



**DENİZ EGEMENLİĞİ TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE
GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNU**

(Yüksek Lisans Tezi)

Hazal ARSLAN

Kütahya – 2019

T.C.
KÜTAHYA DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

**DENİZ EGEMENLİĞİ TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE
GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNU**

Danışman:
Dr. Öğr. Üyesi Hakan ARIDEMİR

Hazırlayan:
Hazal ARSLAN

Kütahya - 2019

Kabul ve Onay

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Bu çalışma, jürimiz tarafından Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ ÇALIŞMA RAPORU olarak kabul edilmiştir.

Başkan.....

(İmza)

Dr. Öğr. Üyesi Hakan ARIDEMİR

Üye.....

(İmza)

Dr. Öğr. Üyesi Cantürk CANER

Üye.....

(İmza)

Dr. Öğr. Üyesi Alptekin MOLLA

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

İmza

Doç. Dr. Ayhan KAHRAMAN

Enstitü Müdürü

Bilimsel Etik Bildirimi

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “Deniz Egemenliği Teorisi Çerçevesinde Güney Çin Denizi Sorunu” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

.... /.... /2019

Hazal ARSLAN

Özgeçmiş

1991 yılında Antalya’da doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini Antalya’da tamamladı. 2013 yılında Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü’nden mezun oldu. 2015 yılında Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı’nda Yüksek Lisansa başlamıştır.



ÖZET

DENİZ EGEMENLİĞİ TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNU

ARSLAN, Hazal

Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Hakan ARIDEMİR

Eylül, 2019, 106 sayfa

Günümüzde Küreselleşme ile değişen güç dengeleri kendini büyük devletler arasındaki çatışmalarda askeri, politik ve ekonomik olarak göstermektedir. Bu bağlamda özellikle deniz ulaştırma yollarının devletler için büyük güç olma arzusu üzerindeki etkisi Güney Çin Denizi sorunu özelinde incelenecektir. Kökleri geçmişe dayanan ve uzun bir süre bölgesel olarak kalan Güney Çin Denizi sorunu Çin'in bölgeyi kendi iç denizi olarak ilan etmesi ve özellikle önemli bir ticaret hattı olan bu bölgede tek kuşak tek yol projesi ile merkezinde kendisinin olduğu büyük bir ekonomik ve ticari iş birliği girişimi başlatması ile öncelikle ABD'nin ilgisini çekmiş ve uluslararası boyuta taşınmıştır. Deniz gücü, devletler için özellikle kıtalararası ticaret yollarının kullanılmaya başlaması ile büyük güç olmanın en önemli aracı haline gelmiştir. Günümüz dünyasında bu gücü elinde bulunduran ABD, Çin'in Güney Çin Denizi'ni de kapsayan büyük ekonomik ve ticari girişimi ile bu konudaki tekeli kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Bu sebeple bölgedeki çatışmayı besleyerek Çin karşısındaki diğer iddialı devletlerle taraf olmuştur ve soruna kendi müdahilietini meşrulaştırarak Çin tehdidini engellemeye çalışmaktadır. Bu tezde Güney Çin Denizi'nin ABD ve Çin arasındaki küresel güç yarışındaki rolü ve önemi Deniz Egemenliği Teorisi çerçevesinde incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Güney Çin Denizi, Deniz egemenliği teorisi, Deniz gücü, Deniz Ulaştırma Hatları, Mahan, Corbett, Paracels, Spratly

ABSTRACT**SOUTH CHINA SEA ISSUE IN THE CONTEXT OF SEA POWER THEORY****ARSLAN, Hazal****M. Sc. Thesis, Department of International Relations****Thesis Adviser: Asst. Prof. Hakan ARIDEMIR****September, 2019, 106 pages**

Globalization has changed the balance of power in a way that shows itself through territorial conflicts at political, economic and military levels. In this context the effects of sea lines of communications on the aim to be great power will be examined specifically in the case of South China Sea Issue. Once a territorial conflict, South China Sea became the interest of USA therefore the world because of China's One Belt One Road Project. With this project China will create the new marine silk road and an economic belt which will make it the new great power of the system. As the current sea power of the world USA perceived this project and China as a threat to its power so it announced itself to be a Asia Pacific country and take part in the conflict through other territorial claimants who was challenging China's claims at the scene. In this dissertation, we will try to understand the place and importance of South China Sea in the global power race between USA and PRC through the lenses of Sea Power Theory.

Keywords: South China Sea, Sea Power, Sea Power Theory, Sea Lines of Communications, Mahan, Corbett, Spratly, Paracel

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
RESİMLER LİSTESİ	ix
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM JEOPOLİTİK TEORİLER VE DENİZ EGEMENLİĞİ KAVRAMI

1.1. JEOPOLİTİKA	9
1.1.1. Jeopolitik Terimin Ortaya Çıkışı ve Tanım	9
1.1.2. Mackinder ve Heartland Teorisi (1861-1947).....	12
1.1.3. Clausewitz ve Kara Egemenliği Teorisi (1780-1831).....	16
1.2. DENİZ EGEMENLİĞİ TEORİSİ.....	19
1.2.1. Denizin Tarihteki Yeri ve Deniz Gücü	19
1.2.2. Alfred Thayer Mahan	22
1.2.3. Julian Corbett	30
1.2.4. Deniz Ulaştırma Hatları	35

İKİNCİ BÖLÜM GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNU

2.1. GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNUNUN TARİHİ VE ORTAYA ÇIKIŞI.....	39
2.1.1. Paracel ve Spratly Adaları.....	39
2.1.2. Güney Çin Denizi Sorunu'nun Sebepleri.....	41
2.1.3. UNCLOS.....	45
2.2. GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNUN AKTÖRLERİ	49
2.2.1. Çin Halk Cumhuriyeti	49
2.2.1.1. Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki Tarihsel Egemenlik İddiası	50
2.2.1.2. Çin'in Güney Çin Denizi Üzerindeki Egemenlik İddiasının Hukuki Meşruiyeti ve Bu Yönde Atılan Adımlar	51
2.2.1.3. Sorunun Yönetiminde Çin'in stratejisi.....	52
2.2.2. Filipinler.....	60
2.2.2.1. Filipinler'in Bölgedeki Tarihi Durumu.....	60
2.2.2.2. Filipinler'in Güney Çin Denizi Sorununa Yaklaşım Stratejisi	60
2.2.2.3. Filipinler'in Spratly Adaları Üzerindeki Egemenlik İddiası.....	64
2.2.3. Vietnam.....	66
2.2.4. Endonezya, Malezya, Brunei	68

2.2.5. ASEAN	70
2.2.6. ABD	73
2.2.6.1. ABD'nin Soruna Dahil Olma Sebepleri.....	75
2.2.6.2. ABD'nin Güney Çin Denizi Stratejisi.....	76
2.3. TEK KUŞAK TEK YOL PROJESİ VE GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNU	81
SONUÇ.....	90
EKLER.....	97
KAYNAKÇA	101
DİZİN	106



RESİMLER LİSTESİ**Sayfa**

Resim 1.1: Mackinder'ın Heartland Haritası.....	14
Resim 2.1: Güney Çin Denizi ve Paracel, Spratly Takımadaları	39
Resim 2.2: Güney Çin Denizi İddia Alanları	44
Resim 2.3: Güney Çin Denizi Çin Cumhuriyeti 9 Çizgili Haritası	51
Resim 2.4: Güney Çin Denizi'nde Çin'in İnşa Ettiği Yapay Adalar	58
Resim 2.5: Çin İnşası Öncesi Spratly, Itu Aba Adası.....	58
Resim 2.6: Çin İnşa Faaliyetleri Sonrası Itu Aba Adası.....	59
Resim 2.7: Tek Kuşak Tek Yol Projesi Planlanan Ekonomik Koridorlar.....	85



TEZ METNİ

GİRİŞ

1980'lerde ortaya çıkmış ve yerel bir mesele olarak kalmış olan Güney Çin Denizi sorunu, 2000'li yıllarda Çin'in ve ABD'nin başat güç olma mücadelesinin merkezi haline gelmiştir. ABD'nin bu soruna dahil olması ve sonrasında kendisini Asya Pasifik ülkesi ilan etmesi ve Çin'in kırmızı çizgi saydığı Güney Çin Denizi'ndeki egemenliğinin hiçbir şekilde sorgulanamayacağı tavrı bir araya gelerek bu sorunu ABD ve Çin'in karşı karşıya geldiği uluslararası bir sorun haline getirmiştir. Güney Çin Denizi 2010 sonrası dönemde, ABD'nin bölgedeki fiziki varlığını arttırarak aktif bir aktör haline gelmesi ile birlikte gerilimin arttığı ve askeri karşılaşmaların yaşanmaya başladığı bir yere dönüşerek uluslararası güvenliğe büyük bir tehdit unsuru haline gelmiştir.

Bu tezde Güney Çin Denizi sorununu anlamak ve yorumlayabilmek için en uygun yöntemin deniz egemenliği teorisi çerçevesinde Julian Corbett 'in' in yaklaşımı olduğu iddia edilmektedir.

Bu bağlamda Güney Çin Denizi'nin ABD ile Çin arasındaki küresel güç savaşındaki yeri ve önemi deniz egemenliği teorisi çerçevesinde özellikle Corbett'in yaklaşımı temel alınarak aktörler bazında incelenecektir.

Tezin ilk bölümünde jeopolitikanın, ulusların egemen güç olmak istediği alanları ve bu amaçla gerçekleştirdikleri stratejileri nasıl etkilediği sorusuna yanıt aranacaktır. Bu bağlamda kavramın dünya tarihindeki önemi ile birlikte, alanın önde gelen isimlerinden Halford Mackinder incelenecektir. Jeopolitik kavramının ortaya çıkışı ve dünya siyasetindeki yeri incelenerek savaş ve egemenlik gibi kavramlarda jeopolitiğin ne derece etkili olduğu sorusu yanıtlanmaya çalışılacaktır. Bu bağlamda Mackinder'ın jeopolitik konum ve imkanların devletlerin dünya siyasetindeki egemenliğini nasıl şekillendirdiği üzerine görüşleri ve özellikle II. Dünya Savaşı'nda Almanya'nın da benimsediği Heartland Teorisi incelenerek, Mackinder'ın dünya gücünün merkezi olarak gördüğü bu bölgenin denizlerdeki karşılığı olan Güney Çin Denizi incelenecektir.

Ardından Mackinder'ın teorisini oluşturma aşamasında etkilendiği ve deniz egemenliği teorisyenlerine de bir temel hazırlamış olan Clausewitz'in savaş teorisi ve kara egemenliği stratejisinden bahsedilerek, savaş ve politika arasındaki ilişki teorik bazda ele alınacaktır. Clausewitz ilk defa savaş bir kavram olarak tanımlama çabasına

girmiş hem bilimsel hem de felsefi olarak savaş kavramını anlaşılabilir bir hale getirmiştir. Şiddeti ayırarak oluşturduğu iki savaş tanımından, bu tezde ve daha birçok stratejik araştırmada kullanılan tanımı, savaşın politikanın başka araçlarla devamını ifade ettiği tanımıdır. Savaş tanımını teorik olarak ilk defa yapan hem filozof hem de bilim adamı olarak anılan Clausewitz kendisinden sonra gelen düşünürler ve stratejistler için temel hazırlamıştır. Bu bağlamda deniz egemenliği ve bunu elde etmek için uygulanan stratejileri ve savaşları anlayabilmek için bu teorisyenlerin temel aldığı çalışmaları ve fikirleri doğrultusunda Clausewitz incelenerek savaş kavramı nedir ve egemenlik gücünü elde etmek için gerekli stratejiler nelerdir sorularının yanıtları verilecektir.

Deniz egemenliği teorisi nispeten yeni bir kavram olsa da denizler insanlık tarihi boyunca medeniyetlerin ekonomik, kültürel gelişmelerini sağlama yöntemi olmuştur. Tarih boyunca oluşan ticaret ve iletişim ağları ile günümüz küresel dünyasının ortaya çıkmasında denizler eşsiz bir yere sahiptir. Bu bağlamda jeopolitik, savaş ve kara egemenliği gibi temel noktalardan bahsedildikten sonra birinci bölümün ikinci kısmında deniz egemenliği teorisini anlamak üzere denizlerin medeniyetlerin gelişimleri üzerindeki etkileri incelenecektir.

Savaş ve strateji kavramlarının temellendirilmesi ile deniz gücüne bu kavramların uygulamasında öncülük yapan Alfred Thayer Mahan ile birlikte deniz gücü ve deniz egemenliği tanımları ortaya çıkmıştır. Denizlerde sahip olunan gücün dünya egemenliğinde birebir etkisi olacağını iddia eden Mahan, deniz egemenliği ile ilgili ilk defa ortaya bir çalışma atmıştır. Bu tezin sorusunun temelinde yatan bu kavramı anlamak için Mahan'ı ve ortaya attığı bu yeni alanı anlamak gerekmektedir. Bu sebeple deniz egemenliğini anlamak üzere öncelikle Mahan'ın oluşturduğu kavramlar ve deniz egemenliğini elde etmek için kullanılması gerektiğini düşündüğü yöntemler incelenecektir. Mahan'a göre deniz egemenliği dünya egemenliğidir ve bu güce sahip olmanın yolu topyekûn bir savaş ve güç gösterisinden geçmektedir. Ancak Mahan'ın ortaya attığı deniz egemenliği teorisini daha da geliştirerek inceleyen Julian Corbett'e göre bu gücü elde etmek tek bir büyük savaştan değil Clausewitz'in de fikirlerinden etkilenecek ortaya koyduğu aynı anda hem savunma hem saldırı kapasitesine sahip olarak deniz ulaştırma yollarının korunmasından geçmektedir. Mahan'ın teorisi üzerinden ilerlese de Corbett Mahan'dan farklı olarak deniz egemenliğini tamamen sağlamanın mümkün olmadığını, deniz gücünün savaş veya barış zamanında kendi deniz ulaşım

hatlarını koruyarak karşı tarafını engelleyebilme gücü olduğunu söylemektedir. Bu bağlamda Mahan'ın önerdiği topyekûn savaşı, ulaştırma hatlarının korunması açısından stratejik bir hata olarak görmekte ve dağınık ama organize bir donanmanın hem savunma hem taarruz yapabilme yetisine sahip olmasının deniz egemenliğini elde etmek için en önemli nokta olduğunu savunmaktadır.

Mahan'ın ardından Julian Corbett ve onun geliştirdiği deniz egemenliği elde etme yöntemleri incelenerek ikinci bölümde bahsedilecek olan Güney Çin Denizi sorununun anlaşılması için bir altyapı oluşturulacaktır. Birinci bölümde son olarak Güney Çin Denizi sorununun ve Corbett' in teorisinin temelini oluşturan deniz ulaştırma hatları tanımlanarak bunların, devletler ve bu devletlerin deniz egemenliği ve ulusal güvenlikleri üzerindeki önemi incelenecektir.

Denizin, önemi ve ulusların güvenlik ve güç kavramındaki yerinin deniz egemenliği teorisi çerçevesinde nasıl incelenebileceği sorularının yanıtlanması ile ikinci bölümde tezin asıl konusunu oluşturan ve jeopolitik olarak Mackinder'ın Heartland bölgesinin denizlerdeki karşılığı olarak nitelendirmiş olduğum Güney Çin Denizi sorunu üzerinde durulacaktır. Bu konu deniz egemenliği teorisyeni Corbett' in deniz ulaştırma yolları sahipliği ve güvenliğini deniz gücüne sahip olma olarak tanımladığı yaklaşım çerçevesinde değerlendirilerek, ABD'nin bu bağlamda deniz egemenliğinin Çin tarafından tehdit edilmesi sonucu bu anlaşmazlığa kendini dış aktör olarak dahil ediş süreci incelenecek ve bu sürecin, sorunun ve ilgili aktörlerin üzerinde ne gibi etkileri olduğu sorularına yanıt aranacaktır.

Tezin ikinci bölümünde, ilk olarak Güney Çin Denizi'nde egemenlik iddialarına sahne olan Paracel ve Spratly takımadalarının bu şekilde bir uluslararası soruna neden olabilecek coğrafik, jeopolitik ve stratejik özelliklerinin neler olduğu sorusu yanıtlanacaktır.

Güney Çin Denizi tarih boyunca bölge ulusları tarafından çok önemli bir nokta olarak görülmesine de özellikle bölgede yer altı kaynaklarının olduğunun ortaya çıkması ile ilgi odağı olmaya başlamıştır. Her ne kadar bölge ülkelerinin bu kaynaklar üzerindeki iddialarından ortaya çıksa da bu sorunun uluslararası boyuta taşınmasının en büyük sebebi bölgenin ticari önemidir. Dünya ticaretinin %90'ı gemiler aracılığı ile gerçekleştirilmektedir ve günümüzde bu oranın neredeyse yarısı Güney Çin Denizi

rotasından geçmektedir. Güney Çin Denizi'nin sonunda bulunan Malakka Boğazı Hürmüz Boğazı'ndan sonra dünyanın ikinci en yoğun uluslararası deniz yoludur. Bu bağlamda bu tezin konusunu oluşturan egemenlik iddiaları ve uluslararası sorunlara neden olan bu bölgenin dünya ticaretindeki yeri incelenecektir. Ardından bölgedeki soruna sebep olan çatışmalı iddia bölgeleri incelenerek görsellerle desteklenecektir.

Bölgede egemenlik iddialarına sebep olan adaların uluslararası hukuktaki yeri ve bu iddiaların uluslararası platformdaki geçerlilikleri nedir sorusunun yanıtı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) kapsamında ayrıntılarıyla incelenecektir. Sözleşmenin bu sorunun çözümüne yardımcı olabilecek hükümleri ve soruna neden olan yorum farklılıklarına sebep olan hükümleri belirtilerek sözleşmenin Güney Çin Denizi örneği üzerinden denizler üzerindeki sorunlarda ne derece etkili olabildiği araştırılacaktır.

Bu tezde Güney Çin Denizi sorunu, doğru bir şekilde analiz edilebilmesi açısından aktörler bazında incelenmektedir. Bu bağlamda sorunda uluslararası platformda daha etkin olan aktörler öncelikli ve daha ayrıntılı bir şekilde incelenecektir. Çin, Vietnam, Filipinler soruna direk dahil olan etkin bölgesel aktörler olarak ele alınacak bunların yanında Malezya, Brunei ve Endonezya'nın uluslararası platformda çok fazla etkin olmayan egemenlik iddiaları incelenecektir. Ardından bölgede güçlü bir aktör olarak ve iddiacı devletlerin birçoğunun üyesi olduğu uluslararası örgüt ASEAN'ın soruna ne şekilde dahil olduğu araştırılacaktır. Son olarak bölgedeki gelişmeler sonucu kendini soruna çeşitli yöntemler kullanarak entegre etmiş ABD dış aktör olarak incelenecektir.

Bölgenin küreselleşen ve ticaret ağlarına bağımlı hale gelen dünya düzeninde, jeopolitik olarak denizlerin Heartland'i haline gelmesi ve dünya deniz ticaret yolları arasında kilit bir noktaya sahip olması ABD ve Çin arasındaki başat güç olma mücadelesinde Güney Çin Denizi'ni kritik bir nokta haline getirmektedir.

Sorunun daha ayrıntılı incelenmesi bağlamında tezin ikinci bölümünde Çin'in bölgedeki iddiaları, bu iddialar bağlamında gerçekleştirdiği hukuki işlem ve eylemlerden bahsedilerek Çin'in soruna yaklaşım stratejileri kronolojik olarak incelenecektir. Sorunun temelinde yatan aktör olarak Çin'in bölgedeki jeopolitik çıkarları yanında, siyasi ve kültürel kimliğinin de bu sorundaki tutumunu ve eylemlerini etkilemesi sebebi ile Çin aktörü ayrıntılı olarak incelenecek ve aktörün bu sorun üzerine verdiği kararların

ardındaki motivasyon ve buna bağılı stratejileri nelerdir soruları yanıtlanmaya çalışılacaktır. Özellikle 1990'larda Çin'in bölgede yapay ada inşaatları girişimine başlamasına sebep olan strateji ve motivasyon değişikliğinin sebebi incelenerek, Güney Çin Denizi'nin jeopolitik öneminin Çin'in küresel güç olma yolundaki stratejisinde oynadığı rol anlaşılmaya çalışılacaktır. Çin'in bölgedeki stratejilerinin yanı sıra uluslararası platformlarda büyük ölçüde tepki çeken yapay ada inşaatları ve bunlar üzerine kurduğu askeri tesisler incelenecektir.

Güney Çin Denizi sorununda uluslararası platformda etkin olan bir diğer aktör ise Filipinler'dir. 1970'lerde Çin'in Filipinler'in hak iddia ettiği Spratly bölgesindeki işgal hareketleri üzerine Filipinler ABD ile iş birliğine girme stratejisini benimsemiştir. 1995 yılında Çin'in Mischief Resifi üzerinde inşa ettiği yapıların keşfedilmesi ile birlikte ABD'nin de soruna olan ilgisi artarak Filipinler aracılığı ile kendini bu bölgesel soruna bir dış aktör olarak entegre etmesi için gerekli koşullar ortaya çıkmıştır. Filipinler'in Güney Çin Denizi üzerindeki egemenlik iddiaları ve bu bağlamda yaptığı hukuki girişimler üzerinde durulacak ve bu çerçevede özellikle Filipinler'in bu sorundaki yeri ve motivasyonları incelenerek sorunun uluslararasılaşmasındaki etkisinden bahsedilecektir.

Sorunun son etkin bölgesel aktörü olarak incelenecek olan Vietnam ise 1970'lerde Çin ile yaşanan silahlı çatışmalar ile öne çıkmaktadır. Soğuk Savaş süresince duraklamaya giren ve sonrasında daha diplomatik ilişkiler ile devam eden süreç ile ABD'nin soruna dahil olduğu bir diğer ayak olan Vietnam aktörü tarihsel olarak sorundaki etkisi ile incelenecektir. Vietnam'ın egemenlik iddia ettiği Güney Çin Denizi bölgeleri ve bu bağlamda gerçekleştirdiği hukuki girişimlere değinilerek, Çin ile arasındaki çatışmalara rağmen diplomatik ilişkileri ilerletme konusunda çaba sarf ederken bir yandan ABD'nin askeri desteğini bölgeye getirmesi rolü üzerinde durulacaktır.

Güney Çin Denizi'nde etkin olmasa da bazı bölgelerde egemenlik iddialarına sahip olan Endonezya, Malezya ve Brunei'nin iddiaları ayrıntılandırılarak bu sorundaki yerleri incelenecektir.

Bölge devletleri dışında bu sorunun bir diğer önemli aktörü, iddiacı devletlerin birçoğunun da üye olduğu uluslararası örgüt olan ASEAN (Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği)'dir. ASEAN'ın bu sorunun barışçıl bir şekilde çözülmesinde etkin bir aracı olup olamayacağı incelenerek bu amaç doğrultusunda yaptığı girişimler ve tarafların bu

girişimlere katılımları ve tepkileri araştırılacaktır. 1992 yılından itibaren ASEAN'ın Güney Çin Denizi sorununda ortak bir platform olma girişimlerinin birçoğu Çin'in çok taraflı anlaşmalara sıcak bakmaması nedeniyle işe yaramamıştır. Ancak iddialı devletler arasında davranış kodları oluşturarak sorunun barışçıl çözümünde dış aktörler tarafından da ortak bir platform olması sağlanmaya çalışıldıysa da örgütün herhangi bir yaptırım gücü olmaması, yapılan anlaşmaların etkili olması konusunda problem yaratmıştır. ASEAN'ın iddialı devletler dışındaki aktörler tarafından bölgeyi yönetme aracı olarak kullanılma girişimleri de ayrıntılı olarak incelenecektir.

Güney Çin Denizi sorununun bölgesellikten çıkarak küresel bir sorun haline gelmesini sağlayan ABD ise dış aktör olarak ikinci bölümde ayrıntılı şekilde incelenecektir. Bu bağlamda ABD'nin Filipinler ve Vietnam gibi bölgesel aktörler aracılığı ile kendisini soruna bir taraf olarak dahil edişi ve Çin'in bölgedeki üstünlüğünü dengeleme çabası incelenecektir. ABD'nin soruna dahil olma sebepleri ve motivasyonları bölgenin jeopolitik önemi ve küresel deniz egemen gücü olarak statüsünün tehdit edilmesi bağlamında ele alınacaktır. Güney Çin Denizi'nin ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşlarının arenası haline nasıl geldiği ve bölgenin küresel ekonomideki öneminin bu yarışta ne derecede etkili olabileceği sorularının yanıtları araştırılacaktır.

Bu tezin son başlığında Güney Çin Denizi sorununun stratejik yönetiminde de büyük etki oluşturan Çin girişimi Tek Kuşak Tek Yol (OBOR) Projesinin uluslararası sistemi ne şekillerde etkileyebileceği sorusu yanıtlanmaya çalışılmıştır. 2013 yılında Çin, dış politikasında büyük bir değişikliğe giderek Tek Kuşak Tek Yol girişimini dünyaya duyurmuştur. Bu proje kapsamında Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü ekonomik koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridoru, Çin-Hindiçin Yarımadası ekonomik koridoru, Çin-Pakistan ekonomik koridoru, BCIM ekonomik koridoru olmak üzere 6 kara ticaret rotası ve Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'ndan Avrupa'ya ve Afrika'ya uzanan rotalardan oluşan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu oluşturmak üzere Çin hükümeti çeşitli fonlar kurarak ve yatırımlarda bulunarak hem politik hem ekonomik anlamda dünyaya açılmaya başlamıştır. Bu bölümde ekonomik koridorlar ve deniz ipek yolu rotaları incelenerek rota üzerinde kalan ülkeler ile Çin arasındaki ilişkiler ve bu projenin hayata geçirilmesi üzerine yapılan anlaşmalar incelenecektir.

Çin bu girişimi ile ABD monopolisinde olan küresel ekonomik sistemi değiştirebilir mi?

Bu girişim uluslararası platformlarda ne gibi geri dönüşler almakta ve diğer ülkeler tarafından kabul görmekte midir?

Bu soruların yanıtları, Çin ve ABD'nin küresel ekonomik sistem üzerine başlayan yarışına Tek Kuşak Tek Yol projesinin de dahil olması ile Güney Çin Denizi çok daha önemli bir bölge haline gelmesi sürecinin incelenmesinde aranacaktır.

Son olarak ABD ve Çin büyük güçlerinin karşılaşma noktası olan Güney Çin Denizi sorunundaki çözümsüzlük ve tarafların Tek Kuşak Tek Yol gibi projeler bağlamındaki strateji değişiklikleri ele alınarak güncel statüko anlaşılmaya çalışılacaktır. Deniz egemenliği teorisyeni Corbett' in görüşlerinin bu sorunun anlaşılmasındaki önemini vurgular nitelikte olan ve denizlerin Heartland'i olarak gördüğümüz Güney Çin Denizi deniz ulaştırma hatları üzerinden bir İpek Yolu oluşturulmasını amaçlayan Tek Kuşak Tek Yol girişiminin bölgede ABD ile Çin arasında yaşanan güç yarışını ne şekilde etkilediği ve Corbett'in deniz egemenliği yaklaşımının bu sorunu analiz etme düzeyinde ne şekilde kullanılabileceği sonuç bölümünde özetlenecektir.



BİRİNCİ BÖLÜM

JEOPOLİTİK TEORİLER VE DENİZ EGEMENLİĞİ KAVRAMI

1.1. JEOPOLİTİKA

1.1.1. Jeopolitik Terimin Ortaya Çıkışı ve Tanım

Jeopolitik kavramı tek bir tanım ile anlaşılacak kadar geniş bir çerçeveye sahiptir. Dünya siyasetini anlama, analiz etme ve eleştirebilme amacımız konu jeopolitiğe geldiğinde birden fazla tanım üzerinden hareket etme gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

Jeopolitik genellikle bölge, devletler ve bunlar arasındaki ilişkileri belirli bir şekilde anlamlandırma ile ilişkilendirilmiştir.¹ Jeopolitik bir yandan devletlerin bölgeler üzerindeki yarış ve kontrol uygulamaları anlamına gelirken bir yandan da teoride dil, pratikte ise bölge ve insan grubu kuşaklarını yaratmaktadır.² Jeopolitiği anlamak için, ilk olarak jeopolitik ve bölgesel stratejilerin uygulama ve temsili anlamına gelen devlet idaresi arasındaki bağlantı üzerinde durulmalı ve devletlerin ve ülkelerin bölgeler ve bu bölgelerdeki kaynaklar üzerindeki kontrol için nasıl yarıştığı incelenmelidir. İkinci olarak jeopolitik sadece bölgeler üzerindeki yarış olarak kabul edilmemeli bunun yanında bir çeşit dünyayı görme ve yorumlama biçimi olduğu da anlaşılmalıdır. Üçüncü jeopolitik anlayışı ise bu kavramın sadece devletlerin ve ülkelerin birbirleri ile çatışması ve yarışması anlamına gelmediği bunun dışında bölge üzerine yapılan rekabetin devlet uygulamalarından çok daha geniş durumları içerdiğinin algılanmasıdır.³

Jeopolitik kavramı zamanla savaş ve imparatorluk oluşturma gibi anlayışlardan çok daha fazlasını içermeye başlamıştır. Şehirler içerisindeki ırk çatışmaları, belirli mahallelerde ve zamanlarda patriarkinin yoğun olması dolayısıyla kadın hareketleri üzerindeki sınırlamalar, sera gazı emisyonları üzerine hareketler gibi çeşitli durumların da jeopolitik içerisinde incelenebilmesi bu duruma örnek birkaç durumdur. Yani jeopolitik sadece devletler ve kişilerin baskın olduğu bir alan olmaktan çıkmış ve çeşitli uygulamaların çeşitli bölgeler üzerinde çok çeşitli temsilciler tarafından gerçekleştirildiği durumları kapsayan oldukça geniş bir disiplin haline gelmiştir.⁴ Jeopolitik terimi uzun zaman boyunca dünya politikasını destekleyen coğrafi temsiliyetleri, retoriği ve eylemleri inceleyen bir çalışma alanı için kullanılmıştır. Ancak son zamanlarda bakıldığında

¹James Sidaway, "Geopolitics: Twentieth Century Spectre", *Geography Dergisi*, C.86, S.3 (2001): 225.

²Colin Flint, *Introduction to Geopolitics*, bs. (New York, Routledge, 2006), 13.

³ A.g.e., 13-16.

⁴ A.g.e., 16.

terimin kendisi bir çeşit yenileme geçirmiştir.⁵ Başka bir şekilde ifade etmek gerekirse jeopolitik terimi ile kastedilen şey farklı tarihsel ve coğrafik bağlamlarda farklı anlamlar almıştır.⁶

Ancak siyaset bilimi ve uluslararası güç dengesi çerçevesinde bakmak gerekirse bizi en çok ilgilendiren tanım, eleştirel jeopolitik olarak da adlandırabileceğimiz serbest ticaretin yayılması ve demokrasinin dağılması gibi jeopolitik söylemler içerisinde yer alan güç ilişkilerini belirleme uygulamasıdır.⁷ Verilen tüm bu jeopolitik tanımları bağlamında güncel jeopolitiğin sadece bir bölge ve onun kaynakları üzerindeki rekabeti değil aynı zamanda ticari ve kültürel etkilerin de dağılımını kapsadığını söylemek yanlış olmaz.

Jeopolitik kavramının ortaya çıkışından önce coğrafya ve özellikle siyasal coğrafya gibi kavramların açıklanması daha doğru bir giriş olacaktır. Bu bağlamda coğrafya, iklim, topoğrafya, toprak ve kaynaklar gibi tamamen doğal fenomenler üzerinden tanımlanabilir. Ancak bizim ele alacağımız şekliyle bakmak gerekirse bu tanımları doğal yollardan oluşmuş coğrafi özelliklerin sosyal uygulamalar ve kurallar üzerindeki etkisi olarak tanımlamak daha doğru olacaktır. Terim günümüzde uluslararası sınır çatışmaları, küresel finansın yapısı ve seçim sonuçlarının coğrafyalara göre dağılımı gibi birçok alanda serbestçe kullanılmaktadır.⁸

Jeopolitikten önce çıkan bir kavram olan siyasal coğrafya ilk olarak Friedrich Ratzel tarafından ele alınmıştır. Ratzel'a göre siyasal coğrafyanın temeli devlettir. Devlet de bir parça toprak üzerindeki bir parça insanlıktır. Bu insanlık parçası üzerinde olduğu toprağa bağlı bir organizma olan devleti oluşturmaktadır. Bu sebeple Ratzel bir devletin bölgesi ya da alanı olmadan var olamayacağını belirterek siyasi coğrafyanın temelinde devlet ile birlikte alanı koymaktadır. Bir devletin büyüklüğü genişlemesi ile ölçülür ve sabit bir alanda sınırlı kalan ya da alanını kaybeden bir devlet yok olmaya mahkûm iken daima alanını genişleten bir devlet büyüyen bir devlet anlamına gelmektedir. Ratzel'in burada bahsettiği genişleme bölgesel genişlemeden ziyade ticari merkezler, kültürel merkezler ve göç gibi yolları da içeren alansal bir genişlemedir. Siyasi coğrafyada

⁵ John Agnew, *Geopolitics Re-visioning World Politics*, 2. Bs. (London, Routledge, 2003): 5.

⁶ Sidaway, "Geopolitics: Twentieth Century Spectre", 225.

⁷ Flint, *Introduction to Geopolitics*, 16.

⁸ Agnew, *Geopolitics Re-visioning World Politics*, 5.

bölgeselden ziyade alansal genişleme önemlidir. Ratzel alanın yanında bölgenin coğrafi pozisyonu, komşuları, nüfusun karakteri ve kalitesi gibi birçok değişkeni de incelemektedir.⁹ Ratzel'in metafiziki bir anlam yüklediği alan kavramı güncel jeopolitik çalışmalarında da önemli bir yere sahiptir.

Jeopolitik düşüncenin bir diğer kaynağı da İngiliz coğrafyacısı Halford J. Mackinder'dan gelmektedir. Kendisinden önce gelmiş olan deniz gücü çalışmalarıyla ünlü Mahan'dan etkilenen Mackinder jeopolitik düşünürleri arasında belki de en bilinenidir. Mackinder'ın düşüncelerinin temel özellikleri 1904 yılında bir makalede yayımlanmış olsa da sonrasında 1. Dünya savaşı sonrası barış görüşmeleri sırasında genişletilerek bir cilt haline getirilmiştir. Mackinder'a göre dünya yüzeyi adalara bölünmelidir. Asya, Afrika ve Avrupa Dünya adası olarak adlandırılırken diğer kıtalar ayrı adalar ve dünya adasının uyduları görevi görmelidir. Ve Mackinder'ın oluşturduğu bu Dünya Adası içerisinde Heartland adı verdiği ve dünya gücünün merkezi olduğuna inandığı bir bölge vardır. Sonraları Heartland teorisi olarak dünya jeopolitik çalışmalarında da oldukça önemli bir yer kaplamış hatta 2. Dünya savaşında Hitler'in genişleme politikasına etki etmiş olan bu teoriye göre Dünya adasının merkezi doğu Avrupa'dır.¹⁰ Daha geniş biçimde incelemesi ilerleyen bölümlerde yapılacaktır.

Son olarak jeopolitik kavramına ismini veren ve katkıda bulunan bir diğer kişi ise İsveçli siyaset bilimci Rudolf J. Kjellan'dır. Kjellan Coğrafyayı akademik bir disiplin haline getirme konusunda en önemli kişilerden biridir.¹¹ Kjellan tarafından bu terimin icat edilmesi, küresel düşüncenin belirli devletler yararına olmasının, bu devletlerin jeopolitik mantıkla küresel eylem potansiyelleri olması ile yakından ilişkili olduğunu göstermekteydi.¹²

Kjellan temel olarak Ratzel'in düşüncelerinden etkilenmiş ve siyasal coğrafyadaki alan kavramını genişleterek jeopolitik terimini ilk defa kullanan kişi olmuştur. Kjellan'ın siyaset bilimine getirdiği kendi yorumuna göre devletin bazı yönlerine diğerlerinden daha çok önem verilmiştir. Bunlar: bölge, nüfus, ulusal refah yönetimi, sosyal yapılanma ve hükümet yapılanmasıdır. Jeopolitik terimi ise devletin

⁹ Charles B. Hagan, "Geopolitics", *Journal of Politics*, C.4, S.4 (1942): 478-480.

