

Deniz Haydutluğu Sonucunda Oluşan Çevresel ve Ekonomik Dışsallıklar: Somali Örneği

Murat AYAN

¹ Adıyaman Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü, Adıyaman, Türkiye

Özet

Globalleşen günümüz dünyasında ekonomisi ticaret ile beslenmeyen hiçbir ülke yoktur. Yüzyıllardır olduğu gibi bugünde ticaretin ana ulaşım ağı denizyollarıdır. Bu nedenle denizyolların güvenliği tüm devletler için önem taşımaktadır. Fakat dünyanın bazı bölgelerinde mevcut siyasi ve ekonomik ortam özellikle ticaret gemilerine yönelik deniz haydutluğu eylemleri için uygun bir ortam sağlamaktadır. Gerçek ve tüzel kişilerin oluşturduğu üretim ve tüketim olayları sonucu ortaya çıkan olumlu/olumsuz olayların tümüne dışsallıklar denmektedir. Deniz haydutluğu sonucunda da bazı dışsallıklar meydana gelmektedir. Bu çalışmada, son yıllarda Afrika Boynuzu Somali’de meydana gelen deniz haydutluğu sonucu oluşan çevresel ve ekonomik dışsallıklar incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Haydutluğu, Çevre Kirliliği, Dışsallıklar.

Abstract

In our increasingly globalized world, there is no single country which does not feed on commerce in terms of its economy. Just like for centuries, today the main transportation network for trade is still seaway. Therefore, safety of the seaways are very important for all countries in the world. However, current politic and economic atmosphere in some regions of the world create a backdrop for the piracy actions especially towards commercial ships. We call all the positive/negative outcomes of the production and consumption by the real and legal persons “externality”. This externality also occurs as a result of the piracy. In this study, the environmental and financial externality resulted from the recent piracy in Somali Peninsula.

Keywords: Piracy, Environmental Pollution, Externalities.

Giriş

Dünya denizlerinde bir süredir toplumsal tarihin uzun süre karanlıkta kalmış sayfalarından biri olan deniz haydutluğu tekrar aralanmış olup, özellikle Afrika Boynuzu ve Güney Doğu Asya’da saldırılar sıklık, karmaşıklık ve şiddet açısından artış göstermektedir. Her yıl ortalama 30 bin geminin geçtiği Aden Körfezi’nde deniz haydutluğu vakalarının her geçen yıl geçmiş yıllara oranla arttığı belirtilmektedir. Saldırıları, gemilere rota değiştirterek Süveyş Kanalı’ndan geçmemeye ve Ümit Burnu güzergâhını kullanmayı zorlamakta; bu da maliyet artışına, zaman kaybına ve çevre kirliliğine neden olmaktadır.

Dışsallık; gerçek veya tüzel kişilerin üretim veya tüketiminden diğer kişi, kuruluş ve ülkelerin fayda veya maliyetlerinin olumlu-olumsuz etkilenmesidir. “*Komşu etkiler*” ve “*yayılan etkiler*” deyimleriyle de eş anlamlıdır.[1] Dışsallıklar tam olarak ölçülemez de reel ve dolayısıyla ekonomik bir olgu olduğu için zorunlu olarak geniş anlamda kayıt dışı ekonomiyi ortaya çıkarmaktadır.

¹ Corresponding author: Address: Business Administration, Management and Organization, Faculty of Economics and Administrative Sciences, University, 02040, Adıyaman, TURKEY. E-mail address: muratayan@adiyaman.edu.tr, Phone: +90416223382050 Fax: +904162232110

1. Çevresel ve Ekonomik Dışsallıklara Genel Bir Bakış

Önemini 1980'lerden itibaren küresel manada en fazla hissettiren ve dünya gündeminin önde gelen konularından biri olan çevre sorunları, içerdiği tehlike, tehdit ve sakıncalar nedeniyle bundan sonraki yıllarda giderek daha fazla önem kazanacak bir olgu olarak gözükmektedir. Dünya çapında çevre sorunları arasında denizdeki petrol kirlenmesi de yer almaktadır.

Çevre sorunları ile ekonomi arasında çok yakın ve karşılıklı ilişki bulunmaktadır. Ekonomik gelişmenin çevre kirliliğini arttırmasının temel nedeni; ekonomik gelişme ile birlikte üretim ve tüketimin artmasıdır. Üretim ve tüketim kararları ise, daha çok piyasa ekonomisi koşullarına göre alınır. İktisat teorisinin büyük bir bölümünün varsaydığı gibi üretici ve tüketiciler tamamıyla kendi özel çıkarlarının peşinde koşarlar. Eğer bu faaliyetleri karşılığında hiç bir ödeme yapmadan ya da bir bedel almadan başkalarını etkileyecek olurlarsa, üretici ve tüketicilerin bu yan etkileri hiç dikkate almayacakları söylenebilir. Bu çıkar çelişkileri, devletin iktisadi faaliyete müdahalesi konusunda bir giriş olarak düşünülebilir.

2. Dışsal Ekonomilerin Sınıflandırılması

Dışsallığın büyüklüğüne ve neden olduğu olumlu-olumsuz sonucun yaygınlığına ve kaynak dağılımında etkinliğin sağlanmasına bağlı olarak kişi, kurum ve devletler müdahalede bulunmaktadır. Bu müdahaleler; üretilen veya tüketilen ürünlerin dış zararlarını en aza indiren veya dış faydaları yükselten teşvik edici, caydırıcı ya da sınırlayıcı nitelikte (*üretimde standartlar, tavan ve taban sınırları getirilmesi, mali ve cezai önlemler gibi*) dolaylı-dolaysız şekillerde olabilmektedir.[2]

