

Yayın Geliş Tarihi: 14.12.2020
Yayına Kabul Tarihi: 18.05.2021
Online Yayın Tarihi: 31.12.2021
DOI: 10.18613/deudfd.1033131

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt: 13 Sayı: 2 Yıl:2021 Sayfa:231-246
E-ISSN: 2458-9942

Araştırma Makalesi

TÜRKİYE’NİN DENİZEL ÇEVRE KİRLİLİĞİNE MÜDAHALE SAHALARI

Cihat AŞAN¹

ÖZ

Dünya’da denizel çevrenin petrol ve türevleri ile diğer zararlı maddeler sebebiyle kirlenmesi ekolojik dengenin çok uzun süre bozulmasına sebep olabilmektedir. Bu sebeple kirliliğe en kısa sürede müdahale etmek ve ülkelerin buna yönelik teknik ve idari organizasyon ile yetki ve sorumluluklarının belirlenmesi hayati önem arz etmektedir. Devletlerin açık denizde meydana gelen deniz kirliliklerine müdahale etme yetkilerine yönelik bir dizi uluslararası sözleşme yürürlüğe girmiş olmakla birlikte bu konuda sınırları belirleyen ve en net uygulamaları içeren mevzuat 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesidir. Bu sözleşme, karasularının ötesinde meydana gelen denizel çevre kirliliklerine devletlerin Münhasır Ekonomik Bölge sınırları içerisinde müdahale etme ve belirli kısıtlar dahilinde yargılama yetkisi tanımaktadır. Türkiye, çevre denizlerinde gemi kazaları kaynaklı oluşabilecek deniz kirliliğine karşı etkin müdahale kapsamında 2011 yılında Ulusal Acil Müdahale Planı yayımlamış ve kirliliğe müdahale sahalarının sınırlarını belirlemiştir. Bu çalışmada; bahse konu yetki alanlarının belirlenmesine yönelik uluslararası sözleşmeler incelenmiş, Türkiye’nin deniz kirliliğine müdahale sahaları ile bu yetki alanları karşılaştırılmış ve farklılıklara karşı uluslararası deniz hukuku tabanında önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Denizel Çevre, Deniz Kirliliği, Müdahale, Çevre Yönetimi, Yetki Alanları.

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Piri Reis Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü, casan@pirireis.edu.tr, Orcid No: 0000-0003-3674-6616

TURKISH MARINE ENVIRONMENT POLLUTION INTERVENTION AREAS

ABSTRACT

Pollution of the marine environment in the world due to petroleum and its derivatives and other harmful substances may cause the ecological balance to deteriorate for a long time. For this reason, it is vital to intervene in the pollution as soon as possible and to determine the organization, authorities, and responsibilities of the countries. Although a series of international conventions have entered into force regarding the authorities of states to intervene in marine pollution occurring in the high seas, the legislation that sets the boundaries and includes the clearest practices is the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. This convention gives states the authority to intervene in the marine environmental pollution occurring beyond their territorial waters within the borders of the Exclusive Economic Zone and to judge within certain restrictions. Turkey has released the National Emergency Response Plan in 2011 regarding the effective intervention against marine pollution sourced by ship accidents and defined the marine pollution intervention areas. In this study, international conventions regarding determining the jurisdiction and intervention areas for marine pollution has been examined and these areas compared with Turkish marine pollution intervention areas. Consequently, recommendations for discrepancies have been made based on international maritime law.

Keywords: *Marine Environment, Marine Pollution, Intervention, Environmental Management, Jurisdiction Areas.*

1. GİRİŞ

Gelişen dünya düzeni, insanların bu düzen içerisinde artan tüketim ihtiyaçları ve bu ihtiyaçların arz ve talep noktaları arasındaki taşınma gereksinimi, ulaştırma modları arasında halen en yüksek hacme sahip deniz ulaştırmasının rolünü gün geçtikçe artırmaktadır. Bu ulaştırma modunun üzerinde icra edildiği denizler ise, gerek dünya çapında gerekse 8333 km kıyı şeridinde sahip Türkiye için sosyo-ekonomik açıdan büyük önem arz etmektedir. Denizlerin giderek artan önemi ve kullanım yoğunluğu, kendilerine kıyısı bulunan ülkelerin paylaşım taleplerini ve hak iddialarını gündeme getirirken, meydana gelen kazalar neticesinde oluşan can ve mal kayıpları ile kirlilik sebebiyle ekolojik çevreye verilen zararlar bu denizler üzerinde arama kurtarma ve kirliliğe müdahale ihtiyacını da ortaya çıkarmıştır. Deniz taşımacılığı içerisinde yüksek kapasiteleri nedeniyle tankerler ve onların taşıdıkları ham petrol ise denizel çevre kirliliğinde başrolü oynamaktadırlar (Aşan vd. 2020: 1).