¹⁰ Charles Hagan, sf.480-481

¹¹ Flint, *Introduction to Geopolitics*, 20

¹² Agnew, *Geopolitics Re-visioning World Politics*, 5.

bölgesinin, şekli ve formu, doğal ve fiziksel kaynakları gibi meselelerin tamamını ifade etmek üzere ortaya çıkmıştır. Kjellen devleti kullanışlı bir örnekten ziyade yaşayan bir organizma olarak ele almıştır ve bu organizmanın büyüme ve genişlemesi üzerinden çalışmıştır.¹³ Ratzel'in zoolojik çalışmalarından etkilenip bunları geliştirerek Kjellen devleti doğal olarak büyüyen ve güçlenen dinamik varlık olarak görmüştür. Ve bu büyümenin temeline kültürü koymuştur. Buna göre bir devletin kültürü ne kadar etkin ve gelişmiş ise o devlet o kadar etki alanını genişletme hakkına sahiptir.¹⁴ Kjellen bu bağlamda devlet ve bölge arasındaki birliği bir organizmadaki gibi incelemiş ve bunun sonucunda bazı çıkarımlarda bulunmuştur. Bunlar: bir devlet sağlıklı bir yaşam ve büyüyecek alan gibi ihtiyaçlarını sağlamak ve korumak zorundadır, devlet için yurttaşlarının hem şimdi hem de gelecekteki karakter ve niteliği büyük önem taşır ve son olarak otarşi yani kendine yeter duruma gelmek en büyük amaçtır.¹⁵

19.yy'da ve 20.yy'ın büyük bir çoğunluğunda jeopolitika daha çok devlet ve devlet adamlarının alanı olarak kabul edilmekteydi ve daha çok devletlerin stratejik davranışlarını inceleme ve tahmin etme yöntemi olarak kullanılan bir çalışma alanıydı ve bu süreçte temel aktörü olarak devlet öne çıkmaktaydı. Ancak bu bahsettiğimiz güncel jeopolitiğin aksine klasik jeopolitik anlayışı olarak ele alınmaktadır. Güncel jeopolitik anlayışında devlet bu çalışma alanının tek aktörü olmaktan çıkmış bunun yanında devlet dışı örgütler ve şirketlerin de dahil olduğu çok daha geniş bir jeopolitika anlayışı ortaya çıkmıştır.¹⁶

1.1.2. Mackinder ve Heartland Teorisi (1861-1947)

Halford J. Mackinder, 1899 Oxford Coğrafya Okulu'nun kuruculuğunu yapmış, Londra Ekonomi okulu müdürü olarak görev yapmış ve 1903 ve 1908 yılları arasında parlamento üyesi olmuş başarılı bir akademisyendir.¹⁷

Mackinder 19. Yüzyılda ortaya çıkan jeopolitik düşüncülerin arasında belki de en çok bilinen ve etkili olanlarından biri olmuştur. Temel savı Başkan Reagan tarafından

¹³ Hagan, "Geopolitics", 481-482.

¹⁴ Flint, *Introduction to Geopolitics*, 20.

¹⁵ Hagan, "Geopolitics", 481-482.

¹⁶ Flint, *Introduction to Geopolitics*, 25.

¹⁷ A.g.e., 18.

nükleer politikaları meşrulaştırmak amacı ile kullanılmıştır. Oluşturduğu Heartland Teorisi günümüze kadar gelen tüm düşünürlerin tartışmalarına konu olmuştur.¹⁸ Ancak her jeopolitik ve politik düşünür ve akademisyende olduğu gibi Mackinder da hiçbir zaman çalışmalarında tarafsız ve objektif olmamıştır. Mahan nasıl kendi ülkesi olan ABD'nin uluslararası bir deniz gücü olması konusunda tavsiyeler ve dersler vermek üzere çalışmalarda bulduysa Mackinder da kendi ülkesi olan İngiltere'nin o dönemdeki azalan gücü ve bu gücü nasıl geri toparlayabileceği konusunda yardımcı olmak üzere bu çalışmalarını gerçekleştirmiştir.

Alfred Thayer Mahan'ın çalışmalarından etkilenmiş olan Mackinder küresel politikayı kapalı bir sistem olarak görmüştür. Yani farklı ülkelerin eylemleri bir şekilde birbirlerine bağlıdır ve çatışmaların ana eksenleri kara ve deniz güçlerine sahip devletler arasındadır.¹⁹

Mackinder döneminin modern coğrafyacıları arasında dünyanın kapalı bir birim haline geldiğini anlamada, dünyanın organizma olarak ele alınması ve insan coğrafyası tezleri üzerinden tarihi gösterme konusunda oldukça öne çıkmaktadır. 1904 yılında bu çalışmalarını daha da ilerleterek dünya çapında kapalı bir siyasi sistemin karakterize ettiği yeni bir tarih öngörmüştür. Heartland Teorisi'nin incelenmesinde birçok kişinin yaptığı üzere bu faktörleri göz ardı etmemek gerekmektedir.²⁰

Mackinder'ın Viktoryan deniz gücü çağına geçtiğini fark etmesi aynı zamanda Avrupa ve onun siyasi coğrafyasının Asya'nın yanında önemsiz kaldığını da fark etmesini sağlamıştır. Çünkü Asya'da değişmekte olan dünyaya yetecek bir kara gücü ve kara temelli hava gücü gelişimi hakimdir. Kara kuvvetlerinin hareket kabiliyeti ve deniz kuvvetlerinin hareket kabiliyeti arasındaki rekabet 20. Yüzyılın belirleyici jeopolitik özelliklerinden biri olmuştur. Bu rekabeti ve deniz ve kara güçlerinin çatışması ihtimalini değerlendirerek Mackinder dünya siyasetinin eksen bölgesini bulmuştur: Avrasya'nın merkez bölgesi Heartland.²¹

¹⁸ A.g.e., 17.

¹⁹ A.g.e.,18.

²⁰ Hans W. Weigert, "Mackinder's Heartland.", *The American Scholar*, C.15, S.1 (1945): 45

²¹ A.g.e., 46.

Resim 1.1: Mackinder'in Heartland Haritası



Kaynak: https://www.researchgate.net/publication/299524170_Energy_Geopolitics_in_Southeastern_Mediterranean_Sea_and_Maritime_Delimitation_Issues/figures?lo=1 (06.06.2019)

Yukarıdaki resimde verildiği üzere Mackinder dünyayı üç bölerek incelemektedir. Buna göre dünyanın merkezine Heartland adını verdiği merkez bölgeyi koyar bu bölgeyi çevreleyen halka içerisinde yer alan kıtalar iç halka onu çevreleyen bölgeler ise dış ada ve kıta halkası olarak adlandırılmaktadır.

Mackinder'a göre dünya yüzeyi adalara bölünerek incelenmelidir. Bu bağlamda Asya, Afrika ve Avrupa'yı dünya adası ve diğer kıtaları ise dünya adasını destekleyen uydu adalar olarak incelemektedir. Dünya adası içinde Heartland olarak adlandırdığı ve dünyanın merkezi olarak gördüğü bir bölge vardır. Heartland, Baltık denizi, Tuna Nehrinin erişilebilir olan Orta ve Aşağı bölgeleri, Karadeniz, Anadolu, Ermenistan, İran, Tibet ve Moğolistan'ı kapsamaktadır.²² Haliyle bu bölge Prusya İmparatorluğu ve

²² Hagan, "Geopolitics", 480

Avusturya ve Macaristan'ın yanında Rusya'yı da kapsamaktaydı. Mackinder'a göre Heartland olarak adlandırdığı bu bölge deniz yolu ile girişi sınırlı olan ve kara ve insan gücü açısından sınırsız potansiyele sahip bir bölgeydi. Bu bölgeye sahip olan güç büyük bir kara ordusunu ve deniz gücünü destekleyecek insan gücü ve kaynakları güvenceye almış olacaktı. Bu sebeple Mackinder'a göre Heartland tek bir siyasi otorite olacak şekilde bir araya getirilirse dünya adasına ve dünyaya egemen olma gücüne sahip olunabilirdi.²³ Mackinder bu eksen bölgeyi dünya birimi içerisinde organik bir birim olarak yansıtmıştır. Bu bölge gemilerle erişilemeyen ancak demiryolları ile çevrili ve Avrasya'nın karasal merkezidir.²⁴

Mackinder'ın tezinin temellerini anlamadan Heartland ve Dünya Adası terimlerini tanımlamaya çalışmak anlamsızdır. Bu bağlamda Mackinder'ın tüm çalışmalarını oturttuğu tezleri, dünyanın kapalı bir sistem haline gelmesi ve bu bağlamda Viktoryan deniz gücü zamanlarında hayal bile edilemeyecek bir hava gücü girişimi ve kara gücü üzerinde, güç de bu kapalı birim içerisinde yer almaktadır.²⁵

İngiliz bir coğrafyacı olan Mackinder öncelikle kendi devletini öne çıkaracak girişimleri belirtmekteydi ve bunun temelinde Heartland'ın birleşerek tek güç haline gelmesini engellemek yatmaktaydı. Çünkü bölgede olabilecek bir Rusya ve Almanya girişimi ile öngördüğü tek bir birleşik Heartland demek İngiltere'nin güç egemenliğinin sonuna gelmek demektir. Bu yüzden Mackinder'a göre İngiltere bu iş birliğini engellemek için elinden geleni yapmalıydı.²⁶

Mackinder'ın bölgesel sömürgecilik altındaki deniz gücünden kara gücüne geçiş gözlemi güncel askeri güce göre değişiklik gösterse de jeopolitikanın bunun üzerindeki emperyal mantığının etkisi aynıdır. Coğrafya, tarih ve imparatorluğun kesişim noktasında faaliyet gösteren, Mackinder'ın jeopolitik analizi, emperyal jeopolitikten türediği gibi imparatorluğa jeopolitik bir strateji de belirler.²⁷

²³ Hagan, "Geopolitics", 480-481.

²⁴ Weigart, "Mackinder's Heartland.", 46.

²⁵ A.g.e., 45.

²⁶ Hagan, "Geopolitics", 482.

²⁷ Jennifer Hyndman, "Revisiting Mackinder 1904-2004", *The Geographical Journal*, C.170, S.4 (2004): 380.

1.1.3. Clausewitz ve Kara Egemenliği Teorisi (1780-1831)

Jeopolitik teriminin ve Mackinder gibi jeopolitik ve strateji uzmanları öncesinde yaşamış olan Clausewitz. Dönemin şartları içerisinde savaş ve savaşın nedenleri gibi birçok unsuru inceleyerek Savaş teorisini oluşturmuş bir öncüdür.

Prusyalı Alman bir asker ve askeri filozof olarak da adlandırılan Carl Philipp Gottlieb von Clausewitz Fransız Devrimi'ne ve Napoleon'a karşı hem sahada hem de askeri bir eğitimci olarak birçok kapasitede ordu içerisinde görev yapmış gayet başarılı bir Generaldir.²⁸

Clausewitz bize Sun Tzu'nun tam olarak veremediği, insan hayatında eşsiz olarak yer alan savaş teorisini iki yönlü ve mantıklı bir biçimde vermiştir. Clausewitzian çalışmaları oluşturan temel entelektüel eylemler Mahan, Corbett ve Mackinder'ın da çalışmalarında oldukça büyük bir yere sahip olmuştur.²⁹ Mahan ve özellikle Corbett deniz çalışmalarında Clausewitz' den her ne kadar etkilenmiş olsa da, aslında bakıldığında Clausewitz kendi döneminde pek de önemi olmayan deniz gücünü çalışmalarına dahil etmemiş büyük oranda kara gücü üzerinden savaş ve strateji çalışmalarını sürdürmüştür.

Çalışmalarında spesifik olarak deniz savaşları üzerinde durmamış olsa da Clausewitz'in temel savaş teorisi ve kara stratejileri incelendiğinde, içerisinde deniz savaş stratejilerini de bulmak mümkündür. Özellikle savaş üzerine yaptığı çalışmalar kara ve deniz ayrımı yapmaksızın koşulların değişken olduğu bir savaş durumunu inceleme ve anlama üzerine olmuştur. Bir kara askeri olarak tecrübesiz olduğu deniz üzerine yazmayı tercih etmemiş olsa da Clausewitz'in savaş teorisi, karadan ya da denizden olması fark etmeksizin tüm harp oluşumlarını kapsayacak genişlikte bir fenomen olarak savaş adını verdiğimiz kavramı açıklamaya yönelik olmuştur.³⁰

Fransız Devrimi sonrası savaş bir kez daha insanların gündemini oluşturan bir kavram haline gelmişti. Clausewitz Napolyon'a karşı savaşmanın yanında kendisini savaş halini anlamaya da adanmıştı. Bu bağlamda sorduğu ilk soru savaşın doğasının ne olduğu

²⁸ <https://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780199791279/obo-9780199791279-0026.xml> , [05.06.2019].

²⁹ John E. Tashjean, "Clausewitz: Naval and Other Considerations" *Naval War College Review*, C.39, S.3 (1986): 52.

³⁰ Tashjean, "Clausewitz: Naval and Other Considerations", 53.

olmuştur. Buna cevap olarak Clausewitz iki farklı savaş türü olduğu sonucuna varmış ve çalışmalarını bu temel üzerinden geliştirmiştir.³¹ Neredeyse 15 yıl boyunca yaptığı araştırmaları ve vardığı sonuçları bir araya getirdiği eseri Savaş Üzerine' yi 1832 yılında yayımlayan Clausewitz kitabının ilk bölümünde savaşı büyük ölçekli bir düello olarak tanımlamıştır. Savaş Üzerine, silahlı çatışmalardaki çeşitli dinamiklerin hem ilişkilerini hem de dinamiklerini tasvir eden gerçek bir savaş teorisi geliştirme çabası olmuştur.³² Birçoklarına göre askeri bir bilim insanı olarak görülen Clausewitz bir yandan da savaş filozofu ünvanını taşımaktadır. Savaş Üzerine adlı kitabına bakıldığında tipik teori kitaplarına göre bu eserin çok daha sofistike, çok daha sentetik ve analitik olarak daha keskin olduğu görülmektedir.³³ Dolayısıyla sadece bir teorisyen olmaktan ziyade Clausewitz aynı zamanda felsefi ve bilimsel yaklaşımlarıyla alanda ayrı bir yere sahiptir.

Clausewitz'e göre savaş, düşmanımızı kendi isteğimizi yapmaya zorlamak için kullanılan bir güçtür.³⁴ Bu tanım Clausewitz'in çalışmalarında bahsettiği saf savaş tanımıdır ve daha önce bahsettiğimiz üzere bu temel tanımın altında Clausewitz savaşı iki ayrı şekilde tasvir etmektedir. Clausewitz'in mutlak savaş (absolute war) ve gerçek savaş (real war) olarak ayırdığı savaş tanımına göre; mutlak savaş, düşmanı kesin bir şekilde yenmek üzere kullanılan kontrolsüz şiddettir; gerçek savaş ise, hedef ve kapsam olarak sınırlı olan bir çok silahlı çatışma durumunu içermektedir. Gerçek savaş istatistiki olarak daha çok kendini gösterse de savaşın en temel doğası mutlak savaş tanımında yatmaktadır.³⁵

Şiddet ve mutlak savaş Clausewitz'in savaş tanımına ilişkin verdiği bir cevaptır asıl radikal ve savaş kavramının anlamlandırılmasında kalıcılığını garantileyen cevabı ise, savaşın politikanın başka araçlarla devamından başka bir şey olmadığı yönündeki cevap olmuştur.³⁶ Clausewitz teorisini geliştirirken mutlak savaşı gerçek savaştan ayırarak salt şiddeti anlatmak istediği politik kapsamlı savaşlardan ayırmış ve kendisine

³¹ Ian Roxborough, "Clausewitz and the Sociology of War", *The British Journal of Sociology*, C.45, S.4 (1994): 622-623.

³² William M. Darley, "Clausewitz's Theory of War and Information Operations", *Joint Force Quarterly*, C.40, S.1 (2006): 74

³³ Antulio J. Echevarria, "Clausewitz: Philosopher of War or Military Scientist?", *Army History*, C.70, (2009): 22.

³⁴ Echevarria, "Clausewitz: Philosopher of War or Military Scientist?", 23.

³⁵ Roxborough, "Clausewitz and the Sociology of War", 623.

³⁶ A.g.e., 623.

daha net bir tanım yapma olanağı yaratmıştır. Clausewitz savaşı, genel olarak şiddet ve psikolojik (moral) faktörler tarafından domine edilen politik çatışmalar bağlamında tanımlamıştır. Bir bakıma savaş siyasi politikaların ve askeri gücün şiddetli bir ifadesi olarak ortaya çıkan bir durum olarak ortaya çıkmaktadır. Clausewitz'in ünlü sözünde de bahsettiği gibi, "Öyle ki savaş düşmanımızı kendi isteğimizi yaptırmak için zorladığımız bir şiddet eylemidir... Sadece bir politik eylem değil, gerçek bir politik araçtır, politik temasın diğer araçlar yoluyla devamıdır."³⁷

Savaşın iki ayrı tanımını yaparak oluşturduğu bu teoride Clausewitz'in altını çizmekten hiç usanmadığı bir diğer olgu ise savaşın bir şans alemi olduğudur. Bu bağlamda savaşta yanlış gidebilecek ve çoğu zaman giden birçok şeyi özetlemek için ihtilaf kavramını ortaya atmıştır. Bir savaş durumunda bulunan yüksek seviyede belirsizlik ve şans faktörü sebebiyle kumandanın zekâsı oldukça önemli bir yere sahiptir. Zaten tam olarak şansın önemi, belirsizlik ve ihtilaflar kumandanın bu yaratıcı zekayı kullanması için gereken faaliyet alanını oluşturan faktörlerdir. Aynı zamanda savaş kısmen büyük bir tutku, nefret, tehlike ve gayret konusudur.³⁸ Clausewitz'e göre politik rekabeti savaştan ayıran şey şiddettir. Hatta teorik olarak bakıldığında politik rekabet ne kadar şiddete dönüşürse topyekûn savaş durumuna o kadar yaklaşır.³⁹

Clausewitz'e göre daha önce de bahsettiğimiz faktörler sonucunda ortaya çıkan tutku, şans ve gerekçe olarak adlandırdığı elementlerin bir araya gelmesi ile oluşan olağanüstü üçlü savaş olgusunu oluşturur. Clausewitz'in savaş olgusunu tanımlamak için kullandığı bu üç alemin ilki olan tutku tamamen insanları, ikinci olan şans alemi kumandan ve ordusunu ve üçüncü olan gerekçe ise hükümeti ilgilendirmektedir. Var olan her alem ya da gerçeklik ile bir sosyal aktörü birebir eşleştirerek Clausewitz temelde basitleştirici bir yöntem yaratmaktadır.⁴⁰

Clausewitz ortaya koyduğu savaş teorisi ile, kendisinden sonra gelen Mackinder'in jeopolitik ve savaş yaklaşımına, az da olsa Mahan'ın deniz egemenliği teorisine ve son olarak en fazla etkiyi yaptığı Julian Corbett ile deniz gücü ve deniz

³⁷ Darley, "Clausewitz's Theory of War and Information Operations", 74.

³⁸ Roxborough, "Clausewitz and the Sociology of War", 625.

³⁹ Darley, "Clausewitz's Theory of War and Information Operations", 75.

⁴⁰ Roxborough, "Clausewitz and the Sociology of War", 625-629.

egemenliği teorisinin ilerlemesi konusunda inkâr edilemez bir ilham kaynağı ve dayanak noktası olmuştur.

1.2. DENİZ EGEMENLİĞİ TEORİSİ

1.2.1. Denizin Tarihteki Yeri ve Deniz Gücü

İnsanlık tarihi boyunca medeniyetlerin merkezi, savaş zamanlarında stratejik üstünlük, barış zamanlarında ise insanların refahı için lojistik olarak çoğunlukla suyun olduğu bölgelere yönelmiştir. Jeopolitik kavramı ve tanımı her ne kadar 19. yy'in sonları ve 20. yy'in başlarında ortaya çıkmış olsa da tarihin ve insanlığın ilk zamanlarından itibaren coğrafî şartlar ve insanlar arasındaki bağ ve iletişim onlar farkında olmasa bile kendisini göstermiştir. Dolayısıyla denizler medeniyetlerin gelişim ve etkileşim süreçlerinde hem savaş hem barış zamanlarında çeşitli roller oynamış, ancak hangi rolde olursa olsun toplumların stratejileri, güvenlikleri ve refahları için her zaman önemli bir yerde olmuştur. Bu sebeple tarih boyunca dünya üzerindeki birçok çatışma ve değişimin de merkezi olan denizlerdeki mücadele aynı zamanda dünya tarihini de şekillendirmiştir.

Medeniyetler ve deniz gücü ilk olarak Akdeniz'de ortaya çıkmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda biliyoruz ki neredeyse 2000 yıl önce Mısırlı bir kral 400 savaş gemisinden oluşan bir filoya sahipti. Ancak donanmanın ortaya çıkışı bundan da öncesinde Giritlilere dayanmaktadır. Girit adasının dönemin en büyük donanma ve ticaret gücü olduğu bilinmektedir ve Mısır ile Girit arasında Nil nehri üzerinden ticaret yapan gemiler olduğu bilinmektedir. Hatta Mısırlılara, Giritlilerin gemi inşasını öğrettiği düşünölmektedir. Ama sonuç olarak net bir şey vardır ki o da Giritliler tarihin ilk büyük deniz gücüdür. Girit'in donanmasının yok olması sonrasında deniz gücünde bıraktığı boşluğu Finikeliler doldurmuştur. Finikelilerin en önemli uğraşı ticaretti ve deniz kıyısına yerleştikten sonra bu toplum denizcilik yeteneklerini geliştirerek Akdeniz'deki adalarda (Sicilya, Sardunya, Korsika, Maldivler) oluşturduğu koloniler arasında ticaret yolları kurdu. Mısır tarihinin ilk zamanlarında yapılmış olan ticaret için yuvarlak ve yük taşıma kapasitesine sahip ticari gemiler ve uzun gemiler olarak adlandırılan ve hız için inşa

edilmiş savaş gemileri ayrımı Finikelilerin daha da geliştirmesiyle donanma yönteminde ilerlemeyi başlatmıştır.⁴¹

Okyanus tarih boyunca medeniyetlerin ve imparatorlukların ilerlemesi için bir otoyol görevi görmüştür. İlk olarak yukarıda bahsedildiği gibi büyük bir ada gücü olan Giritliler deniz yollarını kullanarak kendilerinin ve Mısır'ın zenginliğini sanatını, kültürünü Akdeniz boyunca yaymıştır. Onların ardından Finikeliler deniz yolları ve donanma gücünü ticari kazançları için kullanmıştır onları takiben Yunanlılar kendi kültürlerini yaymak ardından gelen Romalılar imparatorluklarını genişletmek ve kendi kanunlarını ve kültürlerini yaymak amacıyla aynı yollara başvurmuştur. Roma İmparatorluğu'nun parçalanmasının ardından Arabistan'da Hristiyan misyonerler ile çatışan Müslüman bir gücün ortaya çıkması ve bu gücün yayılması ile Ege denizi Türk gölü haline gelmiş ve keşif çağının başlamasına neden olmuştur. Yeni ticaret yolları arayışında keşfedilen bölgelerde sömürgeleşme sürecinin başlamasıyla denizlerin bölgeleri birbirinden ayırmaktan çok bir araya getirdiği bir durum ortaya çıkmıştır.⁴²

Deniz gücü kısaca bir ulusun deniz üzerinde kendi iradesini uygulayabilme yetisidir. Düşmanlarıninkinden üstün bir donanmaya sahip olmanın yanında savaş durumunda filo sağlayabilecek ve yenilgi durumunda sığınmak olabilecek aynı zamanda ulaştırma hatlarını düşman müdahalelerinden koruyabilecek stratejik üslere de sahip olmak deniz gücünün temellerindedir.⁴³

Deniz gücünün başlıca unsurlarından biri donanmadır ancak en büyük donanmaya sahip olmak her zaman kazanan taraf olmayı garantilemez. Büyük bir donanmanın etkin olması, ilk olarak niteliğine ikinci olarak nasıl yürütüldüğüne son olarak da düşmanın ulaşım hatlarına erişebilme gücüne bağlıdır. Bir donanmanın niteliği maddesel ve kişisel olmak üzere iki katlıdır. Teknolojik gelişmelerle beraber donanma gereçlerindeki gelişimler genellikle denizcilik mesleği dışındaki kişilerden gelmektedir. Günümüzde donanma gücüne karşı en büyük tehditlerden birisi teknolojinin getirdiği yeniliklerle birlikte denizcilikte personel eğitimi gibi temel faktörlerden çok fiziki varlığa odaklanılmasıdır. Teknolojik gelişmeleri donanmalarına uygulama konusunda geri kalan

⁴¹ William Oliver Stevens & Allan Westcott, *A History of Sea Power*, (the Project Gutenberg e-Book, 2008), 14-20.

⁴² A.g.e., 687-690.

⁴³ A.g.e., 691.

taraf lar günümüzde ticaret temelindeki deniz gücü yarışını baştan kaybetmişlerdir. Ancak tek başına teknoloji ve donanma materyalleri deniz gücü elde etmenin sadece bir parçasıdır.⁴⁴

Donanma gücünün bir diğer parçası olan kişisel taraf ise eğitim ve disiplindir. Çünkü donanma fiziki olarak ne kadar iyi olsa da tecrübesiz ve eğitimsiz denizciler tarafından yönetildiğine deniz gücünü elde etme şansı yoktur.⁴⁵

Donanmanın yönetimi kısmına gelirsek, ilk olarak savaş personeli ve komutan stratejik sorunları doğru şekilde çözebilecek yetkinlikte olmalıdır. İkinci olarak ise içinde olunan şartlara ve bağlı olunan ulusun deniz stratejisine göre değişmek üzere doğru savaş doktrinine sahip olmalıdır. Bunlar donanma gücünün fiziki ve manevi gereksinimleridir.⁴⁶

Donanma ve savaş stratejilerinin geliştirilmesi aslında deniz gücünü elde etmek için gerekli olan ulaşım hatlarını elde etme ve savunma araçlarıdır. Deniz gücünün asıl önemi ulaşım hatlarıdır. Deniz gücünü kullanan uluslar tarihi yaratmış ve ticari, politik ve kültürel olarak dünyayı hakimiyeti altına almıştır.⁴⁷

İlk çağlardan beri donanmalar denizlerdeki iletişimi kontrol etmeye çabalamıştır. Bu kontrol Romalıların ve İngilizlerin çeşitli zamanlarda elde ettiği gibi genel olabilmekle birlikte bölgesel ve geçici de olabilmektedir. Ancak her durumda bu kontrolün temel amacı kendi ticaretini koruyup düşmaninkini sekteye uğratmak ve kendi ordusunun hareket sahasını genişletip düşmaninkini engellemektir.⁴⁸

Deniz gücünün tarihi sadece ülkeler arasındaki çatışmalar sonucunda çıkan savaşlarla betimlenemez. Deniz gücü tarihi, çok eski çağlardan beri aslen deniz ticareti ve bununla gelen zenginliği ve gücü korumak amacı ile ortaya çıkan donanma güçlerinin daha büyük payı kapmak ya da elindekileri korumak için karşı karşıya geldiği bir tarihtir.⁴⁹ Genel olarak askeri yönleri ile incelenmiş olsa da deniz gücü tarihi aslında

⁴⁴ A.g.e., 692.

⁴⁵ A.g.e., 693.

⁴⁶ A.g.e., 694

⁴⁷ A.g.e., 691

⁴⁸ Robert C. Rubel, "Talking About Sea Control." *Naval War College Review*, C.63, S. 4 (2010): 22

⁴⁹ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Harbi Üzerine*, çev. A. Tunçer Büyükonat, 1.bs (İstanbul, Doruk Yayıncılık, 2013), 29.

sadece askeri çatışmalar üzerinden anlaşılamayacak kadar ekonomik bir altyapıya sahiptir.

Deniz gücü, ekonominin zorunlu kıldığı, politikanın dokuduğu, teknolojinin etkili hale getirdiği ve coğrafyanın şekillendirdiği, ekonominin, politikanın, teknolojinin ve coğrafyanın bir ürünüdür.⁵⁰ Deniz gücü askeri kullanım ve bununla birlikte askeri olmayan ticaret odaklı gemi üretimi, tamiri, taşıma ve alışveriş gibi boyutlara sahip olmanın yanında bir ulusun bu konuyla bağlantılı stratejik kültürü, ekonomisi, politik kültürü ve sistemi gibi ilgili alanları da kapsayan geniş bir yelpazeye sahiptir.⁵¹ Deniz egemenliği teorisi ise bu faktörlerin rekabet ve çatışma durumlarında nasıl bir araya geldikleri ile ilgilidir.⁵²

Günümüzde önemini hala koruyan ve teknolojik gelişmeler gibi yeni faktörlerin de tanımına dahil olduğu deniz gücünün önemi tarih boyunca birçok kez vurgulanmış olsa da bu kavramın önemini inceleyerek deniz hakimiyeti teorisini ilk olarak ortaya atan kişi Alfred Thayer Mahan olmuştur. Deniz Tarihçisi Alfred Thayer Mahan deniz operasyonlarının savaşlardaki stratejik önemini sistematik olarak ortaya koyan ilk teorisyendir.⁵³ Deniz gücü kavramını ve bu temelde şekillenen deniz egemenliği teorisini anlamak için öncelikle bu kavrama stratejik önemini kazandıran Mahan'ı incelemek gerekmektedir.

1.2.2. Alfred Thayer Mahan

Alfred Thayer Mahan New York West Point'te bulunan ABD Askeri Akademisindeki bir Profesörün oğluydu. 1859 yılında Annapolis'te bulunan ABD Deniz Harp Akademisinden mezun olduktan sonra neredeyse 40 yıl boyunca aktif olarak ABD donanmasına hizmet etti. 1884 yılında Newport'ta yeni kurulmuş olan Deniz Harp Akademisi'nde deniz tarihi ve taktikleri öğretme teklifi aldıktan sonra 1886 yılından 1889 yılına kadar Akademi Başkanlığı görevini yaptı. 1890 yılında ders notlarından derlediği ve deniz gücünün ulusal tarihi üstünlük üzerindeki devasa öneminden bahsettiği 'Deniz

⁵⁰ David C. Gompert, *Sea Power and American Interests in the Western Pacific*, (Santa Monica, RAND Corporation, 2013), 21-22.

⁵¹ Ilias Iliopoulos, "Geopolitics of Sea Power throughout History", *Baltic Security&Defence Review*, C.11, S.2 (2009): 5-6.

⁵² Gompert, *Sea Power and American Interests in the Western Pacific*, 21-22

⁵³ James Williams, "Mahan, Corbett, Douhet & Mitchell: The Naval and Air Theorists", 2008, <https://severalfourmany.files.wordpress.com/2015/09/mahan-corbett-douhet-and-mitchell.pdf>, 1

Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi 1660-1783' isimli ilk kitabını yayımladı. 1892'de yayımladığı ikinci kitabı olan 'Deniz Gücünün Fransız Devrimi ve İmparatorluk Üzerindeki Etkisi 1793-1812' kitabında ise denizler üzerindeki askeri ve ticari kontrol arasındaki bağımlılığı vurgulayarak, deniz ticaretinin savaşların sonuçlarını belirleyebileceğini iddia etmekteydi. Her iki kitap da özellikle İngiltere ve Almanya'da büyük ilgi görerek I. Dünya Savaşı öncesi donanma yetkinlik ve taktiklerinin belirlenmesinde oldukça etkili olmuştu. Mahan, 1896 yılında ABD Donanmasından emekli olmasının hemen akabinde tekrar hizmete çağırılmış ve 1902 yılında Amerika Tarihi Derneği Başkanlığı görevi yapmıştır. 1914' te ölümünden önce, 1897 yılında 'Amerika'nın Deniz Gücü Üzerindeki Çıkarı, Şimdi ve Gelecek', yine aynı yıl 'Nelson'ın Hayatı' ve ölümünden hemen önce 1913 yılında 'Amerika Bağımsızlık Savaşında Donanmanın Başlıca Faaliyetleri' gibi kitaplar yayımlamıştır.⁵⁴

Mahan, hem aktif olarak donanmada uzun yıllar yaptığı hizmetlerden hem de üniversite çalışmalarından edindiği deneyimleri ve araştırmalarıyla ortaya koyduğu akademik eserler ile birlikte 'Deniz Gücü' kavramını ortaya atarak savaş ve deniz stratejilerinde en önemli düşünürlerden biri olarak ortaya çıkmaktadır. İlk kitabı ile meşhur olsa da Mahan aynı zamanda etkili bir uluslararası ilişkiler öğrencisi ve stratejik ilişkiler politika analisti kimlikleri ile de öne çıkmaktadır. Araştırmaları ile ortaya koyduğu düşünceler net olarak uluslararası ilişkiler alanında yer alan güç politikası geleneği içerisinde yer almaktadır. Döneminde, yaptığı çalışmaları ve ortaya koyduğu deniz gücü kavramı ve bu kavramın güvenlik stratejilerindeki yeri konusunda oldukça aranan bir düşünür ve donanma stratejileri konusunda danışman olarak bilinmekteydi.⁵⁵

Deniz gücü kavramının ilk tanımı Mahan tarafından yayımladığı ilk kitapta şu şekilde yapılmıştır: Deniz gücü münferit olmasa da büyük çoğunlukla uluslararası ortak rekabetler ve sonu savaşa çıkan şiddet eylemleri gibi çekişmelerin bir anlatımıdır.

⁵⁶ Bu kısa ve temel tanımı yapmış olsa da Mahan deniz gücünü sadece savaş

⁵⁴ (The Editors of Encyclopaedia Britannica 2018)⁵⁴ <https://www.britannica.com/biography/Alfred-Thayer-Mahan> 14 nisan 2019

⁵⁵ John H. Maurer, "The Influence of Thinkers and Ideas on History: The Case of Alfred Thayer Mahan.", <https://www.fpri.org/article/2016/08/influence-thinkers-ideas-history-case-alfred-thayer-mahan/>, [14.04.2019]

⁵⁶ Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, 1. Bs. (New York, Dover Publication, 1987), 1.

zamanlarındaki askeri üstünlük olarak değil barış zamanlarında da denizlerde güvenli bir şekilde hem askeri hem ticari aktiviteleri gerçekleştirebilecek yetkinlikte olma olarak açıklamıştır.⁵⁷

Mahan deniz gücü tanımını yaparken geçmişteki güçlü deniz devletlerinin başarılarını ve çöküşlerini inceledi ve deniz gücünü etkilediğini düşündüğü altı temel unsur belirledi. Bu unsurları belirlemede en temel örneği İngiltere olmuştur. Çünkü henüz belirli bir deniz teorisi ve bu gibi prensipler ortaya atılmamış olsa da İngiltere bunları uzun yıllardır uygulamaktaydı. İngiltere'nin donanma gücü ve o dönemde denizlerdeki hakimiyeti üzerinden çalışmalarını yürüten Mahan kendi ülkesi olan ABD'ye önemli bir deniz gücü olmak için gereken bilgi birikimini aktarmak için yazılı çalışmalarının dışında aynı zamanda Jefferson başta olmak üzere politikacılara da zaman zaman danışmanlık yapmıştır. Mahan'ın tüm deniz egemenliği teorisini üzerine oturttuğu altı prensip şunlardır:

1-Coğrafi Konum

Coğrafi konum donanmanın belirli bir bölgeye yığılması ya da dağıtılması gibi stratejik kararlarda belirleyici bir faktördür. Bu unsurun bir diğer önemi de düşman devlete yakınlık faktörüdür.⁵⁸ Muhtemel çatışmaların genellikle komşu ülkeler arasında olması ve bu çatışmaların hızla yükselerek savaşa dönüşmesi coğrafyanın bir devlete en önemli etkilerindedir.