2.1. Üretim veya Tüketim Açısından Dışsallıklar

Bir kişi veya kurumun üretim faaliyetinin diğer kişi ya da kurumların üretim fonksiyonuna bağımsız değişken olarak girerek, olumlu/ olumsuz etkilemesi durumunda "*üretim dışsallığı*" oluşmaktadır. Elma bahçesi yanına konulan kovanlardaki arıların, ağaçların çiçeklerinden faydalanırken tozlaşmayı hızlandırması ile elma üretimini artırması "*üretimde pozitif dışsallık*", gübre kullanımının yeraltı sularını kirletmesi, korunmasız zehirli tarım ilaçları kullanan çiftçinin sağlığına verdiği zararlar "*üretimde negatif dışsallık*" örneğidir.[3]

Üretime etkisi yönünden; firmalar, elemanlarının verimini yükseltmek için hizmet içi eğitim, kurs, seminer vb. düzenlemesi, bu eğitimi alanların kendisine ve firmaya daha yararlı hale gelmesini sağlar. Eğitilen personelin böyle bir tüketimi aynı zamanda üretime yansıtması "*pozitif etkili dışsallık*" oluşturmaktadır. Balık neslinin korunması ve gelişiminin tamamlanması gibi nedenlerle balık avına getirilen yasağa rağmen, kaçak balık avcılığı bu sektörde faaliyet gösteren üreticilerin zarar görmesi hali, tüketimden üretime "*negatif etkili dışsallık*" örneğidir.[4]

2.2. Sebep Oldukları Sonucun Derecesi ve Önemine Göre Dışsallıklar

Marjinal ve marjinal olmayan (inframarjinal) dışsallıklar olarak iki isim altında sınıflandırılmaktadır. *Marjinal dışsallık*; bir üretim veya tüketim faaliyetindeki marjinal (ilave) değişikliğin diğer kişilerin fayda ve maliyet fonksiyonlarında yaptığı değişikliğe denilmektedir. Bu dışsallıklar tek yönlü veya çift yönlü olabilmektedir. Harabe bir yapının restorasyonu veya boş bir arazinin ağaçlandırılması, başka bireylerin göz zevkini olumlu yönde etkilemektedir.

Marjinal olmayan (İnframarjinal) dışsallıklar; bir üretim veya tüketim faaliyetinin başkalarının fayda/ maliyetlerinde bir değişiklik oluşturmaması ya da ihmal edilebilir olmasını ifade etmektedir. Bu tür dışsallıklar da tek veya çift yönlü oluşabilmektedir. Çevre kirliliğinden doğan dışsallıkların önemli bir bölümü *inframarjinal* niteliktedir.[5] Örneğin; kimyasal artıkların yoğun olduğu ve yüzmeye elverişsiz bir gölde aynı zamanda ulaşım faaliyetinin yapılması, göl üzerinde ulaşımı engelleyecek noktaya gelinceye kadar kirlenmenin sürmesi halinde, bu ek artıklar “*inframarjinal tek yönlü dışsallığı*” oluşturmaktadır.

2.3. Oluşan Etkilere Göre Dışsallıklar

Bu sınıflandırmada dışsallık; pozitif ve negatif dışsallıklar olarak ele alınmaktadır. Buna göre; ekonomik karar vericilerin eylemlerinin diğer birimlere fayda sağlaması ve bu faydayı elde edenlerin eylemi gerçekleştirene bir ödemede bulunmaması sonucu ortaya çıkan duruma “*pozitif dışsallıklar*” denilmektedir.

Gerek üretim gerekse tüketimde pozitif dışsallıkların olduğu durumlarda ekonomide oluşan sosyal fayda fonksiyonu piyasada oluşan özel fayda fonksiyonundan yüksektir ve mal veya hizmetlerin piyasa fiyatı üreticiler için sosyal optimum düzeyindeki fiyatın altında oluşurken tüketiciler için bu fiyatın üstünde olmaktadır. Arı ve elma bahçesi sahibinin komşuluğu örneğinde olduğu üzere; arı ve ağaç sayısı ne kadar çok olursa, elma bahçesindeki ürün ile bal üretimi o kadar fazla olur ve üreticiler birbirine olumlu dışsallık aktaracaklardır.

Yine, bir tüberkülozlu hastanın tedavi edilmesi, bu hastanın kaynak vaka olarak hastane ve toplum genelinde hastalığın yayılmasını önleyecektir. Dolayısıyla tedavinin ekonomik ve sosyal maliyetine sadece hasta katlanırken, onun dışındakilerin sağlığının korunması pozitif dışsallık oluşturmaktadır.

Negatif dışsallıklar ise; ekonomik karar birimlerinin faaliyetinin, diğer ekonomik birimlerin faaliyetlerinde bir zarara neden olurken, bu eylemden doğan zararı karşılamak için ödeme yapmadıkları durumlarda oluşmaktadır. Bu dışsallıklar çevre kirliliklerinde sıkça görülmektedir.[6]

2.4. Meydana Geldiği Yer Bakımından Dışsallıklar

Parasal dışsallıklar ve teknolojik dışsallıklardan oluşan bu sınıflandırmaya göre; herhangi bir ekonomik birim faaliyetinin fiyat sisteminden geçerek diğer ekonomik birimler üzerinde oluşturdukları etkilere *parasal* veya *vasıtalı dışsallıklar* denilmektedir.[7] Gelir dağılımı amacı söz konusu olduğunda, parasal dışsallıklar önem kazanmaktadır. Çünkü bu tür dışsallıklar toplumdaki değişik gruplar arasında gelir transferini gerçekleştirmektedir.[8] Refah ekonomistleri, parasal dışsallıkları toplam refah ve etkinlik üzerinde etkisi olmadığı düşüncesi ile dışsallık kavramının dışında tutmuşlardır.

Üreticilerin üretim fonksiyonları arasında piyasaya bağlı olmaksızın meydana gelen kazanç veya kayıplara neden olan dışsallıklar *teknolojik dışsallıklardır*.[9] Bu tip dışsal ekonomiler statik bir yapıya sahip olduklarından, bunlara “*teknik dışsal ekonomiler*” de denmektedir.[10] Teknolojik dışsallıklar, üretim ya da fayda fonksiyonlarında kaymalara yol açarak, reel etkiler meydana getirmektedir.

