

Deniz Haydutluğu Sonucu Oluşan ve Oluşabilecek Denizel Alanlardaki Çevre Kirlenmesi

Murat AYAN

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

Özet

Denizler, dünya yüzeyinin %71'ini kaplamaktadır. Denizyolları üzerinden gerçekleştirilen ticaret, hava, kara ve demiryoluyla taşımacılığın gittikçe artmasına rağmen öneminden pek bir şey kaybetmemiştir. Dünya ticaretinde aktarılan malların %92'si ve yılda 5,7 milyar ton yük, deniz yolu taşımacılığıyla gerçekleştirilmektedir. Bu ulaşım yollarının kullanımı etkileyen doğal, suni vd. engellerde pek tabii ki mevcuttur. Bu çalışmada, deniz haydutluğu sonucu oluşan olumsuzluklar nedeniyle deniz yolunun etkin olarak kullanılamaması ve bu eylemlerin ortaya çıkardığı denizel alanlarda ki çevre kirlenmesi ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çevre, Deniz Kirliliği, Deniz Haydutluğu, Somali.

Abstract

Seas covers 71% of the earth. Even though the transportation via air, land and railway is getting more and more important each day, the trade being carried out over the seaways still maintains its importance in full scale. 92% of the goods transferred into the global trade and 5.7 billion tons of load are conducted via seaways. Of course there are natural and artificial obstacles which influence the utilization of these seaways. This study discusses the inefficient utilization of seaways due to the negative outcomes of the piracy and environmental pollution on the sea which is resulted from the piracy activities.

Keywords: Environment, Marine Pollution, Sea Piracy, Somalia.

Giriş

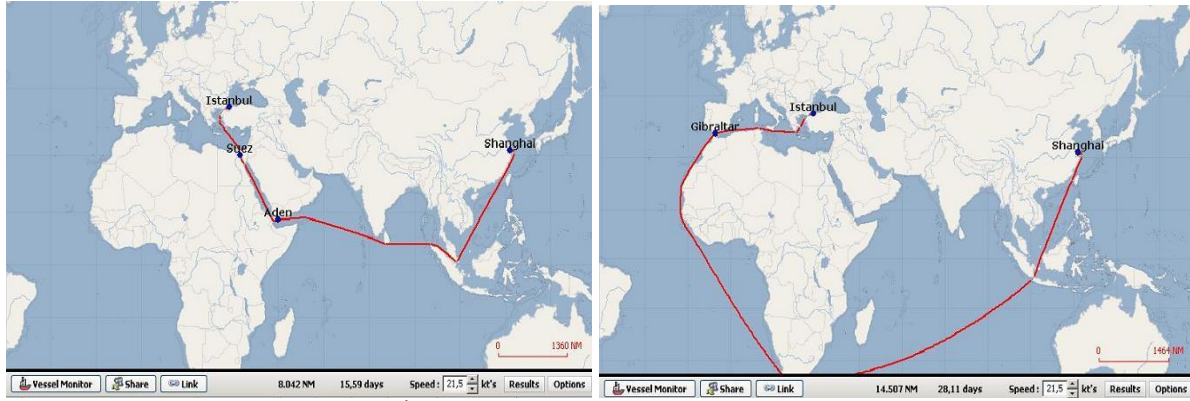
Başlangıcı ilkçağlara kadar uzanan deniz haydutluğu ve korsanlık, son dönemlerde özellikle Somali açıkları ve Aden Körfezi bölgesinde artarak meydana gelmektedir. Bu olaylardaki artış; ticari taşımacılığa karşı oluşturduğu tehdit, uluslararası ekonomi ve mali ortama olumsuz etkisi olduğu kadar çevrenin kullanımı ve çevresel birçok kirliliğin oluşmasına da sebep olmaktadır. Küreselleşmenin hızla yayılmasının itici gücü, ekonomidir. Ekonominin itici gücü ise ticarettir. Ticaretin ana ulaşım yolu ve ortamı denizler olduğundan, küreselleşmenin gerek olumlu gerekse olumsuz etkileri çoğunlukla denizler üzerinde yoğun bir şekilde yaşanmaktadır. Bu bölgede saldırılar, ekonomik veya siyasi çıkar sağlamak üzere düzenlenen değişik amaçlı saldırılardır. Bu paralelde değişen, dönüşen mevcut siyasi ve ekonomik ortam, gemilere karşı düzenlenen saldırıların bu bölgelerde artmasına sebep olmaktadır.