2-Fiziki yapı (doğal kaynaklar ve iklim de dahil olmak üzere)

Fiziki yapı unsuru ülkenin kıyı ve liman durumunu ve buna bağlı olarak deniz ticaretini ve güvenliğini etkileyen en önemli faktördür. Bölgenin fiziki yapısı ülkenin savunma stratejisini belirlemenin yanında, düşmanın da saldırı stratejisi için en belirleyici faktörlerden biridir. Fiziki yapı donanma stratejileri yanında doğal kaynaklar ve üretimden elde edilen gelirlerin ülkenin ekonomik durumunun belirlenmesinde de kritik bir öneme sahiptir.⁵⁹

⁵⁷ Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, 28.

⁵⁸ A.g.e., 29-30

⁵⁹ A.g.e., 35-38

3-Bölgenin (ülkenin) genişliği

Bölge genişliği bir ülkenin deniz gücü üzerinde kaç metre kare toprağa sahip olduğu şeklinde ölçülemez, bunun yerine ilk iki unsur olan coğrafi konum ve fiziki yapı ile bir bütün olarak kıyı şeridi ve limanlarının genişliği ve konumu ve bu bölgelerdeki nüfus dağılımı gibi değişkenler üzerinden belirlenebilir.⁶⁰

4-Nüfus sayısı

Konu deniz egemenliği ise, bölge genişliğinde karanın kaç metrekare olduğu kıyı şeridinin genişliği ve karakteri karşısında ne kadar önemsiz ise, nüfusun toplam miktarı da donanma materyallerinin yapımında ve kullanımında çalışabilecek işçilerin sayısı karşısında o kadar önemsizdir. Bu bağlamda nüfus sayısı olarak verilen bu unsur, aslında deniz egemenliğine ve donanmaya herhangi bir şekilde işçi, asker vb. olarak yararı dokunabilecek nüfus sayısı olarak ele alınmalıdır.⁶¹

5-İnsanların Karakteri

Ticareti yapılabilecek malların üretimi de dahil olmak üzere ticaret eğilimi, bir ülkenin deniz gücünü geliştirmesi için insanların sahip olması gereken en önemli karakteristik özelliğidir. Bir ülkenin vatandaşlarının bilim, üretim ve ticaret gibi konulardaki özellikleri o ülkenin deniz gücünü elde etmek ve korumak için ihtiyacı olan ekonomik refahı sağlama açısından oldukça önemli bir yere sahiptir.⁶²

6-Hükümetin ve devlet kurumlarının karakteri

Yönetim şekli, hükümetin ve kurumların tutumu ve karakterleri deniz gücünün geliştirilmesi konusunda oldukça büyük bir öneme sahiptir. Değişen hükümetler ve değişen hedefler deniz gücünün sağlanması ve korunması konusunda hem eksikliklere hem de başarıya neden olabilir. Donanma ve deniz ile ilgili konular iç politikadan bağımsız değildir. Bu yüzden özellikle halk tarafından seçilen ve desteklenen bir yönetimin olduğu devletlerde deniz gücü gibi hedefleri gerçekleştirmek çok daha kolay olmaktadır.⁶³

⁶⁰ A.g.e. 42-44

⁶¹ A.g.e., 44-47

⁶² A.g.e., 50-53

⁶³ A.g.e., 58-61

Mahan'ın bu konudaki ilk fikri denizcilik üstünlüğünün genel olarak kabul edildiğinden çok daha büyük bir tarihi öneme sahip olduğu idi ve bu bağlamda Mahan, Deniz Gücünün Etkisi serisinin ilk eserini yayımlaması ile sonuçlanan bir fikir olan, bir devletin donanma gücünü etkili olarak kullanmasının bu gücü kullanamayan devlet karşısında üstün olduğunu 17. Yüzyılın sonları ve 18. Yüzyıldaki Avrupa Savaşları örneği üzerinden incelemeye başladı. Kendisini ünlü eden bu eserde Mahan, Roma İmparatorluğu olacak olan sürecin kurtuluşu ve ABD'nin kuruluşunu donanma gücünün askeri operasyonları desteklemedeki üstün değerini gösteren örnekler olarak incelemiştir.

Mahan'a göre deniz, tarih boyunca ticaret yolları olarak kullanılan geniş ovalardır. Deniz yoluyla ticaret ve taşımacılık aktiviteleri her zaman kara yolundan daha güvenli ve daha az masraflı olmaktadır bu yüzden Hollanda ve İngiltere gibi coğrafik açıdan şanslı uluslar deniz yollarını etkin şekilde kullanarak kara devletlerine karşı çoğu zaman üstün olmuşlardır. Donanma ve denizlerde askeri gücün ortaya çıkması temelde ulusların bu yollardaki ticaret ve taşıma hatlarını koruma ve genişletme ihtiyacından ortaya çıkmıştır. Zaten deniz odaklı çatışma ve savaşların en temelinde de çoğunlukla bu ekonomik sebep yatmaktadır. Ülkelerin zaman içinde deniz ticaret yollarını geliştirmesi ile ekonomik rekabet artmış ve ulusların kendi ticari ve ulaşım hatlarını silahlı veya silahsız koruma ihtiyacına yol açmıştır.⁶⁴ Bununla birlikte gelişen donanma güçleri ve ülkelerin ticari rekabetleri sonucunda ortaya çıkan genişleme ve kendini koruma içgüdüleri denizlerde kontrol arayışını arttırmıştır. Mahan bu durumdan ilham alarak denizin ve donanmanın tarihteki yeri üzerine araştırmalarına başlamış ve sonucunda denizlerde üstün güç olan ulusların dünyada üstün güç olduğu kanısına varmıştır. Bu bağlamda daha çok İngiltere'nin donanma başarısı üzerinden giderek kurulma aşamasında olan kendi ülkesine deniz egemenliği konusunda yol gösterme çabası içine girmiştir.

Mahan, Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi kitabında ulusal gücün ekonomik temeli ve etkili bir donanma gücünün geliştirilip kullanılması arasındaki ilişki üzerine bazı önerilerde de bulunmuştur. Bu bağlamda deniz ticareti bir devletin refahı için kritik öneme sahip bir unsurdur. Savaş zamanında bir devletin kendi deniz ticaretini koruyup rakibininkini engelleyebilecek güce sahip olması doğal kaynakların kullanımını

⁶⁴ Mahan, *Deniz Harbi Üzerine*, 37-39

kendi yararına çevirebilmesi ve çatışma durumundaki üstünlüğünü sağlayabilmesi için oldukça önemli bir kriterdi. Dolayısıyla denizler üzerindeki egemenliği kazanıp koruyabilecek bir donanmanın bu iki görevi de başarabilmesi gerekmektedir. Bu sebeple Mahan'a göre bir devletin barış zamanında olabilecek en güçlü donanmayı oluşturmak için her şeyi yapması gerekmektedir. Bu girişimi gerçekleştirecek başarılı bir denizcilik politikası ve stratejisi zamanla hem barış hem savaş zamanlarında ekonomik refah ve bölgesel genişlemeyi sağlamak için kritik öneme sahiptir.⁶⁵

Mahan'a göre donanma gücünün yapısı ve konuşlanması da bu bağlamda önemli değişkenlerdir. Dağınık sevkiyatlara yapılacak kruvazör saldırıları, büyük bir ticaret filosunda fahiş kayıplar yaratacak etkiye sahip değildir. Düşmanın ana limanlarının karşısına çıkacak herhangi bir gücü yenecek yetkinlikteki bir savaş gemisi filosu ile ablukaya alınması, büyük bir deniz gücüne karşı stratejik etkiye sahip olmak için gereken bütün veya bütüne yakın bir deniz ötesi ticaret kısıtlamasını başarabilmek için tek yoldur. Bu sebeple Mahan, bir ablukayı koruma ya da kırma için gerekli donanma sayısının donanma stratejisinin harekât hedefi olarak belirlemiştir.⁶⁶

Donanma gücü ve konuşlanması bağlamında Mahan'ın stratejik mevkiiler tanımlarını incelemek yararlı olabilir. Mahan'a göre bir yerin stratejik değeri üç değişkene bağlıdır. Konumuna, askeri kuvvetine ve yerin kendisinin ve çevresinin kaynaklarına. Birinci unsur olan konum, bu üçlü içinde en kontrol edilemez olanıdır. Bir yer hiçbir güç değeri olmasa da sadece konumu itibari ile stratejik değere sahip olabilir ve bu sebeple elde bulundurmaya değerlidir. Bir konumun değerli olup olmaması genellikle bir ticaret hattına yakınlığı ile ölçülmektedir. Dönemin şartlarında bu unsura örnek olarak Cebelitarık Boğazı, Manş Denizi ve Süveyş örnek olarak verilebilecek durumda iken şu an baktığımızda Panama Kanalı da bu listeye eklenebilir. Mahan'ın üzerinde durduğu ikinci stratejik mevki betimlemesi askeri kuvvettir. Mahan'ın askeri kuvvet ile kast ettiği ise stratejik değere sahip olmayan ancak çok iyi bir konumda ve önemli kaynaklara sahip bir yerin zayıflıklarının yapay olarak güçlendirilerek tahkim edilmesidir. İkinci bölümde Güney Çin Denizi'nde Çin'in inşa ettiği yapay adalar bu kapsamda değerlendirilecektir.

⁶⁵ Jon Sumida, "New Insights From Old Books: The Case of Alfred Thayer Mahan.", *Naval War College Review*, C.54, S. 3 (2001): 102-103.

⁶⁶ A.g.e., 103.

Mahan'ın önerdiği son stratejik mevki ise kaynaklardır. Bir deniz kuvvetinin doğal ve yapay olmak üzere iki gruba ayrılabilir kaynaklara ihtiyacı vardır. Yapay kaynaklar genellikle ülkelerin kendi savunma ve taarruz durumlarında ihtiyaç duyacakları kaynaklardan oluşmaktadır ve ülkeler bunu genellikle kendileri temin edebilirler. Ancak doğal kaynaklar insanlara bağlı olmayarak fiziki koşullar ile şekillenir ve ulusların bunlara sahip olup olmama durumları tamamen bir coğrafi şanstır. Bu gibi doğal kaynaklara sahip olmayan uluslar ihtiyaçlarını uzak mesafeden getirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda belirli yerlerin ve çevrelerinin sahip olduğu doğal kaynaklar donanma gücü için stratejik mevkilerden bir diğerini temsil etmektedir.⁶⁷

Mahan'ın Deniz Gücünün Etkisi serisi 17. Yüzyıl ortalarında dönemin üç büyük deniz ülkesi olan Fransa, Hollanda ve İngiltere arasında donanma ve başarılarının birbirlerine karşı dengesiz olduğu bir zamanda başlar ve 19. Yüzyıl başlarında denizlere İngiltere donanmasının hükmettiği Fransız Devrimi ve İmparatorluk Savaşları döneminde sona erer. Deniz Gücünün Etkisi serisi bütün olarak incelendiğinde tema açısından bakmak gerekirse İngiltere'nin donanma üstünlüğünün yükselişi ve Avrupa'da bununla beraber gelen ekonomik ve politik gücünün başarısının hikayesi olmakla birlikte, alınacak ders olarak bakıldığında ise tüm bu seri ile Mahan aslında İngiltere örneğini takip ederek donanma stratejileri ve gücünün önemini farkına varan tüm devletlerin bu gücü elde edebileceğini anlatmaktadır.⁶⁸

Mahan'ın gözlemlerine göre deniz gücü sadece organize bir donanmayı değil aynı zamanda serbest deniz teşebbüslerini de içeren bir organizmadır. Bu bağlamda deniz gücü için gereken unsurlardan ilki devlet fonlarına bağlı olsa da ikincisi hükümet müdahalesinin olmadığı bir ortamda başarılabilecek bir unsurdur. Mahan İngiltere'nin kendi gözlemleri bağlamındaki deniz gücü başarısını ülkenin parlamentosunda karar verici mercilerde bulunan deniz ticareti işiyle uğraşan insanların olmasına bağlamaktadır. Bu gibi bir yönetimden çıkan kararlar doğrultusunda güçlü bir deniz ticareti filosu ve bunu koruyacak bir donanma için çalışmalar devletin öncelikleri arasında bulunduğu için İngiltere'nin deniz gücü başarısı 18. Yüzyıl sonları ve 19.yüzyıl başlarında dünyanın en ileri gelenlerindedir. Ancak 19. Yüzyılda demokratikleşme süreci sonunda hükümet içindeki ticari elitlerin kendi çıkarları doğrultusunda yaptığı donanma ve deniz ticareti

⁶⁷ Mahan, *Deniz Harbi Üzerine*, 76-81

⁶⁸ Sumida, "New Insights From Old Books: The Case of Alfred Thayer Mahan.", 105

yatırımlarının önleri kesildi ve bunun sonucunda azalan donanma harcamaları ve geliştirmeleri ile 19. Yüzyıl sonlarında İngiltere'nin hükmettiği sular olmaktan çıkan denizler ilerleyen zamanlarda Mahan'a göre bir deniz birliği tarafından yönetilecekti. Çünkü Mahan'a göre tek bir demokratik gücün bu yükü kaldırabilecek yetkinliğe sahip olması mümkün değildi. Ve bu gibi bir sistem resmi bir anlaşmadan ziyade üretken ekonomik aktiviteyi koruma çabası içinde devletler arasında politik çıkar çatışmalarının olmadığı bir sistem olacaktı.

Mahan, realist mizacı dolayısıyla savaş ve savaş tehdidinin öngörülebilir geleceğin gerçeklerinden biri olduğunu kabul etse de uluslararası serbest ticaret çalışmaları temelinde oluşabilecek muhtemel bir barış durumunu da gözden çıkarmamaktadır.

Mahan'ın ilk çalışmalarında üzerinde durduğu bir diğer konu ise dönemin ve donanma çalışmalarının teknik gelişimleri üzerine yapılan çalışmaların aşırıya kaçması idi, teknik konuların önemini kabul etmekle birlikte Mahan'a göre tehlike ve belirsizlik durumunda karar vermesi gereken çalışan ve askerlerin manevi ve stratejik eğitimi daha önemli bir yere sahipti. Sonraki yazılarında Mahan, donanma işleri ve uluslararası politikaya önem verdiği kadar deniz subaylarının yönetsel kararlardaki eğitimlerine de odaklanmıştır. Bu bağlamda Deniz Gücü'nün Tarih Üzerine Etkisi kitabında Mahan, teçhizatların karakterleri dönüştükçe taktikler değişse de stratejinin temel prensiplerinin teknik gelişmelerden çok fazla etkilenmediği ve insan karakterinin mutlak ve sabit olduğu konusu üzerinde durmuştur. Ayrıca deniz komutanlığı uygulamalarında bireysel ahlaki karakterlerin kritik etkileri ile ilgili de bazı gözlemlerde bulunmuştur. Mahan'ın birçok makalesinde de bahsettiği üzere etkili bir komutanlık hızlı ve makul risk alma ve sonuçların sorumluluğunu üstlenmeden oluşmaktadır. Bu gibi karakteristik özellikler kontrollü deneylerde fiziksel maddeler üzerinden çalışan bir mühendisin bilimsel düşünce anlayışına ve bir yöneticinin bürokratik zihniyetine yabancı unsurlardır. Bu sebeple Mahan'ın deniz gücünün etkisi serisinde ürettiği tarzda ciddi bir donanma tarihi iki büyük pratik fonksiyona sahiptir. Bunlardan birincisi, donanmaya yönetsel savaş komutanlığının ne olduğunu ve neden önemli olduğunu hatırlatmak, ikincisi ise savaş

tecrübesi olmayan subaylardaki kapasiteyi geliştirmek için güvenilir bir eğitim temeli sağlamak olmuştur.⁶⁹

Mahan'ın incelediği dönem içerisinde sorduğu sorulara ve günümüzde bazı yanlış anlaşılmalara karşılaşırsa da aslında temelini oluşturduğu donanma çalışmalarının önemli yanlarını vurguladığı konuları özetlemek gerekirse; ilk olarak, büyük bir savaşın kazananını belirleyebilecek sonuçlar ortaya çıkarabilecek ortak operasyonların başarısında kara ve deniz güçleri arasında yakın bir iş birliği olması elzemdir. İkinci olarak, Denizleri tek başına yönetebilecek güçte bir donanma yaratmak ve sürdürmek tek bir devlet için çok zor olduğu için Mahan 20. Yüzyıl ve sonrasında denizlerin uluslararası bir donanma birliğinin sorumlu olacağını düşünmüştür. Üçüncü ve son olarak da Mahan'a göre gelecekte olabilecek büyük teknolojik gelişmeler donanmaların yapısını ve taktiklerini değiştirirse de donanma komutanlarının muhakeme yeteneklerinin önemi hiçbir zaman azalmayacaktır, dolayısıyla subayların savaş zamanında doğru stratejiler ve karar verme yeteneklerini geliştirmek için tarihsel eğitimi şarttır.⁷⁰

1.2.3. Julian Corbett

Julian Corbett 1854-1922 yıllarında İngiltere'de yaşamış bir deniz tarihçisi ve jeostrateji uzmanıdır. Mahan'ın aksine kendisi donanma mensubu olmasa da Kraliyet Deniz Kuvvetlerinin önde gelen entelektüellerinden birisiydi. Döneminde yaptığı araştırmalar İngiltere Kraliyet Donanmasının da şekillenmesi ve düzenlenmesi konusunda oldukça etkili olmuştur. 1900'lü yıllarda sistematik olarak deniz tarihi ve stratejileri üzerine araştırmalar yapmış ve yayımlamıştır. 1900 yılında Deniz Harp Akademisinde ders vermeye başlamış ve 1903'ten itibaren de Oxford Üniversitesinde İngiliz Tarihi dersleri vermiştir.⁷¹

Corbett' in araştırmalarını yapmaktaki ilk hedefi İngiliz deniz savaşı doktrinindeki boşlukları doldurmak ve o güne kadar deniz savaşlarında uygulanan kara stratejileri yerine denizlerin özelliklerini ve farklarını da göz önünde bulunduran deniz stratejileri oluşturmaktır. Mahan'ın deniz egemenliği kavramını tanımlama ve açıklama

⁶⁹ Sumida, "New Insights From Old Books: The Case of Alfred Thayer Mahan.", 105-108

⁷⁰ A.g.e., 110

⁷¹ Julian S. Corbett, *Deniz Stratejisinin Prensipleri*, çev. A. Tunçer Büyükonat, 1.bs (İstanbul, Doruk Yayıncılık, 2010): 9

girişimlerini Corbett, denize özel savaş stratejileri ile geliştirerek günümüzde hala etkisini koruyan doktrine çok önemli katkılarda bulunmuştur. Corbett' in deniz kontrolü kavramı bugün bile deniz savaşlarında kullanılan stratejik manevraların temelini oluşturmuştur.⁷²

Julian Corbett Mahan'dan on yıl sonra çıkardığı ilk kitabıyla Alfred Mahan'ın ortaya attığı deniz gücü ve deniz egemenliği kavramlarını stratejik kara teorisyenleri olan Clausewitz ve Jomini' den de etkilenerak geliştirmiş ve Mahan'dan daha geniş ve bazı açılardan farklı bir deniz egemenliği kavramını ortaya koymuştur. Corbett donanma gücü ve operasyonlarının önemini kabul etse de Mahan'dan farklı olarak bunların kara gücünden daha büyük bir öneme sahip olduğuna inanmamaktadır. Mahan daha çok Jomini'den etkilense de araştırmalarında Clausewitz'in kitlelilik, yoğun ve kesin bir savaş gibi prensiplerine de yer vermişti, Corbett ise Clausewitz'in ihtilaf, sınırlı savaş ve özellikle savaşların politik hususlara hizmet ettiği prensipleri üzerinden gitmektedir. İhtilaf prensibinden yola çıkarak Corbett savaşın iki eşit gücün bir ortamda karşılaştığı bir satranç maçından ziyade hava durumu, askerlerin morali, coğrafik şartlar gibi farklı birçok değişkenin sonucu etkilediği bir kavram olduğunu anlamıştır. Bu sebeple bir devletin tüm donanmasını kesin ve birebir savaşta değişkenleri kontrol edemeyeceği bir durumda riske atması stratejik olarak yanlış bir hamledir. Dolayısıyla en önemli şey, donanma operasyonlarının ülkenin kesin bir savaşa ihtiyacı olup olmaması fark etmeksizin siyasi hedefleri doğrultusunda kullanılmasıdır.⁷³

Corbett temel olarak savaşta politikanın önemi ve ulusal çıkarların korunması için uygun stratejilerin korunması konusunda Clausewitz ile aynı fikirdedir. Bunun yanında eğitim amacıyla bir savaş teorisinin geliştirilmesi gerektiğine de inansa da en iyi savaş teorisinin bile gerçek bir savaşta muhakeme ve tecrübe ile şekillenen bir stratejinin yerini tutamayacağını belirtir. Bu gibi konularda Clausewitz ile uyussa da Mahan ile ortak noktaları olan büyük birebir savaş saplantıları konusunda bu iki düşünöre katılmamakta ve bunun bir kara savaşında başarılı bir strateji olabilmesini kabul etse de bir deniz savaşında en uygun yol olmadığını savunmaktadır.⁷⁴

⁷² Corbett, *Deniz Stratejisinin Prensipleri*, 10

⁷³ James Williams, "Mahan, Corbett, Dhouet & Mitchell: The Naval and Air Theorists", 2.

⁷⁴ Michael I. Hendel, "Corbett, Clausewitz, And Sun Tzu" *Naval War College Review*, C.53, S. 4 (2000): 108.

Corbett'e göre deniz stratejisi, denizin etkili bir araç olduğu bir çatışma veya savaş durumunda donanmanın kara kuvvetleri ile ortak olarak gerçekleştirebileceği operasyonel yetkinliktir. Mahan'ın aksine tek başına bir donanma stratejisinin kara operasyonları ile desteklenmeden başarılı olacağına inanmaz.

Corbett 'in donanma stratejisi anlayışı, başlangıç noktası Mahan'ın deniz egemenliği kavramına dayansa da onun önerdiği donanma güçlerinin kitlesel ve kesin yüzleşmesi anlayışından daha geniş bir perspektife sahiptir. Corbett' e göre deniz savaşının amacı deniz egemenliğini sağlamak ya da diğerlerinin sağlamasını engellemek üzerine kuruludur ve bu bağlamda donanma stratejisinin temelini deniz ulaştırma hatlarının güvenliğini sağlama ve karşı tarafinkileri engelleme üzerine kurmuştur. Çünkü olası bir savaş durumunda Mahan'ın kitlesel savaş stratejisini uygulayan büyük bir donanma dahi kendinden daha az güçlü bir donanmanın, zayıf kaldığı yerlerde deniz ulaştırma hatlarına saldırarak üstünlüğü elde etmesini engelleyemez. Bu yüzden bütün donanma gücünü Mahan'ın önerdiği gibi bir yerde toplamının aksine deniz ulaştırma hatlarını güvende tutacak şekilde tüm kıyıya eşit olarak yaymanın stratejik olarak önemini vurgulamıştır. Corbett' e göre devletlerin hedeflerini başarması için evrensel bir deniz egemenliğinden ziyade bölgesel ve geçici deniz egemenliği yeterlidir ve evrensel bir deniz egemenliği sağlamak için ihtiyaç duyulan kaynaklar bir devletin sahip olabileceğinden fazladır.⁷⁵ Corbett klasik anlamda bir teori oluşturmak yerine deniz egemenliğine savaş teorisi üzerinden yaklaşmıştır.

İngiliz bir deniz araştırmacısı olan Corbett döneminde en önemli deniz gücüne sahip olan ve bir ada ülkesi olan İngiltere örneği üzerinden deniz gücü incelemelerini sürdürmüştü. Bu bağlamda özellikle bu dönemde Avrupa'da yaşanan Fransız İhtilali gibi olaylar Corbett' in çalışmalarına ilham vererek daha bölgesel jeopolitik gerçekliklere bağlı fikirler üzerinden gitmesine sebep olmuştur.

Mahan'ın Clausewitz'in kara savaş stratejilerinden etkilenerken deniz savaşı stratejisine uyguladığı donanma güçlerinin toplanması fikrinin eski ve anlamını yitirmiş bir yöntem olduğuna inanmakta ve bu stratejinin yarardan çok zarar getireceğini savunmaktadır. Bu fikrini savunurken öne sürdüğü argümanlardan ilki, kara savaşlarının aksine kontrol edilemeyecek büyüklükte bir denizde donanma güçlerini bir yere toplamak

⁷⁵ James Williams, "*Mahan, Corbett, Dhouet & Mitchell: The Naval and Air Theorists*", 2-3

illa karşı tarafı savaşa zorlamaz aksine karadaki bir ordu yapamasa da denizde düşman donanmanın toplu haldeki karşı donanmadan uzak durarak savaştan kaçınmasına sebep olur fikridir. Hatta bu strateji ironik olarak zayıf tarafın güçlü bir düşmanın toplu haldeki donanması karşısında savaştan kaçınmasını kolaylaştırır. Corbett' in toplu bir donanma savaş stratejisinin kullanışsız bir yöntem olduğunu kanıtlamak için nedenlerinden ikincisi ise, bir ülkenin donanmasını savaş durumunda tek bir yere toplaması o ülkenin diğer bölgelerindeki deniz ulaşım hatlarını saldırıya açık bırakması anlamına gelmektedir. Çünkü bir donanma ne kadar büyük olsa da sadece bir yere çakılı kalırsa o kadar küçük bir alanı koruyup kontrol edebilir ve diğer bölgelerdeki güvenliğini gerilla saldırılarına karşı savunmasız bırakır.⁷⁶

Corbett'e göre bir güç aynı anda her yerde aynı güçte olamaz. Bu eşitsiz üstünlük durumu da zayıf bir rakip için bazı savaş seçenekleri ortaya çıkarır. Küçük rakip varlıklarını kümeleyerek genel anlamda zayıf taraf olsa da belirli bölgelerde kendini üstün güç haline getirebilir. Hatta yeterince başarılı ve bilge bir rakip baskın gücün zayıf noktalarına küçük saldırılar düzenleyerek karşı tarafın savunmasını yıpratır.⁷⁷

Corbett için deniz savunmasının en önemli parçası sabit durmak değil hareket etmektir. Burada temel fikir küçük bir donanmaya sahip olsan dahi büyük bir donanmanın ulaşım yollarını gemilerini gerilla yöntemi ile rahatsız edip engelleyerek kendinden büyük donanmanın başarısını engelleyebilirsin.⁷⁸

Corbett' in fikrini desteklemek için sunduğu bir diğer neden ise, donanma ne kadar büyük olursa yerini ve hareketlerini gizlemenin de o kadar zorlaştığıdır. Çünkü büyük bir donanmanın tek bir yerde toplanması daha küçük bir düşmana sadece savaştan kaçınma ve savunmasız bölgelere saldırma gibi fırsatlar yaratmaz aynı zamanda savaşın kazanılması için önemli olan strateji, hareket ve konum bilgilerini de verir. Bunun önüne geçebilmek için Corbett, şekilsiz ve hesaplı bir dağılımın beklenmeyen kombinasyonlar ve sürpriz elementini ortaya çıkararak deniz harbini kazanma konusunda önemli stratejik yöntemler olduğuna inanmaktadır.⁷⁹

⁷⁶ Hendel, "Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu" 109-110

⁷⁷ James Holmes, "Hail to the Deep: A strategy for Submarines", *The National Interest*, S. 132 (2014): 69-70

⁷⁸ James Williams, "Mahan, Corbett, Dhoutet & Mitchell: The Naval and Air Theorists", 2-4

⁷⁹ Hendel, "Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu." 110-111

Corbett, Clausewitz ve Mahan'ın savunduğunun aksine yoğunlaşmanın en çok sayıda gemiyi bir yere toplamak değil, düşmanın algılarını manipüle ederek onu kendi şartlarında savaşmaya çekmesi olduğuna inanmaktadır. Corbett' e göre donanma stratejistleri, deniz harbinin genellikle sıfır toplamlı bir oyun olmadığı gerçeğini kabul etmelidir çünkü bütüncül bir deniz egemenliği sağlamak neredeyse imkansızdır.⁸⁰ Corbett, Mahan'ın önerdiği bütüncül ve taarruza dayalı savaş stratejisini, savunmanın önemini göz ardı etmesi sebebiyle eleştirir. Bir savaş durumunda taarruza fazla odaklanan tarafın savunmasını yetersiz bırakması ona göre yanlış bir stratejidir.

Bu bağlamda deniz egemenliğinden ziyade denizlerin kontrolü kavramını biraz daha açmak gerekebilir. Denizlerin kontrolü işgale dayanan bir egemenlik gibi algılansa da tam olarak bu değildir. Corbett deniz üzerindeki kontrolün kendi ulaştırma hatlarını korurken düşmaninkini engellemeye dayandığına inanmaktadır. Denizler tamamen kontrol edilemeyecek kadar geniştir ve elde edilen bir kara parçası gibi elde karasuları dışında bir temele sahip değildir. Ama burada önemli olan nokta donanmaların, denizlerin uluslar tarafından temel kullanım aracı olduğu ulaştırma hatlarını kendilerinininkileri koruyabilecek ve düşmaninkini engelleyebilecek biçimde manipüle edecek güce sahip olması gerekmektedir.⁸¹ Bir ulusun deniz gücü olması, savaş zamanında kendi ulaştırma hatlarının güvenliğini sağlamaya devam ederken karşı tarafinkini engelleyebilme yetisi ile ölçülür.

Corbett cesaretin temel bir liderlik niteliği olduğunu kabul etmekle birlikte gereksiz risk alınmaması gerektiğine inanmaktadır ve bu sebeple bütün eylemlerin dikkatli hesaplamalar ve stratejik yaratıcılıklar sonucunda gerçekleştirilmesi gerektiğini savunur. Bu bağlamda Corbett diğer teorisyenlerin aksine saldırı değil savunma stratejilerini benimsemiştir. Ancak benimsediği savunma stratejileri kendi içerisinde bölgesel saldırı stratejilerini de içermektedir. Bu bağlamda kara güçlerinin aktarımı, çeşitli abluka yöntemleri ve düşmanın ticaret yollarına yapılan baskınlar gibi çeşitli yöntemler önermektedir.⁸² Corbett' e göre saldırgan bir savaş stratejisinde bile bariz bir savunma unsuru vardır çünkü hiçbir güç her yerde saldırgan olabilecek kadar güçlü

⁸⁰ Hendel, "*Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu.*" ,113

⁸¹ Corbett, *Deniz Stratejisinin Prensipleri*, 87-88

⁸² Hendel, "*Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu.*" 113

değildir. Bu sebeple bu stratejiyi benimseyenlerin de kabul etmesi gerekir ki zayıf bölgelerin savunması da bu yöntemin bir parçasıdır. Hatta tam tersi olarak savunma odaklı güçlerin de karşılıklarına taktiksel bir darbe indirme fırsatı çıkma ihtimaline karşın saldırıya hazırlıklı bir tutum benimsemeleri gerekmektedir.⁸³

Corbett için mutlak zaferin denizlerde elde edilmesi ihtimali çok düşüktür bu yüzden açık veya kapalı abluka, ikmal ulaştırma ve ordunun karaya çıkması gibi konularda ortak operasyonları destekleyen bir donanma, deniz gücünün temeli ve deniz hareketlerinin olmazsa olmazıdır.⁸⁴

1.2.4. Deniz Ulaştırma Hatları

Deniz ulaştırma hatları, hem donanmanın korumak için güçlendirildiği hem de donanmanın gücünü sürdürebilmesi için korunması gereken stratejik noktalar. Bilinen tarih boyunca deniz yolları ticaret için vazgeçilmez bir araç olmuştur. Ve deniz üzerine çıkan çatışmaların birçoğu bu ticari yolların ele geçirilmesi ve korunması temelinde başlamaktadır. Ulaştırma hatlarında donanmayı sürdürebilmek için taşınan en önemli maddeler yakıt, cephane ve yiyecektir. Ulaştırma hatları ve donanmanın birbirine geçmiş ilişkileri aslında deniz gücünün de özetidir. Bunun dışında askeri operasyonlar ticari ve destek dışında da denizlerde açık bir ulaşım ağına bağımlıdır.⁸⁵

Ulaştırma konusunda dünyada iki tip ülke vardır, ulaşımını karadan sağlayanlar ve denizden sağlayanlar. Deniz yolları kara yollarına göre daha rahat ve daha az düzenlemeye tabi olup ticaret yollarında da belirleyici öneme sahiptirler. Bu stratejik hatların iki önemli örneği Avrupa için Süveyş, ABD için de Panama kanallarıdır. Ulaştırma yolları harbin gideceği yönü belirleyen en önemli stratejik unsurdur. Bu yolların kontrolünü elinde tutan uluslar diğer devletler üzerinde deniz gücünün üstünlüğüne sahip olmanın avantajını yaşarlar. Bu yüzden deniz yollarının kontrolü deniz gücü kapsamında en önemli noktalardan biridir.⁸⁶ İkinci bölümde incelenecek olan Güney Çin Denizi de günümüzün en önemli deniz ticareti rotalarından biri olduğu için bölgedeki

⁸³ Holmes, "Hail to the Deep: A Strategy for Submarine", 74

⁸⁴ Hendel, "Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu." 115

⁸⁵ Mahan, *Deniz Harbi Üzerine*, 82

⁸⁶ A.g.e.,82-84

deniz ulaştırma hatları üzerinde kontrol sağlama isteği büyük ve küçük birçok devletin ilgisini çekmektedir.

Ulaştırma hatlarının belirlediği ticaret yollarının korunması ve imhası noktası bir deniz savaşının sonucu için kaçınılmaz bir etkiye sahiptir. Denizci ülkelerin gelirlerinin büyük çoğunluğu ithalat üzerinden elde edilmektedir ve ticaret yollarında herhangi bir kesinti ülkenin ekonomik politik ve askeri tüm boyutlarında problemler yaratma potansiyeline sahiptir.⁸⁷ Bu sebeplerdir ki bir ülkenin donanmasının yetkinliği, barış zamanında kurduğu deniz ikmal hatları ve ticaret yollarının savaş zamanında güvenliğini sağlayabilmesi ve bunun yanında düşmanın ticari ve ulaştırma hatlarını kesintiye uğratabilecek güce sahip olması üzerinden değerlendirilir.

Deniz harbinin en önemli noktası düşmanın ticaret yollarına saldırarak hasara uğrattırmasıdır. Bu gibi bir hasar harbin kazanılmasında belirleyici bir unsur olma potansiyeline sahiptir.⁸⁸

Mahan her ne kadar ulaştırma ve ticaret hatlarının önemini ve bunlara yapılacak saldırıların savaşların sonuçlarındaki etkisini kabul etse de deniz gücünü elde etme konusunda gelindiğinde, parça parça taarruzlarla düşmanın aktivitelerini engellemenin yaratacağı etkileri önemsiz görürken önemli şeyin o denizden düşman bayrağını tamamen sürmek olduğunu savunur. Bu bağlamda Mahan birleşmiş bir donanma ile kesin savaş yöntemini tercih eder. Ancak daha önce bahsettiğimiz üzere Corbett, Mahan'ın bu stratejisinin uygulanması durumunda ne kadar büyük bir donanmaya sahip olduğunuzun önemi olmaksızın kendi deniz ulaşım hatlarınızı saldırılara karşı savunmasız bırakacağınızı söylemektedir. Corbett' in bütün donanmayı saldırı odaklı olarak bir yere toplamak yerine kendi ulaşım hatlarını savunurken aynı zamanda dağınık ve stratejik manevralarla düşmanı alt etme yöntemi benim fikrime göre günümüz deniz çatışmalarında daha etkili olma potansiyeline sahiptir. Özellikle günümüzde topyekûn savaş olma ihtimali ülkelerin iç içe geçmiş ekonomik ve politik bağları olması sebebiyle ortadan kalkmışken, Güney Çin Denizi sorunu gibi olaylarda Corbett' in deniz ulaştırma hatlarını koruyarak karşı tarafa küçük gerilla saldırıları düzenleme mantığı hala kullanılmaktadır. Ancak bu gerilla saldırıları günümüzde daha çok tarafların

⁸⁷ A.g.e., sf. 93

⁸⁸ A.g.e., 94

donanmalarının birbirlerine güç gösterisi yapma amacıyla gerçekleştirdikleri askeri tatbikatlarla yer değiştirmiştir.

