

Hukuk Fakültesi Dergisi
Ankara Hacı Bayram Veli University
Faculty of Law Review

ISSN: 2651-4141 e-ISSN: 2667-4068
Cilt / Volume 29 Ekim / October 2025 Sayı / No. 4

**2024/3101 SAYILI AVRUPA BİRLİĞİ DİREKTİFİ ÇERÇEVESİNDE
TÜRKİYE’NİN GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞE
KARŞI İDARİ YAPTIRIM UYGULAMASI**

TÜRKİYE’S ADMINISTRATIVE PENALTIES AGAINST SHIP-SOURCE
POLLUTION WITHIN THE FRAMEWORK OF DIRECTIVE 2024/3101
OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

Fevzi TOPSOY* 

ÖZET

Avrupa Birliği (AB), 2005 yılında, “Gemilerden Kaynaklı Kirlenme ve İhlallere Yönelik Yaptırımların Uygulanması Hakkında 2005/35/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (2005/35/EC sayılı Direktif)”ni kabul etmiştir. Yürürlüğe girmesinden sonra Direktif’te çeşitli tarihlerde değişikliğe gidilmiştir. Bu kapsamda son değişiklik 27 Kasım 2024 tarihinde, (AB) 2024/3101 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ile yapılmıştır. 2024/3101 sayılı Direktif, özellikle, 2005/35/EC sayılı Direktif’in ihlaller ve yaptırımlara ilişkin maddelerinde önemli değişiklikler getirmektedir. Türkiye AB üyesi değildir. Dolayısıyla Direktif Türkiye bakımından bağlayıcı değildir. Bununla birlikte Türk Bayraklı gemiler AB limanlarını sıklıkla kullanmaktadır. Bu kapsamda çalışmada Türkiye’nin gemilerden kaynaklanan kirliliğe yönelik uygulamasının Direktif çerçevesinde değerlendirilmesi yapılmıştır.

* **Doç. Dr.**, Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı/İSTANBUL, **E-Posta:** ftopsoy@pirireis.edu.tr, **ORCID:** 0000-0002-8296-0368, **DOI:** 10.34246/ahb-vuhfd.1739825.

- **Atıf Şekli/Cite As:** Topsoy, Fevzi, “2024/3101 Sayılı Avrupa Birliği Direktifi Çerçevesinde Türkiye’nin Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğe Karşı İdari Yaptırım Uygulaması”, HBV-HFD, 2025, C. 29, S. 4, s. 2073-2110.
- **İntihal/Plagiarism:** Bu makale intihal programında taranmış ve en az iki hakem incelemesinden geçmiştir./This article has been scanned via a plagiarism software and reviewed by at least two referees.



Anahtar Kelimeler: 2005/35/EC sayılı Direktif, Gemilerden kaynaklanan kirlilik, İdari yaptırım, MARPOL, Yasa dışı boşaltım.

ABSTRACT

In 2005, the European Parliament and the Council adopted Directive 2005/35/EC “on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements (Directive 2005/35/EC)”. After its entry into force, the Directive 2005/35/EC was amended on several occasions. The most recent amendment was introduced on 27 November 2024 with Directive (EU) 2024/3101 as regards ship-source pollution and administrative penalties for infringements. Directive (EC) 2024/3101 introduces significant changes, in particular, to the articles of Directive 2005/35/EC relating to infringements and penalties. Türkiye is not a member of the EU. Therefore, the Directive is not binding for Türkiye. However, Turkish flagged ships frequently use EU ports. Thus, this article, evaluates Türkiye's approach to ship-source pollution within the framework of the Directive.

Keywords: Directive 2005/35/EC, Ship-Source pollution, Administrative penalty, MARPOL, Illegal discharges.

EXTENDED ABSTRACT

As a result of technological developments, the number of and size ships have increased. This development has given rise the problem of ship-source pollution. Many regulations have been adopted at the international level to address this problem. Undoubtedly, the most important of these is the “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)”. Despite international level initiatives and policies, it is cannot be said that pollution from ships has been completely prevented. This reality has led coastal states to take additional measures to prevent pollution in their maritime jurisdiction areas. The European Union (EU), which has experienced a series of environmental disasters in its maritime jurisdiction areas, has also had to develop and implement common policies at the community level. The Erika accident in 1999 was the turning point of these common policies.

After the Erika accident, the EU put into effect a series of regulations referred to in the doctrine as the Erika I and Erika II Packages. These regulations are generally aimed at preventing maritime accidents or minimizing pollution in the event of a maritime accident. In 2005, the EU adopted the “Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council on Ship-Source

Pollution and on the Introduction of Penalties for Infringements (Directive 2005/35/EC) ”.

Generally, the purpose of Directive 2005/35/EC is to prevent pollution from ships and to improve maritime safety. It also aims to harmonize EU legislation with international law. The Directive applies to all ships, regardless of their flag, in the internal waters, territorial seas, straits used for international navigation and exclusive economic zones of the Member States subject to the MARPOL regime and also in the high seas.

According to Article 4 of Directive 2005/35/EC, Member States shall consider the intentional, reckless, or grossly negligent discharge of pollutants from ships into their maritime jurisdiction as an “infringement”. They shall also ensure that the mandatory administrative and criminal penalties are applied against such actions. In this sense, the Directive is not a regulation that determines the administrative or criminal penalties to be applied to actions aimed at pollution of the seas. On the contrary, it only determines some principles and fundamentals regarding the national regulations that Member States will adopt within the scope of the Directive.

The first principle established in the Directive is that the criminal and administrative penalties to be applied for violations must be effective, proportionate and dissuasive (Directive 2005/35/EC, Article 8/I). The other principle is that national regulations must comply with Chapter XII of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). They must also not contain any discrimination against foreign ships (Directive 2005/35/EC, Article 9).

After the entry into force of Directive 2005/35/EC, there have been a number of legal and technological developments. As a result, the Directive has been amended on various occasions. The last amendment was made on 27 November 2024 by “Directive (EC) 2024/3101 of the European Parliament and of the Council (Directive)”. The Directive introduces significant changes, in particular to the provisions of Directive 2005/35/EC regarding infringements and sanctions. The articles regarding administrative and criminal penalties which had previously regulated separately in the Directive, have been repealed and a single administrative sanction system has been adopted. Member States have been obliged to bring their national regulations regarding marine pollution into compliance with the Directive by 6 July 2027 (Directive, Art. 16).

Türkiye is not a member of the EU. Therefore, the Directive is not binding for Türkiye. However, Türkiye's full membership process to the EU continues. Also with bilateral trade relations, Turkish shipowners will be subject to national regulations to be put into effect within the scope of the Directive. Moreover examining the administrative sanction system applied in comparative law regarding marine pollution is also very important for Türkiye's national practice. In this context, the study explains the EU's administrative sanction system regarding marine pollution, which was amended with Directive (EC) 2024/3101. In addition, Türkiye's practice regarding pollution originating from ships was evaluated within the framework of the Directive.

GİRİŞ

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak gemi sayısındaki artış ve boyutlarının büyümesi beraberinde gemilerden kaynaklanan kirlilik¹ sorununu da getirmiştir². Son dönemde yürürlüğe konulan “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL)”³ başta olmak üzere, konuyla ilgili uluslararası düzeydeki girişim

¹ Genel anlamda gemilerden kaynaklanan kirlilik, gemilerin işletilmesi veya kaza sonucu gemiden denize zararları maddelerin atılması, dökülmesi, bırakılması, sızması veya boşaltılmasından ileri gelen kirliliktir. Kavram için bkz. Kara, s. 3. Söz konusu kirlenme türü için doktrin ve uygulamada “gemi kaynaklı”, “gemilerin sebep olduğu” veya “gemilerin neden olduğu” terimleri de kullanılmaktadır. Hatta MARPOL’un resmi çevirisinde “gemiler tarafından” ifadesine yer verilmiştir. Çalışmada ise “gemilerden kaynaklanan” ifadesi tercih edilmiştir.

² Günümüzde denizlerin kirlenmesine yol açan en önemli kirlenme sebebi karadan kaynaklanan kirliliktir. Deniz yetki alanlarında yürütülen faaliyetler, *dumping* (boşaltma) ve atmosferden kaynaklanan kirlilik diğer önemli kirlenme sebepleri arasında sayılmaktadır. Gemilerden kaynaklanan kirliliğin, deniz çevresinin kirlenmesindeki payının ise % 12 civarında olduğu bildirilmektedir. Bkz. Abdullayev, s. 27; Tütüncü, s. 5; Aydın Okur, s. 72; Battal, s. 403. Deniz kirliliği bakımından en önemli etkinin denizin denizden kirlenmesi olduğu hususunda ise bkz. Samsunlu, s. 1.

³ MARPOL, denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin önlenmesine yönelik olarak IMO tarafından 2 Kasım 1973 tarihinde kabul edilen uluslararası sözleşmedir. 1976 ve 1977 yıllarında yaşanan tanker kazaları nedeniyle Sözleşme’de 1978 yılında kapsamlı değişiklik yapılmıştır. Bu sebeple Sözleşme, uygulamada, MARPOL 73/78 olarak adlandırılmaktadır. Sözleşme hem gemilerin işletilmesi hem de deniz kazası sonucu oluşan kirliliğin önlenmesi veya en aza indirilmesini amaçlamaktadır. Denizlerin gemiler tarafından kirlenmesine ilişkin altı ekten oluşan Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. International Maritime Organization (IMO), “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)” ([https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), Erişim Tarihi: 29.03.2025). Türkiye, Sözleşme’ye 1990 yılında taraf olmuştur. RG, T. 24.06.1990, S. 20558. Sözleşme’nin 2002

ve politikaların başarıyla uygulanmasına rağmen, denizlerin gemilerden kaynaklanan kirlenmesinin tamamıyla önüne geçildiğini söylemek pek mümkün değildir. Bu somut durum, kıyı devletlerini deniz yetki alanlarındaki kirlenmenin önlenmesine yönelik ilave tedbirler almaya yöneltmiştir. Deniz yetki alanlarında bir dizi çevre felaketi yaşayan Avrupa Birliği (AB) de topluluk düzeyinde ortak politikalar geliştirmek ve bunları uygulamak zorunda kalmıştır. 1999 yılında yaşanan *Erika* kazası⁴ ise bu ortak politikaların miladı olmuştur⁵.

AB, *Erika* kazası sonrasında, doktrinde *Erika I* ve *Erika II* Paketleri olarak adlandırılan bir dizi düzenlemeyi yürürlüğe koymuştur⁶. *Erika I* ve *II* Paketleri ve yine 2002 yılında yaşanan *Prestige* kazası⁷ sonrası yürürlüğe konulan düzenlemeler, genel olarak, deniz kazalarını önlemeye veya muhtemel bir deniz kazasında kirlenmenin en aza indirilmesine yönelik olarak hazırlanmıştır. Denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin yalnızca çatma veya diğer deniz kazaları ile sınırlı olmadığını değerlendiren AB, 2005 yılında, “Gemilerden Kaynaklanan Kirlenme ve İhlallere Yönelik Yaptırımların Uygulanması Hakkında 2005/35/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi - 2005/35/EC sayılı Direktif⁸”ni kabul etmiştir.

yılı birleştirilmiş gayri resmi Türkçe tercümesi için bkz. İlkışık, s. 3.

⁴ *Erika* kazası, Malta Bayraklı M/V *Erika* gemisinin 12.12.1999 tarihinde Fransa’nın Atlas Okyanusu kıyılarındaki *Biscay* Körfezi’nde yaklaşık 60 deniz mili açıkta şiddetli fırtına nedeniyle ikiye ayrılmasıyla yaklaşık 14.000 ton ham petrolün denize dökülmesi sonucu yaşanan bir çevre felaketidir. Kaza hakkında bilgi için genel olarak bkz. International Oil Pollution Compensation Fund 1992, “Erika Incident”, (https://documentservices.iopefunds.org/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/92FUND_EXC.8_2_en.pdf, Erişim Tarihi: 29.03.2025). Ayrıca bkz. Özçayır, s. 230; Somers, s. 59; Wene, s. 56; Aydın Okur, s. 80.

⁵ Önceki deniz kazalarının AB’nin deniz politikasını *Erika* kazası kadar etkilemediği hakkında bkz. Özçayır, s. 230; Wetterstein, s. 230.

⁶ Bunlardan 2001 yılında yürürlüğe konulan *Erika I* paketi, genel olarak, halen yürürlükteki bir kısım düzenlemelerin revizyonuna yöneliktir. 2002 yılında yürürlüğe konulan *Erika II* paketi ise özellikle deniz kazası veya gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesine ilişkindir. Düzenlemeler hakkında bkz. Hui, s. 15; Güneysu/Tabanlı, s. 117.

⁷ *Prestige* Kazası, Bahama Bayraklı *Prestige* gemisinin, gövdesinde oluşan çatlak nedeniyle, 19.11.2002 tarihinde İspanya’nın 270 deniz mili açıklarında ikiye ayrılarak batmasıyla yaklaşık 13.300 ton ham petrolün denize yayılmasının yol açtığı bir çevre felaketidir. Kaza hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Caballero-Miguez/Fernández-Gonzalez, s. 90; Wene, s. 58; Rubio, s. 165; Aydın Okur, s. 80.

