

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

ÖZDEN N. SAV*

Gün geçmiyor ki Karadeniz'in tehdit altındaki ekolojisiyle ilgili bir haber basında yer almasın. Karadeniz sularındaki oksijen düzeyinin giderek azaldığı tüm bu haberlerin ortak noktası. Bu denizdeki ekolojik bozulmanın nedenleri, zaman içindeki gelişimi ile değişimin gerçek portresini çizebilecek kapsamlı bilgiler elde olmadan konuya kuşbakışı bakıldığında ilk akla gelen, sudaki oksijenin bakteriyel aktivitelerce tüketilebileceğidir. Bakteriyel aktiviteleri artıran kirleticilerin başında evsel ve tarımsal atıkların geldiği ise bilinmektedir.¹ Bundan başka türlü sanayi kollarından çeşitli kimyasallar içeren atıklar ya doğrudan doğruya, ya da atmosfer ve denize dökülen su kaynaklarıyla Karadeniz havzasında sona ermektedir.

Karadeniz'de deniz ortamının ciddi bir tehditle karşı karşıya olduğunun ortak kanı haline gelmesi üzerine Karadeniz'e kıyıdaş dört Devlet bu durumu kontrol altında tutacak ortak önlemler almak amacıyla harekete geçtiler. Bulgaristan, Romanya, SSCB ve Türkiye'nin diplomatları ve teknik uzmanlarından oluşan heyetler 1988 yılı ortalarından 1991 yılı başına dek 8 ayrı toplantıda biraraya geldiler. Bu görüşmelerde, bir çerçeve sözleşmesi ile onun ayrılmaz parçası niteliğindeki üç protokol kaleme alındı. Bu arada, 1991 yılı sonunda önce Minsk, ardından Alma-ata andlaşmalarının imzalanarak, eski Sovyetler Birliği toprakları üzerinde (Baltık Devletleri dışında) 12 yeni ülke ile 11 üyeli Bağımsız Devletler Topluluğu (Commonwealth of Independent States)'nun kurulmasıyla Karadeniz havzasındaki siyasi yapı da değişti.² Bunun üzerine 1992 yılı Şubat'ında Bükreş'te bir kez daha biraraya gelen Karadeniz ülkeleri, bu toplantıya Sovyetler Birliği yerine Karadeniz kıyılarında kurulan Gürcistan, Rusya Federasyonu ve Ukrayna'yı davet ettiler. Sözleşme metninde gerekli düzenlemelerin yapıldığı toplantıda, Sözleşme'nin bundan sonra Karadeniz'e kıyıdaş 6 Devletçe imzalanmasına hazır duruma getirildi. Karadeniz'in BM Çevre Programı (UNEP)'in "Bölgesel Denizler Programı" çerçevesine

*Dışişleri Bakanlığı Hukuk Müşaviri. Bu makaledeki görüşler resmi olmayıp yazarın kendi görüşleridir.

¹R.B. CLARK, MARİNE POLLUTION 1-10 (1986).

²TIME International Magazine, 6 Ocak 1992, s. 34-37.

alınmış olmasına karşın, yalnızca Karadeniz'e kıyıdaş Devletlerce son haline getirilerek, 21 Nisan 1992'de Bükreş'te imzalanan fakat bu yazının kaleme alındığı tarihte henüz yürürlüğe girmemiş bulunan Karadeniz'i Kirletmeye Karşı Korumayı Amaçlayan Sözleşme ile eki üç Protokol bu yazıda kısaca gözden geçirilecektir. Yine, yalnızca Karadeniz'le sınırlı kalmamakla birlikte, deniz araçlarından doğan kirletmelerin kontrolünü düzenleyen MARPOL Sözleşmesi de, Karadeniz'de de geçerli olduğu için, bu yazıda ele alınacaktır.

1) 1992 Bükreş Sözleşmesi

Karadeniz'in Kirletmeye Karşı Korunmasıyla İlgili Sözleşme'nin bu yılın Nisan ayında Bükreş'te imzaya açılmış olması dolayısıyla, bundan sonra kısaca "Bükreş Sözleşmesi" olarak anılması beklenmektedir. Sözleşme 30 maddeden oluşan, Karadeniz havzasının türlü kirletme kaynaklarından gelen kirleticilere karşı korunması yolunda temel görevleri düzenleyen çerçeve bir metin olarak düşünülmüştür. Sözleşme'de kontrol altına alınması öngörülen Karadeniz'in kirletme kaynaklarıyla ilgili ayrıntılı düzenlemeler ise ek protokollerde düzenleneceklerdir. Bunlardan ilk üçü Sözleşme'yle birlikte tamamlanarak imzaya açılmışlardır. Bunlar, Karadeniz'de Deniz Çevresinin Kara-Kökenli Kirletmeye Karşı Korunmasına İlişkin Protokol, Karadeniz'de Deniz Çevresinin Petrol ve Öteki Tehlikeli Maddelerle Kirletmesine Karşı Savaşımında Acil Durumlarda İşbirliği Yapılmasına İlişkin Protokol ve Karadeniz'de Deniz Çevresinin Batırma (Boşaltma) Yoluyla Kirletilmekten Korunması Protokolü'dür.

Bükreş Sözleşmesi'nde uygulanan "çerçeve" ya da "şemsiye sözleşme" modeli BM Çevre Programı'nın "Bölgesel Denizler Programı" çerçevesindeki ilk bölgesel düzenleme olan ve Akdeniz'de deniz çevresinin kirletmeye karşı korunmasını amaçlayan 1976 Barselona Sözleşmesi'nde³ kullanılan şemsiye sözleşme ve ek protokoller modelinden farklıdır. Orada, Sözleşmeye taraf olmadan protokollere taraf olmak olanağı bulunmadığı gibi, en az bir protokole taraf olmaksızın Sözleşmeye taraf olmak da olası değildir.⁴ Ancak Barselona Sözleşmesi'ne, eki Protokollerden yalnızca birine taraf olmak yoluyla taraf olmak ve taraf kalmak olanağı varken, bu olanak Bükreş Sözleşmesi'nde, en azından ilk üç Protokolle ilgili olarak bulunmamaktadır. Öte yandan, Barselona Sözleşmesi ile protokolleri arasında kurulan bu ilişki, 1973/78 MARPOL Sözleşmesi olarak bilinen ve deniz çevresinin gemilerin olağan operasyonları arasında ortaya çıkan (sintine ve balast suları, çöp ve lağım atıkları gibi) atıklarla kirletilmesini önlemeyi amaçlayan evrensel Sözleşme'nin Ekleriyle arasındaki ilişkiiden farklıdır. MARPOL Sözleşmesi'nde deniz araçlarından petrol ve petrol bulaşığı sıvı atıkların, dökme zehirli sıvı maddelerin, çöplerin ve lağımın denize atılmasını kontrol altına almayı amaçlayan kuralların düzenlendiği beş Ek bulunur. Bu Eklerin III, IV ve V. 'si "ihtiyari" niteliktedir. Devletler, Sözleşme'yi imzalar, kabul eder ya da onaylarken, yahut ona katılırken bu üç Ek'in bir ya da bir kaçını kabul etmediklerini beyan edebilirler⁵ ve bu Ekler'e daha sonra katılabilirler. Bükreş Sözleşmesi'ndeysen, Sözleşme ile aynı zamanda imzaya açılan ilk üç Protokol arasındaki bağ çok sıkıdır. Bu Protokoller Sözleşme'nin "ayrılmaz parçası"

³Barselona Sözleşmesi ve eki dört Protokol metni için bkz. 12 Haziran 1981 tarih ve 17368 sayılı ile 23 Ekim 1988 tarih ve 19968 sayılı Resmi Gazete.

⁴Barselona sözleşmesi m. 23 ve m. 28 (4)-(5).

⁵MARPOL Sözleşmesi m.14.

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

olarak düzenlenmişlerdir.⁶ Hiç bir Protokol'ün metninde ayrıca son hükümlere yer verilmemiş olması, ne Protokollerde ne de Sözleşme'de bu konuda başka bir hüküm bulunmаса bile bunların gerçekte Sözleşme'nin zorunlu ekleri ya da ayrılmaz parçaları olarak düşünölmüş oldukları kanısını güçlendirmektedir.

(a) Ratione Loci :

Sözleşme, coğrafi bakımdan Karadeniz'de uygulanacaktır. Burada "Karadeniz" ile amaçlanan, güneyinde Kelağra ve Dalyan burunlarını birleştiren hat ile sınırlanan Karadeniz'in tanımıdır. Sözleşme ya da Protokoller'de tersi belirtilmedikçe, "Karadeniz" her Taraf Devletin Karadeniz'deki karasularını ve münhasır ekonomik bölgesini kapsamaktadır.⁷

Bükreş Sözleşmesi'nde Karadeniz açısından getirilen bu coğrafi belirlemeyle Türk Boğazları kompleksi, yani üzerinde yabancı gemilerin geçiş ve ulaşım hakları Montreux Sözleşmesi'yle düzenlenmiş olan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı, Karadeniz çevre düzenlemesinin dışında bırakılmıştır. Aynı bölgenin Akdeniz çevresini korumayı amaçlayan Barselona Sözleşmesi'nin de coğrafi kapsamı dışında bırakılmış olduğuna dikkat çekilmelidir.⁸

(b) Ratione Persone :

Sözleşme, Karadeniz Devletlerinin imzasına açıktır. İmzalayan Devletlerce onaylanması ya da kabul edilmesinden sonra yürürlüğe giren Sözleşme'ye, bütün Taraf Devletlerce çağrılmış olması koşuluyla, Karadeniz ülkesi olmayıp, Sözleşme'nin amaçlarını gerçekleştirmek isteyen ve Karadeniz deniz çevresinin korunmasına önemli katkılarda bulunan Devletler katılabileceklerdir.⁹ Nisan ayında Bükreş'te yapılan Diplomatik Konferans'ta Sözleşme altı Karadeniz ülkesi temsilcilerince imzalanmıştır.

