

DENİZİ KIRLETEN OLAYLARDA ACİL DURUMLARA UYGULANACAK ULUSLARARASI REJİM

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Akif KÜTÜKÇÜ*

I. GİRİŞ

Deniz çevresinin kirlenmesine yol açan etkenler, gemilerle deniz ulaşımı ve taşımacılığının olağan sonuçlarına bağlanabilecek kirlenmeden ibaret olmayıp; dünya ölçeğinde deniz taşımacılığının, kara ve hava taşımacılığına oranla önemli bir yer işgal ettiği dikkate alındığında, meydana gelen deniz kazalarının da önemli bir kirlenme etken olduğu gözlenen bir gerçektir. Bunun yanında kirlilik kaynakları, sadece gemi kaynaklı değildir. Petrol arama ve işletme tesislerinde meydana gelen kazalar da, petrol ve türevlerinin denize karışmasıyla deniz çevresini tehdit etmektedir. Benzer şekilde nükleer atıklar ve zehirli kimyasal maddelerin denizde depo edilmesi, potansiyel bir tehlike oluşturmaktadır. Kara kaynaklı atıklar ve atmosfer kaynaklı atıkları da deniz çevresini kirlenme kaynakları arasında saymak mümkündür¹.

Denizi kirlenme olaylarında acil durumlar için öngörülen rejimin uygulanması, her şeyden önce, ilgili tarafların soruna olumlu yaklaşmasına bağlıdır. Bir yandan kişilerin acil olaylar karşısındaki bilinçli hareket ve kişisel tutumları; öte yandan devletlerin uygulaması, acil durumlarda uygulanacak rejimin amaca ulaşmasında doğrudan etkilidir. Deniz çevresinin bir bütün oluşturduğu, tüm devletlerin kirlenmenin zararlı etkilerine maruz kalacağı gerçeği göz önüne alındığında; özellikle son birkaç on yıl içerisinde, çok taraflı ve iki taraflı sözleşmelerle, devletlerin bazı yükümlülükler altına gir-

* Kırıkkale Üniversitesi Hukuk Fakültesi Devletler Umumi Hukuku Anabilim Dalı.

¹ CHURCHILL, R. R. & LOWE, A. V., The Law of the Sea, Manchester-1992, s. 242-243; BODANSKY, Daniel, "Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond Ecology Law Quarterly, Vol. 18 (1991), s. 719. Deniz kirliliğine yol açan kaynaklar için ayrıca bkz. TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, 2. Baskı, İstanbul 2001, s. 8-13.

diği gözlenmektedir. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi² (BMDHS)'nin 198. maddesi, deniz çevresinde meydana gelen yeni veya mevcut kirliliğin farkına varan devletin, bu kirliliğin zararlı sonuçlarından etkilenen diğer devletlere durumu derhal bildirmelerini öngörmektedir. Benzer bir bildiri yükümlülüğünün, bölgesel nitelikli sözleşmeler³ yanında belirli konulara ilişkin özel sözleşmelerde⁴ de yer aldığını görüyoruz. Yine aynı sözleşmeler imkanlar ölçüsünde devletlerin, kirliliğin zararlı etkilerini ortadan kaldırma, zararı önleme veya en aza indirme ve beklenmedik olaylar karşısında ortak tutum belirleme konularında işbirliği yapmalarını öngörmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz bakımından bu gelişmelerin uzağında olmak düşünülemez. Deniz trafiğinin çok yoğun olduğu bu denizlerde Türkiye'nin ulusal düzenlemelerle kirliliğe yol açan durumları kontrol altına alması yanında; çok taraflı uluslararası anlaşmalarla işbirliğine girmesi, etkin korumanın vazgeçilmez unsurudur. Bu anlamda genel işbirliği yükümlülükleri yanında bölgesel düzenlemelerin tarafı olma durumu, konunun önemini bir kat daha artırmaktadır. Bu sebeple çalışmamızda 1982 BMDHS,

2 Sözleşme için yapılan oylamada 130 olumlu, Türkiye'nin de aralında bulunduğu 4 olumsuz ve 17 çekimser oy kullanılarak 10.12.1973 tarihinde imzalanmıştır. Yürürlüğe girme şartları gerçekleşerek 16.11.1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, daha sonra da bu Sözleşmeyi imzalamamıştır. Sözleşmenin Türkçe çevirisi için bkz. ÖZMAN, Aydoğan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

3 1976 Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme (Resmi Gazete, 12 Haziran 1981, S. 17368) m. 9; Fevkalade Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol (Resmi Gazete, 12 Haziran 1981, S. 17368) m. 8; Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Acil Durumlarda Akdeniz'in Kirlenmesine Karşı Mücadelede İşbirliği Hakkında Protokol (Resmi Gazete, 20 Mayıs 2003, S. 25113) m. 7; Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Resmi Gazete, 6 Mart 1994, S. 21869) m. IX; Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol (Resmi Gazete, 6 Mart 1994, S. 21869) m. 4. Ayrıca bölgesel nitelikli şu sözleşmeler de sayılabilir: 1969 Kuzey Denizi'nin Petrol ve Türevleriyle Kirlenmesinde İşbirliğine Dair Andlaşma, 1974 Baltık Deniz Alanı Çevresinin Korunmasına Dair Sözleşme, 1978 Deniz Çevresinin Kirlenmeden Korunmasında İşbirliğine Dair Kuvvet Bölgesel Sözleşmesi, 1981 Batı ve Orta Avrupa Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesinde İşbirliğine Dair Sözleşme, 1981 Güney-Doğu Pasifik Deniz Çevresi ve Kıyı Alanının Korunmasına Dair Sözleşme, 1985 Doğu Akdeniz Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması, İdaresi ve Geliştirilmesine Dair Sözleşme, 1986 Güney Pasifik Bölgesi Çevresi ve Doğal Kaynaklarının Korunmasına Dair Sözleşme.

