

DENİZ HUKUKUNDA DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI

*Doç. Dr. Selami Kuran**

GİRİŞ

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve 7000 kilometreden fazla kıyıları bulunması nedeniyle deniz çevresinin korunması konusu büyük bir önem arz etmektedir. XX.yüzyılın ikinci yarısından sonra gittikçe yoğunlaşan uluslararası deniz taşımacılığı faaliyetleri globalleşen dünya düzeni ve ekonomik ilişkilerle ayrı bir önem kazanmaktadır. Ülkelerarası ticari ilişkilerin gelişmesi,malların ve petrol ürünlerinin deniz yolu ile taşınmalarını artırmıştır. Denizin ve çevresinin temizliği insanlar için yaşamsal bir önem taşımaktadır. Özellikle denizin canlı ve cansız kaynaklarının taşıdıkları büyük ekonomik değer sebebiyle sorumsuzca kullanılmak istenmeleri ve deniz alanlarında meydana gelen **deniz kazalarının sonucu, denize dökülen zehirli, zararlı ve tehlikeli maddeler insanların** yaşamını tehdit eder hale gelmiştir.

Deniz alanlarındaki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenmenin yaşamı ve doğayı tehdit eder hale gelmesi,ulusal ve uluslararası deniz hukukunda birtakım düzenlemelerin yapılmasını zorunlu kılmıştır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yapılan düzenleme ile devletlere

* Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü getirilmiştir. Uluslararası deniz hukukunun deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümleri yanında, ülkemizde de deniz kirlenmesinin ve kazalarının zarar verici sonuçlarını bertaraf etmek açısından, özellikle 2872 sayılı Çevre Kanunu, 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ile deniz kazalarının mali sorumluluğu konusunda Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaret hukukuna ilişkin hükümleri büyük önem taşımaktadır.

1- 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NDE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI

A- Deniz Çevresinin Kirlenmesi Kavramı

1982 tarihli B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi deniz çevresine ilişkin birçok hüküm öngörmektedir. Sözleşmenin I. Kısım Giriş bölümünün 1. maddesinin 4. bendinde 'Deniz çevresinin kirlenmesi' kavramı açıklanmaktadır. Sözleşmeye göre deniz çevresinin kirlenmesi:

Canlı kaynaklar ve deniz hayatı için zararlı olma, insan sağlığı için tehlikeler oluşturma, balıkçılık ve denizin diğer meşru kullanımları da dahil olmak üzere, deniz faaliyetleri için engel olma, deniz suyunun kullanılma kalitesinin bozulması ve güzelliğinin azaltılması gibi muzır tesirlere yol açan veya yol açması ihtimali olan maddelerin ve enerjinin insan tarafından doğrudan veya dolaylı olarak deniz çevresine (halicler de dahil) getirilmesi anlamına gelmektedir.

1. maddenin 5. bendinde 'suya bırakma' eylemi, gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizdeki diğer suni yapılardan kaynaklanan artıkların veya başka bir maddenin herhangi bir şekilde **kasıtlı olarak boşaltılması** şeklinde tanımlanmaktadır. Sözleşme ayrıca, gemilerin, uçakların,

platformların veya denizdeki diğer suni yapıların herhangi bir şekilde kasten denizde bertaraf edilmesini de kirletme olarak kabul etmektedir.

Söz konusu sözleşme hükümlerinden görüldüğü gibi, deniz çevresinin kirlenmesine yol açacak eylem ve faaliyetlerde hukuki sorumluluk için kasıt aranmaktadır. Eylemin maddi unsuru yanında, ayrıca manevi unsurun, yani kastın olması gerekmektedir. Sözleşmenin **kusur sorumluluğu ilkesini benimsemediği** görülmektedir. Deniz kirlenmesine neden olan eylem ve faaliyetlerden doğan zararların tazmin edilmesine ilişkin davalarda kastın ispat edilmesi gerekecektir. Kusur şartından öte, kastın aranması (bilerek ve isteyerek kirlenmeye sebep olmak) ve bunun ispat edilmesi uygulamada oldukça zor olmasından dolayı, söz konusu hükmün deniz çevresinin korunması amacına hizmet etmesi zor görünmektedir. Esasen, burada kusursuz sorumluluk ilkesinin kabul edilmesi ve sonuca bakılmak suretiyle, kasıt olmasa dahi, sorumluluğun tesis edilmesi sözleşme amacına daha uygun bir çözüm olacaktır. Ayrıca, sözleşme gemilerin, uçakların veya denizdeki diğer suni yapıların normal teçhizatının veya işletilmelerinin olağan sonucu olan atıkları kirlenme eylemi dışında tutmaktadır.

