

Süleyman Demirel Üniversitesi  
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi  
Y.2001, C.6, S.2 s.45-65.

## ULUSLARARASI HUKUKTA GEMİ KAYNAKLI KİRLENME VE DEVLET GEMİLERİNİN EGEMENLİKTEN DOĞAN BAĞIŞIKLIĞI

Yrd.Doç.Dr.M.Akif KÜTÜKÇÜ\*

### ÖZET

*Dünyadaki su kaynaklarının %95'i denizlerdir. Akarsular ve atmosfer vasıtasıyla karadan taşınan kirletici maddelerin yanı sıra doğrudan doğruya denizlere yapılan depolama, gemicilik, araştırma ve işletme faaliyetleri dolayısıyla ortaya çıkan kirlilik denizlerdeki canlı kaynakların azalmasına neden olmuştur. Deniz çevrenin korunmasına ilişkin yapılan anlaşmalar arasında 1954 tarihli Denizin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme, 1958 tarihli Açık Deniz Sözleşmesi, 1969 tarihli Açık Denizlerde Kazalar Dolayısıyla Olan Kirlenmeye Müdahaleye İlişkin Sözleşme, MARPOL, BMDHS ve bunların yanı sıra birçok sözleşmeden söz edilebilir.*

*Egemenlik, dış kontrolden özgür olmak olarak tanımlanmaktadır. Uluslararası toplumda devletlerin içte ve dışta mutlak egemen olduğu düşüncesi XVIII. yy'ın ikinci yarısından itibaren terkedilmiş, bunun yerine sınırlı egemenlik anlayışı kabul görmeye başlamıştır. Deniz sahillerini ilgilendiren çıkarlar ve Deniz Hukuku bağlamında devlet egemenliği daha da karmaşık bir hal almakta, sahildar devletin çıkarlarıyla diğer devletin çıkarları çatışmaktadır. BMDHS, hem sahildar hem de denizci devletlerin çıkarlarını dengeleyecek ilkelerin ortaya konmasına yardımcı olmuştur.*

*BMDHS rejimini de içine alan uluslararası çevre hukukundaki son gelişmeler, devlet egemenliği ilkesinde dikkate değer sınırlamalar getirmiştir. Ancak devlet gemilerinin egemenliğinden doğan bağışıklığı bağlamında bu sınırlamalar çok yavaş gelişmiştir. Devlet gemilerinin kurallara uygun olup olmaması sorunu ve var olan anlaşmaların yetersiz yaptırım gücü gemi kaynaklı kirlenmenin kontrolü önünde rahatsız edici bir engel olarak durmaktadır. Geleneksel olarak bu gemiler, egemenlikten doğan bağışıklık ilkesinin korunması altında ve BMDHS ve MARPOL'ün bu kavramı açıkça onaylayarak ifade eden koşulları ile işletilmektedir.*

Deniz kirlenmesi, egemenlikten doğan bağışıklık, devlet gemileri, BMDHS ve MARPOL.

\* Kırıkkale Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi.

## I. GİRİŞ

Deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin uluslararası düzenlemeler, uluslar arası hukukun diğer alanlarında olduğu gibi ihtiyaçtan doğmuştur. Dünya ölçeğinde nüfus artışı ve nüfusun belirli yerlerde yoğunlaşması, teknoloji ve sanayinin gelişimine paralel kirlenici maddelerin her geçen gün artarak kullanımı, doğal çevreyi olumsuz yönde etkilemiştir. Çevre sorunlarının sınır aşan özelliği de dikkate alınır, bu sorunların çözümünde uluslararası toplumun ortak bir bilinç etrafında önlemler alacağı ve kural koyma konusunda birlikte hareket edeceği beklenebilir. Oysa devletler, yeni düzenlemeleri gerekli kılan her alanda uluslararası hukuk kurallarının oluşumunu, egemenlik haklarının biraz daha sınırlandırılması olarak algılama eğilimi içinde olmuşlardır. Bu sebeple genel anlamda çevre sorunlarının uluslararası alanda tanınması ve özellikle bu sorunların uluslararası hukuk tarafından düzenlenmesi gerekliliği son yıllarda ortaya çıkmıştır<sup>1</sup>. Ayrıca bu konudaki mevcut düzenlemelerin açık olmaması ve varolanların da ihtiyaca doyurucu cevap verememesi, konunun zorluğunu ortaya koymaktadır.

Deniz kirliliğinin önlenmesi, uluslararası düzeyde çözüm gerektiren ve devletler arasındaki ilişkilerin yapısı oranında karmaşık bir çevre sorunudur. Denizlerin ekosistemleri, önemli ölçüde kirliliği telafi edebilecek bir dinamizm yanında hassas bir dengeye de sahiptir. İnsanoğlu çoğu zaman denizin bu gücünü ve değerini anlamakta güçlük çekmiştir. Gerçekte denizler, bir yandan yerküre üzerindeki hava tabakasının içerdiği oksijenin yüzde yetmişle sekseni arasında bir miktarı üretmekle canlılar için yaşamsal bir kaynak oluşturmakta; diğer yandan, hayvan ve bitki yaşamının neredeyse yüzde seksenini içinde barındırarak, canlıların önemli bir bölümüne ev sahipliği yapmaktadır.

Deniz kirliliğine karşı denizciler, bilim adamları ve özellikle iç hukuklarda yasa koyucuların yüzyıllar boyunca mücadele ediyor olmalarına rağmen; deniz çevresinin korunması konusunda halkın bilinç sahibi olması ancak yakın zamanlarda mümkün olmuştur<sup>2</sup>. Aşırı avlanma ve denizde yaşayan bazı canlı türleri için soyunun tükenme tehlikesi gibi sorunlar, dünya kamuoyunun tepkisine neden olmakla birlikte; denizlere yönelik asıl tehdit, insanların deniz alanlarından aldıkları değil, bu alana bıraktıkları şeylerden doğmaktadır<sup>3</sup>.

Deniz kirliliğinin kaynakları bakımından atmosfere bağlı olgular, kara kaynaklı atıklar, gemilerin kirliliğe yol açan faaliyetleri ve denize bırakı-

<sup>1</sup> TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İstanbul-1996, s. 13.

<sup>2</sup> *Torrey Canyon* olayı gibi son zamanlarda meydana gelen bazı felaketler, deniz çevresi bakımından, içinde kirlenici maddelerin sonsuza kadar yok olduğu bir "kara delik" bulunmadığını fark etmemizi sağlamıştır.

<sup>3</sup> SONI, Ramanlal, Control of Marine Pollution in International Law, Cape Town-1985, s. 19-23.

lan maddeler gibi pek çok neden bulunabilir<sup>4</sup>. Gemi kaynaklı kirlenmenin yaygınlığı ve etkilerinin boyutu açıktır. Kıyıya vuran atıklar nedeniyle sahillerin kapatılmasına yol açan olaylar bile konunun önemini açıklamak için yeterlidir. Buna ek olarak yolcu gemileriyle ilgili olaylar, kamuoyunun sorununa olan ilgisini artırmıştır.

Denizlere bırakılan atıkların toplamı, büyük sayılara ulaşmıştır. Dünya ticaretinin önemli bir kısmının deniz yoluyla gerçekleştirildiği dikkate alındığında, denizcilik faaliyetlerinin denizler üzerinde ciddi etkiler doğurması pek şaşırtıcı değildir. Aslında bu sık ve yaygın kullanım, kaçınılmaz olarak beraberinde denizlerin kötü kullanıldığı gerçeğini de ortaya koymaktadır. Bu uygulamalara bir tepki olarak devletler, deniz kirliliğini önlemek amacıyla iki ve çok taraflı anlaşmalar yapılmasına katkıda bulunmuş ve bunları uygulamıştır. Gemi kaynaklı kirlenmeyle ilgili olarak temel iki uluslararası sözleşme ön plana çıkmaktadır: BM Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı<sup>5</sup> çerçevesinde hazırlanan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)<sup>6</sup> ve 1978 Protokolünü de kapsayan 1973 Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78 veya sadece MARPOL)<sup>7</sup>. Bu sözleşmeler çerçevesinde getirilen düzenlemeler, ticaret gemilerinden kaynaklanan kirlenmeyi önlemede fazlaca etkin olmadığı gibi askeri gemiler de dahil kamu hizmeti yürüten devlet gemilerinin neden olduğu kirlenmeye ilişkin denetim mekanizması da kurmuş değildir. Denizde seyreden gemilerin<sup>8</sup> büyük bir bölümünü savaş gemileri ve

<sup>4</sup> TÛTÛNCÛ, s. 8-11; CHURCHILL, R. R. & LOWE, A. V., The Law of The Sea, Manchester-1992, s. 242-243; BODANSKY, Daniel, "Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond Ecology Law Quarterly, Vol. 18, 1991, s. 719, 724.

<sup>5</sup> BM Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, çalışmalarına ilk toplantısı usule ilişkin olmak üzere 3.12.1973'te New-York'ta başlamıştır. Esasa ilişkin çalışmaları 20.6.1974'te Karakas'ta başlayan Konferans çeşitli aralıklarla, bazı yıllarda bir bazı yıllarda iki dönem olmak üzere, toplam onbir dönem çalışarak 10.12.1982 tarihinde BM Deniz Hukuku Sözleşmesinin imzalanması ile sona ermiştir.