Ayrıca denizler terör, kitle imha silahlarının taşınması, uyuşturucu kaçakçılığı, mülteci ve yasa dışı göç hareketleri gibi organize suç faaliyetlerinde kullanılmaya müsait ulaşım ortamı haline gelmiştir. Bu çerçevede, denizler üzerinde icra edilen yasadışı faaliyetler deniz haydutları ve organize suç örgütleri için son derece karlı bir alan haline dönüşmüştür. Bununla birlikte bu gelişmeler sonucu, deniz alanlarında kirlilik ve denizel çevre sorunları da her geçen gün artmaktadır.

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

Her olayda olduğu gibi deniz haydutluğu sonucunda oluşan negatif dışsallıklar; ekonomik, siyasi alanda olduğu ölçüde küresel çevre kirlenmesine de yol açmaktadır. Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu vakalarının geçmiş yıllara oranla arttığı verilerle sabittir.[1]

Saldırıların artması sonucunda gemiler rota değiştirerek, Aden Körfezinden geçmek yerine Süveyş Kanalı'ndan geçmeye zorlanmaktadır. Bu seyir rotasında ki değişiklik maliyetlerin artışına, zaman kaybına ve çevre kirliliğine neden olmaktadır. Deniz haydutlarının saldırıları yüzünden büyük gemi şirketleri, 139 yıllık Süveyş Kanalı(Mısır) yerine Ümit Burnu'ndan (Güney Afrika) geçmeyi tercih etmektedirler.[2]



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

Kaynakça: Deniz Ticaret Odası [2]

Dünya tanker filosunun %75'ine sahip Uluslararası Tankerler Birliği (INTERTANKO) deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalmamak için gemilerin Aden Körfezi'ne alternatif olarak Ümit Burnu'nun kullanılması, seyir süresinin 12-21 gün (gemi süratine göre) uzamasına, seyir mesafesinin yaklaşık 6500 deniz mili artmasına ve bu rotada ki seyirin yaklaşık 300.000 Amerikan Doları ek bir maliyetin eklenmesi anlamına geldiği ifade edilmektedir. Bundan daha öte, her geminin denizde kalma süresinin uzaması aynı oranda gemilerden kaynaklanan denizel çevre kirliliğine de sebep olmaktadır.[2] Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğine birkaç örnek vermek gerekirse; [3]

- Sintine Sularının Denize Etkileri,
- Kirli Balast Sularının Denize Etkileri,
- Gemi Evsel Atıklarının Denize Etkileri,
- Tanker Tanklarının Yıkama Sularının Denize Etkileri,
- Anti-Fouling Boyalarının Denize Etkileri

1. Deniz Haydutluğu

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)'nin 100-105. maddeleri deniz haydutluğu ile ilgilidir. UNCLOS'un 'deniz haydutluğunun tanımı' 101.maddesinde deniz haydutluğu (piracy) aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır:

"Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu teşkil eder;

a) Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından;

i) Açık denizde, bir gemiye ve uçağa veya bu taşıtlardaki kişi veya mallara karşı;

- ii) Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasadışı şiddet, alıkoyma veya yağma fiili;
- b) Söz konusu gemi veya uçağa, açıkça adı geçen kişiler tarafından gemi veya uçağa yapılacak eylemlere gönüllü katılma fiili;
- c) a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiildir.”[4]

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) deniz haydutluğunun (piracy) tanımında UNCLOS’un 101. maddesine atıf yapmıştır. IMO ise söz konusu yasadışı saldırılar için ‘gemilere yönelik silahlı soygun’ terimini kullanmaktadır. Bugün UNCLOS ve IMO’nun tanımlarını kapsayan deniz haydutluğu “*piracy*” terimi kullanılmakta olup basında ise korsanlık olarak ifade edilmektedir. Bu eylemlere günümüz yasalarında atfedilen isim ‘korsanlık’ değil ‘deniz haydutluğu’ dur.

