

## Gemi kaynaklı deniz kirliliğini önleme amaçlı sözleşmelerin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi<sup>1</sup>

*Legal review in terms of international law of the agreements aiming to prevent vessel-made sea pollution*

İslam Safa Kaya<sup>2</sup>

Received Date: 16 / 09 / 2016

Accepted Date: 08 / 11 / 2016

### Öz

Geçtiğimiz yüzyılda gelişen sanayi ve artan petrol ihtiyacının bir sonucu olarak gemi ile yük taşımacılığı yaygın hale gelmiştir. Gemi taşımacılığını yaygın hale gelmesiyle birlikte özellikle sahil devletleri açısından birçok sorun ortaya çıkmıştır. Özellikle son 50 yılda yaşanan gemi kazaları sebebiyle meydana gelen deniz kirliliği uluslararası bir sorun olarak büyük önem kazanmıştır. Bu nedenle çözüm arayışı olarak devletler sık sık bir araya gelerek bölgesel ve uluslararası birçok sözleşme ve protokol kabul etmişlerdir. Ancak kabul edilen sözleşmelere rağmen farklı türde ve boyutta meydana gelen gemi kazaları ile gemi kaynaklı deniz kirliliğinin giderek artması, bu sorunu sürekli gündemde kalan bir uluslararası hukuk sorunu haline getirmiştir. Bu nedenle gemi kaynaklı deniz kirliliğini önleme amaçlı sözleşmelerin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi oldukça önemlidir.

**Anahtar sözcükler:** Deniz Kirliliği, Gemi, Uluslararası Hukuk, Enerji Hukuku

### Abstract

Freight shipment has become widespread, as a result of developing industry and growing need for oil in the last century. Many issues have emerged due to freight shipment becomes widespread for especially coastal states. The sea pollution that occurred because of ship accidents in the last fifty years, became importance as a major international issue. Therefore, states approved many local and international contract and protocol thereby frequently meetings for solution seeking. Although approved contracts, gradually increase ship accidents occurring in different types and sizes with ship-source sea pollution, have made an international issue that's constantly on the agenda. For this reason, it's quite important, the analyzing of preventive contracts for ship-source sea pollution in international law.

**Keywords:** Sea pollution, ship, international law, oil, energy law.

## 1. Giriş

Gemi kaynaklı deniz kirliliği, gemilerin fiziki varlıklarının neden olduğu kirlilik ve gemilerin taşıdıkları zararlı maddelerin kaza ya da ihmal sebebi ile denize yayılarak yol açtığı kirlilik olmak üzere iki temel sebepten ortaya çıkmaktadır. Uluslararası kamuoyunu gemi kaynaklı deniz kirliliği için çözüm arayışına iten sebeplerin başında da gemi kazaları ve bunların sebep olduğu deniz ve çevre kirliliği gelmektedir. Özellikle son 60 yılda yaşanan gemi kazalarının sebep olduğu büyük zararlar nedeniyle birçok uluslararası sözleşme imzalanmıştır. Bunun yanında her geçen yıl

<sup>1</sup>Bu çalışma, 4-6 Kasım 2016 tarihinde İstanbul'da düzenlenen ICSSER 2. International Conference on Social Sciences and Education Research Konferansı'nda bildiri olarak sunulmuştur.

<sup>2</sup>Yrd. Doç. Dr., Kırıkkale Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Bölümü, Uluslararası Hukuk Anabilim Dalı, Kırıkkale, Türkiye, [islamsafakaya@kku.edu.tr](mailto:islamsafakaya@kku.edu.tr)

Kaya, İ.S. (2016). Gemi kaynaklı deniz kirliliğini önleme amaçlı sözleşmelerin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *International Journal of Social Sciences and Education Research*, 2 (4), 1310-1319.

deniz kirliliği konusunda daha da bilinçlenen uluslararası kamuoyu, sadece deniz kazalarının değil, gemilerin ve deniz ticaretinin sebep olabileceği muhtemel zararları da dikkate alarak kirliliği önleme ve kirlilik sonucu oluşan zararları tazmin etme amacıyla farklı nitelikte sözleşmeler kabul etmiştir. Bir yandan bu sözleşmelerin bazılarının gecikmeli olarak yürürlüğe girmesi, diğer yandan sürekli artan dünya nüfusuna paralel olarak petrol ihtiyacının da artması ile büyüyen deniz taşımacılığı sektörü, gemi kaynaklı deniz kirliliğiyle mücadeleyi zorlaştırmaktadır. 1954 yılında resmi olarak başlayan bu uluslararası mücadele günümüzde halen devam etmektedir.