B- Tüm Devletlerin Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yükümlülükleri

1982 tarihli B.M Deniz Hukuku Sözleşmesinin VII. bölümü Deniz Çevresinin Korunması başlığını taşımaktadır. Genel olarak, bütün devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü vardır (m.192). Bu hüküm, deniz kıyısı olsun olmasın tüm devletler için geçerlidir. Devletler, doğal kaynakların işletilmesine ilişkin egemen haklarını çevre politikalarına ve deniz çevresini koruma ve muhafaza etme görevlerine uygun şekilde kullanacaklardır. Sözleşmeye göre, devletler, deniz çevresini herhangi bir kaynaktan kirlenmesini önlemek, bu gibi kirlenmeyi azaltmak veya kontrol etmek için gerekli olan ve söz konusu sözleşmeye uygun bütün önlemleri, duruma göre, tek başına veya kolektif şekilde almak ve bu konudaki politikalarını uyumlu hale getirme yükümlülüğü altındadırlar (m.194/1). Devletler, özellikle kendi yetki ve denetimleri altındaki faaliyetleri kirlenme yo-

luyla diğer devletlere veya çevrelerine zarar vermeyecek şekilde yürütecekler ve denetimleri altındaki olay veya kazalardan ileri gelen kirlenmenin egemen haklar kullandıkları alanların dışına yayılmasını önleyecek tedbirler alacaklardır (194/2).

Devletlerin alacakları tedbirler deniz çevresi kirliliğinin bütün kaynaklarını yok etmeye yönelik olmalıdır. Alınacak tedbirler aşağıdaki konuları kapsamalıdır (m.194/3):

-zehirli, zararlı veya tehlikeli maddeler, özellikle karadan kaynaklanan, atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla veya boşaltma yoluyla deniz çevresine giren kalıcı maddeler

-gemilerden kaynaklanan kirlenme ve özellikle kazaların önlenmesine ve acil durumlarda deniz trafik güvenliğini sağlayan, kasıtlı veya kasıtlı olmayan boşaltmaları önleyen ve gemilerin dizaynı, yapımı, donanımı, işletilmesini ve gemi personelinin durumunu düzenleyen tedbirler

-deniz dibi ve toprak altının doğal kaynaklarını araştırmada ve işletmede kullanılan tesislerden ve cihazlardan kaynaklanan kirlenme, özellikle kazaları önleme ve acil durumların gereğini yapma, denizdeki faaliyetlerin güvenliğini sağlama ve bu gibi tesislerin veya cihazların dizaynı, yapımı, teçhizi, işletilmesi ve gemi personelinin donatılmasını düzenleyen tedbirler.

Böylece, B.M Sözleşmesi, devletlerin deniz çevresinin kirlenmesini önleme ve azaltmaya ilişkin faaliyetlerin ilgili devletlerin imkanlarına uygun olarak ve en pratik yöntemlerle yürütülmesini ve **ulusal mevzuatların da deniz çevresinin korunması amacına uyumlu hale getirilmesini** öngörmektedir. Devletlerin, söz konusu tedbirleri alırken diğer devletlerin B.M Sözleşmesine uygun şekilde haklarını kullanma ve görevlerini yapma konusundaki faaliyetlere haksız bir şekilde müdahale etmekten kaçınmaları gerekir (m.194/4). Bu şekilde, bir taraftan devletlerin egemenlik alanlarına veya egemen yetkiler kullandıkları alanlara haksız müdahale yasaklanırken, diğer taraftan hiçbir devletin egemenliğine tabii olmayan, tüm devletlere ait açık denizler ve insanlığın ortak mirası sayılan derin deniz yatağı korunmuş olmaktadır.