Deniz haydutlarına karşı somut tedbirlerin alınmamasının bir başka önemli nedeni de deniz haydutluğu faaliyetleriyle nasıl mücadele edileceğinin uluslararası hukukta çok açık olmamasıdır. Bu belirsizlik daha çok deniz haydutluğunun nasıl tanımlandığı ile ilgili olsa da bu konuda merkezi bir otoritenin olmaması, deniz haydutlarını yargılayacak uluslararası bir mahkemenin olmaması önemli bir problem teşkil etmektedir.[5]

Somali’de devam eden istikrarsızlık sonucunda, diğer ülke ticaret gemileri ile birlikte Türk ticaret gemileri de olumsuz bir şekilde etkilenmektedirler. Afrika Boynuzu ve özellikle Aden Körfezi’nde son dönemlerde ticaret gemilerine yönelik deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK)’nın 1816, 1838, 1846, 1851 ve 1897 sayılı kararları kapsamında; [6]

- Sorumluluk sahasında ticari trafiğin emniyetinin sağlanması,
- Deniz ticaret yollarında uluslararası güven ortamının Aden Körfezi’nde tesis edilmesi,
- Deniz haydutluğu faaliyetlerini tetikleyen etkenlerin asgariye indirilmesi,
- Deniz haydutluğu saldırıları ile başarılı kaçırma faaliyetlerinin asgariye indirilmesi,
- Tüm ortak ülkelerin deniz haydutluğu ile mücadelede imkân ve kabiliyetlerin geliştirilmesidir.

Amerika Birleşik Devletleri, Aralık 2008 tarihinde, ulusal güvenlik meclisi tarafından “*Deniz Haydutluğuna Karşı Afrika Boynuzu: Ortaklık ve Eylem Planı*” hazırlamıştır. Bu plan kapsamında; Deniz haydutluğunun hoş görülemeyeceği, ABD ve diğer ülke ticari, siyasi ve can güvenliği açısından tehdit oluşturduğu ve bu paralelde uluslararası işbirliği çalışmalarını yer almaktadır.[7]

Avrupa Birliği İstişare Kurulu ise 10 Kasım 2008’de, deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen silahlı tacizlerin önlenmesi için bölgeye bir filo gönderilmesi (*Atalanta Gücü*) gerektiği kararını almıştır. Birleşmiş Milletler şemsiyesi altında hareket edecek bu filonun Afrika Boynuzu sahillerindeki deniz haydutluğunu önlemek, deniz haydutları barınaklarını tahrip etmek, ticari gemilerin seyrü seferlerini emniyetli bir şekilde yapmalarını sağlamak ve onlara refakat etmek şeklinde sıralanabilir.[8]

Türkiye, BM ve AB tarafından alınan kararlar paralelinde, TBMM'nin 10 Şubat 2009 tarihinde aldığı 934 sayılı kararı ile Aden Körfezi'nde uluslararası deniz gücünde yer almak üzere bir savaş gemisini görevlendirmiştir.[9]

2. Deniz Haydutluğu ve Terör Saldırıları Sonucu Oluşan ve Oluşabilecek Denizel Çevre Kirliliği

2000 yılında Yemen açıklarında ABD Savaş Gemisi USS COLE'e teröristler bomba taşıyan bir zodiac bot ile saldırmışlardır. Bombalama olayı gemi Aden Körfezi(Yemen)'nde yakıt ikmali yaparken gerçekleştirilmiştir. Zodiac botunda 600 pound C4 patlayıcı yerleştirilerek intihar saldırısı yapılmış, 17 ABD askeri ve 2 terörist ölmüş, 39 ABD askeri de yaralanmıştır. Bu üzücü olayda sevindirici olan kısım, savaş gemisinin infilak etmemesi olmuştur. Şayet gemi infilak etmiş olsaydı daha fazla can kaybına paralel ciddi çevresel kirlenmede meydana gelecekti.

