikaların 39.04’nü (171 adet) kapsadığı görülmektedir. Özellikle 4.Kalkınma Planı döneminde (1979-1983) bahse konu politikalarda artış olduğu fark edilmektedir. “Gemi inşa-Tersane ve Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması” politikalarında yaşanan bu artışın temel nedeninin Kıbrıs Barış Harekâtı sonucunda ABD tarafından öncülüğünde NATO ülkeleri tarafından Türkiye’ye yönelik uygulanan askeri silah ve teçhizat ambargosuyla doğrudan ilgili olduğu değerlendirilmektedir. Zira ambargolar sonrasında yerli ve milli silahların desteklenme geliştirilme ihtiyacı ön plana çıkmış ve bu amacın gerçekleştirilebilmesi amacıyla Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından ASELSAN, HAVELSAN, ASPİLSAN gibi vakıfların kurulması sağlanmıştır. Bu vakıfların öncülüğünde milli askeri sanayinin ilerlemesine yönelik adımlar atılmaya başlanmıştır (Sönmezoğlu, 1995: 92-107). Denizcilik gücü kapsamında öne çıkan diğer önemli politika konusunun limanlar üzerinde olduğu ve liman alt politika konusuna genel olarak bütün kalkınma planlarında istikrarlı olarak değinildiği görülmektedir (UAB, 2023).

Diğer taraftan, deniz güvenlik politikalarının agresif görünümü olan, diğer bir ifadeyle diğer politikaların uygulanabilmesinde belirleyici ve sert gücünü ifade eden “Deniz yetki

alanları, Deniz Kuvvetleri-Donanma” ve denizcilik gücünün yumuşak gücü olan “Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü, Deniz Turizmi” konularında toplam 28 adet (%12 oranında) politika üretildiği ve bu oranın denizcilik gücü politikaları çerçevesinde yetersiz kaldığı ve bu durumun olumsuz sonuçlar doğurduğu düşünülmektedir. Örneğin, Akdeniz’de ilan edilmemiş olan deniz yetki alanları nedeniyle diğer ülkelere balıkçılık kotası ve karasuları dışında yasadışı balıkçılık faaliyeti gösteren Suriye, Mısır ve GKRY balıkçılarına yönelik cezai işlem uygulanamamaktadır. İlan edilmemiş deniz yetki alanlarımız nedeniyle uluslar hukuktan doğan ekonomik haklarımız tam olarak kullanılamamaktadır (Yaycı, 2029:19-35).

- **Şekil 11 kapsamında Kalkınma planlarında “Mavi Ekonomi” politikaları analiz edildiğinde;**

Şekil 11: Kalkınma Planlarında Mavi Ekonomi



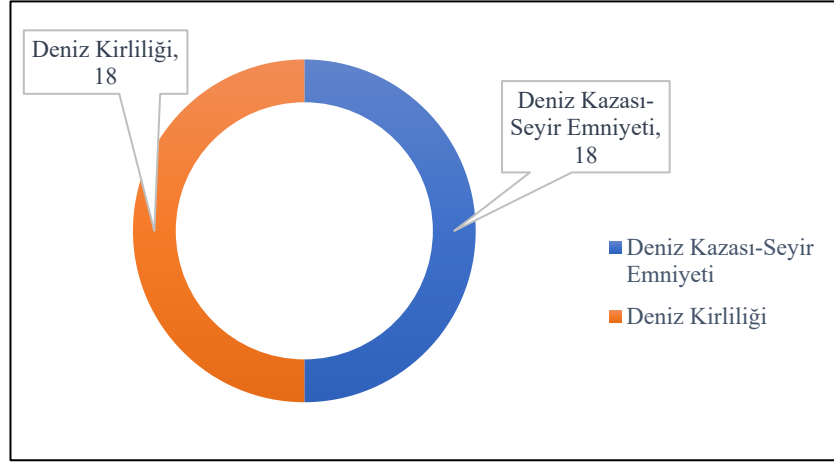
“Balıkçılık-Su Ürünleri” politika konusunda toplam 133 adet politika üretildiği, genel politikaların %30’nu oluşturduğu ve bu oranın genel politikalar içinde dikkate değer nitelikte olduğu değerlendirilmektedir. “Balıkçılık-Su Ürünleri” alt politika başlığının özellikle 5. Kalkınma planından itibaren yıllara sâri olarak azaldığı görülmektedir. Bu azalmaya birçok faktörün neden olabileceği düşünülmekle birlikte, 5. Kalkınma Planı düzenlenmesinin yapıldığı yıllardaki dünya ve Türkiye siyasi, ekonomik ve sosyal ortamı

değerlendirildiğinde, devletlerin müdahaleci yaklaşımının bırakılarak piyasanın özel sektöre bırakılması ve devletin küçülmesi fikirlerinin ön plana çıktığı görülmektedir. Bu fikirlerin Türkiye’deki yansımalarının 24 Ocak 1980 kararları ile olduğu bilinmektedir. Bu kararlar sonrasında, değişen ekonomik yaklaşım ile tarım alanındaki ulusal hedeflerden uzaklaşıldığı ifade edilmektedir (Öztürk vd., 2008: 16-18). Kalkınma planlarında 1983 yılına kadar olan dönemde mavi ekonomi başlığı altında yer alan balıkçılık-su ürünleri alt politika başlığının bu yıllardan itibaren azalmasının serbest piyasa ekonomisine geçiş ile ilgili olduğu düşünülmektedir (Şahin ve Sadioğlu, 2023: 20). Özellikle 2000’li yıllardan itibaren dünya gündemine giren “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji” alt politika konularının Türkiye’de 8. Kalkınma Planlarıyla birlikte ele alınmaya başlandığı, dünya gündemiyle paralellik gösterdiği ve ilerleyen dönemlerde bu politikalara yönelik hedeflerin artarak devam edeceği değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan dünya ülkelerinin enerjiye olan bağımlılığı büyük oranda petrol ve doğal gaz vasıtasıyla giderilmekte, bu enerji türlerine olan ihtiyaç gelişen teknoloji ve sanayi ile her geçen yıl artmaktadır. BP tarafından petrol ve doğalgaz rezerv miktarı yaklaşık 50 yıl olarak açıklanmış (2022). Artan bu ihtiyaç ve rezerv azlığının özellikle 2000 yılından itibaren ülkeleri başta denizden elde edilebilen “hidrokarbon, gel-git, dalga, okyanus termal, deniz üstü rüzgâr, yüzer güneş fotovoltaik, tuzluluk gradyana dayalı” enerji türlerine yönelttiği görülmektedir (IRENA,2022). Kalkınma planlarında bu duruma yönelik değerlendirme yapıldığında, denizden hidrokarbon enerjisi ve denizden petrol elde edebilmek maksadıyla sondaj çalışmalarına yönelik politikalar üretildiği, ancak okyanus temelli diğer enerji türlerine yönelik politikaların olmadığı görülmektedir. Türkiye’de petrol ve doğalgaza yönelik yeni rezervler bulunmadığı takdirde, petrolün 18 yıl, doğalgazın ise 9 yıl kullanım miktarı kalacağı dikkate alındığında bu iki enerji türü dışında denizden yenilebilir enerji kaynaklarına yönelik politikalar üretilmesinin önem arz ettiği değerlendirilmektir (TPOA, 2021:39; TPOA, 2022: 43-49).

- **Şekil 12 kapsamında, Kalkınma planlarında “Deniz Emniyeti” politikaları analiz edildiğinde;**

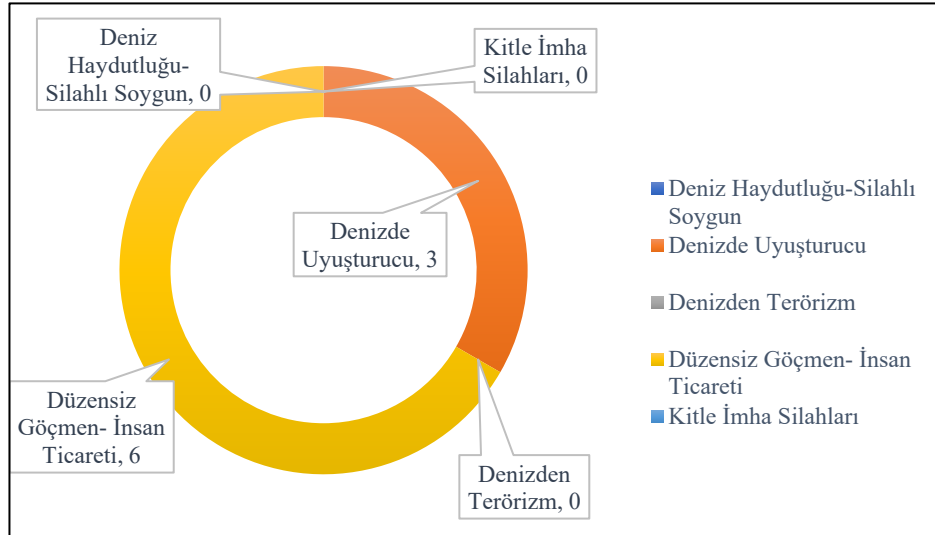
Şekil 12: Kalkınma Planlarında Deniz Emniyeti



Deniz emniyetine yönelik toplam 36 adet politika üretildiği, politikaların genel politikalar içindeki oranının %8,22 olduğu, bu oranın genel politikalar içinde yetersiz kaldığı ve deniz emniyetinin alt politika konularında üretilen politikaların istikrarlı olmadığı görülmektedir. Deniz emniyetine yönelik üretilen politikaların adet bakımından azlığına yönelik anlamlı bir veri bulunmamakla birlikte, bu durumun temel nedeninin politika konularının ülke ve dünya gündemine sık yer bulmamasından kaynaklanabileceği düşünülmektedir. Öyle ki, kalkınma planlarında nicelik olarak az üretilen deniz emniyeti politikalarının, ilgili bakanlık faaliyet programlarında oldukça sık yer aldığı görülmektedir (UAB, 2023).

- **Şekil 13** kapsamında, Kalkınma planlarında “Yeni Güvenlik Tehditleri” analiz edildiğinde;

Şekil 13: Kalkınma Planlarında Yeni Güvenlik Tehditleri



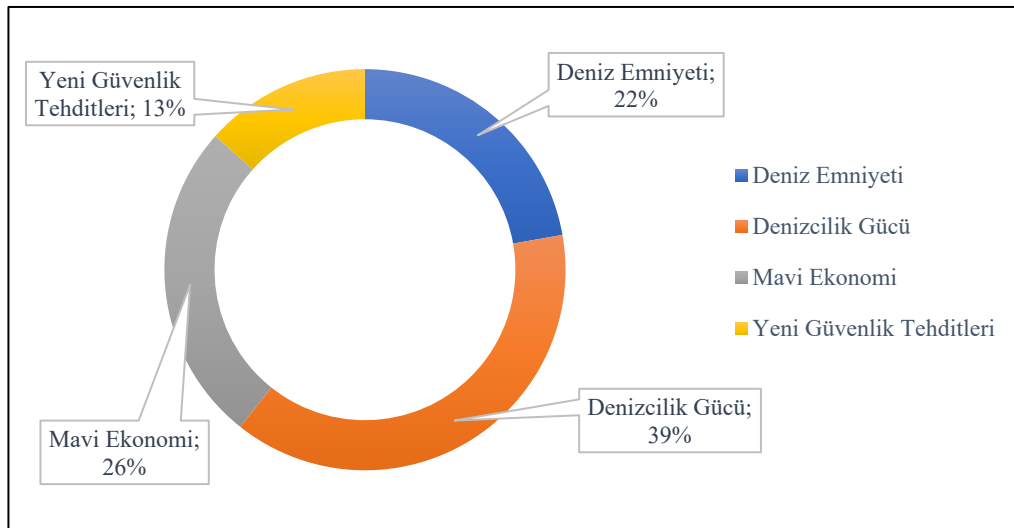
Toplam 9 adet politika üretildiği, bu politikaların genel politikalar içindeki oranının %2 olduğu görülmektedir. Yeni güvenlik tehditleri olarak sınıflandırılan “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun, Denizde Uyuşturucu, Denizden Terörizm, Düzensiz Göçmen-İnsan Ticareti ve Kitle İmha Silahları” alt politika konularının 2000’li yılların başlarından itibaren 11 Eylül saldırıları ile dünya gündemine geldiği dikkate alındığında, özellikle 8. Kalkınma planı öncesinde bu konulara yönelik politika olmamasının anlamlı olduğu düşünülmektedir. Bununla yanında, 11. Kalkınma Planlarında bu konulara yönelik daha fazla politika üretilmiş olması da beklenmektedir. Çünkü, politika uygulamalarını yerine getiren ilgili bakanlıkların faaliyet raporlarında ve eylem planlarında bu konulara yönelik uygulamaların bulunduğu görülmektedir (UAB Strateji Planı 2019-2023; İçişleri Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023; Göç İdaresi Uyum ve Strateji Belgesi, 2019-2023; Sahi Güvenlik Komutanlığı Faaliyet Raporları, 2019-2022).

4.6.2. Strateji Planları Bulguları

Kamu idareleri, 5018 sayılı “Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu” kapsamında yürütme organı tarafından belirlenen politikalar çerçevesinde geleceğe yönelik amaç ve değerlerini oluşturarak ölçülebilir hedefler belirlemek, verimliliklerini önceden

saptanmış olan veriler doğrultusunda hesaplayarak izleme ve değerlendirme yapmak amacıyla kalkınma planlarına paralel olacak şekilde kalkınma planlarını kapsayan dönemlerde stratejik planlar yayımlanmaktadır (Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu, 2003:5). Buna göre Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığında yer alan ve deniz güvenlik politikaları ile ilgili olduğu değerlendirilen 2019-2023 yıllarını kapsayan 11 adet strateji planı analiz edilmiştir. Analiz sonucunda deniz güvenlik politikalarının ana başlıkları çerçevesinde toplam 351 adet politika tespit edilmiştir.

Şekil 14: Strateji Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları



Bu politikalardan 78 adetinin deniz emniyeti, 135 adetinin denizcilik gücü, 91 adetinin mavi ekonomi ve 47 adetinin yeni güvenlik tehditleri politikası altında yer aldığı görülmüştür. Buna göre toplam politikalarının oransal karşılıklarına bakıldığında; %23'sini deniz emniyeti, %39'nu denizcilik gücü, %26'sını mavi ekonomi ve %12'sini yeni güvenlik tehditleri oluşturmaktadır (Şekil 14).

Tablo 23: 2019-2023 Strateji Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları

Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	53	15.10%
	Deniz Kirliliği	25	7.12%
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	16	4.56%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	17	4.84%
	Deniz Turizmi	30	8.55%
	Deniz Yetki Alanları	0	0.00%
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	49	13.96%
	Gemi İnşa-Tersane	10	2.85%
	Liman	13	3.70%
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	40	11.40%
	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	19	5.41%
	İklim Değişikliği	32	9.12%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	1	0.28%
	Denizde Uyuşturucu	8	2.28%
	Denizden Terörizm	15	4.27%
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	20	5.70%
	Kitle İmha Silahları	3	0.85%
Toplam		351	100.00%

Tablo 23'e detaylı incelendiğinde, analiz edilen stratejik planlarda en fazla vurgu yapılan politika türünün deniz emniyeti ana politikası kapsamında "Deniz Kazası-Seyir Emniyeti" alt politikası ve denizcilik ana politikası kapsamında "Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü" alt politikasında olduğu görülmektedir. Bahse konu politikalar ait örnek ifadeler aşağıda sunulmuştur:

"Denizde Emniyet ve Güvenlik Bilincinin Geliştirilmesine Katkı Sağlamak maksadıyla Gemilerde emniyet ve güvenlik tedbirlerinin alınmasına yönelik bilgilendirmelerde bulunulacaktır" (İMEAK Deniz Ticaret Odası Stratejik Planı 2019-2023: 22).

"Ülke insanımıza ve özellikle gençlerimize denizi ve denizciliği sevdirecek politikaların yeterli olmaması ile deniz turizmine, yat ve su sporlarına gereken önemin verilememesi" (UAB, Strateji Planı 2019-2023: 49).

Denizcilik Eğitimi- Denizcilik Öğretimi- Denizcilik Kültürü	0	32	0	0	0	0	0	0	2	15	0	0	49
Gemi İnşa-Tersane	0	3	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	10
Liman	0	3	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	13
Balıkçılık-Su Ürünleri	2	4	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	40
Denizden Enerji- Denizden Yenilenebilir Enerji	0	5	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
İklim Değişikliği	17	4	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	32
Deniz Haydutluğu- Silahlı Soygun	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Denizde Uyuşturucu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
Denizden Terörizm	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	7	7	15
Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	0	1	0	11	0	0	0	0	0	2	6	0	20
Kitle İmha Silahları	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Toplam	28	75	15	11	44	20	15	53	59	24	7	7	351

Buna göre, ilgili kurumların kendi görev alanlarında ürettikleri görülmektedir. Örnek olarak, “Balıkçılık ve Su Ürünleri” konusunda “Tarım ve Orman Bakanlığının”, deniz kirliliği ve seyir emniyeti konusunda “Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının” ya da deniz kuvvetleri-donanma konusunda “Sanayi Başkanlığının” yapmış oldukları politikalar verilebilir. Bununla birlikte salt belirli bir kuruma yönelik olmayan bazı deniz güvenlik politikaları konusunun birçok kurumu kapsamasına rağmen sınırlı sayıda aktör tarafından politika üretimi yapıldığı anlaşılmaktadır. Örneğin, iklim değişikliğinin gerek etkileri ve sebepleri düşünüldüğünde bu konuda diğer kurumlarında politika üretmelerinin beklenmesinin doğru bir yaklaşım olacağı değerlendirilmektedir. Ne var ki, bu ana politika konusunda sınırlı sayıda kurumun politika ürettiği görülmektedir. Diğer taraftan, ilgili kurumların kendi sorumluluk alanında üretilen bazı politikalarının deniz güvenlik politikalarını kapsamasına rağmen çok genel kapsamlı olduğu tespit edilmiştir. Örneğin, Kültür ve Turizm Bakanlığının stratejik amaç olarak belirlediği “*Turizm sektöründe ülkemizin rekabet gücününün pazar payının ve marka değerinin artırılması*” politikasının hedef kartı incelendiğinde deniz turizmine yönelik bir hedef belirlenmediği, açıklanan tespit, tehdit

ve stratejilerinin çok genel geçer olduğu görülmektedir. Turizme yönelik belirlenen stratejilerin içerisinde hedef olarak “krvaziyer ya da yat, su sporları vb.” alanlarda deniz turizmin hedef olarak belirlenmesi gerektiği deniz turizmin ülke ekonomilerine katkısı düşünüldüğünde kaçınılmaz bir gerçektir (Kültür ve Turizm Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023: 90-95).

Bunların yanında, sivil denizcilik sektörünün lokomotif alanlarından biri olarak kabul edilen gemi inşa-tersane konusunda toplam 10 adet politika üretildiğinin, bunun toplam politikaların %2,85’ni oluşturduğu görülmektedir. Dünya gemi inşa sanayisinin ilerlemesi düşünüldüğünde (GİSBİR Sektör Raporu, 2020:7) bu politikaların yetersiz kaldığı değerlendirilmekte ve ilgili kurumların, özellikle gemi-inşa ve tersane politikalarında daha fazla politika üretmeleri beklenmektedir.

4.6.4. Strateji Eylem Planları Bulguları

Kamu kurumları ve kuruluşları yürütme organının veya üst yöneticilerin talep etmesi durumunda hazırlamış oldukları strateji planlarını detaylandırmak ve belirlenen stratejiye yönelik olarak uygulanacak adımları açıklamak üzere eylem planları hazırlamaktadırlar. “Strateji Eylem” planı hazırlanması zorunlu bir süreç olmamasından dolayı her kamu idaresinin strateji eylem planı bulunmadığı görülmektedir (SBB, 2021). Buna göre çalışma kapsamında deniz güvenliğinin ana ve alt politikalarına yönelik strateji eylem planları hazırlamış olan kurumların strateji eylem planları analizleri ilerleyen bölümlerde yer almaktadır.

4.6.4.1. Göç Uyum Strateji Belgesi ve Ulusal Eylem Planı

Düzensiz göçün iki şekilde ortaya çıktığı bilinmektedir. Bunlardan birincisi yasadışı yollarla hedef ülkeye girmeye çalışmak, ikincisi ise yasal yollarla hedef ülkeye girilmesine rağmen belirtilen yasal sürede hedef ülkeyi terk etmemektir. “Göç Uyum Strateji Belgesi ve Ulusal Eylem Planında” düzensiz göçe yönelik politikaların daha çok

göçmenlerin hedef ülkesindeki uyum ve yasal kalma sürelerine yönelik korumacı politikalar olduğu ve politika belgesinde yer alan 220 adet politikanın 157 tanesinin dolaylı olarak, 63 tanesinin doğrudan olarak deniz güvenlik politikaları ile olduğu görülmektedir. Örneğin,

“Göçmenlere, ulusal ve uluslararası mevzuat doğrultusunda birinci basamak koruyucu, iyileştirici ve rehabilite edici sağlık hizmetlerinin, kolay ulaşılabilir ve etkin bir şekilde sunulabilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması, kurumsal kapasitenin artırılması” (Göç Uyum Strateji Belgesi ve Ulusal Eylem Planı 2018-2023: 44)

“Göçmenlerin ülkeye giriş yaptıkları noktalarda ya da ilk temasın sağlandığı mahallerde; genel sağlık değerlendirmelerinin yapılması, acil ve bulaşıcı hastalıklar başta olmak üzere sağlık risklerine yönelik tedbirlerin alınması” (Göç Uyum Strateji Belgesi ve Ulusal Eylem Planı 2018-2023: 42)

Ulusal eylem planı detayları incelendiğinde düzenli göçün teşvik edilmesi amacıyla Türkiye'nin bilinçli olarak korumacı politikaları tercih ettiği ifade edilmektedir. Öyle ki; ulusal eylem planında bu maksat şu şekilde geçmektedir:

“Türkiye; düzenli göçü teşvik etmek, uluslararası koruma sistemini güçlendirmek ve düzensiz göçmen işgücünü engellemek amacıyla işgücü piyasası uyumuna yönelik daha kapsamlı bir vizyon geliştirmeye başlamıştır” (Göç Uyum Strateji Belgesi ve Ulusal Eylem Planı 2018-2023: 13)

4.6.4.2. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı (2007-2013)

Turizmin uzun dönemli ve sağlıklı gelişmesini sağlamak üzere 9. Kalkınma Planı kapsamında hazırlanan politika belgesinde, turizm politikalarında uygulanacak usul ve esaslar belirtilmektedir. Politika belgesinin analizi yapıldığında toplam 43 adet deniz turizmüne yönelik politika olduğu, bu politikalarından 17 adedinin doğrudan kalan 26 tanesinin ise dolaylı olarak deniz turizmüne yönelik tespit edilmiştir. Örneğin,

“Yat Turizmi Yönetmeliği Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak adlandırılarak, sektörün tüm bileşenlerini (kruvaziyer gemiler, su sporları, günübirlik yatlar ve

dalış turizmi, v.b.) kapsayacak ve günün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzenlenecektir” (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 68)

politikasının doğrudan deniz turizmine yönelik olduğu görülürken;

“Turizm tesislerine yönelik yenileme yatırımları teşvik kapsamına alınacak ve uzun vadeli kredilerden yararlandırılacaktır” (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 44)

politikasının geniş kapsamı ile deniz turizmini de kapsadığı açıkça görülmektedir.

4.6.4.3. Türkiye'nin İklim Değişikliği Uyum stratejisi ve Eylem Planı 2011-2023

İklim değişikliği eylem planı “su kaynakları yönetimi, tarım ve gıda güvencesi, ekosistem hizmetleri, biyolojik çeşitlilik ve ormancılık, doğal afet risk yönetimi ve insan sağlığı” olmak üzere beş temel noktaya odaklanmıştır. Politika analizi yapıldığında toplam 50 adet politikanın olduğu, bu politikalardan 17 tanesinin doğrudan deniz güvenlik politikaları ile ilgili olduğu; 33 tanesinin ise iklim değişikli çerçevesinde deniz güvenlik politikalarına da kapsayan geniş kapsamlı politikalar olduğu görülmektedir. Doğrudan deniz güvenlik politikaları ilgili örnek politikalar aşağıda yer almaktadır (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Eylem Planı 2011-2023: 44;46;76)

“Dağ, step, iç su, deniz kıyı ekosistemlerinde ve sağladıkları ekosistem hizmetlerinde iklim değişikliği etkilerinin belirlenmesi, izlenmesi, iklim değişikliğine uyuma yönelik önlemlerin geliştirilmesi Dağ, step, iç su, deniz kıyı ekosistemlerinin korunmasında ve sağladıkları ekosistem hizmetleri çerçevesinde iklim değişikliğinin etkilerinin tespiti ve sürekli izlenmesi gerekmektedir”

“Deniz ve kıyı alanları yönetimi çerçevesine iklim değişikliğine uyumun entegre edilmesi İklimsel, coğrafi ve morfolojik özellikleri nedeniyle, turizm aktivitelerinin yoğunlaştığı alanlar olarak beliren kıyı alanlarında, insan kaynaklı kullanımların etkileri, küresel iklim değişikliğinin yarattığı olumsuz koşullarla birleşerek sürekli bir baskı oluşturmaktadır. İklim değişikliğinin etkileri dikkate alınarak turizm modelinde, ürünlerinde ve sektörün coğrafi mekân kullanımında yapılması gereken değişikliklerin belirlenmesi, kıyı alanları için yeni bir yönetim modeli oluşturulması gerekmektedir”

Geniş kapsamlı olarak örnek politikalar aşağıda yer almaktadır (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Eylem Planı 2011-2023: 18; 64).

“Ulusal İklim Değişikliği Stratejisi’nde; Türkiye’de 2023 yılına kadar toplam elektrik enerjisi üretiminde yenilenebilir enerji payının %30’a çıkarılacağı hedeflenmiştir. Türkiye’nin yerli kaynakları olan kömür, hidroelektrik, rüzgar, jeotermal ve güneş enerjisi başta olmak üzere, çeşitli enerji kaynaklarından, enerji arz güvenliği ve iklim değişikliği hedefleri doğrultusunda en üst düzeyde faydalanması gerekmektedir”

“İklim değişikliği ile mücadele ve uyum kapasitesinin geliştirilmesi için eğitim, bilinçlendirme, bilgilendirme ve kamuoyunda farkındalık artırma faaliyetlerinin düzenlenecektir”

4.6.4.4. Uyuşturucu ile Mücadele Ulusal Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2018-2023

Türkiye’de toplumu “her türlü uyuşturucu madde kullanımından uzak tutmak” ana amacıyla hazırlanan uyuşturucu ile mücadele eylem planında toplam 283 adet gösterge ve hedef bulunmaktadır. Politika belgesinin deniz güvenlik politikaları kapsamında analizi yapıldığında toplam 24 adet politikanın yer aldığı, bu politikalardan 4 adedinin doğrudan denizden uyuşturucu faaliyeti yönelik, 20 adedinin ise denizden uyuşturucu trafiğini de kapsayan genel politikalar olduğu görülmektedir. Doğrudan denizden uyuşturucu faaliyetine yönelik örnek politikalar aşağıda yer almaktadır (Sağlık Bakanlığı, 2008: 53;55).

“Kara, Hava, Deniz ve Posta/Kargo yolu ile sınırlardan ve gümrük kapılarından uyuşturucu madde ve prekürsörlerin ülkemize girişinin ve çıkışının engellenmesi”

“Uyuşturucunun yurt içinde nakledilmesi ve satışının engellenmesi, Sahil Güvenlik Komutanlığının; teknik ekipman, araç, gereç ve personel kapasitesi açısından güçlendirilmesi”

Dolaylı olarak denizden uyuşturucu bağlamında değerlendirilen genel politikalara örnek aşağıda yer almaktadır (Sağlık Bakanlığı, 2008: 154; 158).

“Uyuşturucuyla mücadelede ilgili kurumların gerçekleştirdiği başarılı çalışmaların yaygınlığının ve toplumsal etkisinin artırılması”

“Uyuşturucu ile mücadele kapsamında oluşturulmuş Kurulların güçlendirilerek, üyeleri arasındaki iletişimin ve iş birliklerinin artırılmasına yönelik çalışmaların yapılması”

4.6.4.5. Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı 2017-2023

Sürdürülebilir Kalkınma kapsamında enerji verimliliğinin öneminin her geçen yıl arttığı görülmektedir. Bu durum enerji verimliliği konusunda ülkeleri politika üretmeye yöneltmektedir. Türkiye’de enerji verimliliği politikasını desteklemek amacıyla “5627 sayılı “Enerji Verimliliği Kanunu”, “2010-2013 Ulusal İklim Değişikliği Strateji Belgesi”, “2012-2023 Enerji Verimliliği Strateji Belgesi” yayımlanmıştır. Bu belgelerin bütünleşmiş nihai halinin “Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı” olduğu görülmektedir. Eylem planında deniz güvenlik politikaları çerçevesinde 21 adet politika yer almaktadır. Bu politikalardan 17 adeti doğrudan, 4 tanesi ise dolaylı olarak deniz güvenlik politikaları ile ilişkili bulunmaktadır. Doğrudan deniz güvenlik politikalarına yönelik örnek politikalar aşağıda yer almaktadır

“Deniz yolu taşımacılığının yaygınlaştırılması ve farkındalığın artırılması için kamuoyunu bilinçlendirme faaliyetleri yürütülecektir” (Eylem Planı 2017-2023, 2017: 47)

“Ticari deniz filosu; yeni gemiler, makine ve ekipmanlar ile güçlendirilecektir” (Eylem Planı 2017-2023, 2017: 47)

Dolaylı deniz güvenlik politikalarına yönelik örnek politikalar aşağıda yer almaktadır.

“Kullanılan bütün yolcu ve yük araçlarının emisyon değerlerine ilişkin veri ve istatistiklerin tutularak, emisyonların azaltılmasına yönelik stratejiler geliştirilecektir” (Eylem Planı 2017-2023, 2017: 49)

“...güneş (fotovoltaik, konsantre güneş enerjisi sistemleri vb.) ve rüzgâr enerjisi kullanımı desteklenecektir” (Eylem Planı 2017-2023, 2017: 51)

4.6.5. Strateji Eylem Planları Değerlendirilmesi

Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe ve Başkanlığı “Kamuda Stratejik Yönetim” verileri çerçevesinde Türkiye’de mevcut 64 adet eylem planının genel başlıkları ve içerikleri incelendiğinde (SSB, 2023) çalışmanın yöntemi kapsamında deniz güvenlik politikalarında yer alan 17 alt politika konusundan yalnızca “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji, Deniz Turizmi, İklim Değişikliği, Denizde Uyuşturucu, Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti” alt politikaları kapsayan 5 adet eylem planlarının hazırlanmış olduğu açıkça görülmektedir. Bu eylem planlarında yer alan 358 politikanın 118 tanesinin doğrudan, 240 politikanın ise genel ve kapsayıcı olduğu anlaşılmaktadır. Eylem planlarının amacının, uygulanması planlanan stratejilerin yol haritasını belirlemek olduğu dikkate alındığında “dolaylı” olarak tespit edilen politikaların daha geniş bir bakış açısıyla deniz güvenlik politikaları özelinde detaylandırılabilceği, böylece deniz güvenlik politikalarının sistematik olarak uygulanmasında daha faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Bunun yanında, alt politikaların %71’ine yönelik eylem planı bulunmamasının, bütüncül yaklaşımla deniz güvenlik politikalarına yönelik eksik makro politika anlayışının bir göstergesi olabileceği düşünülmektedir.

