

# TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TİCARET GEMİLERİ HAKKINDA MİLLETLERARASI STANDARTLAR ve BOĞAZLARDAN GEÇİŞ

Araş. Gör. Elif UZUN\*

## 1. Giriş

Sanayileşmenin hızla arttığı dünyamızda, tehlikeli madde taşıyan gemilerin sayısı ve dolayısıyla taşınan ürünlerin listesi artacaktır. Deniz yoluyla taşımacılık en ucuz yol olduğundan, -özellikle de taşımanın yapılacağı yere göre değişen bir şekilde- daha çok tercih edilmektedir. Tehlikeli madde taşıyan gemiler, denizlerin kirlenmesine<sup>1</sup> neden olmakta, aynı zamanda kıyı Devleti veya Devletleri için tehlike arz etmektedir. Bu nedenle çeşitli andlaşmalarda tehlikeli madde taşıyan gemiler için özel düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerle ilgili olarak karşımıza en çok, Milletlerarası Denizcilik Örgütü<sup>2</sup> (MDÖ, IMO) çıkmaktadır. Yakın bir zamanda İspanya'nın Galiçya açıklarında batan "Prestij" adlı tankerin yol açtığı çevre felaketi nede-

---

\* Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Devletler Umumi Hukuku Anabilim Dalı.

1 Deniz kirliliğiyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz., SHAW M. N., *International Law*, Cambridge University Press, United Kingdom 1997.

2 Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı 6 Mart 1948 yılında Cenevre'de toplanan BM Denizcilik Konferansı neticesinde imzaya açılan ve 1958'de yürürlüğe giren bir sözleşmeyle kurulmuştur. Ve Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Teşkilatı (IMCO) adını taşımaktadır. 1975 yılında yapılan değişiklikle Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı adını almıştır. Bkz. AYBAY G., *Türk Boğazları Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları Tüzüğü (Yeni) Metinler*, AYBAY Yayıncılık, İstanbul 1998, s. 69.70. Bundan sonraki yerlerde IMO olarak kullanılacaktır.

niyle Avrupa Birliği'nde de konu öncelikli gündem maddesi haline gelmiştir. Bu nedenle 3.12.2002 tarihinde Avrupa Birliği Komisyonu bir öneri sunmuştur<sup>3</sup>. Öneride aynı zamanda 66 tane eski gemi kara listeye alınmıştır. Listede, gemilerin adları, hangi ülkeye ait oldukları ve taşıdıkları riskin dereceleri belirtilmiştir. Bu gemilerden 26'sı Türk gemisidir ve hepsi için çok yüksek risk değerlendirilmesi yapıl-

<sup>3</sup> Bu öneriler şöyle özetlenebilir:

1. Tek ya da çift cidarlı olsun, 15 yaşını geçmiş bütün tankerler için bir "Durum Değerlendirmesi Sistemi"nin oluşturulması,
2. Komşu ülkelerle de temasa geçerek, ağır yakıtların tek cidarlı tankerlerle taşınmasının önlenmesi; üye ülkelerin yine sektör ile temasa geçerek kaliteli deniz taşımacılığını özendirilmeleri ve ağır yakıtların tek cidarlı tankerlerle taşınmasını önlemeleri;
3. Ağır yakıtların tek cidarlı tankerlerle taşınmasını yasaklamak konusunda MARPOL'de değişiklikler yapılması için IMO ile beraber çalışılması;
4. Paris MOU ilkeleri uyarınca üzerinde anlaşılmış bulunan %25 lik gemi denetlenmesi oranının gerçekleştirilmesine üye ülkelere özen gösterilmesi,
5. Denetleme aralığının yüksek risk taşıyan gemiler için 12 aydan 6 aya indirilmesi;
6. Üye ülkelerin Temmuz 2003'den geç olmamak kaydıyla zorda olan gemilerin kullanımına sunabilmek için sığınma yerleri (Places of Refuge) tesis etmeleri;
7. Üye ülkelerin eksiklikleri görülen gemilerin kendi sahillerinden belli bir uzaklıkta seyretmeye mecbur tutmaları;
8. Üye ülkelerin özellikle Duyarlı Deniz Alanları dizayn ederek IMO'yu dizayn ve kontrol ölçütleri oluşturulması için uyarmak;
9. Denizi kirletici maddeler taşıyan trafiğin sınırlandırılması ve kontrolü konusunda sahil Devletlerine daha geniş yetkiler verecek değişiklikleri yapmak üzere UNCLOS'u gözden geçirmek;
10. Bayrak Devletlerinin sorumsuzluğa ve ihmalkarlığa tolerans gösteren yaklaşımlarını engellemek amacıyla ilgili milletlerarası kuralların yeniden gözden geçirilmesi;
11. Denizcilerin çalışma ve staj koşullarının desteklenmesi.

Ayrıntılı bilgi için bkz. "Communication From The Commission to The European Parliament and The Council on Improving Safety at Sea in Response to the Prestige Accident", [http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/prestige/com2002-681-final\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/prestige/com2002-681-final_en.pdf), B.T. 9.12.2002.

mıştır. Yaşlı ve tek cidarlı (gövdesi tek kat saçtan yapılan gemi ve tekneler) olan gemilerle petrol taşımacılığının yapılmasını yasaklayan bu ilke kararında Komisyon, listelediği 66 geminin AB karasuları ve limanlarına girişlerinin yasaklanmasını istemiştir<sup>4</sup>.

Konu, Türkiye açısından ayrı bir önem taşımaktadır. Hazar Havzası'ndan ve Orta Asya'daki yeni petrol kaynaklarından elde edilen petrolün Türk boğazları yoluyla dünya pazarına taşınıyor olması, bu boğazlardan çok sayıda petrol tankerinin geçmesine neden olmaktadır<sup>5</sup>. Buna ek olarak Türk boğazlarının coğrafi koşulları da böyle bir trafiğin güvenli bir şekilde devam etmesi için oldukça büyük engeller taşımaktadır. Bazı bölgelerde İstanbul Boğazı'nın genişliği 670 metreye kadar düşmekte ve 80 dereceye varan keskin dönemeçler yapmaktadır. Ayrıca, Boğaz'da saatte 6-8 mile çıkabilen kuvvetli ve yönü değişken akıntılar vardır. Çanakkale Boğazı da benzeri özelliklere sahiptir. Türk Boğazlarında sık sık olumsuz meteorolojik gelişmeler yaşanmakta, kar, yağmur, ve sis şartlarında görüş mesafesi 600-700 metrenin altına düşebilmektedir<sup>6</sup>.

Nitekim bu olumsuzluklar sonucunda son 50 yılda İstanbul Boğazı'nda 500'den fazla büyük kaza meydana gelmiş, bu kazalar hem deniz çevresinin kirlenmesine neden olmuş hem de Boğaz çevresinde bulunan insanların hayatını tehdit etmiştir<sup>7</sup>. Bu kazaların en akılda kalanı 15 Kasım 1979 tarihinde Rumen bandıralı Independenta tankeri ile Yunan Evriyalı kuru yük gemisinin çarpışmasıdır. Kazada 40'ın üzerinde denizci ölmüş, Kadıköy'deki binlerce evin camları kırılmış,

4 *Ibid.*

5 1947 yılında İstanbul Boğazından günde 17 gemi geçmekte iken, bu rakam son yıllarda 150'yi aşmıştır. Boğazdan geçiş yapan gemi sayısı yılda 50.000 dolayındadır. İstanbul'da her gün yaklaşık 1.5 milyon insan İstanbul'un iki yakası arasında gidiş-geliş yaparken Boğazı kullanmaktadır. Her gün yaklaşık 1700-2000 deniz vasıtası bu su yolunda çeşitli amaçlarla seyir halindedir. Bkz., BERK H., "Türk Boğazları'nın Özellikleri / Montreux Sözleşmesi", <http://www.mfa.gov.tr/turkce/grupe/ues/2Berk2.htm#1>, B.T. 14.11.2002.

6 *Ibid.*

7 Kazalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. "Boğaz Petrol Kokacak", Radikal, 3 Nisan 2001; OĞUZÜLGEN S., "Türk Boğazları Bölgesinde Can, Mal, Çevre Ve Seyir Güvenliği İçin Kılavuzluk Hizmetlerinin Önemi", [http://www.tur-mepa.org.tr/bilgi\\_havuzu/bilgi/SAIM2.htm](http://www.tur-mepa.org.tr/bilgi_havuzu/bilgi/SAIM2.htm), B.T. 15.11.2002.

