# **Deniz Savunma ve Güvenliği Alanında Genel Durum**

# **Cem Yaylalı**

# Deniz savunma ve güvenliği alanında genel durum değerlendirmesi yapmak dünya denizleri ve okyanuslarındaki güvenlik durumunun bir fotoğrafını çekmek istersek, ortaya çıkan güvenlik tehditlerini korsanlık ve deniz haydutluğu, doğal kaynakların paylaşılması ve terörist faaliyetler olarak 3 başlığa ayırabiliriz. Deniz Haydutluğu Aden Körfezi Aden Körfezinde Somalili korsanlar en son 10 Mayıs 2012 tarihinde Yunanlı armatörlere ait Liberya bayraklı M/T Smyrni isimli tankeri kaçırabilmişlerdir. İddialara göre gemi içim 9,5 milyon USD’lik bir ödeme yapılmıştır. Gemi 10 Mart 2013 tarihinde serbest bırakılmıştır. Mayıs 2012’den bugüne kadar geçen yaklaşık 4 yıllık süre içinde Somali açıklarında seyreden ticaret gemilerinden hiçbirinin deniz haydutları tarafından kaçırılmamış olmasında IMO tarafından uygulanması istenen koruma tedbirlerinin ve bölgede bulunan yabancı ülkelerin deniz ve hava unsurlarının yarattığı caydırıcılığın etkisi vardır. Somali kaynaklı deniz haydutluğunun en yoğun olarak yaşandığı dönemde kendi varlıklarına bir sebep arayan Avrupa donanmaları hemen hem kendi ülkelerinin çıkarlarını korumak hem de yaşadıkları varoluşçu bunalımından çıkabilmek için Aden Körfezi’nde savaş gemileri bulundurmaya başlamışlardır. 2008 yılında Avrupa Birliği Atalanta Deniz Günü’nü oluşturarak AB üyesi ülkelerin savaş gemilerinin Aden Körfezi ve mücavir denizlerde görev yaparak bölgeden transit geçen ticaret gemileri ve BM Gıda yardımlarını taşıyan gemileri korumaya başladılar. Birleşmiş Milletler Güvenlik konseyinin aldığı kararları istinaden uluslararası Deniz Görev Kuvveti 151 kuruldu. Bu görev kuvvetinin de görevi Atalanta ile yanı olup, farklı AB üyesi olmayan ülkelerin savaş gemilerinin katılımına açık olmasıdır. Bu iki sürekli görev kuvvetinin dışında, NATO zaman zaman bölgeye bünyesindeki iki daimi deniz görev kuvvetinden biri göndermektedir. Japonya, Çin, İran gibi çeşitli ülkelerde bölgede sürekli olarak savaş gemileri bulundurmakta ve bölgeden geçen ticaret gemilerini korumaktadırlar.

# Ancak şu anda Aden Körfezi ve mücavir denizlerindeki deniz haydutluğu faaliyetleri minimum seviyeye inmiş olsa bile aslında bölgedeki potansiyel kriz noktaları varlıklarını aynen devam ettirmektedirler. Öncelikle Somali hala bir başarısız devlet olarak varlığını sürdürüyor. Somali’de hem ulusal hem de yerel seviyede bir birlik ve devlet otoritesinin sağlanamamış olması ciddi bir sorun.

# Puntland, Mudug ve Galmudug yerel yönetim bölgeleri arasındaki politik çekişmeler ve bölgesel anlaşmazlıklar, potansiyel suç örgütleri için bir besi yeri sağlıyor.

# Yabancı ülkelere ait büyük balıkçı gemilerinin Somalili yerel balıkçıların sahip olmadıkları teknolojik imkânları ile Somali açıklarındaki balıkların büyük bir kısmını yakalamaları Somali yerel makamlarını vergi gelirlerinden Somalili balıkçıları ise gelir kaynaklarından mahrum bırakıyor.

# Aden Körfezi ve Somali açıklarında deniz haydutluğu ve korsanlık faaliyetleri ile başladığı yıllarda beri bu işi yapanların mazereti yabancı balıkçılar Somali sularında avlandıkları için bir parasız ve aç kalıyoruz ve bunun karşılığı olarak bizde yabancı gemilere el koyuyoruz olmuştur.

