

11 EYLÜL SONRASI GÜNEYDOĞU ASYA DENİZ HAYDUTLUĞUNA ABD MÜDAHALESİ

Öncel SENCERMAN¹

Öz: 20. yüzyılın sonlarından itibaren Güneydoğu Asya’da önemli bir sorun olarak tekrar ortaya çıkan deniz haydutluğuna karşı, Endonezya, Malezya ve Singapur gibi kıyı ülkeleri ve bölge ülkeleri tek taraflı ve çok taraflı mücadele etmişlerdir. 11 Eylül’den sonra Amerika Birleşik Devletleri (ABD) de küresel terörle mücadele kapsamında ulusal çıkarlarını göz önünde tutarak Güneydoğu Asya’daki deniz haydutluğunun engellenmesine müdahale etmeye başlamıştır. Bu makalenin amacı, günümüzde yeniden küresel bir sorun olarak ortaya çıkan Güneydoğu Asya’daki deniz haydutluğunu tarihsel ve nedensel açıdan incelemek, Güneydoğu Asya deniz haydutluğuna karşı 11 Eylül (9/11) saldırılarını takip eden on yıl içinde ABD tarafından gerçekleştirilen müdahaleyi mercek altına alarak, ADB müdahalesinin ardında yatan ekonomik, askeri ve siyasi çıkarlar ile ABD’nin bölgede nüfuzunu ve gücünü artırma gerekçelerini değerlendirmektir.

Anahtar Kelimeler: *Güneydoğu Asya, Deniz Haydutluğu, Amerikan Dış Politikası, 11 Eylül Saldırıları.*

Article Category: International Relations

Date of Submission: 20.02.2024

Date of Acceptance: 27.02.2024

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Davutlar MYO Turizm ve Otel İşletmeciliği Programı, Aydın, Türkiye.
Email: osencerman@adu.edu.tr.
ORCID: 0000-0003-3701-2040.

U.S. INTERVENTION IN THE MARITIME PIRACY IN THE SOUTHEAST ASIA FOLLOWING 9/11

Abstract: The coastal states such as Indonesia, Malaysia, and Singapore and the regional states conducted unilateral and multilateral struggles with maritime piracy that had re-emerged as a crucial problem in Southeast Asia at the end of the 20th century. The United States of America (U.S.) started to intervene in the prevention of maritime piracy in Southeast Asia considering her national interests after 9/11 within the campaign for global war on terrorism. This article aims to study the maritime piracy in Southeast Asia that has already emerged again as a global issue considering the historical and causal perspectives and also to analyze the reasons for increasing the U.S. influence and power in the region, and economic, military, and political interests behind the U.S. intervention examining the U.S. intervention into the Southeast Asian maritime piracy within the decade following 9/11.

Keywords: *Southeast Asia, Maritime Piracy, U.S. Foreign Policy, 9/11 Attacks.*

Giriş

Küreselleşme ve ekonomik gelişme ile birlikte 1980'lerden sonra dünya ticaretinde büyük bir artış yaşanmıştır. Günümüzde, dünya ticaretinin yüzde 80'inden fazlası deniz yoluyla sağlandığından², güvenli deniz yolları küresel ticarete büyük önem taşımaktadır. Geçtiğimiz yüzyılın ikinci yarısından itibaren deniz ticaretinin artmasına paralel olarak, önemli deniz yollarının, boğazların ve kanalların stratejik önemleri de artış göstermiştir. Dünyadaki enerji ihtiyacının büyük bir kısmı halen daha petrole bağımlı olduğundan, Süveyş Kanalı, Aden Körfezi ve Malakka Boğazı gibi stratejik su yollarından geçen gemilerin önemli bir kısmının yükünü ham petrol ve petrol türevleri oluşturmaktadır. Dolayısıyla, Körfez ülkelerinden sevk edilen petrol önemli rotaları izleyerek Kuzey Atlantik ülkeleri ile Güneydoğu ve Kuzeydoğu Asya ülkelerine ulaştırılmaktadır. Benzer şekilde, hammadde ve ekonomik değeri yüksek mallar aynı stratejik rotalar üzerinden alıcı ülkelere eriştirilmektedir.

1990'lardan itibaren küreselleşme ve gelişen ekonomiye paralel olarak artış gösteren deniz haydutluğunun stratejik açıdan önemli rotalar üzerinde görülmesi bir rastlantı değildir. Soğuk Savaş'ın ardından gelişen küreselleşme ve ekonomik etkinlikler neticesinde, deniz haydutluğu, dünyanın çeşitli yerlerinde ekonomik ve siyasal nedenlerden dolayı yeniden ortaya çıkarak dünya ticaretini etkiler hale gelmiştir. Deniz haydutluğu, bu yüzyılın başında özellikle önemli deniz ticareti rotaları üzerinde yer alan Güneydoğu Asya (Malakka Boğazı), Aden Körfezi ve Somali açıklarında küresel bir sıkıntı kaynağı olmaya başlamıştır.

Güneydoğu Asya'da tarih boyunca farklı dönemlerde varlığını sürdüren deniz haydutluğu, 1990'ların başından 2000'li yılların ilk on yılına kadar Malakka Boğazı, Singapur Boğazı, Güney Çin Denizi, Endonezya ve Sulu Takımadaları etrafında dünya ticaretini etkiler derecede önemli bir sorun haline gelmiştir. Ortaya çıkan bu soruna karşı, hem bölge devletleri, hem de bölge dışından devletler kayıtsız kalmayarak çeşitli şekillerde müdahalelerde bulunmuşlardır. 2000-2010 yılları arasında, bölgedeki deniz haydutluğuna karşı Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), ASEAN+3 (APT, ASEAN Üyeleri ile Çin, Japonya ve Güney Kore), Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması (ReCAAP) ve Malezya, Singapur ve Endonezya'nın bir araya gelerek oluşturduğu Üçlü Koordineli Devriye (MALSINDO) gibi bölgesel örgütlenmelerin devreye girdiği görülmektedir. Bununla birlikte, Güneydoğu Asya'da deniz haydutluğunun engellenmesine yönelik girişilen eylemlerden en dikkat çekici olanı şüphesiz bir bölge ülkesi olmayan Amerika

² Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD), Erişim Tarihi: 10.02.2024, Erişim Adresi: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>.

Birleşik Devletleri (ABD) tarafından deniz haydutluğuna karşı gerçekleştirilen müdahaleler ile bu meseledeki ortak iş birliği teklifleridir.

ABD, yaklaşık 20 yıldır Güney Çin Denizi'ne önem göstermekte, bölgede Çin ile rekabete girmekte, Rusya'nın yanı sıra Çin'i de artık büyük rakiplerinden bir tanesi olarak görmektedir. 11 Eylül (9/11) sonrasında, bölgedeki deniz haydutluğuna karşı iş birliği içinde olan ABD ve Çin'in yolları, bugün özellikle Güney Çin Denizi meselesinde kesişmektedir. Ott'un belirttiği gibi, ABD'nin Güney Çin Denizi'nde birtakım ulusal çıkarları vardır ve bunlar üçe ayrılmaktadır; bunlardan birincisi deniz yolları ile bağlantılı ekonomik çıkarlardır, ikincisi müttefikleri ve güvenlik ortakları ile kurmuş olduğu savunma ilişkileridir, üçüncüsü de küresel güç ve nüfuz dengesi ile alakalı ilişkilerdir.³ ABD'nin günümüzde Çin ile Güney Çin Denizi'nde yaşadığı çekişmenin arka planında ABD'nin bu yüzyılın başından itibaren deniz haydutluğu ile mücadele konusunda iş birliği gayesiyle Soğuk Savaş'ın ardından bölgeye tekrar girişinin yattığı görülmektedir.

Bu çalışmanın temel araştırma sorusu, 11 Eylül saldırılarının hemen sonrasında, ABD'nin Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğuna müdahale gerekçesiyle bölgede yeniden nüfuzunu artırmasının günümüzdeki mevcut bölgesel çekişmelere sebep olup olmadığıdır. Diğer araştırma soruları ise; bölgedeki deniz haydutluğuna yapılan ABD müdahalesinin, ABD'nin bölgedeki ekonomik, askeri ve siyasi çıkarlarına nasıl katkıda bulunduğu ile ilgilidir. Araştırmanın temel varsayımı (hipotezi) ise şudur: 11 Eylül saldırıları sonrasında, ABD tarafından Güneydoğu Asya deniz haydutluğuna karşı gerçekleştirilen müdahale, günümüzde özellikle Güney Çin Denizi temelli mevcut bölgesel çekişmelere neden olmuştur. Bu araştırma, alt varsayımlar olarak da şunları ileri sürmektedir: ABD'nin Güneydoğu Asya deniz haydutluğuna müdahale gerekçesiyle bölgeye girişi, 11 Eylül saldırıları sonrası gözden geçirilen ABD dış politikası ile uyumlu bir şekilde ABD'nin bölgedeki ekonomik, askeri ve siyasi çıkarlarını gerçekleştirmesine katkıda bulunmuştur. Bu çalışma, 11 Eylül saldırılarını takip eden 10 yıl içinde (2001-2010), ABD'nin deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında bölgeye nasıl ve hangi gerekçelerle müdahil olduğunu ve bu müdahalesinin neticelerini incelemektedir. Bu nedenle, bu çalışma genel çerçevede deniz haydutluğu hakkındaki çalışmalara katkıda bulunmakla birlikte, özel çerçevede Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğu ve 11 Eylül sonrası bölgedeki ABD politikaları hakkındaki çalışmalara önemli bir katkıda bulunmaktadır. Böylelikle, temel varsayımdan hareketle, bu çalışmanın, ABD-Çin

³ Marvin Ott (2019), "The South China Sea in Strategic Terms", Wilson Center, 14.05.2019, Erişim Tarihi: 10.02.2024, Erişim Adresi: <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/the-south-china-sea-strategic-terms>.

arasında son yıllarda Güney Çin Denizi'nde süregelen rekabetin temellerinin de anlaşılmasına da katkı sağlaması beklenmektedir. Deniz haydutluğu meselesi, Uluslararası İlişkiler disiplininde, dünya çapında ya da bölgesel olarak artışa geçtiği belirli dönemlerde, esaslı konular arasında kendisine yer bulmaktadır. Buna mukabil, bu alanda yapılan çalışmalar hem dünya, hem de Türkiye literatüründe kısır kalmaktadır. Çalışma, deniz haydutluğu hakkındaki sınırlı literatüre yapacağı katkı hasebiyle ayrıca önem taşımaktadır.

Deniz haydutluğu, Türkiye'de uluslararası ilişkiler literatüründe sıklıkla araştırılan bir konu değildir. Yükseköğretim Kurulu (YÖK) Tez Merkezi⁴ verilerine göre, Uluslararası İlişkiler, Uluslararası Hukuk, Tarih ve Siyasi Tarih alanlarında, 'deniz haydutluğu' ifadesini içeren lisansüstü akademik çalışma sayısı 20'yi geçmemektedir ve bu çalışmaların çoğunluğu yüksek lisans çalışmasıdır. Bu bağlamda, bu çalışmalar arasında sadece bir tane doktora çalışmasının yer alması dikkat çekicidir. Bu çalışmalarda vaka olarak seçilen bölge yahut ülkeler arasında Aden Körfezi, Gine Körfezi, Hint Okyanusu ve Somali yer almaktadır. Bununla birlikte, bu kıymetli akademik çalışmaların arasında vaka çalışması olarak Güneydoğu Asya'nın hiç ele alınmadığı görülmektedir. Benzer şekilde, DergiPark akademik sitesinde⁵ yapılan incelemede, 'deniz haydutluğu' ifadesini içeren sadece 30 çalışma bulunmuştur. Bu çalışmalar arasında da vaka çalışması olarak Güneydoğu Asya'yı ele alan herhangi bir eser yer almamaktadır. Bu nedenle, özellikle son 20 yıldır uluslararası kamuoyunda fevkalade öneme sahip bir konu haline gelen deniz haydutluğu meselesine Türkiye'deki literatürde hak ettiği ilginin gösterilmediği düşünülmektedir. Dolayısıyla, bu makale, genelde Türkiye'de deniz haydutluğuyla ilgili yapılan akademik çalışmalara, özelde ise dünya deniz yollarının en önemlilerini içinde barındıran Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğu hakkındaki çalışmalara öncü niteliğinde önemli bir katkı sağlayacaktır.

