Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze Aden Körfezi'nin jeopolitiği ve korsanlık faaliyetleri

Piracy activities and geopolitics of gulf of Aden from the Ottoman period to present

Tarık DEMİR¹

¹İstanbul Gedik Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, İstanbul, Türkiye

ORCID: 0000-0003-4428-2751

ÖZ

Tarihsel veriler incelendiğinde Aden Körfezi'nin stratejik su yolu/tıkanma noktası üzerinde bulunması hasebiyle çeşitli güçlerin egemenlik mücadelesine konu olduğu görülmektedir. Bu su yolunu denetimi altında bulunduran güçler ekonomik ve askeri güç kapasitesi bakımından rakiplerine nazaran daha avantajlı bir konum elde etmek suretiyle siyasi güç kapasitelerini artırmaya çalışmışlardır. Denizlerde yaşanan tedhiş faaliyeti olan korsanlık/deniz haydutluğu faaliyetleri, bölge üzerinde denetimi ele geçirmek isteyen güçler tarafından bölgede hükümlan olan güçlerin siyasi güç kapasitelerini etkisizleştirmek için kullanılmıştır. 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliğine giren Aden Körfezi ve çevresi önce coğrafi keşiflerin başlamasıyla birlikte Portekiz'in, 1869 senesinde Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte sırasıyla İngiltere başta olmak üzere Fransa ve İtalya'nın etki alanına girmeye başlamıştır. Bu dönemde Batılı güçlerin bölge üzerinde hâkimiyet kurma siyaseti ile korsanlık faaliyetlerinin ortaya çıkışı arasında bir paralellik gözlemlendiği ifade edilebilir. Günümüzde ise ABD ile Çin arasında yaşanan hegemonya mücadelesi çerçevesinde yeniden Aden Körfezi ve çevresinde belirmeye başlayan korsanlık faaliyetleri dikkatlerin yeniden bu stratejik su yoluna çevrilmesine sebebiyet vermiştir.

Anahtar Kelimeler: Aden Körfezi, Korsanlık, Tıkanma Noktası.

ABSTRACT

When historical data are analyzed, it is seen that because of the Gulf of Aden's strategic waterway/chokepoint, various forces are subject to sovereignty struggle. The forces that controlled this waterway tried to increase their political power capacity by gaining a more advantageous position in terms of economic and military power capacity compared to their rivals. Piracy/bandit activities, which are the seaside terror activities, have been used by the forces wishing to gain control over the region to neutralize the political power capacities of the sovereign forces in the region. The Gulf of Aden and its surroundings, which came under the sovereignty of the Ottoman Empire in the 16th and 17th centuries, began to enter the sphere of influence of Portugal and France and Italy, respectively, with the opening of the Suez Canal in Portugal in 1869 with the beginning of geographical discoveries. In this period, it can be said that a parallelism was observed between the Western powers' policy of dominating the region and the emergence of piracy activities. Today, within the framework of the hegemony struggle between the USA and China, piracy activities that started to appear again in the Gulf of Aden and its vicinity caused attention to be turned to this strategic waterway again.

Keywords: The Gulf of Aden, Piracy, Chokepoint.

Başvuru/Submitted: 31.03.2019 **Kabul/Accepted:** 08.05.2019

Sorumlu yazar/Corresponding author: Tarık DEMİR / tarikdemir80@yahoo.com

Atıf/Citation: Demir, T.(2019). Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze Aden Körfezi'nin jeopolitiği ve korsanlık faaliyetleri. B. Gonencgil, T. A. Ertek, I. Akova ve E. Elbasi (Ed.), 1st Istanbul International Geography Congress Proceedings Book (s. 1127-1138) içinde. İstanbul, Türkiye: Istanbul University Press.
<https://doi.org/10.26650/PB/PS12.2019.002.105>

1. GİRİŞ

Uluslararası ilişkiler tarihine bakıldığında 15. yüzyıldan itibaren Batılı sömürgeci güçlerin Orta Amerika kıstağı ve Avrasya bloğu temel olmak üzere iki stratejik bölgede nüfuz kurmak suretiyle dünya hegemonyasını tesis ettiklerine şahit olunmaktadır. Portekizlilerin coğrafi keşifleri başlattıkları dönemden ABD ile Çin arasında hegemonya mücadelesinin yaşandığı günümüze değin bahsedilen bu bölgelerin stratejik hüviyetinin değişmediği ifade edilebilir. Bir başka deyişle hegemonik güçler değişse de bu güçlerin coğrafya algısının değişmediği iddia edilebilir. Nitekim sömürgeci güçlerin Büyük Antiller ve Orta Amerika kıstağı eksen olmak üzere kuzey ve güney doğrultusunda ilerlemek suretiyle Kuzey ve Güney Amerika kıtalarına; buna karşın Avrupa ve Asya kıtalarından müteşekkil Avrasya bloğu eksen olmak üzere Afrika kıtasının da dahil olduğu Dünya Adası'na¹ hâkim olma teşebbüsüyle dünya hegemonyalarını tesis etme stratejisini (Bkz: Harita-1) izledikleri görülmektedir.

Harita-1: Stratejik Gelişim Bölgeleri

(Morris, 2014, s. 95)

Tarih boyunca “Aden Körfezi ve çevresi”² stratejik su yolu/tıkanma noktası (*chokepoints*)³ üzerinde bulunması hasebiyle çeşitli güçlerin egemenlik mücadelesine konu olmuştur. Bu su yolunu denetimi altında bulunduran güçler ekonomik ve askeri güç kapasitesi bakımından rakiplerine nazaran daha avantajlı bir konum elde etmek suretiyle siyasi güç kapasitelerini artırmaya çalışmışlardır. Tarihsel olgular değerlendirildiğinde bir nevi denizlerde yaşanan tedhiş faaliyeti olan korsanlık/deniz haydutluğu faaliyetleri⁴, bölge üzerinde denetimi ele geçirmek isteyen güçler tarafından bölgede hükümlan olan güçlerin siyasi güç kapasitelerini etkisizleştirmek için kullanılmıştır.

1 Dünya Adası kavramı ilk kez 1919 senesinde Halford Mackinder tarafından Avrasya bloğu ile Afrika kıtasını ifade etmek için ortaya atılmıştır. Jeopolitik ilminin terimleriyle ifade etmek gerekirse Merkezi Bölge (Kalpgâh/Heartland) olarak tesmiye edilen Avrasya bloğu, Dünya Adası'nın merkezini teşkil etmektedir (Nijman, 1994, s. 240).

2 Bir bütün olarak değerlendirildiğinde Aden Körfezi ve çevresi ibaresinden kasıt kuzeyden güneye doğru Kızıldeniz, Bab-el Mandeb Boğazı ve Hint Okyanusu'nda Aden Körfezi ile bu bölgeleri çevreleyen Afrika kıtasındaki Sudan, Eritre, Cibuti ve Somali ile Asya kıtasındaki (Arap Yarımadası) Suudi Arabistan, Yemen ve Umman bölgelerini kapsayan sahil şerididir.

3 Tıkanma noktası (*chokepoint*) ifadesi ilk kez 1986 senesinde Başkan Ronald Reagan tarafından Filipinler'deki Amerikan üssünün önemine ilişkin sorulan bir soruya verdiği cevapta ifade etmiştir. SSCB'nin bir çatışma esnasında kapatma tehdidinde bulunabileceği bir dizi boğaz ve kanaldan oluşan tıkanma noktalarının ABD ve Batı için yaşamsal deniz alanları (*vital sea lanes*) olduğunu vurgulamıştır. Amerikan Deniz Kuvvetleri dünya yüzeyinde 16 tıkanma noktasını (*world maritime chokepoints*) şu şekilde tayin etmiştir: Bunlar Amerika kıtasında Florida ve Küba arasındaki **Florida Boğazı**, **Panama Kanalı**, **Magellan Boğazı** ve **Alaska Körfezi**; Batı Pasifik'te **Kore Boğazı**; Pasifik ve Hint Okyanusları arasında Sulawesi ve Borneo arasındaki **Makassar Boğazı**, Java ve Sumatra arasında **Sunda Boğazı**, Malay Yarımadası ile Sunda arasında **Malakka Boğazı**; İran Körfezi'ne hakim nokta **Hürmüz Boğazı**; Kızıldeniz'e hakim nokta **Babülmendep Boğazı**; **Süveyş Kanalı**; **Ümit Burnu**; Akdeniz ile Atlantik arasında yer alan **Cebelitarık Boğazı**; Baltık Denizi'nde **Skagerrak** ve **Kattegat** boğazları; askeri terminolojide “**GUIK Boşluğu**” olarak adlandırılan ve Grönland, İzlanda ve Birleşik Krallık arasında yer alan geniş boğaz olarak sayılabilir (O'Sullivan, 1994, s. 41).