# Güney Doğu Asya

# Eskiden korsanlık konusundaki en kötü şöhrete sahip bölgelerden biri olan Malakka Boğazında ’ki deniz haydutluğu faaliyetleri 2004 yılı Noel’inde yaşanan deprem ve tsunami sonrası azalma eğilimine girmiştir. 2006 yılında Singapur, Malezya ve Endonezya’nın katılımıyla oluşturulan deniz görev kuvvetinin (MALSINDO) varlığı da Malakka Boğazındaki haydutluk faaliyetlerinin artmasını engellemiştir.

# Ancak korsanlar Malakka Boğazından takiplerinin ve tespitlerini daha zor olduğu Malezya ve özellikle Endonezya arşipellerine çekilmişlerdir. Varlıklarını ve faaliyetlerini de varlıklarını sürdürebilmektedirler. Uluslararası Ticaret Odası’nın Uluslararası Denizcilik Bürosu (ICC IMB) tarafından hazırlanan ve Ocak – Eylül 2015 tarihlerini kapsayan rapora göre bu zaman diliminde dünyada yaşanan deniz haydutluğu olaylarının %75 Endonezya, Malezya, Bangladeş, Nijerya ve Vietnam’da gerçekleşmiştir. Nijerya hariç diğer bütün ülkeler Güney Doğu Asya ülkesidir.

# Vietnam ve Bangladeş’te rapor edilen saldırılar genelde rıhtıma aborda olmuş veya alargada demirli bekleyen ticaret gemilerine gizlice çıkılması ve gemiden malzeme ve/veya mürettebatın özel eşya ve paralarının çalınması şeklinde gerçekleşmektedir.

# Öte yandan Endonezya sularında gerçekleşen saldırılar seyir halindeki gemilere yapılmaktadır. Tam yüklü ve düşük freebordlu olan gemiler tercih edilmektedir. Tanker olmayan gemilere yapılan saldırılarda ve gemiden malzeme ve/veya mürettebattan para ve özel eşyalar çalınmaktadır. Tankerde ise bazı durumlarda mürettebat etkisiz hale getirilerek gemiler özel buluşma noktalarına götürülmekte ve geminin yükü çalınmaktadır.

# ICC IMB’in raporunda yer alan 193 olayın 120 tanesi Güney Doğu Asya’da gerçekleşmiştir. İkinciliği ise 26 olay ile Afrika takip etmektedir. Bu olayların neredeyse tamamı Gine Körfezinde meydana gelmiştir.

# Gine Körfezi

# Bereketli Nijer nehri ve onun büyük deltası tıpkı Endonezya ve Malezya arşipelleri gibi bölgedeki deniz haydutlarına saklanmak ve barınmak için imkân sunmaktadır. Afrika kıyılarında 2015 yılı içinde yaşanan 26 saldırıdan 23 bu bölgede meydana gelmiştir. Uzmanlar rapor edilmeyen daha birçok saldırı olduğunu düşünmektedirler.

# Özellikle Nijerya ve Benin korsanlık ve deniz haydutluğu faaliyetlerinin daha yoğun olarak görüldüğü ülkelerdir. Gemilere yapılan saldırılar genelde geminin ve mürettebatın soyulması şeklinde gerçekleşmektedir. Ancak aynen Güneydoğu Asya’da olduğu gibi bazen saldırıya uğrayan tankerler önceden ayarlanmış randevu mevkilerine götürülüp geminin kargosunun bir kısmı daha küçük gemilere aktarılmaktadır.

# Bölge ülkelerin deniz kuvvetlerinin yetersiz olmaları korsanlık ve deniz haydutluğu ile mücadeleyi zorlaştırmaktadır. Birçok Avrupa ülkesinin bölgede ticari menfaatleri olmasına karşı Somali’de olduğunu gibi deniz haydutluğuna karşı daimi görev kuvveti bulundurma fikri, yüksek maliyetler yüzünden çokta rağbet görmemektedir. Bölge dışı ülkeler kendi deniz kuvvetlerinin görev dışına aldığı gemileri hibe ederek veya uygun krediler ve devlet destekli finansman sağlayarak bölge ülkelerin deniz kuvvetlerini kuvvetlendirmeye çalışmaktadırlar. Ayrıca ortak tatbikatlar ve eğitim çalışmalarıyla bölge ülkelerin silahlı kuvvetlerinin yeterlilikleri ve yetenekleri artırılmaya çalışılmaktadır.

