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

GÜNEY ÇİN DENİZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞILAŞTIRMALI BİR BAKIŞ

SİNAN KAN
1188212107

TEZ DANIŞMANI
DR. ÖĞR. ÜYESİ EMRE KALAY

EDİRNE-2022

Tezin Adı: Güney Çin Denizi'ndeki Deniz Haydutluğuna Karşılaştırmalı Bir Bakış
Hazırlayan: Sinan KAN

ÖZET

Uluslararası deniz hukuku bağlamında yaşanan gelişmeler bilindiği üzere çeşitli uluslararası gelişmeler doğrultusunda değişmektedir. Bu bağlamdan hareketle tıpkı insan haklarının gelişiminde olduğu gibi deniz hukuku bağlamında da birçok düzenleme yapılmıştır. Bu deniz hukukunu konularından birisi de deniz haydutluğudur.

Deniz haydutluğunun tarihsel arka planında devlet destekli ya da devlet desteği olmaksızın yapılması söz konusu olmuştur. Bu durum tanımların farklılaşmasını beraberinde getirmiştir. Geçmişten bugüne yapılan bu olay silsilesi karşımıza bu konuyla ilgili mücadele alanlarını getirmektedir. Günümüzde bu mücadele alanlarından biri Güney Çin Denizi olmuştur.

Güney Çin Denizi'nin yanında uluslararası deniz taşımacılığında tarihsel önemi olan başka bir bölge de Aden Körfezi olmuştur. Aden Körfezi'nin çevre ülkeleri ve bulunduğu coğrafi konumun yanında çok etkin bir güç olmaması sebebiyle birçok deniz haydutluğu faaliyetleri gerçekleşmektedir.

Bu bağlamda uluslararası ilişkiler teorisyenlerinden Barry Buzan tarafından ortaya atılan kavramlardan biri olan Bölgesel Güvenlik Kompleksi karşımıza ele alınan iki bölgenin de benzerliklerini, farklılıklarını ve sorunlarını ele almaya sağlayacak teorik altyapıyı sağlayacaktır.

Çalışma içerisinde deniz haydutluğunun tarihsel ve kavramsal arka planına değinilecektir. Bölgesel Güvenlik Kompleksi merkezli Güney Çin Denizi ve Aden Körfezinde özellikle geçmişten bugüne devam eden deniz haydutluğunun boyutları aktarılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Bölgesel Güvenlik Kompleksi, Deniz Haydutluğu, Korsanlık, Güney Çin Denizi, Aden Körfezi.

Name of Thesis: A Comparative Overlook on Maritime Banditry in South China Sea

Prepared by: Sinan KAN

ABSTRACT

As it is known, developments in the context of international maritime law are changing in line with various lived events. Based on this context, many regulations have been made in the context of maritime law, just as in the development of human rights. One of the issues involving this maritime law is sea banditry.

In the historical background of piracy, it was possible to do it with or without state support. This situation has brought about the differentiation of definitions. This sequence of events from the past to the present brings us the areas of struggle related to this issue. Today, one of these areas of struggle has been the South China Sea.

Besides the South China Sea, another region of historical importance in international shipping was the Gulf of Aden. Due to the fact that the Gulf of Aden is not a very effective power in addition to the surrounding countries and its geographical location, many piracy activities take place.In this context, the Regional Security Complex, which is one of the concepts put forward by Barry Buzan, one of the theorists of international relations, will provide us with the theoretical infrastructure to address the similarities, differences and problems of the two regions under consideration.

In the study, the historical and conceptual background of piracy will be mentioned. The dimensions of the piracy, especially in the South China Sea and the Gulf of Aden, centered on the Regional Security Complex, will be conveyed from the past to the present.

Keywords: Regional Security Complex, Sea Banditry, Piracy, South China Sea, Gulf of Aden.

İÇİNDEKİLER

ÖZET ..... **i**

ABSTRACT ..... **ii**

ÖNSÖZ ..... **v**

KISALTMALAR TABLOSU ..... **vi**

GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM **4**

KAVRAMSAL ÇERÇEVE **4**

1.1. Çalışmanın Analitik Yapısı **4**

1.2. Kapsam ve Tezin Önemi **6**

1.3. Yöntem **6**

1.4. Teorik Çerçeve **7**

İKİNCİ BÖLÜM **14**

DENİZ HAYDUTLUĞU, KORSANLIK VE ULUSLARARASI ANTLAŞMALAR **14**

2.1.İlk Çağlar'da Korsanlık ve Deniz Haydutluğu **14**

2.1.2. Orta Çağ'da Korsanlık ve Deniz Haydutluğu **19**

2.1.3. 18. ve 19. Yüzyıllarda Korsanlık ve Deniz Haydutluğu **25**

2.1.4. Diğer Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Faaliyetleri **26**

2.2. Uluslararası Anlaşmalar **29**

2.2.1. 1856 Taslak Çalışması Sonrası Hukuksal Gelişmeler (1856-1956).. 30

2.2.2. Uluslararası Hukuk Komisyonu Taslak Çalışması ve Sonrası Düzenlemeler (1956-1988) 33

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 37

GÜNEY ÇİN DENİZİ VE BÖLGE ÜLKELERİ 37

3.1. Güney Çin Denizi'nin Coğrafi Durumu 37

3.2. Güney Çin Denizi Tarihi..... 37

3.1.2. İkinci Dünya Savaşına Kadar Güney Çin Denizi Tarihi 38

3.2.2. İkinci Dünya Savaşı ve Sonrasında Güney Çin Denizi Tarihi 40

3.2.3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin Etkileri ve Güney Çin Denizi Tarihi..... 42

3.3. Güney Çin Denizinin Önemi 43

3.3.1. Güney Çin Denizi'nin Siyasi ve Askeri Önemi 44

3.3.2. Güney Çin Denizi'nin Ulaşım Açısından Önemi 45

3.3. Güney Çin Denizi'ndeki Balıkçılık 46

3.3.4. Güney Çin Denizi'nde Potansiyel Hidrokarbon Kaynaklar 47

3.4. Güney Çin Denizindeki Bölge Ülkeleri..... 48

3.4.1. Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC)..... 48

3.4.2. Tayvan 50

3.4.3. Vietnam 50

3.4.4. Filipinler 53

3.4.5. Malezya 57

3.4.6. Brunei 58

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM 60

GÜNEY ÇİN DENİZİ VE ADEN KÖRFEZİNDE DENİZ HAYDUTLUĞU 60

4.1. Güney Çin Denizi Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Tarihi 60

4.2. Güney Çin Denizi'nde Deniz Haydutluğu 64

4.3. Aden Körfezinde Korsanlık ve Deniz Haydutluğu 71

4.4. Aden Körfezinde Deniz Haydutluğu 80

4.5. İki Bölgenin Karşılaştırılması 89

SONUÇ 94

KAYNAKÇA 97

ÖNSÖZ

Beni yetiştiren ve bugüne gelmemi sağlayan her zaman beni destekleyen ve yanımda olan babam Hayri KAN ve zamansız kaybettiğimiz annem Sadegül KAN; bana ikinci bir anne olan ve desteğini hiç esirgemeyen ablam Sinem BAYAT'a teşekkür ediyorum. Tezimi bitirmemde katkısı olan, ümidimi kestiğim anda beni teşvik eden sevgili eşim Güneş KAN'a şükranlarımı sunuyorum.

Tezin şekillenmesi bağlamında beni her zaman doğru yönlendiren saygıdeğer tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Emre KALAY'a; tez jürimde olan ve yüksek lisans eğitimimde bana yeni ufuklar açan Dr. Öğr. Üyesi Serap Yolcu YAVUZ'a; lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca maddi ve manevi anlamda her zaman yanımda olan ve desteğini kesmeyen araştırma görevlisi Tolga ERDEM'e sonsuz teşekkür ediyorum.

Bunlara ek olarak, tez yazım sürecinde sürekli akıl danıştığım, tez döneminde yaşadığım iniş-çıkışlarda bana yardımcı olan değerli Rovshen MEREDOV ve değerli Ahmet Yavuz GÜRLER'e teşekkür ederim.

KISALTMALAR TABLOSU

AB	Avrupa Birliği
AfBir	Afrika Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ASEAN	Güneydoğu Asya Ülkeler Birliği
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMKSK	Birleşmiş Milletler Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Komisyonuna
CTF	Birleşik Görev Gücü 150
ÇHC	Çin Halk Cumhuriyeti
GÇD	Güney Çin Denizi
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
ICU	İslam Mahkemeleri Birliği
IMB	Uluslararası Denizcilik Bürosu
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IRTC	Uluslararası Tavsiye Edilen Transit Koridoru
MARLO	NATO Denizcilik Merkezi ve Denizcilik İrtibat Bürosu
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
MÖ	Milattan Önce
MS	Milattan Sonra
MSCHOA	Afrika Boynuzu Güvenlik Merkezi
SLOC	Deniz İletişim Hatları
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TDK	Türk Dil Kurumu
TFG	Federal Geçiş Hükümeti-Somali
UKMTO	Birleşik Krallık Deniz Ticaret Operasyonları
WFP	Birleşmiş Milletler Dünya Gıda Programı

GİRİŞ

Uluslararası denizler ve deniz taşımacılığı bugünün küreselleşen dünyasında önem arz eden noktalardan birisidir. Bu durumun nedenleri esasında gelenekselleşen ticaret yollarından ziyade daha çok alternatif güzergahlara devletlerin ve ulus ötesi şirketlerin yönelmesi sayesinde gerçekleşmektedir. Tabi bu durum haliyle bu yolların kontrol edilmesiyle beraber dünyada etkin hegemon güç olabilmeyi de olanaklı hale getirmektedir.

Dünya üzerinde ticaret yollarındaki mücadele geçmişten günümüze devam etmektedir. Bu bağlamda bilinen alternatif arayışlarına dair en önemli olay Coğrafi Keşiflerdir. Bunların yanında konjonktürel dünya içi güç dengelerinin değişimi de 20. ve 21. yüzyıllar içerisinde etkiler oluşturmuştur. Bu etkiler ya da yaşanan tüm bu gelişmelere rağmen dünya içi refah seviyesi dengesizliği ve kuzey-güney ülkeleri arasındaki ekonomik dengesizlikler vb. durumlar ekonomisi kötü olan devletlerin vatandaşlarını bu taşımacılığı engelleme yoluna sevk etmiştir. Geçmişten beridir devam edegelen bu sorunlar "deniz haydutluğu" olarak adlandırılmaktadır.

Deniz haydutluğu faaliyetlerinin ağırlıklı olarak görüldüğü bölgelerden bazıları Güney Çin Denizi (GÇD) ve Aden Körfezi'dir. Bu bağlamda bahse konu olacak ve yoğun deniz haydutluğunun yaşandığı GÇD'nin kendine özgü özellikleri bulunmaktadır. Bunlardan bazıları sığ sulara sahip olması, bölgede çok fazla boğazların oluşu ve bunun bağlamında bölgede kontrol sağlanabilmenin zorlaşması gibi durumlar söz konusudur. Küçük teknelerin daha kolaylıkla hareket etmesi yanında büyük teknelerin hareketleri zorlaşmaktadır. Bölgede belirgin hakimiyet kurulumu söz konusu olmamakla beraber emperyal Avrupa'nın etkisinin sürmesiyle geçici kontrol sağlanması söz konusu olmuştur.

Afrika kıtasında yer alan Aden Körfezi de genellikle kıta genelinde var olan ekonomik sorunların yoğunluk göstermiş olduğu coğrafyada bulunmaktadır. Körfez etrafında güçlü ve egemen bir devlet etkisi görülmemektedir. Bu durum beraberinde

bölgeye müdahale etmek isteyen çeşitli güçlerin etkisini çekmektedir. Bu bağlamdan hareketle bölgenin kaynaklarından yararlanmak isteyen güçlere karşı bölge insanlarının deniz haydutluğu faaliyetlerini tercih etmeleri söz konusu olmuştur.

Aden Körfezi'nin aslında Kızıldeniz ile olan bağlantısı ve uluslararası deniz taşımacılığındaki önemi tıpkı kendisiyle aynı bölgede yer alan Basra Körfezi'yle eşdeğer tutulabilir. Başka bir deyişle bölgedeki farklı güç gruplarını dengede tutmak isteyen ya da oralardaki kaynaklardan yararlanmak isteyen güçlerin bu sahipsiz alanlarda etkinliklerini artırmaları ya da deniz haydutluğu konusunda yeterince çaba göstermedikleri söz konusudur.

Siyasi açıdan GÇD'den bakılınca 20. yüzyıl itibarıyla Çin'deki komünist rejimin iktidarını sağlamlaştırmasından sonra Mao döneminde bir bölgesel güç yapılanmasına ulaşmıştır. Devlet gücünün yükselmesinden dolayı korsanlık faaliyetlerinin azalması gerektiği tahmini yapılmıştır. Fakat bölgedeki devletlerin Çin'in neredeyse bölgenin tamamında hak talep etmesinden dolayı korsanlarla organize bir şeklide sorunlu devletlerin mücadele etmesi söz konusu olmamaktadır.

Bunun yanında Aden Körfezi bağlamında bakıldığında da siyasi anlamda güçlü bir devlet yapısının olmaması ve bölgede yeni kurulan devletlerin istikrarsız yönetimler oluşturması hatta yer yer iç savaşla mücadele etmeleri sorunları artırmıştır. Bu da haliyle bölgedeki insanları deniz haydutluğu faaliyetleri yürütmeye etmiştir.

Deniz haydutluğu faaliyetleri dünya genelinde özellikle devlet otoritesini oluşturmada sorun yaşayan ülkelerde ortaya çıkmıştır. Bu sorunun yanında ekonomik bağlamdaki gelir eşitsizliği, yolsuzluk ve yoksulluk gibi nedenlerde de insanlar farklı arayışlara yönelmişlerdir. Deniz haydutluğu faaliyetleri sadece belirli coğrafi alanlarda değil dünyadaki çok devletin ortaklaşa kullanmaya çalıştığı sularda ve denizaşırı sularda da zamanla çatışma konusu olmuştur. Bu bağlamdan hareketle

bölgedeki aktif politika izlemek isteyen devletlerin çeşitli haydutluk girişimlerinde bulunduğu gözlenmiştir.

Tez çalışmasının ilk bölümünde her şeyden önce teorik altyapıyı sağlayacak olan Bölgesel Güvenlik Kompleksi'nin içeriğine değinilecektir. Bu bağlamda teorik oluşturulacak çerçeve dünya üzerinde var olan iki bölgeye dair incelenecek sorunların tercihini göz önüne getirecektir.

Bunlara ek olarak ikinci bölümde Korsanlık ve Deniz Haydutluğu tanımlamaları yapılacaktır. Bu bağlamda tarihsel geçmişe de girilerek içeriğe yönelik çıkarımlar net hale gelecektir. Bunu yaparken İlk Çağlardan Günümüze kadar gelecek olaylara değinilmeye çalışılmaktadır. Takibinde Korsanlık ve Deniz Haydutluğu faaliyetlerine karşı yapılan mücadelenin hukuki altyapı örnekleri ele alınacaktır.

Üçüncü Bölümde Güney Çin Denizi'ne dair bölgenin coğrafi tanımlaması ve yapısı aktarılmaya çalışılacaktır. Takip eden bölümde anlatılacak Aden Körfezi'nin aksine Güney Çin Denizi'nde çok fazla kıyı ülkesi bulunmaktadır. Bölgenin var olan altyapısı yanında öneminin olmasından dolayı da ekstra önemi bulunmaktadır.

Dördüncü Bölümde Güney Çin Denizi ve Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerinden örnekler bazı coğrafi tanımlamalar yapılacaktır. Özellikle her iki bölgenin kendisine has özgü özellikleri olması sebebiyle karşılaştırılması da söz konusudur. Buna ihtiyaç bulunmaktadır. Çünkü Bölgesel Güvenlik Kompleksi üzerinden oluşturulacak teori altyapısı beraberinde farklılaşmaları ve aynı noktaları belirtmeyi gerektirir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. Çalışmanın Analitik Yapısı

GÇD'ndeki deniz haydutluğu faaliyetleri incelenecektir.

- Deniz haydutluğu nedir?

Antik çağlardan beri gerçekleşen ve günümüzde Batı Afrika, Afrika Boynuzu gibi coğrafi alanlarda yoğunlukla varlığı hissedilen ve hem kıyı devletlerini ve bölgesel ülkeleri hem de dünya ticaretini etkileyen ulusal ve uluslararası sularda gerçekleşen faaliyetlerdir. Bu faaliyetler saldırganlık, yağma, taciz vb. bu tür olaylarıdır.

- Deniz haydutluğunun tarihsel gelişimi ve bununla mücadele yöntemlerindeki uluslararası düzenlemeler nelerdir?

Ulus devletleşme sürecine kadar dünyadaki korsanlık faaliyetleri hususunda belirgin bir sonuç alınamamıştır. 1856 yılındaki Paris Deklarasyonu ile beraber hareket etme eğilimindeki devletlerin çalışmaları paralelinde -Deniz Haydutluğu'na dair- uluslararası düzenlemeler getirilmiştir.

- GÇD neden önemlidir?

GÇD'nin coğrafi olarak konumu tarihsel bağlamda var olan devlet yapılarının mücadeleleri ile ilişkilidir. Bununla beraber zaman zaman Çin devlet yapısının etkinlik kazanması ile zaman zaman da dünyadaki hegemon gücün etki kurma çabası bağlamında önem kazanan bir coğrafi alandır. Bunların haricinde de

dünya genelindeki küresel ticaretin akış yollarının güvenliği açısından da ekstra önemi mevcuttur.

- GÇD'ndeki deniz haydutluğu neden ortaya çıkmıştır?

GÇD'ndeki deniz haydutluğunun oluşma sebepleri bölgedeki ülkelerin güçsüzlüğü, insan hareketlerinin sınırlılığı, yolsuzluk, fakirlik ve gelir adaletsizliği gibi konular yüzünden çıkmıştır.

- Aden Körfezi'nin Önemi ve Deniz Haydutluğu Neden Ortaya Çıkmıştır?

Aden Körfezi'nin bulunduğu coğrafyayla ilintili olarak uluslararası deniz taşımacılığında geçiş güzergahı olarak yer almaktadır. Özellikle Süveyş Kanalı'ndan aktif geçen gemilerin tarihsel anlamda çok önemi olduğu gibi günümüzde de önemli biçimde yadsınamaz bir hali bulunmaktadır.

Buradaki deniz haydutluğu faaliyeti ise bölgede hegemon bir gücün olmayışı, bunların yanında bölgedeki devletlerin özellikle Somali, Eritre vb. nin güçsüz devlet yönetimine sahip olmaları gibi nedenlerden dolayı insanların deniz haydutluğu faaliyetlerine yönelmeleri söz konuş olmaktadır.

- GÇD ve Aden Körfezindeki Deniz Haydutluğu Faaliyetleri Arasındaki Benzeyen ya da Farklılaşan Yönler Nelerdir?

GÇD ve Aden Körfezi'ne dair gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetleri esasında klasikleşen haliyle deniz haydutluğu olarak adlandırılmalarının yanında yeni kurulan devletlerin egemenlik ve uluslararası sulardan yararlanma koşullarını içeriyor olmasından kaynaklıdır. Tabi bunların yanında GÇD'ye özgü olan Çin gibi

bir süper güç devi adayının bulunması, Aden Körfezi'nde ise böyle bir güç olmayışı gibi nedenler birbirlerinden ayırt edici noktalardandır.

Çalışması planlanan bu tez ile GÇD coğrafyasında ve Aden Körfezinde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri ve faaliyetlerle ilgili mücadelenin bölge güvenliğine etkileri ortaya çıkarılacaktır. Hipotez olarak GÇD'ndeki ve Aden Körfezindeki deniz haydutluğu faaliyetleri ve bölgesel güvenliğe etkisi aktarılacaktır. GÇD'ndeki ve Aden Körfezindeki deniz haydutluğu faaliyetleri bağımsız değişken, bölgesel güvenliğe etkileri bağımlı değişkendir.

1.2. Kapsam ve Tezin Önemi

Bu çalışmanın amacı, GÇD'deki ve Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetleri ve bu faaliyetlerle bölgesel ve uluslararası mücadele yollarına bir bakış açısı kazandırmaktır.

GÇD ve Aden Körfezi'nde deniz haydutluğunun bölgelerdeki askeri, ekonomik, sosyolojik ve politik sebepleri araştırılarak elde edilen sonuçlar değerlendirilecektir. Bu sonuçların deniz haydutluğunun önlenmesi ve deniz hukukunun yeterliliğinin değerlendirilmesinde yardımcı olacağı düşünülmektedir. Bu bölgenin uluslararası deniz ticaretindeki rolü göz önüne alındığında bölgedeki deniz haydutluğunun önlenmesinin dünya ticaretini geliştireceği düşünülmektedir.

1.3. Yöntem

Konuyla ilgili, yerli ve yabancı araştırma eserleri, makaleler, yerel ve ulusal gazeteler, yüksek lisans ve doktora tezleri incelenecektir. Elde edilen veriler ayrıntılı olarak değerlendirilip objektif sonuçlara varılmaya çalışılacaktır. Bu çalışma yapılırken birincil ve ikincil kaynaklar İngilizce ve Türkçe metinler üzerinden çıkarımlar yapılması hedeflenmektedir.

1.4. Teorik Çerçeve

Çalışmaya dair yararlanacak çerçeve teori Bölgesel Güvenlik Kompleksi olacaktır. Kopenhag Okulu'nca türetilen bu kavram elimizdeki karşılaştırmayı sağlayacak unsur olacaktır.

Bölgesel Güvenlik Kompleksi, 1990'lı yıllar itibariyle Kopenhag Okulu'nca tartışılagelen ve güvenliği tanımlarken bölgenin dinamiklerinin de önemini ortaya koyan teoridir. Buna göre anlatılması hedeflenen herhangi bir bölgedeki aktörlerin güvenlik tercihleri de söz konusudur. Konuya dair Huysmans, teoriyi coğrafi tanımlayıp, içerdiği güvenlik tercihlerinin de bağımlı olduğu bir bölgesel güvenlik sistemi olarak tanımlaması söz konusudur.

Teorisyen Buzan ise merceği dünya geneline endeksleyerek tüm devletlerin birbirine bağımlılığını öne sürmüştür. Ortaya çıkan ya da çıkması muhtemel tehditlerin ve güvensiz ortamın devletlerin birbirleriyle yakınlık/uzaklık ilişkisiyle ilintili olduğunu aktarmıştır. Söz gelimi, denize kıyısı olan bir A ülkesi ile B ülkesinin; denizle irtibatı olmayan kara ülkesi C'ye göre bağımlılığı eş değer değildir. A ile B'nin kıyı şeridinde yaşanacak olumlu/olumsuz her durum iki devleti de birbirine bağımlı hale getirmiştir. Bu yaklaşıma göre anarşi ve coğrafi bölümlere göre bölgesel kompleksler ortaya çıkmaktadır.

Teorik çerçevede öne sürülen var olan teorilerin yıllar geçtikçe değişkenliği de söz konusu olmuştur. 1995 öncesinde güvenlik algıları ve güvenlik kaygıları birbirinden bağımsız düşünülemeyen devletler grubunun oluşturduğu yapı bölgesel güvenlik kompleksini oluşturuyorken; güvenlikleştirme ve güvenlik-dışılaştırma süreçlerinde birbirinden bağımsız düşünülemeyen bireyler olarak güvenlik kompleksi ortaya çıkmaktadır. Konuyla ilgili çalışma Buzan ve Waever'in 2003'deki Regions and Powers: the Structure of International Security kitabında yer almıştır. İki yazar

dünyayı belli güvenlik komplekslerine ayırıp farklı güvenlik olgularını analiz etmiştir.[1]

Kopenhag Okulu var olan çalışmalara alt katman olarak üç farklı yaklaşım da katmıştır. Bunlar da temeli itibariyle güvenlikleştirme kavramı, güvenliğin sektörel analizi ve bölgesel güvenlik kompleksleridir. Güvenlikleştirme kavramı içerik olarak belli sosyal süreçlerin sonucunda ortaya çıkar. Güvenlikleştirici hale getiren aktör bu noktada rol oynamaktadır.

Sektörel Güvenlik Analizi ise askeri, ekonomik, toplumsal, çevresel ve siyasi olmak üzere 5 farklı alan üzerinden değerlendirilmektedir. Var olan kurgusal tanımlamalar yanında sektör içi tehditler nesne ile güvenlik ilişkilerince değişkenlik göstermektedir. Bu tanıma göre "askeri sektör karşımıza kuvvete dayalı ilişki ağını; siyasi sektör, yetki, yönetim statüsü ve tanınmaya dair ilişkiyi; ekonomik sektör kolektif kimliği ve çevresel sektör de insan faaliyetleri ile gezegenin biyosferi arasındaki ilişkileri ile ilgilidir".[2]

Barry Buzan tarafından üretilen bölgesel güvenlik kompleksi ise "ulusal güvenlik yapılarını bir bütün halinde, temel güvenlik sorunları birbiriyle ilintili devletler grubu" tanımlamasıyla oluşturulmuştur. 2003 yılı içinde tanımın Waever katkısı ile beraber yaklaşımı ile "temel güvenlikleştirme ya da güvenlik dışı süreçleri, güvenlik sorunlarının birbirinden ayrı anlaşılmasının güç veya çözülmesinin mümkün olmayacak kadar birbirleriyle ilişkili olan aktörler/birimler bütünü" olarak tanımlanmaktadır.[3]

---

[1] Başar Baysal ve Çağla Lüleci, "Kopenhag Okulu ve Güvenlikleştirme Teorisi", Güvenlik Stratejileri, Yıl:11, Sayı:22, 2015, s.73-74.

[2] Sinem Akgül Açıkmeşe, "Güvenlik Çalışmalarında Değişim" *Strateji ve Güvenlik*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir 2012, ss. 106-108.

[3] Rüştü Kaya, "Orta Asya 'Bölgesel Güvenlik Kompleksi' ve Şangay İşbirliği Örgütü'", *Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi*, Cilt 7, Özel Sayı, Temmuz 2019, ss. 55-56.

Uluslararası ilişkiler disiplinindeki teorilerin yetersizliğinden dolayı güvenlik ilişkilerine dair bölgesel teoriler ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda genelde realizm merkezli çıkarımların ve siyasi karar alıcıların öne çıkması söz konusu olmuştur.[4] Buna karşın ortaya çıkan konjonktürel değişimin söz konusu olması Bretton Woods krizi ve Vietnam Savaşı'nın etkisine karşın Avrupa Topluluğu'nun bölgesel entegrasyon farkına ek olarak yeni devletlerin bağımsızlıklarını ilan etmeleri dünya üzerinde trendi bölgesel olayları/olguları algılamaya yönelik çevirtmiştir.[5]

Bölgesel güvenlik kompleksleri yaklaşımını oluştururken var olan tarihsel ve sistematik arka plandan hareketle Buzan ve Waever hamle yapmaktadırlar. Tarihteki sömürgecilik zamanında emperyal güçlerin dünyayı kendilerine ait algılamalarından hareketle onların haricindeki bağımsız bölgesel güvenlik olgularının halinin sınırlılığı söz konusu olmuştur. Soğuk Savaş zamanında da iki kutbun kendi etki alanlarına dair etkileşimi söz konusu hale gelmiştir.[6]

Sömürgecilik dönemi sonrası yeni bağımsız devlet oluşumları bölgesel güvenliğe dair yeni soru işaretlerini de beraberinde getirmiştir. Özellikle devletlerin siyasi arenadaki bağımsızlık tercihleri, toprak talepleri, var olan sınırlarından yararlanma hakları gibi durumlar önem kazanmıştır. Bu bağlamda süper güçlerin de temkinli davranmaları bölgesel krizlerin daha çok dünya gündeminde yer almasına olanak sağlamaktadır. Soğuk Savaş'ın bitişiyle beraber var olan güç boşluğu alanlarında yerel güçlerin etkisi artmıştır. Bu durum beraberinde bölgesel güvenlikle ilgili dinamiklerin ayrışmasına ve bölgesel güçlerin daha çok sorumluluk almasına fırsat sağlamıştır.

---

[4] Raimo Vayrnen, "Regionalism: Old and New", *International Studies Review*, 2003, Cilt 5, Sayı 1, s.25-28

[5] Robert E. Kelly, "Security Theory in the "New Regionalism", *International Studies Review* Vol 9, No 2, Summer 2007, s. 198.

[6] Barry Buzan-Ole Waever, *Regions and Powers: The Structure of International Security*, Cambridge: Cambridge University Press, s.15-16.

Soğuk Savaş sonrası döneme dair yaşanan tartışmalardan birisi de dünyanın gidişatının ne yöne evirileceği söz konusudur. Buzan ve Waever neorealist çerçeveye karşı görüş öne sürerek birden çok devletin ittifak oluşturarak farklı bir kutup oluşturma eğilimine girebileceklerini öngörmektedirler. Bu bağlamda Soğuk Savaş dönemine dair kutup oluşturan ABD ve SSCB'nin yanında büyük güç olan Çin, Almanya ve Japonya'nın etkin olduğu dönem çıkarımında bulunmaktadırlar (2+3). Soğuk Savaş dönemini takiben de ABD yanında (İngiltere/Almanya/Fransa-AB, Çin, Japonya ve Rusya) ile onların haricindeki bölgelerin etkileri olarak çıkarıma oluşturmuşlardır(1+4+bölgeler).[7]

Bunun yanında her iki uzman (Waever ve Buzan) bölgeselci yaklaşıma dair ve bölgesel güvenlik ilişkilerinin önem kazanma halini iki varsayımla açıklamaktadırlar. Öncelikle Soğuk Savaş sonrası dönemde süper güç rekabetinin olmayışı ile beraber küresel güçlerin dünyadaki diğer bölgelerde hegemonya kurma ihtimalleri düşmüştür. Buna ek olarak da küresel güçlerin kendi kamuoylarına dair devletlerinin dünyadaki diğer bölge sorunlarına dair askeri müdahale vb. sine girmemelerini istemektedirler. Bu da haliyle bölgesel devletlere hareket alanı kazandırmaktadır.[8]

Bölgesel Güvenlik Kompleksleri Teorisi esasında şuna dair ortaya çıkmıştır. Var olan tehlikelerin yakın kısımlarda, uzun kısımlara göre daha kolay yayıldığı için karşılıklı güvenlik bakımından bağımlılık doğal anlamdan bölgesel güvenlik açısından daha sıkı olacaktır. "*Tarihsel olarak bütün devletler komşularının niyetlerinden ve kapasitelerinden kaygı duymuşlardır. Güvenlikleştirme süreçleri ve dolayısıyla karşılıklı güvenlik bağımlılığının derecesi bu kompleksler içindeki aktörler arasında dış aktörlere göre daha yoğun hale gelmiştir.*"[9] Güvenlik konusu ortak coğrafyayı paylaşan faktörlerin güçlü bir haliyle olduğu bir olgudur. Güvenlik

[7] Buzan-Waever, a.g.e., s.34-37.

[8] Buzan-Waever, a.g.e., s.10-11.

[9] Buzan-Waever, a.g.e., s.4

ilişkilerine dair etkili olgu coğrafi yakınlıktır. Bu olgu güvenlik paralelindeki diğer sektörlerle de ilişkilidir. [10]

Güvenlik araştırmaları/çalışmaları esasında iki analiz seviyesiyle ölçülmüştür: Ulusal güvenlik ve küresel güvenlik. Ulusal güvenlik, güvenlik ilişkilerindeki karşılıklı olmasından dolayı sadece değerlendirilebilecek bir olgu değildir. Ulusların güvenliği kendilerinden kaynaklanan dinamiklerle ilintili değildir bu olgu genelde kendilerinin dışındaki olgulardan gelen tehditlerle söz konusu olmuştur. Bu tehditlerin gerçekleşmesi komşu devletlerden ya da yakın coğrafyası paralelinden kaynaklanabilme hali de söz konusudur. Küresel güçlerin başka bölgelerdeki olaylara müdahale etmeleri olgusu bütünleşmiş bir hal oluşturmamıştır. Bu iki analizi karşısında bölgesel düzeyde, devletler ve diğer aktörlerin güvenlikleri iç içe geçmiş ve ilişkili duruma gelmiştir.[11]

Bölgesel güvenlik kompleksleri teorisi, bölgeleri salt güvenlik üzerinden ele almaktadır. Bu bağlamda bölgesel güvenlik komplekslerinin sınırları belirlenirken salt güvenlik ilişkileri ön planda bulundurulmaktadır. Bu durum paralelinde bazen bölgesel güvenlik komplekslerine dair sınırlar bölgedeki doğal, gerçek, kültürel, coğrafi veya tarihsel sınırlarıyla kesişmeyebilir. Bu bağlamda bölgesel güvenlik kompleksi olarak bölgenin tanımlanabilmesi için, bir gurup devletin ya da diğer aktörlerin/birimlerin, kendilerini, çevresindeki güvenlik bölgelerinden farklılaştıracak ve birbirleriyle ilişkili birleştirecek derecede bir karşılıklı güvenlik bağımlılığının varlığının söz konusu olması gerekmektedir.[12] Bölgesel kompleks içinde bölgedeki güç dağılımı, köklü tarihsel ilişkileri, sınır anlaşmazlıkları vb sinden

[10] Buzan-Waever, a.g.e., s.30

[11] Buzan-Waever, a.g.e., s.43.