4 Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Bazal Sözleşmesi (Resmi Gazete, 15 Mayıs 1994, S. 21935), 1972 Denizin Gemi ve Uçaklardan Yapılan Depolama ile Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme, 1974 Kara Kökenli Kaynaklardan Deniz Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme.

1969 Açık Denizlerdeki Kazaların Neden Olduğu Kirlenme Durumunda Müdahaleye İlişkin Sözleşme⁵ ve 1990 Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Sözleşmesi⁶ yanında Akdeniz ve Karadeniz’de deniz çevresinin korunmasına yönelik bölgesel anlaşmalar üzerinde de durulacaktır.

II. KİRLİLİĞE YOL AÇAN ACİL DURUMLARIN KONTROL ALTINA ALINMASINDA İŞBİRLİĞİ YAPMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

A. Yükümlülüğün Hukuki Niteliği ve Kapsamı

Uluslararası hukukun öngördüğü yükümlülükler, bir sınıflandırmaya göre “davranış yükümlülükleri” ve “önleme yükümlülükleri” şeklinde ikiye ayrılabilir. Devletin aktif bir eylemini gerekli kılıyorsa davranış yükümlülüğü; belirli bir sonucu garanti etmesi şeklinde ise önleme yükümlülüğü söz konusudur. Bu ayırım çerçevesinde 192. maddedeki genel yükümlülük, önleme yükümlülüğü olarak değerlendirilmelidir. Bununla birlikte eğer deniz çevresinin korunmasına ilişkin özel düzenleme kuralları getirilmiş ise, davranış yükümlülüklerinden söz edilebilir. İlgili devletin, sözleşmelerde düzenlenen bir genel yükümlülüğü yerine getirmek için ulusal hukuk düzenlemelerini yapmaktan ihmal göstermiş ise, bu durumda davranış yükümlülüğünden bahsedilemez. Böyle bir durumda, Uluslararası Hukuk Komisyonunun kabul ettiği “davranış yükümlülükleri” “sonuç yükümlülükleri” ayırımı göre, bir sonuç yükümlülüğünün ihlali söz konusu olur. Komisyon, önleme yükümlülüklerini, sonuç yükümlülüklerinin bir alt grubu olarak kabul etmektedir⁷. Bununla birlikte, doğrudan aktif bir eylemi gerektiren yükümlülüğün; örneğin, petrol tesislerinde meydana gelen bir akıntının bildirilmemesi, davranış yükümlülüğünün ihlalini teşkil edecektir.

Devletlerin, kirliliğe yol açan acil durumlarda işbirliği yapma yükümlülüğü dışında tek başına alabilecekleri önlemler de bulunabilir. İlgili devlet,

⁵ 29 Kasım 1969 tarihinde imzalanan Sözleşme, 1970 yılında yürürlüğe girmiştir. Bundan sonra 1969 Sözleşmesi olarak anılacaktır.

⁶ Resmi Gazete, 18 Eylül 2003, S. 25233. Bundan sonra 1990 Sözleşmesi olarak anılacaktır.

⁷ LAMMERS, J. G., *Pollution of International Watercourses*, Netherlands 1984, s. 122. Uluslararası hukuktan doğan yükümlülüklerin tasnifi için bkz. POYRAZ, Yasin, *Uluslararası Hukukta Objektif Sorumluluğun Düzenlenmesi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya 2000, s. 35-37.

eylemleri ile kirliliğe yol açmama yükümlülüğü altında olduğu gibi, hareket-siz kalarak da aynı sonuca yol açmama yükümlülüğü altındadır. Daha açık ifadeyle yükümlülüğe aykırı hareket, pasif tutumlarla veya ihmal yoluyla da işlenebilir. Korfu Kanalı Davasında Uluslararası Adalet Divanı, Arnavutluk'un mayınları diğer devletlere bildirmemesini, sorumluluk doğuran pasif bir fiil olarak kabul etmiştir⁸. Bu durum, BMDHS'nin 194. maddesi düzenlemesine de uygundur. Adı geçen madde, devletlere bir yandan tüm önlemlerin alınması bakımından duruma uygun olarak ayrı ayrı veya ortaklaşa hareket etme yükümlülüğü öngörmekte; öte yandan devletlere, kendi yetki ve kontrolleri altındaki faaliyetlerin, diğer devlet ülkelerine zarar vermemesi ve kendi egemenliği altındaki bölgelerden öteye taşmaması için gereken önlemleri alma yükümlülüğü getirmektedir. Bu özel ve ayrıntılı yükümlülükler yanında 192. madde genel bir yükümlülük öngörmektedir: "Devletler, deniz çevresini korumak ve muhafaza etmekle yükümlüdürler".