Çalışma, yukarıda da belirtildiği üzere, genelde deniz haydutluğu, özelde de Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğu faaliyetleriyle ilgili literatüre katkıda bulunmaktadır. Çalışma, betimleyici bir çalışma olup, herhangi bir kuramsal ya da kavramsal çerçeveden faydalanmamaktadır. Bununla birlikte, çalışmada temel araştırma yöntemi olarak Uluslararası İlişkiler disiplininde sıklıkla kullanılan ve süreç analizi gerçekleştirebilmeye fayda sağlayan vaka incelemesi yönteminden istifade etmektedir. Vaka olarak, Güneydoğu Asya bölgesinde,

⁴ Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı (YÖK) Tez Merkezi verilerine şu internet adresinden erişilerek inceleme yapılmıştır: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi>.

⁵ DergiPark'ta "Makale Arama" sayfası üzerinden, ilgili verilere şu internet adresinden erişilerek inceleme yapılmıştır: <https://dergipark.org.tr/en/search?q=%22deniz+haydutlu%C4%9Fu%22§ion=articles>. Bu inceleme yapılırken TR DİZİN ULAKBİM'de yer alan yayınlar da incelenmiştir. Buradaki yayınlar ile DergiPark'taki yayınlar benzerlik göstermektedir (<https://trdizin.gov.tr/>).

Malakka Boğazı başta olmak üzere, Malezya, Endonezya, Singapur, Çin ve Hindistan gibi kıyı devletlerini ilgilendiren deniz haydutluğu faaliyetleri ile bunlara karşı bölgesel ve ülke temelinde bireysel olarak alınan önlemler ele alınmıştır. Araştırma, 11 Eylül saldırıları sonrasında ABD'nin bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerine müdahalesine odaklandığı için, 2001-2010 yılları arasında Güneydoğu Asya bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetleri ile bunlara karşı bölgesel örgütler, girişimler ve bölge/kıyı ülkeleri ile bölge dışı (ABD) ülkeler tarafından alınan önlemler ve girişilen müdahaleler çalışmanın temel kapsamında yer almaktadır. Bu çalışma, aynı zamanda bir dönem çalışması olduğu için, özellikle bu yıllarda yazılmış akademik çalışmalar ile bölgesel örgütlerin ve girişimlerin verilerini kaynak olarak kullanmıştır.

Makalenin birinci bölümü, Güneydoğu Asya'da deniz haydutluğunun kısa tarihsel sürecini, nedenlerini ve deniz haydutluğuna karşı bölgede alınan tedbirleri konu almaktadır. İkinci bölümde ise, deniz haydutluğunu ve özellikle terörizm bağlantılı deniz terörizmini sonlandırmaya yönelik ABD girişimlerinden ve ABD'yi Güneydoğu Asya'daki deniz haydutlarını engelleme girişimlerinde bulunmaya iten sebeplerden bahsedilecektir.

1. Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğunun Tarihsel Süreci

Dünyanın diğer bölgelerinde olduğu gibi Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğunun da kökenleri yüzyıllar öncesine dayanmaktadır. Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğunu tarihsel süreç içinde üç döneme ayırmak mümkündür: Geleneksel Dönem, Koloni Dönemi, Modern Dönem.

Deniz haydutluğu eylemleri, bu bölgede geleneksel yöntemlerle başlamıştır. Geleneksel yöntemlerin hâkim olduğu dönemi “*geleneksel dönem*” olarak adlandırmak mümkündür. Bölgenin irili ufaklı birçok adadan meydana gelmesi, buradaki halkı tarih boyunca geleneksel deniz haydutluğu faaliyetlerine iterek, geçimlerini deniz haydutluğundan sağlamalarına neden olmuştur. Deniz haydutluğu geleneğinin Sumatra, Java, Malezya ve Sulu Takımadaları'ndaki sahil köy ve kasabalarında var olduğu ve bunların kökenlerinin çok eskilere dayandığı bilinmektedir.⁶ Deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen saldırıların kökeni, bölgede bilinen ilk deniz ülkeleri olan Srivijaya, Malakka, Aceh, Johor, Makassar ve Sulu Sultanlıklarına dek

⁶ Kerem Batır (2011), *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, Ankara: USAK Yayınları, s. 173.

dayanmaktadır.⁷ Birer deniz ülkesi olan bu Sultanlıklar zamanında gerçekleştirilen deniz haydutluğu eylemleri ise, basit deniz saldırıları ve yağmadan öteye geçememiştir.

Avrupalı ülkeler tarafından bölgede ilk kolonilerin kurulmasıyla başlayan dönemi “*koloni dönemi*” olarak adlandırmak mümkündür. Bu dönemde, bölge sularının koloni ülkelerinin deniz ulaşımına ve ticaretine açılması deniz haydutluğu eylemlerinin son bulmasına, hatta İngiltere’nin bölgede gücünü artırmasıyla tamamen ortadan kalkmasına neden olmuştur. “*Pax Britannica*” olarak adlandırılan bu dönem boyunca, İngiliz gemileri, buldukları her yerde deniz haydutluğu gemilerini takip ederek bu gemilere saldırmışlar ve deniz haydutlarını barındıran köy ve kasabaları yakıp yıkarak köylülerin teknelerini tahrip etmişlerdir.⁸

Lakin İngiltere’nin denizlere hâkim olduğu dönemin ardından yaşanan iki dünya savaşı, dünyadaki dengelerin bütünüyle değişmesine neden olmuştur. İngiltere’nin ve diğer koloni ülkelerinin bölgeden çekilmesiyle başlayan dönemi “*modern dönem*” olarak adlandırmak mümkündür. Bu son dönem, günümüzü de kapsamaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında bölge ülkelerinin Batılı kolonilerden kurtularak egemenliklerine kavuşmaları sonucunda kendi karasularında egemenlik haklarını kullanmaları ve Soğuk Savaş ortamının çift kutuplu gergin ortamı, deniz haydutluğunun yükselişini engellemiştir. Bununla beraber, deniz haydutluğunun kökü tamamen kazınamamış ve her ne kadar devlet destekli bir eylem olmasa da, deniz haydutluğu 2000’li yılların başında dikkat çekici bir geri dönüş yapmıştır.⁹

Bölgede deniz haydutluğunun yükselişi, 1990’larda, özellikle Asya ekonomik krizinin ardından vuku bulmuştur. Bu dönem, aynı zamanda, Vietnam Savaşı’nın başarısızlıkla sonuçlanmasının ve Soğuk Savaş’ın sona ermesinin ardından bölgede askerî açıdan büyük bir gücü elinde barındıran ABD’nin bölgeden çekildiği zamanda denk düşmektedir. Ortaya çıkan siyasi güç ve otorite boşluğu, deniz haydutluğunun mali kriz neticesinde yüzyıllar sonra ciddi boyutlarda tekrar su yüzüne çıkmasına neden olmuştur. 1970 ve 1980’li yıllarda ufak gemilere yapılan saldırılarda bir artış gözlenirse de, 1990’lı yılların sonuna doğru raporlanan deniz haydutluğu saldırılarının yarısından fazlası Güneydoğu Asya’da, Malakka Boğazı’nda, Tayland Körfezi’nde, Java’nın kuzeyindeki denizde ve Sulu Takımadalarını çevreleyen denizlerde gerçekleştirilmiştir.¹⁰

⁷ Adam J. Young & Mark J. Valencia (2003), “Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility”, *Contemporary Southeast Asia*, Cilt 25, Sayı: 2, s. 270.

⁸ Kerem Batır (2011), *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, s. 175.

⁹ Adam J. Young & Mark J. Valencia (2003), “Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility”, s. 271.

¹⁰ Caroline Liss (2011), “Maritime Piracy in Southeast Asia”, *Southeast Asian Affairs*, s. 55.

1990'lı yıllarda artış kaydeden deniz haydutluğu saldırılarının sayısı; Malezya, Endonezya ve Singapur gibi kıyı devletleri tarafından alınan karşı tedbirler sonucunda 2005-2009 yılları arasında düşüş gösterse de, aynı yıllarda dünya çapında yüzde 10 artış göstermiştir.¹¹ Bradford'un da belirttiği gibi, 1990'lı yıllarda ve bu yüzyılın ilk yıllarında deniz emniyeti gözcüleri çoğu zaman Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğunun daha şiddetli bir hâl aldığından ve daha sık rastlanır bir durum olduğundan dert yansalar da, 2004-2008 yılları arasında özellikle bölgesel hükümet önderleri gibi kişiler deniz haydutluğu saldırılarının sıklığının azaldığının altını çizmişlerdir.¹² Buna karşın, 2005 yılında Lloyds Sigorta Şirketi'nin Müşterek Savaş Komitesi (JWC), Malakka Boğazı'nı "*savaş riski barındıran bölge*" olarak ilan etmiştir.¹³ Güneydoğu Asya'da deniz haydutluğunun görüldüğü yerler arasında; Güney Çin Denizi, Malakka ve Singapur Boğazları, Sulu Takımadaları, Tayland Körfezi ile Carolin Liss'in "*Maritime Piracy in Southeast Asia*" adlı makalesinde "*terör üçgeni*" olarak adlandırdığı bölge olan Hong Kong, Luzon ve Hainan arasında kalan bölge yer almaktadır.¹⁴ Bu bölgelerden anlaşılacağı üzere, deniz haydutluğu eylemleri, dünyanın diğer yerlerinde olduğu gibi özellikle stratejik açıdan önemli deniz rotaları üzerinde, ekonomik gelişmişlik ve kalkınma seviyesi yüksek bölgelere yakın yerlerde gerçekleşmektedir. Bu bölgeler arasında Hong Kong ve Singapur gibi önemli liman devletlerinin de bulunması konunun önemini fevkalade artırmaktadır. Malakka Boğazı, bölgedeki deniz haydutluğunda ayrı bir önem taşımaktadır. Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi arasındaki tek koridor olan 804 km uzunluğundaki Malakka Boğazı, Orta Doğu'dan Asya limanlarına giden tam yüklü süper tankerlerin geçişini sağlamaktadır ve birçok yerinde 23 metrelik sığ bir derinliğe sahiptir.¹⁵

Güneydoğu Asya'daki stratejik deniz yollarının küreselleşme ve artan ticaret hacmi nedeniyle önemlerinin artmasıyla beraber, 1990'lı yıllarda bölgede kendisini yeniden hissettiren deniz haydutluğu, önemli bir sorun olarak dünya kamuoyunun tepkisini çekmiştir. Malakka Boğazı'nda deniz haydutluğu eylemlerinin zirve yapmasının bir sene ardından El Kaide terör örgütü New York'taki İkiz Kulelere saldırı düzenleyerek alışlageldik ulaşım yollarının ekonomik açıdan önemli hedeflere geniş kapsamlı saldırılar düzenlemekte kullanılabileceğini

¹¹ Catherina Zara Raymond (2009), "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?", *National War College Review-United States Naval War College*, Cilt 62, Sayı: 3, s. 32.