B.M Sözleşmesi deniz çevresini koruma ve muhafaza etmek amacıyla, Global ve Bölgesel İşbirliği (m.197), Kalkınmakta Olan Devletlere Bilimsel ve Teknik Yardım (m.202), Kirilenmenin Risklerini veya Etkilerini Gözetleme ve Raporların Yayınlanması (m.204 ve 205), Kara Kaynaklı Kirilenme (m.207), Milli Yetkiye Tabi Deniz Dibi Faaliyetlerden İleri Gelen Kirilenme (m.208), Uluslararası Deniz Yatağındaki Faaliyetlerden Kaynaklanan Kirilenme (m.209), Damping (Boşaltma) Yoluyla Kirletme (m.210), Gemilerden Kaynaklanan Kirilenme (m.211) ve Atmosferden Kaynaklanan Kirilenme (m.212) konularında ayrıntılı bir düzenleme öngörmüştür.

Sözleşme, özellikle gemilerden kaynaklanan kirilenme konusunda tüm devletlere önemli bir yükümlülük getirmektedir. Buna göre, tüm devletler kendi bayraklarını taşıyan ve kendi ülkesinde tescil edilmiş gemilerden kaynaklanan deniz çevresi kirilenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gerekli yasal düzenlemeleri yapmakla yükümlüdürler. Bu gibi yasal düzenlemeler, genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallarla ve yetkili uluslararası örgüt veya genel diplomatik konferans yoluyla tesis edilmiş standartlarla uyumlu olacaktır (m.211/2). **Sözleşmenin madde metninde atıfta bulunduğu yetkili uluslararası örgütlerin başında, Uluslararası Denizcilik Örgütü 'IMO' gelmektedir. Yine, Sözleşme'de belirtilen 'uluslararası kurallar ve standartlar'ın büyük çoğunluğu IMO tarafından oluşturulmuş kural ve standartlardır. IMO'nun konuyla ilgili çıkardığı uluslararası sözleşmelerin başında 'SOLAS', 'COLREG', 'MARPOL 73/78' ve 'Load Lines' gelmektedir.**

1982 Sözleşmesi, Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'ya Sözleşmenin birçok yerinde atıfta bulunmaktadır (m.21/2; m.22/3; m.41/3 ; m.211/1,2,5 ;m.218/1 gibi). Ayrıca, IMO'da alınan zorunlu veya sadece tavsiye şeklindeki kararların 'uluslararası kabul edilmiş kural ve standart' oluşturmaları halinde, uluslararası hukukun bir yükümlülüğü haline geldiği genellikle kabul edilmektedir.

a) Kıyı Devletinin Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yetki ve Yükümlülükleri

Kıyı devletlerinin,yetkilerine tabi deniz dibi faaliyetlerinden veya bunlarla ilgili olarak 60. (Münhasır Ekonomik Bölge) ve 80. (Kıta Sahanlığı) maddelerine binaen yetkilerine tabi olan suni adalardan, tesis ve yapılardan ileri gelen deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gerekli kanun ve düzenlemeleri yapmak yükümlülüğü vardır (m.208). Bu gibi kanun, düzenleme ve tedbirlerin uluslararası kural, standart ve tavsiye edilmiş uygulamalara uygun olması gerekir.

Kıyı devleti, deniz çevresinin dumping (boşaltma) kirletilmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için kanun ve düzenlemeler yapabilir (m.210). Karasuları'na, Münhasır Ekonomik Bölge'ye veya Kıta Sahanlığı'na kıyı devletinin ön izni, onayı olmadan dumpingler yapılamaz.

Kıyı devletleri, karasularında egemenliklerini kullanma bağlamında zararsız geçiş haklarını kullanan (gemiler de dahil), yabancı gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma ve kontrol etmek için gerekli kanun ve düzenlemeleri yapabilir. Bu gibi kanun ve düzenlemeler, Sözleşme'nin Kısım II,Bölüm 3'e uygun şekilde yabancı gemilerin zararsız geçişini engellemeyecektir (m.211/4).

b) Kıyı Devletinin Yargılama Yetkisi

Kendi isteği ile kıyı devletinin bir limanında veya açık-kıyı terminalinde bulunan bir gemi hakkında, Sözleşme'nin 7. Bölüm (m.223 vd) saklı kalmak üzere, **gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi** amacıyla bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilmiş kanunların ve düzenlemelerin veya uluslararası kuralların ve standartların kıyı devletinin karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelen ihlal ile ilgili olarak **dava açılabilir** (m.220/1).