1990 Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Sözleşmesi taraf devletler bakımından, petrol kirliliğine yol açan olaylar⁹ için işbirliği yükümlülüğünü daha açık şekilde düzenlemektedir. Acil durumların kontrol altına alınmasında ilgili tüm devletler, olay meydana gelmeden önce hazırlıklı olmak ve tüm uygun tedbirleri almak zorundadır. Her bir devlet, kendi iç hukuk düzenlemeleri ile en uygun ve etkili şekilde kontrolü sağlayacak bir müdahale sistemini öngörmüş olmalıdır. Bu düzenlemelere ilişkin bilgiler, uygun şekilde diğer devletlere de duyurulmalıdır. Ayrıca taraflar, kendi yetkisi altındaki kıyıda açıkta bulunan deniz tesislerinin, kurulacak ulusal sisteme uygun olarak işletilmesini sağlamalıdır. 1990 Sözleşmesinin, iki taraflı

⁸ Divan, yaptığı inceleme sonucu Arnavutluk'un birkaç kayık ve motora sahip bulunduğunu tespit etmiş; bunlarla mayın döşeme faaliyetinde bulunamayacağı için; doğrudan bir eyleminden değil, pasif bir tutumundan dolayı sorumluluğunu kabul etmiştir. Karar için bkz. HARRIS, D. J., *Cases and Materials on International Law*, Fourth Edition, London 1991, s. 470-474; BROWNLIE, Ian, *System of the Law of Nations*, Part I: State Responsibility, Oxford 1983, s. 47-48; GÜNDÜZ, Aslan, *Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler-Örnek Kararlar*, 3. Baskı, İstanbul 1998, s. 550-555.

⁹ Sözleşmede petrol kirliliği olayı, "aynı kökenli olan, petrol akıntısı ile sonuçlanan veya sonuçlanabilecek olan ve deniz çevresi ve kıyılara veya bir veya daha fazla Devletin ilgili çıkarlarına bir tehdit oluşturan veya oluşturabilecek acil işlem veya diğer acil müdahaleleri gerektiren olay veya olaylar dizisinin görülmesi" şeklinde tanımlanmaktadır. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Acil Durumlarda Akdeniz'in Kirlenmesine Karşı Mücadelede İşbirliği Hakkında Protokol ise "kirlenme olayı"nı şu şekilde tanımlamaktadır: "petrol ve/veya tehlikeli ve zararlı maddelerin dökülmesiyle sonuçlanan veya sonuçlanma ihtimali bulunan ve deniz ortamını veya bir veya birden fazla sayıda Devletin kıyı şeridini tehdit eden veya tehdit etme ihtimali bulunan ve acil eylem veya diğer ivedi müdahaleleri gerektiren bir olay veya aynı sebepten kaynaklanan olaylar dizisi anlamına gelir (m. 1/c).

veya çok taraflı diğer sözleşme düzenlemelerinden daha etkin bir sistem kurduğu açıktır¹⁰.

Etkili müdahale konusunda temel sorumluluk, bir çok durumda kıyı devletine düşmekle beraber; bayrak devletlerinin de, gemilerini acil durumlar ile mücadeleye yeterince hazır bulundurma sorumluluğu vardır. 1990 Sözleşmesinin 3. maddesinde tarafların, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) nün belirlediği şartlara göre, bir petrol kirliliği acil durum planını, gemilerinde uygulamaya başlatmaları öngörülmüştür.

B. Yükümlülüğün Tarafları

1. Kıyı Devletinin Müdahale Hakkı

Kıyı devletinin, denizdeki faaliyetleriyle muhtemel çevre zararlarına yol açabilecek yabancı gemilere açık denizlerde müdahale hakkı, bu devletlerin kendilerini, zehirli ve tehlikeli maddeler taşıyan yabancı gemilerden doğan riskleri karşılamada önemli bir emniyet unsurudur. Kural olarak denizlerde serbestlik ilkesinden yararlanan ilkeler, yalnızca bayrak devletinin yetkisine bağlıdır. Kıyı devletinin uluslararası hukuk bakımından istisna olarak başvurabileceği müdahale hakkı, "zorunluluk ilkesi"ne veya daha az ileri sürülen "kendini savunma hakkı"na dayandırılabilir¹¹.

Günümüzde devletlerin karasuları ötesinde bulunan deniz alanında yabancı gemilere müdahale hakkı, gümrük hukukunun bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Müdahale hakkı, 1969 Sözleşmesi ve bu Sözleşmenin 1973 Protokolü¹² ile petrol ve türevleri dışında diğer kirlilik durumlarına da genişletilmesi, devletler arasında ortak bir kabule ve uygulamaya zemin hazırlamıştır. 1982 BMDHS'nin 221. maddesinde Sözleşme düzenlemelerinin, bir deniz kazasından kaynaklanan kirlenmelerden veya kirlenme tehlikelerinden korunmak amacıyla -doğmuş veya doğabilecek zararlar orantılı olarak- devletlerin anlaşmalar hukuku veya örf ve adet hukukuyla sahip oldukları,

¹⁰ Örneğin karşı. 1978 Deniz Çevresinin Kirliliği Karşı Korunmasında İşbirliğine Dair Kuveyt Sözleşmesi m. 9 ve bu Sözleşmenin Protokolü, Akdeniz'in Gemilerden ve Uçaklardan Vakı Olan Boşaltma Sonucunda Kirlenmeden Korunmasına Ait Protokol.

¹¹ ABECASSIS, D. W. / JARASSOW, R. K., Oil Pollution from Ships International, United Kingdom and United States Law and Practise, Second Edition, London 1985, s. 116.