100 bin tona yakın ham petrol Boğaz'da 6 hafta yanmış ve Boğaz'ın deniz trafiğine kapatılmasına neden olduğu gibi, geniş çaplı bir hava kirliliğine de neden olmuştur<sup>8</sup>. Sorun elbette sadece petrol tankerleri ve petrol taşınımı ile sınırlı değildir. Türk Boğazları'ndan aynı zamanda, sıvılaştırılmış tabi gaz (LNG), sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), sıvılaştırılmış amonyak, nükleer atıklar ve kimyasal ürünler gibi tehlikeli yüklerin çeşitlilikleri ile doğal çevreyi ve teknik imkanları zorlayan gemiler de geçmektedir. Çalışmamızda, genel olarak zararlı ve tehlikeli madde taşıyan gemiler diyebileceğimiz bu gemiler ile petrol tankerlerinin, genel kabul görmüş milletlerarası hukuk düzenlemelerine uygun olarak ve Boğazlar'ın tabi olduğu Montreux Konvansiyonu çerçevesinde hangi standartlara tabi olduğunu inceleyeceğiz. Bu doğrultuda öncelikle, Montreux Konvansiyonu'nu genel olarak ve özellikle ticaret gemilerinin geçiş rejimi açısından –bu konudaki ulusal düzenleme ile birlikte- ele alacak, arkasından milletlerarası andlaşmalarla belirlenmiş standartları ve bu andlaşmalar çerçevesinde ilgili Devletlere verilmiş yetki ve sorumlulukları inceleyeceğiz. Ancak tüm bunlardan önce tehlikeli madde kavramının tanım ve kapsamının belirlenmesi gerekmektedir.

## 2. Tehlikeli Madde Kavramının Kapsamı

Tehlikeli madde kavramıyla kastedilen, en genel şekliyle, nükleer ve kimyasal maddelerdir. Milletlerarası hukuk çerçevesinde, milletlerarası andlaşmaların dışında bir tanımının verilmesi çok zor olduğu için, çalışmamızda temel alacağımız andlaşmaların ve önemli kabul edilen belgelerin yapmış olduğu tanımları ve kabul ettikleri listeleri tek tek ele almayı tercih ediyoruz.

1973 tarihli Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine dair Milletlerarası Konvansiyonunun<sup>9</sup> (MARPOL) 2. maddesinin 2. bendinde zararlı madde tanımı yapılmıştır. Buna göre zararlı madde, “de-

<sup>8</sup> *Supra* dn 6; CHELMINSKI R., “İstanbul Boğazı: Kaza Geliyorum Diyor!”, <http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/smitsonian.html>, B.T. 17.12.2002. (Makale ilk olarak Smithsonian dergisinin Kasım 1998 sayısında, kısaltılmış çevirisi ise Deniz Ticareti Dergisi'nin Aralık 1998 sayısında yayınlanmıştır.)

<sup>9</sup> Konvansiyonun tam metni için bkz. R.G. 24 Haziran 1990-20558.

nize döküldüğü zaman insan sağlığı için tehlikeli olan, deniz canlıları kaynaklarına zarar veren, güzellikleri bozan, denizin meşru şekilde kullanılmasına engel olan maddelerdir". Konvansiyonun konumuz açısından önemli bir noktası ise, Ek II'de dökme sıvı zehirli maddelere ilişkin yapılmış sınıflandırmadır. Burada, dökme sıvı zehirli maddeler dört sınıfa ayrılmıştır. Bu sınıfların belirlenmesinde uyulacak, Ek II Eklenti I'de belirtilen ilkeler ise şu şekildedir:

**Kategori A** – Biyolojik olarak biriktirilebilen ve suda yaşayan canlılar ya da insan sağlığı için bir tehlike oluşmasına neden olan; ya da suda yaşayan canlılar için çok zehirli olan maddeler ...; ve ek olarak tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya maddenin özel karakteristiklerine ağırlık verildiğinde ... suda yaşayan canlılar için orta ölçüde zehirli olan belli maddeler.

**Kategori B** – Bir hafta ya da daha az süreli kısa bir tutulma ile biyolojik olarak biriktirilebilen; ya da denizden çıkan yiyeceklerin kokuşmasına neden olabilen; ya da suda yaşayan canlılar için orta ölçüde zehirli olan maddeler ... ve ek olarak maddenin tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya özel karakteristiklerine ağırlık verildiğinde suda yaşayan canlılar için az zehirli olan maddeler.

**Kategori C** – Suda yaşayan canlılar için az zehirli olan maddeler ..., ve ek olarak maddenin tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya özel karakteristiklerine ağırlık verildiğinde suda yaşayan canlılar için pratikte zehirli olmayan maddeler.

**Kategori D** – Suda yaşayan canlılar için pratikte zehirli olmayan maddeler; ya da deniz dibinde yüksek bir biyokimyasal oksijen gereksinimi olan birikintiler örtüsü oluşturan; ya da 5 mg/kg dan daha az miktarda bir LD<sub>50</sub> ile insan sağlığı için büyük tehlike oluşturan; ya da kalıcılığı kokusu ya da zehirli ya da tahriş edici özellikleri nedeniyle güzellikleri orta derecede azaltan ve kumsalların kullanılmasını engelleyebilen; ya da 5 mg/kg veya daha fazla ancak 50 mg/kg dan daha az miktarda LD<sub>50</sub> ile insan sağlığı için orta ölçüde tehlikeli olan ve güzellikleri az miktarda azaltan maddeler.

Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (1992)<sup>10</sup> madde 2, sözleşmenin kapsamına göre zararlı maddenin tanımını yapmış-

<sup>10</sup> Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi için bkz. R.G. 6 Mart 1994-21869.

tır. Maddeye göre zararlı madde, deniz çevresine verilmesi kirlenmeyle sonuçlanabilecek ve toksisite ve/veya kalıcılık ve/veya biyolojik birikim özellikleri nedeniyle biyolojik süreçleri olumsuz yönde etkileyebilecek herhangi bir tehlikeli, zararlı ya da diğer türlerden madde anlamındadır.

İlgili milletlerarası andlaşmaların tek tek saydığı maddeler, her ne kadar, üst başlıklar halinde gruplanabilirse de, her andlaşma kendi kapsamında bazı teknik özellikler bakımından farklılaşan listeler vermekte ve genel olarak bu konuda kabul görmüş milletlerarası sözleşme ve belgelere –özellikle IMO çerçevesinde kabul edilmiş kodlara gönderme yapmaktadırlar<sup>11</sup>. Yine bu andlaşmalarda, bazı sınıflandırmaların yapıldığını da görmekteyiz. Örneğin, bu konuda neredeyse tüm andlaşmalar açısından temel referans belgesi olarak kabul edilen IMDG Kodu (IMO Tehlikeli Madde Kodu)<sup>12</sup> şu şekilde bir sınıflandırma yapmıştır<sup>13</sup>:

1. Patlayıcılar
2. Gazlar
3. Yanıcı sıvılar
4. Yanıcı katılar ve maddeler

11 Örneğin, 1996 yılında IMO çerçevesinde yapılan *Zararlı ve Tehlikeli Atıkların Denizde Taşınması Sonucu Meydana Gelebilecek Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Milletlerarası Konvansiyonu (HNS)* madde 1/5, Konvansiyon kapsamında tehlikeli maddelerin kapsamını belirtirken, IMO çerçevesinde yapılmış çeşitli andlaşmalara ve belgelere gönderme yapmaktadır.

12 IMDG Kodu IMO tarafından ilk defa 1965 yılında kabul edilmiş ve bugüne kadar çeşitli değişiklikler yapılarak devam ettirilmiştir. Bu değişiklikler tüm taşıma tarzlarının temel gerekliliklerini içeren BM'nin Tehlikeli Maddelerin Taşınması ile ilgili tavsiyeler ile paralel hale getirilmeleri gerekenleri de içermektedir.

13 Bakanlar Kurulunca 24/7/1996 tarihinde çıkarılan *İstanbul Liman Tüzüğü* de, IMDG Kodunun yapmış olduğu sınıflandırmayı aynen kabul etmiş, Tüzük'te, bu maddeleri taşıyan gemilerin, her sınıf için farklı olmak üzere, geçişleri düzenlenmiştir. Bkz. [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Istanbul\\_Liman\\_tuzugu.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Istanbul_Liman_tuzugu.htm), B.T. 31.12.2002.