4.6.6. Hükümet Programları, Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programları Bulguları ve Değerlendirilmesi¹⁸

Türkiye’de 16 Nisan 2017 halk oylaması sonrası 9 Temmuz 2018 tarihinden itibaren Türk tipi başkanlık sisteminin uygulanmaya başlandığı bilinmektedir (Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, 2018). Başkanlık sistemiyle birlikte yürütmenin başı Cumhurbaşkanı olmuş, başbakanlık kurumu lağvedilerek yürütmenin düalist yapısı monist yapıya büründürülmüştür (Zengin, 2019: 3-17). Bu durumun hükümet programlarına etkisinin, yürütmenin planlarına yönelik önemli verilerden olan hükümet programlarının 2018’den

¹⁸ 2003-2023 yılları arasında 3 yıl ortalaması ile 5 tane Hükümet Programı, 1 yıl ortalaması ile 5 tane Yıllık Program yayımlandığı görülmekte, Yıllık Programının Hükümeti Programını karşılama oranının 1/3 olduğu görülmektedir. Diğer bir ifadeyle, Hükümet Programında yer alan her 3 politika Yıllık Programda 1 politikaya denk gelmektedir.

sonrasında yayımlanmaması, bu programların yerine Cumhurbaşkanı tarafından kalkınma planlarına göre yıllık olarak gözden geçirilen “Cumhurbaşkanı Yıllık Programlarının” yayımlanmaya başlanması olduğu görülmektedir. Buna göre, yürütmenin faaliyet planlarının değerlendirilmesi kapsamında Cumhurbaşkanlığı yıllık programlarının, hükümet programlarının devamı niteliği taşıması nedeniyle 2003 yılından itibaren hükümet programları, 2018 yılından sonra ise Cumhurbaşkanlığı yıllık programları analiz edilmiştir. Bununla beraber, kalkınma planları çerçevesinde şekillendirilen ve yıllık olarak gözden geçirilerek yıllara sâri olarak yayımlanan Cumhurbaşkanlığı yıllık programlarında mükerrer politikalar dikkate alınmayarak sadece farklı politika maddeleri dikkate alınmıştır. Örneğin, 2019 yılında “Denizcilik Gücü” ana politikasına yönelik belirlenen politikalar 2020, 2021, 2022 ve 2023 yılları “Yıllık Programları” ile karşılaştırılmış ve farklı olan politika sayıları analiz edilmiştir.

2003-2018 yılları arasında yer alan hükümet programları¹⁹ incelendiğinde toplam 111 adet politika üretildiği görülmekte, üretilen politikalara yönelik örnek metinler aşağıda yer almaktadır.

“Denizlerde MİLGEM’in yanı sıra, yeni tip karakol botu, hızlı müdahale botu, amfibi gemi, arama kurtarma gemisi, süratli amfibi gemi, Perry sınıfı fırkateyn modernizasyonu projelerini hayata geçirmekteyiz” (65. Hükümet Programı).

“Denizcilik sektöründe Türkiye’yi küresel deniz taşımacılığı ile entegre transit bir liman ülkesine dönüştürmeyi, Türk deniz ticaret filosunu yenileyerek 10 milyar tona ulaşan dünya deniz ticaret hacminden daha fazla pay almayı, gemi ve yat inşa sanayimizi yenilikçi teknolojilerle donatarak daha rekabetçi bir hale getirmeyi hedefliyoruz” (65. Hükümet Programı).

Tablo 25: 2003-2018 Yılları Arasında Yer Alan Hükümet Programlarında Deniz Güvenlik Politikaları.

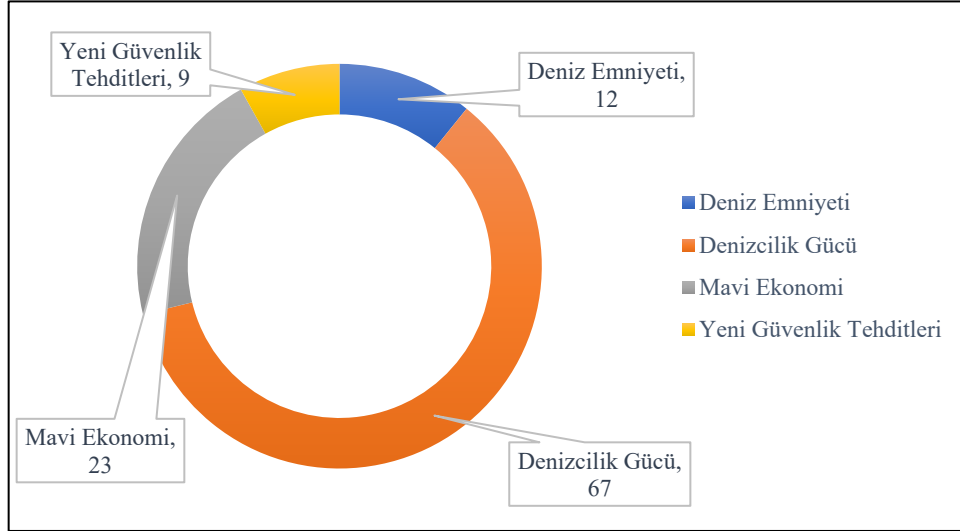
		Hükümet Programları							Toplam	Yüzde
		59.	60.	61.	62.	64.	65.			
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	0	0	1	3	1	2	7	6.31%	
	Deniz Kirliliği	1	0	1	2	1	0	5	4.50%	

¹⁹ 63. Hükümet, geçici seçim hükümeti olarak 28 Ağustos 2015- 24 Kasım 2015 tarihleri arasında 88 günlüğüne kurulmuş ve güvenoyu gerekmemesi nedeniyle hükümet programı açıklamamıştır.

Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	0	0	0	2	2	2	6	5.41%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	1	3	0	4	5	6	19	17.12%
	Deniz Turizmi	2	1	2	2	8	10	25	22.52%
	Deniz Yetki Alanları	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	0	0	0	0	1	1	2	1.80%
	Gemi İnşa-Tersane	0	1	1	3	0	1	6	5.41%
	Liman	0	1	1	2	2	3	9	8.11%
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	0	0	1	1	0	3	5	4.50%
	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	0	1	1	4	1	3	10	9.01%
	İklim Değişikliği	0	2	1	1	0	4	8	7.21%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizde Uyuşturucu	0	0	0	1	0	3	4	3.60%
	Denizden Terörizm	1	1	0	2	0	0	4	3.60%
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	0	0	0	0	0	1	1	0.90%
	Kitle İmha Silahları	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
Toplam		5	10	9	27	21	39	111	100 %

Tablo 25 analiz edildiğinde 2003 ve 2018 yılları arasında kurulan hükümetlerin deniz güvenlik politikalarına yönelik ürettikleri politikaların %60,37'sini denizcilik gücü, %20,72'sini mavi ekonomi, %10,81'ni deniz emniyeti ve %8,1'nin yeni güvenlik tehditleri ana politika konularından oluştuğu görülmektedir (Şekil 15).

Şekil 15: Hükümet Programlarında Deniz Güvenlik Politikaları



Hükümet programlarında genel olarak bütün konulara yönelik politika üretildiği, 64. ve 65. Hükümet programlarıyla birlikte pozitif yönlü ivmenin yakalandığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun” ve “Deniz Yetki Alanları” alt politika konularına yönelik politikaların üretilmediği görülmektedir. Hükümetlerin bu konuları dikkate alarak politika üretmemesine yönelik anlamlı bir veri ve değerlendirme bulunmamasına rağmen, bu durumun temel nedeninin işaret edilen konuların genel olarak 2018 yılına kadar Türkiye kamuoyunda yer almaması olarak yorumlanmaktadır.

2019-2023 yılları arasındaki Cumhurbaşkanlığı Yıllık programları değerlendirildiğinde toplam 200 adet politika üretildiği görülmekte, üretilen politikalara yönelik örnek metinler aşağıda yer almaktadır.

“Türk sahipli filonun ve milli gemi inşa sanayinin gelişimi yönünde ihtiyaç duyulan finansman kaynağını temin etmek üzere gerekli tedbirler alınacaktır” (2020 Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı, 2021: 134).

“Gastronomi, golf, sağlık, kruvaziyer, düğün, inanç, kongre ve alışveriş gibi daha fazla gelir bırakan turizm çeşitlerine yönelik talebin yüksek olduğu pazarlar tespit edilecek ve bu ülkelerden ziyaretçi sayısının artırılmasına ilişkin

çalışmalar yürütülecektir” (2021 Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı, 2022: 185).

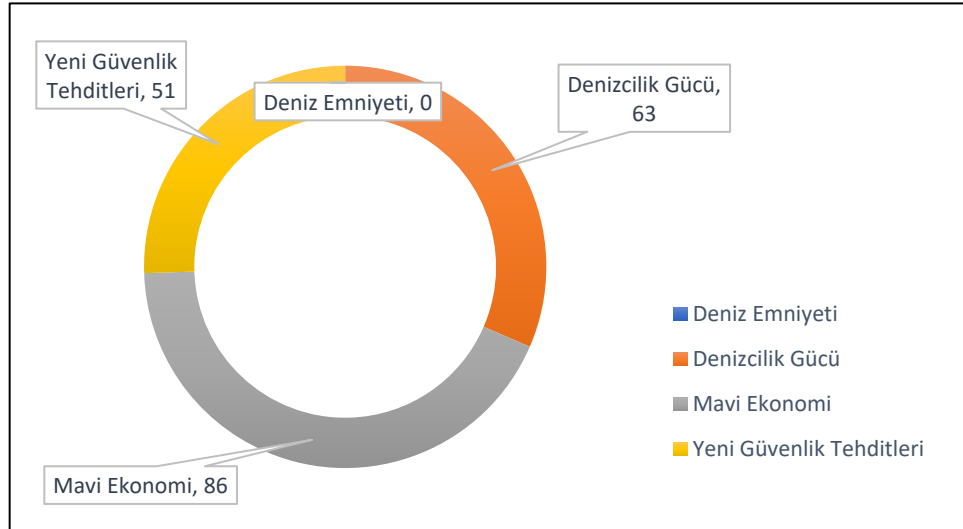
“Kruvaziyer, kayak, sağlık ve golf turizmi gibi destinasyon ve tesise bağlı branşlarda sektör temsilcileriyle iş birliğinde mikro siteler hazırlanacaktır” (2021 Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı, 2023: 186).

Tablo 26: 2019-2023 Yılları Arasında Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programlarında Deniz Güvenlik Politikaları.

		2019	2020	2021	2022	2023	Toplam	Yüzde
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Kirliliği	0	0	0	0	0	0	0.00%
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	0	1	0	0	0	1	0.50%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	2	1	1	0	0	4	2.00%
	Deniz Turizmi	4	8	7	6	4	29	14.50%
	Deniz Yetki Alanları	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Gemi İnşa-Tersane	0	1	1	0	0	2	1.00%
	Liman	2	9	7	5	4	27	13.50%
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	4	6	5	4	7	26	13.00%
	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	6	5	6	9	9	35	17.50%
	İklim Değişikliği	8	6	3	6	2	25	12.50%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	0	0	1	2	1	4	2.00%
	Denizde Uyuşturucu	2	0	2	4	3	11	5.50%
	Denizden Terörizm	3	0	2	3	2	10	5.00%
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	1	4	5	5	3	18	9.00%
	Kitle İmha Silahları	2	0	2	2	2	8	4.00%
Toplam		34	41	42	46	37	200	100%

Tablo 26 incelendiğinde, 200 adet politikadan 35 adetinin “Denizde Enerji-Denizden Yenilebilir Enerji”, 29 adetinin “Deniz Turizmi”, 27 adetinin “Liman”, 26 “Balıkçılık Ve Su Ürünleri”, 25 adetinin “İklim Değişikliği”, 18 adetinin “Düzensiz Göçmen-İnsan Ticareti”, 11 adedinin “Denizde Uyuşturucu”, 10 adetinin “Denizden Terörizm” ve 19 adetinin ise diğer alt politika konularında olduğu ve politikalarının % 43’nü “Mavi Ekonomi”, %31,5’ni “Denizcilik Gücü” ve %25,5’ni “Yeni Güvenlik Tehditleri” ana politika konularından oluştuğu anlaşılmaktadır. Bununla yanında, deniz emniyeti ana politikasında hiç politika üretilmediği dikkat çekmektedir (Şekil 16).

Şekil 16: Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programlarında Deniz Güvenlik Politikaları



Yürütmenin doğrudan politika araçları olarak hükümet programları ile yıllık programlar beraber düşünüldüğünde her iki politika türünün oransal olarak az politika üretilmesi yönüyle “Deniz kirliliği, Seyir Emniyeti-Deniz Kazası, Deniz Yetki Alanları, Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü” konularında; oransal olarak fazla politika üretilmesiyle “Deniz Turizmi” alt politika konusunda benzeştiği, geriye kalan diğer alt politika konularında ise ayıştığı görülmektedir.

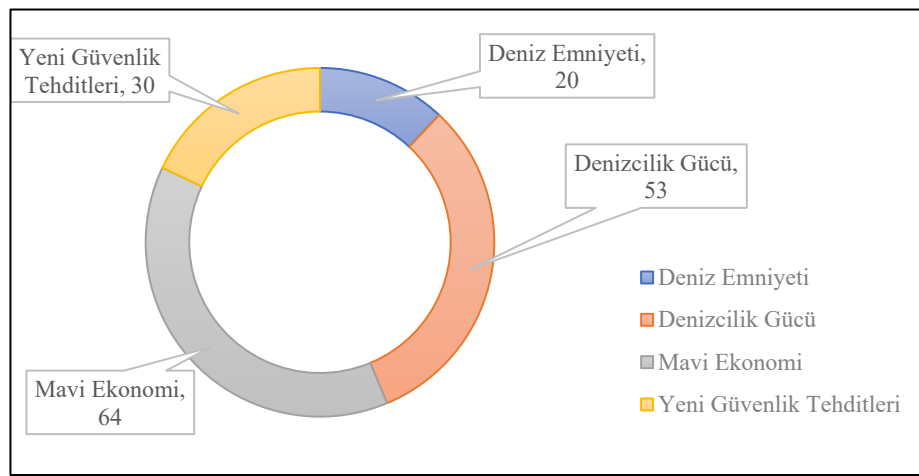
Farklılık görülen politika türlerinin karşılaştırılmasında anlamlı bir ilişkinin kurulamamakta iken, yürütmenin hem düalist hem de monist yapısında negatif yönlü benzerlik olan “Deniz kirliliği, Seyir Emniyeti-Deniz Kazası, Deniz Yetki Alanları, Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü” konularına daha az öncelik verdiği; pozitif yönlü benzerlik görülen “Deniz Turizmi” alt politika konusuna daha fazla öncelik verdiği sonucuna ulaşılabileceği değerlendirilmektedir.

4.6.7. AB İlerleme Raporları Bulguları

2018-2022 yıllarını kapsayan 5 adet AB ilerleme raporunda deniz güvenlik politikalarına yönelik toplam 168 adet politika tespit edilmiştir. Bu politikalardan 20 adetinin “Deniz

Emniyeti”, 34 adetinin “Denizcilik Gücü”, 44 adetinin “Mavi Ekonomi” ve 30 adetinin ise “Yeni Güvenlik Tehditleri” politikası altında yer aldığı görülmektedir. Buna göre toplam politikalarının %11,9’unu “Deniz Emniyeti”, %32,15’ni “Denizcilik Gücü”, %38,1’ni “Mavi Ekonomi” ve %17,86’sını “Yeni Güvenlik Tehditleri” oluşturmaktadır (Şekil 17).

Şekil 17: Deniz Güvenlik Politikalarında AB İlerleme Raporları



Tablo 27: AB İlerleme Raporlarında Deniz Güvenlik Politikaları

Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	6	3.57%
	Deniz Kirliliği	14	8.33%
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	0	0.00%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	13	7.74%
	Deniz Turizmi	0	0.00%
	Deniz Yetki Alanları	33	19.64%
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	0	0.00%
	Gemi İnşa-Tersane	0	0.00%
	Liman	7	4.17%
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	28	16.67%
	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	23	13.69%
	İklim Değişikliği	13	7.74%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	0	0.00%
	Denizde Uyuşturucu	0	0.00%
	Denizden Terörizm	5	2.98%

	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	23	13.69%
	Kitle İmha Silahları	2	1.19%
Toplam		168	100%

Tablo 27'e göre AB ilerleme raporları detaylı olarak incelendiğinde, en fazla vurgu yapılan politika türünün denizcilik gücü ana politikası kapsamında “Deniz Yetki Alanları” alt politikası ve mavi ekonomi ana politikası kapsamında “Balıkçılık-Su Ürünleri” alt politikasında olduğu görülmektedir. Bahse konu politikalar ait örnek ifadeler aşağıda sunulmuştur:

“Türkiye ayrıca, Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) Anlaşması'nı onaylamıştır... Türkiye'nin balıkçılık ve denizcilik politikası konusunda AB ile iş birliğini geliştirmesi için bu Sözleşmeyi onaylaması gerekmektedir” (AB İlerleme Raporu, 2019: 86)

“...tüm Üye Devletlerin karasuları ve hava sahaları üzerindeki egemenliğine ve ayrıca, doğal kaynak arama ve bunlardan yararlanma hakkı da dâhil olmak üzere bu ülkelerin egemenlik haklarına riayet etmelidir. Bu doğrultuda, Türkiye'nin diğer ülkelerin deniz yetki alanlarında hidrokarbon arama faaliyetlerinden kaçınması gerekmektedir” (AB İlerleme Raporu, 2020: 70).

“Ticari balıkçılığa ilişkin olarak Ağustos 2021'de getirilen değişiklik ile, balıkçılık kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir bir biçimde işletilmesini sağlamak amacıyla, bilimsel, çevresel, ekonomik ve sosyal konular dikkate alınarak balıkçılıkla ilgili yükümlülükler, kısıtlamalar ve yasaklar düzenlenmektedir” (AB İlerleme Raporu, 2022: 122)

Analiz edilen stratejik planlarda en az vurgu yapılan politika türünün yeni güvenlik tehditleri ana politikası kapsamında “Kitle İmha Silahları” ve “Denizden Terörizm” alt politikalarında olduğu görülmektedir. Bahse konu politikalar ait örnek ifadeler aşağıda sunulmuştur:

“TBMM Aralık 2020'de Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Finansmanının Önlenmesine İlişkin Kanun'u kabul etmiştir. Söz konusu Kanun'un açıklanan hedefleri, Türk mevzuatı ve usullerinin ilgili BM Güvenlik Konseyi Kararlarıyla uyumunun sağlanmasıdır. Kanun ayrıca, kara paranın aklanması ve terörizmin finansmanı ile mücadelede ulusal kapasitenin güçlendirilmesini ve terörizmin

finansmanı ve kitle imha silahlarının yayılmasına ilişkin Türkiye'deki yasal çerçevenin etkililiğinin ve caydırıcılığının artırılması bakımından FATF tavsiyeleriyle uyum sağlanmasını amaçlamaktadır” (AB İlerleme Raporu, 2021: 80).

“...Türkiye'yi, AB'nin kara paranın aklanması/terörizmin finansmanı ile mücadele rejimlerinde stratejik eksiklikleri bulunan yüksek riskli üçüncü ülkeler listesine dâhil olma riskiyle karşı karşıya bırakacaktır” (AB İlerleme Raporu, 2021: 80).

4.6.8. AB İlerleme Raporları Bulgularının Değerlendirilmesi

AB ilerleme raporlarında, aday ülkelerin birey ve toplum hayatına yönelik olumlu ve olumsuz faaliyetleri AB ülkelerini temsilen Avrupa Konseyi tarafından değerlendirilmektedir. Bu çalışma kapsamında Türkiye'ye yönelik olarak 1998 yılından itibaren düzenli olarak yayınlanan ilerleme raporlarının deniz güvenlik politikaları kapsamında öne çıkan politika başlıkları 2018 yılından itibaren analiz edilmiştir. Analiz sonucunda öne çıkan politika başlıklarının “Deniz Yetki Alanları, Düzensiz Göç-İnsan Ticareti, Balıkçılık-Su Ürünleri, İklim Değişikliği, Deniz Ticaret Filosu, Liman” konularında olduğu görülmektedir. Bu politika başlıklarına ek olarak, Türkiye'nin 2020 yılında “Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Finansmanının Önlenmesine İlişkin Kanun” nu kabul etmesiyle “Kitle İmha Silahları” politika başlığının geldiği de görülmektedir. AB'nin Türkiye'ye yönelik politikaları deniz güvenlik politikaları çerçevesinde değerlendirildiğinde “Deniz Yetki Alanları, Denizden Enerji, Liman, Düzensiz Göçmen-İnsan Ticareti” politika başlıklarının ekonomi, tarım, ulaştırma gibi alanlarda ortaklık oluşturmaktan daha çok halihazırda aday ülkeye yönelik *siyasi ve askeri* beklentilerini karşılamak üzere geliştirildiği düşünülmektedir. Örneğin, 2018-2022 yılları arasında “Deniz Yetki Alanları ve Denizden Enerji” politikaları toplam politikaların yaklaşık olarak %33'ünü oluşturmakta ve AB tarafından Türkiye'ye tavsiye edilen politika türlerinin tamamı Yunanistan ve GKRY'nin *sözde* deniz yetki alanlarına yönelik haksız olarak yapıldığı düşünülen eylemler çerçevesinde geliştirildiği görülmektedir. Örneğin:

“...Kıbrıs ve Yunanistan deniz yetki alanlarında Türkiye tarafından yürütülen yasa dışı hidrokarbon arama ve sondaj faaliyetlerinin devam ettirilmemesi ile Doğu Akdeniz'deki gerilimin azaltılmasının ve Ocak 2021'de Türkiye ve Yunanistan arasındaki istikşaf görüşmelerin yeniden başlatılmasının ardından AB-Türkiye ilişkilerinde daha olumlu bir dinamik gözlemlenmişti” (AB İlerleme Raporu, 2021: 74).

Bunun yanında birliğin ilerlemesine ve aday ülkenin ekonomik, tarım, ulaşım, eğitim gibi alanlarda gelişmesine katkı sağlamak amacıyla siyasi veya askeri beklentiler olmadan üretilmesi teklif edilen politikaların olduğu da görülmektedir. Örneğin:

“AB, diğerlerinin yanı sıra, ortak balıkçılık politikası kapsamında, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) hükümlerini de uygulamakta olduğundan, Türkiye'nin sözleşmeyi onaylaması, balıkçılık ve denizcilik politikası konusunda AB ile iş birliğini geliştirecektir” (AB İlerleme Raporu, 2020: 87)

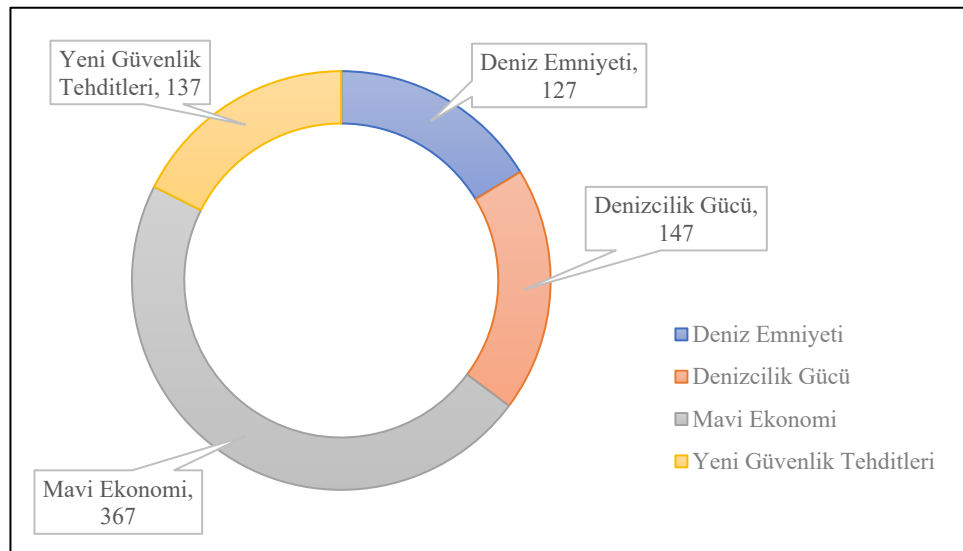
İlerleme raporları diğer politika belgelerinden farklı olarak eleştirisel bir bakış açısı sunmaktadır. Diğer bir ifadeyle, ilerleme raporları mevcut politikalardan daha çok aday ülkelerin birliğe tam uyumunun sağlanması için gereken politikaları yorumlamaktadır. Askeri ve siyasi beklentiler dışında Türkiye'ye yönelik teklif edilen politikalara deniz güvenlik politikaları çerçevesinde yaklaşıldığında toplam 89 adet politikaya işaret edildiği görülmektedir. Politikaların “Balıkçılık-Su Ürünleri, İklim Değişikliği, Deniz Kirliliği, Seyir Emniyeti ve Deniz Kazası, Denizden Terörizm” konularında yoğunlaştığı anlaşılmakta ve bu politikalardan toplam %49 oranı ile “Deniz Kirliliği ve Balıkçılık-Su Ürünleri” politika konularının en fazla dikkat çeken başlıklar olduğu görülmektedir. Buna göre Türkiye'nin deniz güvenlik politikaları ve AB'ye üyelik çerçevesinde öncelikle bu iki konuya yönelmesinin gerekliliği de belirtilebilmektedir.

4.6.9. Faaliyet Raporları

Faaliyet raporları, her kurumun belirlenen strateji ve hedefleri çerçevesinde uygulanan politikalara yönelik performans göstergeleri sunmaktadır. Çalışma kapsamında deniz güvenlik politikaları ana ve alt politikaları dikkate alınarak, politikaların belirlenmesinde direkt ilgili olduğu değerlendirilen bakanlıkların faaliyet raporları analiz edilmiştir. Deniz

güvenlik politikaları kapsamında analiz edilen faaliyet raporlarında toplam 778 adet politika tespit edilmiştir. Bu politikalardan 127 adetinin “Deniz Emniyeti”, 147 adetinin “Denizcilik Gücü”, 367 adetinin “Mavi Ekonomi” ve 137 adetinin ise “Yeni Güvenlik Tehditleri” politikası altında yer aldığı görülmektedir. Buna göre toplam politikalarının %16,3’nü “Deniz Emniyeti”, %18,8’ni “Denizcilik Gücü”, %47,1’sini “Mavi Ekonomi” ve % 17,6’sını “Yeni Güvenlik Tehditleri” oluşturmaktadır (Şekil 18).

Şekil 18: Faaliyet Raporlarında Deniz Güvenlik Politikaları



Tablo 28: Faaliyet Raporlarında Yer Alan Deniz Güvenlik Politikalarına İlişkin Görünüm

		Toplam Politikalar	
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	24	% 16,3
	Deniz Kirliliği	103	
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	38	% 18,8
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	7	
	Deniz Turizmi	52	
	Deniz Yetki Alanları	13	
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	6	
	Gemi İnşa-Tersane	10	
	Liman	21	
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	214	% 47,1

	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	78	
	İklim Değişikliği	75	
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	24	% 17,6
	Denizde Uyuşturucu	27	
	Denizden Terörizm	36	
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	27	
	Kitle İmha Silahları	23	
Toplam			778

Deniz güvenlik politikaları kapsamında analiz edilen faaliyet raporlarına ilişkin genel değerlendirme Tablo 28’de sunulmuştur. Tablo 28 detaylı olarak incelendiğinde 778 adet faaliyet için ana politikalara ait faaliyet ortalamasının *194,5 adet*; alt politika ortalamasının ise 45,7 adet olduğu görülmektedir. Faaliyetlerin, politika karşılama oranının %48,6 olduğu, faaliyetlerin genel dağılımına bakıldığında “Mavi Ekonomi” ana politikası faaliyetlerinin diğer ana politikalara göre dikkat çekici şekilde fazla olduğu, “Mavi Ekonomi” hariç diğer ana politika faaliyet sayılarının birbirlerine yakın olduğu, “Mavi Ekonomi” ana politikası içinde “Balıkçılık-Su Ürünleri” alt politikasının yönelik faaliyetlerin diğer alt politikalar ile karşılaştırıldığında nicelik olarak öne çıktığı görülmektedir. Bununla birlikte Tablo 28’de faaliyetlere ilişkin yer alan sayısal değerler; politikalara yönelik faaliyet raporlarının birbirinden bağımsız olması, her kurumun kendi alanına yönelik faaliyetleri raporlaması nedeniyle sadece deniz güvenlik politikalarına yönelik problemlerin değerlendirilmesine yönelik genel fikir vermektedir. Diğer bir ifadeyle, raporlar arasında anlamlı bir nedensellik ilişki bulunmamakta ve kurulamamaktadır. Örneğin, en az tespit edilen “Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü” alt politikası ile en fazla tespit edilen “Balıkçılık-Su Ürünleri” alt politikası arasında bir bağlam bulunmamaktadır.

İlerleyen bölümlerde faaliyetlere yönelik anlamlı bakış açısının elde edilmesi amacıyla ana ve alt politikalar kapsamında ilgili bakanlıkların faaliyetlerinin detaylı bulguları ve değerlendirilmesi yapılacaktır.

4.6.9.1. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi

2018-2022 yılları arasında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı faaliyetlerine ait politika verileri analiz edildiğinde, deniz güvenlik politikaları kapsamında toplam 174 adet politikaya ilişkin faaliyette bulunduğu görülmektedir. Bahse konu faaliyetlere ilişkin örnek politika metinleri aşağıda yer almaktadır.

“Sıfır Atık Mavi açılış etkinliği tüm yurttaki denizlerin korunması ve deniz temizliği seferberliği için başlatılmıştır. Deniz çöpleri konusunda, halkın bilinçlendirilmesine yönelik çalışmalar, Sıfır Atık Mavi Hareketi kapsamında Bakanlığımızca ve ilgili kurum/kuruluşlarca yürütülmektedir. Sıfır Atık Mavi kapsamında deniz ve kıyı alanlarını kapsayan örnek uygulama yapılması planlanmaktadır. 2020 yılında Kaş ilçesinde sıfır atık ve sıfır atık mavi uygulaması için yerinde inceleme, ihtiyaç analizi ve fizibilite çalışmaları yapılmıştır” (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2021: 233).

“Türkiye Deniz Çevresi Stratejisinin Oluşturulması Projesi, deniz kaynaklarımızın sürdürülebilir kullanımına yönelik, iyi çevresel durum hedeflerini temel alan önerilerin oluşturulup ortak planlama yapması gereken karar verici ve uygulayıcılara sunulması, bu yolla ilgili yönetim planlarının oluşturularak kıyı ve deniz kullanımlarının düzenlenmesi için gerekli bilimsel temelin oluşturulması açısından önem arz etmektedir. 2021 yılında da Proje kapsamında Strateji Belgesi ve Çevre Durum Raporları (Akdeniz-Marmara-Ege ve Karadeniz) hazırlanmış ve 26 Kasım 2021 tarihinde çevrimiçi olarak yapılan Kapanış Toplantısı ile sonuçlandırılmıştır” (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022: 200).

“Proje ile Marmara Denizi’ne soğutma suyu ve konsantre tuzlu su deşarjı yapan endüstriyel tesislerin envanterinin çıkarılması, mevcut çevresel kalite durumlarının tespit edilmesi, soğutma suyu ve konsantre tuzlu su deşarjı yapan tesislerin mevcut proseslerinin araştırılarak işletme aşamasında deniz çevresine olan etkilerinin tanımlanması amacıyla uygulanması gereken önlemler idari ve teknik kriterlerin belirlenmesi hedeflenmektedir. Doğu Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü ile birlikte yürütülen proje 21 Haziran 2022 başlamış, proje kapsamında envanter çıkarılması, saha ziyaretleri ve model geliştirme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Proje başlangıcında öngörülmeleyen parametrelerin tespiti sonrasında proje süresi 15 Haziran 2023 tarihine kadar uzatılmıştır” (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2023: 182).