⁸ Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council On Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties for Infringements. Official Journal of the European Union, 30.09.2005, L 255/11 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32005L0035>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

2005/35/EC sayılı Direktif'in yürürlüğe girmesinden sonra yaşanan birtakım hukuki ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak direktifte çeşitli tarihlerde değişikliğe gidilmiştir. Bu kapsamda son değişiklik 27 Kasım 2024 tarihinde, (AB) 2024/3101 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (Direktif)⁹ ile yapılmıştır¹⁰. Direktif, özellikle, 2005/35/EC sayılı Direktif'in ihlaller ve yaptırımlara ilişkin maddelerinde önemli değişiklikler getirmektedir. Direktif'te ayrı ayrı düzenlenen idari ve cezai yaptırıma ilişkin maddeler yürürlükten kaldırılarak tek bir idari yaptırım sistemi kabul edilmiş; üye devletlere 6 Temmuz 2027 tarihine kadar deniz kirliliğine yönelik ulusal düzenlemelerini Direktif'e uygun hale getirme yükümlülüğü öngörülmüştür (Direktif, m. 16).

Direktif'in AB üyesi olmayan Türkiye bakımından bağlayıcı olmadığı tartışmasıdır. Ancak Türkiye'nin AB tam üyelik süreci ve yine ikili ticari ilişkiler uyarınca Türk donatanları, sıklıkla, Direktif kapsamında yürürlüğe konulacak ulusal düzenlemeler ile karşı karşıya kalacaktır. Yine deniz kirliliğine yönelik karşılaştırmalı hukukta uygulanan idari yaptırım sisteminin incelenmesi, Türkiye'nin ulusal uygulaması bakımından da oldukça önemlidir. Bu kapsamda çalışmada, 2024/3101 sayılı Direktif ile değiştirilen AB'nin deniz kirliliğine yönelik idari yaptırım sistemi açıklanarak; Türkiye'nin gemilerden kaynaklanan kirliliğe yönelik uygulamasının Direktif çerçevesinde değerlendirilmesi yapılmıştır.

I. DİREKTİF'İN HAZIRLIK SÜRECİ VE GETİRDİĞİ DEĞİŞİKLİKLER

A. Tarihsel Süreç

1992 ve 1993 yıllarında Avrupa kıyılarında meydana gelen *Aegean Sea* ve *Braer* kazalarından¹¹ sonra benzer kazaların önlenmesine yönelik ola-

⁹ Çalışmada AB'nin 27 Kasım 2024 sayılı Direktifi ifadesi, tekrardan kaçınmak amacıyla yalnızca "Direktif" kısaltması ile anılmıştır. Ancak çalışmada AB'nin diğer direktifleriyle karıştırılması ihtimalinin bulunduğu yerlerde "2024/3101 sayılı Direktif" kısaltması da kullanılmıştır.

¹⁰ Directive 2024/3101 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2024 Amending Directive 2005/35/EC as Regards Ship-Source Pollution and on the Introduction of Administrative Penalties for Infringements. Official Journal of the European Union, 16.12.2024, OJ (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202403101, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

¹¹ *Aegean Sea* kazası, aynı isimli tankerin 3 Aralık 1992 tarihinde İspanya'nın kuzey batı kıyılarında; *Braer* kazası ise yine aynı isimli tankerin 5 Ocak 1993 tarihinde İngiltere kıyılarında

rak Avrupa (Topluluğu) Komisyonu, 24 Şubat 1993 tarihli Güvenli Denizler Hakkında Ortak Politika (*A Common Policy on the Seas*) başlıklı, COM(93)66 sayılı Komisyon Bilgilendirme Metnini yayımlamıştır¹². Bilgilendirme Metninde denizcilik teknolojisindeki gelişmelere rağmen 1975 ila 1991 yılları arasında Avrupa sularında yaşanan veya üye devletlere ait gemilerin karıştığı deniz kazalarındaki artışa işaret edilerek, deniz ticaretinin emniyetli şekilde yürütülmesi ve deniz çevresinin korunmasına yönelik olarak Eylem Planı (*The Action Programme*)¹³ açıklanmıştır. Programın “Diğer Eylemler” başlıklı B maddesiyle, “Çevreye verilen zararlara yönelik uygulanabilir bir hukuki sorumluluk sistemi” üzerinde çalışılmasına karar verilmiştir¹⁴. Komisyon, 17 Kasım 1997 tarihinde Direktif konularının ana hatlarını içeren çevresel sorumluluklar hakkında Çalışma Belgesini (*Working Paper*) yayımlamış¹⁵ ve bu kapsamda özellikle liman emniyeti ve deniz çevresinin korunmasına yönelik çeşitli düzenlemeler yürürlüğe konulmuştur¹⁶.

1999 yılında Fransız kıyılarını olumsuz etkileyen *Erika* kazası, *Erika I* ve *Erika II* Paketleri olarak adlandırılan ve çok katı kurallar içeren bir dizi düzenlemenin yapılmasını tetiklemiştir¹⁷. Mayıs 2000’de kabul edilen *Erika I* paketi, genel olarak, mevcut düzenlemelerin revizyonuna yöneliktir. Bu kapsamda liman devleti kontrolü hakkında “Direktif 95/21/EC”, uluslararası sözleşmelerle düzenlenmiş emniyet standartlarını taşımayan gemilerin AB limanlarına girmesini yasaklayan “Direktif 2001/106/EC”, sınıflandırma kuruluşları hakkında “Direktif 94/57/EC”, klas kuruluşlarının faaliyetlerinin sıkı şekilde izlenmesi prosedürünü içeren “Direktif 2001/105/EC” ile tek cidarlı tankerlerin çift cidarlı tankerler ile değiştirilmesine yönelik “Tüzük

batması sebebiyle oluşan çevre felaketleridir. Kazalar ile diğer petrol tankeri kazaları hakkında bkz. Yalçın Erik, s. 7.

¹² Commission of the European Communities, “Communication from the Commission COM(93)66 Final, A Common Policy on the Seas” (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51993DC0066>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

¹³ Commission of the European Communities, “A Common Policy on the Seas”, s. 72.

¹⁴ Commission of the European Communities, “A Common Policy on the Seas”, s. 73.

¹⁵ Wetterstein, s. 238.

¹⁶ Liman Devleti Kontrolü Hakkında Direktif 95/21/EC; Sınıflandırma Kuruluşları Hakkında Direktif 94/57/EC; Yolcu ve Balıkçı Gemilerin Emniyet Standartları Hakkında Direktif 97/70; Ro-Ro Gemilerinin Yönetim Gereklilikleri Hakkında Tüzük (*Regulation*) 3051/95; Gemi Adamlarının Eğitimleri Hakkında Direktif 2001/25.

¹⁷ Hui, s. 5.

(Regulation) (EC)/417/2002” kabul edilmiştir¹⁸.

Erika II paketi ise deniz kazaları veya gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesine yöneliktir. Bu kapsamda tehlikeli veya zararlı eşyanın taşınmasına ilişkin standartlar ile deniz trafiğinin izlenmesi ve kontrolüne yönelik sistemin kurulması hakkında “Direktif 2002/59/EC” kabul edilmiştir. Ayrıca Avrupa Sularında Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (*Compensation Fund for Oil Pollution in European Waters*) ile Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (*European Maritime Safety Agency - EMSA*) kurulmuştur¹⁹. Kasım 2002’de yaşanan *Prestige* kazası ise *Erika* I ve II paketi kapsamında alınan bazı kuralların uygulanmasını hızlandırmış ve EMSA tarafından tek cidarlı tankerlerin seferden menedilmesine yönelik takvim öne çekilmiştir²⁰.

Erika I ve II Paketleri ile *Prestige* kazası sonrası yürürlüğe konulan bu düzenlemeler, genel olarak, deniz kazasının önlenmesi veya meydana gelen bir deniz kazasında kirliliğin önlenmesine yöneliktir. Deniz kirliliğinin deniz kazalarıyla sınırlı olmadığını, gemilerden yapılan boşaltımların denizlerin kirlenmesinde önemli bir yer tuttuğunu değerlendiren AB, 12 Temmuz 2005 tarihinde Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmeye Karşı Ceza Hukuku Çerçevesinin Güçlendirilmesi Hakkında 2005/667/JHA Konsey Çerçeve Kararı’nı yayımlamıştır²¹. 7 Eylül 2005 tarihinde, kısaca Gemilerden Kaynaklanan Kirlilik Direktifi (*Ship-Source Pollution Directive*) olarak adlandırılan, deniz çevresinin “Gemiden Kaynaklanan Kirlenme ve İhlallere Yönelik Yaptırımların Uygulanması Hakkında 2005/35/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (2005/35/EC sayılı Direktif)”ni yürürlüğe koymuştur²².

¹⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Wene, s. 60; Hui, s. 15; Güneysu/Tabanlı, s. 117; Özçayır, s. 235; Kara, s. 38.

¹⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Özçayır, s. 237; Wene, s. 64; Hui, s. 6; Güneysu/Tabanlı, s. 121.

²⁰ Eğer *Erika* paketleri daha önce yürürlüğe girmiş olsaydı, kazadan iki ay önce yapılan denetimde *Prestige* gemisinin alıkonulacağı (hizmet dışı kalacağı) ve kazanın hiç yaşanmayacağı hususunda bkz. Wene, s. 60.

²¹ European Union, “Council Framework Decision 2005/667/JHA of 12 July 2005 to Strengthen the Criminal-Law Framework for the Enforcement of the Law Against Ship-Source Pollution”, Official Journal of the European Union EN 30.9.2005, L 255/164 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005F0667>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

²² European Union, “Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council On Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties for Infringements”, Official Journal of the European Union, 30.09.2005, L 255/11 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32005L0035>, Erişim Tarihi: 29.03.2025). Ayrıntılı bilgi ve değerlendirme için bkz. Christodoulou-Varotsit, s. 371.

1. 2005/35/EC sayılı Direktif

Genel olarak 2005/35/EC sayılı Direktif'in amacı, gemiden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi ve deniz emniyetinin geliştirilmesine yönelik olarak, AB mevzuatını uluslararası hukuk kuralları ile uyumlu hale getirmek ve kirletenlere karşı, Direktif'in 8. maddesinde düzenlenen yaptırımların uygulanmasını sağlamak olarak açıklanmıştır²³. Direktif, MARPOL'a taraf üye devletlerin limanları, içsuları, karasuları, uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar, münhasır ekonomik bölge ile açık denizlerde bulunan, kural olarak, bayrağına bakılmaksızın tüm gemiler hakkında uygulanır²⁴.

2005/35/EC sayılı Direktif'in 4. maddesi uyarınca üye devletler, deniz yetki alanlarına gemilerden kirletici maddelerin kasten, pervasızca veya ağır ihmalle boşaltılmasını "ihlal (*infringement*)" olarak kabul edecek²⁵ ve bu tür eylemlere karşı gerekli idari ve cezai yaptırımların uygulanmasını sağlayacaklardır. Bu anlamda direktif, denizlerin kirletilmesine yönelik eylemlere uygulanacak idari veya cezai yaptırımları belirleyen bir düzenleme değildir. Aksine yalnızca üye devletlerin direktif kapsamında kabul edecekleri ulusal düzenlemelerine ilişkin bir kısım ilke ve esasları belirlemektedir²⁶.

Direktif'te kabul edilen ilkelerin ilki, ihlaller hakkında uygulanacak cezai ve idari yaptırımların etkin, orantılı ve caydırıcı (*effective, proportionate and dissuasive penalties*) olmasıdır (2005/35/EC sayılı Direktif, m. 8/I)²⁷. Diğer ilke ise ulusal düzenlemelerin, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (*United Nations Convention on the Law of the Sea of 10*

²³ Bkz. 2005/35/EC sayılı Direktif, m. 1/I.

²⁴ Savaş gemileri, donamaya ait yardımcı gemiler ile münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri kapsam dışında tutulmuştur. 2005/35/EC sayılı Direktif, m. 3/II.

²⁵ Madde uyarınca bu ihlaller aynı zamanda AB 2005/667/JHA Konsey Çerçeve Kararı uyarınca ceza hukuku anlamında suç olarak kabul edilecektir.

²⁶ Her üye Devlet, bu ilkelere uygun olmak kaydıyla, kendi ulusal düzenlemesini 1 Mart 2007 tarihine kadar Direktif ile uyumlu hale getirecek ve Komisyon'a bilgi verecektir. 2005/35/EC sayılı Direktif, m. 16.

²⁷ Aynı zamanda üye devletler, bu yaptırımların uygulanmasına yönelik etkin tedbirler de alacaktır. 2005/35/EC sayılı Direktif, m. 8/II.

December 1982 - UNCLOS)²⁸ XII. Bölümü'nün 7. Kısımı²⁹ dahil olmak üzere uluslararası hukuk kurallarına uygun olması ve yabancı gemilere karşı herhangi bir ayırım içermemesidir (2005/35/EC sayılı Direktif, m. 9).

2. 2009/123/EC sayılı Direktif

Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın (*Court of Justice of the European Communities*), 23 Ekim 2007 tarihinde, AB hukuk düzenine uygun şekilde yürürlüğe konulmadığı gerekçesiyle 2005/667/JHA Konsey Çerçeve Kararını iptal etmesi üzerine³⁰, iptal ile doğan boşluğu doldurmak amacıyla³¹, 21 Ekim 2009 tarihinde, 2005/35/EC sayılı Direktif'te değişiklik yapılmasına yönelik olarak 2009/123/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi³² kabul edilmiştir.