(c) Ratione temporis :

Sözleşme, imzalanması ve en az dört Devlet tarafından onaylanması veya kabul edilmesi ile yürürlüğe girecektir. Yürürlük süresi dördüncü onay ya da kabul bölgesinin Depoziter'e,* yani Romen Hükümeti'ne iletilmesinden 60 gün sonra başlayacaktır. Sözleşme'ye kaulan Devletler açısından ise Sözleşme, katılma belgesinin Depoziter'e iletilmesinden 60 gün sonra bağlayıcılık kazanacaktır.¹⁰

Sözleşme en az beş yıl yürürlükte kaldıktan sonradır ki bir Taraf Devlet, Depoziter'e yapacağı yazılı bir bildirim ile Sözleşme'den çekilebilir. Çekilme, yazılı çekilme

⁶Bükreş Sözleşmesi m. VII, IX ve X (1).

⁷Bükreş Sözleşmesi m.I. Bu kuralın ilk ayrık durumu (istisnası) için bkz. Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m.III.

⁸Barselona Sözleşmesi m. 1(1).

⁹Bükreş Sözleşmesi m. XXVIII (1) ve (3).

*Depoziter, (depository, dépositaire) "kendisine güvenilip bir şey bırakılan kimse", inal, mutemet, elinde tutan anlamlarına gelir. Öz Türkçe "inal" terimi önerilebilir. Biz şimdilik Batı dilleri karşılığının Türkçe yazımını kullanıyoruz.

¹⁰Bükreş Sözleşmesi m. XXIX.

bildiriminin yapıldığı yılı izleyen yılın Aralık ayının 31. gününden başlayarak geçerli olacaktır.¹¹

(d) *Ratione materiae* :

Sözleşme'ye taraf olan Devletler, Karadeniz deniz çevresini korumak ve iyi durumda muhafaza etmek amacıyla buranın kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için, bu Sözleşme hükümleri uyarınca ve uluslararası hukuka uygun olan gerekli tüm önlemleri, uygun olduğu biçimde, tek başlarına ya da birlikte almayı yükümlenmektedirler.¹²

(i) "Deniz kirlenmesi" kavramı :

Bu Sözleşme ve Protokolleri'nde kullanıldığı biçimde "deniz kirlenmesi"nden "deltalar da dahil deniz ortamına, insan tarafından, doğrudan ya da dolaylı yollarla, canlı varlıklara ve deniz yaşamına zarar vermek, insan sağlığını tehlikeye koymak, balıkçılık ve denizin öteki hukuka uygun kullanımları da dahil olmak üzere denizcilik eylemlerini kısıtlamak, deniz-suyunun kullanılma niteliğini zayıflatmak ve (deniz ortamından) yararlanma olanaklarını azaltmak gibi zararlı etkiler doğuran ya da bu tür etkiler doğurabilecek olan maddelerin ya da enerjinin ilk kez verilmesi" anlaşılır.¹³ Deniz kirlenmesinin çevrenin korunması başlığı içinde başlı başına bir sorun olması dolayısıyla deniz kirlenmesi kavramı için belirleyici bir tanıma 1970'lerin başında gereksinim duyulmuş; bunun üzerine 1972 BM İnsan Çevresi Konferansı hazırlıkları sırasında GESAMP¹⁴ tarafından bir tanım yapılmıştır.¹⁵ Bu tanım ufak tefek eklemelerle sonraları hem BM Çevre Programı'nın Bölgesel Denizler Programı içinde gerçekleşen bölgesel sözleşmelerde ve bu arada Barselona Sözleşmesi'nde,¹⁶ hem de 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde¹⁷ kullanılmıştır. Bükreş Sözleşmesi'nde verilen yukarıdaki tanımın da aynı temelden hareketle kaleme alındığı görülmektedir.

Bu tanım deniz kirlenmesi kavramını bir insan eylemine bağlamaktadır. Bu eylem istenmeyen zararlı bazı etkiler doğurmaktadır : Örneğin (a) denizdeki canlı varlıklara ve deniz yaşamına zarar verir, (b) insan sağlığı açısından tehlike yaratır, (c) denizcilikle ilgili eylemleri kısıtlar, bu arada denizden elde edilen ekonomik yararlar da sınırlanır, (d) deniz-suyunun kullanılabilirlik özelliğini azaltır ve (e) deniz çevresinin insan yaşamına olan yararları azalır.

¹¹Bükreş Sözleşmesi m. XXX.

¹²Bükreş Sözleşmesi m. V (2).

¹³Bükreş Sözleşmesi m. 2 (1).

¹⁴GESAMP 1969 yılında kurucusu olan Uzmanlık Kuruluşlarına - ki bunlar IMCO (Şimdi IMO), FAO, UNESCO ve WMO- danışmanlık yapabilmesi için kurulan "United Nations Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution'dur (BM Deniz Kirlenmesi Uluslararası Ortak Grubu'dur).

¹⁵GR. J. TIMAGENIS, INTERNATIONAL CONTROL OF MARINE POLLUTION, p. 22-23 (1980).

Barselona Sözleşmesi m. 2 (a).

1987 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 1/1 (4).

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

(ii) Alınacak Önlemler :

Bükreş Sözleşmesi'ne taraf olan her Devlet, Karadeniz deniz çevresinin korunmasını ya da kirlenmesinin önlenmesini amaçlayan önlemler ile bu Sözleşme'nin hükümlerini, Karadeniz'de kendi egemenliği altındaki alanlarda uygulayacağı gibi, öteki Taraf Devletlerin uluslararası hukuktan kaynaklanan hak ve yükümlülüklerine zarar verilmeksizin Karadeniz'de egemen hakları ve egemenliğini kullandığı alanlarda uygulayacaktır.¹⁸ Ayrıca bu Sözleşme'nin amacına ulaşabilmesi için, her Taraf Devlet, kendi iç sularında meydana gelen kirlenmenin Karadeniz deniz çevresi üzerindeki olumsuz etkilerini gözönünde bulundurmayı da üstlenmektedir.¹⁹

Bükreş Sözleşmesi, hangi kaynaktan geliyor olursa olsun Ek'inde yer alan tehlikeli maddelerle Karadeniz'in kirlenmesini yasaklamaktadır.²⁰ Bunun dışında Sözleşme, Karadeniz'in kirlenme kaynaklarını kontrol altına almak amacıyla tüm olası ayrıntıları içermeyen, fakat bu amaçla yapılabilecek düzenlemelerin zaman içinde yürürlüğe konmasına olanak tanıyan bir şemsiye düzenlemedir. Bir başka deyişle, bu Sözleşme'de kontrol altına alınması öngörülen tehlikeli atıkların sınırötesi taşınmaları, hava yoluyla taşınan kirlilik, türlü atık maddelerin batırılması (boşaltılması) ile denizin kirlenmesi, denizin kara-kökenli kaynaklardan kirlenmesi, petrol ve öteki tehlikeli maddeler dolayısıyla ortaya çıkan acil durumlara ilişkin hükümlerin ayrıntıları Tarafların ileride kaleme alacakları ek protokollerde düzenlenecektir. Bu protokoller ve eklerini hazırlamak üzere birbirleriyle işbirliği yapmak Sözleşme'nin taraflarının üstlendiği bir genel ödevdir.²¹ Bu bağlamda uzman saydıkları uluslararası kuruluşlarla da işbirliği yapacaklardır.²²

Karadeniz'de deniz çevresinin korunması amacıyla iki ya da çok taraflı anlaşma yapacak olan Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler bu anlaşmaların Bükreş Sözleşmesi'yle uyum içinde olmasına çalışmayı da üstlenmektedir. Ayrıca bu tür anlaşmaların birer kopyasını Bükreş Sözleşmesi'nin Depoziteri'ne de iletceklerdir.²³

Karadeniz havzasında kirlenmenin önlenmesi ve kontrol altında tutulması amacıyla alınacak önlemlerin etkinliği açısından bir öge de kirlilik kaynakları, çeşitleri, etkileri ve düzeyleri konusundaki teknik verilerdir. Bu nedenle Bükreş Sözleşmesi'nin Tarafları, ortak bilimsel araştırmalar yapmak üzere işbirliğine gitmeyi ve bilimsel veri ve bilgi değiş-tokuşunda bulunmayı üstlenmektedirler.²⁴ Kirlenmenin su kütlesi ve deniz dibi ekolojisi üzerindeki etkilerini değerlendirecek ve kirlenmenin yapısını ve boyutlarını ortaya çıkaracak çalışmaları yürütmek için işbirliği yapacaklardır. Kirlenme riskleri ve çözümlerini incelemek, riskleri irdelemek ve çözümler bulmak, özellikle de tehlikeli maddelerin kullanılmalara ya da bakım, atılma ve ortadan kaldırılmaları alanında alternatif

¹⁸Bükreş Sözleşmesi m. V(1), ayrıca bkz. m. XXIV.

¹⁹Bükreş Sözleşmesi m. V (1).

²⁰Bükreş Sözleşmesi m. VI.

²¹Bükreş Sözleşmesi m. V (3).

²²Bükreş Sözleşmesi m. V (5).

²³Bükreş sözleşmesi m. V (4).

²⁴Bükreş Sözleşmesi m. XV (1).

yöntemler geliştirmek amacıyla işbirliği yapacaklardır.²⁵ Karadeniz'de kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması konusunda kurallar, standartlar ve salık verilen uygulamalar ve yöntemlerin oluşturulması ve geliştirilmesinde esas alınacak uygun bilimsel kriterleri formüle etmek Karadeniz Devletlerinin işbirliğini gerektiren bir başka çalışma alanıdır.²⁶ Karadeniz'i kirleten tüm kaynakları denetim altına alabilecek gerekli ortak denetim programları kurmak, bu arada deniz kirlenmesi riski ve etkilerini gözlemek, ölçmek, değerlendirmek ve çözümlenmek amacıyla gerektiğinde ikili ya da çok taraflı programlar yapmak Karadeniz ülkelerinin üstlendikleri bir başka görevdir.²⁷