Donanma teknolojilerinde geline son noktada savaş gemileri, ticaret gemileri, denizaltılar, uçak gemileri vb. donanma araçları ile deniz ikmal yollarının güvenliğinin sağlanması yanında uçak teknolojisi ile hava ikmal yollarının ve yepyeni bir egemenlik sahasının ortaya çıkması Mahan ve Corbett'in deniz stratejilerini temellendirdikleri dünyaya çok uzaktır. Ancak günümüzde hala Mahan ve Corbett'in deniz egemenliği teorileri tüm teknolojik gelişmelere rağmen güncele uygulanabilecek öngörüye sahip olarak yazılmıştır.

Deniz gücü ve deniz egemenliği konularını inceleyen bu iki teorisyenin zamanından bu yana uluslararası hukuktaki gelişmeler ve kıta sahanlığı gibi denizler üzerinde ülkelerin karasularında hak sahibi olduğu kanunlar oluşturulmasının yanında, uluslararası anlaşmalar ve birbirine geçmiş ticari ilişkiler ve çıkarlar savaşların Mahan'ın hatta bir dereceye kadar Corbett'in zamanında incelediği sıcak deniz savaşları gibi sıcak savaşlar olması ihtimalini oldukça azaltmıştır. Ancak savaş tehdidi hiçbir zaman tamamen yok olmaz çünkü her ne kadar devletler uluslararası hukuku tanısal ve birbirleri ile anlaşmalar imzalasalar da uluslararası sistem hala anarşik bir yapıya sahiptir ve bu durum uluslararası hukukun yaptırımları konusunda problemler ortaya çıkarmaktadır. Savaş ihtimalinin az ancak tehdidinin hiç yok olmadığı bir düzende güncel teknolojik gelişmelerin askeri ve donanma tertibatlarını tehlikeli şekilde geliştirmesi ile olası bir deniz savaşı Mahan ve Corbett' in deniz egemenliğini inceledikleri dönemde öngörebileceklerinden çok daha büyük sonuçlara neden olma potansiyeline sahiptir.



İKİNCİ BÖLÜM

GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNU

2.1. GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNUNUN TARİHİ VE ORTAYA ÇIKIŞI

2.1.1. Paracel ve Spratly Adaları

Güney Çin Denizi'nde ki adalar kıyı devletleri olan Çin (hem Tayvan Çin Cumhuriyeti hem de Çin Halk Cumhuriyeti), Vietnam, Filipinler, Malezya, Brunei ve Endonezya ile çevrelenmiştir. Güney Çin Denizi'nde 150'den fazla adacık bulunmaktadır. Paracel takımadası Çin'in Hainan Eyaleti ve Vietnam'a yakın iken, en büyük adası Itu Aba olan Spratly takımadası ise Filipinler ve Brunei'ye yakın Vietnam'a ise uzak olacak coğrafi konumlara sahiptir.⁸⁹

Resim 2.1: Güney Çin Denizi ve Paracel, Spratly Takımadaları⁹⁰



⁸⁹ Teh-Kuang Chang, *Routledge Handbook of Asia in World Politics*, 1.bs. (London, Routledge, 2017), 400-401

⁹⁰ http://www.southchinesea.org/files/2011/08/schina_sea_88.jpg (07.06.2019)

19. yüzyıla kadar Güney Çin Denizi'nin temel işlevi bir iletişim aracı olarak kullanılmasıydı. Şu an egemenliği üzerinde birçok ülkenin hak ettiği Paracel ve Spratly takımadaları ilk başlarda Güney Çin Denizi'ni küçük adaları ve resifleri ile geçilmesini tehlikeli hale getiren adacıklar olarak görülüyor, Çin ve bölgedeki diğer güçlerin yanı sıra Avrupalılar ve Amerikalıların da bir tehlike kaynağı olması dışında ilgisini çekmiyordu. Ancak Avrupa'da, Japonya'da, Kore'de ve Amerika'da Spratly ve Paracel adalarını iki ayrı takımadada olarak gösteren yeni ve daha doğru haritaların çizilmesi ile bölgede güvenli bir deniz yolunun olduğunun anlaşılması sonrası bölgeye olan ilgi artmaya başladı. Ancak genel olarak bakıldığında sömürgeci dönemde hem Fransa hem de Japonya adalarda askeri varlıklarını korusa da Paracel ve Spratly adaları hala temel olarak taşımacılığa bir tehlike olarak görüldüğü için sahipliği üzerine bir anlaşmazlık yoktu.⁹¹

1942-1968 yılları arasında Güney Çin Denizi bir Japon Gölü olarak görülüyordu. İkinci Dünya Savaşı'nın büyük bir çoğunluğunda Fransız-Vietnam güçleri ve Japon güçleri Paracel adalarında yan yana varlıklarını sürdürseler de 1945 yılında Japonya'nın Fransız-Vietnam askeri birliklerini adalardan çekilmeye zorlamasıyla bu durum sona erdi. Japon Savaşı'nın temel etkisi sömürgecilik sisteminin yok olması olmuştur. Bununla birlikte Asya-Pasifik bölgesinde ortaya çıkan yeni egemen devletler ve ABD'nin Soğuk Savaş tutumu ile komünizmin yayılmasını engelleme çabası sonucunda komünizm karşıtı bir örgüt olarak Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN) 1967 yılında Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur ve Tayland'ı içerecek şekilde kuruldu. Böylece bölgede batılı ülkeler ile çeşitli bağları olan beş komünizm karşıtı ülke ve karışıklık içerisinde bir Hıncin bölgesinden oluşan yeni bir uluslararası sistem kurulmuş oldu.⁹²

Güney Çin Denizi Çin, Japonya, Kore ve Rusya limanlarını da içine alan ve Hint okyanusu ile Kuzeydoğu Asya arasında bulunan en büyük uluslararası deniz ticareti yollarından biridir.⁹³ Dünya ticaretinin %90'ı ticari gemicilik üzerinden yürümektedir ve bu oranın %45'i Güney Çin Denizi'nin düzenlenmemiş sularından geçmektedir. Güney Çin Denizi'nin sonunda bulunan Malakka Boğazı, Hürmüz boğazından sonra dünyanın

⁹¹ Stein Tønnesson, "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute." *Asian Perspective*, C. 26, S. 4 (2002): 572-577

⁹² Tonneson, "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute.", 577-579

⁹³ Robert Beckman. "The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea." *The American Journal of International Law*, C.107, S. 1 (2013): 143

ikinci en yoğun uluslararası deniz yoludur.⁹⁴ Her yıl dünyadaki süper tanker trafiğinin yarısından fazlası Malakka, Sunda ve Lombok Boğazlarından geçerek Çin, Japonya, Tayvan ve Güney Kore'ye yol alır. Bu nakliyeler çoğunlukla Doğu Asya ülkelerine giden hammadde ve enerji kaynaklarından oluşmaktadır. Güney Çin Denizi üzerinden taşınan petrol ve doğal gaz Süveyş kanalından taşınan miktarın üç katı, Panama Kanalından taşınan miktarın ise 15 katıdır. Taşınan ham petrolün büyük bir çoğunluğu Basra Körfezi'nden gelerek Japonya, Güney Kore ve Tayvan'a gitmektedir. Bunun yanında Güney Kore'nin doğalgazının üçte ikisi, Japonya ve Tayvan'ın doğal gazının ise %60'ı bu kritik bölge üzerinden sağlanmaktadır. Bölgedeki bu ticaret ve sevkiyat yoğunluğu aynı zamanda korsanlık ve terörizm içinde birçok olanak yaratmaktadır.⁹⁵

Uluslararası ticarete bu kadar kritik bir bölge olması sebebiyle Güney Çin Denizi bölgedeki devletlerin egemenlik iddiaları konusunda daha ısrarcı olmalarının yanı sıra ABD gibi bölge dışı aktörlerin de ilgisini çekerek uluslararası platformda da önemli bir sorun haline gelmiştir.

2.1.2. Güney Çin Denizi Sorunu'nun Sebepleri

Spratly ve Paracel Adaları üzerinde egemenlik sorununun altındaki temel nedenlerin ticaret dışında kalanları olarak adaların ve kıyıların altında yatan doğal kaynak rezervleri, maden yatakları ve balıkçılık hakkının yanında, askeri amaç olarak stratejik rekabet içerisinde önemli bir güvenlik tampon bölgesi yaratması da gösterilebilir. Bu sebeplerden ötürü bu bölgelerin üzerinde hak sahibi olma isteği ya da bundan mahrum olma durumu tarafların politik güçlerinin ve gururlarının bir sembolü haline gelerek ulusal birlik duygularını beslemiştir.⁹⁶

İkinci Dünya Savaşı sonrası 1946 ve 1947 yıllarında hem Paracel hem de Spratly adalarına donanmasını keşif gezilerine gönderip, egemenlik göstergeleri kurarak ve Spratly takımadasının en büyüğü olan Itu Aba ve Paracel takımadasının en büyüğü olan Woody adalarında kalıcı mevcudiyetini oluşturarak adaların egemenliği üzerine en etkin talep sahibi Çin Cumhuriyeti olmuştur. 1948 yılında ise Nanjing Hükümeti neredeyse

⁹⁴ Joshua P. Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute." *Asian Survey*, C. 45, S.3 (2005): 415

⁹⁵ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute." 416-417

⁹⁶ James DeShaw RAE, "Planting Flags on the Tide: Sovereignty, Containment, and Conflict Resolution in the East and South China Seas", *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.1, S.1 (2014): 95

tüm Güney Çin Denizi'ni içine alan noktalı U şeklinde tüm adaları ve denizi içine alan bir sınır içeren haritasını yayınlamıştır. 1946-1947 yıllarında Çin Cumhuriyeti ile birlikte Fransa da Spratly ve Paracel adalarına Vietnam talebini temsilen donanma keşifleri düzenlemiştir. Woody adasındaki Çin birliklerinin çekilmesi sağlanamayınca Batı Paracel'de Pattle Adasında kalıcı Çin mevcudiyeti kurulmuştur.

Bir diğer taraf olarak 1946'da kurulan bağımsız Filipinler hükümeti de Spratly adalarının büyük çoğunluğu üzerinde hak iddia etmek istediye de Amerikan tavsiyesi üzerine bu talebini ertelemiştir. 1958 yılında Çin, Paracel ve Spratly Adaları'nın Çin Bölgesi olduğunu açıkça belirten bölgesel suları üzerine bir bildiri yayınlamıştır ve Demokratik Vietnam Cumhuriyeti adalardan açıkça bahsetmese de bu bildiriye desteklediğini belirtmiştir, bu beyan gelecekte Vietnam tarafından yapılan hak iddiaları önünde hukuki bir engel olarak görülmektedir.⁹⁷

Her ne kadar zaman zaman egemenliği tartışmalı olsa da bölge ülkelerinin bu takımadalara olan ilgisinin artışının ve bu çatışmanın ilerlemesinin temel iki sebebi vardır. Bunlardan ilki Paracel ve Spratly takımadalarında ve bunları çevreleyen kıyılarda petrol çıkarma çalışmalarının yapılması ihtimali ki, 1973 petrol krizi ile bu durum daha da önem kazanmıştır, bir diğer sebep ise 1973-1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) görüşmeleri olmuştur. Bu sözleşme ile bölge ülkelerinin, büyüklüğü önemli olmadan, bu adaları egemenlikleri altına almaları daha geniş münhasır ekonomik bölge sahibi olmaları bakımından daha da önem arz eder duruma gelmişti.⁹⁸

İdeal olarak, uluslararası hukuk özellikle UNCLOS, Güney Çin Denizi sorunun sadece yönetilmesinde değil aynı zamanda çözümünde de nötr ve etkili bir platform olma özelliği taşımasına rağmen, Çin ve diğer taraf devletlerin UNCLOS' un konuyla ilgili en kritik maddesi olan 121. Maddeyi farklı yorumlamaları bu sorunun devamında önemli bir rol oynamaktadır.⁹⁹

⁹⁷ Tonneson, "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute.", 580-582

⁹⁸ Tonneson, "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute.", 584-585

⁹⁹ Richard Javad Heydarian, "Mare Liberum: Aquino, Duterte, and The Philippines' Evolving Lawfare Strategy in the South China Sea", *Asian Politics & Policy*, C.10, S. 2 (2018):289

UNCLOS Madde 121 Adaların Rejimi

“1- Bir ada, sularla çevrili olan ve sular yükseldiğinde su üstünde kalan, doğal olarak meydana gelmiş bir kara parçasıdır.

2- 3. paragraf hükümleri saklı kalmak üzere, bir adanın karasularının, bitişik bölgesinin, münhasır ekonomik bölgesinin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması, işbu sözleşmenin diğer kara parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır.

3- İnsanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları olmayacaktır.”¹⁰⁰

Madde 121’in farklı yorumları ve uygulamaları Güney Çin Denizi’ ndeki taraf devletler açısından sorunun bir parçası haline getirilmiştir. Örneğin Filipinler GÇD’ de özellikle Spratly takımadasında doğal olarak meydana gelmiş kara parçalarının olmadığını savunurken, Çin ve Tayvan ise bölgedeki bir veya birçok kara parçasının kendi münhasır ekonomik bölgesini üretme kapasitesine sahip adalar olduğunu iddia etmektedir. Hatta taraflar arasında doğal olarak oluşmuş kara parçasının tanımında ve insan yaşamını ve ekonomik hayatını kendi kendine sürdürebilme kıstasının göstergelerinin neler olduğuna dair bile farklı yorumlar ve anlaşmazlıklar bulunmaktadır. Dolayısıyla bölgedeki sorunun çözümünü sağlaması gereken uluslararası hukuk maddesi farklı anlayışlar ve uygulamalar doğrultusunda sorunun bir parçası haline gelerek bölgedeki anlaşmazlığın devamlılığına katkıda bulunur hale gelmiştir.¹⁰¹

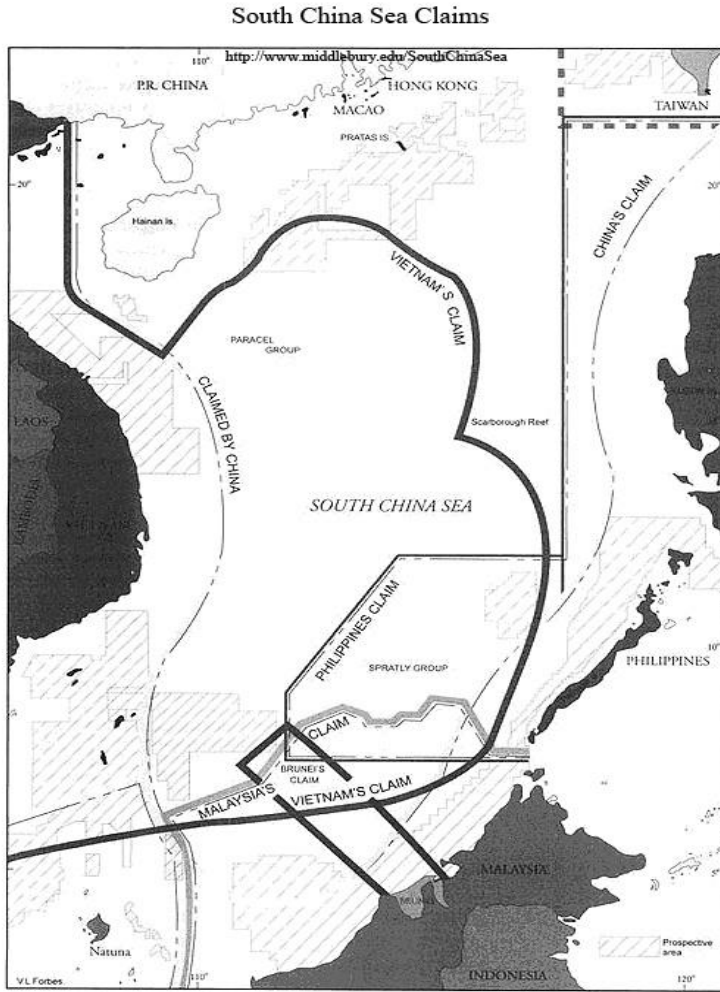
Güney Çin Denizi bölgesinde Spratly ve Paracel ada grupları için dört ulus 200’den fazla küçük ada ve resif üzerinde egemenlik iddia etmektedir.¹⁰² Güney Çin Denizi’nde Çin ve Tayvan Spratly ve Paracel adaları ve diğer bağlantısız resif ve adacıklar üzerinde benzer iddialara sahiptir. Bu bölgenin dışında her ikisi de aynı zamanda Vietnam ve Filipinler’in yanında Brunei ve Malezya da dahil olmak üzere çatışan egemenlik iddiaları ile karşı karşıya kalmaktadır.

¹⁰⁰ <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf>, sf. 39

¹⁰¹ Heydarian, “*Mare Liberum: Aquino, Duterte, and The Philippines’ Evolving Lawfare Strategy in the South China Sea*”, 289-290

¹⁰² Yusof Ishak Institute, “The Spratly Islands Dispute.” *Contemporary Southeast Asia*, C.10, S.1 (1988): 114

Resim 2.2: Güney Çin Denizi İddia Alanları



SOURCE: Vivian Louis Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas* (Singapore: Singapore University Press, 2001), p. 136. (Reproduced with the kind permission of Dr Vivian Louis Forbes)
 Source: Buszynski, Leszek, and Iskandar Sazlan. *Maritime Claims and Energy Cooperation in the South China Sea*. *Contemporary Southeast*, map 3

Kaynak: http://www.southchinasea.org/files/2011/08/SCS_claims.jpg (06.06.2019)

Her ne kadar bu çatışan iddialar çözülmemiş ancak işlevsel olarak genelde pasif durumda olsa da bazı durumlarda çatışmanın şiddet derecesine yükseldiği ve insanların öldüğü olaylar da yaşanmıştır. En ciddi çatışmalar, 1974 yılında Çin'in, Paracel adalarının ve 1988 yılında Spratly Adalarının ve Johnson Resifinin kontrolünü zorla Vietnam'dan alması ile gerçekleşmiştir. Bu olaylarda düzinelerce Vietnam askeri hayatını kaybetmiştir.¹⁰³

¹⁰³ Rae, "Planting Flags on the Tide: Sovereignty, Containment, and Conflict Resolution in the East and South China Seas", 96-97

2.1.3. UNCLOS

1982 yılında BM denizlerdeki anlaşmazlıkları barışçıl bir şekilde çözebilmek için Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini (UNCLOS) kabul etti. Birkaç eksiği olsa da UNCLOS Denizlerdeki anlaşmazlıklar konusunda en etkin belgedir.¹⁰⁴

Brunei Darussalam, Çin, Malezya, Filipinler ve Vietnam Güney Çin Denizi'nde bulunan adalar üzerinde rakip egemenlik iddiaları olan devletlerdir. UNCLOS karasal bölgeler üzerindeki egemenlik sorunlarına değinmemektedir ancak, kıyı devletleri üzerine olan hükümleri böyle bir egemenlik konusunu da içinde bulundurmaktadır.

Kıyı devletleri Güney Çin Denizi üzerindeki yetki alanları konusunda da çakışan iddialarda bulunmaktadır. Bu ihtilaflar en az bölgesel egemenlik üzerine olanlar kadar hatta belki bundan daha fazla önemlidir. UNCLOS'a göre deniz yetki alanı sahipliği adalar da dahil olmak üzere sadece kara bölgeleri üzerinden ortaya çıkmaktadır. Anlaşma deniz yetki alanlarının ölçüldüğü kıyı hatları ile ilgili kurallar içermektedir.

Anlaşma aynı zamanda taraflar tarafından hükümlerin yorumlanması ve uygulanması üzerine çıkabilecek anlaşmazlıkları çözmek için de gerekli hükümlere sahiptir.¹⁰⁵

UNCLOS içerisinde 3 bölüm özellikle Güney Çin Denizi sorununa uygulanabilir özelliğe sahiptir. Bunlardan ilki olan 3. Madde'ye göre her devlet kendi bölgesel deniz sahasını 12 deniz milini geçmeyecek şekilde oluşturma hakkına sahiptir.¹⁰⁶ Yani bu maddeye göre Güney Çin Denizi'ndeki iddiacı taraflar ulusal bölgelerini 12 deniz mili olacak şekilde genişletebilirler. UNCLOS'a göre bu sınırlar içinde kalan bölgeler ana kara devletinin egemenliğindedir. Kıyı devletleri kendi kara bölgelerinin yanısıra bölgesel deniz de denilen kıyı çevresindeki 12 deniz mili genişlikteki alanda egemenlik sahibidir. Kıyı devletleri bölgesel denizlerinin yanısıra bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölge gibi deniz yetki alanlarına da sahiptir.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute." ,418-419

¹⁰⁵ Beckman, "The Un Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea.",142

¹⁰⁶ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute." 418-419

¹⁰⁷ Beckman,"The Un Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea.", 145

55. maddeden 75. Maddeye kadar olan bölümde Münhasır Ekonomik Bölge (EEZ) olarak da bilinen önemli bir konsept ele alınmaktadır. 55. Ve 56. Maddelere göre EEZ bölgesel denizlerin ötesinde ve yakınlarındaki alanlardır ancak 57. Maddeye göre EEZ devletin temel sınırından itibaren 200 deniz milini geçemez. 58. Maddeden 75. Maddeye kadar ise EEZ bölgelerinde devletlerin gerçekleştirebileceği aktiviteler incelenmiştir.¹⁰⁸

Güney Çin Denizi'ne kıyısı olan tüm devletler bölgesel deniz, münhasır ekonomik bölge ve kıyı sınırlarından ölçülmek üzere kıta sahanlığı iddialarında bulunmaktadır. Ancak Güney Çin Denizindeki devletler tarafından uygulanan düz temel hatlar UNCLOS' un ilgili maddeleri ile uyumlu mu konusunda bazı soru işaretleri bulunmaktadır. Anlaşmanın 6. Maddesine göre bölgesel denizin genişliğini hesaplamada kullanılan normal temel hat, kıyı boyunca alçak su seviyesi çizgisidir. Ancak Anlaşmanın 7. Maddesine göre ise bazı durumlarda devletler düz temel hatlar belirleyebilirler. Çin, Malezya, Filipinler, Tayvan ve Vietnam'ın üzerinde egemenlik iddia ettiği bölgelerde düz temel hattı kullanmaları çoğunlukla ABD olmak üzere dış aktörler tarafından sık sık sorgulanmaktadır. Düz temel hatların uygulanmasının tartışmalı tarafı bu sistemin yabancı araçların geçiş hakkını kısıtlayıp kısıtlamaması konusundadır. Bu tartışmalı hatların kıyı tarafındaki geçiş sınırlamaları sorusu ABD ve diğer donanma güçleri için önemli bir endişe kaynağıdır.¹⁰⁹

UNCLOS adalar, kayalar, düşük gelgit yükselteleri, yapay adalar, tesisler ve yapılar ve su altında kalan alanlar olmak üzere açık denizlerdeki coğrafik oluşumlar arasında önemli ayrımlar yapmaktadır. Deniz yetki alanları sadece devletin egemenliğinde olan kara bölgeleri üzerinden üretilebilmektedir bu durum karanın denize hakim olması prensibi olarak bilinmektedir. Farklı deniz yetki alanları farklı oluşumlardan üretildiği için bu ayrımlar oldukça önemlidir.¹¹⁰

Bir devletin kara bölgesi ana karayı ve egemenliği altındaki adaları kapsamaktadır. UNCLOS'un 121.(1) Maddesi adayı, yüksek gelgitte su üzerinde olan, sularla çevrili doğal olarak oluşmuş kara parçası olarak tanımlamaktadır. Genel kurala

¹⁰⁸ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute." 418-419

¹⁰⁹ Beckman, "The Un Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea.", 145-147

¹¹⁰ A.g.e., 149

göre her ada kara bölgesinde olduğu gibi, kendisine ait bölgesel deniz, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı deniz yetki alanlarına sahiptir. Ancak 120. (3) maddede yer alan bir istisnaya göre kendi kendine insan ikameti ve ekonomik bir hayat sürdüremeyecek durumda olan bazı ada tipleri münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı deniz yetkilerine sahip değildir.¹¹¹

Düşük gelgit yükseklikleri ise yüksek gelgitte su altında kalan sularla çevrili doğal oluşumlar olarak tanımlanmaktadır. Bu alanlar ada değildir ve herhangi bir deniz yetki alanına sahip olamazlar. Sadece, bir kara bölgesinin 12 millik alanı içerisinde ise bölgesel deniz genişliği ölçümünde kullanılabilirler.¹¹²

UNCLOS'a göre yapay adalar, tesisler ve yapılar ada olarak kabul edilmemekte ve kendi deniz yetki alanlarına sahip olamamaktadır. Bölgesel deniz içerisinde kıyı devletinin egemenliğine tabidirler. Kıta sahanlığı içerisindeki münhasır ekonomik bölgede kıyı devletleri, yapay adaların, ekonomik amaçlarla yapılmış tesislerin ve yapıların ve kıyı devletinin kendi bölgesindeki haklarının uygulamasını etkileyecek tesis ve yapıların inşa edilmesi ve inşası, kullanımı ve uygulaması için yetki verilmesi gibi konularda ayrıcalıklı haklara sahiptir.¹¹³

UNCLOS' un açık denizlerdeki alanlara dair hükümleri Güney Çin Denizi'nde bazı önemli sorunlara neden olmaktadır. Öncelikle Spratly takım adalarına bakıldığında UNCLOS' un ada tanımına uyan alan sayısı 40'tan az olarak tahmin edilmektedir. Bu durumda bölgedeki sorunların ilki tam olarak ne kadar alanın ada olarak tanımlanabileceğidir. Bu konu üzerinde anlaşılabilse de kaç adanın insan ve ekonomik aktiviteleri sürdürebilecek nitelikte olduğu ve böylece münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı yetki alanlarını oluşturabileceği ve kaç adanın bu yetki alanlarına sahip olmadan sadece bölgesel deniz ve bitişik deniz alanları oluşturabileceği sorusu ortaya çıkmaktadır. Güney Çin Denizindeki iddiacı devletlerden hiçbiri hangi oluşumları ada, kaya, düşük gelgit yükseltileri ve yapay ada olarak tanımladıklarını belirtmemiştir. Bunun da ötesinde bazı iddiacı devletler diğer iddiacı devletlerin 200 deniz millik alanındaki düşük gelgit yükseltileri üzerine yapay tesisler ve yapılar inşa etmiştir. Bu iddiacı devletlerin yine

¹¹¹ A.g.e., 150

¹¹² A.g.e., 150.

¹¹³ A.g.e.,151

hiçbiri hangi oluşumları ada olarak tanımladıklarını kesinleştirmemekle birlikte, bu adalardan hangi deniz yetki alanları üzerinde iddiacı olduklarını da belirtmemişlerdir.¹¹⁴ Dolayısıyla UNCLOS hükümleri ile belirlenen kara bölge tanımları ve yetki alanı kuralları iddiacı tarafların öncelikle tartışmalı bir kıyı hattı üzerinden bölgesel sınırlarını çizmesi ve ikinci olarak da UNCLOS hükümlerinde belirtildiği üzere iddia ettiği oluşumları ve yetki alanlarını netleştirmeyerek anlaşmanın bu sorunun çözümünü üretmesini zorlaştırmaktadır. UNCLOS her ne kadar Güney Çin Denizi'ndeki çatışmayı çözebilecek donanımda hükümlere sahip olsa da aynı zamanda farklı yorumlanabilecek bir yapıdadır. Bu durum iddiacı devletlerin egemenlik haklarını istediği bölgelerdeki iddialarını netleştirmeyerek hukuki açıdan altını dolduramaması ile birleşince Güney Çin Denizi sorunu günümüzdeki haliyle çözülemeyecek biçimde devam etmektedir.

Özellikle UNCLOS' un Adaların Rejimi başlıklı VIII. Bölümünde bölge tanımı ile ilgili belirli sorunlar üzerinde durulmuştur. 121. Madde' de belirtilmiş olan insan yaşamı ve ekonomik aktiviteleri sürdüremeyecek olan kayalar kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeye sahip değildir tanımı Güney Çin Denizi sorunundaki anlaşmazlıklarda önemli bir yer tutmaktadır. Bu maddede yapılan tanım bölgedeki birçok iddiacı devletin kayalar ve resifler üzerinde yapılar inşa ederek yeni EEZ' ler oluşturma çabalarına sebep olmuştur. Önemli katkıları olsa da UNCLOS, eksikleri ile iki devletin birbirine yakın alanlarda yapılar inşa etmesi sonucu çakışan EEZ' lerin ortaya çıkması konusu gibi sorunlarda Güney Çin Denizi meselesinde yetersiz kalmıştır.¹¹⁵

UNCLOS her ne kadar Güney Çin Denizi adaları üzerinde yapılan egemenlik iddiaları sorununu çözme konusunda yetersiz kalsa da deniz oluşumları ve bölgeleri ve bunlar üzerinden çıkabilecek anlaşmazlıkların yönetiminde yardımcı olabilecek ve tarafların iddialarının geçerliliğini yönetebilecek önemli kurallar ve prensipler içermektedir.

UNCLOS' un bu sorunda yetersiz kalmasını sebep olan ve hatta anlaşmanın oluşturduğu tüm hukuki sistemi tehdit eden temel görüş, Çin'in, Anlaşmanın bir ülkenin tarih boyunca sürekli olarak elinde tuttuğu bir bölge üzerindeki haklarını kısıtlama ve

¹¹⁴ A.g.e.,151

¹¹⁵ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute." 418-419

kabul etmeme yetkisinin olmadığını belirtmesidir.¹¹⁶ Dolayısıyla tarihsel hak iddiaları konusundaki bu yetersizliği aslında UNCLOS' un tüm hükümlerini geçersiz kılabilecek bir etkiye sahiptir ve özellikle Çin'in bu iddianın sürekli olarak arkasında durmasıyla diğer iddiacı devletlerin UNCLOS üzerinden elde etmeye çalıştığı çözümler sürekli olarak sonuçsuz kalmaktadır. Uluslararası bir anlaşma olsa da UNCLOS yorumuna açık hükümleri ve tarihsel hak iddiası konusundaki belirsizlikleri çözememesi sebebi ile Güney Çin Denizi sorununda bir çözüm aracından çok bir kural ve prensip listesi görevi görmektedir.

2.2. GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNUN AKTÖRLERİ

İkinci Dünya Savaşı Sonrası Asya Pasifik bölgesinde varlığını sürdüren devletlerin yanında, bağımsızlığını kazanan yeni devletlerin de ortaya çıkması Güney Çin Denizi'nde yer alan takımadaların ve resiflerin egemenliği konusunda anlaşmazlıkların baş göstermesine sebep olmuştur. Bunun yanında Paracel ve Spratly Adalarının petrol rezerv kaynaklarına sahip olmasının ortaya çıkması ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesince ülkelerin daha geniş kıta sahanlığına sahip olma arzusu bir araya gelerek bölgede şu an Güney Çin Denizi Sorunu olarak bildiğimiz egemenlik tartışmalarının artarak devam etmesinin en önemli sebebidir. Paracel ve Spratly takımadaları üzerinde egemenlik hakkı iddia eden devletlerin yanı sıra bölgeye müdahale eden farklı aktörlerin de çatışmaya taraf olması bölgedeki anlaşmazlıkların zaman zaman artış göstermesine de neden olmuştur.¹¹⁷ Bu bağlamda Güney Çin Denizi sorununa hem doğrudan hem de dolaylı olarak etki eden aktörlerin ve bu aktörlerin bu sorundaki rollerinin ayrıntılı olarak incelenmesi, sorunu anlama ve herhangi bir çözüm önerisi sunma bakımından oldukça önemlidir.

2.2.1. Çin Halk Cumhuriyeti

Güney Çin Denizi adaları uzun yıllardır çatışan egemenlik iddialarına konu olmuştur, ancak bunlar arasında en uzun süreli ve en geniş egemenlik iddiası Çin tarafından yapılmıştır.

¹¹⁶ Beckman, "The Un Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea.", 163

¹¹⁷ Tonneson, "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute.", 585

Çin'in Güney Çin Denizi Adaları üzerindeki hak talebi tarihsel haklara sahip olduğu iddiasına dayanmaktadır. Çin tarih kitaplarına göre Güney Çin Denizi'ndeki adaların Çin tarafından keşfinin 2.yy'a kadar dayandığı ve Çin Hükümeti'nin Spratly ve Paracel Adaları üzerinde 9.yy'dan beri hakimiyet gösterdiği iddia edilmektedir.¹¹⁸ Bu bağlamda, Güney Çin Denizi sorununda Çin'in bir aktör olarak rolü, tarihsel egemenlik iddiası, bu iddianın hukuki meşruiyeti ve bu yönde atılan adımlar ve son olarak Güney Çin Denizi sorununda Çin'in stratejisinin incelenmesi şeklinde üç başlık altında incelenecektir.

2.2.1.1. Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki Tarihsel Egemenlik İddiası

Çin'in Paracel ve Spratly adaları üzerinde egemenliğini kanıtlama çalışmalarının temelinde tarihi kayıtlar yer almaktadır. Çin tarih kitaplarına göre Çin'in Güney Çin Denizi'ni keşfi 2.yy' a dayanmaktadır ve Tang ve Song Hanedanlıklarından beri bu adalarda Çinlilerin yaşadığı iddia edilmektedir. Bunu takiben Çin Hükümeti Paracel ve Spratly adalarında adaların kullanımı ve geliştirilmesi de dahil olmak üzere 9.yy'dan beri egemenliğini sürdürmektedir. Çin tarihi kayıtlarında yer alan haritalar da bu durumu desteklemektedir.¹¹⁹ Bu tarihi belgeleri ve haritaları kanıt olarak gösteren Çin, egemenlik iddiasını temel olarak bu kayıtlar üzerinden yapmaktadır.

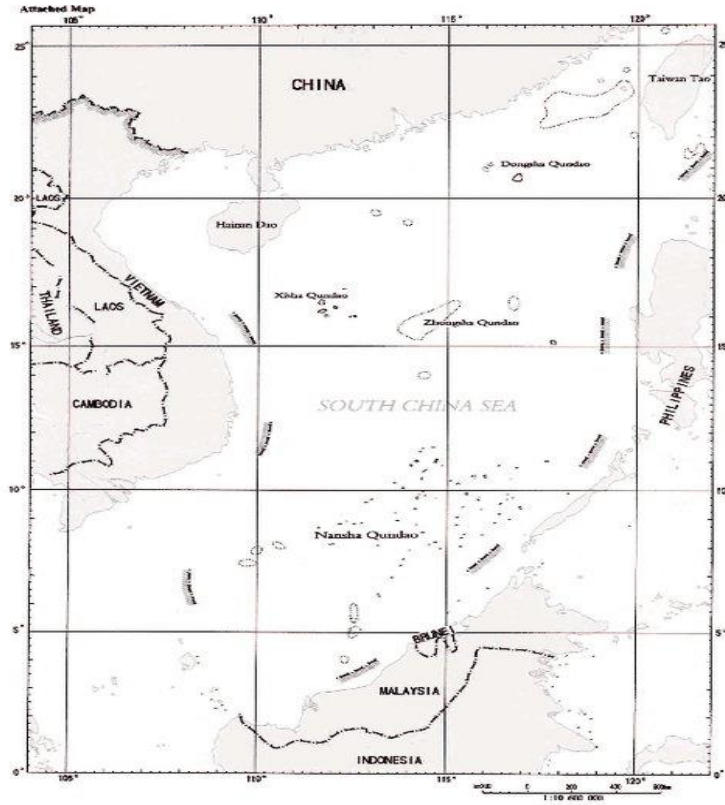
Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki geniş egemenlik iddiası 'tarihi haklar', 'tarihi sular' gibi referanslar dışında net bir hukuki temele sahip değildir. Bu gibi belirsiz ve değişken bir terminolojinin kullanılması Çin açısından bu tarihi faktörlerin hukuki etkinliklerinin ne olduğu sorusunu ortaya çıkarmaktadır.¹²⁰ Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki tarihi haklarına dayanarak ortaya attığı dokuz çizgili harita (9 dash line) Birleşmiş Milletler'e yapılan başvuruların ve bölgedeki Çin egemenlik iddiasının en temel göstergesidir.