Kıyı devleti, **karasuları içinde seyrüsefer eden bir geminin, geçiş esnasında gemilerden kaynaklanan kirliliğin** önlenmesi amacıyla Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen ulusal düzenlemelerin veya uluslararası kuralların ve standartların ihlal edildiğine ilişkin açık sebeplerin olması durumunda, karasularından zararsız geçişe ilişkin hükümlere (Kısım II.Bölüm

3 m.17 vd.) halel gelmemek üzere, ihlalle ilgili olarak geminin fiziki incelemesini yaptırabilir. İnceleme sonucunda kanıtların bulunması durumunda, kıyı devleti geminin, 7. Bölüm hükümleri saklı kalmak kaydıyla, alıkonulması da dahil, gerekli tüm hukuki işlemleri başlatabilir (m.220/2).

Kıyı devleti, **münhasır ekonomik bölgede** deniz çevresinin korunmasına ilişkin ulusal veya uluslararası düzenlemeleri ihlal ettikten sonra içsularına giren gemiler hakkında hukuki işlem yapabilir. Ayrıca, **münhasır ekonomik bölgede ve karasularında bulunan** gemilerle ilgili olarak, geminin münhasır ekonomik bölgede ilgili uluslararası kuralları ve standartları veya bunlara uygun olarak yapılan ulusal düzenlemeleri ihlal ettiği yolunda açık belirtiler var ise; geminin kimliği, tescil limanı, önceki veya sonraki uğrama limanı ve diğer gerekli konularda bilgi isteyebilir. Geminin bilgi vermemesi veya verilen bilgilerin eldeki maddi verilere uymaması durumunda, kıyı devleti gemiyi denetlemek yetkisine sahiptir (m.220/3-5). Münhasır ekonomik bölgede ağır ve açık ihlal sonucu, kıyı bölgesindeki kaynaklarına ciddi zarar verildiği veya büyük bir zarar tehlikesinin yaratıldığı yolunda açık kanıtlar var ise; gemi hakkında geminin alıkonulması dahil, her türlü hukuki işlem yapılabilir (m.220/6). Geminin serbest bırakılması, derhal teminat verilmesi veya diğer uygun mali güvenceler verilmesi durumunda mümkün olabilecektir (m.226/1-b). Karasuların ötesindeki deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin düzenlemelerin ihlal edilmesi nedeniyle, **ilgili mahkeme sadece para cezasına hükmedebilir** (m.230). Kıyı devletine, münhasır ekonomik bölgede meydana gelen ihlallerden dolayı bazı durumlarda yetki tanınmış ise de, **karasuları dışında** vuku bulan ihlaller nedeniyle gemi hakkında cezai yargılama yetkisine, ilke olarak **bayrak devleti** sahiptir.

c) Bayrak Devletinin Cezai Yargılama Yetkisi

Yabancı geminin karasuları dışında deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin ulusal veya uluslararası düzenlemeleri ihlal etmesi nedeniyle, açılacak ceza davalarında yargılama yetkisi, ilke olarak geminin bayrak devletine aittir (m.228).

Bayrak devleti, ilk soruşturmanın açıldığı tarihten itibaren altı ay içinde ilgili gemi hakkında ceza davasını açmışsa kıyı devleti, ihlalden dolayı büyük bir zarara uğraması veya bayrak devletinin aykırı hareket eden gemileri hakkında ilgili uluslararası kuralları ve standartları etkin biçimde uygulamak yükümlülüğüne ısrarla uymaması durumları hariç, ceza davasını askıya almakla yükümlüdür (m.228/1). Deniz çevresinin kirletilmesine ile ilgili ihlalin vuku bulduğu tarihten itibaren üç yılın geçmesinden sonra yabancı gemiler hakkında ceza davası açılmaz (m.228/2). Bu hükümler, deniz çevresinin kirlenmesi nedeniyle ortaya çıkan bir kayıp veya zarar talebi ile ilgili olarak **hukuk davalarının açılmasını etkilemez** (m.229). Böylece, kirlenmeden dolayı uğranılan zararın tazmini amacıyla açılacak tazminat davalarının kıyı devleti tarafından askıya alınması söz konusu olmayacaktır.