¹² John Bradford (2008), "Shifting the Tides Against Piracy in Southeast Asian Waters", *Asian Survey*, Cilt 48, Sayı: 3, s. 474.

¹³ *A.g.e.*, s. 479.

¹⁴ Caroline Liss (2011), "Maritime Piracy in Southeast Asia", s. 56.

¹⁵ Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", *Asian Survey*, Cilt 46, Sayı: 4, ss. 559-560.

ortaya koymuştur.¹⁶ 11 Eylül saldırıları, dünya siyasetini birçok açıdan etkileyerek, ABD'nin çıkarlarını değiştirmesine neden olmakla beraber ABD'nin ilgisini 1980'lerden beri göz ardı ettiği Güneydoğu Asya'ya ve özellikle dünya ticaretini derinden etkileyen ve terör örgütleriyle kurdukları bağlantılar nedeniyle siyasi bir tehdit oluşturan deniz haydutluğu saldırılarına çekmiştir. Deniz haydutluğuna karşı girişilen mücadelede kıyı devletlerinin bireysel, ikili ve çok taraflı faaliyetleri dikkat çekicidir. Bölgesel örgütler de bu mücadeleye ortak olmuşlardır. Ancak en dikkat çekici girişim, bölge ülkeleri arasında yer almayan bir ülkenin deniz haydutluğuna müdahalesi olmuştur. Dördüncü bölüm, ABD tarafından bu alanda girişilen faaliyetleri konu edinmektedir.

2. Güneydoğu Asya Deniz Haydutluğunun Nedenleri

Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğunun farklı nedenleri vardır. Bu sebepleri ekonomik, coğrafi ve siyasi açılardan incelemek mümkündür. Deniz haydutluğu, büyük oranda bölgedeki ekonomik gelişmelerin sonucunda marjinalleşen sosyal grupların yürüttüğü faaliyetler olarak karşımıza çıkmakla birlikte, hayatta kalmaya çalışan kişi ya da gruplar deniz haydutluğu ile ekonomik rekabetin içinde kalabilmektedir.¹⁷ Bölgedeki deniz haydutluğunun yeniden ortaya çıkmasını tetikleyen bir diğer etmen, Güneydoğu Asya ülkelerini derinden etkileyen Asya mali krizidir ve deniz haydutluğu maddi bir kazanç elde etmek için yapılan bir eylem olduğundan sebebini ekonomik koşullarda aramak gerekmektedir.¹⁸ 1997 yılındaki Asya mali krizi, bölgede derin bir etki yaratmıştır ve kriz neticesinde kötüleşen ekonomik durum, Endonezya ve Malezya'nın sahil kesiminde yaşayan birçok insanın hayatlarını idame ettirebilmek adına deniz haydutluğuna başvurmasına neden olmuştur.¹⁹ Ekonomik sıkıntı, istikrarsızlığı ve belirsizliği de beraberinde getirmiştir. Ekonomik çöküş, siyasilerin yolsuzluğu, gevşek siyasi kontrol ile birlikte siyasi istikrarsızlık, deniz haydutluğunun göz ardı edilmesini de beraberinde getirmiştir.²⁰ Mali kriz nedeniyle, bölgedeki bazı devletler, deniz haydutluğunu önleyici devriyeler de dahil olmak üzere askeri operasyonlarını finanse edebilecek yeterli kaynak bulmakta da sıkıntı çekmişlerdir.²¹

¹⁶ Catherina Zara Raymond (2009), "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?", s. 33.

¹⁷ Kerem Batır (2011), *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, s. 177.

¹⁸ Adam J. Young & Mark J. Valencia (2003), "Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility", s. 274.

¹⁹ Catherina Zara Raymond (2009), "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?", s. 32.

²⁰ Adam J. Young & Mark J. Valencia (2003), "Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility", s. 274.

²¹ Caroline Liss (2011), "Maritime Piracy in Southeast Asia", s. 58.

Deniz haydutluğunun tırmanışa geçmesinin bir diğer önemli sebebi de siyasi nedenlerdir. Soğuk Savaş'ın son bulmasıyla ortaya çıkan güç boşluğu, silah ticaretinin yaygınlaşması, bölgedeki genç ülkelerin birbirleriyle yaşadıkları sınır ve egemenlik sorunları, siyasi istikrarsızlık, siyasi yolsuzluk, siyasi kontrol eksikliği, ayrılıkçı hareketler ve bölgesel-küresel terör bağlantılı eylemler, Güneydoğu Asya'da deniz haydutluğunun altında yatan siyasi nedenler arasında gösterilebilir. Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından Asya deniz yollarında süper güçlere ait devriye atan donanma gemilerinin sayısında bariz bir düşüş yaşanmış ve bu durum kara sularının ve uluslararası sularının bir anda devriye gemilerinden yoksun kalmasına neden olmuştur.²² Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle Sovyetler Birliği, Kamboçya, Çin ve Afganistan'dan gelen hafif silahların Myanmar, Endonezya ve Filipinler gibi ülkelere oldukça düşük fiyatlarda satılması ise bu silahların deniz haydutlarının eline geçmesini sağlamıştır.²³ Güneydoğu Asya'da görülen deniz haydutluğu faaliyetlerinin, Aceh'in Endonezya'dan ayrılması için mücadele eden 'Özgür Aceh Hareketi' (GAM) gibi ayrılıkçı hareketlerle ve 'El Kaide' bağlantılı bölgesel ve uluslararası terör örgütleriyle (İslami Cemiyet) bağlantılı olduğu ileri sürülmüştür. Bu nedenle, kimi zaman terör eylemleriyle deniz haydutluğu eylemleri birbirine karışsa da, bu tür eylemlere destek sağlamak için bölgede deniz haydutluğuna girildiği görülmüştür. Liss'in belirttiğine göre, GAM örgütü mensubu asilerin geçmiş yıllarda Endonezya hükümetine karşı giriştikleri mücadeleyi finanse etmek için deniz haydutluğu saldırıları düzenledikleri bilinmektedir.²⁴ GAM ve 'Ebu Seyyaf' gibi ayrılıkçı örgütler, deniz haydutluğu yaparak gemi mürettebatını kaçırmak suretiyle fidye talep etmiş ve faaliyetlerini finanse edebilmişlerdir.²⁵ 11 Eylül sonrasında, bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetleriyle elde edilen fidye gelirlerinin El Kaide gibi uluslararası terör örgütlerine aktarıldığı düşünülmektedir. Ayrıca, Ho'nun belirttiği gibi, merkezi bir limanda radyoaktif madde içeren ve 'kirli bomba' olarak adlandırılan konvansiyonel bir bombanın terör bağlantılı deniz haydutlarınca patlatılması bu dönemde muhtemel senaryolar arasında yer almıştır.²⁶ İslami Cemiyet örgütü, Malakka Boğazı'nda önemli bir tehdit oluşturmuş ve Malakka Boğazı'ndaki gemilere, Singapur'a giden ABD gemilerine saldırılar düzenlemiştir.²⁷

Bölgenin takım adalardan oluşması, deniz alanlarının kara alanlarından daha fazla yer kaplaması ve dar boğazların bölgede yer alması ise deniz haydutluğuna sebep olan coğrafi

²² A.g.e., s. 58.

²³ A.g.e., s. 58.

²⁴ A.g.e., s. 62.

²⁵ Adam J. Young & Mark J. Valencia (2003), "Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Recitute and Utility", s. 275.

²⁶ Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", s. 564.

²⁷ A.g.e., s. 564.

nedenlerdir. Ayrıca, bölge devletlerinin geniş kıyı çizgisine sahip olmaları ve takımda devletleri şeklinde yapılanmış olmaları, deniz haydutlarının lehine bir durum meydana getirmektedir.²⁸ Benzer şekilde, Jayakumar, bölgedeki devletleri coğrafi açıdan şöyle sınıflandırmaktadır: Uzun kıyı çizgisine sahip devletler, denize kıyısı olmayan devletler, takımda devletleri, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlara kıyı devletler, coğrafi bakımdan dezavantajlı devletler.²⁹ Bölgenin bu yapısı, deniz haydutluğu eylemlerine etkin bir şekilde müdahale edilmesini ve bölgede aktif bir şekilde devriye atılmasını güçleştirmiştir. Deniz haydutluğunun en çok görüldüğü yerlerden biri olan Malakka Boğazı'nın en dar noktası 2,5 km genişliğindedir ve hem dar, hem de sığ olan bu boğazdan yılda binlerce gemi geçmektedir; geçen gemilerin tamamına yakını ise Kuzeydoğu Asya'ya petrol taşımaktadır.³⁰

3. Güneydoğu Asya'da Deniz Haydutluğuna Karşı Alınan Tedbirler

Güneydoğu Asya'daki stratejik deniz yollarının küreselleşme ve artan ticaret hacmi nedeniyle önemlerinin artmasıyla beraber, 1990'lı yıllarda bölgede kendisini yeniden hissettiren deniz haydutluğu, bu dönemde ciddi bir mesele olarak dünya gündeminde yer almıştır. Deniz haydutluğuna karşı verilen mücadelede, kıyı devletlerinin bireysel, ikili ve çok taraflı faaliyetleri dikkat çekicidir. Bölgesel örgütler de bu mücadeleye ortak olmuşlardır. Irak'ın 2003 yılında işgalinden sonra, bölgede görülen bir diğer önleyici ve caydırıcı uygulama özel güvenlik şirketleridir. Ulus-devletlerin ve bölgesel örgütlerin yanı sıra, özel güvenlik şirketleri de deniz haydutluğu saldırılarının önlenmesi konusunda ciddi çalışmalar gerçekleştirmiştir. Bu bölümde, deniz haydutluğuna karşı girişilen mücadele kapsamında alınan tedbirler dört farklı başlık altında incelenecektir: Ulusal tedbirler, ikili tedbirler, çok taraflı tedbirler ve özel güvenlik şirketleri.

3.1. Ulusal Tedbirler

Deniz haydutluğu saldırılarından birebir zarar gören ve deniz haydutluğu meselesini kendi iç meseleleri olarak görmek suretiyle bölge ülkesi olmayan ülkelerin yardım tekliflerine karşı mesafeli duran Malezya ve Endonezya gibi kıyı devletleri, deniz haydutluğunu önlemek adına bireysel tedbirler almışlardır. Bu tedbirlerin başında, kıyı devriyelerinin sayısını artırmak ve gözlem-önleme amaçlı yeni askeri örgütlenmeler yaratmak gelmektedir. Endonezya, sularında artan deniz haydutluğu eylemlerine tepki olarak reform paketleri ortaya koymuş ve donanma

²⁸ Kerem Batır (2011), *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, s. 178.

²⁹ S. Jayakumar (2005), "UNCLOS Two Decades on", *Singapore Year Book of International Law*, Cilt 9, s. 3.