¹² Açık Denizlerde Petrol ve Türevleri Dışındaki Maddelerle Kirlenme Durumunda Müdahaleyle İlişkin Protokol, 2 Kasım 1973 tarihinde imzalanmış, 1978 yılında yürürlüğe girmiştir.

karasuları ötesinde önlemler alma ve bunları uygulama haklarını ortadan kaldırmayacağı hükmüne yer vermiştir¹³.

1969 Sözleşmesinin 1. maddesi, tarafların gerekli önlemler alabilmesini, bir deniz kazasını veya büyük zararlar doğurma tehlikesi bulunan eylemleri takiben denizin petrolle kirlenmesi veya kirlenme tehlikesi bulunmasına bağlamıştır. Eğer kirlenme meydana gelmiş veya böyle bir tehlike mevcut ise kıyı devleti, ciddi ve yakın bir zararı önlemek, azaltmak ve/veya ortadan kaldırmak için önlemler alabilecektir.

1969 Sözleşmesi, denizlerdeki kirliliğin önlenmesi amacı bakımından bir çok sınırlamaya yer vermiştir. İlk sınırlandırma, Sözleşmenin uygulama alanına ilişkin olup; sadece açık denizlerdeki kazalara müdahale etme yetkisi vermektedir¹⁴. Benzer şekilde BMDHS'nin 221. maddesi de, karasularının ötesinde bulunan deniz alanında bu yetkiyi tanımaktadır.

İkinci sınırlama, olayın meydana gelme şekli ve geminin niteliğine ilişkindir; buna göre müdahale ancak, gemilerin karıştığı bir kazada veya seyrüseferle ilgili diğer bir olayda ya da bir gemi veya yükü hasara uğratan veya açıkça uğratma tehlikesi taşıyan gemide veya dışında meydana gelen bir olay için mümkündür (m. 2/1). Sözleşme, hukuka aykırı olsa bile, önemli zarar doğurabilecek atık boşaltma eylemlerine uygulanamaz. Yine savaş gemileri ve diğer devlet gemileri¹⁵'nin neden olduğu zararlara karşı müdahale mümkün değildir¹⁶.

¹³ Benzer bir düzenleme 1990 Sözleşmesinde mevcuttur: "İşbu Sözleşmedeki hiçbir husus, Taraf devletlerin diğer sözleşme ve uluslararası andlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerini değiştirecek şekilde yorumlanamaz" (m. 11).

¹⁴ İngiltere'nin Brüksel Konferansında, 1969 Sözleşmesinin uygulama alanının karasularını da kapsayacak genişlikte olmasını öngören teklifi reddedilmiştir (ABECASSIS / JARASSOW, s. 121). Belçika, Danimarka ve Yeni Zelanda da aynı yönde öneriler sunmuştur (TÜTÜNCÜ, s. 111, dp. 388).

¹⁵ Devletler uygulaması bakımından gemilerin sınıflandırılması konusunda fikir birliği bulunmamakla beraber; temelde gemileri, devlete ait gemiler ve özel kişilere ait gemiler ayırımına tabi tutmak mümkündür. Devlete ait gemiler ise üç grupta toplanabilir: i. savaş gemileri, ii. ticari amaçla kullanılmayan, münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler iii. ticari amaçla kullanılan devlet gemileri. Savaş gemisi, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup; bu aidiyeti gösteren açık dış işaretleri taşıyan, bu devletin hizmetindeki bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemidir (1982 BMDHS m. 29). Münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemileri ise, ticari amaç taşımayan eğitim, araştırma, hastane, sahil güvenlik, posta gemileri vb. gibi devlet gemileridir. Gemilere uygulanacak hukuki düzen konusunda, kullanım amacı ön plana çıkmaktadır. Buna göre, ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin statüsü, özel kişilere ait gemilerden farklı değildir. Savaş gemileri ve münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler ise, devletin doğrudan doğruya egemenliğini tem-

Üçüncü sınırlama, kirlilik kaynağına ilişkindir. Buna göre müdahale hakkını doğuran kirlilik, petrol ve türevlerinden doğmuş olmalıdır. Sözleşmenin bu eksikliği, 1973 Protokolü ile giderilmiş; petrol ve türevleri dışındaki maddelerin doğurduğu zararlar veya zarar tehlikeleri için de müdahale imkanı sağlanmıştır.

Son sınırlama ise, zararın niteliğine ilişkindir. 1969 Sözleşmesi müdahaleyi, bir çatmanın olması veya büyük zararlar doğurma tehlikesinin ciddi ve yakın bulunması şartına bağlamıştır. Kıyı devletinin müdahale edebilmesi için, zararlı sonuç doğuracak tehlikede zararın “büyük”, “ciddi” ve “yakın” olması gerekecektir. Şüphesiz zararın kapsamına yönelik bu sıfatların da ne anlama geldiği ayrı bir değerlendirme konusudur. Ancak Sözleşmede, bir zarar eşiği belirlenmesi amaçlanmıştır. *Amoco Cadiz* olayından¹⁷ sonra, birçok devlet yanında özellikle bu olayın zararlı sonuçlarından en fazla etkilenen Fransa, 1969 Sözleşmesindeki düzenlemelerin çok sınırlayıcı olduğunu; müdahale için daha önceki bir aşamada izin verilmesi gerektiğini ısrarla savunmuştur. Bu tartışmalar, 1969 Sözleşmesinin hükümlerini değiştirmeye yol açmamakla birlikte; III. Deniz Hukuku Konferansı görüşmelerinde 1982 BMDHS'nin hükümlerine olumlu yansımıştır. 1982 BMDHS'nin 221. maddesinde, zararın “büyük” ya da “ciddi” olması unsuruna yer verilmemiştir.