4 Uluslararası hukuk açısından korsanlık (*corsair*) ve deniz haydutluğu (*piracy, pirate*) kavramları unsurları ve sonuçları bakımından farklılık arz etmektedir. Şöyle ki; korsan, bağlı olduğu hükümdardan aldığı bir izinle düşman gemilerine saldırıp onları yağmalayan ve bu faaliyetin sonunda da hükümdara bir çeşit komisyon ödeyen bir girişimci konumundadır. Devlet eliyle icra edilen bu özel teşebbüs faaliyeti 1856 tarihli Paris Bildirgesi ile lağvedilmiştir (Öktem ve Kurtarıncı, 2011, s. 14). Paris Bildirgesi öncesi korsanlar da deniz savaşlarında savaşçı statüsünden istifade etmişlerdir. Korsanların böyle bir statüden istifade etme sebebi ise özel ticaret gemisi sahibi korsanların deniz haydudundan farklı olarak bağlı bulunduğu devletten savaş zamanında düşman ticaret gemilerini zapt etme izni almaları hususudur. Bir başka deyişle silahlı çatışma hukuku bakımından savaşan statüsündedirler (Hüseyin Pazarcı, 2000, s. 272). Ayrıca deniz haydutluğunun Paris Bildirgesi'nde önce de sonra da insanlığa karşı işlemiş bir suç sayıldığı ve Açık Denizler Konvansiyonu mucibince uluslararası hukukun her devlete bu fiili cezalandırma yetkisi verdiği ifade edilebilir (Toluner, 1979, s. 262). Bu noktada deniz haydutluğu fiilinin uluslararası hukukun amir hükümleri olan *jus cogens* kurallarına aykırılık teşkil ettiği görülmektedir.

Aden Körfezi ve çevresinde korsanlık faaliyetlerinin tarihi, başat güçlerin (*hegemonic powers*) ortaya çıkışlarının tarihiyle paralellik arz etmektedir. Tarihsel açıdan bakıldığında 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliğine giren Aden Körfezi ve çevresi önce coğrafi keşiflerin başlamasıyla birlikte Portekiz'in, 1869 senesinde Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte sırasıyla İngiltere başta olmak üzere Fransa ve İtalya'nın etki alanına girmeye başlamıştır. Bu dönemde korsanlık faaliyetlerinin öncelikle bölge üzerinde hükümlan konumunda bulunan Osmanlı İmparatorluğu'na karşı icra edildiği ve zikredilen Batılı güçlerin bölge üzerinde hâkimiyet kurma siyaseti ile korsanlık faaliyetlerinin ortaya çıkışı arasında bir paralellik gözlemlendiği ifade edilebilir (Gilbert ve Reynolds, 2016, s. 314-331)⁵.

Günümüzde ise Afrika Boynuzu da denilen Somali, Aden Körfezi ve çevresinde artan korsanlık faaliyetleri (Bkz: Harita-2) dikkatlerin yeniden bu stratejik su yoluna çevrilmesine sebebiyet vermiştir. XIX. yüzyıl sonlarından itibaren kontrol altına alınan ve kimi zaman "tarihin sisleri arasına gizlenen" korsanlık faaliyetleri yeniden uluslararası kamuoyunun gündemine oturmuştur. Bunda genel olarak dünya deniz nakliyatının %7,5'inin ve Avrupa'ya sevk edilen petrolün %30'unun bu bölgeden geçtiği düşünülürse, Aden ve çevresinin önemi göz önüne çıkmaktadır (Öktem ve Kurtarcan, 2011, s. 50). Ayrıca yeni başat güç olma yolunda ilerleyen Çin'in artan enerji ihtiyacı ve bu ülkenin ABD ile Afrika kıtasında giriştiği örtük savaş ile enerji kaynaklarının güvenli bir şekilde nakli ve İnci Şeridi Stratejisi bağlamında bu bölgenin Çin için stratejik noktalardan birini teşkil etmesi hususlarının tamamı göz önünde bulundurulur ise korsanlık faaliyetlerinin yeniden belirmesinin manidar olduğu ifade edilebilir. Görülebileceği gibi coğrafya ve bölgenin jeopolitiği değişmemiş; buna mukabil mücadelenin aktörleri değişmiştir.

Harita-2: Korsanlık Eylemlerinin Jeopolitik Yayılımı (Geopolicity, 2011)

5 On altıncı yüzyıl başlarında Portekiz'in Hint Okyanusu ve Kızıl Deniz bölgesinde varlık göstermesi ile birlikte I. Selim'in hükümdarlığında Osmanlılar dikkatlerini Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya çevirmiştir. Zira bu bölgelerin denetim altına alınması bir zaruret teşkil etmiştir. Bu minvalde 1516 yılında Osmanlılar Memlukler ile yaptıkları Mercidabık Savaşı ile Mısır'ı fethetmiştir. Osmanlılar sadece Mısır'ın aşağı Nil bölgesiyle ilgilenmemiştir. Hint Okyanusu'nda Portekizlilerin artan mevcudiyetinin, Osmanlı'nın okyanusun kazançlı ticaretine erişimine bir engel teşkil ettiğinin farkındaydı. 1530'ların sonlarında Vali Süleyman Paşa, Hint Okyanusu'ndaki Diu'dan Portekizlilerin uzaklaştırılması görevini almış ve bu görevde başarısız olmuştur. Bununla birlikte önemli bir ticaret merkezi konumundaki Aden'den uzaklaştırılmıştır. Aden'den sonra Nil yukarı kısmı olan Nubya ele geçirilmiştir. 1557 yılında ise Özdemir Paşa komutasındaki Osmanlı birlikleri bugün Eritre'de bulunan Massava'yı Portekizlilerin elinden almıştır. Böylece önemli tıkanma noktalarını teşkil eden Massava ve Aden alınması ile birlikte Kızıldeniz'de tam kontrol teşkil edilmiştir. Bununla birlikte Osmanlı devleti 17. yüzyılın başlarına kadar Hint Okyanusu'nun kontrolü için Portekizlilere meydan okuyamayacaktır (Gilbert ve Reynolds, a.g.e.)

2. SÖMÜRGEÇİ GÜÇLERİN ADEN KÖRFEZİ VE ÇEVRESİNE YERLEŞMELERİ

Portekizlilerin coğrafi keşifleri başlatıp 16. yüzyıldan itibaren Hindistan deniz ticaret yolu (Bkz: Harita-3) üzerinde hegemonya kurma teşebbüsü ile birlikte Batı Hint Okyanusu bölgesinde yer alan Aden ve Basra körfezlerinin jeopolitik ve jeostratejik öneminin arttığı gözlemlenmektedir. Bir başka deyişle denizlerdeki sıklet merkezinin artık Orta Deniz olarak da tesmiye edilen Akdeniz'den okyanuslara doğru kayması ile birlikte Uzakdoğu'ya giden stratejik su yollarının denetim altına alınması dönemin büyük güçlerinin temel siyaseti olmuştur. Bu minvalde Mısır'ı elinde bulunduran Memluk Sultanı Kansu Gavri uzun zamandan beri düşmanları olan Osmanlı İmparatoru Yavuz Sultan Selim'den Portekizlilerin bu coğrafyadaki faaliyetlerini engellemek için yardım talebinde bile bulunmuştur. Bu yardım talebinin ardındaki itici gücün Memluklerin Uzakdoğu ticaretinden elde ettikleri gümrük gelirleri ile transit geçiş üzerindeki gelir tekellerinin kaybolması tehdidi olduğu ifade edilebilir (Brummett, 2009, s. 159)⁶.