5. Oksitleyici maddeler
6. Zehirleyici ve bulaşıcı maddeler
7. Radyoaktif maddeler
8. Aşındırıcı (korozif) maddeler
9. Muhtelif tehlikeli maddeler

Nitekim, 1974 tarihli Denizde Can Güvenliğine Dair Milletlerarası Konvansiyon (SOLAS) da<sup>14</sup> “Tehlikeli Maddelerin Taşınması” başlığını taşıyan Bölüm 7 Kural 2’de aynı sınıflandırmayı kabul etmiştir.

### 3. Montreux Konvansiyonu (20 Temmuz 1936)

Montreux Konvansiyonu’nun barış zamanında ticaret gemilerinin geçiş rejimiyle ilgili hükümleri, geçişin her yönüne ayrıntılı ve tüketici bir düzenleme getirmemiştir. Andlaşmanın öngördüğü sınırlayıcı hükümlere ters düşmemek, bu konumdaki boğazlarla ilgili genel milletlerarası hukuk kurallarının çerçevesinde kalınmak koşuluyla, Türkiye’nin zabıta ve yargı yetkisi ve geçişin zararsız olmasını istemek yetkileri saklıdır<sup>15</sup>. Konvansiyon hazırlık aşamaları, Türkiye’nin, geçen gemiler üzerindeki zabıta ve yargı yetkisi ve yine geçişin zararsız olmasını istemek hakkının saklı olduğu konusunda herhangi bir kuşku duyulmadığını doğrulayacak niteliktedir. Ülke egemenliğinden doğan bu yetkileri açıkça saklı tutan bir hükmün kabulü, Konferansta, Türkiye’nin bu yetkilere sahip olmadığı için değil, Türkiye’nin andlaşmayla kabul ettiği yükümlerin dar yorumlanmamasına veya bertaraf edilmesine yol açabileceği ileri sürülerek, uygun bulunmamıştır<sup>16</sup>. Zabıta yetkisi nedeniyle Türkiye örneğinin deniz kirlenmesi, geçiş güven-

<sup>14</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea, 17 June 1960, <http://sedac.ciesin.org/entri/texts/acrc/solas60.txt.html>, B:T. 24.12.2002.

<sup>15</sup> TOLUNER,, “Boğazlardan Geçiş ve “Montreux”...” (291-298), *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları*, Beta Yayınları, İstanbul 2000, s. 293.

<sup>16</sup> TOLUNER, Boğazlardan Geçiş Düzenleme ve “Montreux” Andlaşması” (299-306), *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları*, Beta Yayınları, İstanbul 2000, s. 300-1.

liğini sağlama gibi konularda düzenlemeler yapabilir<sup>17</sup>.

Montreux Konvansiyonu'nun konuyla ilgili olarak başvurabileceğimiz maddesi 2. maddedir. Maddeye göre: "*Bariş zamanında ticaret gemileri, gece ve gündüz, bayrak ve yük ne olursa olsun....hiçbir formalite olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve ulaşım tam serbestisinden yararlanacaktır.*" Aynı zamanda maddede "*kılavuzluk ve römorkaj ihtiyarı kalır*" ifade kullanılmıştır. Türkiye, kılavuz kullanmayı bu madde nedeniyle zorunlu kılamaz. Ama bu durum Türkiye'nin, genel milletlerarası hukukun Devletlere yüklediği ulaştırmayla ilgili tehlikeleri uygun bir biçimde duyurmak yükümünü ileri sürerek, kılavuz kullanılmasını tavsiye etmesine engel değildir.

Konvansiyon, Devletin yetkisini yalnızca, geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamaktadır. Zabıta ve yargı yetkisi konularında bir sınırlandırma yapmamıştır. Bu nedenle Türkiye, Konvansiyon ile yüküm altına girdiği geçiş ve ulaştırma serbestisini göz önüne alarak, geçiş güvenliğinin sağlanması amacıyla trafik ayırım düzenini oluşturması ve deniz kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili milletlerarası düzenlemelere ve standartlara uygun olarak düzenlemeler yapması mümkündür.

Montreux Konvansiyonu, kirlenmeye dair bir hüküm içermemektedir. Bunun nedeni de Konvansiyon'un yapıldığı dönemdeki koşullar ve çevre sorunlarının şimdiki kadar dikkat çekici olmamasıdır. Ancak, geçiş ve seyrüsefer serbestisinin kabul edilmesi ve kirlenmeye dair bir hükmün bulunmaması kıyı Devleti olan Türkiye'nin hiçbir önlem alamamasını doğurmaz<sup>18</sup>.

Bugün ki hukukta, Türkiye'nin Boğazlardan geçişi düzenleme yetkisini sınırlandıran, sadece Montreux Konvansiyon'un birkaç hükmü değildir. Montreux Konvansiyon'un değiştirilmesi yoluna gidilerek geçiş için daha ayrıntılı bir düzenleme üzerinde anlaşmaya varılabilse dahi, bu düzenlemenin âkid olmayan taraflara karşı ileri sürülebilme-

<sup>17</sup> SUR M., *Uluslararası Hukukun Esasları*, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir 2000, 301.

<sup>18</sup> TÛTÛNCÛ A.N., *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*, Beta Yayınları, İstanbul 2001, 75.

si için, çalışmamızda açıkladığımız genel ilke ve kurallara uygun olması gerekir. Türkiye'nin, Montreux Konvansiyonu'nun sınırlayıcı hükümleri dışında kalan zabıta yetkisine dayanarak, genel milletlerarası hukukun bu konumdaki boğazlar için öngördüğü rejim çerçevesinde düzenlemeler yapmak yetkisi vardır; en azından, bunun varlığını ileri sürülmesi gerekir<sup>19</sup>.

Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon gemilerin neden olduğu kirlenmenin, gemilerden atıkların depolanması dışındaki tüm kaynakları hakkında düzenleme getirmiştir. Gemilerden atıkların depolanması konusu, 13 Kasım 1972 tarihli Londra Atıkların veya Diğer Maddelerin Depolanması Nedeniyle Ortaya Çıkan Deniz Kirlenmesine dair Konvansiyon hükümleriyle düzenlenmiştir. Türkiye, bu andlaşmalara taraf olmakla veya bu andlaşmalar hükümlerine uygun olan milli düzenlemeler yapmakla, genellikle kabul edilmiş milletlerarası kurallara, standartlara, uygulamalara uygunluk koşulunu, yerini getirmiş olur<sup>20</sup>. Türkiye MARPOL'u kabul etmiştir, fakat Londra Konvansiyon'una taraf değildir.

#### 4. 1998 Tarihli Türk Boğazları Deniz Trafiği Düzeni Tüzüğü

1994 yılında, Boğazlarda ve Marmara Bölgesindeki deniz trafiğini düzenlemek için bir tüzük düzenlenmiştir<sup>21</sup>. Sonradan bu Tüzük 1998 Tüzüğü'nün 52. maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır. 1994 Tüzüğü'nde de tehlikeli madde taşıyan gemilerle ilgili 1998 tarihli Tüzüğe benzer hükümler vardır. Türkiye, yaptığı bu ulusal düzenlemenin bir anlamda onayı için, IMO'nun Ulaşım Güvenliği Komitesi'ne bu düzenlemeleri sunmuştur. Adı geçen Komite, 24 Mayıs 1994 tarihli toplantısında aldığı tavsiye kararıyla, Türkiye'nin bu önerisini bazı küçük değişikliklerle kabul etmiştir. Bu tavsiye kararı 24 Kasım 1994'de yürürlüğe girmiştir<sup>22</sup>. IMO kararında açıkça, kendisi tarafından İstan-

19 TOLUNER (dn. 16), 297-8.

20 TOLUNER (dn. 17), 305.

21 *Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük* metni için bkz. R.G. 11 Ocak 1994-21815.

22 Kararda, toplantılara katılan Devletlerden Rusya Federasyonu, Bulgaris-

bul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizindeki ulaşım için kabul edilen kararlar ve tavsiyeler, ulaşım güvenliğini sağlamaya ve çevreyi korumaya yönelik olduğunu belirtmiştir. Söz konusu kararda, bu önlemlerin herhangi bir şekilde Milletlerarası Hukuktan, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinden<sup>23</sup> ve 1936 Montreux Andlaşmasından doğan hakları engellemeğe ve zedelemeğe yönelik olmadığı açıkça vurgulanmıştır. IMO'nun bu kararında, Boğazlarla giriş yapan gemilerin Trafik Kontrol İstasyonuna durumlarını, ilgili milletlerarası sözleşmelere göre geminin büyüklüğünü ve zararlı ve toksit (zehirli) madde taşıyıp taşımadıkları önceden bildirmeleri gibi hususlar yer almaktadır<sup>24</sup>.