2 - DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA İLİŞKİN TÜRK MEVZUATI

Türkiye, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf değildir. Bu nedenle, yukarıda deniz çevresinin korunmasına ilişkin incelenen sözleşme hükümleri Türkiye açısından örf ve adet hukuku kurallarını yansıttıkları ve Türkiye tarafından başlangıçtan itibaren ısrarla itiraz edilmedikleri durumda bağlayıcı olabilirler.

Türk mevzuatında deniz çevresinin korunması ile ilgili olarak birçok yasal düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemelerden özellikle, 9.8.1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu, 3.3.2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü büyük önem taşımaktadır.

A- 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Çevre Kanunu'nun 1. maddesinde kanunun amacının çevre ve su kirliliğinin önlenmesi ve çevrenin (deniz çevresi de dahil olmak üzere) korunması olduğu belirtilmektedir. Çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin

önlenmesi gerçek ve tüzel kişilerle vatandaşların görevi olup, bunlar bu konuda alınacak tedbirlere ve kanunda belirlenen esaslara uymakla yükümlüdürler (m.3). Çevrenin korunmasına ilişkin alınacak tüm karar ve tedbirlerin uygulanmasında insan ve diğer canlıların sağlığının korunması esastır (m.2). Arazi ve kaynak kullanım kararlarını veren yetkili kuruluşlar, kalkınma çabalarını olumsuz etkilememeyi dikkate alarak **çevrenin korunması ve kirlenmemesi hedefini** göz önünde bulunduracaklardır (m.2/3). Çevre Kanunu da, 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesiyle aynı doğrultuda, çevre kirliliğinin önlenmesinde en elverişli araçların kullanılmasını ve bu konuda alınacak tedbirlerin bir bütünlük içinde tespit edilmesini ve uygulanmasını öngörmektedir (m.2/4).

Çevreyi kirleten kişilerin kirlenmeyi durdurmak, azaltmak veya önlemek için gerekli tedbirleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca alınması halinde, çevreyi kirleten kişiler yapılan masrafları ödemekle yükümlüdürler. Kirleten kişilerin sorumluluktan kurtulabilmesi için, **kirlenmeyi önleme konusunda gerekli her türlü tedbiri** almış olduklarını ispat etmeleri gerekmektedir. Kanunu'nun burada **kusur sorumluluğu ilkesini** benimsediği görülmektedir. Kanun, her türlü atık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerce belirtilen yöntemlere aykırı olarak doğrudan veya dolaylı olarak alıcı ortamlara vermeyi yasaklamaktadır (m.8). Kanunu'nun 2. maddesinin tanımlayıcı hükmü gereği buradaki alıcı ortam kavramından atık ırın bırakıldığı yakın veya uzak çevreyi (deniz dahil) anlamak gerekir. Kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlarda dahi ilgililer kirlenmeyi önlemekle, kirlenmenin meydana geldiği hallerde ise kirlenmeyi durdurmak, etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tüm tedbirleri almakla yükümlüdürler (m.8/2). Bu hükümlere aykırı hareket eden kişi ya da kuruluşların hukuki sorumluluğu doğacak ve kirlenme sonucu meydana gelen zararı tazmin etmekle yükümlü olacaklardır. Çevre Kanunu'nun getirdiği yasalara aykırı davranışlar sonucu kirlenmeye sebebiyet veren kuruluşların faaliyetinin geçici olarak veya tümünden durdurulmasının yanında, idari nitelikte **para cezalarının** verilmesi de mümkündür. Para cezalarının düşüklüğü nedeniyle, söz konusu yaptırımın zayıf olduğu ileri sürülebilir. Ancak, kirlenmenin önlenmesi için gerekli masrafların ilgiliden tahsil edilmesi, zararı

tazmin etmekle yükümlü olması ve faaliyetin durdurulabilmesi imkanları kanunun öngördüğü önemli sayılabilecek yaptırımlardır. Burada, esas olan ilgili kanun ve yönetmeliklerin taviz verilmeden uygulanması ve öngörülen yaptırımların icra edilmesidir.