# Doğal Kaynakların paylaşılması

# Kuzey Buz Denizi

# Küresel iklim değişikliklerine bağlı olarak gelecek yıllarda bu bölgedeki buzul miktarında ciddi bir azalma olacağı öngörülmektedir. Daimi buz sınırının geri çekilmesi günümüzde sadece yaz aylarında ve buz kıran gemilerin yolu açmalarıyla geçilir hale gelen Kuzey ve Kuzey Doğu geçişlerinin yılın 12 ayı seyrüsefere imkân tanıyacağı varsayılmaktadır.

# Böyle bir senaryoda ortaya çıkacak yeni ticaret rotaları sadece büyük limanlar arasındaki yolculuk mesafesini kısaltmakla kalmayacak günümüzün kritik boğaz ve kanallarındaki trafiği de ciddi bir şekilde azaltacaktır. Kuzey Denizi Rotasının, halen Malakka Boğazı ve Süveyş Kanalı üzerinden yapılan Şanghay’dan Hamburg’a yolculuğu 4000 deniz mili1 benzer şekilde Kuzeybatı Geçidi’nin de halen Panama Kanalı’ndan yapılan Seattle ile Rotterdam arasındaki yolculuğu 2000 deniz mili azaltacağı tahmin edilmektedir.

# Toplamda Kuzey Kutbu’nun dünyadaki keşfedilmemiş konvansiyonel petrol ve doğal gaz kaynaklarının % 22’sine sahip olduğu tahmin edilmektedir. Bölge balıkçılık bakımından da geniş imkânlara sahip olup, iklim değişikliğinin balıkları Alaska ve Kuzey Buz Denizi’ndeki geleneksel balıkçılık alanlarından, Barents Denizi, Beaufort Denizi ve bölgedeki diğer sulara yönelttiği, dolayısıyla anılan bölgelerin önümüzdeki dönemde yeni büyük balıkçılık alanları olacağı da kaydedilmektedir.

# ABD Jeolojik Araştırma Kurumu’nun 2008 yılı tahminlerine göre, dünyadaki keşfedilmemiş doğalgaz kaynaklarının % 30’u (yaklaşık 1,670 trilyon feet küp), petrol kaynaklarının % 13’ü (yaklaşık 90 milyar varil) ve keşfedilmemiş sıvı gaz rezervlerinin % 20’si (44 milyar varil) bu bölgede bulunmaktadır.

# Arktik Bölgesi ile ilgili kararlar hali hazırda 1996 yılında Arktik ülkeleri arasında işbirliğini, koordinasyonu ve etkileşimi geliştirmek üzere kurulmuş olan ve Kanada, Danimarka (Grönland ve Faroe Adalarını da temsil etmektedir), ABD, RF, Norveç, Finlandiya, İzlanda ve İsveç’ten oluşan Arktik Konseyi tarafından alınmaktadır.

# 2013 yılı Kasım ayında ABD tarihinde ilk defa olarak Arktik Stratejisi yayınlamıştır. Dönemin savunma bakanı Hagel’e göre bu stratejinin özünü Arktik bölgesini stabil, çatışmalardan uzak ve huzur içinde tutmak oluşturmaktadır.

# Akabinde Kanada Birleşmiş Milletler Kıta Sahanlığı Limitleme Komitesine Kuzey Kutbu üzerinde hak sahipliği için başvuracağını açıklamıştır. Bu hamle Kanada’nın Kuzeybatı Geçidini kontrol altına almak isteğinin bariz bir göstergesidir.

# Bu gelişmeler Rusya’nın Arktik Stratejik Komutanlığını kurma çalışmalarını hızlandırmıştır.

# Kuzey Kutup Dairesi içindeki sert ve zorlu hava şartları yüzünden bölgedeki hidro karbon kaynaklarının çıkartılmasını ve taşınmasını yüksek maliyetli operasyonlardır. Bu yüzden günümüzde düşmekte olan petrol fiyatları bu bölgenin önemini geçici olarak azaltmıştır. Ancak bu bölgedeki doğal kaynakların ve kritik deniz ticaret yollarının aidiyetlerinin kesin ve taraflarca kabul edilen bir şekilde tespit edilmemiştir.