Türk Boğazlarında Tüzük'le gerçekleştirilmek istenen düzenleme, Türkiye'nin Montreux'de saklı tuttuğu zabıta yetkisinin kapsamına giren, milletlerarası hukukun kıyı Devletlerine tanıdığı geçiş güvenliğinin sağlanma ve deniz trafiğinin düzenleme yetkisidir. Tüzük, Montreux Konvansiyonu çerçevesinde kalınarak hazırlanmıştır. Boğaz trafiğinin düzenlenmesi Türkiye için bir hak olduğu kadar bir yükümlülük olduğunun da kabul edilmesi gerekir<sup>25</sup>.

1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde<sup>26</sup> tehlikeli madde taşıyan gemilerle ilgili düzenlemeler vardır. Tüzüğün 3. maddesinde hukuki dayanağının COLREG<sup>27</sup> madde 10 olduğu, ekli

---

tan, Romanya, Ukrayna, Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Oman 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesine ve 1936 Montrö Konvansiyonuna aykırı olduğu gerekçesiyle karşı çıkmıştır. Bkz. İNAN Y., *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, II. Bası, Turan Kitapevi, Ankara 1995, 89-90.

<sup>23</sup> Konvansiyonun Türkçe metni için bkz. GÜNDÜZ A., *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar*, Beta Yayınları, İstanbul 1998, 373-462.

<sup>24</sup> İNAN (dn. 23), 90.

<sup>25</sup> TOLUNER, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri" adlı tebliği, *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi Prof. Mahmut BELİK ve Prof. Tahir ÇAĞA'ya Saygı Semineri*, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul 1994, 15-6.

<sup>26</sup> 1998 tarihli *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü* için bkz. R.G. 6 Kasım 1998-23515.

<sup>27</sup> 1972 Tarihli *Denizde Çatmayı Önleme için Milletlerarası Tüzüğü* için bkz. R.G. 29 Nisan 1978-16273. COLREG'in 10. maddesi trafik ayırım düzenlemeleriyle ilgilidir.

trafik ayırımı düzenlemesinin IMO tarafından kabul edilmiş olduğu belirtilmiştir. Tüzüğün “Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler” başlıklı 26. madde de Türk Boğazları’ndan geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen gemiler, nükleer yük veya atık taşıyan gemiler, tehlikeli ve/veya zararlı yük taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasından 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca idareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer milletlerarası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak Devleti tarafından düzenlenen belgeleri iletceği belirtilmiştir. Tüzüğün 35. maddesinde de akıntı durumunda İstanbul Boğazından geçen ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin ne şekilde geçişi yapacaklarını, 36. maddesi de görüş uzaklığı durumunu düzenlemiştir. Aynı şekilde Tüzüğün 43. maddesi Çanakkale Boğazı’ndan geçen ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin akıntı durumunda geçişlerini nasıl yapabileceklerini, 44. madde de görüş uzaklığı durumunu düzenlemiştir. Görüldüğü gibi, Tüzük tehlikeli yük taşıyan gemilerin Boğazlardan geçişini yasaklamamaktadır, ancak kurallara bağlamaktadır.

## 5. Bazı Milletlerarası Andlaşmalarda Tehlikeli Maddelerin Taşınmasıyla İlgili Standartlar

### 5.1. Genel Olarak

Milletlerarası andlaşmalarda düzenlenmiş gemi kaynaklı deniz kirlenmesini önleme yöntemlerini iki açıdan incelemek mümkündür. Bunlardan birincisi deniz kirlenmesine neden olan etkenler, diğeri ise deniz kirlenmesini önlemek amacıyla alınacak önlemler konusunda bayrak, kıyı ve liman Devletlerine tanınmış yetkiler ve yüklenmiş sorumluluklardır. Deniz kirlenmesine neden olan etkenler en genel şekliyle deniz kazaları ve tehlikeli maddelerin denize boşaltılmasıdır. Bu bağlamda, “deniz kazalarının önlenmesi<sup>28</sup>, acil durumlarda izlenecek

28 Deniz kazalarının önlenmesi ile ilgili olarak pek çok milletlerarası andlaşma yapılmış, Türkiye de bunların başlıcalarına taraf olmuştur. Deniz kazalarının önlenmesi amacıyla trafik ayırımı düzeni Türk Boğazları açısından bü-

tutum, denizdeki faaliyetlerin güvenlik içinde yürütülmesini sağlamak ve gemilerden kasdi olsun veya olmasın boşaltmaları önlemek ve gemilerin biçimi, yapısı, donatımı, işleyişi ve mürettebatı ile ilgili düzenlemeler yapma konuları; zehirli, tehlikeli, zararlı maddelerin kara veya atmosfer yoluyla ya da depolama ile denize bırakılmaları ” ele alınmalıdır (82 Konvansiyonu, md 194/3(a) ve (b)).

1982 tarihli BM Deniz Hukuku Konvansiyonu (82 Konvansiyonu) çeşitli yerlerde gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesinin önlenmesi konusunda Devletlerin gerekli düzenlemeleri yapmalarını ve bunları icra etmelerini istemiştir (md. 211, 216-20). Bu konu, özel olarak transit geçiş kapsamında da dile getirilmiştir (md. 39/2 (b), 42/1 (b)). Esasen bir “şemsiye sözleşme” görünümünde olan Konvansiyonun diğer pek çok yerinde olduğu gibi, deniz kirlenmesi ile ilgili değindiğimiz maddelerde de, yetkili milletlerarası örgütlere, genel olarak kabul edilmiş milletlerarası düzenleme, usul ve uygulamalara gönderme yapılmıştır. Bu göndermelerden anlaşılması gereken IMO ve IMO kuralıdır<sup>29</sup>. Bu açıdan, “kirlenme ile ilgili hükümleri artık genel olarak kabul görmüş olan 82 Konvansiyonu”<sup>30</sup> değerlendirilirken, IMO çer-

---

yük önem taşımaktadır ancak, konumuzun sınırları çerçevesinde, trafik düzenlemesini incelemeyecek ve gemilerden yapılan boşaltıma, gemilerin yapı ve donanımlarına ve gemi mürettebatına ilişkin standartları ele alacağız. Burada kısaca şu noktayı belirtmek yeterli olacaktır. Türkiye'nin taraf olduğu 1972 tarihli Denizde Çatmayı Önlemeye Dair Milletlerarası Tüzük (COLREG), 10. maddesinde trafik ayırım düzenleri ile ilgili olarak IMCO'ya (şimdi IMO) gönderme yapmakta ve onun kabul edeceği trafik ayırımı düzeninde gemilerin uymakla yükümlü oldukları hususları belirtmektedir. Montreux Konvansiyonunun ilgili hükümlerini, Türkiye'nin, Boğazlardaki durumu inceleyip bu konuda uzman olarak kabul edilmekte olan IMO'ya başvurarak bu yolda girişimlerde bulunulmasını engelleyemez. Bkz. TOLUNER (dn. 17), 304. COLREG için ayrıca bkz. R.G. 29 Nisan 1978 – 16273.

29 IMO Council, “Relations with the United Nations and the Specialized Agencies. (B) Co-ordination within the United Nations System. Note by the Secretary-General”, Doc. no.: C/ES.19/19(b)/1, 6 Ekim 1997. International Organizations and the Law of the Sea Documentary Yearbook içinde, 800-1.

30 GÜNDÜZA., Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982)'nin Yaratığı Yeni Hukuki Durum ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, *Harp Akademisi İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999'da sunulan tebliğ*, Harp Akademisi Basım Evi, İstanbul 1999, 102.

çevesinde yapılan düzenlemeler de öncelikle olarak dikkate alınmalıdır. 82 Konvansiyonu'nun transit geçişle ilgili hükümleri, milletlerarası bir andlaşmayla geçiş rejimi düzenlenmiş boğazlarda uygulanmaz. Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazları önemli boğazlardandır ve geçiş düzenleri bir andlaşmayla düzenlenmiştir. Bu nedenle 1982 Konvasiyonu'nun transit geçişle ilgili hükümleri Türk Boğazlarına uygulanmayacaktır<sup>31</sup>.