Tablo 29’de faaliyetlerin yıllara sari olarak dağılımı yer almaktadır. Faaliyetlere ilişkin politikaların dağılımına bakıldığında % 47 oranında deniz kirliliği, % 25 oranında deniz turizmi ve % 16 oranında iklim değişikliği alt konularında yoğunlaştığı görülmektedir.

Tablo 29: 2018-2022 Yılları Arasında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları

		2018	2019	2020	2021	2022	Topla	Yüzde
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	0	0	0	1	0	1	0.57%
	Deniz Kirliliği	13	10	15	24	21	83	47.70%
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Turizmi	4	4	3	20	13	44	25.29%
	Deniz Yetki Alanları	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	0	1	0	0	0	1	0.57%
	Gemi İnşa-Tersane	1	1	1	1	0	4	2.30%
	Liman	2	0	0	0	1	3	1.72%
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	1	1	1	1	3	7	4.02%
	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	0	0	1	1	1	3	1.72%
	İklim Değişikliği	2	8	9	6	3	28	16.09%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizde Uyuşturucu	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizden Terörizm	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Kitle İmha Silahları	0	0	0	0	0	0	0.00%
Toplam		23	25	30	54	42	174	100.00%

Bakanlığın yetki, görev, sorumluluk ve bu sorumluluk doğrultusunda yer alan hedefleri dikkate alındığında (Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri, No: 1) “deniz Kirliliği, Deniz Turizmi ve İklim Değişikliği” alt politika konularında yoğunlaşan politikaların anlamlı olduğu değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, bu politikaların 2021 yılı faaliyetlerinden itibaren artış gösterdiği de görülmektedir. Bu durumun altında yatan temel nedenin, 2021 yılı Nisan-Mayıs aylarında görülmeye başlayan ve etkisini daha sonraki aylarda arttırarak devam ettiren “müsilaj” olayı sonrasında şekillenen ve yine 2021 yılından itibaren deniz ekolojisi ve deniz turizmi kapsamında “Caretta Carettaların” korunmasına yönelik artan

politikalar olduğu düşünülmektedir. Üretilen politikalara ilişkin örnek metinler aşağıda yer almaktadır.

“Marmara Denizi'nde iklim değişikliğinin etkisi ile birlikte deniz suyundaki durağanlık ve azot-fosfor bolluğuna bağlı olarak ortaya çıkan mülajın kontrol altına alınması ve giderimine yönelik Bakanlık koordinasyonunda üniversiteler ve ilgili kurum ve kuruluşların katılımı ile 22 Maddeden oluşan "Marmara Denizi Eylem Planı" hazırlanmış ve 06.06.2021 tarihinde Marmara Denizine kıyısı olan tüm illerin üst düzey yöneticileri ile imza altına alınarak kamuoyu ile paylaşılmıştır” (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022: 207).

“...kaplumbağasına (Caretta Caretta L.) aittir. Patara kumsalında 2021 üreme sezonunda toplam 957 adet C. caretta ve 1 adet Chelonia midas olmak üzere toplam 958 adet deniz kaplumbağası çıkışı tespit edilmiştir. Yuvalı ergin çıkışlarının GPS kayıtları alınmış ve denizden uzaklıkları ölçülerek kaydedilmiştir...Ayrıca kumsalda koruma ve izleme çalışmaları yanında, bilgilendirme çalışmaları da yapılmıştır” (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022: 259).

4.6.9.2. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi

2018-2022 yılları arasında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı faaliyet raporlarında deniz güvenliği politikalarına yönelik toplam 110 adet politika tespit edilmiştir. Politikaların deniz güvenlik politikaları alt konularında dağılımına bakıldığında 73 adet (%66 oranında) “Denizden Enerji-Yenilebilir Enerji”, 20 adet (%18 oranında) “İklim Değişikliği”, 11 adet (%10 oranında) “Denizden Terörizm” ve %6 oranında diğer konularda olduğu görülmektedir. Bu konulara yönelik örnek politika metinleri aşağıda yer almaktadır.

“Karadeniz’de Mavi Büyüme Stratejisi İnisyatifi kapsamında Dışişleri Bakanlığınca yapılan koordinasyon toplantılarına katılım sağlanmış ve ilgili belge ve raporlara görüş verilmiştir” (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2019: 85).

“Bakanlığımız ile Danimarka Krallığı Enerji, Kamu Hizmetleri ve İklim Bakanlığı arasında 22.06.2018 tarihinde imzalanan Mutabakat Zaptı kapsamında Enerji Verimliliği ve Yenilenebilir Enerji konularında iş birliklerinin yapılabileceği hususunda mutabık kalınmıştır. Bu kapsamda, Bakanlığımızca “Offshore (Deniz

Üstü Rüzgâr Enerjisi” konularında iş birliği çalışmaları yürütülmektedir. 2020 yılında, projenin 2. faz çalışmaları kapsamında aşağıdaki etkinlikler gerçekleştirilmiştir” (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2020: 79).

“16-17.10.2018 tarihlerinde Genelkurmay Başkanlığında düzenlenen NATO Terörizm Uzmanları Konferansı’na ve 10-14.12.2018 tarihlerinde TSK Barış için Ortaklık Eğitim Merkezinde düzenlenen Enerji Güvenliği Farkındalığı Kursu’na katılım sağlanmıştır” (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2018: 107).

Özellikle “Denizden enerji-denizden yenilenebilir enerji” konusunda yoğunlaşan bu politikalarının bakanlığın görevleri kapsamında (Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri, No: 1) anlamlı olduğu değerlendirilmektedir. Tablo 30 kapsamında politikalarının yıllara göre dağılımında 2018 yılında hız kazanan faaliyetlerin müteakip yıllarda (2020 yılı hariç) aynı oranda gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 30: 2018-2022 Yılları Arasında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları

		2018	2019	2020	2021	2022	Topla	Yüzde
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Kirliliği	0	0	0	1	2	3	2.73%
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Turizmi	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Yetki Alanları	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Gemi İnşa-Tersane	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Liman	0	1	0	0	0	1	0.91%
	Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	0	1	0	1	0	2
	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	11	20	11	16	15	73	66.36%
	İklim Değişikliği	2	5	3	4	6	20	18.18%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizde Uyuşturucu	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizden Terörizm	2	2	2	3	2	11	10.00%
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	0	0	0	0	0	0	0.00%
	Kitle İmha Silahları	0	0	0	0	0	0	0.00%
Toplam		15	29	16	25	25	110	100

2020 yılında azalan faaliyetlerin ise Covid-19 pandemisi kaynaklı olabileceği değerlendirilmektedir.

Faaliyet raporlarında yıllara göre öne çıkan ve politika yapıcısı tarafından üzerinde daha çok vurgu yapılan politika konularının yenilenebilir enerji kapsamında rüzgâr gücünden elektrik, güneş enerjisi olduğu görülmektedir. Bu politikaların deniz ortamındaki yansımalarında diğer bir ifadeyle “Deniz Üstü Rüzgâr Enerjisi, Deniz Üstü Güneş Enerjisi ve Dalga-Akıntı Enerjisi” konularından deniz üstü rüzgâr enerjisi projesi 2021 yılında tamamlanarak dünya bankasına iletilmiştir. Aynı zamanda, Türkiye deniz ortamı enerjisi haritası tamamlanmıştır.

“Ülkemiz için ilk defa Deniz Enerjisi Potansiyel Atlası (DEPA) hazırlanmıştır. Söz konusu çalışma kapsamında; dalga yüksekliği, dalga enerji yoğunluğu, dalga enerjisi potansiyeli, farklı yineleme dönemlerine sahip ekstrem dalgaların uç değer istatistiklerinin grafikleri, su tuzluluğu, yoğunluğu ve sıcaklığı için zamana bağlı değişim grafikleri, dalga enerjisi akısının ortalama ve mevsimsel/aylık değişimleri, dalga enerjisinin akı indeksi ve güç yoğunluğu haritaları üretilmiştir. Ayrıca, Türkiye dalga enerji potansiyeli ve seçilen iki alan için bu enerji kaynağından üretilebilecek elektrik enerjisi miktarları hesaplanmıştır” (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2020: 76).

“...Dünya Bankası ile Avrupa Komisyonu arasındaki idari anlaşmanın imzalanması beklenmektedir. IPA 2019 yılı programı kapsamındaki tek proje olan 9,3 milyon Avro bütçeli Deniz Üstü Rüzgâr Enerjisi Saha Araştırma Çalışmaları Projesine ilişkin ihale belgelerinin hazırlanması çalışmaları Dünya Bankası Enerji Programı (ESMAP) çerçevesinde devam etmekte olup ihaleye yine idari anlaşmanın imzalanmasından sonra çıkılacaktır” (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2021: 105).

Karadan güneş enerjisine yönelik önemli faaliyetlerin yanında denizden güneş enerjisine yönelik faaliyetlerin çok sınırlı olduğu dikkat çekmektedir. Benzer şekilde, denizden petrol veya doğalgazın elde edilmesine yönelik politikaların azlığı fark edilmektedir. Bununla birlikte, denizde enerji güvenliğine yönelik tehdit algısının 2020 yılından şekillenerek faaliyetlerde yer aldığı tespit edilmiştir.

“Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları Güvenliği Projesi ile Türkiye’deki mevcut petrol ve doğal gaz boru hatları ile ilgili tesislerin; terör, sabotaj, saldırı, hırsızlık ve izinsiz kazı gibi farklı tehditlerden korunmasına yönelik teknolojiye dayalı bir entegre güvenlik sisteminin tesisi amacıyla Milli Savunma Bakanlığı ile imzalanan protokol çerçevesin...” (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2020: 91)

4.6.9.3. Milli Savunma Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi

2018-2022²⁰ yılları arasında Milli Savunma Bakanlığı faaliyet raporlarında deniz güvenliği politikalarına yönelik toplam 135 adet politika tespit edilmiştir. Tablo 26 kapsamında, politikaların deniz güvenlik politikaları alt konularında dağılımına bakıldığında 38 adet (%28 oranında) “Deniz Kuvvetleri-Donanma”, 17 adet (%12,59 oranında) “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun”, 17 adet (% 12,59 oranında) “denizden Terörizm”, 17 adet (%12,59 oranında) “Denizden Uyuşturucu”, 17 adet (% 12,59 oranında) “Kitle İmha Silahları”, 13 adet (%9.63 oranında) “Deniz Yetki Alanları”, 7 adet (% 5,19 oranında) düzensiz göçmen, 6 adet (% 4.44 oranında) “Gemi İnşa-Tersane” ve % 2,22 oranında diğer konularda olduğu görülmektedir. Bazı konulara yönelik örnek politika metinleri aşağıda yer almaktadır.

“10.000 Tonluk Yüzer Havuz (Havuz-14), Türkiye’nin Akdeniz ve Ege kıyılarındaki en büyük havuzlama kapasitesine sahip yüzer havuzu olarak 13 Mart 2020 tarihinde Tersaneler Genel Müdürlüğü İzmir Tersanesi Komutanlığına teslim edilmiştir” (MSB, 2021: 58)

“Doğu Akdeniz’de Yaşanan Petrol Sızıntısının Yayılım Durumunun Belirlenmesine Yönelik Çalışmalarında Kullanılmak Üzere İvedi Olarak Yüksek Çözünürlüklü Hava Fotoğrafi Çekilmiş ve/veya Uydu Görüntüleri...” (MSB, 2022: 54)

“Deniz Güvenliği Tatbikatı-2021 (EXER MARSEC-21) 13-17 Aralık 2021 tarihleri arasında İstanbul’da icra edilmiştir” (MSB, 2022: 61)

²⁰ İlgili bakanlığın 2019 yılı faaliyet raporu, diğer raporların aksine özet halinde yer almaktadır. Bu özet rapor çok genel ve yetersiz olduğundan analize dahil edilmemiştir (MSB, 2020).

Tablo 31: 2018-2022 Yılları Arasında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları

		2018	2020	2021	2022	Topla	Yüzde
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Kirliliği	0	0	2	0	2	1.48%
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	2	12	13	11	38	28.15%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Turizmi	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Yetki Alanları	5	3	2	3	13	9.63%
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	0	0	0	0	0	0.00%
	Gemi İnşa-Tersane	0	3	2	1	6	4.44%
	Liman	0	0	0	0	0	0.00%
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	1	0	0	0	1	0.74%
	İklim Değişikliği	0	0	0	0	0	0.00%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	1	4	6	6	17	12.59%
	Denizde Uyuşturucu	1	4	6	6	17	12.59%
	Denizden Terörizm	1	4	6	6	17	12.59%
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	1	1	3	2	7	5.19%
	Kitle İmha Silahları	1	4	6	6	17	12.59%
Toplam		13	35	46	41	135	100 %

Tablo 31’de görüldüğü üzere, 2018 yılı hariç tutulduğunda geriye kalan yıllarda Milli Savunma Bakanlığı faaliyetlerinde öne çıkan politikaların “Deniz Kuvvetleri-Donanma” ve “Yeni Güvenlik Tehditleri” çerçevesinde şekillendiği görülmektedir. 2018 yılında; yeni güvenlik tehditleri faaliyetlerinde dikkat çeken oransal azlığın anlamlı bir nedeninin olmamasına rağmen, “Deniz Kuvvetleri-Donanma” konusuna yönelik faaliyet azlığının sebebinin deniz kuvvetlerine yönelik gemi inşa projelerinin tam olarak şekillenmemesi yönünde açıklanabileceği değerlendirilmektedir. Deniz kirliliği konusunda, 2021 yılında özellikle Marmara denizinde görülmeye başlayan müsilağa müdahalede bulunmak amacıyla faaliyetle bulunduğu görülmektedir. Bakanlığın “Deniz Yetki Alanlarına” yönelik faaliyetlerinin her dönemde yer aldığı, bahse konu faaliyetlerin genel ve kapsayıcı olduğu, faaliyetlerin detaylarının açıklandığı tespit edilmiştir.

“Çevre denizlerimizdeki yetki alanlarımızda egemen ve münhasır haklarımıza hanel getirebilecek diğer devlet/yönetimler adına icra edilen bilimsel araştırma

faaliyetlerine itiraz edilmesi maksadıyla ilgili makamlar nezdinde girişimde bulunulmaktadır” (MSB, 2019: 70)

4.6.9.4. Tarım ve Orman Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi

2019-2022 yılları arasında Tarım ve Orman Bakanlığı faaliyet raporlarında deniz güvenliği politikalarına yönelik toplam 212 adet politika tespit edilmiştir. Politikaların deniz güvenlik politikaları alt konularında dağılımına bakıldığında 188 adet (%88 oranında) “Balıkçılık ve Su Ürünleri”, 24 adet (% 12 oranında) diğer konularda olduğu görülmektedir. Bu konulara yönelik örnek politika metinleri aşağıda yer almaktadır.

“Karadeniz’de ticari öneme sahip pelajik balık stoklarının izlenmesi Sürat Araştırma –I ve ODTÜ Deniz Bilimleri BİLİM Gemisi ile akustik olarak izlenmektedir. 2019 yılında üç dönem deniz sörveyi yürütülmüştür. Dip balıkları (Demersal: mezigit, barbunya, kalkan vb) balık stoklarının izlenmesi amacıyla Akdeniz ve Doğu Karadeniz’de sörvey çalışmaları devam etmekte olup, Akdeniz ve Marmara Denizinde üç yıl süreli çalışmalar sonuçlandırılmıştır...Ayrıca son yıllarda Ege ve Akdeniz kıyılarında yayılım gösteren ve Kızıl Deniz kökenli istilacı yabancı tür olan Balon Balığı ve Aslan Balığının ülkemiz kıyılarında yayılım alanlarının belirlenmesi, olası mücadele yöntemlerinin araştırılması konusunda da bir proje yürütülmektedir” (TOB, 2020: 46).

“TAGEM projesi kapsamında mavi yüzgeçli orkinosun Doğu Akdeniz’deki yumurtlama alanlarını ve yumurtlamaya gelen stokun büyüklüğünü tahmin etmek için AKDENİZ ARAŞTIRMA I araştırma gemisi ile Hatay, Adana, Mersin, Antalya illeri (karasuları ve bitişik açık denizleri) ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve karasularında dâhil olmak üzere sularımızda örnekleme çalışmaları tamamlanmıştır” (TOB, 2021: 162).

Tablo 32: 2019-2022 Yılları Arasında Tarım ve Orman Bakanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları

		2019	2020	2021	2022	Toplam	Yüzde
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Kirliliği	0	1	0	2	3	1.42%
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	0	0	0	0	0	0.00%

	Deniz Turizmi	1	0	0	1	2	0.94%
	Deniz Yetki Alanları	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizcilik Eğitimi- Denizcilik Öğretimi- Denizcilik Kültürü	0	0	0	1	1	0.47%
	Gemi İnşa-Tersane	0	0	0	0	0	0.00%
	Liman	0	0	0	0	0	0.00%
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	35	42	58	53	188	88.68 %
	Denizden Enerji- Denizden Yenilenebilir Enerji	0	0	0	0	0	0.00%
	İklim Değişikliği	4	2	5	7	18	8.49%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizde Uyuşturucu	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizden Terörizm	0	0	0	0	0	0.00%
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticaretini	0	0	0	0	0	0.00%
	Kitle İmha Silahları	0	0	0	0	0	0.00%
Toplam		40	45	63	64	212	100%

Tablo 32’de görüldüğü üzere Tarım ve Orman Bakanlığı faaliyetlerinin, bakanlığın görevlerine paralel olacak şekilde “Balıkçılık ve Su Ürünleri” politikalarında yoğunlaştığı görülmektedir. Balıkçılık ve su ürünleri yer alan faaliyetlerin, balık stoklarının korunması, balıkçılık barınaklarının yenilenmesi, tehlikeli istilacı balık türlerinin bertaraf edilmesi, su ürünleri ve balıkçılık faaliyetlerinin denetiminin sağlanması, su ürünleri ve balıkçılığın geliştirilmesine yönelik biyolojik çeşitliliğinin artırılması vb. konularında olduğu görülmüştür. Bunun yanında balıkçılık ve su ürünlerinin geliştirilmesine yönelik olarak uluslararası birçok faaliyette bulunduğu da tespit edilmiştir.

Diğer taraftan, 2021 yılından itibaren balıkçılık ve su ürünleri politikasının artmaya başladığı görülmektedir. Bu durumun temel nedeninin sürdürülebilir ekonomi kapsamında BM’nin hedef olarak belirlediği mavi ekonomiye yönelik daha fazla politika üretilmeye başlanması olarak yorumlanmıştır. Örneğin 2022, yılı BM tarafından “Uluslararası Geleneksel Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yılı” olarak ilan edilmiş, buna göre ilgili bakanlık tarafından faaliyetlerde anlamlı oranda düzenlemelere gidilmiştir. Bunun yanında iklim değişikliğinin su ürünlerinin de kapsayacak şekilde

özellikle tarım ürünlerine yönelik oluşturduğu tehditlerini azaltmak maksadıyla faaliyette bulunulduğu tespit edilmiştir.

4.6.9.5. Sahil Güvenlik Komutanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi

Sahil Güvenlik Komutanlığının görev ve yetkilerinin askeri, adli ve mülki olmak üzere üç temel başlık altında sınıflandırıldığı görülmektedir. Bu mülki görevler;

“Emniyet ve asayiş ile kamu düzenini sağlamak, korumak ve kollamak, kaçakçılığı men, takip ve tahkik etmek, hassas ve kritik öneme sahip tesislerin korunmasına ilişkin önlemleri ilgili kuruluşlarla iş birliği içinde sağlamak, suç işlenmesini önlemek için gerekli tedbirleri almak ve uygulamak görevleri başta olmak üzere adli ve askerî görev kapsamına girmeyen diğer tüm görevler” (SG Komutanlığı, 2021: 12).

tanımlanmakta ve “Türk arama kurtarma sahası içerisinde arama kurtarma faaliyetleri, denizde ve adalarda meydana gelen hasta nakli, stratejik tesis ve gemilerin güvenliğinin sağlanması, boğazların tehlikeli yük taşıyan gemilere karşı emniyetinin sağlanması, deniz yetki alanlarında ekonomik devrinin icra edilmesi, deniz yetki alanlarında icra edilen araştırma, sondaj ve boru hattı döşenmesi gibi olaylarının izlenmesi ve takip edilmesi, deniz yolu ile elde edilen her türlü kaçakçılık faaliyetinin engellenmesi, deniz kirliliğinin engellenmesi ve izlenmesine yönelik gerekli tedbirlerin alınması, her türlü balıkçılık faaliyetinin takip edilmesi, 4922 sayılı kanun çerçevesinde denizlerde can ve mal güvenliğinin sağlanması, deniz turizmi kapsamında kurumların belgelerinin sorgulanması, deniz güvenliğinin ve deniz emniyetinin sağlanmasında yönelik gerekli tedbirlerin alınması” şeklinde çerçevesi belirtilmektedir (SG Komutanlığı, 2021: 12-18).

İlgili Komutanlığın bahse konu mülki görevleri çerçevesinde 2019-2021 yılları arasındaki faaliyetleri incelendiğinde deniz güvenliğinin tüm ana politika konularına yönelik olarak faaliyetlerde bulunduğu görülmektedir. Buna göre, anılan yıllar arasında deniz güvenliği

politikalarına yönelik olarak toplam 105 adet faaliyette bulunulmuştur. Bu politikalardan 27 adetinin “Deniz Emniyeti”, 7 adetinin “Denizcilik Gücü”, 25 adetinin “Mavi Ekonomi” ve 46 adetinin ise “Yeni Güvenlik Tehditleri” politikası altında yer aldığı görülmektedir. Buna göre toplam politikalarının %25,72’sini “Deniz Emniyeti”, %6,67’sini “Denizcilik Gücü”, %23,81’ni “Mavi Ekonomi” ve %43,81’ni “yeni Güvenlik Tehditleri” oluşturmaktadır (Tablo 33). Politikalara yönelik faaliyetlere ilişkin örnek metinler aşağıda yer almaktadır.

“Deniz Yoluyla Gerçekleşen Organize Suç ve Düzensiz Göç ile Mücadelede Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın Kapasitesinin Artırılması” isimli projenin sözleşmesi 17 Mart 2019 tarihinde imzalanmış ve Mobil Radarların üretimi tamamlanmıştır” (SG Komutanlığı, 2020: 46)

“Deniz Yoluyla Gerçekleşen Organize Suç ve Düzensiz Göç ile Mücadelede Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın Kapasitesinin Artırılması” isimli projenin sözleşmesi 17 Mart 2019 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu proje kapsamında tedarik edilen Mobil Radar araçlarının geçici kabulü Mayıs 2021’de gerçekleştirilmiş olup geçici kabule müteakip araçların tamamı Komutanlığımız envanterine dahil edilmiştir” SG Komutanlığı, 2020: 46)

Tablo 33: 2019-2022 Yılları Arasında Sahil Güvenlik Komutanlığı Faaliyetlerinde Deniz Güvenlik Politikaları.

		2019	2020	2021	2022	Toplam	Yüzde
Deniz Emniyeti	Deniz Kazası-Seyir Emniyeti	4	3	4	6	17	16.19%
	Deniz Kirliliği	2	2	3	3	10	9.52%
Denizcilik Gücü	Deniz Kuvvetleri-Donanma	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması	0	0	0	0	0	0.00%
	Deniz Turizmi	1	1	1	1	4	3.81%
	Deniz Yetki Alanları	0	0	0	0	0	0.00%
	Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü	0	1	1	1	3	2.86%
	Gemi İnşa-Tersane	0	0	0	0	0	0.00%
	Liman	0	0	0	0	0	0.00%
Mavi Ekonomi	Balıkçılık-Su Ürünleri	4	3	5	5	17	16.19%
	Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji	0	1	0	0	1	0.95%
	İklim Değişikliği	1	2	2	2	7	6.67%
Yeni Güvenlik Tehditleri	Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun	1	2	2	1	6	5.71%
	Denizde Uyuşturucu	1	3	2	3	9	8.57%

	Denizden Terörizm	2	2	2	1	7	6.67%
	Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti	3	5	5	6	19	18.10%
	Kitle İmha Silahları	0	2	2	1	5	4.76%
Toplam		19	27	29	30	105	100.00%

Tablo 33 incelendiğinde, faaliyetlerin denizcilik gücü hariç deniz güvenliğinin ana politika başlıklarının çoğunu kapsadığı açıkça görülmektedir. Bununla birlikte bahse konu faaliyetlerin rakamsal olarak göreceli az olduğu ve bu durumun yanıltıcı olduğu değerlendirilmektedir. Zira, analiz kapsamında dikkate alınan faaliyetler politikaya yönelik uygulamaları ifade etmektedir. Bu uygulamaların raporlanmasında kümülatif veri sunu tercih edildiği anlaşılmıştır. Örneğin, 2019 yılında denizden uyuşturucu kapsamında 14 olay yaşanmış ve faaliyet aşağıdaki şekilde açıklanmıştır.

“2019 yılı içinde uyuşturucu ve narkotik madde kaçakçılığı kapsamında, 7’si diğer mücadeleci birimlerle müşterek olmak üzere toplam 14 operasyonda 4.216,259 kg esrar, 3.853,671 kg skunk, 2 adet ecstasy ile 155 kök kenevir ele geçirilmiştir” (SG Komutanlığı, 2021: 24).

Diğer bir ifadeyle, bahse konu 14 adet olay analiz kapsamında bir faaliyet olarak tablolandırılmıştır. Benzer şekilde düzensiz göçmen faaliyetlerine yönelik olarak 2022 yılında 1617 olay yaşanmış ve faaliyet aşağıdaki şekilde faaliyet raporunda sunulmuştur.

“2022 yılı içerisinde 1.033 olayda 28.671 göçmenin Yunanistan unsurlarınca geri itilmesi/atılması olayları da dahil olmak üzere toplam 1.617 düzensiz göç olayında, 49.518 düzensiz göçmen ve 293 göçmen kaçakçısı Sahil Güvenlik Komutanlığı unsurlarınca yakalanmış/kurtarılmıştır” (SG Komutanlığı, 2023: 37).

Daha açık bir ifadeyle, analiz kapsamında tek bir faaliyet olarak sayısallaştırılan faaliyetlerin rakamsal içeriklerinin daha fazla olduğu gözükmemektedir. Bu durumu görselleştirmek amacıyla Tablo 34 oluşturulmuştur.

Tablo 34: 2019-2022 Yılları Arasında Sahil Güvenlik Komutanlığı Tarafından Deniz Güvenliği Kapsamında İcra Edilen Faaliyetlerin Sayısal Değerleri

Faaliyet Adı	Faaliyet Yılları			
	2019 Yılı	2020 Yılı	2021 Yılı	2022 Yılı
	Faaliyetlerin Rakamsal Değerleri			
Yaşa Dışı Su Ürünleri Avcılığı	6398	3837	3807	4527
Deniz Kirliliği Denetimleri	287	99	140	187
Düzensiz Göç	1761	624	848	1617
Denizden Uyuşturucu Trafığı	14	9	13	19
Denizde Arama Kurtarma	662	935	1208	1589
Denizden Terörizm/Kitle İmha Silahları/Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Önlenmesine Yönelik Faaliyetler	2648	3001	2933	3301
Deniz Emniyeti Görevi	285	174	367	845

Tablo 34, 2019-2022 yılları arasında yapılan faaliyetlerin konu başlıklarına göre sayısal değerlerini vermektedir. Buna göre, Sahil Güvenlik Komutanlığının deniz güvenlik politikalarının uygulanmasına yönelik yoğun faaliyet icra ettiği gözlemlenmektedir (SG Komutanlığı, 2020; 2021; 2022; 2023).

4.6.9.6. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Faaliyet Raporları Bulguları ve Değerlendirilmesi

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının faaliyet raporlarının 2003-2022 yıllarını kapsayacak şekilde kümülatif ve istatistiki olarak aktarılmasının tercih edildiği görülmektedir (UAB, 2023). Bahse konu politika belgesi analiz edildiğinde deniz güvenlik politikaları kapsamında toplam 42 adet politikaya ilişkin faaliyette bulunduğu görülmektedir. Politikaların deniz güvenlik politikaları alt konularında dağılımına bakıldığında 6 adet (%14 oranında) “Deniz Kazası-Seyir Emniyeti”, 7 adet (% 16 oranında) “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması”, 17 adet (% oranında) “Liman” ve 12 adet (% 28 oranında) diğer konularda olduğu görülmektedir. Bu konulara yönelik örnek politika metinleri aşağıda yer almaktadır.

“Kıyılarımızda seyir, can, mal ve çevre emniyeti ve deniz güvenliğinin artırılması amacıyla gemi takip ve kontrol sistemleri kurulmuştur. Seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması ve deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi

kapsamında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTH) 2003 yılı itibariyle hizmete girmiştir. Söz konusu sistem ile Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nin büyük bölümü kontrol altına alınmıştır” (UAB, 2023:47).

“2002 yılında petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklı deniz kirliliğine karşı hazırlıklı olma ve acil müdahale sistemi bulunmazken, 2005 yılından itibaren yürütülen çalışmalar ile kıyı tesislerinde yeterli kapasite oluşturulmuş ve müdahaleye ilişkin yetkilendirmeler yapılmıştır. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodu kapsamında liman tesislerinin güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planlarını hazırlamak üzere kendi tesislerine yönelik 8 liman işletici kuruluş, tüm tesislere hizmet vermek üzere 3 özel güvenlik kuruluşu idareimiz tarafından Tanınmış Güvenlik Kuruluşu (RSO) olarak yetkilendirilmiştir. ISPS Kod kapsamında uluslararası faaliyet gösteren 190 adet liman tesisimiz bulunmaktadır” (UAB, 2023:48).