1505 tarihinden sonra Portekiz'in Aden Körfezi'nden Japonya'ya kadar olan bölgede etkili olmaya başladığı görülmektedir. Hindistan'ın ilk genel valiliğini yapacak olan Afonso Albuquerque tarafından ilk olarak Basra (İran) Körfezi'nin girişinde Hint Okyanusu'nda anahtar konumda bulunan Hürmüz ve Sokotra adalarındaki Müslüman unsurların müstahkem mevkillere saldırılar düzenlenmeye başlanmış ve bu adalar ele geçirilmiştir (Bourdon, 2015, s. 47). İkinci olarak da Kızıldeniz'in fiziki ve coğrafi özellikleri gözönünde bulundurulmak suretiyle stratejik noktalardan birini teşkil eden Aden'in ele geçirilmesi ve müstahkem bir kale inşa edilmesi bir zaruret olarak temayüz etmiştir (Costa ve Rodrigues, 2017, s. 239). Nitekim Hindistan'daki ticaret merkezleri ele geçirilince, Memluk filosunu ezmiş olan Albuquerque Mısır'ı ele geçirmek için Aden Körfezi'nden saldırılar başlatacaktır (Ferro, 2017, s. 63).

Böylece Hindistan ticaretini engellemek ve bu ticaretin yönünü Ümit Burnu güzergâhına taşımak amacıyla Hint Okyanusu'nda seyrüsefer yapan Müslüman unsurlara sistemli şekilde saldırılarda bulunulmaya başlanmıştır. Bu minvalde Portekizlilerce kısa süre içerisinde Hindistan'ın batı kıyılarındaki, Afrika'nın doğu kıyılarındaki ve Basra Körfezi'ndeki bazı stratejik noktalar ele geçirilmek suretiyle müstahkem kaleler inşa edilmiştir. Portekizliler tarafından 1515 senesinde ikinci kez ele geçirilecek olan Basra Körfezi'nin girişini denetimi altında tutan Hürmüz Adası bu stratejik noktalardan birini teşkil etmiştir. Böylece Portekizlilerce bu hat üzerinde seyrüsefer yapan Müslüman unsurların faaliyetlerine darbe indirilmeye başlanmıştır. Bununla birlikte Osmanlı İmparatorluğu tarafından 1517 senesinde Mısır'ın ele geçirilip 1538 senesinde de Aden'e hâkim olunmasıyla birlikte Aden Körfezi hattında Portekizlilerin tutunmaları mümkün olamamıştır (Özür, 2015, s. 218).

Yukarıda da ifade edildiği gibi 1517 senesinde Ridaniye Savaşı'nın neticesinde Memluk Devleti'nin ortadan kaldırılması suretiyle Mısır'a sahip olan Osmanlı İmparatorluğu Kızıldeniz sahillerindeki topraklara hâkim olmaya başlamıştır. Mısır'ın fethi ile birlikte Böylece Basra Körfezi ile birlikte Doğu ticaretinin en stratejik yollarından birini teşkil eden Kızıldeniz yolunun denetiminde önemli bir gelişme yaşanmıştır. Hindistan'dan ve diğer yönlerden gelen doğu ticaretinin önemini ve sağladığı faydaları gören Osmanlı İmparatorluğu bu güzergâh üzerinde cereyan eden ticareti denetimi altına alma gayreti içerisine girmiştir. Bu minvalde Akdeniz ile Hindistan arasındaki emniyetin tesis edilmesine çaba harcanmıştır (Orhonlu, 1996, s. 1-5)⁷.

6 Nitekim 1513'de Portekiz amirali Albuquerque idaresindeki bir donanma Kızıldeniz'e girmiş ancak bu sefer başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 1515'te Memluk Sultanı Kansu Gavri'nin donattığı donanma ile Batı Hint sahillerindeki Müslüman devletçiklerin daveti üzerine Hindistan'daki Portekiz hakimiyetine son vermek gayesiyle Selman Reis ve Hüseyin Bey'in komutanlıklarında tertip edilen deniz seferi başarısızlıkla neticelenmiştir (Orhonlu, 1996, s. 5-6).

7 I. Selim'in Mısır'ın fethinden sonra Portekizlilerin varlığından ötürü Süveyş'te bir donanma inşasını emrettiği görülmektedir. Yapılacak bu donanmanın Hindistan'a gideceğini ancak I. Selim'in vefatının buna engel olduğu ifade edilmektedir (a.g.e., s. 6).

Harita-3: 16. ve 17. Yüzyıllarda Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi (Newitt, 2009, s. 68)

Aden'e yönelik ilk girişimin Selman Reis ve Hüseyin Bey'in komutasında 1516 senesinde gerçekleştirildiği ve bu girişimin Portekizlilerin mukavemeti karşısında başarısızlıkla neticelandığı görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu Aden'i Hadım Süleyman Paşa komutasında 1538 senesinde ele geçirmeye muvaffak olmuştur. Aden'in alınmasından sonra Süleyman Paşa Hindistan sahillerine ulaşmıştır. Hindistan için çıkılan bir sefer yolunda Aden gibi stratejik konuma sahip bulunan bir yerin ele geçirilmesi Osmanlılar açısından son derece önemliydi. Zira anılan tarihten itibaren Hint Okyanusu'ndaki faaliyetler için bir gözlem merkezi haline gelmiştir (Akalin, s. 358-359).

Osmanlı İmparatorluğu'nun denizötesi sınırlarını belirleyen temel etkenin sahip olduğu donanma gücü olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Bu minvalde Aden'in ele geçirilmesinde Osmanlı İmparatorluğu'na aslen bir korsan olarak hizmet etmiş olan Selman Reis'in katkılarından bahsedilmesi işlevsel olacaktır. Selman Reis, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki faaliyetlerinde önceleri bir korsan olarak hizmet etmiştir. Süveyş'te Osmanlı İmparatorluğu'nun hizmetine girmeden önce de Memluk donanmasının oluşumunda çalışmıştır. Cidde'de ve Kızıldeniz'de stratejik bir konumda bulunan Kamran Adası'nda kaleler yaptırıp tahkim ettirip Yemen kıyılarını güvenliğini temin etme yoluna girmiştir. Selman Reis'in Osmanlı tarihi için önemi kendisinin Kızıldeniz ve Hint Okyanusu çevrelerine ilişkin Portekizlilerin faaliyetleri ile ilgili olarak hazırlamış olduğu raporda yatmaktadır (Özbaran, 2013, s. 33-45).

Bu noktada Osmanlı İmparatorluğu için Mısır'ın fethedilmesinin sebebi olarak Portekizlilerin Hint Okyanusu'ndaki ve Kızıldeniz'deki varlıklarından ve ticaret yolları üzerinde hakimiyet kurmak istemelerinden duyulan rahatsızlık gösterilmektedir. Bu minvalde Osmanlı İmparatorluğu'nun Aden'i almaya zorlayan asıl nedenin Portekizlilerin Kızıldeniz'deki adalara, Arap Yarımadası kıyıları ve Hindistan'a saldırması gösterilmektedir. Nitekim Mısır'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun hakimiyetine girmesinden sonra baharatın kaynağına ulaşp eski yolları kesen ve ticareti uzak denizlere yönelten Portekizlilere karşı mücadeleye girilmiştir (Akalin, s. 358). Esasen I. Selim zamanında Irak'ın fethi ile Basra Körfezi'ne ulaşıldığı ve Hindistan'dan gelen yardım talebi üzerine Süveyş donanmasının oluşturulduğu görülmektedir. Bunun sonucunda Mısır Valisi Hadım Süleyman Paşa'nın komutasındaki Osmanlı donanması Kızıldeniz'in kapısı olan Aden'i ele geçirmiştir. Aden'in fethi Mısır, Hicaz, Yemen ve Habeşistan'ın güvenliğinin sağlanması açısından önem arz etmiştir. Neticede Osmanlı İmparatorluğu ile Portekizliler arasında bir dizi deniz savaşı hasıl olmuş ancak Portekizlilerin Hint Okyanusu'ndaki varlığına engel olamamıştır (Hazar, s. 121).