³⁰ Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", s. 560.

gemilerini modernize etmek suretiyle yasadışı faaliyetlere karşı devriye sayısını artırmıştır.³¹ Endonezya, Batam ve Belewana'da silahlı gasp ve deniz haydutluğu eylemlerine karşılık verebilecek özel kuvvetler konuşlandırmıştır.³²

Malezya, Malakka ve Singapur Boğazları'nda deniz haydutluğu saldırılarını azaltmak ve trafiği düzenlemek için yeni radar sistemleri kurmuş ve yeni devriye botları satın almıştır. Malezya, bu kapsamda boğaz çevresinde güvenliği sağlamak adına yeni kolluk kuvveti ve komando birimleri tesis etmiştir. Malezya tarafından gerçekleştirilen bir diğer önemli uygulama ise, Malezya hükümeti tarafından, amacı Malezya'nın deniz ile ilgili saldırılarla baş edebilme yeterliliğini artırmak olan Malezya Deniz Emniyeti Kurumu'nun oluşturulmasıdır.³³

Singapur da, diğer iki devlet gibi deniz emniyetini artırıcı tedbirler almış ve bu kapsamda özellikle limanlara giriş çıkışlarda saldırıları azaltmak amacıyla Refakatçi Deniz Emniyeti Timleri meydana getirmiştir.³⁴ Bunların yanı sıra, Singapur, 11 Eylül olaylarının ardından terörizmle mücadele için bir Ulusal Güvenlik Sekreterliği oluşturmuş ve yeni güvenlik tedbirlerini uygulamaya koymuş; 2005 yılının ortalarından itibaren de özel yatlar ve küçük tekneler de dahil olmak üzere bütün deniz taşıtlarına izleme cihazı takılmasını zorunlu kılmıştır.³⁵

Bununla birlikte, Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğundan önemli ölçüde etkilenen bu ülkelerin deniz güvenliğini sağlamaya yönelik güvenlik güçleri, gerek Asya mali krizi nedeniyle askeri ve kolluk kuvveti harcamalarına yeterli bütçe ayırlamaması, gerekse de bu ülkelerin uzun kıyı şeritlerine sahip olması nedeniyle yetersiz kalmıştır. Endonezya, 1997 Asya mali krizinden derinden etkilendiği için, krizin yaralarını sarması uzunca bir zaman almış ve deniz haydutluğu ile mücadele için ayıracak finansmanı kalmamıştır.³⁶ Sahil devriyelerinin yanı sıra, deniz haydutluğunun engellenmesinde havadan yapılan gözlem önemli bir rol oynamaktadır; ancak bu makalenin konu aldığı dönemde, Endonezya başta olmak üzere Güneydoğu Asya ülkelerinin çoğu sahil şeritlerini gözlem altında tutabilecek sayıda uçağa sahip değildir.³⁷

³¹ A.g.e., s. 565.

³² A.g.e., s. 565.

³³ A.g.e., s. 566.

³⁴ A.g.e., s. 567.

³⁵ Kerem Batır (2011), *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, s. 191.

³⁶ A.g.e., s. 194.

³⁷ Adam J. Young & Mark J. Valencia (2003), "Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility", s. 279.

3.2. İkili Tedbirler

Malakka Boğazı, Güney Çin Denizi ve Tayland Körfezi gibi önemli su yolları üzerinde yer alan devletler, deniz haydutluğunu engellemek adına ikili iş birliği içerisine de girmişlerdir. İkili tedbirlerin temelini ortaklaşa düzenlenen tatbikatlar ile devriye faaliyetleri oluşturmuştur. Ekonomik güçleri büyük bir sahil güvenlik teşkilatı kurmaya ya da donanma gemilerini güçlendirmeye yetmeyen Endonezya ve Malezya gibi ülkeler bir araya gelerek ortak devriye faaliyetleri yürüttükleri gibi, bölgedeki çıkarlarını korumak ve genişletmek isteyen ABD, Hindistan, Çin ve Japonya da bölgede deniz haydutluğunu önleyici müşterek ikili iş birliği faaliyetleri yürütmüşlerdir.

Bu tarz uygulamanın ilk örneğini, 1992 yılında Endonezya ve Singapur arasında yapılan iş birliği oluşturmaktadır. Bu iş birliğinin amacı, Singapur Boğazı'nda Endonezya-Singapur Koordineli Devriye sistemi kurmak olmuştur.³⁸ 1992 yılında Malezya, Endonezya ve Singapur arasında imza edilen ikili anlaşmalar, deniz haydutluğuna karşı müşterek devriye faaliyetleri ile bilgi paylaşımını kapsamıştır.³⁹ 1992 yılında Malezya ve Endonezya arasında imza edilen anlaşma, Malakka Boğazı'nda ortak devriye faaliyetlerinin yürütülmesine yönelik Deniz Operasyonları Planlama Timinin kurulmasını sağlamış; 1994 yılında Filipinler ve Malezya arasında deniz haydutluğuna karşı ortak devriye atmak amacıyla mutabakat zaptı imza edilmiştir.⁴⁰ 2000 yılında ise, Japonya, Malakka Boğazı'nda deniz haydutluğunu engellemek amacıyla Endonezya, Malezya ve Singapur'a sahil güvenlik yardımı teklif etse de, bu teklif, sözü edilen üç ülke tarafından reddedilmiştir.⁴¹

Kıyı devletlerinin yanı sıra, diğer bölge ülkeleri de Malakka Boğazı'nın güvenliği konusuna müdahil olmuşlar ve 2004 Eylül ayından itibaren Hindistan ve Endonezya donanmaları Malakka Boğazı'nın batısındaki deniz yollarında müşterek devriye faaliyetleri gerçekleştirmişlerdir.⁴² 11 Eylül sonrasında terörizme karşı ortak hareket etmek ve ticaret yollarının güvenliğini sağlamak adına ABD, Hindistan ve Japonya ile deniz haydutluğu ve deniz terörizminin önlenmesine yönelik ikili iş birliği gerçekleştirmiştir. Bu dönemde, Japonya

³⁸ Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", s. 567.

³⁹ Adam J. Young & Mark J. Valencia (2003), "Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility", s. 267.

⁴⁰ A.g.e., s. 279.

⁴¹ Gaye Christoffersen (2009), "Japan and the East Asian Maritime Security Order: Prospects for Trilateral and Multilateral Cooperation", *Asian Perspective*, Cilt 33, Sayı: 3, s. 118.

⁴² Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", s. 568.

ve ABD deniz yollarında emniyeti artırıcı faaliyet içinde bulunma konusundaki istekliliklerini sergilemişlerse de, 2004 yılına dek boğaz emniyetini sağlayıcı somut adımlar atılmamıştır.⁴³

3.3. Çok Taraflı Tedbirler

Deniz haydutluğuna karşı Güneydoğu Asya’da girişilen mücadele, zaman içerisinde, bireysel boyutun ötesinde, çok taraflı boyutta, yani birden fazla devletin ve bölgesel örgütün bir araya gelmesiyle yürütülen bir faaliyet alanı haline de gelmiştir. Deniz haydutluğu saldırıları bölge içinden ve bölge dışından birçok devleti etkisi altına aldığı için, devletlerin çok taraflı ilişkiler kurarak tedbirler alması ve önleyici faaliyetlerde bulunması kaçınılmazdır. Çok taraflı tedbirler arasında; ortaklaşa gerçekleştirilen önleme ve caydırma amaçlı olarak birden fazla ülkenin katılımıyla gerçekleştirilen tatbikatlar, en az üç ülkenin bir araya gelmesiyle oluşturulan deniz haydutluğunu önleme ve deniz emniyetini artırma amacı güden örgütler ile birden çok paydaşa sahip çok taraflı bölgesel örgütler ile çok taraflı programlar örnek gösterilebilir. Çok taraflı tedbirlerin içinde en önemli kısmını MALSINDO, Göklerdeki Göz, ReCAAP ve ASEAN gibi bölgesel örgütlenmeler ve bunların deniz haydutluğunu önlemeye yönelik faaliyetleri oluşturmaktadır.

Kıyı devletleri her ne kadar deniz haydutluğu sorununu kendi iç meseleleri olarak görseler de, üç kıyı devleti olan Malezya, Endonezya ve Singapur tarafından ortaya atılan ilk çok taraflı tedbir Üçlü Koordineli Devriye, diğer adıyla MALSINDO’dur.⁴⁴ MALSINDO, 1 Temmuz 2004 tarihinde bu üç devletin donanmasının toplam 17 gemiyle Malakka Boğazı’nda emniyeti artırma amaçlı devriye operasyonlarına başlamasıyla etkinlik kazanmıştır.⁴⁵ Bu çok taraflı operasyonun ardından, 2005 yılında Malakka Boğazı Emniyet Girişimi’nin bir parçası olarak Göklerdeki Göz (*Eyes in the Sky*) Planı uygulamaya konmuştur. Bu planın amacı, MALSINDO kapsamında yürütülen devriye etkinliklerine havadan destek vermektir. Plan, siyasi açıdan önem taşımaktadır; çünkü ilk kez kıyı devletleri kara suları üzerindeki egemenlik hakkındaki şüphelerini bir yana bırakarak, yabancı kuvvetlerin kendi sınırları içine girmesine müsaade etmişlerdir.⁴⁶

Brunei, Laos, Kamboçya, Endonezya, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland ve Vietnam gibi ülkelerin oluşturduğu ASEAN, 2002 yılında bölgedeki deniz haydutluğunun

⁴³ Catherina Zara Raymond (2009), “Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved”, s. 35.

⁴⁴ *A.g.e.*, s. 36.

⁴⁵ Gaye Christoffersen (2009), “Japan and the East Asian Maritime Security Order: Prospects for Trilateral and Multilateral Cooperation”, s. 124.

⁴⁶ Catherina Zara Raymond (2009), “Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved”, s. 38.

ortadan kaldırılması konusundaki bir anlaşmayı içeren bir çalışma programını Kuala Lumpur'da kabul etmiştir. Program, farklı mekanizmaları kullanmak suretiyle deniz haydutluğu hakkındaki bilgi paylaşımını artırmayı amaçlamıştır.⁴⁷ ASEAN üyesi ülkelerin ulusal polis teşkilatlarının şefleri, zaman zaman bir araya gelerek deniz haydutluğu da dahil olmak üzere sınır aşan suçlarla mücadele konusunda çalışmalar yapmıştır.⁴⁸ ASEAN, aktif bir eylem içine girmekten ziyade, daha çok deniz haydutluğu konusunda üye ülkeler arasında iş birliğini ateşleyici ve farkındalık artırıcı bir kuruluş olarak çaba göstermiştir. ASEAN, aynı zamanda Birleşmiş Milletler (BM) kurumlarıyla ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) ile iş birliği yapmak suretiyle bölgedeki deniz haydutluğu eğilimlerini inceleme altına almıştır.⁴⁹

Deniz haydutluğu konusunda, bu dönemde bölgede gerçekleştirilen en önemli gelişme, ReCAAP (Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması) anlaşmasının kabul edilmesi olmuştur. Japonya'nın deniz haydutluğuna karşı bölgeyi örgütlenme çalışmaları, 2004 yılının Kasım ayında Tokyo'da 16 ülke tarafından ReCAAP'in imza edilmesiyle meyvesini vermiştir.⁵⁰ İmzacı 16 ülke arasında; Bangladeş, Brunei, Kamboçya, Çin, Hindistan, Endonezya, Japonya, Laos, Myanmar, Filipinler, Sri Lanka, Singapur, Güney Kore, Tayland ve Vietnam yer almaktadır. Anlaşma, 4 Eylül 2006 yılında yürürlüğe girmiştir. Anlaşma, Singapur'da bir Bölgesel Bilgi Merkezi'nin kurulmasını öngörmekle birlikte, ASEAN+3 (APT) ülkeleri ile Hindistan, Bangladeş ve Sri Lanka arasında deniz haydutluğu karşıtı iş birliğinin yapılmasını teşvik etmiştir.⁵¹ Anlaşma, deniz haydutluğu eylemlerine engel olmak, deniz haydutlarını yakalamak, deniz haydutluğunda ya da silahlı soygunda kullanılan gemileri müsadere etmek ve deniz haydutluğu eylemlerinin mağdurlarının kurtarılması gibi yükümlülükleri imzacı devletlere yüklemektedir.⁵² ReCAAP, hükümetler arası seviyede uygulanacak olan ilk deniz haydutluğu karşıtı girişim olmasından dolayı büyük önem taşımaktadır ve bu girişimin kapsamında bilgi paylaşımı, kapasitelerin artırılması, iş birliğine yönelik düzenlemeler yer almaktadır.⁵³

3.4. Özel Deniz Güvenliği Şirketleri

⁴⁷ Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", s. 569.