Yemen sularında 332 metre uzunluğunda petrol yüklü Fransız bandıralı MV LİNDBURG tankerine bombalı saldırı 2002 yılında gerçekleştirilmiştir. 200 kg TNT içeren bir fiberglas teknenin gemiye çarptırılması sonucu intihar saldırısı gerçekleştirilmiştir. 297.000 varil ham petrolün 50.000'i denize dökülerek çevre kirliliği oluşmuştur. Bu kaza da 1 gemi personeli ile 2 terörist ölmüştür.

2000 yılında COLE ve 2002'de LİNDBURG saldırılarına benzer bir olay Irak-Basra körfezinde Khawr Al Amaya ve Al Basrah petrol terminallerinde 2004 yılında gerçekleştirilmiştir. Bölgede istikrarsızlığı devam ettirmek için gerçekleştirilen bu saldırıda terminaller 2 gün kapatılmış, 40 milyon dolarlık ekonomik zarar ve çevre kirliliği oluşmuştur. Aynı yıl içinde Filipin bandıralı Super Ferry 14'ün salonunda bulunan televizyon setine yerleştirilen 20 dinamitin patlatılmıştır. Geminin etkin yangın söndürme sisteminin olmaması sonucunda gemi tamamen yanmış, 116 kişi ölmüş ve çevre kirliliği ciddi manada oluşmuştur.[10]

Tablo 1. Deniz Haydutlarının Gerçekleştirdiği Saldırıları

Yıl	Gerçekleştirilen Saldırı
2005	276
2006	239
2007	263
2008	293
2009	406
2010	445
2011	439
2012	297
2013	264

Kaynakça: IMB [1]

IMO'nun Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB), verilerine göre deniz haydutları tarafından 2005 yılında gerçekleştirilen 276 saldırı, 2006 yılında 239 saldırı, 2007 yılında 263 saldırı, 2008 yılında 293 saldırı, 2009 yılında ise 406 saldırı gerçekleştirilmiştir. Verilerden de anlaşılacağı üzere deniz haydutluğu her geçen gün artmakta olduğu ve en fazla eylemin

gerçekleştirildiği yılın 2010 olduğunu açıklamıştır.[1] 15 Kasım 2008 tarihinde Somalili korsanlarca kaçırılan Liberya bandıralı, Suudi Arabistan gemisi “MV Sirius Star” adlı petrol tankeri yakın tarihte deniz haydutları tarafından kaçırılan en büyük gemi olarak kayda geçmiştir. Tankerde 100 milyon dolar değerinde binlerce ton ham petrol olduğu açıklanmıştır. [11]

2002 yılında Yemen sahilleri açıklarında bombalı terör saldırısına uğrayan Fransız tankeri MV LİNDBURG, Arap Denizi bölgesindeki deniz ticaretinin kesintiye uğramasına, konteynır trafiğinin %90 kesilmesine, sigorta ücretlerinin artmasına ve dolayısıyla Yemen ekonomisi üzerinde olumsuz etkilere neden olmuştur. Dünya üzerinde hareket halindeki 50 bine yakın ticaret gemisinden sadece birine yapılan saldırının yarattığı ekonomik etkiler küresel ekonomiyi etkilemiştir. Bu nedenle, deniz güvenliği aynı zamanda küresel ekonominin de güvenliği olmaktadır.[12]