# Üstelik Çin gibi kıyıdaş olmayan ancak bölgeye kendi çıkarları açısından ilgi duyan ülkeler bu bölgedeki varlıklarını artırma çalışmaları var. Bölge dışı aktörlerin Arktikteki faaliyetlerinin kapsamı ve bunların bölge ülkeleri arasında kurulmuş olan dengeleri nasıl değiştireceği ilgi ile izlenecek.

# Bu yüzden bölge önümüzdeki yıllarda da potansiyel bir çatışma bölgesi olarak kalacaktır.

# Çin Denizi

# Çin Halk Cumhuriyeti Savunma Bakanlığı tarafından 26 Mayıs 2015’de yayınlanan Askeri Strateji Belgesi[1] “Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri’nin ‘deniz aşırı suların savunması’ prensibine ek olarak ‘açık denizlerin korunması’ na öncelik vereceğini ve stratejik caydırıcılığa odaklanacağını belirtmiş; bundan hareketle bütünleşik, çok fonksiyonlu, etkin bir Deniz Muharebe Kuvveti yapısına geçileceğini dikte etmiştir.

# Askeri Strateji belgesinde vurgulanan konu Çin’in Bati Pasifik’te hava ve deniz unsurlarını karasal savunma pozisyonundan alansal hâkimiyet ve taarruz pozisyonuna geçirmekte olduğudur. Bu strateji çerçevesinde modern bir orduya sahip olmak ve hazırlık durumunu arttırmak için Siber savaş, Roket ve Stratejik Destek Kuvvetleri’ne de önemli görevler düşmektedir.

# Çin’in uzun vadeli “One Belt – One Road” projesini hayata geçirebilmek, kuşatılmışlığı kırabilmek, bölgenin deniz dibi enerji-hammadde kaynaklarına hakim olabilmek ve ticaret yollarının güvenliğini sağlayabilmek için Malakka Boğazı ve çevresine hakim olması elzemdir.

# Çin, deniz dibinden topladığı kum ve mercanlar ile beton dökerek inşaat ettiği suni adalara askeri uçak ve gemilerin konuşlanacağı havaalanı ve limanlar inşa etmektedir.

# Çin’in üzerinde egemenlik iddia ettiği bu adaların petrol vb. deniz dibi kaynaklarına olan yakinliği da önem arz etmektedir. Filipinler buna karşılık olarak Çin'in Spratly Adaları’nda toprak kazanma ve egemenlik hak iddia etme hamlesini BM Anlaşması UNCLOS ile ilgili davalarda resmi karar mercii olan Lahey'deki Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ne (ITLOS) taşımıştır. Çin ITLOS’un yargılama yetkisini kabul etmese de 2016 yılında mahkemeden emsal niteliğinde bir karar çıkması beklenmektedir.

# ABD, Çin’in tartışmalı coğrafi formasyonlar inşa etme ve bunları silahlandırma faaliyetlerine son vermesini talep etmiş ve uluslararası hukukun tanıdığı seyrüsefer serbestisine dayanarak bölgede silahlı hava ve deniz unsurları ile varlığını arttırarak devam ettireceğini bildirmiştir. Diğer yandan ABD Pasifik’te Çin’e karşı ilgili sahildar ülkeler arasında anlaşmalar yolu ile bir savunma bloğu oluşturmaya çalışmaktadır. Bu bağlamda ABD Başkanı Barack Obama Kasım 2015’de Vietnam, Endonezya, Filipinler ve Malezya’ya yönelik $259M’lik askeri yardım paketini açıklamıştır. Bölgedeki mevcut kutuplaşmanın önüne geçmek ve yaklaşan krizi de-eskale etmek için uluslararası ortak çıkarları ön plana çıkaran çok taraflı diplomasiye ihtiyaç bulunmaktadır.

# Bölgede kıyıdaş olan ülkelerin tamamı, bağlayıcılığı bulunan 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi UNCLOS’u onaylamıştır ve hükümlerine uymakla yükümlüdür. Bu sözleşmenin 60. maddesi 1, 7-8. bentleri ile 121. maddesi 1-2 ve 3. bentlerinde adaların ancak doğal şartlarda oluşmuşlarsa ve gel-git olayında batmıyorlarsa karasuları, kıta sahanlığı ve MEB’e sahip olabilecekleri belirtilmektedir. Üzerinde ekonomik aktivite olmayan, yapay gözlem istasyonu ya da askeri havaalanı gibi ada ve adacıkların hukuksal olarak çevre deniz sahalarında egemenlik ve kullanım hakki mevcut bulunmamaktadır.