[12] Buzan-Waever, a.g.e., s.47.

etkilenebilir. Başka bir deyişle bölge aktörleri arasındaki rekabet, güç dengesi ve işbirliği vb her bir etmenin etkisi olabilir.[13]

Bölgesel güvenlik kompleksinin içinde güvenlikleştirme olgusuna dair dinamikler de mevcut olmalıdır. Bölgesel aktörlerin birbirlerini güvenlik tehdidi görmesi bir açıdan güvenlikdışılaştırma gibi durumlarda işbirliğine dayalı güvenlik toplulukları ortaya çıkabilmektedir. [14] Bölgesel güvenlik komplekslerinde istisnasız bölgesel düzeyde aktif bir güvenlikleştirme olgusunun varlığı gerekir. Bölgedeki güvenlik ilişkileri kalıplarının oluşmasında bölge aktörlerinin bir sorunu ortak bir güvenlik tehdidi olarak algılaması kolektif güvenlikleştirmeleri (olumlu güvenlikleştirme), bölgesel aktörlerin doğrudan birbirlerini güvenlik tehdidi algılayıp inşa ettikleri (olumsuz güvenlikleştirme) de olabilir.[15] Buzan ve Waever'in araştırmalarında yer almasa da bir bölgesel güvenlik kompleksinde olumlu ve olumsuz güvenlikleştirme olgusu aynı anda etkili olabilir. Bölge aktörleri ortak sorunu güvenlikleştirerek işbirliği yaparken başka bir yandan birbirlerini de güvenlikleştirme yoluna gidebilmektedirler.

Buzan ve Waever'a göre aynı küresel sistemdeki gibi bölgesel güvenlik komplekslerinde de kutuplar ortaya çıkabilir. Bu durum bölgesel güvenlik kompleksi içindeki aktörler arası rekabet veya işbirliği ile ilintili dış güçlerin etkisi sonucunda da ortaya çıkabilir. Etkisiz ve küçük devletler ister istemez kendilerini güvenlik kompleksinin içinde bulabilirler; fakat büyük güçlerin birden çok bölgesel güvenlik kompleksine etki oluşturmaları yanında süper güçlerin tüm coğrafyalarda etkinlik gösterebilmeleri söz konusudur.[16]

---

[13] Barry Buzan, People, *States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*, ECPR Press, 2007, s.159.

[14] Buzan-Waever, a.g.e., s.56.

[15] Barry Buzan-Ole Waever, "Macrosecuritisation and security constellations: reconsidering scale in securitisation Theory", *Review of İnternational Studies*, 35/2, 2009, s. 256.

[16] Buzan-Waever, 2003, a.g.e., s.46-50.

Bölgesel güvenlik kompleksleri, Buzan ve Waever'ce güç dağılımları ve onu oluşturan aktörlerin niteliklerince bir sınıflandırmaya dahil tutulmuştur. Standart, merkezli, büyük güç kompleksleri ve süper kompleksler olmak üzere dört grupta incelenmektedirler. Standart bölgesel güvenlik komplekslerinde güvenlik ilişkileri bölgesel güçler arasındaki güç etkileşimine bağlıdır ve çok kutupluluk komplekslerin oluşumunda bölgesel güçler arasında oluşumu söz konusu hale getirir. Merkezi kompleksler tek güçle ilintili komplekslerdir. Bu bağlamda Kuzey Amerika, eski Sovyet coğrafyası ya da kurumsal merkezi yapıya sahip AB gibi yapılar olarak dört kısma ayrılır. Büyük güç kompleksleri birden çok gücün dahil olduğu iki ya da çok kutuplu komplekslerdir. 1945 evveli Avrupa ile Çin ve Japonya'nın etkin olduğu Doğu Asya kompleksleri buna örnek gösterilebilmektedir.[17]

[17] Buzan-Waver, 2003, 53-60; Rüştü Kaya, a.g.m., s.57-60.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞU, KORSANLIK VE ULUSLARARASI ANTLAŞMALAR

Deniz Haydutluğu ve Korsanlık faaliyetleri esasında tıpkı diğer uluslararası konularda olduğu gibi tarihsel süreç içerisinde devlet otoritelerinin kurulmasıyla paralelinde engellenmelerine yönelik gelişmeler olmuştur. Bu içerikte bu başlıklar verilecektir.

2.1.İlk Çağlar'da Korsanlık ve Deniz Haydutluğu

Sözlük anlamıyla *haydut,* "silahlı soygun yapan, yol kesen kimse"dir ve Arapçadan Türkçeye geçmiştir.[18] Latince ve Yunancadaki *pirata* ve *peirates* sözcüklerinin Türkçe karşılığı ise İtalyanca *corsaro* kelimesinden türeyen *korsan'*dır ve "düşman veya kendi ulusunun gemilerine saldıran deniz haydudu, deniz hırsızı" anlamında kullanılmaktadır.[19] Türk Dil Kurumu (TDK), iki terimi birbirine benzer kavramlar olarak ele almaktadır.

Türkçede sadece deniz haydutluğu ve korsanlık kavramları mevcut iken farklı dillerde farklı coğrafyaları da ve dönemlerindeki korsanlık faaliyetlerini tanımlamak için birçok kelime kullanılmıştır. Korsan kelimesi İngilizcede *privateer* veya *pirate* olarak kullanılsa da Amerika kıtasında korsanlık yapan kişilere *buccaneer*[20]; Akdeniz bölgesinde korsanlık faaliyeti yapanlara ise *corsair* denilmektedir.[21] İspanyollar ve Portekizliler tarafından korsanlık faaliyetlerinde bulunan Kuzey Afrikalı, İngiliz ve İrlandalı denizciler ise *corsarios* olarak

---

[18] Türk Dil Kurumu, *Güncel Sözlük*, https://sozluk.gov.tr/?kelime=haydut, (12.09.2022)
[19] Türk Dil Kurumu, *Güncel Sözlük,* https://sozluk.gov.tr/?kelime=korsan, (12.09.2022)
[20] Alfred S. Bradford, *Flying The Black Flaga - Brief History of Piracy*, Praeger Publishers, USA 2007, s. 87.
[21] Cambridge University Press, *Cambridge Dictionary*, https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/corsair, (12.09.2022)

adlandırılmışlardır.[22] *Pirate* deniz haydudu anlamında kullanılırken; *privateer, corsarios, corsair* ve *buccaneer* hükümet tarafından denizdeki diğer gemilere saldırma ve çalma yetkisi verilen gemi veya insanlar olarak tanımlanmaktadır.[23]

Tarih boyunca korsanlık ve deniz haydutluğunun net bir ayrımı yapılmamış ve genellikle birbirinin yerine kullanılmışlardır. İki kavram o kadar iç içedir ki çoğu zaman aynı anlamda değerlendirilmiştir. Bazı kişilerin hem deniz korsanlığı hem de deniz haydutluğu eylemlerinde bulunmaları bu ayrımın yapılmasını zorlaştırmıştır.

Deniz haydutları herhangi bir üst otorite veya bu otoritenin kısıtlamasını kabul etmez iken korsanlar devletler tarafından alınan yetki belgesi ile yetki belgesini veren devletin savaşçısı sayılmış ve yakalanmaları durumunda savaş esiri sayılmışlardır.[24] Bu bağlamda deniz haydutları, bir üst otorite tanımamalarından ötürü bütün insanlığın ortak düşmanı (hostis humani generis) olarak görülmüşlerdir.[25]

İlk çağlardan beri korsanlık ve deniz haydutluğu zaman zaman artış göstermiş veya azalmış olsa da denizcilik tarihinin her noktasında kendine yer bulmuştur. Korsanlık üzerine çalışmalar yapan hukuk Profesörü Milena Sterio deniz haydutluğunun her zaman var olduğunu söylemiştir.[26] Deniz haydutluğunun da tıpkı cinayet gibi tarihin ilk suçlarından olduğu kabul edilmektedir.[27]

---

[22] Kerem Batır, *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, USAK Yayınları, Ankara 2011, s. 22.
[23] Encyclopedia Britannica, *Pirates, Privateers, Corsairs, Buccaneers: What's the Difference?*, https://www.britannica.com/story/pirates-privateers-corsairs-buccaneers-whats-the-difference, (13.09.2022)
[24] Ahmet Hamdi Topal, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 59/1, Ankara 2010, s. 103.
[25] Alfred P. Rubin, *The Law of Piracy,* Naval War College Press, New Port 1998, s. 11.
[26] Milena Sterio, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed" *Fordham International Law Journal*, Sayı 33/2, 2009, s. 375.
[27] Philip Gosse, *The Pirates' Who's Who; Giving Particulars Of The Lives And Deaths Of The Pirates And Buccaneers*, Project Gutenberg, 2006, s. 12.

Deniz haydutluğunun çıkış noktasının Akdeniz havzası olduğu düşünülmektedir. Buna sebep olarak ise bölgede deniz ticaretinin ilk çağlara kadar dayanıyor olması gösterilebilir.[28] Tarihin ilk deniz haydutlarının Limni Adası'nı üst edinen Trakyalılar olduğu bilinmektedir.[29] Fakat Herodot'a göre deniz haydutluğuyla ilgili karşılaşılan ilk belgeler, M.Ö. 13. yy.'a aittir ki bu belgelerde da Akdeniz ve Ege'de varlığını sürdürmüş olan *Sea Peoples* adlı haydutlardan bahsedildiği görülmektedir. Hatta Hitit İmparatorluğu'nun bahsedilen deniz haydutları tarafından yıkıldığı ve Hitit halkının Suriye'ye yerleştiği söylenmektedir. Daha sonra aynı deniz haydutları Mısır İmparatorluğu'nu işgal etmişlerdir. Mısırlılar ise bu kişilerin göçebe kavimler olduğunu kayıt altına almışlardır.[30] Deniz haydutluğundan ilk bahsedildiği eserler Homeros'un olup bu eserlere göre bölgede deniz haydutluğu yapan diğer kavimler ise Yunanlılar, Romalılar, İliryayılar ve Etrüsklerdir.

Fenikeliler ise ilk çağlarda deniz haydutluğu ile uğraşan diğer bir uygarlıktır. Hatta Homeros'a göre Yunanlar ve Persler arasındaki savaşın sebebi Fenikeli deniz haydutlarının Inachus'un kızını kaçırmaları ve sonrasında gelişen olaylar silsilesidir.[31]

Herodot ve Thukydides'e göre deniz haydutluğuyla ilk önemli mücadeleyi Girit Kralı Minos yapmış ve güçlü bir donanma kurmuştur.[32] İlerleyen dönemlerde Girit adası korsanların merkezi olmuş, M.Ö. 5. yy' da Yunanların girişimleri deniz haydutlarını zayıflatmış ve haydutlar ortadan kaldırılmıştır M.Ö. 2. yy da ise Rodosluların etkili mücadelesi ile.[33] Aynı dönemlerde İlirya kralı Agron,

---

[28] Kerem Batır, *a.g.e.,* s. 12.
[29] Karl Sörenson, ''State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy'', *Swedish Defence Research Agency*, Stocholm 2008, s. 26.
[30] Philip Charles de Souza, *Piracy in the Ancient World: from Minos to Mohammed*, University College Dublin, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 1992, ss. 106-107.
[31] Herodotus, *The Histories*, Roman Roads Media, 2013 Moscow, ss. 1-2.
[32] Thucydides, *History Of The Peloponnesian War Books VI And VII*, Harvard University Press, London 1958, ss. 13-15. ; Herodotus, *a.g.e.*, ss. 76-79.
[33] Kerem Batır, *a.g.e.,* s. 12.

düşmanlarına karşı, eylemlerinden sorumlu tutulmamak adına mücadelelerde korsanları kullanmıştır.[34]

Platon, Sicilya Adası'ndan Atina'ya dönerken deniz haydutları tarafından esir alınmış, bir arkadaşının onu köle pazarında tanıması ve satın alma bedelini ödemesi üzerine serbest kalmıştır.[35] Büyük İskender, Perslerle savaş halindeyken aynı zamanda Perslerin desteklediği deniz haydutlarıyla da mücadele etmek zorunda kalmış ama bu savaşı kazanmıştır.[36] Akdeniz kısa bir süre güvenli hale gelse de İskender'in ölümüyle barış ortamı tekrar kaybolmuştur.

Kilikyalılar ilk çağlarda deniz haydutluğu yapmış diğer bir uygarlıktır. Kuzeydoğu Akdeniz'de yaşamış olan Kilikyalılar önceleri sadece kendi yaşadıkları bölgelerde haydutluk faaliyetinde bulunurken ilerleyen dönemlerde faaliyet alanlarını Doğu Akdeniz'e kadar genişletmişlerdir.[37] Kilikyalı deniz haydutlarının güçlenmelerinin en önemli nedeni ise ekeceği toprağı olmayan ve açlık çeken kişilerin açlıktan ölmektense deniz haydutlarına katılmayı bir çözüm olarak görmeleridir.[38]

M.Ö. 1. yy'a gelindiğinde İtalya kıyıları gemiler için güvenliğin olmadığı bir yer olmuş hatta Roma şehirleri deniz haydutları tarafından yağmalanmış ve Roma donanması yakılmıştır. Roma şehirlerinde ticaret durma noksanına gelmiş ve kıtlık yaşanmaya başlamıştır.[39] Tüm bunların üzerine genç devlet adamı Julius Sezar, Ege'de Kilikyalı deniz haydutları tarafından Oniki Adalar'a kaçırılmış ve bir aydan uzun süre tutsak tutulmuştur. Ödenen fidye üzerine özgürlüğüne kavuşan Sezar,

---

[34] Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, s. 37.
[19] Bu kişi bazı kaynaklara göre Elisli Phaidon'un, bazı kaynaklara göre Pythagorasçı Arkhytas'dır.
[36] Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, s. 27.
[37] Henry A. Ormerod, *Piracy In The Ancient World; An Essay In Mediterranean History*, The John Hopkins University Press, London 1997, ss. 201-202.
[38] Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, s. 43.
[39] Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, ss. 44-45.

kendisini esir eden deniz haydutlarını Pergamon (Bergama)'da çarmıha gerdirtmiştir.[40]

M.Ö. 67 yılında deniz haydutlarının ortadan kaldırılması için 120.000 asker ve 270 gemiden oluşan bir donanma, Senato tarafından kurdurulmuştur. Bu donanmanın başına Gnaeus Pompeius Magnus getirilmiştir. Akdeniz'deki deniz haydutları Magnus komutası altındaki bu donanma tarafından yaklaşık üç ayda temizlenmiştir.[41] Bu olayın Akdeniz'in temizlenmesinin yanı sıra diğer bir önemi de Magnus'un yakaladığı kişileri hemen çarmıha gerdirtmek yerine haydutlukla uğraşmalarının sebeplerini inceleyip, açlık yüzünden haydutluk yapmak zorunda kalanlara toprak verip onları affetmesidir. Magnus'un yaptığı adil ayrım, devrin bilim ve devlet adamları tarafından takdir toplamıştır.[42]

Roma İmparatorluğu'nda bu dönemlerde deniz haydutluğu ve korsanlıkla ilgili görüşler ortaya atılmıştır. Bu kavramlar dönemin şartlarına göre değerlendirilmiştir. Pomponius; kendilerine savaş ilanı eden ve kendilerinin savaş ilan ettiklerini düşman olarak, diğer kişileri ise hırsız veya eşkıya olarak sınıflandırmıştır.[43] Romalılar, kendilerine savaş ilan eden kişileri düşman olarak görmüş diğer kişileri ise *peirato* olarak adlandırmışlardır.[44] Ulpian ise bu görüşe hırsızlar ve eşkıyalar tarafından yakalanan kişilerin köle olamayacağını eklemiştir. Bu görüşler 545 yılındaki Justinianus Kanunları'nda yer almıştır. Roma Hukuku'na göre düşman olmayan yani yasal olarak savaş ilan edilmeyen ya da ilan etmeyen kişiler, tüm insanlığın düşmanı (hostis humani generi) olarak değerlendirilmişlerdir.[45] Ortaçağ'da ise Gentili daha net bir tanım yapmış, yetki

---

[40] Josiah Osgood, "Caesar and The Pirates: or How to Make (and Break) an Ancient Life", *Cambridge University Press*, Sayı 57/2, 2010, ss. 319-321.
[41] Henry Arderne Ormerod, *Piracy in the ancient world; an essay in Mediterranean history*, The University Press Of Liverpool Ltd; Hodder and Stoughton Ltd, 1924, ss. 219-233.
[42] Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, s. 51.
[43] Alfred P. Rubin. *a.g.e.*, s.11.
[44] Alfred P. Rubin. *a.g.e.*, s. 13.
[45] Alfred P. Rubin. *a.g.e.*, s. 11.

belgesi veren irade yasal olarak kabul edilen bir iradeyse korsan, bu tanım dışında kalan kişiler ise deniz haydudu olarak değerlendirmiştir.[46]

Roma İmparatorluğu'nun eski gücünü kaybetmesiyle birlikte Akdeniz'de deniz haydutluğu yeniden etkin bir biçimde görülmeye başlanmıştır. Bu tarihten sonra deniz haydutluğunun yanı sıra korsanlık faaliyetleri kendisini gösterecektir.

2.1.2. Orta Çağ'da Korsanlık ve Deniz Haydutluğu

Haçlı seferlerinin sonucu olarak ticari faaliyetler artmış bunun sonucu olarak deniz haydutluğu ve korsanlık yeniden yükselişe geçmiştir. Müslümanlar güçlenerek Akdeniz'de bayrak açmaya başlamış ve 10. yy.'a gelindiğinde bütün Akdeniz'de deniz haydutluğu ve korsanlık yapmaya başlamışlardır.[47] Önlerinden geçen servetlerden pay almak istemeleri ve İslam adına gaza yapma hevesleri, Müslüman deniz haydutları ve korsanların en önemli güdüleri olmuştur. Müslüman deniz haydutlarının ve korsanların Kuzey Afrika'yı merkez olarak kullanmaları sebebiyle Avrupalılar tarafından bu dönemde faaliyet gösteren korsanlara *Berberi Korsanlar* denmeye başlanmıştır. Müslüman korsanların saldırıları tek taraflı olmamış, buna karşılık Hıristiyan korsanlar da Müslüman ticaret gemilerine saldırmış ve böylece bu kaotik durum yaklaşık 500 yıl devam etmiştir.[48]

Haçlı seferleri sonucu 1204 senesinde İstanbul (Konstantinapolis), İtalyanlar tarafından yağmalanmış ve Bizans donanması yakılmıştır. Zaten artmakta olan korsanlık faaliyetlerinin daha da yükseldiği görülmüştür. Akdeniz havzası bu olay sonucunda tamamen güvensiz bir bölge haline gelmiştir.[49] Malta Adası, korsanlar ve

---

[46] Alfred P. Rubin. *a.g.e.*, ss. 28-29.
[47] S.S. Narayan, *Sea Pirates*, Sumit Enterprises, Delhi 2009, s. 3.
[48] Philip Gosse, *The History of Piracy*, Duver Publications, New York 2007, s. 10.
[49] Kerem Batır, *a.g.e.*, ss. 19-20.

deniz haydutları tarafından üs olarak kullanılmaya başlamış ve adaya yerleşen Saint-Jean şövalyeleri bu faaliyetleri yürüten kişilerle mücadele etmişlerdir.[50]

1179 senesinde 3. Lateran Meclisi'nin 24. maddesinde deniz haydutluğu Papalık tarafından yasaklanmış ve aforoz ile cezalandırılacağı belirtilmiş ancak bu yasak sadece Hıristiyan gemilerini soyan gemileri kapsamıştır.[51] Yine aynı dönemlerde sadece Hıristiyan gemilerine karşı yapılan haydutluk faaliyetleri bazı İtalyan şehir devlerinde yasaklanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Atina'yı ele geçirmesiyle birlikte deniz haydutluğu faaliyetleri Doğu Akdeniz'den Batı Akdeniz'e kaymıştır.[52]

Katalan deniz haydutlarının merkezi olan Atina'nın Osmanlı egemenliğine geçmesiyle birlikte, Doğu Akdeniz'de deniz haydutluğu bitmiş ancak korsanlık (privateer) faaliyetleri başlamıştır. Zaten Akdeniz'de korsanlığın başlangıcı bu dönem olarak gösterilebilmektedir. Bu dönemlerde kendi bandırasını taşamayan gemilere yapılan saldırılar, hiçbir devlet tarafından önemsenmemiştir. İlerleyen zamanlarda bu faaliyetler dikkate alınmamalarının yanı sıra desteklenmiş hatta yarı resmi bir statü kazandırılmıştır. Devletler kendilerine belli bir oranda pay verilmesine karşılık, savaş durumunda oldukları devletlerin gemilerine saldırmaları için deniz haydutlarına yetki belgeleri veya mektubu (letter of marque, reprisal) vermişlerdir. Bu belgeye sahip olan kişiler düşman devletleri tarafından yakalandıkları takdirde savaş esiri sayılmışlardır. Buna rağmen her zaman korsanların izin belgesi iptal edilebilmiş, tazminat ödemek zorunda bırakılmış ve hatta idam edilebilmişlerdir.[53]

İlk yetki belgesinin III. Henry tarafından 1243 yılında verildiği düşünülse de bu belgenin korsanlık faaliyetlerine izin vermediği, bu kanaatin sadece bir iletişim

---

[50] Ayşe Devrim Atauz, "Haçlı Korsanlar: Saint Jean Şövalyeleri ve Akdeniz'de Haydutluk", *Kebikeç Dergisi*, Sayı 33/2, Ankara 2012, s. 209.
[51] Papal Encyclicals, *Third Lateran Council – 1179 A.D.*, https://www.papalencyclicals.net/councils/ecum11.htm, (14.09.2022)
[52] Kerem Batır, *a.g.e.*, s. 20.
[53] Encyclopaedia Britannica, *Letter of marque*, https://www.britannica.com/topic/letter-of-marque, (13.09.2022)

bozukluğundan kaynaklandığı anlaşılmaktadır.[54] İlk yetki belgesi, İngiltere Kralı I. Edward tarafından tüccar olan Bernard D'Ongressill'e verilmiştir. D'Ongressill'in gemisi St. Mary, Portekizli deniz haydutları tarafından yağmalanmış ve Portekiz Kralı 1/10 pay almak koşuluyla bu yağmayı tanımıştır. Bunun karşılığı olarak İngiltere Krallığı tarafında izin belgesi verilmiş ancak korsanlık belirli şartlara bağlanmıştır.[55] İlk izin belgesinden sonra düzenlenen her belgede korsanlık belirli şartlara bağlanmış ve bu şartlara uymayan kişiler deniz haydudu olarak kabul edilmiştir.

Devletlerin korsanlığa başvurmalarının sebebi yeterince büyük ve güçlü donanmalarının olmamaları ve savaş sırasında düşman ülkelere daha çok zarar verme istekleridir. Ayrıca hiçbir çaba sarf etmeden elde edilen ganimetten pay alınmış ve fazladan asker ihtiyaçları karşılanmıştır. Sıradan ticaret gemileri savaş zamanı izin belgesi alarak savaşa katılmışlardır. İzin belgesinin savaşlarda yaygın olarak kullanılmaya başlanması Yüzyıl Savaşları'nda (1337-1453) olmuştur.[56]

Akdeniz'de de devletler korsanlığı meşru bir savaş şekli olarak görmekteydiler. Hıristiyan devletler Müslümanlara ait gemilere korsanlık faaliyetlerinde bulunurlarken, Osmanlı İmparatorluğu da İspanyol, Fransız, Venedikli, Cenevizli ve Rodoslu ticaret gemilerine karşı korsanlık faaliyetlerinde bulunmuştur.[57]

1492 yılında Müslümanlar Granada (Gırnata)'yı kaybetmiş ve İber Yarımadası'ndan Kuzey Afrika'ya sürülmüş, yükselen nüfus ve kısıtlı kaynaklardan dolayı zorluklar çekmişler; artan intikam duygusuyla korsanlık faaliyetlerine başlamışlardır.[58] Bu dönemde Berberilerin korsanlık faaliyetleri İngiliz sularına hatta

---

[54] Edward Phillips Statham, *Privateers and Privateering*, James Pott Company, New York 1910, ss. 5-6.
[55] D'Ongressill'in zararı olan 700 Pound'dan daha fazla misilleme yaptığı takdirde izin belgesinin geçersiz olacağı ifade edilmiştir. ; Edward Phillips Statham, *a.g.e*, ss. 7-8.
[56] Edward Phillips Statham, *a.g.e*, s. 10.
[57] Ahmet Hamdi Topal, *a.g.m.*, s. 103.
[58] Kerem Batır, a.g.e. ss. 22-23.

Kuzey Atlantik'e kadar ulaşmıştır. Yerel yöneticilere belirli bir oranda pay vererek güvenli üsler elde etmişlerdir. Akdeniz'de Berberi korsanlar dönemi başlamış ve bundan sonra Haç ile Hilal'in savaşında korsanlık aktif olarak yer almaya başlamıştır.

Kral Ferdinand, 15. yy.'ın sonunda Mağrip topraklarını ele geçirmiş ancak Berberilerin desteğiyle birlikte Oruç Reis Cezayir'i ele geçirmiş ve *Cezayir Dayısı* olmuştur. Oruç Reis büyük başarılar kazanmış ve küçük gemilerle büyük gemileri ele geçirmesinden dolayı Avrupa'da ünlü bir denizci olarak anılmaya başlanmıştır. Zaten 1504 yılında Oruç Reis, Papalık kalyonlarını ele geçirmiş ve bütün Avrupa'da ismini duyurmaya başlamıştı.[59] Sakalının renginden dolayı kendisine *Barbaros* lakabı takılmış ve ölümünden sonra bayrağı kendisinden devralan Hızır Reis'e (kardeşi) de Oruç Reis'e duyulan saygıdan dolayı Barbaros denmiştir. Bu iki kardeşin Akdeniz'deki başarılarından dolayı bu faaliyetler, Avrupalılar tarafından *Barbarossa Kardeşler Efsanesi* olarak kayıtlara geçmiştir. Bu efsanenin yayılmasıyla İslam dünyasında birçok yeni korsan ortaya çıkmıştır. Daha önceden genellikle Müslüman tüccarlara karşı yapılan korsanlık faaliyetleri bu tarihten sonra dengelenmiştir. [60]

Hızır Reis (Barbaros Hayrettin Paşa) Osmanlı hâkimiyetini kabul edip Kaptan-ı Derya olarak göreve başlamıştır. Daha sonra Akdeniz'de, Osmanlı İmparatorluğu farklı devletlerin donanmaları ve korsanlarıyla mücadele ettiyse de uzun bir zaman en büyük rakibi İspanya olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu korsanların desteğiyle birlikte İspanyollara karşı Akdeniz'in hâkimiyetini sağlamayı başarmıştır.[61] 1546 yılında Hızır Reis hayatını kaybetmiş ve bu durum Akdeniz'de pek çok dengeyi değiştirmiştir. Osmanlı denizciliğinin gelişmesinde korsanlığın büyük bir etkisi olmuştur. 1574 yılında ise İnebahtı Deniz Muharebesi'nde Osmanlı donanması, Haçlı Donanması tarafından ağır bir yenilgiye uğratılmıştır. Bu tarihten

---

[59] Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, s. 124.
[60] Kerem Batır, a.g.e. s. 24.
[61] Şenay Özdemir, Akdeniz *Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004, s. 5.

sonra Akdeniz'de korsanlık azalmış, deniz haydutluğu faaliyetlerinde ise artış görülmüştür.

Bu tarihten sonra Osmanlı İmparatorluğu tarafından Cezayir'de korsanlık yapılması için izin belgesi verilmemiştir. O yüzden bazı kaynaklarda, izin belgesinin olmamasından dolayı bu hareketleri deniz haydutluğu olarak adlandırılmıştır. Ancak o dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun, Cezayir Dayılarının faaliyetlerinden sorumlu olmak istememesinden dolayı kişileri savaş ya da barış ilan etme konusunda özgür bırakmıştır. Ganimetlerden 1/10 veya 2/10 pay almaları şartıyla Cezayir Dayıları tarafından korsanlık faaliyetleri için izin belgeleri verilmiştir.[62]

Zamanla korsanlık, Haç ve Hilal savaşı yerine deniz haydutluğuna dönüşmüştür. Korsanların deniz haydutluğu faaliyetlerine başlamalarıyla birlikte devletler ikili anlaşma yapma yoluna gitmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Fransa'ya verdiği kapitülasyonlarda, barış zamanında birbirlerine karşı yapılan korsanlık faaliyetlerinin deniz haydutluğu olarak tanımlanacağı iki devlet tarafından da kabul edilmiştir. 17. yy'da Hollanda (1612), Venedik (1670) ve İngiltere (1675) ile yapılan anlaşmalarda, korsanlık yapılırken yakalanan kişilerin karşılıklı olarak serbest bırakılması maddeleri vardır.[63] 1718 yılında Pasarofça Antlaşması'nın 13. Maddesine göre Osmanlı İmparatorluğu'nun Garp Ocakları ve Arnavutluk'taki korsanlık hareketlerine karşı önlemler alacağı belirtilmiştir.[64] Daha sonra da buna benzer anlaşmalar imzalanmış, Osmanlı esir alınan Rusları gerekirse güç kullanarak serbest bıraktırmayı taahhüt etmiştir. Osmanlının Avrupa devletleriyle yaptığı anlaşmalar deniz haydutluğunun önlenmesinde etkili olmuştur.

Korsanlık, Avrupalı devletler tarafından birbirlerine karşı da kullanılmıştır. Korsanlar birçok devletle silah ticareti yapmış hatta devletlerin bir müttefiki gibi kullanılmışlardır.[65] 1543 yılında İngiltere Kralı VIII. Henry, İskoçlar ve Fransızlara

---

[62] Kerem Batır, *a.g.e.*, s.31.
[63] Ahmet Hamdi Topal, *a.g.m.*, s. 103.
[64] Toktamış Ateş, *Siyasal Tarih I*, İktisat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1989, ss. 298-302.
[65] Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, s. 133.

karşı her türlü gemi ile korsanlık faaliyetlerinin yürütülmesini emretmiştir.[66] Bu tür izin belgelerine 17. yy.' daki İngiliz – Fransız ve İngiliz – İspanyol savaşlarında da yoğun olarak başvurulmuştur.[67] Gemi teknolojilerinin gelişmesi, gemilerin daha uzak mesafelere gidilebilmesiyle birlikte korsanlık ve deniz haydutluğu evrensel bir boyut kazanmıştır. Bütün Atlantik kıyıları boyunca korsanlık ve deniz haydutluğu hareketlerinde artış görülmüştür.

1578 yılında dünyayı dolaşan ilk İngiliz denizci, korsanlık yapan Francis Drake olmuş ve başarılarından dolayı kraliçe tarafından kendisine *Sir* unvanı verilmiştir.[68] Hollandalı denizci Simon de Danser, Cezayir Dayısı'na bağlılığını bildirmiş ve 1606-1609 yılları arasında korsanlık faaliyetlerinde bulunmuş hatta kendine Cezayir'de bir saray inşa ettirmiştir. Valencia'da korsanlık faaliyetlerinde bulunurken Fransa Kralı IV. Henri'den af dilemiş ve bu tarihten itibaren Fransız donanması için büyük ve güçlü gemiler inşa edilmesine yardımcı olmuştur.[69] Bir diğer Hollandalı korsan Jan Janszoon (Küçük Murat Reis), Müslüman olmuş ve İzlanda kıyılarına kadar ulaşıp etkili saldırılarda bulunmuştur.[70]

Korsan ya da deniz haydudu olarak anılan 8-11. yy'lar arasında etkili olan Vikingler, dönemlerine göre güçlü gemiler yapmaları ve saldıracaklara yerlere deniz yoluyla ulaşmalarına rağmen savaş ve saldırı faaliyetlerini denizlerde de gerçekleştirmedikleri için bu kapsamda değerlendirilememektedir.[71] İlerleyen bölümlerde deniz haydutluğunun uluslararası hukuktaki tanımı yapıldığında durumun daha iyi anlaşılacağı düşünülmektedir.

---

[66] Jamie Sessions, *Diplomacy Of Pirates: Foreign Relations And Changes In The Legal Treatment Of Piracy Under Henry VIII*, ProQuest LLC, USA 2017, ss. 56-57.
[67] Lawrence Azubuike, "International Law Regime Against Piracy", *Annual Survey of International & Comparative Law,* Sayı 15/1, 2009, ss. 45-46.
[68] BBC, *Sir Francis Drake (c.1540-c.1596),* https://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/drake_francis.shtml, (13.09.2022) ; Francis Drake'in hayatı için bkz. John Jopson (Yön), *History's Mysteries; Drake's Secret Voyage*, Triage Entertainment, 2001.
[69] Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, ss. 131-132.
[70] Bernard Lewis, "İzlanda'da Türkler" *Türkiyat Mecmuası*, Cilt 10, İstanbul 1953, ss.277-280; Tina Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı, *The Turkish Raid Saga,* http://www.tinaturk.org/THE_TURKISH_RAID_SAGA.pdf, (13.09.2022) ss. 71-73.
[71] Kerem Batır, a.g.e. s.15-16.