Parasal ve teknik dışsallık kavramları arasındaki ayrımı yapmak gerçek hayatta oldukça zordur. Çünkü bir projedeki dışsallık aynı zamanda hem teknik hem de parasal olabilmektedir.[11] Örneğin; internet ve enformasyon teknolojileri, firmaların yapılarını, istihdam profillerini, müşteri ilişkilerini ve pazarlama stratejilerini etkilemektedir. İnternet üzerinden perakende satış yapan ve bireysel tüketiciyi hedefleyen firmaların sanal ticarete önemli yer tuttuğu kabul edilse de, ekonomi üzerindeki asıl olumlu etkisi firmalar arası ticaretle sağlanmaktadır. ABD’de yapılan bir araştırmada; firmaların hammadde ve ara malları internet üzerinden temin ile kömür sanayinde %2, otomotiv sektöründe %14, elektronik sanayinde de %40’lara varan toplam maliyet tasarruf düzeyine varan değişiklik gösterdiği tespit edilmiştir.

3. Bölgedeki (Afrika Boynu’nda) Politik Senaryolar

Somali; Doğu Afrika, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu kıyısında, 3025 km sahil şeridine sahip, Etiyopya'nın doğusunda yer alan uranyum, demir, kalay, alçıtaşı, boksit, bakır, tuz gibi doğal kaynakları açısından zengin, yaklaşık 8 milyon nüfusa sahip, bağımsızlığını 1 Temmuz 1960’da ilan etmiş bir ülkedir. Ülkede 1990’dan beri iç savaş ve açlık sürmektedir. 2006 yılında ülkede büyük bir iç savaş daha çıkmış ve ülke Etiyopya tarafından işgal edilmiştir. 2006 yılı ortalarında Somali’de kontrolü ele geçiren İslami Mahkemeler Birliği (İMB) adlı grup ABD ve Etiyopya tarafından devrilmiş ve ülke yeniden kaosa terk edilmiştir. Deniz haydutları, Somali sahillerinde otorite boşluğundan yararlanarak deniz ticaretini tehdit eden silahlı saldırılarda bulunmaya başlamışlardır.[12]

Dünya petrolünün %30’unun bu denizyolundan taşındığı Aden Körfezi, bölgede devriye gezen onca savaş gemisi sayesinde emniyet altına alınabilmiş, fakat Somali açıkları hâlâ deniz haydutluğu ve silahlı soygun tehdidi altında bulunmaktadır. Korsan teknelerinden bir türlü temizlenememesi, bazı komplo teorilerinin de üretilmesine sebep olmuştur.[13]

NATO 2009 zirvesi sonucunda, NATO’nun 5.maddesi hükmü esasları içerisinde kalmak suretiyle, 2010 Lizbon zirvesinde “deniz haydutluğu ile mücadele” hakkında strateji belirlenmesine karar verilmiştir. Görüldüğü üzere NATO, bundan böyle kendisine “yeni düşmanlar” arayıp bulmaya çalışmaktadır. Deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele için Somali’de hem AB’nin “*Atalanta Somali Harekatı*”, hem de içinde Türk gemilerinin de bulunduğu “*Çok Uluslu Görev Kuvveti 151*”, bu maksat için faaliyetlerine yürütmektedirler. Bu faaliyetlerden elde edilecek verilerle NATO’nun yeni stratejilerinin 2010’da kamuoyuna açıklanması beklenmektedir. Deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadelede alınacak sonuca bağlı olarak, bu görev için kaynak aktarmayı düşünmeyen NATO üyelerinin iknası da bu vesile ile kolaylaşacaktır.[14]

4. Deniz Haydutluğu Sonucunda Gemi ve Şirketlerde Oluşan Ticari Kaygılar

Deniz haydutluğu ya da terör saldırısı şeklindeki olayların geçtiği bölgelerde, en çok ses getiren 2002 tarihli bir olaydır. 13 Ekim 2002’de Yemen sahilleri açıklarında bombalı terör saldırısına uğrayan Fransız tankeri Lindburg, Arap Denizi’ne yönelik deniz ticaretinin kesintiye uğramasına, o bölgedeki sigorta ücretlerinin üç kez artmasına ve konteynır trafiğinin %90 kesilmesine neden olarak küresel ekonomiyi etkileyebilmiştir. Dünya üzerinde hareket halindeki 50 bine yakın ticaret gemisinden sadece birine yapılan saldırının yarattığı ekonomik etkiler küresel ekonomiyi etkileyebilmiştir. Bu sebeplerdir ki, deniz güvenliği aynı zamanda küresel ekonominin de güvenliği haline gelmiştir.[15] Denizyolları üzerinde gerçekleşen olumsuz bir olayın küresel ekonomiye negatif dışsallık olarak yansımaları;

taşıyıcı, yüklenici, kullanıcı olan taraflar maliyet, zaman kaybı, gecikme vb. bedeller ödeyerek karşılamaktadır.

Ticaret gemileri yüksek ve değişken sürata sahip olmadıklarından kaçıp kurtulmaları da pek mümkün değildir. Bu arada deniz haydutları elindeki roketatarlarla gemiye ve navluna (yüke) zarar verilmesi halinde, donatana (gemi sahibi) ve sigorta şirketine karşı hukuken gemi süvarisi sorumlu hale gelmektedir.[15]

Deniz haydutluğu saldırıları; gemi sahipleri, yükün sahibi imalatçıları, gemi sahibi olan taşıyıcıları ve sigorta şirketlerini etkilemektedir. Oldukça rekabetçi olan denizcilik piyasasında gemi sahipleri yukarıda da belirtildiği üzere artan sigorta maliyetleri, gecikmeler, soruşturmanın uzun sürmesi ve maliyetli olması ve ayrıca limanda kaldığı sürece her gün günlük 10.000 ABD dolarına çıkan ilave liman masrafları nedeniyle saldırıların raporlanmasını istememektedir.[16]