<sup>6</sup> BMDHS metninin oylamasında 130 olumlu, 17 çekimser ve 4 karşı oy kullanılmıştır. Konferansta karşı oy kullanan Türkiye daha sonra da Sözleşmeyi imzalamamıştır. Sözleşme 16.11.1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak başta ABD olmak üzere bazı devletlerin Sözleşmenin deniz yatağını düzenleyen XI. Bölümüne yönelik ciddi eleştirileri üzerine anılan Bölümün bir anlaşma ile yeniden düzenlenmesi yoluna gidilmiş ve BM Genel Kurulunda 28.07.1994 tarihinde kabul edilen anlaşma 28.07.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

<sup>7</sup> MARPOL 73/78: International Convention for The Prevention of Pollution from Ships. Sözleşme 2 Kasım 1973'te Londra'da imzalanmıştır. 1978 yılına kadar yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığı için yürürlüğe girmeyen Sözleşmenin, onaylanmasını hızlandırmak amacıyla 6-17 Şubat 1978'de toplanan Tanker Güvenliği ve Kirlenmenin Önlenmesine Dair IMO Konferansında, değişiklik getiren hükümleri Protokole dahil edilmiştir. Daha geniş bilgi için bkz. ABECASSIS, David, William, The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships, London-1978, s. 40-42. Bu Sözleşmeye Türkiye 1990 yılında "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme" (MARPOL-73 Sözleşmesi) ve Sözleşmeyi tadil eden Protokol (MARPOL-78 Protokolü) ve anılan Protokole ilişkin I, II ve V numaralı ekler ile 1984, 1985 ve 1987 tarihlerinde yapılan değişikliklerle katılmıştır (Bakanlar Kurulunun 3.5.1990 tarih ve 90/442 sayılı kararı; Resmi Gazete, 24 Haziran 1990, S. 20558, s. 1-382).

<sup>8</sup> Öncelikle şunu belirtmek gerekir ki, devletler uygulaması bakımından gemilerin sınıflandırılması ayrı bir sorun teşkil etmektedir. Bununla birlikte gemileri her şeyden önce devlete ait gemiler ve özel kişilere ait gemiler ayırımına tabi tutmak mümkündür. Devlete ait gemiler ise

münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemileri oluşturmasına rağmen<sup>9</sup>, BMDHS ve MARPOL, bu gemileri kapsam dışında bırakan egemenlikten doğan bağımsızlık hükümleri içermektedir.

Sözleşmelerin düzenlemeleri dikkate alındığında açıkça görülecektir ki, egemenlikten doğan bağımsızlık hükümleri, denizde seyreden gemilerin büyük çoğunluğunu, uluslararası düzeyde kirlilik denetimi sistemlerinin öngördüğü kurallardan muaf tutmaya hizmet etmektedir. Bu çalışma ile, savaş gemilerinin ve münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş diğer devlet gemilerinin egemenlikten doğan bağımsızlıklarının deniz çevresinin korunması bakımından doğurduğu sakıncalar, BMDHS ve MARPOL hükümleri çerçevesinde ortaya konmaya çalışılacaktır.

## II. EGEMENLİKTE DOĞAN BAĞIMSIZLIK

Egemenlikten doğan bağımsızlık, devletlerin, uluslararası toplumun eşit ve egemen birer üyesi olmalarının sonucudur. Bu kavram, her devletin diğerlerinden bağımsız olarak kullanacağı bazı haklarının olması düşüncesine dayanır ve uluslararası hukukun tarihi gelişiminde önemli bir yer tutar<sup>10</sup>. Egemenlik, “dış kontrolden özgür olmak, otonomi” şeklinde tanımlanmaktadır<sup>11</sup>. Egemenlik, kelime anlamı itibarıyla üstün iktidarı, hiçbir otoriyete bağlı olmayan ve denetime tabi tutulamayan emretme gücünü ifade etmektedir. Bu anlamı itibarıyla en yüksek otoriyete sahip egemen devletler, içinde buldukları toplumun düzenini sağlayacak kuralların varlığını da kabul etmezler. Başka bir ifadeyle, devletin üstünde otorite bulunmadığına göre, uyması gereken bir kurallar bütünü de yoktur<sup>12</sup>. Ancak bu şekliyle egemenlik anlayışının dayanağı, devletlerin içte ve dışta mutlak egemen olduğu düşüncesidir

---

üç grupta toplanabilir: i. savaş gemileri, ii. ticari amaçla kullanılmayan, münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler iii. ticari amaçla kullanılan devlet gemiler. Savaş gemisi, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup; bu aidiyeti gösteren açık dış işaretleri taşıyan, bu devletin hizmetindeki bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemidir (BMDHS m. 29). Münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemileri ise, ticari amaç taşımayan eğitim, araştırma, hastane, sahil güvenlik, posta gemileri vb. gibi devlet gemileridir. Ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin statüsü özel kişilere ait gemilerden farklı değildir. Savaş gemileri ve münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler ise, devletin doğrudan doğruya egemenliğini temsil eden ve kullanan gemiler olması itibarıyla, uluslararası hukuk bakımından birçok yönden aynı hukuki statüye tabi kılınmıştır (BAYKAL, Ferit Hakan, “İçsularında ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar”, Hukuk Araştırmaları, C. 10 (1996), S. 1-3, İstanbul-1998, dp. 4, s. 603-604; BAYKAL, Ferit Hakan, Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul-1998, dp. 4, s. 134)

<sup>9</sup> Dünya ölçeğinde deniz kuvvetleri her yıl tahmini olarak 771.500 mürettebat taşıyıcı ve 74.000 tona yakın atık meydana getirir. Örneğin, ABD deniz kuvvetleri 300.000 mürettebatlı 600 gemi de dahil 2000'den fazla gemiye sahiptir. 1993'te silahlı kuvvetlere bağlı gemiler sadece içsularında yaklaşık 63.356 ton çöp atmışlardır.

<sup>10</sup> SMITH, Brian D., State Responsibility and The Marine Environment, Oxford-1988, s. 68; POYRAZ, Yasin, Uluslararası Hukukta Objektif Sorumluluğun Düzenlenmesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya-2000, s. 11.

<sup>11</sup> Webster's Ninth New Collegiate Dictionary, 1987, s. 1129.

<sup>12</sup> PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, 5. Baskı, Ankara-1998, s. 20-21.

ve uluslararası toplum bakımından bu düşünce 18. Yüzyılın ikinci yarısında, yerini sınırlı egemenlik anlayışına bırakmıştır. Diğer devletlerle birlikte yaşamının zorunlu kıldığı kurallara bağlı olarak devletler, kendi egemenliklerini kullanırken bu kuralları göz ardı edemezler<sup>13</sup>.

Sınırlı egemenlik anlayışının ortaya çıkış sebebini, uluslararası ilişkilerin niteliğine de bağlamak mümkündür. Özellikle son iki yüzyıl içerisinde, ulaşım ve iletişim konusundaki gelişmeleri, çeyrek yüzyıllık bölümler içerisinde karşılaştığımızda, bir öncesine oranla büyük değişimlerin olduğu bir gerçektir. Bu değişiklik uluslararası ilişkilere de etki etmiş; ekonomik, sosyal ve siyasal unsurlar mutlak egemenlik anlayışının yıkılmasına neden olmuştur<sup>14</sup>. İnsan çevresinin siyasal sınırlar ötesinde etkileşime açık olduğu gerçeğinden hareketle, çevreyi kirleten kaynakların denetimi bakımından da uluslararası işbirliğinin gerekli olduğuna şüphe yoktur.

Uluslararası deniz hukuku ve kıyı devletinin çıkarları çerçevesinde egemenlik kavramı daha karmaşık bir hal almakta, kıyı devletinin çıkarları ile diğer devletlerin ortak çıkarları çatışmaktadır. Ekonomik çıkarlar ve güvenlik nedeniyle kıyı devletleri, denetimleri altındaki deniz alanlarını mümkün olduğu kadar genişletmeye çalışırken; nispi olarak denizcilik faaliyetlerinde fazlaca bulunan devletler, kıyı devletlerinin aşırı denetimi ile deniz ulaşım ve ticaret serbestisine engel olunduğunu ileri sürmektedir<sup>15</sup>.

BMDHS, hem kıyı devletlerinin hem de denizcilik yapan devletlerin çıkarlarını dengeleyecek ilkelerin ortaya konmasına yardımcı olmuştur. BMDHS'nin ortaya koyduğu sistem, onaylayan devletler bakımından 16 Kasım 1994'te yürürlüğe girmiştir. BMDHS düzenlemeleri, kıyı devletinin münhasır yetkiler kullandığı deniz alanlarının ana hatlarıyla çerçevesini çizmiştir. İlk olarak kıyı devletine, "karasuları"nın 12 mile kadar uzatabilme imkanı tanımaktadır<sup>16</sup>. Kıyı devleti bu deniz alanında, zararsız geçiş sınırlaması dışında tam ve münhasır yetkilere sahiptir<sup>17</sup>. Karasularının ötesinde, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz mili genişlikte "bitişik bölge"<sup>18</sup> haklarından yararlanabilir. Kıyı devletinin bitişik bölgedeki hakları, özellikle gümrük ihlalleri ve kaçakçılık gibi bazı yasal yaptırım konuları ile sınırlıdır. Yine karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan "münhasır ekonomik bölge" (MEB) oluşturulmuştur<sup>19</sup>. Bu bölgede kıyı devleti, deniz yatağı üzerinde münhasır egemenlik haklarına sahip olmakta ve bu hakları kullanırken bilimsel araştırma ve deniz çevresi konularında yargı yetkisine sahip bulunmakta-

<sup>13</sup> POYRAZ, s. 12.

<sup>14</sup> POYRAZ, s. 13.

<sup>15</sup> HENKIN, Louis, International Law: Cases and Materials, (3 rd ed. 1993), s. 1231.

<sup>16</sup> BMDHS m. 3.

<sup>17</sup> BMDHS m. 17-19.

<sup>18</sup> BMDHS m. 33, m. 303.

<sup>19</sup> BMDHS m. 55 vd.

dır. MEB ötesinde kalan deniz alanları, devletlerin egemen yetkiler kullanamayacağı “açık deniz”<sup>20</sup> oluşturmaktadır.