Deniz haydutluğu saldırıları çevre felaketlerine yol açma açısından potansiyel bir tehlikedir. Deniz haydutları geminin seyir emniyetini riske sokabilir. Petrol tankerleri ve diğer tehlikeli eşya taşıyan gemilerin saldırı sırasında kazaya uğraması çevre felaketine neden olabilir, denizel ortamı ve ekolojik dengeyi bozabilir. Yüklerin çalınması, seyrin gecikmesi denizcilik şirketlerini ve müşterileri etkilemektedir. Denizcilik firmaları büyük fidye talepleri ile karşı karşıya kalmaktadır. Söz konusu saldırılar dünya ticaretinin işleyişini engellediği gibi bölge için de tehdit oluşturmaktadır.[13]

3. Uluslararası Denizcilik Organizasyonu (IMO)'nun Deniz Kazalarını Önlemeye Yönelik Olumlu Katkıları

Torrey Canyon (1967): 18 Mart 1967’de, 120.000 ton ham petrol taşıma kapasitesi ile döneminde dünyanın en büyük süper tankerlerinden bir tanesi olan Torrey Canyon, navigasyon kural hatası nedeniyle Sicilya Adaları ve İngiltere’de Land’s End karaya oturmuş ve çok büyük bir deniz kirliliğine yol açmıştır. Gemiden 120.000 ton petrol denize dökülmüş petrol tabakası İngiltere ve Fransa arasında denize yayılmış, 15.000 deniz kuşu zayı olmuş ve kirliliğin etkileri yıllarca sürmüştür. *(Bu kazadan sonra, 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Konvansiyonu (MARPOL) gündeme gelmiş ve CLC 1969-Petrol Kirliliği Zararları için Sivil Sorumluluk konusundaki Uluslararası Antlaşma gibi yeni kurallar oluşturulmuştur.)* [13]

MV Erika (1999): 37.000 DWT kapasiteli Erika tankeri İtalya’ya doğru seyir halinde iken, 12 Aralık 1999’da Fransa’nın Brittany kıyılarında tekne kısmında önemli çatlakların oluşması nedeniyle Fransız makamlarından sığınma talep etmiştir. Geminin sığınma talebini Fransız makamları geri çevirmiş ve gemi 31.000 MT fueloil yükü ile birlikte batarak Fransa’nın karşılaştığı en önemli kirlilik olaylarından birisine sebep olmuştur. Geminin yol açtığı kirlilik nedeni ile 206 milyon Euro tutan 6872 dava açılmıştır. *(IMO, 1999’da ERIKA kazasından sonra sığınma alanları konusunu MSC gündemine almıştır.)* [14]

Prestige (2002): 13 Kasım 2002 günü, 77.127 ton ham petrol taşıyan 26 yaşındaki Prestige tankeri İspanya’nın Atlantik kıyısı açıklarında ağır hava koşulları nedeniyle Finisterre Burnu’nun 27 deniz mili açığında borda saçı çatlaması ile yakıt sızdırmaya başlamıştır. Kısmen az bir sızıntısı olan geminin kurtarılmasının tek çaresinin sığınma limanı olduğunu kabul etmeyen İspanyol otoriteleri, geminin ekonomik bölgesi içine girmesini yasaklayınca tam 6 gün boyunca ağır hava koşullarında Atlantik Okyanusu’nda bekleyen tanker, 19 Kasım 2002’de İspanyol kıyılarından 133 deniz mili açığında ortadan ikiye kırılmış ve personel

tahliye edilmiştir. 77.000 ton fueloil ham petrol denize dökülmüştür. Denize dökülen ham petrol yıllarca İspanya ve Fransa kıyılarını kirletmeye devam etmiştir. Kazanın başlıca nedeni geminin yaşlı olması dışında kötü hava koşullarıydı. (*Söz konusu kaza sonucunda IMO, tankerler için çift cidarlı saç kullanımını uygulamasını başlatmıştır.*)