2.1.3. 18. ve 19. Yüzyıllarda Korsanlık ve Deniz Haydutluğu

Büyük devletlerin Akdeniz'de korsanlığı kullanmaktan vazgeçmesiyle birlikte deniz haydutluğunun merkezi Kuzey Afrika haline gelmiştir. Bazı devletler Berberi korsanların tecavüzlerinden kurtulmak amacıyla hediye adı altında ödemeler yapmış ve korsanlık faaliyetlerinden kurtulmuş, bazıları ise şiddet kullanma yoluna gitmişlerdir.[72] Bu yüzyıllarda korsan saldırıları genellikle güçlü donanması olmayan ülke gemilerine karşı olmuştur. Ancak bu durum saldırılacak geminin şekline ve taşıdığı yüke göre değişmiş ve Berberi korsanlar bütün kıtayı haraca bağlamışlardır. Amerika'nın Cezayir konsolosu William Eaton tarafından "yedi kral, iki cumhuriyet ve bütün Avrupa'nın onun elinde oluğuna inanılabilir mi?" sözleriyle durumun tuhaflığına değinilmiştir.[73]

1783 yılında James Erving kontrolündeki Betsy isimli gemi, Berberi korsanlar tarafından Fas'a kaçırılmıştır. Korsanlara mürettebat ve geminin serbest bırakılması karşılığında 80.000 Dolar ödenmiştir. 1795 yılında ABD ve Cezayir Dayısı Hasan Paşa arasında yapılan anlaşmada 642.000 Dolar ve 12.000 Osmanlı altını karşılığında hiçbir Amerikan gemisine saldırıda bulunulmayacağı konusunda mutabakata varılmıştır.[74] Anlaşmanın diğer bir önemi ise, ABD tarihinde yabancı dilde (Türkçe) yapılan ilk anlaşma olmasıdır.[75] Daha sonra 1796 yılında Trablusgarp Dayısı, 1797 yılında da Tunus Dayısı'yla benzer anlaşmalar yapılmıştır.[76] 1801 yılında ABD başkanı haraç ödemeyi kabul etmeyip bir filoyu Akdeniz'de korsanlarla savaşması için görevlendirmiştir. Böylece Akdeniz'de korsanlığa savaş açan ilk ülke

---

[72] Akdes Nimet Kurat, "Berberî Ocakları İle Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 2/2, Ankara 1964, s.185

[73] Lawrence A Peskin, *Captives and Countrymen: Barbary Slavery and the American Public 1785–1816*, The John Hopkins University Press, Baltimore 2009, s. 201.

[74] Akdes Nimet Kurat, *a.g.m.*, s.191; The Office of the Historian, *Barbary Wars, 1801–1805 and 1815–1816*, https://history.state.gov/milestones/1801-1829/barbary-wars, (14.09.2022)

[75] Lillian Goldman Law Library, *The Barbary Treaties 1786-1816 Treaty of Peace and Amity, Signed at Algiers September 5, 1795*, https://avalon.law.yale.edu/18th_century/bar1795t.asp (14.09.2022)

[76] Bütün anlaşmalar için bkz; Lillian Goldman Law Library, *18th Century Documents : 1700 – 1799*, https://avalon.law.yale.edu/subject_menus/18th.asp (14.09.2022)

ABD olmuştur. 1820 yılında Fransa'nın Cezayir'i ele geçirmesiyle Akdeniz'de korsanlık ve deniz haydutluğu faaliyetleri son bulmuştur.[77]

2.1.4. Diğer Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

Amerika Kıtası'nda korsanlık ve deniz haydutluğu kıtada kolonilerin kurulmasıyla başlamış ve 19. yy'ın ortalarına dek sürmüştür. Bu faaliyetler bazen korsanlık bazen ise deniz haydutluğu olarak görülmüştür. Sürekli yeni korsanlar ve deniz haydutları ortaya çıkmış ve bölgede korsanlık yapan kişiler, *buccaneer* olarak anılmaya başlanmıştır.[78] Buccaneer olarak adlandırılan korsanlar, çoğunlukla İngiliz (1558-1604) Fransız (1500-1599) ve Hollanda (1570-1648) asıllıdırlar.[79]

1588 yılında *Yenilmez İspanyol Armadası*, Kraliçe I. Elizabeth tarafından verilen izin belgelerini kullanan korsanlar sayesinde mağlup edilmiştir.[80] Kraliçenin ölümünün üzerine I. James, 1604 tarihinde bütün izin belgelerini iptal etmiş ve İspanyollarla barış anlaşması imzalamıştır.[81] Bu tarihten sonra İspanyollarla en büyük mücadele Hollandalı korsanlar tarafından yürütülmüştür ve Kanarya Adaları, Brezilya ve Şili sahillerine saldırılar düzenlenmiştir.

17. yy'ın en bilinen korsanlarından olan Fransız Pierre Le Grand (Büyük Peter), İspanyol hazine kalyonuna akıllıca bir saldırı düzenlemiş ve önemli bir hazineyi elde ederek Fransa'dan izin belgesi istemiş ve neticede aldığı izin belgesiyle rahat bir yaşam sürmüştür.[82] Kaplumbağa Adası olarak adlandırılan Tortuga (Haiti'nin kuzeyinde bir ada), 1620'li yıllarda korsanların ve deniz haydutlarının üssü olmuştur.[83] Pierre Le Grand'ın etkisiyle birçok denizci korsanlık faaliyetlerine

---

[77] Akdes Nimet Kurat, *a.g.m*, s. 213.
[78] Frank Richard Stockton, *Buccaneers and Pirates of Our Coasts*, The Floating Press, 2013 ss. 8-9,
[79] Frank Richard Stockton, *a.g.e.*, s. 33.;
[80] The Office of the Historian, *Spanish Armada*, https://www.history.com/topics/british-history/spanish-armada, (13.09.2022)
[81] Edward Phillips Statham, *a.g.e*, s. 20.
[82] Frank Richard Stockton, *a.g.e.*, ss. 21-26.
[83] James Burney, *History of the Buccaneers of America*, Project Gutenberg, 2011, ss. 48-49.

yönelmiştir. Deniz haydudu Piet Heyn (daha sonra amiral rütbesini alacaktır), 1628 senesinde Küba'da İspanyollardan büyük bir ganimet elde etmiştir.[84]

İspanyollar yeni kıtaya izinsiz yerleşen kişilere karşı seferler düzenlemiş, seferler sonucunda yerlerinden edilen kişiler ana kara yanındaki adalara yerleşmişlerdir. Hatta Santo Domingo adasına yerleşen deniz haydutları kendi hiyerarşik düzenlerini kurmuşlardır.[85]

Yeni Kıta'daki deniz haydutluğunun kaderi İngilizlerin 1655 yılında Jamaika'yı ele geçirmesiyle değişmiştir. İspanyolların adayı geri almak için saldırması beklenmemiş ve İngilizler tarafından bütün haydut gemilerine İspanyollarla savaşmaları karşılığında güvenli liman sözü verilmiştir.[86] Bir başka sebep ise İngilizler ve Fransızlar arasında son bulan savaş sonucunda oluşan işsizliktir. Bütün bu olanların yanı sıra Amerika'da güçlü bir yerel otoritenin olmayışı, Amerika'da korsanlığın ve deniz haydutluğunun kontrol edilemeyecek boyutlara ulaşmasına yardımcı olmuş ve sonuç olarak korsanlığın altın çağı yaşanmaya başlanmıştır. Takvimler 19 Ocak 1671'i gösterdiğinde korsanlık tarihinin en büyük olaylarından biri yaşanmış ve Korsan Henry Morgan, İspanyol kolonisi Panama'yı yağmalamıştır.[87] Daha sonra başarılarından dolayı kendisine Sör unvanı verilmiş ve Amiralliğe getirilmiş hatta Jamaika vali yardımcısı yapılmıştır.[88] 1696 tarihinden sonra donanmasının güçlenmesiyle İngiltere tarafından Karayipler'deki korsanlar görevden alınmış, merkeze bağlı yöneticiler atanmaya başlanmıştır.[89]

İspanya Veraset Savaşı (1702-1713)'ndan sonra pek çok korsan silah bırakmayı kabul etmemiş ve hayatlarını deniz haydudu olarak sürdürmüşlerdir. Bölgede İspanyol hâkimiyetinin kırılmasından sonra İngilizler ve Fransızlar için zorlu bir dönem başlamış, başlangıçta kendilerine yardımcı olan deniz haydutları en

---

[84] Kerem Batır, *a.g.e.*, ss. 25-26.
[85] John Esquemeling, *The Buccaneers Of America*, Swan Sonnenschein & Co, London 1893, s. 155.
[86] James Burney, *a.g.e.*, s. 54; Alfred S. Bradford, *a.g.e.*, s. 96.
[87] James Burney, *a.g.e.*, s. 100.
[88] James Burney, *a.g.e.*, ss. 125-126.
[89] James Burney, *a.g.e.*, ss. 323-324.

büyük korkuları haline gelmiştir.[90] 18. yy'ın ortalarında İngilizlerin etkili mücadelesiyle deniz haydutluğu faaliyetleri engellenmiştir.

Korsanlığın yeni kıtada kullanıldığı son büyük savaş, Amerikan Bağımsızlık Savaşı olarak tarihe geçmiştir. İngiliz donanmasıyla baş edemeyen ABD tarafından korsanlara 192 izin belgesi verilmiştir. İngiliz gemileri, ABD donanmasından daha çok korsanlardan zarar görmüştür.[91] Aynı zamanlarda Venezuela ve Kolombiya, İspanyol donanmasına karşı yetki belgesi dağıtmış fakat Korsanlar Karayipler'e yönelmişlerdir.[92] ABD, savaşın ardından deniz haydutlarıyla mücadele etmeye çalışmış ancak 1812 yılında İngiltere'yle yeniden savaşın başlamasıyla birlikte yeniden yetki belgesi vermeye başlanmıştır.[93] Ancak bu savaşla birlikte ablukaya alınan ABD kıyıları, korsanları cezbetmemiş ve Hint Okyanusu'na yönelmişlerdir. Korsanların büyük çoğunluğu bölgeyi terk etmiş; Amerikan ve İngiliz donanmalarının çabalarıyla 1840'lardan sonra ABD kıyıları ve Karayipler'de deniz haydutluğu görülmemiştir.[94]

Deniz korsanlığının olduğu bir başka yer ise Madagaskar Adası olarak göze çarpmaktadır. Korsanlar, 1674 tarihinde adada Fransa'nın himayesinde, Kaptan James Misson liderliğinde *Libertaria* adında bir devlet kurmuşlardır. Hint Okyanusu ve bu bölgeden geçen gemilerden elde edilen ganimetler New York'a kadar gönderilmiştir.[95]

19. yy. ortalarından itibaren teknolojik gelişmeler[96] ve uluslararası ticaretin gelişmesiyle birlikte korsanlık tercih edilen bir yöntem olmaktan çıkmıştır. Devletler ticaret gemilerine zarar verilmemesi konusunda hemfikir olmuşlar ve 1856 Paris

---

[90] Kerem Batır, *a.g.e.*, s. 28.
[91] John Frayler, Privateers in the American Revolution, https://www.nps.gov/articles/privateers-in-the-american-revolution.htm, (12.09.2022)
[92] James A. Wombwell, The Long *War Against Piracy: Historical Trends,* Combat Studies Institute Press, Kansas 2010, ss. 21-24.
[93] ABD, 517 yetki mektubu dağıtmış, yetki verilen korsanlar 1.300'den fazla gemiyi ele geçirmiştir
[94] James A. Wombwell, *a.g.e.*, s. 104
[95] Kerem Batır, *a.g.e.*, s. 38.
[96] Gelişen teknoloji sonucunda korsan gemileri modern gemilerle baş edebilme gücünü kaybetmiştir.

Deklarasyonu ile korsanlığı yasa dışı ilan edip, yasaklamışlardır. Bu tarihten sonra devletler korsanlığa başvurmamış[97] ve hiçbir korsana yetki belgesi verilmemiştir. Böylece korsanlık tarihin tozlu sayfalarında yerini almıştır. Bugün basında duyduğumuz faaliyetler korsanlık değil deniz haydutluğudur.

İnsanları tarih boyunca deniz haydutluğuna iten ana etken maddi yetersizlik iken korsanlığa iten temel dürtü ise zengin olma isteği olmuştur. Farklı sebeplerden ötürü fakirleşen toplumlarda deniz haydutluğu faaliyetlerinde artışlar yaşanmıştır. Tarihin neredeyse her döneminde deniz haydutluğu ve korsanlık, denizle uğraşan toplumlarda görülmüştür. Deniz haydutları ve korsanların sayıları arttığı takdirde bunlar kendi topluluklarını oluşturmuş hatta korsanların yönettiği devletler (örn; Sea Peoples) ortaya çıkmıştır. Tarihte deniz haydutluğunun ortaya çıkmasının tek nedeni fakirlik ya da zengin olma isteği değildir. Bunun yanında bölgenin deniz ticareti güzergâhlarında olması veya bölgede güçlü bir merkezi otoritenin olmaması da deniz haydutluğunun görülmesinde etkili olmuştur.

Tarih boyunca devletler diğer devletleri yıpratmak ve onlarla mücadele edebilmek için deniz haydutlarına ve korsanlara başvurmuşlardır. Deniz haydudu olarak nitelendirilen kişiler bir anda önemli mevkilere getirilmiş ya da kendilerine unvanlar verilmiştir. Bazen de korsanlar bir anda adi bir suçlu muamelesi görebilmişlerdir hatta tarihte asılan pek çok korsan bulunmaktadır. Devletler açısından da benzer şeyler yaşanmıştır. Devletlerin kimi zaman deniz haydutluğu ve korsanlığı desteklerken; kimi zaman ise deniz haydutluğu ve korsanlık faaliyetlerinden dolayı mağdur duruma düştükleri gözlemlenmiştir.

2.2. Uluslararası Anlaşmalar

Deniz Haydutluğu ile ilgili mücadeleyi sağlayacak anlaşmalar 19. yüzyıldan itibaren uluslararası kamuoyu tarafından kabul edilegelmiştir.

---

[97] Amerika İç Savaşı (1861-1865) istisnası dışında korsanlık faaliyetlerine başvurulmamıştır.

2.2.1. 1856 Taslak Çalışması Sonrası Hukuksal Gelişmeler (1856-1956)

1856 Paris Deklarasyonu

Korsanlık ve deniz haydutluğu konusunda verilen hükümlerde yüzyıllar boyunca *teamül kuralları*[98] esas alınmıştır. 1856 Paris Deklarasyonu korsanlık ve deniz haydutluğunun resmi tanımlarının tüm devletler tarafından ortak olarak kabul edilmeye başlandığı sürecin başlangıcı olarak kabul edilir. Deklarasyonun I. Maddesi korsanlığın her türlünün yasaklanmış olduğunu açıkça belirmiştir.[99] Bu tarihten sonra korsanlık denizciler için resmi bir iş olmaktan çıkmış böylece denizde yapılan kaçırma ve çalma amaçlı[100] saldırılar için sadece deniz haydutluğu olarak değerlendirilmiştir.[101] Burada dikkat çeken nokta ise anlaşmada sadece korsanlıkla ilgili maddeler yer almış deniz haydutluğundan bahsedilmemiştir.

1922 Washington Deniz Konferansı (Beş Güç Antlaşması)

I. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD, Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya tarafından 1922 yılında Washington Deniz Konferansı toplanmıştır.[102] Konferansta amacı denizde kullanılan silahların sınırlandırılması böylece denizlerde güvenli bir ticari ortamın oluşmasıdır. Konferans sonunda öngörülen anlaşmada devletin emrinde olan bir kişi anlaşmanın kurallarını ihlal etmesi durumunda kişinin deniz haydutluğu suçundan yargılanacağı söylenmektedir.[103] Fransa anlaşmayı hiçbir zaman onaylamamıştır. İmzacı devletlerden İtalya anlaşmayı gizli bir şekilde bozarken Japonya II. Dünya Savaşı sırasında açıkça ihlal etmiştir.

---

[98] Teamül hukuku, devletler topluluğu tarafından büyük ölçüde, uyulması gereken davranış kurallarını ortaya koyduğu kabul edilen devlet uygulamalarından oluşur. Teamül hukuku bundan dolayı, devletlerin neyi kural olarak kabul etmek istediklerine bağlıdır; devletlerin genel olarak karşı çıktığı bir kural teamül hukukunun parçası haline gelmez veya teamül hukukunun parçası olmaktan çıkarılır. Marie Tuma-Sam Muller, *Hukukun Üstünlüğü; Politikacılar İçin Kılavuz,* Türkiye Barolar Birliği, Ankara 2005, s. 27

[99] "Korsanlık yürürlükten kaldırılmıştır ve öyle kalacaktır." "Privateering is, and remains abolished." ; Edward Hertslet, *The Map of Europe by Treaty: Showing the Various Political and Territorial Changes Which Have Taken Place Since the General Peace of 1814,* Cilt 2, Butterworths, London 1875, s. 1283.

[100] İlerleyen bölümlerde bu kavramlar ayrıntılı olarak açıklanacaktır.

[101] Batır, *a.g.e*, s. 88.

[102] The Office of the Historian, *The Washington Naval Conference, 1921–1922,* https://history.state.gov/milestones/1921-1936/naval-conference, (13.09.2022)

[103] Batır, *a.g.e.*, s.89.

1927 Milletler Cemiyeti Uzmanlar Komite Çalışması[104]

Milletler Cemiyeti tarafından deniz hukukuyla ilgili konuların belirlenmesi ve açıklanması için Milletler Cemiyeti Uzmanlar Komitesi kurulmuştur. Komite raporlarını 1927 yılında Milletler Cemiyetine sunmuştur ve raporda yer alan 7 konudan biri deniz haydutluğudur. Uzmanlar Komitesi deniz haydutluğunu uluslararası bir suç olarak belirlemiştir.[105]

1930 Londra Deniz Andlaşması[106]

1922 Washington Andlaşması'nın maddelerini görüşmek üzere birçok devlet 1930 yılında Londra'da yapılan konferansa katılmışladır. Washington Andlaşması'nın maddelerinin denizaltılarına da uygulanması sağlanmıştır.[107]

1932 Harvard Taslağı[108]

Kodifikasyon sürecinin 1932 yılında Harvard Araştırma Grubu Deniz Haydutluğu Konvansiyonu'yla başladığı görülür. Harvard Taslağı, Stanford Üniversite'si profesörlerinden Joseph Bingham başkanlığında toplanan akademisyenler tarafından kaleme alınmıştır.[109] Bu tarihten sonra yapılan çoğu anlaşma taslağın maddelerini esas almıştır. On dokuz maddeden oluşan taslağın 1. maddesinde metinde kullanılan kavramlar açıklanmış; 2. maddede deniz haydutluğu ile ilgili konularda hangi devletlerin yetkili olduğu bildirilmiş; 3. maddede

---

[104] League Of Nations, Committe Of Experts For The Progressive Codification Of International Law, https://archives.ungeneva.org/uploads/r/unog-registry-records-and-archives-unit-3/a/d/3/ad3b76f6c78fc238bfdb88575f86a128a62064220aed6756d6f422d2bf547471/C-196-M-70-1927-V_EN.pdf?token=b9cc90ed41d50bb666af11919a2e8923f4a3c4fd90560ceead5c3b99f3ad9d38 (13.09.2022)

[105] Douglas Guilfoyle, "Piracy and Terrorism", *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives,* Hart Publishing, Oxford 2014, ss. 37-39

[106] Library of Congress, *Limitation And Reduction Of Naval Armament (London Naval Treaty), 1930,* http://catdir.loc.gov/catdir/samples/cam032/98013369.pdf (09.09.2022)

[107] Tuğba Belenli, "Akdeniz'de Meçhul Denizaltı Saldırıları ve Nyon Konferansı (1937)", *Gazi Akademik Bakış Dergisi,* Cilt 12, Sayı 24, Yaz 2019, s. 174.

[108] Anlaşmanın bilinen diğer isimleri; 1932 Deniz Haydutluğu Taslak Sözleşmesi ve Uluslararası Hukukta Harvard Araştırmasıdır.

[109] Alfred P. Rubin. *a.g.e.*, s. 308.

deniz haydutluğunun ayrıntılı bir tanımı yapılmış; 4. maddede gemilerin haydut gemi sayılabilmeleri için gerekli şartlar sayılmış; 5. maddede bir geminin ulusal statüsünün devam etmesinin aynı devletin iç hukuka bağlı olduğu belirtilmiş; 6. maddede açık devletlerin karasuları dışında haydut gemileri zapt etme yetkisinin bulunduğu ifade edilmiş; 7. maddeden 11. maddeye kadar sıcak takip hakkının nasıl olduğu ve bu hak sonucunda oluşabilecek şartlarda nasıl davranılması gerektiği açıklanmış; 12. maddede zaptı gerçekleştirilebilecek kişi ve gemilerin devletin özel yetkisini alma şartı değerlendirilmiş; 13. maddede iç hukuk faaliyetlerinden dolayı zarar gören kişilerin haklarının iadesinden bahsedilmiş; 14. maddede deniz haydutluğu suçundan yakalanan kişilerin yargılanma, cezalandırma ve haklarını açıklanmış; 15. maddede devletin kendi vatandaşı olmayan ve daha önce başka bir ülkede yargılanan bir kişiyi kovuşturamayacağı belirtilmiş; 16. maddede bu sözleşmenin devletlerin kendi gemi, vatandaş ve ticaretlerini korumalarını azalmayacağı dile getirilmiş; 17. maddede sözleşmenin deniz haydutluğuyla ilgili çelişkili durumlarda daha önceki sözleşmelerin yerini alacağı söylenmiş; 18. maddede sözleşmeye taraf olacak devletlerin deniz haydutluğuyla ilgili konularda ortak hareket etmeye kabul edeceğini belirmiştirler; 19. maddede ise sözleşmenin maddelerinin yorum ve uygulama farklarının ortaya çıkması durumunda nasıl hareket edileceği açıklanmıştır.[110] Kodifikasyon sürecine büyük katkıları olan taslak sözleşme olarak hayata geçmemiş ama kendisinden sonra gelen anlaşmalara öncülük etmiştir.

[110] Anlaşma maddeleri için bkz; The American Journal of International Law, *Cambridge University Press*, Cilt 26, Sayı 1, 1932.

1937 Nyon Düzenlemeleri[111]

İspanya İç Savaşı sebebiyle Akdeniz'de İtalyan deniz altılar kimliklerini gizleyerek ticaret gemilerini silah taşıdıkları iddiasıyla batırmış[112] ve bu durumun önüne geçmek için Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Mısır, Romanya, Sovyetler Birliği, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan 1937 yılında Nyon şehrinde anlaşma imzalamışlardır.[113] Anlaşmanın amacı ticaret gemilerini batıran deniz altıların deniz haydudu olarak sayılmasını öngörmüştür. Nyon düzenlemelerinin hedefi Akdeniz deniz ticareti güvenliğini sağlamak olmuştur.

2.2.2. Uluslararası Hukuk Komisyonu Taslak Çalışması ve Sonrası Düzenlemeler (1956-1988)

1956 Uluslararası Hukuk Komisyonunun Taslak Çalışması

1955 yılında deniz haydutluğu hakkında başlayan çalışmalar aynı yıl yayınlanmıştır. Taslak 1956 yılında BM Genel Kuruluna sunulmuş, 1958 yılında imzalanan Cenevre Açık Deniz Sözleşmesine kaynak teşkil etmiştir. [114] Sözleşme Harvard Taslağı'nı geniş ölçüde desteklemiş ve kabul etmiş ancak pek çok devlet tarafından kabul edilebilmesi içinde Harvard Taslağı'nda olan bazı maddeler çıkartılmıştır. Korsanlıkla ilgili bölüm 38. maddeden 45. maddeye kadar korsanlık başlığı altında toplanmıştır.

---

[111] Akdenizde Korsanlık Ef'aline Kargı İttihaz Edilecek Müşterek Tedbirler Hakkındaki Nyon Anlaşmasının Ve Zeylinin Tasdikına Dair Kanun, *Resmi Gazete*, sayı: 3713, ; https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/Treaty.xsp?documentId=8CFA247BE2EE0CA2C12563CD002D6A76&action=openDocumenthttps://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3713.pdf, (14.09.2022).

[112] Tuğba Belenli, *a.g.e.*, ss. 167-173.

[113] Almanya ve İtalya davet edilmelerine rağmen konferansa katılmamışlardır. Arnavutluk konferansa katılmış ancak anlaşmayı imzalamamıştır. ; L.F.E. Goldie , "1937 Nyon Arrangement", *The Law of Naval Warfare A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, Natalino Ronzitti, Kluwer Academic Publisher, Netherlands 1988, s. 494.

[114] International Law Commission, *Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session 23 4 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9 (A/3159), the Yearbook of the International Law Commission,* https://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a_cn4_104.pdf, (14.09.2022).

Uluslararası Hukuk Komisyonu 25 devletten görüş alarak çalışmayı hazırlamıştır. Görüşmeler sırasında devletler arasında iki önemli görüş ayrılığı yaşanmıştır. Birinci grup siyasi eylemlerin ya da isyancı faaliyetlerle birlikte savaş ve devlet gemi faaliyetlerinin de deniz haydutluğu sayılmasını istemiş ancak ikinci grup sadece deniz haydutluğu eylemlerinin uluslararası teamül hukukunun geçerli olmasını talep etmiştir. Sonuç olarak personelin isyan edip gemi yönetimini ele geçirmesi haricinde devlet ve savaş gemilerinin faaliyetleri deniz haydutluğu olarak kabul edilmemiştir. Ayrıca sadece soygun ve maddi kazanç elde etme isteği değil nefret ve intikam için gerçekleştirilen eylemlerde deniz haydutluğu sayılmıştır.[115]

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi [116]

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi 30 Eylül 1962 yılında 22 devletin taraf olmasıyla yürürlüğe girmiştir.[117] Türkiye Sözleşmeye taraf devletler arasında yer almamaktadır. Sözleşmenin 14 ile 21. maddeleri Harvard Taslağı'nın geliştirilmiş halidir.[118] Sözleşmeyle birlikte Uluslararası teamül kuralları geniş ölçekli bir katılımla yazılı hale getirilmiştir. Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun deniz haydutluğu tanımından tek bariz farkı uçaklara yöneltilen faaliyetlerinde deniz haydutluğu olarak sayılması olmuştur.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)[119]

1960 yılında Cenevre'de bir araya gelen Birleşmiş Milletler 2. Deniz Hukuk Konferansının sonuç elde edememesiyle birlikte 1973 – 1982 seneleri arasında faaliyetlerine devam eden 3. Deniz Konferansı sonucunda 1982 yılında imzalanan

---

[115] Kerem Batır, *a.g.e.*, s. 95.
[116] Sözleşme için bakınız; United Nations, *2. Convention on the High Seas Geneva, 29 April 1958,* https://treaties.un.org/doc/Treaties/1963/01/19630103%2002-00%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf (12.09.2022)
[117] United Nations Treaty Collection, *2. Convention on the High Seas,* https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXI-2&chapter=21&clang=_en ; sözleşmenin 34. maddesi uyarınca 22 devletin onayıyla yürürlüğe girmiş 63 devlet ise sözleşmeye taraf olmuştur. (12.09.2022)
[118] Kerem Batır, *a.g.e.*, s. 111; Topal, *a.g.m.*, s. 109.
[119] United Nations Convention on the Law of the Sea, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (12.09.2022).

BMDHS, uluslararası deniz hukukunu bir metin altında toplamıştır. BMDHS'nin 100. ve 107. maddeleri sadece deniz haydutluğu konusunu ele almıştır.[120]

Sözleşmenin 100. maddesi işbirliğini, 101. maddede deniz haydutluğunun tanımını yapılmış[121], 102. madde de mürettebatı isyan eden uçağın, savaş veya devlet gemisinin deniz haydudu sayılacağı belirtilmiş, 103. maddede deniz haydudu bir gemi veya uçağın tanımı yapılmış, 104. maddede haydut gemi veya uçağın tabiiyet durumu açıklanmış, 105. madde haydut gemi ya da uçağın ele geçirilmesi durumunda olacaklar belirtilmiş, 106. maddede ele geçirmenin sorumluluğu açıklanmış, 107. maddede ele geçirme yetkisi olan gemilerden bahsedilmiştir.[122]

Sözleşme günümüzde hala geçerli görülmekte ve en geniş kabul gören sözleşme konumundadır.

1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)[123]

1985 yılında Achille Lauro adlı İtalyan bandıralı geminin Filistin Kurtuluş Cephesi tarafından kaçırılmış ve bu kaçırılma sırasında bir Amerikalı vatandaşın öldürülmüştür.[124] Bu olaydan sonra BM tarafından Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne gemide ve gemiye karşı terör faaliyetlerinin önüne geçmek amacıyla teklifte bulunması görevi verilmiştir. Devletlerse terörizm denizlerde engellenmesi

---

[120] Topal, *a.g.m.*, s. 109.
[121] Tanımlar arasındaki tek fark; 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 101'inci maddedeki tanım, 1958 Açık Denizler Sözleşmesi 15'inci maddedeki tanımda yer alan "şiddet" ve "alıkoyma" kelimelerinin arasındaki virgülü kaldırarak "veya" ifadesini eklemiştir.
[122] United Nations Convention on the Law of the Sea, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf ss. 60-62. (12.09.2022) ; 1958 sözleşmesinin maddeleri neredeyse olduğu gibi kabul edilmiştir.
[123] United Nations Treaty Series, *Convention For the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Maritime Navigation*, https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv8-english.pdf, (12.09.2022)
[124] Time, *Terrorism: The Voyage of The Achille Lauro*, http://content.time.com/time/subscriber/article/0,33009,960163-2,00.html, (09.09.2022)

amacıyla uluslararası düzeyde işbirliği yapılması amacıyla bu sözleşmeyi imzalamışlardır. [125]

SUA Sözleşmesi'nin 1958 ve 1982 tarihli sözleşmelerden en büyük farkı sözleşmede sayılan suçların açık denizlerde işlenme zorunluluğunun aranmamasıdır. Diğer bir önemli fark ise *evrensel yargı yetkisi*nin benimsenmemiş olmasıdır.[126] Sözleşmede başka bir devletin karasularında yargı yetkisini kullanmasına izin verilmemektedir. 11 Eylül saldırısı ve denizlerde terör ve şiddet olaylarının artması ile birlikte küresel terörizmle mücadele için sözleşmeye *2005 Protokolü* eklenmiştir.

[125] Deniz Kızılsümer Özer, *Uluslararası Hukuk Ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 17, Sayı 2, 2015, s. 40.
[126] Deniz Kızılsümer Özer, *a.g.e.*, s. 50.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GÜNEY ÇİN DENİZİ VE BÖLGE ÜLKELERİ

Bu bölüm içerisinde Güney Çin Denizinin seçilme durumu tamamıyla bölgesel güvenlik kompleksi bağlamında dünyadaki var olan sorunlar arasında yer alan ve olumlu güvenlikleştirme konusunda örnek olan bir bölge olmasından dolayıdır. Bu bağlam ve çerçeveden hareketle Güney Çin Denizi'ne dair çeşitli bilgiler verildikten sonra ülkelerin konumları ele alınacaktır.

3.1. Güney Çin Denizi'nin Coğrafi Durumu

GÇD terimi kuzeyinde ÇHC ve Tayvan, doğusunda Filipinler, güneyinde Brunei, Malezya, Singapur ve Endonezya, batısındaysa Vietnam'ın bulunduğu yaklaşık 3.500.000 km^2 bir alanı tanımlamak için kullanılan bir terimdir. Bölge, Filipinler tarafından *Batı Filipinler Denizi*, Vietnam tarafından *Doğu Denizi*, uluslararası literatürde ise genellikle GÇD olarak adlandırılmaktadır.[127]

GÇD 150'den fazla irili ufaklı adacıklarla birlikte birçok resif, kaya ve kayalık barındırmaktadır. Bu oluşumların yaklaşık %95 insan yaşamı için elverişli değildir. İnsan yerleşimine uygun olan oluşumlar ise genellikle Spratly ve Paracel ada grupları içerisinde yer almakta olup ekonomik ve siyasi açıdan en önemlileridir. Spratly Adaları 800.000 km^2 alana dağılmış, Paracel Adaları ise 15.000 km^2'lik bir alana yayılmış durumdadır. GÇD' deki oluşumların belli bir kısmı gelgitlerden dolayı sular altından kaldığından bölgede seyrüsefer güvenlik açısından tehlikeli olarak görülmektedir.

3.2. Güney Çin Denizi Tarihi

[127] Eugene C. LaFond, South China Sea, Britannica, https://www.britannica.com/place/South-China-Sea, (14.09.2022).

GÇD tarihin belirli dönemlerinde de önem kazanmıştır. GÇD bölgenin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bölge tarihi boyunca hızlı ulaşım sayesinde iletişimi, kültürel ve ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Balıkçılık sayesindeyse besin deposu olmuştur.

Eski tarihli kaynakların azlığı ve genellikle eski Çin Hanedanlıklarına ait olmasından dolayı günümüzde bu dönemlerle ilgili net bilgiler bulunamamaktadır. Bölgede bugünkü anlamda sınır kavramının oluşumu görece Avrupa'ya göre geç olmuştur. Bunun sebebiyse ülke kavramının bölgede geç oluşması olarak gösterilebilir.

3.1.2. İkinci Dünya Savaşına Kadar Güney Çin Denizi Tarihi

Spratly ve Paracel adaları M.Ö. 200'lü yıllarda *Han Hanedanlığı* döneminde bulunduğu ve yönetildiği tahmin edilmektedir. M.Ö. 100'den sonra GÇD aracılığıyla *Han Hanedanlığı* Deniz İpek Yolu'nu yoğun olarak kullanmaya başlamıştır. I. yüzyılda ise Hindçini'ndeki *Funan İmparatorluğu* GÇD'nde hâkimiyet kurmuş ve geri kalan dünya ile deniz ticaretini geliştirmiştir. Ancak gemi teknolojisinde geri kalınmasıyla birlikte denizdeki hâkimiyetini kaybetmiştir. VIII–XII. yüzyılları arasında GÇD'ne hakim olan devletse *Srivijaya İmparatorluğu* olmuş bu imparatorluğun denizdeki rakibiyse *Champa Krallığı* olmuştur. Denizlerdeki teknolojik gelişmeler sonucunda iki devlette zayıflamış ve XII-XV. yüzyıllar arasında *Çin Hanedanlığı* donanma kurarak bölgede etkili olmuş ama XV. yüzyılda uzun menzilli gemi yapımının yasaklanmasıyla birlikte Çin hakimiyeti bölgede zayıflamıştır. Bu durum Kore ve Japonya dışında Farslı ve Arap tüccarların GÇD' nde etkili olmasına sebep olmuştur.