Bununla birlikte Selman Reis'in 1525 tarihli zikredilen raporundan Osmanlı yöneticilerinin ticaret yollarının önemini yeterince takdir edemedikleri, Portekizlilerin keşif siyasetini takip edemedikleri anlaşılmaktadır. Nitekim Selman Reis'in Portekiz keşiflerinin bölgedeki Osmanlı çıkarlarına zarar verme potansiyeli taşıdığı bilincinde olduğu anlaşılmaktadır. Zira Portekizli gemicilerin Doğu Akdeniz yoluyla gitmesi gereken emtiayı engellediklerinin ve rotayı değiştirmek istediklerinin farkındaydı (Özbaran, 2004, s. 36). Dolayısıyla bu ve buna benzer raporlar incelendiğinde okyanus yönündeki girişimlerin bilimsel verilere dayalı, istikrarlı ve denizcilik hünelerinden ilham alan girişimlerden ziyade Osmanlı İmparatorluğu'nun bilinçsiz ve düzensiz siyasetinin dürtüleriyle icra edildiği sonucuna varılabilir (Özbaran, 2013, s. 39).

Bu noktada Osmanlı tarihinde korsanlık faaliyetinin doğasına kısaca değinmek de işlevsel olacaktır. Şöyle ki; Osmanlı İmparatorluğu'nun donanmasının güçlü bir şekilde önceleri Akdeniz'de daha sonra Hint Okyanusu'nda görülmesiyle birlikte korsanların devlet donanmasına iltihak etmişler ve böylece güçlerini birleştirmişlerdir. Aslında birer korsan olan Selman Reis gibi denizciler zamanla devlet hizmetinde resmi faaliyetlerde bulunmuşlardır. Osmanlı donanmasının sefere çıktığı senelerde donanmanın emrinde hareket eden korsanlar diğer zamanlarda bağımsız bir şekilde hareket etmişlerdir (Bostan, 2009, s. 21).

Aden Körfezi ve çevresi özellikle körfezin Afrika tarafında Habeşistan bölgesi Hindistan ticaretindeki öneminden ötürü stratejik önemi haizdir. Bundan dolayı Osmanlı İmparatorluğu 1554-1560 yılları arasında Habeşistan'a seferler düzenleyerek Portekizlilerle mücadeleye devam etmiş ve neticede bu bölgeyi ele geçirmiştir. Özdemir Paşa komutasındaki Osmanlı kuvvetlerinin Doğu Afrika'daki harekâtları neticesinde 1555 yılında bugünkü Sudan kıyılarını, Somali, Eritre ve Etiyopya'yı kapsayan Habeş Eyaleti kurulmuştur (Hazar, s. 122). Bir başka deyişle 1555 yılında Kızıldeniz'in batı sahilinde Sevâkin Adası merkezli Habeş Eyaleti'nin kurulmasıyla Aden Körfezi'nin her iki yakasının da kontrolü sağlanmıştır (Kavas, s. 579).

3. BÜYÜK GÜÇLERİN ADEN KÖRFEZİ'NDEKİ MÜCADELELERİ

19. ve 20. yüzyıllarda İngiltere, Fransa ve İtalya'nın Aden Körfezi ve çevresine yerleşimlerinin tarihi hem bölgenin hâkimi Osmanlı Devleti'ne karşı hem de birbirlerine karşı yürüttükleri emperyal mücadelenin (Bkz: Harita-4) tarihidir⁸. Özellikle 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Aden Körfezi ve çevresi için verilen mücadele esasen "Afrika için Çarpışma" adı verilen mücadelenin mikro boyutunu teşkil etmiş ve bölge üzerinde cereyan eden mücadelenin asli taraflarını İngiltere, Fransa ve İtalya oluşturmuştur (Roberts, 2015, s. 524)⁹.

İngiltere, bölge üzerindeki stratejisini Asya'da Arap Yarımadası'nın güneyi Yemen bölgesi ile Afrika kıtasında Afrika Boynuzu'nda Somali¹⁰ bölgesi olmak üzere iki bölge üzerinden gerçekleştirmiştir. İngiltere öncelikle Hindistan yolunu güvenli ve açık tutma stratejisi gereği Asya kıtasında Arap Yarımadası kıyılarında 1839'da Babülmendep Boğazı'nda stratejik bir nokta olan Aden'i ilhak etmek suretiyle burada bir deniz üssü kurmuştur (Choueiri, 2011, s. 296-297). Esasen Aden bölgesinin İngiltere için ilk sıçrama noktasını teşkil ettiği ifade edilebilir. Daha önceleri Osmanlı Devleti'nin Yemen Vilayeti topraklarına dahil olan bu stratejik nokta, İngiliz protektorasına dönüşmesiyle birlikte Aden Körfezi'nin Osmanlı egemenliğinde bulunan Arap Yarımadası'ndaki topraklarını tehdit etmesi açısından önemli gelişmelere sebebiyet vermiştir.

8 Afrika kıtası yönelik bu emperyal mücadeleye bakılırsa şunlar ifade edilebilir: Sömürgeciliğin altın çağını teşkil eden 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa dışı ülkeler sınır düzenlemelerini etkileyen en önemli gelişmenin coğrafyanın büyük devletlerin kolonyal çıkarlarıyla irtibatlandırıldığı "kolonyal coğrafya" akımı olmuştur. Kolonyal coğrafyanın hayat bulduğu en verimli araziye özellikle Afrika coğrafyası teşkil etmiştir. Böylelikle coğrafya ilmiyle uğraşanların teşvik ve öncülüğünde Afrika kıtasının ekonomik kaynaklarının istismar edilmesine başlanacaktır. Bu minvalde sırasıyla ülkeler haritalama, ekonomik, istismar, askeri müdahaleler ve sınıf ya da ırklara dayalı stratejiler uygulamaya sokulacaktır. Afrika'nın kaynaklarının ele geçirilmesi için Batılı devletler tarafından resmi ya da özel kurumların desteğinde coğrafya toplulukları oluşturulacaktır. Avrupalı seyyahların raporlarından hareketle Afrika'nın zenginliğine dair bir "Afrika rüyası" teşekkül edecektir. Özellikle de 1884-85 tarihli Berlin Kongresi'nde 14 kolonyal güç tarafından ortak amaç olarak tespit edilen Afrika kıtasına ticari giriş konusunda diplomatik kurallar tesis edilecek ve birkaç yıl içinde kıtanın tamamen paylaşılmasına (scramble for Africa) başlanacaktır (Stone, s. 57).