Çevre Kanunu'nun ilgili hükümleri ile 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümleri birlikte değerlendirildiğinde, kirlemenin benzer şekilde tanımlandığı ve yasaklandığı görülmektedir. Ancak, 1982 Sözleşmesi, deniz çevresinin kirletilmesinden doğacak hukuki sorumluluk için kastı ararken, Çevre Kanunu bu noktada kast dışında kusuru da yeterli görmektedir. Yine, içerik açısından, Çevre Kanunu genel nitelikte bir düzenleme olduğundan sadece deniz çevresinin değil, aynı zamanda kara ve hava çevresinin kirlenmesini önleme amacı taşımaktadır. Kanun genel nitelikli hükümleri içermesi nedeniyle, hakkında özel kanun ve düzenlemeler bulunan deniz alanları hakkında uygulanmaz. Buna karşın, 1982 Sözleşmesi deniz hukukuna ilişkin bir düzenleme olduğundan dolayı ilgili kısmında sadece deniz çevresinin korunması ile ilgili bir çok hüküm ihtiva etmektedir. Çevre Kanunu, sadece Türkiye'nin genel olarak çevre korunması konusunda uygulamasını gösterebilecek bir pozitif düzenlemedir. 1982 Sözleşmesi ise, deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası örf ve adet kurallarını büyük ölçüde yansıtan uluslararası deniz hukukuna ait bir düzenlemedir. Bu sebeple, esas itibari ile aynı amacı gerçekleştirmeye yönelik olmalarına rağmen, her iki düzenleme arasında yapılaş ve yaptırım noktalarında farklılıklar mevcuttur. Bir iç hukuk düzenlemesi olan Çevre Kanunu'nda öngörülen idari para cezası, tazminat talepleri, faaliyetin durdurulması gibi yaptırımların uygulanması imkanı çok büyüktür. Ancak, uluslararası düzenlemeler egemen ve eşit devletler arasında akdedilen ve tarafları bağlayan sözleşmeler oldukları için, bunlar iç hukuktaki pozitif düzenlemeler gibi uygulanma şansına sahip değildirler. Zira, ilgili devletlerin karşılıklı rızası olmadan mahkemeye gidilmesi mümkün olmadığı gibi, uluslararası hukuk ve deniz hukuku etkin bir cebri icra mekanizmasına sahip değildir. Bu nedenlerle, deniz çevresinin korunması konusunda ulusal düzenlemelerin, devletler arasında eşgüdümün ve işbirliğinin sağlanması kaydıyla, daha etkin ve uygulanabilir olduğunu söyleyebiliriz.

B – 5312 Sayılı Acil Müdahale Kanunu

Denizlerimizde, özellikle Boğazlar bölgesinde son derece önemli ve tehlikeli deniz kazaları meydana gelmektedir. Kazalar sonucunda gemilerden denize petrol ve diğer zararlı maddelerin yayılması, yasal veya yasadışı yollardan taşıdıkları atıkların veya maddelerin denize boşaltılması nedeniyle, can ve mal güvenliği ile deniz çevresinin güvenliği ciddi tehdit altında kalmaktadır. Deniz kazalarından kaynaklanan riskler yanında, gemilerin normal operasyonlarından kaynaklanan sintine ve balast suyu gibi atıklar ile katı atıkların denize boşaltılması da deniz çevresinin kirlenmesine yol açabilmektedir. Bu sebeple, muhtemel bir deniz kazası esnasında oluşacak zararları önlemek, gerekli tedbirleri almak ve deniz çevresinin kirlenmesini önlemek veya azaltmak için gerekli teknik malzeme ve ekipmanların hazır bulundurulması ve **Acil Müdahale planlarının** yapılması gerekmektedir. Bu amaçla, Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın ortak çalışmaları sonucunda, 3.3.2005 tarihli ve 5312 sayılı **Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun** çıkarılmıştır.

Söz konusu Kanun, deniz kirliliğinin önlenmesi ve acil durumlarda müdahale bakımından, gemi ve her türlü diğer deniz araçlarından yapılan transferler ve boşaltmalar, petrol ve diğer doğal kaynakları çıkarma, nakletme ve işletme faaliyetleri sırasında veya kıyıda bulunan tesislerde meydana gelen ve **deniz ortamını etkileyen olaylar nedeni ile** doğal kaynaklara verilen hasarı gidermek ve telafi etmek, ekolojik dengeye zarar verebilecek petrol ve türevleri, tehlikeli - zararlı atık ve maddeler ile nükleer maddelerden kaynaklanacak muhtemel kirliliği önlemek, azaltmak ve gidermek amacıyla uygulama ve müdahale esaslarını düzenlemektedir.