## 2. Denizlerde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (OILPOL 1954)

20. yüzyıl başlarında ortaya çıkan petrol tankerleri ve bu tankerlerin sebep olduğu deniz kirliliği uluslararası bir sorun haline gelmiş, özellikle Avrupalı kıyı devletlerinin girişimleriyle 26 Nisan – 12 Mayıs 1954 tarihlerinde Londra’da Petrol Kirliliği Sebebiyle Deniz Kirliliği Konferansı düzenlenmiştir. Temel amacı gemilerden boşaltılan petrol sebebiyle meydana gelen deniz kirliliğinin önlenmesi için ortak bir anlaşma yapılması (Mensah, 1976, s. 14) olan bu konferans neticesinde 12 Mayıs 1954 tarihinde “Denizlerde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme” (OILPOL) imzalanmıştır.

26 Temmuz 1958 tarihinde yürürlüğe bu sözleşme ile kıyı devletine yapmış olduğu düzenlemeleri kendi egemenliğine tabi deniz alanlarında uygulama yetkisi verilirken; karasuları ötesindeki deniz alanları için uygulama yetkisi bayrak devletine bırakılmıştır (Canca, 2012, s. 160). Bayrak devletinin yetkili olduğu durumlarda belirleyeceği düzenlemelerin, kendi karasularına ilişkin yapmış olduğu düzenlemelerden aşağı olmaması ve bu düzenlemelerden daha az ceza içermemesi gerekmektedir (md. 6). Gemilerin sözleşmeyi ihlal etmesi durumunda ise, bayrak devleti, taraf devletin talebi ile yapacağı soruşturmada, sözleşmenin ihlal edildiğine ilişkin yeterli delil elde ederse gemi hakkında kovuşturma yapmalı ve bunun sonuçlarını hem talepte bulunan devlete hem de IMO’ya bildirmelidir (md. 10).

Sözleşmede ham petrol, akaryakıt, ağır dizel yağı ve gres yağı dışındaki dayanıklı olmayan petrol türleri kapsam dışında tutulmuştur (md. 1).

Sözleşmede 1969 yılında yapılan değişiklik kural olarak tüm deniz alanlarında gemilerden yapılacak tüm petrol ve petrol türevlerinin boşaltımı yasaklanmıştır. 1971 yılında yapılan değişiklik de tankerlerin taşıma kapasitelerine sınırlandırma getirilerek muhtemel deniz kazalarında ortaya çıkacak zararı azaltmak amaçlanmıştır. OILPOL sözleşmesi sorunlara yeterli çözüm olamamış ve bu konuda uluslararası alanda yeni çözüm arayışları sürmüştür. OILPOL, 1978 yılında MARPOL (73/78) sözleşmesinin yürürlüğe girmesiyle hukuken sona ermiştir (Canca, 2012, s. 88).

## 3. Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (INTERVENTION 1969)

1967 yılında gerçekleşen Torrey Canyon kazasından sonra gemi kaynaklı deniz kirliliği konusuna daha fazla önem veren (Juda, 1977, s. 562) Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) öncülüğünde yapılan çalışmalar neticesinde “1969 Tarihli Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme” (INTERVENTION) imzalanmıştır. 5 Mayıs 1975’de yürürlüğe giren bu sözleşme ile taraf devletlerin kıyı şeritlerine yönelik önemli ve yakın bir tehlikeye ya da denizde petrol kirliliğine yol açacak bir tehdidin varlığı halinde gerekli önlemleri alabilmesi

amaçlanmıştır. Sözleşmede deniz kazalarına ilişkin petrol kirliliğini önlenme amaçlı müdahale öngörülürken, gemilerin normal faaliyetlerinin yol açtığı petrol kirliliği kapsam dışında tutulmuştur (Abdullajev, 2003, s. 229).

17 madde ve 1 ekten oluşan bu sözleşmenin 1. maddesine göre; taraf devletler önemli zarar doğurması beklenen petrol kirlenmesi olaylarında, kıyılarına ve kıyılara bağlı çıkarlarına karşı ciddi bir tehdidin oluşması durumunda, bu tehdidin önlenmesi, etkisinin azaltılması ya da tamamen ortadan kaldırılması amacıyla açık denizlerde gerekli tedbirleri alabileceklerdir. Ancak herhangi bir savaş gemisine ya da devletin sahip olduğu ya da devletin ticari amaç dışında kullandığı gemilere sözleşme kapsamında bir tedbir uygulanamaz.