Deniz kirliliği incelendiğinde sadece deniz yüzeyini değil, olumsuz olarak etkilediği hava ve kara dahil tüm yeryüzü katmanlarını denizel çevre adı altında bir bütün olarak ele almak gerekmektedir. Kirlenmenin kaynağı olarak da sadece gemiler değil, sondaj faaliyetlerinde bulunan açık deniz platformları ile nükleer ve kimyasal atıkların deniz dibi depolama faaliyetleri de göz önünde bulundurulmalıdır (Tütüncü, 2004: 2).

Denizde meydana gelen kazalar neticesinde oluşan can ve mal kayıplarını önleme ve deniz kirliliğinin azaltılmasına yönelik müdahale faaliyetleri eş güdüm içerisinde yapılmalıdır. Denizde insan hayatını kurtarmaya yönelik arama kurtarma faaliyetleri, şartların zorluğu ve değişkenlerin fazlalığı sebebiyle, hukuki ve operasyonel altyapı, güçlü kamu idaresi, yetkin personel, etkili iletişim ve raporlama sistemini içinde bulunduran kapsamlı bir organizasyona ihtiyaç duymaktadır. Tarihte yaşanan deniz kazaları, devletlere denizde insan hayatı kurtarmaya yönelik yetki ve sorumluluk yükleyen hukuksal düzenlemelerin yapılması ve uluslararası düzeyde iş birliği ihtiyacını doğurmuştur (Töz ve Olgaç, 2020: 46). Deniz arama kurtarma faaliyetlerinin icrasına yönelik en kapsamlı uluslararası sözleşme 1979 tarihli Hamburg Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesidir.

Gerek meydana gelen gemi kazaları, gerekse üzerinde icra edilen diğer faaliyetler kaynaklı denizel çevrenin kirlenmesi ve neticesinde kıyıdaş ülkelerin uğradığı zararlar bu alanda da bir dizi önlemlerin alınmasını zorunlu kılmıştır. Denizel çevrenin korunmasına yönelik *1954 Uluslararası Petrol Kirliliğine Karşı Denizlerin Korunması Sözleşmesi (1954 OILPOL)* ile başlayan süreç, birçok uluslararası düzenlemeyle birlikte gelişmiş ve devletlere çeşitli hak ve sorumluluklar getirmiştir. Bu uluslararası düzenlemeler devletlerin deniz arama kurtarma ve kirliliğe müdahale sorumluluk sahalarını belirlemeye yönelik mevzuat oluşturmakla birlikte, devletler arasında tam bir uzlaşma sağlanabilmiş değildir. Uluslararası hukukun getirdiği bu sorumluluklar çerçevesinde devletler, ulusal ve bölgesel çapta organizasyonlarını geliştirmiş, iç mevzuatlarını oluşturmuşlardır.

Türkiye denizde can ve mal kayıpları ile deniz kirliliğini önleme ve müdahale kapsamında, uluslararası hukuktan doğan hak ve menfaatlerini koruma ve yükümlülüklerini yerine getirmeye yönelik iç hukukunu oluşturmuştur. Bu kapsamda 2005 yılında 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve ilgili uygulama yönetmeliklerini yürürlüğe sokmuştur. Bu Kanun çerçevesinde 2011 yılında, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı vasıtasıyla Ulusal Acil

Müdahale Planını (UAMP) yayımlamış ve çevre denizlerinde “Deniz Kirliliği Acil Müdahale Sorumluluk Sahalarını” belirlemiştir. Denizde can ve mal emniyetinin korunmasına yönelik ise 2020 yılında, “Türk Arama Kurtarma Bölgesi Sınırlarını” da ihtiva eden Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliğini yürürlüğe sokmuştur.

Bu çalışmada amaç, Türkiye'nin Deniz Kirliliği Müdahale Sorumluluk Sahaları ile bu sahaların belirlenmesine yönelik hükümleri ihtiva eden uluslararası mevzuatı karşılaştırmaktır. Bu maksatla öncelikle yazın taraması yapılarak denizel çevre, deniz kirliliği, arama kurtarma ve deniz yetki alanları gibi kavramlar incelenmiş, bu yetki alanlarının belirlenmesine yönelik uluslararası düzenlemeler ortaya konmuştur. Nihai olarak bu düzenlemeler ile ulusal mevzuat karşılaştırılarak farklılıklar ortaya konmuş, Türkiye'nin çevre denizlerinde arama kurtarma ve deniz kirliliğine müdahale faaliyetlerinin aynı deniz yetki alanı içerisinde, eşgüdümlü, daha etkin ve koordineli yapılmasına yönelik teklifler sunulmuştur.