2009/123/EC sayılı Direktif ile 2005/35/EC sayılı Direktif'in amaç ve kapsamı ile yaptırım sisteminde çok önemli değişiklikler yapılmıştır³³. Bu doğrultuda 2005/35/EC sayılı Direktif'in amacı cezai yaptırımları da kapsayacak şekilde genişletilirken (2009/123/EC sayılı Direktif, m. 2); cezai ihlal ve yaptırıma ilişkin yeni 5a ve 5b maddeleri eklenmiştir (2009/123/EC sayılı Direktif, m. 5). Böylelikle 2005/667/JHA Konsey Çerçeve Kararı'nın

²⁸ UNCLOS metni için bkz. "United Nations Convention on the Law of the Sea" (https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, Erişim Tarihi: 29.03.2025). Gayri resmi Türkçe tercüme için bkz. Özman, s. 1.

²⁹ Deniz Çevresinin Korunması ve Muhafazası başlıklı UNCLOS'un XII Bölümü 7. Kısımında karasularının ötesinde yabancı gemiler hakkında yalnızca para cezası yaptırımı uygulanabileceği düzenlenmektedir. Buna karşın kıyı Devletleri, karasularındaki kasten veya ağır kirlenmelere yol açan eylemler hakkında hukuki ve cezai yaptırımlar uygulanması yetkisine sahiptir.

³⁰ European Union, "Commission of the European Communities v Council of the European Union, Case C-440/05" (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:62005CJ0440>, Erişim Tarihi: 29.03.2025). Ayrıntılı bilgi için bkz. Symeonidou-Kastanidou, s. 342.

³¹ Bu karar, aynı zamanda, üye devletlere gemilerden kaynaklanan kirlenmeye yönelik ceza hükümlerini ulusal mevzuattan çıkarmaları sonucunu doğurmuştur. Bkz. European Parliament, "Revision of Directive 2005/35/EC", s. 3.

³² European Union, "Directive 2009/123/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 Amending Directive 2005/35/EC on Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties for Infringement", Official Journal of the European Union, 27.10.2009, L 280/52 (<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/123/oj>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

³³ Hatta 2005/35/EC sayılı Direktif'in başlığı, Gemilerden Kaynaklanan Kirlenme ve Kirlenme Suçları Hakkında, Cezai Yaptırımlar Dahil, Yaptırımların Getirilmesi Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (*Directive of the European Parliament and of the Council on Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties, Including Criminal Penalties, for Pollution Offences*) olarak değiştirilmiştir. 2009/123/EC sayılı Direktif, m. 1.

iptali ile doğan hukuki boşluk doldurulmaya çalışılmıştır³⁴.

2009/123/EC sayılı Direktif'in 6. maddesiyle, gemilerden kaynaklanan kirlenmeler hakkında cezai yaptırımlara ilişkin 2005/35/EC sayılı Direktif'in 8. maddesi yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca gerçek ve tüzel kişilerin sorumluluğu ile uygulanacak yaptırımlara ilişkin yeni 8a, 8b ve 8c maddeleri eklenmiştir. Bu kapsamda üye devletlere, Direktif'in 4 ve 5. maddelerinde düzenlenen ihlallere karşı etkili, orantılı ve caydırıcı yaptırımlar kabul etme ve uygulama yükümlülüğü getirilmiştir. Cezai yaptırımların tüzel kişilerin yönetim ve temsil organları hakkında; bu tür organların yokluğu halinde ise tüzel kişinin temsil, karar alma veya emir verme yetkisine sahip gerçek kişileri hakkında uygulanması ilkesi kabul edilmiştir (2009/123/EC sayılı Direktif, m. 7).

3. 2009 Yılı Sonrası Gelişmeler

2009 yılındaki değişikliği rağmen denizlerin gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesinde 2005/35/EC sayılı Direktif'in olumlu etkisi çok sınırlı kalmıştır³⁵. Bu olumsuz sonuçta Direktif'in MARPOL'ün tüm eklerini kapsamaması gibi hukuki eksiklik yanında; üye devletlerin kirlenme olaylarına karşı tutumları da etkili olmuştur³⁶. Bu amaçla Avrupa Parlamentosu, 6 Ekim 2022 tarihinde, Okyanuslar İçin Momentum: Okyanus Yönetimi ve Biyolojik Çeşitliliğin Güçlendirilmesi başlıklı İlke Kararı'nda, gemilerden kaynaklanan kirlenme ve özellikle hukuka aykırı şekilde gemiden boşaltmalara (*illegal discharge*) karşı daha güçlü bir eylem çağrısında bulunmuştur³⁷.

Avrupa Parlamentosu, 1 Haziran 2023'de, üye devletler, EMSA ve bağımsız kaynaklardan gelen veri ve raporları kapsayan, "2005/35/EC sayılı Direktif hakkında Etki Değerlendirme (Evaluation) Raporunu [SWD(2023) 159 final]" yayımlamıştır³⁸. Değerlendirmede, uygulanan daha sıkı gözetim

³⁴ 2005/35/EC sayılı Direktif, Gerekçe 2 nolu Paragraf.

³⁵ 2021 yılında EMSA ve Avrupa Çevre Ajansı (*European Environment Agency - EEA*) tarafından ortak hazırlanan raporda, 2017 ila 2019 yılları arasında yılda yaklaşık 7.000 kirlenme olayının tespit edildiği bildirilmiştir. European Parliament, "Revision of the Directive on Ship-source Pollution", s. 3.

³⁶ European Union, "Proposal for a Directive", s. 10.

³⁷ European Parliament, "Momentum for the Ocean", parag. 36.

³⁸ Değerlendirme raporu için bkz. European Commission, "SWD(2023) 159 final, Commission Staff Working Document" (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:eb00b60d-0075-11ee-87ec-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

ve ceza sistemine rağmen, 2005/35/EC sayılı Direktif ile hedeflere sınırlı bir ölçüde ulaşıldığı, yalnızca 11 üye Devletin gemilerden kaynaklanan kirlilik olaylarının sayısında azalma olduğu açıklanmıştır. Ayrıca 2005/35/EC sayılı Direktif'in denize çöp atılması, pis sular gibi denizlerin tüm kirleticileri kapsamaması, deniz kirliliğiyle etkin şekilde mücadele edilmesine yönelik AB üyeleri arasındaki işbirliğinin yetersiz olması, deniz kirliliğine karşı AB üyelerinde uygulanan cezai ve idari yaptırımların dengesiz olduğu ve üye devletlerce yeterli ve ayrıntılı raporlamanın yapılmadığı³⁹ şeklinde bir kısım eksiklikler sayılmıştır⁴⁰.

Etki Değerlendirme Raporu'nu esas alan Avrupa Komisyonu Düzenleyici Denetim Kurulu, 27 Mart 2023 tarihinde, 2005/35/EC sayılı Direktif'te değişiklik yapılması hakkında olumlu görüşünü yayımlanmıştır [SEC(2023) 209 final]⁴¹. Bu gelişmeler üzerine Avrupa Komisyonu, 2005/35/EC sayılı Direktif'e yönelik olarak 2023/0171(COD) sayılı Önerisi'ni (*Proposal*)⁴² sunmuştur.

Öneri'de, deniz çevresine yönelik suçlara ilişkin cezai yaptırımların ayrı bir AB Yönergesi'nde düzenleneceği gerekçesiyle, 2005/35/EC sayılı Direktif'te öngörülen cezai yaptırımların gerekli olmadığı, bu sebeple 8a, 8b ve 8c maddesinin kaldırılarak idari ve cezai yaptırımların tek bir rejim olarak birlikte düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir⁴³. Öneri (*Proposal*), 27 Kasım 2024 tarihinde kabul edilerek, 2024/3101 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi⁴⁴ (Direktif) olarak 16 Aralık 2024 tarihli AB Resmî

³⁹ 2005/35/EC sayılı Direktif'in 12. maddesinde üye devletlere, Direktif'in uygulanmasına ilişkin olarak her üç yılda Komisyon'a rapor sunma yükümlülüğü getirilmiştir.

⁴⁰ European Commission, "SWD(2023) 159 final", s. 38.

⁴¹ European Commission, "SEC(2023) 209 final, Regulatory Scrutiny Board Opinion" ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=PI_COM:SEC\(2023\)209](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=PI_COM:SEC(2023)209), Erişim Tarihi: 29.03.2025).

⁴² European Union, "Proposal for a Directive of European Parliament and of the Council Amending Directive 2005/35/EC on Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties, Including Criminal Penalties, for Pollution Offences" (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2023%3A273%3AFIN>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

⁴³ European Union, "Proposal for a Directive of European Parliament and of the Council Amending Directive 2005/35/EC", s. 10.

⁴⁴ Directive (EU) 2024/3101 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2024 Amending Directive 2005/35/EC as Regards Ship-Source Pollution and on the Introduction of Administrative Penalties for Infringements.

Gazetesi’nde yayımlanmıştır⁴⁵.

B. Direktif’in Getirdiği Önemli Yenilikler

Yukarıda belirtilen düzenleme ile 2005/35/EC sayılı Direktif’te çok önemli değişiklikler yapılmıştır. Bu kapsamda “kirletici maddeler (*polluting substances*)” terimi yeniden tanımlanarak MARPOL’ün diğer ekleri Direktif’in kapsamına dahil edilmiştir. Yine idari yaptırıma tabi ihlal ve istisnalar daha geniş ve ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir.

1. Başlık ve Amaç

Direktif ile 2005/EC/35 sayılı Direktif’in başlığı “Gemilerden Kaynaklanan Kirlilik ve Kirlenme Suçlarına Karşı İdari Yaptırımların Getirilmesi ve Uluslararası Standartların Uygulanması Hakkında 2005/35/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi⁴⁶ olarak değiştirilmiştir (Direktif, m. 1/I)⁴⁷. Bu kapsamda Direktif’in amacı da “*gemilerden kaynaklanan kirlilik nedeniyle deniz çevresinin korunması ve deniz emniyetini artırmaya yönelik olarak ... yasadışı boşaltımdan sorumlu işleten (company) veya diğer tüzel kişiler ile gerçek kişiler hakkında etkili, orantılı ve caydırıcı idari cezaları tesis etmek*” şeklinde yeniden düzenlenmiştir (Direktif, m. 1/II).

2005/35/EC sayılı Direktif’te yapılan en önemli değişiklik, kuşkusuz, 2009 yılında metne eklenen “cezaî yaptırımlar dahil uygun yaptırımlar (*adequate penalties, including criminal penalties*)” ifadesinin yerine “etkili, orantılı ve caydırıcı idari yaptırımlar (*effective, proportionate and dissuasive administrative penalties*)” ifadesinin kullanılmasıdır. Böylelikle Direktif’in asıl amacının, deniz kirliliği ihlallerine karşı idari yaptırımların uygulanması olduğu açık şekilde vurgulanmıştır⁴⁸.

⁴⁵ Official Journal of the European Union, 16 December 2024, OJ L (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202403101, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

⁴⁶ Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on the Enforcement of International Standards on Pollution from Ships and on the Introduction of Administrative Penalties for Pollution Offence.

⁴⁷ Yukarıda açıklandığı üzere 2005/35/EC sayılı Direktif’in “Gemilerden Kaynaklanan Kirlilik ve İhlallere Yönelik Yaptırımların Uygulanması” başlığı 2009/123/EC sayılı Direktif ile “Gemilerden Kaynaklanan Kirlenme ve Kirlenme Suçları Hakkında, Cezaî Yaptırımlar Dahil, Yaptırımların Getirilmesi (*on Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties, Including Criminal Penalties, for Pollution Offences*)” şeklinde değiştirilmiştir.

⁴⁸ Buna karşın Direktif’te cezaî yaptırımlar tamamıyla kapsam dışında tutulmamıştır. Zira Direktif’in 1/II maddesi uyarınca üye devletlerin, AB ve uluslararası hukuka uygun olmak kaydıyla, daha ağır idari ve cezaî yaptırımlar kabul etmeleri mümkündür.

Direktif'in 1/II maddesiyle getirilen değişiklikte dikkat çeken diğer bir husus da sorumlular arasında "işleten (*company*)"⁴⁹ın özel olarak sayılmasıdır. Maddede kirlenmeden sorumlu gerçek ve tüzel kişi ifadesi kullanılmış olmasına rağmen, ayrıca "işleten" ifadesinin eklenmesinin gerekçesi belirtilmemiştir.

2. Kapsam ve Tanımlar

2024 tarihli değişikliğin en önemli gerekçelerinden birisi, 2005/EC/35 sayılı Direktif'in yalnızca MARPOL'ün Ek-I ve II'de düzenlenen kirlenmeleri kapsamıydı. Bu sebeple Direktif'te "kirletici maddeler (*polluting substances*)" ifadesi, MARPOL'ün Ek-I'deki petrol⁵⁰ ve Ek-II'deki dökme yük şeklinde sıvı zehirli maddeler yanında, Ek-III denizde paket halinde taşınan zararlı maddeler, Ek-IV gemilerden dökülen pis su, Ek-V gemilerden atılan çöp (katı atık)⁵¹ ile Egzoz Gazı Temizleme Sistemi kalıntısını⁵² da kapsayacak şekilde yeniden tanımlanmıştır. Böylelikle MARPOL'de düzenlenen tüm kirleticiler Direktif'in kapsamına dahil edilmiştir.