Kıyı devletinin 1. madde kapsamında alacağı tedbirler mevcut zarar ya da zarar tehdidi ile orantılı olmalıdır. Orantının belirlenmesindeki üç kıstas şu şekildedir:

- a) Öngörülen tedbirlerin alınmaması halinde zararın boyutu ve olasılığı;
- b) Öngörülen tedbirlerin etkili olma olasılığı;
- c) Öngörülen tedbirlerden kaynaklanabilecek zararın düzeyi. (md. 5)

Kıyı devletinin 1. maddedeki tedbirleri uygulayabilmesi için 3. maddede birtakım koşullar öngörülmüştür. Buna göre kıyı devleti bir tedbir almadan önce, çok acil bir durum olmadıkça, olaydan etkilenen diğer ülkelerle ve özellikle bayrak devleti veya devletleri ile istişarede bulunmalı, varsa bu devletlerin tekliflerini dikkate almalıdır. Ayrıca, kıyı devleti bir tedbir uygulanmadan önce, önceden belirlenmiş listede ismi bulunan bağımsız uzmanlarla da istişarede bulunmalı, tedbirleri uygulamadan önce veya uygulama sırasında, gerekli çabayı göstererek insan hayatına karşı tüm riskleri önlemeye çalışmalı, sıkıntı içerisindeki insanlara gerekli yardımı sağlamalıdır. Kıyı devleti alınan önlemlerle ilgili bilgi ve belgeler, ilgili devletlerin gerçek ve tüzel kişilerine ve ayrıca IMO'ya gecikmeksizin gönderilmelidir.

INTERVENTION'ın tamamlayıcısı olarak "1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme" (CLC) imzalanmıştır. 19 Haziran 1975 tarihinde yürürlüğe giren bu sözleşme, petrol kaynaklı deniz kirliliğinde hukuki sorumluluğu ve tazmin rejimini düzenleyen temel sözleşmedir (Demir, 2014, s. 125).

#### **4. Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (LC 1972)**

1972 yılının Kasım ayında Londra'da IMO tarafından bir konferans düzenlenmiş ve neticesinde Londra Konvansiyonu olarak da bilinen "1972 Tarihli Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme" (LC 1972) imzalanmıştır. 30 Ağustos 1975'te yürürlüğe giren bu sözleşme gemilerin atık ve çöp boşaltmasına ilişkin düzenlemelerle bu konuda uluslararası denetim ve koruma tedbirlerini içermektedir. 7 Kasım 1996'da sözleşmeye bir protokol eklenmiş ve bu protokol 24 Mart 2006'da yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmeye göre önceden izin alınmış ya da sözleşme hükümleri gereği denize boşaltılmasına bir engel bulunmayan maddeler dışındaki tüm maddelerin denize boşaltılması yasaktır (md. 4). Ancak zorunlu bir durumun ortaya çıkması ve insan sağlığı, gemi, uçak, liman ya da bölgede bulunan tesisler açısından riski azaltacak, tehlikeyi önleyecek ya da ortadan kaldıracak tek çözümün boşaltım olduğu durumlarda, derhal bildirim yapılarak 4. maddeye aykırı boşaltım yapılabilir. (md. 5)

## 5. Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)

8 Ekim–2 Kasım 1973 tarihinde Londra’da toplanan Deniz Kirliliği Hakkında Uluslararası Konferans neticesinde 3 Kasım 1973 tarihli “Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme” (MARPOL 73/78) kabul edilmiştir. Sözleşmenin amacı denizlerin petrol, zehirli ve zararlı maddeler, kirli sular ve çöpler ile kirlenmesinin önlenmesi ile gemi kazalarından kaynaklanan deniz kirlenmesinin önlenmesidir. Sözleşme, 1978 tarihinde imzalanan bir protokolle revize edilerek 2 Ekim 1983 tarihinde gecikmeli olarak yürürlüğe girmiştir. MARPOL 73/78 sözleşmesinin etkisiyle gemilerin işletilmesinden kaynaklanan petrol kirliliğinde kayda değer bir azalma gerçekleşmiştir (Griffin, 1994, s. 503).