Tüm bu sınırlamalara rağmen 1969 Sözleşmesi, zararlı sonuçların yöneldiği çevre ve faaliyet konularını oldukça geniş tutmuştur. Buna göre, balıkçı-

sil eden ve kullanan gemiler olması itibarıyla, uluslararası hukuk bakımından birçok yönden aynı hukuki statüye tabi kılınmıştır (BAYKAL, Ferit Hakan, “İçsularda ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar”, Hukuk Araştırmaları, C. 10 (1996), S. 1-3, İstanbul-1998, dp. 4, s. 603-604; BAYKAL, Ferit Hakan, Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul-1998, dp. 4, s. 134). Gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesi amacını taşıyan sözleşmelerde, devlet gemilerinin bağımsızlığı sorunu için ayrıca bkz. KÜTÜKÇÜ, M. Akif, “Uluslararası Hukukta Gemi Kaynaklı Kirlenme ve Devlet Gemilerinin Egemenlikten Doğan Bağımsızlığı”, Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi, C. 6 (2001), S. 2, s. 45-65.

16 Uluslararası andlaşmaların çoğunda olduğu gibi 1969 Sözleşmesi de, düzenleme konusu yaptığı gemiler için bir ayırım yapmış ve sadece ticaret gemilerine ilişkin düzenlemelere yer vermiştir. 1990 Sözleşmesindeki düzenleme ise şu şekildedir: “İşbu Sözleşme herhangi bir savaş gemisi, yardımcı savaş gemisi veya bir Devlete ait veya Devletçe işletilen ve ticari olmayan hükümet işlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanamaz. Bununla birlikte, her bir Taraf Devlet, sahip olduğu veya işlettiği bu tür gemilerin işletmelerini veya işletim kabiliyetlerini bozmayacak uygun önlemleri alarak, bu gemilerin, makul ve uygulanabilir olduğu oranda işbu Sözleşmeye uygun olarak hareket edeceklerini temin edeceklerdir” (m. 1/3).

17 *Amoco Cadiz* olayında bir Amerika şirketine ait Liberya Bandıralı petrol tankeri, İngiltere kıyılarına sürüklenerek karaya oturmuş; 228 bin ton ham petrol kıyı şeridi boyunca yayılarak çevreye önemli ölçüde zarar vermiştir.

lık, turizm ve kamu sağlığı yanında kıyı çevresinin, canlı deniz kaynaklarının ve yaban hayatının korunmasına doğrudan etki edecek zararlar için önlemler alınabilecektir (m. 2/4). Akdeniz'de Acil Durumlar Protokolü de ilgili çıkarları çok geniş tutmuştur: Doğrudan etkilenen ve tehdit altında olan çıkarları yanında balıkçılık da dahil tüm denizcilik faaliyetleri, su sporları da dahil tarihi ve turistik cazibe, kıyı nüfusunun sağlığı, kültürel, turistik, estetik ve eğitsel değerler ile biyolojik çeşitlilik (m. 1/d). Protokolün düzenleniş biçiminde acil durumlar tanımlanmamış olup; çok geniş şekilde sayılan ilgili çıkarlara yönelik tehdit esas alınmıştır. Böylece taraf devletler için geniş bir hareket imkanı tanınmış olup; her somut olayın özelliğine göre, uygun önlemlerin zamanında alınabilmesi için esneklik sağlanmıştır. Etkin önlemler alabilmek için taraflara bu esnekliğin tanınmasının olumlu sonuçlar doğuracağı düşünülebilirse de; taraf diğer devletlerin sübjektif değerlendirmelerine bağlı olarak farklı yorumların ortaya çıkması durumunda, yardım ve işbirliği taleplerine olumsuz cevap verilme ihtimali mevcuttur¹⁸.

Kıyı devletinin almakla yükümlü olduğu önlemlerin 1969 Sözleşmesinde açıkça belirtilmemiş olması bir eksikliktir. Ancak bu önlemler, korunan çıkarlara bağlı; muhtemel zararın niteliği ve meydana gelme tehlikesiyle orantılı olmalıdır (m. 5). Benzer bir hükmü, 1982 BMDHS'nde de görmek mümkündür. Buna göre devletlerin, deniz kazasından veya buna bağlı fiillerden kaynaklanan kirlenmelerden veya kirlenme tehlikelerinden korunmak amacıyla, fiilen uğradıkları veya tehlike altında buldukları zararlar orantılı önlemleri karasuları ötesinde almaya hakları olacaktır (m. 221/1).

1969 Sözleşmesi, kıyı devletine tanınan müdahale hakkının aşırı ya da kötüye kullanılmasının önüne geçmek için bazı yükümlülükler de öngörmüştür. Buna göre kıyı devleti, durumu bildirerek bayrak devletiyle danışmalarında bulunacaktır. Ayrıca aldığı önlemleri IMO'ya rapor edecektir (m. 3). Eğer kıyı devleti, Sözleşme kapsamı dışında kalan bir takım önlemler almış ise, bu önlemlerin doğurduğu zararları tazmin yükümlülüğüyle karşılaşacaktır (m. 6, m. 8).