Avrupalı devletler Afrika kolonileşmesini büyük ölçüde sağladıktan sonra XVI. yüzyılda bölgeye gelmiş, önemli bir ticari gelir kaynağı olarak gördükleri bölge kıyılarını tek tek ele geçirmişlerdir. Avrupalıların bölgeye gelişiyle birlikte deniz kara sınırı belirginleşmeye başlanmıştır. 1511'de Malakka, 1557'de ise Macau

Portekizliler, 1571'de Manila İspanyollar ele geçirmişlerdir. 1612 yılında Malakka Hollandalılar tarafından Portekizlilerden alınmış ve XVII. yüzyıla kadar hakimiyeti Hollandalılarda kalmış hatta kısa zamanlı olarak Tayvan'ı işgal etmişlerdir. Ancak bu dönemlerde Avrupalı devletler Spratly ve Paracell adaları üzerinde hak iddaa etmeye değer görmemişler hatta sığ suları nedeniyle gemiler için tehlikeli olarak değerlendirmişler ve buraları çekinilmesi gereken yapılar olarak sınıflandırmışlardır.

Bölgede XVI. yüzyıl İspanyolların ve Portekizlilerin hakimiyetinde geçerken, XVII. yüzyıl Hollandalıların etkisinde geçmiştir. Bu devletler toprak egemenliğini kazanmak yerine sadece ticareti ele geçirmeyi tercih etmişlerdir. XVIII. Yüzyıldaysa Avrupalı egemenliğinde azalma görülmüş Çinlilerin hakimiyeti artmış ama bu sadece bir yüzyıl sürmüştür. XIX. yüzyıla gelindiğinde Fransa ve İngiltere deniz hakimiyeti bölgede artmıştır. Bu yüzyıl *Avrupa Yüzyılı* olarak adlandırılmıştır. 1870'lerde bir grup tüccar üzerlerindeki kuş gübresini almak amacıyla Spratly Adaları ve Amboyna Cay adalarının kullanmak istemişlerdir. İki ada üzerinde, 1876-1877 İngiltere büyükelçisi tarafından egemenlik ilan edilmiş ve GÇD üzerindeki adalarla ilgili ilk modern hak talebi olarak kayıtlara geçmiştir. İngiltere'nin talebinden sonra Fransa Japonya ve daha birçok devlet bölge üzerinde hâkimiyet iddiasında bulunmuşlardır. XIX. yüzyılla birlikte Fransa ve İngiltere'nin yanı sıra ABD ve Japonya da bölgede aktif olarak rol almaya başlamıştır. 1894 Çin-Japon Savaşı ile birlikte Japonya Tavyan'ı kontrol altına almış ve Spratly ve Paracel Adaları Japonlar tarafından kullanılmaya başlanmıştır[128], 1898 İspanyol-Amerikan Savaşı ile birlikteyse Filipinler ABD'nin kontrolüne geçmiştir. 1899 yılında ABD tarafından Almanya, İngiltere, Fransa ve Rusya tarafından uyulacağı kabul edilen Açık Kapı Politikası[129] uygulanmaya başlanmıştır. 1900 yılında Çin'de etkin olarak var sömürgecilere tepki olarak *Boxer Ayaklanması* çıkmış ancak isyan Avrupalı güçler tarafından bastırılmıştır. 1902 yılında Çin deniz güçleri Paracel adaları yakınlarında devriye gezmeye başlamış ancak 1911 yılında Çin Devrimi sonucu Çin Hanedanlığının yıkılmasıyla bölgeden uzaklaşmıştır.

---

[128] Ama Japonya'nın bölgede mevcut bir toprak talebi bulunmamaktadır.

[129] Çin topraklarında bütün devletlerin arasında eşit fırsat sunulması için Çin'in topraklarının diğer devletlere ticaret için açılması ve toprak bütünlüğünün korunmasıdır.

I. Dünya Savaşının ardında Japonya etkisini bölgede iyiden iyiye göstermeye başlamış Spratly ve Paracel Adaları üzerinde ticari girişimlerde bulunmuş buna tepki olarak ise Fransa bu adaların bazılarını hak iddiası ile işgal etmiş, 1938 yılına gelindiğinde adalar üzerinde bir adet askeri üs kurmuştur. Fransa bu hareketini Vietnam'ın hamisi olması sebebiyle meşrulaştırmıştır. 1939 yılında Japonya da adalar üzerinde askeri üst kurmuş ve Fransa'yla bölge hâkimiyeti için mücadeleye girmiştir. 1942 yılından itibaren ise bölgede kolonizasyon azalmış ve bağımsız devletler oluşmaya başlamıştır.

3.2.2. İkinci Dünya Savaşı ve Sonrasında Güney Çin Denizi Tarihi

Japonya 1942-1945 yılları arasında neredeyse bütün GÇD'ne hakim olmuş II. Dünya Savaşını kaybetmesinden sonra bölgede oluşan boşluk ilk olarak Çan Kay Şek Hükümeti tarafından doldurulmaya çalışılmıştır. GÇD kıyısındaki ülkelerin kıyıları dışındaki bütün ada, adacık, kayalık ve resifler üzerinde Çan Kay Şek Hükümeti egemenlik iddiasında bulunmuştur. İç savaş sonucunda komünistlere yenilen Çan Kay Şek Hükümeti önce Formoza Adası'na (Tayvan Anakarası) kaçmış ve orada Milliyetçi Çin'i ilan etmişlerdir. Kısa bir süre sonraysa Spratly ve Paracel'deki askerlerini adalardan çekmiştir. Adalar üzerinde hak iddia eden diğer bir bölge ülkesi ise Vietnam olmuştur. 1946'da yılında Fransa ile Vietnam arasında başlayan I. Hindiçini Savaşı ile birlikte Vietnam kuzey ve güney olarak ikiye bölünmüştür. Komünist(kuzey) ve batı yanlısı(güney) iki hükümet tarafından bölünmüş olan Vietnam'da komünist hükümet Çin'in adalar üzerindeki egemenliğini tanırken batı yanlısı diğer hükümetse adalar üzerinde hak iddia etmiş hatta Milliyetçi Çin askerlerinin adalardan çekilmelerinden sonra adalar asker çıkarmıştır. Aynı dönemlerde ÇHC, Milliyetçi Çin'in adalardan çekilmesiyle birlikte Paracel adalarından bazılarını işgal etmiştir. 1950'lerin sonundan itibaren Çinli balıkçı tekneleri Vietnam kara sularında avlanmaya başlamış ve Paracel Adaları'nda yer alan adalara çıkmışlardır. 1949 yılında Hollanda sömürgesinden kurtulan Endonezya'nın bağımsızlığı kabul edilmiştir. Filipinler ise 1956 yılında Dışişleri Bakanı Carlos Garcia, Spratly Adaları'nın belirli kısmının kendilerine ait olmasıyla ilgili bir

değerlendirmede bulunmuştur. Thomas ve Filemon Cloma kardeşler Japonya'nın adalardan çekilmesinden sonra adaların *res nullius*[130] olduğu ve adalara kendilerinin çıkarak adaları Filipinler toprağı yaptıklarını iddia etmişlerdir.

Soğuk savaşın etkisini göstermesiyle birlikte bölgede kutuplaşmalar başlamış, Subic Bay Körfezi (Filipinler), Cam Ranh Körfezi (Vietnam) ve Okinawa Adası'nda (Japonya) ABD tarafından komünizmle mücadele amacıyla askeri üsler inşa edilmiştir. 1954 yılında ÇHC tarafından Milliyetçi Çin (Tayvan) hâkimiyeti altında sayılan adalara topçu atışları yapılmıştır. Bunun sonucunda ABD ile Milliyetçi Çin Hükümeti arasında *Karşılıklı Savunma Anlaşması* imzalanmış ve ÇHC tarafından gelecek saldırıda ABD Tayvan'ı koruma sözü vermiştir.[131] Tarih 1955 yılına geldiğinde Kuzey ve Güney Vietnam arasında II. Hindiçini Savaşı patlak vermiş, ABD bölgedeki diğer devletlere komünizmin yayılmaması için Güney Vietnam'ın yanında savaşa katılmıştır. Güneydoğu Asya Ülkeler Birliği (ASEAN), 1967 yılına gelindiğinde Endonezya, Filipinler, Malezya, Singapur ve Tayland tarafından kurulmuştur. Bu örgüt uzun süre bölgedeki anti-komünist yapılanma olarak görülmüştür.

GÇD'ndeki yapılar üzerindeki egemenlik iddialarının bir sebebiyse bölgenin zengin yer altı kaynaklarıdır. Özellikle 1973 petrol krizinden sonra bölgede petrol bulma ve çıkarma çalışmalarında yoğunluk yaşanmıştır. 1974 yılında Filipinler Spratly Adaları içerisinde yer alan Reed Bank bölgesinde petrol aramaya başlamış ve bazı ada ve adacıkları işgal etmiştir. Benzer olarak Güney Vietnam'da ABD destekli olarak petrol arama çalışmalarına başlamış 1976 yılına gelindiğinde Vietnam birleşmiş ve bu tarihten sonra Güney Vietnam'ın bölge hakkındaki görüşleri doğrultusunda hareket etmeye başlamıştır. Vietnam bu tarihten sonra ÇHC'den gitgide uzaklaşmış ve 1979 yılında ülkenin kuzey kısımları ÇHC tarafından işgale uğramıştır. Bölgede petrol çıkaran ilk ise görece diğer rakiplerine göre coğrafi olarak

---

[130] Kimseye ait olmayan manasına gelen Latince sözcüktür.

[131] 1958'de ÇHC tarafından Tayvan yakınlarındaki adalara yeniden topçu atışı yapılması ile İkinci Tayvan Boğazı Krizi patlak vermiştir. Bu olay üzerine ABD'ye ait askeri gemilerin bölgeye gönderilmesinin ardından kriz sona ermiştir.

küçük olan Brunei olmuş ve kendi anakarasına yakın bölgelerde petrol çıkarmaya başlamıştır.

3.2.3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin Etkileri ve Güney Çin Denizi Tarihi

Daha önceki bölümlerde bahsedilen 1973 yılında BM bünyesinde gerçekleştirilen III. Deniz Hukuku Konferansı boyunca ciddi adımlar atılmaya başlanmış ve 1982 yılın gelindiğinde BMDHS imzaya açılmıştır. Bu sözleşme bölgede 1970'ler ve 1980'lerdeki önemli olaylar arasında belki de en önemlisi olarak kendisine yer bulmuştur. Sözleşmenin bölgeyi en çok ilgilendiren maddelerinden biri ise Münhasır Ekonomik Bölgenin (MEB) karadan 200 deniz mili uzaklığa kadar ulaşabileceğini 57. maddede, MEB'nin tanımını 55. ve 56. maddelerde, MEB' de yapılabilecek faaliyetlerse 58. maddeden 75. maddeye kadar açıklanmıştır. MEB'in başlangıç çizgisinin karasularıyla aynı çizgiden başlıyor olması GÇD'ndeki adaların önemini arttırmıştır.

1982 yılından sonra ÇHC Spratly Adaları'nın bir kısmını işgal etmiş ve Vietnam'ın komşuşu durumuna gelmiştir. 1988 yılında iki devlet arasında çatışmalar yaşanmış ve Vietnam işgal ettiği ada ve adacıklardan çekilmek zorunda kalmıştır.

1984 yılında Filipinler BMDHS'ni imzalayan ilk bölge ülkesi olmuş, 1994 yılında Vietnam, 1996 yılındaysa sözleşme Brunei, Malezya ve ÇHC tarafından imzalanmıştır. 5 ülkede MEB'sinin 200 deniz mili olacağını açıklamış ve kendi haritalarını yayınlamışlardır.[132]

ASEAN tarafından 1992 tarihinde çatışmaların barışçıl yollarla çözülmesi amacıyla Manila Deklarasyonu yayınlanmıştır. Hukuki bağlayıcılığı olmayan bu belge sadece devletlerin tutumlarını bildirmelerini sağlamıştır. 1995 yılında Vietnam

---

[132] Diren Doğan-Muharrem Gürkaynak, "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Çin Denizinde Dönüşen Yeni Stratejisi: Four Sha Doktrini", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* Sayı 4, 2019, s. 928.

örgüte katılmış ve ÇHC'nin Mischief Resifi'ni işgal etmesiyle Filipinler ve ÇHC arasında bunalım yaşanmıştır. 1997 yılında İngiliz hakimiyetinin sona ermesiyle Hong Kong, ÇHÇ'ne bağlanmıştır. 1999 tarihindeyse hak ettiği topraklar üzerinde ÇHC avlanma yasağı ilan etmiş ve bu diğer devletlerle sorunlar yaşamasına sebep olmuştur.

2005 yılında ÇHC'nin teklifiyle doğal kaynakların ortak kullanılması fikri ortaya atılmış ve ÇHC, Filipinler ve Vietnam ortak bir proje yürütmeyi kabul etmişler ve bu proje 2008 yılına kadar devam ettirilmiştir. 2007 yılında ÇHC Spratly ve Paracel Adalarının dâhil olduğu Sansha şehir kurulmuştur. 2009 yılında kıta sahanlığının son bildirim tarihi öncesinde ÇHC sınırlarını (*Dokuz Çizgili Harita*[133]) BM Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Komisyonuna beyan etmiştir. GÇD'ndeki talepleri ÇHC tarafından hukuki olarak belirtilirken bir yandan ise *Salam Taktiği* ile adalar işgal edilmeye devam edilmiştir. 2010 yılında ÇHC, GÇD konusunun ülkenin en önemli meselelerinden olduğu ve asla geri adım atılmayacağını ilan etmiştir. BMKSK'ya sunulan başvuruya ilk tepki 2011 yılında Filipinler'den gelmiş ve verilen bir nota ile kendi taleplerini komisyona iletmiştir.[134] Filipinler, 2013 yılında ÇHC'ni BM Daimi Tahkim Mahkemesi'ne şikâyet etmiş ve mahkeme 2016 yılındaki kararıyla ÇHC'nin dokuz çizgili haritasının hükümsüz olduğu kanaatine varmıştır. ÇHC mahkemenin kararını tanımayacağını açıklamıştır. Aynı yıl ABD tarafından Vietnam'a uygulanan silah ambargosu kaldırılmıştır.

3.3. Güney Çin Denizinin Önemi

XXI. yüzyıl içerisinde Asya'nın global rekabette önemli bir alan olacağı düşünülmektedir. GÇD bu rekabetin en bariz görüleceği yerlerin başında gösterilmektedir. Spratly ve Paracel Adaları hâkimiyetinin kime ait olduğu bölgedeki en önemli sorunların başında gelmektedir. Bölge önemli ve stratejik bir ada olan Tayvan'ı içerisinde bulundurması; nükleer silaha sahip ülkeler kuşağında olması

[133] Güney Çin Denizi'nin %80'nin kendisinin olduğunu gösteren tarihsel harita.
[134] Aynı yıl ABD Asya'ya dönüş Stratejisi ilan etmiştir.

sebebiyle siyasi ve askeri açıdan değerlidir. Dünyada sıvılaştırılmış doğalgazın yarısının ve ham petrolün neredeyse üçte birinin bu bölgeden geçmesi bölgenin ulaşım açısından önemini açıklamaktadır. Balıkçılık ve doğal kaynakların bölgede yoğun olarak bulunması bölgenin diğer önemini göstermektedir.

3.3.1. Güney Çin Denizi'nin Siyasi ve Askeri Önemi

GÇD kıyıdaş ülkeler dışında küresel birçok gücün ilgisini çekmektedir. Hint ve Pasifik Okyanuslarının keşişim noktasında bulanan GÇD bölge ülkelerinin yanı sıra Japonya, Hindistan'ın ve diğer Güneydoğu Asya ülkelerinin keşişim noktasında bulunması itibariyle bu devletlerin ilgisini bölgeye taşımaktadır. Bölgede ve yakın çevresinde nükleer silaha sahip birçok devleti bulunması hem de bu ülkeler arasında pek çok anlaşmazlıkların bulunması nedeniyle küresel ve bölgesel güvenliğin tehlikede olduğu düşünülmektedir.[135]

Tayvan gibi büyük bir ada ÇHC tarafından kendi toprağı sayılması ABD'nin ise buna karşı çıkması ve Tayvan'ın varlığını koruyacağını anlaşmalarla belirmesi sonucunda siyasi bir çıkmaza girilmiştir. Bölge dışı aktörlerin alana ilgisinin yüksek olması bölgedeki ilişkileri geren bir başka konu olarak ortaya çıkmaktadır. Küresel güçlerin bölgeye olan ilgisi sorunlara küresel bir boyut kazandırmaktadır.

GÇD'nde bazı devletlerin adalar üzerinde askeri yapılanmalar kurması, bu adalardaki birliklerinse birbirlerine yakın olması sebebiyle her an askeri bir çatışma çıkma olasılığı yüksek görülmektedir. Ayrıca bu birliklerin varlığı bölgede silahlanma yarışına sebep olmaktadır. ASEAN, ABD ile birlikte ÇHC'ne askeri olarak görece güçsüz olan bölge ülkeleri tarafından dengeleyici bir unsur olarak görülmektedir. Örgüt ayrıca bölge ülkeleri arasında birleştirici bir unsur olarak değerlendirilmektedir.

---

[135] Marvin Ott, "The South China Sea in Strategic Terms", *Asia Patches*, Wilson Center, 13.09.2022, (https://www.wilsoncenter.org/blog-post/the-south-china-sea-strategic-terms).

Askeri olarak GÇD sığ yapısı ve yarı kapalı olması sebebiyle doğal bir kalkan görevi görmektedir. Düşman devletler için aşılması güç bir duvar olarak değerlendirilebilmektedir. Bu duvar bölge ülkelerinin birbirlerinden veya dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı korumaktadır. GÇD üzerindeki ada veya adacıklara sahip olmak düşmanca hareketleri önlemek veya püskürtmek adına büyük bir öneme sahiptir. Bu yapılar askeri üs olarak kullanılmak ve üzerlerinde asker bulundurmak dışında önemli ikmal noktaları olarak kullanılabilir. GÇD üzerindeki yapıların bir başka önemiyse üzerlerine radar sistemleri veya hava savunma sistemi kurularak erken bir uyarı sistemine veya hava savunmasına sahip olunmasına imkân vermesidir.

3.3.2. Güney Çin Denizi'nin Ulaşım Açısından Önemi

GÇD uluslararası deniz ticaretinin en mühim rotalarından olan Kuzeydoğu ve Güneydoğu Asya'yı birbirine bağlamaktadır. Dünya deniz ticaretinin yaklaşık %50'si bölgedeki boğazlardan geçmektedir. Hürmüz Boğazı, Bab El Mandeb ve Süveyş Kanalından geçen gemilerin ana güzergâhı GÇD'dir.[136] Asya kıtasının yükselen enerji talebi bölgenin önemini arttırmaktadır. GÇD'ne gelen gemilerin büyük bir çoğunluğu hammadde ve enerji kaynağı taşımaktadır. Bölgede deniz ticaretinin kesilmesi dünyada üretimin büyük bir kısmının sekteye uğratacağı için tüm dünyayı karanlığa mahkûm edebilir.

Malakka Boğazı Hürmüz Boğazından sonra deniz trafiğinin en kalabalık olduğu yerdir. GÇD'den Doğu Asya'ya taşınan petrol gider önemli boğazlara göre çok daha fazladır.[137] ÇHC, Güney Kore, Japonya ve Tayvan enerji ihtiyaçları GÇD üzerinden taşınmaktadır. Özellikle ÇHC ve Japonya açısından bu bölge üzerinden taşınan hammadde ve enerji çok önemlidir. Bölgeden geçen enerjinin önemli bir miktarı da ABD'ne aittir. Herhangi bir sebeple Malakka Boğazı'nın kapatılması

---

[136] Tomas Hirst, "The world's most important trade route?", *World Economic Forum*, https://www.weforum.org/agenda/2014/05/world-most-important-trade-route/, 12.09.2022.

[137] Doğu Asya'dan geçen yakıt miktarı Panama Kanalından geçen petrolün 15 katı, Süveyş Kanalının ise 3 katıdır.

durumunda gemiler daha uzun bir rota izlemek zorunda kalacaklar ve boğazdan gemi geçişlerinin kapatılmasının yıllık yaklaşık 8 milyar $ mal olacağı tahmin edilmektedir. Bazılarına göreyse GÇD'ne hâkim olan devletin doğu yarım kürenin doğusuna hâkim olacağını söylenmektedir.

3.3. Güney Çin Denizi'ndeki Balıkçılık

Bölgede balıkçılık açısından pek çok deniz ürünü bulunmaktadır. Bunların en önemlileri tonbalığı, uskumru, hamsi ve karides olarak göze çarpmaktadır. Dünya balıkçılığının %10'u bu bölgede yapılmaktadır. GÇD sahillerinde yaşayan insanlarının çoğu geçimini balıkçılıkla sağlamaktadır. GÇD'nde dünyadaki mercan resiflerinin %30'una ev sahipliği yapmaktadır.

ÇHC dünyada en çok balık tüketicisi ve ihracatçısı pozisyonundayken, Vietnam'ın ihracatının %7'si yani yaklaşım 5 milyar $'lık bölümü balıkçılıktan gelmektedir. Filipinler GSMH'nın yaklaşık %5'i yani ortalama 15 milyar $'ı balık ticaretinden oluşmaktadır. Dünyada balık üretiminde zirvede bulanan 10 ülkeden 5'i bölge ülkeleri arasından çıkmıştır.[138]

GÇD'de bulunan balık sayısı XX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren %70 ile %90 arasında azalmış ve azalmaya devam etmektedir.[139] Özellikle 1970'lerden itibaren bölge halklarının refah düzeylerindeki yükselme balık tüketimini yaklaşık beş kat arttırarak 25 kg'a çıkarmıştır. Balık rezervlerinde azalmaya engel olabilmek adına 1999 yılında ÇHC Haziran veya Temmuz aylarından birinde 1 aylık avlanma yasağı ilan etmiş, 2009 yılından sonraysa avlanma yasağı 16 Mayıs'tan 1 Ağustos'a kadar uzatılmıştır. Diğer bölge ülkelerinin avlanma yasağıyla çatışan bu tarihler yüzünden GÇD kıyıdaş ülkeleri arasında sorunlar yaşanabilmektedir.

---

[138] Food and Agriculture Organization of the United Nations, The State of World Fısherıes and Aquaculture, http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf, (08.09.2022).
[139] Daniel Pauly-Cui Liang, "The fisheries of the South China Sea: Major trends since 1950", *Marine Policy*, 2019, s.3.

3.3.4. Güney Çin Denizi'nde Potansiyel Hidrokarbon Kaynaklar

GÇD bulundurduğu yapılar ve yaşam çeşitliliği sebebiyle önemli bir hidrokarbon rezervi olarak görülmektedir. Bölgeden çıkarılacak hidrokarbon kaynakları sadece bölge ülkeleri için değil yakın coğrafyadaki ülkeler içinde önem arz etmektedir. Asya Pasifik'te kanıtlanmış petrolün %25'i kanıtlanmış doğalgazınsa %50'sinden fazlası Güneydoğu Asya bölgesinde bulunmaktadır. GÇD'nde kanıtlanmış veya tahmin edilen 11 milyar varil petrol, 190 trilyon m^3 doğal gaz olduğu tahmin edilmektedir. Bulunmayan ama olması ihtimal olan 5 ile 22 milyar varil arası petrol ve 70 ile 290 trilyon m^3 doğal gaz rezervi olduğu tahmin edilmektedir. Bu verilere göre bölge ileride Basra Körfezi'ne rakip olabileceğini düşünülmektedir.[140]

GÇD kıyıdaş ülkelerinin petrol ihtiyaçları her geçen gün artmaktadır. Örneğin 2009 yılında ABD'den sonra dünyanın en çok petrol tüketen ülkesi olan ÇHC 2013 yılında birinci sıraya çıkmıştır. ÇHC enerji ihtiyacının artmasına paralel olarak GÇD'nden çıkartılacak petrol ve doğal gaz rezervlerinin önemi artmaktadır. Çinli uzmanlara göre ÇHC sahillerine yakın kıyı kesimlerinde petrol ve doğal gaz çıkartılması durumunda Afrika ve Ortadoğu'ya olan bağımlılığın azalacağını söylemektedirler. Son yarım asırda Asya kıtasının enerji ihtiyacı yaklaşık 5 kat artmıştır. Güneydoğu Asya'daki ülkeler kendi enerji ihtiyaçlarını karşılama konusunda yetersiz kalmıştır. Bunda dünyanın en çok enerji tüketen 5 ülkesinden ÇHC, Japonya ve Hindistan'ın bölgeye yakın olması önemlidir.

Güneydoğu Asya dışında herhangi bir talep olmasa bile GÇD hidrokarbon rezervinin bölgeye yetmesi mümkün gözükmemektedir. Zaten GÇD'nde sınırların net olarak çizilmemiş olması petrol çıkarma konusunda ülkelerin sorun yaşamasına sebep olmaktadır. Bölgede mevcut olan diğer bir önemli hidrokarbon ürünü ise kömürdür. Çin dünyanın en çok kömür tüketicisi ve ithalatçısı konumundadır.

---

[140] Mu Ramkumar-M.Santosh-Manoj Mathew-David Menier-R.Nagarajan-Benjamin Sautter, "Hydrocarbon reserves of the South China Sea: Implications For Regional Energy Security", *Energy Geoscience*, 2020, s.6.

3.4. Güney Çin Denizindeki Bölge Ülkeleri

Güney Çin Denizindeki bölge ülkeleri esasında coğrafi olarak Güneydoğu Asya ile sınırlı kalan alan içererek aktarılmayı sağlayacaktır.

3.4.1. Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC)

ÇHC, GÇD'ndeki en geniş hak talebinde bulanan ülke konumundadır.[141] Adalar üzerinde hak taleplerinin dayanağı genellikle tarihsel iddialardır. Spratly ve Paracel Adaları'nda yapılan tarihi kazılara dayanarak bölgeye ilk yerleşimin arkeolojik kazılar sonucunda ÇHC ait olduğunu söylemektedir. M.Ö. XI. yüzyıldan M.Ö. II. yüzyıla kadar Çin'de hüküm sürmüş olan Zhou Hanedanlığına ait kaynaklarda bölgeden haraç olarak kıymetli eşya alındığını yazılmaktadır. Yine MÖ 206 ve M.S. 220 yılları arasında Çin'de hüküm süren Han Hanedanlığı zamanına ait kalıntıların bölgede bulunması ÇHC tarafından tarihsel iddialar önemli kanıt olarak kabul edilmektedir. X. ve XIV. yüzyıllar arasında Çin Hanedanlıkları tarafından bölgeye keşif yolculuklarının yapılması diğer bir hak iddiasını olarak ortaya çıkmaktadır. Bölgeye Avrupalı güçler gelene kadar bölgedeki diğer güçler tarafından Çin'in GÇD egemenliğine karşı herhangi bir karşı çıkma eylemi söz konusu olmamıştır.

ÇHC Japonya'nın adalardan çekilmesinden sonra adaların eskiden olduğu gibi kendi egemenliği altında bulunması gerektiğini düşünmektedir. ÇHC tarafından 1947 yılında yayımlanan dokuz çizgili harita Çin'in ilk hak iddiası olmuştur.[142] ÇHC'nin, GÇD üzerindeki ilk resmi hak iddiasıysa 9 Eylül 1958 tarihli *Çin Karasuları Bildirgesi*'yle başlamıştır. ÇHC bu tarihten günümüze kadar olan süredeyse iddialarında herhangi bir değişim yaşanmamıştır. Ülkede iki hükümetin

---

[141] Ian Storey, "The South China Sea Dispute in 2020-2021", ISEAS Yusof Ishak Institute, Issue 2020, No 97, 3 September, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/08/ISEAS_Perspective_2020_97.pdf.

[142] Haritanın orijinali on bir çizgili olup Vietnam'la Tonkin Körfezi sorunun çözülmesiyle dokuz çizgiye indirilmiştir.

egemenlik savında bulunması sebebiyle 1951 yılında San Francisco Konferansı'na Çinli yetkililer katılmamış ama SSCB bölge adalarının (Tayvan dâhil) ÇHC'nin ayrılmaz bir parçası olduğunu savunmuştur.[143] ÇHC bölgenin kendi egemenlik sahasında bulunduğunun bir başka kanıtı olarak 1975 yılana kadar Vietnam'ın adaları ÇHC'nin sınırları içerisinde tanımış olmasıdır.

Egemenlik iddialarının ve sorunların ikili görüşmelerle çözümlenmesi gerektiğini ÇHC tarafından her fırsatta dile getirilmiştir. Ancak ÇHC gerekli gördüğü yerlerde çok taraflı anlaşmalara imza atmıştır örneğin 1992 Manila Deklarasyonu'ndan sonra üzerinde oluşan baskıyı kırabilmek amacıyla ASEAN toplantılarını katılmaya başlamıştır. 2002 yılındaysa Manila Deklarasyonu'na paralel olan GÇD'nde Davranış Bildirgesi'ni imzalamıştır.

ÇHC'de Yüksek Halk Mahkemesi, GÇD üzerinde tam yetkili olunduğunu ve hakların savunulması sırasında güç kullanmaktan çekinilmemesi gerektiğini belirten bir bildiri yayınlamış, bu hareket diğer devletler tarafından kışkırtıcı bir hareket olarak sınıflandırılmıştır. Ayrıcı diğer devletlerin yayınladığı bazı kitap ve haritalarda bölgenin ÇHC ait olarak gösterilmesini bölgedeki egemenliğine meşru bir dayanak olarak göstermektedir. 1980'lere kadar GÇD'ni kendi egemenlik sahası olarak gören ÇHC adalar üzerinde herhangi bir uluslararası politika izleme gereği hissetmemiştir. GÇD ile ilgili sorunların çözülmesinde izlediği yol sorunların askıya alınması böylece yavaş yavaş bölgede gücünü arttırmaktır. 1950 yılında Woody Asasını işgal etmiş ve bölgede askeri bir üs kurmuştur. 1974 yılındaysa Vietnam ile askeri bir çatışmaya girerek Paracel Adaları'nın tamamını ele geçirmiştir. 1988'de Vietnam'la gerçekleşen *Johnson South Reef Çatışması*'yla bölgedeki altı ada daha ÇHC egemenliğine geçmiştir. 1990'larda askeri üstünlüğünü kullanarak bölgede Vietnam'dan daha çok oluşumu işgal etme gücüne sahipken izlediği geciktirme politikası ve komşuları tarafından saldırgan bir devlet olarak lanse edilmemek adına görece daha barışçıl politikalar izlemeye özen göstermiştir. Ancak komşularıyla ufak

[143] Nitekim bu yorum ada isimlerinin karmaşıklığından ötürü resmi olarak konferans metnine girmemiştir.

çatışmalar da yaşanmamış değildir.[144] 1990'ların sonundan itibaren ÇHC, ASEAN ile müzakereler yapmayı kabul etmiş ve tavrını daha da yumuşatmıştır. 2007'den itibaren ÇHC yeniden uzlaşmacı tavrından vazgeçmiş ve GÇD üzerindeki pek çok ada, adacık ve resif üzerinde askeri yapılar inşa etmiştir. 2009 yılında ÇHC tarafından dokuz çizgili harita Birleşmiş Milletlere sunulmuştur.

3.4.2. Tayvan

Tayvan ve ÇHC'nin GÇD üzerindeki talepleri ve iddiaları aynıdır. Bugün her iki yönetimde iki ülkenin aslında tek ülke olduğunu ve bu ülkelerin meşru yöneticisinin kendisine ait olduğunu söylemektedir. Spratly ve Paracel Adaları'nı bulan, isimlendiren ve uzun süre yöneten Tayvan da ÇHC gibi *Dokuz Çizgili Harita*'nın bölgenin kendisine ait olduğunun kanıtı olarak kabul etmektedir. Spratly Adları içerisindeki en büyükleri olan Taiping ve Pratas adaları Tayvan yönetiminde bulunmaktadır. Japonya'nın diğer adalardan çekilmesiyle birlikte 1947 yılında Tayvan bölgenin egemenliğinin kendisine geçtiğini açıklamıştır. ÇHC ile aynı iddiaları savunan Tayvan bölgede bulunan yapıların başka bir devletin eline geçmesindense en azından Çinlilerin elinde kalması yani ÇHC yönetimine geçmesini istemektedir.[145]

3.4.3. Vietnam

Vietnam'ın bölgedeki iddiaları olarak ÇHC ve Tayvan gibi XII. yüzyıla dayanmaktadır ve adaları ilk olarak kendisinin keşfettiğini söylemektedir. Paracel Adaları'nın üzerindeki bu tarihsel iddialarının temeli ise Hong Bao Atlası içerisinde olan bir haritadır. Atlasta haritada bölge Vietnam toprağı olarak gösterilmiş ve belirli aralıklarla adalara gemi yolladığı belirtilmiştir. XII. ve XIII. yüzyıldaki başka haritalarda yine adaların Vietnam'a ait olduğu gösterilmiştir. 1981 yılında Vietnam

---

[144] Örneğin; 1995 yılında Mischief Resifi İşgali

[145] Hui-Yi Katherine Tseng-Andrew Billo, "Taiwan in the South China Disputes: Policies and Prospects", *Territorial in the South China Sea*, ed. Jing Huang, 2015.