Direktif'te, 2009 değişikliği ile metne eklenen tüzel kişi terimi aynen korunarak, Devletler ile kamu otoritesini kullanan kamu kuruluşları ve kamusal uluslararası kuruluşlar (*public international organisations*) hariç olmak üzere, ulusal hukuk uyarınca bu statüye sahip tüm tüzel kişileri kapsadığı belirtilmiştir⁵³. Direktif'e ilk kez eklenen "işleten (*company*)"

⁴⁹ "Company", Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers - STCW*) Kural I/1-25'de de kullanılan bir terimdir. STCW'nin gayriresmî çevrisinde terim Türkçeye "şirket" olarak çevrilmiştir. Bkz. Sağ ve Diğerleri, s. 23. "Company" sözcüğü şirket ve ortaklık terimine karşılık gelmesine rağmen, şirket teriminin Türk Hukukunda çok farklı bir anlama sahip olması sebebiyle, Direktif'te yapılan tanım da dikkate alınarak, çalışmada *company* teriminin Türkçe karşılığı olarak "işleten" terimi tercih edilmiştir.

⁵⁰ MARPOL Ek I hem kaza hem de işletme sonucu kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine yönelik kuralları içerir. 150 gros ton (GT) üzerindeki petrol tankeri ile 400 GT üzerindeki tüm gemilerin donatanları, "Uluslararası Petrol Kirliliğinden Korunma Sertifikası" (*International Oil Pollution Prevention Certificate - IOPP*) almak ve gemide bulundurmak zorundadır. MARPOL EK I Kural 4. Ayrıca bkz. Becker, s. 628.

⁵¹ MARPOL Ek V Kural 1(1)'de çöp (*garbage*), taze balık ve parçaları hariç, her çeşit yiyecek ile gemiye ait her türlü atıklar (organik, plastik, cam, metal, mukavva) olarak tanımlanmıştır. Ek V hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Manheim, s. 71; Rakestraw, s. 384.

⁵² Direktif'te Egzoz Gazı Temizleme Sistemi Kalıntısı, MARPOL'ün Ek-VI uyarınca gemilerde kurulan egzoz gazı temizleme sisteminde biriken tortu olarak ayrıca tanımlanmıştır. MARPOL Ek VI hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. International Maritime Organization, Revised MARPOL Annex VI, s. 1; Deniz Ticaret Odası, s. 24.

⁵³ Bu anlamda donanmaya ait gemiler ile münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş Devlet

ifadesi ise donatan veya kiracı (*bareboat charterer*) veya yönetici (*manager*) gibi malikten geminin işletilmesi sorumluluğunu aldığı kabul edilen her türlü kişi veya organizasyon (*organisation*) şeklinde tanımlanmıştır⁵⁴.

Direktif'te gemi (*ship*) ve boşaltım (*discharge*) terimlerinde herhangi bir değişikliğe gidilmeyerek önceki tanımlar aynen korunmuştur. Buna göre gemi (*ship*), hidrofil botlar, hava yatıklı gemiler dahil olmak üzere deniz çevresinde faaliyet gösteren yüzen veya dalan deniz araçlarını (*seagoing ship*) ifade eder⁵⁵. Bu tanım, MARPOL 2/I-4'deki gemi tanımına⁵⁶ oldukça benzerdir. Farklı olarak sabit veya yüzer platformlar ibaresi Direktif'teki tanıma alınmamıştır. Bu anlamda denizde hareket etme amacına tahsis edilmeyen deniz araçları Direktif kapsamında olmamalıdır. Bununla birlikte gemi tanımındaki *seagoing ship* terimiyle, karşılaştırmalı hukuktaki “deniz gemisi” “içsu gemisi” ayrımı Direktif'te de korunmuş ve AB nehir veya göllerinde faaliyet gösteren gemiler kapsam dışında tutulmuştur.

Boşaltım (*discharge*) terimi, MARPOL'ün 2. maddesinde tanımlandığı şekliyle gemilerden denize her türlü boşaltım anlamında kullanılmıştır. MARPOL 2/I-3'de ise boşaltım terimi elden kaçırma, dökme, dökülme, sızma, pompa ile basma, akıtma veya boşaltma dahil olmak üzere bir maddenin gemiden herhangi bir şekilde bırakılması olarak tanımlanmıştır. Böylelikle yalnızca gemiden kaynaklanan kasten kirlenmeler değil istenmeden veya kaza ile meydana gelen kirlenmeler de Direktif'in kapsamına dahil edilmiştir.

3. İhlal ve İstisnalar

Direktif ile 2005/EC/35 sayılı Direktif'in ihlal ve istisnalara ilişkin hükümleri yeniden düzenlenmiştir. Bu kapsamda 2005/EC/35 sayılı Direktif'in 4, 5, 5a ve 5b maddeleri yürürlükten kaldırılarak, yaptırıma tabi ihlaller ve istisnalar 4. maddede birleştirilmiştir. Buna göre üye devletler, maddede sayılan istisnalar haricinde kalan tüm kirleticilerin denize boşaltılmasını

gemileri Direktif'in dışında tutulmuştur. Ayrıca bkz. 2005/EC/35 sayılı Direktif, m. 3/II.

⁵⁴ Tanım, birebir aynı olmamakla birlikte, STCW Kural I/1-25'deki “*company*” tanım ile de örtüşmektedir. Aşağıda ayrıntılı olarak tartışılacağı üzere, tüzel kişi tanımına rağmen, ayrıca “işleten (*company*)” terimi eklenmiş olması, tüzel kişi statüsünde olmayan işletenlerin de kapsama alınarak Direktif'in etkin şekilde uygulanmasının sağlanması şeklinde açıklanabilir.

⁵⁵ Oldukça geniş bu gemi tanımıyla, büyüklüğü veya türüne bakılmaksızın tüm deniz araçları Direktif kapsamına alınmaya çalışılmıştır.

⁵⁶ “*Gemi ifadesi, hidrofil botlar, hava yatıklı araçlar, deniz altılar, yüzer vasıtalar ve sabit veya yüzer platformlar dahil olmak üzere deniz çevresinde faaliyet gösteren her türden tekneler anlamındadır.*” MARPOL m. 2/I-4

“ihlal” olarak kabul edeceklerdir.

2005/EC/35 sayılı Direktif’te kabul edilen denizi kirlletme suçunun varlığı için eylemin “kasten, pervasızca veya ağır ihmalle işlenmesi (*if committed with intent, recklessly or with serious negligence*)” şartı 4. maddeye alınmamıştır⁵⁷. Böylelikle deniz kirliliğine sebep olma fiillerine karşı idari yaptırımın uygulanmasında, kusurun zorunlu unsur olmadığı dolaylı olarak vurgulanmıştır.

MAPOL’ün tüm ekleri (Ek-I ilâ Ek VI) Direktif kapsamına alınmıştır. Bu sebeple idari yaptırım dışında tutulan istisnalar, Direktif’in 1/4 maddesiyle değişik 2005/EC/35 sayılı Direktif’in 4/I maddesinin a ilâ f bentlerinde ayrı ayrı sayılmıştır. Bu kapsamda MARPOL Ek-I petrol kirliliğine ilişkin Kural 15, 34, 4.1, 4.2 ve 4.3 ile MARPOL Ek-II dökme yük şeklinde sıvı zararlı madde kirlenmesine ilişkin Kural 13, 3.1.1, 3.2.2 ve 3.1 istisna hükmü olarak aynen korunmuştur⁵⁸. Bu istisnalara ek olarak, Kutup Sularında Gemi Uygulamaları Kodu (*Code for Ships Operating in Polar Waters* - Kutup Kodu)⁵⁹’nun Bölüm II-A Kısım 1.1.1 petrol kirliliği; Kutup Kodu Bölüm II-A Kısım 2.1 dökme yük şeklinde sıvı zararlı madde kirliliği için istisna kapsamına alınmıştır.

MARPOL’ün diğer ekleri de Direktif kapsamına alınmış olmakla birlikte MARPOL Ek-III ambalajlı zararlı madde kirliliğine yönelik Kural 8.1, MARPOL Ek-IV pis su kirliliğine yönelik Kural 3, 11.1. ve 11.3 ile Kutup Kodu Bölüm II-A Kısım 4.2, MARPOL Ek-V çöp kirlenmesine yönelik Kural 4.1, 4.2, 6.1, 6.2 ve 7 ile Kutup Kodu Bölüm II-A Kısım 5.2 istisnalar olarak eklenmiştir. Yine Egzoz Gazı Temizleme Sistemi (*Exhaust Gas Cleaning System* - EGCS) kalıntısının boşaltılmasına ilişkin MARPOL Ek-VI 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 ve 3.1.2 sayılan eylemler de Direktif’in kapsamı dışında

⁵⁷ İhlalin tanımında yapılan bu değişikliğin gerekçesi, Direktif’in amacının idari yaptırım ve para cezasının düzenlenmesi olarak açıklanabilir.

⁵⁸ 2005/EC/35 sayılı Direktif’in 5/II maddesinde MARPOL Ek-I 4.2 ve MARPOL Ek-II 3.1.2 yalnızca üye devletlerin transit geçiş rejiminin uygulandığı uluslararası seyrüsefere açık boğazları, münhasır ekonomik bölge ve açık denizde istisna olarak sayılmıştı. Direktif ise söz konusu istisnaları tüm deniz yetki alanları olarak genişletmiştir.

⁵⁹ Kutup Kodu her iki kutup bölgesini çevreleyen sularda faaliyet gösteren gemilerle ilgili tasarımı, inşa, teçhizat, eğitim, arama-kurtarma ve çevrenin korunmasıyla ilgili konuları kapsayan sözleşmedir. IMO’nun Deniz Güvenliği Komitesi (*Maritime Safety Committee*)’nin 94. Dönem Toplantısında kabul edilmiş ve 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. “International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)” (<https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/polar-code.aspx>, Erişim Tarihi: 05.07.2025); Algan-türk, s. 1.

tutulmuştur.

4. Limanlarda Gemilere Yönelik Uygulanacak Denetimin Dayanağı

Direktif'te denize izinsiz boşaltım yaptığından veya yetkililere iletmış olduğu bilginin doğruluğundan şüphe duyulan gemilerin kıyı devletlerince denetlenmesine dair 2005/35/EC sayılı Direktif'in 6/I ve II maddesi aynen korunmuştur. Ayrıca maddenin etkin şekilde uygulanması amacıyla, bu tür bir denetimin yapılmasını gerektirecek uygunsuzluk ve bilgi eksikliklerinin değerlendirilmesinde dikkate alınacak bir liste eklenmiştir (Direktif, Ek-I). Buna göre;

(i) 2009/16/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi uyarınca *Paris Memorandum of Understanding* (Paris MoU)'a taraf devlet tarafından yapılan denetimde petrol veya ilgili diğer bir kayıt kitapçığı ile potansiyel boşaltım ilgili bir eksiklik veya uygunsuzluğun varlığı,

(ii) 2019/883 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi uyarınca gemi atıklarının tesliminde bir önceki uğrak yerinde herhangi bir usulsüzlüğün bulunması,

(iii) 2016/802 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi uyarınca salınım azaltma yöntemleri olarak işletilen EGCS'nin kullanımına yönelik ilkelere uyulmamasına yönelik usulsüzlüklerin mevcut olması,

(iv) Üye bir Devlet tarafından geminin yasadışı boşaltımına ilişkin bir bilginin iletilmesi,

(v) Kılavuzlar dahil olmak üzere geminin Direktif kapsamındaki yükümlülüklerini ihlal ettiğine dair herhangi bir bilgi alınması,

hallerinde üye devletler, geminin Direktif kapsamındaki yükümlülükleri ihlal edip etmediğine ilişkin ayrıntılı bir denetleme yapabilecektir.

II. 2024/3101 SAYILI DİREKTİF'TE İDARİ YAPTIRIMLAR

2024/3101 sayılı Direktif ile 2005/EC/35 sayılı Direktif'in gemilerden kaynaklanan kirlenmeye yönelik yaptırımları konusunda köklü değişikliklere gidilmiştir. Bu kapsamda 2005/EC/35 sayılı Direktif'in 8. maddesi⁶⁰ yeniden

⁶⁰ “Her üye Devlet, 4 ve 5 maddedeki ihlallerin etkin, orantılı ve caydırıcı yaptırımlarla cezalandırılmasına yönelik gerekli önlemler al(makla) yükümlüdür. 2005/EC/35 sayılı Direktif, m. 8.

düzenlemiş, gerçek ve tüzel kişilere uygulanacak yaptırımlara ilişkin 8a, 8b ve 8c maddesi yürürlükten kaldırılarak, “Yaptırımların Etkin Şekilde Uygulanması (*Effective Application of Penalties*)” başlıklı yeni 8d maddesi eklenmiştir.

A. Türü ve Niteliği

Direktif ile yeninden düzenlenen 8/I maddesinin son cümlesinde üye devletlerce ihdas edilecek idari yaptırımların etkin, orantılı ve caydırıcı olması gerektiği belirtilmiş; buna karşın idari yaptırımın türü ve niteliği hakkında özel bir kural öngörülmemiştir.

1. Türü

Genel anlamda idari yaptırım, “*İdarenin, bir yargı kararına gerek olmaksızın yasaların açıkça verdiği bir yetkiye dayanarak idare hukukuna özgü yöntemlerle, doğrudan doğruya uyguladığı*” yaptırımlardır⁶¹. Kuşkusuz en önemli idari yaptırım türü, idari para cezasıdır⁶². Bunun yanı sıra ihlalin özelliğine göre faaliyet izninin iptali, ehliyetin geri alınması gibi idari yaptırım türleri de sıklıkla uygulanmaktadır.