2. Bayrak Devleti, Kazaya Karışan Gemi ve Deniz Tesisi

Kıyı devletinin acil durumlara zamanında ve etkin şekilde müdahale edebilmesi, kazaya karışan gemi veya gemilerin bu durumu, en uygun zamanda, ilgili devletlere bildirmesine bağlıdır. Bu gereksinim, konuyla ilgili bir çok anlaşmada, gemilerin durumlarını rapor etmelerini ve denizde gözlemledikleri kirliliği bildirmelerini talep etme hakkı vermektedir. Yukarıda

¹⁸ SAV, Özden, Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Ankara 2001, s. 113.

da işaret edildiği gibi ilgili devletlerin, deniz çevresinde meydana gelen kirliliği, diğer devletlere derhal bildirme yükümlülüğü vardır (1982 BMDHS m. 198).

1969 Sözleşmesinin, gemiler tarafından yapılacak bildiri konusunda başarılı bir sonuç elde ettiğini söylemek zordur. Deniz çevresinin korunması konusunda daha sonra yapılan çok taraflı uluslararası anlaşmalar da, bildiri yükümlülüğünün amacını gerçekleştirme çabasını tam anlamıyla yerine getirememiştir. Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL)¹⁹, başlangıçta bildiri yükümlülüğünü öngörmekle birlikte; bu bildirin kime yapılacağını belirtmiş değildir. Bir zararlı maddenin veya içinde zararlı madde bulunan bir sıvının denize boşaltımı veya boşaltma tehlikesi içeren bir olaya ilişkin rapor, gecikmeksizin ve mümkün olduğu kadar tam bir şekilde Sözleşmeye Ek I Nolu Protokol hükümleri çerçevesinde düzenlenecektir. Raporun düzenlenmesi, iletilmesi ve yayılması konusunda Sözleşme tarafı devletler ve IMO yükümlülük altına sokulmuştur²⁰.

Bazı uluslararası anlaşmalarda ise bayrak devleti, olayın en yakın kıyı devletine derhal bildirilmesi yükümlülüğü altındadır. Gerek yukarıda ele alınan MARPOL düzenlemeleri gerekse diğer uluslararası anlaşmalar, sorunun anlaşmalar hukuku çerçevesinde ele alınmasını zorunlu kılmaktadır.

¹⁹ Sözleşme 2 Kasım 1973'te Londra'da imzalanmıştır. 1978 yılına kadar yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığı için yürürlüğe girmeyen Sözleşmenin, onaylanmasını hızlandırmak amacıyla 6-17 Şubat 1978'de toplanan Tanker Güvenliği ve Kirlenmenin Önlenmesine Dair IMO Konferansında, değişiklik getiren hükümleri Protokole dahil edilmiştir. Daha geniş bilgi için bkz. ABECASSIS, David William, The Law and Practice Relating to Oil Pollution From Ships, London-1978, s. 40-42. Türkiye, 1990 yılında Sözleşmeye (MARPOL-73 Sözleşmesi), Sözleşmeyi tadil eden Protokole (MARPOL-78 Protokolü) ve anılan Protokolün I, II ve V numaralı eklerine 1984, 1985 ve 1987 tarihlerinde yapılan değişikliklerle katılmıştır (Resmi Gazete, 24 Haziran 1990, S. 20558).

²⁰ MARPOL Sözleşmesine Ek I Nolu Protokol, Sözleşmenin 8. maddesine göre, zararlı maddelerin boşaltılması ile ilgili olayların rapor edilmesine ilişkin hükümler içermektedir. Denize boşaltma durumu veya boşaltma ihtimali bulunan bir olaya sebep olan bir geminin kaptanı veya geminin yönetimini elinde bulunduran bir kişi, ilgili olayın tüm ayrıntılarını en kısa sürede rapor edecektir. Geminin terkedilmiş olması veya bu durumdaki bir gemiden eksik rapor alınması durumunda; geminin sahibi, kiralayıcı, idarecisi veya işletmecisi veya bunların acentaları, rapor düzenleme yükümlülüğünü yerine getirecektir (m. I). Protokolde rapor etme yöntemi de belirlenmiştir. Buna göre rapor, mümkün olduğunca her defasında radyo ile gönderilecek ve mutlaka en hızlı kanal kullanılacaktır (m. II). Ayrıca raporun içeriği de detaylı olarak düzenlenmiştir. Buna göre raporda, geminin kimliğine, olayın meydana geldiği tarih ve saate, coğrafi yere, geminin mevcut durumuna, rüzgara ve denizin durumuna ilişkin ayrıntılı bilgiler yanında zararlı maddelerin cinsi, miktarı, ambalaj durumu, zehirli olup olmadığı, zehirli ise katı, sıvı veya gaz halinde mi bulunduğuna ilişkin bilgilere yer verilecektir.

Bununla birlikte, münhasır ekonomik bölge kavramı çerçevesinde, bildiri yükümlülüğünün ulusal düzenlemelere konu oluşturabileceği sonucuna da ulaşmak mümkündür. 1982 BMDHS'ne göre kıyı devletleri, kendi münhasır ekonomik bölgelerinde gemilerin neden olacağı kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması amacını taşıyan ve yetkili uluslararası örgüt veya bir uluslararası konferans aracılığıyla tespit edilen uluslararası düzeyde genel kabul görmüş kurallara ve ilkelere uygun ve bunları etkin hale getirecek kanunlar ve kurallar koyabilirler (m. 211/5).