Kanunun yasallaşması ile; acil müdahaleyi gerektiren durumlarda gerekli koordinasyonun anında sağlanması, çeşitli kuruluşların elindeki mevcut imkanların olay mahalline vakit geçirmeden ulaştırılması ve acil müdahale kanunu çerçevesinde görev ve sorumlulukları belirlenen kurum ve kuruluşla-

rın müdahale ve mücadeleye katkıları acilen sağlanarak acil müdahale imkan ve kabiliyeti arttırılmıştır.

Ayrıca, söz konusu Acil Müdahale Kanunu'nun 24. maddesi ve 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 8, 9, 12, 13, 15, 20 ve 28. maddelerine dayanılarak 21.10.2006 tarihinde (R.G.s.26326) Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir. Yine, Çevre Bakanlığı tarafından deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi amacıyla, Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik çıkarılmıştır. Bu yönetmelik ile karasularımız, Marmara Denizi ve Boğazlar ile Münhasır Ekonomik Bölgede gemi kaynaklı kirliliğin, önüne geçilmeye çalışılmıştır. Yine Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği ile deniz sularının kalite kriterleri çerçevesinde 'tüm kıyı ve deniz sularının sağlıklı bir ortam halinde muhafazası için, deniz sularının genel kalite kriteri' belirtilmiştir. Yine aynı Yönetmeliğin 24. maddesi ile "her türlü motorlu su taşıtlarının yağ ve petrol atıklarını, sintine ve balast sularını su ortamlarına boşaltmaları yasaktır. Petrol ve türevlerini işleyen, doldurup boşaltan, depolayan işletmeler, kaza sonucu ve istenmeyen özel durumlar nedeniyle su ortamlarına petrol boşalması, ihtimali göz önünde bulundurularak, gerekli petrolle mücadele örgütü, ekipman ve malzemesini her an hazır bulundurmakla yükümlüdürler" denmektedir.

C- 1998 Tarihli Türk Boğazları Tüzüğü

Bilindiği gibi, Türk Boğazlarından geçişi 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi düzenlemektedir. Günümüzde önemi gittikçe artan deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz kazalarını önlemek amacıyla geçiş güvenliğine ilişkin trafik düzenlemeleri yapılması, geçiş hakkının özüne dokunmamak ve sözleşmenin açık hükümlerine ters düşmemek şartıyla, yetkisi Türkiye'ye saklı tutulmuştur. Türkiye bu amaçla deniz trafiğine ilişkin ilk kez 1994 yılında Boğazlar Tüzüğünü ve daha sonra 1994 tarihli Tüzüğü yürürlükten kaldıran 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni

Tüzüğünü yürürlüğe koymuştur. Tüzüklerin yürürlüğe girmesiyle boğazlarda meydana gelen deniz kazalarında azalma olmuştur. Boğazlar Tüzüğü'nün amacı Montrö Sözleşmesi'nde belirtilen geçiş hakkının özüne dokunmadan sözleşmenin 1. maddesinde yer alan "Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla deniz trafiğini düzenlenmektedir." Montrö Sözleşmesi, Boğazlardan geçiş yapmakta olan gemiler bakımından bir düzenleme getirir. Boğazlardaki limana uğrayan gemiler bakımından Türkiye'nin yetkilerini sınırlamaz.

Türk boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak, deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek amacıyla yürürlüğe giren 1998 tarihli Tüzükle beraber, tamamen Uluslararası Denizcilik Örgütü (İMO) standartlarına uygun olarak yapılan trafik ayırım şemaları (TSS) uygulaması da başlamıştır. Tüzük üç ana unsurdan oluşmaktadır. Bunlar, Colreg kural 10'a göre tesis edilmiş trafik ayırım şemaları (TSS), Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kararına göre Gemi Raporlama Sistemi ve seyir düzenlemeleridir. Sistemin en önemli unsurlarından birini oluşturan gemi raporlama sistemine göre limanlardan kalkan ve Türk Boğazları'na giriş yapacak gemilere belli bir süre önce bildirimde bulunma yükümlülüğü getirilmiştir. Geçişin kendine münhasır Montrö Sözleşmesi'ne dayalı ayrıcalığını belirtmek amacıyla eski tüzükteki "transit geçiş" kavramı yerine "uğraksız geçiş" kavramı getirilmiştir. Türk Boğazları'ndan geçen uğraksız gemiler dışındaki gemilerin kılavuz kaptan alma zorunda oldukları hükmü tüzüğe dahil edilmiştir.