IMB, Hint Okyanusu'nda 2008 başından beri 100'e yakın geminin saldırıya uğradığını ve 100 milyon ABD Doları fidye ödendiğini belirtmektedir.[17] Somalili deniz haydutlarının saldırıları yüzünden büyük gemi şirketleri 139 yıllık Mısır-Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika'da bulunan Ümit Burnu'ndan geçmeyi tercih etmektedir. Dünya tanker filosunun %75'ine sahip Uluslararası Tankerler Birliği-(INTERTANKO), deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalmamak için gemilerin Güney Afrika'dan geçmesinin maliyeti, %30 arttırdığını belirtmektedir.[18] Bu da gemilerin her gün yaklaşık 20-30 bin ABD doları kaybına neden olmaktadır.[16]

Aden Körfezi'ne alternatif olarak Ümit Burnu'nun kullanılmasının ekonomik ve zamansal olarak yansımaları; seyir süresinin 12-21 gün uzaması, seyir mesafesinin yaklaşık 6500 deniz mili artması ve sefer maliyetinin yaklaşık 300.000 ABD doları artması anlamına gelmektedir. Çevre kirliliği olarak ifade etmeye kalktığımızda ise geçen zaman, gidilen yol ve harcanan yakıt oranında deniz kirliliğine sebep olmaktadır.



Harita-1. "İstanbul- Shanghai" Alternatif Denizyolu Ulaşımı

Kaynakça: Deniz Ticaret Odası [19]

Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin %90'dan fazla bölümü denizyoluyla taşınmakta olup deniz ticaretinin, dünya ticaretinin gelişmesine paralel olarak büyümeye devam edeceği ve denizyolu taşımacılığı hacminde 2010 yılında tüm dünya çapındaki %8,4'lük bir büyüme olacağı tahmin edilmektedir. Asya-Avrupa ticaretinin 2015'e kadar yılda %5,6 oranında artacağı tahmin edilmektedir.[19] Dünya ticaretinin 1/4'ü, dünya tanker

trafiğinin yaklaşık 1/2'si, sıvılaştırılmış doğal gaz trafiğinin 2/3'ü, yılda yaklaşık 50.000-330.000 geminin geçtiği Afrika Boynuzu'nda ki Süveyş Kanalı ve Güneydoğu Asya'da bulunan Malaka Boğazı'ndan geçmektedir. Tahminlere göre, dünya deniz ticaretinin her yıl %3,9 artacağı varsayılmaktadır. Kuru yük talebinin her yıl %4,9, petrol tankeri yük talebinin ise her yıl %1,6 artması beklenmektedir. Konteynır ve diğer genel yüklerin yıllık %6,6 büyüme oranıyla 1,6 milyar tona ulaşacağı tahmin edilmektedir. Dünya deniz ticaret filosunun ise yıllık %3,2 oranında büyüyeceği tahmin edilmektedir.

Dünya ticaretinin işleyişi, dünya denizlerinin küresel güvenliği ile mümkündür. Denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditler; yasadışı uyuşturucular, yasadışı faaliyetler, kaçak yolcular, deniz haydutluğu ve terörizm'dir. Günümüzde **'korsanlığın'** tanımı; adam kaçırmaya, soygunculuk, öldürme, sabotaj, geminin kaçırılması olup deniz haydutluğu ve terör birbiri ile örtüşmektedir. Söz konusu güvenlik tehditlerinin her birinin ayrı ayrı ele alınıp incelenmesi gerekmektedir.

5. Somali'deki Açlık, Fakirlik ve İşsizlik

Dünyada bu deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerin en sık yaşandığı yerler: **Güneydoğu Asya** (Bangladeş, Endonezya, Malaka Boğazı, Singapur Boğazı, Güney Çin Denizi), **Afrika** (Aden Körfezi, Batı Afrika, Somali kıyıları), **Güney Amerika** ve **Karayip Denizi**'dir (Haiti, Jamaika, Peru).[20] Adı geçen bölge ve ülkelere baktığımızda dünya genelinde göreceli olarak daha fakir ülkelerin bulunduğu ve fakirlikle birlikte; kaos, açlık, sefalet ve kargaşanın hüküm sürdüğü yerler olarak karşımıza çıkmaktadır.

8 milyonluk Somali'de halkın 3 milyonu açlık tehdidiyle karşı karşıdadır. İşin ilginç yanı ise Birleşmiş Milletlerden gıda yardımı alan ülkeye yapılan bu yardımların büyük bir çoğunluğu denizyoluyla taşınmaktadır. Yani, bir bakıma bu deniz haydutluğu ve silahlı soygun meselesi bizzat Somali'ye ve Somalili halka zarar verir hale gelmiştir.[15] Bu durumda, deniz haydutluğunu kendi halkını ve haklarını savunmak adına eylemler gerçekleştirenlerin aslında onlara zarar vererek kendi içlerinde negatif dışsallığın oluşmasına sebep olmaktadır.

Ocak 2009 tarihinde yakalanan bir Somalili deniz haydudu, yaptıkları eylemin sebebini, *"Somali'de tüm genç adamlar çaresiz. Büyük bir işsizlik var, gelir kaynakları yok. Kaynaklardan biri balık avlamak, bunun yanında süper devletler ve Asya ülkeleri kendi denizlerimizde yan iş veriyorlar. Bu nedenle biz öncelikle yasadışı balıkçılığa başladık, fakat uluslararası güçler onları toplamaya başladı!"* şeklinde, açıklamıştır.[14] Somalili deniz haydudunun ifadesiyle orada yaşayan halkın açlık, fakirlik ve işsizlik sonucunda oluşan çaresizlikleri, içinde buldukları açmazlar nedeni ile ne yapacaklarını bilemediklerinin de açık bir göstergesidir.