Sözleşme, taraf devletler açısından yürürlüğe girdiği andan itibaren OILPOL sözleşmesinin yerini almıştır (md. 9). Ancak OILPOL sözleşmesine taraf olduğu halde MARPOL 73/78’e taraf olmayan devletler açısından OILPOL’ün bağlayıcılığı devam etmektedir (Abdullajev, 2003, s. 55).

Sözleşme savaş gemileri ve ticari olmayan devlet gemileri dışında kalan ve taraf devletlerin yetkisi altında faaliyet gösteren ya da taraf devletin bayrağını taşıyan tüm gemileri, deniz araçlarını ve platformları kapsamaktadır (md. 3).

Taraf devletler, sözleşme hükümlerinin ihlal edilmesi halinde uygulanacak cezai yaptırımları kendi iç hukuklarına göre düzenlemekle (md. 4) ve ihlallerin tespitine yönelik olarak tedbirler alırken, delilleri toplarken ve sözleşme hükümlerini uygularken işbirliği içinde hareket etmekle yükümlüdürler (md. 6/1).

Sözleşmeye göre kendi bayrağını taşıyan gemilerle ilgili olarak her türlü düzenlemeyi yapabilen bayrak devleti, delilleri yeterli bulursa ihlali gerçekleştiren gemiye karşı hukuki yollara başvurmakla ve bu gemiyle ilgili olarak yaptığı işlemleri ilgili devletlere ve IMO’ya bildirmekle de yükümlüdür. (md. 6/4).

Sözleşmeye göre petrol tankerleri kıyıdan en az 50 mil açıkta ve özel alanların (Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Körfezler) dışında boşaltım yapabilirken petrol tankeri dışındaki gemiler özel alanların dışında ve kıyıdan en az 12 mil açıkta boşaltım yapabilmektedir (Ek 1, md. 9).

## 6. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)

Şüphesiz deniz hukukuna ilişkin olarak en önemli sözleşme Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’dir. Sözleşmenin 4. maddesi “deniz çevresinin kirlenmesi” kavramını şu şekilde açıklamaktadır: *Deniz çevresinin kirlenmesinden, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dâhil olmak üzere, deniz çevresine dâhil edilmesi anlaşılmaktadır.*

Sözleşmenin 5. maddesi “suya batırma” kavramını şu şekilde açıklamaktadır: *Suya batırma: Atık veya diğer maddelerin, gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizlerdeki diğer yapılardan her türlü bilinçli boşaltılması ile; Denizlerde gemilerin, uçakların, platformların veya diğer yapıların her tür batırılması, anlaşılmaktadır.* Burada yer alan “bilinçli” kelimesi ile kirlenme eyleminin kasıtlı olarak gerçekleştirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır (Kuran, 2014, s. 306).

Kaya, İ.S. (2016). Legal review in terms of international law of the agreements aiming to prevent vessel-made sea pollution. *International Journal of Social Sciences and Education Research*, 2 (4), 1310-1319.

Devletler deniz kirlenmesi vakalarında ya da kirlenme tehdidinin olduğu durumlarda gecikmeksizin tehlikeden etkilenme riski olan diğer devletlere ve ilgili uluslararası örgütlere bildirimde bulunmakla yükümlüdür (md. 198).

211. maddedeki düzenlemeye göre *Devletler, yetkili uluslararası kuruluşlar ya da genel diplomatik konferanslar aracılığıyla, gemilerden kaynaklı deniz çevresi kirlenmesini önlemek, azaltmak veya kontrol etmek için, uluslararası kuralları ve standartları belirleyecekler ve aynı şekilde, gerekli olduğu yerlerde kıyılar da dâhil olmak üzere deniz çevresini kirletebilecek ve kıyı devletlerinin ilgili menfaatlerine kirletme yoluyla zarar verecek asgariye indirecek yönlendirme sistemlerinin benimsenmesini kolaylaştıracaklardır. Bu gibi kurallar ve standartlar gerekli görüldükçe yeniden gözden geçirilecektir.*

Bayrak devleti, bir geminin uluslararası kural ve düzenlemeleri ihlal etmesi halinde, ihlal nerede gerçekleşirse gerçekleşsin inceleme yapma ve gerekli hallerde dava açmakla hakkına sahiptir (md. 217).