BMDHS ile egemenlik yetkisine getirilen sınırlamalara ek olarak, uluslararası çevre hukuku konusunda diğer bazı sınırlamaların da varlığından söz edilebilir. Örneğin bu alanda önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilen *Trail Smelter* tahkim kararında<sup>21</sup>, “hiçbir devletin ülkesini, başka bir devletin ülkesine veya buradaki kişilere ve mallara dumanlarla zarar verecek şekilde -eğer zarar ciddi sonuçlara yol açıyorsa ve zarar açık ve inandırıcı delillerle saptanmışsa- kullanamayacağı ve kullanılmasına izin veremeyeceği” gerekçesi ile diğer devlet ülkelerinde etki meydana getiren çevresel zararlardan dolayı, devletlerin sorumlu olacağı ilkesi kabul edilmiştir. Kanada, çinko ve kurşun filizlerini arıtma faaliyetlerinden kaynaklanan zararlı atıklar nedeniyle, ABD ülkesinde tarım ürünlerine, kerestelik ağaçlara ve çiftlik hayvanlarına verdiği zararlardan dolayı hakem kararıyla sorumlu tutulmuştur<sup>22</sup>.

*Trail Smelter* davasında yürütülen mantık ile BMDHS ve MARPOL düzenlemelerinin şartları birlikte değerlendirildiğinde, devlet egemenliği kavramının katılığını kaybettiği açıkça ortaya çıkar. Devletlerin ekonomik bakımdan uluslararası düzeyde birbirlerine bağımlılığının giderek artması, kavramın geleneksel anlamını her geçen gün zayıflatmıştır. Ekonomik ilişkilerin boyutu ve kültür alışverişinin serbestliğine dayalı yeni bir dünya düzeyinin ortaya çıkmasıyla birlikte, saf anlamıyla egemenlik iddialarının inandırıcılığı kalmamıştır. Artık “egemenliği, hayatın gerçeklerine uyarlama, kapsamını daraltma ve tarihi anlamıyla yorumlamayı bir kenara bırakma zamanı gelmiştir”<sup>23</sup>. Bu değerlendirme, devletlerin iki ve çok taraflı anlaşmalarla, egemenliklerine giderek daha fazla sınırlama getirdikleri düşünüldüğünde kolay anlaşılır.

Devletlerin yükümlülük ve sorumluluklarının artması yönündeki eğilime rağmen savaş gemileri ve münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler, mutlak egemenlik ve dokunulmazlık ilkesine bağlı olarak faaliyette bulunmaktadır<sup>24</sup>. Çok eski bir uygulamaya dayanan bu ilke, *The Schooner Exchange vs. McFaddon* davasında<sup>25</sup> da dile getirilmiştir. Bu davada iki Amerikan vatandaşı, Philadelphia limanında bekleyen Fransız silahlı kuvvetlerine ait gemi üzerinde hak talebinde bulunmuştu. Bu isteği reddeden yargıç, yabancı bir egemen güce hizmet eden silahlı kuvvetler gemilerinin bayrak devleti dışındaki bütün devletlerin yargı yetkisinden kural olarak muaf tutul-

<sup>20</sup> BMDHS m. 86-90, m. 99-105.

<sup>21</sup> Uluslararası çevre hukuku ile ilgili olarak üzerinde en çok konuşulan ve referans olarak gösterilen *Trail Smelter* tahkiminde uyumsuzluk konusu, Kanada’da faaliyette bulunan *Trail Smelter* adındaki özel bir işletmenin maden eritme tesisinden çıkan dumanların ABD ülkesinde meydana getirdiği zararın giderilmesine ilişkindir.

<sup>22</sup> KISS, Alexandre & SHELTON, Dinah, *International Environmental Law*, 1991, s. 123.

<sup>23</sup> HENKIN, s. 19.

<sup>24</sup> KISS & SHELTON, s. 119.

<sup>25</sup> Bu dava için bkz. <http://caselaw.lp.findlaw.com/scripts/getcase.pl?navby=case&court=us&vol=11&invol=116>.

duğunu *opinio juris* unsurunun varlığı çerçevesinde teamül kuralına bağlamıştır<sup>26</sup>. Bu kural, *ius gestionis*'den yani yabancı bir egemen gücün özel ya da ticari sıfatla yaptığı faaliyetlerden ziyade, *ius imperii*'ye, yani yabancı bir egemen gücün doğrudan kullanılmasına bağlı faaliyetlere ilişkin ve onunla sınırlıdır<sup>27</sup>. Ancak devletlerin hangi faaliyetlerinin kamu gücüne dayalı, hangilerinin özel nitelikli işletme faaliyetleri olarak değerlendirilmesi gerektiği konusunda bazı sorunlar ve devletler arasında farklı uygulamalar mevcuttur.

Yüksek Mahkemenin bu kararıyla, yabancı devletlerin ABD mahkemeleri önünde yargılanamayacağı esası yerleşmiş bulunuyordu. Bu kararda yargıç, “egemen devletlerin tam eşitliği ve mutlak bağımsızlığı... her devletin ülkesi üzerinde tam ve münhasır yetkisini kullanmaktan vazgeçtiği bir tür anlaşmazlıklar kategorisi meydana gelmesine yol açmıştır” demektedir<sup>28</sup>.

*The Schooner Exchange*'da açıklanan kavram, sık sık tekrarlanmış tır: “Devletlere ait ticari amaçlarla kullanılmayan savaş gemileri de dahil tüm devlet gemileri, uluslararası hukuka göre, herhangi bir yabancı devlet ülkesinde tutulma, bağlama ve cezalandırma konularından bağıstıktır. Bu gemiler, açık denizde bayrak devletinin dışındaki tüm devletler bakımından yasal emirlerden bağıstıktır”<sup>29</sup>.

Devlet gemileri bakımından egemenlikten doğan bağıstıklık ilkesinin korunması yönündeki eğilim, güvenlik konuları üzerine yoğunlaşmaktadır. Devletler, savaş gemilerinin alıkonulması bakımından diğer devletlere yetki tanınmasından büyük rahatsızlık duyarlar. Böylece, silahlı kuvvetlere bağıstı gemilerin ve taşıdığı yüklerin, kıyı devletlerinin vergisine ve müdahalesine tabi olmadan serbestçe faaliyette bulunarak birçok bölgede yürüttükleri askeri hareketlerin sürdürülmesi amacını taşırlar<sup>30</sup>.

Bu çerçevede sorun, uluslararası çevre andlaşmalarına uyulmasını sağlamak amacıyla egemenlikten doğan bağıstıklığın içerdiği güvenlik kavramının değışikliğıe uğramasının gerekip gerekmediğine ve bir değışiklik gerekiyorsa bunun yapılip yapılamayacağına ilişkindir. BMDHS'nin 236. maddesinin görüşülmesi sırasında şu görüş ileri sürülmüştür:

“Bu ciddi istisna [egemenlikten doğan bağıstıklık maddesi], sadece Sözleşmenin geri kalanına ters düşmekle kalmaz; normun uygulanmasından değil, yalnızca yaptırımın işlemeden muaf olma şartını getiren bağıstıklık kuralının genel ilkeleriyle de uyuşmaz. Devlet gemilerinin, deniz kirliliğı kurallarına tabi olmaması için hiçbir neden yoktur”<sup>31</sup>.

<sup>26</sup> SHAW, M. N., *International Law*, Third Edition, Cambridge-1994, s. 431.

<sup>27</sup> SHAW, s. 441-443; PAZARCI, II. Kitap, s. 44; ÇELİK, Edip F., *Milletlerarası Hukuk*, İkinci Kitap, İstanbul-1987, s. 38.

<sup>28</sup> ÇELİK, İkinci Kitap, s. 37; SHAW, s. 431.

<sup>29</sup> Oppenheims's *International Law*, (Jennings & Watts, eds.), s. 735-736, 1165-1171.

<sup>30</sup> Örneğın ABD'nin bu konudaki görüşleri için bkz. [www.prosea.org/articles\\_news/unesco/UNLOS\\_Dept\\_of\\_Defense\\_Position\\_Summary\\_94.html](http://www.prosea.org/articles_news/unesco/UNLOS_Dept_of_Defense_Position_Summary_94.html).

<sup>31</sup> KISS & SHELTON, s. 173-174.

Bu fikre göre, egemenlikten doğan bağımsızlık iddiaları, BMDHS ve MARPOL'un genel felsefesi ile olduğu kadar *Trail Smelter* kararının mantığıyla da uyumsuz. Daha açık bir ifadeyle devletler, kamu hizmeti gören gemileri bakımından sorunu, güvenlik yararı olarak görme eğiliminden vazgeçmedikçe, söz konusu anlaşmaların şartlarına da uymasını beklemek zordur. Bununla birlikte kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemilerini BMDHS ve MARPOL'e tabi tutmak için, bu sözleşmelerin uygulanması bakımından icra ve yaptırım görevini bayrak devletine bırakarak, ihlallerin ticari gemilere uygulanan kurallara paralel şekilde tespit ve rapor edilmesine izin verecek bir değişikliğe ihtiyaç vardır.

Bu ihtiyaç, deniz çevresinin uluslararası düzeyde korunması konusuyula ilgili bir çok anlaşmanın taslak komitelerinde dikkate alınmıştır. Söz konusu anlaşma metinlerinin oluşumunda, egemenlikten doğan bağımsızlık maddelerine ilişkin tartışma süreci hep yaşanmıştır<sup>32</sup>. Bu tartışmalar bakımından anlaşmazlık, kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemilerine doğrudan muafiyet verilmesi ile yaptırım gücünün bayrak devletine bırakılması suretiyle bir egemenlikten doğan bağımsızlık şartı konulması üzerinde yoğunlaşmaktadır. Esasen ikinci yaklaşım BMDHS ve MARPOL tarafından tamamıyla benimsenmiştir. Tek yaptırım mekanizması da taraflara manevi bir yükümlülük getiren, "uygulanabilir olduğu ölçüde" gibi içeriği belirsiz ibareler<sup>33</sup> olmuştur<sup>34</sup>. Düzenlemenin bu şekilde olmasının temel nedeni, güvenlik çıkarlarından taviz vermeyi reddeden başta ABD olmak üzere önemli askeri güç sahibi devletlerin yoğun lobileridir<sup>35</sup>.