Az atık üreten ya da atıksız teknolojilerin geliştirilmesi, kazanılması ve devreye sokulması ve bu arada diğer yolların yanısıra bu tür teknolojinin değiş-tokuşunu kolaylaştıracak önlemlerin alınmasında işbirliğine gitmek Karadeniz Devletleri'nin yeni bir yükümlüdür.²⁸ Taraflar, kendi yetki ya da kontrolleri altındaki aktivitelerin Karadeniz deniz ortamında ciddi boyutta kirlenmeye veya deniz çevresinde belirgin ve tehlikeli değişikliklere yol açabileceğine ilişkin şüphe duyduklarında, bu aktiviteleri hayata geçirmeden önce ulusal bir "çevresel etki değerlendirmesi" (ÇED) yapacaklardır. Ayrıca bu ÇED bulgularını, Sözleşme uyarınca İstanbul'da kurulacak olan ortak Karadeniz Komisyonu'na iletceklerdir.²⁹ Bükreş Sözleşmesi çerçevesinde üstlenilen bu ÇED yapma yükümlülüğünün Türk Çevre Kanunu çerçevesinde, henüz gerekli ayrıntıları düzenlenmemiş olmakla birlikte, bir yasal yükümlülük olarak belirlendiği anımsanacaktır.³⁰ Bu Sözleşme'yle öngörülen ÇED yükümlülüğünün BM Avrupa Ekonomik Komisyonu'nca hazırlanıp 1991'de Cenevre'de imzaya açılan Sınırışı Boyutta Çevresel Etki Değerlendirmesi Sözleşmesi'ndeki gibi zorlayıcılığı bulunmamaktadır.³¹

Son olarak, Karadeniz'de kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü amacıyla bu Sözleşme uyarınca önlem alırken, Tarafların deniz yaşamına ve canlı kaynaklarına zarar vermemeye özen gösterme yükümlülükleri bulunduğu belirtilmelidir. Bu bağlamda, özellikle deniz canlılarının yaşama-ortamlarını (habitats) değiştirmemeye, Karadeniz'de balıkçılığa ve öteki hukuka uygun kullanımlara engel yaratmaktan kaçınmaya olduğu gibi, uluslararası uzman kuruluşların bu konulardaki tavsiyelerine de gereken saygıyı göstereceklerdir.³²

2) Karadeniz'in kara-kökenli kirlenmeye karşı korunması

Karadeniz havzasının, onu çevreleyen kara üzerindeki türlü aktivitelerden kaynaklanan kirlenmelere karşı korunması Bükreş Sözleşmesi'nde ifadesini bulan temel bir

²⁵Bükreş Sözleşmesi m. XV(2).

²⁶Bükreş Sözleşmesi m. XV(3).

²⁷Bükreş Sözleşmesi m. XV(4).

²⁸Bükreş Sözleşmesi m. XV(6).

²⁹Bükreş Sözleşmesi m.XV(5) ile XVII ve XVIII.

³⁰2872 sayılı Çevre Kanunu m. 10.

³¹"Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context" metni E/ECE/1250 sayılı BM belgesinde yayımlanmıştır.

³²Bükreş Sözleşmesi m. XIII.

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

ilkedir.³³ Bu genel ödevle ilgili ayrıntılı düzenleme Sözleşme'nin ilk eki olarak yapılan ve onun ayrılmaz bir parçası niteliğindeki "Karadeniz Deniz Çevresinin Kara-kökenli Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü"nde yer almaktadır.

Kısaca "Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü" olarak anılan bu Protokol, Bükreş Sözleşmesi ile aynı zamanda imzaya açılmış ve aynı Devletlerce imzalanmıştır. Tarafları ve yürürlük süresi Bükreş Sözleşmesi'yle aynıdır. Coğrafi uygulama alanı açısından getirilen ayrık durum ise bu Protokol hükümlerinin Taraf Devletlerin içsularına da uygulanıyor olmasıdır.³⁴ Kontrolünü amaçladığı kirlenme türünün gereği olarak bu Protokol, Karadeniz'de, Taraf Devletlerin egemenliği altında olan, karasuların genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın (baseline) kara tarafından kalan sulara ve su yolları sözkonusu olduğunda "tatlısu sınırı"na kadar uzanan sulara uygulanacaktır. Burada ilgi çekici olan nokta "tatlısu sınırı" (fresh water limit) kavramı için verilen tanımdır. Tuna Nehri ağzı dolayısıyla Romanya'nın ısrarı üzerine yapılan ve Protokol'de yer alan tanıma göre "tatlısu sınırı", Karadeniz'e ulaşan bir nehir olduğunda, onun sağ ve sol kıyıların son noktaları arasında çizilen çizginin kara tarafında kalan kısmına denmektedir.³⁵ Bu tanım Barselona Sözleşmesi'ne ek olarak 1980'de imzalanan "Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü"nde,³⁶ ya da ona örnek oluşturmuş 1974 tarihli "Kara-kökenli Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Sözleşmesi" (kısa adıyla Paris Sözleşmesi)'nde verilen "tatlısu sınırı" tanımından çok farklıdır.³⁷ Gerçekte burada doğrudan denize açılan nehirler açısından ayrık bir durum yaratılmayıp, Uluslararası Deniz Hukukundaki geleneksel nehir ağzı tanımına yaklaşılmaktadır. Fakat aynı amaçla Deniz hukuku Sözleşmelerinde³⁸ yer almış olan tanımlar da kullanılmadığından yeni bir durum yaratılmaktadır.

(1) Temel hedef :

Bu Protokol uyarınca Taraflar, ülkelerindeki nehirler, kanallar, kıyılardaki tesisler, öteki yapay yapılar, kanalizasyon boruları ya da öteki suyolları gibi kara-kökenli kaynaklardan denize yapılan boşaltımlardan, ya da havayla taşınanlar dahil herhangi bir kara-kökenli kaynaktan gelen Karadeniz deniz ortamının kirliliğini önleyecek, azaltacak ya da kontrol altına alacak gerekli önlemleri alacaklardır.³⁹

³³Bükreş Sözleşmesi m. VII.

³⁴Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m.2.

³⁵Kara Kökenli Kirlenmeler Protokolü m.2.

³⁶Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü m. 2(c) (metin için bkz. 18 Mart 1987 tarih ve 19404 sayılı Resmi Gazete).

³⁷Paris Kara-kökenli Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Sözleşmesi m.2(c) (metin için bkz. A.C. KISS, SELECTED MULTILATERAL TREATIES IN THE FIELD OF THE ENVIRONMENT 430-435 (1983)).

³⁸1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 13, ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m.9.

³⁹Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m.1.

(2) Deniz ortamının kara-kökenli kirliliğini engelleyecek önlemler:

Kendinden önceki Paris Sözleşmesi ile Akdeniz'in Kara Kökenli Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü'ndeki sisteme benzer biçimde bu Protokol ile üç grup madde için farklı birer kontrol yöntemi öngörülmektedir.

(a) Kara liste maddeleri :

Protokol'ün ilk Ekinde yer alan, civa ve civa bileşikleri, kadmium ve kadmium bileşikleri, DDT, DDE ve benzeri organohalojen bileşikleri gibi toksik, kalıcılık ve biyoakümülyasyon özellikleri bulunan maddeler "kara liste" maddeleridir. Taraflar, Karadeniz deniz ortamına bu kara liste maddelerinin kara-kökenli kaynaklardan karışmasını önleyecekler ve bu maddelerin neden olduğu deniz kirliliğini ortadan kaldıracaklardır.⁴⁰ Gerçekte bu ödev, ayrıca bu Protokol'de bir hüküm yer almamış olsa bile Bükreş Sözleşmesi'yle getirilmiş genel bir ödevdir.⁴¹ Protokol aynı ödevi yinelemektedir.

(b) Gri liste maddeleri :

Taraflar, Protokol'ün ikinci Ek'inde yer alan maddelerin Karadeniz'de yol açacağı deniz kirliliğini azaltmayı ve mümkün olduğunda ortadan kaldırmayı yükümlenmektedirler. Bu amaçla, şu esaslar uyarınca gri liste maddelerinin boşaltımlarına (discharges) kısıtlamalar uygulanacaktır :

- i- Boşaltım yapılan yerin hemen yakınında bu maddeler ve öteki ögelerin izin verilen maksimum yoğunluğu ;
- ii- Yıllık dolaşımında ya da daha kısa bir süre için bu maddeler ve öteki ögeler açısından izin verilen maksimum miktar;
- iii- Yukardaki miktarlar arasında fark olması durumunda daha kısıtlayıcı olanı uygulanacaktır.⁴²

Protokol'de, Taraf Devletlerin ulusal otoritelerince, kara ve gri listelerde sıralanan maddeleri içeren atıkların boşaltımına izin belgesi verirken özellikle dikkate alınması gereken ögeler de düzenlenmektedir.⁴³ Bu ögeler şöyle özetlenebilir : atık kaynağının tipi ve boyutları, atığın tipi, formu, toplam miktarı, boşaltım yöntemi gibi özellikleri ve bileşimi; atığın içerdiklerinin, deniz ortamındaki kalıcılığı, zehirleyici ve öteki zararlı etkileri, biyolojik maddeler ve çökeltide (sediments) biyolojik birikimi (accumulation) gibi zararlılık özellikleri; denizdeki boşaltım yeri ile alıcı ortamın özellikleri alternatif atık işleme veya kullanma teknolojilerinin bulunup bulunmadığı; atığın deniz ekosistemi ve deniz-suyu kullanımı üzerindeki gizil (potansiyel) zararlı etkileri.

⁴⁰Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m.4/1 ve Ek I.

⁴¹Bükreş Sözleşmesi m. VI.

⁴²Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m. 4/2 ve Ek II.

⁴³Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü Ek III.