2. YAZIN TARAMASI

Çalışmanın amacı kapsamında daha önce yapılmış benzer çalışmalar hakkında yazın taraması yapılmıştır. Bu hususta sadece Türkiye'nin deniz kirliliği sorumluluk sahaları ile sınırlı kalınmamış, bu sahaların belirlenmesinde uluslararası hukuk temelinde görüşlere yer veren diğer yayınlar da incelenmiştir. Türkiye'nin deniz kirliliği sorumluluk sahası sınırları ilk olarak 2011 yılında T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB) tarafından yayımlanan “*Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Ulusal Acil Müdahale Planı (UAMP)*”nda yer almış (ÇŞB, 2011) , 2014 yılında T.C. İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) tarafından yayımlanan “*2014-2023 Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi*”nde de sorumluluk sahaları aynı sınırlar dahilinde belirtilmiştir (AFAD, 2014: 78-79).

Türkiye'nin milletlerarası deniz kirliliği sorumluluk ve tazminat rejimi içinde yerini inceleyen Demir (2014: 120-152), çalışmasında petrol ve diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınmasına ilişkin zararların sorumluluk ve tazminine ilişkin uluslararası sözleşmeler ile Türkiye'nin ulusal mevzuatını karşılaştırmıştır. Yapılan inceleme neticesinde uluslararası sorumluluk ve tazminat rejimlerinin taraf devletin deniz yetki alanları içerisinde meydana gelen kirlenmelere uygulanacağı,

buna mukabil Türkiye'nin yerel mevzuatının bu rejim ile çelişen hükümler ihtiva ettiği ve uygulamaya yönelik yetersiz kaldığı ifade edilmiştir.

Açık denizlerde çeşitli sebeplerle meydana gelen çevre sorunlarının devletler arasında yarattığı ihtilaflar Koca (2007: 783-814) tarafından ele alınmış, bu çalışmada devletlerin münhasır ekonomik bölgeye kadar olan yetki alanları içerisinde meydana gelen deniz kirliliklerinde müdahale ve yargılama yetkilerinin olduğu, bunların dışında kalan açık denizlerdeki kirlilik olaylarına uygulanacak uluslararası hukuki mevzuatın bulunmadığı, Türkiye'nin de bu konuya ilişkin yeterli bir hukuki düzenlemeye sahip olmadığı vurgulanmıştır.

Beckman (2015: 137-161) çalışmasında karasularının ötesinde meydana gelen denizel çevre kirliliğinde kıyı devletlerinin hak ve sorumlulukları ile ister gemi kaynaklı ister diğer sebeplerden olsun, kirliliğe sebep olan devletlerin yükümlülüklerini incelemiştir. Bu çalışmada, halen yürürlükte bulunan uluslararası sözleşmeler ve anlaşmalar çerçevesinde kıyı devletlerinin karasularının ötesindeki deniz yetki alanlarında meydana gelen deniz kirliliğine müdahale sorumluluğuyla beraber yargılama yetkisinin de bulunduğunu vurgulamıştır.

2009 yılında Timor Denizi'nde meydana gelen ve halen Avustralya ile Endonezya arasında anlaşmazlık konusu olan Montara açık deniz petrol platformu kazasını ele alan Lyons (2015: 162-189), kazanın meydana getirdiği deniz kirliliğinin etkilediği sahaları, bu sahalardaki müdahale faaliyetlerini ve müdahalenin sonuçlarını ülkelerin Münhasır Ekonomik Bölgeleri (MEB)¹ çerçevesinde incelemiştir. Bu çalışmada, her iki ülkenin bahse konu sahalarda deniz kirliliğine yönelik hak ve sorumlulukları ile müdahalede kullandıkları yetkiler, uluslararası hukukun belirlediği MEB esasları çerçevesinde ele alınmıştır.

Franckx (1995: 253-280) ise makalesinde, denizel çevrenin kirlenmesinin önlenmesi ve kıyı devletlerinin buna yönelik müdahale yetkilerinin sınırları ve tedbirler üzerine odaklanmıştır. Çalışmada, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin (BMDHS)² 1994 yılında yürürlüğe girmesinden sonra, devletlerin denizel çevrelerinin kirlenmesinin korunması ve önlenmesine yönelik olarak karasularının ötesinde MEB içerisinde sorumlu oldukları, bu kapsamda tedbir alabilecekleri ve yargılama yetkilerinin olduğu vurgulanmış ve MEB içerisinde önleyici tedbirlere ilişkin yapılan çalışmalar incelenmiştir.