BMDHS'nin öngördüğü sistem başta olmak üzere uluslararası çevre hukukundaki son gelişmeler, devlet egemenliği ilkesi bakımından büyük değişim sağlamış olmasa da, dikkate değer sınırlamalar getirmiştir. Devlet gemilerinin egemenlikten doğan bağımsızlığı bağlamında bu sınırlamalar çok daha yavaş gelişmiştir. Savaş gemilerinin mutlak egemenliği gibi katı kavramlar ile egemenlik kavramının uğradığı değişimi bağdaştırmak çok güçtür. Bununla birlikte, egemen devletlerin uluslararası anlaşmalara uyması yönündeki kamuoyu baskısı, askeri çevrelerin yeni çözümler bulmak için arayışlara girmesine neden olmuştur.

<sup>32</sup> TIMAGENIS, Gregorios J., *International Control of Marine Pollution*, New York-1980, s. 275-279.

<sup>33</sup> BMDHS m. 236: "... her devlet sahip olduğu ve işlettiği bu gibi gemilerin çalışmasına ya da çalışma kapasitesine mani olmayacak uygun önlemleri almak suretiyle bu gemi ve uçakların makul ve uygulanabilir olduğu sürece bu Sözleşmeye uyum içinde hareket etmesini temin edecektir". BMDHS'nin tam çevirisi için bkz. ÖZMAN, Aydoğan, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul-1984. MARPOL m. 3 (3): "... her taraf bu gibi gemilerin hareketlerine veya hareket kabiliyetlerine hanel getirmeksizin, makul ve tatbik edilebilir olduğu ölçüde, bu Sözleşmeye uyabilmeleri için gerekli önlemlerin alınmasını sağlayacaktır."

<sup>34</sup> KISS & SHELTON, s. 174.

<sup>35</sup> TIMAGENIS, s. 275-279.



### III. ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR

Deniz çevresinin korunması ile ilgili olarak onlarca uluslararası andlaşma yapılmıştır. Bu konudaki ilk andlaşmalar, özellikle ticari gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine ilişkindir. Bu andlaşmaların bazıları şunlardır:

- 1954 tarihli Denizin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme<sup>36</sup>,
- 1958 tarihli Açık Deniz Sözleşmesi<sup>37</sup>,
- 1969 tarihli Açık Denizlerde Kazalar Dolayısıyla Olan Kirlenmeye Müdahaleye İlişkin Sözleşme<sup>38</sup>.

Özellikle çevre bilincinin yaygınlaşması ve Torrey Canyon tanker kazası<sup>39</sup> gibi felaketler sayesinde 1970'li yıllarda, denizin korunması için yapılan uluslararası andlaşmaların sayısında esaslı bir artış gerçekleşmiştir<sup>40</sup>. Bu andlaşmaların başında 1974 tarihli Denizde Can Güvenliğine Dair Uluslararası Sözleşme (SOLAS)<sup>41</sup>, 1972 tarihli Denizin Atık ve Diğer Maddelerin Depolanması Suretiyle Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme<sup>42</sup> sayılabilir. Bu sözleşmelerden ikincisi, deniz atıklarını düzenlerken, SOLAS'ın temel amacı, gemilerde güvenliğin sağlanmasıdır. Daha önceki andlaşmalar petrol kirliliğine ilişkin düzenlemeler içerirken, bu andlaşmaların deniz atıkları ve gemi güvenliği gibi konuları ele alması ile deniz çevresinin korunması yönünde kapsam, büyük ölçüde genişlemiştir. Kazalardan ve denizdeki kayıplardan kaynaklanan petrol kirliliğinin boyutu büyük sayılarla ifade edilmesine rağmen, gemi kaynaklı kirlenmelerin ancak dörtte birini oluşturduğu göz önünde tutulduğunda, son andlaşmaların önemi anlaşılacaktır. Söz konusu andlaşmalar, aşağıda ayrı ayrı üzerinde duracağımız BMDHS ve MARPOL gibi daha geniş kapsamlı ve etkili andlaşmaların yapılmasına öncülük etmiştir<sup>43</sup>.

<sup>36</sup> Sözleşme 1958'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu Sözleşmeye taraf değildir.

<sup>37</sup> BM Örgütünün deniz hukukundaki gelişmeler karşısında kodifikasyon çalışmalarının sürmesi yönündeki talebi ile, Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1950-1956 yılları arasında yaptığı çalışmalar sonucu bir andlaşma taslağı ortaya çıkmış; BM Genel Kurulu anılan Komisyon raporunu 21.2.1957 tarih ve 1105 (XI) sayılı kararı ile kabul ederek bu konuda bir uluslararası konferans toplanmasına karar vermiştir. Birinci Deniz Hukuku Konferansı olarak anılan bu Konferans 21.2.1958-27.4.1958 tarihleri arasında Cenevre'de toplanmıştır. Açık Deniz Sözleşmesi, bu Konferans neticesinde kabul edilen sözleşmelerden biridir. Türkiye, bu sözleşmelerden hiçbirine taraf olmamıştır.

<sup>38</sup> Sözleşme 6.5.1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, bu Sözleşmeye taraf değildir.

<sup>39</sup> Bu olay, 17 mart 1967 tarihinde, 117 bin ton ham petrol taşıyan Liberya bandıralı tankerin, İngiltere'nin Cornwall sahillerindeki Seven Stones bölgesinde karasularının ötesindeki bir deniz alanında karaya oturarak İngiltere ve Fransa sahillerinde önemli bir kirlenmeye sebep olan büyük bir miktarda petrolün denize karışması ile meydana gelmiştir. Daha geniş bilgi için bkz. TÛTÛNCÛ, s. 106-107; KISS & SHELTON, s. 163.

<sup>40</sup> SANDS, Philippe, Principle of International Law I: Frameworks, Standarts and Implementation, Mancster-1995, s. 325.

<sup>41</sup> 25.5.1980 tarihinde yürürlüğe giren bu Sözleşmeye Türkiye taraftır. Bkz. RG., 25.5.1980, S. 16998.

<sup>42</sup> Londra Sözleşmesi olarak da anılan bu Sözleşme, 30.8.1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, bu Sözleşmeye taraf değildir.

<sup>43</sup> SANDS, s. 325.

## A. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ

### 1. Genel Hükümler

BM Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, deniz hukuku konusundaki ilk toplantısını 1973 yılında yapmıştır. Konferans sekiz yıl süren çalışmalarına, Karakas'ta 10 Aralık 1982 tarihinde Sözleşmenin imzalanmasıyla son vermiştir. Sözleşme, sonraki iki yıl için imzaya açılmış ve bu süre içinde 152 devlet, imzacı taraf olarak katılmıştır. Sözleşme 16 Kasım 1994 tarihi itibarıyla onay belgelerini teslim eden 65 devlette yürürlüğe girmiştir. Ayrıca oylamada olumsuz oy kullanan ABD de dahil olmak üzere 113 devlet, Sözleşmeyi benimseme kararı almıştır.

Sözleşmenin kendisi 320 madde ve dokuz ekten oluşan geniş ve kapsamlı bir belgedir. Sözleşme, deniz çevresi yanında uygulamada karşılaşılabilecek pek çok konuda temel ilkeleri de oluşturmaktadır. Deniz çevresinin uluslararası düzeyde korunması konusunda önemli bir ilke koyan m. 1/1 (4) hükmü ile, “deniz çevresinin kirlenmesi”nin tanımına yer verilmiştir:

“ ‘Deniz çevresinin kirlenmesi’nden, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi, anlaşılmalıdır”.

Denizin korunmasına ilişkin düzenlemeler Sözleşmenin XII. Kısım ve özellikle “Deniz Çevresinin Kirlenmesinin Önlenmesini, Azaltılmasını ve Kontrol Altına Alınmasını Amaçlayan Uluslararası Düzenleme ve İç Hukuk” başlığı altında Beşinci Bölümde yer almaktadır. Bu Bölümde kara kökenli kirlenme<sup>44</sup>, deniz yatağı faaliyetlerinden kaynaklanan kirlenme<sup>45</sup>, boşaltma<sup>46</sup> ve gemi kaynaklı kirlenme<sup>47</sup> konuları düzenlenmiştir.

Sözleşme gemi kaynaklı kirlenmeyi düzenleyen m. 211/1 hükmü ile, “Devletler özellikle, yetkili uluslararası kuruluş veya genel bir diplomatik konferans aracılığıyla hareket ederek, deniz çevresinin gemiler tarafından kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla uluslararası kurallar ve ilkeler kabul edecekler[dir] ...” şartını koymaktadır. Ancak maddede sözü edilen kuruluşun, hangi uluslararası örgüt olduğuna işaret eden bir hükme, Sözleşmenin hiçbir yerinde rastlamak mümkün değildir. Konferans tutanaklarına bakıldığında, devletlerin görüşlerini açıklarken, özellikle gemi kaynaklı kirlenme konusunda öncü ve tecrübeli bir kuruluş olarak Uluslararası

<sup>44</sup> BMDHS m. 207.

<sup>45</sup> BMDHS m. 208.

<sup>46</sup> BMDHS m. 210.