# Çin, Kasım 2014’de Doğu Çin Denizi üzerinde yanda kırmızı çizgiyle demarke edilen ve aidiyeti tartışmalı Senkaku/Diaoyu adalarını kapsayan alanda Hava Savunma Kontrol Sahası (ADIZ) ilan etmiş; ABD buna tepki göstererek bölgeye Pasifik’teki Guam adasından havalanan B-52 bombardıman uçağını göndermiştir.

# Çin, Alfred Mahan’ın doktrinini baz alarak Deniz Kuvvetleri’nin açık denizlerde ofansif harekat serbestisini arttıracak kıyı savunma imkan ve kabiliyetlerine (anti-access/area-denial) kavuşmuştur. Bir yandan ikinci uçak gemisini inşa ederken diğer yandan ABD uçak gemilerine karşı kullanılabilecek DF-21D hipersonik anti-ship balistik füzelerini, 49 modern denizaltıyı ve casus uydularını vurma yeteneğine sahip Dong Neng-3 atmosfer-ustu füzelerini geliştirmiş olması buna en somut örneklerdir.

# ABD ise uzun vadede Hint ve Pasifik Okyanuslarında rakipsiz olmak istemektedir. Çin’in ekonomik ve askeri alanlardaki yükselişi mevcut statükoyu derinden etkileyebilecek stratejik bir dönüşüm başlatmıştır. ABD halen düşük yoğunluklu vekâlet savaşının devam ettiği Ortadoğu’da kontrollü bir denge politikası (offshore balancing)[2] izleyerek, esasen Çin’in etkisini dizginleyebilmek maksadıyla ağırlık merkezini Asya-Pasifik bölgesine kaydırmaktadır. Bati Pasifik bölgesindeki kıyıdaş müttefik ülkeler ile bağlarını güçlendirmekte, ortak tatbikatlar icra etmekte ve dünyada yerleşen “ABD hegemonyasının sona ermekte olduğu” izlenimine karşı pro aktif ve kararlı bir pozisyon almaktadır.

# Buna karşılık Çin, Rusya ile ittifak yaparak Akdeniz’de müşterek tatbikat icra etmekte ve potansiyel düşmanlarına (NATO) göz daği vererek Pasifik cephesindeki pozisyonunu güçlendirmeye çalışmaktadır. Antalya’daki Kasım 2015 G-20 zirvesi ve devamında gelen Türkiye’nin Cin’den yüksek irtifa hava savunma füzeleri alım ihalesini iptal etmesi ve Rus uçağını düşürmesi hadiseleri, yeni konjonktürde Türkiye’nin Rusya-Çin destekli İran’ın yükselişini dengelemek ve Ortadoğu satrancında bas aktörlük rolünü devam ettirebilmek için tekrar Avrupa-Atlantik yapı ile bir yakınlaşma çabası içinde olduğunu göstermektedir.

# Doğu Akdeniz

# Doğu Akdeniz tarih boyunca uluslararası ticaretin en önemli kavşak noktalarından biri olmuştur ve insanoğlu ticareti faaliyetlerini sürdürdükçe bu bölge deniz ulaştırma yollarının odak noktası olmaya devem edecektir.

# Doğu Akdeniz havzasındaki en önemli kriz sebebi bölgedeki hidrokarbon kaynaklarının nasıl ve kimler tarafından paylaşılacağıdır. Havzada bulunan komşu ve karşı kıyıdaş ülkeler arasında kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlandırmasına ilişkin çok taraflı bir anlaşmanın bulunmamaktadır. Ülkeler enerji odaklı gelişmeler yüzünden deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda hassas davranmakta ve bu tip anlaşmaları karşılıklı olarak yapmayı tercih etmektedirler. Ancak yarı kapalı bir deniz olan Akdeniz’de ülkelerin deniz alanlarının sınırlandırılması dahil haklarını kullanırken birbirleriyle işbirliği yapma yükümlülüğü bulunmaktadır. Oysa uluslararası ticarete konu olabilecek miktar ve kalitede olduğu anlaşılan hidrokarbon kaynaklarının bir an önce çıkartılması amacıyla ülkeler arasında karşılıklı yapılan anlaşmalar 3. Ülkeler tarafından kabul edilmemektedir.