Devletlerin karasuları dışında denizel çevre kirliliklerine müdahale ve yargılama yetkilerini 1982 BMDHS çerçevesinde inceleyen Boyle (1985: 347-372) ise, ilk defa bu sözleşme ile uluslararası hukuk literatürüne giren MEB içerisinde devletlerin bu haklarının olduğunu, bununla birlikte bahse konu saha içerisinde deniz kirliliğinin oluşmasının engellenmesi ve meydana geldiği takdirde de müdahale etme yükümlülüklerinin de bulunduğunu ifade etmiştir.

3. DENİZEL ÇEVRE KİRLİLİĞİ

Gerek ulusal gerekse uluslararası alanda herhangi bir konuda hukuki mevzuat geliştirme söz konusu olduğunda kapsamın net bir şekilde ortaya konması, ilgili paydaşların uygulamada yaşayacakları tenakuzları, yetki karmaşalarını, karşılıklı anlaşmazlıkları asgariye indirmektedir. Bu çalışma için de kapsamın sınırlarını oluşturan denizel çevrenin ve deniz kirliliği kavramlarının öncelikle tarif edilmesi gerekmektedir.

3.1. Denizel Çevre

Denizel çevrenin kapsamını belirleyen ulusal ya da uluslararası hukuki tanımlama olmamakla beraber Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında devletlerin deniz çevresinin kapsamı hakkında yapmış oldukları teklifler mevcut olup Malta'nın önerisi: "*Deniz çevresi: deniz yüzeyi, üzerindeki hava, altındaki su kolonu ve içindeki ona bağlı biyosistemler de dahil olmak üzere denizin en çok yükseldiği hattın ötesindeki deniz yatağından ibarettir*"³ şeklinde olmuştur.

Tütüncü (2004: 7)'nin çalışmasında, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında *Üçüncü Komite*'nin raporunda⁴ deniz çevresi olarak deniz hayatının kapsandığı, deniz kirliliğinin sadece deniz yüzeyi kaynaklı bir kirlilik olarak değil denizin çevresiyle bağlantılı olduğu ortamlar da dahil "*denizel çevrenin kirlenmesi*" olarak daha geniş algılandığı belirtilmiştir.

3.2. Denizel Çevre Kirliliği

Tarih boyunca ülkelerin gerek sosyolojik, gerek politik, gerekse ekonomik açıdan en önemli stratejik varlıklarından biri olan denizler, kirlendiği takdirde oluşan mahrumiyetler sebebiyle aynı zamanda en çok korunması gereken doğal kaynak olarak ön plana çıkmaktadır. Topluların yaşantısında önem derecesi bu kadar yüksek olan denizel çevrenin, kirlenmesinin anlam ve kapsamının ortaya konması, alınacak

tedbirlerin de hukuksal, idari ve teknik altyapısının oluşturulması açısından önem arz etmektedir. Bu kapsamda 1982 BMDHS Kısım 1, Md.1 Parag.4'de yer alan tanımlamada şöyle ifade edilmektedir: “Deniz çevresinin kirlenmesinden, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi anlaşılmaktadır.”

Türkiye'nin ulusal mevzuatı içerisinde tam olarak tanımı yer almamakla beraber Tütüncü (2004: 8) deniz kirlenmesini şu şekilde tanımlamıştır: “İnsanların her türlü faaliyetleri sonucu, denizlerde meydana gelen olumsuz gelişmelerle ekolojik dengenin bozulması ve aynı faaliyetler sonucu ortaya çıkan koku, gürültü ve atıkların deniz çevresinde meydana getirdiği arzu edilmeyen sonuçlardır.”

Çalışmanın amacı doğrultusunda bu tanımlamalarda göz önüne alınması gereken husus, kirlenmenin deniz suyunun niteliğini değiştirmesi, ekolojik dengeyi bozması, dolayısıyla denizlerin doğal kaynaklarının yasal amaçlarla kullanımını engellemesidir. Bu kaynaklar üzerinde hak sahibi olan kıyı devletlerinin de deniz kirliliği önleme yetki ve sorumluluk sınırlarının bu tanımlamalar doğrultusunda belirlenmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

4. DENİZEL ÇEVRE KİRLİLİĞİ MÜDAHALE SORUMLULUK SAHALARI

Denizel çevre kirliliğini yaratan kaynakları; gemicilik faaliyeti, depolama, deniz yatağındaki faaliyetler ve kara ve atmosfer kaynaklı olarak özetlemek mümkündür (Tütüncü, 2004: 9). Bu faaliyetlerden kaynaklanan kirliliğinin önlenmesi ve müdahaleye yönelik olarak devletlerin denizel çevrenin hangi kısımları üzerinde yetki ve sorumlulukları olduğu, uluslararası deniz hukukunun uzun süreli konusu olmuştur. Öncelikli olarak uluslararası alanda bu hususa yönelik hukuki mevzuat gelişimi ele alınacak, bilahare Türkiye'nin ulusal süreci irdelenecektir.