6. Somali Karasularında Balıkçılık Yasaklamalarına Uymamak

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden sonra deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümlere bakıldığında, 290.madde 5.fıkra çerçevesinde ihtiyati tedbir kararları çerçevesinde yer verildiği, 292.madde gereği bakılan davalarda ise *-bu davaların büyük çoğunluğu kıyı devletinin balıkçılık haklarının ihlali ile ilgili olmakla birlikte-* deniz çevresinin korunmasına yönelik mülahazaların ön planda tutulmadığı görülür.²

Burada gösterilen hassasiyet, Somali'de ki iktidar boşluğundan dolayı bu bölgede hayata geçmemiş, geçirilememiştir.

1990'ların başında Somali'de iç savaş çıkması, merkezi hükümetin yetersizliği ve bölgede etkili olamamasının otorite boşluğu yaratması nedeniyle, Somalili halktan bazılarının, balık kaynaklarını başka ülke gemilerine karşı korumak amacıyla saldırı yaptığı belirtilmektedir.[18] Balıkçıların bölge denizleri ve yolları hakkındaki geniş bilgisinden yararlanılmaktadır. Yapılan bir çalışmada Endonezya'nın yasal olmayan avcılıktan yıllık kaybının 4 milyar ABD doları olduğu belirtilmektedir. Mevcut iktidar boşluğu da pragmatik yaklaşımlarla fırsatçılar tarafından pozitif dışsallık olarak kendi hanelerine yazılırken, o bölge halkı için negatif dışsallık olarak miras kalmaktadır.

Somalili deniz haydutları ayrıcalıklı olarak kendilerine ideolojik bir mazeret bulmuşlardır. Bir Somalili korsan, *"Biz deniz haydudu değiliz. Deniz haydudu olanlar asıl denizlerimizde balığı bitirenler, atıklarını denizlerimize bırakanlar ve denizlerimizde silâh taşımacılığı yapanlardır. Biz kendimizi haydut olarak değil sahillerimizi koruyan Sahil Güvenlikçiler olarak görüyoruz"* demiştir. Aslında bu sözlerde bir parça gerçeklik payı var. Zira 1991 yılında Siad BARRE rejimi devrildikten sonra sahipsiz kalan Somali Karasuları, yabancı balıkçıların istilâsına uğramıştır. Özellikle orkinos balığı açısından zengin olan bu sular, kontrolsüz balık avcılığı sebebiyle kurutulmuştur.[13]

Somali sahillerindeki balıkçıları ve balıkçılıkla geçimini sağlayan iş çevresi, Somali sularındaki Amerika ve diğer ülke donanmalarından sıkıntı çekmeye başlamışlardır. Amerikan donanması, bizler balık avlarken gelip tutuklama yapıyorlar. Savaş gemileriyle karşılaşılıyor ve korsan olduğumuzdan şüphelendikleri için zaman zaman helikopterleri gönderip fotoğraflarımızı çekiyorlar. İnsanlar askerlerin varlığından dolayı kaygılanıyor; çünkü iş yapmayı güçleştiriyor. Denizde devriye görevi yapan pek çok gemi var ve deniz haydutluğu yaptıkları düşüncesiyle ticaret ve balıkçı gemileri her geçen gün daha fazla kontrole tâbi tutuluyorlar.[21] Güvenlik kaygıları nedeniyle normal hayat akışı seyrini değiştirmiş ve güvenlik kontrolleri o bölgede ticari mana da faaliyet gösteren taraflar için pozitif dışsallık sağlarken, deniz haydutluğu ile uzaktan ve yakından bağlantısı olmayan sıradan halk için devamlı olarak negatif dışsallık doğurmaktadır. Bunun sonucu olarak da deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri, vakaları ve sempatizanları her geçen gün sayılarını artırmaktadır.

Bu balıkçı filoları arasında; İspanya, İtalya, Yunanistan, İngiltere ve daha sonra katılan Rusya da yer almaktadır. Asya ülkelerinden de birçok ülke var.[22] Korsan avcılık; izin almadan güç kullanımı yoluyla balık avlamaktır. Camianın şikâyetlerine, otoritelerin şikâyetlerine rağmen, bu yabancı balıkçı filolara ruhsatları olmadığını söylemelerine rağmen, *"balık avına son verin ve alandan çıkın"* dediklerinde reddedip çatışmaya girmektedirler. Balıkçıların ve kıyıda yaşayan ahalile çatışmakta, üzerlerine kaynar su dökmekte ve hatta kanolarının ve balık teknelerinin üzerinden geçerek ateş etmektedirler.

Bu problem 1991'lerden bugüne uzanıyor. Somali'de, balıkçılıkla geçinenler, BM ve AB aracılığıyla uluslararası topluma durumu bildirmiş ve şikâyette bulunmuşlardır. Durumun düzeltilmesini istenmiş; ama hiçbir cevap alınamamıştır. *"Onları, 'Gönüllü Sahil Muhafaza', (sizin ve diğerlerinin 'deniz haydudu' dedikleri kişi ve grupların örgütlenmeye gitmeleri) birlikleri durdurmuştur.*[21]

Bir Somali yetkilinin ifadesi ile “*durumu daha da kötüleştirecek şekilde şimdi de donanmaların, savaş gemilerinin orada olduğunu görüyoruz. Her ülke kendi ‘korsan avcılarını-balıkçı gemilerini’ koruyor. Gönüllü Sahil Muhafaza tarafından gönderilmişlerdi ama şimdi yine geri geldiler. Ve kendi donanmaları tarafından korunuyorlar. Doğrusu, deniz haydudu diye adlandırılma ve donanma tarafından tutuklanma korkusuyla artık sahilde balık avlama fırsatı veya imkânı kalmayan balıkçıları taciz etmek için Somali'nin karasularına sokuluyorlar ki bu donanma, aynı zamanda Somalili olmayan diğer ülkelerin korsan balıkçıları da korumaktadır.*” [21]