Dışişleri Bakanlığının yayınladığı dokümanda tarihsel iddiaların XII. yüzyılda bölgede bulunmuş olan bir Avrupalı tarafından da doğrulandığı yönündedir. Vietnam'ı 1884 yılından sonra denetim altında tutan Fransa adalar ve adacıları terra nullius (sahipsiz toprak) olarak ilan edip hâkimiyet iddiasında bulunmuş ancak bu yapıları işgal eden Japonya'ya tepki göstermemiştir. II. Dünya Savaşı'nı sona erdiren 1951 San Francisco Barış Konferansı sırasında Vietnam adaların kendisine ait olduğunu belirtmiş ancak SSCB buna karşı çıkmıştır.[146] Konferanstaki söylem Vietnam tarafından adalar üzerindeki taleplerinin hukuki olarak başladığının kanıtı olarak gösterilmektedir. 1956 yılında Spratly Adalarının bazılarına Vietnam tarafından asker gönderilmiş ve ülke bayrağı adalara dikilmiştir. Yakın tarihlerde Paracel Adaları üzerinde de hâkimiyet kurulmaya başlanmıştır. 30 Temmuz 1971 tarihinde Vietnam tarafından adalar üzerindeki egemenliğini göstermek adına *Deklaration on the sovereignty of the republic of Vietnam over the archipelagos of paracels and spratlys*[147] 'u yayınlamış ve ardından 1974 senesinden Paracel adalarından altısını işgal etmiş ancak ÇHC'nin bölgeye savaş gemilerini göndermesi üzerine geri çekilmek zorunda kalmıştır. Vietnam'ın altı adayı terk etmesinden sonra bile bölgede pek çok adaya sahip olarak kalmış ama 14 Mart 1988 tarihine gelindiğinde Vietnam ile ÇHC arasında yaşanan *Johnson South Reef Çatışması*'[148] da 64 Vietnamlı denizci hayatını kaybetmiş ve adalar ÇHC'nin yönetimine geçmiştir. Vietnam'ın günümüzde de Çin donanmasıyla baş edebilmesi mümkün görünmemektedir. Bu sebeple ABD, ASEAN ve SSCB'dan ÇHC karşı destek beklemektedir.

Vietnam'ın adalar üzerindeki söyleminde 1975-76 öncesi ve sonrası olarak iki ayrı başlık altında ele almak mümkündür. Vietnam birleşmeden önce ÇHC'den aldığı destek yüzünden adalar üzerinde hak iddia etmekten çekinen hatta adaların ÇHC'ne ait olduğunu söyleyen Kuzey Vietnam birleşme gerçekleştikten sonra

---

[146] İtirazı SSCB'nin yapmasının sebebi konferansa Çin'in katılmıyor olmasıdır yani itirazı SSCB Çin adına yapmıştır.; Hurng Yu Chen, "Territorial Disputes in the South China Sea under the San Francisco Peace Treaty" *Issues & Studies*, Sayı 3, 2014, ss. 173-180

[147] James Chieh Hsiung, *South China Sea Disputes And The Us-china Contest*, China Social Sciences Press, Singapore 2018, s. 40.

[148] Alexander L. Viving, "South China Sea: Who Occupies What in the Spratlys?", *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2016/05/south-china-sea-who-claims-what-in-the-spratlys/, (09.08.2022).

isteklerini açıkça ifade etmeye başlamıştır. Bugün Vietnam'ın iddialarına en büyük eleştiri 1975 yılından önce adaların ÇHC ait olduğunu söylemesinden kaynaklanmaktadır.

Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından Rusya Cam Ranh Koyunda bıraktığı az sayıda askeri dışında bölgeden çekilmiş, ABD ise Filipinlerde bulunan Subic Koyu Üssü'nün kapanmasıyla bölgede etkisini yitirmiştir. İki ülkenin GÇD'ndeki etkisinin azalmasıyla birlikte bölgedeki oluşan güç boşluğunu ÇHC tarafından doldurulmuştur. Vietnam ordusu ÇHC askeri gücünü dengelemek ve ordusunu modernleştirmek amacıyla Rusya'dan yüksek oranda askeri materyal etmiştir. Ancak hâlihazırda ÇHC, Rusya'dan Vietnam'ın aldığından çok daha fazla askeri materyal satın almış durumdaydı.

Doi Moi (yenilik) politikası özellikle Vietnam ekonomisini açık Pazar ekonomisine çevirmeye amaçlamış ve 1986 yılında yürürlüğe koyulmuştur. 1988 *Johnson South Reef Çatışması* ve 1991 yılındaki Kamboçya Savaşı'nda izlediği politikalarsa uluslararası arenada kendisi adına olumlu bir hava oluşturmuştur.[149] Doi Moi politikasına paralel olarak Vietnam 1990'larda diplomatik çözümler bulmaya uğraşmış ülke başkanlarının da katıldığı toplantılarda sorunlar çözülmeye çalışılmıştır. 1993 yılında sınırları güç kullanarak değiştirilmemesi adına yapılan anlaşma ülkelerin sorunları diplomatik yollarla çözmek istemelerinin bir kanıtı olarak gösterilebilir. 1994'le milenyum arasında ülkeler arasında toplam on yedi toplantı gerçekleştirilmiştir. Vietnam ve ÇHC arasında devam eden problemlerden bir diğeri olan Tonkin Körfezi sorunuysa 2000 yılında gelindiğinde çözülmüştür. 2002 yılındaysa bölgeye sınır belirleyici işaretler dikilmeye başlanmıştır. Tonkin Körfezi sorununun ikili görüşmelerle çözülmesi GÇD'de sorunların çözülmeye başlayacağı düşüncesini ortaya çıkarmıştır. 2007 yılından itibaren Vietnam Adalar üzerindeki varlığını sağlamlaştırma üzere bölgede yatırımlarını arttırmış hatta bölgeden temsilci seçilmesini kararlaştırmıştır.

---

[149] Asim Rizvanovic, "Why China is not to Blame for the Militarisation of the South China Sea", August 5, 2013, https://www.e-ir.info/pdf/41650.

Vietnam ve ÇHC arasındaki yumuşama dönemi 2009'a kadar sürmüş bu tarihten sonra diğer ülkelerin GÇD üzerindeki savları ÇHC tarafından engellemeye çalışılmıştır. 2007 senesinde petrol şirketi BP tarafından Vietnam'da yapılması planlanan sistem ÇHC tarafından engellenmiş, yine aynı yıl Vietnamlı balıkçılara ÇHC deniz devriyeleri tarafından tacizler yapılmıştır.[150] Bu gelişmelerden sonra 2009 yılında Vietnam ve Malezya tarafından GÇD'ndeki hâkimiyet savlarını BMKSK'ya bir sunumla bildirmişlerdir. ÇHC bu iddialara cevaben Dokuz Çizgili Haritası'nı tekrar yayımlamıştır. 2011 senesinde ÇHC tarafından Vietnam sismik araştırma gemisi taciz edilmiş ve geminin ekipmanlarına zarar verilmiştir. 2014 yılında Vietnam'ın MEB olarak ilan ettiği bölgede ÇHC tarafından yedisi savaş gemisi olmak üzere toplam 80 gemi eşliğinde petrol platformu kurulmuştur.[151] ÇHC'nin saldırgan sayılabilecek bu hareketinden sonra ASEAN Dışişleri Bakanları seviyesinde deklarasyon yayınlanmış ve ÇHC'nin adı verilmeden bölgedeki gerilimin azaltılması gerektiği vurgulanmış ve Vietnam'a üstü kapalı destek verilmiştir. Bugün iki ülke arasında işbirliği yeniden artmış ve on dokuz alanda yapılan anlaşmalar sorunun yeniden politik müzakerelerle çözülmesinin önünü açmıştır.

3.4.4. Filipinler

Filipinler'in hiçbir ülkeyle kara sınırı olmamaktadır. Uluslararası literatürde GÇD olarak adlandırılan bölge Filipinler tarafından *Batı Filipinler Denizi* olarak kabul edilmektedir. Filipinler GÇD üzerinde sadece Spratly Adaları içindeki belirli adalar ve adacıklar üzerinde egemenlik iddiasında bulunmaktadır. Bugün Filipinlerin üzerinde hak iddia ettiği adaların çok az bir kısmın Filipinler egemenliğinde bulunmaktadır. Bu Filipinler açısından büyük bir sorun olmakla birlikte hak iddiasında bulunduğu adalar ve adacıklardan tamamen vazgeçmesi ihtimali çok zayıftır. Zaten hak iddia ettiği adaların Spratly Adaları arasında yer almadığını aksine

---

[150] Ha Anh Tuan, "The Tragedy of Vietnamese Fishermen: TheForgotten Faces of Territorial Disputes in theSouth China Sea", *Asia Journal of Global Studies,* Cilt 5, s. 98.

[151] Ankit Panda, "Why Did China Set Up an Oil Rig Within Vietnamese Waters?" *The Diplomat* https://thediplomat.com/2014/05/why-did-china-set-up-an-oil-rig-within-vietnamese-waters/, (08.09.2022).

bu oluşumların Kalayaan Adaları olarak başka bir yapılanma olduğunu söylemektedir. Filipinler egemenlik savında bulunduğu yapılar için keşif, coğrafi yakınlık, ekonomik tabiiyet ve ülke güvenliğini esas olarak göstermektedir.

1889-1902 Filipin-Amerikan Savaşı'ndan 1942 Japon işgaline kadar Filipinler ABD sömürgesi olmuştur.[152] 1946 senesinde Japonya işgalinden kurtulmuş ve bağımsızlığını kazanmış ancak topraklarında bulunan çok sayıda ABD üssü 1992 yılında kapatılana kadar tam olarak bağımsız bir devlet olduğunu söylemek zordur. Filipinler Amerikan, İspanyol ve Japonların aksine Çin işgaline uğramamıştır. Çin daha çok kendilerine saygılı olmaları durumunda çevre uygarlıkları serbest bırakmıştır.

1946 yılında ABD'den bağımsızlığını kazandıktan sonra Filipinler tarafında Spratly Adaları üzerinde hak iddiasında bulunulmuştur. Yalnız ABD bölgede yeni bir çatışma yaşamak istememiş ve Milliyetçi Çin Hükümeti ile sorun yaşamamak istemesi sebebiyle Filipinlerden taleplerini askıya almasını istemiştir. Zaten ABD bölgede yeniden başlayacak bir çatışmanın maliyetini üstlenmek istememiştir. 1950 yılında adaların Milliyetçi Çin Hükümeti'nin denetiminde kalması durumunda talepte bulunmayacağını söylemiş 1951 San Francisco Barış Konferansı sırasında bu bağlamda egemenlik iddiasında bulunmamıştır.

1950 yılında Filipinli tüccar, aktivist ve avukat Thomas Cloma adalarda ticari faaliyetlerde bulunmak amacıyla Spratly Adaları'nın bazıları üzerinde tetkiklerde bulunmuştur. 11 Mayıs 1956'da ise kardeşi Flemon Cloma'yla birlikte Filipinler kıyılarına yakın adaları işgal etmiş ve bu adalara Kalayaan adını vermiştir. Cloma Filipinli yetkililere yazdığı mektuplarda adaların *terra nullius* olduğunu ve adaları kendisinin işgal ederek Filipinler'e bağladığını söylemiştir. Cloma'nın ilk mektupları Filipinler hükümetince ciddiye alınmamıştır Cloma daha sonraysa hükümete yolladığı mektupta egemenlik iddiasının Filipinler Devleti adına değil

[152] ABD, Paris Anlaşması ile birlikte Filipinler üzerindeki haklarından vazgeçmiş ama Filipin kendi otoritesini güçlendirene kadar yönetimi elinde bulunduracağını beyan etmiştir.

Filipinler Yurttaşları adına yaptığını belirtmiştir. Filipinler Hükümeti ikinci mektuptan sonra büyük adalar dışında Cloma'nın kullanım isteklerini kabul etmiş ama Tayvan Hükümetine durumla ilgili danışma ihtiyacı hissetmiştir. Egemenlik iddialarının kabul edilemeyeceğini gerek ÇHC gerekse Tayvan tarafından Filipinler'e iletilmiştir. Tavyan'ın adalara asker göndererek Cloma'nın adaları terk etmesini sağlamıştır. Filipinler Cloma'nın işgal ettiğini söylediği adalarda askeri birlikler konuşlandırılacağını açıklamış ve adaları ilhak ettiğini tüm dünyaya bildirmiştir. 1971 yılındaysa Tayvan'dan askerlerini çekmesini isteyen bir nota yollamıştır. Yine aynı yıl Filipinler Cumhurbaşkanı Ferdinand Emmanuel Edralín Marcos, Kalayaan Adaları'nın Filipinler'e ait olduğunu belirten bir deklarasyon yayımlamış[153] ve adaları işgal etmiştir. Cloma hükümetle fikir ayrılığı yaşamış ve 57 gün tutuklu kalmış daha sonraysa adalar üzerindeki haklarından Filipinler adına vazgeçmiştir. 1976 yılında Filipinler tarafından adalara yakın bölgelerde petrol arama çalışması yapılmıştır. 1978 yılındaysa Filipinler bir kararnameyle Kalayaan Adaları'nın kendi kıta sahanlığında yer aldığını bildirmiş hemen ardından başka bir kararnameyle adaları da içeren MEB ilan etmiştir.

Filipinler GÇD sorunlarını ikili görüşmeler yerini çok taraflı görüşmelerle çözülmesini tercih etmektedir. 1984 yılında BMDHS'ni imzalamasından sonra problemlerini uluslararası hukuk kuralları içerisinde halletmek istemektedir.

1992 yılında ABD ait hava ve donanma üstlerini kapatılmış ardındansa bütün ekonomik ve askeri yardımlar sonlandırılmıştır. 1995 senesinde ÇHC tarafından Filipinlerin egemenlik iddiasında bulunduğu Mischief Resifi üzerinde askeri yapılanmalarda bulunulmuştur. Ayrıca askeri olarak karşılık verilememiş olması Filipinler'in askeri modernizasyon çabalarının yeterli olmadığını kanıtlamıştır. ÇHC, Filipinler tarafından uluslararası hukuka aykırı davranmakla suçlanmıştır. Yaşanan gerilimden sonra ABD'nin çekilmesinin kendisini yalnızlığa ittiği Filipinler tarafından hissedilmeye başlanmıştır. Mischief Resifi gerilimden sonra iki ülke yaşanan sorunun ikili ilişkileri etkilememesi ve sorunların barışçıl

[153] Deklarasyon adaların Filipinlere ait olduğunu belirten ilk resmi açıklamadır.

yollarla çözüleceğine dair anlaşmaya varmışlardır. 2004 yılına gelindiğindeyse hükümetler tarafından Filipinli ve Çinli petrol şirketlerinin bölgede müşterek petrol arama çalışmaları yapacaklarına dair bir anlaşma imzalanmıştır. 2009 yılında Filipinler tarafından BMDHS'nin 121. maddesi gereğince egemenliği tartışmalı adalar üzerinde hak iddiasında bulunarak adalardan vazgeçmeyeceğini göstermiştir. 2012 senesindeyse Scarborough Resifi gerilimi yaşanmış bölge Çinli balıkçılar tarafından ele gerilmiş ve atılan hiçbir adım ÇHC'nin resif bölgesinden çekilmesini sağlayamamıştır.[154]

Filipinler 2011 yılında Kalayaan Adaları üzerinde tam yetkili olduğunu bildiren ve ÇHC'nin dokuz çizgili haritasının geçersiz olduğunu belirten bir notayı hem ÇHC'ne hem de BMDHK'na göndermiştir. 2013 senesindeyse kendine ait olduğunu bildirdiği adalar üzerinde ÇHC'nin işgalci konumda bulunduğu ve dokuz çizgili haritanın işgale hukuki bir dayanak oluşturamayacağına dair Uluslararası Daimi Uyuşmazlık Mahkemesine başvuruda bulunmuştur. ÇHC ise hem sözleşmeyi imzalarken başvuru şartlarına çekince koyduğunu belirterek hem de mahkemenin bu konuda yetkili olmadığını belirterek sorunun iki ülke arasında müzakerelerle halledilmesi gerektiğini savunmuştur. Mahkeme 2016 yılında verdiği kararda sınırların belirlenmesinde yetkili olmadığını ama dokuz çizgili harita'nın hukuki olarak herhangi bir geçerliliğinin olmadığını açıklamıştır. Ayrıca mahkeme davaya konu olan yapıların MEB oluşturmayacağı, ÇHC'nin Filipinli balıkçıları taciz ederek ve yapay yapılar inşa ederek Filipinler'in egemenlik haklarına zarar verdiği, ÇHC'nin yapay yapılar inşa ederek çevreye ve eko sisteme zarar verdiği; konularında da karara varmıştır.

---

[154] François-Xavier Bonnet, "Geopolitics of Scarborough Shoal", IRASEC's Discussion Papers, November 2012, https://www.irasec.com/documents/fichiers/40.pdf.

3.4.5. Malezya

Spratly Adaları'nın sadece küçük bir kısmında Malezya tarafından egemenlik iddiasında bulunulmaktadır.[155] İddianın temeliyse hak talep edilen adaların Malezya anakaraları arasında kalmış olması sebebiyle coğrafi bütünlük, yakınlık ve güvenlik olarak öne çıkmaktadır. Malezya, GÇD üzerindeki iddialarını *ad hoc diplomasi* ile sürdürme ve pragmatist davranarak yürütmeye çalışmaktadır. Bunun sebebiyse Malezya'nın kendisini ÇHC'yle herhangi bir mücadeleye girişebilecek kadar güçlü görmemesidir. Malezya'nın en büyük ticari ortağı ÇHC'dir ve ortaya çıkacak herhangi bir sorunda ekonomisi çok kötü etkilenecektir. Bu yüzden iddialarını yüksek sesle dile getirmekten çekinmektedir. Malezya iç politikada da iddialarını dillendirmemekte ve sorunun bürokratlar tarafından çözülmesini beklemektedir. ÇHC, Malezya'nın yürüttüğü politikaların yumuşaklığından duyduğu memnuniyeti yeri geldiğinde belirtmektedir. Yürüttüğü bu pragmatist politika sayesinde ekonomisi bölgedeki diğer ülkeler göre daha az zarar görmüştür.

Malezya GÇD'deki beş adayı kontrol ederken biri Filipinler ikisi Vietnam tarafından kontrol edilen toplam yedi ada üzerinde hak iddia etmektedir. Malezya 1966 ve 1969 yılında yürürlüğe koyduğu kıta sahanlığı kanunuyla bölgedeki iddialarını güçlendirmek istemiştir. Daha önce bölge üzerinde hiçbir talepte veya iddiada bulunmayan Malezya'nın talepleri diğer bölge ülkelerini tarafından şaşkınlıkla karşılanmıştır. Malezya bu kanunları iddialarının meşru zemini olarak günümüzde hala öne sürmektedir.

1979 yılında Malezya hak iddiasında bulunduğu adaların kendisine ait olduğunu gösteren bir harita yayımlamış ve bu haritadan sonra GÇD sorununda daha aktif rol almaya çalışmış, bazı adalar ve resiflere asker göndermiş hatta bunların üzerinde yapılar kurmuştur. Hukuksal iddiaların tarihsel iddialardan daha önemli olduğunun farkında olan Malezya tarafından iddialar hukuka dayandırılmaktadır.

---

[155] J. Ashley Roach, "Malaysia and Brunei: An Analysis of their Claims in the South China Sea", A CNA Occasional Paper, August, 2014, https://www.cna.org/archive/CNA_Files/pdf/iop-2014-u-008434.pdf.

1992 yılında 43 adet Filipinli balıkçı Malezya MEB'sini ihlal ettikleri sebebiyle tutuklanmışlardır. Ayrıca Spratly'deki Investigator Sığlığı ve Erica Resifi üzerinde askeri ve sivil yapılar inşa eden Malezya özellikle ASEAN ve Filipinler tarafından bölgedeki gerilimi arttırmakla suçlanmıştır. Malezya yürüttüğü pragmatist politika sebebiyle gerilimin düşürülmesi sebebiyle için bölgede bir daha işgal girişimde bulunmamıştır. 2003'ten 2008'e kadar Malezya ve Brunei arasında yapılan müzakereler sonucunda ortak hidrokarbon çıkartılmasına karar verilmiş ve karşılıklı olarak MEB'lere saygı duyulacağı ifade edilmiştir. 2009 yılında Malezya BMKSK'ya 200 deniz mili kıta sahanlığı uzunluğu başvurusunda bulunmuştur. Bu başvurudan kısa bir süre sonra Malezya Başbakanı Najib Razak ÇHC'ni ziyaret etmiş ve çeşitli işbirliği anlaşmaları imzalamıştır. Bunun yanında Malezya varlığını günbegün arttıran ÇHC'den çekinmekle birlikte ABD ve Japonya'yı yükselen bu tehdide dengeleyici unsurlar olarak gördüğünü Razak'ın tarafından yapılan bazı açıklamalardan anlaşılmaktadır.

2015 yılında Malezya'nın GÇD politikasında ufak değişimler yaşanmış, 2018 yılındaysa yeni Başbakan Mahathir Mohamad bölgedeki ÇHC askeri gemilerinin çatışmalara sebep olabileceğini vurgulamış ayrıca ÇHC'yle yapılması planlanan projelerin tekrardan gözden geçirileceğini belirmiştir.

3.4.6. Brunei

1984 yılında bağımsızlığını ilan eden Brunei Darussalam Sultanlığı bölgedeki en küçük ülke olarak göze çarpmaktadır. Bölge üzerinde ilk hak iddiası bağımsızlığını ilan ettiği 1984 yılına dayanmaktadır. Bölgede hiçbir bir ada ya adacık üzerinde egemenlik iddiasında bulunmayan Brunei sadece Louisa Resifi ve Rifle Bank üzerinde hak iddia etmektedir. Ancak bölgedeki herhangi bir yapı üzerinde işgalci konumda değildir. 1984'te ASEAN'a üye olan 1996 yılındaysa BMDHS'ni onaylamıştır. GÇD'nde sorun yaşadığı en büyük konuysa 350 deniz mili olarak açıkladığı kıta sahanlığının diğer devletlerce kabul edilmemesidir. Brunei iddialarını

gerçekleştirebilecek askeri güce sahip olmaması nedeniyse sorunun aktif olarak gündeme gelmesini istememektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

GÜNEY ÇİN DENİZİ VE ADEN KÖRFEZİNDE DENİZ HAYDUTLUĞU

Bu bölüm içerisinde güvenlikleştirmeye sebep olan ve bölge içi sorunları beraberinde getiren korsanlık ve deniz haydutluğu faaliyetlerine değinilecektir. Olumlu güvenlikleştirme konusunda örnek olan GÇD ve çevre ülkelerinin mücadele güçleri aktarılması hedeflenmektedir. Buna karşın ilerleyen kısımlarda nispeten başarısız olan Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetleri de ele alınacaktır. İki bölgenin kıyası da dünya çapındaki deniz haydutluğu faaliyetlerinin başarılı olup olmayacağı ortaya konulmaya çalışacaktır.

4.1. Güney Çin Denizi Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Tarihi

GÇD'deki korsanlık faaliyetlerinin ortaya çıkış yerleri esasında belirli başlı devlet otoritesinde sorun yaşanan yerler olmuştur. Söz konusu alanlar Endonezya kıyıları, Sumatra güneyi ve Çin'in güney kıyısı olarak ortaya çıkmıştır. Korsanlık faaliyetlerine karşı mücadele konusunda diğer korsanlık alanlarına nazaran (Akdeniz ve Kuzey Afrika bölgesinin aksine) GÇD'de korsanlık faaliyetlerine karşı güçlü bir devlet idaresi oluşturulması da zor olmuştur. Bu bağlamda Çin'in iç sorunlarını halletmesine kadar birleşik bir donanma oluşturulmaması korsanlık faaliyetlerine karşı sistemli mücadeleyi zorlaştırmıştır.

19. yüzyıl başı ile beraber ABD Donanma gemileri, Berberi korsanlık faaliyetleri ile mücadele etmek için küçük çaplı bir savaşa girmiştir. Bu savaş sonucunda Trablus liderini ikna ederek genel bir çerçeve oluşturarak herhangi bir Amerikalıyı taciz eden ya da gemilerine yağma hareketi düşünen Trablus gemi kaptanlarını cezalandırmalarını gerektiren bir anlaşmayla sonuçlanmıştır (1805).

1840'lar ve 1850'lerde ünlü İngiliz Donanması, Fas'ın Akdeniz kıyısında bulunan "Riff Korsanları"na karşı çeşitli baskınlar yapmış ve yanında küçük savaş

gemileri göndermiştir. Fakat bunların püskürtülmesiyle beraber Riff Korsanlarının konuşlu bulunduğu köylere karşı Fas Sultanının kara kuvvetlerine güvenmiştir. Bu eylemlerin Akdeniz ve Kuzey Afrika kıyı çevresindeki korsanlık faaliyetlerinin bastırılmasında etkisi büyük olmuştur.[156]

1840'lar ile beraber dünyada etkin konumda bulunan İngiliz Donanması, çeşitli korsanlıkla mücadele operasyonlarıyla uğraşmıştır. Sonucunda 1841'de karşılığında 1841'de Çin hurdalarının denetimi ve ruhsatlandırması içinde Hong Kong kolonisinde faaliyet göstermiştir.[157] İngiliz donanmasının İkinci Dünya Savaşı'na kadar olan hakimiyeti ve İngiliz savaş gemilerinin korsanlarına sadece kendi karasuları ölçüsünde değil ayrıca korsanlarını destekleyen kara üslerine saldırması ve sıcak takip etmesiyle beraber GÇD'ndeki korsanlığın etkisinin kırılmasına yol açmıştır.[158]

GÇD'deki korsanlık faaliyetlerinin arttığı dönem Çin iç savaşının olduğu dönemle eş zamanlı gelişmiştir. Özellikle Makao'dan Hong Kong'a gitmek üzere yapılan nehir vapuru SS Sui An'a Kasım 1922'de yapılan saldırıların, gemiyi ele geçirmelerinin beraberinde korsanlar gemiyi ele geçirince buna karşı korsanlıkla mücadelenin öneminin artmıştır. Bu aşamada gemileri korumak amacıyla 1914'te Korsanlıkla Mücadele Birliği ve takibinde 1930'da Hong Kong Polisi liderliğindeki özel birim de mücadele gücünü göstermektedir.

1920'ler ve 1930'lar boyunca Çin'in güney kıyısındaki varlığı süren korsanlık faaliyeti, deniz korsanlığı ile ilgili mücadelenin karada da harekete geçilerek topyekün mücadeleye duyulan ihtiyacı göstermiştir. 1927'de İngiliz Donanması ve Hong Kong Polisi, Guangdong Eyaleti ve İngiliz Hong Kong'unun dışındaki Bias Körfezi (Daya Körfezi) üzerinde var olan korsan üslerini yok etmek

---

[156] Charles W. Koburger Jr., "Selamat Datang, Kapitan – Post World War II Piracy in the South China Sea in Piracy and Maritime Crime", Historical *and Modern Case Studies*, 2010, s. 65.
[157] Bruce A. Elleman, "The Taiping Rebellion, Piracy, and the Arrow War", in Piracy and Maritime Crime – *Historical and Modern Case Studies*, 2010, ss. 52-61.
[158] Iain Ward-Sui Geng, *The Hong Kong Marine Police, 1841-1950*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 1991, s. 89.

amacıyla ortak operasyon oluşturmuştur fakat bu korsan saldırılarının üzerinde geçici bir etki sağlamıştır. Bunun yanında GÇD'ndeki korsanlık faaliyetleri 1930'larda da devam etmiştir. Sadece İkinci Dünya Savaşı içinde güvenli kıyılar bulunmuştur. Savaş sonrasında Hong Kong polisinde korsanlıkla mücadele birimi yeniden oluşturulmayıp, birimdeki nüfusun Hong Kong Polisine katılımı sağlanmıştır.[159]

İkinci Dünya Savaşı sonrasında GÇD'ndeki korsanlık faaliyetleri bölgedeki var olan hegemonik etkinin ortadan kalkması ve yeni ulusların bağımsızlığını kazanmalarıyla beraber daha da yoğunlaşan faaliyetlerden olmuştur. 1959 ve 1962 arasında sadece Kuzey Borneo'da kaydedilen 232 korsan saldırısı mevcuttur. Korsanlıktaki artışı tetikleyen nedenler silahların yayılması, Endonezya ve Filipinler'in kendilerinin uzak topraklarında kontrolü sağlayamamaları gibi nedenler söz konusu olmuştur. [160]

1960'larda, ABD'nin Vietnam Savaşı esnasındaki yaşanan bölgedeki istikrarsızlık GÇD'ndeki korsanlığa alan açmıştır. Savaşın 1975'te sona ermesi, silahların artışına ve Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti yapısından kaçışlara yol açmıştır. Mülteci durumu, Vietnam ile Çin arası sorunlar ve etnik Çinli azınlığın Vietnam'dan kaçmasına yol açan savaşı takiben 1979'da daha da kötüleşmiştir. Korsanların aradaki mülteci grubunu avladıkları ve 1981'e kadar Güney Tayland'a giden mültecilerin yüzde 80'nin korsanların saldırısına uğradığını bildirmiştir. Mültecilere yönelik korsan saldırıları 1980'ler boyunca devam etmiştir.[161] Sorun uluslararası veya ulusal yetkililer tarafından ortadan kaldırılamamıştır. Bu hal mülteci hareketinin durulmasıyla sona ermiştir.[162]

---

[159] Edward R. Lucas, "Public Goods and Private Interests: British Counter-Piracy Efforts in Hong Kong and the South China Sea, 1921-1935", International Studies Association Paper, University of Haifa, 2017.
[160] Charles W. Koburger Jr., *a.g.e.*, s.67.
[161] New York Times, "'Pirate Attacks on Vietnamese Refugees Fall Sharply', 7 June 1987," http://www.nytimes.com/1987/06/07/world/pirate-attacks-on-vietnam-refugees-fall-sharply.html. (09.08.2022).
[162] Martin N. Murphy, *Small Boats, Weak States, Dirty Money – Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, Columbia University Press, New York 2009, s. 41.

Mültecilere yapılan korsan saldırıların, bölgedeki devletlerin askeri, polis ve gümrük makamlarının korsanlığa karşı başarısız olduklarını ve hatta bu ülkelerden yozlaşmış yetkililerinin de pay sahibi olduklarını göstermiştir. Çin, Endonezya, Malezya, Filipinler, Tayland ve Vietnam'daki kolluk kuvvetleri yetkilileri arasındaki yolsuzluk, bölgede korsanlığın ortadan kaldırılmamasının temel nedenlerinden birisi olarak sayılabilir.[163]

1990'larda Çin hükümetinin gemilerinin kontrollerini sıkıştırıp üzerine gümrük vergilerini uygulamak için gemileri durdurmuş ve hatta alıkoymuştur. Bu da korsanlığın var olan gerçekleştirme eğilimlerini değiştirmiştir. 1995 yılına kadar Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB), bölgeyi Çin/Hong Kong/Makao olarak bölge ülkelerinin faaliyetlerini sıralamıştır. 1990'larda Çin hükümetinin ekonomik altyapıya önem vermesi Hong Kong ve Makao'ya korsanlık olaylarının geçişliliğini sağlamıştır.[164]

Bununla birlikte, Çin kıyılarındaki korsanlık 2000'li yıllarda azalmıştır. 2012'den 2016 yılına kadar sadece 12 korsanlık saldırısının olduğu söz konusu olmuştur GÇD'nde de 7 saldırı kayda geçmektedir.[165] Bu duruma karşın Endonezya'da 400'ün üzerinde Malezya'da 65 saldırı olmuştur. Filipinler ve Singapur Boğazında 34 saldırı gerçekleşmiştir. Bu durum GÇD'ndeki Çin'in etkisiyle ilişkilendirebilmek haliyle mümkündür.

Güneydoğu Asya'daki korsan saldırılarının sayısı, sorunun göreceli boyutunu göstermektedir, ancak bölgedeki korsanlığın ortadan kaldırılamaması, korsanlığın bölgede yaygın olmasına neden olan coğrafi, ekonomik ve politik faktörlerden kaynaklanmaktadır. Korsanlık GÇD'nde yüzyıllardır var olmuştur, ancak deniz kargo hacimlerindeki büyük artış, 1980'lerde Asya ekonomilerinin

---

[163] Murphy, a.g.e., s. 42.
[164] Murphy, a.g.e., s. 93.
[165] ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships – Report for the Period 1 January – 31 December 2016.

büyümesi, kıyı sakinleri ve balıkçıların yoksulluk ve suç grupları için küçük silahların mevcudiyeti nedeniyle 1970'lerden beri artmıştır.[166]

IMB'nun (The International Maritime Bureau-IMB) verileri, küresel korsanlığın biraz düşmüş olsa da Güney Doğu Asya'da arttığını gösteriyor. Dünyadaki hassas dengelerin olduğu ve ana sorunun küresel terörizm olduğu süreçte korsanlığa dair yaşanan bu artış bölgede korsanlık faaliyetlerinin artışına neden olmuştur.[167]

4.2. Güney Çin Denizi'nde Deniz Haydutluğu

GÇD'deki güvenlik sorunları uluslararası deniz ticaretini etkileyen sorunları beraberinde getirmiştir. GÇD'nin kıyı şeridini paylaşan ülkeler ve yerel balıkçılar için de güvenlik problemlerinin varoluşu sorun olmuştur. Bu durum haliyle nesilleri etkileyen bir durum olmaktadır. Deniz haydutluğunun çözülememiş olması balıkçılık faaliyetlerinin de sınırlanmasını ve sekteye uğratmıştır. Deniz haydutluğu küresel deniz taşımacılığına da zarar vermiştir. Tüm bu durumların haricinde de GÇD'de ekolojik ve çevresel tehditler de söz konusudur.