4.1. Denizel Çevre Kirliliğinin Önlenmesine Yönelik Uluslararası Mevzuat

Denizel çevrenin, özellikle gemilerden kaynaklanan petrolden, kirlenmesinin önlenmesi, sorunun niteliği ve kapsamı itibarıyla devletlerin tek başlarına yapacakları ulusal düzenlemeler ile mümkün olmadığından uluslararası koordinasyon zorunlu hale gelmiştir (Abdullahzade, 2009: 696). Bu kapsamda kirliliğe müdahaleye yönelik olarak ülkelerin yetki ve sorumluluklarının belirlenmesi için uluslararası platformlarda çalışmalar 1950'lerde başlamış olmakla birlikte, özellikle 1967 yılında İngiltere'nin güneyinde 100.000 tondan fazla ham petrolün denize yayılmasıyla sonuçlanan Torrey Canyon tanker kazası, bu konuda daha net kararların alınmasının yolunu açmıştır. Bahse konu kaza ülkelerin bu tür olaylara müdahalelerinin sadece egemenlik alanlarıyla sınırlı kalmaması gerektiğini ve karasularının da ötesinde müdahale ihtiyacını gündeme getirmiş ve bu kapsamda 1969 yılında "Açık Denizde Petrol Kirlenmesi Olaylarına Müdahale Hakkında Uluslararası Sözleşme" imzalanmıştır. Bu sözleşmenin 1'inci maddesi ile taraf kıyı Devletleri; "*Bir deniz kazasını veya büyük bir zararlar neticelenmesi muhtemel olabilecek böyle bir kazayla ilgili fülleri müteakiben denizin petrolle kirlenmesi veya kirlenme tehlikesi dolayısıyla, kıyıları ve ilgili menfaatlerine olabilecek ciddi ve yakın bir zararı önlemek, azaltmak veya ortadan kaldırmak için gerekli olabilecek önlemleri alabileceklerdir*"⁵ (Tütüncü, 2004: 139). Sözleşme kıyı devletlerine, menfaatlerine olumsuz etki yaratan ve yaratma potansiyeli olan petrol kirliliklerine açık denizde müdahale etme yetkisi tanımaktadır. Bununla birlikte karasularının ötesinde açık denizin neresine kadar böyle bir yetkinin tanındığı sözleşmede yer almamıştır. 1973 yılında yürürlüğe konulan bir protokolle⁶ kirliliğin kapsamı petrol ve türevleri ile birlikte diğer zararlı maddeleri de kapsayacak şekilde genişletilmiş olmakla birlikte kirliliğe müdahalenin açık denizlerdeki uygulama alanları 1982 yılına kadar belirsizliğini korumuştur.

Denizlerin sadece petrol kaynaklı değil diğer bütün kirlenmelere karşı korunmasına yönelik 1973 yılında "*Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)*" geliştirilmiştir. 1967 Torrey Canyon kazası, denizlerin petrol kirliliğine karşı korunmasına yönelik tedbirleri ihtiva eden MARPOL 73 sözleşmesini 1973 yılında uluslararası kamuoyunun gündemine getirmiş, daha bu sözleşme yürürlüğe girmemişken 1978 yılında İngiltere'nin güney kıyılarında meydana gelen Amaco Cadiz tanker kazası sadece petrol değil gemi kaynaklı diğer bütün kirlenmelere karşı önlemlerin yer aldığı MARPOL 73/78 sözleşmenin yürürlüğe girmesini tetiklemiştir (Micalef, 2018: 3). Bu Sözleşme kapsamında taraf devletlerin denizel menfaatlerinin

kirlenmeye karşı korunmasına yönelik düzenleme yapma yetkisi iç sular ve kara suları ile sınırlandırılmış olmakla birlikte, bunların ötesindeki yetki sınırlarının belirlenmesi 1982 Üçüncü Deniz Hukuku Konferansına bırakılmıştır (Tütüncü, 2004: 62).