¹¹⁸ Chang, *Routledge Handbook of Asia in World Politics*, 402-404

¹¹⁹ Chang, *Routledge Handbook of Asia in World Politics*, 403-405

¹²⁰ Florian Dupuy&Pierre-Marie Dupuy. "A Legal Analysis of China's Historic Rights Claim in the South China Sea.", *American Journal of International Law*, C.107, S.1 (2013): sf.128

Resim 2.3: Güney Çin Denizi Çin Cumhuriyeti 9 Çizgili Haritası¹²¹



2.2.1.2. Çin'in Güney Çin Denizi Üzerindeki Egemenlik İddiasının Hukuki Meşruiyeti ve Bu Yönde Atılan Adımlar

Okyanuslar uzun bir süre, 17.yy'da ortaya çıkan ve temelde ulusların okyanuslar üzerindeki hak ve egemenliklerini ulusun kara sınırlarını çevreleyen dar bir alan ile sınırlı tutma prensibi olan Denizlerin Serbestisi Doktrini' ne tabi olmuştur. Denizlerin geri kalan kısmı ise kimseye ait olmayan serbest bölgeler olarak ilan edilmiştir. 20. yy'in ortalarına gelindiğinde açık deniz kaynakları üzerinde ulusal egemenliğin genişletilmesi yönünde talepler artmaya başlamıştı. 1945 yılında ABD Başkanı Truman yerel petrol çıkarılarının da etkisiyle tek taraflı olarak ulusu çevreleyen sulardaki tüm doğal kaynakları (petrol, doğal gaz, mineraller, vb.) kapsayacak şekilde Amerika Birleşik Devletleri'nin çevre sulardaki egemenliğini genişletti. Bu durum Denizlerin Serbestisi Doktrini'ne karşı atılan

¹²¹ https://www.researchgate.net/publication/276355470_Emile_Kok-Kheng_Yeoh_2014_The_Quarter-Century_Legacy_of_June_Fourth_Prospets_and_Challenges_in_the_Struggle_of_Post-1989_Dissent_and_Nonviolent_Action_in_the_People%27s_Republic_of_China_International_/figures?o=1 (07.06.2019)

ilk büyük adım oldu ve sonrasında diğer devletler de bu adımı takip ederek kara suları sınırlarını genişletme yoluna gitmeye başladı. Bu gelişmeler ile birlikte denizler üzerinde egemenlik yarışı başladı ve 1958 yılında bu durumu kontrol altına almak ve resmi sınırlar oluşturmak üzere Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ilk konferansı gerçekleştirildi.¹²² Bu gelişmeyi takiben Çin, Güney Çin Denizi'ndeki neredeyse tüm adaları kapsayan ilk resmi egemenlik iddiasını 9 Eylül 1958 Çin Karasuları Bildirgesi ile yapmıştır. Bu bildirgedeki iddiaları günümüze kadar nispeten sabit kalmış ve bu iddialar 25 Şubat 1992'de Çin'in yayımladığı Karasuları ve Sınırdış Bölgeler Kanunu ile tekrarlanmıştır. Bu egemenlik iddiaları 1992'deki kanun referans gösterilerek, 1996'da Çin'in Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) onaylanma sürecinde tekrar teyit edilmiştir. 1998'de Malezya ve Vietnam'ın Birleşmiş Milletler Kıta Sahaneliği Komisyonuna başvuruları sonrasında Çin 2009 ve 2014'te olmak üzere yayınladığı iki sözlü nota ile bölgesel hak taleplerini yenilemiştir.¹²³

2.2.1.3. Sorunun Yönetiminde Çin'in stratejisi

Çin' e göre Çin hem Doğu Asya hem de Güneydoğu Asya ülkesidir ve bu bakış açısıyla Güney Çin Denizi'ni de kendi doğal denizleri arasında görmektedir.¹²⁴ Tarihi haklarını öne sürerek hukuki egemenlik iddialarını desteklese de Çin, 1980'lere kadar Güney Çin Denizi ile ilgili herhangi bir politika izlememiştir. Kendisine ait gördüğü bu denizin 1980'lerde kendisi ile çatışan egemenlik iddialarına sahne olması ile bu sorun üzerine politikalar geliştirmeye başlamıştır. Ancak Çin'in Güney Çin Denizi konusu ile ilgili stratejileri genel Asya-Pasifik bölgesi stratejilerinden ayrı incelenemez.

Çin'in Güneydoğu Asya üzerine stratejik yaklaşımına bakmak gerekirse, Soğuk Savaş Dönemi'nde kara temelli stratejiye sahipken, Güney Çin Denizi'nde karşıt egemenlik iddialarıyla, Tayvan bağımsızlık hareketinin merkezi eğilimleriyle ve Japonya'nın Asya-Pasifik bölgesinde daha geniş güvenlik ve diplomatik rol üstlenme arzusu ile baş edebilmek için Soğuk Savaş sonrası dönemde deniz temelli bir stratejiye

¹²²http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm

¹²³ Dupuy&Dupuy, "A Legal Analysis of China's Historic Rights Claim in the South China Sea.", 125-127

¹²⁴ Shee Poon Kim, "The South China Sea in China's Strategic Thinking." *Contemporary Southeast Asia*, C.19, S.4 (1998): 370

geçiş yapmıştır.¹²⁵ Bu bağlamda Çin'in bölgedeki stratejisini Soğuk Savaş dönemi ve Soğuk Savaş sonrası dönem olarak incelemek gerekmektedir.

Bölgesel anlaşmazlıklarda devletler genellikle üç temel stratejiden birini benimser. Bunlardan birincisi iş birliği stratejisi ki bu strateji tehdit ve zor kullanma gibi eylemleri dışlarken tartışmalı bölgenin kontrolünün transferi ya da bölge üzerindeki egemenlik iddialarından tamamen vazgeçme gibi bir teklif içerir. Bir diğer seçenek ise tırmanma stratejisidir ki bu durumda da ilk stratejinin tam tersi olarak zorlayıcı diplomasi, güç tehdidi veya tartışmalı bölgeye el konulması gibi eylemler üzerinden ilerler. Son olarak ise en çok tercih edilen geciktirme stratejisi, devletler tarafından bu gibi ihtilafli bölgelerde kullanılmaktadır ki bu durum tarafın ne olumlu bir teklif ne de zor kullanmasını içerir sadece tarafın kendini üstün hale getirene kadar bölge üzerinde iddialarına devam etmesi ile sonucu geciktirme amacına hizmet eder. Çin Halk Cumhuriyeti kuruluşundan itibaren genellikle geciktirme stratejisine bağlı kalmıştır. Kuruluşundan itibaren bölge adalarında ve denizlerindeki iddialarını ve varlığını sürdürse de ilk olarak 1950'de Paracel takımadasının batısında kalan Woody adasını ele geçirmiş ancak doğu kısmına ilerlememiştir. Bunun en büyük sebebi ise bölgedeki donanma gücünü geliştirmek için zaman kazanmaya çalışması olmuştur ki bunu Woody adasında kurduğu küçük bir donanma üssü ile 1960 ve 1973 yılları arasında Hainan ve Paraceller arasında yılda ortalama beş devriye gerçekleştirerek başarmıştır. Ancak 1974 yılında Güney Vietnam ve Çin donanmaları arasında gerçekleşen çatışma sonucu Çin Paracel takımadasının tüm kontrolünü eline alarak geciktirme stratejisini bırakmıştır.¹²⁶

Güney Çin Denizi sorununu dönemin global stratejik amaçlarına bağlamadan anlamak ve analiz etmek imkansızdır. Soğuk Savaş döneminde Çin'in genel dış politika stratejisi anti-hegemonizme dayanmaktaydı ve Deng'in bakış açısına göre Güney Çin Denizi'ndeki stratejik çatışmaların da temelinde süper güçlerin hegemonizm ve güç politikaları yarışları yatmaktaydı. Deng'in perspektifinden bakıldığında barışı sağlamak ve hegemonizm ve güç politikaları çatışmalarında başarılı olabilmek için Çin'in Üçüncü Dünya Ülkeleri ile birleşik bir cephe oluşturması şarttı. Bu bağlamda Çin karakteristiklerine sahip bir sosyalizm sistemi inşa etmek ve yerel ekonomik gelişmeyi

¹²⁵ Kim, "The South China Sea in China's Strategic Thinking.", 377

¹²⁶ Taylor M. Fravel, "China's Strategy in the South China Sea." *Contemporary Southeast Asia*, C.33, S.3 (2011): 296-298

sağlayabilmek için dünya barışı bir dış politika stratejisi olarak benimsenmeliydi. Çin'in dünya politikasındaki bir diğer önemli tema da gelişme olmuştur. Bu bağlamda Çin'in genel dış politikası barışı ve güney ülkelerinin gelişimini destekleme olarak şekillenmiştir.¹²⁷ Deng Xiaoping' in dış politika anlayışı ve çevre ülkeler ile barışçıl bir ilişki kurma anlayışı ile Güney Çin Denizi'nde geciktirme stratejisine geri dönen Çin 1987'ye kadar bu politikasını sürdürmüştür. 1950'lerden 1970'lere kadar Çin'in dış politikası iki süper gücün tehdidi altında olması ve büyük çaplı bir savaşın kaçınılmaz olduğu algısına dayalıydı. Ancak 1985 yılında Deng Xiaoping'in uluslararası stratejik çevresini dikkatlice inceledikten sonra Çin'in süper güçler arasında geniş çaplı bir savaşla yüzleşmek zorunda kalmadığına karar vermesi ve Uluslararası Deniz Hukuku'ndaki yeni gelişmeler ile birlikte Çin'in Güney Çin Denizi'nin en merkezi yerinde kıta sahanlığı iddiasında bulunmasının tek yolunun Spratly takımadasında yer sahibi olması gerekliliğinin ortaya çıkmasıyla, 80'lerin ortalarında geciktirme stratejisinden tırmanma stratejisine geçiş yapıldı.¹²⁸

Çin 21.yy'da denizleri silahlı çatışmaların temel sahnesi olarak tanımlamıştır.¹²⁹ 1980'lerin başlarından itibaren deniz haklarına karşı artmaya başlayan ilgi ve diğer iddia sahibi ülkelerin işgalleri ile birlikte 1987 yılında bölgede bulunan dokuz boş yerin daha işgal edilerek kalıcı bir rol üstlenme planı yapıldı ve bu plan 1988 yılının ocak ayında gerçekleştirildi. Çin'in bu adımı atmasıyla bölgede Vietnam güçleriyle karşılıklı bir işgal yarışı başlamış oldu. 1988 Mart ayında Johnson Resifi'nde Vietnam ve Çin güçleri arasında gerçekleşen çatışma sonucunda 74 Vietnam askeri hayatını kaybetti ve sonuç olarak Çin'in orijinal olarak almayı planladığı 9 yerden 6'sı Çin kontrolüne geçti.¹³⁰ Çin'in Güneydoğu Asya'daki dış politikası askeri ve stratejik olmaktan çok tamamen olmasa da büyük ölçüde ekonomik temellidir, bu sebeple 1990'ların başında Çin Spratly Adaları konusunda çatıştığı taraflar ile barışı koruyarak bölgede Çin'in yararına olan stratejik ve güvenli durumun devamını sağlamayı hedeflemiştir. Bölgede askeri gücünü kullanarak Vietnam'a ait daha fazla resifi ele geçirebilecekken bunun yerine diplomatik ve politik girişimlere bağlı kalmayı tercih etmiştir. Çin'in ekonomik büyüme ve askeri

¹²⁷ Kim, "The South China Sea in China's Strategic Thinking.", 373-374

¹²⁸ Kim, "The South China Sea in China's Strategic Thinking.", 378, Fravel, "China's Strategy in the South China Sea.", 298, Tonnesson, "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute.", 588

¹²⁹ Kim, "The South China Sea in China's Strategic Thinking.", 377

¹³⁰ Fravel, "China's Strategy in the South China Sea.", 298

modernleşmesini sağlayabilmesi için barış önemli bir role sahipti ve bu sebeple Çin'in bölgedeki davranışları statükoyu korumacı ve rasyonel olarak devam etmekteydi.¹³¹

1991 yılında Sovyetler Birliği'nin ve komünizmin çöküşü ile Çin'in Güneydoğu Asya ve özellikle tartışmalı bölgeler üzerine stratejik temeli milliyetçilik ve irredantizm ideolojilerine kaydı.¹³² Ancak dış politikası Deng Xiaoping' in uluslararası stratejik düşünce üzerine sekiz prensibi üzerinden devam etti ki, bu prensipler hem bölgesel hırsları hem de komşularla iyi ilişkileri kapsayan bir yaklaşım içermekteydi. Çin 1992 yılında çıkardığı Karasuları ve Sınırdış Bölgeler Kanunu ile Güney Çin Denizi'nin neredeyse tamamını iç denizine dönüştürerek bu milliyetçi ve irredantist ideolojiyi açıkça göstermiştir.

Ancak her ne kadar askeri girişimleri geri plana atsa da kendi egemenliğinin sorgulandığı ya da tehdit edildiği durumlarda karşı tarafa uyarı vermek amacıyla Çin zaman zaman bazı askeri girişimlerde bulunmaktan geri kalmamıştır. Bunlardan bir tanesi de Mischief Resifi'nin işgalidir. Çin'in Spratly Takımadasına girişi bölgede yeni bir karmaşa ve rekabet ortamının ortaya çıkmasına sebep oldu. Diğer iddiacı devletlerin başka yerleri işgal etmeleri ve bölgedeki askeri varlıklarını arttırmalarıyla birlikte Çin'in kendi bölgesine dâhil ettiği Güney Çin Denizi'nde varlığını arttırması için bir adım atması gerekti ve bunu Mischief Resifinin işgali ile 1994 yılında gerçekleştirdi.¹³³ Özellikle gelecek nesil Çin liderlerinin bu egemenlik sorunlarını çözeceğine olan Çin inancı temel alındığında bu ideoloji değişiminin Güney Çin Denizi stratejisinin şekillenmesinde önemli bir yeri vardır. Bu bağlamda bakıldığında Mischief Resifinin işgali ani bir karardan çok Çin tarafından rasyonel olarak hesaplanmış bir harekettir ve hatta Çin'in büyüyen milliyetçilik, ekonomik güç ve güveninin bir göstergesidir.¹³⁴

Mischief Resifinin işgali ve 1995 yılında resif üzerinde Filipinler' e yakın bir yapay ada kurulduğunun keşfedilmesi Çin'in politik, ekonomik olmak üzere genel olarak tüm Güney Çin Denizi güvenlik stratejisinde önemli bir değişimi göstermektedir.¹³⁵ Çin, Güney Çin Denizi'ndeki birçok ada üzerinde yapay yapılar inşa etse de Filipinler bu konudaki şikayetlerini Mischief Resifi üzerindeki yapılanma aktiviteleri ile

¹³¹ Kim, "The South China Sea in China's Strategic Thinking.", 378

¹³² A.g.e., 382

¹³³ Fravel, "China's Strategy in the South China Sea.", 298

¹³⁴ Kim, "The South China Sea in China's Strategic Thinking.", 382 -383

¹³⁵ A.g.e.,379

sınırlamışlardır. Filipinler'e göre Mischief resifi üzerindeki inşa aktiviteleri 2015 Kasımındaki bilgilere göre 5.5 milyon metrekarelik bir yeni kara ortaya çıkarmıştır. Çin'in bölge üzerindeki inşaat aktiviteleri güçlendirilmiş dalgakıranlar, geçici yükleme iskeleleri, beton yapılar ve geniş araçların lagüne geçişine izin verecek 250 metre genişliğinde kanalları içermektedir, aynı zamanda Çin 2016 temmuzunda Mischief resifindeki iniş pistine başarılı bir şekilde Airbus A319 indirdiklerini açıklamıştır.¹³⁶ Filipinler'in Mischief resifindeki yapılara karşı iki itirazı vardır bunlardan birincisi, resifte bu yapıları yaparak Çin'in Filipinlerin münhasır ekonomik bölgesini ihlal etmesi ve ikincisi de uluslararası hukuka aykırı olarak hukuksuz bir el koyma gerçekleştirmiş olmasıdır.¹³⁷

Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki ani strateji değişimi fazla uzun sürmeyererek yerini yine geciktirme stratejisine bıraktı. Geciktirme stratejisine dönerek Çin, hem bölgedeki pozisyonunu kalıcı hale getirmesini hem de Mischief Resifi'nin işgali ve üzerine inşa ettiği yapıların politik ve bölgesel geri dönüşleri ile ilgilenmesini sağladı.¹³⁸ 1990'ların sonlarına doğru daha esnek bir tavır takınan Çin sorunu ASEAN ile tartışmayı kabul etti ve bu durum her ne kadar bağlayıcı olmasa da Güney Çin Denizi sorununda mevcut durumu koruma ve taraflar arasında işbirliğini geliştirmeye yönelik bir doküman yayımlanmasına ön ayak oldu (2002 DoC). Anlaşma 2000'lerin ilk yarısında tansiyonun düşmesine katkıda bulunmuş ve 2005 yılında Çin, Filipinler ve Vietnam arasında tartışmalı sularda enerji kaynaklarının araştırılması amacıyla ortak bir anlaşma yapılmasına ön ayak olmuştur. Ancak 2007 yılından itibaren Çin'in iddialı tutumuna geri dönmesi ile Vietnam ve Filipinler başta olmak üzere diğer taraf devletlerle ilişkilerde gerilim yeniden artmaya başladı.¹³⁹

Çin'in büyük ölçekli arazi ıslahı girişimleri güç yansıtma yeteneklerini geliştirme yoluyla ve güç kullanarak Güney Çin Denizini ele geçireceği korkusu yaratmıştır. Uzay uydu görüntüleri ve savunma bakanlığı görüntüleri Fiery Cross Resifi, Itu Aba, Subi Resifi ve Mischief Resifinin yanında daha küçük çaplı olarak Cautioner,

¹³⁶ Imogen Sounders, "Artificial Islands and Territory in International Law", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, C.52, S.3 (2019): 32-33

¹³⁷ A.g.e., 36

¹³⁸ Fravel, "China's Strategy in the South China Sea.", 298

¹³⁹ C. H. Schofield & I. Storey, *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes, Rising Tensions* (Washington, The Jamestown Foundation, 2009), 19-20.

Hughes, Johnson South ve Gaven resiflerinde de olmak üzere geniş çaplı arazi ıslahı içerisinde bilişim ve savunma tesislerinin kurulduğunu gözlemlemiştir. Yapay adalar yüzen adalarda, deniz yatağına inşa edilmiş yapay yapılara kadar birçok şekilde inşa edilebilir, Güney Çin Denizi'nde inşa edilmesi en uygun yapay adalar var olan alçak gelgit yükseltilerinin (LTE) değiştirilmesi ile yapılır. Alçak Gelgit Yükseltisi (LTE) alçak gelgitte su ile çevrili ve su üzerinde olan ancak yüksek gelgitte su altına batan doğal kara parçalarıdır. Uluslararası hukuk genel olarak yapay adaların statüsü konusunda sessiz kalsa da UNCLOS için yapay adalar konusunda iki şey nettir. Bunlardan birisi yapay adalar kendi bölgesel denizlerini üretemezler ikincisi ise doğal ada olarak tanımlanıp bu statünün getirilerinden faydalanamazlardır.¹⁴⁰

Çin tarafından 1988'den beri işgal altında bulunan Fiery Cross Resifi 2.74 km² ek genişletme ile şu an Spratly grubundaki en büyük kara parçasıdır. Ve bu kara parçası tankerler ve savaş gemileri alacak genişlikte bir liman tesisinin yanında Vietnam, Filipinler ve Malezya'yı vuracak menzilde 3000 metrelik bir hava yolu pistine sahiptir. Bu resif 1990'ların ortasında, yeri ve yüksek gelgit döneminde dışarda kalan iki kaya parçasına sahip olması sebebiyle donanma operasyonlarında komuta merkezi olması için kurulmuştu. Resif herhangi bir askeri çatışma durumunda stratejik olarak zayıf olsa da özel askeri kontrol ve çevre suların devriyesi için oldukça önemli bir yere sahiptir.¹⁴¹

Subi ve Mischief Resiflerinin alçak deniz irtifasında (low-tide elevation) ki arazi ıslahı oranları 3.9 ve 5.6 km² olarak tahmin edilmektedir. Subi Resifi Itu Aba'dan 22 deniz mili ve Filipinler'in egemenliği altında bulunan Thitu adasından ise 15 deniz mili uzaklıkta bulunmaktadır. Mischief Resifi ise Filipinler münhasır ekonomik bölgesi altında kalmakta ve Palawan'dan (Filipinler) 129 deniz mili uzaklıkta bulunmaktadır. Var olan yapılar yeniden güncellenerek 3000m'lik hava yolu pistleri, uydu iletişim merkezleri ve limanlar inşa edilmektedir.

¹⁴⁰ Sounders, "Artificial Islands and Territory in International Law", 31

¹⁴¹ Katherine Morton, "China's Ambition in the South China Sea: Is a Legitimate Maritime Order Possible?" *International Affairs*, S.92 (2016): 925-928

Resim 2.4: Güney Çin Denizi'nde Çin'in İnşa Ettiği Yapay Adalar¹⁴²



Resim 2.5: Çin İnşası Öncesi Spratly, Itu Aba Adası¹⁴³



¹⁴² <https://www.clearias.com/south-china-sea/> (05.06.2019)

¹⁴³ <https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/> (07.06.2019)

Resim 2.6: Çin İnşa Faaliyetleri Sonrası Itu Aba Adası¹⁴⁴



Çin yetkilileri ada inşaatlarının sadece askeri savunma amaçlı değil aynı zamanda var olan tesisleri uluslararası hukuka uygun şekilde yenileyerek sivil ihtiyaçları gidermek, uluslararası arama kurtarma çalışmalarına ve afet önleme girişimlerine destek olmak ve meteorolojik gözlemler yapmak amacı ile olduğunu belirterek bu inşaatların ve ıslahların uluslararası normlara uygunluğu konusunda açıklamalar yapmaktadır.¹⁴⁵

Çin'in toplam donanma gücü santral yardım teçhizatları da dahil olmak üzere mümkün ve olası tüm araçları kapsayacak şekilde 714 araçtan oluşmaktadır. Çin'in donanmasında 1 adet uçak gemisi, 2. ve 3. Uçak gemilerinin inşa halinde olduğuna dair raporlar bulunmaktadır, 52 adet büyük firkateyn savaş gemisi, 33 adet Muhrip savaş gemisi, 42 adet Korvet savaş gemisi, 76 adet denizaltı, 192 adet karakol gemisi ve 33 adet mayın harbi gemisi bulunmaktadır.¹⁴⁶

Çin'in bu sorun ve bölge ile ilgili stratejilerini anlamak için diğer aktörlerin de soruna yaklaşımları iyi incelenmelidir, bu sebeple Mischief resifinin işgali ve sonrasında gerçekleşen olaylar ve tarafların tavırları ilerleyen bölümlerde incelenecektir.

¹⁴⁴ <https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/> (07.06.2019)

¹⁴⁵ Morton, "China's Ambition in the South China Sea: Is a Legitimate Maritime Order Possible?", 925-928

¹⁴⁶ https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=china#navy (28.09.2019)

2.2.2. Filipinler

2.2.2.1. Filipinler'in Bölgedeki Tarihi Durumu

1899-1902 Filipin- Amerikan Savaşı'ndan, 1942 yılında Japonya'nın işgaline kadar Filipinler, Amerika'nın kolonisi olarak var oldu. 1946 yılında bağımsızlığını kazanana kadar da Japon egemenliği altında varlığını sürdüren Filipinler bağımsızlığını kazandıktan sonra sınırları içerisinde bulunmaya devam eden sayısız ABD üssü ile ekonomik ve askeri olarak hala Amerikan hâkimiyetindeydi. Soğuk Savaş süresince ABD'nin Asya'daki askeri gücünü koruyan bu üsler aktif olduğu süre boyunca ABD Filipinler'in ikinci büyük istihdam sağlayıcısıydı. Bu durum 1992 yılının sonlarında Filipinler'in ABD üslerinin kapatılması kararını vermesine kadar devam etti.¹⁴⁷ Diğer yandan İspanya, ABD ve Japonya'nın aksine Çin hiçbir zaman Filipinler'i işgal etme girişiminde bulunmamıştı. Çin'in Orta Krallık kimliği işgalden çok çevre devletlerin Çin'e riayet ve saygı göstermeleri üzerine inşa edilmiştir.¹⁴⁸

1970'lerin başında Filipinler ve Çin Halk Cumhuriyeti diplomatik ilişki ihtimallerini araştırmaya başladılar ve 1975 yılında Başkan Marcos bu ihtimalleri gerçeğe dönüştürerek Çin ile diplomatik ilişkileri kurdu. Ancak 1980'lerden sonra Sino-Filipin ilişkileri Güney Çin Denizi anlaşmazlığı ve Tayvan sorununun da içinde olduğu bazı problemler yüzünden kötüleşmeye başladı.¹⁴⁹

2.2.2.2. Filipinler'in Güney Çin Denizi Sorununa Yaklaşım Stratejisi

Marcos yönetimi sırasında Filipinler adalar üzerinde egemenliklerini göstermeye başlamış ve 1970 yılında Spratly adalarının bir kısmının işgali için asker göndermiştir. Ancak ilerleyen tarihlerde ASEAN ülkeleri arasında Soğuk Savaş sonrası önemli derecede değişen tehdit anlayışı ve stratejik konjonktürden en çok etkilenen ülke Filipinler olmuştur. Çin'in ekonomik güç ve modern bir ülke olarak yükselmeye başlaması ile Çin ile girilecek herhangi bir rekabetin Filipinler ekonomisine oldukça zararlı olacağı iş adamları ve ekonomik liderler tarafından anlaşılmaya başlanmıştı. Bu

¹⁴⁷ Shelton Woods, "The Sino-Philippine South China Sea Dispute." *American Journal of Chinese Studies*, C.23, Özel Sayı (2016):160-161

¹⁴⁸ A.g.e., 162

¹⁴⁹ Hong Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?" *The Journal of East Asian Affairs*, C.26, S. 2 (2012): 57-58

korkular Spratly adaları üzerindeki anlaşmazlığın kötüleşmesiyle vurgulanmaya başlarken, ABD'nin 1992 yılında Clark Hava Üssü'nü ve Subic Koyu Donanma Üssü'nü kapatarak Filipinler'e olan tüm resmi ekonomik ve askeri yardımlarını sona erdirmesiyle daha da büyümüştür. Bu gelişmeler sonrası Filipinler'in ASEAN'a güvenmek ve ABD-Filipinler ilişkilerini, Çin'in yeniden bir ulusal güvenlik tehdidi olarak tanımlanması temeli üzerine tekrar kurmak dışında bir seçeneği kalmamıştı.¹⁵⁰

1990'larda Çin-Filipinler ilişkileri bölgesel anlaşmazlıklar sebebi ile zaten gergin iken 1995 yılında Çin'in Filipinler'in Palawan Adası'nın 135 mil batısında olan ve Filipinler tarafından hak iddia edilmiş olan Mischief Resifi üzerinde askeri yapılar inşa ettiği keşfedilince Güney Çin Denizi sorununda ve Çin-Filipin ilişkilerinde bir dönüm noktası yaşanmıştır. Artık Filipinler'in bakış açısından, Çin'in Güney Çin Denizi ve adaları üzerindeki aşırı iddiası, genişlemeci politikasının varlığına dair herhangi bir şüpheyi ortadan kaldırıyordu.¹⁵¹ 1995 Şubat ayında Filipin hükümeti Mischief Resifi'nde Çin tarafından inşa edilen ahşap yapıların keşfedilmesiyle alarma geçti. Filipinler Çin'i resif üzerinde yapılar inşa ederek ve silahlı araçlar konuşlayarak uluslararası hukuk kurallarına aykırı hareket etmekle suçladı.

Bu durumun Filipinler için bu kadar kötü bir sürpriz olmasının bir nedeni de aktif askeri ittifak içinde bulunduğu ve görevi Filipinler'i çevreleyen sularda bilgi toplamak olan ABD donanması tarafından Çin'in bu inşa aktivitelerine dair herhangi bir uyarı almamış olmaları oldu. ABD'nin açısından bakıldığında, 1951 ABD-Filipinler ittifak anlaşması çatışma bölgesini kapsamıyordu, sadece Filipinler'in metropoliten bölgeleri bu anlaşma kapsamında değerlendiriliyordu.¹⁵²

Askerî açıdan bakıldığında Filipinler Güney Çin Denizi'ndeki iddiacı taraflar arasında en zayıfıdır. Soğuk Savaş sonrası Filipinler her ne kadar askeri olarak kendilerini ABD'den ayırıştırarak kendi bağımsız savunma sistemini kurmaya çalıştıysa da yetersiz fonlar ve senatonun itirazları sonucunda ve 1990'ların sonunda gerçekleşen Mischief Resifi olayı sonrasında ulusal savunmanın modernizasyonu planı boşa çıkmıştır.¹⁵³ 1995

¹⁵⁰ A.g.e., 67-68

¹⁵¹ A.g.e., 67

¹⁵² Daojiong Zha, "Security in the South China Sea." *Alternatives: Global, Local, Political*, C.26, S.1 (2001): 44-45

¹⁵³ Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?", 65-66

yılında Mischief Resifi üzerinde keşfedilen Çin yapıları sonrasında kendi savunmasızlıklarının farkına varan Filipinler, ABD ile askeri tatbikat yapmak için Amerikan birliklerinin konuşlanmasına izin verecek olan Ziyaretçi Güçler Anlaşması'nı müzakere etmeye başladı.¹⁵⁴ Ziyaretçi Güçler Anlaşması müzakereleri 1996'da başladı ancak Filipinler Senatosu'nun ABD askeri güçlerini geri davet etme konusundaki kararsızlığı yüzünden anlaşmanın imzalanma süreci 1998'e kadar uzadı. 1998 Kasım'ında Çin'in resif üzerindeki yapıları güçlendirmesi ile Anlaşma 1999 yılında Filipinler Senatosu'ndan geçti ve 2000 yılında ABD ve Filipinler, Filipinler adalarının yakınındaki sularda iş birliklerinin güçlü olduğunu gösterecek bir gövde gösterisinde bulunarak ortak tatbikatlarını gerçekleştirdiler.¹⁵⁵ Mischief Resifi yüzleşmesinden sonra iki devlet bölgesel anlaşmazlıkların ilişkilerinin normal gelişimini etkilememesi gerekliliğine dair prensipte anlaştılar.¹⁵⁶ Bu karar üzerine Manila ve Çin anlaşmazlıklarını barışçıl yollarla çözmeyi taahhüt ettikleri bir anlaşma imzaladı.¹⁵⁷ Bu gelişmeyi takiben 2000 yılında savunmada ve bilimsel alanlarda iş birliği ve ticaret ile turizm üzerinden karşılıklı ilişkilerini geliştirmeye başladılar.¹⁵⁸ 2002 yılına gelindiğinde Çin ve ASEAN, bağlayıcı olmasa da iddiacı devletlerin Spratly ve çakışan ekonomik bölgeler konusunda iş birliği içerisinde güven artırıcı önlemler inşa etmesi amacı ile Güney Çin Denizi'nde Tarafların İdaresi Deklarasyonu'nu yürütmeye başladılar. Bu gelişmeler ile birlikte Filipinler ve Çin bağları 2004 yılında iki tarafın liderlerinin Güney Çin Denizi iddialarındaki farklılıklarını bir yana bırakarak deniz kaynaklarının keşfi için ortak bir girişimde bulunmaları ile daha da güçlenmeye başladı. 2004 yılında Filipin Ulusal Petrol Şirketi ve Çin Ulusal Açık Denizler Petrol Şirketi Güney Çin Denizi'nde ortak sismik çalışmalar yürütmek üzere bir anlaşma imzaladı. Ancak her ne kadar Çin ile ilişkiler bu derece ilerlemiş olsa da Manila hala bölgesel anlaşmazlıkları konusunda Çin'e tamamen güvenmeye başlamamıştı ve büyük güçler arasında kendisine yardımcı olabilecek ve en az tehlikeli olarak değerlendirdiği ABD ile stratejik ortaklığını sürdürmeye kararlıydı.¹⁵⁹

¹⁵⁴ Maria Ortuoste, "The Philippines In The South China Sea: Out of Time, Out of Options?" *Southeast Asian Affairs*, (2013): 243

¹⁵⁵ Zha, "Security in the South China Sea.", 45

¹⁵⁶ Ortuoste, "The Philippines In The South China Sea: Out of Time, Out of Options?", 245

¹⁵⁷ Suzanne S. Kimble, 276

¹⁵⁸ Ortuoste, "The Philippines In The South China Sea: Out Of Time, Out Of Options?", 246

¹⁵⁹ Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?", 69-70

2004 yılında imzalanan JMSU (The Joint Maritime Seismic Understanding), Vietnam'ın da katılımıyla üçlü bir anlaşma haline gelmesiyle bazı çevrelerde çatışmada potansiyel bir kırılmaya ulaşılması izlenimi yaratarak büyük başarı kazanmıştı. Ancak konsept olarak çekici ve başarılı görünse de uygulamada temelden hatalı yanları vardı. Anlaşmanın maddelerinin eleştirilerden kaçınmak amacıyla açıklanmaması sebebiyle anca 2008 yılında ortaya çıktı ki araştırılan bölgelerin altında biri hem Vietnam hem Çin egemenlik iddiası alanlarının dışında sadece Filipin bölgesel sularında yer almaktaydı. Bu durum anlaşmanın aslında Çin'in Filipinler'in altyapı sorunları için ihtiyacı olan borç yardımına karşılık yapılmış ve yasaya aykırı bir çıkar ilişkisi olarak yorumlanmasına neden olmuştu. Bu eleştirilerin yanında JMSU aynı zamanda Çin'in elde ettiği verileri anlaşmanın diğer ortakları Filipinler ve Vietnam ile tamamen paylaşmadığının keşfedilmesiyle daha fazla eleştiriye maruz kaldı. Arroyo' nun kendini ülke siyasetinde kurtarma amacıyla Filipinler'i anlaşmadan uzaklaştırması ile birlikte JMSU 2008 Haziran ayında sona erdi.¹⁶⁰

Daha önce de bahsedildiği üzere, Filipinler 2009 yılında UNCLOS'un takımda sınırları düzenlemesi uyarınca Scarborough Resifini de içerisine alacak şekilde ve UNCLOS 121. Madde adaların rejimi kanunu uyarınca bölgeyi kendi sınırları içerisinde gösteren kanunu kabul ederek kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge başvurularının da önünü açmıştı. Çin ve diğer taraf devletlerin itiraz edeceği baştan belli olan bu girişim her ne kadar başarıya ulaşamayacak olsa da Filipinler'in bölgedeki anlaşmazlığa dair görüşlerini ve takındığı tutumu açıkça göstermektedir.¹⁶¹

2012 yılının ortalarında Filipinlerin üzerinde egemenlik iddia ettikleri ve Spratly takımdasının bir bölümü olan Scarborough resifinde Çin ile Filipinler arasında gerçekleşen kriz iki ülke arasındaki ilişkilerin iyice gerilmesine sebep olmuştu.¹⁶² Çin'in resif bölgesinde PLAN tarafından desteklenen sivil ve balıkçı araçları ile adayı ele geçirmesi sonucu Filipinler ile aralarında 2 ay süren bir donanma çekişmesi olması bu durumun silahlı bir çatışmaya dönme ihtimalinin ortaya çıkmasına sebep oldu. Bu iki aylık süreçte Çin aynı zamanda Filipinler'e özellikle muz ticaretini engelleyen ve

¹⁶⁰ Schofield&Storey, *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes, Rising Tensions*, 28

¹⁶¹ Robert Beckman, *American Journal of Int. Law*. Sf. 148

¹⁶² Richard Javad Heydarian, "Evolving Philippines-U.S.-China Strategic Triangle: International and Domestic Drivers", *Asian Politics and Policy*, C.9, S.4 (2017): 576.

turistlerin Güneydoğu Asya ülkelerine ziyaretlerinden caymasını sağlayan bazı ekonomik yaptırımlar da hayata geçirdi. Bu süreçte yapılan resmi veya gayri resmî hiçbir girişim Çin'in bölgede yönetimin kontrolünü almasını engellemek için yeterli olmadı.¹⁶³

Şu anki donanma gücü 3 fırkateyn büyük savaş gemisi,10 korvet savaş gemisi ve 39 karakol gemisinden oluşan Filipinlerin bu dönemdeki donanması çok daha yetersiz durumdaydı.¹⁶⁴ Scarborough Resifi krizinden sonra Filipinler'in yetersiz donanma kabiliyetleri ve Çin ile yok olan diplomatik ilişkiler sonucu olayı kendi lehine çeviremeyeceğini anlayan Filipinler'in bir sonraki adımı ise bir sonraki bölümde ayrıntılarıyla verilecek olan, 2013 yılında UNCLOS Madde 287. Ek VII. Uyarınca Çin ile arabuluculuk süreci başlatma girişimi olmuştur.¹⁶⁵