<sup>47</sup> BMDHS m. 211.

sı Denizcilik Örgütü (IMO)<sup>48</sup>,nün çalışmalarına değindikleri ve sık sık övgüyle bahsettikleri görülür. Devletlerin, kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasına ilişkin kural ve ilkelerin düzenlenmesi konusunda IMO'nun rolünün ne olacağı konusunda değişik görüşlere sahip bulunmalarına rağmen hemen hepsi, yapılacak sözleşmede bu örgütün çalışmaları ve öncülüğü dikkate alınarak ve bunlar esas tutularak hükümler kabul edilmesini istemiştir<sup>49</sup>. Yaptırımlar kıyı devletleri<sup>50</sup>, liman devletleri<sup>51</sup> ve bayrak devletleri<sup>52</sup> tarafından uygulanabilir. Sözleşme, bayrak devletlerinin “kendi bayraklarını taşıyan gemilerin, uluslararası kuralların gereklerine uymaya yönelik adımlar atana kadar denizden men edilmeleri için uygun önlemleri” almaları koşulunu getirmektedir. Buna ek olarak bayrak devletleri, gemilerinin uluslararası standartlara uygunluğunu gösteren belgelere sahip olmalarını temin etmek zorundadır. Son olarak bayrak devleti, herhangi bir devletin isteği üzerine kendi gemileri hakkındaki iddiaları soruşturacak ve “istekte bulunan devleti ve yetkili uluslararası örgütü alınan önlemler ve bu önlemlerin sonuçları hakkında en kısa zamanda bilgilendirecektir”<sup>53</sup>.

## 2. Egemenlikten Doğan Bağımsızlık

BMDHS, deniz kirliliğinin düzenlenmesine ilişkin oldukça kapsamlı standartlar getirmektedir. Ancak bu düzenlemeler, taraf devletlerin egemenliklerini doğrudan kullandıkları gemilerine uygulanmamaktadır. Bir çok konuda BMDHS, kamu hizmetine tahsis edilmiş gemileri kapsam dışında bırakan özel düzenlemeler getirmiştir.

Özellikle 236. madde şu hükme yer vermektedir: “Bu Sözleşmenin deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına ilişkin hükümleri ne savaş gemilerine veya yardımcı savaş gemilerine ve ne de bir devlete ait veya onun tarafından işletilmekte olup da göz önünde bulundurulmuş zamanda, münhasıran ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan diğer gemilere veya uçaklara uygulanır.”

İlgili madde düzenlemesi, devletlerin egemenliklerini doğrudan kullandıkları gemilerden ne beklenebileceğine ilişkin olarak bir ipucu veren şu

<sup>48</sup> Daha önce Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilatı (IMCO) adını taşıyan örgüt, 1948 yılında Cenevre’de toplanan BM Denizcilik Konferansı neticesinde imzaya açılan ve 1958’de yürürlüğe giren bir sözleşme ile kurulmuştur. 1948’de BM uzmanlık örgütü olarak kurulan IMO, çok sayıda görevi yerine getirir. Bu görevler, teknik uzmanlık, deniz ticaretinin ve güvenliğinin sağlanması için standartlar geliştirmek amacıyla uluslar arasında bir işbirliği ortamı oluşturmak konularını içine almaktadır. IMO, MARPOL’ün koordinasyonu ve uygulamasının da başlıca denetleyicisidir. IMO, Genel Kurul, Deniz Güvenliği Komitesi, Sekreteryaya, Yasal Komite ve Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC)’nden oluşur (KISS & SHELTON, s. 68; HENKIN, s. 1485). IMO hakkında daha geniş bilgi için bkz. CHURCHILL, R. R., “The Role of IMCO in Combating Marine Pollution”, The Impact of Marine Pollution, Ed. Cusine, Douglas J. & Grant, John P., London-1980, s. 73-94.

<sup>49</sup> TÛTÛNCÛ, s. 60-62.

<sup>50</sup> BMDHS m. 220.

<sup>51</sup> BMDHS m. 218.

<sup>52</sup> BMDHS m. 217.

<sup>53</sup> BMDHS m. 217.

ifadelerle devam etmektedir: “Bununla beraber her devlet, sahip olduğu veya işlettiği bu tür gemilerin çalışmasına ya da çalışma kapasitesine mani olmayacak uygun önlemleri almak suretiyle bu gemi veya uçakların makul ve uygulanabilir olduğu sürece bu Sözleşmeye uyum içinde hareket etmesini temin edecektir”.

Sözleşmenin 236. maddesi çerçevesinde “iyi niyet” şartına bağlı uygulamanın, etkinlik bakımından zayıf kalacağına şüphe yoktur. “Makul ve uygulanabilir” terimi, Sözleşmeye uygunluk denetiminde kabul edilebilirlik düzeyini açıkça ortaya koymaktan uzaktır. Sözleşmenin başkaca maddelerinde de egemenlikten doğan bağımsızlık kavramının kapsamını belirleyen ve garanti altına alan düzenlemeler mevcuttur. Örneğin 95. maddeye göre: “Açık denizlerdeki savaş gemileri, bayrak devleti dışındaki bütün devletler bakımından mutlak yargı bağımsızlığına sahiptir”. Buna ek olarak 96. madde şu ibarelere yer verir: “Bir devlet tarafından sahip olunan ya da işletilen ve ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemiler, bayrak devleti dışındaki bütün devletler bakımından mutlak yargı bağımsızlığına sahiptir”. Egemenlikten doğan bağımsızlığın, Sözleşmenin 30. maddesinde getirilen bir şart ile sınırlandırılmış olduğu söylenebilir: “Eğer herhangi bir savaş gemisi karasularından geçiş konusunda kıyı devletinin yasa ve kurallarına uymazsa ve bunlara uyması konusunda kendisine iletilen talepleri dikkate almazsa kıyı devleti, karasularının derhal terk edilmesini talep edebilir”.

### 3. Yaptırım Mekanizması

BMDHS'nin muğlak ifadeler içeren genel hükümleri, Sözleşmenin uluslararası yaptırımı konusunda önemli sorunlar ortaya çıkarmaktadır<sup>54</sup>. 192. Maddeye göre “devletler deniz çevresini korumak ve muhafaza etmek” yükümlülüğü altındadır. İlgili maddede geçen devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza yükümü, aslında doğal kaynakları işletme konusundaki egemen haklarıyla bağ kurularak ele alınmıştır (m. 193). Benzer bir düzenleme 1972 BM İnsan Çevresi Stockholm Bildirisinin 21. İlkesinde de öngörülmüştür:

“Devletler, Birleşmiş Milletler Şartı ve uluslararası hukuk ilkeleri uyarınca kendi kaynaklarını kendi çevre politikalarına uygun olarak işletme hakkına ve kendi yetkileri ya da kontrolleri altındaki faaliyetlerin başka ülkelerin çevresine veya ulusal yetkiye tabi sınırlar ötesindeki yerlere zarar vermemesini sağlamak konusunda sorumluluğa sahiptir.”

1992 BM Çevre ve Kalkınma Rio Bildirisinin 2. İlkesi de, devletlerin yetkileri bakımından yapılan değişikliklerle, neredeyse aynı ifadeleri tekrarlamaktadır:

<sup>54</sup> BIRNIE, Patricia W. & BOYLE, Alan E., International Law & The Environment, Oxford-1995, s. 45-46.

“Devletler, Birleşmiş Milletler Şartı ve uluslararası hukuk ilkeleri uyarınca kendi çevre ve kalkınma hakkına sahiptirler ve kendi yetkileri ya da kontrolleri altındaki faaliyetlerin diğer ülkelere zarar vermemesini sağlamakla sorumludurlar.”

Adı geçen bildirimlerin, Sözleşmeden farklı olarak, siyasal anlamda hak ve yükümlülük doğurduğunu, hukuki bağlayıcılığının olmadığını vurgulamak gerekir<sup>55</sup>. Sözleşmede geçen koruma ve muhafaza yükümlülüğü, 194. maddeye göre, devletlerin hem bireysel hem de kolektif eylemleri ile gerçekleşir. Devletler, herhangi bir kaynağın deniz çevresinde neden olduğu kirliliği önlemek, azaltmak ve kontrol altına almak için, ellerindeki en iyi uygulanabilir yöntemleri kendi olanakları dairesinde kullanacak ve bu bağlamdaki politikalarını uyumlaştırmaya çalışacaklardır. Bu düzenlemenin bazı belirsizlikler içerdiği açıktır. “En iyi uygulanabilir yöntemler” gibi netlik içermeyen standartlar ve uyumlu politikalar benimsenmesi yönünde “çalışacaklardır” gibi devletlere yöneltilen anlamsız talimatlar, devletlere işbirliği için net bir yol çizmekte yetersiz kalmaktadır.

“Yetkili uluslararası örgütler ve genel diplomatik konferanslar yoluyla yaratılan uluslararası kural ve standartlar”ın uygulanmasına nispi olarak bağlı olan yaptırımların doğurduğu sorunlar kadar, bölgesel anlaşmalarla getirilen standartlar konusunda da yeknesak düzenlemeler yapılamaması sorun teşkil etmektedir<sup>56</sup>. Sözleşme, yaptırımların bayrak devletleri, liman devletleri ve kıyı devletlerince uygulanabileceğine işaret etmektedir<sup>57</sup>. BMDHS, öngörülen yaptırımlara etkinlik kazandırmak amacıyla “haber verme”<sup>58</sup> ve “denetleme”<sup>59</sup> yükümlerinin yanı sıra, sürecin işlemlerini kolaylaştıracak “önlemler alma”<sup>60</sup> yükümlülüğü de getirmektedir. Soyut düzeyde normatif düzenlemeleri birlikte yorum çabasına rağmen, yetkili mahkeme ve uygulanacak yaptırım konusunda tam bir çözüme ulaşmak mümkün değildir. Belirli bir bölgesel anlaşmaya taraf olmayan bir devletin gemisi, BMDHS’ni ihlal etmesi durumunda ortaya çıkacak sorunu düşünelim. Böyle bir durumda Sözleşmenin 217. maddesi, uygulanabilir kurallar bakımından, ihlal eden bayrak devletinin taraf bulunmadığı bölgesel anlaşmaya gönderme yapmaktadır. Bu örnek gösteriyor ki, Sözleşme düzenlemelerinin pratikte uygulanma şansı her zaman mevcut değildir.