Tablo 35: 2003-2022 Yılları Arasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tarafından Deniz Güvenliği Kapsamında İcra Edilen Faaliyetlerin Sayısal Değerleri

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Limanlarında Elleçlenen Yük Miktarı (Milyon Ton)	189,11	213,11	212,95	248,12	291,57	314,61	309,44	348,64	363,35	387,43	384,93	383,12	416,03	430,20	471,17	460,15	484,17	496,64	526,31
Limanlarında Elleçlenen Konteyner Miktarı (Milyon TEU)	2,49	3,11	3,31	3,86	4,58	5,09	4,40	5,74	6,52	7,19	7,90	8,35	8,15	8,75	10,01	10,85	11,58	11,63	12,59
Limanlarında Uğrayan Kruvaziyer Gemi Sayıları	887	927	1.048	1.317	1.421	1.612	1.345	1.368	1.623	1.587	1.542	1.385	1.456	590	311	247	344	5	78
Limanlarında Uğrayan Kruvaziyer Yolu Sayıları	581,8	645,3	757,6	1.016,3	1.368,4	1.605,3	1.484,1	1.719,0	2.191,4	2.095,6	2.240,7	1.790,1	1.889,3	628	306,9	213,8	300,9	1.824	45,36
Sicile Kayıtlı Gemi Sayısı	1148	1209	1379	1429	1551	1649	1720	1778	1831	1879	1909	1892	1895	1951	1999	2025	2024	2053	2100
Sicile Kayıtlı Gemi Kapasitesi (Milyon DWT)	7,63	7,05	7,60	7,27	7,27	7,52	8,02	8,77	9,76	10,26	9,22	9,05	8,57	8,28	7,99	7,49	6,76	6,33	6,15
Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu (DWT)	8.715	9.152	10.45	11.11	13.18	15.33	17.2	19.66	22.57	30.33	30.43	27.51	29.15	29.27	28.61	28.59	29.35	28.93	30.68
Türk Boğazlarındaki Gemi Kurtarma Hizmeti	18	11	20	22	28	24	15	18	12	13	15	12	18	16	13	8	9	15	25
Türk Boğazlarındaki Refekat Hizmeti	232	356	502	1.021	1.147	1.358	1.463	1.455	1.568	1.877	1.794	1.885	1,7	1,58	2,074	3,159	5,46	5,349	6,41
Türk Boğazlarındaki Römorkör Hizmeti	334	117	82	523	637	895	377	3.654	6.687	6.944	8.09	7.848	7.312	6.446	6.166	5.882	6.215	6.468	6.222
Türk Boğazlarındaki Balkadan Hizmeti	1	7	9	8	4	8	3	1	2	2	4	0	5	2	1	1	0	0	0
Türk Boğazlarındaki Can Kurtarma Hizmeti	34	34	33	30	25	35	28	42	39	54	52	67	69	109	92	142	114	141	186
Türk Boğazlarında Toplam Kurtarılan Kişi	132	70	100	104	98	150	115	177	124	150	137	132	409	287	350	714	361	418	667

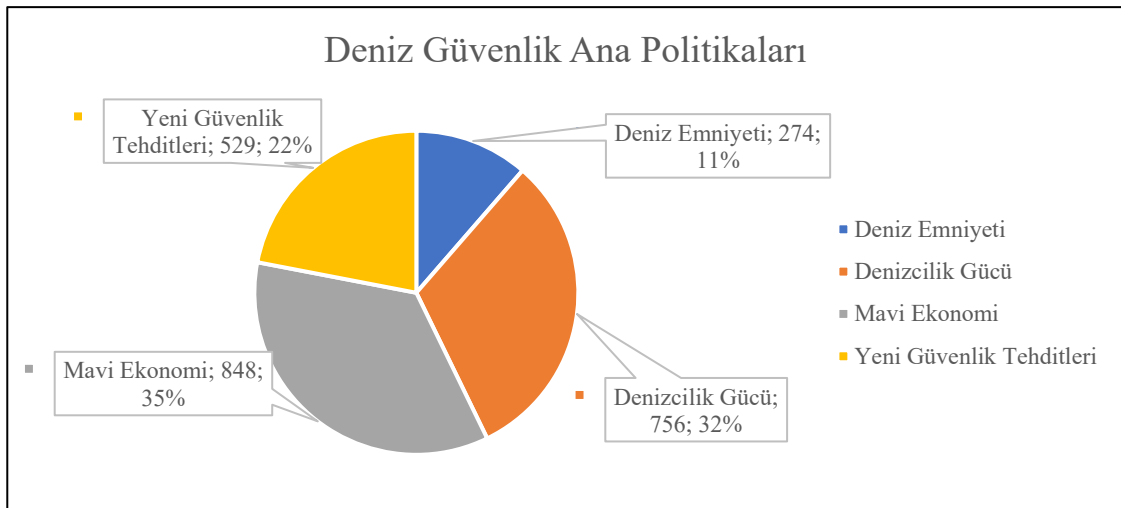
Tablo 35, ilgili bakanlığın deniz güvenlik politikaları faaliyetlerinin yıllara sari olarak rakamsal değerleri verilmiştir. Buna göre denizcilik gücü bağlamında, deniz ticaret filosu ve deniz ulaştırması konularında; deniz emniyeti bağlamında seyir emniyeti ve deniz kazaları konularında yoğun faaliyetlerde bulunduğu görülmekte, ancak 2021 yılında Covid-19 salgını nedeniyle bazı faaliyetlerin rakamsal değerlerinde azalma olduğu anlaşılmaktadır.

Genel çerçevede değerlendirildiğinde ilgili bakanlığın 2003 yılından itibaren görevleri kapsamında deniz güvenlik politikalarına yönelik olarak istikrarlı ve pozitif ilerleme göz önüne çıkmaktadır. Özellikle bakanlığın gerek hükümet gerekse Cumhurbaşkanlığı yıllık programlarıyla paralel olacak şekilde “Liman” alt politika konusundaki belirginleşen faaliyetlerinin dikkat çekici olduğu değerlendirilmektedir.

4.7. GENEL DEĞERLENDİRME

Deniz Güvenlik Politikaları çerçevesinde Türkiye’de mevcut 67 adet 14676 sayfa politika belgesi analiz edildiğinde toplam 2407 adet politika tespit edilmiştir. Bu politikalardan 848 tanesinin “Mavi Ekonomi”, 756 tanesinin “Denizcilik Gücü”, 274 tanesinin “Deniz Emniyeti” ve 529 tanesinin “Yeni Güvenlik Tehditleri” politikası altında yer aldığı görülmüştür (Şekil 19).

Şekil 19: Türkiye’de Deniz Güvenlik Politikaları Genel Dağılımı



Analiz edilen 2407 adet deniz güvenlik politikasının genel görünümüne ve ana politika başlıklarına bakıldığında;

- Deniz Emniyeti ana politikası ortalamasının %11,3,

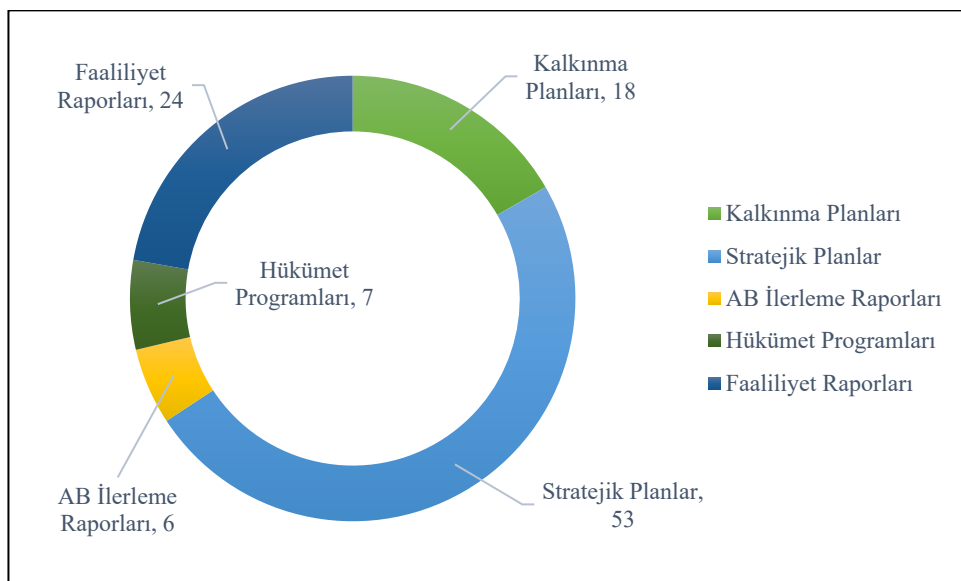
- Denizcilik Gücü ana politikası ortalamasının %31,4,
- Mavi Ekonomi ana politikası ortalamasının %35,2,
- Yeni Güvenlik Tehditleri ana politikası ortalamasının %21,9,

olduğu görülmüştür. Buna göre Türkiye'nin öncelik sırasıyla "Mavi Ekonomi, Denizcilik Gücü, Yeni Güvenlik Tehditleri ve Deniz Emniyeti" ana politikalarına yönelik politikalar ürettiği tespit edilmiştir. Belirtilen ana politikalar kapsamında yer alan alt politikalara yönelik detaylı değerlendirme müteakip maddelerde sunulmuştur.

"Deniz Emniyeti" ana politikası kapsamında alt politikalar incelendiğinde;

- "Seyir Emniyeti-Deniz Kazası" alt politikasının toplam politikaların %4,48'ini oluşturduğu tespit edilmiştir. 108 adet olan politikanın 53 tanesinin Stratejik Planlarda, 18 tanesinin Kalkınma Planlarında, 6 tanesinin AB ilerleme raporlarında ve 7 tanesinin Hükümet Programlarında; 24 adet politikasının ise "Faaliyet Raporlarında yer aldığı ve 24 tane faaliyetin politika karşılama oranının %28 olduğu ve bu oranın genel faaliyet karşılama oranının altında görülmüştür (Şekil 20).

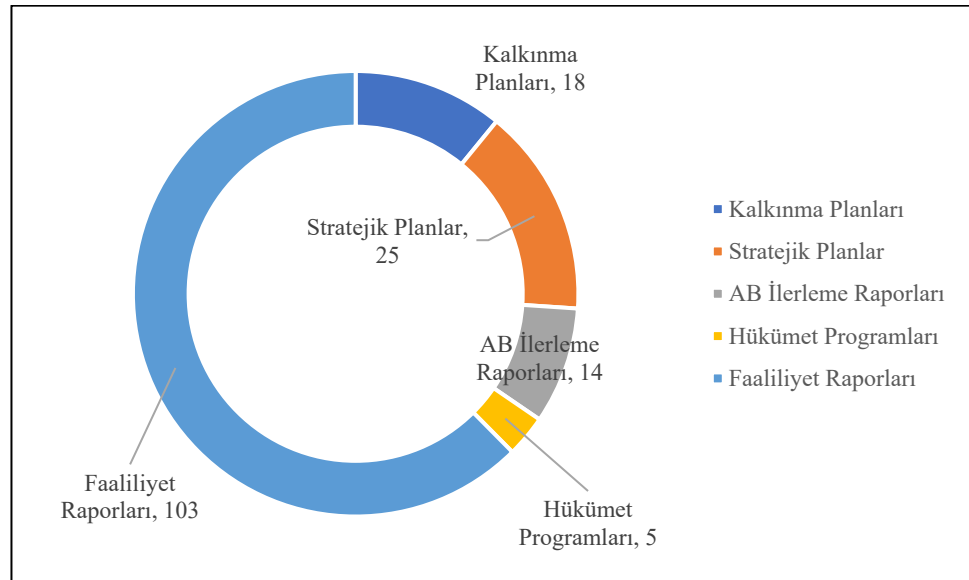
Şekil 20: "Seyir Emniyeti-Deniz Kazası" Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



Buna göre, 11. Kalkınma Planında yer verilmeyen “Seyir Emniyeti-Deniz Kazası” alt politikasının sorumlu kurum ve kuruluşlarının Stratejik Planlarında %15 oranında detaylandırıldığı, 6 adet politikanın ise AB standartlarında tekrar gözden geçirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “Seyir Emniyeti-Deniz Kazası” alt politikaları kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir.

- “Deniz Kirliliği” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların %6,9’nu oluşturduğu tespit edilmiştir. 166 adet olan politikanın 25 tanesinin Stratejik Planlarda, 18 tanesinin Kalkınma Planlarında, 14 tanesinin AB ilerleme raporlarında ve 5 tanesinin Hükümet Programlarında; 103 adet politikasının ise “Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 21).

Şekil 21: “Deniz Kazası” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı

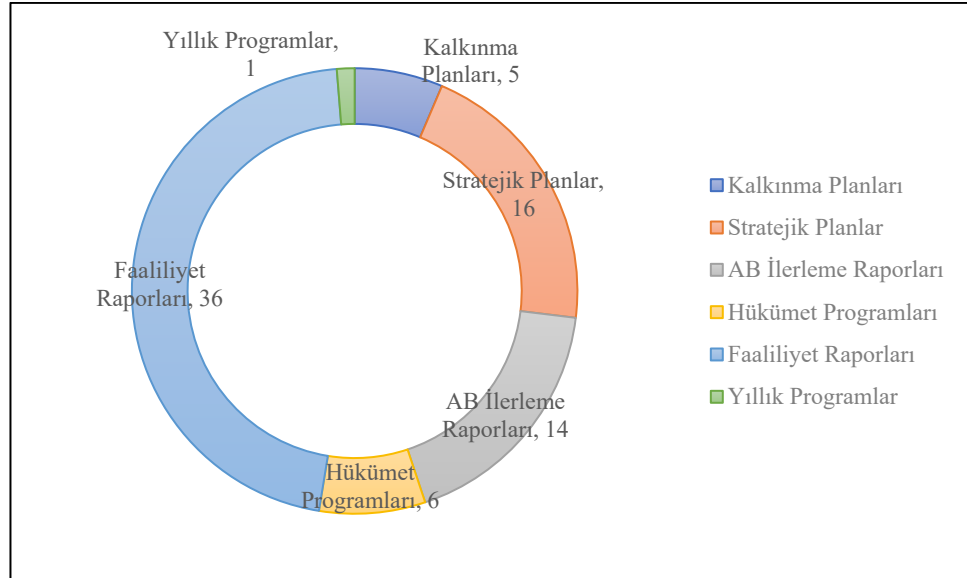


Buna göre, 11. Kalkınma Planında %7,6 oranında yer alan “Deniz Kirliliği” alt politikasının Stratejik Planlarda % 7,1 oranında yer aldığı görülmüştür. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, Hükümet Programlarında yer alan politikaların “Yıllık Programlarda” yer almamasının “Deniz Kirliliği” alt politikasına yönelik 2018 yılından sonra yürütmenin tutarlı politikalar izlemediğinin göstergesi olarak kabul edilmiştir. 14 adet politikanın AB standartlarında tekrar gözden geçirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. 103 tane faaliyetin politika karşılama oranının %63 olduğu, bu oranın genel faaliyet politika ortalamasının üstünde olduğu, bunun yanında faaliyetlere raporlarda sadece rakamsal değer olarak ifade edilen verilerin (713 adet Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından faaliyet) eklenmesiyle bu oranın % 129,5 olduğu görülmüş ve bu durum “Deniz Kirliliği” alt politikasının etkinlikle uygulandığının bir işareti olarak değerlendirilmiştir.

Denizcilik Gücü ana politikası kapsamında alt politikalar incelendiğinde;

- “Deniz Kuvvetleri-Donanma” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların %2,74’nü oluşturduğu tespit edilmiştir. 66 adet toplam politikanın 16 tanesinin Stratejik Planlarda, 5 tanesi Kalkınma planlarında, 6 tanesi Hükümet Programlarında ve 1 tanesi Yıllık programlarda yer almaktadır. Politikaların uygulanmasına yönelik olarak 36 adet faaliyetin raporlarda yer aldığı, 36 faaliyetin politika karşılama oranının %83 olduğu ve bu oranın genel faaliyet politika ortalamasının üstünde yer aldığı görülmektedir (Şekil 22).

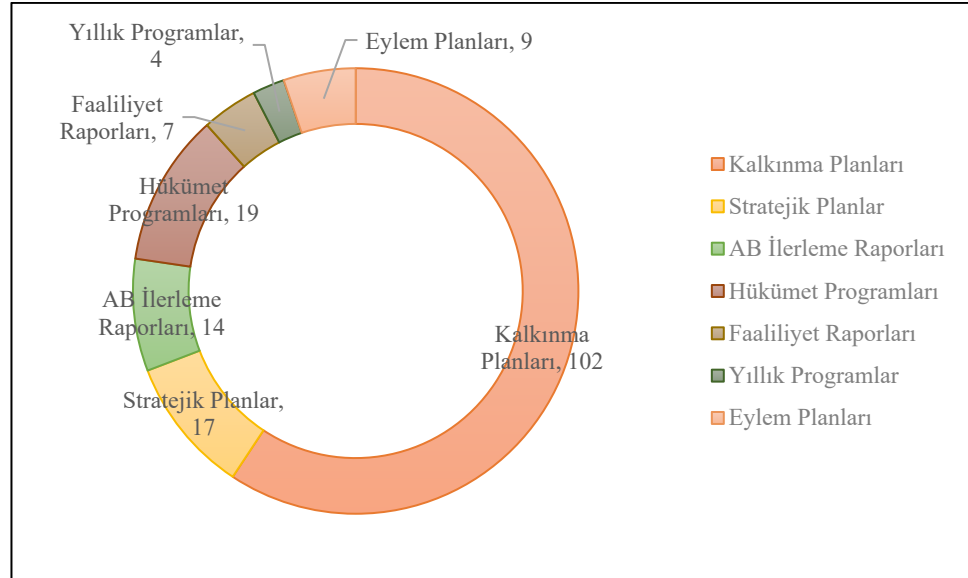
Şekil 22: “Deniz Kuvvetleri-Donanma” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



11. Kalkınma planında %2,5 oranında yer alan “Deniz Kuvvetleri-Donanma” alt politikasının ilgili kurumlar tarafından Stratejik Planlarda %4,5 oranında detaylandırıldığı anlaşılmaktadır. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, Hükümet Programlarında yer alan faaliyetlerin “Yıllık Programlarda az oranda yer almamasının “Deniz Kuvvetleri-Donanma” alt politikasına yönelik 2018 yılından sonra yürütmenin tutarlı politikalar izlemediğinin göstergesi olarak kabul edilmiştir.

- “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların %7,1’ni oluşturduğu tespit edilmiştir. 171 adet toplam politikanın 17 tanesinin Stratejik Planlarda, 102 tanesinin Kalkınma planlarında, 19 tanesi Hükümet Programlarında, 4 tanesi Yıllık programlarda, 9 tanesi Eylem Planlarında, 13 tanesi AB ilerleme raporlarında; 7 tane politikanın ise faaliyet raporlarında yer almaktadır (Şekil 23).

Şekil 23: “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı

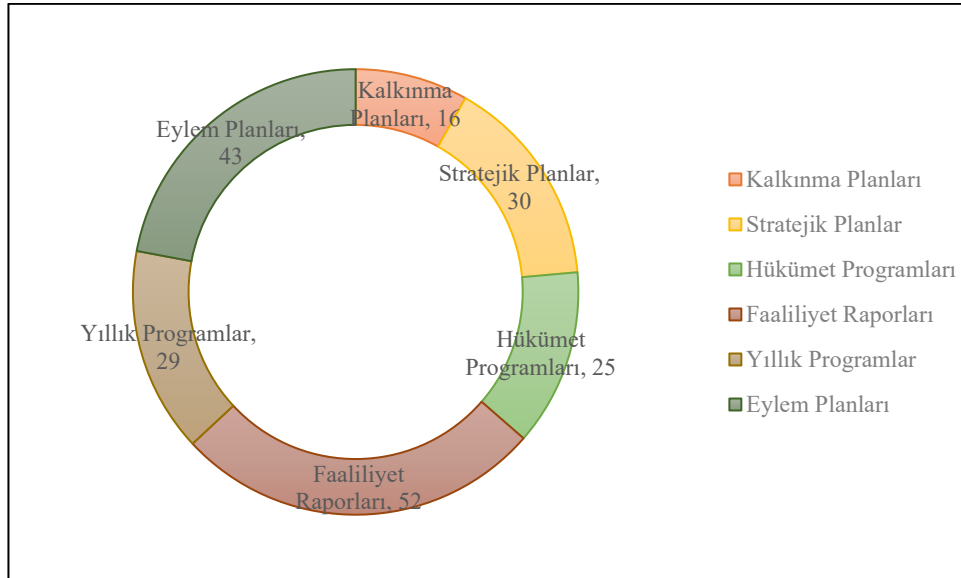


Kalkınma Planlarında %23,29 oranında yoğun olarak vurgu yapılan politikanın 11. Kalkınma Planında % 15,3 oranında yer aldığı, ilgili kurumların Strateji Planlarında % 4,8 oranında detaylandıkları görülmektedir. “Eylem Planlarında” doğrudan “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırmasına” yönelik politikaların olması, karar vericiler tarafından politikanın öncelikli konular arasında yer aldığına göstergesi olarak yorumlanmıştır. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırmasına” alt politikaları kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir. “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırmasına” yönelik 13 adet politikanın AB standartlarında tekrar gözden geçirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Politikaya yönelik 7 faaliyetin politika karşılama oranının %4 olduğu; buna göre faaliyetlerin yetersiz kaldığı görülmektedir.

- “Deniz Turizmi” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların %8,1’ni oluşturduğu tespit edilmiştir. 195 adet toplam politikanın 30 tanesinin Stratejik Planlarda, 16 tanesinin Kalkınma Planlarında, 43 tanesinin Eylem Planlarında, 29 tanesinin Yıllık Planlarda ve 25 tanesinin Hükümet

Programlarında; 52 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 24).

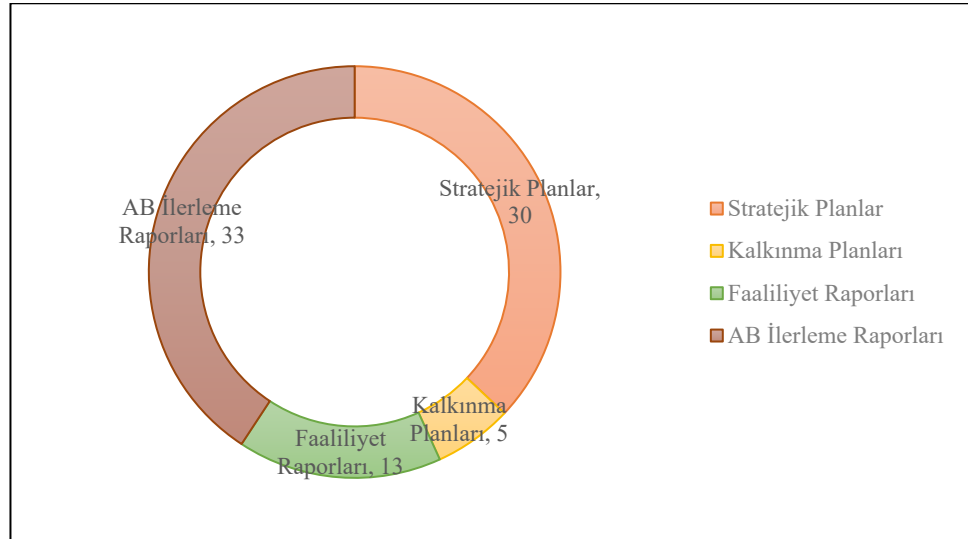
Şekil 24: “Deniz Turizmi” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



Buna göre, 11. Kalkınma Planında oranında % 10,2 oranında yer alan “Deniz Turizmi” alt politikasının ilgili kurumlar tarafından % 8,5 oranında Stratejik Planlarda detaylandırıldığı anlaşılmakta, politikaya yönelik Eylem Planının bulunması karar vericinin politikanın detaylı uygulanması yönündeki beklentisini ve öncelikli politikalar arasında gördüğünün bir işareti olarak yorumlanmıştır. Hem “Hükümet Programlarında” hem de “Yıllık Programlarda” yoğun olarak ele alınan alt politikaya yönelik yürütmenin tutarlı ve dikkat çekici politikalar izlediği görülmektedir. Politikaya yönelik 52 faaliyetin politika karşılama oranının %36,3 olduğu görülmekte ve bu oranın genel faaliyet politika ortalamasının altında yer aldığı görülmektedir. AB ilerleme raporlarında alt politikaya yönelik bir geri beslemenin olmaması, AB standartlarında politikaya yönelik bir önceliğin bulunmadığı şeklinde anlaşılmaktadır.

- “Deniz Yetki Alanları” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların %2,12 ’sini oluşturduğu tespit edilmiştir. 51 adet toplam politikanın 5 tanesinin Kalkınma Planlarında, 33 tanesinin AB ilerleme raporlarında; 13 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmektedir (Şekil 25).

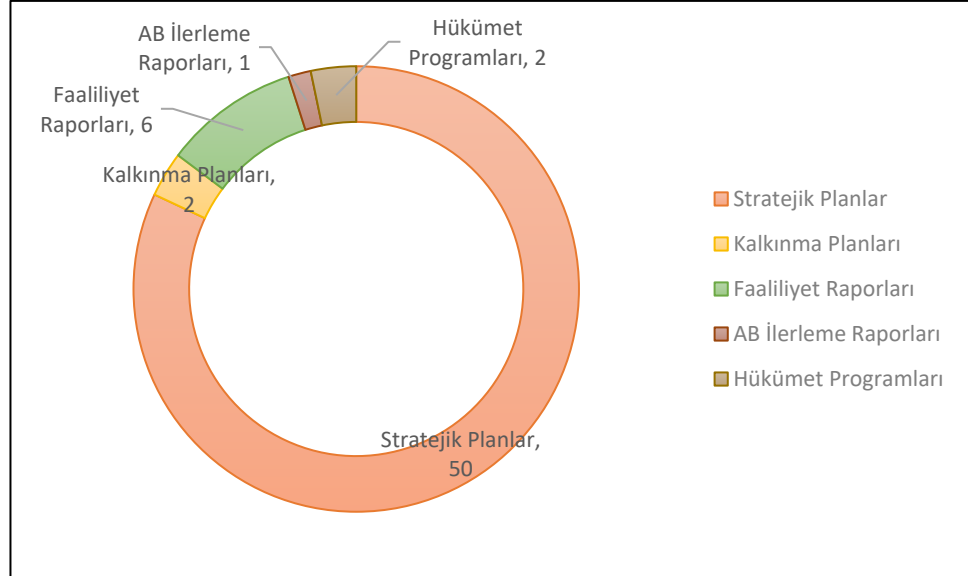
Şekil 25: “Deniz Yetki Alanları” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



Karar vericinin stratejik planlarda, Hükümet ve Yıllık Programlarda alt politikaya yer vermemesi, politikanın siyasi iktidar tarafından öncelikli konular arasında görülmediğinin açık bir göstergesi olarak kabul edilmiştir. Bunun yanında alt politikaya AB ilerleme raporlarında yoğun şekilde vurgu yapılması, konunun AB standartlarında öncelikli çözülmesi gereken politikalardan olması gerektiği yönünde değerlendirme yapılmıştır. Politikaya yönelik 13 faaliyetin politika karşılama oranının %33 olduğu görülmektedir ve bu oranın genel faaliyet politika ortalamasının altında yer aldığı görülmektedir.

- “Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü” alt politikasının toplam politikaların %2,53’ni oluşturduğu tespit edilmiştir. 61 adet politikanın 50 tanesinin Stratejik Planlarda, 2 tanesinin Kalkınma Planlarında, 2 tanesinin Hükümet, 1 tanesinin AB ilerleme raporlarında; 6 adet politikasının ise Faaliliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 26).

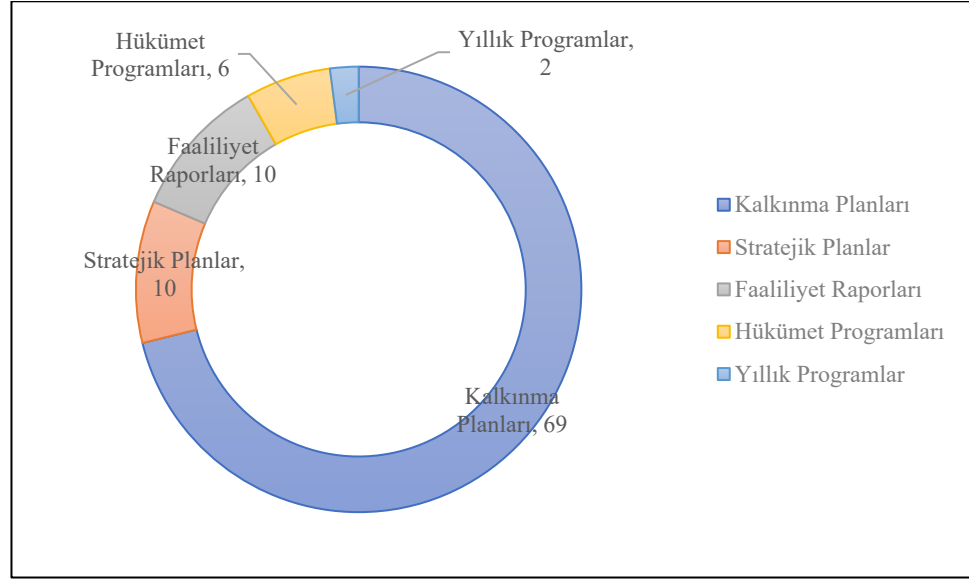
Şekil 26: “Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



Kalkınma Planlarında % 0.46 oranıyla çok az yer alan politikanın Stratejik Planlarda % 14,2 oranında yer aldığı görülmektedir. Hükümet politikaları ile Yıllık Programların tutarsız olduğu, Yıllık Programlarda “Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü” alt politikasına yönelik politika üretilmediği görülmektedir. Politikaya yönelik 6 faaliyetin politika karşılama oranının % 10 olduğu, bu oranın genel oranın aşağısında kaldığı görülmektedir.

- “Gemi İnşa-Tersane” alt politikasının toplam politikaların %4,03’ünü oluşturduğu tespit edilmiştir. 97 adet toplam politikanın 69 tanesinin Kalkınma Planlarında, 10 tanesinin Stratejik Planlarda, 6 tanesinin Hükümet, 2 tanesinin Yıllık Programlarda; 10 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmektedir (Şekil 27).

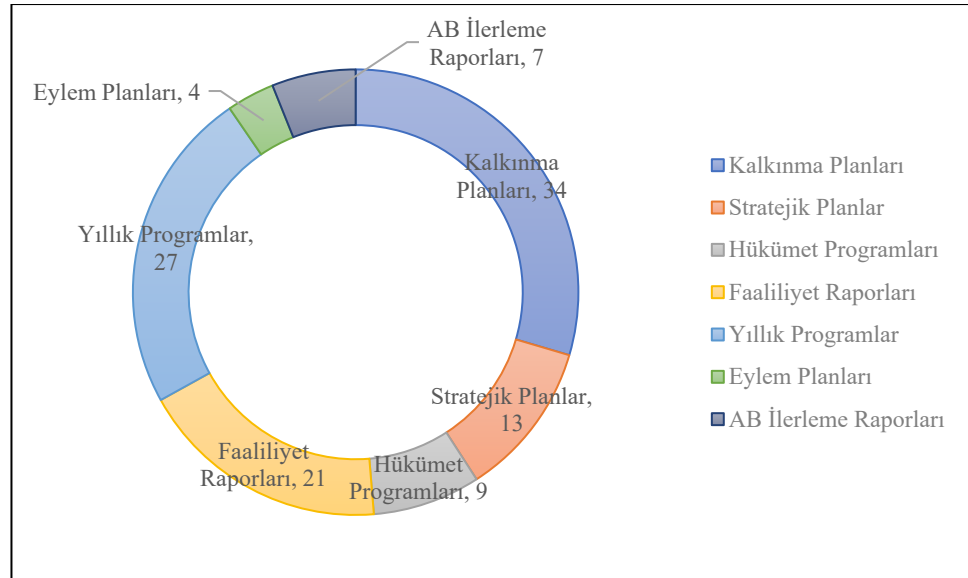
Şekil 27: “Gemi İnşa-Tersane” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



Buna göre, Kalkınma Planlarında %15,75 oranında yer alan politika Stratejik Planlarda % 2,8 oranıyla da detaylandırıldığı tespit edilmiştir. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “Gemi İnşa-Tersane” alt politikaları kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir. Politikaya yönelik 10 faaliyetin politika karşılama oranının %11.4 olduğu, bu oranın genel faaliyet politika karşılama oranının aşağısında kaldığı görülmüştür.

- “Liman” alt politikasının toplam politikaların % 4,78’ni oluşturduğu tespit edilmiştir. 115 adet toplam politikanın 34 tanesinin Kalkınma Planlarında, 13 tanesinin Stratejik Planlarda, 4 tanesinin Eylem Planlarında, 27 tanesinin Yıllık Planlarda ve 9 tanesinin Hükümet Programlarında, 7 tanesinin AB ilerleme raporlarında; 21 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 28).