# Doğu Akdeniz Havzasında bütün bölge ülkeler tarafından kabul edilecek bir kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlandırması yapılana kadar hidrokarbon kaynaklarının nasıl paylaşılacağı hususu bölge ülkeleri arasındaki politik sürtüşmelerin sürmesine neden olacaktır.

# Suriye’de devam eden iç savaş sadece bu ülkede değiş aynı zamanda bölge ülkelerinde de istikrarsızlığı artırmakta yönetim boşlukları terörist gruplara manevra alanı açmaktadır.

# Bundan daha vahimi bölge dışı aktörler Suriye’deki iç savaşı bahane ederek bölgedeki askeri faaliyetlerini artırmaya başlamışlardır. Rusya Federasyonu 2014’den itibaren bölgedeki, donanma varlığını artırmış ve Akdeniz’de daimi bir görev kuvveti konuşlandırmaktadır. Ayrıca Suriye’deki savaş taraflardan birine ve Suriye’de bulunan Rus birliklerine Karadeniz’deki Rus deniz üsleri üzerinden düzenli olarak lojistik destek yapılmaktadır. Suriye Ekspresi adıyla anılan bu lojistik seferleri düzenli olarak Türk Boğazlarından geçmektedir.

# Yakın yıllarda bölgede varlık göstermeye başlayan başa bir bölge dışı aktör Çin’dir. Çin donanması uzun yıllardır Aden Körfezinde korsanlığa karşı mücadele amacıyla savaş gemisi bulundurmaktaydı. Bu gemiler eskiye kıyasla daha sık Akdeniz’e geçmeye başlamışlardır. 2015 yılı Mayıs ayında Rus ve Çin savaş gemiler tarihlerinde ilk defa Doğu Akdeniz ortak bir tatbikat yapmışlardır.

# Rusya ve Çin’in Doğu Akdeniz’e gelmesi doğal olarak hem bölge ülkelerinin hem de başka bölge dışı aktörlerin savaş gemilerini buraya sevk etmelerine yol açmıştır. Bu kadar küçük bir alanda farklı uluslara ait bu kadar çok savaş gemisinin bulunması başlı başına bir risktir. Ayrıca bu kadar çok savaş gemisinin Türkiye için çok ciddi öneme sahip olan bu sularda bulunması tercih edilecek bir durum değildir.

# Terörizm

# Libya

# 2010 yılı Aralık ayında bir seyyar satıcının Tunus hükümetini protesto etmek için kendini yakması ile alevlenen Arap Baharı bütün Kuzey Afrika ülkelerini şöyle veya böyle etkilemiştir.

# Bu etkinin en sert olduğu ülke kuşkusuz Libya olmuştur. Mumamer Kaddafi’nin totaliter rejimi yıkılmış ancak yerini alacak sağlıklı ve düzgün çalışan ve bütün Libya’yı kapsayan bir alternatif rejim henüz ortaya çıkmamıştır.

# Özellikle ülkenin 2011 yılında 1,6 milyon varili bulan günlük petrol üretiminin gelirinin hangi aşiretler ve gruplar arasında nasıl paylaştırılacağı konusundaki kavga devam etmektedir.

# Libya’nın içinde bulunduğu kaotik ortam ciddi güvenlik zafiyetlerine yol açtığı gibi bazı fırsatçı oluşumların ve terör örgütlerinin varlık göstermesine imkan sağlamaktadır.

# İŞİD Ekim 2014’de Libya’nın doğusunda bulunan Derna şehri kısmen işgal etmiş ve kontrolü altına almıştı. Başta Derne Mücahitler Meclis Şurası olmak üzere İŞİD’e karşı olan başka militan gruplar Derna’da ki İSİL güçleri ile çatışarak şehrin kontrolünü Temmuz 2015’te tekrar sağlamışlardır.