<sup>55</sup> *Soft law* düzenlemeleri olarak anılan bu tür metinlere aykırılık, uluslararası sorumluluk doğurmadığı gibi, bir yaptırım uygulama imkanı da vermezler. Ancak bu tür belgeler, dünya kamuoyunun beklentilerini de içerdiğinden siyasal anlamda önemi yadsınamaz ve içerdiği hükümler bakımından teamül kuralı oluşturmasına engel teşkil etmez. Bununla birlikte devletler arasındaki uygulamaya bakıldığında Stockholm Bildirisi 21. İlke ve Rio Bildirisi 2. İlke ile öngörülen yükümlülüklerin bir teamül kuralı haline dönüştüğünü söylemek zordur (POYRAZ, s. 127-129).

<sup>56</sup> BMDHS m. 217 (1), m. 218 (1), m. 220 (1).

<sup>57</sup> BMDHS m. 217, 218, 219.

<sup>58</sup> BMDHS m. 198.

<sup>59</sup> BMDHS m. 226.

<sup>60</sup> BMDHS m. 223.

## B. GEMİLERİN NEDEN OLDUĞU KİRLENMENİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞME (MARPOL)

### 1. Genel Hükümler

Gemilerin neden olduğu kirliliğin önlenmesi için 1973 Sözleşmesi ve değişiklikler getiren 1978 Protokolü, deniz kirliliğinin uluslararası düzenlemesi ile ilgili ikinci ana kaynağı oluşturmaktadır. BMDHS, çevre korumasına ilişkin genel ilkeler içerirken MARPOL, daha özel ve ayrıntılı düzenlemeler getirmektedir. Bu Sözleşme, gemi kaynaklı kirlenmenin bazı türlerini küresel çapta sınırlamak ve yasaklamak için tasarlanmıştır. Değiştirilmiş haliyle Sözleşme, deniz kirliliğini ve belli bazı deniz atıklarını beş ek aracılığıyla düzenlemiştir. 1978 tarihli Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Protokol, Sözleşme Ek I'de yer alan denizin petrol ve türevlerinden kirlenmesinin önlenmesine dair kuralların mümkün olduğu kadar çabuk ve kapsamlı olarak yürürlüğe konulması gereğini kabul ederken, bazı teknik sorunlar çözülmüncedeyken, Sözleşme Ek II'nin uygulamasını ertelemiştir. Böylece, Sözleşmeye taraf olmak isteyen bir devlet, başlangıçta yalnız Ek I'i kabul ederek taraf olabilir. Ek II, Protokol'ün yürürlüğe giriş tarihinden itibaren üç yıllık bir süre içinde veya Protokol taraflarının kararlaştırabileceği daha uzun bir süre içinde bağlayıcı olmayabilecektir.

Ek I, petrol kirlenmesinin önlenmesine ilişkindir. Bu Ek, denetleme, izin belgeleri, hasar kontrolü ve ayrıntılı gemi şartnamelerine ilişkin düzenlemeler içerir. "Büyük Miktardaki Zehirli Sıvı Maddelerin Neden Olduğu Kirlenmenin Kontrolü İçin Düzenlemeler" başlıklı Ek II, belli bazı zararlı kirleticileri dört kategoriye ayırır, bunların deniz çevresine bırakılmalarına sınırlamalar getirir ve bu zararlı maddelerin bırakılmayacağı "özel bölgeler" tahsis eder.

Ek I ve Ek II "zorunlu ekler"dir ve 2 Ekim 1983'ten beri Sözleşme ve Ek I, Nisan 1987'den beri Ek II imzacı devletler arasında yürürlüktedir<sup>61</sup>. Ek III, IV ve V ise ihtiyari eklerdir. Bu ekler dünya gemi tonajının en az yüzde ellisini temsil eden en az onbeş devletin onaylamasından bir yıl sonra ayrı ayrı yürürlüğe girer<sup>62</sup>.

Ek III, Temmuz 1992'den beri yürürlüktedir<sup>63</sup> ve paketlenmiş olarak taşınan zararlı maddelerin neden olduğu kirlenmeyi düzenlemektedir.

Ek IV, gemilerden bırakılan lağım suyu hakkındadır.

Ek V ise, gemilerden atılan çöp kirlenmesini ele almaktadır. Ek V'in kapsamında çöp kavramı, "taze balık ve parçaları dışında kalan, geminin normal çalışması sırasında üretilen bütün yiyecek çeşitlerini, insanların neden

<sup>61</sup> SANDS, s. 328-329.

<sup>62</sup> MARPOL m. 15 (1).

<sup>63</sup> SANDS, s. 329.

olduğu ve geminin çalışması ile ilgili atıkları” içine alır<sup>64</sup>. Bu Ek, plastik bazı atık türlerinin denize bırakılmasını kesinlikle yasaklamakla önemli bir düzenleme getirmektedir<sup>65</sup>. Diğer atık türleri, “en yakın kıyı açısından uygulanabilir olduğu sürece” bırakılabilir<sup>66</sup>. Bunun yanında Ek V, belli bazı atıkların bırakılabileceği, karaya olan asgari mesafeleri düzenler<sup>67</sup>. Bu sınırlamalar arasında, bazı atıkların bırakılmasının tamamıyla yasak olduğu “özel alanlar” da vardır<sup>68</sup>. Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Kızıldeniz ve İran Körfezi bölgesi, hiçbir plastik atığın ya da kağıt, cam ve metalin de içinde bulunduğu diğer çöplerin atılmasının kesinlikle yasak olduğu belirlenen “özel alanlar”dır<sup>69</sup>. Bu alanlarda, kıyıdan oniki deniz milinden daha yakında yiyecek atıkları boşaltılamaz<sup>70</sup>.

Üçüncü kurala göre yüzebilecek paketleme malzemeleri, karaya yirmibeş deniz milinden daha yakında boşaltılamaz. Yemek, kağıt ürünleri, cam, metal ve benzeri atıkların boşaltılması oniki deniz miliyle sınırlandırılmıştır. Eğer bu çöpler bir öğütücüde öğütülmüşse<sup>71</sup>, yine kıyıya üç deniz milinden yakın olmamak kaydıyla boşaltılabilir<sup>72</sup>. Bunlar yanında Ek V, Sözleşmeye taraf olan hükümetin, gemideki çöplerin alınması için yeterli kolaylıkları sağlamasını da şart koşar<sup>73</sup>.

MARPOL Ek V’in 1987 sonlarında ABD tarafından onaylanması ile, Ek V’in yürürlüğü için gerekli tonaj şartı yerine gelmiştir. Bununla birlikte bu Ek, 31 Aralık 1988 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>74</sup>. 1993’e gelinceye kadar MARPOL, dünya denizcilik tonajının yüzde doksanına ulaşan yetmiş devlet tarafından onaylanmıştır<sup>75</sup>.

## 2. Egemenlikten Doğan Bağışıklık

BMDHS gibi MARPOL de, “her türlü savaş gemisi, donanma yardımcı gemileri veya bir devletin sahibi olduğu veya bu devlet tarafından çalıştırılan diğer gemileri” kapsam dışı tutan hüküm içermektedir<sup>76</sup>. Benzer diğer bir durum ise, “mümkün olduğu ölçüde” önlemlerin alınması yükümlülüğüne ilişkindir: “... her taraf bu gibi gemilerin hareketlarına veya hareket kabiliyetlerine hanel getirmeksizin, makul ve tatbik edilebilir olduğu ölçüde, bu Sözleşmeye uyabilmeleri için gerekli önlemlerin alınmasını sağlayacaktır”<sup>77</sup>. Bu düzenleme de en az BMDHS’nin 236. maddesindeki egemen devletin “iyi niyet” çabaları kadar belirsizdir. Bazı yazarlara göre bu tür ifadeler, yalnızca “devlet egemenliğinin pekiştirilmesine ve askeri çevrelerin ve diğer

<sup>64</sup> Ek V, Kural 1 (1).

<sup>65</sup> Ek V, Kural 3 (1) (a).

<sup>66</sup> Ek V, Kural 3 (1) (a).

<sup>67</sup> Ek V, Kural 3 (1) (a).

<sup>68</sup> Ek V, Kural 5.

<sup>69</sup> Ek V, Kural 5.

<sup>70</sup> Ek V, Kural 5.

<sup>71</sup> Ek V, Kural 3 (1) (c).

<sup>72</sup> Ek V, Kural 3 (1) (c).

<sup>73</sup> Ek V, Kural 7.

<sup>74</sup> SANDS, s. 329.

<sup>75</sup> BIRNIE & BOYLE, s. 267.

<sup>76</sup> MARPOL m. 3 (3).

<sup>77</sup> MARPOL m. 3 (3).

aktörlerin çevre düzenlemelerini inkara teşvik etmeye” imkan sağlamaktadır<sup>78</sup>. Bu düzenlemeler, hem gözleme hem de rapor etme yöntemleriyle ilgili bir tasarıdan yoksun oldukları için, egemen devletlere çok geniş hareket alanı bırakmakta ve onlara fazlaca güvenmektedir.