Özellikle Doğu Asya'daki güç mücadelelerinde devletlerin belirlediği sınırlar dahilinde gerçekleşen denizcilik faaliyetleri bölge insanı için tehlikeli bir hal almaktadır. Şöyle ki geleneksel balıkçılık faaliyetlerinin yapılmasını sağlayacak alanlara var olan sınırları aşmadan ulaşmak söz konusu değildir. Yani bölge ülkelerindeki balıkçılık faaliyetlerinden kaynaklı sık sık uluslararası sorunlar oluşmaktadır. Bölge devletlerinin de kendi çıkarları için deniz kuvvetlerini kullanmaları ve bunun paralelinde krizlerin ortaya çıkmasını ortaya çıkarmıştır.

---

[166] Graham Gerard Ong-Webb, "Piracy in Maritime Asia", *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Editör Peter Lehr , Routledge, 2007, s. 73.
[167] Martin Purbrick, "Pirates of The South China Seas", *Asian Affairs*, Cilt 49, Sayı 1, 2018, ss. 11-26.

Bu bağlamda var olduğu kabul edilen çizgilerin ve sınırların ihtilafı ile ilgili durumlarda tedirginlik uyandıran krizleri de beraberinde getirmiştir. Örneğin bir balıkçı teknesi bölgede aktif faaliyet yürütmek istediğinde karşıt devletin deniz devriyeleriyle rahatsız edilerek faaliyetten uzaklaşma durumlarıyla karşılamışlardır. Buna bir örnek vermek gerekirse, 1999'da Çin balıkçı teknelerinin Filipinler donanmasına ait gambotlar tarafından batırılmasıdır. Tartışmalı takımada gruplarından Spratly ada grubundaki Scarborough Shoal'ın egemenliği, Çin ve Filipin hükümetlerinin egemenliklerine karşı çıktığı birçok adacıktan yalnızca biridir. Bununla birlikte, Çin'e bağlı ada Hainan'daki balıkçılar için, Scarborough Shoal alanı atalarının yüzyıllardır uğrak yeri olan geleneksel bir balıkçılık alanıdır. Bu alanda yaşanan önemli gerginliklerden birisinde 23 Mayıs 1999'da üç Filipin donanması gemiler üç Çin teknesiyle karşılaştı ve bir tanesi battı. Onlara karşın Filipin donanmasının komutanının bulunduğu teknelere çarpmıştır.[168]

Çin, Malezya, Endonezya, Filipin ve Vietnam deniz polisi, sınır çizgilerini geçtiğini söyledikleri balıkçıları tutuklamak için devriye gezmektedir. Bununla beraber tekneler batmadıkça veya balıkçılar öldürülmedikçe, bu tür olaylar genellikle medyada yer almamaktadır (Tıpkı FIR hattı üzerinden yaşanan uçaklarla yapılan "İt Dalaşı" faaliyetleri gibi). Buradaki sorun, çeşitli hükümetlerin deniz kuvvetleri operasyonlarının coğrafi parametreleri üzerinde anlaşmaya sahip olmamasıdır.

1999'un Temmuz ile Ağustos aylarında Filipinler'in Manila kentinde ve Çin'in Hainan kentinde Çinli denizcilik kontrol yetkilileri polislik faaliyetlerine dair şu koşullarda müdahale ettiklerini aktarmışlardır. Aşağıdaki durumlarda müdahale edilebilir: Balıkçıların sınır ihlalleri ve başka ülkeye dair balıkçılık haklarını ihlal ettiklerine dair kanıtlar; bunun karşılığında hakların çiğnenen hükümet karşılık vermek amacıyla büyük olasılıkla memnuniyetsiz hali gösterebilmek amacıyla tutuklama yapabilmektedir. Bu uluslararası hukuk açısından meşru bir sebep olarak ortaya çıkmaktadır. Bu hal ile beraber deniz kıyısındaki balıkçılar için güvenlik

---

[168] BBC News, "World: Asia-Pacific Chinese boat sunk off disputed reef", http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/351693.stm, (12.09.2022).

kaynağı olması düşünülen okyanus ister istemez terör faaliyetlerinin gerçekleştiği yere dönüşmektedir.

Peter Chalk'ın araştırmasının açıkça ortaya koyduğu gibi, dönemin çoğu için 1970'lerden 1990'lara kadar GÇD'ndeki korsanlık, kısmen ulusal hükümetlerin polis teşkilatını organize edememesi ve kısmen de sınır anlaşmazlıklarının var olan çok az polisliğin etkinliğini azaltması nedeniyle bir büyüme endüstrisi haline gelmiştir..[169] GÇD'ne kıyısı olmayan ülkelerin deniz korsanlığı üzerinden mücadele etmemeleri; Hint, Japon ve Vietnam donanmaları üzerinden bir mücadelenin başlamasına olanak sağlamıştır. Japonya'nın bu tür gerilimleri ortaya çıkararak, bölgedeki uzmanların Hint ve Vietnam devletindekilerin de onlarla ortak hareket etmesini öne sürerek deniz ticaretini koruma kararlığını öne sürmeyi planlaması söz konusu olmuştur.[170]

GÇD'nde Deniz Haydutluğunun Sebepleri

Polonyalı bir araştırmacı ve emekli deniz subayı Krzystof Kubiak'a göre, çağdaş deniz korsanlığı varlığı belli faktörlerle ilişkilidir. Aşağıdaki kategoriler bunları yol açmaktadır:

-Soğuk Savaşın bitmesiyle beraber savaş gemilerinin sayılarının azaltılması
-Siyaset (istikrarsızlık sorunu, kırılgan veya başarısız devletler, Güneydoğu Asya ülkeleriyle sınırlı işbirliği),
-Coğrafya
-Deniz Trafiği
-Ekonomi ve yoksulluk
-Yolsuzluk
-Deniz hukukundaki kısıtlamalar, sınırlar veya boşluklar

---

[169] Peter Chalk, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia," *Studies in Conflict and Terrorism*, 1998, ss. 87-112.
[170] Daojiong Zha, "Security in the South China Sea" *Alternatives: Global, Local Political*, Cilt 26, Sayı 1, 2001, ss. 33–51.

-Yeni teknolojilere kolay erişim (Özellikle iletişim ve silahlar).[171]

Deniz korsanlığının oluşması yukarıdaki faktörlerle ilintilidir. Bu faktörlerin birçoğunun bir araya gelişiyle ortaya çıkmaktadır. Güçsüz ve kırılgan devletlerin ayrıca kanuni düzenden uzakta kalan devletlerin korsanlık faaliyetlerine elverişli hale gelmesi olasıdır. Bu bağlamda bakıldığında Somali gibi bir devlet tam anlamıyla tüm yukarıda sayılan koşulları içeren bir devlet olmuştur.

Deniz Kuvvetlerinin Azaltılması

Soğuk Savaşın sona ermesiyle beraber savaş gemilerinin sayısının kademeli azalması deniz korsanlığının artmasına yol açmaktadır. Krzystof Kubiak, Rusya, ABD ve neredeyse tüm NATO üyelerinin denizdeki varlığını sınırladığını vurgulamaktadır. Ayrıca askeri teknolojinin gelişmesi ve sınırlı askeri bütçe varlığı devletlerin az sayıda üst düzey savaş gemileri oluşturmalarına yol açmaktadır. Günümüzde Güneydoğu Asya'da sadece Çin, Hindistan ve Japonya gibi bölgesel güçlerin katılımıyla değil Endonezya, Malezya, Singapur, Güney Kore, Vietnam ve Filipinler ve ülkeleri de kapsamaktadır. Güneydoğu Asya'da savaş gemilerinin artmasının amacı korsanlarla mücadele yerine diğer devletlerle savaşma için tasarlanmıştır.

Siyasi ve askeri nedenlerle, Güneydoğu Asya'daki deniz kuvvetleri, askeri dengeyi korumak veya potansiyel düşmana karşı avantajı amaçlamışken korsan yelkenlileri gibi küçük hedeflere karşı savaşmayı amaçlamamışlardır. Yerli korsanlarla etkili mücadelenin savaş gemilerinin sayısı ile ilintili olmadığını siyaset ve coğrafya ile ilintili olduğunu görmek de gerekmektedir.

---

[171]Lukas Stach, "Neverending Story? Problem of Maritime Piracy in Southeast Asia", *International Journal Social Science and Humanity,* Cilt: 7, Sayı: 12, 2017, s.724.

Politika

Afrika Boynuzu bağlamındaki var olan korsanlığın artmasının sebebi Somali devletinin çökmesiydi. Bununla beraber bölge ve uluslararası ticareti sorunlu hale getirmiştir. Deniz korsanlığı ile ilgili olarak Somali'nin yeterince başarılı olamadığını ve yoksulluk, silaha kolay erişim ve denizciliğin gelişmesiyle sorunların boyutu artmıştır. Uluslararası korsanlığa karşı askeri müdahale Afrika Boynuzu'ndaki faaliyetlerin ortadan kaldırmalarıyla sonuçlanmıştır.

Güneydoğu Asya ülkeleri özelinde de her devletin kendi siyasi istikrarsızlıklarına yol açabilecek sorunları bulunmaktadır. Siyasi kırılganlık, güvenlik konularında çatışma vb. olumsuz etkiler getirebilmektedir. Bölgedeki istikrarsızlık deniz korsanlığını ortaya çıkarabilmektedir.

Devletlerin ayrıca karasularını koruma sorumlulukları yanında deniz korsanlığı ile mücadele etmelerinden dolayı sorumlulukları vardır. Yerel korsanlıkla ilgili çok sayıda sorunla karşı karşıya kalınmıştır. Deniz korsanlığı sadece yerel güvenlik ile ilintili değildir. Asya suları bilindiği üzere uluslararası deniz ticareti için önemli bir çizgiye sahiptir. Bölge dışı devletlerin dikkati ve artan sayıda korsanlık saldırıları uluslararası ticareti tehdit ettiğinden dolayı Asya için güvenlik sağlama amaçlı müdahaleleri söz konusu olmaktadır. Batı müdahalesine karşı tarihsel tepki ile beraber Asya ülkeleri istemsiz bir işbirliği yapmışlardır. Bu durum bölgesel işbirliği, deniz korsanlığını azaltmıştır. Deniz korsanlarına ilişkin şu konularda işbirliği yapılmıştır:

-Asya'da Gemilere Karşı Korsanlık ve Silahlı Soygunla Mücadeleye ilişkin Bölgesel İşbirliği Antlaşması (ReCAAP): Bölgede üye devletler arasında deniz haydutluğuna dair istihbarat paylaşım merkezi kurmasını öngören antlaşmadır.
-Malakka Boğazları Koordineli Devriyeleri, amacı devriyeye katılan gemilerin ve deniz harekat merkezleri arasındaki bilgi paylaşımını kolaylaştırmıştır.

-ASEAN Denizcilik Forumu, denizde seyir güvenliği ve güvenlik konularına odak noktası GÇD'ye dair oluşturulmuştur.
-Deniz güvenliği uzmanı çalışma grubu

Yolsuzluk

Uluslararası Şeffaflık Örgütü'ne göre Güneydoğu Asya bölgesi yozlaşmış bir bölge olarak tanımlanmaktadır.[172] Yolsuzluk hemen hemen her Güneydoğu Asya ülkesinde gerçek bir sorundur. Yolsuzluk sadece ekonomi, toplum ve devletin gelişimi için bir tehdit değildir, aynı zamanda yolsuzluk güçlerini etkilediğinde devletin korsanlığıyla mücadele kabiliyetini azaltabilir. Yolsuzluk, özellikle iyi organize olmuş gruplar için, korsanlar için güvenlik açıkları ve dost bir ortam oluşturabilir.

Coğrafya

Güneydoğu Asya coğrafyası korsan saldırıları için neredeyse en ideal koşullara sahip alandır. Büyük bölgenin, binlerce adalara sahip olması, ormanla kaplı araziler korsanlık için uygun yerlerdendir. Korsanlar kıyı şeridinde gizlenerek gerektiğinde gemilere zarar vermeyi ve kısa sürede saldırı bölgesinden uzaklaşabilmeyi amaçlamışlardır.

Ekonomi ve Yoksulluk

Güneydoğu Asya ekonomilerinin çoğunluğunun hızlı ekonomik büyümeyi getirmesine rağmen kırsal alanlarda yerel balıkçılığa bağımlı insanlarda dahil olmak üzere, yoksulluk, eşitsiz kalkınma ve sosyal eşitsizlik sorunu hala mevcuttur. Yoksulluk, artan sayıda korsan saldırılarından kısmen sorumludur.

---

[172] Stach, *a.g.m.*, s.726.

Ekonomik refaha erişimi olmayan veya hızlı ekonomik gelişmenin kurbanı olan insanlar hayatta kalma stratejileri için yeni arayışlara girmektedir. Bunun cevabı da deniz korsanlığıdır. Deniz korsanlığı ekstra kontrol edilmektedir. Korsanların yetersiz donanımları ve saldırıları dikkatli bir şekilde planlanamamıştır. Bu insanlar kolay hedeflere odaklanmışlardır.

Deniz Trafiği

Güneydoğu Asya suları dünyanın en işlek sularındandır. Küçük balıkçı teknelerinden süper tankerlere kadar her tür gemi burada bulunabilir. Yerel SLOC'ler sadece bölge ülkeleri için değildir. Çin, Japonya, Güney Kore veya Tayvan gibi ekonomik devlet için önem taşımaktadır. Çin'in ham petrolünün %90'ının ithalini deniz yoluyla yapması, Japonya'nın petrol ithalatının %90'ının ve Japonya'nın LNG ithalatını %33'ü GÇD'nden geçmektedir.[173]

Dünyanın en büyük 10 konteynır limanında 9'u Asya'da yer almaktadır. Örneğin 2016 yılında Singapur limanına 17.932 konteynır, 5.749 yük gemisi ve 23.695 tanker dahil 138.998 gemi gelmiştir. En küçüğü dahil olmak üzere 2016'da Singapur'dan gelen gemi sayısı 2.662.695'tir. Bu istatistikler Güneydoğu Asya'daki deniz trafiğinin ölçeğini göstermektedir.[174]

GÇD'nde Deniz Haydutluğunun Sonuçları

Güneydoğu Asya'da deniz korsanlığının tamamen ortadan kaldırılması imkansız görünmektedir. Korsanlık birçok nedenin bir sonucudur ve insanları korsan olmaya iten sorunları kısa sürede çözmek zordur. Öncelikle Güneydoğu Asya'daki koşullar, Afrika Boynuzu, Kızıldeniz ve Aden Körfezi bölgelerinden farklıdır. Asya coğrafyası korsanlar için daha uygundur. Güvenlik teşkilatlarına veya deniz

---

[173] Reinhard Drifte, "Japan's Policy towards the South China Sea-Applying "Proactive Peace Diplomacy"?, *Peace Research Institute*, Frankfurt, 2016.
[174] Carolin Liss, "Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses", *Peace Research Institute*, Frankfurt, 2014, s.4.

kuvvetlerine ait coğrafya ve sınırlı sayıda operasyonel gemi sayesinde, Güneydoğu Asya sularında etkin devriye gezmesi ve kontrolü sorunlu olmaya devam ediyor.

İkincil olarak saldırıların fırsatçı korsanlar tarafından yapıldığını bu insanların korsanlıkla gelirlerini arttıklarını ve uygun saldırı koşullarını beklediklerini söylemek mümkündür. Bunların yanında siyaset ile ilintili olarak egemenlikle ilgili endişeler üzerinden çözüm bulabilmek zordur. İnsanları korsan olmaya yönelten nedenler hala mevcuttur. Güneydoğu Asya ülkelerindeki yolsuzluk bitmemektedir.

4.3. Aden Körfezinde Korsanlık ve Deniz Haydutluğu

Aden Körfezi'ne ilişkin var olan korsanlık olgusuna ilişkin durumu değerlendirirken aşağıda var olan coğrafi tanımlamaların haricinde siyasi ve sosyo-ekonomik altyapının da etkisinin olduğu bilinmelidir. Aden Körfezi çatışmalarına ilişkin en büyük sorun Somali'nin devlet yapısının sorunları kaynaklıdır. Somali'de istikrara dayalı yönetim bulunmamaktadır. Somali'nin bu durumu ile beraber zehirli atıkların boşaltılması ve yasadışı balıkçılık faaliyetleri siyasi yetersizlikler kaynaklı sorunları göstermektedir.

Somali devletinin aşiretlere dayalı yapılanması bunların yanında etnik grupların yanında dini farklılıkların oluşması korsanlık faaliyetlerine neden olmaktadır. Yönetime dayalı sorunların yanında savaş isteyen tarafların ve silahlı grupların artması ülke içi parçalanmayı meydana getirmektedir. Başarısız devlet haline dönüşen Somali'ye yönelik olarak El Kaide gibi terör yapılanmalarının büyük çoğunluğu yerleşmeye çalışmışlardır. Bu tarz yapıların varlığı ile Somali'nin

fundamentalist yapılanmalara olanak sağlamaktadır. Eş Şebab yapılanması da bir alan kazanmıştır.[175]

Somali'nin Afrika'daki en uzun kıyı şeridine sahip olduğundan dolayı Somali halkının geçimlerini sağlayabilmek için tüm faaliyetlerini kıyıya endekslemeleri söz konusudur. Somali halkının geçim kaynaklarından %80'i doğal kaynaklara bağlıdır. Bunların yanında genellikle kurak ve yarı kurak ülke olarak nitelendirilirler. Tarım sektörü temel ve garanti ürünler getirirken buna ek olarak hayvancılık da tercih edilmiştir. Kıyı boyunca birçok deniz ürünü avlanabilir. Özellikle karides, ıstakoz, ton balığı ve bunun gibi ürünler. Somali'deki iç savaşı takiben kıyı şeridine dair bir sürü problem ortaya çıkmıştır. Dünyanın her tarafından balıkçı gemileri gelmiştir. Bu gemilerin Avrupa Birliği (AB), Rusya ve Japonya'dan geldiği söz konusudur. Bu gemilerin ayrıca yasadışı balıkçılık ve zehirli atık boşaltmaları da deniz kaynaklarını tüketmiştir. Bir nevi Somali kaderine terk edilmiştir.

Somali kıyılarında bunlara ek olarak radyoaktif ve kimyasal atıkların da var olması sorun oluşturmuştur. Somali yönetimindeki değişimin de çeşitli Avrupa ve Asya devletlerinin herhangi bir şekilde para ödemeden Somali karmaşasından yararlandıkları görülmüştür. Bunlara ek korsanlık ile beraber karşı ekonomik altyapı oluşturulmuştur. Birleşmiş Milletler Çevre Programı başta olmak üzere Greenpeace ve bazı gruplara göre Somali bir çöplük alanı olarak ortaya çıkmıştır. Bunların yanında yerel balıkçıların kaçınılmaz biçimde korsanlık faaliyetlerine dönüşleri söz konusu olmuştur.

Somali'ye dair başka bir konu olarak da 1990'da yaşamış olduğu iç savaş öncesinde tarım ürünleri ve deniz ürünleri ihracatçısı olarak bulunmaktadır. Somali'nin ticaret ortakları olarak komşuları Kenya ve Etiyopya'da konumlanmıştır. İç savaş ile beraber Somali'nin ekonomik öncelikleri sınırlanmıştır. Halklarının

---

[175] Abdiwali Ali İbrahim, *Eş-Şebab Örgütünün Teşekkülü İdeolojik Yapılanması ve Faaliyetleri*, (Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), 2020, Bursa.

evlerinden çıkarıldığı ve geçim kaynaklarından mahrum kalmıştır. Somali'nin korsanlıkla yönetilen bir başarısız devlet haline getirmiştir.

Başarısız devlet yapılanmaları etkili bir kontrol sağlayamamaktadır ve vatandaşlarının güvenlik ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Bu haliyle Somali'de devletin bir nevi çatışmaların tam merkezinde yer almaları söz konusu olmuştur. Bu hal ile beraber yoksulluk artmış ve işsizlik ana problem haline evirilmiştir.

Duruma ilişkin önemli değerlendirme yapan uzmanların Somali'deki işsizlik oranının yükselmesi ile beraber gençlerin silahlı gruplara katılımları artmıştır. Bunlara ek olarak korsanlığa zorlanmaktadırlar. Bunlara ek olarak, çevresel sorunlar, gelir adaletsizliği var olan haliyle kuraklık nedeniyle çiftçiliğin vurgun yemesi, deniz kaynaklarının azalıyor olması, yasadışı balıkçılık ve istikrarsız güvenlik ve siyasi durumun Somali'ye özgü korsanlık faaliyetlerinin artmasına maalesef katkı sağlamıştır.[176]

Bölgedeki konumu olarak Aden Körfezi; Afrika ile Arap Yarımadasının arasında yer alıp, batıda Kızıldeniz'e ve doğuda Arap Denizi'ne bağlanır. Kıyı şeridinde ülkeler olarak kuzeyde Yemen, güneyde Somali ve tanınmayan devlet Somaliland ve doğuda da Cibuti bulunmaktadır. Körfezin Bab-el Mandep Boğazı üzerinden Kızıldeniz'e bağlantısı mevcuttur. Batıda Cibuti yakınlarından Tadjoura Körfezi'ne daralır. Arap Denizi'nden Afrika Boynuzu ve Yemen Sokotra adaları arasında yeri vardır. Ayrıca bu adalar yakınındaki Guardafui kanalının da Aden Körfezi ile bağlantısı vardır. Körfeze dair bölgede geçmişte çok savaşın olduğu ve tek bir devletin egemenlik kuramadığını görmek gerekir. Aden Körfezi'ne verilen isim esasında Yemen kıyısındaki büyük liman kenti olan Aden'den gelmektedir.[177]

---

[176] Shade Hazel Artan, Piracy in the Gulf of Aden: How can Internationally Inspired maritime piracy law help to combat piracy, Ledien Law School, Institute for Criminal for Criminal Law&Criminology, Master Thesis, 2018, s. 8-12.
[177] Oktay Bingöl, Türk, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 7, Sayı 13, Kış 2013, ss. 83-84.

Geçmişte bölgeye yönelik yaşanmış dış güç etkisi ile Ortadoğu coğrafyasındaki etkin güç olan Yunan medeniyetince gerçekleştirilmiştir. Bunun yanında bölgenin İran ve Hint coğrafyasına açılması için ideal yol olarak keşfi de söz konusu olmuştur. Bölgenin içeriğine dahil edilen Kızıldeniz ve Tadjoura Körfezi de katılmıştır. Körfeze dair var olan isimlerinin Yunan medeniyetine dair isimlerinin oluşu geçmişten günümüze medeniyetlerin etkisi altında kalma halini de göstermiştir.

Günümüzde Somali içinde yer alan tanınmayan devlet statüsündeki Somaliland'a ait büyük liman kenti Berbara'nın ticaret merkezi haline gelmiştir. Körfez'de devlet etkisi olarak Arap medeniyetin etkisinin artışı ile bölgede "Berbera Körfezi" tanımlaması yapılmıştır. Fakat Aden'in daha etkin bir liman kenti haline gelişi körfezin Aden Körfezi ismini almasına yol açmıştır.[178]

Aden Körfezi'nin coğrafi yapısının bazı farklılıkları bulunmaktadır. Söz gelimi körfezin ortalama derinliğini 500 metre civarında olduğunu, en derin noktasınınsa Alula Fartak Çukuru'nda 5,5 kilometre olduğu kayda geçmiştir. Körfezde su altı yaşamı Kızıldeniz'e oranlar yüksek olmasına rağmen, Körfezin derinliği Kızıldeniz'e göre daha sığdır. Bu durumu oluşturan neden levha hareketleriyle ilintili olup körfezin deniz yatağının deniz seviyesi üzerinde olmasından kaynaklanmıştır.[179]

Aden Körfezi'nin bulunduğu alan Cibuti, Somali ve Yemen arasında etki alanı mücadelesini beraberinde getirmiştir. Körfezin alanı ve kıyı şeridi sınırı üç ülke arasında çeşitli anlaşmazlıkları da beraberinde getirmiştir. Bu devletlere dair MEB'ler Aden Körfez'ine kadar uzanmakla beraber çeşitli hükümetler arası anlaşmalar ile yararlanma hakları sağlanmıştır. Yemen, 500.000 kilometrekarenin biraz üzerinde ve Cibuti 10.000 kilometrekarenin altında olmak üzere, Somali 800.000 kilometrekarenin üzerinde bir alanı kaplamaktadır. Körfez içinde Yemen ve

---

[178] Durmuş Akalın, "Somali'de Berbera Limanı ve Osmanlı Devleti'nin Bölge Üzerindeki İddiaları (1839-1894)", *Tarih İncelemeleri Dergisi,* Cilt 29, Sayı 1, s. 2.

[179] Encyclopedia Britannica, *Gulf of Aden*, https://www.britannica.com/place/Gulf-of-Aden, (23.05.2022).

Somali devletlerine dair adalar bulunmuştur. Bölgenin sığ kalması ile beraber Cibuti alanında adaların sayısı azdır.

Aden Körfezi'ne yerleştirilen resmi coğrafi ve hidrografik sınır aşağıdaki gibidir: Doğu- Arap Denizi, Yemen yakınlarındaki Kuria Muria kıta sahanlığı ile birleştiğinde, Kuzey Batı – Kuzeyde Hüsn Murad ve doğuda Ras Siyyan'ı birleştiren hat, Batı-Obock ve Lawyacado arasındaki Tadjoura Körfezi'ne giriş.

Uluslararası deniz yoluyla taşınan petrolün güzergahı Akdeniz veya Arap Denizlerine giden yolda Aden Körfezi'dir. Kıyı şeridinde petrol işleyen rafineler de bulunmaktadır. Uluslararası ülkelerin bölgeye dair ticaret hacimleri büyüktür. Örnek vermek gerekirse ABD başta olmak üzere batı devletleri bölgedeki Suudi Arabistan gibi ülkeler ile çeşitli antlaşmalar yapıp petrol satın almışlardır.

Bölgeyi kullanan Hindistan'ın bölge ticareti yılda yaklaşık 50 milyar ABD doları ithalat ve 60 milyar ABD doları ihracattır. Bu kadar yüksek rakamların olması üzerinden bölgede ekstra önlemler almıştır. Yemen'deki Aden limanı da bu koşullardan dolayı ekstra önem kazanmış ve yaşanan iç çatışmalarla beraber bir nevi Yemen devletinin gayri resmi başkenti olmuştur.[180]

Bölgede bu liman şeridi kentlerinin yanında, Yemen'deki Zinjibar, Shuqrah, Mukalla ve Ahwar etkin limanlar da bulunmaktadır. İşletimi başka gruplara ait Ras Isa limanı, kısmen Hunt Oil Group'a (Teksas merkezli) ait olan ve Marib petrol sahasına bağlı olan başka bir limandır. El Hudeydeh ise Ras Isa Limanı'na yakındır ve Yemen'e iç savaş nedeniyle insani yardımın yapıldığı kenttir. Aynı zamanda daha

[180] Press Information of Bureau-India, "India Ministry of Commerce&Industry", https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1856546, (12.09.2022).

küçük konteyner gemilerini ve tahıl gemilerini de geçmektedir. Muha kenti büyük kahve ihracatında uzmanlaşmış bir başka önemli limandır.[181]

Diğer limanlar Salif, Ahwar ve Mukalla'dır. Bu tip kentlerin yer alması Aden Körfezi'ni dünya liman merkezi olarak adlandırılmasını da sağlamıştır. Daha güneybatıda, Tadjoura Körfezi'ndeki Cibuti limanı yer alır. Cibuti limanı, rota boyunca seyreden gemilere hizmet veren bir yakıt ikmali limanı olarak bilinir.[182]

Cibuti'nin daha doğusunda, Somali ve tanınmayan Somaliland bulunmaktadır. Burada yer alan limanlar Somaliland'daki Berbara ve Somali'deki Bosaso'dur. Berbara büyük bir limandır ve Somaliland'ın de facto başkenti Hargeisa'ya hareket alanı sağlamaktadır. Bosaso, Bari eyaletinde yer alır ve özerk Puntland bölgesinin ticari başkenti olarak kabul edilmektedirtir.

Aden Körfezi'nin kesişiminde yer alan Kızıldeniz'in geçişi sadece Süveyş Kanalı ve Babül Mendep Boğazlarıyla mümkündür. Körfez'in geniş giriş ve çıkışları mevcuttur.[183] Uluslararası sular, Babül Mendep'ten Körfez'e çıkar ve yüksek buharlaşma hızının (yılda 200 cm'den fazla) etkisini azaltan etkisi mevcuttur. Körfez bölgesinde yüksek bir yağış oranı mevcuttur.[184]

Aden Körfezi'nin uluslararası ulaşım güzergahının yeterince güvenli olmadığı ortadadır. Deniz Haydutluğu faaliyetleri bölgede ithalat-ihracat yapan ülkeler için ekstra tedirginlik noktası olmuştur. Bu faaliyetler esasında başarısız devlet statüsünde anılan Somali kaynaklıdır. Oradan başlayan faaliyetler körfezi,

---

[181] Ajay Menon, "10 Major Ports in The Republic of Yemen", https://www.marineinsight.com/ports/10-major-ports-in-the-republic-of-yemen/, (11.09.2022).
[182] T.C. Ekonomi Bakanı Sn. Nihat Zeybekci'nin Katılımıyla Etiyopya Cubuti Ticaret Heyeti Ziyareti Sonuç Raporu, *Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu*, 2016, www.deik.org.tr/uploads/etiyopya-cibuti-sonuc-raporu-27c.pdf, (15.05.2022).
[183] Zeki Koday–Saliha Koday-Çağlar Kıvanç Kaymaz, "Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 21, Sayı 3, 2017, s. 893.
[184] Marine Board, "Clean Ships Clean Ports Clean Oceans: Controlling Garbage and Plastic Wastes At Sea", *Committee on Shipborne Wastes, Commission on Engineering and Technical Systems National Research Council*, National Academy Press, 1995, Washington D.C, s. 329.

Guardafi Kanalı ve Sokotra Adalarını etkilemektedir. Devlet yapısının bozulmasıyla beraber birçok sorunun kaynağı ortaya çıkmıştır ve istenen fidye miktarları kazançlı bir girişime dönüşmüştür. Yasadışı balıkçılık faaliyetleri yaşanmıştır.

Var olan teknolojik ve bununla mücadele edilememesi ekstra ilgi odağı haline bölgeyi getirmiştir. Bölgede kayda geçen kaçırmaların bazıları şunlardır:

2000'lerin sonlarında Çinli bir denizcinin fidye talepleri karşılanmadığı için öldürülmesi. Bu durum BM'nin bölgedeki taşımacılık yapan devletlerin kolektif çabasına ve var olan denizcilik faaliyetlerinin bastırmasını sağlayacak eylem kararı vermesini sağlamıştır. 2008 sonrasında var olan gemi kaçırma olaylarının boyutları artmıştır buna karşın Hindistan Donanması, BM tarafınca görevlendirilmiştir.

Maersk Alabama Gemisinin 4 Somalili korsan tarafından kaçırılması. Bu duruma karşın ABD Deniz Kuvvetlerinin eylem kararı almasını sağlamıştır. Geminin serbest bırakılması ve kaptanın serbest bırakılması söz konusu olmuştur. Bu durum bölgede bir şekilde ticaret yapan ilgili devletleri ve özel şirketler bağlamında kamuoyu bağlamında farkındalık ortaya çıkarmıştır.[185]

Yaşanan bu gelişmeler paralelinde uluslararası kolektif çabalar artmıştır. Rus Özel Kuvvetleri 2010 yılında petrol tankerini korsanlardan kurtarmıştır.[186] Kore Deniz kuvvetlerinin Malta bandıralı kimyasal madde taşıyan gemiyi kurtarması yanında Hint Donanmasının birçok korsan gemisini ele geçirmesi de söz konusudur.[187]

---

[185] Amy Tikkanen, Maersk Alabama hijacking, Britannica, https://www.britannica.com/event/Maersk-Alabama-hijacking, (08.08.2022).

[186] Ludmila Danilova, "Russian Forces Seize Oil Tanker From Somali Pirates", *Reuters*, https://www.reuters.com/article/us-russia-tanker-pirates-idUSTRE64531520100506, (24.05.2022).

[187] Associated Press In Mogadishu, "Indian Navy Holds 61 Pirates After Skirmish At Sea", *The Guardian*, https://www.theguardian.com/world/2011/mar/14/indian-navy-pirates-holds-61, (24.05.2022).

Aris 13 tankeri yaşanan son olayların takibinde 2017'de Cibuti'den Mogadişu'ya yol alırken kaçırılmıştır. Bu faaliyetin gerçekleştiği nokta Somali kıyılarında olmuştur ve gemi mürettebatı takip eden birkaç gün içinde serbest bırakılmıştır.[188]

Uluslararası taşımacılığa dair Batı ve Doğu yarım küreler arasında nakliye için 2 ana yol bulunmaktadır: Süveyş yolu, Akdeniz ve Arap Denizleri arasında, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz ve Aden Körfezi ve Güney Atlantik ve Hint Okyanusları arasında, Afrika'nın en güney ucundan geçen Ümit Burnu rotası'dır. Çoğu durumda, ikinci yol daha uzundur. Ancak 2003-2015 döneminde Süveyş yolu yerine güney yolunu tercih eden gemilerin sayısı artmıştır.