## 5.2. Deniz Kirlenmesini Önlemek İçin Belirlenmiş Standartlar

### 5.2.1. Depolamanın ve Boşaltımın Önlenmesi ve Düzenlenmesi

Depolama (*dumping*) ve boşaltma (*discharge*), atık veya diğer maddelerin gemi, uçak veya insan yapımı diğer yapılardan denize atılması anlamına gelmektedir. 82 Konvansiyonu, md. 194/3a, "zehirli, zararlı veya tehlikeli maddelerin, özellikle kalıcı olanlarının, kara kaynaklarından, atmosferden ya da atmosfer yoluyla veyahut da depolama yoluyla [denize] bırakılması"nın mümkün olduğunca azaltılmasını öngörmektedir. Konvansiyonun 210. maddesi ise, Devletlere, depolamadan kaynaklanan kirlenmeyi önlemek için gerekli olan tüm tedbirleri alma yükümünü getirirken, aynı zamanda Devletlerin, "özellikle yetkili milletlerarası teşkilatlar ve konferanslar vasıtasıyla, bu gibi kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için global ve bölgesel kuralları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürleri, tespit etmeye gayret etmelerini" istemiştir (md. 210/4).

82 Konvansiyonu depolamayı, "atık veya diğer maddelerin, gemi, uçak ve platformlardan veya insanlarca denizde inşa edilen diğer yapılardan her türlü kasdi bırakılması (*disposal*) ve gemi, uçak ve platform veya insanlarca denizde inşa edilen diğer yapıların kasden denize bırakılması" şeklinde tanımlamış (md. 1/5(a)), ancak normal işleyişten kaynaklanan atık ve diğer maddelerin denize bırakılmasını, bu çerçevede içerisinde kabul etmemiştir<sup>32</sup>. Dolayısıyla boşaltmayı, aşağıda da

31 *Oppenheim's International Law Volume 1 Peace*, Ninth Edition, Edited by JENNINGS R. and WATTS A., Longman, London 1996, 641-3.

32 Nitekim bu tanım, 1972 tarihli *Denizin Atık ve Diğer Maddelerin Depolanması Suretiyle Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Konvansiyon* tarafından ya-

göreceğimiz gibi (MARPOL), söz konusu yapıların normal işleyişinden kaynaklanan atık veya diğer maddelerin denize bırakılması, depolamayı ise atık veya diğer maddelerin kasıtlı olarak denize bırakılması şeklinde ele almak mümkündür.

Depolama ve boşaltma, sırasıyla, 1972 tarihli Denizin Atık ve Diğer Maddelerin Depolanması Suretiyle Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Konvansiyon (1972 Londra Konvansiyonu) ve 1973 tarihli Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine dair Milletlerarası Konvansiyon (MARPOL) ile düzenlenmiştir.

1972 Londra Konvansiyonu kapsamına almış olduğu herhangi bir tür, biçim ya da tanımdaki maddeleri (md. 3/4) üç gruba ayırarak (md. 4/1), bunların depolanmasını düzenlenmiştir. Konvansiyon'un Ek I'inde belirtilmiş maddelerin depolanması her durumda yasaklanmış (md 4/1a), Ek II'de belirlenmiş maddelerin depolanması önceden özel izne (md. 4/1b), bunların dışındaki maddelerin depolanması ise önceden genel izne tabi tutulmuştur (md. 4/1c)<sup>33</sup>.

Gemilerden yapılan boşaltımın<sup>34</sup> düzenlenmesi konusunda en kapsamlı Andlaşma IMO çerçevesinde hazırlanmış olan MARPOL'dur. Andlaşmanın Ek I'i petrolden kaynaklanan, Ek II ise zehirli madde taşınmasından kaynaklanan kirlenme ile ilgilidir. Andlaşmanın önemli bir özelliği farklı düzenlemeler öngörülen özel alanlar belirle-

---

pılmış tanımın (md. 3/1) tekrarı niteliğindedir. Konvansiyon metni için bkz. "Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, London", <http://sedac.ciesin.org/pidb/texts/marine-pollution.dumping.of.wastes.1972.html>, B.T. 19.11.2002.

33 Özel izin, her ayrı depolama olayında alınması gerekli bilgidir. Başvuru üzerine verilir (md. 3/5). Genel izin ise her bir olayda belirlenmiş olması gerekmeden bir dizi depolama olayına ilişkin olabilir. Herhangi bir başvuru yapılmaksızın genel düzenlemelerle verilebilir (md. 3/6).

34 Boşaltım (discharge) MARPOL madde 2/3 (a)'da şu şekilde tanımlanmıştır: "Zararlı maddeler ve içlerinde böyle maddeler bulunan sıvılar konusunda "boşaltım" deyimini, nasıl olursa olsun gemiden bir maddenin salıverilmesi anlamına gelecek ve kaçma, elden çıkarma, saçma, sızma, pompa ile basma, akıtma veya boşaltma işlemlerini kapsamı içine alacaktır". Dolayısıyla 1972 Londra Konvansiyonu ile MARPOL birbirini tamamlar niteliktedir. 1972 Londra Konvansiyonu denize atık bırakılması konusunda depolamayı, diğer tüm bırakmaları da boşaltma başlığı altında MARPOL düzenlemiştir.

miş olmasıdır. Bu özel alanlardan ikisi Akdeniz ve Karadeniz özel alanlarıdır. Akdeniz özel alanı batıda Cebelitarık Boğazı'ndan başlamakta ve 41 kuzey enlemine kadar gelmekte, 41 kuzey enlemi ise Akdeniz ve Karadeniz özel alanlarının sınırını oluşturmaktadır (Ek I Kural 10/1 (a) ve (c)).

MARPOL Ek I Kural 9/1, normal durumlarda petrol tankerlerinin hangi şartlar altında petrol boşaltabileceğini, Kural 9/2 ise 400 gros tondan daha az tonajda petrol tankeri olmayan gemilerin boşaltımını düzenlemiştir. Kural 10, özel alanlardaki (Akdeniz, Karadeniz, Baltık, Kızıldeniz, Körfez) petrol boşaltımına ilişkin olarak, Kural 9'da getirilmiş hükümleri daraltmıştır. Örneğin, petrol tankerleri ve 400 gros tondan büyük diğer gemilerin denize petrol veya petrol karışımı boşaltması yasaklanmış, 400 gros tondan küçük petrol tankeri olmayan gemilerin petrol boşaltımı ise sınırlandırılmıştır (Kural 10/2).

MARPOL Ek II Kural 5/1-5, normal durumlarda zehirli maddelerin<sup>35</sup> denize boşaltımını düzenlemektedir. Ek II, sadece Baltık ve Karadeniz özel alanlarının varlığını kabul etmiş, sınırını da, Ek I'de belirtilen şekilde çizmiştir. Kural 5/7-13, özel alanlar içinde zehirli maddelerin boşaltımını düzenlemiş, normal durumlara göre sınırlama getirmiştir. Örneğin, Ek'te belirtilmiş A, B ve C kategorisindeki zehirli maddelerin denize boşaltımı yasaklanmış, ancak belirli şartlar sağlandığı takdirde boşaltılabileceği öngörülerek, normal durumlara oranla daha dar bir alan tespit edilmiştir<sup>36</sup>.

### 5.2.2. Gemilerin Yapı Ve Donanımlarına İlişkin Standartlar

Tankerlerden ve diğer gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi için petrol ve tehlikeli madde taşıyan gemilerin yapı ve donanımlarına ilişkin bazı standartlar belirlenmiştir. MARPOL'a göre (Ek I), tankerler, üstüne yükleme sistemini işletmek, petrol ve türevlerini

<sup>35</sup> Zehirli maddeler, yukarıda (s.4) verdiğimiz ilkeler çerçevesinde Kural 3'te sınıflandırılmıştır.

<sup>36</sup> Her üç madde için de ortak olarak kabul edilen şartlardan birisi de, boşaltımın en yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve su derinliği 25 metreden az olmayan durumlarda yapılabileceğidir (Kural 5/7(c), 8(e), 9(e)).

içeren kalıntıları kıyıdaki alım tesislerine boşaltabileceği zamana kadar muhafaza etmek için gerekli olan döküntü tankları (Kural 15), petrol ve türevleriyle karışık suyu ayırma cihazı ve süzme sistemleri (Kural 16), ham petrol yıkama aygıtı (Kural 13B), yağlı madde hacim metreleri, petrol ve türevlerini içeren tortuları için tanklar (Kural 17), petrol ve türevlerinin boşaltımlarını izlemek ve kontrol etmek için gerekli olan sistemleri (Kural 18) ve uygun pompa ve boru düzenlerini kapsayan teçhizatları (Kural 18) taşımalarıdır.