2.2.2.3. Filipinler'in Spratly Adaları Üzerindeki Egemenlik İddiası

Filipinler'in Spratly Adaları üzerindeki ilk egemenlik iddiası Birleşmiş Milletler'e 1946 yılında ibraz edilmiştir, ancak bu iddia üzerindeki etkinliği 1956 yılında Filipinli bir maceracı olan Tomas Cloma'nın adaları boş olarak keşfetmesine kadar başlamamıştır. Keşfedilen bu adalar, Filipinler'in adlandırması ile Kalayaan Ada Grubu (KIG), bu tarihten itibaren Palawan Eyaleti idari yargılama bölgesine dahil edilmiştir.¹⁶⁶ Ancak Güney Çin Denizi, 1970'lerde bölgede önemli miktarda petrol ve doğal gaz kaynağı olma ihtimali ortaya çıkana kadar önemli ve çatışmaya değer bir bölge olmamıştır. Filipinler'in bölgesel politik ve dini sebepleri yüzünden Arap ülkeleri ve Endonezya ile ilişkileri karmaşıktır ve bu da enerji temininde dengesizliklere sebep olmaktadır. Bu sebeple Filipinler Güney Çin Denizi'nde yerel petrol üretimini artırarak neredeyse tamamen bağımlı olduğu petrol ithalatını azaltmak istemektedir.¹⁶⁷

Filipinler'in Spratly adaları üzerindeki egemenlik iddiası coğrafi konum ve res nullius (hiç kimsenin malı) temellerine dayanmaktadır ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz

¹⁶³ Heydarian, "Mare Liberum: Aquino, Duterte, and The Philippines' Evolving Lawfare Strategy in the South China Sea",. 291

¹⁶⁴ https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=philippines#navy (28.09.2019)

¹⁶⁵ Heydarian, "Mare Liberum: Aquino, Duterte, and The Philippines' Evolving Lawfare Strategy in the South China Sea",292

¹⁶⁶ Ortuoste, "The Philippines In The South China Sea: Out of Time, Out of Options?", 240

¹⁶⁷ Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?", 65

Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) uyarınca tüm adaların coğrafik olarak kendi takımada sınırları içerisinde kaldığını iddia etmektedir.¹⁶⁸

Filipinler, 2009 yılında Birleşmiş Milletler'e takımada sınırlarını belirten coğrafi koordinatlarını ibraz etmiştir. UNCLOS içerisinde bulunan 'adaların rejimi' prensibini kullanarak münhasır ekonomik bölgesini Scarborough resifini de içine alacak şekilde koordinatlarına dahil etmiştir.¹⁶⁹

Scarborough karşılaşması sonucu bölge üzerindeki egemenliğini kaybeden Filipinler 22 Ocak 2013 yılında Çin'e karşı tahkim kararı çıkarmak üzere UNCLOS Madde 287. Ek. VII kararını yürürlüğe soktu. Filipinler'in bu başvurusu ile elde etmek istediği birbiriyle ilişkili dört amacı bulunmaktaydı. Bunlardan ilki, Çin'in 9 çizgili sınır iddiasını ve tarihi haklar/sular doktrininin sorgulamak; ikincisi, Çin'in komşu sularındaki zorlayıcı davranışlarını kınamak; üçüncüsü, Çin'in Spratly ada zincirinde ve Filipinler münhasır ekonomik bölgesi içerisinde gerçekleştirdiği kitlesel ıslah aktivitelerini kınamak; son olarak da Filipinler'in ihtilafli sulardaki egemenlik haklarını dolaylı olarak tekrar teyit etmek. Ancak Filipinler'in bu iddia üzerine Tebliğ ve Beyan Formunu UNCLOS'a sunması sonrasında Çin 19 Şubat 2013 yılında resmi olarak bu talebi reddetti.¹⁷⁰ Bunu müteakiben Çin 7 Aralık tarihinde bir görüş belgesi yayınladı ve ardından 9 Şubat'ta Filipinler'e bir sözlü notada bulundu. Yayınladığı görüş belgesinde Çin hükümeti tahkim kararını reddetmesinin üç temel sebebine vurgu yapmıştır. Bu sebeplerden birincisi, anlaşmazlık deniz özellikleri üzerindeki bölgesel egemenlik sorusundan ortaya çıktığı için mahkemenin konu olan iddialar üzerinde bir yetkisi yoktur; ikincisi, Filipinler bu işlemleri başlatarak Güney Çin Denizi'nde tarafların davranış kuralları üzerine olan 2002 ASEAN Bildirgesi'ndeki yükümlülüklerini ihlal etmektedir çünkü 2002 Bildirgesi'ne göre taraflar anlaşmazlıklarını ikili pazarlıklar ile gidermekle yükümlüdür ve son olarak anlaşmazlık, Çin hükümetinin 2006 yılında UNCLOS'a gönderdiği bir mektupla anlaşmanın zorunlu tahkim hükmünü reddettiğini bildirdiği ve mecburi yargı yetkisini tanımadığını belirtmiş olduğu bir konu olan deniz sınırlandırmaları etrafında dönmektedir. Çin'in bu şekilde bir görüş belgesi yayınlaması

¹⁶⁸ Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?", 59-60

¹⁶⁹ Ortuoste, "The Philippines In The South China Sea: Out of Time, Out of Options?", 240

¹⁷⁰ Heydarian, "Mare Liberum: Aquino, Duterte, and The Philippines' Evolving Lawfare Strategy in the South China Sea", 292

resmi olarak tahkim sürecine katılmadan anlaşmazlık üzerindeki görüşlerini bildirmesine olanak sağlamıştır.¹⁷¹

2.2.3. Vietnam

Vietnam'ın hem Paracel hem Spratly takımadaları üzerindeki egemenlik iddiaları Çin'in benzeri olarak 17.yy'a kadar dayanan bir tarihi hak iddiasını temel almaktadır.¹⁷² 30 Temmuz 1971 tarihinde Vietnam Cumhuriyeti tamamı tarihi iddialara dayanan "Vietnam Cumhuriyeti'nin Paracel ve Spratly Takımadaları Üzerindeki Egemenliği Bildirgesi"ni yayınlamış ve 1974 Ocak ayında 15 büyük Paracel Adasından altısına askeri birliklerini indirmiştir. Bu duruma tepki olarak Çin adaları savunmak üzere savaş gemileri göndererek güney Vietnamlıları çekilmeye zorlamıştır. Yaşanan askeri çatışmaya rağmen 1975 yılında Vietnam Cumhuriyeti'nin çöküşünden önce herhangi bir uzlaşma gerçekleştirilmemiştir.¹⁷³ Sosyalist Vietnam'ın Güney Çin Denizi konusundaki tutumu tutarsız olarak nitelendirilebilir. Kuzey ve Güney Vietnam'ın birleşmesi öncesinde Vietnam Demokratik Cumhuriyeti Çin'in bölge üzerindeki egemenliğini tanımakta ve bu bağlamda açıklamalarda bulunmaktaydı. Bu tutumları ilerleyen dönemlerdeki egemenlik iddialarını savunmalarında önlerine bir sorun olarak tekrar çıkacaktı.¹⁷⁴

Çin'in 1974 yılında Paracel adalarını işgalinden sonra da bölge adaları üzerindeki egemenlik iddialarını devam ettiren Vietnam, Spratly adalarının büyük bir çoğunluğunu kontrol altında tutmaktaydı. Ancak 1988 yılında Çin ve Vietnam donanma güçleri Spratly adalarında 80 Vietnam denizcisinin hayatını kaybettiği bir çatışmaya girdilerse de devam eden süreçte ve 1990'ların büyük çoğunluğunda iki hükümet takımadalar üzerindeki iddiaları konusunda daha çok sözlü tartışmalar içerisinde yer aldı.¹⁷⁵

1970'lerin ortalarında Çin'in Paracellerin batı yarısındaki Pattle adasını Güney Vietnam'dan almasından ve yeni Sosyalist Vietnam Cumhuriyeti'nin Güney Vietnam'ın Spratly' deki pozisyonlarını üstlenmesinden itibaren Hanoi ve Çin arasında sözlü bir

¹⁷¹ Suzanne s. Kimble, 280-281

¹⁷² Schofield&Storey, *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes, Rising Tensions*, 30

¹⁷³ Chang, *Routledge Handbook of Asia in World Politics*, 416

¹⁷⁴ A.g.e.,416-417

¹⁷⁵ Schofield&Storey, *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes, Rising Tensions*, 31

savaş başlamış durumdaydı. Bu savaş genellikle tarihi kayıtlar ve kronolojik belgeler çerçevesinde Spratly ve Paracel adalarının o ya da bu tarafa aidiyeti ve diğer tarafın bu aidiyeti ihlal etmesi üzerinden giden aynı çerçevede birçok beyaz kitap üzerinden devam etmiştir. Bu sözlü savaş ilk yükselişine 1979 yılında Çin-Vietnam savaşı ile ikinci olarak da 1988 yılında Spratly' de gerçekleşen çatışma ile ulaşmıştır. Bu polemik 1990'lar süresince devam etse de önceki çatışmalara kıyasla daha ılımlı bir ton ve deniz hukukuna uygun şekilde devam etmiştir.¹⁷⁶

Soğuk Savaş zamanı hem Vietnam hem de Çin zayıf donanma güçlerine sahip iki devlettir. Bu sebeple Vietnam Sovyet donanmasını arkasına alarak, Çin ise ABD ve ASEAN ile fiili bir işbirliği kurarak kendilerini bir nevi güvence altına almışlardı. Bu ittifaklar belli bir süreliğine Sovyet ve ABD donanmaları tarafından hükmedilmekte olan Güney Çin Denizi üzerindeki egemenlik çatışmalarının duraklama sürecine girmesine neden olmuştu. Ancak Soğuk Savaş'ın bitişi ile bu süreç de sona erdi. Rus donanması Cam Ranh Koyunda bıraktığı az bir miktar güç dışında bölgedeki varlığını neredeyse tamamen geri çekmişti, bununla birlikte ABD donanması da Filipinler'de Subic Koyu Üssü'nün 1992'de kapanmasıyla oldukça zayıflamıştı. Duraklama dönemi ardından gelen bu ani güç boşluğu bölgede bir silahlanma yarışı başlaması tehlikesini ortaya çıkarmıştı.¹⁷⁷

1980'lerin ortalarından itibaren Çin etkileyici derecede büyüyen ekonomisinin bir sonucu olarak bölgesel gücünü, diplomasi standartlarını ve donanma oluşumunu arttırmaya başlamış durumdaydı. Vietnam'ın ise bu gibi bir askeri modernizasyona girişimi ancak Soğuk Savaş sonrası başladı. Sovyetlerin yıkılması ve yeni dünya düzeninde özellikle de bölgesel anlamda Çin'in güçlenmesi karşısında askeri modernizasyon programını başlatan Vietnam 1994-1999 yılları arasında Rusya'dan oldukça yüklü miktarlarda askeri donanım alımı yaptı. Ancak Vietnam'ın temel askeri varlığı daha önceleri Fransa, Sovyetler ve ABD tarafından başarılı stratejik bir üs olarak geliştirilen doğal limanı olan Cam Ranh Koyu'dur. 1990'ların ortalarında Vietnam'ın bu üsse ABD'yi ve hatta birden fazla yabancı donanmayı tamir ve yakıt yenileme işlemleri için davet edeceği spekülasyonları ortaya çıkmıştı. Ancak Rus donanması Sovyetlerin yıkılması sonrasında da üssü terk etmedi hatta 1999 sonrası buradaki tesislerin

¹⁷⁶ Tonnesson, "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute.", 202-203

¹⁷⁷ A.g.e., 203

modernizasyonuna adanmış bir fon oluşturdu. Rusya'nın Cam Ranh Koyu'ndaki çıkarlarını yenilemesi ile Vietnam'da silah, tecrübe ve eğitim gibi ihtiyaçlar için Rusya'ya bağımlı hale gelmiş oldu. Her ne kadar Vietnam bölgede caydırıcı bir askeri varlık oluşturmaya çalışsa da Çin, Vietnam'ın alabileceği askeri donanımın birçok kat fazlasını Rusya'dan zaten almış durumdaydı.¹⁷⁸

Çin'in bölgede artan girişkenliği karşısında Vietnam birden çok strateji izlemiş olsa da bunlardan en öne çıkanı her zaman diplomatik ilişkiler olmuştur. 1990'ların sonunda kısmen normalleşen ilişkiler sonrasında Çin ve Vietnam'ın Başbakan düzeyinde toplantıları yapılan ortak çalışma gruplarına dahil olması sorunun daha diplomatik şekilde ele alınmasında ve gerilimin azalmasında etkili olmuştur. Bunun yanında ASEAN üzerinden ortak bir payda bularak iddialarını yine diplomatik şekilde sürdürmeye devam eden Vietnam 2000'li yıllara gelindiğinde Çin'in de yaptığı gibi adalar üzerindeki egemenliğini güçlendirmek için Spratly üzerindeki fiziki varlığını artırma girişimlerine başlamıştı. O dönemde egemenliği altında bulunan adalarda havayolları, evler, okullar, klinikler ve kütüphaneler inşa ederek bölgedeki varlığını sağlamlaştırmak adına 2007 yılında bir de Spratly adalarında Ulusal Meclis'te görev yapacak bölgesel temsilci seçmek üzere seçim yapmıştır. Daha önce de bahsedildiği üzere Vietnam biri Malezya ile ortak olmak üzere Kıta Sahaneliği Limitleri Komisyonu'na (CLCS) iki başvuruda bulunmuştur. Çin ise bu başvuruların geçersizliği ve bölgedeki egemenliği üzerine anında itirazda bulunarak bu başvuruları tanımadığını açıklamıştır. Bu gelişmelerin hemen ardından Vietnam bölgedeki fiziki varlığını koruyabilmek adına askeri teçhizat alımına başlamıştı. Ancak Çin'in hali hazırda var olan askeri ve donanma gücüne yetişmesi ihtimali çok düşüktür.¹⁷⁹ Vietnam'ın güncel donanma gücü toplam 9 Fırkateyn büyük savaş gemisi, 14 Korvet savaş gemisi, 6 denizaltı, 26 karakol gemisi ve 8 mayın gemisinden oluşmaktadır.¹⁸⁰

2.2.4. Endonezya, Malezya, Brunei

Endonezya'nın Güney Çin Denizindeki iddiaları da oldukça mütevazı düzeydedir. Spratly ve Paracel takım adalarının üzerinde herhangi bir iddiası olmasa da

¹⁷⁸ Tonnesson, "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute.", 204-205

¹⁷⁹ Schofield&Storey, *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes, Rising Tensions*, 32-34

¹⁸⁰ https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=vietnam#navy (28.09.2019)

UNCLOS'un hükümleri altında 200 deniz mili boyunca münhasır ekonomik bölge ilan etmektedir. Endonezya'nın egemenlik iddiaları her ne kadar mantık çerçevesinde olsa da Çin ve Tayvan'ın, Endonezya'nın kıta sahanlığı ve EEZ ilan ettiği bölgelerindeki çatışan egemenlik iddiaları Endonezya'nın da bölgedeki sorunun içine çekilmesine sebep olmaktadır.¹⁸¹ Her ne kadar Endonezya'nın Çin ile birebir bölgesel çıkar çatışması olmasa da Çin'in bölgedeki girişimlerinin sertleşmesi ile Endonezya, Natuna adası üzerindeki egemenliğinin de tehlikeye girme ihtimaline karşı ABD 'nin soruna dahiliyeti konusunda olumlu bir yaklaşım sergilemiştir. Çin'in bölgedeki rolü ve büyüyen askeri kapasitesi ile Güneydoğu Asya'daki planlarının belirsiz olmasının getirdiği endişe ile Endonezya ABD ile askeri ilişkilerini geliştirme girişiminde bulundu.¹⁸² Elimizde olan güncel bilgilere göre Endonezya donanması 8 firkateyn büyük savaş gemisi, 24 korvet savaş gemisi, 5 denizaltı, 139 karakol gemisi ve 11 mayın gemisi dahil olmak üzere toplam 221 donanma aracından oluşmaktadır.¹⁸³

Bir diğer iddiacı devlet olan Brunei, Spratly takım adasının herhangi bir yeri üzerinde iddia sahibi değildir. Ancak Louisa Resifi ve Rifleman kıyısı üzerinde egemenlik iddiaları bulunmaktadır. Malezya'nın da egemenlik iddiasının bulunduğu Louisa Resifini kontrol etmesi Brunei'nin EEZ'sini genişletmesine olanak sağlayacaktır. Brunei'nin 1988 yılında yayımladığı harita ülkenin kıta sahanlığını 350 deniz mili olarak göstermektedir ve bu egemenlik bölgesi Rifleman kıyısını da içerisine alarak bölgesel egemenlik iddiasını desteklemektedir. Ancak bu iddia kıta sahanlığının bölünmeden devam etmesi kuralına istinaden UNCLOS'un kanunları ile uyumsuzdur.¹⁸⁴

Malezya ise Güney Çin Denizi'nde toplam 12 ada üzerinde egemenlik iddiasında bulunmaktadır ve bu adaların 6'sı fiziksel olarak Malezya güçleri kontrolündedir. Tartışmalı adalardan Commodore Resifi hem Malezya hem de Filipinler tarafından egemenlik iddialarına sahipken, bir diğer çatışma ise 3 ada üzerinde Malezya ve Vietnam'ın çakışan egemenlik iddialarıdır. Malezya UNCLOS tarafından belirtilen ve 1966 yılında kendi kıta sahanlığını belirten belgeyi yayımlaması ile onaylanan kıta

¹⁸¹ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute.", 420

¹⁸² Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?", 35

¹⁸³ https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=indonesia#navy (28.09.2019)

¹⁸⁴ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute.", 419-420

sahanlığı teorisini bölgedeki iddialarını sürekli olarak meşrulaştırmak için kullanmıştır. Malezya bölgede her ne kadar şiddet eylemlerine yönelmese de 1995 yılında EEZ'sini ihlal ettiği gerekçesiyle 43 Filipinli balıkçıyı kısa süreliğine gözaltında tutmuştur.¹⁸⁵ Malezya donanması 6 firkateyn büyük savaş gemisi, 6 korvet savaş gemisi, 2 denizaltı, 41 karakol gemisi ve 4 mayın gemisi dahil olmak üzere toplam 61 araçtan oluşmaktadır.¹⁸⁶

2.2.5. ASEAN

8 Ağustos 1967 yılında Endonezya, Malezya, Filipinler, Tayland ve Singapur Dış işleri bakanları bir araya gelerek ASEAN Bildirgesi'ni yayımladılar. Bu yeni iş birliğinin belirtilen amacı; ekonomik, sosyal, kültürel, teknik eğitim ve diğer alanlarda iş birliğini teşvik ederek, Birleşmiş Milletler Bildirgesi prensipleri ve uluslararası hukuk çerçevesinde bölgesel barış ve düzeni sağlamaktı. Soğuk Savaş süresince güvenlik ile ilgili konulardan kaçınmış olsa da 1992 yılında ASEAN güvenlik sorununu ele alan ilk bildirisini resmi olarak kabul etmiştir. Bu bildiri Güney Çin Denizi Üzerine ASEAN Bildirisi olarak yayınlanmış ve tüm iddiacı devletleri, sorunu ulaşım ve iletişim güvenliğini sağlayarak, kirliliği önleyerek, korsanlık ve kaçakçılık problemleri ile savaş çerçevesinde arama ve kurtarma olanakları oluşturarak barışçıl biçimde çözmesi için teşvik etmiştir. Birçok üye devlet bu çözüm sürecini desteklese de örgütün üyesi olmayan Çin bu bildiriye karşı çıkarak Güney Çin Denizinde ortak bir girişim yapılması çağrısında bulunmuştur.¹⁸⁷

Güney Çin Denizi iddiacı tarafların birçoğu ASEAN üyesi olsa da Çin, ASEAN aile ekonomik temelli ilişkilerini bu soruna dahil ederek etkilemek istemediği için bu sorunun çözümünü ikili görüşmeler gerçekleştirerek yapmaya çabalamaktadır.¹⁸⁸

1994 yılı temmuz ayında ASEAN'ın desteklediği ASEAN Bölgesel Forumu (ARF) adı altında çok taraflı bir başka forum oluşturularak, Çin'in Güney Çin Denizindeki girişimlerini dengelemek amaçlandı.

¹⁸⁵ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute.", 420-421

¹⁸⁶ https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=malaysia#navy (28.09.2019)

¹⁸⁷ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute.", 433

¹⁸⁸ Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?", 27

1995 Temmuz ayında ASEAN'ın girişimleri sonuç vermeye başladı ve Çin, Güney Çin Denizi sorununun çözümünde uluslararası hukuka ve UNCLOS'a uygun davranmaya gönüllü olduğunu belirtti. Bunun ardından ağustos ayında Çin ve Filipinler anlaşmazlıkların çözümünde güç kullanımını reddeden bir davranış prensibi (code of conduct) üzerinde anlaştı ve bunu takiben Filipinler ve Vietnam buna benzer bir açıklamada bulundular. 1996 yılında yapılan ASEAN-Çin görüşmesinde Endonezya ve Çin, ASEAN ile Çin arasında resmi bir davranış kodu oluşturulması teklifi yaptı. Bu gelişmeyi takiben, Çin'in Güney Çin Denizi bölgesinde yapacağı herhangi bir askeri eylem öncesi bilgi vermeyi kabul ettiği bir güven oluşturucu önlem sistemi imzalandı.

Çin'in bu dönemde artan güç gösterileri ve bölgedeki baskı girişimlerinden sonra, 1999 yılı kasım ayında ASEAN Spratly adaları üzerindeki çatışmaları önlemek için bir davranış kodu oluşturmaya çalıştı, bu belgenin en büyük yazarı olan Filipinler'in temel amacı ise Çin'in artan agresif eylemlerine karşı bir ASEAN üye ülkeleri koalisyonu oluşturmaktı. Çin bu belgedeki birçok maddeyi protesto ederek reddetti. Sonuç olarak ASEAN üye ülkeleri ve Çin, Güney Çin Denizi üzerine bir davranış kodu konusunda anlaşamadılar.¹⁸⁹

2002 yılına gelindiğinde ise ASEAN içerisindeki iddialı devletler olan Brunei, Malezya, Filipinler ve Vietnam, Güney Çin Denizi'nde tarafların davranış kodları başlıklı 10 maddeli bir doküman imzaladılar. Bunun yanında ASEAN ve Çin bölgesel sorunları barışçıl bir şekilde ve bölge içinde ve hava sahasında seyrüsefer serbestisine saygı duyarak çözecekleri konusunda bir anlaşmaya vardılar. Ancak 2002 anlaşması her ne kadar olumlu görünse de birçok eksikliği bulunmaktaydı. Öncelikle bu sadece politik bir anlaşmaydı ve resmi olarak bağlayıcı bir yanı yoktu. Eğer bir taraf belirtilen hükümlere uygunsuz hareket ederse bu durum üzerine herhangi bir yaptırım uygulanabilecek bir araç bulunmamaktaydı. Bu anlaşmanın ikinci bir eksikliği ise Spratly ya da Paracel adaları gibi spesifik bir bölgeyi ilgilendirecek şekilde coğrafi bir kesinlikle düzenlenmemiş olmasıydı. Ve son olarak anlaşma her ne kadar bir bildiri niteliğinde olsa da anlaşmanın dili daha çok tarafların iş birliğine dayalı olduğu izlenimini uyandırmaktaydı ve tarih

¹⁸⁹ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute.",434

boyunca bu anlamda yapılan girişimler göz önüne alındığında iş birliğinin bölgede işe yaramadığı açık bir şekilde görülmüştür.¹⁹⁰

Ekonomik olarak Çin ve ASEAN ülkeleri artan bir karşılıklı bağımlılık içerisinde ve Çin ASEAN'ın ikinci en büyük ticari ortağı iken ASEAN da Çin'in üçüncü büyük ekonomik ortağı konumundadır. Bu ekonomik bağımlılık sonucunda Çin ve ASEAN ülkeleri arasında bölgesel barış ve istikrar sağlamak ortak bir amaç haline gelmiş ve bunu sağlamak açısından her iki taraf da ikili görüşmelerle gerekli çabayı göstermektedir.¹⁹¹

Filipinler'in daha önceki başlıklarda da bahsedilmiş olan Çin'e karşı girişimleri ile karşılaştırıldığında diğer ASEAN ülkeleri Çin ile ekonomik ilişkileri konusunda daha pozitif bir yaklaşım sergilemişler ve ekonomik ilişkileri derinleştirmişlerdir. 2008'deki küresel ekonomik kriz sonrası ASEAN da aynı şekilde Çin için çok daha önemli bir dış yatırım bölgesi haline gelmiştir.¹⁹²

Güney Çin Denizi sorununun ötesinde Çin ve iddiacı ASEAN devletleri bu sorun üzerinde askeri anlaşmazlıklara girmektense, bu karşılıklı bağımlılığın getirdiği gerçeklikler doğrultusunda daha çok ekonomik ilişkilerini geliştirme konusunda odaklanmışlardır.¹⁹³

Ancak Ekonomik ilişkilerini bozmak istememeleri ASEAN ülkelerinin Güney Çin Denizi'ni tamamen Çin'in egemenliğine bıraktıkları anlamına da gelmemektedir. ASEAN bölgede düzenli olarak kalabilecek bir ordu ve donanmaya sahip değildir dolayısıyla bölgede Çin'in hakimiyetini sınırlandırma için ASEAN ülkeleri ABD'nin dış aktör olarak soruna dahil olmasını ve Çin'in bölgeyi tamamen ele geçirmesini engelleyerek kendi güvenliklerini korumasını desteklemektedir. Bu şekilde ancak ABD donanması bölgede dengeleri koruyarak, Çin ve ASEAN arasındaki barışı sağlayabilir.¹⁹⁴

Güney Çin Denizi sorununun zorlu doğası karşısında iddiacı ASEAN devletlerinin stratejik yaklaşımı Çin'i ABD'nin dahiliyeti ile kontrol etmek ve bölgede güvenliği sağlamak üzerine ABD'ye güvenmek olsa da birçok ASEAN ülkesinin en

¹⁹⁰ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute.", 433-435

¹⁹¹ Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?", 40

¹⁹² A.g.e., 39

¹⁹³ A.g.e., 41

¹⁹⁴ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute.", 433-435

büyük yatırımcısı ve ticari ortağı olan Çin ile karşılıklı bir bağımlılık ilişkisine de sahip olması dolayısıyla ABD ve Çin'in bu sorunda karşılıklı kontrol mekanizması olarak dahil olmalarını desteklemeleri ASEAN ülkeleri için ve bölgesel bir örgüt olan ASEAN için içinden çıkması zor bir ikilem haline gelmiştir. Ve bu durum Çin ile olan ekonomik iş birliklerini de kaçınılmaz olarak karmaşıklaştırmıştır.¹⁹⁵

Askeri dengelerin yanı sıra ABD soruna birebir dahil olmayan bir aktör olarak uluslararası hukuk ve anlaşmaların ihlallerini önceden görerek BM Güvenlik Konseyi aracılığı ile çözüme kavuşturma konusunda da ASEAN ülkeleri için bir garantör haline gelmektedir.¹⁹⁶

ASEAN ve Çin arasındaki ilişkiler ekonomik bir bağımlılık ve kaçınılmaz bir Güney Çin Denizi sorunu egemenlik anlaşmazlıkları arasında sıkışmış durumdadır. Bir yandan ekonomik ilişkilerini korumaya çalışırken bir yandan da bu sorunun çözümünü kendilerinden daha güçlü bir dış aktör olan ABD'de arayan ASEAN iddiacı devletleri Çin ile bu karmaşık ilişki yapısını ne kırabilecek ve de onarabilecek durumdadır. Ancak Çin'in de ekonomik olarak ASEAN ülkelerine duyduğu ihtiyaç bu ilişkilerin tamamen kopmasını önlemektedir. Özellikle Çin'in bu tezin ilerleyen noktalarında da bahsedilecek olan, Tek Kuşak Tek Yol projesi ile bölgeyi bir araya getirme çabası egemenlik iddiaları sebebiyle gerilen ASEAN-Çin ilişkilerini ekonomik olarak biraz daha iyileştirmeye başlamıştır.

2.2.6. ABD

ABD askeri gücünün büyük çoğunluğu gücün donanmadan geldiğine inanmaktadır. Soğuk Savaş'ın bitişinden sonra ABD her zaman dünyadaki en güçlü donanmaya sahip olmuştur. Hatta çok yakın zamanlara kadar ABD hava ve deniz araçları dünyada her yerde kendilerine eş bir çatışma gücü olmamasının getirdiği güvenle hareket edebiliyordu.¹⁹⁷ Ancak 21.yy. ile ABD ile aralarında daimî bir rekabet olan Çin'in de sadece karasal bir güç olmanın yetersizliğini fark ederek donanmasını geliştirmeye

¹⁹⁵ Zhao, "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?", 38

¹⁹⁶ Rowan, "The U.S.-Japan Security Alliance, Asean, and the South China Sea Dispute.", 433-435

¹⁹⁷ Andrew Scobell, "The South China sea and U.S.-China Rivalry", *Political Science Quarterly*, C.133, S.2 (2018): 216

başlaması sonucunda, ABD'nin bazı bölgelerdeki bu alışkın olduğu dominantlığına meydan okunmaya başlamıştı.

Daha önce de bahsedildiği üzere, Güney Çin Denizi jeopolitik konumu sebebi ile uluslararası ticaret için çok önemli bir transit geçiş noktası olmasının yanında, yer altı kaynaklarının zenginliği ile de bölge devletleri ve ABD'nin ekonomik ve jeopolitik çıkarları açısından önemli bir noktada yer almaktadır.

2013 yılının sonlarında Çin, Spratlylerde sahip olduğu yedi resif üzerinde arazi ıslahı çalışmalarına başlayarak bu küçük yerleri geniş yapay adalara dönüştürmeye başladı. Daha sonra bu yapay adalar üzerinde uçak pistleri, çok katlı binalar, radar tesisleri ve deniz fenerleri inşa etmeye devam ederek bazı ASEAN üyeleri, ABD ve Japonya gibi ülkeler tarafından endişe uyandıracak eylemlerde bulunmaya başladı. Diğer iddialı devletlerin çatışmayı askeri hale getirmekle suçladığı Çin, Filipinler'in Çin'in bölgedeki egemenlik iddialarının geçersizliğini kanıtlamak amacıyla UNCLOS'a başvurmasını tanımamış ve 2016 yılında aleyhine çıkan kararı da kabul etmemiştir.¹⁹⁸ Güney Çin Denizi sorununu Çin her ne kadar bölgesel bir sorun olarak görse de ABD, bölgedeki Çin varlığının artışı Çin'in dünya politikasında büyük güç olarak yükselmesi ihtimaline bağlamış ve Asya Pasifik'teki gücüne tehdit olarak görmüştür. Bu nedenle sorunu uluslararasılaştırarak bazı ASEAN devletleri ile iş birliği içerisine girmiş ve kendisini bu çatışmanın bir tarafı haline getirmiştir.¹⁹⁹

2015-2016 yıllarında ABD, Çin yapımı adaların çevresinde birçok sözde Seyrüsefer Serbestisi harekâtı gerçekleştirmiş bunun yanında Filipinler, Vietnam, Endonezya ve Singapur gibi bazı ASEAN ülkeleri ile güvenlik konusundaki iş birliğini güçlendirerek bölgedeki yerini güçlendirmiştir.²⁰⁰

2014 Şubat ayında ABD'nin de diğer bölge ülkelerini destekleyerek, Çin'in 9 çizgili haritasının uluslararası hukuka uygun olmadığını belirten açıklaması ile bölgesel bir egemenlik sorunundan resmi olarak uluslararası bir soruna dönüşen Güney Çin Denizi sorunu, 2016 yılında UNCLOS Ek XII altında gerçekleştirilen Tahkim Mahkemesi'nin

¹⁹⁸ Wentuan Nie, "Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?" *Contemporary Southeast Asia*, C.38, S.3 (2016): 423

¹⁹⁹ A.g.e., 433

²⁰⁰ A.g.e.,433

de bu haritanın UNCLOS'a uygun olmadığı kararını vermesiyle ve Çin'in bu kararı tanımamasıyla daha ciddi bir sorun haline geldi.²⁰¹

Çin'in ve diğer büyük bölge devletlerinin egemenlik iddiaları yanında Güney Çin Denizi'nin öneminin bölgesel sınırları aşması ve çatışmanın uluslararası platformlara taşınması üzerine ABD hem fiziki hem de diplomatik yollar ile bu çatışmada bölgesel olmayan aktör konumunda aktif olarak dahil olmuş bulunmaktadır. Donanma gücü sayıca Çin'den az olarak görünse de kapasite bakımından çok daha üstündür. 24 uçak gemisi, 22 Firkateyn büyük savaş gemisi, 62 Muhrip savaş gemisi, 15 Korvet savaş gemisi, 68 denizaltı, 13 karakol gemisi ve 11 mayın harbi gemisi olmak üzere ABD donanmasında toplam 415 varlık bulunmaktadır.²⁰²

2.2.6.1. ABD'nin Soruna Dahil Olma Sebepleri

2008 ekonomik krizi ABD'yi sert şekilde vursa da Çin'de çok büyük bir etki yaratmamıştı. Bu kriz sonrası Çin, ABD tarafından yönetilmeyen alternatif bir dünya düzeni kurma konusunda kararlıydı. Çin'in bu yaklaşımı aslında ABD'nin Güney Çin Denizi sorununa müdahil olmasına da neden olmuştur. 2009'da yapılan seçimleri kazanan Obama hükümetinin doğal olarak en büyük önceliği ekonomik düzelmeye idi ve Asya'daki girişimlerini arka planda tutarak daha çok Çin yararına bir politika benimsemişti. Mart ayında Çin'in bölgedeki ABD donanmasına ait USNS Impeccable'ı taciz etmesi sonrası ABD yönetiminden gereken sertlikte bir geri dönüş olmayınca, Çin ilk defa Kıta Sahaneliği Üzerine Birleşmiş Milletler Komisyonu'na kendi bölgesini çizdiği U şeklindeki hattını belirten haritasını sunarak uluslararası forumlarda bölgesel planını dile getirmiştir. Bunun ardından ABD'nin 2009 yılında ASEAN ile imzaladığı Dostluk Antlaşması çerçevesinde her ülkenin birbirinin temel çıkarlarına saygı duyması gerektiğini belirtmesinin ardından Çin takip eden ay içerisinde gerçekleşen global bir iklim değişikliği konferansında ABD girişimlerini sabote etme ve Başkan Obama'yı utandırma konusunda kararlı görünmekteydi. Bu tutum ve eylemler ile birlikte 2010 yılında ABD,

²⁰¹ A.g.e.,433

²⁰² https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=united-states-of-america#navy (06.09.2019)

Çin'in bölgede artan saldırganlığı konusunda daha sert bir tepki verme gerekliliğinin doğduğunu anlamıştır.²⁰³

Bölgenin jeopolitik önemi ise bu sorunun ve ABD'nin dahiliyetinin temellerinden bir diğerini oluşturmaktadır. Güney Çin Denizi'nin öneminden bahsedildiği bölümde de ayrıntılı bir şekilde açıklandığı üzere dünya ticaretinin %90'ı gemiler aracılığıyla taşınmaktadır ve bu gemilerin neredeyse yarısı Güney Çin Denizi'nden geçmektedir, dolayısıyla bölgede yerleşim olmasa dahi yer alan kayalıklar vb. yerlerin oluşturduğu münhasır ekonomik bölgeler ve Çin'in bu denizi iç deniz olarak kabul ettirmeye çalışması ABD'nin ticari hedeflerine ve çıkarlarına da ters düşen bir durum yaratmaktadır. 2008 sonrası başlayan yeni dünya güç mücadelesinin Güney Çin Denizi'nde kendini göstermesi bu iki ülke arasındaki rekabetin kaçınılmaz sonuçlarından birisidir.²⁰⁴

Tüm bunların yanında ABD, 1952 anlaşmasının Mayıs 2012'de Dış İşleri Bakanı Clinton tarafından yenilenmesi ile Filipinler'in bölgedeki güvenliğini savunma konusunda da bir sorumluluğa sahip. ABD yetkilileri bu durumun Filipinler'in Güney Çin Denizi egemenlik iddialarına ne şekilde yansyacağı konusunda çok net açıklamalar yapmasalar da Filipinler askeri güçlerine, sivil hava ve deniz araçlarına yapılacak herhangi bir saldırı durumunda Filipinler'i koruma yükümlülüğünü yerine getirmek zorundadır.²⁰⁵

2.2.6.2. ABD'nin Güney Çin Denizi Stratejisi

Asya-Pasifik güvenliği açısından bakıldığında 1990'ların büyük bir kısmında Güney Çin Denizi ABD'nin stratejik yapısında çok önemli bir yere sahip değildi. Hatta yapılan bir çalışmaya göre 1995 öncesi Savunma Bakanlığı raporlarında Güney Çin Denizi ve Spratly sorunlarından çok az hatta bazen hiç söz edilmemekteydi. Ancak 1994 yılında Çin ve Vietnam arasında olayların şiddetlenmesi ve özellikle 1995 yılında Çin'in Mischief Resifi'nde bazı yapılar inşa ettiğinin ortaya çıkması ile ABD'nin bölge ile ilgili endişeleri artmaya başladı. Bunun üzerine Dış İşleri Bakanlığı Mayıs 1995'te ABD'nin

²⁰³ Sampa Kundu, "The South China Sea: The Struggle for Power in Asia", *Journal of Defence Studies*, C.10, S.1 (2016): 105, Scobell, "The South China sea and U.S.-China Rivalry", 206.