Direktif’te, üye devletlerin denizlerin kirletilmesine yönelik ulusal kanunlarına derç edecekleri idari yaptırımların türüne ilişkin özel bir atıf yapılmamıştır. Yalnızca Direktif’in gerekçesinin 12. paragrafında sorumlu “işletene (*company*)” uygulanacak idari yaptırımların, en azından, idari para cezası olması gerektiği vurgulanmıştır. Bu husus Direktif ile değişik 8/II maddesinde açık şekilde düzenlenmiştir. Bu anlamda üye devletlerin, AB’de uygulanan idari yaptırım sisteminden daha hafif olmamak kaydıyla, farklı idari yaptırım türü belirleme yetkisine sahip oldukları söylenebilir.

2. Niteliği

İdari yaptırımın türünün aksine ihdas edilecek idari yaptırımın niteliğine ilişkin Direktif’te çok açık kurallar öngörülmemiştir. Buna göre ihdas edilecek idari yaptırımlar, “etkin, orantılı ve caydırıcı (*effective, proportionate and dissuasive*)” olmalıdır. Dolayısıyla üye devletler, ihlallere karşı öngörülen

⁶¹ D. 13. D, T. 25.12.2006, E. 2005/9375, K. 2006/4919, Legal Bank (Erişim Tarihi: 29.03.2025). İdari yaptırım kavramı için genel olarak bkz. Karabulut, s. 12; Özay, s. 35; Aslan, s. 177; Özkaya Özlüer, s. 135.

⁶² Kabahatler Kanunu’nun 16/I maddesinde “*Kabahatler karşılığında uygulanacak olan idari yaptırımlar, idari para cezası ve idari tedbirlerden ibaret*” olduğu hükme bağlanmıştır. Konu hakkında ayrıca bkz. Can, s. 418; Işık/Dündar, s. 17.

yaptırım sisteminin “etkililiğini, orantılılığını ve caydırıcı niteliğini sağlayamayacak kadar düşük düzeyde idari yaptırımlar belirleyemez veya uygulayamazlar” (Direktif, m. 8d/II).

Direktif’te öngörülen bu ölçütün göreceli olduğu açıktır. Örneğin, deniz kirliliğine karşı uygulanan 10.000 EUR’luk bir idari para cezası küçük bir balıkçıyı daha dikkatli olmaya zorlarken; büyük sermayeli bir ticaret şirketi bakımından herhangi bir caydırıcı etkisi olmayacaktır. Hatta şirketin, ihlal nedeniyle ödemek zorunda kaldığı para cezasından daha fazla ekonomik fayda sağlaması da mümkündür. Diğer yandan orantılılık ilkesinin⁶³ uygulanmasında, meydana gelen kirlenme zararının ağırlığının mı yoksa kirlenenin mali gücünün mü anlaşılması gerektiği ayrı bir tartışma konusudur. Bu sebeple, Direktif’in 8d/I maddesinde idari yaptırımların niteliği belirlenirken dikkate alınacak ölçütler ayrıntılı şekilde sayılmıştır.

B. Özel Kurallar

Direktif ile kenar başlığı “İdari Yaptırımlar (*Administrative Penalties*)” olarak değiştirilen⁶⁴ 2005/EC/35 sayılı Direktif’in 8. maddesinde üye devletlerin ihdas edecekleri ulusal yaptırım sistemine ilişkin birtakım özel kurallar öngörülmüştür.

1. İdari Yaptırım Sistemi İhdası

Direktif’in 8/I maddesi üye devletlere, deniz kirliliği ihlallerine yönelik kendi ulusal idari yaptırım sistemini kurma yükümlülüğü getirmektedir. Buna karşın Direktif, ihdas edilecek idari yaptırımların türü ve içeriği hakkında herhangi bir somut ölçüt getirmemekte; yalnızca iki kısıtlamaya uyulmasını zorunlu kılmaktadır. Bunlardan birincisi ulusal idari yaptırımların, üye Devletin 2024/1203 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi’nde öngörülen yükümlülüklerine halel getirmemesidir.

2024/1203 sayılı Direktif ise deniz çevresinin etkin şekilde korunmasına yönelik asgari cezai müeyyidelerin ve diğer yaptırımların oluşturulması amacıyla, 11 Nisan 2024 tarihinde, 2008/99/EC ile 2009/123/

⁶³ Genel anlamda İdare Hukukunda orantılılık ilkesi, hukuka aykırı işlem ile yaptırım arasında makul bir oranın olmasını ifade eder. Daha açık ifadeyle ihlalin derecesine göre uygulanacak yaptırım orantılı olmalıdır. Kavram için bkz. Hatipoğlu, s. 197.

⁶⁴ Direktif’in önceki versiyonu ile 2023 tarihli AB Parlamentosu ve Konsey Önerisinde bu başlık “Yaptırımlar (*Penalties*)” şeklindeydi.

EC sayılı Direktif'in yerine kabul edilmiştir⁶⁵. Genel olarak üye devletlere, deniz çevresinin kasten veya ağır ihmal ile kirletilmesi eylemlerine yönelik cezai yaptırım uygulama zorunluluğu öngörür (2024/1203 sayılı Direktif, m. 3/I)⁶⁶. Bu anlamda üye devletler, deniz çevresinin kirlenmesine yönelik idari yaptırımlara ek olarak cezai yaptırımlar da ihdas etmelidir.

Diğer sınırlama ise ihdas edilecek idari yaptırımların etkili, orantılı ve caydırıcı olmasıdır (Direktif, m. 8/I-son cümle). Direktif ile eklenen 8d maddesinde idari yaptırımların belirlenmesine ilişkin birtakım ölçütler sayılmıştır. Üye devletler uygulayacakları idari yaptırımın türü ve niteliğini belirlerken, maddede sayılan ölçütleri esas almalıdır.

2. İşletenin (Company) Sorumluluğu

Yukarıda vurgulandığı üzere, Direktif'in 1/II maddesiyle deniz çevresi kirliliğinden sorumlu tutulacaklar arasına "işleten (company)" terimi de eklenmiştir. Yine Direktif ile değiştirilen 8/II maddesinde "*Üye devletler(in), bu Direktif kapsamında ihdas edecekleri idari yaptırımların, ihlalden sorumlu işleten hakkında idari para cezasını (fines) içerece(ği)*" belirtilmiştir. Direktif ile deniz çevresinin kirletilmesinden sorumlu gerçek veya tüzel kişiler hakkında idari yaptırımların uygulanması konusunda halihazırda üye devletlere bir yükümlülük getirilmiş olmasına rağmen, 2005/EC/35 sayılı Direktif'in 8/II maddesinde "işleten" hakkında özel bir hüküm ihdas edilmiş olması ayrıca tartışmaya değerdir.

Direktif'in gerekçesinin 12. paragrafında, gemilerin malik tarafından üçüncü bir kişi veya kuruluşa devredilmesi halinde sorumlu işleten hakkında, en azından, gemiden kaynaklanan kirlenmelere yönelik idari para cezası uygulamasından bahsedilmektedir. Direktif'in 8/II maddesi de bu kapsamda metne eklenmiş olmalıdır. Bu anlamda, denizi doğrudan kirleten gerçek veya tüzel kişiye ulaşılabilmesi durumunda idari yaptırımın yönetici, kiracı gibi geminin işletilmesini üstlenen kişi veya kuruluşlar hakkında uygulanmasının sağlanması amacıyla "işleten" teriminin metne eklendiği anlaşılmaktadır.

Direktif'in 8/II maddesinde dikkat çeken diğer bir husus ise işletenler hakkında uygulanacak yaptırım için "idari para cezası (fines)" teriminin

⁶⁵ European Union, "Directive (EU) 2024/1203 of the European Parliament and of the Council", Official Journal of EU, 30.04.2024 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401203, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

⁶⁶ Parag. 30.

kullanılmasıdır. Bu anlamda deniz kirliliğinden sorumlu işleten hakkında, kural olarak, yalnızca idari para cezası uygulanacaktır.

3. İdari Yaptırım Uygulaması Bulunmayan Üye Devletler

Direktif'in 8/III maddesi, ulusal hukuk sistemlerinde idari yaptırım uygulaması bulunmayan üye devletlerin, idari yaptırıma eş değer etkiye sahip bir yaptırımı kabul etmelerine imkân vermektedir. Buna göre üye devletler, Direktif'in 8/II maddesinde düzenlenen idari para cezası da dahil olmak üzere, idari para cezalarıyla eş değer etkiye sahip (*legal remedies are effective and have an equivalent effect to the administrative fines*) hukuki çözümleri mahkemeler vasıtasıyla uygulayabileceklerdir.

Bu anlamda üye devletler, ulusal hukuk sistemlerinde idari yaptırım uygulaması bulunmasa dahi, eşdeğer etkiye sahip kurallar ihdas etmek ve bunu yetkili otorite ve mahkemeler vasıtasıyla uygulamakla yükümlüdürler. Üye devletler, bu kapsamda kabul edecekleri hukuk kurallarını ve sonraki değişiklikleri, 6 Temmuz 2027 tarihine kadar Komisyon'a bildirmekle yükümlüdürler (Direktif, m. 8/III-son cümle).

C. İdari Yaptırımların Uygulanmasına Yönelik Ölçütler

Direktif ile eklenen "Yaptırımların Etkin Şekilde Uygulanması" başlıklı 8d/I maddesinde üye devletlerin, "*yaptırımların etkili, orantılı ve caydırıcı olmasını sağlamaya yönelik olarak, ... 8. madde uyarınca idari yaptırımın türünü ve miktarını belirlerken ve uygularken ihlalin tüm ilgili koşullarını*" dikkate alacağı düzenlenmiştir. Yine maddenin devamında dikkate alması gereken bir kısım ölçütler sayılmıştır⁶⁷.

Direktif'in 8d/I maddesine göre üye devletler, idari yaptırımları belirlerken, genel olarak, kirlenmenin ağırlığı ve süresi, zarara neden olanın kusurunun derecesi, kirliliğin deniz çevresine verdiği tahribatın büyüklüğü ve kişinin mali gücünü dikkate almalıdır. Bu açıdan Direktif'in, idari yaptırımın türü ve miktarı belirlenirken, orantılılık ilkesinin gözetilmesini amaçladığı söylenebilir.

1. Kirlenmenin Niteliği ve Etkisi

Deniz kirliliği sonrasında sorumlu kişiler hakkında uygulanacak

⁶⁷ Maddede kullanılan "özellikle (*particular*)" ifadesinden bu ölçütlerin sınırlı sayıda olmadığı anlaşılmaktadır. Üye devletler, idari yaptırımları belirlerken ve uygularken benzer ilke ve ölçütlerden de yararlanmalıdır.

idari yaptırımların miktarının belirlenmesindeki en önemli ölçütlerden birisi, kuşkusuz, kirlenmenin niteliği ve derecesi olmalıdır. Bu sebeple olsa gerek, Direktif'in 8d/I-a maddesinde "*boşaltımın niteliği, ağırlığı (gravity) ve süresi*" idari yaptırımın belirlenmesinde esas alınacak ölçütlerin başında sayılmıştır. Buna göre üye devletler, idari yaptırımlarının türü ve miktarını belirlerken kirlenme zararının türü ve ağırlığını dikkate almalıdır.

Kirlenme zararının türünün belirlenmesinde MARPOL'ün eklerinden (Ek-I ilâ VI) yararlanılabilir. Nitekim parçalanmamış ve dezenfekte edilmemiş pis suların denize boşaltılması (MARPOL Ek-IV) ile tehlikeli bir maddenin denize sızmasının (MARPOL Ek-II) deniz çevresine vereceği zararlar farklı olacaktır.

Bununla birlikte yalnızca kirleticinin türünün esas alınması, her zaman, adil bir sonuç vermeyebilir. Nitekim parçalanmamış ve dezenfekte edilmemiş pis suların 3 mil içinde denize boşaltılmasının, 12 deniz mili açıkta çok az miktarda petrol veya türevinin denize sızmasına göre daha ağır bir çevre zararına yol açması mümkündür. Bu açıdan idari yaptırım belirlenirken, kirleticinin türü kadar kirlenme zararının ağırlığı da ölçüt olarak esas alınmalıdır.

Bu önemi sebebiyle Direktif'in 8d/I-c maddesinde, kirliliğin balıkçılık, turizm ve kıyı toplulukları üzerindeki etkisi başta olmak üzere, boşaltımın çevreye veya insan sağlığına verdiği zararlar idari yaptırımın belirlenmesinde dikkate alınması gereken ölçütler arasında sayılmıştır. Bu kapsamda, bir alt sınır üzerinden, kirlenmenin deniz çevresine verdiği zararın ağırlığına göre bir oranlama yapılarak idari para cezası uygulanmalıdır.

2. Kusurun Varlığı ve Derecesi

Direktif'in 8d/I-b maddesinde idari yaptırımın belirlenmesinde, kirlenmeye neden olan kişinin kusurunun varlığı ve derecesinin dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Yine Direktif'e göre idari para cezalarının tespitinde, sorumlu kişinin daha önce yapmış olduğu herhangi bir ihlalin olup olmadığı da değerlendirilmelidir (Direktif, m. 8d/I-h).

Kişinin kusurunun varlığı ve derecesi ölçütünün, Türkiye gibi çevre zararlarında kusursuz sorumluluğun uygulandığı üye devletler bakımından uygulanabilir olmadığı iddia edilebilir. Zira kusursuz sorumluluk ilkesinde, sorumluluğun doğması için eylem ile nedensellik bağı yeterli olup ayrıca

kusurun varlığı şartı aranmaz⁶⁸. Bu halde sorumluluğun doğmasında zorunlu olmayan kusurun, uygulanacak idari yaptırımın belirlenmesinde ölçüt olarak alınması da mümkün olmamalıdır.