Şekil 28: “Liman” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



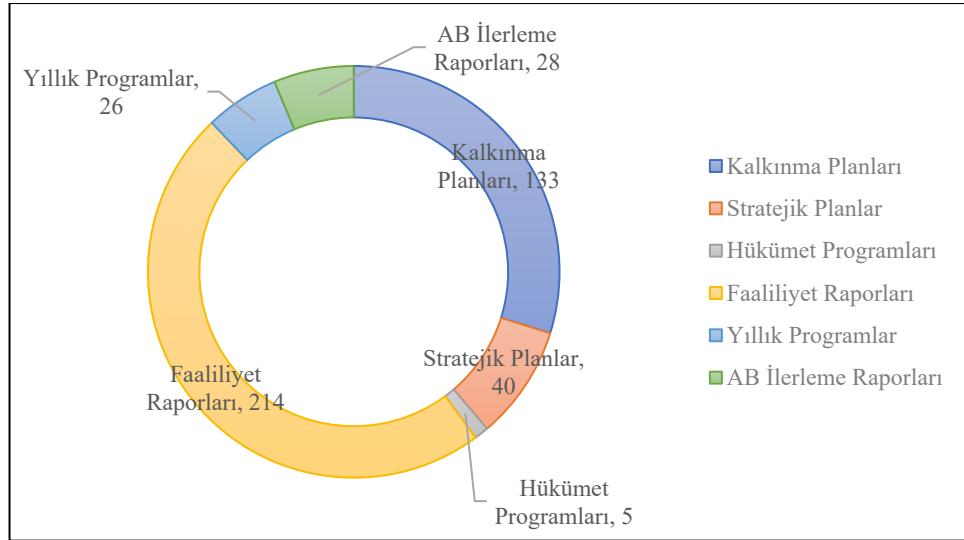
Buna göre, Kalkınma Planlarında % 7,76 oranında yer alan politikanın Stratejik Planlarda % 3,7 oranında yer aldığı görülmektedir. AB ilerleme raporlarında geçen 7 adet politikanın ortalamaya yakın olduğu, AB'nin “Liman” politikalarına yönelik iyileştirme beklentinin olduğu anlaşılmaktadır. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “Liman” alt politikası kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir. Bununla birlikte yürütmenin monist yapıda pozitif ivmeli istikrarlı politika üretmeye başladığı dikkat çekmektedir. Politikaya yönelik 10 faaliyetin politika karşılama oranının %22,3 olduğu, bu oranın genel faaliyet politika karşılama oranının aşağısında kaldığı görülmüştür.

Mavi Ekonomi ana politikası kapsamında alt politikalar incelendiğinde;

- “Balıkçılık-Su Ürünleri” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların %18,53’nu oluşturduğu tespit edilmiştir. 446 adet olan politikanın 133 tanesinin Kalkınma Planlarında, 40 tanesinin Stratejik Planlarda, 26 tanesinin Yıllık Planlarda ve 5 tanesinin Hükümet Programlarında, 28 tanesinin AB ilerleme

raporlarında; 214 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 29).

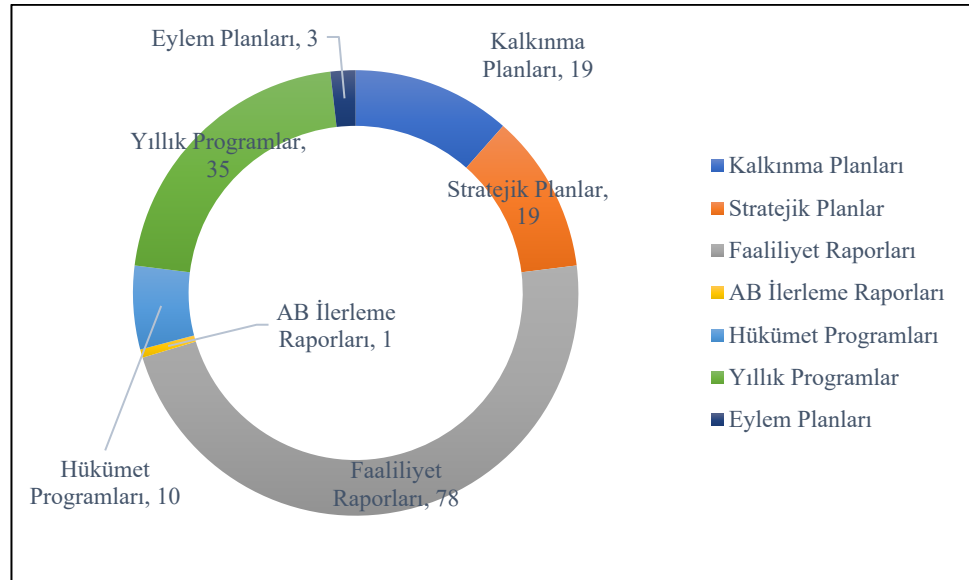
Şekil 29: “Balıkçılık-Su Ürünleri Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



Buna göre, 11. Kalkınma Planlarında % 7,6 oranında yer alan politikanın Stratejik Planlarda % 11,3 oranıyla “Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği, Enerji ve Tabii Kaynaklar ve Tarım ve Orman Bakanlıklarında” detaylandırıldığı tespit edilmiştir. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “Liman” alt politikası kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir. Bununla birlikte yürütmenin monist yapıda pozitif ivmeli istikrarlı politika üretmeye başladığı dikkat çekmektedir. AB ilerleme raporlarında %16,67 oranıyla “Balıkçılık-Su Ürünleri” alt politikası en fazla geri besleme yapılan politikaların başında gelmekte, AB tarafından özellikle balıkçılık stoklarının korunması ve yasak avlanmaya vurgu yapıldığı görülmektedir. Politikaya yönelik 214 faaliyetin politika karşılama oranının %92,3 olduğu, bu kapsamda “Balıkçılık-Su Ürünleri” alt politikası faaliyetlerinin ortalama faaliyet politika oranının üstünde olduğu, buna göre politikanın etkinlikle uygulandığı değerlendirilmektedir.

- “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların %7,77’sini oluşturduğu tespit edilmiştir. 187 adet olan politikanın 19 tanesinin Kalkınma Planlarında, 19 tanesinin Stratejik Planlarda, 3 tanesinin Eylem Planlarında 35 tanesinin Yıllık Planlarda, 10 tanesinin Hükümet Programlarında, 23 tanesinin AB ilerleme raporlarında; 78 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 30).

Şekil 30: “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı

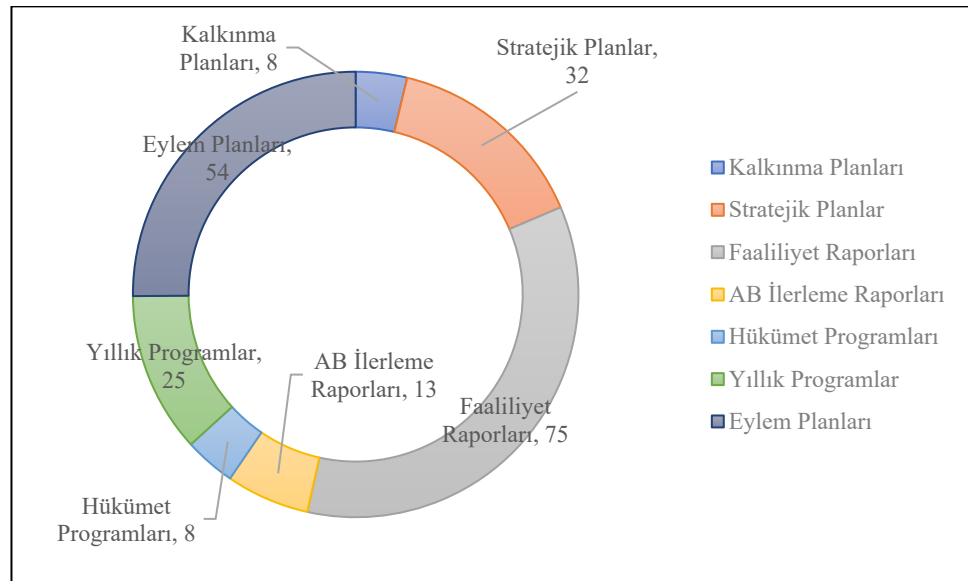


Buna göre, 11. Kalkınma Planlarında % 10,2 oranında yer alan politikanın Stratejik Planlarda % 5,2 oranıyla detaylandırıldığı görülmektedir. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “S Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji” alt politikası kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir. Bununla birlikte yürütmenin monist yapıda pozitif ivmeli istikrarlı politika üretmeye başladığı dikkat çekmektedir. AB ilerleme raporlarında %13,69 oranında yer alan “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji” alt politikası en fazla geri besleme yapılan başlıklar arasında yer almakta, AB’nin özellikle Türkiye’nin deniz yetki alanları üzerinden enerji politikalarına ilişkin görüş bildirdiği görülmektedir. Politikaya

yönelik 78 faaliyetin politika karşılama oranının % 71,5 olduğu, bu kapsamda “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji” alt politikası faaliyetlerinin ortalama faaliyet politika oranının üstünde olduğu, buna göre politikanın etkinlikle uygulandığı değerlendirilmektedir.

- “İklim Değişikliği” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların % 8,93’nü oluşturduğu tespit edilmiştir. 215 adet olan politikanın 8 tanesinin Kalkınma Planlarında, 32 tanesinin Stratejik Planlarda, 25 tanesinin Yıllık Planlarda, 8 tanesinin Hükümet Programlarında, 54 tanesinin Eylem Planlarında, 13 tanesinin AB ilerleme raporlarında; 75 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 31).

Şekil 31: “İklim Değişikliği” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



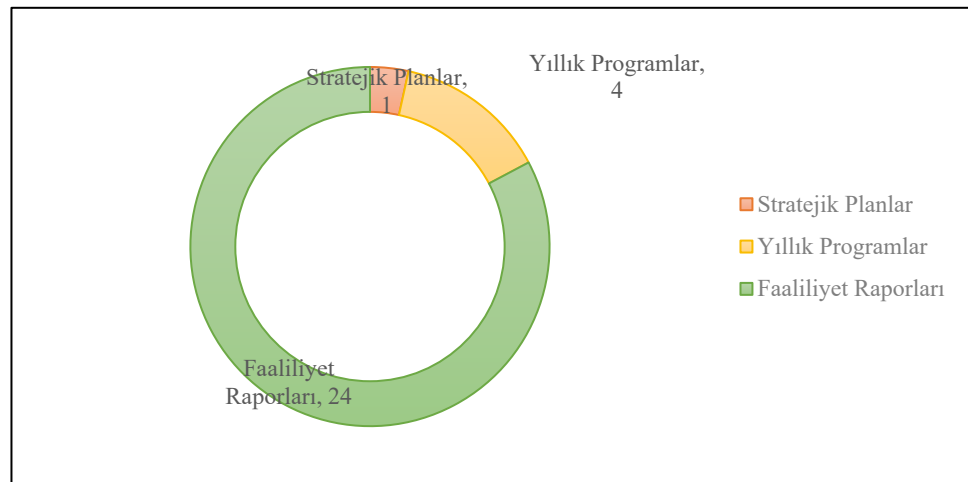
11. Kalkınma Planlarında % 10,2 oranında yer alan politikanın Stratejik Planlarda % 9,1 oranında yer aldığı görülmekte, buna göre politikanın beklenildiği kadar detaylandırılmadığı anlaşılmaktadır. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “İklim Değişikliği” alt politikaları kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir. Bununla birlikte yürütmenin monist yapıda pozitif ivmeli istikrarlı politika

üretmeye başladığı dikkat çekmektedir. “İklim Değişikliği” alt politikasının AB ilerleme raporlarında %7,74 oranında yer aldığı ve geri beslemelerin çoğunlukla BM, AB çerçevesinde uygulanan mutabakata varılan anlaşmaların uygulanması yönünde, askeri ve siyasi kaygılardan uzak şekilde yapıldığı değerlendirilmiştir. Politikaya yönelik 75 faaliyetin politika karşılama oranının %53,5 olduğu, bu kapsamda “İklim Değişikliği” alt politikası faaliyetlerinin ortalama faaliyet politika oranının üstünde olduğu, buna göre politikanın etkinlikle uygulandığı değerlendirilmektedir.

Yeni Güvenlik Tehditleri ana politikası kapsamında alt politikalar incelendiğinde;

- “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların % 1,20’sini oluşturduğu tespit edilmiştir. 29 adet olan politikanın 1 tanesinin Stratejik Planlarda, 4 tanesinin Yıllık Planlarda; 24 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 32).

Şekil 32: “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı

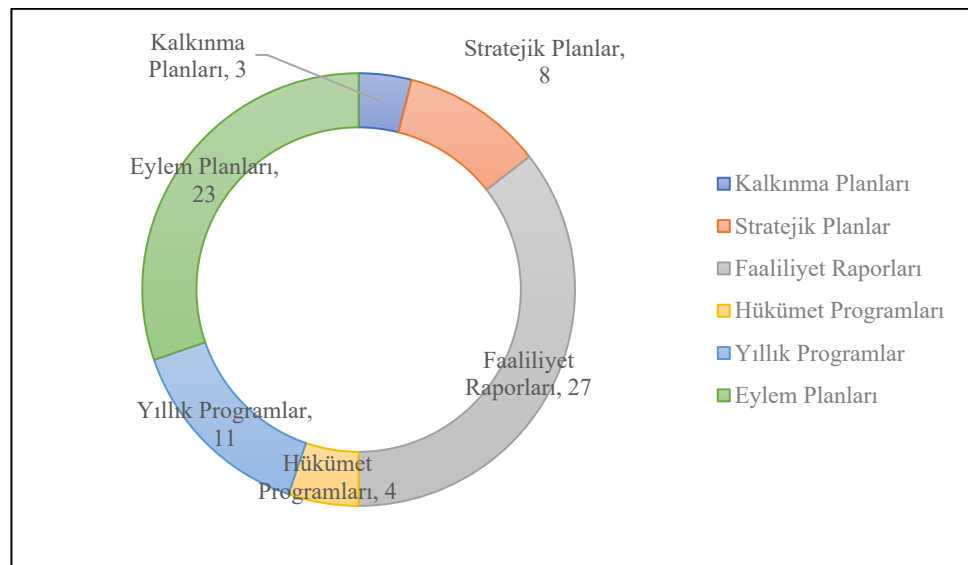


Kalkınma Planlarında ve ihmal edilebilir ölçüde Stratejik Planlarda yer alan politikaya yönelik genel bir planlamanın olmadığı açıkça görülmektedir. Bununla

yanında, yürütmenin monist yapısında yer almayan ancak düalist yapısında yer alan politikaya ilişkin tutarlılık göstermediği de anlaşılmaktadır. AB'nin politikaya ilişkin değerlendirmeye yer vermemesi, siyasi ve askeri açıdan Türkiye özelinde bu politikaya yönelik bir tehdit algısı beklemediğinin açık bir göstergesi olarak yorumlanmıştır. Az sayıda politika üretilmesine rağmen “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun” alt politikasına yönelik politika faaliyet karşılama oranının ortalamanın çok üzerinde olduğu görülmekte, bu faaliyetlere Sahil Güvenlik Komutanlığının rakamsal değerleri verileri eklendiğinde faaliyetin yoğun ve etkinlikle icra edildiği görülmektedir. Bu durumun temel nedeninin icra edilen faaliyetlerin ilgili kurumlar tarafından politikadan bağımsız görev çerçevesinde değerlendirilmesinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

- “Denizde Uyuşturucu” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların % 3,16’sını oluşturduğu tespit edilmiştir. 76 adet olan toplam politikanın 3 tanesinin Kalkınma Planlarında, 8 tanesinin Stratejik Planlarda, 11 tanesinin Yıllık Planlarda, 4 tanesinin Hükümet Programlarında, 23 tanesinin Eylem Planlarında; 27 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 33).

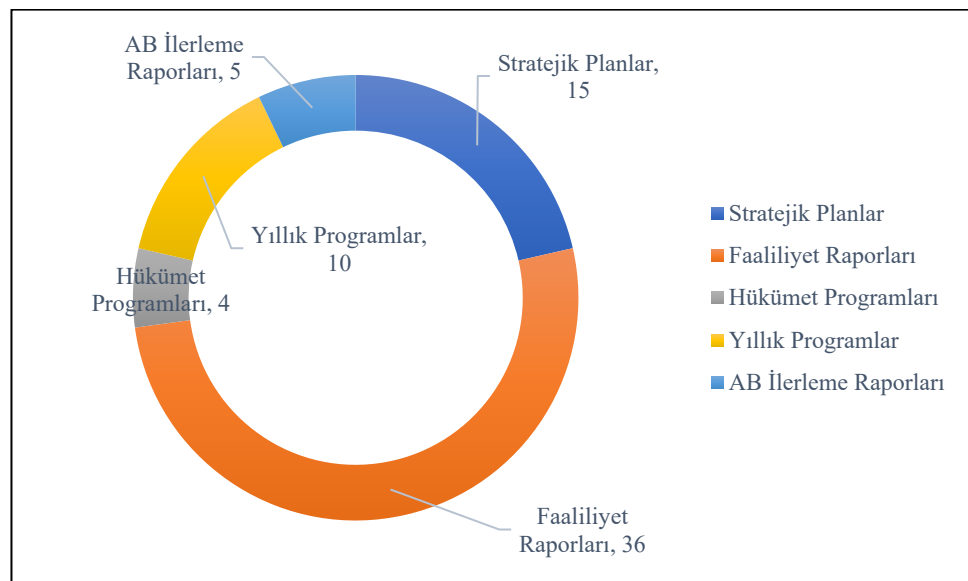
Şekil 33: “Denizde Uyuşturucu” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



11. Kalkınma Planlarında % 5,1 oranında yer alan politikanın Stratejik Planlarda % 2,2 oranında yer almasına rağmen, karar verici tarafından ilgili kurumun “Eylem Planı” yayımlaması dikkate alındığında politikaya yönelik detaylandırma yapıldığının açık bir göstergesi olarak yorumlanmıştır. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “Denizde Uyuşturucu” alt politikası kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir. Bununla birlikte yürütmenin monist yapıda pozitif ivmeli istikrarlı politika üretmeye başladığı dikkat çekmektedir. Politikaya yönelik 75 faaliyetin politika karşılama oranının %55,1 olduğu, bu kapsamda “Denizde Uyuşturucu” alt politikası faaliyetlerinin ortalama faaliyet politika oranının üstünde olduğu, bu verilere Sahil Güvenlik Komutanlığının doğrudan rakamsal verileri eklendiğinde karşılama oranının % 167 olduğu görülmekte, buna göre politikaya yönelik faaliyetlerin etkinlikle yapıldığı düşünülmektedir.

- “Denizden Terörizm” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların % 3,03’nü oluşturduğu tespit edilmiştir. 70 adet olan toplam politikanın, 15 tanesinin Stratejik Planlarda, 10 tanesinin Yıllık Planlarda, 4 tanesinin Hükümet Programlarında, 5 tanesinin AB ilerleme raporlarında; 36 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 34).

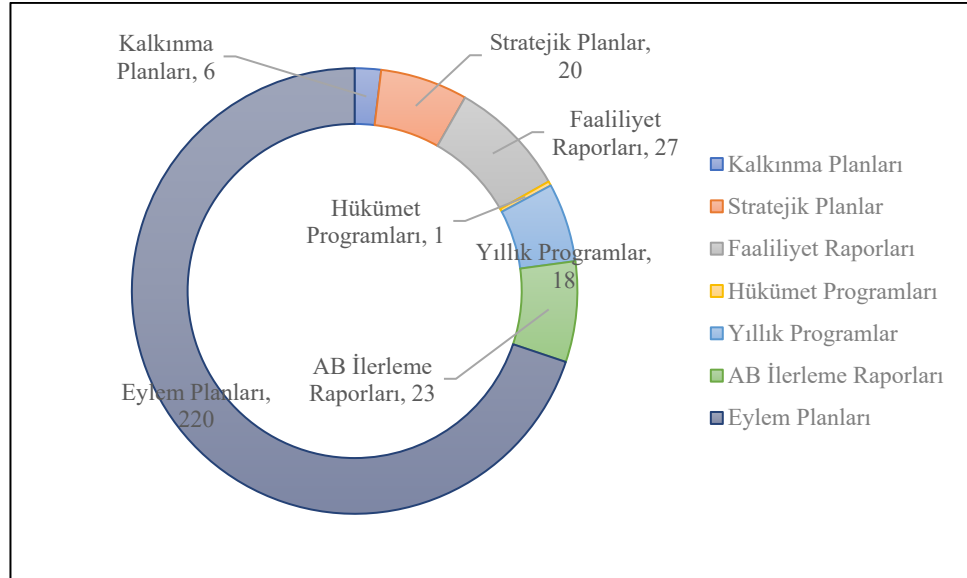
Şekil 34: “Denizde Terörizm” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



Kalkınma Planlarında yer almayan politikanın Stratejik Planlarda % 4,2 oranında detaylandırılmıştır. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, yürütmenin “Denizden Terörizm” alt politikaları kapsamında, monist ve düalist yapıda tutarlı politikalar izlemediği görülmektedir. Bununla birlikte yürütmenin monist yapıda pozitif ivmeli istikrarlı politika üretmeye başladığı dikkat çekmektedir. AB ilerleme raporlarında % 2,98 oranında yer alan “Denizden Terörizm” alt politikasına yönelik olarak çoğunlukla “terörizm” genel başlığından yaklaşıldığı ve bu kapsamda her türlü terör finansmanına yönelik hususların değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Politikaya yönelik 36 faaliyetin politika karşılama oranının %105 olduğu, bu kapsamda “Denizden Terörizm” alt politikası faaliyetlerinin ortalama faaliyet politika oranının üstünde olduğu açıkça görülmekte, bahse konu verilere Sahil Güvenlik Komutanlığının verileri eklendiğinde politikaya yönelik faaliyetin icrasının etkinlikle yapıldığı değerlendirilmektedir.

- “Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların % 13,09’nü oluşturduğu tespit edilmiştir. 315 adet olan politikanın 6 tanesinin Kalkınma Planlarında, 20 tanesinin Stratejik Planlarda, 220 tanesinin Eylem Planlarında, 18 tanesinin Yıllık Planlarda, 1 tanesinin Hükümet Programlarında, 23 tanesinin AB ilerleme raporlarında; 27 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 35).

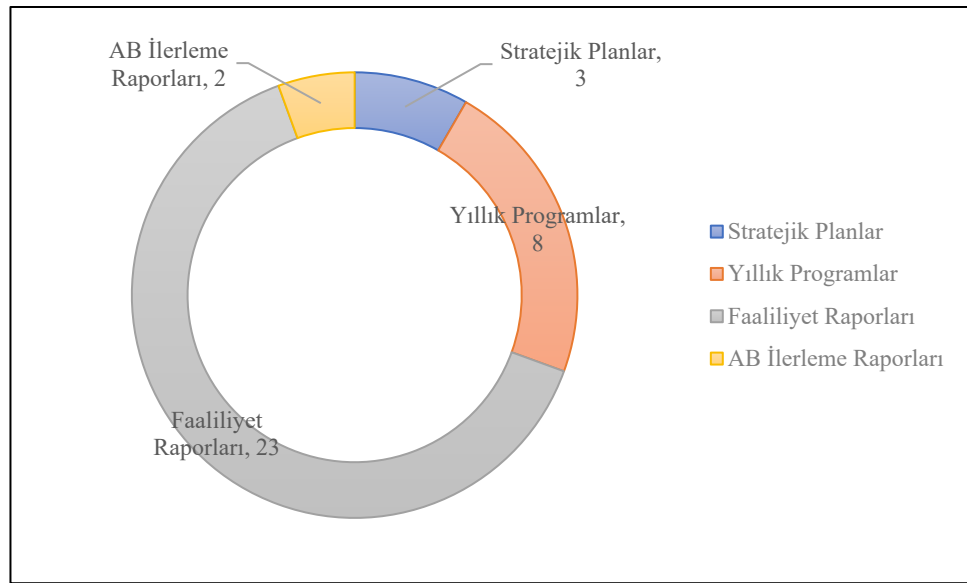
Şekil 35: “Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



11. Kalkınma Planlarında % 10,2 oranında yer alan politikanın Stratejik Planlarda % 5,6 oranında yer almasına rağmen politikaya yönelik “Eylem Planı” yayımlanması dikkate alındığında politikaya yönelik detaylandırma yapıldığının açık bir göstergesi olarak yorumlanmıştır. Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, Hükümet Programlarında ihmal edilebilecek kadar az olan politika Yıllık Programlarda yer aldığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte yürütmenin monist yapıda pozitif ivmeli istikrarlı politika üretmeye başladığı dikkat çekmektedir. AB ilerleme raporlarında %13,69 oranında yer alan politikanın, AB raporlarında en fazla vurgu yapılan başlıklar arasında yer aldığı görülmektedir. AB’nin siyasi kaygılarla politikaya ilişkin çok fazla geri besleme yaptığı anlaşılmaktadır. Politikaya yönelik 27 faaliyetin politika karşılama oranının % 9,3 olduğu bu kapsamda “Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti” alt politikası faaliyetlerinin ortalama faaliyet politika oranının altında olduğu, bununla birlikte bahse konu politikaya ilişkin Sahil Güvenlik Komutanlığının verileri eklendiğinde karşılama oranının % 1693 olduğu görülmekte, bu kapsamda politikanın etkinlikle icra edildiği dikkat çekici şekilde anlaşılmaktadır.

- “Kitle İmha Silahları” alt politikasının toplam politikaların toplam politikaların % 1,05’ni oluşturduğu tespit edilmiştir. 36 adet olan politikanın 3 tanesinin Stratejik Planlarda, 8 tanesinin Yıllık Planlarda, 2 tanesinin AB ilerleme raporlarında; 23 adet politikasının ise Faaliyet Raporlarında yer aldığı görülmüştür (Şekil 36).

Şekil 36: “Kitle İmha Silahları” Alt Politikasının Analiz Edilen Belgelerde Dağılımı



Kalkınma planlarında yer almayan politikaya ilişkin Stratejik Planlarda %0.8 oranında diğer bir ifadeyle ihmal edilebilir düzeyde yer verildiği ve politikaya ilişkin Eylem Planının bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yönüyle politikanın karar verici tarafından öncelikli politikalar arasında değerlendirmede yorumlanmaktadır. Bunun yanında Hükümet Programları ile Yıllık Programların uyumsuz olduğu, buna göre monist yapıda yer almayan politikanın düalist yapıda yer aldığı görülmektedir. Bununla birlikte yürütmenin monist yapıda pozitif ivmeli istikrarlı politika üretmeye başladığı dikkat çekmektedir. AB ilerleme raporlarında % 1,69 oranında yer alan politika AB'nin en az geri besleme yaptığı konular arasında yer almakta, politikaların genel kapsamlı olduğu anlaşılmaktadır. AB'nin politikayı öncelikli konular arasında görmediği değerlendirilmektedir. Politikaya yönelik 23 faaliyetin politika karşılama oranının % 69,5 olduğu bu kapsamda “Kitle İmha Silahları” alt politikası faaliyetlerinin

ortalama faaliyet politika oranının az üstünde olduğu, buna rağmen faaliyetlere Sahil Güvenlik Komutanlığının salt rakamsal verileri eklendiğinde bu oranın önemli ölçüde arttığı görülmekte, bu yönüyle politikaya yönelik faaliyetlerin etkinlikle icra edildiği değerlendirilmektedir.

SONUÇ VE TEKLİFLER

Devletlerin, toplumun taleplerini karşılamak üzere kullandıkları önemli araçlardan biri kamu politikalarıdır. Kamu politikaları vatandaşların hükümetlere ekonomik, sosyal, sağlık, güvenlik vb. konularda ilettikleri problemlerin çözümünde devletlerin işlevlerini yerine getirmelerini mümkün kılarak toplumsal yaşamın ve devletlerin devamlılığında önemli yer tutmaktadır. Bu yönüyle, üretilen kamu politikalarının analiz edilmesi, devlet adına toplumsal sorunlara cevap bulmaya istekli siyasi iktidarların sorunlara çözüm bulmadaki etkililiği, etkinliği ve verimliliğini ortaya çıkarmaktadır.

Deniz güvenliği kavramının, sosyal bilimlerde genel kabul görmüş bir tanımı olmadığı, tanımı yapan kişi veya aktörlerin siyasi, ideolojik çıkarlarına göre şekillendiği, bunun yanında kavramın özellikle 2000’li yılların başlarından itibaren küresel ölçüde görülen terör olaylarıyla birlikte dönüşü geçirdiği kabul edilmektedir. Deniz güvenlik matrisi, deniz güvenliğinin bu çoklu ve karmaşık yapısını çerçeveleyerek bütüncül bir anlam sağlanmasını kolaylaştırmaktadır.

Bu araştırmada, Türkiye’de resmî belgelere uygulanan deniz güvenlik politikaları, deniz güvenlik matrisi çerçevesinde oluşturulan metodoloji ile derinlemesine analiz edilmiş ve *“Türkiye’de deniz güvenlik politikalarının oluşturulmasına yönelik bütüncül bir anlayış var mı?”* sorusuna cevap aranmıştır. Ayrıca bahse konu araştırma sorununun yanında;

- Türkiye’nin deniz güvenlik politikası algısı deniz güvenliği kavramının hangi konusu üzerinde yoğunlaşmaktadır?
- Türkiye’de belirli aktörlerin kendi bakış açılarıyla şekillendirdiği politika talepleri var mıdır?

- Deniz güvenliği kavramının, küresel ölçüde değişen ve şekillenen yapısının Türkiye deniz güvenlik politikalarında yansımaları nasıldır?
- Türkiye’de deniz güvenlik politikaları uzun dönemli mi yoksa dönemsel mi inşa edilmektedir?
- Türkiye’nin deniz güvenliğinin hangi konusu üzerinde yoğunlaşarak politika üretmesi gerekmektedir?

sorularına cevap aranmıştır.

Araştırma kapsamında bu sorulara cevaplamak amacıyla çapraz kontrol yöntemiyle analiz edilen 14676 sayfa resmî belge sonuçlarına göre;

- Kalkınma Planlarında, Stratejik Planlarda, Hükümet ve Yıllık Programlarda doğrudan deniz güvenliğinin oluşturulmasına yönelik önermelerinin bulunmadığı, Türkiye’de mevcut 64 adet eylem planından yalnızca beş tanesinin deniz güvenlik politikaları ile ilişkili olduğu görülmüştür. Bu durum, Türkiye’de deniz güvenlik politikalarına *makro açıdan yaklaşımında eksiklikler* olduğunun işareti olarak yorumlanmıştır.
- Analiz edilen Kalkınma Planları, Strateji Planları, Eylem Planları, Faaliyet Hükümet ve Yıllık Programlar, Faaliyet Raporları incelendiğinde; salt bir bakanlık veya kuruma ait belgeler hariç tutulduğunda, diğer bir ifadeyle toplumun geneline yönelik resmi belge türleri deniz güvenlik politikaları kapsamında detaylandırıldığında her belge türü için farklı önceliklerin ortaya çıktığı görülmüştür. Örneğin, **Kalkınma Planları kapsamında**, Türkiye’nin deniz güvenlik politikaları önceliğinin “Denizcilik Gücü” ana politikasında, “Balıkçılık-Su Ürünleri” alt politikasında; **Stratejik planlarda**, “Denizcilik Gücü” ana politikasında “Deniz Kazası-Seyir Emniyeti” alt politikası; **AB ilerleme raporlarında** “Mavi Ekonomi” ana politikasında “Deniz Yetki

Alanları” alt politikası; **Hükümet Programlarında ve Yıllık Programlarda** “Denizcilik Gücü” ana politikasında “Deniz Turizmi” alt politikasında olduğu tespit edilmiştir. Bahse konu politika belgelerinde elde edilen farklı sonuçlar her kurumun kendine özgü önceliklerini belirtmekle birlikte, deniz güvenlik politikalarının karar vericinin gündeminde doğrudan yer almamasından dolayı elde edilen ikincil değerlendirmeler sonucunda ulaşılan verilerden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Bu durum bize siyasi karar vericinin *deniz güvenlik politikalarına yönelik doğrudan genel ve kapsayıcı bakış eksikliğini* göstermektedir.