Ayrıca, PRESTIGE gemisinin batmasından sonra da IMO 23.meclis kararında (Kasım-Aralık 2003) sığınma alanları ile ilgili iki karar kabul edilmiş olup bunlar; A.949(23) Yardıma İhtiyaç Duyan Gemiler İçin Sığınma Alanları Konusunda Rehber Bilgiler ve A.950(23) Deniz Yardım Hizmetleri (MAS)'dır. IMO'nun sığınma alanları ile ilgili A.949 (23) sayılı kararı, yardıma ihtiyaç duyan, ancak personel emniyetinin tehlikeye düşmediği gemiler için geçerlidir. İnsan canı tehdit altında olduğu zaman (geminin batma durumu gibi) SAR konvansiyonu uygulanacaktır.[14]

Deniz kazalarının incelenmesine ilişkin uluslararası kanun ve sözleşmeler ile deniz kazaları incelemesinin gerekliliği, rapor edilmesi ve her Bayrak Devletinin inceleme ile yükümlü olduğu Sözleşme maddeleri aşağıda belirtilmektedir.[13]

- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982
(The United Nations Convention on the Law of Sea (UNCLOS): Madde 94
- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Konvansiyonu 1974
(International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS): Bölüm I Kural 21
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Konvansiyon, 1983
(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL): Madde 4, 6, 8 ve 12, Ek I Kural 9(3) ve 10(6), Ek II Kural 10(3) (1)
- Gemi adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Konvansiyonu, 1978
(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW): Reg. ¼
- Uluslararası Yükleme Sınırı Konvansiyonu, 1966
(International Convention on Load Lines (LL): Madde 23
- Balıkçı Gemilerinin Emniyeti (Torremolinos) Protokolü, 1977
(Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV): Madde 7
- Uluslararası Çalışma Örgütü
(International Labour Organisation (ILO): ILO No: 134 (Madde 2-3) ve 152 (Madde 36 ve 39)
- IMO Deniz Kazaları İnceleme Kodu
(Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, IMO Res. 849 (20): Uluslararası Denizcilik Örgütü Kaza İnceleme Kodu, sadece tavsiye niteliğinde olup 1997 yılından itibaren bütün kaza incelemelerine uygulanmıştır.

Ayrıca, ülkemizde de denizlerde seyir, can ve mal emniyetinin artırılması ve benzer deniz kazalarının önlenmesi amacıyla, 18 Haziran 2003 tarihinde, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde "*Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu*" (DEKİK) kurulmuştur. DEKİK, denizlerimizde meydana gelen veya bayrağımızı taşıyan gemilerin karıştığı, deniz kazalarının koşullarını ve nedenlerini belirlemeye yönelik temel esaslar uyarınca deniz kazalarını incelemekte olup çalışmalarını başarılı olarak sürdürmektedir.

4. Çevre Güvenliğinin Önemi ve Çevre Kirliliği

Çevre güvenliği kavramı, muhtemel bir deniz kazası durumunda çevre güvenliğinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önüne geçilmesi için alınabilecek tüm önlemleri içermektedir. Çevre güvenliği çok geniş kapsamlı bir konu olup gemilerden kaynaklanan çevresel etkiler ve deniz çevresini kirleten zehirli, zararlı veya tehlikeli maddeler ile kara kökenli kaynaklarda bütünleşmektedir. Denizel çevre güvenliği, gemilerin söz konusu seyirleri sonucu ortaya çıkabilecek kazalar nedeniyle doğal ortamın, özellikle denizlerin ve diğer çevresel unsurların (insan yerleşimleri, tarihi, kültürel ve doğal miraslar) görebileceği olası zarara karşın alınabilecek önlemlerin sağlanmasıdır.[15]

