

# GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ: TÜRK HUKUKUNDAKİ SON GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ\*

*Oil Pollution From Ships: Evolution of the Recent Developments in  
Turkish Law*

**Yrd. Doç. Dr. Cavid ABDULLAHZADE\*\***

**Giriş**, 1. Türk Hukukunda Son Yıllarda Yaşanan Gelişmeler, 2. Türkiye’de Kabul Edilen Düzenlemelerin İçeriği, A. Çevre Kanunu’ndaki Düzenlemeler, B. 5312 Sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği’ndeki Düzenlemeler, **Sonuç**

## ÖZET

Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği, günümüz deniz kirliliğinin en önemli kaynaklarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenledir ki, denizlerde petrol kirliliğinin önlenmesi uluslararası hukukta üzerinde en fazla durulan konuların başında gelmektedir. Ne var

---

\* Bu makale, 8-9 Mayıs 2008 tarihlerinde Doğu Akdeniz Üniversitesi’nin, Prof. Dr. Aydoğan ÖZMAN anısına düzenlemiş olduğu “Kıbrıs Ekseninde Uluslararası Deniz Hukukunun Güncel Sorunları” konulu Sempozyum’da tarafımızdan sunulan “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğinin Önlenmesinde Kıyı Devletlerinin Yetkileri” başlıklı Tebliğ’de kısaca değinilen ilgili sorunların genişletilerek incelenmiş halidir.

\*\* A.Ü. Hukuk Fakültesi Uluslararası Kamu Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

ki Türkiye, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi hususunda uzun yıllar gerekli özeni göstermemiştir. Son dönemlerde ise konuyla ilgili uluslararası antlaşmaların birçoğuna taraf olan Türkiye, kendi iç hukukunu da bu yönde geliştirmeye çalışmaktadır. Ancak, yapılan düzenlemelerin dahi yeterli olmadığı açıktır. Denizlerin gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine karşı korunmasında Türkiye'nin çok daha ciddi adımlar atması gerekmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz kirliliği, petrol kirliliği, Türk hukuku, Çevre Kanunu, 5312 sayılı Kanun

### ABSTRACT

Oil pollution from ships (vessel-sourced oil pollution) is a major source of marine pollution. Because of that, oil pollution is one of the first environmental problems to have been dealt with internationally. Turkey did not give due consideration to this issue many years. However Turkey has been becoming party to many international agreements in recent years and has made important changes in domestic law to protect the marine environment. But it is clear that these regulations are not sufficient; Turkey should take more serious steps for the protection of the marine environment from vessel-sourced oil pollution.

**Keywords:** Marine pollution, Oil pollution, Turkish Law, Environmental Act, Act No 5312

### Giriş

Petrol, insanoğlunun kolayca vazgeçemeyeceği bir maddedir. Farklı ihtiyaçların karşılanmasında hammadde olarak kullanılan petrol, aynı zamanda çağımızın temel enerji kaynaklarından biridir. Petrol, gemiciliğin ve taşımacılığın da en önemli unsurudur. Günümüzde dâhi denizcilik faaliyetlerinin büyük bir kısmı, hâlen yakıt olarak petrol kullanan gemilerle yürütülmektedir. Petrol, denizcilikte yakıt olarak kullanılmanın yanında, deniz yolu ile taşımacılığın da önemli bir hammaddesidir. XX. yüzyılın en önemli enerji kaynağı olan petrolün yeryüzünde yöresel ve dağınık bir görüntüye sahip olması, dünya

ticaretinin büyük bir bölümünün petrole ayrılmasına neden olurken, deniz ticareti de ekonomik kolaylıklar nedeniyle bu edimden oldukça yüksek bir pay almaktadır<sup>1</sup>. Petrol ihracatındaki artış<sup>2</sup>, doğal olarak deniz yolu ile petrol taşımacılığının anormal derecede yükselmesine ve büyümesine<sup>3</sup> neden olmakta, deniz yolu ile taşımacılığın artan hacmi ise, birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Bu sorunlardan biri ve en önemlisi deniz taşımacılığında kullanılan gemilerin neden olduğu petrol kirliliğidir.

Gemilerden kaynaklanan kirlilik çok kapsamlı ve karmaşık bir konudur. En başta, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği, sadece petrolle sınırlı değildir. Petrol dışında, gemilerden bırakılan veya atılan pis su, çöp ve diğer türlü atıklar da deniz kirliliğine neden olabilmektedir. Deniz kazaları sonucu kirliliğe neden olan yük de, sadece petrol veya petrol türevleri değildir. Bununla birlikte, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği denilince doğal olarak akla gelen ilk husus gemilerin neden olduğu petrol kirliliğidir. Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin ise temel iki nedeni vardır. Bunlardan birincisi petrol yükü taşıyan tankerlerle tanker dışındaki diğer gemilerin işletilmesinden, ikincisi ise özellikle petrol tankerlerinin ve kimi zamanda tanker dışındaki gemilerin karışmış olduğu deniz kazalarından kaynaklanan petrol kirliliğidir.

Gemilerin işletilmesinden kaynaklanan (iradi) petrol boşaltmalarının neden olduğu kirlilik (*Intentional or operational oil pollution*)

<sup>1</sup> Örneğin, Avrupa'nın dış ticaretinin %70'i, iç ticaretinin ise %41'i denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Bkz. **Deniz Sektörü Raporu 2002 (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası)**, İstanbul 2003, s. 12.; Bu gün dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i, Türkiye'nin ithalat ve ihracat taşımalarınınsa yaklaşık % 90'ı açısından kullanılan deniz yoluyla taşımacılık, demiryolu taşımacılığına oranla 3.5 kat, karayolu taşımacılığına oranla ise 7 kat ucuzdur. Bkz. **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı - Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu (Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu)**, Ankara 2001, s. 8.

<sup>2</sup> 1994 yılından 2007 yılına kadar olan süreçte günlük petrol ihracatındaki artışlarla ilgili OPEC'in (Organization of the Petroleum Exporting Countries) verileri için bkz. **OPEC Annual Report 2007**, s. 6-21; **OPEC Annual Statistical Bulletin 2006**, s. 88; Ayrıca bkz. **OPEC-World Oil Outlook 2007**, s. 109-113.