Denizlerde kirlilikten kaynaklanan zararların *sorumluluk ve tazminine* ilişkin bir dizi uluslararası mevzuat düzenlenmiş olmakla birlikte, çalışmanın amacı kapsamında, açık denizlerde meydana gelen bir deniz kirliliğine müdahale konusunda *kıyı devletlerinin uygulama alanları* ilk olarak 1982 BMDHS'nde açıklığa kavuşmuştur. Denizel çevrenin korunmasına yönelik düzenleyici hususları içeren ve mütemmim cüzü olan 12'nci bölümü sayesinde BMDHS deniz kirliliğine müdahale açısından önemli bir yer teşkil etmektedir. Sözleşmenin 56/1'inci maddesi ile kıyı devletlerine denizel çevrenin korunmasına yönelik verilen yetki, 211/5'inci maddede yer alan “*Kıyı Devletleri, kendi münhasır ekonomik bölgelerinde (MEB), gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi ve kontrol altına alınması amacıyla milletlerarası genel kabul görmüş kanun ve kurallar koyabilirler*” hükmüyle uygulama alanı bulmuştur. Benzer şekilde Sözleşmenin 210/5'inci maddesinde “*kıyı Devletinin izni olmadan karasuları, MEB ve kıta sahanlığı içerisinde denize depolama yapılamayacağını, bunu önlemeye yönelik olarak devletlerin düzenleme yapma yetkisini haiz olduğu*” belirtilmiştir. Bu hükümler vasıtasıyla 1982 BMDHS, kıyı Devletinin denizel çevre kirliliğinin önlenmesi ve azaltılmasına yönelik düzenleme yapma yetkisini, gemilerden kaynaklanan kirliliğe yönelik olarak MEB içerisinde, denize depolama açısından ise MEB ve kıta sahanlığı içerisinde olmak üzere bazı ilave yetkiler vererek coğrafi açıdan genişletmiştir. Özellikle BMDHS 220.md. 3, 5 ve 6'ncı paragrafları sayesinde kıyı devletlerinin, denizel çevrenin kirlenmesinin engellenmesine yönelik oluşturulan hukuksal düzenlemelerin hilafına hareket eden gemileri MEB içerisinde sorgulama, denetleme, kısıtlı şartlarda da olsa, tutuklama yetkileri sayesinde icra kabiliyetleri artırılmıştır (Redgwell, 2015: 25).

4.2. Denizel Çevre Kirliliğinin Önlenmesine Yönelik Ulusal Mevzuat

Türkiye için deniz kirliliğinin stratejik, sosyolojik, ekonomik ve politik açıdan önemi, 1979 yılında İstanbul Haydarpaşa açıklarında meydana gelen Independenta tanker kazasıyla birlikte çarpıcı bir şekilde ortaya çıkmıştır. Bu kaza neticesinde oluşan deniz kirliliği ve ham petrolün yanmasından kaynaklanan hava kirliliği ile İstanbul Boğazı'nın 21 gün süreyle deniz trafiğine kapanmasının yarattığı ekonomik zarar ortaya çıkan olumsuzluklara birkaç örnektir.

Türkiye'nin denizel çevrenin kirlenmesinin önlenmesine yönelik tedbirler ilk olarak 1983 yılında yayımlanan 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda yer almıştır. Bahse konu Kanun Türkiye'nin karasuları, iç suları, göl ve akarsuları içerisinde atıkların boşaltımı ve depolanmasını yasaklamış olmakla birlikte karasularının ötesinde deniz kirliliğini önlemeye yönelik herhangi bir düzenleme içermemektedir. Bu kanun kapsamında 1987 yılında çıkarılan Yönetmeliğin⁷ 5'inci maddesi ile 1988 yılında yayımlanan Yönetmeliğin⁸ 23'üncü maddesi vasıtasıyla denizleri kirlenme yasağının kapsamı “ülkenin ekonomik kullanım hakkı olan sular” tabiriyle açıkça zikredilemeye de MEB sınırlarına kadar genişletilmiştir (Tütüncü, 2004: 190).