- Yürütme organının düalist yapısının monist yapıya değiştirilmesi sonrasında hükümet programlarına alternatif olarak ortaya çıkan Yıllık Programlar ile Hükümet Programlarında deniz güvenlik politikaları algısının “Deniz Turizmi” ve “Deniz Yetki Alanları” alt politikalarında benzerlik, “Deniz Kazası-Seyir Emniyeti”, “Deniz Kirliliği” “Deniz Kuvvetleri-Donanma”, “Deniz Ticaret Filosu-Deniz Ulaştırması”, “Denizcilik Eğitimi-Denizcilik Öğretimi-Denizcilik Kültürü”, “Gemi İnşa-Tersane”, “Liman”, “Balıkçılık-Su Ürünleri”, “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji”, “İklim Değişikliği”, “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun”, “Denizde Uyuşturucu”, “Denizden Terörizm”, “Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti”, “Kitle İmha Silahları” alt politikalarında uyumsuzluk olduğu görülmüştür. Uyumsuzluk görülen “Liman”, “Balıkçılık-Su Ürünleri”, “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji”, “İklim Değişikliği”, “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun”, “Denizde Uyuşturucu”, “Denizden Terörizm”, “Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti”, “Kitle İmha Silahları” alt politikalarındaki bu uyumsuzluğun 2018 yılından itibaren dikkat çekici artı yönlü politika ivmelenmesinden kaynaklandığı tespit edilmiş, buna göre bu farklılığın pozitif yönlü olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Benzerlik görülen “Deniz Yetki Alanları” alt politikasının negatif yönlü benzeştiği, daha açık bir ifadeyle hem Yıllık Planlarda hem de Hükümet Programlarında politika üretilmediği görülmüştür. Benzerlik görülen diğer alt politika konusu olan “Deniz Turizminin” her iki belge de pozitif yönlü yer aldığı tespit edilmiştir. Bu durum bize deniz güvenliği kapsamında *“Deniz Turizmi” alt politikasının açık şekilde uzun dönemli* olarak

inşa edildiği sonucuna ulaştırmıştır. Bununla birlikte, yürütmenin monist yapıda “*Liman*”, “*Balıkçılık-Su Ürünleri*”, “*Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji*”, “*İklim Değişikliği*”, “*Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun*”, “*Denizde Uyuşturucu*”, “*Denizden Terörizm*”, “*Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti*”, “*Kitle İmha Silahları*” politikalarında istikrarlı politika yapımının bu konulara yönelik *uzun dönemli politika inşa edilmesinin* bir işareti olarak değerlendirilmiştir.

- Faaliyet raporlarında en fazla raporlanan ana politika konusunun “Yeni Güvenlik Tehditleri”, alt politika konusunun “Balıkçılık-Su Ürünleri” olduğu görülmüştür. Bununla birlikte, resmi belgeler çerçevesinde analiz edilen faaliyet raporlarının deniz güvenlik politikaları kapsamında genel görünümüne yönelik bir değerlendirme yapmanın faaliyet raporlarının sunumu itibariyle anlamlı olmadığı tespit edilmiştir. Diğer bir ifadeyle, aşağıdan yukarıya her bir kurumun kendi faaliyet alanına yönelik veri paylaşımı yapması nedeniyle, merkezi otoritenin deniz güvenlik politikalarına yönelik önceliği anlaşılamamaktadır. Bununla birlikte, siyasi iktidarların plan ve programlarında yer almayan birçok deniz güvenlik politikasına yönelik faaliyetlerin icra edildiği görülmüştür. Deniz güvenlik politikaları ile politikaların uygulamaları arasında görülen bu farklılığının *deniz güvenlik politikalarına yönelik bütüncül bakış açısının olmamasına işaret ettiği* değerlendirilmektedir.
- Terörizm, asimetrik tehdit ve bu olguların denizdeki yansımaları olan “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun, Denizde Uyuşturucu, Denizden Terörizm, Düzensiz Göçmen- İnsan Ticareti, Kitle İmha Silahları” konularının özellikle 2000’li yılların başlarından deniz güvenliği kapsamında yeniden şekillendiği ve küresel ölçüde buna yönelik eğilimlerin olduğu görülmektedir. Benzer şekilde, BM sürdürülebilir kalkınma kapsamında öne çıkan “Mavi Ekonomi” kavramına yönelik dünya genelinde iklim değişikliği, yenilebilir enerji konularına yönelik eğilimlerin olduğu bilinmektedir. Türkiye resmî belgelerinde “Yeni Güvenlik Tehditleri” ana politika konusuna yoğunluklu 2018 yılından itibaren yer verildiği, “Yeni Güvenlik Tehditleri” algısının “Düzensiz Göçmen İnsan Ticareti” alt politika konusunda yoğunlaştığı; “Mavi Ekonomi” ana politika

konusunda öne çıkan “Denizden Yenilenebilir Enerji, İklim Değişikliği” alt politika konularına yönelik olarak 2018 yılından itibaren politika üretildiği tespit edilmiştir. Buna göre, *Türkiye’nin küresel ölçüde değişen ve şekillenen deniz güvenliği kavramına uyum sağladığı ve uyumun desteklenmesine yönelik olarak politikalar ürettiği sonucuna ulaşılmıştır.*

- AB’nin Türkiye’ye tavsiye ettiği politikalar deniz güvenliği kapsamında değerlendirildiğinde politikaların “Balıkçılık-Su Ürünleri”, “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji”, “Deniz Yetki Alanları” ve “Düzensiz Göçmen-İnsan Ticareti” konularında yoğunlaştığı görülmüş, *bahse konu politikaların siyasi ve askeri kaygularla beslenerek üretildiği ve bu durumun deniz güvenlik politikalarının belirli aktörlerce kendi bakış açılarıyla değiştirilebildiğinin açık bir örneğini oluşturduğu sonucuna varılmıştır.*

Analizlerden elde edilen veriler ve yukarıda sunulan değerlendirmeler paralelinde Türkiye’nin deniz güvenlik politikalarına yönelik bütüncül bir yaklaşımının olmadığı, deniz güvenlik politikaları algısının her kurumun öncelik ve önem dereciyle şekillendiği ve değiştiği bununla birlikte deniz güvenliği algısının daha çok denizcilik gücü politikalarına yönelik olduğu, yürütmenin monist yapıya geçmesiyle birlikte deniz güvenlik politikalarının özellikle 2000’li yılların başından itibaren küresel ölçüde değişen yapısına uyum sağladığı ve ihtiyaç duyulan deniz güvenlik politikası konularına yönelik politika yapımının olduğu, deniz güvenlik politikaları konularından sadece “Deniz Turizmine” uzun dönemli politika yapımının olduğu, bununla birlikte yürütmenin monist yapıya geçmesiyle birlikte istikrarlı olarak politika yapımının “Liman”, “Balıkçılık-Su Ürünleri”, “Denizden Enerji-Denizden Yenilenebilir Enerji”, “İklim Değişikliği”, “Deniz Haydutluğu-Silahlı Soygun”, “Denizde Uyuşturucu”, “Denizden Terörizm”, “Düzensiz Göçmen-İnsan Ticareti”, “Kitle İmha Silahları” konularında devam ettiği, Türkiye’ye yönelik belirli aktörlerin kendi bakış açılarıyla şekillendirdikleri politika vurgularının olduğu, Türkiye’nin deniz güvenlik politikalarının önemli ve tamamlayıcı parçalarından biri olarak tanımlanan deniz yetki alanlarına yönelik politika yapımının eksik ve yetersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Elde edilen bu sonuçların geliştirilmesi ve desteklenmesi amacıyla,

- Türkiye Yüzyılı Hedefi çerçevesinde resmi belge türlerinden Kalkınma Planları, Strateji Planları, Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programlarında deniz güvenlik politikaları konularına daha yoğun vurgu yapılmasının, “Deniz Güvenlik Politikası Eylem Planının” hazırlanması,
- Deniz Güvenlik Politikalarını oluşturan bütün konulara yönelik salt belirli dönemlerle kısıtlı kalmayan, sistematik, uzun dönemli politikalarının inşa edilmesi,
- Deniz güvenlik politikalarının günümüzde önemli alt bileşen ve tamamlayıcı unsurlarından biri olarak; devletlerin denizlerdeki askeri varlıklarının diğer bir ifadeyle donanmaların, iktisadi kaynaklarının, okyanus tabanlı sürdürülebilir kalkınmanın merkezinde yer alan “Deniz Yetki Alanları” politikasının kamuoyunda gündeme getirilmesinin ve bu politikaya yönelik öncelikli daha fazla politika üretilmesi,
- Deniz güvenlik politikalarının yukarıdan aşağıya uygulaması yerine aşağıdan yukarıya uygulanmasının, buna göre deniz ve denizle ilgili, ilişkili konulara yönelik “Yumuşak Güç” unsurlarının kullanılarak yurtiçi ve yurtdışı kamuoyunun bilinçlendirilmesi,
- Deniz ve deniz ile ilgili, ilişkili kavramların ve bu kavramlara ait faaliyetlerin bir bütün halinde, sabit bir kurum çatısı altında ve sorumluluğunda icra edilmediği, çoklu koordinasyon ve iş birliği temelinde genellikle dağınık halde icra edildiği analiz verilerinden sabittir. Örneğin, “Deniz Kirliliği” politikası kapsamında bu politikaya yönelik faaliyetlerin takibi, desteklenmesi ve geliştirilmesinde “Tarım ve Orman Bakanlığı” balıkçı barınaklarından, yaşanan kirliliğin giderilmesinden “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” bünyesinde “Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü”, deniz kirliliğine yönelik önleyici ve zorlayıcı tedbirlerin alınmasından İçişleri Bakanlığı bünyesinde “Sahil Güvenlik Komutanlığı”, karasularının ötesinde var olan olaylara müdahalede Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde “Deniz Kuvvetleri Komutanlığı” faaliyet göstermektedir. Deniz Güvenlik Politikalarına

yönelik faaliyetlerin daha sistematik olarak etkin, etkili ve verimli takip edilmesi ve geliştirilmesi maksadıyla deniz güvenlik politikaları faaliyetlerinin Cumhurbaşkanlığınca kurulacak “Denizcilik Bakanlığı” sorumluluğunda yayımlanması,

- Türkiye’nin denizlerdeki doğrudan ve dolaylı hak ve menfaatlerini açıklayan “Deniz Güvenlik Strateji” belgesinin hazırlanmasının en kötü ihtimalle gereklilik en iyi ihtimalle zorunluluk olduğu ve bu kapsamda politika yapımının bütün aktörleriyle birlikte üzerinde mutabakata varılarak makro bakış açısıyla hazırlanmış “Deniz Güvenlik Strateji” belgesinin duraksamaya mahal vermeksizin en kısa zamanda yayımlanması,
- Hazırlanacak olan “Deniz Güvenlik Strateji” belgesinde, deniz güvenlik politikalarının devletlerin, ulusüstü ve uluslararası kuruluşların farklı siyasi, askeri, iktisadi çıkarlarına göre öncelik kazandığı dikkate alınarak, ithal politikalar yerine Türkiye’nin kendi coğrafi, sosyal, askeri, kültürel özellikleri göz önünde bulundurularak yerli ve milli politikalara öncelik ve önem verilmesi,

teklif edilmektedir.

KAYNAKÇA

59. Hükümet Programı (2003).
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2003/03/20030324.htm>, Erişim: 10 Temmuz 2023.
60. Hükümet Programı (2007).
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/09/20070907M1-1.htm>, Erişim: 10 Temmuz 2023.
61. Hükümet Programı. (2011).
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/07/20110717-1.htm>, Erişim: 10 Temmuz 2023.
62. Hükümet Programı. (2014).
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/09/20140907-1-1.pdf>, Erişim: 10 Temmuz 2023
64. Hükümet Programı. (2015).
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/12/20151205.htm>, Erişim: 10 Temmuz 2023.
65. Hükümet Programı. (2016).
https://afyonluoglu.org/PublicWebFiles/Reports-TR/Hukumet_Prg/65_hukumet_programi.pdf, Erişim: 10 Temmuz 2023.
- AB. (2019), *2019 Yılı Türkiye Raporu*,
https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2019_trkiye_raporu-tr.pdf, Erişim: 04 Ağustos 2023.
- AB. (2020). *2020 Yılı Türkiye Raporu*,
https://www.ab.gov.tr/siteimages/trkiye_raporustrateji_belgesi_2020/turkey_report_30.10.2020.pdf, Erişim: 04 Ağustos 2023.
- AB. (2021). *2021 Yılı Türkiye Raporu*,
https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2021_turkiye_raporu_tr.pdf, Erişim: 05 Ağustos 2023.
- AB. (2022). *2022 Yılı Türkiye Raporu*,
https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2022_turkiye_report_tr_27.11.2022_22.05.pdf, Erişim: 05 Ağustos 2023.

- Akbulut, Ö. Ö. (2002). “Türkiye’de Planlama Kültürü Üzerine Bir Deneme”, *Amme İdaresi Dergisi*, 35(1), s. 29-54.
- Akdoğan, A. A. (2012). “Aydınlanmadan Neoliberalizme Kamu Politikasının Sarsılamayan Egemenliği”, *Amme İdaresi Dergisi*, 45(4), s. 1-24.
- Akdoğan, A.A. (2011). “Türkiye’de Kamu Politikası Disiplininin Tarihsel İzleri”, İç. Filiz Kartal (ed), *Türkiye’de Kamu Yönetimi ve Kamu Politikası*, Ankara: TODAİE Yayınları.
- Akgül, A. ve Kaptı, A. (2010). “Türkiye’nin Uyuşturucu ile Mücadele Politikası: Politika Süreç Analizi”, *Yerelden Küresele Sınırşan Suçlar*, İç. Sevim Özeren, Mehmet Akif Sözer (ed), Ankara: Polis Akademisi Yayınları, s. 75-99.
- Akgül, A. ve Kaptı, A. (2010). “Türkiye’nin Uyuşturucu İle Mücadele Politikası: Politika Süreç Analizi”, s. 75-99, Erişim: 26 Haziran 2023, https://www.researchgate.net/profile/Arif-Akgul/publication/320991473_Turkiye'nin_Uyusturucu_ile_Mucadele_Politikasi_Politika_Surec_Analizi_Turkey's_Anti-Drug_Policy_A_Process_Model/links/5a0610524585157013a39d10/Turkiyenin-Uyusturucu-ile-Mucadele-Politikasi-Politika-Suerec-Analizi-Turkeys-Anti-Drug-Policy-A-Process-Model.pdf.
- Akgül, A., Kaptı, A. ve Demir, O.Ö. (2015). “Göç ve Kamu Politikaları: Suriye Krizi Üzerine Bir Analiz”, *The GLOBAL A Journal of Policy and Strategy*, 1(2), s. 1-22.
- Akkutay, B.L. (2010). *1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Çerçevesinde Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Aklar Y. (2003). “Türkiye’nin Millî Menfaatleri Önünde Bir Engel: Yunanistan Gerçeği, Sorun Alanları, Politikalar”, *Stratejik Analiz*, 4(42), s. 23-32.
- Akman, E. (2019). *Kamu Politikası*, 2. Basım, Ankara: Nobel Yayınevi.
- Aksay, C. Ş., Ketenoğlu, O. ve Kurt L. (2005). “Küresel Isınma ve İklim Değişikliği”, *Selçuk Üniversitesi Fen Fakültesi Dergisi*, 29 (25), s. 30-42.

- Allianz. (2022). *Fast-changing Arctic and North Atlantic conditions bring route risks*, <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-changing-arctic.html>, Erişim: 22 Ağustos 2022.
- Anderson, J. (1994). *Public Policymaking: An Introduction: An Introductory Guide* (2. bs.).
- Anderson, J. E. (2003). *Public Policymaking: An Introduction* (Fifth Edition). Boston: Houghton Mifflin Company.
- Anderson, J. E. (2011). *Public Policy Making* (7.bsm.), Boston, Massachusetts, USA: Cengage Learning.
- Andersson, K., Baldi, F., Brynolf, S., Lindgren, J. F., Granhag, L., ve Svensson, E. (2016). *Shipping and the Environment*. Springer Berlin Heidelberg.
- Arap, İ. ve Erat V. (2015). “Bir Kamu Politikasının Analizi: Türkiye’de Geçici Köy Koruculuğu”, *Mülkiye Dergisi*, 39(4).
- Arseven, A. D. (2001). *Alan Araştırma Yöntemi: İlkeler Teknikler Örnekler*, Ankara: Gündüz Eğitim ve Yayıncılık.
- Arslan, A. (2003). “Eşitsizliğin Teorik Temelleri: Elit Teorisi”, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6, s. 115-135.
- Ashley R. (2004). “Initiatives To Enhance Maritime Security At Sea”, *Marine Policy*, 28(1), s. 42.
- Babaoğlu, C. ve Akman E. (2018). “Kamu Politikası Analizi: Türkiye Uygulamaları”, İç. Babaoğlu, C. ve Akman E. (ed). *Kamu Politikası Analizi Disiplini ve Türkiye’de Gelişim Süreci*, Ankara: Gazi Kitapevi.
- Babaoğlu, C. ve Yılmaz, F.H. (2021). *Kamu Politikası Analizi: Yöntemler ve Teknikler*. Ankara: Nobel yayınları.
- Bacon, F. (2016). *Denemeler*, (Çev. Aşit Göktürk). (5. Bs.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- Bağbaşıoğlu A. (2021). “NATO’nun Deniz Güvenliği Algısı: Süreklilik ve Değişim”, *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 10:1, 59-78.
- Bardach, E. (2011). *A Practical Guide For Policy Analysis*, Fourth Edition, United States of America: SAGE.
- Bayraktar, E. (2014), *Social Policy Process Analysis Of Municipalities in Turkey After 2002 Example of Samsun Metropolitan Municipality*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Sabancı Üniversitesi Sanat ve Sosyal Bilimler Fakültesi.
- Bayraktar, E. (2021). *Kamu Politikası Süreç Analizi: Ataşehir Belediyesi Emekevler Kentsel Dönüşümü Örneği*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, MSÜ, İstanbul.
- Bentham, J. (2011). *Yaşamın İlkeleri*, (Çev. B. Asal), İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Berg, L. B. ve Lune, H. (2015). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (Çev. Hasan Aydın), 8. bs, Konya: Eğitim Yayınevi.
- Bilgiç, V. ve Göksu, T. (2003). “Baskı Grupları ve Karar Alma Mekanizmasına Etkileri”, *Amme İdaresi Dergisi*, 36(2), s.51-66.
- Birkland, T.A. (2001). *An Introduction to The Policy Process: Theories, Concepts, and Models of Public Policy Making*. Third Edition. New York: M. E. Sharpe.
- Birkland, T.A. (2005). “An Introduction to the Public Policy”, İç. F. Fishcher, G.J. Miller ve M.S. Sidney (ed). *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics and Methods*, Boca Raton: CRC Press. s. 62-78.

- Bodur, M. ve Paydak, A. (2017). Küreselleşen Dünyada Düzensiz Göç ve Türkiye: Adana İli Yabancılar Misafirhanesi Çalışması, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, s. 1876-203.
- Sevimay, R.H. (1992). *Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü – Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar, Çözümler*, İstanbul: Kazancı Kitap A.Ş,
- Boisson, P. (2000). *Safety At Sea, Policies, Regulations and International Law*, Paris: Bureau Veritas,
- Bonser, Charles F.; McGregor, Eugene B. Jr., and Clinton V. Oster Jr. (2000). *American Public Policy Problems: An Introductory Guide*, Upper Saddle River, New Jersey: Prentice-Hall.
- Bozkurt, E. (2006). “Uluslararası Hukuk Bakımından Münhasır Ekonomik Bölge Kavramının Ortaya Çıkışı”, *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 2(5), s. 50-74.
- BP (British Petrol). “Statistical Review of World Energy 2022”, <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2022-full-report.pdf>, Erişim: 26 Ocak2023.
- Brodie, B. (2011). *Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi*, (Çev. Y. Dalkanat) (5 bs.). İstanbul: Doruk Yayınları.
- Bueger, C. (2015). “What is Maritime Security?”, *Marine Policy*, 53, s. 159-164.
- Carus, W. S. (2006). *Defining weapons of Mass Destruction*, Center for the Study of Weapons of Mass Destruction, National Defense University, Washington.
- Cassar, M. (2019). “Human trafficking by sea: a threat to maritime security”, <https://www.um.edu.mt/library/oar/handle/123456789/53727>. Erişim: 13 Temmuz 2023.

- Ceyhun, Ç. G. (2020). “Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki Yetki Alanlarına İlişkin Sınırlandırma Sorunları ve Bölgedeki Enerji Keşiflerine İlişkin Bir Değerlendirme”, *Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz*, s. 332-352.
- Cigler A. J. ve Loomis B. A. (1986). *Interest Group Politics*, 2. Basım, Washington DC: CQ Press.
- Clarkson. (2022). *Shipping & Trade*, <https://www.clarksons.com/research/shipping-trade/>, Erişim: 28 Ağustos 2022.
- Coalition of Catholic Organizations Against Human Trafficking (CCOAH). (2023). *Denizden İnsan Ticareti*, <https://brycs.org/wp-content/uploads/2019/11/Human-Trafficking-in-the-Maritime-Industry.pdf>, Erişim: 02 Temmuz 2023.
- Cochran, C. L. ve Malone, E. F. (2014). *Public Policy: Perspectives and Choices*, Boulder: Lynne Rienner.
- Cohen, M. D., March, J. G., ve Olsen, J. P. (1972), “A Garbage Can Model of Organizational Choice”, *Administrative Science Quarterly*, 17, s.1-25.
- Cole, R. L. (1996). *Introduction to Political Science and Policy Research*, St. Martin’s Press, New York.
- Crusiing. (2020). *Global Market Report*, <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research>, Erişim: 15 Ağustos 2022.
- Crusiing. (2022). *Global Market Report* <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2023/march/2022-global-passenger-report>, Erişim: 16 Temmuz 2023
- Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (2018). *Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında*, *T.C Resmi Gazete*, 30474, 10 Temmuz 2018.

Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, No:1.

<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=1&MevzuatTur=19&MevzuatTertip=5>, Erişim: 01 Eylül 2023.

Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı. (2018). 2019 Yıllık Programı,

https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/2019_Yili_Cumhurbaskanligi_Yillik_Programi.pdf, Erişim: 10 Ekim 2023.

Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı. (2019). 2020 Yıllık Programı,

https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/11/2020_Yili_Cumhurbaskanligi_Yillik_Programi.pdf, Erişim: 10 Ekim 2023.

Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı. (2020). 2021 Yıllık Programı,

https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/2021_Yili_Cumhurbaskanligi_Yillik_Programi.pdf, Erişim: 10 Ekim 2023.

Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı. (2021). 2022 Yıllık Programı,

<https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2021/10/2022-Yili-Cumhurbaskanligi-Yillik-Programi-26102021.pdf>, Erişim: 10 Ekim 2023.

Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı. (2022). 2023 Yıllık Programı,

<https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/11/2023-Yili-Cumhurbaskanligi-Yillik-Programi.pdf>, Erişim: 10 Ekim 2023.

Çalı, H. H. (2015). “Aile İçi Şiddet: Bir Kamu Politikası Analizi”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* ,16(2), s.1-25.

Çeliktürk, T. (2021). *Kamu Politikası Analizi: İller Bankası Reform Politikalarının Çözümlemesi*. Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları.

Çevik, H. H. ve Demirci, S. (2008). *Kamu Politikası: Kavramlar, Aktörler, Süreç, Modeller, Analiz, Karar Verme*, Ankara: Seçkin, s. 17-59.

- Çevik, H. H. ve Demirci, S. (2009). “Kamu Politikası Aktörler ve Modeller”. İç. Parlak, B. Ve Sobacı, M. Z. (ed). *Kamu Yönetiminde Yeni Vizyonlar*, Bursa: Alfa, s. 17-59.
- Çevik, Ü. (2018). *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, İstanbul: Birsen Yayınevi.
- Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Eylem Planı 2011-2023, <https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/banner/banner591.pdf>, Erişim: 01 Eylül 2023.
- Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023, https://webdosya.csb.gov.tr/db/strateji/icerikler/csb_2019-2023-strateji-kplan-11-20191108155418.pdf, Erişim: 02 Ağustos 2023.
- Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2019). *2018 Faaliyet Raporu*, https://webdosya.csb.gov.tr/db/strateji/icerikler/ifr_31_mayis_2019-20190909141944.pdf, Erişim: 12 Ağustos 2023.
- Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2020). *2019 Faaliyet Raporu*, https://webdosya.csb.gov.tr/db/strateji/icerikler/ifr_5_mart_2020-20200305154029.pdf, Erişim: 12 Ağustos 2023.
- Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2021). *2020 Faaliyet Raporu*, <https://webdosya.csb.gov.tr/db/strateji/icerikler/csb-2020-yili-idare-faaliyet-raporu-20210401134426.pdf>, Erişim: 18 Ağustos 2023.
- Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2022). *2021 Faaliyet Raporu*, <https://webdosya.csb.gov.tr/db/strateji/icerikler/csb-2021-yili-idare-faaliyet-raporu-20220610102116.pdf>, Erişim: 20 Ağustos 2023.
- Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2023). *2022 Faaliyet Raporu*, <https://webdosya.csb.gov.tr/db/strateji/icerikler/csidb-2022-yili-idare-faaliyet-raporu-20230322085624.pdf>, Erişim: 21 Ağustos 2023.
- Çiner, C.U. (2013). “Fransa’da Kamu Politikası Analizi Disiplini ve Kamusal Eylem”, *Bilgi*, 26, s. 37-61.

- Çiner, C.U. ve Altınışık, E. (2019). “Savunuculuk Koalisyonu Çerçevesi Ve Avrupa Birliği Politikaları İçin Uygulanabilirliği”, *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, 18(2), s. 405-436.
- Daft, R. L. (2008). *Organization Theory and Design*. USA: South-Western Cengage Learning.
- DeLeon, P. (2006). “The Historical Roots o the Field”. İç. M. Moran, M.Rein ve R.E. Goodin). (ed). *The Oxford Handbook of Public Policy, Oxford: Oxford University Press*, s. 39-57.
- Demir, F. (2011), “Kamu Politikası ve Politika Analizi Çalışmalarının Teorik Çerçevesi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.20, s.107-122. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/55703>.
- Demir, F. (2011). “Kamu Politikası ve Politika Analizi Çalışmalarının Teorik Çerçevesi”, *Dumlupınar Üniversite Sosyal Bilimler Dergisi*, 30, s. 107-120.
- Demir, F. (2017), “Sanat ve Zanaat Olarak Kamu Politikası Analizi”, *AKÜ İİBF Dergisi*, XIX (1), s. 87-95.
- Demir, F. ve Yaman, F. (2012). *Kamu Politikası Süresinde Karar Alma Mekanizmalarının Etik Açından Değerlendirilmesi*, Kamu Politikalarında Dönüşüm, Kayfor 12 Bildiriler Kitabı. İç. Bekir Parlak (ed), Ankara: TODAİE Yayınları.
- Demirbaş, M. ve Aydın, R. (2020). “21. Yüzyılın En Büyük Tehdidi: Küresel İklim Değişikliği”, *Ecological Life Sciences*, 15(4), s. 163-179.
- Demirtaş, I. (2012). “Büyük Durgunluk ve Yeşil Ekonominin Yükseliş: Yeşil Ekonomi Durgunluktan Çıkış İçin Bir Alternatif Olabilir mi?”, *Üçüncü Uluslararası Ekonomi Konferansı*, Türkiye Ekonomi Kurumu, 1-3 Kasım 2012, İzmir.

- Derince, Z. M. ve Özgen B. (2015). *Nitel Araştırma Yöntem, Teknik, Analiz ve Yaklaşımları* (Ed. F. Nevra Seggie ve Y. Bayyurt), Eylem Araştırması, Ankara: Anı Yayıncılık, s.147-148.
- DHS (Department of Homeland Security). (2005). *A.B.D. Deniz Güvenlik Strateji Belgesi*, <https://www.dhs.gov/national-plan-achieve-maritime-domain-awareness>, Erişim: 14 Ağustos 2022.
- Dışişleri Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023, <https://www.mfa.gov.tr/data/BAKANLIK/2019-2023-stratejik-plani.pdf>, Erişim: 02 Ağustos 2023.
- Dinçkol, A. (2004). “Siyasal Sistem Kuramı Çerçevesinde Kamu Yönetimi Alt Sistemi (Kamu Yönetimi Temel Kanunu Tasarısı)”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi*, 3 (6), s.61-93.
- Doğru, S. (2017). “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun Mücadelesi ve Türkiye'nin Katkıları”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fak. Dergisi*, 66 (3), s, 551-580.
- Downs, A. (1972). “Up And Down With Ecology- The Issue- Attention Cycle”, *The Public Interest*, 28, s.38-50.
- Dror, Y. (1964). “Muddling Through-Science or Inertia”, *Public Administration Review*, 24(3), s. 153-157.
- Dror, Y. (1967). Policy “Analysts: A New Professional Role in Government Service”, *Public Administration Review*, 27(1), s. 197-203.
- Dunn, W. N. (1994). *Public Policy Analysis*, New Jersey: Prentice Hall.
- Dunn, W. N. (2015). *Public Policy Analysis*. İngiltere: Routledge.
- Dunn, W.N. (2004). *Public Policy Analysis: An Introduction* (3.bs.). NJ: Pearson.

Dunn, William N. (1981). "Public Policy Analysis: An Introduction", Prentice Hall, Englewood Cliffs, N.J.

Dye, T.R. (1987). *Understanding Public Policy*, 6.Basım, Prentice Hall Int, London.

Dye, T.R. (2002), *Understanding Public Policy*, 10th ed.Prentice Hall, New Jersey: Englewood Cliffs.

Elmore, R. F. (1979). "Backward Mapping: Implementation Research and Policy Decisions". *Political Science Quarterly*, 94(4), s. 601-616.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023, <https://sp.enerji.gov.tr/>, Erişim: 02 Ağustos 2023.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2018). *2018 Faaliyet Raporu*, https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/SGB/tr/Faaliyet_Raporlari/2018/691837-etkb_2018_yili_i%CC%87dare_faaliyet_raporu.pdf, Erişim: 25 Ağustos 2023.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2019). *2019 Faaliyet Raporu*, https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/SGB/tr/Faaliyet_Raporlari/2019/ETKB2019Y%C4%B1%C4%B1FaaliyetRaporu.pdf, Erişim: 25 Ağustos 2023.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2020). *2020 Faaliyet Raporu*, https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/SGB/tr/Faaliyet_Raporlari/2020/ETKB2020Y%C4%B1%C4%B1%C4%B0dareFaaliyetRaporu.pdf, Erişim: 25 Ağustos 2023.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2021). *2021 Faaliyet Raporu*, https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/SGB/tr/Faaliyet_Raporlari/2021/ETKB2021FR.pdf, Erişim: 25 Ağustos 2023.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2022). *2022 Faaliyet Raporu*, https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/SGB/tr/Faaliyet_Raporlari/2022/ETKB2022FR.pdf, Erişim: 25 Ağustos 2023.