Kendi isteğiyle bir limanda ya da açık deniz terminalinde bulunan bir gemi, uluslararası kural ve düzenlemeleri ihlal ederek liman devletinin iç suları, karasuları ya da münhasır ekonomik bölgesi dışında bir atık boşaltma eylemi gerçekleştirirse, liman devleti soruşturma yapma ve gerekli hallerde dava açma hakkında sahiptir. Atık boşaltma eylemi diğer bir devletin egemenlik alanı içerisinde gerçekleştirilirse, zarar gören ya da görmesi muhtemel devletin isteği veya bu eylemin dava açacak devletin iç suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinde bir kirliliğe sebep olması ya da kirlilik ihtimaline yol açması halinde dava açılabilir (md. 218).

Bir gemi kendi isteğiyle bir devletin bir limanında veya açık deniz terminalinde bulunduğu anda, kıyı devleti gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi, azaltılması veya kontrol edilmesi amacıyla, bu sözleşmeye uygun olan kanun ve düzenlemelerin veya uluslararası kural ve standartların herhangi bir ihlali ile ilgili olarak, ihlal kıyı devletinin kara sularında ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana geldiği takdirde dava açabilecektir. Kıyı devleti, karasularında seyrüsefer eden bir gemi ile ilgili olarak, gerekli şartların olması halinde gemi üzeri üzerinde inceleme yaptırma ve hukuki işlem başlatabilme yetkisine de sahiptir (md. 220).

## **7. Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi (OPRC 1990)**

1989 yılında Exxon Valdez isimli petrol tankerinin, Alaska civarında karaya oturması sebebiyle takriben 11 milyon galon ham petrolün denize dökülmesi sonrasında (Özçayır, 1998, s. 256), uluslararası bir çözüm arayışı gündeme gelmiştir. 1990 yılında gerçekleşen konferans sonucunda 1995'te yürürlüğe girecek olan "Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme" (OPRC) kabul edilmiştir.

Sözleşme *herhangi bir savaş gemisi, yardımcı savaş gemisi veya bir devlete ait veya devletçe işletilen ve ticari olmayan hükümet işlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanmayacaktır. Bununla birlikte, taraf devletler sahip oldukları veya işlettikleri bu tür gemilerin işletimlerini veya işletim kabiliyetlerini bozmayacak uygun önlemleri alarak, bu gemilerin makul ve uygulanabilir olduğu oranda Sözleşmeye uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır.* (md. 1/3)

Sözleşme, deniz limanları ve petrol yükleme-boşaltma tesislerinden, kıyı açığındaki tesislerden ve nihayet gemilerden kaynaklanan ve sahiller ile deniz çevresine veya buna ilişkin menfaatlere

Kaya, İ.S. (2016). Gemi kaynaklı deniz kirliliğini önleme amaçlı sözleşmelerin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *International Journal of Social Sciences and Education Research*, 2 (4), 1310-1319.

tehdit oluşturan petrol kirliliği vakalarına uygulanmaktadır. Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği, karasularının yanı sıra açık denizlerde de olabilir. Nitekim sözleşmenin 2. maddesine göre, *petrol kirliliği olayı, aynı kökenli olan, petrol akıntısı ile sonuçlanan veya sonuçlanabilecek olan ve deniz çevresi veya kıyılara veya bir veya daha fazla devletin ilgili çıkarlarına tehdit oluşturan veya oluşturabilecek olan ve acil işlem veya diğer karşı koymaları gerektiren olay veya olaylar dizisinin görülmesi anlamındadır.*

Taraf devletler kendi bayraklarını taşıyan gemilerde IMO'nun belirlediği esaslara göre petrol acil durum planları bulundurmalarını sağlamakla yükümlüdür (md. 3). Bu yükümlülük petrol işleme tesisleri, limanlar ve açık deniz tesisleri için de geçerlidir. Taraf devletler, kendi limanlarında veya açık deniz tesislerinde bulunan bu gemilerin acil durum planlarını uluslararası anlaşmalara ve kendi mevzuatına uygun şekilde kontrol edebilirler.