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

Tarafların, bu Protokol'ün gereği olarak aldıkları önlemleri, elde ettikleri sonuçları ya da karşılaştıkları güçlükleri Ortak Komisyon aracılığıyla değiştokuş etme ödevi bulunmaktadır.⁴⁴

(3) Sürekli Denetim (monitoring) :

Protokol'ün Tarafı olan her devlet, Karadeniz'de egemenliği altındaki kıyılarda, kara ve gri liste maddelerinin neden olduğu kirlilik düzeyini, kaynaklarını ve ekolojik etkilerini değerlendirmek amacıyla, olabilecek en erken tarihte, (Bükreş Sözleşmesi'nin XV. maddesiyle üstlendiği) denetleme çalışmalarına başlayacaktır. Ayrıca Karadeniz'e dökülen nehirlerin yukarı kısımlarında, tatlısu ile deniz suyu değişimlerini incelemek için ek araştırmalar yapacaklardır.⁴⁵

(4) Nehirlerin taşıdığı kirlilik :

Karadeniz'in en önemli tatlı su kaynağının Tuna Nehri olduğu dikkate alındığında, bu nehre kıyıdaş en az yedi ülkeden (Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yugoslavya, Çekoslovakya ve Macaristan) yalnızca birinin Bükreş Sözleşmesi'ni imzalama olanağı bulunduğu görülmektedir. Oysa, Tuna aynı zamanda kıyılarında kurulmuş yerleşimlerin ve sanayinin atıkları ile üzerinde yapılan ağır taşıt trafiğinden kaynaklanan kirliliği de Karadeniz'e taşıyabilmektedir. Bu nedenle, Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü'nün Tarafları, bu Protokol uyarınca alınacak önlemlerin amacına ulaşabilmesi için, Karadeniz'e dökülen akarsuların kıyıdaş Devletlerle işbirliği yapmaya çalışacaklardır.⁴⁶

(5) Ortak yol-gösterici-ilkeler, standartlar ve kriterler :

Protokol'ün bir hedefi de, evsel atıkların Karadeniz deniz ortamının kirlenmesini azaltacak biçimde boşaltılmasını; sanayi atıklarının deniz sularında kabul edilebilir yoğunluk düzeyine indirgenmesini ve nükleer santraller ve soğutma amacıyla su kullanan öteki sanayi kuruluşlarından ısınmış su boşaltımlarının deniz kirlenmesine neden olmayacak biçimde yapılmasını sağlamaktır. Bu amaçla Taraflar işbirliği yapacaklardır ve deniz boşaltımlarının özel niteliklerine uygun ortak yol-gösterici-ilkeler (guidelines), standartlar ve kriterler geliştireceklerdir. Özel koşulları dolayısıyla farklı işlem gerektiren akıntularla ilgili ortak incelemeler yapacaklardır.⁴⁷

Taraflar ortak boşaltım standartları ve kara-kökenli deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması veya ortadan kaldırılması amaçlı önlemlerin ve uygulama programlarının takvimini yapacaklardır. Bu standartlar ve programlar kara ve gri liste maddeleri açısından dönemsel olarak gözden geçirilecektir.⁴⁸ Ayrıca, Ortak Komisyon'un da, kirlilik önleme kriterlerini tanımlamak ve Karadeniz'de deniz çevresini kirliliğinin azaltılması, kontrol

⁴⁴Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m. 7.

⁴⁵Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m. 5.

⁴⁶Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m. 4/3.

⁴⁷Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m. 6/4 ve 1.

⁴⁸Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m.6/2.

altına alınması ve ortadan kaldırılması amaçlı uygun önlemleri salık vermek (to advice) görevi bulunduğu burada belirtilmelidir.⁴⁹

3) Karadeniz'in Batırma (Boşaltma)* Yoluyla Kirlenmesinin Önlenmesi :

Bükreş Sözleşmesi, Karadeniz deniz çevresinin batırma yoluyla kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolünde Tarafların gerekli tüm önlemleri almalarını ve işbirliği yaparak bu konuyu düzenlemelerini öngörmektedir. Taraflara, Karadeniz'in egemenlikleri altındaki alanlarında, Karadeniz ülkesi olmayan Devletlerin vatandaşı gerçek ve tüzel kişilerin batırma yapmalarına izin vermemek görevini de getirmektedir.⁵⁰

Bükreş Sözleşmesi'nin ayrılmaz bir parçası olarak hazırlanan üçüncü Protokol, Karadeniz'de Deniz Çevresinin Batırma Yoluyla Kirlenmekten Korunmasına ilişkin olan ve kısaca "Batırma Protokolü" olarak anılan metindir.⁵¹

(1) "Batırma" (dumping)'in tanımı :

"Batırma" (ya da boşaltma) için, 1972 Londra Batırma Sözleşmesi'nden bu yana kullanılan geleneksel tanıma Bükreş Sözleşmesi'nde yer verilmiştir.

a) "Batırma" :

(i) araçlardan ve uçaklardan bilerek atılan atıklar ve öteki maddelere;

(ii) araçların ve uçakların bilerek atıklarına denir.

b) "Batırma" şunları içermez :

(i) Araçlar ve uçaklarla taşınan ya da bu tür maddeleri boşaltmak amacıyla çalışan ya da bu tür atıkların ya da öteki maddelerin bu gibi araç ve uçaklarda işlenmesiyle ortaya çıkan atıklar ve öteki maddeler dışında, araçlar ve uçakların olağan operasyonlarından elde edilen ya da tesadüfen ortaya çıkan atıkların ya da öteki maddelerin denize atılmasını;

(ii) Bu Sözleşme'nin amaçlarına aykırı olmamak koşuluyla, yalnızca atma amacı bulunmaksızın maddelerin denize yerleştirilmesini.⁵²

Burada kullanılan "araç" (vessel) ile, denizde giden her türlü tekne ifade edilmektedir. Bu terim, kendi kendine hareket etsin veya etmesin, tüm hava yastıklı tekneleri, yüzen

⁴⁹Kara-kökenli Kirlenmeler Protokolü m.6/3.

⁵⁰Bükreş sözleşmesi m.X.

⁵¹Batırma Protokolü m.1.

⁵²Bükreş sözleşmesi m.II (3).

*"Batırma"yı İngilizce "dumping" karşılığı olarak kullanıyoruz. "Dumping" için Türkçe'de kullanılan "boşaltma"nın deşarj ile karışması olasıdır. Oysa eylem olarak "dumping", "discharge" dan farklıdır. Karşılığının "batırma" olduğunu düşünüyoruz.

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

tekneleri ve denizde yapılmış platformları ve öteki insan yapısı yapıları kapsar. "Uçak" ise havada giden her türlü araç demektir.⁵³

(2) İzin sistemi :

Bilindiği gibi "batırma" iki aşamalı bir eylemdir. Sanayinin ve türlü faaliyetlerin ekonomik olarak yeniden kazanılamayan yan ürünlerini ortadan kaldırmakta kullanılan batırma, karada başlayıp denizde sona erer. Ortadan kaldırılması amaçlanan malzeme metal, beton gibi dayanıklı malzemeden yapılan mahfazalara konarak dibine batırılır. Mahfazanın dayanıklı olduğu ve içerdiği malzemeyi uzun süre koruması umulmaktadır. Ancak deniz suyunun çürütücü etkisi, depremlerin deniz dibini etkilemesi gibi nedenlerle parçalanan mahfazalardan sızan çoğu tehlikeli maddeler deniz suyuna karışır. Ancak bu karışmanın uzun sürede gerçekleşmesiyle auklar ayrışır, deniz çevresindeki olumsuz etkileri azalır.

Bu Protokol'ün amacı, deniz dibine bilerek batırılan auklar üzerinde bir kontrol mekanizmasının kurulmasıdır. Anılan kontrol sistemi, Protokol'e ek "kara liste"de yer alan maddelerin Karadeniz'de batırılmasını yasaklamaktadır, "gri liste" maddelerinin batırılmasını yetkili ulusal otoritelerin önceden vereceği özel yetki belgelerine bağlamaktadır ve bunlar dışındaki tüm maddelerin batırılması için genel bir ön izin belgesi aramaktadır. Geleneksel yapıdaki bu sistem, bu tür maddelerin boşaltımını ortadan kaldırma hedefine hukuksal açıdan en çok yaklaşan çözümdür.⁵⁴

(a) Kara liste maddeleri

Protokol'ün ilk teknik Ek'inde DDT, PCB'ler gibi organohalojen bileşikleri, civa ve civa bileşikleri, kadmiyum ve kadmiyum bileşikleri, organotin bileşikleri, suda yüzebilen, batabilen ya da asılı kalabilen kalıcı sentetik maddeler, kurşun ve kurşun bileşikleri, kullanılmış radyoaktif yakıt dahil radyoaktif maddeler ve auklar gibi maddeleri içeren bir "kara liste" yer almaktadır. Bu maddelerin Karadeniz'de batırılması yasaktır.⁵⁵ Bu yasak yalnızca, kara liste maddelerini, bu Protokol'ün yürürlüğe girmesinden başlayarak üç yıl içinde Komisyon'ca belirlenecek yoğunluk sınırlarının altında olmak üzere ipucu kirlenici (trace contaminants) ölçüsünde içeren tarama malzemesi (dredged spoils)'ne uygulanmayacaktır.⁵⁶ Kara liste maddeleri bakımından bir ayrı durum yaratan bu hükmün, Komisyon'un anılan yoğunluk sınırlarını belirlemesine kadar uygulanmasına izin verilmemesi olası görünmektedir.

⁵³Bükreş Sözleşmesi m. II (2).

⁵⁴Aynı sistem daha önce 1972 tarihli Gemi ve Uçaklardan Batırma Yoluyla Deniz Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Oslo Sözleşmesi ve 1972 tarihli Auklar ve Öteki Maddelerin Batırılması Yoluyla Deniz Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Londra Sözleşmesi'nde ve 1976 tarihli Akdeniz'in Gemi ve Uçaklardan Vaki Olan Boşaltma Sonucunda Kirlenmeden Korunmasına ait Protokol'de de kullanılmıştır. (Akdeniz Protokolünün metni için bkz. 12 Haziran 1981 tarih ve 17368 sayılı Resmi Gazete.)

⁵⁵Batırma Protokolü m.2, Bükreş Sözleşmesi m.VII.

⁵⁶Batırma Protokolü m.2/2.

(b) Gri liste maddeleri

Protokol'ün ikinci teknik Ek'inde yer alan zararlı maddeleri içeren atıkların ya da öteki maddelerin Karadeniz'de batırılabilmesi, her keresinde ulusal yetkili makamdan özel bir ön-izin belgesi alınmasına bağlanmaktadır.⁵⁷ Bu listede biyositler ve türevleri, alkalın ve asit bileşikleri, lağım çamuru gibi, kara listede yer alan maddelere göre daha az zararlı ve doğal süreçte daha kolay zararsız hale dönüşebilen maddelere yer verilmiştir. Bu maddelerin Karadeniz'e batırmadan önce alınması gereken izinler, üç başlık altında özetlenen ögeler dikkate alınarak hazırlanacaktır : Batırılacak maddenin (yıllık ortalama batırılan toplamı ve bileşimi, fiziksel, kimyasal ve biyokimyasal nitelikleri gibi) özellikleri ve bileşimi ilk gözlenecek ögedir. Batırma yerinin (koordinatları, derinliği, kıyıdan uzaklığı gibi) özellikleri ile izlenecek paketleme ve atma yöntemi de gri liste maddelerine uygulanacak batırma kısıtlamalarında dikkate alınacaktır. Son olarak bu batırmanın deniz ekolojisi ve denizin olası yararlanma biçimleri üzerindeki etkileri de gözönünde bulundurulacaktır.⁵⁸

Ulusal yetkili makamların vereceği bu batırma izinlerinin bir dökümü Karadeniz Komisyonu'na iletilecektir.