Bu tür bir iddia veya gerekçe nispeten yerinde olmakla birlikte, çevre zararlarında kusursuz sorumluluk, meydana gelen zararın tazminine yöneliktir. Türkiye’de uygulanan 2872 sayılı Çevre Kanunu’nda⁶⁹ olduğu gibi Direktif’te uygulanması istenilen idari yaptırım ise meydana gelen zararın tazmini değil; kirlenme eylemine yöneliktir. Daha açık ifadeyle sorumlu hakkında uygulanacak idari yaptırım, meydana gelen çevre zararının tazminine ilişkin kuralların uygulanmasını engellemeyecektir. Bu açıdan kirlenmenin kast, ağır ihmal veya hafif ihmal sonucu olmasına göre farklı idari para cezalarının uygulanması, çevre zararlarından sorumluluk rejimine aykırı olmayacak; aksine dağıtıcı adaletin sağlanmasına hizmet edecektir.

3. Kirlenenin Mali Gücü ve Kirlenmedeki Menfaati

Direktif’in 8d/I-d maddesinde gerçek veya tüzel kişi ile işletenlerin mali gücünün uygulanacak idari yaptırımlarda dikkate alınması gerektiği öngörülmüş ancak buna ilişkin herhangi bir somut ölçüt belirtilmemiştir. Sorumlunun mali gücü kavramının göreceli olduğu ve esas alınacak ölçütlerin önceden belirlenmesinin oldukça zor olacağı açıktır. Zira kirlilik gerçekleştiğinde mali gücü iyi durumda olan sorumlunun, yaptırımın icra aşamasında kötüleşmiş olması veya tam tersi bir durumun oluşması mümkündür.

Çevre Kanunu’nda olduğu gibi sorumlunun mali gücünün belirlenmesinde, kirliliğe yol açan geminin tonajının ölçüt olarak alınması önerilebilir. Ancak bu ölçüt de tek başına sorumlunun mali gücünün dikkate alınmasında yeterli olmayacaktır. Zira birden fazla gemiye sahip donatanın küçük tonajlı bir gemisi için ödeyeceği idari para cezası onu ekonomik olarak zora sokmazken; aynı tonajda tek bir gemiye sahip donatanın ekonomik mahvına sebep olabilecektir.

Direktif’in 8/I-e maddesinde, aynı zamanda, idari yaptırımın belirlenmesinde, “*uygulanabilir olması durumunda, ihlalden sorumlu işleten veya diğer tüzel ya da gerçek kişinin ihlal nedeniyle elde ettiği veya elde etmesi beklenen ekonomik faydaları(nda)*” dikkate alınması istenilmiştir. Bu

⁶⁸ Eren, s. 515; Oğuzman/Öz, s. 137.

⁶⁹ RG, T. 11.08.1983, S. 18132.

ölçütün, mali güce ilişkin ölçüte nispeten, daha gerçekçi olduğu gibi dağıtıcı adaletin sağlanması bakımından dikkate alınması gereken bir ilke olduğuna işaret edilmelidir. Örneğin balast tankındaki atığı ücret ödememek için liman tesisine vermek yerine denize boşaltan geminin donatanı, operasyon esnasında yaşanan aksaklık sonucu denize balast suyu sızan geminin donatanına göre ekonomik bir menfaat sağlamaktadır. Bu durumda her iki donatana aynı idari yaptırımın uygulanması adil olmayacaktır.

4. İyiniyetli Girişim ve İşbirliği

Direktif'in 8d/I-f maddesinde, sorumlunun deniz kirliliğini önlemek veya etkilerini azaltmaya yönelik almış olduğu önlemler, idari yaptırımın belirlenmesinde dikkate alınması gereken ölçütler arasında sayılmıştır. Yine *"İhlalden sorumlu işleten, tüzel kişi veya gerçek kişinin yetkili makamla işbirliği düzeyi, yetkili bir makam tarafından yapılacak uygun bir incelemeyi veya başka bir soruşturmayı engelleyen veya engellemeyi amaçlayan herhangi bir eylemi"* de idari yaptırımın belirlenmesinde esas alınmalıdır (Direktif, m. 8d/I-d).

Sorumlunun kusurunun derecesiyle dolaylı şekilde bağlantılı her iki ölçüt de uygulanabilir niteliktedir. Zira kirlenme sonrası meydana gelen zararın etkisini azaltmaya çalışan veya kirlenme sonrası yapılan incelemeyi kolaylaştıran bir geminin donatanı ile kirlenme sonrası bilgi vermeden olay yerinden ayrılan bir geminin donatanına aynı idari yaptırımın uygulanması, hak ve nesafete uygun olmayacaktır.

III. DİREKTİF'İN TÜRK HUKUKU BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türk Hukuku'nda deniz çevresinin kirlenmesine yönelik olarak hem cezai hem de idari yaptırım öngörülmüştür⁷⁰. Bunlardan cezai yaptırım yalnızca deniz çevresi değil tüm çevrenin kirlenmesine yöneliktir⁷¹. İdari yaptırım ise Çevre Kanunu'nun 20/I-ı maddesinde düzenlenen idari para cezalarıdır⁷².

⁷⁰ Çevre kirliliği bakımından Türkiye'nin en fazla tehdit altından olan deniz alanlardan birisi olan Marmara Denizi bakımından değerlendirme için bkz. Ocak/Akıncı, s. 2945.

⁷¹ Bkz. Türk Ceza Kanunu, m. 181/I. Madde uyarınca çevreye zarar verecek şekilde, atık veya atıkları toprağa, suya veya havaya kasten veren kişi, altı aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

⁷² 2024/3101 sayılı Direktif, genel olarak, deniz çevresinin kirlenmesine yönelik idari yaptırımları düzenlediğinden, Türk Hukuku bakımından değerlendirme, Çevre Kanunu'nda öngörülen "idari nitelikli cezalar" ile sınırlı tutulmuştur.

Bununla birlikte Çevre Kanunu’nun 20/I-ı maddesinde öngörülen idari para cezaları, meydana gelen zararın giderilmesine yönelik bir tazminat niteliğinde değildir. Aksine sorumluların hukuki veya cezai sorumluluklarına ilave yaptırımlardır⁷³. Daha açık ifadeyle idari para cezasının uygulanması, meydana gelen çevre zararının tazmin yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Nitekim 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun (Deniz Çevresi Kanunu)⁷⁴ 6/I maddesi uyarınca deniz çevresini kirletenler, çevrenin eski hale getirilmesi dahil olmak üzere, kirlenme veya kirlenme tehlikesinden ileri gelen her türlü zararı tazmin etmekle yükümlüdürler⁷⁵.

Bu anlamda, 2024/3101 sayılı Direktif’te sıklıkla vurgulandığı üzere, deniz kirliliğine yönelik idari ve cezai yaptırımların genel amacı, ilgililerin deniz çevresi zararının doğmaması için daha dikkatli olmalarını sağlamaktır. Genel olarak Çevre Kanunu’nun 20/I-ı maddesinde de bu amacın gözetildiğini söylemek yanlış olmayacaktır⁷⁶.

A. Çevre Kanunu’ndaki İdari Para Ceza Sistemi

1. Temel Ölçütler

Çevre Kanunu’nun 20/I-ı maddesinde Türkiye’nin deniz yetki alanları

⁷³ İdari para cezalarının genel olarak amacı mevcut idari düzenin korunmasıdır. Anayasa Mahkemesinin “*idari para cezaları ile kamu düzenine aykırı davranışların önlenmesi, toplumda disiplinin sağlanması(nın) amaçla(ndığı)*” yönündeki kararı için bkz. AYM, T. 23.10.1997, E. 1997/19, K. 1997/66 (<https://normkararlarbilgibankasi.anayasa.gov.tr/Dosyalar/Kararlar/KararPDF/1997-66-nrm.pdf>, Erişim Tarihi: 29.03.2025). Konu hakkında ayrıca bkz. bkz. Çoban, s. 5.

⁷⁴ RG, T. 11.03.2005, S. 25752.

⁷⁵ Kanunun amaçlarından birisi de muhtemel bir kirlenme olayı sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarının belirlenmesidir (Deniz Çevresi Kanunu m. 1/b). Kanun, uygulama alanlarında bulunan veya herhangi bir nedenle uygulama alanlarına girmek isteyen beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerin sorumluları hakkında uygulanır. Bkz. Deniz Çevresi Kanunu m. 2.

⁷⁶ Nitekim 7410 sayılı Kanun’un 5. maddesi ile Çevre Kanunu’nun 20/I maddesine eklenen (ğğ) ve (hh) betlerindeki yaptırımların gerekçesi de “*Marmara Denzinde meydana gelen müsilağ kirliliği sebebiyle bölgesel bazda meydana gelebilecek kirliliğe sebebiyet veren faaliyetlerin engellenmesi*” olarak açıklanmıştır. 7410 sayılı Kanun gerekçesi için bkz. “Genel Gerekçe”, (<https://cdn.tbmm.gov.tr/KKBSPublicFile/D27/Y5/T2/WebOnergeMetni/c3187253-eb7b-4329-8bc9-5b8c7e34ae8e.pdf>, Erişim Tarihi: 07.09.2025).

ve bunlarla bağlantılı suların⁷⁷ kirlenmesine yönelik uygulanan idari para cezalarının belirlenmesinde; kirleticinin türü, geminin türü ile geminin gros tonilato (GT) olarak büyüklüğü şeklinde üç ölçüt esas alınmıştır.

Kirleticinin türü; petrol ve petrol türevi, tehlikeli madde ve atıklar ile diğer kirleticiler olarak üç alt kategoriye ayrılmış ve her bir sınıf için GT başına uygulanacak idari para cezası öngörülmüştür⁷⁸. Evsel atık suları, deterjanlı su, köpük, egzoz gazı yıkama sistemi suları vb. yıkama suları ile katı atıklar aynı kategori içinde sayılmıştır⁷⁹. Yine Çevre Kanunu'nun 20/I-hh maddesinde *“Taraflar arasında uluslararası sözleşmelerde ve ilgili yönetmeliklerde belirlenen kükürt oranından⁸⁰ daha fazla kükürt içeren akaryakıtı denizcilik yakıtı olarak kullanan gemi ve diğer deniz araçları”* hakkında da tonajına göre idari para cezaları öngörülmüştür. Bu anlamda MARPOL'ün tüm eklerinde (EK-I ilâ EK VI) düzenlenen kirleticiler, idari yaptırım kapsamına alınmıştır.

İdari para cezalarının hesaplanmasında gemiler, tanker ve diğer gemiler olarak iki alt kategoride değerlendirilmiştir. Gemilerin türü bakımından; tankerlerden petrol ve petrol türevi ile kirli balast tahliyesi (Çevre Kanunu, m. 20/I-i-1 ve 2), diğer gemilerden petrol türevi veya kirli balast tahliyesi (Çevre Kanunu, m. 20/I-i-3) ile geminin türüne bakılmaksızın diğer kirlenme zararları maddelerin denize boşaltılması (Çevre Kanunu, m. 20/I-i-4) için farklı idari para cezaları belirlenmiştir.

Çevre Kanunu'nda idari para cezasının hesaplanmasında kirliliğe sebep olan geminin GT büyüklüğü esas alınarak aşamalı bir idari para cezası formülü kabul edilmiştir. Tankerler, petrol türevi ile hava kirliliğine yol açan gemiler; 1,000 (dahil) GT, 1,000 ile 5,000 (dahil) GT ile 5,000 GT'dan fazla olanlar⁸¹ şeklinde üç gruba ayrılmıştır. Diğer kirlenme zararları için ise 18 GT'dan başlayan farklı bir tonaj hesabı kabul edilmiştir.

⁷⁷ Türkiye'nin doğal veya yapay gölleri ve baraj gölleri ile akarsuları dahil.

⁷⁸ Tehlikeli madde ve atıkların boşaltım için özel bir para cezası öngörülmemiş; bu tür kirlenme için petrol ve türevleri sınıfı esas alınarak (Çevre Kanunu, m. 20/I-i-3) hesaplanacak tutarın on katı idari para cezası uygulanacağı düzenlenmiştir. Bkz. Çevre Kanunu, m. 20/I-i/II.

⁷⁹ Çevre Kanunu'nun mülga 22. maddesi kapsamında değerlendirme için bkz. Kara, 257.

⁸⁰ MARPOL EK VI, Kural 14 uyarınca gemilerin işletilmesinde kullanılan yakıt (bunker yakıtı) içindeki kükürt oksit oranı % 4,5 m/m'yi geçmemelidir.

⁸¹ Yüzbin grostondan büyük büyük tanker, gemi ve diğer deniz araçları için yüzbin groston esas alınarak idari para cezası verilir. Çevre Kanunu, m. 20/I-i-4 son cümle.

2. Diğer Ölçütler

Çevre Kanunu'nda denizi kirletenlere karşı uygulanacak idari para cezalarının belirlenmesinde ilave birtakım hususlar öngörülmüştür. Uygulanacak olan nihai idari para cezası, somut olayın özelliklerine göre, bu ölçütler hesaplanan tutara eklenmek veya çıkarılmak suretiyle belirlenmektedir.

Bu özel ölçütlerden ilki, kirlilik sonrası gemi veya deniz aracının kendi imkânları ile neden olduğu kirliliği gidermesidir. Bu durumda hesaplanacak tutarın 1/3 oranında idari para cezası uygulanır (Çevre Kanunu, m. 20/I-ı/III). Bu anlamda kanun koyucu, idari para cezasının uygulanmasında deniz çevresinin kirlenmesini yeterli görmüş; aynı zamanda zararın oluşması şartını aramamıştır.