Petrol kirliliğinin önlenmesi sürecindeki en önemli aşamalardan biri de hiç şüphesiz, kirliliğe sebebiyet verecek hadisenin derhal ilgili mercilere bildirilmesidir. Zira petrolün denizde yayılması hızlı olur ve aynı hızla müdahale gerektirir. Gemi ve açık deniz tesisi sorumlularının gemilerinde ve tesislerinde veya bunun dışında denizin herhangi bir bölgesinde petrol sızıntısını veya bu yöndeki bir ihtimali en yakın kıyı devletine rapor etmeleri zorunludur (md 4). Taraf devlet ise böyle bir ihbarı aldığı anda, hadisenin bir petrol kirliliği olup olmadığını belirlemek için olayı değerlendirecek; petrol kirliliği olayının niteliği, kapsamı ve olası sonuçlarını değerlendirecek; acil biçimde hadiseden menfaatleri etkilenen veya etkilenmesi ihtimali bulunan tüm devletlere hadiseyle ilgili olarak yaptığı değerlendirmenin detayları ve hadisenin giderilmesi için uyguladığı ve uygulamayı düşündüğü önlemleri ve ek diğer hususları bildirecektir (md. 5).

Eğer petrol kirliliğinin boyutu bunu gerekli kılıyorsa durum, IMO'ya da bildirilmelidir. Gerek IMO'nun devreye sokulması gerekse münferit ve kolektif bildirim yükümlülükleri, petrol kirlenmelerinin ciddi sonuçlar doğuran olaylar oluşu dikkate alınarak uluslararası iş birliğinin ön plana çıkarıldığına göstergesidir. Zira bu tip hadiseler tek başına sonuç alınabilecek nitelikte küçük çaplı olaylar değildir.

## **8. Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Protokol (HNS 2000)**

OPRC 1990'i hazırlamak amacıyla toplanan uluslararası konferansın kararı ile IMO, OPRC 1990'da bazı değişiklikler yapmak üzere çalışmaya davet edilmiştir. Yapılan çalışma neticesinden 15 Mart 2000 tarihinde kabul edilen bir protokol ile OPRC 1990 sözleşmesinin kapsamı tehlikeli ve zararlı maddeleri de kapsayacak şekilde genişletilmiştir. 17 Haziran 2007 tarihinde yürürlüğe giren bu protokol ile, tıpkı OPRC 1990'de olduğu gibi deniz kirliliği durumlarına hazırlık ve müdahale için ulusal sistemlerin oluşturulması ve deniz kirliliği tehditleri ile mücadelede uluslararası işbirliği için küresel bir çerçeve sunmak amaçlanarak, OPRC 1990 ile düzenlenen hazırlık ve müdahale rejimlerinin kapsamı genişletilmiştir.

## **9. Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001)**

5 Ekim 2001'de Londra'da kabul edilen bu sözleşmede, gemilerin deniz suyuna maruz kalan kısımlarında canlı ve zararlı organizmaların tutunmasının ve çoğalmasının önlenmesi amacıyla kullanılan maddelere ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Böylece gemi yükleri, gemi atıkları ve gemi

Kaya, İ.S. (2016). Legal review in terms of international law of the agreements aiming to prevent vessel-made sea pollution. *International Journal of Social Sciences and Education Research*, 2 (4), 1310-1319.

kazaları sonucu oluşan deniz kirliliğine ilişkin sözleşmelere ek olarak bu sözleşme ile de gemilerde kullanılan bazı maddelerin sebep olduğu deniz kirliliğinin önlenmesi amaçlanmıştır.

Sözleşmenin 2. maddesinde “organik tutunma önleyici sistem, *istenmeyen organizmaların gemi karınlarında tutunmasını kontrol etmek veya engellemek için kullanılan kaplama, boya, yüzey işleme, yüzey veya aygıt anlamına gelmektedir.*

Sözleşme *herhangi bir savaş gemisi, yardımcı savaş gemisi veya bir devlete ait veya devletçe işletilen ve ticari olmayan hükümet işlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanmayacaktır.* (md. 3)

#### **10. Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM 2004)**

Gemi balast suyunun sebep olduğu deniz kirliliğini önlemek amacıyla 13 Şubat 2004 tarihinde “Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme” (BWM 2004) kabul edilmiştir. 7 Eylül 2017’de yürürlüğe girmesi planlanan sözleşme, temel olarak gemilerin balast suyu ve sedimanlarının kontrolü ve yönetimi yoluyla zararlı sucul organizmaların ve patojenlerin taşınmasını önlemek, azaltmak ve tamamen ortadan kaldırmak için taraf devletlere düşen yükümlülükleri düzenlemektedir.