<sup>3</sup> Tankerlerle yapılan uluslararası petrol ticareti ile ilgili veriler için bkz. **OPEC Annual Statistical Bulletin**, s. 97; **OPEC-World Oil Outlook 2007**, s. 113-114; 2000 yılında dünya sıralamasında 18. sırada yer alan Türk deniz ticaret filosu, 2005 yılında 24. sıraya gerilemiştir. Bkz. **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)**, s. 27, para. 147. Metin için bkz. R.G., Tarih: 01.07.2006, Sayı: 26215 (Mükerrer); Ayrıca <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf> (k.t. 30.05.2008).

denizlerdeki petrol kirliliğinin başlıca unsurunu oluşturmaktadır. Tanker dışındaki gemilerin ve özellikle de petrol tankerlerinin normal faaliyetlerinin sonucu olarak ortaya çıkan iradi petrol kirliliği, temelde iki nedene dayanmaktadır. Bunlardan birincisi, tankerlerin balast (safra) suyunun boşaltılması sonucu ortaya çıkan petrol kirliliği, ikincisi ise yük ve kimi zamanda yakıt tanklarının yıkanmasından kaynaklanan petrol kirliliğidir. Deniz kazalarından kaynaklanan petrol kirliliği (*Accidental oil pollution*) ise, aslında uluslararası toplumun en fazla dikkatini çeken kirlilik türüdür. Zira tanker hacimlerinin akıl almaz boyutlara ulaştığı günümüzde, seyrüsefer hatasından, geminin yönetiminden sorumlu olan şahısların hatalarından, bazen de mücbir sebeplerden kaynaklanan deniz kazaları, deniz çevresi açısından büyük facialara yol açmış ve açmaya da devam etmektedir.

Genelde deniz kirliliğinin, özelde ise gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin günümüzde akıl almaz boyutlara ulaşmış olması, kirliliğin önlenmesi bağlamında hem kıyı devletlerini hem de uluslararası toplumu yakından ilgilendiren bir konu haline gelmiştir.

Deniz kirliliğinin önlenmesi sorununun, uluslararası kamuoyunun gündemine ağırlıklı olarak girmesi 1960'lı yıllara rastlamakla birlikte, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin girişimlerin çok daha eskilere dayandığı görülmektedir<sup>4</sup>. Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği sorunu, kapsamlı yapısı ve tek başına ulusal düzenlemelerle çözülemeyecek bir sorun olması nedeniyle uluslararası işbirliğini zorunlu kılmıştır. II. Dünya Savaşı öncesindeki girişimlerin özellikle ekonomik ve siyasi nedenlerden dolayı sonuçsuz kalmasın rağmen, Savaş'ın hemen arkasından uluslararası toplumun gündemine iyice ağırlığını koyan gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği, günümüze kadar güncelliğini kaybetmemiştir. Uluslararası hukuk tarafından her yönüyle ele alındığına ve en ince ayrıntısına kadar uluslararası sözleşmelerle düzenlendiğine tanık olunan gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği sorunu, günümüzde dahi genel deniz kirliliği sorununa ilişkin uluslararası girişimlerin en önemli kısmını oluşturmaktadır.

---

<sup>4</sup> Petrol kirliliği ile ilgili tarihçe için bkz. ABDULLAYEV, Cavid: **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)**, Yetkin Yayınları, Ankara 2005, s. 51 vd.

Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine yönelik ulusal düzeydeki çalışmalar ise çok daha eski tarihlidir. Kıyı devletleri 20. yüzyılın başlarından itibaren ulusal hukuk sistemlerinde kabul ettikleri düzenlemelerle gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğini önlemeye çalışmışlardır. ABD ve İngiltere başta olmak üzere birçok devletin kendi kıyılarını gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine karşı korumak için daha 1920'li yıllarda petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin özel kanunlar kabul ettikleri görülmektedir<sup>5</sup>.

Türk hukukunda ise maalesef aynı duyarlılığı uzunca bir süre görememekteyiz. 2000 yılının sonlarına kadar uluslararası alanda yapılmış konuyla ilgili antlaşmalardan çok az bir kısmına taraf olan Türkiye, gerekli düzenlemelerin yapılmasına iç hukukta da gerekli özeni göstermemiştir. Ancak son yıllarda, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin antlaşmalara taraf olmakta istekli davranan Türkiye, konuya yönelik iç hukukta da ciddi adımlar atmaya başlamıştır. Konuyla ilgili Türk hukukunda son yıllarda yaşanan en önemli gelişmelerden birisi, 1983 tarihli Çevre Kanunu'nda 2006 yılında yapılan değişiklikler, diğeri ise 2005 yılında kabul edilen Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına İlişkin Kanun (5312 Sayılı Kanun) ile Uygulama Yönetmeliği'dir.

Bu çalışmada, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesinde kıyı devletlerinin yetkilerine ilişkin uluslararası sistem göz önüne alınarak Türk iç hukukunda kabul edilen ilgili düzenlemeler ve bu düzenlemelerde var olan sorunlar incelenecektir.

## 1. Türk Hukukunda Son Yıllarda Yaşanan Gelişmeler

Üç yanı denizlerle çevrili olan Türkiye, deniz ulaştırması açısından dünyanın en önemli geçiş bölgelerinden biridir. Marmara ve Akdeniz ise dünyanın en yoğun deniz trafiğinin yaşandığı bölgeler olup, özellikle de

---

<sup>5</sup> 1920'li yılların başlarında Kanada, İtalya, İspanya, Portekiz ve Hollanda gibi ülkeler kendi limanları açısından petrol kirliliğinin önlenmesi için düzenlemeler öngörürken, 1922 yılında İngiltere, 1924 yılında da ABD kendi karasuları açısından petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin kanun kabul etmişlerdir. Konunun tek bir kanunda kapsamlı bir şekilde düzenlenmesinin en tipik örneği ise ABD'de kabul edilen 1990 OPA (Oil Pollution Act)'dır. Bkz. ABDULLAYEV, s. 51, s. 276-277.

yarı kapalı bir deniz olan Akdeniz, petrol kirlenmesine en çok maruz kalan deniz özelliği göstermektedir<sup>6</sup>. Dünya petrol taşımacılığının %20'si Akdeniz üzerinden yapılırken, diğer bir ifade ile günlük 360 milyon tondan fazla petrol Akdeniz üzerinden taşınırken, UNEP'in verilerine göre yılda 100-150 bin ton petrol de denize dökülmektedir<sup>7</sup>.