7. Somali Kıyılarına Dökülen Zehirli Atıklar

Somalililer, Batılıların nükleer atıklarını getirip kendi denizlerine döktüklerinden haklı olarak şikâyetçiler. Ülkede 30 yıla yakın devam eden iç karışıklığı fırsat bilen bazı fırsatçılar, yükledikleri nükleer atıklardan kurtulmanın masrafsız yolunu bulmuşlardır. Somali sahillerine bırakılan bu atıklar bir zamanlar bizim Karadeniz sahillerimizde olduğu gibi nükleer atık çöplüğüne dönmüştür. Somali sahillerinde toksik atık hatta nükleer atık dolu varillerin bulunduğu Birleşmiş Milletler (BM) gözlemcileri tarafından da doğrulanmıştır.[23]

BM Çevre Programı Sözcüsü Nick NUTTALL, Somali'nin 1990'lı yıllardan itibaren özellikle Avrupalı özel şirketlerce tehlikeli atık döküm yeri gibi kullanıldığını belirtmiştir. Avrupa'da 1000 ABD doları olan ton başına atık döküm maliyeti, söz konusu Somali olunca 2,5 ABD dolarına kadar düşmektedir. Bu da Avrupalı firmaları, atıkları yüksek fiyata toplayarak Somali'ye dökme konusunda teşvik etmektedir. Tabii ki buna “*kapitalizmin korsanlığı*” denilebilir. Dökülen atıklar arasında kurşun, cıva ve kadmiyum gibi ağır metaller, hatta radyoaktif madde olan uranyum dahi mevcuttur. Endüstriyel atıklar, hastane atıkları ve kimyasal atıklar, Avrupa'nın bütün pisliği Somali denizlerine gömülmüş durumdadır. 2004 yılında meydana gelen büyük depremde, tsunami dalgalarının etkisiyle bu variller sahile vurmıştır.[23] Variller yüzünden sahil kesiminde çok sayıda insanın hastalandığı ve öldüğü ifade edilmektedir.³ Yasak balık avcılığında olduğu gibi nükleer atık konusunda da uluslararası kamuoyu Afrika Boynu için aynı hassasiyeti bir defa daha göstermemiş, gösterememiştir.

Somalili Halk, bu deniz yolunu kullanan masum denizcilerin zarar görmesini istememektedir. Kimyasal veya petrol taşıyan bir geminin zarar görerek büyük bir çevre felâketinin oluşmasından deniz haydutluğu yapan kişilerde endişe etmektedirler. Balıkçılık yapanlar, deniz haydutlarının böyle bir olaya mahal vermemeleri için kendi içlerinde engel olmaktadır. “*Diğer yandan, sempati duyulmadığı için, anlayış gösterilmediği için, ortak girişimle bu sorunların üstesinden gelmek üzere kıyı halkıyla veya Somali Hükümetiyle yahut mahalli yönetimle diyaloga da hazır değil, muhataplar... Bu yüzden de herkes kendi bildiğini yapıyor ve yapmaya da devam ediyor. Ancak, halk çok kaygılı; bir yandan bunun barışçıl yollarla çözülmesini istiyorlar, diğer yandan da uluslararası camianın haksızlığından dolayı üzüntü duymaktadırlar.*” [23]

Nükleer gemilerin geçişi Arjantin, Haiti, Ivory Cost, Nijerya, Filipin, Venezuela, Antiqua, Kolombiya, Dominik Cumhuriyeti ve Porto Riko'da iç hukuk düzenlemesi ile kısıtlanmış olup Mısır, İran, Malezya, Umman, Suudi Arabistan ve Yemen'de izne tabi tutulmaktadır.

Nükleer gemilerinin geçişinin izne bağlanması kuralı BM'in 1994 Tüzüğünde yer almakta olup 1998 Tüzüğünde kaldırılmıştır.[24]

1970'lerden günümüze, ülkelerindeki katı çevre kurallarından dolayı şirketlerin kurtulmak istedikleri zehirli atıklar, sanayi atıkları, nükleer atıklar söz konusudur. Gelişmiş ülkeler atıklarını, buna engel olamayan; çatışma altında veya zayıf düşmüş ülkelerin topraklarına boşaltmakta ve bu alanda çöp borsaları oluşmaktadır. Bu atıkların bir kısmı hukuksuz olarak Somali'ye de boşaltılmıştır. İtalyan Mafyası, zehirli atıklarını uzun bir süre Somali'ye boşalttıklarını kabul etmiştir. Dünya Bankası'nın o zamanlar baş ekonomisti bir yazışmada şöyle demiştir: *"Zehirli atık yüklerinin en düşük ücretli ülkelere boşaltılmasının arkasındaki ekonomik mantıkta bir kabahat olduğunu sanmıyorum ve bu [mantığı] cesaretle savunmalıyız. Afrika'daki az nüfuslu ülkelerin az kirlendiğini düşünmüşümdür her daim."*[23] Şeklinde trajik komik bir ifade ile Batının genel fikrine tercüman olmuştur. BM Habitat programı, çeşitli raporlarla atıkların Somali'ye boşaltıldığını teyit etmiştir. Gayet açık bir şekilde ifade edilip gizli saklı bir şey olmadığı resmi kayıtlara geçmesine rağmen, dünya çapında etkin kurum ve kuruluşlar bu manada halen bir şey yapılmamaktadır.[21] Bu bölgede *"İki korsanlık"* diye isimlendirilen olgu ise;

- Orijinal olanı, yabancı balıkçı teknelerinin yaptığı korsan avcılıktır ki aynı zamanda sanayi atıklarını, zehirli atıkları ve bildirildiğine göre nükleer atıkları da bunlar boşaltmaktadır. Çoğu zaman, her iki işi yapanların yine bu aynı balıkçı tekneleri olduğu hissi taşınmaktadır. Bu bölgedeki deniz haydutluğu problemleri, işte bu 'korsanlıklar' sonucunda başlamıştır.
- Diğer korsanlık ise deniz haydutluğu(gemi korsanlığı)dur. Somali'nin deniz kaynakları talan edildiğinde, suları atıklarla zehirlendiğinde, balıkları çalındığında -tüm ülkede yoksulluğun kol gezdiği bir durum söz konusu- balıkçılar artık başka imkânlarının yahut çıkar yollarının olmadığı hissiyle korsan avcılık yapan ve zehirli atık boşaltan o aynı ülkelerin gemilerini hedefe koymuşlardır.[23]