#### **11. Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi (HONG KONG SRC)**

Bu sözleşme, 2009 yılı Mayıs ayında Hong Kong’da düzenlenen Diplomatik Konferans’ta IMO üyesi devletler tarafından kabul edilmiştir. Sözleşme ağır yürürlük şartları sebebiyle henüz yürürlüğe girememiştir. Sözleşme genel olarak hurdaya ayrılan gemilerin içerebileceği asbest, ağır metaller, hidrokarbonlar, ozon tabakasını incelten maddeler ve bu gibi diğer maddelerin çevreye verecekleri zararın asgariye indirilmesi ile gemilerin geri dönüşümünün yine çevreye asgari zarar verecek şekilde gerçekleştirilmesine ilişkin düzenlemeleri içermektedir.

#### **12. Sonuç**

Artan petrol ihtiyacı ve deniz taşımacılığına bağlı olarak son 60 yılda gerçekleşen ve ağır zarar meydana getiren gemi kazalarının etkisiyle uluslararası alanda gemi kaynaklı deniz kirliliğini önleme konusunda çözüm arayışları hızlanmıştır. Devletler işbirliği içerisinde deniz kirliliğine sebep olacak etkenleri mümkün olduğu ölçüde önleme, kirlenme gerçekleşmişse derhal müdahale etme ve zararı asgari boyutlara indirme üzerine yoğunlaşarak birçok uluslararası ve bölgesel sözleşme kabul etmişlerdir. Ancak bu sözleşmelerin genellikle kabul yeter sayısına ulaşamaması ya da sözleşmelerde öngörülen yürürlük şartlarının gerçekleşmemesi sebebiyle bazı sözleşmelerin yürürlüğe girişi uzun yıllar alırken, bazıları ise halen yürürlüğe girememiştir. Dolayısıyla uluslararası kamuoyunun beklediği gemi kaynaklı deniz kirliliği ile etkin mücadelede istenilen noktaya ulaşamamıştır. Ancak gemi kaynaklı deniz kirliliğinin başlıca iki faktörü olan petrol ticareti ve deniz taşımacılığı, imzalanan bu sözleşmelerden bağımsız olarak asgari ölçülere düşürülebilirse, şüphesiz deniz kirliliği de ciddi şekilde azalacaktır. Bu bağlamda petrole alternatif ve yenilenebilir enerji kaynaklarının hızla yaygınlaşması, petrole olan ihtiyacı doğal olarak azaltacağı gibi, petrol tankerlerinin de zamanla ortadan kalkması sonucunu doğuracaktır.

Kaya, İ.S. (2016). Gemi kaynaklı deniz kirliliğini önleme amaçlı sözleşmelerin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *International Journal of Social Sciences and Education Research*, 2 (4), 1310-1319.

## Kaynakça

- Abdullajev, C. (2003) Uluslararası Hukuk Açısından Denizyolu İle Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme* (LC 1972). Alınan web sitesi: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201046/volume-1046-I-15749-English.pdf>
- Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Protokol* (1996). Alınan web sitesi: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Documents/PROTOCOLAmended2006.pdf>
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi* (1982). Alınan web sitesi: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)
- Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşme* (OPRC 1990). Alınan web sitesi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2003/09/20030918.htm#3>
- Canca, H. S. (2012). *Denizde İşlenen Suçlar*. Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Demir, İ. (2014). Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri. *Ankara Barosu Dergisi*, 2014(4), 119-152.
- Denizlerde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme* (OILPOL 1954). Alınan web sitesi: [www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html](http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html)
- Griffin, A. (1994). MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full and Half Empty?. *Ind. J. Global Leg. Stud.*, 1(4), 489-513.
- Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme* (BWM 2004). Alınan web sitesi: [http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/Ballastwasser/Konvention\\_en.pdf](http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/Ballastwasser/Konvention_en.pdf)
- Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme* (AFS 2001). Alınan web sitesi: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/236102/8284.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/236102/8284.pdf)
- Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme* (MARPOL 73/78). Alınan web sitesi: <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20558.pdf>
- Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi* (HONG KONG SRC). Alınan web sitesi: <http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/ships/HongKongConvention.pdf>
- Juda, L. (1977). IMCO and the Regulation of Ocean Pollution From Ships. *The International and Comparative Law Quarterly*, 26(3), 558-584.
- Kuran, S. (2014) *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul: Türkmen Yayınevi.
- Mensah, A. T. (1976). International Environmental Law: International Conventions Concerning Oil Pollution at Sea. *Case W. Res. J. Int'l L.*, 8(1), 110-130.
- Özçayır, Z. O. (1998). *Liability for Oil Pollution and Collisions*, Hong Kong:LLP Reference Publishing.
- Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme* (INTERVENTION 1969). Alınan web sitesi: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20970/volume-970-i-14049-english.pdf>
- Uluslararası Denizcilik Örgütü, IMO (<http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>)
- Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Protokol* (HNS 2000). Alınan web sitesi <http://www.ifrc.org/docs/idrl/I627EN.pdf>