⁴⁸ Kerem Batır (2011), *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, s. 190.

⁴⁹ Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", s. 569.

⁵⁰ Gaye Christoffersen (2009), "Japan and the East Asian Maritime Security Order: Prospects for Trilateral and Multilateral Cooperation", s. 125.

⁵¹ *A.g.e.*, s. 125.

⁵² Kerem Batır (2011), *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, s. 196.

⁵³ Catherina Zara Raymond (2009), "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved", s. 38-39.

Güvenliğin sağlanmasında özel güvenlik şirketleri 1990'lı yıllardan itibaren önemli bir rol oynamaya başlamış ve özel güvenlik şirketlerinden deniz emniyetinin sağlanmasında da faydalanılmaya başlanmıştır. Özel güvenlik şirketleri tarafından yürütülen operasyonların Afrika ve Ortadoğu ile sınırlı oldukları düşünülse de, birçok özel güvenlik şirketi Güneydoğu Asya'da da faaliyetler yürütmüştür.⁵⁴ 1989 yılında Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından güvenlik ortamı önemli bir şekilde değişmiş ve bu durum, özellikle 11 Eylül 2001 terörist saldırılarından sonra özel güvenlik şirketleri için ciddi bir ortam hazırlamıştır.⁵⁵

Güneydoğu Asya'da özel güvenlik firmalarına duyulan ihtiyacın altında deniz haydutluğu saldırıları yatmaktadır. Bölgeden geçen önemli deniz yollarında ticaret gemilerinin ve bu bölgede faaliyet gösteren uluslararası şirketlerin tesislerine karşı düzenlenen saldırılar karşısında bölge devletlerinin yeterli imkânlar sunarak saldırıları engelleyememesi, özel güvenlik şirketlerine karşı duyulan talebi artırmıştır. Özel deniz güvenliği şirketlerinin ortaya çıkmasındaki bir diğer neden, denizcilik sanayisinin Güneydoğu Asya'da önemli bir rol oynaması ve bölgenin yılda 50.000'den fazla geminin geçişini sağlayan ve dünyanın en yoğun boğazlarından biri olan Malakka Boğazı gibi önemli boğazlara ve geçiş noktaların ev sahipliği yapmasıdır.⁵⁶ Siyasi ve yasal koşulların Malakka Boğazı'ndaki güvenlik kaygıları etrafında kesişmesi de, özel deniz güvenliği şirketlerinin faydalandığı bir ortamın oluşmasını sağlamıştır.⁵⁷

Güneydoğu Asya'da faaliyet göstermiş olan özel deniz güvenliği şirketlerinin çoğu, güvenlik sektörü dışından olan uluslararası büyük şirketlerin ya da daha büyük özel güvenlik şirketlerinin bir parçasıdır veya doğrudan doğruya bunlarla bağlantısı bulunmaktadır. Bölgede faaliyet göstermiş olan özel deniz güvenliği şirketlerinin pek çoğunun merkezi ABD ve İngiltere'de bulunmakla birlikte, Asya merkezli ofislerin bulunduğu da göze çarpmaktadır.⁵⁸ Özel deniz güvenliği şirketlerinin en önemlileri arasında yer alan şirketler ve bağlı oldukları ülkeler şunlardır: Trident Group – ABD, MSG – Almanya, CTI – Avustralya, G.S. Seals – İsrail ve Gray Page Limited – İngiltere.⁵⁹ Şirketler ve bağlantılı oldukları ülkelere dikkat edilecek olursa, bu şirketlerin çoğunun aynı zamanda bölgede petrol, doğalgaz ve maden arayan firmalar ile

⁵⁴ Carolin Liss (2007), "Privatization of Maritime Security in Southeast Asia", içinde (editörler: Thomas Jäger & Gerhard Kümmel) *Private Military and Security Companies: Chances, Problems, Pitfalls and Prospects*, VS Verlag für Sozialwissenschaften Wiesbaden, s. 135.

⁵⁵ A.g.e., s. 139.

⁵⁶ A.g.e., s. 136.

⁵⁷ Apandi N. Osnin (2006), "Private Maritime Security Company (PMSC) in the Strait of Malacca – Options for Malaysia", *WMU Journal of Maritime Affairs*, Cilt 5, Sayı: 2, s. 292.

⁵⁸ A.g.e., s. 139.

⁵⁹ A.g.e., s. 140.

aynı uyruğa sahip oldukları görülmektedir. Yukarıda da bahsedildiği gibi, bir şekilde uluslararası firmalarla bağlantısı olan bu güvenlik şirketlerinin esas amacı, bölgede ekonomik çıkarları olan büyük şirketlerin güvenliğini sağlamak ve deniz haydutluğu saldırılarının bu şirketlerin faaliyetlerini baltalamasını engellemek olmuştur.

Liss, özel deniz güvenliği şirketlerini makalesinde iki kategoride incelemektedir. Birinci kategorideki şirketler, saldırıların engellenmesi amacıyla yürütülen hizmetleri (ticari gemilere eskortluk edilmesi, açık denizdeki enerji tesislerinin ve limanların korunması, silahlı ya da silahsız üniformalı güvenlik personelinin gemide ya da eskort gemilerinde bulundurulması, yerli kolluk kuvvetlerinin ve gemicilerin eğitilmesi) sağlarken, ikinci kategorideki şirketler, saldırı sonrası kriz ve olayın neticesinde verilen tepki üzerine odaklanan hizmetler (kayıp gemilerin ya da çalınan yükün bulunması ve tetkiki, mürettebatın ya da çalışanların kaçırılması halinde pazarlığın sağlanması, pazarlığın yapılamaması durumunda rehinelere kurtarılması, acil durumlarda ilk yardım ve tahliye hizmetlerinin sağlanması) sunmaktadır.⁶⁰ Bu şirketlerde çalışan personelin, ordudan ayrılmış personel ve özel harekâtçılardan oluşması, özel deniz güvenliği şirketlerinin ciddi bir şekilde güvenlik hizmeti verdiklerini göstermektedir. Ayrıca, personelin bir ordu ya da sahil güvenlik gibi üniformalı, silahlı ya da silahsız olarak hizmet vermesi, kendilerine ait eskort teknelerinin olması deniz haydutluğu üzerinde caydırıcı bir unsur olmuştur. Örneğin, yüksek riskli bölgede balık avlayan trol teknelerine silahlı güvenlik personelinin konuşlandırılması, Filipinler güneyinde ağları çalmaya çalışan deniz haydutlarının geri püskürtülmesinde önemli bir rol oynamıştır.⁶¹

Özel deniz güvenliği şirketleri her ne kadar deniz haydutluğu eylemlerini engelleme konusunda devlet desteğinin ve gücünün az olduğu bölgelerde büyük bir rol oynamış olsa da, uluslararası hukuk ve devletlerin egemenliği konularında bazı tartışmalara neden olmuştur. Özellikle deniz haydutluğu sorununu kendi iç meseleleri olarak gören Malezya ve Endonezya, özel güvenlik şirketlerinin silahlı ya da silahsız eskort gemileriyle kendi karasularında güvenliğini sağlamasından rahatsızlık duymuştur. Her iki ülke, özel güvenlik şirketlerine ait silahlı eskortların kullanılmasını reddetmiş ve Malezya İç Güvenlik ve Asayiş Amiri Datuk Osman Talib, Malezya sularında böylesi bir geminin bulunması halinde gemiye el konulacağını ve mürettebatının terörist ya da paralı asker olarak tutuklanarak İç Güvenlik Yasası'nın gerektirdiklerine tabi tutulacaklarını belirtmiştir.⁶²

⁶⁰ A.g.e., s. 141.

⁶¹ A.g.e., s. 145.

⁶² A.g.e., s. 146.

Özel deniz güvenliği şirketlerine ait silahlı eskortların devletlere ait sularda kullanılması uluslararası hukuk açısından da tartışma oluşturmaktadır. 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), bir ticaret gemisi ile savaş gemisinin devletlere ait kara sulara ne şekilde gireceği konusunda kesin bir ayırım ortaya koymaktadır ve uluslararası deniz ticaretini kolaylaştırmak için, devletler, ticaret gemilerine kara sularına girebilmesi için aksi bir uyarı verilmedikçe izin vermektedirler.⁶³ Ortada ikili ya da çok taraflı bir anlaşmanın olmaması durumunda, savaş gemileri önceden karasulara giriş için özel bir izin alırlar, ya da zararsız geçiş hakkından faydalanarak o ülkenin kara sularından geçerler.⁶⁴ Bu noktada, silahlı eskort gemilerinin geçişi ise sorun oluşturmuştur. Silahlı eylemleri nedeniyle eskort gemilerinin de savaş gemileri olarak değerlendirilmesi gerektiğinden, kara sularına girmek için devletlerden izin almaları gerektiği öne sürülmüş; buna mukabil, özel güvenlik şirketleri zararsız geçiş haklarını kullanarak geçme hakları olduklarını ileri sürmüştür.⁶⁵ Ortaya çıkan bu tartışma, araştırmaya esas olan dönemde bölgenin güçlü devletleri ile özel güvenlik şirketleri arasında devam etmiş ve henüz herhangi bir çözüme kavuşturulamamıştır.

4. Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğuna ABD Müdahalesi

ABD, Commodore Perry'nin 19. yüzyılda Japonya'yı ticari alanda iş birliğine zorlamasıyla birlikte Doğu Asya'ya açılmak suretiyle bölgeye önemli bir güç olarak yerleşmeye başlamıştır. Soğuk Savaş'ın, ABD'nin bölgedeki konumunu güçlendirmesine imkân sağladığı ileri sürülebilir. Soğuk Savaş'ın sona ermesi ise, Amerikan dış politikasındaki önemli değişikliklerin habercisi olmuştur. ABD, her ne kadar bu savaşın sonunda hegemonik bir güç olarak ortaya çıkmış olsa da, Güneydoğu Asya'daki büyük siyasi denge değişiminin ABD'nin 1975 yılında Güney Vietnam'dan çekilmesiyle başladığı, birbirini takip eden Washington yönetimlerinin genel olarak bölgeye karşı ilgisiz kaldığı ve ABD'nin pazara erişim sağlamak ve siyasi krizlere tepki vermek adına gelişigüzel bir şekilde bölgedeki olaylara müdahil olduğu ileri sürülmektedir.⁶⁶ Buna rağmen, Soğuk Savaş sonrasında Güneydoğu Asya'daki uluslararası ilişkilerin 45 yılını şekillendiren dünya görüşünün Amerikan odaklı olduğu, bu durumun altında

⁶³ Apandi N. Osnin (2006), "Private Maritime Security Company (PMSC) in the Strait of Malacca – Options for Malaysia", ss. 203-204.