(c) Öteki maddeler

Kara ya da gri listeye girmeyen tüm öteki maddelerin Karadeniz'de batırılması ulusal yetkili makamdan alınacak genel bir ön-izin belgesine bağlıdır. Bu izinler de yukarıda belirtilen ögeler dikkate alınarak verilecek ve bir dökümü Komisyon'a iletilecektir.⁵⁹

(3) Ayrık durumlar :

Yukarıda belirtilen batırma kontrol sistemi belirli bazı zorlayıcı durumlarda uygulanmayabilecektir. Bu durumlar : insan yaşamının ya da denizdeki araç veya uçağın güvenliği tümüyle tahrip olma ya da tümüyle kaybedilme tehdidi altında veya insan yaşamı bakımından tehlike bulunan herhangi başka durumda; batırmanın böyle bir tehlikeyi savuşturmanın tek yolu görünmesi, ve batırmanın neden olacağı zararın öteki türlü doğacak sonuçlardan çok daha az olacağına ilişkin her türlü olasılığın bulunması koşuluyla batırma hiçbir kısıtlamaya konu olmayacaktır. Ancak her halde böyle batırma, insan ya da deniz yaşamına yönelik olası zararları en aza indirmek için yapılmalıdır. Komisyon'a derhal bu durumla ilgili bilgi verilmelidir.⁶⁰

(4) Uygulama :

Protokol'e taraf olan her Devlet, yukarıda belirtilen izin belgelerini vermek ve batırılmasına izin verilen atık ve öteki maddelerin yapı ve miktarları, batırma yerleri, tarihleri ve yöntemleriyle ilgili ulusal kayıtları tutmak üzere bir ya da daha çok yetkili makam atayacaktır.

Bu makamlar, Karadeniz'de batırılmak üzere gri listedeki ya da öteki maddeleri o ülkede yükleyen gemilere özel ya da genel ön-izin belgesi vereceklerdir. Protokol'de bu

⁵⁷Batırma Protokolü m.3.

⁵⁸Batırma Protokolü m.3 ve 5, Ek III.

⁵⁹Batırma Protokolü m. 4 ve 5.

⁶⁰Batırma Protokolü m.6.

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

makamların o ülkenin bayrağını taşıyan araçlara ya da o ülkede kayıtlı uçaklara, batırmak amacıyla atık yükleme başka bir Devletin ülkesinde yapılırsa bile özel veya genel izin verecekleri hükme bağlanmaktadır.⁶¹ Ancak yüklemenin tümüyle Karadeniz havzası dışında gerçekleşmesi durumunda bu kuralın işlerliği tartışmalı hale gelecektir.

(5) Yetki :

Bu Protokol'ün tarafı olan her Devlet öncelikle bayrak Devleti olarak, bayrağını taşıyan araçların ya da ülkesinde kayıtlı uçakların bu Protokol'e uymalarını sağlayacak gerekli önlemleri alacaktır. Ayrıca, her Taraf Devlet *yükleme limanı* Devleti olmak sıfatıyla, denize batırmak amacıyla atık veya öteki maddeleri ülkesindeyken yükleyen araç ve uçakların bu Protokol hükümlerine uymalarını sağlayacak gerekli önlemleri alacaktır. Son olarak, her Taraf Devlet bir *kıyı devleti* olarak, karasularında ya da münhasır ekonomik bölgesindeki sularda yer alan platformların veya öteki insan-yapısı yapılar ile, karasuları ya da münhasır ekonomik bölgesi içindeki batırma eylemlerinde bu Protokol hükümlerine uygun davranılmasını sağlayacak gerekli tüm önlemleri alacaktır.⁶²

(6) Bilgi akışı :

Protokolün Tarafları, bu Protokol uyarınca verdikleri izin belgeleri, bir istisna olarak yapılan batırmalar ile ilgili bilgilerin değiş-tokuşu için işbirliğinde bulunacaklardır. Bundan başka, bu Protokol'e aykırı batırma yapıldığından ya da yapılmak üzere olduğundan kuşkulanan her Taraf Devlet, onun sonuçlarından etkilenebilecek olan Taraflara durumu bildirecektir.⁶³ Böylece zamanında, etkin önlemler alınarak deniz kirlenmesi kontrol altına alınabilecektir.

4) Karadeniz'de Sınırötesi Taşınan Tehlikeli Atıkların Yolaçtığı Kirlenmenin Kontrolü :

Yüzyılımızın son çeyreğinde, tehlikeli maddeler içeren atıklar çok ciddi boyutlara ulaşmıştır. Bu atıkların ortadan kaldırılması -bir ticaret konusu durumuna gelmiş olmasına karşın- çözüme kavuşmamış, tersine giderek büyüyen boyutta bir sorun olmuştur. 1987 ile 1989 yılları arasında Türkiye'nin Karadeniz kıyılarına vuran, tehlikeli atık yüklü varillerin bu gelişmelerin bir sonucu olduğu anımsanacaktır.⁶⁴ Sorunun ciddiyetinin tanısını koyan uluslararası topluluk BM Çevre Programı çerçevesinde "Tehlikeli Atıkların ve Öteki Atıkların Sınırötesi Taşınması ve Ortadan Kaldırılmasının Kontrolüne İlişkin" Evrensel Sözleşmeyi hazırlamıştır. 1989 yılında Basel (İsviçre)'de imzaya açılan Sözleşme henüz yürürlüğe girmemiştir.

Karadeniz'de 1987'de görülen tehlikeli atık kirliliğinin bir daha yaşanmaması dileğiyle ve özellikle Türk heyetinin isteğiyle, bu konunun ayrı bir protokolde düzenlenmesi Bükreş Sözleşmesi'nde hükme bağlanmıştır.⁶⁵

⁶¹Batırma Protokolü m.7.

⁶²Batırma Protokolü m.8.

⁶³Batırma Protokolü m.9.

⁶⁴Bkz. Av. Ö.N.Sav, "Karadeniz'de Bulunan Varillerden Doğan Kirlenme ve Düşündürdükleri", 94 BİLİM VE SANAT 48-50 (Aralık 1988).

⁶⁵Bükreş Sözleşmesi m. XIV.

Gerçekte tehlikeli atıkların taşınması sırasında ortaya çıkan deniz kirlenmesi bir tür hukuka aykırı batırmadır. Kontrol altına alınması gereken yüzü bu atıkların yola çıkarılırken varış noktasının ve amacının belli olmasıdır. Bu nedenle Karadeniz Devletleri Basel Sözleşmesi dışında kendi ortak denizleri için kısıtlayıcı bir düzenlemeye gitmeyi vaatmektedirler.

5) Karadeniz'de Petrol ve Öteki Zararlı Maddelerin Yolaçtığı Deniz Kirlenmesi Acil Durumlarıyla Savaşım :

Deniz ekolojisine zarar verme özelliğini taşıyan hidrokarbürler ya da öteki kimyasal maddeler çeşitli biçimlerde deniz suyuna karışabilirler. Denizde taşınmaları sırasında meydana gelen kazalar ya da kıyı tesislerindeki engellenemeyen gelişmeler sonucunda bu tür maddeler denizde sona erebilirler. Ani gelişen ve deniz ortamına zarar verebilecek olan durumlarda, kirlenmeyi kontrol altına almaya hazırlıklı olmak ve gerekiyorsa başka devletlerin acil yardımını alabilmek amacıyla, tıpkı Akdeniz için 1976 yılında hazırlanan hukuksal çerçeveye benzer bir düzenleme Karadeniz için de hazırlanmıştır.⁶⁶ Bu "Acil Durumlarda Karadeniz'in Petrol ve Öteki Zararlı Maddelerle Kirlenmesiyle Savaşımında İşbirliği Protokolü"dür. Bükreş Sözleşmesi'nin ayrılmaz bir parçasıdır. Dolayısıyla bu Protokol'ün tarafları, yürürlük süresi ve coğrafi uygulama alanı Bükreş Sözleşmesi'yle aynıdır. Protokol'ün konusu ise aşağıdaki gibi incelenebilir.

(1) Amaç :

Bu Protokol'ün amacı, kaza nedeniyle veya küçük boşaltımların birikmesi sonucu deniz ortamında kirlenme veya kirlenme tehdidi yaratan büyük miktarlarda petrol ya da öteki zararlı maddelerin bulunması ve bunun Karadeniz deniz çevresine ya da bir veya birden çok Tarafın kıyılarına yönelik çok ağır ve yakın bir tehlike yaratması durumlarında, Protokol'ün Taraflarının gerekli önlemleri almalarını ve işbirliğine girmelerini sağlamaktır.⁶⁷

(2) Acil Durumlar :

Tarafların önlem almalarını ve gerekli önlemlerin alınmasında işbirliği yapmalarını gerektiren acil durumlar ile aşağıdakiler kastedilmektedir :

- Deniz ortamında büyük miktarlarda petrol ya da öteki zararlı maddelerin bulunması : Bu maddeler kıyıda ya da deniz üzerinde meydana gelen kazalar sonucunda denize dökülmüş olabilir. Örneğin sıvı kimyasal madde taşıyan bir tanker kazaya uğrayabilir, veya kıyıda bir petrol rafinerisinde bir patlama olabilir, ve sonuçta yanıcı parlayıcı, toksik maddeler denize dökülebilir. Yahut da tek ya da türlü tehlikeli madde azar azar denize sızar ve zaman içinde bir yerde birikir, böylece çevreye bir tehdit oluşturur.

⁶⁶Fevkalade Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol metni için bkz. 12 Haziran 1981 tarih ve 17368 sayılı Resmi Gazete.

⁶⁷Bundan sonra kısaca anılacağı adıyla "Acil Durumlar Protokolü" m.1, Bükreş Sözleşmesi m. IX.

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

- Ağır ve yakın bir tehlike: Denize yayılan petrol ya da tehlikeli maddeler Karadeniz'de deniz ekolojisi açısından ya da bir veya daha çok Devletin kıyılarına veya buralardan elde edilen yararlarıya yönelik ağır bir tehlike oluşturmaktadır. Bu tehlikenin istenmeyen sonuçlarını çok yakın bir zamanda doğurması beklenmelidir.