²⁰⁴ Scobell, "The South China sea and U.S.-China Rivalry", 201-202

²⁰⁵ Aaron W. Steffens, "Scramble in the South China Sea: Regional Conflict and US Strategy." *Strategic Studies Quarterly*, C.7, S. 3 (2013): 99.

Güney Çin Denizi sorununa yaklaşımı üzerinde detaylı bir rapor hazırladı. Bu raporda ABD'nin yaklaşımı ile ilgili şu konular vurgulanmıştır:

- Rakip iddiaların güç kullanımı ya da tehdidi ile çözümlenmesine kuvvetle karşıdır.
- Belirtilen sorunlar ile ilgili görüşmek üzere tarafların diplomatik girişimlerini yoğunlaştırmasını istemektedir.
- Yararı olabilecek her konuda yardım etmeye istekli ve hazırdır.
- 1992 ASEAN Güney Çin Denizi Bildirgesi'ni kabul edip desteklemektedir.
- Güney Çin Denizi'nde tüm deniz ve hava araçlarının engelsiz şekilde seyir edebilmesinin ABD dahil olmak üzere tüm Asya-pasifik ülkelerinin barış ve refahı için gerekli bir koşul olduğunu vurgulamaktadır.
- İddiaların hukuki temeli konusunda herhangi bir pozisyon almamaktadır. Ancak 1982 UNCLOS' un da dahil olduğu uluslararası hukukun dışında kalan tüm iddia, kısıtlama ve eylemleri ciddi bir endişe kaynağı olarak görecektir.

Resmi olarak yayımlanan belgedeki bu prensipler aynı zamanda Washington'ın bölge ile ilgili olarak uyguladığı stratejinin de temelini oluşturmakta ve her fırsatta sözlü olarak yetkililer tarafından dile getirilmektedir. Belgenin de altını çizdiği üzere ABD iddiacı taraflar ve iddiaların geçerliliği konusunda herhangi bir tarafı desteklemekten kaçınsa da sorunun barışçıl yollarla çözülmesinin önemini tekrar tekrar vurgulamaktadır. Bu açıklama ile ABD aynı zamanda Güney Çin Denizi sorunun artık sadece taraf devletler arasında olmadığını da göstermiştir ve açıkça bu bölgeye ilgisiz bir taraf olmadığını herkese ilan etmiştir.²⁰⁶

Washington'ın Güney Çin Denizi stratejisi genel olarak prensipte sağlam ancak pratikte esnek olarak karakterize edilebilir. Tabii bu durum zaman zaman Çin'in bölgedeki girişimlerine göre değişkenlik göstermektedir. Ancak temelde bakıldığında ABD ve diğer demokrasilerin takip ettiği prensip, UNCLOS 87. Madde'nin de belirttiği üzere "açık denizler sahil veya kara ile çevrili olması fark etmeksizin tüm devletlere açıktır" kuralıdır. Bunun yanında bölgede devam eden egemenlik tartışmalarında herhangi bir taraf

²⁰⁶ LEE LAI TO, "China, the USA and the South China Sea Conflicts." *Security Dialogue*, C.34, S. 1 (2003): 32-34

tutmaksızın Washington uluslararası hukuk kurallarının uygulanmasında ısrarcı olarak denizlerin özgürlüğü (mare liberum) prensibini her fırsatta dile getirmektedir.²⁰⁷

Güney Çin Denizi sorununa iddiacı taraf olmasa da ilgisini ve dahiliyetini gösteren ABD, bölgede bulunan müttefiklerini destekleme ve herhangi bir kısıtlama durumuna karşı denizlerin ve navigasyonun özgürlüğünü garantileme amacı ile tarafların sorunlu sulardaki seyirlerinde güvenliğini sağlamak için eskort askeri güçler konusunda yardımcı olabileceğini de belirtmiştir.²⁰⁸

ABD, Çin'in bu genişlemeci tutumuna karşı pozisyonu eşit derecede net olmakla birlikte, tam olarak nasıl karşılık vereceği konusunda yine de temkinli olmaktadır. ABD her zaman ki gibi yine egemenlik iddiaları konusunda tarafsız ve denizlerin özgürlüğü ve uluslararası hukuka uygunluk konusunda prensiplerine bağlı olarak ilerlese de, Çin'in global ticareti kontrol etmek için askeri hırsları altında gizli sebepler olabileceği ihtimali ile birlikte, Güney Çin Denizi'nde Hava Savunma Teşhis Bölgesi ilan etmesini 2. Dünya Savaşı sonrası ABD'nin donanma üstünlüğü ile kurulan Asya-pasifik düzenine bir meydan okuma gibi daha geniş bir gizli motivasyon olma ihtimalinden endişelenmektedir.²⁰⁹

ABD'nin bölgedeki çıkarlarını uluslararası platformda ilan etmesi ve barışçıl bir çözümü desteklediğini belirtmesinin ardından, bu çözümün ikili anlaşmalardan ziyade bölge ülkelerinin dahil olduğu ASEAN üzerinden gerçekleştirilmesi konusunda girişimler ve söylemlerde bulunmuştur.

Bir bölgesel organizasyon olarak ASEAN'ın Güney Çin Denizi sorunu ile ilgili ilk girişimi 1992 yılında üye olan altı devlet tarafından imzalanan bir bildiri ile olmuştu. On yıl sonra 2002'de ise ASEAN ve Çin ortak bir Davranış İlkeleri Rehberi üzerinde anlaşmış olsa da bu rehber ne askeri ve enerji kaynakları gibi önemli sorunlara değindi ne de herhangi bir bağlayıcılığı olan bir belge olabilirdi. 2010'lu yıllara gelindiğinde ABD'nin de uluslararası platformda ASEAN'ı bir çözüm aracı olarak göstermesinin ardından 2010 yılında ASEAN Bölgesel Forumu toplantısında ABD'nin de desteği ile bu konuya ilişkin girişimler yapılması kararı alındı. Bu kararları takiben ABD yetkililerinden

²⁰⁷ Scobell, "The South China sea and U.S.-China Rivalry", 218-219

²⁰⁸ To, "China, the USA and the South China Sea Conflicts.", 34

²⁰⁹ Morton, "China's Ambition in the South China Sea: Is a Legitimate Maritime Order Possible?", 928-929

gelen açıklamalarda sıkça, ABD tarafından bu sorunun çözümü için gereken uluslararası organizasyonlara destek ve yardım sağlanacağı konularından bahsedildi. 2011 yılında Çin ve ASEAN'ın 10 üyesi Forum'da 2002 yılındaki Davranış İlkeleri Rehberi temelinde prensipleri geliştirecekleri bir anlaşmaya vardıklarını duyurduğunda ABD'den gelen yorumlar bunun sorunun çözümü için çok önemli bir ilk adım olduğu yönündeydi. Ancak belirlenen temel ilkeler enerji keşfi ve askeri gerginliklerden ziyade deniz ortamı, bulaşıcı hastalıklar, ulus aşırı suçlar ve seyir güvenliği gibi geleneksel olmayan güvenlik ilkeleri olmaktan ileriye geçemedi. Dolayısıyla bu Rehber, bölgedeki asıl sorun olan deniz ve hava güçlerinin seyir özgürlüğü ve güvenliği konularında ve ülkelerin yaptığı. Devriye seyirlerinde ne şekilde davranmaları gerektiği konusunda hiçbir şeye açıklık getirmiyordu.²¹⁰ ABD her ne kadar egemenlik çatışmasının çözümünün barışçıl ve diplomatik yollarla gerçekleştirilmesi gerektiğini savunsa da gerçekte var olan girişimlerin yetersiz kalması hem ABD'nin ekonomik çıkarlarına ve denizlerin özgürlüğü prensibine ters hem de askeri ortaklık anlaşması olan Filipinler'e olan sorumluluğu açısından sıkıntılı bir durum ortaya çıkarmaktaydı.

ABD'nin daha önce de bahsedildiği üzere Güney Çin Denizi sorununa dahil olmasının en önemli nedenlerinden birisi ekonomidir. Küresel deniz ticaretinin her yıl en az %30'unun Güney Çin Denizinden geçmesinin yanında, ABD'ye giden gemi temelli ticaret olanı 2016 bilgilerine göre 1,2 trilyon doları bulmaktadır.²¹¹Güney Çin Denizi boyunca var olan deniz ulaştırma hatları hem ABD'nin hem de bölgedeki müttefiklerinin ekonomik refahlarında önemli bir yere sahiptir. Bu önem sadece ticaret değil aynı zamanda ABD'li enerji şirketlerinin bölgede kıyı boylarında sahip olduğu birden fazla enerji çıkarma projelerini de kapsamaktadır.²¹²Ekonomik olarak oldukça önemli bir yere sahip olsa da ABD'nin denizlerin özgürlüğü prensibi sadece ticari araçlar için geçerli değildir. ABD'nin denizlerin özgürlüğü prensibine göre açık denizlerde, ki bu denizler ülkelerin Münhasır Ekonomik Bölgelerini, ki bu kıydan 200 deniz milini kapsamaktadır, askeri hava ve deniz araçları da dahil tüm ülkelerin bu bölgelerdeki denizleri ve hava yollarını uluslararası hukuka uygun biçimde özgürce kullanabilmelerine dayanmaktadır.

²¹⁰ Sheldon W. Simon, "Conflict and Diplomacy in the South China Sea." *Asian Survey*, C.52, S. 6 (2012): 1002-1005

²¹¹ Phuong Nguyen "Deciphering the Shift in America's South China Sea Policy." *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, C.38, S.3 (2016): 392

²¹² Schofield&Storey, *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes, Rising Tensions*, 38

Ancak Çin'in denizlerin özgürlüğü prensibine göre diğer devletlerin askeri deniz ve hava araçları Münhasır Ekonomik Bölge sahibi devletin bilgisi ve onayı olmadan belirlenen 200 deniz millik alan içine girememeleri temelinde sadece MEB(EEZ) dışında kalan bölgeleri kapsamaktadır. Güney Çin Denizi sorunundaki en temel ABD-Çin görüş ayrılığı aslında bu prensibin yorumlanmasında yatmaktadır. Ve bu yorumlama ile Güney Çin Denizi üzerinde Çin'in hakimiyet iddiaları ve 9 çizgili haritası birleştiğinde, ABD'nin deniz özgürlüğü prensibine tamamen aykırı ve ABD'nin Asya-Pasifik'teki etki alanı ve gücünü tamamen kısıtlayıcı bir tablo ortaya çıkmaktadır.²¹³

Bu anlaşmazlık çerçevesinde Güney Çin Denizi'nde en başta 2009 yılında ABD'nin dikkatini bölgeye çeviren olay olan USS Impeccable karşılaşması olmak üzere, Çin ile ABD arasında 2013,2014 ve 2016 yıllarında da askeri hava ve deniz karşılaşmaları sonucu gerginlik oluşturan olaylar yaşanmıştır. ABD'nin askeri üstünlüğü ve ekonomik çıkarını kaybetme ihtimali sonrası egemenlik çatışmalarında her ne kadar taraf tutmadığını iddia etse de Çin'in 9 çizgili haritasını uluslararası platformda sorgulama şeklinde bazı müdahaleleri olmuştur.²¹⁴

ABD'nin bu konudaki girişimlerinden bir diğeri de 2016 Temmuz'unda Daimî Hakemlik Divanı tarafından verilen ve Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki tüm tarama hareketlerinin uluslararası hukuka aykırı olduğunu belirterek Çin'in bölgedeki tüm iddiaları ve aktivitelerini reddeden kararı diğer taraf ve taraf olmayan devletlerle iş birliği içerisinde desteklemek olmuştur. Washington ve diğer bazı başkentlerin bu kararın herkes tarafından kabulü ve özellikle Çin'in bu karara uyması konusundaki açıklamaları ardından Çin, kararı kınayarak kesinlikle tanımadığını belirtti.²¹⁵

ABD'nin barışçıl çözümler için yaptığı ASEAN odaklı girişimler ortaya çıkan sonuçların yeterli olmaması ve ASEAN'ın daha geniş çaplı ve bağlayıcı bir anlaşma yapmaya yanaşmaması sebebiyle başarılı olamadı. Ancak buna karşın ABD ile iş birliğine devam eden ülkeler olan Filipinler ve Vietnam uluslararası girişimlerini arttırmanın yanında bölgede ABD'nin askeri desteğinin varlığının Çin'in agresif girişimlerini engelleme ve olası bir çözüm için önemli bir etken olduğu konusunda kararlı. Ancak ABD stratejisi bölgede askeri güç varlığını göstermeye dayansa da tek

²¹³ Nguyen, "Deciphering the Shift in America's South China Sea Policy", sf.392

²¹⁴ Nguyen, sf.397-402

²¹⁵ Scobell, "The South China sea and U.S.-China Rivalry", 219

başına tüm bölgede güvenlik sağlamak ABD'nin uzun dönem sürdürülebilir gördüğü bir strateji değil. Bu bağlamda güvenliğin sağlanması için iş birliği ve müttefiklerini arttırma yoluna gitse de bunun yanında Çin ile reel politik ilişkilerini geliştirerek Çin'in gelişmesini hızlandıran bu rekabet ortamını biraz azaltması da bazı yetkililerce etkili bir yöntem ve uzun dönem daha sürdürülebilir bir statüko yaratmak açısından gerekli görülmektedir.²¹⁶

2.3. TEK KUŞAK TEK YOL PROJESİ VE GÜNEY ÇİN DENİZİ SORUNU

2013 yılının sonlarında Çin Spratlylerde sahip olduğu yedi resif üzerinde arazi ıslahı çalışmalarına başlayarak bu küçük yerleri geniş yapay adalara dönüştürmeye başladı. Daha sonra bu yapay adalar üzerinde uçak pistleri, çok katlı binalar, radar tesisleri ve deniz fenerleri inşa etmeye devam ederek bazı ASEAN üyeleri, ABD ve Japonya gibi ülkeler tarafından endişe uyandıracak eylemlerde bulunmaya başladı. Diğer iddialı devletlerin sorunu askeri hale getirmekle suçladığı Çin, Filipinlerin Çin'in bölgedeki egemenlik iddialarının geçersizliğini kanıtlamak amacıyla UNCLOS'a başvurmasını tanımamış ve 2016 yılında aleyhine çıkan kararı da kabul etmemiştir.²¹⁷ Güney Çin Denizi sorununu Çin her ne kadar bölgesel bir sorun olarak görse de ABD, bölgedeki Çin varlığının artışı Çin'in dünya politikasında büyük güç olarak yükselmesi ihtimaline bağlamış ve Asya pasifikteki gücüne tehdit olarak görmüştür be nedenle sorunu uluslararasılaştırarak bazı ASEAN devletleri ile iş birliği içerisine girmiş ve kendisini bu çatışmanın bir tarafı haline getirmiştir.²¹⁸

2015-2016 yıllarında ABD, Çin yapımı adaların çevresinde birçok sözde Seyrüsefer Serbestisi harekâtı gerçekleştirmiş bunun yanında Filipinler, Vietnam, Endonezya ve Singapur gibi bazı ASEAN ülkeleri ile güvenlik konusundaki iş birliğini güçlendirerek bölgedeki yerini güçlendirmiştir.²¹⁹

2014 Şubat ayında ABD'nin de diğer bölge ülkelerini destekleyerek, Çin'in 9 çizgili haritasının uluslararası hukuka uygun olmadığını belirten açıklaması ile bölgesel bir egemenlik sorunundan resmi olarak uluslararası bir soruna dönüşen Güney Çin denizi

²¹⁶ Steffens, "Scramble in the South China Sea: Regional Conflict and US Strategy.", 102-102.

²¹⁷ Nie, "Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?", 423

²¹⁸ A.g.e., 433

²¹⁹ A.g.e., 433

sorunu, 2016 yılında UNCLOS Ek XII altında gerçekleştirilen Tahkim Mahkemesinin de bu haritanın UNCLOS'a uygun olmadığı kararını vermesiyle ve Çin'in bu kararı tanımamasıyla daha ciddi bir sorun haline geldi.²²⁰

Bahsedilen dönemlerde Güney Çin Denizi sorununa ilişkin daha baskıcı ve ısrarcı bir politika benimsemiş ve yürütmüş olan Çin'in bölgedeki yaklaşımı son zamanlarda biraz daha iş birliğine yönelik ve daha az baskıcı hale gelmeye başlamıştır. Bu durumun sebebi Çin'in temel ulusal hedefi olarak tanımladığı ve 2013 yılında ortaya attığı One Belt, One Road (OBOR) projesidir. Bu proje ile Çin'in amaçladığı bölge ülkeleri ile tek bir ekonomik kemer oluşturmak ve yeni bir deniz ipek yolu yaratmaktır.

Çin, yerel ve dışarıda yüzleşmek zorunda kaldığı birçok problem ile birlikte, dış politikasında stratejik bir değişikliğe giderek ipek yolu projesini hayata geçirdi. Hem batıda hem de güneydeki ilişkilerini geliştirmeyi amaçlayan Çin, bu stratejik değişikliğin beraberinde gelen altyapı geliştirmeleri ile birlikte Orta Asya, Avrupa, Orta Doğu, Kuzey Afrika, Güneydoğu Asya ve Güney Asya ile ilişkilerindeki ekonomik bağı da güçlendirme şansı yakalamıştır.²²¹

OBOR'un hedefi ortak gelişmeyi, ortak refahı ve Asya genelinde birçok ülke ile Çin arasındaki iş birliğini teşvik etmektir. Bu girişim ile Çin Afro-Avrasya'nın geri kalanı ile bağlantı ve iş birliğini arttırarak yerel ekonomik altyapısını geliştirmeyi amaçlamaktadır. Yerel yararının yanında eğer gerçekleştirilebilirse OBOR aynı zamanda Çin'in uluslararası hukuk ve normların düzenlenmesi ve küresel ekonomik düzen üzerinde etkili olması gibi birçok uluslararası yararı da beraberinde getirebilecek potansiyele sahip bir projedir.²²²

Çin hükümetinin Tek Kuşak Tek Yol projesi girişimini detaylandırarak devam etmesi Çin'in kendi tecrübelerini daha geniş bir sahneye taşıma konusundaki kararlılığının da göstergesidir. Xi Jinping OBOR'u 2013 yılında Kazakistanda ilk tanıttığında İpek Yolu Ekonomik Kemerini altında Çin'i Avrupa ve Merkez Asya'ya bağlayan tarihi ekonomik yol boyunca yapılacak yol ve tren yolu inşalarından

²²⁰ A.g.e.,433

²²¹ Rumi Aoyama, "One Belt One Road: Chinas New Global Strategy", *Journal of Contemporary East Asia Studies*, C.5, S.2 (2015): 5

²²² Nie, "Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?", 423

bahsetmiştir. Bir ay sonra Endonezya’da eşdeğer bir Deniz İpek Yolu projesi yapılmasını da önermiştir.²²³ Ekim 2013’te teklif edildiğinden beri Çin bu büyük girişimi verimli hale getirebilmek için somut adımlar atmaya başladı. 2014 Kasım’da Çin’de gerçekleşen APEC Zirvesi, ve 2016 Eylül’deki G20 Zirvesi de dahil olmak üzere Çin uluslararası platformları da OBOR projesini hayata geçirme kararlılığını yaymak için kullanmıştır.²²⁴ 2014 yılında gerçekleştirilen ulusal meclis toplantısında en büyük hedeflerden biri olarak belirtilen OBOR için ipek yolu ekonomik kemer ve yirmi birinci yüzyıl deniz ipek yolu oluşturma çalışmalarının yanında Bangladeş-Pakistan-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru ve Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru inşaları devam etmektedir.

2014 Kasım ayında Çin Hükümeti Çin’deki Asya Pasifik ekonomik iş birliği toplantısında 40 Milyar dolarlık bir İpek Yolu Fonunun kuruluşunu ilan etmiştir. Bu ve ekonomik destek aldığı diğer kaynaklar ile minimum 890 Milyar dolarlık bir yatırım öngördüğü altı kara ekonomik koridorunun yanında bir de deniz ipek yolu yaratma planını Çin bu projeye hayata geçirmeye başlamıştır.²²⁵

Tek kuşak Tek Yol Projesinin içerdiği ekonomik koridor planlamaları aşağıdaki şekildedir:

1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Kendi içerisinde Kuzey Çin’den başlayarak Moğolistan’ın içinden geçerek Rusya’ya devam eden ve Kuzeydoğu Çin’den başlayarak Rusya’ya ulaşan iki ekonomik koridor olarak ayrılmaktadır. Bu iki ekonomik yol da Çin ve Avrupa’yı bağlamak için Trans Sibirya Demiryoluna bağlıdır.
2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (İkinci Avrasya Kara Köprüsü) Ekonomik Koridoru, Çin’i Japonya, Güney Kore ve Avrupa’ya bağlayarak, aynı zamanda İran ve Rusya’dan Kazakistan üzerinden Macaristan’a kadar ulaşması öngörülen ve 30’dan fazla ulusu içine alan üç ayrı ekonomik yolu içermektedir.
3. Çin-Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru, İran ve Türkiye’nin yanında Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan gibi Orta Asya ülkelerini de içeren, Basra Körfezinden geçerek Akdeniz kıyılarına ve Arap Yarımadasına ulaşan ve petrol

²²³ David Murphy, "One Belt One Road: International Development Finance With Chinese Characteristics." In *Pollution*, der.Davies Gloria, Goldkorn Jeremy, and Tomba Luigi, (Avustralya, ANU Press, 2016), sf. 246-267

²²⁴ Nie, "Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?", 430

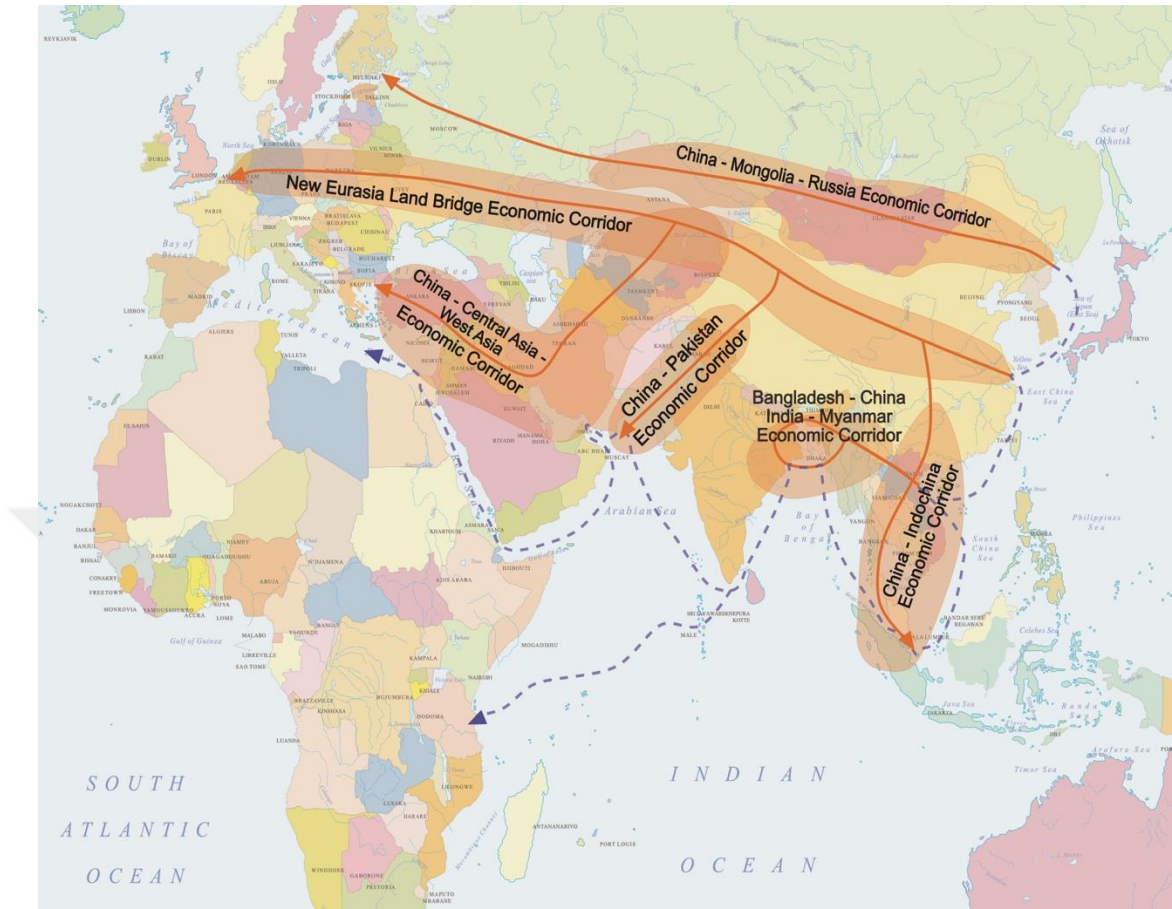
²²⁵ Aoyama, "One Belt One Road: Chinas New Global Strategy", 5-6

ve diğ er enerji kaynakları konusunda zengin bölgeleri içine alan Çin için Enerji kaynağı olabilecek bir ekonomik koridordur.

4. Çin- Hıncin Yarımadası Ekonomik Koridoru, Singapur'a kadar uzanan bu koridorun kurulması için ASEAN ile Serbest Ticaret Anlaşması gerçekleştirmiş olsa da Güney Çin Denizindeki sorunlar sebebiyle bu ekonomik koridorun oluşturulması konusunda bazı zorluklar mevcuttur.
5. Çin- Pakistan Ekonomik Koridoru, Kaşgar'ı Pakistan Gwadar Limanına bağlayan 3000 km'lik bu rota aynı zamanda Tek Kuş ağı Tek Yola da bağlayan Rota olmasıyla bu proje için kilit noktalardan biridir. Bu ekonomik koridor aynı zamanda enerji, altyapı, endüstri ve Gwadar Limanının geliştirilmesi gibi konularda Pakistan ve Çin arasında bir iş birliği anlaşmasının da yapılmasını sağlamıştır.
6. BCIM ekonomik koridoru, Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar tarafından ortak olarak oluşturulacak bu koridor Çin'in tarihsel bağları olmadığı Bangladeş ve Hindistan ile de ilişkilerini ve bağlarını güçlendirmeyi amaçlamaktadır.
7. 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusundan Avrupa'ya ve Afrika'ya uzanan rotalardan oluşmaktadır ve bu rotalar Güney Çin Denizi'nden Güney Pasifiğe gitmektedir. Bu deniz ipek yolunu oluşturabilmek için Çin, yatırımlarını 15 Liman şehrine odaklamak zorundadır.²²⁶

²²⁶ Aoyama, "One Belt One Road: Chinas New Global Strategy", 6-7

Resim 2.7: Tek Kuşak Tek Yol Projesi Planlanan Ekonomik Koridorlar²²⁷



Bu şekilde planlanmış olan ekonomik koridorlar göz önüne alındığında Çin'in Tek Kuşak Tek Yol projesi ile Afro-Avrasya kıtasında ekonomik ve politik bir etki alanı yaratmaya çalıştığı açıkça görülmektedir. Bu proje Çin için sadece bölgesel değil aynı zamanda küresel bir stratejidir. Çin bu projenin odak noktası ve iş birliği sağladığını ancak bölge ya da ülke farketmeksizin katılmak isteyen tüm uluslar ile iş birliği yapmak istediğini duyurmuştur. Hatta Avrasya'daki diplomatik girişimlerinin benzerlerini Tek Kuşak Tek Yol Koridorlarına dahil olmayan Afrika ve Latin Amerika'da da gerçekleştirmektedir.²²⁸

²²⁷https://thediplomat.com/wp-content/uploads/2016/03/thediplomat_2016-03-29_13-03-19.jpg (06.09.2019)

²²⁸ Aoyama, "One Belt One Road: Chinas New Global Strategy", 7

OBOR konsepti sadece Afro-Avrasya ile sınırlı değildir ve kaçınılmaz olarak küresel bir boyuta ulaşmıştır çünkü bu projenin yayılması sadece ikili ilişkilerle değil aynı zamanda dünya çapındaki uluslararası örgütlerle de iş birliğini gerektirmektedir.²²⁹

Ancak Çin, Tek Kuşak Tek Yol projesine başlarken de belirttiği gibi 2015 yılında oluşturulması öngörülen ekonomik koridorlar üzerine çalışmalarını başlasa da bu projenin değişen uluslararası olaylara ve durumlara göre şekillenebileceği ve akışkan olduğu bir yapı oluşturmuştur. Tek kuşak tek yol projesinde iki anahtar nokta vardır bunlardan biri fon elde etme diğeri ise ilgili uluslar ile iş birliği. Bu bağlamda özellikle fon elde etme kısmında Çin'in oluşturduğu uluslararası bir finans kurumu olan Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) çok önemli bir rol oynamaktadır. AIIB, 2015 yılında 57 kurucu üye ve Çin, Güney Kore, Birleşik Krallık ve Almanya'yı da içeren 17 ulusun onay sürecini tamamlamasıyla resmi olarak kurulmuştur. 2019 itibariyle 74 üyesi bulunmaktadır. Bu kurum tam fonksiyonel hale gelene kadar da Çin'in kendi finansal kurumları projenin desteği konusunda yatırımlarını gerçekleştirmektedir.²³⁰

Çin Kalkınma Bankası, yeni kurulan AIIB ve İpek Yolu Fonu kalkınma ekonomisi kurumlarıdır. Böylece Çin'in kalkınma ekonomisi ile OBOR'un borç verme uygulamaları şekillendirilerek Çin Hükümetinin kararını temelde doğrulayacaktır. Chen Yuan Çin Kalkınma Bankası'nın ilk başkanıdır ve 1990ların sonunda Çin konseptinde kalkınma ekonomisi fikrini ilk hayata geçiren kişidir. II. Dünya Savaşı sonrası Dünya Bankası ve IMF ile kurumsallaştırılarak oluşturulan kalkınma ekonomisi prensipleri üzerinden ilerleyerek bu Çin Konseptini oluşturmuştur. Chen, Çin'deki Kalkınma Ekonomisinin sadece Çin'in stratejik çıkarları tarafından karar verilecek gelişmeleri destekleyeceği bir prensip oluşturmuştur, ancak bu süreç fon verdiği projeleri seçme hakkına sahip olacak işlevsel olarak bağımsız olan Çin Kalkınma Bankası tarafından yönetilecektir.²³¹

Banka olağanüstü bir başarı yakaladı. Birkaç kötü kredi olsa da toplam 1,6 trilyon dolar ile dünyadaki en büyük finans kurumu haline geldi. OBOR girişiminin dünya nüfusunun, bölgelerinin ve ekonomisinin yarısını kapsamaması ve arkasında Dünya Bankasından da büyük bir finansal kurum olması düşünüldüğünde ortaya çıkan soru Çin

²²⁹ A.g.e.,8-9

²³⁰ A.g.e., 13-14

²³¹ Murphy, "One Belt One Road: International Development Finance With Chinese Characteristics.", 248.

Kalkınma ekonomisi prensiplerinin küresel standartlarla uyumlu olup olmayacağıdır. Dünya Bankası'nın ve Çin Kalkınma Bankası'nın finanse ettiği projelere bakıldığında Çin kalkınma ekonomisi prensiplerinin Bretton Woods Konferansında ortaya çıkan Dünya Bankası ve IMF prensipleri ile iki konu dışında oldukça benzer olduğunu ortaya koymaktadır. İlk farklılık Çin Kalkınma Bankasının tamamen Çin Ulusal Stratejisine bağlı olarak oluşturulmasıdır. Bu durum kaynakların daha çok bölgesel ekonomileri desteklemeye ayrılmasına sebep olmaktadır. Gerçi dünya bankası gibi kurumlarında verdiği fonları seçerken büyük yatırımcı devletlerin çıkarlarına öncelik verdiği de söylenebilir. İkinci büyük farklılık ise yatırım yapılan ülkelerin yönetimindeki kurumların ne kadar güçlü olduğu konusuna verilen önemdir. Bu bağlamda Dünya bankasından farklı olarak Çin Kalkınma bankası yatırım yaptığı bölgelerin eksikliklerinin ve risklerinin fazla olmasını önemli bir kriter olarak görmemektedir. Ve bu girişimi ile OBOR'un kapsadığı bölgelerde ekonomik bütünleşme stratejisine katılım karşılığında yumuşak finansal destekler sağlamaktadır ki bu durum Çin ekonomisine olan bağımlılığı arttırarak küresel ekonomik gücün liberal demokrasilerden Çin'e kaymasına sebep olabilecek niteliktedir.²³²

AIIB'nin kuruluşu Bretton Woods ile kurulan kalkınma ekonomisi monopolisini yıkmıştır. Ve hedefli yatırım ve kredilerle ikinci bir Asya mucizesi ortaya çıkmasına olanak sağlamıştır. Çin'in kendisini gelişen bir ülke olarak görmesi ve diğer gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaçlarını anlaması prensibi üzerine kurulan bu kurum IMF ve Dünya bankasını daha çok emperyalizmin araçları olarak göstermektedir. Bu kurumların küresel finans üzerindeki etkileri ve Çin'in OBOR girişimine katkılarına bakıldığında Ülkenin bu girişimi hayata geçirmek için oldukça önemli bir politik ve finansal yatırım yaptığı görülmektedir.²³³

2015 yılında ilan edilen olası ekonomik koridorlar içerisinde Çin önceliğini Çin-Pakistan ekonomik koridoru ve BCIM ekonomik koridoruna vermektedir. Çin ve Pakistan yol, demiryolu, petrol ve doğalgaz boru hatları ve Fiber optik şebekelerin oluşturulmaları konusunda iş birliği anlaşmalarını gerçekleştirmişlerdir. Güvenlik riskleri ve kar edememe ihtimali olsa da Çin bu hattın oluşturulmasına öncelik vererek Tek kuşak

²³² A.g.e., 249-250

²³³ A.g.e., 251

Tek Yol projesi için bir model olarak göstermek istemektedir. Bangladeş, Hindistan ve Myanmar'ı içeren BCIM ekonomik koridoru ise henüz netleşmemiş olsa da kuzey, orta ve güney olmak üzere üç rota ihtimaline sahiptir.²³⁴

Bir diğer önemli konu ise Çin ve Rusya arasında imzalanan anlaşmadır. Çin ve Rusya Çin'in öncülüğündeki İpek Yolu Ekonomik Kemer ve Rusya öncülüğünde ve Belarus, Kazakistan, Kırgızistan ve Ermenistan'ın da üye olduğu Avrasya Ekonomik Birliği arasında bağlantı kurmak için bir iş birliği olduğu ortak açıklamasını yaptılar.²³⁵

Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Projesi ile ilgili Avrupa geri dönüşlerine bakıldığında olumlu sonuçlar görülmektedir. Çin'in Almanya, İngiltere ve Fransa ile ilişkilerini iyileştirme çabasının 2010 da başlamasıyla Avrupa Birliği- Çin ilişkileri olumlu yönde ilerlemiştir. 2015 yılında Macaristan ile İpek Yolu Ekonomik Kemer ve 21. Yüzyıl deniz ipek yolu üzerine anlayış protokolü imzalayan Çin için bu AB üyesi bir ülkenin bu projeyi ilk kez resmi olarak tanınması anlamına gelmektedir. 2015 yılında Fransa ile üçüncü taraf ekonomilerini geliştirmek üzere ortak bir fon oluşturmak için anlaşma yapan Çin daha sonra İngiltere ile ekonomik ilişkilerini sadece güçlendirmek ile kalmayıp İngiltere'nin bazı bölgelerinde enerji şirketlerine ve Nükleer Santral kurulumlarına yatırım yapmıştır. Ancak AB ülkeleri arasında en iyi ilişkilere Almanya ile sahiptir. Almanya Çin'in Avrupa'daki en büyük ticaret partneridir bve aralarındaki ilişki sürekli olarak gelişmektedir. Finans, enerji, bilgi ve iletişim, endüstri ve tarım ve eğitim gibi bir çok alanda Çin ve Almanyanın işbirliği anlaşmaları mevcuttur. Ayrıca Fransa, İngiltere ve Almanya'nın yanında Belçika ve Hollanda gibi ülkeler de Çin'in Tek Kuşak Tek Yol projesine olan ilgilerini belirtmişlerdir.²³⁶

Sonuç olarak bakıldığında Çin, Tek Kuşak Tek Yol girişimi üzerinden Politika, Finans, altyapı ve insanlararası alışveriş olmak üzere beş alanda ilişkilerini güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu Proje her ne kadar fiziki olarak Avrasya bölgesini kapsasa da Çin'in birçok girişiminin de belirttiği üzere bu beş alanda güçlü ilişkiler stratejisi aynı zamanda Afrika ve Latin Amerika ile de uygulanmaktadır. OBOR girişiminin gelişmesi ile birlikte Asya Pasifik'te yeni bir soğuk savaş korkusu yaratan bir güç karşılaşması ortaya çıkmaya

²³⁴ Aoyama, "One Belt One Road: Chinas New Global Strategy", 15

²³⁵ A.g.e., 16

²³⁶ A.g.e., 17-18

başlamıştır. Bu durum üzerine bölgedeki Gücünü kaybetmemek üzere Japonya ile iş birliğini geliştiren ABD'ye karşı Çin ve Rusya arasında bir iş birliği oluşmuştur.²³⁷

OBOR aynı zamanda Güney Çin Denizi sorunu konusunda da Çin'in dış politikasını etkilemiştir. Çin uzun yıllar ısrarla kullandığı ikili anlaşmalar stratejisini değiştirerek çok taraflı anlaşmalar ve görüşmelere daha açık bir hale gelerek bölge ülkeleri ile aralarındaki gerilimi azaltma yoluna gitmiştir.²³⁸ Tek Kuşak Tek Yol girişimi uzun dönem bir sonuca dayalı olan çok yeni bir plan olmakla beraber ortaya atıldığından beri Çin ile ABD arasındaki ekonomik güç savaşının da bir yandan simgesi olmuş durumdadır. Bu girişim ile Çin küresel ekonomide kendi sistemini oluşturmak ve yaymak istediğini açıkça ilan etmiştir. Ancak çok yeni olan bu proje her zaman Çin'in istediği gibi ilerlememekle birlikte buna rağmen uluslararası düzeyde kabul edilen ve ABD'nin monopolisini sarsma ihtimali olan bir girişim halini almıştır.