BMDHS ve MARPOL yanında, çeşitli deniz alanları bakımından bölge devletlerinin, kendilerine özgü çevre kaygılarına bir cevap olarak, çok sayıda bölgesel nitelikli uluslararası andlaşma yapılmıştır<sup>79</sup>. Ancak bölgesel andlaşmalar da tıpkı BMDHS ve MARPOL gibi egemenlikten doğan bağışıklık maddeleri içermektedir. Gerek global gerekse bölgesel düzeyde deniz çevresinin korunmasına ilişkin tüm uluslararası çabalara rağmen, bağışıklık maddelerinde bu kadar tutucu olunmasını anlamak mümkün değildir.

### 3. Yaptırım Mekanizması

MARPOL Sözleşmesi, BMDHS’nde öngörülenlerden daha ayrıntılı yaptırım önlemleri içermesine rağmen, aynı oranda etkin olduğunu söylemek zordur. MARPOL yaptırımlarının uygulanabilirliği, düzenlemelerin niteliğine bağlı olarak oto-kontrol sistemine tabi kılınmış olduğundan, büyük ölçüde etkisiz kalmaktadır. Taraf devletler, Sözleşmeye tabi bütün gemilere, uygunluk belgesi vermek zorundadır<sup>80</sup>. Diğer taraf devletler, bu belgelerin geçerliliğini kontrol etmek amacıyla, Sözleşmenin kapsamına giren bütün konularda gemileri denetleme hakkına sahip olacaklardır. Eğer denetleme sonunda belgenin geçersiz olduğu veya böyle bir belgenin olmadığı fark edilirse taraf devlet, Sözleşmenin koşullarına uygun duruma getirilinceye kadar gemiyi alıkoyabilir<sup>81</sup>. Geminin bayrak devleti, Sözleşmeye aykırı durumlar ile ilgili olarak, bu bilgiyi kendisine veren taraf devlete ve IMO’ya aldığı önlemleri bildirecektir<sup>82</sup>. Sözleşmeye aykırılığı tespit eden devletin, taraf diğer devletlerin gemilerini alıkoymalarına rağmen, ceza hükümlerinin ve diğer yaptırımların uygulanması tamamıyla bayrak devletinin sorumluluğu altındadır. Yaptırımların kapsamı da bayrak devletinin iç mevzuatıyla belirlenecektir<sup>83</sup>. Bu konuda taraf devletler Sözleşme çerçevesinde ceza hükümlerinin niteliği ile ilgili olarak şu taahhütte bulunmuşlardır: “Sözleşmenin uygulanabilirliği

<sup>78</sup> KISS & SHELTON, s. 174.

<sup>79</sup> Bu andlaşmalardan bazıları şunlardır: 1969 Kuzey Denizi’nin Petrol ve Türevleriyle Kirlenmesinde İşbirliğine Dair Andlaşma, 1972 Denizin Gemi ve Uçaklardan Yapılan Depolama ile Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme, 1974 Kara Kökenli Kaynaklardan Deniz Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Andlaşma, 1974 Baltık Deniz Alanı Çevresinin Korunmasına Dair Sözleşme, 1976 Akdeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Sözleşme ve Protokolleri, 1978 Deniz Çevresinin Kirlenmeden Korunmasında İşbirliğine Dair Kuveyt Bölgesel Sözleşmesi, 1981 Batı ve Orta Avrupa Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesinde İşbirliğine Dair Sözleşme, 1981 Güney-Doğu Pasifik Deniz Çevresi ve Kıyı Alanının Korunmasına Dair Sözleşme, 1982 Kızıldeniz ve Aden Körfezi Deniz Çevresinin Korunmasına Dair Sözleşme, Daha Geniş Karayipler Deniz Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesine Dair Sözleşme, 1985 Doğu Akdeniz Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması, İdaresi ve Geliştirilmesine Dair Sözleşme, 1986 Güney Pasifik Bölgesi Çevresi ve Doğal Kaynaklarının Korunmasına Dair Sözleşme, 1992 Karadeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi.

<sup>80</sup> MARPOL m. 5 (1).

<sup>81</sup> MARPOL m. 5 (2).

<sup>82</sup> MARPOL m. 4 (3).

<sup>83</sup> MARPOL m. 4 (2).



bakımından caydırıcı olacak ciddiyette ve ihlalin gerçekleştiği yer neresi olursa olsun, bu ciddiyete eşit şiddette olmalıdır”<sup>84</sup>.

Yaptırımların yetersizliğini, sahillere boşaltma konusunda daha net görmek mümkündür. Ek V, üye devletlere, bütün limanlarda çöp alma tesisleri kurup işler durumda tutma yükümlülüğü getirmiştir. Bu tesisler “gemilerin gereksiz yere gecikmelerine neden olmayacak ve ihtiyaçlarına cevap verecek” nitelikte olmalıdır<sup>85</sup>. Ancak ekonomik ve coğrafi nedenlere bağlı olarak, bu tür tesislerin kurulup işletilmesi her limanda mümkün olmadığından, uygulama bakımından sorun doğurmuştur.

MARPOL taraf devletlere, yetersiz tesis iddialarını IMO’ya bildirme yükümlülüğü getirmektedir<sup>86</sup>. İhbar edilen liman devletinin hükümeti, yasal yollara müracaat ederek, ihbarda bulunan devlete ve IMO’ya, aldığı önlemler hakkında bilgi verecektir<sup>87</sup>.

Taraf devletlerin kendisine ihbar edilen Sözleşme ihlallerini kolayca göz ardı etmesi ya da önlemler alacağına ilişkin gerçek dışı bildirimlerde bulunması mümkündür. Oto-kontrol sistemi, kendi koşulları içinde her zaman suistimale açıktır. Nitekim, bu potansiyel durumun son zamanlarda uygulamaya da yansıdığı görülmektedir. MARPOL Sözleşmesini onaylayan devletlerin yarıya yakını, yasal olmayan atıklara ilişkin olarak düzenlenecek yıllık raporları, Sözleşmenin gereklerini yerine getirmeyerek bildirmemişlerdir. Bugün bir çok gemi işleteni, Sözleşmeye aykırı davranmanın, ona uymaktan daha az masraf doğuracağı inancındadır<sup>88</sup>.

IMO, uluslararası taşımacılığı ve ticareti etkin bir şekilde denetleyen, deniz kirliliğini gözetim altında tutma ve gerekli bilgileri toplama konusunda aynı etkinliği gösterememektedir. MARPOL düzenlemeleri çerçevesinde oto-kontrol sisteminin koşulları, taraf devletlerin bilgi vermede işbirliğini öngördüğü için, IMO’nun bu görevini yerine getirmesi daha da zorlaşmaktadır. Oysa bu işbirliği ve yeterli bilgi olmaksızın, MARPOL’ün etkin olmasını beklemek güçtür. Silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin denetimini sağlayacak herhangi bir örgütlenme biçimi de mevcut değildir. Bazı geniş deniz gücüne sahip devletlerin kendi gemileri bakımından bu denetimi yapmış olmaları da tatmin edici bir sonuç olarak görülemez.

---

<sup>84</sup> MARPOL m. 4 (4).

<sup>85</sup> Ek V, Kural 7 (1).

<sup>86</sup> Ek V, Kural 7 (2).

<sup>87</sup> MARPOL m. 6 (4).

<sup>88</sup> BERGHUIZEN, Andrea, “A Sea of Troubles; International Treaties to Protect the Oceans”, World Press Review, June-1993, s. 45.

#### IV. SONUÇ ve ÖNERİLER

Gemi kaynaklı kirlenme, uluslararası denizcilik hukuku ve politikaları konusunda hala çok tartışmalı bir konudur. Denizlere boşaltmanın, karaya boşaltma karşısında tercih edilmesi gerektiğini düşününler olduğu gibi, denizlerin taşıyabileceğinden daha fazla atıkla dolduğunu savunanlar da vardır. BM, 1990 yılında “Deniz Çevresinin Durumu” başlıklı bir rapor yayınlamıştır<sup>89</sup>. Bu raporda uzmanların oluşturduğu bir grup, açık denizlerin kirlenme konusunda bir tehdit altında olmadığı sonucuna varmıştır. Söz konusu rapor, 1992 BM Çevre ve Kalkınma Rio Konferansını doğrudan etkileyerek, deniz politikaları konusunda etkin çalışmalar yapılmasını engellemiştir. Söz konusu raporun, petrol ve diğer kimyasal maddeler bakımından haklı olduğu kabul edilebilirse de; kendine özgü niteliği bulunan gemi kaynaklı kirlenmelerin hareketli yapısını gözettiğini söylemek zordur. Araştırmacılar, “çöpler çok hızlı hareket ederek büyük mesafeler kat eder” demektedir. MARPOL gibi sözleşmeler dahi, bu gerçeği belli ölçüde göz ardı etmiştir. Bazı atıkların sahilden “güvenli” bir mesafede boşaltılmasına izin verilmesinin, bu atıkların sahile vurması veya denizde kalarak, deniz hayvanları ve kuşlar için tehdit oluşturması nedeniyle etkin bir yöntem olmadığı açıktır. Bu potansiyel tehlike de gösteriyor ki, 1990 BM “Deniz Çevresinin Durumu” raporu, gerçekleri yansıtmaktan uzaktır.

Son zamanlarda, denize boşaltmayı sıfıra indirgemenin en makul çözüm olduğu anlaşıldıktan sonra uluslararası toplum, BMDHS ve MARPOL gibi mevcut kirlilik kontrolü sistemlerinin güçlendirilmesi yönünde çaba göstermeye başladı. Daha açık ifade etmek gerekirse, savaş gemileri de dahil münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemilerin çevre standartlarına uyması yönündeki kanaat, bu tür gemilerin deniz çevresini düzenleyen kuralları ihlal etmesi halinde, sorumlu tutulmasına yol açacak bir adım olarak görülebilir.