Bu durumun nedenleri arasında Somali korsanlarının artışı ile ilişkilendirilmiştir. Ayrıca küresel ticarete dair var olan tedarik zincirini etkilemiş ve dünya genelinde gecikmelere yol açmıştır. Ticareti etkileyen bu olgular Somali'nin güneyine ait bölgelerden kaynaklı gerçekleşmiştir. [189]

Korsanlığa dair genel küresel taşımacılığa dair tahmini maliyetin 2009 itibariyle 58 milyon $'ı aştığı takip eden 2010'da 238 milyon $ bulduğu kayda geçmiştir. Fakat kolektif mücadele ile 2011'de rakamın 160 milyon $'a indiği görülmüştür. Aden Körfezi çevresindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin Mısır devletine verdiği zarar 2010'da 642 milyon $'ı bulmuştur. Oceans Beyond Piracy (OBP) tarafından yapılan bir rapor ile ilintili incelemede gemilere dair yapılan sigorta başta olmak üzere ek önlemler 6,9 milyar $'ı bulmuştur.[190]

Özellikle deniz haydutluğu ve uçak kaçırma eylemlerinin yaygınlaşması haliyle beraber BM Güvenlik Konseyi bölgeye savaş gemileri göndermiştir. Somali

---

[188] Uluslararası Denizcilik Örgütü, *IMO Secretary-General urges vigilance after tanker hijack,* www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/10-BMP-piracy.aspx, (23.05.2022).
[189] Murat Çınar, *Geçmişten Günümüze Süveyş Kanalı'nın Jeopolitiği*, Iksad Publications, Ankara 2022, s. 225.
[190] Ajay Menon, "10 Gulf Of Aden Facts You Must Know", *Marine Insight,* https://www.marineinsight.com/know-more/10-gulf-of-aden-facts-you-must-know/ (01.09.2022).

Donanması'nın devre dışı kalışı bölgede tüm bölgeyi deniz haydutluğu hareketlerine alan açmıştır. BM'de karşı önlem olarak Hindistan başta olmak üzere bölgede varlığını sürdüren diğer ülkelere de BM'yle ilintili barış gücü oluşturma fırsatı vermiştir.[191]

Bu bağlamda oluşturulan kolektif Birleşik Görev Gücü 150 (CTF-150) bölgede etkinlik sağlayan görev yapısı olarak kullanılmıştır. Hepsinden önce bu görev gücüne kadar ABD Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bölgede etkin güç olarak 11 Eylül takibinde varlığını sürdürmüştür. Sonrasında bölgede komutayı Almanya almıştır. Görev gücünde Avustralya, Kanada, Danimarka, Fransa, Pakistan, Japonya, Almanya, Birleşik Krallık ve ABD vardır. Hindistan, Hollanda, İspanya ve Türkiye gibi ülkelerin savaş gemilerini de bölgeye getirmişlerdir. CTF'nin merkezi, 33 üyeli bir ulus koalisyonu olan Birleşik Deniz Kuvvetleri altında Ortadoğu ada ülkesi Bahreyn'de bulunmaktadır.[192]

Geçtiğimiz birkaç yıl boyunca, CTF-150 sayısız korsanı yakaladı, tutukladı ve Somali sahil güvenliğine teslim etti. Kaçakçılık operasyonlarında da çok sayıda silah ve uyuşturucu madde ele geçirildi. BM yasalarına göre, Kuvvet bölgede deniz barışını korumak için Ziyaret, Arama ve Ele geçirme operasyonu yürütme iznine sahiptir.[193]

Günümüz dünyasında deniz haydutluğu faaliyetleri özellikle uluslararası ticaret rotalarında Afrika ve Güneydoğu Asya gibi bölgelerde yoğunlukla çıkmaktadır. Son yıllarda haydutluk olaylarının sayısının değişkenliği ve Arap

---

[191] Güngör Şahin, "Somali'de Güvenlığe Kapsamlı Yaklaşım ve İstıkrara Katkı Yapan Uluslararası Misyonlar", *Yeni Dünya Ekonomi ve Güvenlik Mimarisi*, Editör Savaş Biçer-Ahmet Yıldız, Tasam Yayınları, İstanbul 2020, ss. 615-621.

[192] Türkiye'nin deniz haydutluğu mücadelesi konusunda etkin bir rolü olduğunu kabul etmek de gerekmektedir. Özellikle bu manada hukuki altyapıyı anlayabilmek ve girişilen operasyonları anlamak amacıyla şu kaynağa bakılabilir: Uğur Bayıllıoğlu, "Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XV, Y. 2011, Sa. 1, s. 147-155.

[193] Ajay Menon, "10 Gulf Of Aden Facts You Must Know", *Marine Insight,* https://www.marineinsight.com/know-more/10-gulf-of-aden-facts-you-must-know/ (01.09.2022).

Denizi ile Somali açıklarında alınan yoğun güvenlik faaliyetleri ile Somali kaynaklı deniz haydutlarının etkinlikleri kırılmıştır.[194]

4.4. Aden Körfezinde Deniz Haydutluğu

Deniz Haydutluğu konusunda Uzman Daniel Heller-Roazen var olan haliyle 20. yüzyıl başına kadar gösteren bir sorun olmadığını aktarmıştır. Günümüzün değerlendirmesinde ise deniz haydutluğunun dünya çapında yaygın hale gelmesi ve bu bağlamda ortaya çıkması söz konusu olmuştur. Deniz Haydutluğu'na ilişkin bu olayların artışının belirli nedenleri mevcuttur. Küreselleşme süreci sonrasında uluslararası ticaretle ilişik mal taşımalarındaki artıştır. Bir diğeri de dünyanın çeşitli bölgelerindeki siyasi ve ekonomik krizlerin söz konusu olmasıdır.

Bu konuya en ideal örnek maalesef ki Somali'dir. Özellikle ülkenin başarısız devlet olarak nitelendirilmesi sorun oluşturuyorken bunların yanında ekonomik sorunların beraberinde gelmesi ve etkin güvenlik yapılanmasından yoksunluk söz konusudur.[195] Bu durum beraberinde Somali kıyılarını güvensizleştirmekte ve balıkçılık faaliyetleri başta olmak üzere tüm potansiyel haydutluk faaliyetlerine yol açmaktadır.

Özellikle ülkesel olarak Somali'de coğrafi olarak Aden Körfezinde deniz haydutluğunun faaliyetleri konjonktürel değişimden ister istemez bir alana sahip olmuştur. Somali'de bu olayların gerçekleşme sebebi, 1991'de ortadan kalkan iktidarın balıkçılara dair haklarını koruyamamasıdır. Yönetimsel değişiklik ülkenin ekonomisini parçalamıştır. Bununla beraber çeşitli korsanlık faaliyetleri ile fidyelerle gelir kazanma çabaları söz konusu olmuştur. Hatta çeşitli kaçırma faaliyetleri farklı

---

[194] İlhan Tabur-Mehmet Nasih Tağ-Nejat Atilla Demirhan, "Korsanlık ve Deniz Haydutluğu ile Mücadele: Somali Örneği ve Türkiye'nin Katkıları", *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Sayı 2/1, 2016, s. 7-8.

[195] Bilyana Tsvetkova, "Securitizing Piracy Off the Coast of Somalia", Security *Dialogue*, Cilt 3, Sayı 1, 2009, ss. 44-45.

kaçırılma olaylarını da insanlara yöneltmiştir. Somali'nin coğrafi açıdan uygunluk hali de korsanlık bağlamında alan açmıştır.[196]

Aden Körfezi'nin batısındaki Bab-ül Mendeb Boğazı 18 mil genişliğindedir ve gemileri ister istemez Kızıldeniz'de seyrüsefer yaparken kıyıya paralel hareket etmektedirler. Bu durumda da Somali'ye ait istikrarsızlık korsan faaliyetlerini artırmaktadır. Somali'deki korsan faaliyetlerinin artışı birbiriyle ilişkili üç aşamadan ortaya çıkmaktadır. İlki 1990'lar ile 2000'ler arası Aden Körfezi merkezli düşük seviyedeki ataklar ile olmuştur. Sonrasında 2005'ten itibaren daha büyük ve organize korsan grupları ile Hint Okyanusu kıyılarına kadar faaliyet göstermek istemektedirler. Sonraki aşamada da 2007 ile beraber Somalili korsanların aktif biçimde eylemlere girişmeye başlamışlardır. Saldırıların başarısı kısıtlanmış olsa da 2011 ile beraber denizden açıkta büyük ticaret gemilerine karşı müdahale edebilmektedirler.

Aden Körfezi korsanlığına ait bu üç aşama Gosse'nin korsan döngüsü tanımlamasına uymaktadır. Gosse buna dair ilk aşamayı şöyle tanımlamaktadır: "*Yoksul kıyı bölge sakinlerinden birkaç kişinin, parça başına bir ya da birkaç gemiye ait izole gruplar oluşturarak sadece zayıf ticaret yapanlara saldıracak.*" Oluşturulan bu tanımlama ile Aden Körfezi korsanlık eylemlerini ideal biçimde tanımlamaktadır.[197]

Aden Körfezi korsanlığına dair ikinci aşama olarak büyük korsanların daha etkin hale geldiği süreç olarak tanımlanmaktadır. Gosse yine sürece ilişkin "örgütlenme dönemi", 2007'de başlanan korsanlık faaliyetlerinin diğer aşamasına karşılık gelmektedir. Süreçle ilgili Somalili korsanların, "*hiçbir grup ticaret gemisinin, en ağır silahlı gemilerin bile saldırılarından güvende olduklarını iddia edemeyebilirler*", Gosse'nin bu çıkarımı şimdiye kadar yapılan korsanlık

---

[196] Edward R. Lucas, "Somali's "Pirate Cycle": The Three Phases of Somali Piracy", Journl of Strategic Security, Volume 6, Number 1, Spring,2013, ss.56.
[197] Philip Gosse, The History of Piracy, New York, Tudor Publishing Company, s.1, 1934.

faaliyetlerine dair ek bir tanımlama olarak kayda geçmektedir. Somali korsanlarının, korsanlara karşı başka ittifak oluşturmaları ile beraber korsan örgütlerinin Somali içinde iç siyasi yapıda nüfuz sahibi olabilmesine fırsat vermektedir.

Somali'nin kıyı şeridinin uzunluk olarak ABD'nin Atlantik kıyı şeridiyle benzerlikler göstermektedir. Bu bağlamdan hareketle Somalilerin geleneksel olarak geçimini kaçınılmaz olarak göçebe çoban yaşamları mevcutken ülkede balıkçılık da tercih edilmektedir. Somali'de açık sularda ton balığı, kılıç balığı vb kaynaklar ile zengin bir av alanı sunması söz konusudur. Ülkenin yanında Somali'nin çöküşü paralelinde deniz kuvvetlerinin de ortadan kalkması ile güvenliksiz ortam oluşmuştur. Bu bağlamda yabancı balıkçı gemileri Somali'nin kıyılarında istedikleri gibi uygulamaları yapmışlardır.

Kıyılardaki bu yabancı balıkçı teknelerinin derinlerle de normal kıyı üstünde de balıkçılık faaliyetleri ile çevreye zararları söz konusu olmuştur. 1990'lı yıllardaki Somali'nin balıkçılık faaliyetlerindeki kısıtlanma, ortalama vatandaşların ekonomik göstergelerini de kötüleştirmiştir. Kıyıdaki balıkçılık faaliyetlerinde egemenlik kazanma amacıyla Somalili vatandaşlar fiili bir sahil güvenlik görevlisi gibi davranmaya, yabancı balıkçılara saldırmaya çalıştılar. Hatta gemi mürettebatlarını gözaltına alıp para cezası da vermek için çaba sarfettiler. Bu hal de kendilerine kazançlar sağlamıştır.

Bu tarz kâr kazanma eylemlerinden birisi de 1994'te Somali'den geçmeye çalışan Bonsella gemisinin kaçırılmasıdır.[198] Somali Sahil Güvenliği olduğunu dile getiren korsanlar beş gün Bonsella'ya el koymuş ve takibinde diğer gemileri kaçırmak amacıyla başarısız eylemlerde bulunmuşlardır. Bonsella saldırısı sonrası korsanlık faaliyetleri geçimlik korsanlık olarak adlandırıldı. Bu gemiler küçük ticari gemiler, balıkçı tekneleri ve ara sıra yatları hedef almayı amaçlayan gruplardan oluşmaktaydı.

---

[198] Stig Jarle Hansen, "Piracy in the greater Gulf of Aden", NIBR Report, 29, October 2009, s.11.

2005 öncesinde Somalili korsanları içeren saldırganların yaşları 20'li yaşları geçmiyordu. Bu tip saldırıların gerçekleşme hali Somali korsanlarının denge haline gelme sonucudur. Korsanlar tarafından kazanılan para, yeni gemileri kaçırmak için teşvik sağlamıştır. Fakat ilk kaçırma eylemleri korsanlık seviyesinin gelişmesine olanak vermemektedir. Sonrasında 2004'te Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nde kayda geçen sekiz saldırı ve ayrıca Somali'nin Hint Okyanusu kıyılarında iki ek saldırı gerçekleştirilmiştir.

Somali korsanları bu aşamada korsanlık faaliyetlerinin tercih ettirmesi amacıyla sınırlı eylem yapabilme durumlarına sahip olduklarından dolayı süreç içinde anlık müdahale gerçekleşseydi uluslararası korsanlıkla mücadele konusunda başarı sağlanabilecekti. Bunların yanında Batı Hint Okyanusu kıyılarında faaliyet gösterebilmenin aksine geçimlik korsanlık faaliyetleri sadece Somali kıyılarıyla sınırlı kalmıştır. Korsanlıkla mücadele konusunda uluslararası topluluğun varlığı uluslararası topluluğa tasarruf olarak geri dönmüş olabilir.

Aden Körfezi korsanlık faaliyetlerinde ikinci aşama olarak nitelendirilen kısımda 2005 ile beraber Somali sularında 35, Kızıldeniz ve Aden Körfezinde 10'ar saldırı gerçekleştirilmiştir. Somali açıklarındaki bu farklılığın nedeni çeşitli tahminleri beraberinde getirmiştir. Bazı uzmanların Somali'deki Federal Geçiş Hükümeti (TFG) arası çatışmalarla nitelemesi söz konusu olmuştur.[199]

2005'te bu oluşturulan hükümetin Kenya'dan Somali'ye taşınması yanında Afrika Birliği (Afbir) barış güçlerinin de konuşlandırılmasını isteyen iki grup arasında kavgalar olmuştur. Geçiş hükümeti başkanı Abdullahi Yusuf öncülüğündeki grup güneydoğuya yerleşirken, karşı grup Mogadişu'ya yerleşmiştir. İki grup arası yenilenen düşmanlık süreci ile beraber barış süreci taraflarının kendi taraflarını silahlandırmaları söz konusudur. Cumhurbaşkanı Yusuf, muhalif tarafın gücünü

---

[199] The World Bank, Regional Vice-Presidency for Africa, 2013, s.87, https://allafrica.com/download/resource/main/main/idatcs/00061080:65c209ea865aebfc5819d3da52669525.pdf, (28.08.2022)

reddetmek amacıyla liman kentinden başkent (Mogadişu) tarafına gelen Yemen silahlarına abluka uygulamıştır.

Silah ambargosu oluşturulmasıyla beraber takibinde gemilerin başkent etrafında saldırılara başlamaları söz konusu olmuştur. Bu gemilerden alınan fidyeler ile Mogadişu'ya ait gelir toplama biçimi olarak kayda geçmiştir. 2005'te korsan saldırılarındaki artış, ülke içi gruplar arası savaşı tetiklemiş olsa da bölgeye dair duruma ait 26 Aralık 2004'te gerçekleşmiş tsunaminin de etkisini söyleyen uzmanlar bulunmaktadır. Endonezya'nın Sumatra sahilindeki bu olay ile beraber oluşan doğal afetin Somali'nin kıyı köylerini harap etmesi söz konusu olmuş bu durumda geçim kaynaklarını ortadan kaldırmıştır.

Daha sonrasında bölgedeki var olan saldırıların ister istemez belli tercihlere yönelmesi söz konusu olmuştur. Geçimlik korsanların da faaliyetlerini sıkılaştırmaları söz konusudur. Ve bu aşamada Somali Deniz Piyadeleri ve Somali Ulusal Gönüllü Sahil Güvenliği yapılanmaları oluşturulmuştur. Somali Deniz Piyadeleri gibi yapılanmaların taktik ve teknolojik uygulamaları da mevcuttur. Korsanlık faaliyetleri 1994'teki Bonsella saldırısıyla eski teknoloji ile yapılmış olsa da sonraki aşamada hızlı hareket eden teknelerden yararlanarak kullanılmıştır. Bununla beraber operasyonel faaliyet alanları artmıştır. Söz gelimi 5 Kasım 2005'teki bir yük gemisinin denizin 325 mili açıkta saldırıya uğraması söz konusu olmuştur. Bu durum devam ederken arada ABD'ye ait Seaborne Spirit yolcu gemisine de saldırmışlardır. Yolcu gemisi yakalanmamış olsa da hasar almıştır. [200]

Somali korsanlığına dair ikinci aşama İslam Mahkemeleri Birliği'nin (YBÜ-ICU) güney Somali'de kontrolü ele geçirdiği Haziran 2006'ya kadar sürmüştür. Barış ve güvenlik oluşturma amacıyla beraber ICU'nun Mogadişu'daki var olan kısıtları kaldırmıştır. İslam hukukuna aykırı korsanlık eylemi söz konusu olmuştur. Kasım 2006'da yine aynı yapılanmanın kaçırılan kargo gemisi Veesham I'i geri alması ve

[200] BBC News, "Cruise Ship Repels Somali Pirates," BBC, November 2005, http://news.bbc.co.uk/2/hi/4409662.stm, (03.09.2022)

mürettebatı kurtarması da söz konusudur. Hatta iki korsanı da yaralamışlardır. Mürettebatı fidye ödemeden serbest bırakmışlardır. ICU'nun çabalarıyla Somali kıyılarındaki korsanlık olayları kısıtlanmıştır.[201]

Veesham I'e karşı yapılan hamle bu yapının iktidara gelmesinin sonrasında 2006'da gerçekleşen iki kaçırma olayından biridir. Bu yapılanma korsanlara karşı önlemler alırken ayrıca süreci inceleyen Martin Murphy tarafından İslami dürüstlük adı altında motivasyonu olduklarını ortaya çıkarmıştır. Murphy'nin ek olarak Veesham I'in kargosunun aynı zamanda Somalili iş adamının malı olduğuna dair bir teori de öne sürmüştür. Murphy daha sonra bu olaya yönelik ICU'nun verdiği karşılığın hastaneye el konulmayla sonuçlanmasını kayda geçirmiştir.

ICU yapılanmasının esas korsanlıkla mücadele etme sebepleri ne olursa olsun kısa sürede etkin mücadele yöntemi gerçekleştirdikleri ve neredeyse bölgedeki korsanlığı kontrol altına aldıkları söylenebilir. Bu da Gosse'nin korsanlık aşamalarındaki ikinci aşama arasındaki geçiş kısmında yer almaktadır. Burada birinci aşama Aden Körfezi'nde aktif korsanlık faaliyetleri oluşurken; Mogadişu açıklarında profesyonel saldırılar söz konusu olmuştur.

Somali'de oluşturulan yeni deniz güvenliği yapılanması ICU'nun yapı olarak iktidardan uzaklaştırılmasıyla beraber kısa süreli olmuştur. Takibinde de korsanlık faaliyetleri artmıştır. 2007'nin başında ilk saldırıları oluşmuştur. Bu saldırılardan birisi Somaliland'daki Berbarra limanına Dünya Gıda Programı (WFP) yardımını taşıyan Rozen gemisinin 25 Şubat'ta kaçırılmasını içermektedir. Rozen sonrasında da Somali'ye yardım gönderen iki gemiye de ateş açılmıştır. Bu gemilerin ele geçirilmesi önlendiyse de WFP yardımlarına dair saldırıların Somali korsanlarının ün kazanmasına neden olmuştur.

---

[201] Lucas, a.g.m., s. 60.

2007'de IMB'nin Somali'nin Hint Okyanusu kıyılarında 31 ve Aden Körfezi ile Kızıldeniz'de 13 korsan saldırısı kaydedilmiştir. Bu rakamlar ICU'nun güney Somali'de etki kazanmasından önceki rakamlarla karşılaşabilir. 2008'de IMB, Aden Körfezi'nde 92 saldırı bildirmiştir. Bu olay, küresel korsanlık faaliyetlerinin o döneme ait yüzde kırkını oluşturmuştur.

2008'den itibaren kayda geçen bu saldırıların büyük çoğunluğunu Somali korsanları gerçekleştirmiştir. Bunun haricindekiler de küçük çaplı korsanlık faaliyetleri olarak nitelendirilmesi söz konusudur. Korsan faaliyetlerinin bu denli değişkenliği anlaşılamamıştır. 2005 yılında ve 2006'daki faaliyetlere ulaşması esasında ICU'nun görevden ayrılmasıyla ilişkilendirilmesi söz konusudur. Bu halin korsan saldırılarının artmasıyla eş değer görülmesi biraz problemli çıkarımdır. Çünkü 2005 yılındaki var olan güç görünümü var olan yönetim dengesini bozmuştur. Bu haliyle de Somali kıyılarındaki saldırıların artışına olanak sağlamıştır.[202]

ICU yapılanmasının esasında korsanlığı sınırlamış olsa da Etiyopya'nın Somali'yi işgali ile takip eden 2007'de korsanlık faaliyetleri canlanmıştır. Korsan yapılanması faaliyeti yürütenlere kazanç sağlamıştır. Yerel liderlere rüşvet verilen ya da çeşitli eşyalarla gelir artırırken; belli bir korsanlık gelirinin bir bölümü yeni korsanlık faaliyetlerine yatırılmıştır. Ayrıca ek korsanlık faaliyeti yürüten kontenjanları artırılmıştır.

Bu tip gelişmeler daha yüksek başarıları getirmiştir. Ayrıca operasyon yetenekleri de artmıştır. Bu haliyle gelire sahip olamayan gençlerin korsan faaliyetlerine katılmaları kolaylaşmıştır. Deniz güvenliğine yönelik müdahaleler Somali korsanlığına dair yaşananların farkındalığını arttırken, uluslararası toplumun bakış açısını değiştiren olay 2008'deki iki uçak kaçırma olayı olmuştur. Sonrasında

---

[202] Lucas, a.g.m., s.61.

25 Eylül 2008'de Mumbasa'ya giden kargo gemisine Somalili korsanların müdahalesi olmuştur.[203]

Somali'deki siyasal durumun uluslararası topluma dair endişeler de ortaya çıkarmıştır. Özellikle radikal İslami terör örgütlerinin eline geçebilecek silahlar sorun olmaktadır. Bu bağlamda ABD'nin silahların kontrolünü sağlamak amacıyla bölgeye savaş gemisi göndermiştir. Rusların da Faina kargo gemisini korumak amacıyla fırkateyn göndermiştir. Şubat 2009'da Faina'nın kurtulması 3.2 milyon dolarlık fidye ile sağlanmıştır.[204]

15 Kasım'da Faina gemisi olayı sürüyorken paralelde başka bir korsan ekibi, Kenya kıyıları açığında 450 deniz mili uzaklığında Suudi Arabistan'a ait olan Sirius Star gemisini kaçırmıştır. Sirius Star gemisi kaçırılan en büyük gemi olarak nitelendirilmekteydi. İki milyon varil ham petrol taşıyan Sirius Star'ın kaçırılmasının akabinde korsanlar gemiyi fidye görüşmelerinin yapıldığı yere yönlendirmiştir. Somali devletine dair var olan sorunlar korsanların geminin yükü üzerinde tasarrufta bulunmalarını engellemiştir.

Fania gemisinin yanında Sirius Star'ın da kaçırılması dünya kamuoyunda korsanlık sorununa dair yönelmeyi sağlamıştır. Bu aşamada Nisan 2009'daki ABD bayrağına sahip Maersk Alabama saldırısının etkisi kısıtlanmıştır. Dünyaca bilinen olaylara karşı müdahale dahada önem kazanmıştır. Maersk Alabama saldırısına karşı olan saldırılara dahil müdahaleler Aden Körfezi içinde gerçekleşen açık denizdeki korsanların faaliyetlerinin gelişimini de kayda geçirmiştir.

Maersk Alabama gemisi saldırısı takibinde 2009'da Somali açıklarında korsanlık faaliyetleri rekor derecede artmıştır. 2008'de IMB kayıtlarında korsanlarla ilişkili 111 saldırıyı kayda geçirmiştir. 2009'da 217 saldırı kayda geçirilmiştir. Var

---

[203] BBC News, "Somali Pirates 'Free Arms Ship'", February 5, 2009, http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7871510.stm, (02.09.2022).

[204] BBC Türkçe, "Amerikalı kaptanı kurtarma çabaları", https://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2009/04/090412_somalia.shtml, (05.09.2022).

olan saldırıların karşısında uluslararası koalisyon güçleri Aden Körfezi'ne dair daha fazla savaş gemileri konuşlandırmışlardır. Bunların yanında Somalili korsanların da saldırı coğrafyaları değişmiştir.[205]

IMB'nin gerçekleşen olaylar boyunca toplumu uyardığı eylemler söz konusu olmuştur. Somalili korsanların Arap Yarımadası'ndan çıkan gemiler yanında Madagaskar açıklarına geçen gemilere de el koymaları söz konusu olmuştur. IMB'nin korsanlık faaliyetlerindeki artışa karşın önemli uyarıları da mevcuttur. 2009'da uyarılarını artırarak bin deniz miline dair gemileri uyarmıştır.

2010 ile beraber uluslararası savaş gemilerinin varlığına karşın korsanların gemilere saldırıları olmuş ve yaklaşık bin kişiyi aşkın denizci kaçırmışlardır. Korsanlara karşın kurtarma girişimleri arasında yaşanan çatışmalarda sekiz denizci öldürülmüştür. 2011'de saldırı denemeleri artmış olsa da kaçırılan gemi sayısı azalmıştır. Korsanlıkla mücadele ile artık artan deniz devriyeleri ve özel güvenlik sağlayan gemileri arası koordinasyonuyla saldırılar kısıtlanmıştır.

2012'de saldırıların azaldığı görülmüştür. Uluslararası koalisyonun da savaş gemilerini artırdıkları ve harcamalarını artırmışlardır. Korsanlık saldırıları azalmış olsa da devletlerin ve uluslararası toplumun oluşturduğu koalisyon güçleriyle çeşitli devriyelerin görevlerine devam ettikleri söz konusudur. Korsanların profesyonelleşmesiyle uluslararası güçlere karşılık vermeleri hali de mevcuttur.

Bu aşamada, gelişmiş dünya devletlerine ait ulus aşırı şirketlerin Somali sahillerini zehirli atıklarını boşaltmış olmaları, bunun yanında tuna balığı açısından zenginliği bulunan bölgenin çeşitli güçlerce yağmalanması Somalili balıkçılarının savunma amacıyla silahlanmalarını beraberinde getirmiş ve resmi olmayan muhafızlar gibi olmalarına yol açmıştır. Bütün bu nedenler deniz haydutluğunun devamlılığını sağlayan nedenlerdendir.

---

[205] Lucas, a.g.m., s. 62.

Deniz haydutluğu ve korsanların var olan zararlarının tersine iyilik timsali görülmeleri onların kamuoyundaki görünüşünü daha idealize etmiş olsa da günümüzdeki faaliyetleri ile çok da idol edilecek halleri bulunmadığı ortadadır. Deniz haydutlarının teknolojik açıdan ilerlemeleri ile beraber saldırılarını kolaylaştırıcı navigasyon sistemleri vb. mevcuttur.[206]

Deniz haydutlarının var olan mücadele yolları daha radikaldir. Özellikle çeşitli terörist organizasyonlarla ortak hareket etmişlerdir. Çeşitli nedenlerle uluslararası sularda bulunan gemileri kaçırıp gemileri isimlendirerek tabir olarak "hayalet gemi (phantom-ghos ship)" oluşturmaktadırlar. Haydutların bunların yanında ayrıca gemi ve kargolarına el koyarak "kolay bayrak (flag of convenience)" korsanın ait olduğu devletin siciline kaydettirerek kullanmaktadırlar. Deniz haydutluğu faaliyetinin küresel deniz ticaretine dair zararı çok büyüktür.

4.5. İki Bölgenin Karşılaştırılması

Aden Körfezi ve GÇD'nin karşılaştırarak yaşanan olaylara bakıldığında şu çıkarımlarda bulunmak mümkündür. Aden Körfezinde deniz haydutluğu faaliyetlerini gerçekleştirenler meşru bir hak olarak eylemlerini gerçekleştirdiklerini iddia etmektedirler. Aden Körfezinde gerçekleşen eylemlerde ölüm oranı oldukça düşüktür. Çünkü bir şekilde kaçırma faaliyetlerinde fidye ile kazanç sağlama amacı da bulunmaktadır. Buna karşın GÇD'deki deniz haydutluğu faaliyetleri maruz kalanlara maddi ve manevi zarara sebep olmaktadır. Bunun yanında saldırı yapanlar maddi kazanç da sağlarlar.

Öte yandan değinilmeyen bir konu olarak da gemilerin saldırıya karşı savunmasız olmaları, gemilerinin boyutları vb durumlar korsanlık faaliyetlerine karşı olanaklı hale getirmektedir. Bunların yanında belirli ölçüt olarak 15 deniz mili

---

[206] Sandra L. Hodgkinson, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia ' s Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law,* Cilt 46, Sayı 1, 2014, s. 148.

üzerindeki tüm koruma önlemlerini alan geminin saldırıya pek olanaklı olmadığını hatırlatmak gerekir. Korsanların bu durumu bildiklerinden kaynaklı olarak gemiyi yavaşlatma ve durdurmak için silahlı eylemlerde bulunmaktadırlar. Yüksek riskli bölgelerden geçen gemilerin çoğunluğu var olan kurallara uyarak adımlar atmaktadırlar.

Denizcilik endüstrisi de esasında her iki bölgedeki korsanlık faaliyetlerine karşı mücadelede önemli role sahiptir. Hükümetlere ilişkin daha radikal kararlar almalarını olanaklı hale getiriyorken bazen korsanların hareket alanını kolaylaştırmaktadır. Bu manada her iki bölgedeki geçişler yapan gemi mürettebatlarının da iyi eğitim almaları ve belli bir standart oluşturmaları gerekmektedir. Bunların yanında küresel ekonomik krizinin yaşanıyor olması ile beraber armatörlerin masrafları kısma çabalarını ortaya çıkarmaktadır. Haliyle gemilerin daha nitelikli olmaları ihtiyaç haline gelmektedir.

Gemi sahiplerinin tercihleri de bu noktada gemi oluşturmak yerine bir sonraki geminin yönelmesini tutmayı amaçlamışlardır. Bu bağlamda söz konusu geminin Güney Çin Denizi'ndeki ve Aden Körfezi'ndeki faaliyetleri onları tehlikelere sokmaktadır. Bu bağlamda sigortaya sahip gemilerin fidye için bekletildiği süre eğer masraf açısından günlük masraflardan fazla miktara olursa gemileri korsanlara terk edebilirler. Bu bağlamda yaşanan olaylara karşın Somali açıklarındaki olaylara dair özel güvenlik şirketleri durumdan yararlanmışlardır. Şirketlerin risk değerlendirmesi yaparak gemilere ve mürettebata dair güvenlik koruması sağlayıp yerine göre fidye ödemeleri de gerçekleştirmişlerdir.

Bunların ek olarak Deniz Kuvvetlerinin de korsanlıktan yararlanmaktadır. Donanma bütçelerinin sorgulandığı zamanda korsanlık faaliyetleri donanmaların barış dönemlerinde faydalarını göstermelerine fırsat vermektedir. Bu hal de onlara alan açmaktadır. Afrika Boynuzu açıklarındaki korsanlık operasyonlarına karşı savaş gemileri yerleştirmek, siyasi açıdan istikrar bozucu olmasına rağmen bölgede alana ihtiyacı olan devletlere kolaylık sağlamaktadır.

Somali'deki korsanlığa karşı var olan çabalar esasında var olan faaliyetleri kısıtlamaya yöneliktir. Karada korsanlığa karşın etkin yönetişim önemlidir. Bu bağlamda kapasite geliştirmeye yönelik oluşturulan fonların Somali özelinde sınırlı bakım maliyetlerini ortaya çıkardığı söylenebilir. Var olan korsanlık olaylarına ilişkin toplu istatistikler yanıltıcı olarak değerlendirilebilir. Çünkü olayın gerçekleştiği ana dair bazı gemilerin başarı kazanmasına rağmen bazı gemilerin neden saldırıya uğramadığını anlamak da gerekmektedir. Bu bağlamda gemilerin ekibine ve geminin özelliklerine bağlıdır. Korsanlık faaliyetlerinin önlenmesinde bayrak devletlerinin ve armatörlerin sorumluluklarına dair duruma önem verilmemiştir.