9 Tali olarak İspanya ve Rusya'nın da bölgeye yönelik ilgisinin olduğu gözlemlenmektedir. Örneğin İspanya devleti Filipinler'e giden İspanya gemilerine kömür deposu tesisi için Eritre'nin Assab bölgesini işgal etmiş ve bu durum İtalya ile arasında gerilime sebebiyet vermiştir (*Başbakanlık Osmanlı Arşivi*, Fon Kodu: Y. A. HUS., Dosya No: 206, Gömlek No: 54). 20. yüzyılın hemen başlarında Rusya devleti de bölgeye savaş gemilerini göndermeye başlamıştır. Rus savaş gemilerinin burada "temdid-i ikamet eylemesi" bu ilgiye işaret etmektedir. Bu gelişmeler İngiltere'yi Aden ve çevresine asker çıkarmasına sebebiyet vermiştir (*Başbakanlık Osmanlı Arşivi*, Fon Kodu: BEO, Dosya No: 2507, Gömlek No: 188018 ve *Başbakanlık Osmanlı Arşivi*, Fon Kodu: DH. MKT., Dosya No: 631, Gömlek No: 65). Esasen Rusya Aden Körfezi ve çevresine Soğuk Savaş Savaş döneminde yerleşme imkânı bulabilecektir. SSCB Güney Yemen topraklarında bulunan Aden'e 1970'li yıllarla birlikte Hint Okyanusu'ndaki pozisyonu tahkim etmek amacıyla yerleşecektir (Victor, 2006, s. 59). Günümüzde ise Rusya Federasyonu korsanlık faaliyetleri neticesinde giderek önemi artan Aden Körfezi bölgesinde Cibuti'de bir üs elde etmek istemektedir. Deniz güvenliğinin tesisi amacıyla ABD, Fransa, Japonya ve Çin'in Cibuti topraklarında üsleri bulunmaktadır (<http://www.english.rfi.fr/africa/20150511-historic-chinese-military-base-open-horn-africa>).

10 19. Yüzyıl boyunca tarihi Somali toprakları beş farklı bölgeye ayrılmıştır. Bunlar Kızıldeniz'in güney girişine hâkim olan ve gemiler için bir kömür istasyonu işlevi gören Fransız Somalisi (bugünkü Cibuti); İngiltere'nin Aden'deki garnizonu için ehemmiyet arz eden ve Somali'nin kuzeyini oluşturan İngiliz Somalisi; başkenti Mogadişu olan ve Somali topraklarının doğu ve güneydoğusunu oluşturan İtalyan Somalisi; en güneyde İngiliz dominyonu Kenya sınırları içerisinde alınan en güney Somali toprakları ile İmparator Menelik tarafından Etiyopya sınırları içerisinde alınan ve Ogaden Platosunu oluşturan batı Somali topraklarıdır. Günümüz Somalisi bu İngiliz ve İtalyan Somalisi topraklarının birleşmesinden oluşmuştur (Meredith, 2011, s. 464-465).

Harita-4: Afrika Kıtası'nda Sömürge Paylaşımı (Roberts, 2015, s. 524)¹¹

Afrika kıtasında ise İngiltere 1878 tarihli Berlin Antlaşması ile 1882'de Mısır'a yerleştikten sonra kuzey-güney istikametinde ilerleyerek Sudan'ı ve Somali'yi ele geçirmek istemiştir. Buna mukabil Fransa da 1880'lerden itibaren batı-doğu istikametinde Senegal'den Sahra boyunca doğuya doğru ilerlemeye başlamıştır. Fransa, 1896'da Sudan girmiş ve Fransa'nın bu politikası İngiltere'de rahatsızlık uyandırmıştır. İngiltere'de rahatsızlık uyandıran bir diğer gelişme ise Almanya'nın bölgede nüfuz kurmak istemesi ve bu ülkenin Rusya ile yakınlaşma içerisine girmesidir (Uçarol, 2008, s. 336-337). İtalya ise 1885'de Kızıldeniz sahilindeki Masavva'yı (Eritre) ele geçirmiş ve burada Eritre kolonisini kurmuştur. İtalya ardından Somali'ye girmiş ve 1896'da Habeşistan'da (Etiyopya) nüfuz kurmak istemiş; ancak burada başarılı olamamıştır (Armaoğlu, 2007, s. 450). Bununla birlikte İtalya ve Almanya'nın bölgede söz sahibi olmak istemesi İngiltere'yi ve Fransa'yı birbirlerine karşı daha mutedil davranmaya sevk etmiştir. Bu bağlamda İngiltere ve Fransa 1898'de ve 1899'da imzaladıkları iki paylaşım anlaşması ile uzlaşi yoluna gitmişlerdir.

Osmanlı Devleti'nin burada egemenliğini kaybetmesiyle birlikte bölge istikrarsız bir yapıya doğru yönelmiş ve bu istikrarsız yapı da korsanlık faaliyetlerinin mevcudiyetinde asıl etken olmuştur. Nitekim korsanlık faaliyetleri öyle bir boyuta ulaşmıştır ki bir İngiliz savaş gemisinin bile Yemen sahillerinde korsanlık faaliyetinde bulunduğu için yakalandığı ve zanlıların Hudeyde bidayet mahkemesinde muhakeme edildiği bildirilmiştir (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Fon Kodu: Y. PRK.UM., Dosya No: 64, Gömlek No: 46).

II. Dünya Savaşı sonrası bir Batılı güç olarak İngiltere dünya üzerindeki hegemonik gücünü kaybetmesiyle birlikte Süveyş ve Aden bölgesinden güçlerini çekmek zorunda kalmış ve ABD bölge üzerinde ortaya çıkan güç boşluğunun (*power vacuum*) SSCB tarafından ikame edilmesini engellemek amacıyla eski hegemon güç İngiltere'nin yerini almıştır (Sempa, 2002, s. 55). Soğuk Savaş döneminin

¹¹ Haritaya bakıldığında Afrika Boynuzu bölgesinin siyasi sınırları esasen İngiltere, Fransa ve İtalya başta olmak üzere üç ülke tarafından şekillendirildiği görülebilir. Mısır ve Sudan İngiltere'nin egemenliğinde iken; Somali coğrafyasının İngiliz, İtalyan ve Fransız Somalisi (Cibuti) olmak üzere üçe bölündüğü görülebilir. Kızıldeniz boyunca uzanan Eritre ise İtalyan hâkimiyetindedir. Etiyopya (Habeşistan) ise bağımsızlığını koruyabilen ender ülkelerden birini teşkil etmiştir.

iki kutuplu sisteminde blok liderleri ABD ve SSCB doğrudan karşılaşmak yerine vekâlet savaşları (*proxy wars*) adı verilen dolaylı savaş yöntemini seçerek Aden Körfezi'nin her iki yakasında kendilerine müzahir devletleri silahlandırarak çatıştırmışlardır. Bu minvalde SSCB Brejnev Doktrini¹² ile ABD ise Ulusal Güvenlik Danışmanı Zbigniew Brzezinski'nin görüşleri ile şekillendirilen Carter Doktrini¹³ ile bölgeyi şekillendirme stratejisi izlemiştir.

4. ABD-ÇİN HEGEMONYA MÜCADELESİNDE ADEN KÖRFEZİ'NİN ÖNEMİ

Aden Körfezi ve çevresinin günümüzde de ABD-Çin hegemonya mücadelesi bağlamında Avrasya bloğu ve Afrika kıtalarından müteşkil Dünya Adası üzerindeki kontrolün ele geçirilmesinde kilit bir rol üstlendiği görülmektedir. Bu minvalde Avrasya bloğundaki gelişmelerin genel olarak Afrika kıtası özel olarak ise Aden Körfezi ve çevresindeki gelişmelerle eşyanın tabiatı gereği stratejik bir ilişki içerisinde olduğu ifade edilebilir. Avrasya bloğunda yaşanan en önemli gelişmenin ise tarihi İpek Yolu'nun yeniden işlevsel kılındığı ve Çin'in dünya hegemonyasının tesisinde stratejik bir hüviyete sahip olan Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin¹⁴ (One Belt One Road) olduğu görülmektedir.

Zikredilen bu proje temel olarak karasal, denizel ve polar olmak üzere üç ana stratejik yoldan (Bkz: Harita-5) oluşmaktadır. Bu minvalde karasal İpek Yolu projesi ile Çin'in batısı ile Orta Asya ve Avrupa birbirine bağlanacak; denizel İpek Yolu projesi ile güneybatı Çin'in Hint Okyanusu üzerinden bağlanması sağlanacak ve son olarak polar İpek Yolu projesi ile Malakka Boğazı'ndaki güvenlik kaygılarını bertaraf etmek suretiyle Kuzey Buz Denizi üzerinden Rus petrolünün daha güvenli bir şekilde Çin'in doğusuna ulaştırılması sağlanacaktır (<http://www.geopolitika.hu/en/2018/08/22/polar-silk-road/>).