Yıllık 50 milyon ton kapasiteye sahip olan Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattının devreye girmesi ise Akdeniz'i petrol kirliliği ile çok daha tehlikeli boyutlarda karşı karşıya getirmektedir. 28 Mayıs 2006'da Ceyhan'a ulaşan ve 4 Haziran 2006 tarihinden itibaren de dünya piyasalarına gönderilmeye başlanan petrol nedeniyle binlerce tonluk petrol tankerleri Doğu Akdeniz havzasından Batı Akdeniz havzasında bulunan limanlara yönelmiştir. Doğu Akdeniz'den Batı Akdeniz'e giden en kısa güzergâh ise Türkiye'nin Akdeniz, KKTC ve sonra da Rodos ile Girit'in güney kıyılarıdır. Diğer bir ifade ile Avrupa'ya milyonlarca ton petrol taşıyan tankerler Türkiye'nin güney kıyılarından geçmeye başlamıştır<sup>8</sup>. Bu nedenle Türkiye, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi sorunu ile artık çok daha yakından ilgilenmek zorundadır.

Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin uluslararası sistemin temel sorunlarından biri, konuyla ilgili uluslararası sözleşmelerin devletler tarafından geniş kabul görmemiş olması, uzun yıllar yürürlüğe giremeyen sözleşmelerin, yürürlüğe girdikten sonra dahi etkili olabilecek çoğunluğa ulaşamaması ve en önemlisi de var olan düzenlemelerin pratikte de devletler tarafından etkin bir şekilde uygulanmamasıdır. Bu anlamda, üç tarafı denizlerle çevrili olup petrol kirliliğinden fazlaca etkilenen veya etkilenme ihtimali olan Türkiye'nin de, uzun yıllar uluslararası sisteme dâhil olmakta çekingen veya duyarsız

<sup>6</sup> Akdeniz'in çevre sorunları ile ilgili genel bilgi için bkz. SAV, Özden: **Akdeniz-Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği**, Turhan Kitabevi, Ankara 2001.

<sup>7</sup> Bu veriler için bkz. **LEGAMBIENTE Report on the Pollution from Hydrocarbons in the Mediterranean Sea**, May 2007. Rapor'un tam metni için bkz. [http://www.legambiente.eu/documenti/2007/0525\\_dossier\\_idrocarburi/dossier\\_petrolio\\_en.pdf](http://www.legambiente.eu/documenti/2007/0525_dossier_idrocarburi/dossier_petrolio_en.pdf) (k.t. 27.07.2009).

<sup>8</sup> Bu konuda daha ayrıntılı bilgiler için bkz. **KUTLUK, Deniz: Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit**, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2003.

davrandığı görülmektedir. Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz'in korunmasına ilişkin bölgesel sözleşmelerin dışında, evrensel sözleşmelerden sadece Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'ye (1973/78 MARPOL Sözleşmesi) 1990 yılında taraf olmakla yetinmiştir. Ancak, özellikle son yıllarda uluslararası sözleşmelerle kurulan sisteme kaynaşma sürecinin ülkemizde de hız kazandığı görülmektedir. 1992 Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Sözleşme (1992 Sorumluluk Sözleşmesi) ve 1992 Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Uluslararası Fon Kurulmasına İlişkin Sözleşme'ye (1992 Fon Sözleşmesi) 2001 yılında taraf olan Türkiye<sup>9</sup>, 2003 yılında da 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine İlişkin Sözleşme'yi (1990 OPRC) onaylamıştır<sup>10</sup>.

Bununla birlikte, uluslararası sözleşmelere taraf olmakla sürecin tamamlanmadığını unutmamak gerekir. İlgili Sözleşmeler, 1982 Anayasası'nın 90. maddesi çerçevesinde iç hukukumuz açısından artık kanun niteliğinde olmakla birlikte, çoğu çerçeve hüküm niteliğinde olan bu düzenlemelerin iç hukuk mevzuatının içine yedirilmesi, ulusal mevzuatın uluslararası sözleşmelerle uyumlaştırılması gerekir. Ayrıca, kıyı devletlerinin karasularındaki ve Münhasır Ekonomik Bölge'deki (MEB) yetkilerini genel hatları ile çizen uluslararası metinlere uygun bir şekilde, egemenlik ve yetki alanlarımıza dâhil sularda kullanabileceğimiz yetkilerin çok daha açık ve anlaşılır içeriğe kavuşturulmasında fayda vardır. Bu hususta da Türkiye, uzun yıllar, konuya ilişkin genel kuralların petrol kirliliğinin önlenmesine de uygulanması yöntemini tercih etmiş, özel bir düzenleme yapmadığı gibi, Çevre Kanunu'nda veya ilgili düzenlemelerde konuya net bir açıklık getirmemiştir. Son yıllarda ise uluslararası sistemle bütünleşme yolunda olumlu adımlar atan Türkiye, iç hukuk mevzuatında da petrol kirliliği ile ilgili önemli düzenlemeler yapma yoluna gitmiştir. Bunlardan en önemlileri, 1983 tarihli Çevre Kanunu'nda 2006 yılında yapılan değişiklikler, Çevre Kanunu'ndaki yeni değişiklikler kapsamında yapılan Yönetmelik ve genelgeler, ayrıca 2005

<sup>9</sup> 1992 Sorumluluk Sözleşmesi için bkz. R. G., Tarih: 24 Temmuz 2001, Sayı: 24472; 1992 Fon Sözleşmesi için bkz. R. G., Tarih: 18 Temmuz 2001, Sayı: 24466.