²³⁷ A.g.e., 19-20

²³⁸ A.g.e., 21-22

SONUÇ

Bu tezde Güney Çin Denizi sorunu ve bu sorunun ABD-Çin arasındaki güç savaşındaki yeri, deniz egemenliği teorisi temelinde Corbett'in yaklaşımı kullanılarak aktörler bazında analiz edilmiştir. Bu bağlamda ilk bölümde daha genel bir jeopolitik tanımı ile başlayarak, tarih boyunca ülkelerin ve insanların coğrafi imkanlar ve imkansızlıklar tarafından nasıl etkilendiği ve bu durumun siyaset, ekonomik vb. ilişkilere nasıl yansıdığı anlatılmıştır. Jeopolitik kavramı her ne kadar ilk defa Kjellan tarafından isimlendirilmiş olsa da bu konu ile ilgili çalışmalarda akla gelen ilk isim her zaman Halford Mackinder olmuştur. Halford Mackinder ve ortaya attığı Heartland teorisi bu tezin konusu olan Güney Çin Denizi'ni tanımlamak üzere de kullanılmış ve incelenmiştir.

Jeopolitik kavramı sonrası incelediğimiz bir diğer konu da savaş teorisini ve kara egemenliği stratejilerini araştırarak dünyadaki güç dengelerinin ve savaş anlayışının daha ayrıntılı bir şekilde analiz edilebilmesinin önünü açan ve bu tezde temel aldığımız deniz egemenliği teorisinin oluşumunda yadsınamayacak etkileri bulunan Clausewitz olmuştur. Clausewitz'in bu tezde kullandığımız şekliyle savaşın politikanın başka araçlarla devamı olduğu tanımı ve kara egemenliği üzerine oluşturduğu stratejilerin denizlerde de aynı derecede etkin olabileceği üzerinde durulmuştur.

Jeopolitik ve kara egemenliği teorisi ile giriş yaptığımız bu tezde Güney Çin Denizi sorununu incelemek üzere kullanılan Deniz Egemenliği Teorisi'ne gelindiğinde ise iki temel teorisyen karşımıza çıkmıştır. Bunların ilki deniz egemenliği ve deniz gücü kavramlarını ilk defa ortaya atan, savaşın sadece kara stratejilerine değil deniz savaş stratejilerine de ihtiyacı olduğunu ortaya çıkaran Alfred Thayer Mahan'dır. Mahan'ın denizleri elinde bulunduran gücün dünyayı kontrol edebilecek güce sahip olduğu anlayışı çerçevesinde ortaya attığı bu fikir daha sonra Corbett tarafından geliştirilmiştir. Bu alanda ikinci önemli isim olan Corbett, Mahan'dan farklı olarak deniz gücünü sadece savaş üzerinden yorumlamaz. Corbett'e göre deniz gücü, savaş veya barış zamanında kendi deniz ulaştırma hatlarını koruyarak karşı tarafını engelleyebilme gücüdür. Bu bağlamda Corbett'in deniz gücü ve deniz egemenliğini elde etme tanımları bu tezin konusunu oluşturan Güney Çin Denizi sorununa ve bu sorunun güncel dönüşümüne daha uygun görülerek, tezin ikinci bölümünün temel teorisi olarak kullanılmıştır. Güney Çin Denizi'ndeki ticaret savaşları ve deniz ulaştırma hatları kontrolünün günümüz

dünyasında daha da önem kazanması ile Corbett'in bu yaklaşımı bu sorunu anlamak ve yorumlamak açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Deniz ulaştırma hatları, dünya ticaretinin %90'nının denizler üzerinden yapıldığı düşünülürse küresel ekonominin ve gücün anahtarı konumundadır. Birinci bölümün son başlığında bu ulaştırma hatlarının nitelikleri ve önemleri incelenmiştir.

Bu tezin ikinci bölümünde öncelikle denizlerin insanlık tarihindeki yeri ve öneminden bahsedilmiş ve medeniyetlerin ilerlemesi ve gelişmesi üzerindeki etkileri anlatılmıştır. Ardından Güney Çin Denizi ve burada yer alan tartışmalı takım adalar ve resifler coğrafi, jeopolitik ve stratejik karakterleri doğrultusunda incelenmiştir. Güney Çin Denizi'nin günümüz dünyasında bu denli büyük bir sorun olmasının asıl sebebi olan ticari önemi ve dünya ekonomik sistemindeki yeri ve bu bağlamda iddialı devletlerin egemenlik iddiasında bulunduğu alanlar ve adalar araştırılmıştır. Bölgenin jeopolitik konumu ve ticaret yolları içerisindeki önemi bu anlaşmazlıkları küresel boyuta taşıyan faktörleri de beraberinde getirmiştir.

Küresel bir sorun haline dönüşen Güney Çin Denizi egemenlik iddiaları Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümleri kapsamında incelenmiştir. İlgili başlıkta da anlatıldığı üzere sorunun çözümünde etkin rol oynayabilecek hükümlere sahip olsa da UNCLOS'un 6. Ve 7. Maddesinde deniz yetki alanlarının tanımlanmasında kullanılacak temel hatların uygulanması ve yorumlanmasındaki boşluklar, 120. ve 121. Maddede, sözleşmede yer alan tanımlar doğrultusunda Güney Çin Denizi'ndeki adalar resifler vb. coğrafi oluşumların tanımlarının iddialı devletler tarafından netleştirilmemesi sebebiyle bu devletlerin hangi deniz yetki alanlarını talep ettiklerinin net olmaması ve son olarak UNCLOS'un egemenlik konularında tarihi haklar açısından yoruma açık olması gibi sebeplerle bu sözleşme sorun üzerinde yeterli bir çözüm etkisine sahip olamamaktadır.

Güney Çin Denizi ve burada yaşanan çatışmayı anlamak için bu tezde iddialı taraflardan uluslararası olarak en etkin olan Çin, Filipinler ve Vietnam etkin iddialı aktörler olarak ayrıntılarıyla incelenmiştir, Endonezya, Malezya ve Brunei gibi çok etkin olmasa da tartışmalı alanlarda iddia sahibi olan devletler tek başlık altında incelenmiştir. Bölgedeki iddialı devletlerin ardından en önemli bölgesel aktör olarak bölge devletlerinin

de üye olduğu uluslararası bir örgüt olan ASEAN'ın bu sorunun çözümünde herhangi bir şekilde rol alıp alamayacağı sorusu örgütün girişimleri üzerinden analiz edilmiştir.

Son aktör olarak bu sorunu uluslararası platforma taşıyan ve küresel güç savaşının arenası haline getiren ABD'nin soruna dahil olma sürecini anlamak için, ABD bir dış aktör olarak değerlendirilmiş ve incelenmiştir. Bu bağlamda aktörlerin egemenlik iddiaları, bu iddiaları desteklemek amacıyla gerçekleştirdikleri hukuki ve askeri girişimler, birbirleri arasındaki ilişkiler ve her aktörün bu soruna yaklaşımındaki stratejileri ve donanma kapasiteleri kronolojik olarak verilmeye çalışılmıştır.

Tezin son başlığında ise Güney Çin Denizi'ni daha önce de bahsettiğimiz Heartland konumuna yerleştiren ve Corbett'in de bahsettiği deniz ulaştırma yollarının deniz egemenliğine gittiğini açık bir şekilde gösteren Tek Kuşak Tek Yol girişimi incelenmiştir. Bu girişimin uluslararası platformda yaratabileceği etkilerin ne olduğu sorusuna yanıt aranmıştır.

Öncelikle aktörler açısından bakıldığında Çin'in tarihi, kültürel görüşü bu sorunun ortaya çıkışında kilit olmuştur. Çünkü Çin kendisini bölgenin orta krallığı olarak görmekte ve diğer devletlerin onun gücüne saygı göstermesini beklemektedir. Bu bağlamda kendi iç denizi olarak gördüğü bölgede diğer devletlerin hak iddia etmesi Çin için kabul edilemez bir durumdur. Bölgede etkin olan Filipinler ve Vietnam gibi aktörlerin de incelenmesinden anlaşılacağı üzere uluslararası platformlarda, özellikle UNCLOS olmak üzere, Çin herhangi bir arabuluculuk ya da uzlaşma girişimini kabul etmemekte ve bölgedeki egemenliğini tarihi sebeplere dayanarak savunmakta kararlıdır. Ancak bölgenin Asya Pasifik için önemi göz önüne alındığında ABD'nin küresel deniz egemenliğine sahip olduğu bir düzende Çin'in bölgedeki iddiaları bu durumu tehdit edebilecek hale gelmiştir. Bu sebeple Filipinler ve Vietnam gibi Çin karşısında tek başına duramayacak olan ülkeleri ve bölgedeki iş birliği örgütü ASEAN'ı yanına alarak ABD kendisini Asya Pasifik ülkesi olarak ilan etmiş ve bölgede Çin'i dengeleme amacı ile fiziki bir rol üstlenmiştir. ABD'nin soruna öncelikle Filipinler ve Vietnam üzerinden dahil olma süreci, bu aktörlerin bölgedeki iddiaları ve bu süreçte yaptıkları hukuki girişimler çerçevesinde incelenmiş ve Çin karşısında pek de şansları olmadığını fark ettiklerinde stratejik bir hamle olarak ortaya çıkmıştır. ASEAN'ın Çin dışındaki iddiacı devletlerin üyesi olduğu bir örgüt olarak bu sürece dahil olması 1992 yılında

gerçekleşmiştir. Ancak Çin'in çok taraflı anlaşmalar yerine iki taraflı anlaşmaları tercih etmesi ve ASEAN ülkelerinin kendi aralarında belirli prensipler oluşturarak sorunu çözmeye çalışması bu sürecin başarısız olmasının ilk nedeni olmuştur. Ekonomik olarak bağımlı oldukları Çin ile ilişkilerini kötüleştirmemek adına ASEAN her ne kadar çözüm aracı olarak kullanılmaya çalışılsa da herhangi bir yaptırım gücü olmaması sebebi ile etkisi bir yere kadar gidebilmiştir.

1995'te Çin'in adalar üzerindeki inşa faaliyetleri ortaya çıktığında Güney Çin Denizi'nde silahlı çatışmaya ulaşacak gerginlikler yaşanmış, bu durum ABD'nin soruna müdahil olma motivasyonunu arttırmıştır. Özellikle Çin'in Paracel ve Spratly ada ve resiflerinde askeri üsler inşa etmesi ile bölge devletleri üzerinde baskı oluşturması ve ABD'nin bölgedeki deniz gücünü tehdit etmesi küresel çapta bir gerginliğe yol açmıştır. ABD'nin bu bölgesel soruna ilk olarak dahil oluşu, önceleri bölge ülkeleri ile askeri iş birlikleri olsa da, kendi çıkarları açısından 2000'lerin sonunda gerçekleşmiştir. Çin'in yapay adalar inşa ederek bölgedeki gücünü arttırması ile birlikte ABD bölgedeki iddiacı devletlerin de desteğini arkasına alarak soruna birincil bir aktör olarak kendini dahil etmiştir. Çin'in bu denizi kendi iç denizi haline getirmesi ihtimali ABD'nin hem ekonomik hem de deniz gücü monopolisini tehdit etmiştir. Özellikle 2013 yılında Çin'in tek Kuşak Tek Yol girişimini başlatması ile Güney Çin Denizi bir anda dünyanın süper güç yarışında en önemli arenalardan birisi haline gelmiştir.

Çin'in 2013'te duyurduğu Tek Kuşak Tek Yol girişimi bağlamında ilgili başlıkta ayrıntıları verilmiş olan 6 kara ekonomik koridoru ve Güney Çin Denizinden ve Hint okyanusundan geçecek bir Deniz İpek Yolu oluşturma projesi bölgedeki ihtilaflar üzerine Çin stratejilerinde biraz yumuşamaya sebep olmuştur. Çin bu proje kapsamında bölge ülkeleri ile başlamak üzere ekonomik ve ticari bir ağ oluşturarak küresel bir güç olma yolunda ilerlemektedir. Bu sebeple Güney Çin Denizi sorununa yaklaşım stratejilerinde biraz daha yumuşamaya giderek diyalog ve karşılıklı anlaşma gibi ihtimallere şans vermeye başlamış ve çatışmalı olduğu ülkeler ile gelecek projesi kapsamında iş birliği yapabilmek adına ilişkilerini yumuşatma adımı atmıştır. Çin bu girişim ile Afro-Avrasya'nın geri kalanı ile bağlarını güçlendirerek ekonomik altyapısını geliştirmeyi amaçlamaktadır. Her ne kadar bu proje kapsamında yer almasa da Çin bu yeni sistemini desteklemek üzere oluşturduğu fonlarını Afrika ve Latin Amerika ülkeleri ile iş birliği geliştirme amacı ile de kullanmaktadır. Proje ilk duyurulduğunda dünyada büyük bir

yankı yaparak oldukça iyi destek de almıştır. Tezin ilgili bölümünde de bahsedildiği üzere AB ülkeleri de dahil olmak üzere birçok ülkenin bu projeye katılımı veya olumlu bakması Çin'in kendi ekonomik sistemini küreselleştirebilme ihtimalini ortaya çıkarmıştır. Dünya Bankası'ndan büyük bir yatırım bankasına sahip olan Çin, Bretton Woods ile oluşturulan sistemi ilgili bölümde bahsedilmiş olan farklılıklar dışında kendi düzenine uygulayarak birçok ülkeye yatırım yapmış ve Tek Kuşak Tek Yol projesini bu ülkeler ile ekonomik bağlılık oluşturma yolu ile yayma konusunda oldukça önemli adımlar kaydetmiştir. Ancak her ne kadar dünyada olumlu bir etki ile karşılandıysa da bu girişim küresel ekonomik sistemde çok temel değişikliklere sebep olabilecek potansiyele sahiptir. Bu sebeple sadece ABD değil ilk başlarda ilgilenmiş olsalar da bazı AB ülkeleri de bu duruma temkinli yaklaşmaktadırlar. Ancak güncel duruma bakıldığında Doğu Avrupa ülkelerinin birçoğu ile bu bağı kuran Çin, AB içerisindeki büyük ekonomilerden biri olan İtalya ile de anlaşma imzalamıştır. Ve görünen şudur ki Çin'in planladığı bu ekonomik koridorlar tam olarak oluşturulmaması dahi ekonomik sistemini yaymaya başlayan Çin ABD'nin küresel monopolisine karşı ciddi bir tehdit haline gelmiştir.

Bu girişim ABD'nin küresel ekonomik monopolisini tehdit etmektedir. Tezin ilk bölümünde bahsettiğimiz üzere Corbett'in deniz egemenliğini elde etme yöntemi, deniz ulaştırma hatlarına sahip olma ve bunları koruma kapasitesinden gelmektedir. Bu bağlamda bakıldığında Çin'in Deniz İpek Yolu projesi deniz egemenliğini sağlama konusunda oldukça büyük bir adımdır ve şu an denizlere egemen olan ABD için önemli bir tehdittir.

Mahan ile kabul gören denizlere egemen olan dünyaya egemen olur görüşü, günümüzde özellikle Corbett'in de bahsettiği deniz ulaştırma hatları ile oluşan ticari ve ekonomik üstünlüğün küresel siyasetteki güce yansması açısından doğrulanır niteliktedir. Ancak bu teori günümüz şartlarına uyarlandığında Corbett'in ve Mahan'ın öngördüğü savaşlar küreselleşen ve bir alanda çatışsa da diğer alanlarda iş birliği içinde birbirine bağımlı olan devletler arasında artık çok mümkün görünmemektedir. Liberalizmle gelen iş birliği ve serbest ticaret sonucunda dünya birbirine birden fazla ağ üzerinden bağımlı devletler bütünü haline gelmiştir ve gelişen teknoloji ve olası bir savaş durumunun yaratacağı domino etkisi şu anki küresel düzende çok da göze alınabilecek bir durum değildir. Bu sebeple bu tezde incelenen konunun analizinde deniz egemenliği teorisi bağlamında Corbett'in yaklaşımı en uygun yaklaşım olsa da aradan geçen zaman

sonucunda bazı eksikliklerin oluşması ile belirli alanlarda değişimlere uğraması gerekliliği göz ardı edilemez olmuştur. Corbett'in yaklaşımının Güney Çin Denizi sorununu açıklamak için en uygun yaklaşım olduğu iddiasını korumak ile birlikte Corbett'in deniz egemenliğini elde etmek için kendi deniz hatlarını savunma ve karşıninkine saldırma mantığı içerisinde saldırı bölümü yerini tatbikatlarla yapılan güç gösterilerine ve en önemlisi ticari savaşa bırakmıştır. Fiziki bir savaşın sıfır toplamlı bir oyun olacağı düşünülünce ve bölgenin öneminin temeli ticarete dayanınca ekonomik gücü elde etmenin yolu bu denizden geçmektedir ve bu bağlamda bu denizin egemenliğini elde etmenin yolu da aslında askeri güç gösterileri ile süslenen bu ticaret savaşından geçmektedir. Bu sebeple Çin'in Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında oluşturmayı hedeflediği Deniz İpek Yolu küresel güç açısından kilit öneme sahiptir.

Tek Kuşak Tek Yol projesine deniz egemenliği bağlamında bakıldığında, ABD'nin şu an sahip olduğu egemen gücü korumasının anahtarı Güney Çin Denizi sorununda Çin'in başarısını engelleyerek zincirleme bir çöküş yaratmasına bağlıdır. Ancak günümüzdeki nükleer silah teknolojileri göz önüne alındığında ortaya çıkabilecek bir sıcak savaş ihtimali tüm dünya için yıkıcı sonuçlara sebep olacaktır. Dolayısıyla sorunun silahlı çatışmaya dönüşmeden barışçıl yollarla yönetilmesi ve küresel güç mücadelesinin bu şekilde devam etmesi tüm devletlerin çıkarlarına uygun gibi görünmektedir.

Çin ve ABD arasındaki güç mücadelesi, birbirleri ile iç içe geçmiş olan ekonomik ilişkileri sebebi ile silahlı bir çatışmaya dönüşme ihtimalinden uzaktır. Ancak Güney Çin Denizi üzerinde gerçekleşen bu mücadelenin herhangi bir çözümü olabilir mi, olursa bu çözüm barışçıl yollarla sağlanabilir mi bu tartışmalı bir konudur. Çünkü bakıldığında küresel büyük güç olma savaşında Çin ve ABD şu anki politikaları doğrultusunda dünyayı etkileyecek bir mücadeleye girişmiş durumdadır. Güney Çin Denizi sorunu ise bu mücadelenin fiziki forma büründüğü noktalardan biridir.

Bölgede iki gücün de sahip olduğu ve birbirlerini dengelemek için kullandığı askeri ve donanma güçleri önümüzdeki süreçte de var olan statükoyu korumak için kullanılmaya devam edilecektir. Çin'in yeni girişimi ile bölgedeki tavrını yumuşatması ve ABD'nin büyük bir savaşa sebep olmadan bölgede ve küresel politikada stabilizasyonu sağlaması açısından Güney Çin Denizi'ndeki çözümsüzlük şu süreçte gerekli çözümü

sunmaktadır. İlerleyen zamanlarda devletlerin politikaları ve aralarındaki mücadelenin gelişimine göre bu bölge bir çatışma bölgesi olma ihtimaline sahiptir ancak şimdilik var olan statükoyu korumak tüm tarafların çıkarları doğrultusunda en doğru hamle olarak görülmektedir. Özellikle küresel gücün ticaret ve ekonomi ile iç içe geçtiği bir dönemde deniz ticaretinin merkezinde olan bu bölgede oluşabilecek herhangi bir sıcak savaş durumu tüm dünya ticaretini olumsuz etkileyebilecek güce sahiptir. Bu bağlamda tezimde bölgedeki çözümsüzlükle gelen soğuk çatışma sürecini inceleyerek sorunun küresel sistemdeki önemini anlatmaya çalıştım.

Bu teze göre, küresel başat güç olmanın ekonomik üstünlüğe sahip olma ile doğru orantılı olduğu ve deniz egemenliğinin ticari gücü elde ederek bu ekonomik üstünlüğü sağlama yolundaki en önemli noktalardan biri olduğu küresel düzende, Güney Çin Denizi jeopolitik olarak Mackinder'in teorisinin temelini oturttuğu Heartland'in günümüz denizlerindeki karşılığıdır. Bu bağlamda Clausewitz'in strateji ve savaş teorileri ile beslenerek Corbett'in geliştirdiği deniz egemenliği ve bu gücü elde etme yöntemi deniz ulaştırma hatlarında yatmaktadır. Bu sebeple ABD ve Çin günümüz uluslararası düzeninde hem ticari ilişkileri ve ekonomik düzeni bozacak bir savaşa sebebiyet vermeden, hem de başat güç olma mücadelesinden vazgeçmeden bu bölgede soğuk bir çatışma ortamı yaratmış durumdadır ve aktif güç mücadelelerini daha çok ticari ve politik arenalar üzerinden sürdürmeye devam etmektedir.

Güney Çin Denizi sorunu yakın zamanda çözülmesi mümkün görülmeyen ve küresel sistemi uzun süre ve önemli ölçüde etkileme potansiyeline sahiptir. Bu sebeple bu alanda çalışmaların derinleştirilmesi ve bu anlaşmazlığın daha da ilerlemesi durumunda dünyanın geri kalanının ne şekilde etkilenebileceği ayrıntılı olarak araştırılmalıdır.



EKLER



Ek 1: Johnson South Reef İnşa Öncesi Uydu Görüntüsü²³⁹



Ek 2: Johnson Southg Reef İnşa Sonrası Uydu Görüntüsü (2014)²⁴⁰

²³⁹ <https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/>, 2019.

²⁴⁰ <https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/>, 2019.



Ek 3: Fiery Cross Resifi İnşa Öncesi Uydu Fotoğrafi²⁴¹



Ek 4: Fiery Cross Resifi İnşa Sonrası Uydu Fotoğrafi (2014)²⁴²

²⁴¹ <https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/>, 2019.

²⁴² <https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/>, 2019.



Ek 5: Gaven Resifi İnşa Öncesi Uydu Fotoğrafi²⁴³



Ek 6: Gaven Resifi İnşa Sonrası Uydu Fotoğrafi (2014)²⁴⁴

²⁴³ <https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/>, 2019.

²⁴⁴ <https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/>, 2019.

KAYNAKÇA

- Agnew, John. *Geopolitics Re-visioning World Politics*, 2. Bs. London: Routledge, 2003
- Andrew Scobell, "The South China sea and U.S.-China Rivalry", *Political Science Quarterly*, C.133, S.2 (2018): 199-224
- Aoyama, Rumi. "One Belt One Road: Chinas New Global Strategy". *Journal of Contemporary East Asia Studies*. C.5, S.2 (2015): 3-22
- Beckman. Robert. "The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea". *The American Journal of International Law*. C.107, S. 1 (2013): 142-163
- Chang, Teh-Kuang. *Routledge Handbook of Asia in World Politics*. 1bs. London: Routledge, 2017
- Corbett, Julian S. *Deniz Stratejisinin Prensipleri*. çev. A. Tunçer Büyükonat. 1bs. İstanbul: Doruk Yayıncılık, 2010
- Darley, William M. "Clausewitz's Theory of War and Information Operations". *Joint Force Quarterly*. C.40, S.1 (2006): 73-80
- Dupuy, Florian & P Dupuy, ierre-Marie. "A Legal Analysis of China's Historic Rights Claim in the South China Sea.". *American Journal of International Law*. C.107, S.1 (2013): 124-141
- Echevarria, Antulio J. "Clausewitz: Philosopher of War or Military Scientist?". *Army History*. C.70 (2009): 22
- Flint, Colin. *Introduction to Geopolitics*, 1. Bs. New York: Routledge, 2006
- Fravel, Taylor M. "China's Strategy in the South China Sea". *Contemporary Southeast Asia*. C.33, S.3 (2011): 292-319
- Gompert, David C. *Sea Power and American Interests in the Western Pacific* Santa Monica: RAND Corporation, 2013
- Hagan, Charles B. "Geopolitics". *Journal of Politics*. C.4, S.4 (1942): 478-490
- Hendel, Michael I. "Corbett, Clausewitz, And Sun Tzu" *Naval War College Review*, C.53, S. 4 (2000): Makale 9

Heydarian, Richard Javad. “Evolving Philippines-U.S.-China Strategic Triangle: International and Domestic Drivers”. *Asian Politics and Policy*. C.9, S.4 (2017): 564-582

Heydarian, Richard Javad. “Mare Liberum: Aquino, Duterte, and The Philippines Evolving Lawfare Strategy in the South China Sea”. *Asian Politics & Policy*. C.10, S. 2 (2018):283-299

Holmes, James. “Hail to the Deep: A strategy for Submarines”.
<https://nationalinterest.org/feature/hail-the-deep-strategy-submarines-10750>
 [21.04.2019]

<http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf>

http://www.southchinasea.org/files/2011/08/schina_sea_88.jpg [07.06.2019]

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm

<https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed/> [07.06.2019]

https://thedi diplomat.com/wp-content/uploads/2016/03/thedi diplomat_2016-03-29_13-03-19.jpg [06.09.2019]

<https://www.britannica.com/biography/Alfred-Thayer-Mahan> [14.04.2019]

<https://www.clearias.com/south-china-sea/> [24.07.2019]

https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=china#navy [28.09.2019]

<https://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780199791279/obo-9780199791279-0026.xml> , [05.06.2019]

https://www.researchgate.net/publication/276355470_Emile_Kok-Kheng_Yeoh_2014_The_Quarter-Century_Legacy_of_June_FourthProspects_and_Challenges_in_the_Struggleof_Post-1989_Dissent_and_Nonviolent_Action_in_the_People%27s_Republic_of_China_International_/figures?lo=1 [07.06.2019]

- https://www.researchgate.net/publication/299524170_Energy_Geopolitics_in_Southeastern_Mediterranean_Sea_and_Maritime_Delimitation_Issues/figures?lo=1
[06.06.2019]
- Hyndman, Jennifer. "Revisiting Mackinder 1904-2004". *The Geographical Journal*. C.170, S.4 (2004): 380-383
- Iliopoulos, Ilias. "Geopolitics of Sea Power throughout History". *Baltic Security&Defence Review*. C.11, S.2 (2009): 5-20
- Kim, Shee Poon. "The South China Sea in China's Strategic Thinking". *Contemporary Southeast Asia*. C.19, S.4 (1998): 369-387
- Kundu, Sampa. "The South China Sea: The Struggle for Power in Asia by Bill Hayton". *Journal of Defence Studies*. C.10, S.1 (2016): 103-106
- Mahan, Alfred Thayer. *Deniz Harbi Üzerine*, çev. A. Tunçer Büyükonat, 1bs. İstanbul: Doruk Yayıncılık, 2013
- Mahan, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power Upon History*. 1. Bs. New York: Dover Publication 1987
- Maurer, John H. "The Influence of Thinkers and Ideas on History: The Case of Alfred Thayer Mahan." <https://www.fpri.org/article/2016/08/influence-thinkers-ideas-history-case-alfred-thayer-mahan/>, [14.04.2019]
- Morton, Katherine. "China's Ambition in the South China Sea: Is a Legitimate Maritime Order Possible?". *International Affairs*. S.92 (2016): 909-940
- Murphy, David. "One Belt One Road: International Development Finance With Chinese Characteristics". In *Pollution*. der.Davies Gloria, Goldkorn Jeremy, and Tomba Luigi. Avustralya: ANU Press, 2016: 245-252
- Nguyen, Phuong. "Deciphering the Shift in America's South China Sea Policy". *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*. C.38, s.3. (2016): 389-421
- Ortuoste, Maria. "The Philippines In The South China Sea: Out of Time, Out of Options?". *Southeast Asian Affairs*. (2013): 240-253

- RAE, James DeShaw . “Planting Flags on the Tide: Sovereignty, Containment, and Conflict Resolution in the East and South China Seas”. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. C.1, S.1 (2014): 93-116
- Rowan, Joshua P. "The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute". *Asian Survey*. C. 45, S.3 (2005): 414-436
- Roxborough, Ian. “Clausewitz and the Sociology of War”. *The British Journal of Sociology* C.45, S.4 (1994): 619-636
- Rubel, Robert C. "Talking About Sea Control". *Naval War College Review*. C.63, S. 4 (2010): 38-48
- Schofield, C. H. & Storey, Ian. *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes, Rising Tensions*. Washington: The Jamestown Foundation, 2009
- Sidaway, James. “Geopolitics: Twentieth Century Spectre”, *Geography Dergisi*, C.86, S.3 (2001): 224-235
- Sounders, Imogen .“Artificial Islands and Territory in International Law”. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. C.52, S.3 (2019):643-683
- Steffens, Aaron W. "Scramble in the South China Sea: Regional Conflict and US Strategy". *Strategic Studies Quarterly*. C.7, S. 3 (2013): 88-107
- Stevens, William Oliver & Westcott, Allan. *A History of Sea Power*, The Project Gutenberg e-Book, 2008
- Sumida, Jon. "New Insights From Old Books: The Case of Alfred Thayer Mahan". *Naval War College Review*. C.54, S. 3 (2001): 100-111
- Tashjean, John E. "Clausewitz: Naval and Other Considerations". *Naval War College Review* C.39, S.3 (1986): 51-58
- To, Lee Lai. “China, the USA and the South China Sea Conflicts”. *Security Dialogue*. C.34, S. 1 (2003): 25-39
- Tønnesson, Stein. "The Paracels: The "Other" South China Sea Dispute". *Asian Perspective*. C. 26, S. 4 (2002)
- Weigert, Hans W. "Mackinder's Heartland.". *The American Scholar*. C.15, S.1 (1945): 43-54

- Wentuan Nie, "Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?" *Contemporary Southeast Asia*, C.38, S.3 (2016): 423
- Williams, James. "Mahan, Corbett, Dhout & Mitchell: The Naval and Air Theorists" <https://severalfourmany.files.wordpress.com/2015/09/mahan-corbett-douhet-and-mitchell.pdf> [22.05.2019]
- Woods, Shelton. "The Sino-Philippine South China Sea Dispute". *American Journal of Chinese Studies*. C.23, Özel Sayı (2016):159-171
- Yusof Ishak Institute, "The Spratly Islands Dispute". *Contemporary Southeast Asia*. C.10, S.1 (1988): 113-116
- Zha, Daojiong. "Security in the South China Sea". *Alternatives: Global, Local, Political*. C.26, S.1 (2001): 33-51
- Zhao, Hong. "Sino-Philippines Relations: Moving Beyond South China Sea Dispute?". *The Journal of East Asian Affairs*. C.26, S. 2 (2012): 57-76
- Zhao, Hong. "The South China Sea Dispute And China-Asean Relations". *Asian Affairs*. C. 44, S.1 (2013): 27-43

DİZİN

A

Afro-Avrasya, 82, 85, 86, 93
 Alfred Thayer Mahan, vii, 2, 13, 21, 22,
 23, 27, 28, 30, 90, 99, 100
 ASEAN, viii, 4, 5, 40, 56, 60, 62, 65,
 67, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 78,
 80, 81, 84, 92, 100

D

Deniz Egemenliği Teorisi, 4, v
 Deniz Gücü, vii, 19, 23, 26, 28, 29
 Deniz İpek Yolu, 6, 83, 84, 93, 94, 95

E

Ekonomik Koridor, ix, 83, 84, 85

G

Güney Çin Denizi, 4, v, vii, viii, ix, 1, 3,
 4, 5, 6, 7, 27, 35, 36, 39, 40, 41, 42,
 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52,
 53, 55, 56, 58, 60, 61, 64, 65, 66, 67,
 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77,
 78, 79, 80, 81, 82, 84, 89, 90, 91, 92,
 93, 95, 96

H

Heartland, vii, ix, 1, 3, 4, 7, 11, 12, 13,
 14, 15, 90, 92, 96, 100

J

Julian Corbett, vii, 1, 2, 3, 18, 30, 31

K

Kara Egemenliği, vii, 16
 Kıta Sahaneliği, 52, 68, 75

M

Münhasır Ekonomik Bölge, 46, 63, 79

P

Paracel, vi, vii, ix, 3, 39, 40, 41, 42, 43,
 44, 49, 50, 53, 66, 67, 68, 71, 93

S

Spratly, v, vi, vii, ix, 3, 5, 39, 40, 41,
 42, 43, 44, 47, 49, 50, 54, 55, 57, 58,
 60, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 71, 76,
 93, 101

T

Tek Kuşak Tek Yol, ix, 6, 7, 73, 82, 85,
 86, 88, 89, 92, 93, 95

U

UNCLOS, vii, 42, 43, 45, 46, 47, 48,
 52, 57, 63, 64, 65, 69, 71, 74, 77, 81,
 82, 91, 92

Y

Yapay Adalar, ix, 58