Harita-5: Karasal, Denizel ve Polar İpek Yolları

(<http://www.geopolitika.hu/en/2018/08/22/polar-silk-road/>)

12 SSCB lideri Leonid Brejnev tarafından uygulamaya konulan doktrindir. Doktrinin ana argümanı bir sosyalist ülkenin iç gelişmeleri bütün sosyalist ülkeleri ilgilendirmektedir. Bu minvalde sosyalist bir ülkenin egemenliği dünya sosyalizminin çıkarlarına aykırı olamaz. Böyle bir durum hasıl olduğunda sosyalist ülkeler topluluğu adına yapılacak bir müdahalenin yerinde olacaktır (Faruk Sönmezoğlu, *Uluslararası İlişkiler Sözlüğü*, Der Yayınları, İstanbul, ss. 113-114). SSCB, "sınırsız devrime" (*revolution without frontiers*) etkin desteğini ilan etmesiyle birlikte Aden Körfezi'nde sosyalist bir yönetime sahip olan Etiyopya'ya ayrılıkçı Eritre unsurları sebebiyle destek olmuştur (Patrick O'Sullivan, "Brezhnev Doctrine", Patrick O'Sullivan & John O'Loughlin (ed.), *Dictionary of Geopolitics*, Greenwood Press, Londra, p. 29).

13 Petrol sevkiyatı bakımından stratejik bir su yolu (cokoepoint/tıkanma noktası) olan Basra Körfezi'nin tıkanmasına yönelik olarak SSCB tarafından icra edilecek bir girişime müdahale edileceği anlayışına dayalı olan Carter Doktrini'nin temellerini Zbigniew Brzezinski'nin görüşlerini teşkil etmektedir. Brzezinski, kriz yayı (*arc of crisis*) olarak nitelediği Aden Körfezi çevresinde Etiyopya ve Somali'nin de içinde bulunduğu Pakistan'dan Ortadoğu bölgesine kadar olan kuşağın SSCB-ABD ilişkilerinde ehemmiyetli bir rol oynadığını ifade etmiştir. Öyle ki 1979'daki Staretejik Silahların İndirilmesi Görüşmeleri'nin (SALT-II) ikincisinin başarısızlığa uğramasında Ogaden bölgesinden kaynaklı Etiyopya-Somali çatışmasını göstermiş ve bu savaşın yumuşama döneminin sonunu (demise of détente) getirdiğini ifade etmiştir (Nijman, 1994, s. 32).

14 Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin Halford Mackinder'in Kara Hakimiyet Teorisi ile Alfred T. Mahan'ın Deniz Hakimiyet Teorisi'nin jeopolitik fikri öncüllerini bünyesinde ihtiva ettiği ifade edilebilir. Şöyle ki: Mackinder "Doğu Avrupa'ya hâkim olan Avrasya'ya, Avrasya'ya hâkim olan Dünya Adası'na, Dünya Adası'na hâkim olanın ise Dünya'ya hakim olacağını" ifade etmiştir. Mevcut gelişmeler gözönünde bulundurulduğunda ise "Orta Asya'ya hâkim olan Avrasya'ya, Avrasya'ya hâkim olan Dünya Adası'na, Dünya Adası'na hâkim olanın ise Dünya'ya hakim olacağı" çıkarsamasında bulunulabilir. Bir başka deyişle Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin karasal İpek Yolu bölümünün Kara Hakimiyet Teorisi'nin vazettiği görüşlerin hayata geçirilmesi stratejisi iken; bu projenin denizel ve polar İpek Yolu bölümlerinin ise Alfred T. Mahan'ın "denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olur" önermesiyle hayat bulan Deniz Hakimiyet Teorisi'nin vazettiği görüşlerin hayata geçirilmesi stratejisi olduğu ifade edilebilir. Sonuç olarak bu proje jeopolitik teoriler çerçevesinde sentetik ve melez bir hüviyete sahip olduğu iddia edilebilir.

Zikredilen bu stratejik yollardan denizel İpek Yolu'nun Aden Körfezi ve çevresiyle daha doğrudan bir ilişkiye sahip olduğu ifade edilebilir. Denizel İpek Yolu'nun önemi Çin'in geniş ölçekte Pasifik ve Hint okyanuslarına (Bkz: Harita-6) hâkim olabilmek için Güney Çin Denizi'nden geçen rotaları denetimi altına almak istemesinde yatmaktadır. Böylece hem mamul malların pazarlara dağıtımını hem de üretim için gerekli petrol ve doğalgaz gibi hidrokarbon kaynaklarının daha güvenli bir şekilde Çin'e ulaşabilmesi mümkün olabilecektir. Bu bağlam denizel İpek Yolu'nun güvenliğinin sağlanabilmesi için Çin, İnci Şeridi Stratejisi hayata geçirmiş ve Burma, Sri Lanka, Bangladeş ve Pakistan'da derin su limanlarına yatırım yapmak suretiyle Güney Çin Denizi'nde etkinliğini artırma stratejisi izlemiştir (Marshall, 2018, s. 72-73).

Soğuk Savaş'ın bitmesiyle birlikte Çin için Afrika'nın son derece önemli bir bölge haline geldiği ifade edilebilir. Çin'in bu bölgede izlediği stratejinin Batı ile rekabet etmek ve kazan-kazan mantığı üzerine kurulu olduğu görülmektedir (Ermağan ve Fidan, 2014, s. 61). Çin, genel olarak alt-yapı yatırımlarına karşılık petrol ihtiyacının üçte biri ile birçok değerli maden ithalatını Afrika'dan temin etmektedir. Örneğin Çin Ulusal Petrol Kurumu Afrika genelinde birçok ülkede yatırım yapmaktadır. Dolayısıyla Çin ile Afrika ülkeleri arasında gerçekleştirilen bu ticarete Hint Okyanusu'nun batı kısmında bulunan ve stratejik su yollarından birini teşkil eden Aden Körfezi ve çevresinin denetimi Çin için hayatiyet arz etmektedir (Marshall, a.g.e., 148.149).

Tüm bu nedenlerden ötürü günümüzde Çin ile Afrika ülkeleri ile olan ilişkileri gelişme göstermektedir. Çin, bir yandan Afrika ülkelerine yardımını artırırken diğer yandan kıtadan değerli maden ve hammadde ithalatı gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla Çin ile Afrika ülkeleri arasında stratejik bir ortaklığın varlığından bahsedilebilir (Sevim, 2015, s. 99). 2006 tarihli Çin Afrika Siyaset Belgesi'nde (China's African Policy Paper) de ifade edildiği gibi siyasal eşitlik, karşılıklı güven, ekonomik anlamda kazan-kazan şeklindeki işbirliği ve kültürel değişim Çin ile Afrika ülkeleri arasında ihdas edilen yeni bir stratejik ortaklığın esaslarını teşkil edecektir (Qingmin, 2010, s. 116-117).