<sup>10</sup> Bkz. R. G., Tarih: 18 Eylül 2003, Sayı: 25233.

yılında kabul edilen Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına İlişkin 5312 Sayılı Kanun ile Kanun'un Uygulama Yönetmeliği'dir. Bazı sorunlarına ve eksikliklerine rağmen, iç hukuk mevzuatındaki bu düzenlemeler ve değişiklikler olumlu bir adım olup, Türkiye'nin de çağımızın ciddi bir sorunu haline gelen denizlerde petrol kirliliğinin önlenmesi sorununa gerekli önemi vermeye başladığını göstermektedir.

## **2. Türkiye'de Kabul Edilen Düzenlemelerin İçeriği**

### **A. Çevre Kanunu'ndaki Düzenlemeler**

Türk hukukunda her türlü çevre kirliliği ile ilgili temel düzenleme Çevre Kanunu'dur. Orijinal haliyle, çevre kirliliği hakkında genel düzenlemeler öngörmekle yetinip, deniz kirliliğini göz ardı eden 1983 tarihli Çevre Kanunu'nda, 2006 yılında yapılan değişikliklerle deniz kirliliği ve petrol kirliliğine ilişkin önemli düzenlemeler getirilmiştir. Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine ilişkin olarak 2006 değişiklikleri kapsamında getirilen söz konusu düzenlemelerden ilki 11. madde ile kıyı tesislerine petrollü atıklar ve sintine, kirli balast, slaç, slop gibi atıkların alınması, depolanması için "alım tesisleri" kurulmasının zorunlu hale getirilmesidir. Uluslararası alanda 1954 OILPOL Sözleşmesi ile gündeme getirilen ve 1973/78 MARPOL Sözleşmesi'nde de özel önem verilen alım tesisleri petrol kirliliğinin önlenmesi açısından önemli bir husustur. Her iki Sözleşme'de de denize boşaltımı yapılamayacak olan petrol kalıntılarının gemilerde tutularak alım tesislerine boşaltılması gerektiği öngörülmekle birlikte, bu sistemi zorunlu hale getirmekte ciddi sorunlar yaşanmıştır<sup>11</sup>. Bu anlamda Çevre Kanunu'nda alım tesislerinin zorunlu hale getirilmesi petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin sistemin uygulanması açısından başarılı bir düzenlemedir.

Çevre Kanunu'ndaki diğer önemli bir düzenleme ise idari nitelikli cezalar başlıklı 20. maddedir. Bu madde ile ülkenin egemenlik alanındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında özel olarak petrol, petrol türevleri (ham petrol, akaryakıt, sintine, slop, slaç, rafine ürün gibi) ve kirli balast tahliyesi yapan tankerlere ve gemi ve

<sup>11</sup> Bu konuda bakınız. **ABDULLAYEV**, s. 58, 62, 78.

diğer deniz vasıtalarına verilecek idari para cezaları hükme bağlanmıştır<sup>12</sup>. Aynı maddede, bu cezaların derhal ve defaten ödenmemesi veya bu hususta yeterli teminat gösterilmemesi halinde, gemilerin ve diğer deniz vasıtalarının en yakın liman yetkilisine teslim edilerek seyrüseferden men edileceği öngörülmüştür.

Kanun'da hukuki kavramlar uluslararası hukuka uygun bir şekilde kullanılarak, Kanun'un uygulama alanı Münhasır Ekonomik Bölge'yi (MEB) de kapsayacak şekilde düzenleme yapılmıştır. Nitekim “ülkenin egemenlik alanındaki denizler” ifadesi ile iç sular ve karasuları, “yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanları” ifadesi ile de MEB kastedilmiştir. Bu durumda, dikkat edilmesi gereken hususlardan biri, Türkiye'nin, kendi karasularında ve MEB'inde yabancı bayraklı gemilerle ilgili bu şekilde düzenleme ve uygulama yetkisini kullanmasının uluslararası deniz hukuku ilkeleri ile uyumlu olup olmadığıdır.

Uluslararası sisteme bakıldığında, Türkiye'nin bu uygulamasının sistemle uyumlu olduğu görülmektedir. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin karasuları açısından 211/4 ve 21. maddesindeki hükümler, MEB açısından ise 211/5 ve 56. maddesindeki düzenlemeler dikkate alındığında, kıyı devletlerinin kirliliğin önlenmesi amacıyla karasularına ve MEB'e ilişkin her türlü düzenleme yapma yetkisine sahip olduğu görülmektedir. Kıyı devletinin petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin kanun ve kurallarının uygun olması gereken 1973/78 MARPOL Sözleşmesi de, taraf devletlere yetki alanlarındaki ihlalleri yasaklayacak ve cezalandıracak ulusal düzenlemeler yapmak yetkisi vermiş ve devletlerin, daha sert kurallar öngörmelerini de engellememiştir<sup>13</sup>. Bu anlamda Türkiye'nin kendi karasularında ve MEB'inde kirliliğin önlenmesi amacıyla düzenleme yapma yetkisi uluslararası hukukla uyumluluk göstermektedir.

İdari para cezalarının verilebilmesi ve gerektiğinde gemilerin seferden men edilmesi de kıyı devletinin uygulama yetkilerine ilişkin

<sup>12</sup> İdari para cezalarının miktarı 2008 yılı için “2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2008/I)’le belirlenmiştir. Tebliğ metni için bkz. R. G., Tarih: 5.01.2008, Sayı: 26747.