⁶⁴ A.g.e., s. 204.

⁶⁵ A.g.e., s. 204.

⁶⁶ Diane K. Mauzy & Brian L. Job (2007), "US Policy in Southeast Asia: Limited Re-engagement After Years of Benign Neglect", *Asian Survey*, Cilt 47, Sayı: 4, s. 622.

yatan siyasi ve stratejik temel sebebin ise komünizmi çevreleme maksadı olduğu iddia edilmektedir.⁶⁷

George H. W. Bush ve Bill Clinton yönetimleri zamanında, Amerikan askeri gücünün bölgedeki varlığı, istikrarı ve Amerikan mallarına yönelik pazarları yaratmak için elzem olan bölgesel ekonomik büyümenin koşullarını sağlayan bir unsur olarak görülmüş; çok taraflı kuruluşlara, özellikle ABD'nin Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne (APEC) katılımına, ASEAN Bölgesel Forumu'na destek verilmesine özel bir önem atfedilmiş ve Güneydoğu Asya ülkelerine olaylar bazında ilgi gösterilmiştir.⁶⁸ ABD'nin özellikle 1990'lı yılların başından itibaren bölgeye karşı ilgisiz kalması ve Clinton yönetiminde izlenen politikalar, 11 Eylül saldırılarından sonra ise George W. Bush yönetiminde tamamen değişiklik göstermiştir. ABD, bölgedeki ticari ve ekonomik çıkarlarını göz önünde bulundurarak, terörizmin etkisiyle bölgedeki ağırlığını artırmak istemiş; dolayısıyla deniz ticaretine ve pazar uygulamalarına sekte vuran deniz haydutluğu saldırılarını dikkate almaya başlamıştır. Deniz haydutları ile bölgesel (İslami Cemiyet, Ebu Seyyaf) ve küresel (El Kaide) terör örgütleri arasında kurulan, özellikle finans boyutundaki ilişkiler ABD'nin bölgeye yeniden müdahil olmasının altında yatan temel sebeplerden bir tanesi olarak görülmektedir. 11 Eylül 2001, Güneydoğu Asya'ya yönelik Amerikan dış politikasında da bir dönüm noktasıdır. George W. Bush yönetimi, terörle mücadelede Güneydoğu Asya'yı 'ikinci bir cephe' olarak ilan etmiş ve ABD'yi yeniden bölgeye müdahil etmenin ilk adımlarını atmıştır.⁶⁹

Singapur, Endonezya, Filipinler gibi ülkelerde, ABD ve onun bölgesel mal varlıklarına karşı komplolar kuran bölgesel ve küresel terör şebekelerinin ve bunlarla ilişkili deniz haydutluğu şebekelerinin tespit edilmesinden sonra, 'ikinci cephe' rolü, böylelikle ABD yönetimince bölgeye yüklenmiştir.⁷⁰ En büyük beşinci ticari ortaklık bölgesi olarak, aynı zamanda hem ABD donanması, hem de enerji tesisleri açısından jeostratejik açıdan önemli bir bölge olarak Güneydoğu Asya, 11 Eylül öncesinde George W. Bush yönetiminin öncelikli hedefleri arasında yer almasa da, bölge denizlerindeki batılı işletmeleri hedef alan El Kaide terör örgütü bağlantılı İslami Cemiyet terör örgütü mensuplarının yakalanması, Washington'ın ilgisini bölgeye çekmiştir.⁷¹ Aynı şekilde, 1990'lı yıllardan itibaren bölgede artan deniz haydutluğu eylemlerine

⁶⁷ Donald E. Weatherbee (2009), *International Relations in Southeast Asia The Struggle for Autonomy*, Plymouth, Rowman and Littlefield Publishers Inc, s. 62.

⁶⁸ Diane K. Mauzy & Brian L. Job (2007), "US Policy in Southeast Asia: Limited Re-engagement After Years of Benign Neglect", s. 625.

⁶⁹ A.g.e., s. 622.

⁷⁰ A.g.e., s. 636.

⁷¹ A.g.e., s. 629.

karşı girişilen mücadelede, 11 Eylül 2001 önemli bir dönüm noktası olarak ortaya çıkmaktadır. Bu tarihe dek, bölge devletleri, yukarıda ayrıntılı bir şekilde söz edildiği gibi, bireysel, ikili, çok taraflı ya da bölgesel örgütler şeklinde mücadeleler yürütmüşlerdir; ancak 11 Eylül olaylarından sonra, ABD, terörizme karşı topyekûn savaş bahanesiyle bölgedeki ticari ve ekonomik çıkarlarını korumak amacıyla bölgede mevcut bulunan deniz haydutluğu ile mücadeleye başlamıştır. Malezya ve Endonezya gibi ülkeler, deniz haydutluğu meselesi genellikle kendi kara suları içinde meydana geldiğinden, bunu bir iç mesele olarak görmüşler ve bölge dışındaki bir ülkeden, özellikle ABD tarafından gerçekleştirilen müdahalelere ve ortaklık tekliflerine karşı çıkmışlardır. Bölgenin sigorta firmalarınca savaş alanı olarak ilan edilmesi de buna eklenince, Çin, Hindistan, Japonya ve ABD'den güvenliğin artırılmasına yönelik gelen baskılar artmıştır.⁷²

Yukarıda ifade edilenlerden de anlaşılacağı üzere, ABD'nin Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğuna müdahalesinin sebepleri arasında, deniz haydutları ile terör şebekeleri ve örgütleri arasında organik bağların bulunması ve birbirleri arasında finans akışı olması yer almaktadır. ABD'nin müdahalesindeki amaçlardan biri de, deniz ticareti yollarının ve yük gemilerinin emniyetini sağlamanın yanı sıra, terör örgütlerine aktarılan finansmanı kesmek olmuştur. Bu noktada, deniz haydutluğu ile deniz terörizmi arasındaki ayırmadan bahsetmek faydalı olacaktır. Deniz terörizmi sözcüğü her ne kadar Amerikan medyasında ve hükümet söylemlerinde yer alsada, deniz haydutluğu ve terörizm altında yatan sebepler başkadır: Deniz haydutluğu maddi çıkarları için yapılırken, terörizm ise siyasi amaçlıdır.⁷³

ABD'nin, 11 Eylül sonrasında, Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğuna müdahalesinin altında üç temel sebebin yattığı ileri sürülebilir. Bunlardan birincisi, Washington'ın ekonomik çıkarlarını korumaktır. İkincisi, ABD'nin bölgedeki siyasi çıkarlarını korumaktır. Üçüncü ve son olarak da, askeri çıkarları gözetmek olgusundan söz edilebilir. Her üç sebebin bağlı olduğu ana nedenin ise, ABD'nin bölgede tekrar egemen bir güç olarak varlığını sürdürmek ve değişen dünya düzeninde eski düşman Rusya'nın yanı sıra güçlenen Çin, Hindistan, Endonezya ve Malezya gibi bölge güçlerini hem ekonomik, hem de askerî açıdan sınırlamak istemesi olduğunu iddia etmek mümkündür.

Güneydoğu Asya, önemli deniz yollarına (Malakka Boğazı, Güney Çin Denizi) ve dünya ticaretindeki öncü ülkelere (Çin, Tayland, Singapur, Endonezya, Malezya) ev sahipliği yaptığı için stratejik açıdan son derece önemli bir bölgedir. Dünya ticaretinin yüzde 80'inden fazlası

⁷² Donald E. Weatherbee (2009), *International Relations in Southeast Asia The Struggle for Autonomy*, s. 182.

⁷³ Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", s. 562.

deniz ticaretiyle gerçekleştirilmektedir ve bu ticaret hacminin yüzde 45'lik kısmı Güney Çin Denizi'nin kontrolsüz sularından gerçekleştirilmektedir.⁷⁴ Her yıl dünya süper tanker trafiğinin yarısından fazlası Malakka, Sunda, Lombok boğazlarından geçerek Doğu Asya ülkelerine ham madde ve enerji kaynağı taşımaktadır.⁷⁵ Dünyadaki pek çok devlet gibi, ABD de, deniz ticareti ve enerji gereksinimlerinin karşılanması için bu deniz yollarına gereksinim duymaktadır. Deniz yollarında ya da ana limanlarda meydana gelecek herhangi bir sıkıntı, maliyetin ve zararların artmasına ve milyon dolarla ifade edilebilecek masrafları bulmasına neden olmaktadır. Bu nedenle, ABD'nin bölgesel bir sorun gibi görünen deniz haydutluğu sorununa müdahale etmesinin altında yatan ekonomik sebebin, deniz ticaretine haydutluk ve terörizm faaliyetleriyle vurulan sekteden kaynaklandığı ileri sürülebilir. Nitekim dünya deniz ticaretinin önde gelen ülkelerinden biri olan ABD, her yıl, deniz yoluyla yapılan taşımacılığın yüzde 20'sini gerçekleştirmektedir.⁷⁶

ABD'nin deniz güvenliği endişeleri arasında konteynır, yolcu ve tur gemilerine karşı gerçekleştirilecek deniz haydutluğu ve terör eylemleri yer almıştır. Deniz haydutluğu saldırıları sonucunda kargoların kaybolması, gezi turlarının gecikmesi, deniz araçlarının zarar görmesi ve sahte ticaret işlemleri, Amerikan ekonomisine yılda birkaç milyon dolara mâl olmuştur.⁷⁷ Deniz ticaretinin ve gezi turlarının yanı sıra, bölgede farklı alanlarda faaliyet göstermekte olan ABD şirketleri de bulunmakta ve bu şirketler, petrol, doğalgaz ve değerli madenlerin çıkarılmasında önemli rol oynamaktadır. Amerikan petrol şirketlerinin Güney Çin Denizi'ndeki pek çok alanda petrol arama faaliyeti yürüttüğü bilinen bir gerçektir.⁷⁸ Bu alanlarda faaliyet gösteren Amerikan şirketlerinin ülke ekonomisine büyük katkıları bulunmaktadır. Fakat deniz haydutluğu saldırılarıyla denizdeki ve kıyıdaki tesisler zarar görmüş, çıkarılan değerli mineral ve madenlerin sevki gecikmiş ve ciddi derecede ekonomik kayıplar yaşanmıştır. Bölge ülkelerinin deniz haydutluğu eylemleri üzerinde kontrolü sağlayamaması, ABD'nin bölgedeki ekonomik kaybını artırmaya devam ettiğinden, Washington da zamanla doğrudan kendisi müdahale yolunu tercih etmiştir.

ABD, Soğuk Savaş sırasında Güneydoğu Asya'da sürdürdüğü hegemonik güç politikasında 1990'lı yılların başından itibaren özellikle Clinton döneminde bazı değişikliklerde bulunmuş

⁷⁴ Joshua P. Rowan (2005), "The US-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute", *Asian Survey*, Cilt 45, Sayı: 3, s. 415.

⁷⁵ A.g.e., s. 416.

⁷⁶ Peter Chalk (2008), *The Maritime Dimension of International Security Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, Pittsburg: RAND Corporation, s. 35.

⁷⁷ A.g.e., s. 36.