Çevre Kanunu'nda öngörülen diğer bir özel durum, denizi kirletenin hukukî statüsüyle ilgilidir. Buna göre denizi kirletenlerin “kurum, kuruluş ve işletme” olması halinde idari para cezası üç katı olarak uygulanır (Çevre Kanunu, m. 20/II)⁸². Kanunda kurum, kuruluş ve işletme kavramları ise tanımlanmamıştır.

Kurum ve kuruluş ifadesinin, kamu ve özel tüm tüzel kişileri gösterdiğinde şüphe yoktur. “İşletme” teriminin ise esnaf işletmesi dahil tüm işletmeleri gösterip göstermediği; yine tüzel kişi niteliğinde olmayan donatma iştiraki ve adi şirkete ait gemi ve deniz araçlarının kapsama dahil olup olmadığı açık değildir. Oysaki 5491 sayılı Kanun'un⁸³ 14. maddesi ile yapılan değişiklikten önceki Çevre Kanunun 20/II maddesinde “*213 sayılı Vergi Usul Kanununun 182 nci maddesi gereğince bilanço esasına göre defter tutması gereken kuruluş ve işletmelere*” cezaların beş katı olarak uygulanacağı hükme bağlanmıştı⁸⁴.

Ayrıntıya girmek çalışmanın sınırlarını aşmakla birlikte, ticari işletme seviyesindeki işletme bünyesinde gerçek kişilerce işletilen gemiler hakkında da üç katı para cezasının uygulanması gerektiği kabul edilmelidir. Bununla birlikte Türkiye’de donatanların çoğunlukla ticaret şirketi olduğu dikkate

⁸² Bu ölçüt yalnızca deniz kirletenlere özgü değildir. Aynı zamanda biyolojik çeşitliliği tahrip edilmesi, izinsiz atık toplanması veya taşınması gibi bir takım çevre zararları hakkında da üç katı kuralı uygulanmaktadır.

⁸³ RG, T. 13.05.2006, S. 26167.

⁸⁴ Bu anlamda Kanun Koyucu, birinci sınıf tacirler hakkında idari para cezasını beş katı olarak belirlemişti. Türk Ticaret Kanununda ise Birinci Sınıf ve İkinci Sınıf tacir ayrımı bulunmadığına işaret edilmelidir.

alındığında⁸⁵, kirlenme zararlarında Türk Bayraklı gemiler hakkında, genel olarak, üç katı cezanın uygulanacağını söylemek yanlış olmayacaktır.

Özel çevre koruma bölgesi⁸⁶ olarak kabul edilen deniz alanındaki kirlenmelerde, öngörülen idari para cezası iki katı uygulanır. Daha açık ifadeyle Marmara Denizi, Fethiye, Göcek, Foça, Gökova, Kaş, Belek gibi Özel Çevre Koruma Bölgesi'nde⁸⁷ meydana gelen kirlenmelerde idari para cezası, iki kat tutarında hesaplanmaktadır. Bu anlamda bir tüzel kişinin özel bölgede kirlenmeye sebep olması durumunda uygulanacak olan idari para cezası, hesaplanan tutarın altı katı tutarında olacaktır.

C. Direktif Kapsamında Çevre Kanunu'nun Değerlendirilmesi

Direktif'in 8d/I maddesinde deniz kirliliğine karşı uygulayacakları idari yaptırımları belirlerken üye devletlerin dikkate alınması istenen ölçütlerden; boşaltımı önlemek veya çevreye etkilerini azaltmaya yönelik alınan önlemler, yetkili makamlarla işbirliği, daha önce yapılmış herhangi bir ihlalin olup olmamasının, Çevre Kanunu'nun 20/I-ı maddesinde esas alındığı görülmektedir. Yine Çevre Kanunu'nda maktu değil, çevre zararına neden olan geminin büyüklüğüyle orantılı bir idari para cezası sisteminin kabul edilmiş olmasıyla da öngörülen yaptırımın, "orantılı" olduğu söylenebilir.

Bununla birlikte Çevre Kanunu'nun 20/I-ı maddesinde, özellikle meydana gelen çevre zararının büyüklüğü ve etkisi, sorumluların kusuru, kirliliğin çevre ve insan sağlığına verdiği tahribat dikkate alınmaksızın, yalnızca, kirleticinin türü ve gemilerin büyüklüğüyle orantılı bir idari para cezası öngörülmüştür. Bu haliyle Çevre Kanunu'nun 20/I-ı maddesinin, Direktif'in 8d/I maddesindeki ölçütlerin önemli bir kısmını karşılamadığını söylemek yanlış olmayacaktır⁸⁸.

⁸⁵ Türkiye'de donatanların büyük çoğunluğunu temsil eden Türk Armatörler Birliği'ne üye donatanların tamamı ticaret şirkettir. Liste için bkz. Türk Armatörler Birliği, "Üyelerimiz" (<https://armatorlerbirligi.org.tr/uyelerimiz>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

⁸⁶ Özel çevre koruma bölgesi, "*Biyolojik çeşitliliğin, doğal ve bununla ilişkili kültürel kaynakların korunması ve devamlılığın sağlanması amacıyla*" özel koruma statüsü verilen kara, su ya da deniz alanlarıdır. Bir alanın, özel çevre koruma bölgesi olarak tespit ve ilan etme yetkisi Cumhurbaşkanına aittir. Çevre Kanunu m. 9/I-d.

⁸⁷ Türkiye'deki özel çevre koruma bölgeleri listesi ve ayrıntılı bilgi için bkz. "Özel Çevre Koruma Bölgeleri" (<https://ockb.csb.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

⁸⁸ Bununla birlikte Anayasa Mahkemesi, idari para cezasının kirliliğin denize yapacağı etkisi ve fiilin ağırlığı dikkate alınmaksızın yalnızca kirliliğe neden olan deniz araçlarının GT büyüklüklerini esas alınmasının sosyal hukuk devleti ve eşitlik ilkeleriyle bağdaşmadığı

	A Gemisi	B Gemisi	C Gemisi
Gemi Tür ve Büyüklüğü	Kuru Yük Gemisi 500 GT	Kuru Yük Gemisi 5.000 GT	Kuru Yük Gemisi 10.000 GT
Maliki	Gerçek Kişi	Ticaret Şirketi	Ticaret Şirketi
Zararlı madde tür ve miktarı	Pis su/Çöp 1000 Birim	Pis su/çöp 10 Birim	Pis su/çöp 100 Birim
Kusuru Durumu	Kasıt (Atık tesisine vermemek için)	Operasyon sırasında yaşanan kaza	Kasıt (Atık tesisine vermemek için)
Çevreye verdiği zarar	Ağır	Zarar Yok	Orta
Uygulanan idari para cezası			
150 GT ilâ 1,000 (dahil) GT başına 1.146,01 TL	573.005 TL	1.146.010 TL	1.146.010 TL
1,000 ile 5,000 (dahil) GT her GT başına 229,21 TL	---	916.830 TL	916.830 TL
5,000 GT ‘dan her GT başına 26,44 TL	---	---	132.200 TL
Toplam	573.005 TL	2.062.840 TL	2.195.040 TL
Tüzel kişi malik ⁸⁹	---	X 3	X 3
Uygulanan Toplam Ceza	573.005 TL	6.188.520 TL	6.585.120 TL

Farklı tonajdaki üç kuru yük gemisinin, özel çevre koruma bölgesi dışındaki bir deniz alanında aynı türden ancak farklı ağırlıktaki ihlal eylemi gerçekleştirdiği varsayımına ve Çevre Kanunu’nun 20/I-1 maddesindeki, 2025

gerekeşiyle Çevre Kanunu’nun (mülga) 22. maddesine yönelik iptal başvurusunu, “deniz, göl ve akarsuların deniz araçları tarafından kirlenmesi halinde öngörülen idari para cezalarının yasa koyucunun takdir alanı içerisinde” olduğu gerekçeyle reddetmiştir. AYM, T. 06.10.2009, E. 2006/93, K. 2009/88 (<https://normkararlarbilgibankasi.anayasa.gov.tr/ND/2009/88?KararNo=2009%2F88&KelimeAra%5B%5D=%C3%A7evre%20kanunu>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

⁸⁹ Tüzel kişi malik terimi, Çevre Kanunu’nun 20/II maddesindeki “kurum, kuruluş ve işletme” ifadesini göstermek üzere kullanılmıştır.

yılı için geçerli⁹⁰, ölçütlere göre hazırlanan yukarıdaki örnekte⁹¹ görüleceği üzere:

(i) 500 GT büyüklüğündeki A gemisinden denize dökülen kirleticinin miktarı, 5.000 GT'luk B gemisinden dökülenin 100 katı (1000 birim) olmasına rağmen, A gemisinin tonajının küçük ve malikinin gerçek kişi olması nedeniyle, B gemisine göre yaklaşık onbir kat daha az idari para cezası ödemektedir.

(ii) A gemisinden denize kasten zararlı madde dökülmüş ve çevrenin eski hale gelmesi uzun bir sürenin geçmesini gerektirmiş; B gemisinden kirlenme ise istenilmeden yaşanmış ve herhangi bir çevre zararı meydana gelmemiştir. Buna rağmen B gemisinin donatanı, A gemisinin donatanına göre, yaklaşık onbir kat daha fazla idari para cezasıyla karşı karşıya kalmıştır.

(iii) B gemisinden 10 birim değil de 10.000 birim zararlı madde denize dökülmüş olsaydı dahi donatan aynı miktarda idari para cezası ödeyecektir⁹².

(iv) A gemisinin maliki gerçek kişi tacir olsaydı, aynı kirlenme zararı için, üç kat daha fazla idari para cezası ödeyecekti. Uygulamada pek mümkün olmasa da B veya C gemilerinin malikleri tacir olmayan gerçek kişi olsaydı⁹³, aynı kirlenme zararı için üç kat daha az idari para cezasıyla karşı karşıya kalacaktı⁹⁴.

(v) A ve C gemilerinden kasten veya ağır ihmal ile değil, B gemisinde olduğu gibi, operasyon esnasında istenmeden meydana gelmiş olmasıydı dahi donatanlara aynı idari para cezası uygulanacaktır.

(vi) C gemisi B gemisinin iki katı büyüklüğünde olmasına ve ağır ihmal sonucu on katı büyük zarara sebep olmasına rağmen, C gemisinin donatanı yalnızca % 6 fazla idari para cezası ödemektedir.

⁹⁰ 2025 yılına göre hesaplanan tablodaki rakamların, Çevre Kanunun 20/I-ı maddesindeki tutarların yeniden değerlendirme oranında artırılması sebebiyle sonraki yıllarda değişeceği açıktır. Bununla birlikte rakamlar aynı oranda artacağından, maddede herhangi bir değişiklik yapılmadıkça, rakamsal değerler haricindeki tüm yorum ve değerlendirmeler sonraki yıllar için de geçerli olacaktır.

⁹¹ Tablo tamamıyla bir kurgu şeklinde hazırlanmış olup; herhangi bir resmî veri içermemektedir.

⁹² Aynı sonuç A ve C gemiler için de geçerlidir.

⁹³ Çevre Kanunun 20/II maddesi uyarınca gerçek kişi tacirler hakkında da idari para cezası üç katı olarak uygulanmalıdır.

⁹⁴ Bu farklı sonuçların, özellikle, "orantılılık" ilkesine aykırılık teşkil etmektedir.

(vii) A ve C gemileri pis su veya çöpü atık tesisine vermek yerine denize boşalttığı için X birim ekonomik menfaat sağlamış olması, ödemek zorunda kaldığı idari para cezasında bir farklılık oluşturmamıştır.

(viii) B gemisi hakkında idari para ceza uygulanırken, toplan tutarın ticaret şirketinin tüm serbest ve yedek akçesini eriterek borca batık şirket durumuna düşmesinin bir önemi olmamıştır.

(ix) Gemilerden denize petrol ve türevi ya da kirli balast tahliyesi olmuş olsaydı da uygulanan idari para cezasının tutarı haricinde, aynı sonuçlar ortaya çıkacaktır⁹⁵.

Bu anlamda Çevre Kanunu'nun 22/I-ı maddesinde öngörülen idari para cezası sisteminin; denize bırakılan zararlı maddenin miktarı ve deniz ekosistemine vermiş olduğu tahribatın ağırlığının dikkate alınmaması, boşaltım nedeniyle ekonomik bir menfaat sağlanmış olup olmadığına bakılmaması ve gerçek kişi ile tüzel kişi arasında bir ayrıma giderek adeta tüzel kişi donatanların cezalandırılması sebebiyle “orantılılık ilkesine” sahip olduğundan bahsedilmesi pek mümkün değildir.

SONUÇ

Deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik uluslararası ölçekli politikalara ek olarak her Devlet kendi ulusal kurallarını ihdas etmekte ve uygulamaktadır. 2005/35/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi'nde önemli değişiklikler yapan 2024/3101 sayılı Direktif de AB'nin deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik geliştirdiği bu tür kurallardan birisidir. Direktif'in “Yaptırımların Etkin Şekilde Uygulanması” başlıklı 8d maddesinde, deniz kirliliğine yönelik uygulanacak idari yaptırımlar belirlenirken, meydana gelen kirlenmenin niteliği ve deniz çevresine olan olumsuz etkisi, kirlenmenin kusurunun varlığı ve derecesi ile mali gücü ve kirlenmede herhangi bir menfaat sağlayıp sağlamadığı şeklinde birtakım somut ölçütlerin dikkate alınması istenilmiştir. Bu ölçütler belirlenirken dağıtıcı adalet ilkesinden hareket edildiği anlaşılmaktadır.