<sup>13</sup> Bkz. 1973/78 MARPOL Sözleşmesi, md. 4/2 ve md. 9/3.

uluslararası sistemle uyum içerisindedir. Zira 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin hem karasularındaki yetkiye ilişkin 220/2. maddesi, hem de MEB'le ilgili 220/6. maddesi kendi düzenlemelerinin ihlal edildiğine ilişkin inanılır açık nedenleri ve haklı delilleri olan kıyı devletinin gemiyi durdurarak yasal takibata başlayabileceğini öngörmüştür. Geminin durdurulması veya yasal takibatın başlatılması halinde, Sözleşme'nin XII. Kısımının 7. Bölümündeki teminat hükümlerine uygun davranılması gerekir. Söz konusu 7. Bölümün ilgili maddeleri gereğince, kıyı devleti, “kasıtlı ve ciddi bir kirlilik” söz konusu olmadığı sürece para cezası dışında bir ceza veremeyecektir<sup>14</sup>. Geminin durdurulması halinde ise, kıyı devleti, teminat veya diğer bir malî garanti yatırılması gibi makul formalitelerin tamamlanmasını takiben, vakit geçirmeksizin geminin seferden men edilmesi işlemini kaldırmalıdır. Bu anlamda, Çevre Kanunu'nda öngörülen, idari para cezaları ve bu cezaları ödemeyen veya teminat göstermeyen gemilerin seferden men edilmesinin uluslararası hukuk çerçevesinde yerinde bir uygulama olduğu söylenebilir.

Çevre Kanunu açısından eleştirilebilecek hususlardan ilki, Kanun'un taraf olunan uluslararası antlaşma hükümlerinde saklı tutulan istisnai durumlara atıf yapmamış olmasıdır. Bilindiği gibi, bir devletin, taraf olduğu sözleşme hükümleri gereği kendi iradesiyle yetkilerinin sınırlandırmış olması uluslararası hukukta kabul edilen bir durumdur. Nitekim 1973/78 MARPOL Sözleşmesi, öngördüğü bazı istisnai durumlarda her nerede olursa olsun yapılacak petrol boşaltmalarının hukuka aykırı boşaltım sayılmayacağını ifade etmiştir<sup>15</sup>. Bu nedenle, 1973/78 MARPOL Sözleşmesi'ne taraf olan bir devlet olarak, iç sular, karasuları ve hatta MEB açısından hukuka aykırı boşaltmaları cezalandırarak düzenleme yapacağımız veya bu düzenlemeyi

<sup>14</sup> Örneğin, KKTC Çevre Yasası'nın 36. maddesinin 7. fıkrasındaki (2007 değişikliği) düzenleme bu açıdan dikkat çekmektedir. İlgili düzenlemede, 19. maddedeki yasağa uymayan gemilerin kaptanlarının suç işlemiş sayılacağı ve 500 bin dolara kadar para cezası veya on yıla kadar hapis cezasına çarptırılabilmesi öngörülmüştür. Oysa söz konusu hüküm bu haliyle kafa karıştırıcı niteliktedir. Zira 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin XII Kısım 7. bölümündeki teminat hükümlerine göre, kıyı devleti “kasıtlı ve ciddi bir kirlilik” olmadığı sürece para cezası dışında bir ceza vermemelidir. Bu anlamda, KKTC Çevre Yasası'nın 36/7. maddesinde “kasıtlı ve ciddi bir kirlilik” ibaresine yer verilmemiş olması bazı hukuki sorunlara yol açabilecek niteliktedir.

<sup>15</sup> 1973/78 MARPOL Sözleşmesi, EK I, Kural 11.

uygulayacağımız zaman söz konusu istisnai durumları göz önüne almak zorundayız<sup>16</sup>.

Diğer bir husus ise, Çevre Kanunu'nda öngörülen yaptırımların uygulanması açısından ticaret gemileri ile savaş gemileri ve ticari amaç dışında kullanılan devlet gemileri arasında ayırım yapılmamış olmasıdır. Uluslararası sisteme bakıldığında, bayrak devletlerinin savaş gemilerinin ve ticari amaç dışında kullanılan devlet gemilerinin deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümlere mümkün olduğu ölçüde uygun hareket etmelerini sağlayacak tedbirleri almaları gerektiğine ilişkin düzenlemeler olduğu görülür. Ancak deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümlerin ilgili gemiler açısından bayrak devleti dışındaki devletler tarafından doğrudan uygulanması hem uluslararası örf ve adet hukuku hem de ilgili antlaşmalar çerçevesinde mümkün değildir<sup>17</sup>.

#### **B. 5312 Sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği'ndeki Düzenlemeler**

Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi açısından Türk hukukunda yaşanan bir diğer önemli gelişme ise, 2005 yılında kabul edilen Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun (5312 Sayılı Kanun)<sup>18</sup> ile 2006 yılında yürürlüğe giren ilgili Kanun'un Uygulama Yönetmeliği'dir<sup>19</sup>. Kanun ve Yönetmelik, konuyla ilgili Türkiye'nin de taraf olduğu sözleşmelerin, özellikle de 1990 OPRC ile 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nde var olan hükümlerin iç hukuka yedirilmesini amaçlamaktadır.

---

<sup>16</sup> 1973/78 MARPOL Sözleşmesi'nin en azından Ek I'deki kurallarının uluslararası hukukta örf ve âdet hukuku kuralı haline geldiği dikkate alınrsa, istisnalara ilişkin hükümlerin Sözleşme'ye taraf olmayan devletleri dahi bağlayacağı kabul savunulmaktadır. Örneğin, Birnie ve Boyle göre, "artık uluslararası örf ve adet hukuk kuralları halinde gelen MARPOL Sözleşmesi'ndeki hükümlerin, onaylasın veya onaylamasın, tüm devletlerin gemilerine uygulanacağından şüphe etmemek gerekir." Bkz. **BIRNIE**, W. Patricia & **BOYLE**, E. Alan: **International Law and the Environment**, Clarendon Press, New York 1992, s. 256-261, s. 267.

<sup>17</sup> Örneğin, bkz. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi, md. 236.

<sup>18</sup> R. G., Tarih: 11.03.2005, Sayı: 25752.

<sup>19</sup> R. G., Tarih: 21.10.2006, Sayı: 26326.

Hem 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi (md. 194/2) hem de 1990 OPRC'ye göre devletler, deniz çevresini, kıyılarını ve ilgili çıkarlarını tehdit eden ciddi bir petrol kirliliği olaylarına hazırlıklı olmak ve bu tür kirliliğe karşı koymak için en uygun tedbirleri almak zorundadırlar. 1990 OPRC, 6. maddesi ile bu yükümlülüklerinin yerine getirilmesi için devletlere “ulusal program” oluşturma yükümlülüğü getirmiş ve yükümlüğün en alt sınırını açıkça tespit etmiştir. Bu anlamda Kanun ve Yönetmelik ile ulusal hazırlıklı olma ve müdahale sistemi oluşturularak<sup>20</sup> Sözleşmelerle getirilen bu yükümlülük yerine getirilmiştir.