- Deniz çevresinin, kıyıların ya da buralardan elde edilen yararların, kirlenmesi ya da kirlenme tehdidiyle karşı karşıya bulunması : Yukarıda da belirtilen biçimde denizde bulunan kimyasalların, deniz ortamında ve kıyılarda kirlenmeye neden olma ya da kirlenme tehdidi oluşturma sonucunu doğurması, bu durumun kontrolünü sağlayacak önlemlerin alınmasını gerektirecektir.

(3) Önlemler :

Acil durumlarda, deniz kirlenmesinin kontrol altına alınabilmesi iki aşamada önlem alınmasını gerektirmektedir. İlk acil durum ortaya çıkmadan bu tür durumlara hazırlığı sağlayacak önlemler; ardından da fiilen acil durumda alınacak önlemlerdir.

(a) Acil durumdan önce :

i) Bilgi ağı : Acil bir durumla ilgili bilgiye ne denli hızlı ulaşırsa o denli erken harekete geçilebileceği anlayışından hareketle, Protokol'de, her Taraf Devletin bayrağını taşıyan deniz araçlarının kaptanlarına ve ülkesinde kayıtlı uçakların pilotlarına, acil durumlarda erken uyarı görevini görmelerine ilişkin direktifler yayınlanması öngörülmüştür. Buna göre, kaptan ve pilotların, en hızlı ve güvenilir kanallardan :

- Karadeniz'in neresinde olursa olsun gördükleri, deniz çevresini veya bir ya da daha çok ülkenin tehlikeli maddelerin varlığı, özellikleri ve döküntünün (spillage) boyutu ile;

- Petrol ya da öteki tehlikeli maddelerle kirlenme yaratan ya da yaratabilecek olan acil durumlar hakkındaki bilgileri,

bu Protokol'ün teknik ekine uygun biçimde, bu acil durumdan etkilenebilecek Tarafalara ve Komisyon'a rapor etmeleri gerekecektir.⁶⁸ Ayrıca Taraflar bu Protokol'ün gereği olarak aldıkları önlemlerle ilgili bilgileri değiş-tokuş edeceklerdir.⁶⁹

Son olarak, her Taraf Devletin acil önlemlerin kontrolü ve savaşımıyla görevlendirdiği bir yetkili makamı bulunması gerekecektir. Ayrıca, acil durum raporlarının iletilmesi ve gerektiğinde bu durumdan etkilenecek Devletlere gerekli bilgiyi iletecek bir ulusal "odak nokta" (focal point) saptayacaktır. Öteki Taraflar ve Komisyon bu ulusal organlardan haberdar edilecektir.⁷⁰

⁶⁸ Acil Önlemler Protokolü m.3/1 ve 6 (1).

⁶⁹ Acil önlemler Protokolü m.3/2.

⁷⁰ Acil Önlemler Protokolü m. 5.

*İngilizce "Contingency plan" karşılığında Türkçe'de kullanılan "acil durum planı" yerine tarafımızdan "hazırlıklılık planı" önerilmektedir. Burada kullanılan terim de budur.

(ii) Hazırlıklılık planları (contingency plans):* Beklenmedik bir acil durum karşısında derhal harekete geçmeye hazırlıklı olmak amacıyla Taraflar tek başlarına veya iki ya da çok taraflı işbirliği içinde "hazırlıklılık planları" yapacak ve geliştireceklerdir. Bu planlar, acil durumlarda gerçekleştirilecek operasyonlarda devreye sokulacak donanım (equipment), araç, uçak ve eğitilmiş insan gücünü özellikle içerecektir.⁷¹

(b) Acil durum sırasında :

(i) Acil durumun saptanması : Karadeniz'de deniz çevresinin çok yakın bir kirlenme tehlikesiyle karşı karşıya olduğundan ya da kirlenmekte olduğundan haberi olan her Taraf Devlet bu bilgiyi derhal yayacaktır. Açıklandığı gibi, denizde bir kirlilik acil durumu gören kaptan ya da pilotların bunu ulusal odak noktaya bildirmeleri üzerine, odak nokta bu bilgiyi, zarardan etkilenebileceğini düşündüğü Taraplara olduğu gibi, Komisyon'a da iletacaktır.⁷²

(ii) Kirliliğin kontrolü için önlemler : Bir acil önlem ortaya çıkarılıp, bilgi gerekli yerlere ulaştırıldıktan sonra, bu deniz kirlenmesinin kontrol altında tutulması için bir takım önlemler alınması kaçınılmazdır. Hatta ulusal olanakların yetersiz kalması durumunda bölgedeki öteki kıyıdaş ülkelerden yardım da çağrılabilir. Ancak acil önlemlerle savaşımın bu ayağının, Akdeniz Acil Önlemler Protokolü'nden farklı olarak, gerekli ayrıntıları içerecek biçimde kaleme alınmadığı görülmektedir.⁷³ Konunun bu boyutlarının Karadeniz Komisyonu'nun çalışmaya başlamasından sonra pratikte çözümleneceği umulmaktadır.

6) Karadeniz'de Deniz Çevresinin Deniz Araçlarından Kaynaklanan Kirliliğinin Önlenmesi ve Kontrolü :

Deniz araçlarının neden olduğu kirlenme, meydana geldiği yer neresi olursa olsun, araçta bulunan donanımla doğrudan doğruya ilgilidir. Bu nedenle bu kirliliğin kontrolü bölgesel bir anlaşmanın konusu olmaktansa evrensel bir düzenlemenin konusu olmak gerekir. Kısaca "MARPOL 73/78 Sözleşmesi" olarak bilinen Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme bu konuyu düzenlemektedir.⁷⁴ Bir Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) düzenlemesi olan MARPOL Sözleşmesi, daha önce 1962, 1969 ve 1971 yıllarında olmak üzere üç kez değişikliğe uğramış olan 1954 tarihli Denizin Petrolle Kirlenmesinin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme'nin⁷⁵ yerine geçmiştir.

1954 Sözleşmesi'nin özellikle Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz gibi yarı-kapalı denizlerin ortalarında gemilerden petrol boşaltılmasını serbest bırakan alanlar kurması bu havzaların kirliliğinin daha da artmasına neden olmuştu. Bunun önüne geçen değişikliklerin ilki 1962'de getirilirken, ikinci olarak da 1969 değişikliğiyle "bordada-

⁷¹ Acil Önlemler Protokolü m.2 .

⁷² Acil Önlemler Protokolü m.4 ve 6(2).

⁷³ Bkz. Akdeniz Acil-Önlemler Protokolü m.9 ve 10.

⁷⁴ Metin için bkz. 24 Haziran 1990 tarih ve 20558 sayılı Resmi Gazete. (T.C. yalnızca I,II ve V. Eklere taraftır.)

⁷⁵ Orijinal adıyla "International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil" (OILPOL) metni için bkz. 327 United Nations Treaty Series (UNTS) 3.

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

tutma" (Load-on-top) sistemine⁷⁶ geçildi. 1971 değişiklikleriyle tanker kazalarının azaltılabilmesi için bir düzenleme getirilmeye çalışıldı.⁷⁷

1954'ten 1973'e dek geçen yıllar içinde hem tanker trafiğinin, hem de petrol tankerlerinin boyutlarının çok büyümesi bir yandan, 1954 Sözleşmesi'ne getirilen değişikliklerin pratikte zorlanamaz olmaları öbür yandan, yeni uluslararası bir düzenlemenin yapılmasını zorladı. Torrey Canyon gibi o güne dek yaşanmamış boyutta bir tanker kazasının ardından toplumsal baskı gruplarının çabaları yeni bir andlaşmanın hazırlanmasını hızlandırdı. İşte tüm bu gelişmeler sonucunda, Deniz Kirliliği Uluslararası Konferansı 8 Ekim ile 2 Kasım 1973 tarihlerinde Londra'da toplandı. Çoğunluğu gelişme yolundaki ülkeler olan yetmişbir Devletin katıldığı bu toplantıda MARPOL Sözleşmesi imzalandı, ve ona 1978'de bir Protokol eklendi. Gerekli onayların tamamlanması üzerine MARPOL Sözleşmesi 2 Ekim 1983'de yürürlüğe girdi.⁷⁸

(a) **Ratione Personae** : Evrensel bir uluslararası andlaşma olması dolayısıyla MARPOL Sözleşmesi tüm devletlerin imzasına, onayına ya da kabul etmesine açık tutulmuştur.⁷⁹ Sözleşme'nin etkin olmasını sağlayabilmek için yürürlüğe girişi vasıflı çoğunluğun onayına bağlanmıştır. Başka bir deyişle, Sözleşme'nin yürürlüğe girebilmesi için imzalayan devletlerden, deniz ticaret filosunun toplam tonajı, dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının yüzde ellisinden az olmayan en az onbeş devlet tarafından onaylanması gerekmektedir.⁸⁰

(b) **Ratione temporis** : Yürürlüğe girmesi için öngörülen koşulların tamamlanması üzerine MARPOL Sözleşmesi 2 Ekim 1983 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Bu tarihten sonra Sözleşme'ye katılacak devletler bakımından, kural olarak, bu Devletlerin katılma belgelerini Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri'ne vermelerinden oniki ay sonra Sözleşme bağlayıcı hale gelecektir.⁸¹

Sözleşme'nin ya da ihtiyari Eklerinin, Sözleşme'nin tarafı olan herhangi bir devletçe feshedilebilmesi için Sözleşme ya da böyle bir Ek'in o Taraf Devlet bakımından en az beş yıl bağlayıcı kalmış olması gerekmektedir. Fesih bildiriminin Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri'ne iletilmesinden 12 ay sonra, ya da bildirimde belirtilmişse daha sonraki bir tarihten başlayarak Sözleşme o Devlet bakımından hükümsüz olacaktır.⁸²

(c) **Ratione Loci** : MARPOL Sözleşmesi'nin evrensel nitelikte olması onun yasaklarının tüm denizlerde uygulanmasını gerektirir. İki özel alanda, ufak ayrıklar durumlar

⁷⁶Kısaca LOT olarak anılan "load-on-top" sisteminde, petrolle karışmış olan tank yıkama ya da balast sularının özel slop (bulaşık) tankında ya da kargo tankında tutulması, böylece petrol tepede yüzerken suyun tankın dibinden bırakılması sağlanmaktadır.

⁷⁷1954 Sözleşmesi'nin 1962 değişiklikleri için bkz. 600 UNTS 332; 1969 değişiklikleri için 9 INTERNATIONAL LEGAL MATERIALS (ILM) 1; ve 1971 değişiklikleri için 9 ILM 25.