Harita-6: Indo-Pasifik Bölgesi

(<http://www.geopolitika.hu/en/2018/10/11/the-quadrilateral-security-dialogue-quad/>)

Aden Körfezi ve çevresi Süveyş Kanalı, Kızıldeniz ve Babülmendep Boğazı ile birlikte düşünüldüğünde tıkanma noktaları olarak da adlandırılan stratejik deniz ulaşım hatlarından (Bkz: Harita-7) birini teşkil etmektedir. Aden Körfezi'ndeki stratejik noktalardan bir diğeri de Cibuti Limanı'dır. Kızıldeniz'in Aden Körfezi'ne açıldığı coğrafyadaki stratejik konumu ile Cibuti Limanı, Akdeniz-Arap Yarımadası-Afrika Boynuzu-Uzak Doğu hattını birbirine bağlayan dünyanın en hayati nakliye güzergâhlarından birini teşkil etmektedir. Bu haliyle Aden Körfezi Cibuti, Somali ve Yemen'in denetiminde olup yılda 32 bin gemi geçmektedir. Bu haliyle petrol taşımacılığının %12'den fazlası bu hattan yapılmaktadır. Aden Körfezi'nin istikrarlı olması Çin açısından hayati öneme sahip olduğu ifade edilebilir. Zira Çin, Afrika'dan elde ettiği petrol ve doğal gazı Aden Körfezi üzerinden kendi anakarasına taşımaktadır (Boztaş, 2017, s. 297-298). Çin, ulaşım güvenliğini sağlamak amacıyla ilk denizasırsı askeri üssünü Cibuti'de kurmuştur. Bu haliyle denizel İpek Yolu'nun güvenliği de temin edilmiş olmaktadır (<https://thediplomat.com/2019/03/china-in-djibouti-the-power-of-ports/> Erişim Tarihi: 03.06.2019).

Harita-7: Tıkanma Noktaları/Stratejik Deniz Ulaşım Hatları (Rodrigue, 2004, s. 364)

Çin'in Afrika'da ekonomik, askeri ve siyasi açıdan etkisini artırdığı 2005-2011 yılları arasındaki döneme bakıldığında, Aden Körfezi ve çevresindeki bölgede cereyan eden korsan saldırılarının da arttığına tanık olunmaktadır (Geopolicity, 2011). Günümüzde de her ne kadar korsanlık olaylarının sayısında alınan güvenlik önlemlerinden ötürü azalma yaşanmakla birlikte tehdit devam etmektedir. Nitekim Uluslararası Ticaret Odası'nın güncel verilerine göre Kızıldeniz-Babülmendep-Aden Körfezi hattı boyunca Somali¹⁵, Yemen¹⁶ ve Umman¹⁷ (Bkz: Harita-8) sahillerinde silahlı saldırı ve korsanlık olaylarının en yoğun olarak yaşandığı bölgelerden biri olduğu kaydedilmektedir (<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>). Birleşmiş Milletler Eğitim ve Araştırma Enstitüsü'nün (UNITAR) verilerine göre Gine Körfezi ve Malakka Boğazı ile birlikte Aden Körfezi'nin bulunduğu Batı Hint Okyanusu bölgesinin korsanlık eylemlerinin anlamlı bir eğilim gösterdiği bölgeler olarak öne çıktığı görülmektedir (<https://www.unitar.org/unosat/piracy>).

15 Somali, kuzeydoğu Afrika'da Hint Okyanusu ile Aden Körfezi'ne kıyısı olan bir devlettir. Geçmişte ve günümüzde sömürgeci ülkelerin Afrika Kıtası'na girişlerinde önemli bir işlev icra etmiştir. Dolayısıyla Somali stratejik öneminden ötürü geçmişten beri sömürgeci güçlerin tamamının uğrak yeri olmuştur (Çakmak, 2013, s. 507). Günümüzde de Somali ve çevresi, korsanlık olaylarının en sık yaşandığı yerlerden biri olarak belirmektedir.

16 Yemen, Aden Körfezi'nin denetiminde Somali ve Cibuti ile birlikte stratejik konuma sahip bir ülkedir. Kızıldeniz'in ağzındaki Aden'i İngilizler 1839 yılında daha Süveyş Kanalı açılmadan evvel ele geçirmiştir. Burayı büyük bir üs haline getirmişler.

17 Umman Basra Körfezi'ne hâkim konumda bulunan stratejik önemi olan bir devlettir Ortaçağlarda Hindistan ve Çin ile ticaret ilişkileri olan bir devlettir. Umman'ın en stratejik bölgesinin kendisine ait olan bir tür yarım-anıklav olan Musandam Yarımadası olduğu ifade edilebilir. Musandam anıklavı hakkında şunlar ifade edilebilir: Birleşik Arap Emirlikleri ile çevrili bir yarım anıklav olan Musandam Yarımadası anıklavı 1969 senesinden beri Umman'ın toprağıdır. Musandam anıklavı Hürmüz Boğazı'nın denetlenmesinde stratejik bir öneme sahiptir. Hürmüz Boğazı, İran/Basra Körfezi'nden dünyaya sevk edilen ham petrolün aktığı en önemli ana damarlardan birisini teşkil etmektedir. Hürmüz Boğazı, İran ve Umman körfezleri ile Hint Okyanusu arasındaki stratejik bir bağlantı noktasını teşkil etmektedir. İran Körfezi'nden çıkarılan petrolün yaklaşık %88'i Hürmüz Boğazı üzerinden Asya, Batı Avrupa ve ABD'ye nakledilmektedir. Boğazın bu stratejik öneme binaen İran devleti öncelikle Hürmüz Boğazı'nın kuzeyindeki yay hattında bulunan altı stratejik adayı ele geçirme stratejisi izlemiştir. Bu adalar kuzeydoğudan güneybatıya sırasıyla Hormuz, Larak, Hengam, Qeshm, Büyük Tunb ve Abu Musa adalarıdır (Pirouz Mojtadeh-Zadeh, 1990, s. 30). Boğaz üzerinde bulunan adalardan Abu Musa, Büyük ve Küçük Tunb adaları şu an İran'ın fiili işgali altında olup üzerinde İran'ın ve BAE'nin çatışan egemenlik iddialarının bulunduğu ifade edilmelidir (Jean-Paul Rodrigue, a.g.e., s. 366).

Harita-8: Somali, Yemen ve Umman'daki Silahlı Saldırı Olayları (2006-2013)

(<https://www.unitar.org/unosat/piracy>)

5. SONUÇ

Tarihsel verilere bakıldığında 15. yüzyılda Portekizlilerin coğrafi keşifleri başlatıp dünya üzerinde hegemonya kurmaya başladıkları dönemden 21. yüzyılda ABD ile Çin arasında yaşanan döneme kadar geçen süre zarfında hegemonik güçlerin iki stratejik açılım bölgesini hegemonya tesisi için kullandıklarına ve bu bölgeler üzerinden dünya üzerinde egemenliklerini tesis ettiklerine şahit olunmaktadır. Bu bölgelerden ilki Orta Amerika bölgesi diğeri ise Avrupa ve Asya kıtalarından müteşekkil Avrasya bloğuna Afrika Kıtası'nı dahil etmek suretiyle oluşan büyük Dünya Adası'dır. Aden Körfezi Dünya Adası'nda önemli stratejik su yolları üzerinde bulunan bir başka deyişle stratejik öneme sahip tıkanma noktalarından birini teşkil etmektedir.

Tarih boyunca “Aden Körfezi ve çevresi” stratejik su yolu/tıkanma noktası üzerinde bulunması hasebiyle çeşitli güçlerin egemenlik mücadelesine konu olduğu görülmektedir. Bu su yolunu denetimi altında bulunduran güçler ekonomik ve askeri güç kapasitesi bakımından rakiplerine nazaran daha avantajlı bir konum elde etmek suretiyle siyasi güç kapasitelerini artırmaya çalışmışlardır. Tarihsel olgular değerlendirildiğinde bir nevi denizlerde yaşanan tedhiş faaliyeti olan korsanlık/deniz haydutluğu faaliyetleri, bölge üzerinde denetimi ele geçirmek isteyen güçler tarafından bölgede hükümlan olan güçlerin siyasi güç kapasitelerini etkisizleştirmek için kullanılmıştır.