Kanun ve Yönetmelik'te öngörülen önemli bir düzenleme de, uygulama kapsamına giren tüm gemilere 1990 OPRC ile de öngörülen bildirim yükümlülüğünün getirilmiş olmasıdır<sup>21</sup>. Hatta öngörülen düzenlemelerin 1990 OPRC'nin de ötesinde ve isabetli bir düzenleme olduğu söylenebilir. Zira 1990 OPRC'nin sadece bayrak devletine ilişkin düzenlemeler öngörüyor olması, diğer bir ifade ile sadece bayrak devletinin kendi bayrağını taşıyan gemilere kirlilikle ilgili bildirimde bulunma yükümlülüğü getimesi şeklinde bir sistem kurulması, uluslararası hukuk doktrininde eleştiri konusu olmuş ve karasuları ve MEB içindeki olaylar açısından bildirimde bulunma yükümlülüğünün kıyı devletinin ulusal yasaları ile düzenlenmesine izin verilmesinin daha etkili olabileceği ifade edilmiştir<sup>22</sup>. Bu anlamda Kanun ve Yönetmelik'in her hangi bir ayırım yapmadan, yabancı bayraklı gemiler ve hatta devlet gemileri dâhil tüm gemilere bildirimde bulunma yükümlülüğü getirmiş olması yerinde ve isabetli olmuştur. Tabii ki, 1990 OPRC bağlamında uluslararası hukukta uygulanan sisteme uymaması nedeniyle, bildirim yükümlülüğünü yerine getirmeyen yabancı bayraklı gemilere her hangi bir yaptırım uygulanmasının hukuki sorunlara yol açması veya bu yetkinin yabancı bayraklı gemiler açısından tamamen uygulanamaması

<sup>20</sup> 5312 sayılı Kanun, md. 15; Yönetmelik, md. 7 vd.

<sup>21</sup> 5312 sayılı Kanun, md. 13; Yönetmelik, md. 6.

<sup>22</sup> Birnie ve Boyle tarafından savunulan ve hukuki temelini 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 211/5. maddesi gereğince 1973/78 MARPOL Sözleşmesi'nin I. Protokolü'nün oluşturabileceği ifade edilen görüşe göre, bayrak devletine oranla kıyı devletini çok daha fazla ilgilendiren karasuları ve münhasır ekonomik bölge içindeki olaylar açısından bildirimde bulunma yükümlülüğünün kıyı devletinin ulusal yasaları ile düzenlenmesine izin verilmesi daha etkili olabilirdi. Bkz. **BIRNIE & BOYLE**, s. 289.

ihtimali vardır. Bununla birlikte, uluslararası doktrinde de haklı olarak savunulan gelişmiş bir sistemin Kanun'a yansıtılması, Türkiye için uluslararası alanda artı puan olarak görülebilir.

5312 Sayılı Kanun'un en fazla dikkat çeken düzenlemeleri ise, 5. ve 8. maddedeki hükümlerdir. Kanun'un 5. maddesinin 2. fıkrasında, Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmelerde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile ilgili olarak belirlenmiş standartlara uyduğunu uluslararası kabul görmüş belgelerle ispat edemeyen veya uymadığı konusunda açık emareler bulunan petrol taşıyan yabancı bayraklı gemilerin, can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanacak mücbir sebepler dışında<sup>23</sup>, Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç sularına girmesine izin verilmez, giren gemiler ise derhal çıkartılır hükmüne yer verilmiştir. Kanun'un 8. maddesi ise mali sorumluluk garantisine sahip olmayan gemiler bakımından da benzer düzenlemeyi öngörmektedir. Kanun'un 5. maddesindeki düzenleme 1990 OPRC'nin 3. maddesinin, 8. maddesi ise 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nin VII/11. maddesinin uygulaması niteliğinde olup, uluslararası hukukun kıyı devletine tanıdığı yetkilerle uyumluluk göstermektedir. Hem uluslararası örf ve adet hukuk kuralları, hem de 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 25/2, 211/3 ve 220/1. maddeleri dikkate alındığında da, kıyı devletinin uluslararası standartlara uymayan veya uymadığı konusunda açık emareler bulunan gemileri iç sularına, liman tesislerine almama yetkisine sahip olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır.

---

<sup>23</sup> İç sulara, limanlara ve karasularına mücbir nedenler gibi kendi isteği dışında gelişen nedenlerle giren gemilerin kıyı devletinin yetkisine tabi olmadığı, doktrinde savunulan istisnai durumu oluşturmaktadır. Bkz. **LEGATSKI**, A. Richard: "Port State Jurisdiction Over Vessel-Source Marine Pollution", Harv. Envtl. L. Rev., Vol. 2, 1977, s. 462. Bu istisnanın, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi açısından geçerli olup olmadığını net bir şekilde söylemek çok zor olmakla birlikte, 5312 Sayılı Kanun'un 5. ve 8. maddelerinde "can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanacak mücbir sebepler" istisnai durum olarak öngörülmüştür. Kanun'un uluslararası hukuka uyumlu olarak getirmiş olduğu bir diğer düzenleme ise 2/2. maddesi ile savaş gemilerinin ve ticari amaç dışında kullanılan diğer devlet gemilerinin uygulama kapsamı dışında tutmuş olmasıdır.