Tankerlerin yapı standartlarıyla ilgili olarak son dönemlerdeki önemli bir gelişme, petrol tankerleri için getirilmiş olan çift cidar şartıdır. MARPOL'a (Ek II) 1978-79'da tankerde çift cidar öngören 13F maddesi eklenmiştir. Uygulama, 2010 yılına kadar "ihtiyari" kılınmıştır. 1989'da, 13F'e uymayan tek cidarlı *Exxon Valdez* tankeri Alaska'da karaya oturarak deniz kirliliği faciası yaratmış, bunun üzerine, ABD'de Kongre kararıyla "OPA 90" kaideleri getirilmiştir. 13F ABD limanlarında 10 yıllık dönemde tedricen zorunlu kılınmış, sigorta zorunluluğu da artırılmıştır. 1992'den itibaren dünyada inşa edilen çoğu petrol tankeri 13F'e uymak zorunda kalmıştır. Pek çok kazaya rağmen standarda uygun tankerler deniz kirlenmesi yaratmamıştır<sup>37</sup>. Ancak, *Erika* tankerinin 12 Aralık 1999'da Fransa açıklarındaki kazası sonrasında IMO Deniz Çevresi Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee – MEPC) 1992 değişikliklerinin uygulamasının hızla gerçekleştirilmesi için Nisan 2001'deki 46. oturumunda 13G Kuralı'nı değiştirmiştir<sup>38</sup>. Böylece, mevcut gemilerin petrol tankeri olarak çalışmaya devam edebilmeleri için 13F kuralına uyma (çift cidar) zorunluluğu getirilmiş ve uygulama süreleri 1999 değişikliklerine oranla aşağı çekilmiştir. Bu değişiklikle, tek cidarlı gemilerin 2015 yılında tamamen ortadan kalkması öngörülmüştür<sup>39</sup>.

37 "Türk Tankerlerinin Ölüm Fermanı", Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği İnternet Sitesi, bkz., [http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/20000717\\_Turk\\_Tankerlerinin\\_Olum\\_Fermani.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/20000717_Turk_Tankerlerinin_Olum_Fermani.htm), B.T. 31.12.2002.

38 "Prevention of Pollution by Oil", IMO, [http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic\\_id=231#7](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=231#7), B.T. 31.12.2002.

39 Tek cidarlı gemiler için son tarih her ne kadar 2015 gibi görülüyorsa da, 13G/3'de düzenlenen gemi kategorileri için inşa tarihlerine göre düzenlenen çizelgede, 2003'ten başlayan bir uygulama söz konusudur. MARPOL 2001 değişikliği metni için bkz. "Resolution MEPC..46", <http://www.imo.org/inclu>

MARPOL (Ek I), tankerler dışındaki gemiler için ise, makine boşluklarında gelen ve türevleriyle karışık suyu süzen veya ayıran bir teçhizata ve yeterli atık tanklarına sahip olma zorunluluğu getirmiştir. 400 gros ton üzerindeki yeni gemiler ayrılmış safra tankları ile donatılmış olmalıdır (Kural 17).

1974 tarihli Denizde Can Güvenliğine Dair Milletlerarası Konvansiyon (SOLAS) da, gemi donanımına ilişkin bazı standartlar getirmiştir. Konvansiyon Bölüm II/1 ve 2'de, gemilerin inşası, yangına karşı korunması için tedbirler, can kurtarma aletleri ve seyrüseferin daha güvenli bir şekilde yürütülmesi için bulunması gerekli aletlere ilişkin standartları içerir.

### 5.2.3. Gemi Mürettebatına İlişkin Standartlar

Tehlikeli madde taşıyan gemilerin deniz kirlenmesine neden olmaması için alınması gereken başlıca önlemlerden birisi de, yeterli ve yetkin gemi mürettebatının bulunmasıdır<sup>40</sup>.

82 Konvansiyonu 94/4, "her geminin özellikle manevra, seyrüsefer, haberleşme ve makinelerin kullanılması konularında, istenilen vasıflara sahip bir kaptana ve zabıtlere bırakılmasını ve mürettebatın istenen vasıflara sahip olması ve geminin büyüklüğüne, makinelerine ve donanımına göre yeter sayıda bulunmalarını" öngörmüştür.

SOLAS Bölüm V, Kural 13, bütün gemilerin yeterli ve etkin bir şekilde mürettebata sahip olması gerektiğini belirtir.

## 5.3. İlgili Devletlerin Yetki Ve Yükümlülükleri

### 5.3.1. Ulusal Düzenleme Yetkisi

82 Konvansiyonu md. 192, Devletlerin, deniz çevresini koruma ve mu-

---

des/blastDataOnly.asp/data\_id%3D2059/mepcregulation13Gtext.pdf, B.T. 31.12.2002.

<sup>40</sup> Mevzuatımızda da bu konuda düzenleme vardır. Bkz. Türkiyede: Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Yönetmelik, R.G. 28 Ağustos 1995 – 22388.

hafaza etme yükümlülüğünü getirmektedir. Buna paralel olarak, 82 Konvansiyonu, Devletlerin gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için kanun ve düzenlemeler yapması gerektiğini belirtmiştir. (md. 210/5 ve 6). Ancak, daha önce de belirttiğimiz gibi, tüm bu düzenlemeler, yetkili milletlerarası teşkilat (IMO) aracılığıyla tespit edilmiş, milletlerarası genel kabul görmüş kural ve standartlara uygun olmalıdır.

Konvansiyon md. 211 bayrak Devletlerinin, md. 211/4 ise kıyı Devletlerinin deniz çevresinin kirletilmesini önlemek için kanun ve kurallar kabul edebileceğini öngörmüştür. Konvansiyon md. 21/2, kıyı Devletlerinin, karasularında geçerli olmak üzere, yabancı gemilerin yapı, tasarım, teçhizat ve mürettebatına ilişkin düzenlemeler yapabilmeleri için, bu düzenlemelerin milletlerarası kural ve standartlara işlerlik kazandırma niteliğine sahip olması gerektiğini belirtmektedir.

Değinilmesi gereken bir başka nokta ise, milletlerarası seyrüsefer için kullanılan boğazlara ilişkin hükümlerdir. Bu alanda, ulusal düzenleme yapma yetkisi, 82 Konvansiyonu'nda 42. maddede düzenlenmiştir. Buna göre, boğaz Devletleri, *“seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, boğazda petrol, yağlı atıklar ve diğer zararlı maddelerin boşaltılması ile ilgili uygulanabilir milletlerarası düzenlemelere işlerlik kazandırmak suretiyle kirlenmenin önlenmesi, azaltılması veya kontrolü”* konularında boğazlardan geçişle ilgili kanunlar veya düzenlemeleri kabul edebilirler. Ancak, *“bu gibi kanun ve düzenlemeler, yabancı gemiler arasında şeklen ve fiilen ayırım yapmayacak veya uygulanışlarında bu Kesimde tarif edilen transit geçiş hakkını pratikte inkar etme, engelleme veya onu zayıflatma sonucunu vermeyecektir”*. Hemen belirtmek gerekir ki, Konvansiyon'un 35/c maddesi, *“geçişin, kısmen veya tamamen özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği boğazlardaki hukuki rejimi”* etkilemeyeceğini öngörmektedir. Dolayısıyla, Türk Boğazlarının, ilgili konular kapsamında ve 42. maddede çerçevesinde, Montreux Konvansiyonunca belirlenmiş rejime tabi olduğunu kabul etmek gerekmektedir<sup>41</sup>. Ancak önemli olan nokta, Türk Boğazları'nda varlığı kabul edilebilecek herhangi bir düzenleme yetkisinin, hiçbir şekilde, milletlerarası genel kabul görmüş kural ve standartlara aykırı bir şekilde kullanılamayacağıdır.

41 TÜTÜNCÜ (dn. 19), 74. Ayrıca bkz. TOLUNER (dn. 17), 296-7.

72 Konvansiyonu da depolama ile ilgili olarak, Akit Devletlerin, Konvansiyona aykırı davranışları önleyici ve yasaklayıcı önlemleri ülkelerinde almakla yükümlü olduklarını söylemektedir (md. 7).

### 5.3.2. Belge Tanzimi ve Denetimi

82 Konvansiyonu md. 217/3'te bayrak Devletlerinin, gemilerinin milletlerarası kural ve standartlara uygun olarak verilen belgeleri taşımalarını temin etmeleri gerektiğini söylemektedir. Devletler bu konudaki kontrolü gemilerin milletlerarası kural ve standartlarca verilmesi gerekli olan veya verilen belgelere sahip olup olmadıklarını veya belgede belirtilen hususların gemilerin fiili durumuna uyup uymadığını düzenli aralıklarla denetlemek suretiyle gerçekleştireceklerdir. Bu belgeler geminin milletlerarası kural ve standartlara uygun olduğu hususunda bir delil teşkil eder. Geminin durumunun söz konusu belgelerde belirtilen hususlara uymadığını düşünmek için açık nedenler varsa, aksi ileri sürülebilir.