IMO, deniz taşımacılığının emniyetine ve güvenliği ile ilişkili kuruluştur. Fakat bu manada oluşturulan altyapıları yetersizdir. Özellikle sınırlı kaynaklarının olması Somali açıklarında aktif eylemlerde bulunamaması sorun oluşturmaktadır. Somali'de sınırlı kapasite olmsının aksine Güney Çin Denizi'ndeki koşullar Çin devletinin neredeyse tek başına halledebileceği durumlardandır.[207]

Aden Körfezi'nde koordineli devriyeler oluşturularak korsanlık faaliyetlerinin yaygın hale gelmesinin engellenmesi sorun olmuştur. Dünya çapında mücadele için Malakka Boğazı yanında Güney Çin Denizi için de bir eylem kararı alınmıştır. Bu hal ayrıca sadece kıyı şeridi devletleri bağlamında değil ayrıca denizde faaliyetlerini yürüten uluslararası ticaret yapılarını da etkilemektedir. Bu manada müdahale fikrinin ortaya çıkması belli usullere göre tercih edilmektedir. Net bir şekilde söylenebilir ki en öncelikli alana yönelik koalisyon güçleri oluşturulmuştur. Bu manada Aden Körfezi'nin durumu ve devletleşmenin başarısız olduğu anda çeşitli eylemler ortaya çıkarılmıştır.

---

[207] Sam Bateman, "Tackling Piracy in Asia: The Current Situation and Outlook", Global Asia, https://www.globalasia.org/v5no4/cover/tackling-piracy-in-asia-the-current-situation-and-outlook_sam-bateman, (02.09.2022).

Aden Körfezi bağlamında bölgenin üzerine düşülmesi bu manada bölgeyle yakın ilişkileri olan Avrupa Birliği'nin de Afrika Boynuzu Güvenlik Merkezi (MSCHOA)'nın da aktif biçimde oluşturulması 24 saat gemilerin gözlemlenmesini sağlamaktadır. Aden Körfezi'nde Güney Çin Denizi'nden farklı olarak geçişleri gözlemlemek için Birleşik Krallık Deniz Ticaret Operasyonları (UKMTO) ofisi, NATO Denizcilik Merkezi ve Denizcilik İrtibat Bürosu (MARLO) bulunmaktadır.

Güney Çin Denizi'nde önceki bölümlerde bahsedilmiş olan ReCAAP girişimi sadece gerçek korsanlık saldırısı ya da girişiminden sonra raporlama yapmaktadır. Güney Çin Denizi'ndeki deniz şeritlerindeki gemilerin geçiş hareketlerini gerçekleştirmeden evvel kurulmuş merkeze bir bilgi vermeleri gerekebilir. Bu hal esasında karadaki kuvvetlere iletilerek olası saldırılara karşı proaktif koruma sağlaması sağlayabilir. ReCAAP'ın da Aden Körfezi kontrol mekanizmasındaki gibi düzenli insanların gözetiminde olması söz konusu olabilir.

Aden Körfezi'nde bir başka farklı yapı olarak deniz yollarının kontrolünü sağlayan Uluslararası Tavsiye Edilen Transit Koridoru (IRTC) oluşturulmuştur. Bu kuruluşun amacı deniz kuvvetlerinin oluşturulan koridorda sıkı devriyeler oluşturmasına imkan vererek, kontrol edilmesi gereken coğrafi alanı daraltmaktadır. Bu da gemilere yapılan saldırıların belirgin biçimde azalmasını sağlamaktadır.

Güney Çin Denizi'ndeyse gerçekleşen saldırıların birçoğu deniz şeridinde ortaya çıkmıştır. Bu manada kıyı ülkelerinin mevcut sınırlı kaynaklı devriye gemilerini ve geniş alanı daraltmaları amacıyla Aden Körfezi tarzında bir yapılanma oluşturmayı hedefleyebilmektedir. Güney Çin Denizi merkezli olayların durumunda eskiye oranla ufak da olsa artış olmuştur. Bu durum kıyı ülkeleri olarak var olan karşıt hamle oluşturmalarını gerektirmektedir. Korsanlık tarzındaki faaliyetler esasında kısa sürede ihmal edilmemesi gereken şeylerdendir. Çünkü devletlerin birbirlerine karşı yeterince güvenip birbirlerine karşı verdikleri sözleri yerlerine getirmeleri gerekmektedir. Devletler birbirlerine güvenemezse oluşan güvensizlik ortamı korsanlığa alan açabilmektedir. Sürekli kontrole tabi tutulmayan eylemler

gerçekleşirse eğer Aden Körfezi'ndeki tarzda korsan faaliyetlerinin artışı görülebilmektedir.[208]

Tüm bu veriler ışığında son IMB verileri özetle, deniz haydutluğu faaliyetlerinin 21 yıllık zaman diliminde en düşük seviyesine geldiğini göstermiştir. Bilgi olarak da 2016 yılının ilk yarısında gerçekleşen eylem sayısı, 2015 yılının aynı döneminde 134 iken 98'e düşmüştür. Eylem sayısının 39'a inmesi bu düşüşün kalıcı hale getirilmesi öngörülen tedbirlerin kurumsallaşmasına bağlıdır.[209]

Günümüzdeki modern deniz saldırıları her iki bölgede de gerçekleşmektedir. Özellikle iktidar sorununun olduğu alanlarda gemicilik ve deniz taşımacılığında ön plana çıkmaktadır. Bilindiği üzere Deniz Haydutluğu faaliyetleri ile mücadelede bölgede eğer etkin bir güç bulunmuyorsa kolektif bir çaba ile karşılık vermek gerekmektedir.

---

[208] Joshua Ho, "Piracy in the South China Sea: Lessons form the Gulf of Aden", ed. Yang Razali Kassim, Issues In Human Security in Asia, 2011, Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies and Institute of Southeast Asian Studies.

[209] Sami Doğru, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun Mücadelesi ve Türkiye'nin Katkıları", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 66, Sayı 3, 2017, ss. 557-560.

SONUÇ

GÇD ve Aden Körfezi'nden ziyade Güneydoğu Asya bölgesi ve Afrika Boynuzu olarak adlandırılan coğrafi alan birçok açıdan dünya ticaretinin merkezi olmuştur. Geçmişten günümüze gelinen süreçte çeşitli ticaret yollarının başlangıç noktası bu bölgeye aittir. Sonrasında Coğrafi Keşifler ve paralelinde olan gelişmeler ile azalan önemi, dönemin hegemonik gücü İngiltere'nin hamleleri sayesinde tekrardan önem kazanmaktadır.

Bu bilgiler paralelinde aslında düşünülmesi gereken başka bir hususta dünyadaki hegemonik gücün tercihleri ve kontrol altına aldığı alanlar paralelinde dünyada belirgin ticaret yolları ve güzergahları oluşturulmaktadır. Örneğin, Osmanlı Devletinin Baharat ve İpek Yollarında hegemonik olması takibinde İspanya ve Portekiz öncülüğünde Coğrafi Keşifler gelişmiştir.

Osmanlı sonrası dünyada hegemonik güç konumuna daha aktif biçimde var olan ve üzerinde güneş batmayan imparatorluk olarak adlandırılan İngiltere'nin Uzak Asya'da da aynı Hindistan'da olduğu gibi etkinlik kurması söz konusudur. Bu tip davranış tercihi ve değişimi esasında var olan coğrafi kabullerin ve etkin kanalların önemini de ortaya çıkarmıştır.

İngiltere'nin öncülüğünün ortadan kalkmasıyla beraber ABD'nin öncelikle tekrardan önem kazanan Ortadoğu ticaretini ve Panama Kanalı üzerinden Orta Amerika ticaretini kontrol altına alması söz konusudur. Bu tercih biraz ticaretin sahibi olan devletin hegemonik güç haline dönüşebilmesine kolaylık sağlamaktadır.

Küreselleşme olayı sonrasındaki karşılaşılan süreç olgusunda Çin'in yeni süper güç olma eğilimi paralelinde barışçıl yaklaşım ile yönelişi ortaya çıkmıştır. Bu barışçıl yaklaşımı takiben daha etkin hale gelebilme amacıyla yeni talepleri oluşmuştur. Yani bir bakış açısıyla dünyanın ticaretine hakim güç olabilme hedefi ortaya çıkmaktadır.

Konuya ilişkin bölümler içinde değerlendirildiği husus üzerinden bakıldığında kayda geçmektedir ki deniz haydutluğu faaliyetlerinin ve bununla ilgili mücadelenin bölge güvenliğine etkisi doğrudan dünya çapında etki ortaya çıkarmaktadır. Bölgesel güvenlik kompleksi içeriği üzerinden değerlendirildiğinde de sadece bölge içi değil bölge dışında da önem kazandığı söz konusu olmaktadır.

Bu bağlamda hukuksal metinlerin ön plana çıkma ihtimali de uzun yıllar sorun oluşturmaktadır. Çünkü çoğu zaman var olan teorik altyapı üzerinden bölgeye dair okumanın devletlerce tercih edilmesi ve bunun yanında karşılaşılan sorunlara ilişkin net bir çözüm odaklı planın ortaya konulamaması söz konusu olmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı ile beraber İngiltere'nin etkisinin azalması yanında ABD'nin daha etkin bir role soyunması tüm bu gelişmelerin yanında Ortadoğu üzerindeki güç savaşları Aden Körfezi'nin önemini artırmış ve Güneydoğu Asya bölgesine olan ilgiyi azaltmıştır. Fakat sonrasında yine hegemonik güç olan ABD'nin dönemin başkanı Nixon'ın girişimleriyle ve Vietnam mağlubiyeti sonrası bölgede var olma çabası hasebiyle yeniden önem kazanan bölge Soğuk Savaş'ın içinde önemini sürdürmüştür. Fakat sonrasında kısa süreli de olsa tek kutuplu dünya düzeninin oluşması ve ABD'nin dünyanın jandarması olması beraberinde dünyada daha etkin rol üstlenmesi her sorunun çözümü için askerini yığması bu tip korsanlık faaliyetlerine karşı kolektif mücadeleyi ön plana almıştır. Güneydoğu Asya'ya dair ortaklaşa karar alış süreçlerini beraberinde getirmiştir. Aden Körfezi'ndeki korsanlık faaliyetlerinin etkisi kırılmıştır.

Bunların yanında uluslararası güç dengesindeki değişimler hem Aden Körfezi'ndeki güç mücadeleleri hem de GÇD'deki Çin'in eskisi gibi kapalı bir ülke olma konumundan ziyade daha açık bir konuma gelmesi bölgedeki ilgili devletleri telaşa sokmuştur. Bununla beraber devletlerin karasuları üzerinden çeşitli deniz haydutluğu faaliyetlerine gayri resmi yollardan olanak sağladığını görmek

gerekmektedir.[210] Fakat bunlara bir başka açıdan yaklaşırken de bölgede gelir düzeyi düşük yaşayan insanların deniz haydutluğu konusunda kullanışlı insanlar grubuna girdiğini söylenebilir.

Tüm bu faaliyetlerle mücadele etme koşulu geçmişten günümüze tüm devletlerin bölgesel ve küresel aktörlerin ve bunlara ek olarak organizasyonların her birine bir rol biçmektedir. Bu çerçeveden hareketle söylenebilir ki, deniz haydutluğu faaliyetleri tıpkı dünyada etkili olan diğer küresel veya bölgesel sorunlar gibi etkili ve küresel bir köy haline gelen dünyanın her bir yönünü etkileyecek faaliyetler kapsamında değerlendirilmelidir.

Sonuç olarak bütün bu yaşananları göz önüne alarak bir devletin güçlenmesi üzerinden onu dengeleme amaçlı yapılan faaliyetler olsa da başka devletlerin tarihsel hegemonik emellerini tatmin etme amacı olsa da her şeyin ötesinde insan faktörünü gözeterek deniz haydutluğu ve faaliyetleri ile mücadele etmek gerekmektedir. Tıpkı diğer uluslararası düzenlemelerde olduğu gibi görece iyileşme ve istikrar sağlayan durumlar söz konusu olmasına rağmen hala üzerinde değişiklikler ve yeni düzenlemelere kolektif bilince ihtiyaç vardır. Bu sadece bölge insanı değil dünya vatandaşlarını da ilgilendiren bir sorundur. Bu konuda var olan eksiklikler bir şekilde ortadan kaldırılırsa bu gibi kayıt dışı etmenlere ya da etkenlere devletler, devlet altı organizasyonlar ya da bireylerin başvurmaması olacaklardır.

---

[210] Cal Wong, "Chinese Fishermen: The New Global Pirates?", The Diplomat, https://thediplomat.com/2016/06/chinese-fishermen-the-new-global-pirates/, (08.08.2022).

KAYNAKÇA

Açıkmeşe, Sinem Akgül, "Güvenlik Çalışmalarında Değişim" Strateji ve Güvenlik, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir 2012.

Akalın, Durmuş, "Somali'de Berbera Limanı ve Osmanlı Devleti'nin Bölge Üzerindeki İddiaları (1839-1894)", *Tarih İncelemeleri Dergisi,* Cilt 29, Sayı 1.

Akdenizde Korsanlık Ef'aline Kargı İttihaz Edilecek Müşterek Tedbirler Hakkındaki Nyon Anlaşmasının Ve Zeylinin Tasdikına Dair Kanun, *Resmi Gazete,* Sayı: 3713, https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/Treaty.xsp?documentId=8CFA247BE2EE0CA2C12563CD002D6A76&action=openDocumenthttps://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3713.pdf, (13.19.2022).

Artan, Shade Hazel, *Piracy in the Gulf of Aden: How can Internationally Inspired maritime piracy law help to combat piracy*, Ledien Law School, Institute for Criminal for Criminal Law&Criminology, Master Thesis, 2018,

Associated Press In Mogadishu, "Indian Navy Holds 61 Pirates After Skirmish At Sea", The Guardian, https://www.theguardian.com/world/2011/mar/14/indian-navy-pirates-holds-61, (24.05.2022).

Atauz, Ayşe Devrim, "Haçlı Korsanlar: Saint Jean Şövalyeleri ve Akdeniz'de Haydutluk", *Kebikeç Dergisi,* Sayı 33/2, Ankara 2012.

Ateş, Toktamış, *Siyasal Tarih I*, İktisat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1989.

Azubuike, Lawrence, "International Law Regime Against Piracy", *Annual Survey of International & Comparative Law,* Sayı 15/1, 2009.

Baird, R., "Transnational security issues in the Asian maritime environment: responding to maritime piracy", *Australian Journal of International Affairs*, 2012, Cilt: 66, Sayı: 5.

Bateman, Sam, "Tackling Piracy in Asia: The Current Situation and Outlook", Global Asia, https://www.globalasia.org/v5no4/cover/tackling-piracy-in-asia-the-current-situation-and-outlook_sam-bateman, (02.09.2022).

Batır, Kerem, *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, USAK Yayınları, Ankara 2011.

Bayıllıoğlu, Uğur, "Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XV, Y. 2011, Sa. 1, s. 147-155.

Baysal, Başar-Lüleci Çağla, "*Kopenhag Okulu ve Güvenlikleştirme Teorisi*", Güvenlik Stratejileri, Yıl 11, Sayı 22, 2015.

BBC, *Sir Francis Drake (c.1540- c.1596),* https://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/drake_francis.shtml, (13.09.2022).

BBC News, "Cruise Ship Repels Somali Pirates," BBC, November 2005, http://news.bbc.co.uk/2/hi/4409662.stm, (03.09.2022).

BBC News, "Somali Pirates 'Free Arms Ship'", BBC, February 5, 2009, http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7871510.stm, (02.09.2022).

BBC News, "World: Asia-Pacific Chinese boat sunk off disputed reef", http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/351693.stm, (12.09.2022).

BBC Türkçe, "Amerikalı kaptanı kurtarma çabaları", https://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2009/04/090412_somalia.shtml, (05.09.2022).

Belenli, Tuğba, "Akdeniz'de Meçhul Denizaltı Saldırıları ve Nyon Konferansı (1937)", *Gazi Akademik Bakış Dergisi,* Cilt 12, Sayı 24, Yaz 2019.

Bingöl, Oktay, "Somali'de Barış ve Kalkınma Sürecinde Türkiye'nin Rolü", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 7, Sayı 13, Kış 2013.

Bonnet, François-Xavier Bonnet, "Geopolitics of Scarborough Shoal", IRASEC's Discussion Papers, November 2012, https://www.irasec.com/documents/fichiers/40.pdf.

Bradford, Alfred S., *Flying The Black Flaga - Brief History of Piracy,* Praeger Publishers, USA 2007.

Bruce A. Elleman*, "*The Taiping Rebellion, Piracy, and the Arrow War in Piracy and Maritime Crime", *Historical and Modern Case Studies, 2010,*

Burney, James, *History of the Buccaneers of America*, Project Gutenberg, 2011.

Buzan, Barry-Waever Ole, *Regions and Powers: The Structure of International Security*, Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

Buzan, Barry-Waever Ole, "Macrosecuritisation and security constellations: reconsidering scale in securisation Theory", *Review of International Studies*, 35/2, 2009.

Buzan, Barry, *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*, ECPR Press, 2007.

Cambridge University Press, *Cambridge Dictionary*, https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/corsair, (12.09.2022).

Chalk, Peter, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia," *Studies in Conflict and Terrorism*, 1998.

Chen, Hurng Yu, "Territorial Disputes in the South China Sea under the San Francisco Peace Treaty" *Issues & Studies,* Sayı 3, 2014.

Çınar, Murat, *Geçmişten Günümüze Süveyş Kanalı'nın Jeopolitiği*, Iksad Publications, Ankara 2022.

Danilova, Ludmila, "Russian Forces Seize Oil Tanker From Somali Pirates", Reuters, https://www.reuters.com/article/us-russia-tanker-pirates-idUSTRE64531520100506, (24.05.2022).

Doğan Diren- Muharrem Gürkaynak, "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Çin Denizinde Dönüşen Yeni Stratejisi: Four Sha Doktrini", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* Sayı 4, 2019.

Doğru, Sami, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun Mücadelesi ve Türkiye'nin Katkıları", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 66, Sayı 3, 2017, ss.

Drifte, R., "Japan's policy towards the south china sea-Applying proactive peace diplomacy?" *Peace Research Institute Frankfurt,* https://www.hsfk.de/fileadmin/HSFK/hsfk_publikationen/prif140.pdf, (18.05.2022).

Encyclopaedia Britannica, *Letter of Marque,* https://www.britannica.com/topic/letter-of-marque, (13.09.2022).

Encyclopaedia Britannica, *Pirates, Privateers, Corsairs, Buccaneers: What's the Difference?*, https://www.britannica.com/story/pirates-privateers-corsairs-buccaneers-whats-the-difference, (13.09.2022).

Encyclopedia Britannica, Gulf of Aden, https://www.britannica.com/place/Gulf-of-Aden, (23.05.2022).

Esquemeling, John, *The Buccaneers Of America*, Swan Sonnenschein & Co, London 1893.

Food and Agriculture Organization of the United Nations, *The State of World Fisheries and Aquaculture*, http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf, (08.09.2022).

Frayler, John, *Privateers in the American Revolution*, https://www.nps.gov/articles/privateers-in-the-american-revolution.htm, (12.09.2022).

Goldie, L.F.E., "1937 Nyon Arrangement", *The Law of Naval Warfare A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, Natalino Ronzitti, Kluwer Academic Publisher, Netherlands 1988.

Gosse, Philip, *The History of Piracy*, Tudor Publishing, New York, 1934.

Gosse, Philip, *The History of Piracy*, Duver Publications, New York 2007.

Gosse, Philip, *The Pirates' Who's Who; Giving Particulars Of The Lives And Deaths Of The Pirates And Buccaneers*, Project Gutenberg, 2006.

Guilfoyle, Douglas "Piracy and Terrorism", *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, Hart Publishing, Oxford 2014.

Hansen, Stig Jarle, "Piracy in the greater Gulf of Aden", NIBR Report, 29, October 2009.

Herodotus, *The Histories*, Roman Roads Media, Moscow 2013.

Hertslet, Edward, *The Map of Europe by Treaty: Showing the Various Political and Territorial Changes Which Have Taken Place Since the General Peace of 1814*, Cilt 2, Butterworths, London 1875.

Hirst, Tomas, "The world's most important trade route?", World Economic Forum, https://www.weforum.org/agenda/2014/05/world-most-important-trade-route/, (12.09.2022).

Ho, Joshua, “Piracy in the South China Sea: Lessons form the Gulf of Aden”, ed. Yang Razali Kassim, Issues In Human Security in Asia, Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies and Institute of Southeast Asian Studies, 2011.

Hodgkinson, Sandra L., “Current Trends in Global Piracy: Can Somalia ' s Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?”, *Case Western Reserve Journal of International Law,* Cilt 46, Sayı 1, 2014.

Hsiung, James Chieh, “South China Sea Disputes And The Us-china Contest”, *China Social Sciences Press,* Singapore 2018.

ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships – Report for the Period 1 January – 31 December 2016. (15.05.2022)

International Law Commission, *Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session 23 4 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9 (A/3159), the Yearbook of the International Law Commission,* https://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a_cn4_104.pdf, (14.09.2022).

İbrahim, Abdiwali Ali, Eş-Şebab Örgütünün Teşekkülü İdeolojik Yapılanması ve Faaliyetleri, (Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), 2020, Bursa.

Jopson, John (Yön), *History's Mysteries; Drake's Secret Voyage,* Triage Entertainment, 2001.

Kaya, Rüştü, “Orta Asya ‘Bölgesel Güvenlik Kompleksi’ ve Şangay İşbirliği Örgütü’”, *Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi*, Cilt 7, Özel Sayı, Temmuz 2019.

Kelly, Robert E., Security Theory in the “New Regionalism”, *International Studies Review,* Vol 9, No 2, Summer, 2007,

Koburger Jr., Charles W., "Selamat Datang, Kapitan – Post World War II Piracy in the South China Sea in Piracy and Maritime Crime", *Historical and Modern Case Studies,* 2010.

Koday, Zeki, – Koday, Saliha, - Kaymaz, Çağlar Kıvanç, "Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 21, Sayı 3, 2017.

Kurat, Akdes Nimet, "Berberî Ocakları Île Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 2/2, Ankara 1964.

Lafond, Eugene C., South China Sea, Britannica, https://www.britannica.com/place/South-China-Sea, (14.09.2022).

League Of Nations, Committe Of Experts For The Progressive Codification Of International Law, https://archives.ungeneva.org/uploads/r/unog-registry-records-and-archives-unit-3/a/d/3/ad3b76f6c78fc238bfdb88575f86a128a62064220aed6756d6f422d2bf547471/C-196-M-70-1927-V_EN.pdf?token=b9cc90ed41d50bb666af11919a2e8923f4a3c4fd90560ceead5c3b99f3ad9d38 (13.09.2022).

Lewis, Bernard, "İzlanda'da Türkler" *Türkiyat Mecmuası*, Cilt 10, İstanbul 1953.

Library of Congress, Limitation And Reduction Of Naval Armament (London Naval Treaty), 1930, http://catdir.loc.gov/catdir/samples/cam032/98013369.pdf (09.09.2022).

Lillian Goldman Law Library, *18th Century Documents : 1700 – 1799,* https://avalon.law.yale.edu/subject_menus/18th.asp (14.09.2022)

Lillian Goldman Law Library, *The Barbary Treaties 1786-1816 Treaty of Peace and Amity, Signed at Algiers September 5, 1795,* https://avalon.law.yale.edu/18th_century/bar1795t.asp (14.09.2022).

Liss, Carolin, "Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses", Peace Research Institute Frankfurt, 2014.

Lucas, Edward R., "Somali's "Pirate Cycle": The Three Phases of Somali Piracy", Journl of Strategic Security, Volume 6, Number 1, Spring, 2013.

Lucas, Edward, R. "Public Goods and Private Interests: British Counter-Piracy Efforts in Hong Kong and the South China Sea, 1921-1935", International Studies Association Paper, University of Haifa, 2017.

Marine Board, "Clean Ships Clean Ports Clean Oceans: Controlling Garbage and Plastic Wastes At Sea", Committee on Shipborne Wastes, Commission on Engineering and Technical Systems National Research Council, National Academy Press, 1995, Washington D.C.

Menon, Ajay, "10 Gulf Of Aden Facts You Must Know", *Marine İnsight,* https://www.marineinsight.com/know-more/10-gulf-of-aden-facts-you-must-know/, (01.09.2022).

Menon, Ajay, "10 Major Ports in The Republic of Yemen", https://www.marineinsight.com/ports/10-major-ports-in-the-republic-of-yemen/, (11.09.2022).

Miş, Nebi, "Güvenlikleştirme Teorisi ve Siyasal Olanın Güvenlikleştirilmesi", *Akademik İncelemeler Dergisi,* Cilt: 6, Sayı: 2, 2011.

Murphy, Martin N., *Small Boats, Weak States, Dirty Money – Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, Columbia University Press, New York 2009.

Narayan, S.S., *Sea Pirates*, Sumit Enterprises, Delhi 2009.

Nations Treaty Collection, *2. Convention on the High Seas,* https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXI-2&chapter=21&clang=_en (12.09.2022).

New York Times, 'Pirate Attacks on Vietnamese Refugees Fall Sharply', 7 June 1987, http://www.nytimes.com/1987/06/07/world/pirate-attacks-on-vietnam-refugees-fall-sharply.html. (09.08.2022).

Ong-Webb, Graham Gerard, "Piracy in Maritime Asia", *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Editör Peter Lehr, Routledge, 2007.

Ormerod, Henry A., *Piracy In The Ancient World; An Essay In Mediterranean History,* The John Hopkins University Press, London 1997.

Ormerod, Henry Arderne, Piracy *in the Ancient World; an Essay in Mediterranean History*, The University Press Of Liverpool Ltd; Hodder and Stoughton Ltd, 1924.

Osgood, Josiah, "Caesar and The Pirates: or How to Make (and Break) an Ancient Life", *Cambridge University Press*, Sayı 57/2, 2010.

Ott, Marvin, "The South China Sea in Strategic Terms", Asia Patches, Wilson Center, https://www.wilsoncenter.org/blog-post/the-south-china-sea-strategic-terms, (13.09.2022).

Özdemir, Şenay, Akdeniz *Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004.

Özer, Deniz Kızılsümer, "Uluslararası Hukuk Ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi* Dergisi, Cilt 17, Sayı 2, 2015.

Panda, Ankit, "Why Did China Set Up an Oil Rig Within Vietnamese Waters?", *The Diplomat,* https://thediplomat.com/2014/05/why-did-china-set-up-an-oil-rig-within-vietnamese-waters/, (08.09.2022).

Papal Encyclicals, *Third Lateran Council – 1179 A.D.*, https://www.papalencyclicals.net/councils/ecum11.htm, (14.09.2022).

Pauly, Daniel-Liang Chui, "The fisheries of the South China Sea: Major trends since 1950", *Marine Policy*, 2019.

Peskin, Lawrence A., *Captives and Countrymen: Barbary Slavery and the American Public 1785–1816,* The John Hopkins University Press, Baltimore 2009.

Press Information of Bureau-India, "India Ministry of Commerce&Industry", https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1856546, (12.09.2022).

Purbrick, Martin, "Pirates of The South China Seas", *Asian Affairs*, 2018, Cilt 49, Sayı 1.

Ramkumar, Mu-Santosh M. -Matthew Manoj vd. "Hydrocarbon reserves of the South China Sea: Implications For Regional Energy Security", *Energy Geoscience*, 2020.

Rizvanovic, Asim, "Why China is not to Blame for the Militarisation of the South China Sea", August 5, 2013, https://www.e-ir.info/pdf/41650.

Roach, J. Ashley,, "Malaysia and Brunei: An Analysis of their Claims in the South China Sea", A CNA Occasional Paper, August, 2014, https://www.cna.org/archive/CNA_Files/pdf/iop-2014-u-008434.pdf.

Rubin, Alfred P., *The Law of Piracy,* Naval War College Press, New Port 1998.

Sessions Jamie, *Diplomacy Of Pirates: Foreign Relations And Changes In The Legal Treatment Of Piracy Under Henry VIII*, ProQuest LLC, USA 2017.

Souza, Philip Charles de, *Piracy in the Ancient World: from Minos to Mohammed*, University College Dublin, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 1992.

Sörenson, Karl, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, *Swedish Defence Research Agency*, Stocholm 2008.

Stach, Lukasz, "Neverending Story? Problem of Maritime Piracy in Southeast Asia", *International Journal Social Science and Humanity*, Cilt: 7, Sayı: 12, 2017.

Statham, Edward Phillips, *Privateers and Privateering*, James Pott Company, New York 1910.

Sterio, Milena, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed" *Fordham International Law Journal,* Sayı 33/2, 2009.

Stockton, Frank Richard, *Buccaneers and Pirates of Our Coasts*, The Floating Press, 2013.

Storey, Ian, "The South China Sea Dispute in 2020-2021", ISEAS Yusof Ishak Institute, Issue 2020, No 97, 3 September, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/08/ISEAS_Perspective_2020_97.pdf.

Şahin, Güngör, "Somali'de Güvenlığe Kapsamlı Yaklaşım ve İstıkrara Katkı Yapan Uluslararası Misyonlar", *Yeni Dünya Ekonomi ve Güvenlik Mimarisi*, Editör Savaş Biçer - Ahmet Yıldız, Tasam Yayınları, İstanbul 2020.

T.C. Ekonomi Bakanı Sn. Nihat Zeybekci'nin Katılımıyla Etiyopya Cubuti Ticaret Heyeti Ziyareti Sonuç Raporu, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, 2016, www.deik.org.tr/uploads/etiyopya-cibuti-sonuc-raporu-27c.pdf, (15.05.2022).

Tabur, İlhan – Tağ, Mehmet Nasih – Demirhan, Nejat Atilla, "Korsanlık ve Deniz Haydutluğu ile Mücadele: Somali Örneği ve Türkiye'nin Katkıları", *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Sayı 2/1, 2016.

The American Journal of International Law, *Cambridge University Press,* Cilt 26, Sayı 1, 1932.

The Office of the Historian, *Barbary Wars, 1801–1805 and 1815–1816,* https://history.state.gov/milestones/1801-1829/barbary-wars, (14.09.2022).

The Office of the Historian, *Spanish Armada*, https://www.history.com/topics/british-history/spanish-armada, (13.09.2022).

The Office of the Historian, *The Washington Naval Conference, 1921–1922,* https://history.state.gov/milestones/1921-1936/naval-conference (13.09.2022).

The World Bank, Regional Vice-Presidency for Africa, 2013, s.87, https://allafrica.com/download/resource/main/main/idatcs/00061080:65c209ea865aebfc5819d3da52669525.pdf, (28.08.2022).

Thucydides, *History Of The Peloponnesian War Books VI And VII*, Harvard University Press, London 1958.

Tikkanen, Amy, "Maersk Alabama hijacking", Encylopedia Britannica, https://www.britannica.com/event/Maersk-Alabama-hijacking, (08.08.2022).

Time, *Terrorism: The Voyage of The Achille Lauro,* http://content.time.com/time/subscriber/article/0,33009,960163-2,00.html, (09.09.2022).

Tina Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı, *The Turkish Raid Saga,* http://www.tinaturk.org/THE_TURKISH_RAID_SAGA.pdf, (13.09.2022).

Topal, Ahmet Hamdi, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 59/1, Ankara 2010.

Tseng, Hui-Yi Katherine-Billo, Andrew, "Taiwan in the South China Disputes: Policies and Prospects", Territorial in the South China Sea, ed. Jing Huang, 2015.

Tsvetkova, Bilyana, "Securitizing Piracy Off the Coast of Somalia", *Security Dialogue*, Cilt 3, Sayı 1, 2009.

Tuan, Ha Anh, "The Tragedy of Vietnamese Fishermen: TheForgotten Faces of Territorial Disputes in theSouth China Sea", *Asia Journal of Global Studies,* Cilt 5.

Tuma, Marie–Muller, Sam, *Hukukun Üstünlüğü; Politikacılar İçin Kılavuz,* Türkiye Barolar Birliği, Ankara 2005.

Türk Dil Kurumu, *Güncel Sözlük*, https://sozluk.gov.tr/?kelime=haydut, (12.09.2022).

Türk Dil Kurumu, *Güncel Sözlük,* https://sozluk.gov.tr/?kelime=korsan, (12.09.2022).

Uluslararası Denizcilik Örgütü, *IMO Secretary-General urges vigilance after tanker hijack,* www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/10-BMP-piracy.aspx.

United Nations Convention on the Law of the Sea, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (12.09.2022).

United Nations Treaty Series, *Convention For the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Maritime Navigation,* https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv8-english.pdf, (12.09.2022).

United Nations, *2. Convention on the High Seas Geneva, 29 April 1958,* https://treaties.un.org/doc/Treaties/1963/01/19630103%200200%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf (12.09.2022).

Vayrnen, Raimo, Regionalism: Old and New, *International Studies Review*, Cilt 5, Sayı 1, 2003.

Viving, Alexander L., "South China Sea: Who Occupies What in the Spratlys?", *The Diplomat,* https://thediplomat.com/2016/05/south-china-sea-who-claims-what-in-the-spratlys/, (09.08.2022).

Ward, Iain, - Geng, Sui, - *The Hong Kong Marine Police, 1841-1950,* Hong Kong University Press, Hong Kong 1991.

Wombwell, James A., *The Long War Against Piracy: Historical Trends,* Combat Studies Institute Press, Kansas 2010.

Wong, Cal, "Chinese Fishermen: The New Global Pirates?", The Diplomat, https://thediplomat.com/2016/06/chinese-fishermen-the-new-global-pirates/, (08.08.2022).

Zha, Daojiong, "Security in the South China Sea" *Alternatives: Global, Local Political*, Cilt 26, Sayı 1, 2001.