⁷⁸R.M. M'GONIGLE and M.W. ZACHER, POLLUTION, POLITICS AND INTERNATIONAL LAW- Tankers at Sea 81-112 (1981).

⁷⁹MARPOL Sözleşmesi m. 13(1).

⁸⁰MARPOL Sözleşmesi m. 15(1).

⁸¹MARPOL Sözleşmesi m.13 (2) ve 15(2).

⁸²MARPOL Sözleşmesi m. 18.

(istisnalar) dışında gemilerden yapılacak boşaltımlar yasaklanmıştır : Bunlar "özel alanlar" ve denizin "en yakın karadan" belirli bir uzaklığa kadarki kesimidir.⁸³

Bu Sözleşme bakımından "özel alan", oşinografik ve ekolojik koşullarıyla ilgili belirli teknik nedenler ve trafiğinin özel karakteri bakımından petrol,⁸⁴ tehlikeli sıvı maddeler⁸⁵ ya da çöple⁸⁶ denizin kirlenmesini önlemek için özel zorlayıcı yöntemler benimsenmesini gerektiren bir deniz alanını ifade etmektedir. Bu özel alanlardan biri Akdeniz, öteki Karadeniz'dir.

Bu Sözleşme açısından "Karadeniz", Akdeniz ile arasındaki sınırı 41° Kuzey enlemi olan Karadeniz'in tamamıdır.⁸⁷ Burada. Türk iç sularının bir parçası sayılan Marmara Denizi Akdeniz'in devamı olarak kabul edilerek özel alanları kapsamına sokulmuştur.⁸⁸ 41° Kuzey enlemi İstanbul Boğazı'nın Marmara Denizi'yle birleştiği güney ucundan geçmektedir. Bu Sözleşme bağlamında İstanbul Boğazı, Karadeniz'in bir parçası sayılır. Burada hemen vurgulanmasında yarar olan bir nokta, İstanbul Boğazı'nın tümünün, İstanbul Liman Tüzüğü'nde⁸⁹ "Dış Liman" olarak belirlendiği, dolayısıyla İstanbul Boğazı'nın karşılıklı iki yakası arasında çizilen hatlar arasındaki su kemerinin Türk iç suları sayıldığıdır.⁹⁰

(d) **Ratione materiae** : Sözleşme'nin ana amacı, petrol ve öteki zararlı maddelerin denize bilerek ve isteyerek boşaltılmasını tümüyle ortadan kaldırmak ve aynı maddelerin kazara boşaltılmasını en aza indirmektir. Bu Sözleşme'de geçen zararlı maddeler ve içinde böyle maddeler bulunan sıvılar bakımından "boşaltım" deyiimi : nasıl olursa olsun bir gemiden yapılan salıverilmedir ve herhangi bir kaçma, atma (disposal), saçma, sızdırma, pompalama, yayma (emitting) ya da boşaltmayı içerir. Aşağıdakileri içermez :

(i) 13-11-1972 tarihinde Londra'da yapılan Çöp ve Diğer Maddelerin Denize Atılmasından doğan Deniz Kirlenmesini Önleme Sözleşmesi'nin kasdettiği anlamda denize atmaları; veya

(ii) Deniz dibindeki maden kaynaklarının araştırılmasından, bunlardan yararlanılmasından ve bunlarla ilgili olarak kıyı açığında yapılan işlemlerden doğrudan doğan zararlı maddelerin denize bırakılmasını; veya

⁸³"En yakın kara" deyiimi Sözleşme'nin I.Eki, Kural 1(9)'da tanımlanmıştır.

⁸⁴MARPOL Sözleşmesi I. Ek, Kural 1(10).

⁸⁵MARPOL Sözleşmesi II. Ek, Kural 1(7).

⁸⁶MARPOL Sözleşmesi V. Ek, Kural 1(3).

⁸⁷MARPOL Sözleşmesi I. Ek, Kural 10(1) (c).

⁸⁸Akdeniz tanımı için bkz. I. Ek. Kural 10(1) (a).

⁸⁹8/4538 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ve 21 Nisan 1982 tarihli Resmi Gazete.

⁹⁰1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m.11, 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m.8.

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

(iii) Deniz kirlenmesini ortadan kaldırmak veya kontrol altında tutmak amacıyla bilimsel ve yasal araştırma maksadıyla denize zararlı madde bırakılmasını kapsamaz.⁹¹

Sözleşme bir "şemsiye antlaşma" biçiminde olup, kapsamı, yalnızca petrol kirlenmesini değil, fakat kimyasallar, inorganik atıklar, petro-kimyasallar, yağım ve çöpler gibi öteki zararlı maddelerin denizde yol açtığı kirliliği de içerecek biçimde genişletilmiştir. Farklı kirleticilerin kontrolü amacıyla kaleme alınan kısımlar Sözleşme'nin "İhtiyari Ekleri" niteliğindedir. Örneğin dökme olarak ya da paketler içinde taşınan tehlikeli sıvı maddelerin neden olduğu kirlenmeyi (Ek III), gemilerden yağım boşaltılması (Ek IV) ve çöp atılmasıyla denizin kirletülmesinin (Ek V) kontrolünü amaçlayan Ekler "ihtiyari"dir. Diğer bir deyişle, Sözleşme'yi imzalar, onaylar, kabul ederken, ya da ona katılırken bir Devlet bu Eklerin herhangi birisini ya da hiçbirini kabul etmediğini beyan edebilir; ve onlara taraf olmayabilir.⁹² Ancak bu olanak, Sözleşme'nin temeli olan ve petrol kirlenmesini düzenleyen Ek I ve tehlikeli sıvı maddeler kirlenmesine ilişkin Ek II için geçerli değildir.

MARPOL Sözleşmesi, Akdeniz, Karadeniz ve Baluk Denizi gibi dünyanın sorunlu denizlerinde gemilerin neden olduğu deniz kirliliğini önlemek için kısıtlayıcı özel önlemler getiren ilk uluslararası düzenlemedir. Bu "özel alan"lara kıyıdaş ülkelerin limanlarında "alma tesisleri"nin bulunmasına bağlıdır. İşte bu nedenle denizci devletler MARPOL Sözleşmesi'nin yasakları düzenlenirken onlara karşı çıkmamışlardır, fakat tüm bu kısıtlamalar da Sözleşme'nin imzasından sonra uzun yıllar etkili olamamıştır.

(1) Özel alanlar bakımından genel ilke :

Petrol ve petrollü karışımlar⁹³ : Kural olarak, gemilerden denize petrol ve petrollü karışımların boşaltılması yasaktır. Fakat petrol tankerleri dışındaki 400 gros tondan küçük gemiler, ayrık durum (istisnai) olarak, petrol ve petrollü karışım dökülebilirler. Ancak boşaltılacak sıvı atığın içindeki petrol miktarı, sulandırılmadan, bir milyonda 15 oranını aşmayacaktır, yahut da şu koşullara uyulacaktır : gemi rotasında ilerliyor olacak, boşaltılan sıvıdaki petrol oranı milyonda 100 birimi aşmayacak ve boşaltma sırasında gemi en yakın karadan olabildiğince açıkta fakat hiçbir zaman 12 deniz milinden daha yakın olmayacaktır.⁹⁴ İkinci olarak, ayrılmış balast ve belirli koşullara uygun biçimde makine dairesinden gelen ve temizlenen sintine sularının da özel alanlarda denize boşaltılması olanağı tanınmaktadır.⁹⁵ Ancak yukarıda sayılan hiçbir boşaltma deniz çevresine tehlikeli olacak miktar ya da yoğunlukta kimyasal ya da öteki maddeleri ya da boşaltma amacıyla eklenen kimyasal ya da öteki maddeleri içermeyecektir.⁹⁶

⁹¹MARPOL Sözleşmesi m.2(3).

⁹²MARPOL Sözleşmesi m.14.

⁹³MARPOL Sözleşmesi Ek I, Kural 1(1) ve (2).

⁹⁴Ek II, Kural 10(2).

⁹⁵Ek II, Kural 10(3).

⁹⁶Ek II, Kural 10(4) ve(5).

Denize boşaltılması yasaklanan petrol kalıntıları gemide tutulacak ve yalnızca liman kabul tesislerine boşaltılabilecektir.⁹⁷

Zehirli sıvı maddeler : Dökme halde zehirli sıvı maddeleri taşıyan gemilerden bu maddeleri içeren balast ya da tank yıkama sularının, ya da öteki kalıntıların veya karışımların özel alanlarda denize boşaltılmaları yasaktır.⁹⁸ Bu yasak yalnızca iki özel alanda uygulanmaktadır. Karadeniz de bunlardan biridir.

Tehlikeli sıvı maddelerle ilgili düzenleme olan Sözleşme'nin II. Ek'inde bu maddeler dört sınıfa ayrılırlar.⁹⁹ Bunlardan A, B ve C sınıfına giren tehlikeli sıvı maddeler, belirli koşullara uyularak özel alanlarda da denize basılabilirler. Ancak böyle izin verilen boşalmalar yalnızca en yakın karadan 12 deniz milinden daha uzakta ve su derinliğinin 25 metreden daha derin olduğu yerlerde yapılabilirler.¹⁰⁰

Boşaltımı yasaklanan tehlikeli sıvı maddeler özel alanlara kıyıdaş Devletlerin limanlarındaki alım tesislerine boşaltılabılırler.¹⁰¹ Yalnızca B ve C sınıfına giren maddeler ise gemide alıkonabilir ve yine bu Ek'de düzenlenmiş koşullara uyularak özel alan dışında denize boşaltılabılırler.¹⁰²

Lağım : Tuvalet ve hastane atıklarıyla, hayvan dışkıları ve bunlarla karışmış öteki atıklar lağımı oluşturur.¹⁰³ Kural olarak gemilerden denize lağım boşaltılması yasaktır. Ancak gemi en yakın karadan 12 deniz milinden daha açıkta ve belirli bir hızla rotasında ilerlerken, işlenmiş ve dezenfekte edilmiş lağımın denize boşaltılması olanağı vardır.¹⁰⁴ İşlenmemiş lağım ise yalnızca işlenmek üzere, liman alım tesislerine boşaltılabılır.¹⁰⁵

Çöp : Geminin normal çalışması sırasında gemide üretilen ve petrol ve petrollü karışım ya da tehlikeli sıvı maddeler dışında devamlı ya da dönemsel olarak atılması gereken ve taze balık ve parçaları dışındaki her tür yiyecek gemisel ve işletme atıklarına çöp denir.¹⁰⁶

Karadeniz, gemilerden boşaltılacak çöplere karşı korunmak bakımından özel alan sayılır ve burada bu alanlar için öngörülen yasaklar uygulanır.¹⁰⁷ Bu kurallar uyarınca (sentetik halatlar, sentetik balık ağıları, plastik çöp torbaları dahil fakat bunlarla sınırlı olmayan) tüm plastik maddelerin ve (kâğıt ürünleri, paçavra, cam, maden, şişeler, porselen, istif tahtaları ve paketleme malzemesi dahil) tüm öteki çöplerin denize

⁹⁷Ek II, Kural 10(6).