Bu konuyla ilgili olarak MARPOL md. 5/1, bayrak Devletlerinin Konvansiyon kapsamına giren konularda, Akit taraflarca sanki kendileri tarafından verilmiş gibi kabul edilecek bir belge düzenleyeceğini kabul etmiştir. 2. fıkrada ise, tüm taraf Devletlerin, yasama yetkisine sahip oldukları liman ve kıyı açığı terminallerinde, kurallar gereği bir belge taşınması istenen geminin denetime tabi tutulabileceği belirtilmiştir. Burada genel olarak konumuz açısından vurgulanması gerekli olan nokta, MARPOL tarafından belge tanzim yetkisinin bayrak Devletlerine tanınmış olduğu, bu belgelere uygunluk açısından alınacak önlemlerin ise yalnızca bir taraf Devletin yetkili olduğu liman ve kıyı açığı terminallerinde uygulanabilecek olduğudur. Yani, uğraksız bir şekilde Türk Boğazlarından geçmekte olan ve MARPOL tarafından bazı belgeleri taşınması zorunlu tutulan petrol ve tehlikeli madde taşıyan gemilerin bu belgelere sahip olup olmadığının kontrolü veya hut da bu belgelere sahip olmayan gemilerin geçişinin engellenmesi, Montreux Konvansiyonu hükümleri göz ardı edildiğinde dahi, mümkün değildir.

### 5.3.3. Uygulama Yetkisi

82 Konvansiyonu'ndaki uygulama yetkisinin kapsamı genel olarak 213. ile 222. maddeler arasında yer almaktadır. Bir Devlet tarafından yapılacak herhangi bir eylemin kapsamını belirleme konusunda, Devletlerin, bayrak (md. 217), kıyı (md. 220) ve liman (md. 218) Devleti olmalarına göre bir ayırım yapmak gerekmektedir.

Madde 217/1'e göre, bayrak Devletlerinin, deniz çevresinin kirlenmesi amacıyla yapılmış düzenlemelere uygunluklarını sağlamak amacıyla uygulama yetkilerinin olduğunu kabul etmiştir. Madde 217/2'ye göre ise, *"bayrak Devletleri kendi gemilerinin inşa, tasarım, teçhizat ve mürettebatına dair hükümler de dahil olmak üzere, deniz çevresinin gemilerden kirlenmesi önlemek, azaltmak ve kontrol altına almak amacıyla...milletlerarası kural ve standartlara uymadığı takdirde, uygun hale getirilinceye kadar seferden men edilmesi için gerekli olan tedbirleri almak"*la da yükümlü kılınmıştır. Burada işaret edilmesi gereken bir nokta ise, Konvansiyon tarafından, bayrak Devletlerinin, kendi gemileri üzerinde sınırsız bir icra yetkisine sahip olmasıdır.

72 Konvansiyonu da depolama ile ilgili olarak, Akit Devletlerin, uygulama yetkisini kendi bayrağını taşıyan veya ülkesinde tescil edilmiş olan gemi veya uçaklar; depolanacak maddelerin ülkesinde veya karasularında yüklenmiş olduğu gemi ve uçaklar; depolama işlemi yaptığı sanılan yetkisi altındaki gemi, uçak ve sabit veya yüzen platformlar üzerinde kullanabileceğini belirtmiştir. Milletlerarası hukukun genel ilkelerinden farklı olmayan bir düzenleme getirmiş olan Konvansiyon, bu ilkelere uygun olarak, kıyı Devletinin, karasuları içerisinde hukuka aykırı olarak depolama işlemlerini yapan gemiye karşı uygulama yetkisinin olduğu kabul edilmiştir.

MARPOL da, bayrak Devletlerinin, öncelikle, gerekli belgeleri düzenleme ve bunların denetleme konusunda yetkili olduğunu belirtmiş, kendi ülkesinde tescil edilmiş ancak Konvansiyon gereklerine aykırı hareket etmiş ve haklarında şikayette bulunulan gemiler hakkında caydırıcı cezai önlemler uygulayabileceğini öngörmüştür (md. 4/4, 6/5). Belge tanzim ve denetimi konusunda da belirttiğimiz gibi, MARPOL hükümleri, öncelikle bayrak Devletlerini yetkili kılmaktadır. Taraf Devletin gemiler üzerinde ancak liman ve kıyı açığı terminallerine girişin engellenmesi ya da ayrılmasına izin verilmemesi çerçeve-

sinde bir yetkisi bulunmaktadır. Bunun yanında, boşaltma ile ilgili ihlallerin belirlenmesi durumunda (Ek I Kural 9/3, 10/6), taraf Devletler ancak araştırma ve bunun sonuçlarını bayrak Devletlerine bildirme ile sınırlıdır (md. 4).

82 Konvansiyonu, md. 220 ise, genel olarak kıyı Devletinin uygulama yetkisini düzenlemiştir. Buna göre (f. 2), yabancı bir geminin karasularından geçiş sırasında, kıyı Devletinin düzenleme yetkisi uyarınca gemi kökenli kirlenmeye dair mevzuatını veya bu konudaki uygulanabilir milletlerarası kural ve standartları ihlal ettiği hususunda açık nedenler varsa, söz konusu gemi, kıyı Devletince denetlenebilir ve ihlali tespit için yapılan bu denetim neticesinde, deliller haklı kılırsa, geminin alıkonulması da dahil olmak üzere kovuşturma yapabilir. Eğer ihlal, münhasır ekonomik bölge içinde meydana gelmiş ve kıyı Devletinin deniz çevresinde önemli bir kirlenmeye neden olan veya kirlenme tehlikesi yaratan esaslı bir boşaltım ile sonuçlanmışsa, kıyı Devleti bu konuda açık nedenleri varsa, geminin bilgi vermemesi veya verilen bilgilerin eldeki maddi verilere uymaması ve koşulların böyle bir denetimi haklı göstermesi durumunda, ihlalle ilgili konularda gemiyi denetleme yetkisi olacaktır. Ancak bu ihlal sonucunda kıyı Devletinin kıyıları ve ilgili çıkarlarına, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesindeki kaynaklarına büyük bir zarar verilmesi veya zarar tehlikesinin yaratılması yolunda açık nedenlerin bulunması halinde, ilgili gemi hakkında kovuşturma yapılabilir ve geminin alıkonulması emredilebilir (220/5 ve 6). Burada dikkatimizi çeken nokta, kıyı Devletinin gerek karasularında gerekse münhasır ekonomik bölgesinde herhangi bir konuda icrai yetkiye sahip olabilmesi için en azından ağır bir ihlalin ya da büyük bir tehlikenin ortaya çıkmasının aranmasıdır. Dolayısıyla, böyle bir ihlal ya da tehlike ortaya çıkmadan, kıyı Devleti geçiş yapacak gemiler hakkında herhangi bir işlem yapma yetkisine sahip olamaz.

Liman Devletinin icra yetkisi, 82 Konvansiyonu md. 218 ile düzenlenmiştir. Ancak liman Devletinin icra yetkisi, Konvansiyonca boşaltma ile sınırlı tutulmuştur.

#### 5.4. Kirlenmeden Doğan Sorumluluk Ve Tazminat

82 Konvansiyonu, "Genel Sorumluluk ve Hukuki Sorumluluk" başlığını taşıyan Kısım 12, 9. bölümde, 235 maddeyle, "*deniz çevresi kirlenmesinin yol açtığı bütün zarar ile ilgili derhal ve yeterli bir tazminatın garanti edilmesi amacıyla Devletler[in], zararın hesaplanması ve tazmin edilmesi, genel ve hukuki sorumluluğu ile ilgili mevcut milletlerarası hukukun icra edilmesi ve milletlerarası hukukun daha da geliştirilmesi, ve konuyla ilgili ihtilafların çözümü ve de gerektiğinde zorunlu sigorta ve tazminat konuları gibi yeterli bir tazminatın ödenmesiyle ilgili kriter ve prosedürlerin geliştirilmesi, konularında işbirliği*" yapacaklarını öngörmüştür.