Bununla birlikte, Kanun'un 5. ve 8. maddelerinde düzenlenen yetkilerin karasuları açısından bu kadar geniş kullanılması bazı sorunları da beraberinde getirebilir. Kanun'un 5. maddesinin esasını oluşturan 1990 OPRC md. 3, MARPOL Sözleşmesi'nin 5. ve 7. maddelerine atıf yapmaktadır. 1973/78 MARPOL Sözleşmesi'nin 5/2. maddesi ise kıyı devletinin liman devleti sıfatıyla sahip olduğu yetkileri, yani limanlar veya iç sular dışındaki liman tesislerinde bulunan gemilerle ilgili kıyı devletinin yetkilerini düzenlemektedir. Liman devleti gemide geçerli belge bulunmadığında, geminin deniz çevresine zarar vermemesi için gerekli tedbirleri almalı, o zamana kadar hareketine izin vermemeli ve bu durumu bayrak devletinin Konsolos veya Diplomatik Temsilciliğine bildirilmelidir. Bu düzenlemelerin birincil amacı uluslararası seyrişfeferin, yani zararsız geçiş hakkının keyfi engellenmesini önlemektir. Nitekim 3. maddenin atıf yaptığı bir diğer madde olan 1973/78 MARPOL Sözleşmesi md. 7, gemilerin sebepsiz geciktirilmemesi gerektiğini ve sebepsiz yere alıkonulan veya geciktirilen bir geminin bu nedenle uğradığı zararlar için tazminata hak kazanacağını düzenlemektedir. Bu anlamda, 5312 Sayılı Kanun'un 5. maddesinde zararsız geçiş hakkına atıf yapılmadan yabancı bayraklı gemilerin karasularına sokulmayacağı, giren gemilerin ise çıkartılacağı konusundaki düzenlemenin dikkatsizce uygulanması zararsız geçişin engellenmesi sorunlarını gündeme getirebilecektir.

Uluslararası standartlara sahip olmayan yabancı bayraklı geminin karasularından çıkartılmasının öngörülmüş olması devletin sorumluluğu açısından da bazı sorunlara yol açabilecektir. 1973/78 MARPOL Sözleşmesi md. 5/2, gemide geçerli belge bulunmadığında, geminin deniz çevresine zarar vermemesi için gerekli tedbirlerin alınması ve o zamana kadar da hareketine izin verilmemesi gerektiğini düzenliyor. "Karasuları" değil, "deniz çevresi" ifadesini kullanan 1973/78 MARPOL Sözleşmesi, sadece kıyıların değil genel anlamda deniz çevresinin korunmasını amaçlamaktadır. Bu anlamda, karasuları açısından tehdit oluşturan geminin karasuları dışına çıkartılması deniz çevresinin korunması amacını gerçekleştirilmeye yetmez. Ayrıca, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 194/2. maddesine göre, devletler kendi yetki ve kontrolleri altındaki olaylardan veya faaliyetlerden doğan kirliliğin, egemen haklar icra ettikleri bölgelerden öteye taşmaması için gerekli tüm

tedbirleri almalıdırlar. “*Kendi yetki ve kontrolü altındaki olay*” ifadesi ile devletlere, yetki alanında ortaya çıkan bir olayın önlenmesi için gerekli her türlü tedbiri alma yükümlülüğü getirmiştir. Sözleşme’ye göre, devletler, söz konusu tedbirleri alırken, zararın veya tehlikenin yerini doğrudan veya dolaylı olarak, bir bölgeden diğerine nakletmemelidirler. Bu anlamda, deniz çevresi için tehdit oluşturan bir geminin karasularının dışına çıkartılması, devletin sorumluluğunu ortadan kaldırmayacaktır. Kirliliğe karşı koyma veya kirliliğin önlenmesi için gerekli tedbirleri alma konusundaki ihmal, devletin uluslararası sorumluluğunu doğuracaktır. Devletin alması gereken tedbirler ise 1973/78 MARPOL Sözleşmesi’nin 5. maddesinde açıkça belirtilmiştir; geminin deniz çevresine zarar vermemesi için gerekli tüm tedbirler alınmalı, o zamana kadar geminin hareketine izin verilmemelidir. Geminin, sadece en yakın tamir limanına gitmesi için limanı veya kıyı açığı tesisi terk etmesine izin verilebilir.

Bu hususlar çerçevesinde, 5312 sayılı Kanun’un 5 ve 8. maddelerinde öngörülen şekliyle; “...çevre emniyeti ile ilgili olarak belirlenmiş standartlara uyduğunu uluslararası kabul görmüş belgelerle ispat edemeyen veya uymadığı konusunda açık emareler bulunan petrol taşıyan yabancı bayraklı gemilerin karasuları veya iç sularımızdan çıkartılması” yaptırımını, deniz çevresinin korunması açısından tek başına yeterli değildir. Zira ilgili gemi karasularından çıkartıldıktan sonra petrol kirliliğine neden olursa, belki karasularımız korunmuş olacak, ancak deniz çevresinin korunması konusunda gerekli özeni göstermemiş olacağız. Ayrıca, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 194/2. maddesinde düzenlendiği şekliyle yetkimiz altındaki faaliyetten doğan kirlilik tehlikesinin egemen haklar icra ettiğimiz alanın ötesine taşmaması için gerekli tedbiri almamış, tam tersine aldığımız tedbirle tehlikenin yerini bir bölgeden diğerine nakletmiş olacağız. Bu nedenle, sorumluluğun doğmaması için yapılması gereken, deniz çevresi için tehlike oluşturan gemiyi karasuları ötesine çıkarmak değildir. Tam tersine, 1973/78 MARPOL Sözleşmesi’nin 5. maddesinde açıkça belirtildiği gibi, ilgili gemi deniz çevresine zarar vermemek için gerekli tedbirleri alıncaya kadar geminin hareketine izin vermemek veya sadece en yakın tamir limanına gitmesi için liman veya kıyı açığını terk etmesine izin vermektir.

## SONUÇ

Son yıllarda, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi için oluşturulan uluslararası sitemle bütünleşmeye çalışan Türkiye, iç hukukta da önemli adımlar atmıştır. Çevre Kanunu'nda 2006 yılında yapılan değişiklikler, 5312 sayılı Kanun ve kabul edilen değişik yönetmelikler konuya gerekli önemin verildiğini göstermektedir. Bununla birlikte petrol kirliliğine ilişkin Türk hukukunda var olan birkaç soruna dikkat çekmekte fayda vardır.