### Extended abstract in English

International conventions on ship-source marine pollution prevention agreement can be accepted as the first of the Prevention of Oil Pollution at Sea Convention (OILPOL 1954). This contract with flag states and coastal states has brought a number of regulations related to jurisdiction, scope of the contract is limited to proof of petroleum products. It also ships with a contract to be the discharge of oil and oil derivatives to cover all marine areas is prohibited. Despite increasing ship-source marine pollution regulations that important contract includes OILPOL began a new search for remains in the international arena in combating the problem. As a result of work done as a result of this search, and especially 1967, which took place at the Torrey Canyon in 1969, with the impact of the accident on Oil Pollution Accidents On International Programme on the seas undisturbed Agreement (INTERVENTION 1969). The scope of the contract was limited to only marine pollution caused by maritime accidents, marine pollution is not brought to an embodiment of the normal activities of the vessel. States parties to the Convention to take general measures to intervene in the situation and potential maritime accidents include regulations on the matter.

Another factor causing marine pollution and waste-like substances are discharged from the ship. 1972 the signing of the waste and sea Emptying other substance through on the Prevention of Marine Pollution Convention (LC 1972) with the ship in order to be a solution to this problem by the regulations on waste and waste disposal have been adopted by international control and conservation measures. International Convention on the Prevention of Marine Pollution from Ships other contracts with similar content and purpose of this contract (MARPOL 73/78) . LC oil by sea with the broader scope of this agreement by 1972, toxic and hazardous substances, dirty water and garbage arising from accidents and the prevention of pollution vessel is intended to prevent marine pollution. In addition, OILPOL state party to the 1954 agreement, if not a party to MARPOL 73/78 Convention was concluded in 1954 OILPOL bound by contract to the state.

Sea is the most basic contract law in terms of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) also contains a number of regulations on ship-source marine pollution. However, these arrangements have the frame consists of the overall arrangement. Essentially UNCLOS emphasizes that the need for international cooperation in marine pollution. Indeed, despite the maritime agreement signed on pollution and measures taken due to the continuous increase in international studies on the subject of marine pollution it has continued. One of the agreements signed in this study result also against the Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation International Convention (OPRC 1990) 'd. Contract, sea ports and oil handling facilities in the coastal aimed at combating marine environment or waters pose a threat to it in interests on or open oil pollution incidents at sea with and coastal arising from the plant and in the last ship in the open. In addition to the contract with the state party, have to ensure that emergency plans for ships carrying the flag obligation was introduced. Another important regulation in the Covenant ship and clear the ship responsible marine plants and facilities or apart from the oil spill in an area of the sea or a possibility in this direction is the obligation to report to the nearest coastal State. OPRC 1990 to make a number of changes to the contract in 2000 with the preparedness of the Hazardous and Noxious Substances Pollution Event, Response and Cooperation Protocol (HNS 2000) was adopted. This protocol OPRC 1990 organized preparedness and response regime, has expanded to include hazardous and noxious substances.

Kaya, İ.S. (2016). Gemi kaynaklı deniz kirliliğini önleme amaçlı sözleşmelerin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *International Journal of Social Sciences and Education Research*, 2 (4), 1310-1319.

Some chemical that protects vessels against harmful organica mAlArA also revealed that pollute the sea water. Therefore, International Programme on the Control of Harmful Anti-Adhesion organic systems on ships, adopted in 2001 Convention (AFS 2001) control of chemicals or other substances used in the ship and is intended to control. Similarly, in order to avoid polluting the sea water due to the ballast water of ships in 2004. Ships' Ballast Water and Sediments on the International Convention for the Control and Management (BWM 2004) it was signed. The ship-source marine pollution by the latter of international conventions organized under on saddle, signed in 2009, but could not reach a sufficient number of signatures yet about Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships can not enter into force on the Hong Kong Convention (HONG KONG SRC). This contract comes into force with the scrapping of ships allocated may contain substances harmful to minimize the damage they cause to the environment and recycling of ships is intended to be carried out again to give minimum damage to the environment.