⁹⁸Ek II, Kural 11.

⁹⁹Ek II, Kural 3(1).

¹⁰⁰Ek II, Kural 7(c), 8 (e) ve 9(e).

¹⁰¹Ek II, Kural 7, 8(a) ve 13.

¹⁰²Ek II, Kural 12.

¹⁰³Ek IV, Kural 1(3).

¹⁰⁴Ek IV, Kural 8(1)(a).

¹⁰⁵Ek IV, Kural 10.

¹⁰⁶Ek V, Kural 1(1).

¹⁰⁷Ek V., Kural 5(1)(c).

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

dökülmesi yasaktır.¹⁰⁸ Yiyecek atıkları, karadan olabildiği kadar uzakta ve her durumda en yakın karaya 12 deniz milinden daha yakın olmayacak bir uzaklıkta denize boşaltılabilirler.¹⁰⁹ Geri kalan tüm çöplerin özel alanlara kıyıdaş Devletlerin liman alıcı tesislerine boşaltılması gerekir.¹¹⁰

(2) Ayrık durumlar (istisnalar) :

Geminin güvenliği ya da denizde can kurtarma denize boşaltım yapılmasını gerektirdiğinde, yukarıda anlatılan yasaklar artık uygulanmayacaktır.¹¹¹ Geminin ya da donanımın hasarından kaynaklanan boşaltımlara da yukarıdaki yasaklar bir koşulla uygulanmazlar : Bu hasar ortaya çıktıktan ya da denize boşalma keşfedildikten sonra boşalmayı önlemek ya da en aza indirmek için gerekli tüm akılcı (makul) önlemlerin alınmış olması koşuludur.¹¹²

Öte yandan, petrol veya petrolü karışımlar ya da öteki zararlı maddelerin geminin uğradığı bir hasar sonucunda denize boşaltılmaları durumunda, armatör ya da gemi kaptanının iyiniyetli olması, yani hasarı isteyerek ya da savaştan dolayı (ihmal) sonucu meydana getirmemiş olması koşuluyla bu boşaltımlar bakımından da yukarıdaki yasaklar uygulanmaz.¹¹³ Ayrıca petrol ve petrolü karışımlar ya da öteki tehlikeli maddeler, boşaltımın yapılacağı deniz alanında egemenlik hakkı bulunan Devletin izin vermesiyle; ya da belirli kirlilik örneklerinde o kirliliğin zararlı sonuçlarını aza indirmek amacıyla da denize boşaltılabilecektir.¹¹⁴

Son olarak, sentetik balık ağlarının ya da bu ağların onarılmasında kullanılan sentetik malzemenin kazara denizde kaybolması, bu tür bir kaybın önlenmesi için tüm akılcı (makul) önlemlerin alınmış olması koşuluyla, sorumluluk doğurmayacaktır.¹¹⁵

(3) Sözleşme'nin uygulanması :

Bu Sözleşme'ye taraf olan bir Devlet, kendi bayrağını taşıyan gemilerin bu Sözleşme'yi zedelemelerini (ihlal etmelerini) zedeleme nerede meydana gelirse gelsin, yasaklayacak ve yeterli biçimde cezalandıracak iç hukuk düzenlemeleri yapacak ve uygulayacaktır.¹¹⁶ Bir Taraf Devletin bayrağını taşıyan bir geminin Sözleşme'ye aykırı davranışı, açık denizde ya da Taraf olmayan Devletin egemenliği altındaki sularda meydana gelmesi durumunda bu zedelemeyi cezalandırmaya bayrak devleti yetkili olacaktır. Fakat, bu tür bir zedeleme, Sözleşme'ye taraf bir başka Devletin egemenliği altındaki denizde meydana gelmişse bu durumda iki olasılık bulunur. Kıyı Devleti ya kendi iç hukukuna uygun olarak, Sözleşme'yi zedeleyen gemiye yaptırım uygular, ya da

¹⁰⁸Ek V, kural 5(2)(a).

¹⁰⁹Ek V Kural 5(2)(b).

¹¹⁰Ek V, Kural 5(4) ve 7.

¹¹¹Ek I Kural 11(a); Ek II, Kural 6(a); Ek IV, Kural 9(a) ve Ek V 6(a).

¹¹²Ek I, Kural 11 (b)(i); Ek II, Kural 6(b)(i); Ek IV, Kural 9(b) ve Ek V, Kural 6(b).

¹¹³Ek I, Kural 11(b)(ii) ve Ek II, Kural 6(b)(ii).

¹¹⁴Ek I, Kural 11(c) ve Ek II, Kural 6(c).

¹¹⁵Ek V, Kural 6(c).

¹¹⁶MARPOL Sözleşmesi m. 4(1) ve(4).

o geminin kayıtlı olduğu Devlete, geminin Sözleşme'ye aykırı eylemi ile ilgili bilgi verir ve elindeki kanıtları yollar. Bundan sonra o gemiye karşı gerekli yasal işlemleri yapmak ve uygulanan yaptırımla ilgili bilgileri bildirim yapan Devletin yanısıra Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne iletmek bayrak Devletin görevidir.¹¹⁷

Bu Sözleşme bir Taraf Devletin bayrağını taşıyabilen ya da bayrağını taşımasa da bir Taraf Devletin yetkisi altında çalışan "tüm gemilere" uygulanmaktadır.¹¹⁸

Bu Sözleşme bakımından "gemi", hidrofolyo (hydrofoil) botlar, hava yastıklı araçlar, denizaltular, yüzen araçlar ve sabit ya da yüzer platformlar dahil deniz ortamında çalışan her türlü araç anlamına gelmektedir.¹¹⁹ Bu tanımın çok kapsamlı olması, geleneksel olmayan gemilerin ve platformların da Sözleşme kapsamına sokulmasına olanak tanımaktadır.¹²⁰

Bu Sözleşme ilke olarak tüm gemilere uygulanmakla beraber, özellikle Eklerinde bu kuralın ayırık durumları düzenlenmiştir.¹²¹ Örneğin petrol ve çöp kirlenmesini düzenleyen I. ve V. Eklerde farklı kıstaslara dayanan eski ve yeni gemi ayrımı yapılmıştır.¹²² Böylelikle Sözleşme hazırlanırken var olan ve çalışan gemiler Sözleşme kapsamı dışında bırakılmaya çalışılmıştır. Aynı biçimde, savaş gemileri, askeri donanma yardımcı gemileri ve devletin sahibi olduğu ve ticari amaçlar dışında çalıştırdığı gemiler de bu Sözleşme kapsamı dışında bırakılmıştır.¹²³

SONUÇ :

Karadeniz'de insan eliyle meydana gelen tüm kirlilik örneklerini kontrol altına almaya yarayacak bir hukuksal çerçevenin yaratılmış olması mutluluk vericidir. Bükreş Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden sonra, onun uygulanması sırasında Karadeniz'de bugüne dek var olandan farklı bir deneyimin yaşanması beklenmektedir. Bundan böyle, günün gereksinimlerine göre çeşitli mekanizmalar ve yaptırımlar Bükreş Sözleşmesi'yle kurulan yasal çerçeve içinde yaşama geçirilebilecektir. Ancak tüm bu önlemlerin Karadeniz'in deniz çevresini korumakta etkili olabilmesi ve zaman içinde yitirilen canlı kaynaklarının ve ekosistemin geri kazanılmasına yardımcı olabilmesi tüm Karadeniz ülkelerinin ortak çabasını gerektirmektedir.

Kabul edilen ortak yasal önlemlerin etkili olabilmesi, bölgesel bir bilgi ağının kurulmasına ve işletilmesine de bağlıdır. Bugün Akdeniz'de olduğu gibi Karadeniz'de de denizi kirlenme olasılığı gösteren bir geminin saptanması durumunda onun izlenmesi, bu bilginin hızla ilgili kıyı Devletlerine iletilmesini gerektirmektedir.

¹¹⁷MARPOL Sözleşmesi m. 4(2) ve (3).

¹¹⁸MARPOL Sözleşmesi m. 3(1); Ek I, Kural 2(1); Ek II, Kural 2(1); ve Ek V, Kural 2.

¹¹⁹MARPOL Sözleşmesi m. 2(4).

¹²⁰GR. J. TIMAGENIS, INTERNATIONAL CONTROL OF MARINE POLLUTION 368-374 (1980).

¹²¹Ek I, Kural 2(1) ve Ek II, Kural 2 (1).

¹²²Ek I, Kural 1(6) ve (7); ve Ek IV, Kural 1(1) ve (2).

¹²³MARPOL Sözleşmesi m.3(3).

KARADENİZ'DE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN ALINAN ÖNLEMLER

Karadeniz'e kıyıdaş her Devletin kendi egemenliği ya da kontrolü altındaki suları özenle ve dikkatle izleyebilmesi, deniz çevresinin korunmasına ilişkin iç hukuk düzenlemelerine aykırı davranışları saptaması ve cezalandırması bakımından kaçınılmaz görünmektedir. Bu ise güçlü birer kolluk gücüne, yani modern donanımlı, etkin bir kıyı güvenlik birimine sahip olmakla olasıdır.

Sonuçta, Karadeniz deniz çevresinin kurtarılmasının ancak kıyılardaki sanayi tesislerinde, yerleşim yerlerinde ve tarım alanlarında yeni teknolojiye geçilmesine bağlı olduğu açıktır. Başka bir deyişle, Karadeniz insanı, ancak bugüne dek sürdürdüğü ve çevresine zararlı olduğunu gördüğü alışkanlıkları terkederek ortak denizini yeniden kazanabilecektir.