Aden Körfezi ve çevresinde korsanlık faaliyetlerinin tarihi, başat güçlerin ortaya çıkışlarının tarihiyle paralellik arz etmektedir. Tarihsel açıdan bakıldığında 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliğine giren Aden Körfezi ve çevresi önce coğrafi keşiflerin başlamasıyla birlikte Portekiz'in, 1869 senesinde Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte sırasıyla İngiltere başta olmak üzere Fransa ve İtalya'nın etki alanına girmeye başlamıştır. Bu dönemde korsanlık faaliyetlerinin öncelikle bölge üzerinde hükümlan konumda bulunan Osmanlı İmparatorluğu'na karşı icra edildiği ve zikredilen Batılı güçlerin bölge üzerinde hâkimiyet kurma siyaseti ile korsanlık faaliyetlerinin ortaya çıkışı arasında bir paralellik gözlemlendiği ifade edilebilir.

Günümüzde ise Aden Körfezi ve çevresinde artan korsanlık faaliyetleri dikkatlerin yeniden bu stratejik su yoluna çevrilmesine sebebiyet vermiştir. XIX. yüzyıl sonlarından itibaren kontrol altına alınan ve kimi zaman “tarihin sisleri arasına gizlenen” korsanlık faaliyetleri yeniden uluslararası kamuoyunun gündemine oturmuştur. Bunda genel olarak dünya deniz nakliyatının çok önemli bir bölümünün bu bölgeden geçtiği düşünülürse, Aden ve çevresinin önemi göz önüne çıkmaktadır. Ayrıca yeni başat güç olma yolunda ilerleyen Çin'in artan enerji ihtiyacı ve bu ülkenin ABD ile Afrika kıtasında giriştiği örtük savaş ile enerji kaynaklarının güvenli bir şekilde nakli ve İnci Şeridi Stratejisi bağlamında bu bölgenin Çin için stratejik noktalardan birini teşkil etmesi hususlarının tamamı göz önünde bulundurulur ise korsanlık faaliyetlerinin yeniden belirmesinin manidar olduğu ifade edilebilir. Görülebileceği gibi mücadelenin aktörleri değişmekle birlikte coğrafya ve bölgenin jeopolitiğinin değişmediği sonucuna varılabilir.

KAYNAKLAR

- Akalın, D. (2014). Aden'in İşgali ve İşgalden Sonra Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de Aldığı Tedbirler. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXIX/2, 357-404.
- Armaoğlu, F. (2007). 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914). İstanbul: Alkım Yayınları.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Fon Kodu: Y. A. HUS., Dosya No: 206, Gömlek No: 54
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Fon Kodu: BEO, Dosya No: 2507, Gömlek No: 188018
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Fon Kodu: DH. MKT., Dosya No: 631, Gömlek No: 65
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Fon Kodu: Y. PRK.UM., Dosya No: 64, Gömlek No: 46.
- Bostan, İ. (2009). Adriyatik'te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Bourdon, A. A. (2015). História de Portugal. Lisboa: Edições & Grafia.
- Boztaş, A. (2017). Afrika'da Büyük Limanlar: Jeo-Stratejik, Jeo-Ekonomik ve Jeo-Politik Özellikleri. İ. Ermağan (Ed.). Dünya Siyasetinde Afrika-4 kitabı içinde (s. 297-298). Ankara: Nobel Yayınları.
- Brummett, P. (2009). Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Choueiri, Y. M. (2011). Ortadoğu Tarihi (F. Aytuna, Çev.). İstanbul: İnkılap Yayınları.
- Çakmak, H. (2013). ABD'nin Askeri Müdahaleleri 1801'den Günümüze. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Ermağan, İ. ve Fidan, G. (2014). Çin'in Afrika Politikası. İ. Ermağan (Ed.). Dünya Siyasetinde Afrika-1 kitabı içinde (s. 49-72). Ankara: Nobel Yayınları.
- Ferro, M. (2017). Sömürgecilik Tarihi Fetihlerden Bağımsızlık Hareketlerine 13. Yüzyıl-20. Yüzyıl (M. Cedden, Çev.) Ankara: İmge Kitabevi.
- Gilbert, E. & Reynolds J. T. (2016). Dünya Tarihinde Afrika (B. Özel, Çev.). İstanbul: Küre Yayınları,
- Hazar, N. (2002). Türklerin Afrika ile İlişkilerinin Kısa Tarihçesi. H. C. Güzel ve K. Çiçek (Ed.). Türkler Ansiklopedisi içinde. Cilt-13, 118-131. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- <http://www.english.rfi.fr/africa/20150511-historic-chinese-military-base-open-horn-africa>
- <http://www.geopolitika.hu/en/2018/08/22/polar-silk-road/>
- <http://www.geopolitika.hu/en/2018/10/11/the-quadrilateral-security-dialogue-quad/>
- <https://thediplomat.com/2019/03/china-in-djibouti-the-power-of-ports/>
- <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>
- <https://www.unitar.org/unosat/piracy>
- Kavas, A. Afrika'da Türklerin Hakimiyeti ve Kurdukları Devletler. H. C. Güzel ve K. Çiçek (Ed.). Türkler Ansiklopedisi içinde. Cilt-13, 575-588.
- Marshall, T. (2018). Coğrafya Mahkumları (M. Doğruer, Çev.). İstanbul: Epsilon Yayınları.
- Meredith, M. (2011). The State of Africa, London: Simon & Shuster.
- Morris, I. (2014). O Dominio do Ocidente, Lisboa: Bertrand Editora, Lisboa.
- Newitt, M. (2009). Portugal in European and World History. London: Reaktion Books.
- Nijman, J. (1994). World Island. P. O'Sullivan & J. O'Loughlin (Eds.), Dictionary of Geopolitics (pp. 240-241), London: Greenwood Press.
- Nijman, J. (1994). Zbigniew Brzezinski. P. O'Sullivan & J. O'Loughlin (Eds.), Dictionary of Geopolitics (pp. 31-32), London: Greenwood Press.
- Oliveira e Costa, J. P. & Rodrigues, V. L. G. (2017). Construtores do Imperio. Lisboa: A Esfera dos Livros.
- Orhonlu, C. (1995). Habeş Eyaleti Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- O'Sullivan, P., Chokepoints, P. O'Sullivan & J. O'Loughlin (Eds.), Dictionary of Geopolitics (p. 41), London: Greenwood Press.
- Öktem, A. E., Kurtarcan B. R. (2011). Deniz Haydutluğu ve Korsanlık: Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla, İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Özbaran, S. (2004). Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı. İstanbul: Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004.
- Özbaran, S. (2013). Umman'da Kapışan İmparatorluklar Osmanlı ve Portekiz, İstanbul: Tarihçi Kitabevi.
- Özür, N. K. (2005). Keşifler ve Coğrafya 15. ve 16. Yüzyıl Keşifleri. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Pazarcı, H. (2000). Uluslararası Hukuk Dersleri-IV, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Qingmin, Z. (2010). China's Diplomacy. Beijing: China Intercontinental Press, Beijing, 2010.
- Roberts, J. M. (2015). Avrupa Tarihi (F. Aytuna, Çev.). İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Rodrigue, J. P. (2004). Straits, Passages, Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. Cahiers de Géographie du Québec. Vol. 48, No. 135, 2004, 357-374.
- Sempa, F. P. (2002). Geopolitics: From the Cold War to the 21st Century. New Brunswick and London: Transaction Publishers.
- Sevim, C. (2015). Küresel Enerji Stratejileri ve Jeopolitik. Ankara: Seçkin Yayınları.
- Stone, J. C. (1988). Imperialism, Colonialism and Cartography. Transactions of the Institute of British Geographers New Series. Vol. 13, No. 1, 1988, 57-64.
- The Economics of Piracy: Pirate Ransoms & Livelihoods off the Coast of Somalia, Geopolitics, 2011.
- Toluner, S. (1979). Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi, İstanbul: İÜ Yayınları-Fakülteler Matbaası.
- Uçarol, R. Siyasi Tarih (1789-2001). (2008). İstanbul: Der Yayınları.
- Victor, J. C. (2006). Le Dessous des Cartes (Atlas Géopolitique). Paris: Arte Editions.
- Zadeh, P. M. (1990). Political Geography of the Strait of Hourmuz: The Evolution of Iran's Role (1970's and 1980's), London: University of London.