# Ancak İŞİD’in Libya’daki varlığı devam etmektedir. IŞİD, 8 Şubat 2015'te kontrol altına aldığı El-Nevfeliyye ve Sirte'deki Hevara bölgelerinde konuşlanmaktadır. Nevfeliyye bölgesi, ülkenin en büyük petrol limanına sahip Sidre'nın bitişiğinde bulunmaktadır.

# İŞİD’in 2016 yılı Ocak ayının başında Bingazi ile Misrata arasındaki stratejik Bin Cevad kasabasını ele geçirmiştir. Örgüt ayrıca Es Sider ve Ras Lanuf’da bulunan petrol tesislerine intihar saldırıları düzenlemiş ve 5 adet büyük petrol tankını ateşe vermiştir.

# İŞİD’in Libya’nın kıyı bölgelerindeki varlığı örgütün eylemlerini Akdeniz’e taşıyabileceği endişelerini doğurmaktadır. Örgütün şu ana kadar yaptığı saldırılar karada gerçekleşmiştir. Ancak örgütün El-Kaide’nin Yemen’de USS Cole destroyeri ve M/T Limburg tankerine karşı gerçekleştirdiği intihar saldırılarının benzerlerini Libya açıklarındaki gemilere karşı yapabilir. Bu olasılık Libya kıyıları ve açıklarındaki deniz ticaret yollarını riskli hale getirmektedir.

# Yemen

# Aden Körfezi’nin karşı kıyısındaki Yemen’de 2014 Mart ayından beri süre gelen iç savaş artık bu ülkeyi deniz haydutluğu ve korsanlıkla mücadele için eskisi gibi güvenli bir müttefik olmak çıkardı. Üstelik Yemen’in ulusal birliğinin bozulması ve kıyı bölgelerindeki denetimin yerel kabile veya fırsatçı çete ve/veya organizasyonların eline geçmesi potansiyel terör, deniz haydutluğu ve korsanlık riskini daha da arttırmıştır.

# El-Kaide’nin Yemen’deki varlığı 1990 yıllara kadar dayanmaktadır. Örgüt 2000 yılı Ekim ayında Amerikan Deniz Kuvvetlerine ait USS Cole destroyerine bir intihar saldırısı düzenlemiştir. Bu saldırı sonunda 17 denizci ölmüştür. Mürettebatının azimli çabaları sonucu gemi batmaktan kurtulmuştu. El-Kaide ABD’nin Afganistan’ı işgalinin yıldönümünün hemen öncesinde 2002 yılı Ekim ayında bu sefer Fransız Limburg tankerine bir intihar saldırısı daha düzenlemiştir. Saldırı sonucu yanan gemiden kaçmaya çalışan mürettebattan bir kişi boğularak can vermiştir.

# İŞİD’in de Yemen’de artık varlık göstermeye başladığına dair haberler vardır.

# Kızıldeniz’in hemen bitimindeki stratejik Babül Mendep Boğazı’nda günde yaklaşık 3,3 milyon varil ham petrolün geçtiği hesaplanmaktadır.

# Suudi Arabistan yönetimindeki Koalisyon güçleri Yemen’e denizden abluka uygulamakta ve İran’ın desteklediği Husi’lere yardım gitmesini engellemeye çalışmaktadır. Amerikan Deniz Kuvvetleri bu ambargoya bir iki kere destek vermişse de operasyonun asıl yükünü koalisyon savaş gemileri taşımaktadır. Bu ambargoya ABD ile İran arasında vekil savaşlardan denizde olanı olarak bakabiliriz.

# Aden Körfezinin iki yakasındaki Somali ve Yemen’in içinde bulunduğu istikrarsızlık yabancı savaş gemilerinin bölgede daha bir süre kalacağını göstermektedir.

# Sonuç

# 2016 yılında dünya denizler ve okyanuslarındaki sıcak noktalara değinmeye çalıştık. Bu sıcak noktalar farklı coğrafyalarda bulunsalar da hepsinin bazı ortak özellikleri var.