- Etzioni, A. (1967). "Mixed-Scanning: A Third Approach to Decision-Making", *Public Administration Review*, 27(5), s. 385-392.
- EU. (2014). *Avrupa Birliği Deniz Güvenlik Strateji Belgesi*, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2011205%202014%20INIT/EN/pdf>, Erişim: 14 Ağustos 2022.
- FAO. (2021). *World Food And Agriculturestatistical Yearbook 2021*, <https://www.fao.org/documents/card/en/c/cb4477en/>, Erişim 26 Temmuz 2022.
- FAO. (2022). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022*, <https://www.fao.org/3/cc0461en/cc0461en.pdf>, Erişim: 26 Temmuz 2022.
- Feldt, L., Roell, P. ve Thiele D.R. (2023). "Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach", *ISPSW Strategy Series*, <https://www.ispsw.com/>, Erişim: 10 Ağustos 2021.
- Fitz, J., Haplin, D. ve Power, S. (1994). "Implementation Reserch and Policy Decisions", *Political Science Quarterly*, 94(4), s. 601-617.
- Formela, K., Neumann, T. ve Weintrit, A. (2019). "Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea, Navigational Safety and Safety in General", *the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 13(2), https://www.researchgate.net/publication/334730890_Overview_of_Definitions_of_Maritime_Safety_Safety_at_Sea_Navigational_Safety_and_Safety_in_General, Erişim: 03 Eylöl 2022.
- Frontex. (2022). *Analysis Report*, https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2020.pdf, Erişim: 28 Ağustos 2022.
- Gass, S. I. ve Roger L. S. (1974). *A Guide to Models in Governmental Planning and Operations*, Environmental Protection Agency: Washington, D.C, US ,2, s. 12-45.

- Geoffrey, T. (2006). “Strategic Studies Institute”, *US Army War College*, s.5, <http://www.jstor.org/stable/resrep11538> (Erişim Tarihi: 22.12.2018)
- Germond, B. (2015). “The Geopolitical Dimension of Maritime Security”, *Marine Policy*, 54, s. 137-142.
- GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği) (2020). *Sektör Raporu-2020*, <https://gisbir.org/istatistik/sector-raporu/#sector-raporu>, Erişim: 29 Haziran 2022.
- Globalfire. (2022). *Dünya Ülkeleri Donanma Güçleri*, <https://www.globalfirepower.com/countries-comparison.php>, Erişim: 22 Haziran 2022
- Goodwin, J. (2006). “Universal jurisdiction and the pirate: time for an old couple to part”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, s. 39- 973.
- Göç İdaresi Başkanlığı Strateji Planı 2019-2023, <https://www.goc.gov.tr/stratejik-planlar>, Erişim: 02 Ağustos 2023.
- Göçoğlu, V. (2018). “Türkiye’nin Siber Güvenlik Politikalarının Kamu Politikaları Çerçevesinde Analizi”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Gökçe, B. (2012). *Toplumsal Bilimlerde Araştırma*, 6. Baskı, Ankara: Savaş Yayınevi.
- Göksu, Y. ve Atik, O. (2016). “Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günöbirlik Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi “, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, s. 89-107.
- Grove, E. (1990). *The Future of Sea Power*, <https://doi.org/10.4324/9781003149385>, Erişim: 21 Haziran 2022.

- Gözgüzelli, E. (2019). “Kick Off Maritime Boundary Disputes: Published Maps, Not Drawn With Agreement, Compatible to the International Law?”, *International Relations*, 7(09), 418-430.
- Gray, C.S. (1992). *The Leverage of Sea Power*, New York: Free Press.
- Gül, H. (2015). “Kamu Politikası Analizi, Yöntemleri ve Teknikleri”, *Yasama Dergisi* (29) 132, s. 5-31.
- Gülenç, İ. (2011). *XXI. Yüzyılda Küresel Deniz Gücü*, Dönence Yayınları, İstanbul.
- Gündüz, A. (1994). “The Concept of the Continental Shelf in its Historical Evolution (with Special Emphasis On Entitlement)”, *Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü Yayın No(1)*, <https://openaccess.marmara.edu.tr/items/85548c1e-c7b4-4add-83df-db11bc45127e>, Erişim: 17 Haziran 2022.
- Gürcüoğlu, S. (2019). “Milli Eğitim Bakanlığı Sözleşmeli Öğretmenlik Uygulamasının Kamu Politikası Açısından Değerlendirilmesi”, *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 19(37), s. 27-47.
- Gürdeniz, C. (2015). *Mavi Uygarlık: Türkiye Denizcileşmelidir* (2. bs.). İstanbul: Kırmızıkeci.
- Gürdeniz, C. (2022). *Kültürü ve Görgüsüyle Denizcilik* (2 bs.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Gürkan, E.S. (2020). *Sultan'ın Korsanları: Osmanlı Akdeniz'inde Gaz, Yağma ve Esaret 1500-1700*. (5. Bs.), İstanbul: Kronik Kitap
- Hatipoğlu, O.G. (2021). “Kamu Politikası Analizi Açısından Türkiye’de Kripto Para Politikaları”, *Maliye ve Finans Yazıları*, 116, s. 171-202.

Henry, N. (2004), *Public Administration and Public Affairs*, London and NewYork: Routledge.

Heywood, A. (2006). *Siyaset*. Ankara: Liberte Yayınları

Hogwood, B. ve Gunn, L. (1984). *Policy Analysis for the Real World*, Oxford: Oxford University Press.

Howlett, M. ve Ramesh, M. (1995). *Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Subsytems*, Toronto: Oxord University press.

Huang, R. (2002). “On the Nature of Public Policy”, *Chinese Public Administration Review*, 1(3-4), s. 275-282).

ICC-CCS. (2023). *Piracy And Armed Robbery Against Ships Report*, <https://www.icc-ccs.org/reports/Q1%202022%20IMB%20Piracy%20Report.pdf>, Erişim: 01 Temmuz 2023

IEA (International Energy Agency). (2022). *Fuels and Technologies*, <https://www.iea.org/fuels-and-technologies>, Erişim: 07 Eylül 2022.

Ilgar, R. (2019). “Çanakkale’de Yatçılık Faaliyetleri”, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 6(3), s. 594-611.

IMF (International Monetary Fund) (2022). *World Economic Outlook Database*, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/April/select-country-group>, Erişim: 29 Haziran 2022.

IMO. (2022a). *IMO Hakkında Genel Bilgi*, <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, Erişim: 02 Eylül 2022

- IMO. (2022b). *Kaza İnceleme Kodu MSC 255(84)*, [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/Res.MSC.255\(84\)CasualtyInvestigationCode.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/Res.MSC.255(84)CasualtyInvestigationCode.pdf), Erişim: 24 Temmuz 2022
- IMO. (2022c). *Initial IMO Strategy ON Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships* MEPC.304(72), [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.304\(72\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.304(72).pdf), Erişim: 28 Ağustos 2022.
- IMO. (2022d). *Silahlı Soygun Tanımı*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>, Erişim: 18 Ağustos 2022.
- IMO. (2023). *SUA Sözleşmesi* <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>, Erişim: 10 Temmuz 2023.
- Insurance Information Institute. (2022), *Deniz Kazaları Maliyeti*, <https://www.iii.org/fact-statistic/facts-statistics-marine-accidents>, Erişim Tarihi: 7 Haziran 2022.
- Ioannidis, S. A. K. (2019). “An overview of Yachting Tourism and its role in the development of coastal areas of Croatia,” *Journal of Hospitality and Tourism Issues*, 1(1), s. 30-43.
- IOC. (2022). *Denizlerdeki Plastik Atıklar*, <https://oceanliteracy.unesco.org/plastic-pollutionocean/#:~:text=Plastic%20waste%20makes%20up%2080,than%20in%20the%20previous%20century>, Erişim: 28 Temmuz 2022.
- IOM. (2022a). *World Migration Report 2022*, <https://worldmigrationreport.iom.int/wmr-2022-interactive/>, Erişim: 28 Ağustos 2022.

- IOM. (2022b). *Asya- Pasific Data Report 2021*, <https://publications.iom.int/search?f%5B0%5D=topic%3A2544>, Erişim: 15 Ağustos 2022.
- IPCC. (2022). *Summary for Policymakers*, https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_I_SummaryForPolicymakers.pdf, Erişim: 10 Haziran 2022.
- IRENA (International Renewable Energy Agency), “Ocean Energy Data”, <https://www.irena.org/ocean>, Erişim: 05 Eylöl 2022.
- IRENA. (2020). *Offshore Renewable Energy*, <https://www.irena.org/publications/2020/Dec/Fostering-a-blue-economy-Offshore-renewable-energy>, Erişim: 06 Eylöl 2022.
- IRENA. (2022). *Ocean Energy Data*, <https://www.irena.org/ocean>, Erişim: 05 Eylöl 2022.
- ITOPF. (2023). *Sızıntıya Yol Açan Olaylar*, <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/4/>, Erişim: 15 Temmuz 2023.
- İçişleri Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023, <https://www.icisleri.gov.tr/strateji/2019-2023-stratejik-planı>, Erişim: 02 Ağustos 2023.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası Strateji Planı 2020-2023, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/stratejikplan>, Erişim: 02 Ağustos 2023.
- İMEAK. (2021). *Deniz Ticaret Sektör Raporu*, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu>, Erişim: 10 Ağustos 2022,
- İMEAK. *Deniz Ticaret Sektör Raporu* (2022). https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/Denizcilik_Sektor_Raporu_2022_6.07.2023_v3.pdf, Erişim: 15 Temmuz 2023.

- Jacques, A. (2017). *Denizin Tarihi*. (Çev. B.Güven). İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınları.
- John, D. (2022). *Nasıl Düşünürüz*, (Çev. H. Katıkçı), Ankara: Fol Kitap
- Kammaing, J. ve Cotterell, B. (2002). *Endüstri Öncesi Teknolojilerin Mekaniği*. (Çev. Atilla Bir). İstanbul: Literatür Yayıncılık.
- Kamu Maliyesi Kontrol ve Yönetimi Kanunu. (2003). *T.C. Resmi Gazete*, 25326, 12 Aralık 2003.
- Kane, M. T. ve Lonsdale, D. J. (2016). *Çağdaş Strateji Anlamak* (Çev. A. Tunçer Büyükonat). İstanbul: Doruk Yayınları.
- Kantai, T. (2020). "Confronting the Plastic Pollution Pandemic", *International Institute for Sustainable Development. Canada*, <https://policycommons.net/artifacts/1428507/confronting-the-plastic-pollution-pandemic/2043378/>, Erişim: 09 Haziran 2022.
- Kaptı, A. (2011). *Kamu Politika Süreci: Teorik, Perspektif*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Kaptı, A. ve Alaç, A. E. (2013), "Kamu Politikalarının Uygulama Aşaması", Mete Yıldız ve Mehmet Zahid Sobacı (der.), *Kamu Politikası Kuram ve Uygulama*, 1. Baskı, Ankara: Adres Yayınları, s.228-243.
- Karatay, Z. ve Emni, F.T. (2022). "Kamu Politikası Analizi: İlköğretim Eğitim Politikaları", *Management and Political Sciences Review*, 4(2), s. 108-128.
- Kaya, M.A. (2016). "Akdeniz Uygarlıkları". iç. (ed) Güven, İ. *Uygurlık Tarihi*. Ankara: Pegem Yayınları: 149-214.

- Kayıkçı, S. (2021). “Türkiye’de İnfluenza Pandemisi Politikası Analizi: Covid-19 Örneği”, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 43, s. 335-345.
- Kayser, S. ve Avcı, E. (2022). “Küresel Deniz Güvenliğindeki Gelişmeler Çerçevesinde Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezinin Tarihsel Gelişimi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 646, 2022, s. 49-57.
- Kenan Ş. (2021). “Küresel Deniz Güvenliğine Yönelik Hukuki Tedbirler: Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşme, Karar, Protokol, Kod ve Uygulamaları”, *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi*, 12(2), 2021, s. 32, https://www.researchgate.net/publication/353104763_Kuresel_Deniz_Guvenligine_Yonelik_Hukuki_Tedbirler_Uluslararası_Denizcilik_Orgutu_Sozlesme_Karar_Protokol_Kod_ve_Uygulamaları, erişim 09.08.2022
- Keyuan, Z. (2019). “New Developments in the International Law of Piracy”. *Chinese Journal of International Law*, 8(2), s. 323-345: <https://ssrn.com/abstract=1433993> or <http://dx.doi.org/jmp006>
- Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü Strateji Planı 2016-2020, <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/2016-2020-stratejik-plan-.pdf>, Erişim: 02 Ağustos 2023.
- Kingdon, J. W. (2014). *Agendas, Alternatives, and Public Policies*. Pearson Education Limited.
- Kingdon, J.W. (2003). *Agendas, Alternatives and Public Policies*, New York: Longman.
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of The Sea*. (Elektronik Sürüm). Oxford University Press.
- Knyazeva, N. A. ve Korobeev, A. I. (2015). “Maritime Terrorism and Piracy: The Threat to Maritime Security”, *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 6 (6), s. 226-232.

Kopacz Z., Morgas W. ve Urbanski J. (2001). *The Maritime Safety System, its Main Components and Elements*, https://www.researchgate.net/publication/231892592_The_Maritime_Safety_System_its_Main_Components_and_Elements, Erişim: 02 Eylül 2022.

Köseoğlu, Ö. (2013). “Kamu Politikası Sürecince Karar Verme Modelleri”. İ. Yıldız, M. ve Sobacı, M. Z. (ed.). *Kamu Politikası Kuram ve Uygulama*. Ankara: Adres yayımları, s. 244-264.

Köseoğlu, Ö. ve Köktaş, Ö.F. (2017). “Bilgi, Güç ve Siyasetin Kesişiminde Düşünce Kuruluşları: Kamu Politikaları Bağlamında Bir Analiz”, *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 15(30), s. 533-552.

Kraft, M. E. ve Furlong, S. R. (2010). *Public Policy: Politics, Analysis, and Alternatives*, (3.bs), Washington: CQ Press.

Kraft, M.E. ve Furlong, S.R. (2007). *Public Policy: Politics, Analysis, and Alternatives*, Washington DC: CQ Press.

Kraska J. ve Pedrozo R. (2013). *Internationalmaritimesecurity law*, Leiden& Boston: Martinus Nijhoff.

Krutilla, J. V. (1961). “Welfare Aspects of Benefit-cost Analysis”, *Journal of Political Economy University of Chicago Press*, 69, s. 226- 235.

Kulaç, O. ve alhan, S. (2013). “Bir Kamu Politikası Süreci Analizi: Milli Eğitim Bakanlığı ve Yükseköğretim Kurulu Yurtdışı Lisansüstü Bursları”, *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(10), s. 205-225.

Kumala, M. T., Sunyowati, D., Narwati, E. ve Vinata, R. T. (2023) “The Philosophical Basis of the Authority of Coastal States to Manage Natural

Resources in Their Exclusive Economic Zone (EEZ)”, *Transactions on Maritime Science*,12(1), s. 1-7.

Kurt, A.K. (2021). “Çocuk İşçiliğine Yönelik Kamu Politikası Analizi”, *Disiplinlerarası Çocuk Hakları Araştırmaları Dergisi*, 1(2), s. 29-54.

Kuruca, M. Y. ve Işıkçı, Y.M. (2022). “Türkiye’de Çocuk Mahkemelerinin Kurulmasına Yönelik Kamu Politikası Analizi”, *Disiplinlerarası Çocuk Hakları Araştırmaları Dergisi*, 4, s. 48-70.

Kurum, İ. (2017). “Türkiye’de 2004 ve 2015 Yılları Arasındaki Demokratikleşme Politikasının Siyasi Bir Değerlendirmesi”, *AÇÜ Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2), s. 89-116.

Kurumahmut, A. ve Yayıcı, C. (2011). *Temel Deniz Hukuku*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

Kutluay F.T., Ekici, M. ve Tutar, N. F. (2021). “Geleneksel Kahverengi Ekonomiden Yeşil Ekonomiye Geçişte Yeşil İstihdam”. *International Social Sciences Studies Journal*, 7(84), s. 2890-2904.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023,
<https://www.ktb.gov.tr/TR-133349/stratejik-plan.html>, Erişim: 02 Ağustos 2023.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2007). *Kültür ve Turizm Bakanlığı 2023 Eylem Planı*, <https://www.ktb.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0>, Erişim: 11 Ağustos 2023.

Göç Uyum Strateji Belgesi ve Ulusal Eylem Planı 2018-2023,
<https://www.goc.gov.tr/kurumlar/goc.gov.tr/Yayinlar/UYUM-STRATEJI/Uyum-Strateji-Belgesi-ve-Ulusal-Eylem-Plani.pdf>, Erişim: 23 Temmuz 2023.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2022). *Yat ve Turizm İstatistikleri*, <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201145/yat-istatistikleri.html>, Erişim: 10 Temmuz 2022.

- Lewin, K. (1946). "Action Research and Minority Problems", *Journal of Social Issues*, 2 (4), s. 34-46.
- Lindblom, C. (1959). The Science of "Muddling Through". *Public Administration Review*, 19(2), s. 79-88.
- Lipsky, M. (1980). "Street Level Bureaucracy: The Critical Role of Street Level Bureaucrats", *Classics of Public Administration* (Ed. Jay.M. Shafritz ve Albert C. Hyde), Belmont, CA; Thomson Wadsworth Publication, s. 414-422.
- Lipsky, M. (2005). "Street- Level Bureaucrats as Policy Makers". İç. Shafritz, J.M., Layne, K.S., ve Borick, C.P. (ed). *Classics of Public Policy*, New York: Pearson/Longman.
- Liu, S., Sun, J.X, Lyu, C., Chu, T.j., ve Zhang, H.X. (2021). "Evaluating Fishing Capacity Based on DEA and Regression Analysis of China's Offshore Fishery", *Journal of Marine Science and Engineering*, <https://doi.org/10.3390/jmse9121402>, Erişim: 01 Eylül 2022.
- Lopez, M. (2013). "Elite Theory". *Sociopedia.isa*, 1-12. doi: 10.1177/2056846013112.
- Machiavelli. (2018). *Hükümdar*, (Çev. H.K. Karabulut), (5.bs.), İstanbul: Sosyal Yayınlar.
- Mahan, A.T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History*, Boston, MA: Little Brown.
- Marine Traffic. (2023). "World Trade Map", <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:27.6/centery:29.5/zoom:2>, Erişim: 12 Ağustos 2023.
- Maritime Agenda. (2017). *Almanya Deniz Strateji Belgesi*, https://www.bmwk.de/Redaktion/EN/Publikationen/maritime-agenda-2025.pdf?__blob=publicationFile&v=1, Erişim: 22 Şubat 2022.

Maritimefairtrade. (2023). *Denizde İnsan Ticareti*, [Matland, R. E. \(1995\). “ Synthesizing the Implementation Literature: The Ambiguity- Conflict Model of Policy Implementation”, *Journal of Public Administration Research and Theory*, s. 145-174.](https://maritimefairtrade.org/from-port-to-port-the-human-trafficking-epidemic-at-sea/#:~:text=The%20Threat%20of%20Human%20Trafficking%20at%20Sea,-The%20maritime%20sector&text=Individuals%20seeking%20work%20opportunities%2C%20particularly,hope%20of%20escape%20or%20rescue., Erişim: 22 Temmuz 2023.</p>
</div>
<div data-bbox=)

Matthews, R. (2022). *Environmental implications of three types of economies: brown, blue and green*. [Mcevedy, C. \(2005\). *İlkçağ Tarih Atlası* \(Çev. Ayşen Anadol\). 2. Basım, İstanbul: Sabancı Üniversitesi Yayınları.](https://thegreenmarketoracle.com/2013/10/04/environmentalimplications-ofthree/#:~:text=A%20brown%20economy%20is%20one,like%20coal%2C%20oil%20and%20gas, Erişim tarihi: 02 Temmuz 2023.</p>
</div>
<div data-bbox=)

Memişoğlu, D. (2016). “Bir Kamu Politikası Analizi Örneği: Sağlıkta Dönüşüm Programı”, *Yasama Dergisi*, 34(1), s. 62-93.

Mercan, E. (2022). *Modern Harp Gemileri*. 1 Basım, Kronik Kitap: İstanbul.

Mill, J.S. (2021). *Faydacılık*, (Çev. İ. Çarşamba), Ankara: Platanus Publishing

Miller, G. H. (1949). “Sea Power is World Power”. *Naval War College Information Service for Officers*, 1(6), 1–8. <http://www.jstor.org/stable/44792485>, Erişim 28 Haziran 2022.

- Milli Savunma Bakanlığı (2019). *2018 Faaliyet Raporu*,
<https://www.msb.gov.tr/Content/Upload/Docs/maliye/MSB%202018%20Y%C4%B1%C4%B1%20Faaliyet%20Raporu.pdf>, Erişim: 03 Eylül 2023
- Milli Savunma Bakanlığı (2020). 2019 Faaliyet Raporu,
<https://www.msb.gov.tr/TeknikHizmetler/icerik/savunma-sanayii-guvenligi-belgelendirme-faaliyetleri-2019-yili-faaliyet-ozeti>, Erişim: 03 Eylül 2023
- Milli Savunma Bakanlığı (2021). 2020 Faaliyet Raporu,
[https://www.msb.gov.tr/Content/Upload/Docs/Milli%20Savunma%20Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1%202020%20Y%C4%B1%C4%B1%20Faaliyet%20Raporu%20\(2\).pdf](https://www.msb.gov.tr/Content/Upload/Docs/Milli%20Savunma%20Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1%202020%20Y%C4%B1%C4%B1%20Faaliyet%20Raporu%20(2).pdf), Erişim: 03 Eylül 2023
- Milli Savunma Bakanlığı (2022). 2021 Faaliyet Raporu,
<https://www.msb.gov.tr/Content/Upload/Docs/2021.pdf>, Erişim: 03 Eylül 2023
- Milli Savunma Bakanlığı (2023). 2022 Faaliyet Raporu,
[https://www.msb.gov.tr/Content/Upload/Docs/2022%20Y%C4%B1%C4%B1%20Faaliyet%20Raporu\(2\).pdf](https://www.msb.gov.tr/Content/Upload/Docs/2022%20Y%C4%B1%C4%B1%20Faaliyet%20Raporu(2).pdf), Erişim: 03 Eylül 2023
- Morçöl, G. (2013). *A Complexity Theory for Public Policy*, New York: Routledge.
- Musgrave, R. A. (1969). "Cost-Benefit Analysis and the Theory of Public Finance", *Journal of Economic Literature*, University of Chicago Press, 7, s. 797-806.
- Müftüler, H.G. (2012). *Amitai Etzioni Sosyolojisi*, İstanbul: Scala Yayıncılık
- Mütercimler, E. (2022). *Coğrafi Keşifler*, İstanbul: Alfa Yayınları.
- National Geographic. (2022). *Deniz Kirliliği*,
<https://www.nationalgeographic.com/environment/article/critical-issues-marine-pollution>, Erişim: 27 Temmuz 2022.

- Nozick, R. (2015). *Anarşi, Devlet ve Ütopya*, (Ed. M. Borovalı), İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- OES. (2017). *An International Vision For Ocean Energy*, <https://www.ocean-energy-systems.org/ocean-energy/international-vision-for-ocean-energy/>, Erişim: 04 Eylül 2022.
- Opalaluch, J. J. (1987). “Marine Pollution and Environmental Damage Assessment: Introduction”. *Marine Resource Economics*, 4(3), 151–154. <http://www.jstor.org/stable/42628991>
- OWD. (2022). *Ülkelerin Balık Tüketimi*, <https://ourworldindata.org/grapher/fish-consumption-vs-gdp-per-capita>, Erişimi: 30 Haziran 2022.
- Önder, H. (2018). “Sürdürülebilir Kalkınma Anlayışında Yeni Bir Kavram: Döngüsel Ekonomi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 57, 196-204.
- Önder, N. (2019). “Türkiye’de Geçici Koruma Altındaki Suriyelilere Yönelik Sağlık Politikalarının Analizi”, *Göç Politikaları Araştırma Dergisi*, 5(1), s. 110-165.
- Özdemir, Ü. (2012). “Türkiye’de Gemilerden Kaynaklı Kirliliğin İncelenmesi”. *Batman Üniversitesi Journal of Life Sciences*, Cilt 1, S 2, s. 373-384.
- Özel, M. (2018). *Deniz Güvenliği: Kavramsal Gelişimi, Ulusal ve Uluslararası Uygulama*, <https://tasam.org/tr>, Erişim: 26 Ekim 2021.
- Özen, Ş. (2007). *Yeni Kurumsal Kuram: Örgütleri Çözümlemede Yeni Ufuklar Yeni Sorunlar* (Ed. A.S. Sargut ve Ş. Özen), Örgüt Kuramları, Ankara: İmge Kitabevi.
- Özkartal, M. (2019). *Kurumsal Kuram ve Bürokrasi* (Ed. N. Öztaş), Bürokrasi, Ankara: Nobel Kitap.

- Özman A. (2006). *Deniz Hukuku 1*, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Öztürk Ş, Fethi N, Ergün İ. (2008). “24 Ocak Kararları, Neo-Liberal Politikalar ve Türkiye Tarımı”, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(2), s. 16-18.
- Parsons, W. (1995). *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*, Aldershot: Edgar Elgar Publishing.
- Patricia M. (2009). *Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security through the Creation of a Cooperative Framework*. Martinus Niljhoff Publishers.
- Philip D.B, ve Cawley R.M. (1996). *A wolf in the garden: The land rights movement and the new environmental debate*, Rowman & Littlefield.
- Potgieter, T. (2012). *Maritime Security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features: Practice of Policy Analysis*, Cheltenham, UK: Edward Elgar
- Powell, M. (1999). *An Analysis of Policy Implementation in the Third World*. Brookfield, Vermont: Ashgate Publishing Company.
- Rahman, C. (2009). “Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand”, New Zealand, Victoria University of Wellington, *Centre for Strategic Studies*, No. 07/09, s. 1-62.
- Rawls, J. (2017). *Bir Adalet Teorisi*, (Çev. V.A.Coşar), Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Reçber, S. (2022).” Açık Denizlerin Korunması ve Deniz Koruma Alanları”, *Public and Private International Law Bulletin*, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1919912>, Erişim: 08 Haziran 2022.

- Rettig, R. B. (1994). “Who Should Pay to Preserve the Marine Environment?” *Marine Resource Economics*, 9(1), 87–94. <http://www.jstor.org/stable/42629584>.
- Robins, P. (2009). “Public Policy Making in Turkey: Faltering Attempts to Generate a National Drugs Policy”, *Policy&Politics*, 37(2), s. 289-306
- Rogers, A.D., Sumaila, U.R., Hussain, S.S. and Baulcomb, C. (2014). *The High Seas and Us: Understanding the Value of High-Seas Ecosystems*. Global Ocean Commission.
- Rose, R. (1973). “Comparing public policy: an overview”, *European journal of political research*, 1(1), s. 67-94.
- Sabatier, P. A. (1987). “Knowledge, Policy-Oriented Learning, and Policy Change: An Advocacy Coalition Framework”, *Science Communication*, 8(4), s. 649-697.
- Sabatier, P.A. (1986). “Top-down and Bottom-up Approaches to Implementation Research”, *Journal of Public Policy*, 6(1), s. 21-48.
- Safety and Shipping Review. (2022). *Dünya Denizleri Kaza Yapan Gemi Sayısı*, <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/shipping-safety.html>, Erişim Tarihi: 5 Haziran 2022.
- Sağlık Bakanlığı. (2008). *Uyusturucu ile Mücadele Ulusal Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2018-2023*, https://hsgm.saglik.gov.tr/depo/birimler/tutun-ve-madde-bagimlilik-ile-mucadele-db/dokumanlar/2018-2023_Uyusturucu_ile_Mucadele_Ulusal_Strateji_Belgesi_ve_Eylem_Plani.pdf, Erişim: 05 Eylül 2023.

- Sak, R., Şahin, İ. T., Öneren Şendil, Ç., ve Nas, E. (2021). “Bir araştırma yöntemi olarak Doküman Analizi”, *Kocaeli Üniversitesi Eğitim Dergisi*, 4(1), 227-250.
- Balcı, A. (2007). *Sosyal Bilimlerde Araştırma, Yöntem, Teknik ve İlkeler*, 6.Bs, Ankara: Pegem Yayıncılık.
- Salman, T. (2020). *Kadına Yönelik Şiddetle Mücadelede Kamu Politikası Analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, SBE, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Konya.
- Sarıözkan, S. (2016). “Türkiye’de Balıkçılık Sektörü ve Ekonomisi”, *Turkish Journal Of Aquatic Sciences*, 31(1), <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ase/issue/23859/254138>, Erişim: 03 Eylül 2022.
- Savunma Sanayi Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023, https://www.sanayi.gov.tr/assets/pdf/plan-program/STB20192023StratejikPlani_yeni.pdf, Erişim: 02 Ağustos 2023.
- Sayar, M., ve Küçüksipahioğlu, B. (2012). *Roma tarihi*. İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi.
- SBB (Strateji ve Bütçe Başkanlığı). (2023). “Kamuda Stratejik Yönetim”. <http://www.sp.gov.tr/tr/>, Erişim: 02 Aralık 2023.
- Scott, R. W. (1995). *Institutions and Organizations*, Thousand Oaks: Sage Publications.
- Scott, S.V. (2010). “Whose Security is it and how much of it do we want? The US Influence on the International Law against Maritime Terrorism”, *Maritime Security*, İç. Natalie Klein, Joanna Mossop ve Donald R. Rothwell (ed), Park Square/Milton Park: Routledge.
- Semerci, H. (2022). *Dünyadaki Aşılama Konulu Kamu Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi: Covid-19 Örneği*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, SBE, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.

- SG Komutanlığı (2023). *2022 Faaliyet Raporu*,
https://www.sg.gov.tr/kurumlar/sg.gov.tr/komutanlik/yayinlar/2022_PE_RFORMANS_PROGRAMI_SG.pdf, Erişim: 01 Eylül 2023.
- SG Komutanlığı. (2020). *2019 Faaliyet Raporu*,
<https://www.sg.gov.tr/kurumlar/sg.gov.tr/komutanlik/yayinlar/2019-Idare-Faaliyet-Raporu.pdf>, Erişim: 01 Eylül 2023.
- SG Komutanlığı. (2021). *2020 Faaliyet Raporu*,
<https://www.sg.gov.tr/kurumlar/sg.gov.tr/komutanlik/yayinlar/2020-Yili-Idare-Faaliyet-Raporu.pdf>, Erişim: 01 Eylül 2023.
- SG Komutanlığı. (2022). *2021 Faaliyet Raporu*,
https://www.sg.gov.tr/kurumlar/sg.gov.tr/komutanlik/yayinlar/SG_2021_IDARE_FAALİYET_RAPORU.pdf, Erişim: 01 Eylül 2023.
- Sharma, S., Bhardwaj, A., Thakur, M., ve Saini, A. (2023). “Understanding microplastic pollution of marine ecosystem: a review”, *Environmental Science and Pollution Research*, s. 1-44
- Sharman, R. ve Smith S. (2019). “Environmental Issues of Deep-Sea Mining”. İç. R. Sharman (ed.). *Deep-Sea Mining and the Environment: An Introduction*, Gewerbestrasse: Springer, s. 4-19.
- Shelley, L. (2017). “Human Trafficking at Sea”, *Women’s Studies Quarterly*, 45(1/2), s. 305–309.
- Sibel, C.Ö. (2018). *Kamu Politikası Analizi Çerçevesinde Türkiye’de Çocuk Suçluluğu İle Mücadele*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, GBE, Polis Akademisi, Ankara.
- Sidney, Mara. S. (2007). “Policy Formulation: Design and Tools”, Frank Fisher, Gerald J. Miller ve Mara S. Sidney (ed.), *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods*, Boca Raton, New York: CRC Press, s.79-87.

Simon, H.A. (1997). *Models of Bounded Rationality: Empirically Grounded Economic Reason*, Massachusetts: MIT Press.

Smith, K.B. ve Larimer, C.W. (2009). *The Public Policy Theory Primer*, Colorada, A.B.D: West Press.

Sönmezoğlu, F. (1995). *Kıbrıs Sorunu Işığında ABD'nin Türkiye Politikası (1964-1980)*, Der Yayınları, İstanbul, s. 92-107.

Speckhard, A.R. (1982). "Review Public Studies: Coming to Terms with Reality", *Polity*, 14(3), s. 501-517.

Speller, I. (2008). "Naval Warfare" İç. David Jordan, James D.Kiras, David J. Lonsdale, Ian Speller, Christopher Tuck ve Dale C. Walton, *Understanding Modern Warfare*, Cambridge: Cambridge University Press.