Bu doğrultuda, üç önemli milletlerarası andlaşmadan söz edebiliriz. Bunlar, 1996 tarihli Milletlerarası Zararlı ve Tehlikeli Atıkların Denizde Taşınması Sonucu Meydana Gelebilecek Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Konvansiyonu (HNS), 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Konvansiyon (CLC) ve 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Milletlerarası Fonun Kurulması ile İlgili Milletlerarası Konvansiyon (FUND)'dur. Türkiye bunlardan 1992'de değiştirilmiş şekilleriyle CLC-1992<sup>42</sup> ve FUND-1992'ye<sup>43</sup> taraftır. HNS, tehlikeli maddelerin deniz yoluyla taşınması sırasında meydana gelebilecek ölüm ya da yaralanmaları da içeren zararlarla birlikte yangın veya patlama nedeniyle meydana gelebilecek zararın tazmin edilmesi esaslarını belirlerken, CLC ve FUND tarafından düzenlenmiş kirlenme zararını kapsamamaktadır.

CLC'nin<sup>44</sup> amacı, petrol<sup>45</sup> taşıyan gemilerin neden olduğu olaylar neticesinde meydana gelen kirlenme zararından etkilenen kimselere yeterli bir tazminat ödenmesini sağlamaktır. Kirlenme zararından anlaşılması gereken, "*gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan ge-*

42 R.G. 17.08.2002, 1992'de değiştirildiği şekliyle.

43 R.G. 17.08.2002, 1992'de değiştirildiği şekliyle.

44 1992'de değiştirilen şekil esas alınmıştır.

45 Gemide yük olarak taşınan ya da geminin yakıt tanklarında bulunan, ham petrol fuel-oil, ağır dizel yağı ve gress yağı gibi dayanıklı (buharlaştırma derecesi yüksek) hidrokarbon mineraller (md. 1/5).

mi dışında meydana gelen bütün ziyan veya zararlar -bu bozulmadan kaynaklanan kar kaybının dışındaki çevre bozulması için tazminatın, fiilen yapılan veya yapılacak olan eski haline döndürme ile makul tedbirlerin maliyetlerine sınırlandırılması şartıyla- ve koruma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu ziyan veya zararlar"dır (md. 1/6).

Zararın meydana geldiği yer açısından ise Konvansiyon şu belirlemeyi yapmıştır (md. 2): "Akit Taraflardan birisinin karasuları dahil ülkesinde ve milletlerarası hukuka göre belirlenen, Akit Tarafın münhasır ekonomik bölgesinde, Akit Taraf böyle bir bölge belirlememişse, bu Devlet tarafından milletlerarası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz miline<sup>46</sup> kadar uzanan, karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede".

Konvansiyon, bir olay sonucu meydana gelen kirlenme zararından, gemi donatanının, yani gemi sicilinde, gemi adlarına kayıtlı olan kişi veya kişiler, eğer gemi sicile kayıtlı değilse, geminin mülkiyetine sahip olan kimsenin sorumlu olduğunu belirtmiştir (md. 3).

Konvansiyon, dökme petrol taşıyan tüm deniz araçlarına uygulanırken, konvansiyona katılmış ülkelerin -ve katılmamış ülkelerin katılmış ülkeler limanlarına giren- gemileri için mecburi sigorta anlamına gelecek bir sertifikanın gemide bulundurulması zorunluluğu sadece 2000 tondan daha fazla petrol ya da türevi taşıyan gemiler için söz konusudur<sup>47</sup>. Konvansiyon md. 7/11, bu mecburi sigorta anlamına gelen sertifikaların denetlenmesi ile ilgili olarak aşağıdaki düzenlemeyi yapmıştır:

İşbu madde hükümlerine bağlı kalmak üzere, her Akit Devlet, ulusal mevzuatına göre, dökme halinde 2000 tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan ve ülkesi dahilinde bir limana gelen veya onu terk eden veya açıkta karasuları dahilinde bir yükleme boşaltma yerine gelen veya onu terk eden gemilerin, hangi memleket sicilinde kayıtlı bulursa bulunsunlar, linci paragraf hükümlerine uygun bir sigorta yapmalarını veya sair mali, güvence göstermelerini sağlar.

<sup>46</sup> 50 millik 1969 düzenlenmesi 1992'de 200 mile çıkarılmıştır.

<sup>47</sup> AYBAY G., ORAL N., "CLC Nedir?", [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/clc\\_nedir.html](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/clc_nedir.html), B.T. 01.01.2003.

Görüldüğü gibi, böyle bir sertifikanın talep edilmesi (aynı zamanda zorunlu sigorta koşulu) ancak limanlara giriş yapmış gemiler açısından söz konusu olabilecektir. Dolayısıyla bu Konvansiyon açısından, Türk Boğazlarıyla ilgili olarak dile getirebileceğimiz husus, uğraksız geçen gemilerden hiçbir şekilde zorunlu sigorta talep edilemeyeceğidir<sup>48</sup>.

1969'da yapılan CLC'nin ardından, bunun tamamlayıcısı olarak yapılan 1971 FUND, petrol kirlenmesinden kaynaklanan zararın daha yeterli bir şekilde karşılanmasını amaçlamıştır. Buna paralel olarak, CLC-1969 ile düzenlenmemiş olan şu hususlar da dahil edilmiştir<sup>49</sup>:

- a. Kaçınılmaz ve karşı konmaz doğal felaketlerin sonuçları,
- b. Üçüncü kişilere verilecek zararlarla ilgili hususlarda ihmale uğramış sözleşmeler,
- c. Mevcut tüm ihmaller veya hükümetler ile yanlış yapılmış sözleşmeler,
- d. İdarenin bakım onarım zorunluluğu bulunan seyir yardımcıları ve fenerlerin fonksiyonları .

CLC-1992 ve FUND-1992 ile birlikte, her iki Konvansiyonun da kapsamı genişletilmiş, 'eski rejim' olarak isimlendirilen FUND-1969, 16 Mayıs 1998 itibariyle kaldırılmıştır<sup>50</sup>.

## 6. Sonuç

Deniz kirliliğinin azaltılması, kontrol altına alınması sadece ilgili devletler için değil, bütün devletler, hatta tüm insanlık için önemli bir husustur. Deniz kirlenmesine deniz kazaları ve gemilerden yapılan bo-

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> ÇEKİÇ A., "Deniz Kirliliği Sonucu Ortaya Çıkan Zararın Tazmin Edilmesine Dair Sorumluluklar Ve İlgili Uluslararası Sözleşmelerin Gözden Geçirilmesi", [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a\\_cekic.html](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic.html), B.T. 01.01.2003.

<sup>50</sup> *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)*, 1971, <http://www.imo.org/home.asp>, B.T. 02.01.2003.

şaltma ve depolama neden olmaktadır. Dünyanın en önemli boğazlarından olarak kabul İstanbul ve Çanakkale Boğazları 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Konvansiyonuyla düzen altına alınmıştır. Montreux Konvansiyonu 2. maddesinde ticaret gemileri için geçiş serbestisini kabul etmiştir. Ticaret gemileri barış zamanında gece ve gündüz, yükü ne olursa olsun geçebilecektir. İstanbul Boğazında meydana gelen kazalar sonucunda oluşan deniz çevresi kirliliği gündeme tehlikeli madde taşıyan gemileri getirmiştir. Montreux Konvansiyonu uyarınca Türkiye'nin zabıta yetkisi ortadan kalkmamıştır. Bu nedenle Türkiye bazı düzenlemeler yapabilir. Fakat her halükarda bu düzenlemeler milletlerarası hukukun genel kabul görmüş kurallarına aykırı olamaz. Zira, Montreux Konvansiyonu olmasa bile, başta 1982 BM Konvansiyonu olmak üzere, genel olarak kabul görmüş milletlerarası anlaşmalar, gemilerin geçişi ile ilgili engelleyici hükümler getirmemişler, böyle bir uygulamayı ancak çok istisnai durumlar için öngörmüşlerdir. 82 Konvansiyonu, her durumda milletlerarası genel kabul görmüş kural ve standartlara gönderme yapmış, gönderme yapmış olduğu anlaşmalar ise, belli standartlara işaret etmişler, denetleme ve cezalandırma konusunda özellikle bayrak devletlerini yetkili kılmışlardır. Liman devletleri de bazı durumlarda yetkili kılınmışsa da, özellikle Türk Boğazları için söz konusu olan uğraksız geçiş durumunda, büyük bir tehlike olmaksızın, müdahale ya da denetleme hakkı öngörülmemiştir. Yinelemek gerekirse, Türkiye, Montreux çerçevesinde sahip olduğu zabıta yetkisine dayanarak ve Türk Boğazlarının coğrafi özelliklerini de dikkate alarak, uğraksız geçen tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişini güvenlik amacıyla kontrol etmelidir. Ancak bu kontrol, milletlerarası anlaşmalarda düzenlenen sınırları aşmamalı, hele hele gemilerin geçişini geciktirecek ya da engelleyecek nitelikte kesinlikle olmamalıdır.