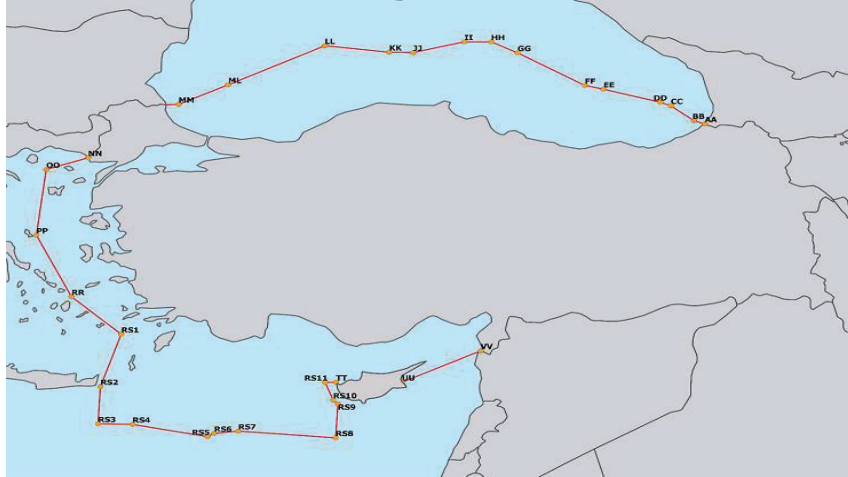
Türkiye, deniz yetki alanları içerisinde meydana gelen bir deniz kirliliğine müdahale etme, hazırlıklı olma ve kirlilikten doğan zararların tazminine ilişkin yetki ve sorumluluklarını 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun⁹ ve onun uygulama yönetmelikleri ile düzenlemiştir. Bu düzenleme esaslarının uygulama alanı ise Kanun'da; “Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz yetki alanları ve bu Kanun'da öngörülen acil durumlarda, bu durumlara müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla, Müsteşarlığın, Bakanlık, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak vereceği karara bağlı olarak karasularının ötesindeki açık deniz alanları” olarak belirlenmiştir¹⁰. Türk deniz yetki alanları içerisinde meydana gelen bir kirlenmede Kanun'dan doğan yargı yetkisi, idari veya bir para cezasına hükmedilmesini kapsamamakla birlikte zarar durumunda tazmin sağlanabilmektedir (Koca, 2007: 805).

5312 sayılı Kanun kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na, Türkiye Afet ve Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü (AFAD) ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile koordineli olarak, Türkiye'nin denizel çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden kirlenmesinde müdahaleye ilişkin faaliyetleri ve uluslararası iş birliğine ilişkin esasları içeren “Ulusal Acil Müdahale Planı (UAMP)” hazırlama görevi verilmiştir. Bu görev kapsamında Bakanlık tarafından 2011 yılında “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Ulusal Acil Müdahale Planı (UAMP)” yayımlanmıştır. Bahse konu Plan'ın yürürlüğe girmesine müteakip gemi kazalarına ilişkin risklerin azaltılması ve Plan'da yer alan deniz kirliliklerine müdahale sisteminin ulusal afet yönetim sistemi ile eşgüdümünün sağlanması amacıyla AFAD tarafından “Deniz

hayatını kurtarmaya yönelik arama kurtarma faaliyetlerine de sebep teşkil etmektedirler.

Hava ve deniz kazaları neticesinde meydana gelen can ve mal kayıplarını asgariye indirmek üzere uygulama ve işbirliği esaslarını belirleyen arama kurtarmaya yönelik uluslararası mevzuat ilgili kurumlarca yürürlüğe konmuştur. Bunların içerisinde denizde meydana gelen bir kaza neticesinde insan hayatını kurtarmaya yönelik en kapsamlı ve güncel sözleşme "1979 Hamburg Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesidir". Bahse konu uluslararası mevzuat, kıyıdaş ülkelerin karşılıklı koordinasyonla arama kurtarma sahalarının sınırlarını belirlemelerini, aksi durumda ise tarafların, sınırlar netleşene kadar arama ve kurtarma faaliyetlerini koordineli icra etmek için gayret sarf etmelerini öngörmektedir¹³. Ancak Türkiye'nin tüm çabalarına rağmen, Ege'de Yunanistan ile böyle bir koordinasyon kurulamamıştır (Balık, 2018: 94).

Türkiye kendi arama kurtarma bölgesi sınırları içerisinde deniz ve hava arama kurtarma hizmetlerinin yürütülmesine ilişkin usul ve esasları ihtiva eden "Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği"¹⁴ Ekim 2020'de yürürlüğe sokmuştur. Bu yönetmelik kapsamında Türk arama kurtarma bölgesi, IMO'ya deklere edilen, arama kurtarma hizmeti icra edilmek üzere tespit edilmiş ve Şekil 2'de yer alan deniz sahası, kara ülkesi, Türkiye'nin adaları ve iç sularını ihtiva etmektedir¹⁵ (Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği, 2020).



Şekil 2: Türk Arama Kurtarma Bölgesi

Kaynak: Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği, 2020.