Starr, G. C. *Antik Çağda Deniz Gücü* (Çev. Gürkan Ergin). İstanbul: Homer Kitapevi.

Statista. (2022). *Dünya Turizm Verileri*, <https://www.statista.com/statistics/1220218/tourism-industry-market-size-global/>, Erişim: 03 Temmuz 2022.

Stillman, R. (2005). *Public Administration Concept and Cases*, 8.Basım, Houghton Mifflin Company, Boston.

Stockton, C. H. (1920). "The Declaration of Paris". *The American Journal of International Law*, 14(3), 356–368.

Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2021). http://www.sp.gov.tr/upload/xSpKutuphane/files/0QRai+Kamu_Idareleri_Icin_Stratejik_Planlama_Kilavuzu_V3_1_.pdf, Erişim:16 Temmuz 2023.

- Styhre L., Winnes H., Black J. ve Lee J. ve Le-Griffin H. (2017). “Greenhouse gas emissions from ships in ports – Case studies in four continents”, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 54, s. 212-224.
- Suluk, S. (2022). “Ekonominin Renkleri: Sürdürülebilir Mavi Ekonomi Bağlamında Türkiye’nin Değerlendirilmesi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 74, s. 132-150.
- Süleyman, Ç. (2010). “Kamu Politikası Analizinde Doğrusal Modelin Yetersizliği: Karmaşık Bir Model Önerisi”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), s. 217-234.
- Şahin, A. ve Sadioğlu U. (2023). “Türkiye Kalkınma Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları Analizi”, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 19(44), s. 139-180.
- Şahin, K. (2021). “Küresel Deniz Güvenliğine Yönelik Hukuki Tedbirler: Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşme, Karar, Protokol, Kod ve Uygulamaları”, *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi*, 12(2), s.31-45,
https://www.researchgate.net/publication/353104763_Kuresel_Deniz_Guvenligine_Yonelik_Hukuki_Tedbirler_Uluslararası_Denizcilik_Orgutu_Sozlesme_Karar_Protokol_Kod_ve_Uygulamaları, Erişim: 03 Eylül 2022.
- Şahin. A. (2017). “Kanal İstanbul Projesi ve Uluslararası Ticarete Etkileri”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gedik Üniversitesi, İstanbul.
- Şeker, Ş.B. ve Dimitrios, D. (2016). “Contemporary Maritime Security Challenges: Human Trafficking and Migrant Smuggling at Sea”. *GeoPolitica*, 4(1), s. 135-142,
https://www.researchgate.net/publication/305040429_Contemporary_Maritime_Security_Challenges_Human_Trafficking_and_Migrant_Smuggling_at_Sea, Erişim: 25 Eylül 2022.

- Tamzok, N. (2007). *Kamu Politikası Analizi: Elektrik Kamu Politikası Enerjisi Sektörü*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, SBE, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Tarım ve Orman Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023, <https://www.tarimorman.gov.tr/SGB/Belgeler/stratejikplan.pdf>, Erişim: 02 Ağustos 2023.
- TDK. (2022). <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim: 18 Ağustos 2022.
- Tersane ve Kıyı İstatistikleri (2021). <https://tkygmistatistikleri.uab.gov.tr/>, Erişim: 13 Ağustos 2022.
- The Economist. (2015). *Investing in the Blue Economy: Growth and Opportunity in a Sustainable Ocean Economy*, <https://www.eco-business.com/research/investing-in-the-blue-economy-growth-and-opportunity-in-a-sustainable-ocean-economy/>, Erişim: 31 Ağustos 2022.
- Theguardian. (2022). *Hayalet Ağlar*, <https://www.theguardian.com/sustainable-business/2015/sep/10/fishing-industry-vows-to-tackle-wildlife-deaths-from-ghost-gear>, Erişim: 28 Temmuz 2022.
- Theodoulou, S., ve Kofinis, C. (2004). *The Art of the Game: Understanding American Public Policy*, New York: Thomson/Wadsworth Learning.
- Thissen, W. ve Walker, W. (2013). *Public Policy Analysis: New Developments*. New York, USA: Springer Science Business Media.
- Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for the 21st Century* (2 bs.), New York: Routledge.
- Timur, T. (2012). *Habermas'ı Okumak*, İstanbul: Yordam Kitap.
- TOB. (2022). *Su Ürünleri İstatistikleri*, <https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Belgeler/Icerikler/Su%20%C3%>

9Cr%C3%BCnleri%20Veri%20ve%20D%C3%B6k%C3%BCmanlar%
C4%B1/Bsgm-istatistik.pdf, Erişim: 18 Temmuz 2023.

TOB. (2020). *2019 Faaliyet Raporu*,
https://www.tarimorman.gov.tr/SGB/Belgeler/Bakanl%C4%B1k_Faaliyet_Raporlar%C4%B1/TARIM%20VE%20ORMAN%20BAKANLI%C4%9EI%202019%20FAAL%C4%B0YET%20RAPORU.pdf, Erişim: 12 Temmuz 2023.

TOB. (2021). *2020 Faaliyet Raporu*,
https://www.tarimorman.gov.tr/SGB/Belgeler/Bakanl%C4%B1k_Faaliyet_Raporlar%C4%B1/TARIM%20VE%20ORMAN%20BAKANLI%C4%9EI%202020%20FAAL%C4%B0YET%20RAPORU%20v.pdf, Erişim: 12 Temmuz 2023.

TOB. (2022). *2021 Faaliyet Raporu*,
https://www.tarimorman.gov.tr/SGB/Belgeler/Bakanl%C4%B1k_Faaliyet_Raporlar%C4%B1/TOB%202021%20YILI%20%C4%B0DARE%20FAAL%C4%B0YET%20RAPORU.pdf, Erişim: 12 Temmuz 2023.

TOB. (2023). *2022 Faaliyet Raporu*,
https://www.tarimorman.gov.tr/SGB/Belgeler/Bakanl%C4%B1k_Faaliyet_Raporlar%C4%B1/TOB%202022%20YILI%20I%CC%87DARE%20FAALI%CC%87YET%20RAPORU.pdf, Erişim: 12 Temmuz 2023.

Toluner, S. (1996), *Milletlerarası Hukuk Dersleri*. (5 bs.) İstanbul: Beta Basım.

Topbaş, H. (2010). “David Easton’ın Siyasal Sistem Kuramı Bağlamında Siyasal Katılma: Erzurum Seçmeni Üzerine Bir Araştırma”, *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 30, s. 83-111.

TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı), “2020 Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu”, <https://www.tpao.gov.tr/file/2110/tpao-sektor-raporu-2020-sunum-191021-596616ff74617f07.pdf>, Erişim: 05 Ocak 2023.

TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı). “2021 Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu”, <https://www.tpao.gov.tr/file/2208/2021-sektor-raporu-95662fe47ebd9c5f.pdf>, Erişim 05 Ocak 2023.

Tsutsumi, H. (1995). *Impact of Fish Net Pen Culture on the Benthic Environment of a Cove in South Japan*. *Estuaries*, 18(1), 108–115. <https://doi.org/10.2307/1352286>, Erişim: 10 Haziran 2022.

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

Türkeş M., (2008). “Küresel iklim değişikliği nedir? Temel kavramlar, nedenleri, gözlenen ve öngörülen değişiklikler”, *İklim Değişikliği ve Çevre*, 1, s. 26-37

Türkiye İnsan Ticaretiyle Mücadele Raporu. (2020). <https://www.goc.gov.tr/turkiyenin-insan-ticaretiyle-mucadele-yillik-raporlari>, Erişim: 22 Eylül 2022.

UAB (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) (2022). *Gemi İstatistik Bilgileri*, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>, Erişim: 14 Ağustos 2022.

UAB. (2023). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2003-2022, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-erisen-turkiye-171122.pdf>, Erişim: 18 Eylül 2023.

UK. (2022). *İngiltere Deniz Güvenlik Strateji Belgesi*, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1100525/national-strategy-for-maritime-security-web-version.pdf, Erişim: 14 Ağustos 2022.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Planı 2019-2023, <http://www.sp.gov.tr/tr/stratejik-plan/kurum/183/Ulastirma+ve+Altyapi+Bakanligi>, Erişim: 02 Ağustos 2023.

Ulrich, G. U. (2010). “International Maritime Safety and Security Exchange: A Promising Business Model for Global Maritime Safety and Security”, <http://www.jstor.com/stable/resrep03326>, Erişim: 21 Ekim 2022.

- Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı 2017-2023. (2017). *T.C. Resmi Gazete*. 30289, 29 Aralık 2017.
- UN (United Nations). (1994). *Deniz Hukuku Sözleşmesi*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, Erişim: 08 Ağustos 2023.
- UN. (2019). *Blue Economy Concept Paper*, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf>, Erişim: 31 Ağustos 2022.
- UNCTAD. (2021). *Review of Maritime Transport*, <https://unctad.org/webflyer/handbook-statistics-2021>, Erişim: 24 Temmuz 2022.
- UNEP. (2009). *Global Green New Deal, Policy Brief*, <https://www.unep.org/resources/report/global-green-new-deal-policy-brief-march-2009>, Erişim: 01 Temmuz 2023.
- UNEP. (2010). *Green economy: driving a green economy through public finance and fiscal policy reform*, <https://www.unep.org/explore-topics/green-economy/what-we-do/economic-and-fiscal-policy/green-fiscal-policy>, Erişim: 02 Temmuz 2023.
- United Nations (2019). *Blue Economy Concept Paper*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf>, Erişim: 05 Temmuz 2023.
- UNPF. (2022). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, https://www.unfpa.org/resources/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development?gclid=Cj0KCQjwfmZBhDtARIsAH6H8qiLVTpm_QVs1bzLliW4eLDM9v8wQR4wCSnGPLdjgbHuv4iTmLVegHEaAvavEALw_wcB, Erişim: 22 Ağustos 2022.

- UNWTO. (2022). *Tourism-statistics*, <https://www.unwto.org/statistics>, Erişim: 17 Ağustos 2022.
- Ustaoğlu, B. S. (2001) “Türkiye’nin Deniz Güvenlik Politikası”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Ustaoğlu, B. S. (2001). *Türkiye’nin Deniz Güvenliği Politikası*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, DBİE, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Uzun, H. (2021). *Kamu Politikası Analizi: Türkiye’nin Kamu Özel İş Birliği Politikası*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Ankara.
- Vergin, N. (2006). *Siyasetin Sosyolojisi*, İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Walker, W.E. (2000). “Policy analysis: A Systematic Approach to Supporting Policymaking in the Public Sector”, *Journal of Multi-Criteria Decision Analysis*, 9, s.11-27.
- WB (World Bank). (2016). “Blue Economy Development Framework”, <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/446441473349079068-0010022016/original/AMCOECCBlueEconomyDevelopmentFramework.pdf>, Erişim: 25 Aralık 2023.
- Weaver, P.P.E. ve Billett D. (2019). “Environmental Impacts of Nodule, Crustand Sulphide Mining: An Overview”. İç. R. Sharman (ed.). *Deep-Sea Mining and the Environment: An Introduction*, Gewerbestrasse: Springer, s. 27-55.
- Weber, M. (2012). *Bürokrasi ve Otorite*, (Çev. B. Akın), Ankara: Adres Yayınları.
- Weimer, D. L. ve Vinning A. R. (1998). *Policy Analysis: Concepts and Practice*, (3.bs) (Ed., Prentice Hall), NJ, Prentice Hall, Inc.

Westcott, A. (2013). *Mahan'a Göre Deniz Harbi* (Çev. A.Tunçer Büyükonat). İstanbul: Doruk Yayınları.

Wildavsky, A. (2017). *Speaking Truth to Power: The Art and Craft of Policy Analysis*, (2.bs.). İngiltere: Routledge

Wilhelmsson, D., Richard C., Thompson K. H., Linden O, Eriksson-Hagg, E. (2013). "Marine Pollution". İç. (ed). [Noone, K.J., Sumaila](#), R.U., ve Diaz, J.R., *Managing Ocean Environments in a Changing Climate*, Elsevier:Amsterdam.

Worldbank. (2022. *Dünya Ülkeleri Ekonomi Verileri*, <https://databank.worldbank.org/>, Erişim: 22 Haziran 2022.

World Bank. (2013). *From Brown Growth To Green: The Economic Benefits Of Climate Action*. <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/06/25/growing-greeneurope-and-central-asia>, Erişim tarihi: 01 Temmuz 2023.

World Bank. (2016). *Blue Economy Development Framework* <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/4464414733490790680010022016/original/AMCOECCBlueEconomyDevelopmentFramework.pdf>, Erişim: 17 Temmuz 2023

World Bank. (2017). <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26843/115545.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, Erişim Tarihi: 07 Temmuz 2023.

Yaman, A. (2021). "Kamu Politikası Analizi Bağlamında Türkiye'nin Gençlik Politikası", *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (10), s. 45-71.

Yaycı C. (2019). *Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Kavramı*, 1.basım, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul.

- Yaycı, C. (2019). *Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Kavramı* (1 bs.) İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Yayla, A. (2012). *Hayek'in Liberalizm Anlayışı*, İstanbul: Kesit.
- Yıldız, M. (2011). "TÜBA Açık Ders Notları", *Kamu Politikası Nedir?*, <https://acikders.tuba.gov.tr/course/view.php?id=66>, Erişim: 06 Eylül 2022.
- Yıldız, M. ve Babaoğlu, C. (2020). *Teknoloji ve Kamu Politikaları*, Ankara: Gazi Kitapevi.
- Yıldız, M. ve Sobacı M.Z. (2013). "Kamu Politikası ve Kamu Politikası Analizi: Genel Bir Çerçeve". İç. Yıldız, M. ve Sobacı, M. Z. (ed.). *Kamu Politikası Kuram ve Uygulama*. Ankara: Adres yayınları, s. 17-38.
- Yıldız, M., Babaoğlu, C. ve Şahin, B. (2016). "Kamu Politikasını Türk İdare Tarihi Üzerinden Çalışmak", *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 34(2), s. 133-158
- Yıldız, M., Demircioğlu, M.A. ve Babaoğlu, C. (2011). "Teaching Public Policy to Undergraduate Students: Issues, Experiences, and Lessons in Turkey", *Journal Of Public Affairs Education*, 17(3), s. 343-365.
- Yılmaz, T.Ö. (2021). "Türkiye'de Sürdürülebilir Mavi Ekonomi İçin Balıkçılık Desteklerinin Değerlendirilmesi", *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(3), s. 906-923.
- Yin, R.K. (1994). *Case Study Research: Design and Methods*, (2.bs), Sage Publications, Beverly Hills, CA.
- Young, W. B. (1997). *The Market for Information in HealthPolicy: Using 'Just-in-Time' Strategy*, Ed. M. E. Lewin&E. Lipoff), Information Trading: How Information Influences the Health Policy Process, National Academy of Sciences, Washington, DC, s. 11-26.

Zengin, O. (2019). "Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi ve İdari Yapıya Etkisi." *Emek Araştırma Dergisi*, 10 (15), s.1-24.

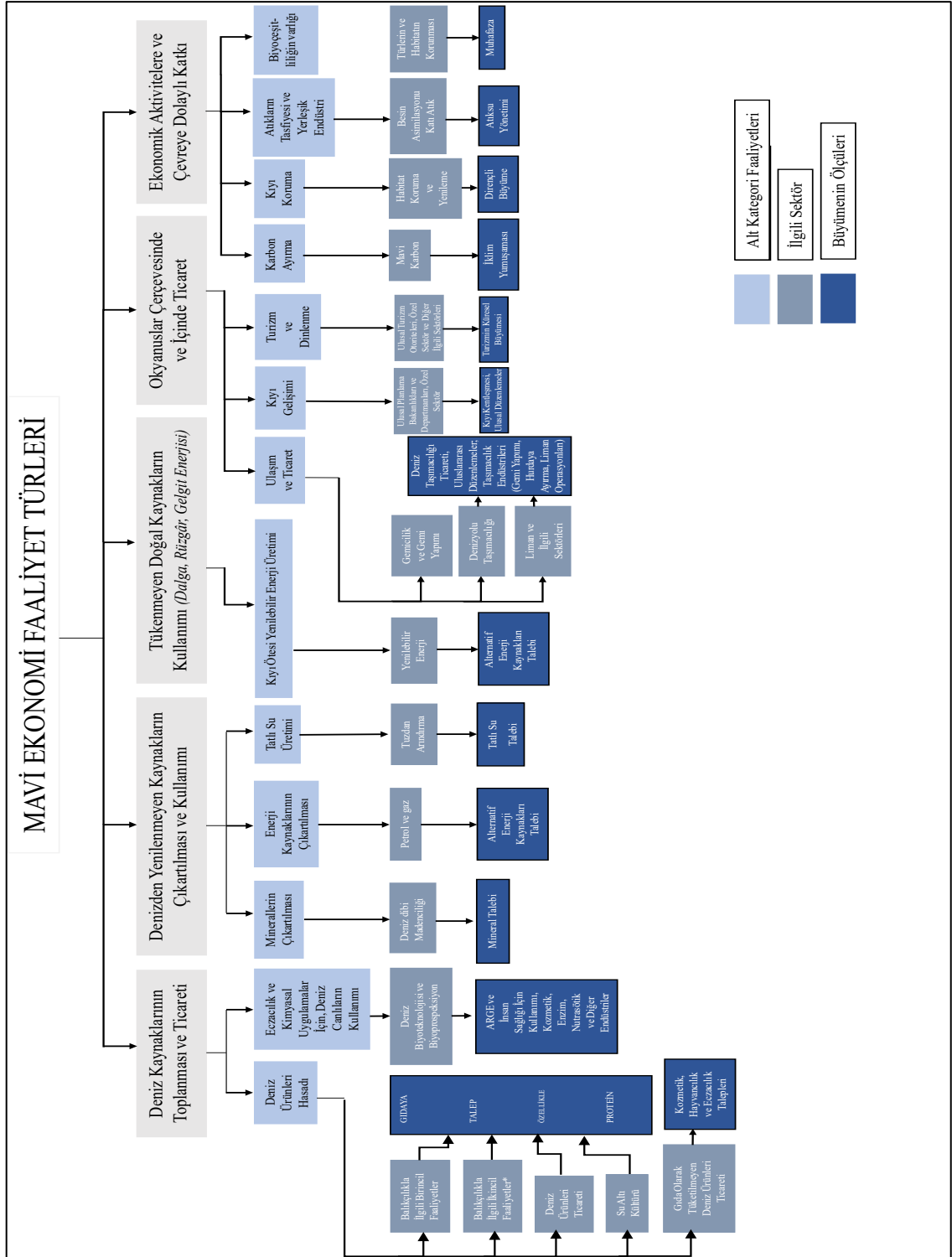
EK 1: DÜNYADA BÜYÜK DENİZ KİRLİLİĞİNE YOL AÇAN TANKER KAZALARI (10000 Ton ve Üzeri)

Yıl	Gemi Adı	Konum	Dökülen Petrol ve Petrol Türevi Ürün (Bin ton)
1910	Lakeview Gusher	Kalifornia	1200000
1967	Torrey Canyon	Scilly Adaları	119000
1971	Wafra	Agulhas Burnu Açıkları	40000
1974	Metula	Macellan Boğazı	50000
1975	Jakop Maersk	Portekiz Açıkları	88000
1976	Urqiola	İspanya	100000
1977	Hawaiian Patriot	Honolulu Açıkları	95000
1978	Amoco Cadiz	Fransa Açıkları	223000
1979	Atlantic Empress	Tobago açıkları	287000
1979	Independenta	İstanbul	95000
1979	Ixtoc	Meksika Körtezi	454000-480000
1983	Castillo De Belver	Güney Afrika	252000
1983	Assimi	Muscat Açıkları	53000
1983	Nowruz	Basra Körfezi	260000
1988	Odyssey	Kanada	132000
1989	Khark 5	Fas Açıkları	80000
1989	EVarVaron Valdez	Alaska	37000
1991	ABT Summer	Angola açıkları	260000
1991	Haven	Genova	144000
1992	Aegean	La Coruna	74000
1992	Katina P	Maputo Açıkları	72000
1992	Fergana	Özbeksitan	285000
1993	Braer	Shetland Adaları	85000
1996	Sea Empress	İngiltere	72000
2002	Prestige	İspanya Açıkları	63000
2003	Tasman Spirit	Pakistan	30000
2007	Hebei Spirit	Güney Kore Açıkları	10000
2010	Bunga Kelana 3	Singapur Boğazı	3000
2011	Oliva	Tristan da Cunha	1500
2012	Stolt Valor	Suudi Arabistan Açıkları	1800

EK 2: SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA 2030, HEDEF 14

“14.1 2025'e kadar her türlü deniz kirliliğinin, deniz atıkları ve besin maddesi kirliliğini de içerecek şekilde özellikle kara kökenli faaliyetlerden kaynaklanan kirliliğin, önlenmesi ve kayda değer miktarda azaltılması
14.2 2020'ye kadar, deniz ve kıyı ekosistemlerinin belirgin olumsuz etkilerinin önlenmesi için, dayanıklılıklarının artırılmasını içerecek şekilde sürdürülebilir şekilde yönetilmesi, korunması, sağlıklı ve üretken okyanusları elde etmek amacıyla bu ekosistemlerin iyileştirilmesi için harekete geçilmesi
14.3 Okyanus asitleşmesinin etkilerinin, her seviyede bilimsel iş birliğinin geliştirilmesi yolunu da içerecek şekilde, ele alınması ve en aza indirilmesi
14.4 2020'ye kadar balık stoklarını mümkün olan en kısa zamanda eski durumuna getirmek ya da en azından biyolojik karakteristiklerine göre maksimum sürdürülebilir ürünü verecek seviyelere ulaştırmak için balık hasadının etkin bir biçimde düzenlenmesi; aşırı avlanma, yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılık ve doğaya zararlı balıkçılık uygulamalarının sona erdirilmesi ve bilime dayalı yönetim planlarının uygulanması
14.5 2020'ye kadar kıyı ve deniz alanlarının en az yüzde 10'unun, ulusal ve uluslararası yasalarla uyumlu bir şekilde ve mevcut en iyi bilimsel bilgi temelinde korunması
14.6 2020'ye kadar, gelişmekte olan ve en az gelişmiş ülkelere yönelik uygun ve etkin özel ve lehte muamelelerin, Dünya Ticaret Örgütü balıkçılık teşvikleri müzakerelerinin bütünsel bir parçası olması gerektiği kabulüyle, aşırı kapasiteye, aşırı avlanmaya yol açan sübvansiyonların yasaklanması; yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılığa (YKK) neden olan sübvansiyon türlerinin kaldırılması, benzeri yeni sübvansiyonlardan kaçınılması
14.7 2030'a kadar, Gelişmekte olan Küçük Ada Devletlerinin ve En Az Gelişmiş Ülkelerin, balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği ve turizmin sürdürülebilir yönetimi dahil, su kaynaklarının sürdürülebilir kullanımından sağladığı ekonomik faydanın artırılması
14.a Okyanus sağlığının iyileştirilmesi ve gelişmekte olan ülkelerin, özellikle Küçük Ada Devletleri ve En Az Gelişmiş Ülkelerin kalkınmasına deniz biyolojik çeşitliliğinin katkısının artırılması amacıyla, Deniz Teknolojisi Transferine İlişkin Hükümetler arası Oşinografi Komisyonu Kriterleri ve Rehberleri doğrultusunda, bilimsel bilginin artırılması, araştırma kapasitesinin geliştirilmesi ve deniz teknolojilerinin transfer edilmesi
14.b Küçük ölçekli olta balıkçılarının deniz kaynaklarına ve pazara erişiminin sağlanması
14.c "İstedığımız Gelecek" belgesinin 158. paragrafında da belirtildiği üzere, okyanuslar ile kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir kullanımı konusunda yasal çerçeveyi belirleyen Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (BMDHS) yansıtıldığı şekilde okyanuslar ile kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir kullanımının geliştirilmesi.”

EK 3: MAVİ EKONOMİ KAPSAMI



EK 4: ETİK KURUL ONAY YA DA MUAFİYET

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-12
		Yayın Tarihi Date of Pub.	22.11.2023
	FRM-DR-12 Doktora Tezi Etik Kurul Muafiyeti Formu <i>Ethics Board Form for PhD Thesis</i>	Revizyon No Rev. No.	02
		Revizyon Tarihi Rev.Date	25.01.2024

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA	
Tarih: 24/04/2024	
Tez Başlığı: Deniz Güvenlik Politikalarının Kamu Politikaları Analizi: Türkiye Örneği	
Yukarıda başlığı verilen tez çalışmam:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır. 2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir. 3. Beden bütünlüğüne veya ruh sağlığına müdahale içermemektedir. 4. Anket, ölçek (test), mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, görüşme gibi teknikler kullanılarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektiren nitel ya da nicel yaklaşımlarla yürütülen araştırma niteliğinde değildir. 5. Diğer kişi ve kurumlardan temin edilen veri kullanımını (kitap, belge vs.) gerektirmektedir. Ancak bu kullanım, diğer kişi ve kurumların izin verdiği ölçüde Kişisel Bilgilerin Korunması Kanuna riayet edilerek gerçekleştirilecektir. 	
Hacettepe Üniversitesi Etik Kurullarının Yönergelerini inceledim ve bunlara göre çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kuruldan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.	
Gereğini saygılarımla arz ederim.	
Ali ŞAHİN Ad-Soyad/İmza	

Öğrenci Bilgileri	Ad-Soyad	ALİ ŞAHİN	
	Öğrenci No	N17141688	
	Enstitü Anabilim Dalı	Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı	
	Programı	Kamu Yönetimi	
	Statüsü	Doktora <input checked="" type="checkbox"/>	Lisans Derecesi ile (Bütünleşik) Dr <input type="checkbox"/>

DANISMAN ONAYI

UYGUNDUR.
Prof.Dr. Uğur SADIOĞLU
(Unvan, Ad Soyad, İmza)

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-12
		Yayın Tarihi Date of Pub.	22.11.2023
	FRM-DR-12 Doktora Tezi Etik Kurul Muafiyeti Formu <i>Ethics Board Form for PhD Thesis</i>	Revizyon No Rev. No.	02
		Revizyon Tarihi Rev.Date	25.01.2024

HACETTEPE UNIVERSITY GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES DEPARTMENT OF POLITICAL SCIENCE AND PUBLIC ADMINISTRATION	
Date: 24/04/2024	
Thesis Title (In English): Public Policy Analysis of Maritime Security Policies: The Case of Turkey	
My thesis work with the title given above:	
<ol style="list-style-type: none"> Does not perform experimentation on people or animals. Does not necessitate the use of biological material (blood, urine, biological fluids and samples, etc.). Does not involve any interference of the body's integrity. Is not a research conducted with qualitative or quantitative approaches that require data collection from the participants by using techniques such as survey, scale (test), interview, focus group work, observation, experiment, interview. Requires the use of data (books, documents, etc.) obtained from other people and institutions. However, this use will be carried out in accordance with the Personal Information Protection Law to the extent permitted by other persons and institutions. 	
I hereby declare that I reviewed the Directives of Ethics Boards of Hacettepe University and in regard to these directives it is not necessary to obtain permission from any Ethics Board in order to carry out my thesis study; I accept all legal responsibilities that may arise in any infringement of the directives and that the information I have given above is correct.	
I respectfully submit this for approval.	
Ali ŞAHİN Name-Surname/Signature	

Student Information	Name-Surname	ALİ ŞAHİN	
	Student Number	N17141688	
	Department	Political Science and Public Administration	
	Programme	Public Administration	
	Status	PhD <input checked="" type="checkbox"/>	Combined MA/MSc-PhD <input type="checkbox"/>

SUPERVISOR'S APPROVAL

Prof. Dr. Uğur SADIOĞLU
APPROVED
(Title, Name Surname, Signature)

EK 5: ORJİNALLİK RAPORU

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-21
		Yayın Tarihi Date of Pub.	04.01.2023
	FRM-DR-21 Doktora Tezi Orijinallik Raporu <i>PhD Thesis Dissertation Originality Report</i>	Revizyon No Rev. No.	02
		Revizyon Tarihi Rev.Date	25.01.2024

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA	
Tarih: 24/04/2024	
Tez Başlığı: Deniz Güvenlik Politikalarının Kamu Politikaları Analizi: Türkiye Örneği	
Yukarıda başlığı verilen tezimin a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 243 sayfalık kısmına ilişkin, 22/04/2024 tarihinde tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda işaretlenmiş filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 4 'dür.	
Uygulanan filtrelemeler**:	
1. <input checked="" type="checkbox"/> Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Kaynakça hariç	
3. <input checked="" type="checkbox"/> Alıntılar hariç	
4. <input type="checkbox"/> Alıntılar dâhil	
5. <input checked="" type="checkbox"/> 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç	
Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tezimin herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumlarda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.	
Gereğini saygılarımla arz ederim.	
Ali Şahin Ad-Soyad/İmza	

Öğrenci Bilgileri	Ad-Soyad	ALİ ŞAHİN	
	Öğrenci No	N17141688	
	Enstitü Anabilim Dalı	Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı	
	Programı	Kamu Yönetimi	
	Statüsü	Doktora <input checked="" type="checkbox"/>	Lisans Derecesi ile (Bütünlük) Dr <input type="checkbox"/>

DANIŞMAN ONAYI

UYGUNDUR.

Prof.Dr. Uğur SADIOĞLU

(Unvan, Ad Soyad, İmza)

**Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları İkinci bölüm madde (4)/3'te de belirtildiği üzere: Kaynakça hariç, Alıntılar hariç/dâhil, 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç (Limit match size to 5 words) filtreleme yapılmalıdır.

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-21
		Yayın Tarihi Date of Pub.	04.01.2023
	FRM-DR-21 Doktora Tezi Orijinallik Raporu <i>PhD Thesis Dissertation Originality Report</i>	Revizyon No Rev. No.	02
		Revizyon Tarihi Rev.Date	25.01.2024

TO HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
DEPARTMENT OF POLITICAL SCIENCE AND PUBLIC ADMINISTRATION

Date: 24/04/2024

Thesis Title (In English): **Public Policy Analysis of Maritime Security Policies: The Case of Turkey**

According to the originality report obtained by myself/my thesis advisor by using the Turnitin plagiarism detection software and by applying the filtering options checked below on 22/04/2024 for the total of 243 pages including the a) Title Page, b) Introduction, c) Main Chapters, and d) Conclusion sections of my thesis entitled above, the similarity index of my thesis is 4 %.

Filtering options applied**:

- Approval and Declaration sections excluded
- References cited excluded
- Quotes excluded
- Quotes included
- Match size up to 5 words excluded

I hereby declare that I have carefully read Hacettepe University Graduate School of Social Sciences Guidelines for Obtaining and Using Thesis Originality Reports that according to the maximum similarity index values specified in the Guidelines, my thesis does not include any form of plagiarism; that in any future detection of possible infringement of the regulations I accept all legal responsibility; and that all the information I have provided is correct to the best of my knowledge.

I respectfully submit this for approval.

Ali ŞAHİN

Student Information	Name-Surname	Ali ŞAHİN	
	Student Number	N17141688	
	Department	Political Science and Public Administration	
	Programme	Public Administration	
	Status	PhD <input checked="" type="checkbox"/>	Combined MAMSc-PhD <input type="checkbox"/>

SUPERVISOR'S APPROVAL

Prof. Dr. Uğur SADIOĞLU

APPROVED
(Title, Name and Surname, Signature)

**As mentioned in the second part [article (4)3] of the Thesis Dissertation Originality Report's Codes of Practice of Hacettepe University Graduate School of Social Sciences, filtering should be done as following: excluding reference, quotation excluded/included, Match size up to 5 words excluded.