⁷⁸ Joshua P. Rowan (2005), "The US-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute", s. 429.

ve yukarıda da bahsedilen bu değişiklikler, ABD’yi Güneydoğu Asya politikalarında ihmalkâr davranmaya itmiştir. Bunun ardında yatan sebeplerin arasında, Sovyet Rusya gibi büyük bir rakibin çökmesi ve halihazırda müttefik ülkeler olan Japonya ve Güney Kore dışında bölgede ekonomik açıdan bugünkü gibi güçlü devletlerin yer almaması gösterilebilir. Bu durum, komünizmi çevreleme odaklı Amerikan politikalarında değişikliğe gidilmesini sağlasa da, 11 Eylül saldırıları, 21. yüzyılın başında Rusya’nın ekonomik ve siyasi anlamda güçlenerek yeniden dünya siyasetinde söz sahibi olması, Güneydoğu Asya kaplanları olarak adlandırılan güçlü ekonomilere sahip devletlerin bölgede ortaya çıkması ve Çin ve Hindistan’ın ekonomik açıdan güçlenmesi, ABD’nin bölge üzerindeki siyasi çıkarlarını yeniden gözden geçirmesine neden olmuştur.

Her ne kadar geleneksel olarak Güneydoğu Asya’daki dış politika konusunda Cumhuriyetçi ve Demokrat yönetimler benzer programları sürdürmüş olsalar da ,Clinton dönemi muhafazakâr eleştirmenler tarafından asılsız bir “*ABD müdahaleciliği*” olarak nitelendirilmiştir.⁷⁹ 2004 yılındaki seçimlerin ardından, uluslararası terörizm, Başkan George W. Bush’un dikkatini çekmiş, neticede Güneydoğu Asya’da Amerikan gücünün artması ile Amerikan politikaları bölgede rahatsızlık meydana getirmiştir.⁸⁰ 11 Eylül sonrasında ise, ABD gündemi, Güneydoğu Asya’daki mevcut uluslararası çatışma ve direnişleri içinden çıkılmaz bir hale sokarak ulusal önceliklerden kaynaklanan “*yumuşak bencillik*” politikalarıyla Amerikan üstünlüğünü hayata geçirmek suretiyle yeni bir ‘emperyalist strateji’ tayin etmiştir.⁸¹ Bu strateji temelinde, bölgedeki deniz haydutluğu saldırıları ve terör örgütleriyle mücadele eden ABD’nin temel amacı siyasi üstünlüğünü yeniden bölgede sağlayarak siyasi çıkarlarına erişebilmek olmuştur.

ABD’nin İkinci Dünya Savaşı’nın galip ülkeleri arasında yer almasında ve sonrasında ‘dünya polisi’ görevini üstlenerek dünyanın her yanına müdahale edebilmesinde ABD donanmasının rolü büyüktür. Nitekim ABD’nin, Soğuk Savaş’ın hemen akabinde dünyadaki askeri ve siyasi üstünlüğünün kara kuvvetlerinden çok deniz kuvvetlerine borçlu olduğu ileri sürülebilir. Son 50 yıldır gerçekleştirilen Amerikan müdahalelerine bakıldığında, askeri operasyonların daha çok deniz kuvvetleri ve onlara bağlı deniz piyadeleri tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. ABD’nin askeri gücünü korumasını sağlayan önemli unsurlardan biri, savaş ve uçak gemileriyle ordusunu istediği bölgeye rahatlıkla konuşlandırabilmesidir; bu nedenle

⁷⁹ Diane K. Mauzy ve Brian L. Job (2007), “US Policy in Southeast Asia: Limited Re-engagement After Years of Benign Neglect”, s. 628.

⁸⁰ Jonathan D. Pollack (2005), “The United States and Asia 2004: Unfinished Business”, *Asian Survey*, Cilt 45, Sayı: 1, s. 1.

⁸¹ Diane K. Mauzy & Brian L. Job (2007), “US Policy in Southeast Asia: Limited Re-engagement After Years of Benign Neglect”, s. 631.

Amerikan deniz kuvvetlerine ait gemilerin ve denizaltıların dünya denizlerinde sorunsuz ve rahat bir şekilde dolaşabilmesi önem taşımaktadır. ABD'nin Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğu ve deniz haydutluğu bağlantılı terörizm eylemlerine müdahale etmesinin bir diğer nedeni de, askeri gemilerinin geçiş yollarının emniyetini sağlamaktır. Savaş gemilerinin ve denizaltıların Güneydoğu Asya'daki boğaz ve deniz yollarındaki seyrüsefer serbestisi, Amerikan nükleer stratejisi ve dolayısıyla Amerikan ulusal güvenlik çıkarları açısından önem arz etmektedir. Amerikan donanmasının hedef noktalara erişiminde büyük önem taşıyan, askerî açıdan önemli 16 stratejik boğazın 4'ünün bu bölgede bulunması, bölgenin askeri önemini artırmış ve askeri çıkarlar doğrultusunda bölgeyle ilgili politikaların oluşturulmasına neden olmuştur.⁸²

Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğuna karşı, bölgesel kıyı devletleri tarafından aktif bir faaliyete girişilememesi ve caydırıcı-önleyici tedbirlerin alınamaması nedeniyle, ABD, yukarıda sıralanan çıkarlarını korumak amacıyla 11 Eylül sonrasında bölgeye müdahil olmaya başlamıştır. Ian Storey'nin de belirttiği gibi, 1990'ların ortalarından itibaren artan deniz haydutluğu vakalarına ve 11 Eylül sonrasında denizlerde bir terör saldırısı ihtimalinin artmasına rağmen, 2004 yılından öncesine kadar bölgesel kıyı devletleri etkin güvenlik tedbirleri almak konusunda çok az isteklilik göstermişlerdir.⁸³ Bu isteksizliğin büyük ölçüde farklı tehdit algılamalarından ve egemenlik konusunda artan hassasiyetten kaynaklandığı ifade edilmektedir.⁸⁴ Özellikle, bölgesel kıyı devletlerinin 1990'larla birlikte güçlenen 'genç' devletler olmasından dolayı, aralarında halen daha sınır sorunlarının bulunuyor olmasının bu hassasiyeti artırdığı söylenebilir. Bununla birlikte, bu yüksek hassasiyet, birbirine komşu ülkelerin deniz alanlarında 'sıcak takip hakkı' konusunda bir uzlaşmaya varabilmelerini engellemiştir.⁸⁵

Bu tarz nedenlerden dolayı, bölgedeki deniz haydutluğu konusunda somut bir çözüme gidilememesi, ABD Deniz Kuvvetleri Pasifik Komutanlığı'nın (PACOM) 2004 yılında Bölgesel Deniz Güvenliği Girişimi'ni (RMSI) ortaya atmasına neden olmuştur. Pasifik Komutanlığı Komutanı Amiral Thomas Fargo'ya göre, RMSI'nın amacı; Güneydoğu Asya'nın kontrol dışında kalan kıyı bölgelerinde deniz haydutluğu, terörizm, kitle imha silahlarının yayılması, insan ticareti, uyuşturucu kaçakçılığı gibi alanlarda ortaya çıkan uluslararası

⁸² Mark J. Valencia (1997), "Asia, the Law of Sea and International Relations", *International Affairs*, Cilt 73, Sayı: 2, s. 275.

⁸³ Ian Storey (2008), "Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress", *Asia Policy*, Sayı: 6, s. 109.

⁸⁴ A.g.e., s. 109.

⁸⁵ A.g.e., s. 111.

güvenlik tehditleri karşısında ortak hareket etmek olmuştur.⁸⁶ Ancak, RMSI ile birlikte ABD'nin bölgede kendisini hissettirmesi Endonezya ve Malezya gibi kıyı devletleri tarafından hoş karşılanmamış ve 11 Eylül saldırılarından sonra İslam'a karşı girişilen bir savaş algısının toplumda yerleşmiş olması nedeniyle ABD karşıtı protestolar artmıştır. Bunların altında yatan temel nedenin, aslında, kıyı devletlerinin bölgesel çıkarları ile deniz yolları güvenliği konusundaki ABD'nin çıkarları arasındaki çatışma olduğunu ileri sürmek mümkündür. Endonezya ve Malezya, RMSI kapsamında gerçekleştirilen faaliyetleri, ABD'nin Malakka Boğazı'ndaki kendi çıkarlarını emniyet altına almak istemesinin bir yolu olarak görmüştür.⁸⁷ Bununla birlikte, ABD, deniz stratejisini 1990'lardan beri ilk kez değiştirmiş ve Amiral Mullen, 2006 yılında terörizmle mücadele etmek için Soğuk Savaş stratejisinden farklı bir şekilde yeni bir deniz güvenliği stratejisini ortaya atmıştır. Bu yeni stratejinin amacı, ticaret rotalarını korumak ve terörle mücadele etmek için ortaklıklar oluşturmak olarak lanse edilmiştir.⁸⁸

Bu doğrultuda, ABD'nin özellikle 2004 ve 2006 yıllarından itibaren bölgede deniz güvenliğini sağlamak amacıyla tek başına hareket etmeyerek, kendi çıkarlarını da sağlama almak maksadıyla, Hindistan, Çin ve Japonya gibi bölge güçleriyle ortaklıklar kurmak suretiyle, ortak devriye programları ve ortak deniz emniyeti programları geliştirmiştir. Özellikle, Hindistan, 2001 sonrasında ABD'nin sıkı müttefikleri arasında yer almakla birlikte önemli miktarda silah alımını (Fire Finder radar sistemleri vs.) ABD'den gerçekleştirmiştir. Hindistan, ABD ile birlikte bölgede bir Hint-Amerikan donanması varlığının oluşmasını sağlamıştır. İki devlet, terörizmi ve deniz haydutluğunu önleme amaçlı olarak ortak devriye faaliyetlerinin yürütülmesini kararlaştırmışlardır.⁸⁹

Chalk, ABD tarafından küresel deniz güvenliği için gerçekleştirilen eylemler arasında RMSI'nın yanı sıra Konteynır Güvenliği Girişimi (CSI), Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Kanunu (ISPS), Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı gibi faaliyetleri saymakta ve bu tedbirlere ek olarak ABD'nin, terörizmle mücadele stratejisinde hayati önem taşıyan bölgelerde, bölgesel deniz güvenliği girişimlerinin ve kapasite artırma faaliyetlerinin gerçekleştirdiğini belirtmektedir.⁹⁰ ABD'nin bu meseleler kapsamında, bölgeye tek taraflı,

⁸⁶ A.g.e., s. 113.

⁸⁷ Joshua H. Ho (2006), "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", s. 571.

⁸⁸ Gaye Christoffersen (2009), "Japan and the East Asian Maritime Security Order: Prospects for Trilateral and Multilateral Cooperation", s. 128.

⁸⁹ Adam J. Young & Mark J. Valencia (2003), "Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility", s. 278.

⁹⁰ Peter Chalk (2008), *The Maritime Dimension of International Security Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, s. XIV.

kendi başına aldığı kararlarla müdahil olmaması, mutlaka bir iş birliği temelinde çözüme gitmesi dikkat çekicidir.