Geleneksel anlayış söz konusu gemileri, egemenlikten doğan bağımsızlık ilkesinin koruması altında bırakmaktadır. BMDHS ve MARPOL, açıkça tanıdığı bağımsızlık ilkesi koşullarına göre uygulanmaktadır. Bununla birlikte, uluslararası hukukun gelişimi bu ilkenin zayıflamasına yol açmış ve devletleri, ticari gemilere uygulanan kuralların silahlı kuvvetlere ait gemilere de uygulanması yönünde bir çabaya sevk etmiştir. Uluslararası politik sistemin yol açtığı askeri hareketlerin bu çabayı sekteye uğratmasına rağmen, bazı ilerlemeler kaydedildiği de bir gerçektir.

Egemen bağımsızlık ilkesinden yararlanan devlet gemilerine çevre kurallarının uygulanabilirliği ve mevcut anlaşmalardaki yaptırımların yetersiz kalması, gemi kaynaklı kirlenmelerin kontrol edilmesi bakımından önemli bir engel teşkil etmektedir. Sözleşmelerce düzenlenen yaptırımların genişletilmesi doğrudan toplumsal eğitim çabalarına önem verilmesi ile ticari ve askeri çevreler arasında teknolojinin paylaşılmasına bağlı olacaktır.

---

<sup>89</sup> BERGHUIZEN, s. 45.

Uluslararası örgütlerin yoğun çabalarına rağmen, üye devletlerin du-yarsızlığı süregitmektedir. Bu sebeple yeni yaptırım önlemlerine ihtiyaç ol-duğu şüphesizdir. BMDHS ve MARPOL çerçevesinde yaptırımların uygu-lanması bakımından ise, kurumsal yetkilerin genişletilmesi ve bilginin payla-şımı konusunda uluslararası işbirliğinin artması son derece önemlidir.

Deniz çevresi konusunda bilgi toplanması ve dağıtımı bakımından önemli bir işlev gören BM Çevre Programı (UNEP), ne yazık ki, silahlı kuv-vetlere ait gemilerin faaliyetlerine ilişkin hiçbir kayıta bulunmamaktadır.

IMO'nun daha verimli çalışabilmesi için, bayrak devletinin kurallara uyması konusunda bilgi toplama ve dağıtma imkanlarını, bir merkezde toplayarak etkin bir yaptırım sistemi bakımından eşgüdüm sağlayabilir. Eğer aske-ri gemiler MARPOL hükümlerine tabi tutulursa, taraf devletler askeri bütçe-ler yoluyla mali imkanlarını artırabilirler ve IMO'ya askeri teknoloji ve im-kan sağlayabilirler.

Kirliliğin önlenmesinde alınacak önlemler bakımından IMO'nun başvurması gereken ilk yöntem, etkin denetimin teşviki ve ihlaller için ağır yaptırımlardır. Hem liman hem de bayrak devletinin yaptırım önlemleri konusunda etkin olamaması yüzünden, daha önce de işaret ettiğimiz gibi, bir çok gemi bakımından, kurallara uymaktansa onları ihlal etmenin daha az masraf doğuracağı düşüncesiyle hareket edildiği bilinmektedir. İhlallerin önüne geçilmesi bakımından, cezai hükümlerin caydırıcı nitelikte olması gerekir. Bunun dışında, MARPOL hükümlerini ihlal eden gemiler bakımın-dan bayrak devletinin gerekli önlemleri almaması ya da bu konuda istekli olmaması durumunda, ilgili devlet gemilerinin limana girişleri engellenebil-melidir. IMO'nun ceza hükümlerine ilişkin daha açık ilkeler belirlemek ama-cıyla MARPOL'ün ceza şartlarını da gözden geçirmesi gerekecektir. IMO, yaptırım önlemlerinin takibinde, devletlere yardımcı olmak amacıyla kendi kaynaklarını da kullanmalıdır.

Sözleşme ihlalleri nedeniyle münhasıran kamu hizmetine tahsis e-dilmiş gemilere ceza hükümlerinin uygulanması, bu gemilerin faaliyetlerine ya da güvenliklerine müdahale teşkil etmez. Liman devleti idaresince para cezası verilmesine ya da diğer yaptırımların uygulanmasına imkan tanınması, bayrak devletinin güvenlik çıkarlarına hizmet eden egemenlikten doğan bağı-şıklık ilkesinin, gemiye çıkmayı ya da geminin alıkonulmasını kapsamadığı şeklinde yoruma imkan tanımaz. Düşünülen değişikliğin pratik sonucu ise, gemiler bakımından kurallara aykırı hareketin tespit edilebilir olmasıdır. Bu tespitten sonra, ceza hükümleri liman devleti ya da bayrak devleti tarafından uygulanacaktır. İhlalin kabul edilmesi, sözleşme kurallarının özünden bağışık olunmadığı anlamına gelecektir. Bu çerçevede münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen gemilerin bağışıklığı yerine dokunulmazlığından söz etmek daha doğru olacaktır.

Liman devletlerinin çöp alma tesisleri konusundaki yükümlülüğünü yerine getirme bakımından IMO, merkezi kontrol sistemi sayesinde daha etkin rol oynayabilir. Aynı amaca yönelik olarak IMO ve üye devletler, yeter-

siz tesislerin geliştirilmesi ve ihtiyaç olan yerlerde yeni tesisler açılması için işbirliği yapabilirler.

Münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen gemileri, deniz çevresinin korunması sistemine dahil etmek, fazlaca bir güçlük arz etmez. Söz konusu gemilerin, çöp boşaltma tesislerini kullanması ek bir maliyet gerektirmeyeceği gibi, bu gemilerin kayıtları daha ciddi tuttuğu göz önünde alındığında muhtemelen kolaylığa yol açacaktır. Bu gemilerin çevre kurallarına uygun hareketleri, çevre uygulamalarının gelişmesini ve ticari gemilerin de benzer şekilde davranmaları için teşvik edilmesini sağlayacaktır.

Her kural, aslında bir ihtiyaçtan doğar; başka bir ifadeyle bir kuralın varlığı, onun ihlaline bağlıdır. Yaptırım konusundaki düzenlemeler, ihlali sona erdiremeyeceğine göre, gemi kaynaklı kirliliği azaltmak için bilgi ve teknoloji paylaşımı konusunda eğitim ve işbirliğinin artırılmasının önemi açıktır.

IMO ve UNEP gibi uluslararası örgütlerin bilgi birikimleri, eğitimin artırılmasına yardımcı olabilir. Askeri ve ticari sektörlerin eğitim ve işbirliği alanında birlikte hareket etmesi, deniz çevresinin korunması amacına dinamizm kazandıracaktır. Münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler bakımından eğitim ve işbirliğinin zaten uygulanmakta olduğu gözetildiğinde, genel amaçlar için gelişimin kolay olacağını söylemek mümkündür.

Teknoloji paylaşımı konusunda askeri kesim, yalnız kendi hiyerarşisi içinde değil, bütün denizcilik sektöründe gemi kaynaklı kirlenmeler bakımından önemli roller oynayabilir.

Mevcut yaptırım kurumlarının genişletilmesi yanında, bilgi ve teknoloji paylaşımı alanında eğitim ve işbirliğinin teşvikinin, gemi kaynaklı kirlenmenin azalmasına yol açacağı şüphesizdir. Yaptırımların daha etkin hale getirilmesi ve münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemilerinin kurallara uyması, diğer devletleri de gemi kaynaklı kirlenmenin kontrolü çabalarına katılma konusunda harekete geçirebileceği gibi, BMDHS ve MARPOL kurallarına uyanların çoğalmasına da yardımcı olacaktır.

#### **KAYNAKÇA**

1. ABECASSIS, David, William, The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships, London-1978.
2. BAYKAL, Ferit Hakan, "İçsularda ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar", Hukuk Araştırmaları, C. 10 (1996), S. 1-3, İstanbul-1998.
3. BAYKAL, Ferit Hakan, Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul-1998.
4. BERGHUIZEN, Andrea, "A Sea of Troubles; International Treaties to Protect the Oceans", World Press Review, June-1993.

5. BIRNIE, Patricia W. & BOYLE, Alan E., International Law & The Environment, Oxford-1995.
6. BODANSKY, Daniel, "Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond Ecology Law Quarterly, Vol. 18, 1991.
7. CHURCHILL, R. R., "The Role of IMCO in Combating Marine Pollution", The Impact of Marine Pollution, Ed. Cusine, Douglas J. & Grant, John P., London-1980.
8. CHURCHILL, R. R. & LOWE, A. V., The Law of The Sea, Manchester-1992.
9. HENKIN, Louis, International Law: Cases and Materials, (3 rd ed. 1993).
10. KISS, Alexandre & SHELTON, Dinah, International Environmental Law, 1991.
11. Oppenheims's International Law, (Jennings & Watts, eds.).
12. ÖZMAN, Aydoğan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul-1984.
13. PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, 5. Baskı, Ankara-1998.
14. POYRAZ, Yasin, Uluslararası Hukukta Objektif Sorumluluğun Düzenlenmesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya-2000.
15. SANDS, Philippe, Principle of International Law I: Frameworks, Standarts and Implementation, Manchester-1995.
16. SHAW, M. N., International Law, Third Edition, Cambridge-1994.
17. SMITH, Brian D., State Responsibility and The Marine Environment, Oxford-1988.
18. SONI, Ramanlal, Control of Marine Pollution in International Law, Cape Town-1985.
19. TIMAGENIS, Gregorios J., International Control of Marine Pollution, New York-1980.
20. TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İstanbul-1996.
21. Webster's Ninth New Collegiate Dictionary.
22. <http://caselaw.lp.findlaw.com/scripts/getcase.pl?navby=case&court=us&vol=11&invol=116>.
23. [www.prosea.org/articles\\_news/unesco/UNLOS\\_Dept\\_of:Defense\\_Position\\_Summary\\_94.html](http://www.prosea.org/articles_news/unesco/UNLOS_Dept_of:Defense_Position_Summary_94.html).