Bu anılan hükümler haricinde 1998 tüzüğü'nün 26. maddesinde nükleer güçle yürütülen gemiler, nükleer yük veya atık taşıyan gemiler ve tehlikeli ve / veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler açısından Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına yükümlü ilgili bilgi verme ve taşımayı IMO standartlarına göre yapma yükümü getirilmiştir. Deniz çevresinin korunması açısından 1982 B.M. Sözleşmesi'nin eşgüdüm prensibi uyarınca uluslararası deniz taşımacılığı ile yeknesaklığı sağlayan bu hüküm de Rusya Federasyonu tarafından eleştirilmektedir. 1998 tüzüğü'nün 29. maddesi ise genel olarak geçiş yapan gemilere mevzuatla çevre kirlenmesine karşı saptanmış tüm önlemleri alma yükümlülüğü getirmektedir.

3 – SONUÇ

Genel olarak tüm dünyada, özel olarak üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz açısından deniz çevresinin korunması hem denizdeki doğal kaynaklar hem de insan sağlığı açısından büyük önem taşımaktadır. Uluslararası deniz hukukunda, özellikle 1982 tarihli B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesinde deniz çevresinin korunmasına ilişkin çok ayrıntılı bir düzenleme yer almaktadır. Sözleşme, deniz kıyısı olsun olmasın tüm devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğünü öngörmektedir. Bu amaçla, devletlerin iç hukuklarında deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma ve kontrol etmek için gerekli yasal düzenlemeleri yapmaları ve bu konudaki politikalarını uyumlu hale getirmeleri talep edilmektedir.

Kıyı devletleri, deniz çevresini korumak ve deniz ulaşımında güvenliği sağlamak amacıyla uluslararası alanda gerekli tedbirlerin alınması konusunda Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'ya başvurabilirler. Devletler, SOLAS Sözleşmesi'nin öngördüğü 'zorunlu gemi bildirimi (Mandatory ship reporting) veya 'zorunlu gemi trafik hizmetleri' gibi önlemlerin alınmasını talep edebilirler. Ayrıca, IMO'dan bazı deniz alanlarının 'özellikle duyarlı deniz alanları' ilan edilmesini (Avustralya Büyük Mercan Resifi için başvurdu) veya Liman Devleti Kontrolü gibi önlemlerin alınması da talep edilebilir. Böylece, tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişinin yasaklanması ve bazı 'hassas' deniz kesimlerinde zorunlu kılavuz hizmeti verilmesi mümkün olabilir.

Etrafı denizlerle çevrili ülkemizde deniz çevresinin korunması konusunda 2872 sayılı Çevre Kanunu, 5312 sayılı Acil Müdahale Kanunu ve Montrö Sözleşmesinin Türk Boğazlarından yabancı gemilerin geçişine ilişkin hükümleri önem taşımaktadır. Çevre Kanunu'nda öngörülen para cezalarının günümüz koşulları ile uyumlu hale getirilmesi ve cezaların deniz çevresinde meydana gelen zararın tazmin edilmesinden çok zararı önleyici nitelikte olması gerekmektedir. Ayrıca, Montrö Sözleşmesi'ndeki yabancı gemilerin geçişine ilişkin hükümleri, insan sağlığı, seyir güvenliği ve deniz çevresinin korunması amacı göz önünde bulundurularak tekrar gözden geçirilmesi

zorunluluğu vardır. Türk Boğazlarındaki zorunlu gemi raporu sistemi 'TÜBRAP' sistemidir. Boğazlardan 'uğraksız' geçiş yapan yabancı gemiler uymak zorunda değildir. Türkiye, IMO'ya başvurarak Boğazlar bölgesinin 'özellikle duyarlı deniz alanı ilan edilmesini ve uğraksız gemiler içinde kılavuz kaptan alınmasını zorunlu hale getirebilir. Böylece, boğazlardaki seyir ve deniz trafiği daha güvenli hale gelebilecektir.