Başta ABD ve İngiltere olmak üzere birçok devletin kendi kıyılarını gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine karşı korumak için daha 1920'li yıllarda petrol kirliliği kanunu (Oil Pollution Act) kabul ettikleri görülürken, Türkiye'nin henüz özgün bir petrol kirliliği kanunu yoktur. Petrol kirliliğine ilişkin var olan mevzuat ise dağınık bir görünüm arz etmektedir. Değişik kanun ve yönetmeliklerle düzenlenen petrol kirliliği mevzuatı bu yapıyla konunun uzmanlar için dahi içinden çıkılması zor bir durum yaratmaktadır. Eleştirilebilecek ikinci husus ise, var olan düzenlemelerde petrol kirliliği ile diğer zararlı atıkların neden olduğu kirliliğin aynı kapsamda ele alınmasıdır. Uluslararası hukukta da zamanında fazlaca tartışılmasına rağmen sonuçta kabul edilen görüş, petrol kirliliğinin kendine özgü niteliğinin dikkate alınması ve diğer zararlı veya tehlikeli atıklardan ayrı bir düzenlemeye tabi tutulması gerektiğidir. Örneğin, 1973/78 MARPOL Sözleşmesi petrol ve diğer zararlı atıkları ayrı eklerde; 1990 OPRC ve 1969/92 Sorumluluk Sözleşmesi de, petrol dışındaki tehlikeli ve zararlı atıkları ayrı protokollerle düzenlemektedir. Oysa sadece yirmi sekiz maddeden oluşan 5312 sayılı Kanun petrol ve diğer zararlı atıklara ilişkin hususları aynı metin içinde düzenleme yoluna gitmiş, petrolün kendine özgü kirliliğe neden olma yapısı göz ardı edilmiştir.

Değnilmesi gereken son bir husus ise, iç hukuk mevzuatının yerine göre uluslararası hukuka atıf yapmakla birlikte, uygulamada bazı karışıklıklara neden olabileceğidir. Örneğin, 5312 Sayılı Kanun, 3/n maddesinde sorumlu tarafı tanımlarken, "gemiler ile kıyı tesislerinin sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri" ifadesini kullanmaktadır ki, bu husus petrol kirliliği zararlarının tazmini açısından karışıklığa yol açabilir. Zira 1992

Sorumluluk Sözleşmesi'ne göre, petrol kirliliği zararından sadece gemi sahibi sorumlu olup onun dışındaki kişilere sorumluluğun yöneltilmesi mümkün değildir. Yine, 5312 Sayılı Kanun'un zamanaşımına ilişkin 12. maddesinde, Türkiye'nin taraf olduğu sözleşme hükümlerinin saklı olduğu belirtilmekle birlikte, Kanun kapsamındaki olaylar nedeniyle tazminat taleplerinde zararın öğrenildiği veya sorumlu tarafın tespit edildiği andan itibaren 5 yıl, her halükarda ise 10 yıllık bir zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Oysa 1992 Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri bu süreleri 3 ve 6 yıl olarak düzenlemiştir. Her ne kadar 5312 Sayılı Kanun, Sözleşme hükümlerini saklı tutmuşsa da, Türk iç hukuku açısından bazı sorunların çıkması kaçınılmaz gibi görünmektedir. 1982 Anayasası'nın 90. maddesine göre, usulüne uygun onaylanan antlaşmalar kanun hükmündedir ve temel haklara ilişkin uyuşmazlıklarda uluslararası antlaşma hükümleri öncelikli olarak uygulanmaktadır. 5312 sayılı Kanun Türkiye'nin taraf olduğu sözleşme hükümlerini saklı tuttuğundan ve "dava açma hakkı" da temel bir hak sayılacağından zaten petrol kirliliği zararlarına ilişkin tazminat taleplerinde 3 ve 6 yıllık zamanaşımının geçerli olacağı savunulabilir. Ancak, Türk doktrininde savunulan bir görüşe göre de, temel haklara ilişkin uyuşmazlıklarda kanunların uluslararası düzenlemelerden daha lehe olması halinde kanun hükümlerinin esas alınması gerekir. Zamanaşımına ilişkin düzenleme bireyin temel haklarından biri olan "dava açma hakkı" ile doğrudan ilgili olduğundan, somut olayda bireyin lehine olan 5 veya 10 yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması gerektiği iddiası da gündeme gelebilecek gibi görünmektedir.

Tüm bu hususlar dikkate alındığında, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin Türk hukukunda dağınık halde bulunan mevzuat hükümlerinin uluslararası hukuk normları ile de uyumlu hale getirilerek tek bir metin içinde toplanmasının çok daha yerinde olacağı düşünülmektedir.

## KAYNAKÇA

### Kitap ve Makaleler

- ABDULLAYEV, Cavid: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini), Yetkin Yayınları, Ankara 2005.
- BIRNIE, W. Patricia & BOYLE, E. Alan: International Law and the Environment, Clarendon Press, New York 1992.
- LEGATSKI, A. Richard: “Port State Jurisdiction Over Vessel-Source Marine Pollution”, Harv. Envtl. L. Rev., Vol. 2, 1977, pp. 448-473.
- KUTLUK, Deniz: Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2003.
- SAV, Özden: Akdeniz-Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Turhan Kitabevi, Ankara 2001.

### Raporlar

- Deniz Sektörü Raporu 2002 (*İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası*), İstanbul 2003.
- Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013); R.G., Tarih: 01.07.2006, Sayı: 26215 (Mükerrer); Ayrıca <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf> (k.t. 30.05.2008).
- LEGAMBIENTE Report on the Pollution from Hydrocarbons in the Mediterranean Sea, May 2007([http://www.legambiente.eu/documenti/2007/0525\\_dossier\\_idrocarburi/dossier\\_petrolio\\_en.pdf](http://www.legambiente.eu/documenti/2007/0525_dossier_idrocarburi/dossier_petrolio_en.pdf) (k.t. 27.07.2009).
- OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) Annual Report 2007.
- OPEC Annual Statistical Bulletin 2006.
- OPEC-World Oil Outlook 2007.
- Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı - Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu (Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu), Ankara 2001.