Taraf devletlerin petrol kirliliği olaylarını bildirmesinde 1990 Sözleşmesi, ayrıntılı bir yöntem kabul etmiştir. Buna göre her bir taraf devlet, kendi bayrağını taşıyan gemi kaptanlarının veya gemiden sorumlu diğer kişilerin, gemilerindeki petrol akıntısı ve akıntı ihtimalini içeren herhangi bir olayı -derhal- en yakın kıyı devletine rapor etmesini zorunlu kılacaktır. Benzer şekilde taraf devletler, kendi yetkileri altındaki kıyıda bulunan deniz tesislerinden sorumlu kişilere, bu tesiste görülen aynı olayları kendisine rapor etme yükümlülüğü getirecektir. Rapor etme zorunluluğu, sadece gemi ve tesiste bulunan petrol akıntısı ve akıntı ihtimalini içeren olaylar için değil; aynı zamanda, denizde mevcut bir petrol kirliliği ve petrol akıntısının görülmesi durumunda da geçerlidir (m. 4/a, b).

Yine taraf devletler, deniz limanları ve petrol işleme tesislerinde yetkili kişilerin, petrol akıntısı ve akıntı olasılığı veya mevcut bir petrol kirliliğini içeren her olayı -derhal- yetkili ulusal makamlara bildirmesini zorunlu kılacaktır. Aynı şekilde deniz kontrol gemileri, hava araçları ve diğer hizmet birimleri veya resmi görevliler de, bu olayları, en yakın kıyı devletine bildirim yükümlülüğü altında olacaktır. Sivil hava aracı pilotlarının da en yakın kıyı devletine rapor etme yükümlülüğü getirilecektir (m. 4/c, d, e).

3. Sözleşme Tarafı Üçüncü Devletler

Deniz çevresinin korunması bakımından, kirliliğe yol açan ve bundan etkilenen devletler dışında üçüncü devletlerin işbirliği yapmaları da, acil durumlarda müdahale bakımından büyük önem taşır. Örneğin 1990 Sözleşmesi, petrol kirliliğine ilişkin bir rapor alan devlet için somut olayı değerlendirmek, uygun tedbirler alma ve bildirme yükümlülüğü öngörmüştür.

Kendisine raporla bildirilen veya diğer kaynaklarla bu bilgiye sahip olan devlet, bayrak devleti veya zarar gören devlet olabileceği gibi, bu ikisi dışında üçüncü bir devlet de olabilir. Böyle bir devlet, her şeyden önce, olayın bir petrol kirliliği olup olmadığını; eğer bir petrol kirliliği var ise bunun niteliği, kapsamı ve olası sonuçlarını değerlendirecek ve daha sonra gecikmeksizin bu olaydan etkilenebilecek bütün devletlere bilgi verecektir. Bu bilgilendirme, olaya müdahale amacıyla yapılan işlemler tamamlanmaya veya ilgili

devletler tarafından ortak bir müdahaleye karar verilinceye kadar, değerlendirilmesinin ayrıntılarını ve olayın doğurduğu veya doğuracağı zararlı sonuçların giderilmesine yönelik aldığı ve alacağı önlemleri ve gerekli diğer bilgileri kapsayacaktır (m. 5/1 a, b, c).

Sözleşme tarafı devlet, zarar görecekt devletler dışında, aynı bilgileri IMO'ya da bildirecektir. Bu bildirim, doğrudan yapılabileceği gibi bölge örgütü veya bölgesel düzenlemeler aracılığıyla da yapılabilir (m. 5/2). Acil durumlara ilişkin bölgesel düzenlemelerde de tüm taraflar için benzer yükümlülükler getirildiği görülmektedir²¹.

III. KURTARMA FAALİYETLERİ

Denizde kurtarma hizmetlerinin dayandığı temel ilke, "düzelme yoksa ödeme de yok ilkesi"dir. Bu ilke çoğu zaman, kıyı devletinin yararına hizmet eden faaliyetler veya eğer gemi batmış ise, gemi sahibinin sorumluluğu azaltmak için kurtarma hizmeti görenlere bir avantaj sağlamaz. Sahil devletinin müdahalesi, geminin kurtarılmasını zorlaştırmış ise, sorun daha da büyüyecektir. 1969 Sözleşmesi, kıyı devletinin kurtarma faaliyetlerine katılımı ve katkısı için gemiyi idare etmeye yetkili kişilerin üstünde bir otorite almalarına imkan tanımakla birlikte; kurtarma faaliyetlerinde bulunanlar için, kurtarmayı yönlendirme hakkı vermemiştir. Kurtarma faaliyetleri için ayrı bir uluslararası anlaşma imza edilmiştir: 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi.

1989 Sözleşmesi, kıyı devletlerinin herhangi bir etkiye maruz kalmaksızın müdahale etmelerine ilişkindir. Bununla birlikte 11. madde kıyı devletleri tarafından etkili ve başarılı kurtarma faaliyetlerinin yerine getirilmesini zorunlu kılar. Bu durum, limanlara ulaşım sorununa ilişkin kararları etkileyebilir. Sözleşme bir yandan herhangi bir taraf devlette tartışılan hukuki işlemleri; öte yandan kamu yetkililerinin kontrolü veya kontrolü altında düzenlenen kurtarma faaliyetlerini kapsar (m. 2, m. 5). Dokunulmazlığı bulunan savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemileri ile deniz aşırı tesisler Sözleşme kapsamı dışındadır (m. 3, m. 4).