# Öncelikle doğal kaynak paylaşımı yüzünden oluşan sıcak noktalara bakacak olursak bu bölgelerde komşu ve karşı kıyıdaş ülkeler arasında kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlandırmasına ilişkin çok kesin ve bütün taraflarca kabul edilmiş antlaşmalar olmadığını görürüz. Güney Çin Denizi ve Doğu Akdeniz’de yaşanan denizlerde yaşanan sorunların temelinde bölgedeki sınırların net ve herkes tarafından kabul edilmiş bir şekilde belirlenmemiş olması yer almaktadır. Arktik Okyanusu için sınırların şu anda donmuş olduğunu söyleyebiliriz. Ancak Kuzey Kutbundaki buz tabakasının küçülmeye başlaması ile bu bölgedeki sınırlandırma ve daha önce kimsenin hâkimiyetinde olmayan bölgenin ele geçirilmesi için sıcak bir yarış başlayacaktır.

# Terörist faaliyetler ve korsanlık yüzünden oluşan sıcak noktalara baktığımızda bu noktaların oluşma nedeninin karadaki politik iradenin olmaması ve buna bağlı olarak o bölgede ciddi bir kamu otoritesi ve polis gücünün bulunmaması olduğunu görebiliriz. Yemen ve Libya’nın içinde bulunduğu iç savaş durumu fırsatçı organizasyonların bu durumu kendi hâkimiyetlerini kurmak için değerlendirmelerine yol açmaktadır. Endonezya ve Gine Körfezinde politik bütünlüğe sahip devlet(ler)in varlar ancak onların hukuk ve asayiş mekanizmalarının kusursuz olarak işlemesi denizlerdeki güvenliği olumsuz olarak etkilemektedir.

# Bütün bu sıcak noktaların varlığı Türkiye’nin denizlerdeki güvenliğini nasıl etkilemektedir?

# Türk bayraklı, yabancı bayraklı olup Türkler tarafından işletilen veya içinde Türk mürettebat bulunan gemiler deniz haydutluğu, korsanlık veya terörist bir saldırıya maruz kalabilirler. Türk devleti kendi için önemli deniz ticaret yollarını ve Türk gemilerini ve Türk denizcileri mümkün olan her yerde korumak zorundadır.

# Libya ve Yemen gibi yüzyıllardır Türkiye ile bağları olan ülkelerde her zaman Türk vatandaşları yaşayacaktır. Bu ülkelerdeki politik birliğin bozulması ve çatışmaların başlaması Türk vatandaşlarının hızla bu ülkelerden hatta gerekirse ateş altında tahliyelerini gerektirecektir. Bu tip tahliyeleri en hızlı ve en kolay yapmak ancak deniz kuvvetleriyle mümkün olabilir.

# Kuzey Buz Denizi ve Güney Çin Denizi gibi Türkiye’ye uzak coğrafyalardaki sıcak noktalar Türkiye’yi belki de düşündüğümüzden daha fazla ve doğrudan etkilemektedir.

# Bu iki sıcak noktada tarafları Türkiye’nin içinde bulunduğu Atlantik İttifakının üyeleri ile Türkiye’nin büyük komşusu Rusya ve Türkiye’nin önemli ticari partneri Çin oluşturmaktadır. Bu yüzden tarafların birbirlerine karşı yapacakları her türlü manevra Türkiye’yi etkileyecektir. Amerika Birleşik Devletleri’nin Çin’in denizlerdeki büyümesini kendince bir kaygı ile izlediği malumdur. ABD denizlerdeki egemen güç statüsünü Çin ve/veya Rusya’ya kaptırmaktan korkmaktadır. Bu yüzden dikkatini ve enerjisini Asya Pasifik havzasında yoğunlaştırmak istemektedir. Sayıca küçülmekte olan ABD deniz kuvvetleri için Asya Pasifik havzasında yoğunlaşmak demek, başka denizlerdeki varlıklarında azaltmaya gitmek anlamına gelecektir. ABD’nin denizlerde çekildiği bölgeler vakumda kalmayacaktır. Bu bölgelerdeki boşluğu mutlaka başka bir güç doldurmaya çalışacaktır. Tıpkı Doğu Akdeniz havzasında zayıflayan 6. Filonun etki alanını Rusya Federasyonunun doldurmaya çalışması gibi.

# Denizlerdeki bu yeni hegemonya savaşında Türkiye ya içinde bulunduğu askeri-politik ittifak sebebiyle ya da ticari veya coğrafi nedenlerle bir şekilde taraf olacaktır. Bu yüzden bu sıcak noktaların yakın ve düzgün takip edilmesi gerekmektedir.