Bazı petrol türleri deniz canlıları için toksit etkiye sahip olmaktadır. Bir ton petrol deniz yüzeyinde 25.000 m²'lik bir petrol örtüsü oluşturmakta ve 1 cm³ petrol 40.000 litre deniz suyundaki canlıların yaşaması için gerekli oksijeni tamamıyla yok etmektedir. Tanker kazaları sonucu denize karışan petrol ürünleri, deniz üzerinde birkaç santim kalınlığında bir film tabakası oluşturmakta, akıntı ve rüzgar durumuna göre, dar veya geniş bir alana yayılmakta, sahil şeridine vurduğu takdirde kalın bir katran tabakası oluşturarak, ölümcül kirlenmelere ve kısmen de eriyerek dibe çökmesi ve deniz canlıları için hayati tehlikeler oluşturmakta, erimeyerek denizin yüzeyinde kalan film tabakası güneş ışığının derinliklere inmesini engelleyerek, fotosentez olayına imkan tanımamakta ve suda erimiş oksijeni süzerek solunum yapan canlıların yok olmasına neden olmaktadır.[15]

Denizlerde meydana gelen tanker kazalarında denizlerin üzerinde yıllarca kaldırılamayacak kirlilik oluşmaktadır. Deniz kirliliğini önleme faaliyetleri uluslararası alanda oldukça yoğunluk kazanmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından gemilerde belirli niteliklerin aranması ve her ülkenin karasularında kirletme yapmamaları için tavsiyeler öngörülmektedir.

Tanker kazalarında petrolün denize dökülmesine ilişkin yapılan bir regrasyon analiz çalışması sonucuna göre gemi kazası neticesinde kuvvetli rüzgar durumunda daha fazla suda petrol kirliliği olduğu tespit edilmiştir. Tanker kazalarının bu aylarda(rüzgarlı) olması sudaki petrol kirliliğini ve kazanın şiddetini artırmaktadır.[15]

Sonuç

Açıkça ifade etmek gerekirse, denizlerin kullanım alanlarından birisi; kirlilik veren deşarjlar için bir alıcı ortam olarak düşünülmesidir. Bunun yanında endüstriyel olarak petrol ve petrol türevlerinin yaygın bir şekilde üretilip kullanılması, kullanım sonucu yapılan deşarjların, denize taşınması ve gemi kazaları sonucu denizlerin kirlenmesi de sayılabilir. Deniz trafiği (taşımacılık ve ulaşım) sonucunda, deniz araçlarının balast ve sintine sularından kaynaklanan kirlenmenin yanı sıra ham petrol taşıyan tankerlerden sızan petrol, denizde çok geniş alanlara yayılarak önemli bir kirlilik yükü oluşturmaktadır.

Bunlara ek olarak, dünya denizlerinde deniz haydutluğu ve terör faaliyetleri, dolaylı ya da dolaysız olarak deniz kirlenmesine sebep olmaktadır. Deniz haydutlarının direk olarak sebep olduğu deniz kirlenmesine örnek vermek gerekirse;

- Petrol yüklü Fransız bandıralı Lindburg tankerine yapılan bombalı saldırı sonucu denize dökülen petrol ve çevre kirliliği,
- Khawr Al Amaya ve Al Basrah petrol terminallerinde 2004 yılında gerçekleştirilen saldırı ve 40 milyon dolarlık ekonomik zarar ve çevre kirliliği,
- Filipin bandıralı Super Ferry 14'e gerçekleştirilen saldırı sonucunda gemide çıkan yangın ve yangın sonucu oluşan çevre kirliliği sayılabilir.
Deniz haydutlarının endirek olarak sebep olduğu deniz kirlenmesine örnek vermek gerekirse;
- Aden Körfezi'ne alternatif olarak Ümit Burnu'nun kullanılması sonucu seyir mesafesinin yaklaşık 6500 deniz mili artması ve bu sebeple oluşan balast ve sintine sularından kaynaklanan kirlenmenin yanı sıra ham petrol taşıyan tankerlerden sızan petrol sonucu oluşan denizel çevre kirliliği,
- Deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarını önlemek üzere oluşturulan uluslar arası, bölgesel ve ülkesel silahlı deniz güçlerinin Aden Körfezi'nde devamlı olarak görev icra etmeleri sonucunda oluşan gemilerden kaynaklanan denizel çevre kirliliği,
Deniz haydutluğuna karşı, uluslararası ve bölgesel birimlerden oluşan merkez şebekelerinin, kurtarma merkezlerinin kurulması ve etkin çalıştırılması ile uygun tedbirlerin alınması kaçınılmaz bir gerçekliktir. Bu önlemlerin alınması sonucunda, deniz haydutluğu ve denizde terör faaliyetleri engellendiği gibi doğabilecek denizel alanda ki çevresel kirlilikte daha oluşmadan yerinde önlenmiş olacaktır.