8. Deniz Haydutluğuna İlişkin Bazı Dışsallıklar

Özellikle riskli bölgelerde meydana gelen deniz haydutluğunun başlıca nedenleri ve oluşturduğu dışsallıkları şu şekilde sıralayabiliriz;

- Artan ticaret hacmine paralel olarak deniz ticareti ve dolayısıyla deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması ve bugün dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı denizyoluyla yapılmakta olup, dünya denizlerinde 12-15 milyon konteynırın taşındığı tahmin edilmektedir. Dünyada mevcut durumda konteynırın elleçlendiği 6591 terminal vardır. Bu da deniz haydutlarına sınırsız bir fırsat sağlamaktadır.
- Artan deniz ticaretinin Malaka Boğazı, Bab el-Mandap Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi yoğun kullanılan, sıkışık ve dar olan ticari suyollarından (chokepoints) geçmesi ve ticaret rotalarının bu riskli bölgeler üzerinde olmasıdır. Söz konusu dar suyollarından emniyetli geçişin sağlanabilmesi için gemiler hızlarını düşürmekte ve saldırılara kolayca maruz kalmaktadır.
- Asya mali krizinin Güneydoğu Asya üzerinde devam eden etkisinin, düşük ücretlerin, yüksek gıda fiyatlarının, işsizliğin bu bölgelerde deniz haydutluğu ve diğer suçları arttırmaktadır.

- Yetersiz kıyı/ liman gözetim ve denetimidir. Liman güvenliğinin yetersiz oluşu saldırıları ve demir yerlerindeki gemilerden malların çalınmasını önleyememektedir. Bu durum özellikle Nijerya'daki liman ve terminallerde meydana gelmektedir.
- Bölgedeki siyasi istikrarsızlık ve yozlaşma, rüşvet, hukuk sistemindeki boşluklar, imtiyazlı davranma söz konusu olup, bu da **“hayalet gemi”** olgusunu cesaretlendirmektedir. IMB 2007 Raporu'nda Filipinler, Endonezya, Çin'de örgütlü olan deniz haydutlarının direkt veya kısmi olarak yönetim ve bürokrasi yetkilileri ile işbirliği içerisinde olma eğiliminin söz konusu olduğunu belirtilmektedir.
- Söz konusu bölgelerde deniz polisi ve güvenlik güçlerinin yetersiz oluşu ve bölgenin silahlı saldırılara karşı zayıf olması sonucunu doğurmaktadır.
- Deniz haydutları ve silahlı soyguncular ekonomik nedenler kadar çok olmasa da ideolojik nedenlerle de saldırıda bulunmakta olup deniz haydutluğu, deniz terörizmi veya diğer suçlar için potansiyel tehlike oluşturmaktadır.
- Deniz haydutlarının birçoğunun eski birer balıkçı olduğunu belirtilmektedir. 1990'ların başında Somali'de iç savaş çıkması, merkezi hükümetin yetersizliği ve bölgede etkili olamaması eski balıkçı -yeni deniz haydutlarına- cesaret vermekte ve balık kaynaklarını başka ülke gemilerine karşı korumak amacıyla saldırı yapmaktadırlar.[16]

Sonuç

Üretim ve tüketim faaliyetleri sonucunda kaçınılmaz olarak dışsal maliyetler ya da faydalar ortaya çıkmaktadır. Bunun aksinin olabilmesi için üretim ve tüketim sürecinde kullanılan maddelerin hiçbir sonuç doğurmaması ya da artık bırakmaması gerekmektedir. Bu durumun mümkün olmaması nedeniyle **“dışsallık”** sorunu ortaya çıkmaktadır. Pozitif dışsallıkların varlığı bir sorun yaratmamakta hatta ulusal ve uluslararası alanda kamu ekonomisi açısından

pozitif dışsallıkların oluşması istenen bir durum olmaktadır. Temel sorun, ulusal ve uluslararası alanda negatif dışsallıkların nedenleri ve tazmin edilme yöntemleri üzerindedir.

Bütün ülkelerde çevresel sorunların kamuoyu gündeminde yer alması, sanayileşme sürecinin yarattığı kirliliklerin günlük yaşamı etkileyecek düzeylere ulaşması, bu tartışmaların çok daha geniş çevrelerde yapılmasına neden olmuştur. Üretim ve tüketim sürecinin ortaya çıkardığı çevresel maliyetler yani negatif dışsallıklar konusunda bazı yargılar değişmiştir. Bunlardan en önemlisi, çevrenin serbest maldan ziyade kıt kaynak olduğunun kabul edilmesidir. Buna rağmen, halen bazı kişi, kuruluş ve ülkeler kendi pozitif dışsallıkları için göreceli olarak imkânı olmayan ya da az olan ülkelere ekonomik ve çevresel manada negatif dışsallıkları bedel olarak ödetmektedirler.

Çevre yönetimi özünde önemli bir ekonomik çıkmazı içermektedir. Çevre kirlenmelerinden ve çevresel kalite bozulmalarından etkilenenler, belirli bir ekonomik maliyete katlanmak zorunda kalmakta, buna karşın çevre kirliliğini yaratanlar önemli sayılabilecek ekonomik kazanç elde etmektedir.

Somaliler açısından genel olarak dışsallık kavramına baktığımızda; kirletilmiş deniz kaynakları, tüketilmiş deniz kaynakları, uluslararası kamuoyu tarafından deniz haydutluğu eylemlerinden dolayı zedelenmiş itibarları vb.