AB düzenlemeleri, dolayısıyla Direktif, Türkiye bakımından bağlayıcı değildir. Buna karşın gemilerden kaynaklanan kirliliğe yönelik uygulanan idari para cezasının belirlenmesinde, Direktif'te sayılan ölçütlerden yararlanılmasının önünde bir engel olmamalıdır. Çevre Kanunu'nun 20/I-ı

⁹⁵ Benzer yorum ve örnekleri çoğaltmak mümkündür.

maddesindeki deniz kirliliğine yönelik uygulanan idari yaptırım sisteminin ise özellikle denize bırakılan zararlı maddenin miktarı ve deniz ekosistemine vermiş olduğu tahribatın ağırlığının dikkate alınmaması sebebiyle 2024/3101 sayılı Direktif'te sayılan ölçütler ile uyumlu olmadığı görülmektedir.

Çevre Kanunu'nun 20/I-ı maddesi bir bütün olarak değerlendirildiğinde Türkiye'nin deniz çevresinin kirlenmesine yönelik idari para cezası uygulamasının etki ve caydırıcı ancak "orantılı" olmadığını söylemek yanlış olmayacaktır. Hatta tüzel kişi donatanlar hakkında uygulanan üç katı artırım oranı, onların ekonomik mahvına yol açabilecek düzeydedir. Gerçek kişi donatan ile tüzel kişi donatan arasında böyle bir ayırım yapılmasının hukuki gerekçesi ise anlaşılamamıştır.

Türk Denizciliği'nin olumsuz etkilenmemesi, uluslararası uygulama ile paralellik sağlanması ve özellikle idari para cezalarının uygulanmasında "orantılılık" ilkesinin sağlanması amacıyla Çevre Kanunu'nun 20/I-ı maddesinde değişikliğe gidilmesine ihtiyaç vardır. Türk denizlerinin her türlü kirlenmeye karşı korunması ilkesi gözetilerek;

- (i) Denize bırakılan zararlı maddenin miktarı,
- (ii) Zarar gören çevrenin genişliği,
- (iii) Zararın deniz ekosistemine verdiği tahribatın büyüklüğü (insan ve canlı yaşamını olumsuz etkileme düzeyi),
- (iv) Kirletenin kusur durumu ve derecesi,
- (v) Sorumlunun ihlalden ekonomik bir menfaat sağlayıp sağlamadığı ve
- (vi) Kirletenin mali gücü (uygulanan idari para cezasının donatanın ekonomik olarak mahvına yol açıp açmadığını)

Ölçütleri de dikkate alınarak, deniz kirliliği nedeniyle gemilere uygulanacak idari para cezalarının yeniden belirlenmesine yönelik yeni bir sistemin kurulmasının gerektiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

KAYNAKÇA

- Abdullayev Cavid, Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, 1. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara 2005.
- Algantürk Light, Didem, “Kutup Taşımacılığında Yeni Bir Dönem “Kutup Kodu”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2017, C. 16, S. 2, s. 1-15.
- Aslan, M. Yasin, “İdari Yaptırımlar”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2009, S. 85, s. 173-188.
- Aydın Okur, Derya, Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi, 1. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2009.
- Battal Kemal, “Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Konusundaki Uluslararası Sözleşmeler”, Deniz Kirliliği, TÜDAV Yayınları, İstanbul 2005, s. 401-459 (Editörler: Güven, K. Cemal/ Öztürk, Bayram).
- Becker, Rebecca, “MARPOL 73/78: An Overview in International Environmental Enforcement”, Georgetown International Environmental Law Review, 1998, Vol. 10, No. 2, s. 625-642.
- Caballero-Miguez, Gonzalo/Fernández-González Raquel, “Institutional Analysis, Allocation of Liabilities and Third-Party Enforcement via Courts: The Case of the Prestige Oil Spill”, Marine Policy, 2015, Vol. 55, s. 90-101.
- Can, Sibel, “İdari Para Cezası”, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, 2017, C. 7, S. 29, s. 407-529.
- Christodoulou-Varotsit, Iliana, “Recent Developments in the EC Legal Framework on Ship-Source Pollution: The Ambivalence of the EC’s Penal Approach”, Transportation Law Journal, 2006/2007, Vol. 33, No. 3 s. 371-386.
- Commission of the European Communities, “Communication from the Commission COM(93)66 Final, A Common Policy on the Seas” (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51993DC0066>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- Çoban, Ü. Müjde, Kabahatler Kanunu’ndaki İdari Para Cezaları,

- Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya 2009.
- Deniz Ticaret Odası, Gemilerin Neden Olduğu Çevre Kirliliğinin Önlenmesi, 1. Baskı, Deniz Ticareti Odası, İstanbul 2011.
- Eren, Fikret: Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 22. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara 2017.
- European Commission, “Commission Staff Working Document, SWD(2023) 159 final” (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:eb00b60d-0075-11ee-87ec-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Commission, “SEC(2023) 209 final, Regulatory Scrutiny Board Opinion” ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=PI_COM:SEC\(2023\)209](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=PI_COM:SEC(2023)209), Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Parliament, “Momentum for the Ocean: Strengthening Ocean Governance and Biodiversity (P9_TA(2022)0356) (https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0356_EN.pdf, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Parliament, “Revision of Directive 2005/35/EC on Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties for Infringements” ([https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/747445/EPRS_BRI\(2023\)747445_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/747445/EPRS_BRI(2023)747445_EN.pdf), Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Union, “Commission of the European Communities v Council of the European Union, Case C-440/05” (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:62005CJ0440>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Union, “Council Framework Decision 2005/667/JHA of 12 July 2005 to Strengthen the Criminal-Law Framework for the Enforcement of the Law Against Ship-Source Pollution”, Official Journal of the European Union EN 30.9.2005, L 255/164, (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005F0667>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Union, “Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council On Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties for Infringements”, Official Journal of the European Union, 30.09.2005, L 255/11 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/>

- TXT/?uri=CELEX:32005L0035, Erişim Tarihi: 29.03.2025)
- European Union, “Directive 2009/123/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 Amending Directive 2005/35/EC on Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties for Infringement”, Official Journal of the European Union, 27.10.2009, L 280/52 (<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/123/oj>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Union, “Directive (EU) 2024/1203 of the European Parliament and of the Council”, Official Journal of EU, 30.04.2024 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401203, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Union, “Directive (EU) 2024/3101 of The European Parliament and of the Council of 27 November 2024 Amending Directive 2005/35/EC as Regards Ship-Source Pollution and on the Introduction of Administrative Penalties for Infringements”, Official Journal of the European Union, 16.12.2024, OJ L (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202403101, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- European Union, “Proposal for a Directive of European Parliament and of the Council amending Directive 2005/35/EC” (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2023%3A273%3AFIN>, Erişim Tarihi: 29.03.2025)
- European Union, “Proposal for a Directive of European Parliament and of the Council Amending Directive 2005/35/EC on Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties, Including Criminal Penalties, for Pollution Offences” (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2023%3A273%3AFIN>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).
- “Genel Gerekçe”, (<https://cdn.tbmm.gov.tr/KKBSPublicFile/D27/Y5/T2/WebOnergeMetni/c3187253-eb7b-4329-8bc9-5b8c7e34ae8e.pdf>, Erişim Tarihi: 07.09.2025).
- Güneysu, Gökhan/Tabanlı, Figen, “Erika ve Prestige Kazalarının Oluşan Hukuk Kurallarına Etkisi” Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2020, C. 15, S. 1, s. 109-137.

Hatipoğlu, Mehmet, “Kamu Görevlilerine Disiplin Cezalarının Uygulanmasında Ölçülülük İlkesi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2019, Y. 32, S. 143, s. 181-220.

Hui, Wang, “Recent Developments in the EU Marine Oil Pollution Regime”, Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage, Recent Developments in Europe, China and the US, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn 2006, s. 1-24 (Editörler: Faure, Michael G./Hu, James).

International Maritime Organization (IMO), “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)” ([https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)., Erişim Tarihi: 29.03.2025)

International Maritime Organization, Revised MARPOL Annex VI, Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, 2th Edition, IMO Yayınları, Londra 2009.

International Oil Pollution Compensation Fund 1992, “Erika Incident” (https://documentservices.iopcfunds.org/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/92FUND_EXC.8_2_en.pdf, Erişim Tarihi: 29.03.2025)

Işık, Neşe/Dündar, Mustafa, 100 Soruda, 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Kesilen İdari Para Cezaları, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2014.

İlkişik, Mükerrerem Fatma, Marpol 73/78, 1. Baskı, Deniz Ticaret Odası, İstanbul 2002.

Kara, Hacı, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, 1. Baskı, Yamaner Yayıncılık, İstanbul 2005.

Karabulut, Mustafa, İdari Yaptırımların Hukuki Rejimi, 1. Baskı, Turhan Kitapevi, Ankara 2008.

Manheim, Bruce S, “Annex V of the MARPOL Convention: Will It Stop Marine Plastic Pollution?”, Georgetown International Environmental Law Review, 1988, Vol. I, No. 1, s. 71-112.

Ocak, Kasım/Akıncı, Müslüm, “Marmara Denizi Kirliliğinin Hukuki Boyutu:

- Yönetim -Denetim-Yaptırım”, Legal Hukuk Dergisi, 2021, C. 19, S. 223, s. 2945-2986.
- Oğuzman, M. Kemal/Öz, M. Turgut, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. II, 13. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2017.
- Özay, İl Han, İdari Yaptırımlar, 1. Baskı, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:3326, İstanbul 1985.
- Özçayır, Oya, “The Erika and Its Aftermath”, International Maritime Law, 2000, Vol. 7, No. 7, s. 230-240.
- Özkaya Özlüer, Ilgın, “İdari Yaptırımların Özellikleri ve Çevre Kanunu”, Ankara Barosu Dergisi, 2015, C. 73, S. 1, s. 123-186.
- Özman, Aydoğan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1. Baskı, Deniz Ticaret Odası 1984.
- Rakestraw, Andrew, “Open Oceans and Marine Debris: Solutions for the Ineffective Enforcement of MARPOL Annex V”, Hastings International and Comparative Law Review, 2012, Vol. 35, No. 2, s. 383-410.
- Rubio, Maria Paz Garcia, “The Prestige Case, International and Spanish Legal Regime for Compensating Damage”, Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage, Recent Developments in Europe, China and The US, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn 2006, s. 165-178 (Editörler: Faure, Michael G./Hu, James).
- Sağ, Osman Kamil ve Diğerleri, STCW Sözleşmesi ve STCW Kodu, 1. Baskı, Piri Reis Üniversitesi Yayını, İstanbul 2011.
- Samsunlu, Ahmet, Deniz Kirliliği ve Kontrolü, 1. Baskı, İTÜ Yayınları, İstanbul 1995.
- Somers, Eduard/Gonsaeles, Gwendoline, “The Consequences of the Sinking of the M/S ERIKA in European Waters: Towards a Total Loss for International Shipping Law?”, Journal of Maritime Law & Commerce, 2010, Vol. 41, No. 1, s. 57-84.
- Symeonidou-Kastanidou, E., “Ship-Source Marine Pollution: The ECJ Judgments and Their Impact on Criminal Law”, European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal, 2009, Vol. 17, No. 4, 2009, s.

335-358.

Türk Armatörler Birliği, “Üyelerimiz” (<https://armatorlerbirligi.org.tr/uyelerimiz>, Erişim Tarihi: 29.03.2025).

Tütüncü, Ayşe Nur, Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, B. 3, Beta Yayınevi, İstanbul 2004.

“United Nations Convention on the Law of the Sea” (https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, Erişim Tarihi: 29.03.2025)

Wene, Justine, “European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents”, Maritime Law Association of Australia and New Zealand Journal, 2005, Vol. 19, s. 56-73.

Wetterstein, Peter, “Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents”, Scandinavian Studies in Law, 2004, Vol. 46, s. 229-256.

Yalçın Erik, Nazan, “Petrol Tankeri Kazaları ve Neden Olduğu Çevre Kirliliği”, Mavi Gezegen, 2015, S. 20, s. 1-11 (https://www.jmo.org.tr/resimler/ekler/6f09a395543e3f9_ek.pdf, Erişim Tarihi: 04.07.2025).

1. Finansal Destek Beyanı | Financial Support Statement

Bu çalışma herhangi bir finansal destek almadan gerçekleştirilmiştir. | This research received no financial support.

2. Çıkar Çatışması Beyanı | Conflict of Interest Statement

Yazar, çıkar çatışması bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare no conflict of interest.

3. Etik Kurul Onayı | Ethics Committee Approval

Bu çalışma için etik kurul onayı gerekmemektedir. | Ethics committee approval was not required for this study.

4. Yazar Katkı Beyanı | Author Contributions

Bu makale yazar tarafından tek başına hazırlanmıştır. | This article was solely authored by the writer.

5. Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı | Research and Publication Ethics Statement

Yazar, çalışmada akademik etik kurallara uyulduğunu ve herhangi bir etik ihlal bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare that all ethical guidelines for research and publication have been followed and that no violations have occurred.

6. İntihal Taraması ve Hakemlik Süreci | Plagiarism and Peer Review Statement

Makale, intihal programıyla taranmış ve çift kör hakemlik sürecinden geçmiştir. | This article was screened by plagiarism detection software and evaluated through a double-blind peer-review process.