Kaynakça

- [1] IMB, “Piracy and Armed Robbery Against Ships”, ICC International Maritime Bureau, Annual Report 2009, 1 January-31 December 2013, p.6.
- [2] DTO, <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=787>, E.Tarihi: (07.03.2010)
- [3] AYAN, Murat. “Kentsel Kıyılarda Çevre Temizliği, Mavi Bayrak ve Haliç Örneği”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, s.63-65.
- [4] IMO, “Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships”, MSC.4/ Circ.147, Ref.T2-MSS/2.11.4.1., 5 January 2010, s.1.
- [5] ÇAKMAK, Cenap. “Uluslararası Hukukta Korsanlık”, , [http://www.bilgesam.com/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=241:uluslarar as-hukukta-korsanlk&catid=122:analizler-guvenlik&Itemid=147](http://www.bilgesam.com/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=241:uluslarar-as-hukukta-korsanlk&catid=122:analizler-guvenlik&Itemid=147), E.Tarihi: (20.01.2010)
- [6] DZKK, http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/FAALİYETLER.php?strAnaFrame=faaliyetler&strIFrame=duyurular/tcggemlik_f492, E.Tarihi: (07.03.2010)
- [7] Action Plan, Countering Piracy of The Horn of Africa: Partnership & Action Plan, National Security Council, USA: December 2008, pp. 4-6.
- [8] YAVUZ, Celalettin, “Somali’de Korsanlık - Denizde Terör ve Deniz Ulaştırmasının Güvenliği” <http://www.turksam.org/tr/a1535.html>, E.Tarihi: (04.02.2010)
- [9] DZKK Dergisi, “TCG Giresun’un Deniz Haydutluğu ile Mücadele Harekâtı”, Ankara: TCG Giresun Komutanlığı Personeli, Sayı: Temmuz 2009, s.3.
- [10] CAŞIN, M. Haluk. Uluslararası Terörizm, Ankara: Nobel Yayınları, 2005, s.653-654.
- [11] AKÇADAĞ, Emine, “Uluslararası Bir Sorun Olarak Deniz Haydutluğu: Somali Örneği” [http://www.bilgesam.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=469:uluslarara s-bir-sorun-olarak-deniz-haydutluu-somali-oernei&catid=122:analizler-guvenlik&Itemid=147](http://www.bilgesam.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=469:uluslarara-s-bir-sorun-olarak-deniz-haydutluu-somali-oernei&catid=122:analizler-guvenlik&Itemid=147), Erişim Tarihi: (21.01.2010)
- [12] GÜRDENİZ, Cem. “Denizde Terörün Önlenmesi Kapsamında Mevcut Uygulamaların Deniz Hukuku Açısından Değerlendirilmesi”, <http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/BasinDuyurulari/DUYURULAR/>, E.Tarihi: 30.5.2006),
- [13] ECE, Nur Jale. “Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık”, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350, E.Tarihi: (01.02.2010)
- [14] YALÇIN, Cahit (2005), “Sığınma Alanları” , http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=12&yazi_id=71, E.Tarihi: (10.01.2010)
- [15] ECE, Nur Jale. “Boğazlarda Çevre Güvenliği ve Alternatif Yollar”, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100104 E.Tarihi: (15.01.2010)