Sözleşmenin dikkat çeken iki özelliği vardır: Bir gemi veya yükü ile ilgili kurtarma faaliyetinde bulunacakların çevreye yönelik zararı önleme veya en aza indirme yükümlülüğü vardır ve eğer bu yükümlülük kurtarıcılar tara-

²¹ Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Acil Durumlarda Akdeniz'in Kirlenmesine Karşı Mücadelede İşbirliği Hakkında Protokol m. 7; Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol m. 6.

findan yerine getirilmişse özel bir tazminat almaya hak kazanırlar (m. 8, m. 14). Bu düzenleme biçimi, sırf çevrenin korunmasına yönelmiş görünmektedir. Buna göre, çevre zararlarına²² yol açmayacak bir gemi veya yükünün kurtarılması faaliyetinden doğan masraflar, Sözleşme kapsamı dışında kalacaktır. Buna rağmen Sözleşme düzenlemeleri, çevrenin korunması bakımından yararlı bir sonuç doğuran kurtarma faaliyeti geminin batmasını engellememiş olsa bile, gemi veya yükün kurtarılması için gerekli olan sınırı aşan harcamaların karşılanabileceğine dair, önemli bir gerekeç oluşturacaktır.

Kurtarma faaliyetinde bulunma yükümlülüğü, bir gemi kurtarıldıktan veya battıktan sonra bile çevre zararlarını azaltmak için gereken eylemlerin yapılmasını da kapsar. Kurtarıcılar, çevrenin maruz kalacağı zararları düşünmeden hareket eder ya da bu konuda ihmâl gösterirlerse, yapmış oldukları faaliyetlerin karşılığını alamama ya da daha düşük alma riskiyle karşılaşır- lar (m. 14/5, m. 18). Ayrıca, geleneksel “düzeltme yoksa ödeme yok” ilkesiyle tutarlı olarak, gemi kaybedilmiş ise veya çevre zararlarının giderilmesi veya azaltılması konusunda hiçbir yararlı sonuç elde edilememiş ise, gösterdikleri çabanın boyutu ne kadar büyük olursa olsun, kurtarıcılar maddi karşılıklarını alamayacaklardır.

IV. SONUÇ

İster gemi kaynaklı olsun ister olmasın, önemli ölçüde deniz kirliliğine yol açan acil durumlar bakımından, geçmişte meydana gelen olaylar, deniz çevresinin korunmasında ulusal ve uluslararası düzeyde önlemler alınmasının önemini ortaya koymuştur. *Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz* ve *Exxon Valdez* olayları, deniz çevresinin korunmasına yönelik kuralların oluşumuna ivme kazandırmış ve bu kuralların uluslararasılaşmasını kolaylaştırmıştır. Her bir somut olayın, kendisinden sonra yapılan uluslararası sözleşmelerin düzenlemelerine doğrudan etkide bulunduğu bir gerçektir. Büyük oranda deniz çevresinin kirlenmesine yol açan olayların meydana gelme sıklığı, deniz trafiğinin ve denizde taşınan tehlikeli maddelerin artmasına paralel olarak gitgide yükselmektedir. Yakın bir geçmiş için hafızaların tazelenmesi, bu tespitin haklılığını gösterecektir.

Deniz çevresinin korunması açısından acil durumlara uygulanacak uluslar arası rejim, bu durumlara yol açan olayların niteliğine bağlı olarak derhal

²² Sözleşmede çevre zararları, “kirlilik, kontaminasyon, yangın, patlama veya benzeri büyük kazalar nedeniyle sebep olunan, kıyı veya karasuları veya bunlara yakın alanlardaki insan sağlığına veya deniz yaşamı veya kaynaklarına verilen belirgin fiziksel hasar” şeklinde tanımlanmıştır (m. 1/d).

önlemler alınmasını zorunlu kılmaktadır. Zararlı sonuçlar ise, sadece buna neden olanlar üzerinde kalmamakta; birçok devletin egemenliği altındaki bölgelerde ve uluslararası alanlarda ortaya çıkmaktadır. İşte genelde tüm çevre, özelde deniz çevresi bakımından, kirliliğe yol açan zararların sınırötesi etkiler doğurması, uluslar arası toplum üyelerinin ortak hareket etmesini zorunlu kılmaktadır. Gerek global düzeyde gerekse bölgesel düzeyde, devletlerin işbirliği yapmalarına olan ihtiyaç yanında, bu işbirliğinin nasıl sağlanacağı konusunda önceden bir çerçeve çizilmesi de gerekecektir. Bu anlamda genel yükümlülükler yerine; somut ve teknik olarak yapılması gerekenlerin etraflıca belirlendiği yükümlülükler, daha etkin müdahale ve mücadele sonucunu doğuracaktır.

Ayrıca deniz çevresini kirleten kaynaklar konusunda bir ayırım yapılarak, bazılarının sözleşme düzenlemeleri bakımından dışarıda bırakılması, deniz çevresinin korunması genel hedefine aykırılık teşkil edecektir. Yine devlet gemilerinin bu tür sözleşmelerin kapsamı dışında bırakılması ve onlar için bağımsızlık tanınması, bu gemilerin dünya ölçeğindeki sayıları göz önüne alındığında tahammül edilebilir sınırların ötesinde olduğunu söylemek mümkündür. Deniz çevresinin korunmasının önemini dikkate alarak devletlerin, yakın bir gelecekte, dışarıda bıraktıkları bu gemileri ve kirlilik kaynaklarını koruma sistemine dahil etmelerini beklemek yerinde olacaktır.