Sonuç

ABD, El Kaide terör örgütü kaynaklı küresel terör saldırıları sonrasında, Soğuk Savaş zamanında güçlü bir şekilde tesis etmeyi başardığı hegemonyayı sürdürmek amacıyla nüfuzunun zayıfladığı alanlarda gücünü artırmak suretiyle ulusal çıkarlarını güvence altına almaya çalışmıştır. Bu alanlar arasında yer alan Güneydoğu Asya ve Orta Doğu gibi bölgeler, özellikle stratejik deniz yollarını ve değerli maden yataklarını barındırdığı için, ABD için ayrı bir önem taşımıştır. Bunun altında yatan sebepler, yukarıda da belirtildiği üzere, ekonomik, siyasi ve askeri çıkarlar doğrultusunda ortaya çıkan kaygılardır. ABD, terörizmin etkisiyle bölgeye karşı tavrını ve bakış açısını değiştirdikten sonra, Güneydoğu Asya'daki çıkarlarını sağlama almak maksadıyla bir şekilde bölgeye yeniden müdahil olmak istemiştir. Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğu eylemleri ile bu eylemlerin ve deniz haydutluğu şebekelerinin bir şekilde bölgesel veya küresel terör örgütleriyle bağlantılı olmasının, ABD'nin bölgeye yeniden müdahil olarak bölgedeki nüfuzunu ve gücünü artırmasında teşvik edici bir rol oynadığı söylenebilir.

Pearl Harbor saldırısından beri kendi ülke sınırları içinde doğrudan doğruya bir tehditle karşı karşıya kalmayan, ancak 11 Eylül 2001'de vuku bulan terör saldırılarıyla yeni ve farklı bir tehdit ile karşılaşan ABD'nin esas amaçları arasında, dünyanın her yerinde, özellikle ABD'yi siyasi ve ekonomik açıdan etkileyen ya da etkileyebilecek yerlerde gücünü artırmak yer almıştır. Bu kapsamda, ABD, ulusal çıkarlarını temelde güç üzerinden (askeri ve ekonomik kapasiteler) tanımladığından, kimi zaman prestij elde etmek, kimi zaman statükoyu korumak, kimi zaman da emperyal genişleme (ekonomik ve siyasi nüfuz alanlarını artırma) elde etmek maksadıyla dünyanın farklı yerlerinde çeşitli müdahalelerde bulunmuştur.

ABD'nin Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğunu engellemeye yönelik çalışmalara müdahil olması, bölgedeki statükoyu korumak ve bölgede prestij elde etmek gibi ulusal çıkarları karşılamak olsa da, birincil neden bu kapsamlı çıkarların altında yatan, ekonomik ve siyasi çıkarları koruma altına almak ve bölgedeki askeri üstünlüğü korumak olmuştur. ABD, deniz haydutluğunu engelleme amacını gerçekleştirirken, aynı zamanda bölge ülkelerinin siyasi karar alma süreçlerine de müdahil olabilme, böylece bölge siyasetini etki altına alabilme imkânı yakalayabilmiştir. ABD'nin bölgeye tekrar egemen olmaya çalışması ve dolayısıyla bölgedeki nüfuzunu ve gücünü bu dönemde artırması neticesinde bölgede güç dengeleri oluştuğu görülmektedir. Güç dengesini oluşturan devletler arasında Endonezya ve Malezya gibi kıyı

devletlerinin yanı sıra, bölge devletlerinden olan Çin ve Hindistan ile bölge devleti olmayan ABD de yer almaktadır. ABD'nin gücünü bölgede dengeleyici bir unsur olarak, ABD'yi de bölgede denge kuran devlet olarak tanımlamak mümkündür. Nitekim bölgeye dışarıdan müdahil olan bir ülke olarak ABD'nin bölgede varlık göstermesi, sorunlu deniz alanları ve sınır hatları konularındaki anlaşmazlıklarda ve özellikle askeri kapasitelerini artıran Çin ve Hindistan gibi devletlerin güçlerini artırmak suretiyle izledikleri politikalardan huzursuz olan bazı bölge devletlerince, ABD'nin dengeleyici ülke olarak bölgede yer almasını destekleyen bir faktör olmuştur. ABD, deniz haydutluğunun sonlandırılmasına dair Hindistan ve Çin ile de güvenlik konularında iş birliğine gitmiş ve ortak devriye faaliyetleri gerçekleştirmiştir. ABD ile iş birliği içine giren devletler, iş birlikleri sayesinde bölgede ABD'nin yanı sıra güçlerini artırdıkları için, bu dönemde iş birliğine daha çok yanaştıkları ileri sürülebilir. Böylelikle, ABD, hem Çin ve Hindistan gibi ülkeleri gücüyle belli bir noktaya kadar sınırlayabilmiş, hem de geniş bir deniz alanını içeren bölgede deniz emniyetini iş birliğinden istifade ederek sağlamak suretiyle bölgedeki ekonomik, askeri ve siyasi çıkarlarını güvence altına alabilmiştir.

11 Eylül'ü takip eden 10 yıllık dönemde, ABD'nin Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğuna karşı müdahalesinin altında yatan esas nedenler ekonomik, askeri ve siyasi çıkarlardan meydana gelen ulusal çıkarları gerçekleştirme ve bölgedeki hegemonik gücü artırma isteği olmuştur. Deniz haydutluğuna müdahale gerekçesiyle askeri kapasitesini ortaya koyan ABD, bölgede gücünü artırmıştır; böylelikle de çıkarlarını çalışmanın kapsadığı dönemde gerçekleştirebildiği iddia edilebilir. Bölgenin siyasi yapısı, benzer dönemde artışta olan Somali açıkları ve Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu eylemleri gibi herhangi bir uluslararası müdahaleyi gerektirmediğinden ve buna uygun ortam da sağlamadığından, deniz haydutluğuna karşı müdahale bu bölgede yalnızca ulusal ve çok taraflı iş birliği temelinde kalmıştır. Bununla birlikte, bu sorunu iç meseleleri olarak görmüş olan Endonezya ve Malezya'nın egemenlik meselesi olarak gördükleri bu sorunun çözümüne dair ciddi ve somut adımlar atmaması bölgede çıkarları olan ABD'nin deniz haydutluğu saldırılarını ve artan terör bağlantılarını gerekçe göstererek bölgeye girmesine neden olduğu söylenebilir. ABD, Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğuna müdahale gerekçesiyle bölgede tesis ettiği güç dengesinin sürerliliğini sağlayabilmiş ve hegemonyasının etrafında diğer bölge devletlerini toplayarak gücünü iyiden iyiye artırmayı başarabilmiş, hatta bölgedeki varlığı özellikle son 10 yıl içinde Güney Çin Denizi'nde Çin ile çıkarlarının çatışmasına sebep olmuştur. İki ülke arasındaki bu çatışma ve rekabet günümüzde de ehemmiyetini korumaktadır.

Son tahlilde, çalışmanın yukarıda ileri sürülen araştırma sorularını vaka incelemesi yöntemi ile yanıtladığı ileri sürülebilir. Bununla beraber, bu çalışma, 11 Eylül sonrasındaki ilk 10 yıl içinde (2001-2010) Güneydoğu Asya’da deniz haydutluğuna ABD müdahalesini araştırma konusu olarak ele aldığı için, çalışmanın test ettiği esas varsayım ile alt varsayımların tutarlılığı, son 15 yıl içinde bölgede özellikle Çin, Hindistan ve ABD arasında gelişen rekabetin mercek altına alınmasıyla sorgulanabilir. ABD ve Çin arasında, bölgedeki deniz haydutluğunu engellemeye yönelik iş birliğinin hangi aşamalar neticesinde günümüzde ciddi bir rekabete evrildiği de ayrıca mercek altına alabilir. Bu çalışma, deniz haydutluğu ve Güneydoğu Asya’daki deniz haydutluğu hakkındaki literatüre ciddi bir katkıda bulunmakla birlikte, Covid-19 pandemisi sonrasında bölgede yeniden baş gösteren deniz haydutluğu hakkındaki çalışmalara da ufuk açıcı betimleyici bir çalışma olması hasebiyle katkıda bulunabilir. Bölgede yeniden nükseden deniz haydutluğu faaliyetlerinin çeşitli kavramsal ve kuramsal çerçevelerden incelenmesi bu alandaki literatüre ciddi manada katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Batır, Kerem (2011), *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, Ankara, USAK Yayınları.
- Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD), Erişim Tarihi: 10.02.2024, Erişim Adresi: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>.
- Bradford, F. John (2008), “Shifting the Tides Against Piracy in Southeast Asian Waters”, *Asian Survey*, Cilt 48, Sayı: 3, ss. 473-491.
- Chalk, Peter (2008), *The Maritime Dimension of International Security Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, Pittsburg: RAND Corporation.
- Christoffersen, Gaye (2009), “Japan and the East Asian Maritime Security Order: Prospects for Trilateral and Multilateral Cooperation”, *Asian Perspective*, Cilt 33, Sayı: 3, ss. 107-149.
- DergiPark, Erişim Tarihi: 10.02.2024, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/en/search?q=%22deniz+haydutlu%C4%9Fu%22§ion=articles>.
- Ho, H. Joshua (2006), “The Security of Sea Lanes in Southeast Asia”, *Asian Survey*, Cilt 46, Sayı: 4, ss. 558-574.
- Jayakumar, S. (2005), “UNCLOS Two Decades on”, *Singapore Year Book of International Law*, Cilt 9, ss. 1-8.
- Liss, Carolin (2003), “Maritime Piracy in Southeast Asia”, *Southeast Asian Affairs*, ss. 52-68.
- Liss, Carolin (2007), “Privatization of Maritime Security in Southeast Asia”, içinde (editörler: Thomas Jäger & Gerhard Kümmel) *Private Military and Security Companies: Chances, Problems, Pitfalls and Prospects*, VS Verlag für Sozialwissenschaften Wiesbaden, ss. 135-148.
- Mauzy, Diane K. & Brian L. Job (2007), “US Policy in Southeast Asia: Limited Re-engagement After Years of Benign Neglect”, *Asian Survey*, Cilt 47, Sayı: 4, ss. 622-641.
- Osnin, N. Apandi (2006), “Private Maritime Security Company (PMSC) in the Strait of Malacca – Options for Malaysia”, *WMU Journal of Maritime Affairs*, Cilt 5, Sayı: 2, ss. 195-206.

- Ott, Marvin (2019), “The South China Sea in Strategic Terms”, Wilson Center, 14.05.2019, Erişim Tarihi: 10.02.2024, Erişim Adresi: <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/the-south-china-sea-strategic-terms>.
- Pollack, D. Jonathan (2005). “The United States and Asia 2004: Unfinished Business”, *Asian Survey*, Cilt 45, Sayı: 1, ss. 1-13.
- Raymond, Catherine Zara (2009), “Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?”, *National War College Review-United States Naval War College*, Cilt 62, Sayı: 3, ss. 31-42.
- Rowan, P. Joshua (2005). “The US-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute”, *Asian Survey*, Cilt 45, Sayı: 3, ss. 414-436.
- Storey, Ian (2008). “Securing Southeast Asia’s Sea Lanes: A Work in Progress”, *Asia Policy*, Sayı: 6, ss. 95-127.
- TRDizin, Erişim Tarihi: 10.02.2024, Erişim Adresi: <https://trdizin.gov.tr/>.
- Valencia, J. Mark (1997), “Asia, the Law of Sea and International Relations”, *International Affairs*, Cilt 73, Sayı: 2, ss. 263-282.
- Weatherbee, E. Donald (2009), *International Relations in Southeast Asia The Struggle for Autonomy*, Plymouth, Rowman and Littlefield Publishers Inc.
- Young, Adam J. & Valencia, Mark J. (2003), “Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility”, *Contemporary Southeast Asia*, Cilt 25, Sayı: 2, ss. 269-283.
- Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı (YÖK) Tez Merkezi, Erişim Tarihi: 10.02.2024, Erişim Adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>.