Bu su yolunu kullanan diğer ülkeler açısından dışsallık kavramına baktığımızda; gemileri kaçırılmış ya da kaçırılma tehdidinde olan ülkeler, alternatif su yollarını kullanarak oluşan maliyet artışları, kaybedilen zaman, emek ve enerji vb.

Deniz haydutluğu sonucu oluşan genel negatif dışsallıkları sayacak olursak; askeri gemilerin çevreye yaydıkları kirlilik, deniz haydutlarının oluşturduğu tehdit, korku ve çevre kirliliği, yasak avlanma sonucu oluşan balık neslinin tükenmesi, nükleer atıklar sonucu bu bölgede ki deniz dibi canlılarının yok olması, deniz haydutluğu sonucu yön değiştiren ve ümit burnu'ndan geçen gemilerin oluşturduğu mesafeden kaynaklanan deniz kirliliği, ekonomik maliyet, can ve mal güvenliğinin olmayışı, zaman kaybı, çatışma sonucu oluşabilecek daha büyük çevre felaketleri ve insani kayıplar,

Afrika Boynunda yaşanan '*deniz haydutluğu ve silahlı soygun*' olaylarında, dışarıdan gelen yabancı ülke gemilerinin o ülke karasularında oluşturdukları nükleer atık, kirlilik ve balıkların yasak avlamaları suretiyle oluşturdukları kendi açılarından sağladıkları "*pozitif dışsallık*", Somali halkına ve balıkçılarına "*negatif dışsallık*" olarak dönüşmektedir. Buradan sağlanan fayda, dış kullanıcı olan ülke halkı ve kurumları için *avantaja* dönüşürken, Somaliler için *dezavantaj* şeklinde yansımaktadır.

Bu bölgede yaşayan halkın mevcut dezavantajı, kendi yöntemleri ile minimize etmek veya avantaja dönüştürmeye yönelik eylemler ise günümüzde Afrika Boynuzu'nda uzun yıllardır görülmeyen "*deniz haydutluğu*" olaylarının gün yüzüne çıkmasını sağlamıştır.

Kaynakça

- [1] BÜYÜKERŞEN, Yılmaz. Kamu Maliyesi, Anadolu Üniv., Yay.No.949, Eskişehir.1996.
- [2] NADAROĞLU, Halil, Mahalli İdareler, Beta Basın Yay., İstanbul, 1989.
- [3] ÜNSAL, Erdal M. Mikro İktisat, Kutsan Ofset Matbaacılık, Ankara. 1998
- [4] DEVRİM, Fevzi. Kamu Maliyesine Giriş, İlkem Ofset, 4.Baskı, İzmir. 2000.
- [5] AKTAN, C. Can. Kamu Ekonomisi ve Kamu Maliyesi, Anadolu Matbaacılık.İzmir. 2000.

- [6] PEHLİVAN, Osman. Kamu Maliyesi, Celepler Matbaacılık, Trabzon. 2002.
- [7] MANİSALI, Erol. “Dışsal Ekonomiler ve İktisadi Gelişme”, İ.Ü.Yayını, İstanbul.1971.
- [8] SÖNMEZ, Sinan. Kamu Ekonomisi Teorisi, Teori Yayınları, Ankara. 1987.
- [9] SCİTOVSKY T. “Two Concepts of External Economics”, Journal of Political Economy, USA. 1954.
- [10] UZGÖREN, E. ve YÜCEL, Ö. “Çevre Sorunları Bağlamında Dışsal Ekonomiler ve Ekonomik Etkilerinin Analizi”, Dumlupınar Ü. Sosyal Bilimler Dergisi, Kasım 1999. s.3.
- [11] TÜRK, İsmail, Kamu Maliyesi, Turhan Kitabevi, 3. Basım, Ankara, 1999.
- [12] KOHEN, Sami (2008), “Denizde Terör”, Milliyet Gazetesi, 19.11.2008
- [13] HORASANLI, Vehbi. “Somali Korsanları Yine İşbaşında”, www.yeniasir.com.tr, E.Tarihi: (21.11.2009)
- [14] YAVUZ, Celalettin. “NATO Yeni Düşmanlar ve Yeni Stratejiler Arıyor!”, <http://www.turksam.org/tr/a1535.html>, Erişim Tarihi: (14.05.2010)
- [15] YAVUZ, Celalettin. “Somali’de Korsanlık - Denizde Terör ve Deniz Ulaştırmasının Güvenliği” <http://www.turksam.org/tr/a1535.html>, Erişim Tarihi: (04.05.2010)
- [16] ECE, Nur Jale. “Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık”, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350, E.Tarihi: (01.05.2010)
- [17] IMB, “Piracy and Armed Robbery Against Ships”, ICC International Maritime Bureau, Annual Report 2008, 1 January-31 december 2009, s.24
- [18] www.denizhaber.com, “Aden Körfezi”, Erişim Tarihi: (21.05.2010)
- [19] DTO, <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=787>, E.Tarihi: (17.05.2010)
- [20] IMB, “Piracy and Armed Robbery Against Ships”, ICC International Maritime Bureau, Annual Report 2009, 1 January-31 December 2009, s.13.
- [21] BALCI, M. Alpaslan (2009), http://www.dunyabulteni.net/news_detail.php?id=74120, E.Tarihi: 20.05.2009
- [22] DzKK (2010), [http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/FAALİYETLER.php?strAnaFrame=faaliyetler&strIFrame=duyurular/deniz haydutluğu CTF 151](http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/FAALİYETLER.php?strAnaFrame=faaliyetler&strIFrame=duyurular/deniz%20haydutlu%C4%9F%C3%9C%20CTF%20151), Erişim Tarihi: (07.05.2010)
- [23] WALDO, Muhammed Abşir (2009) “The Two Piracies in Somalia: Why The World Ignores The Other?” <http://www.wardheernews.com/09Jan/WALDO/08/>, E. Tarihi: (21.05.2010)
- [24] ECE, Nur Jale. “Boğazlarda Çevre Güvenliği ve Alternatif Yollar”, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100104, E.Tarihi: (15.05.2010)