Bahse konu arama kurtarma sorumluluk sahalarının Türkiye'nin Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de ilan etmiş olduğu deniz yetki alanları ile örtüştüğü görülmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Denizel çevre kirliliğinin en kapsamlı olumsuz sonuç yaratan kaynağı gemi kazaları neticesinde oluşmaktadır. Gerek ekonomik gerekse sosyolojik kaynaklara büyük ölçüde zarar veren bu tür kirliliklere karşı ülkelerin müdahaleye yönelik deniz üzerindeki yetkileri tarihsel süreç içerisinde ulusal sınırlardan açık denizlere taşınmıştır. 1982 BMDHS vasıtasıyla kapsamı MEB sınırları olarak belirlenen deniz kirliliğine müdahale yetkisi ülkelerin hak ve menfaatlerini korumaya yönelik uzaktan tedbir almalarına olanak sağlamıştır. Türkiye uluslararası düzenlemeler paralelinde kendi iç hukukunu oluşturmuş, dahili yetki ve sorumluluklarını belirlemiştir. 2011 yılında yayımlanan "Ulusal Acil Müdahale Planı" içerisinde yer alan Türkiye'nin deniz kirliliğine müdahale sorumluluk sahalarının, uluslararası mevzuatta öngörülen MEB sınırlarından farklı olduğu değerlendirilmektedir. Her ne kadar Türkiye çevre denizlerinin tamamında MEB ilan etmemiş olsa bile, ilan edilen kirlilik sorumluluk sahalarının da temelini hiçbir deniz yetki alanı sınırına dayandırılmadığı da aşikârdır.

Türkiye'nin Ekim 2020'de ilan etmiş olduğu arama kurtarma sorumluluk sahalarının ise Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de ilan edilmiş olan yetki alanlarıyla örtüştüğü görülmektedir. Büyük çapta deniz kirliliği yaratan gemi kazalarının beraberinde arama kurtarma faaliyetini de gerektirdiği ve kirliliğe müdahale ile arama kurtarmanın eş güdüm içerisinde yapılması ihtiyacı göz önüne alındığında, tüm çevre denizlerinde MEB ilan edene kadar Türkiye'nin deniz kirliliği sorumluluk sahalarının arama kurtarma sorumluluk sahalarıyla aynı hale getirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin "*Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Ulusal Acil Müdahale Planı (AMP)*" içerisinde yer alan kirlilik sorumluluk sahalarının koordinatlarının, büyük ölçüde MEB sınırlarını ihtiva eden ve Ekim 2020'de yayımlanan *Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği*'ndeki arama kurtarma sahaları ile aynı hale getirilmesi, uluslararası hukuk ile de uygunluk sağlayacaktır.

AÇIKLAYICI NOTLAR

¹ Münhasır Ekonomik Bölge ilk olarak 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ile yürürlüğe girmiş bir deniz yetki alanı olup, kıyı devletinin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 deniz millik bir sahayı kapsar. Kıyı devletinin yetkileri ve detaylı bilgi için bkz: 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 5'inci Bölüm Md. 55-75.

² 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS). Bu Sözleşme, 16 Kasım 1994'te yürürlüğe girmiştir.

³ A/AC. 138/SC.II/L.33 (1973). PLATZODER, Third U.N. Conference on the Law of the Sea, Documents, Vol. X, s.72.

⁴ A/CONF. 62/RCNG 1 (1978) Report to the Plenary by the Chairman of the Third Committee, Proposal on Article 1, Paragraph 4, Official Records, Vol. 10. s. 96 v.d.

⁵ 1969 tarihli Açık Denizde Petrol Kirlenmesi Olaylarına Müdahale Hakkında Uluslararası Sözleşme, md.1.1.

⁶ 1973 tarihli Açık Denizde Petrol Dışındaki Maddelerle Kirlenme Olaylarına Müdahale Hakkında Protokol, md.1.2.

⁷ Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleriyle Makbuzlara Dair Yönetmelik.

⁸ Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği.

⁹ 5312 sayılı Kanun, 11/3/2005 tarihli ve 25752 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak 11/6/2005 tarihinde, Kanun'un "Mal ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmeliği" 26/04/2006 tarihinde, "Uygulama Yönetmeliği" de 21/10/2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁰ 5312 sayılı Kanun, Md. 5.p.

¹¹ Türkiye 05 Aralık 1986 tarih ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz'de MEB ilan etmiştir. Bkz: Resmi Gazete Tarih: 17 Aralık 1986, Sayı:1931.

¹² Bkz: Türkiye BM Daimi Temsilciliği'nin BM Genel Konseyi'ne sunulan 22 Mart 2019 tarih A/73/804 sayılı mektubu.

¹³ Bkz: 1979 Hamburg Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, Bl 3, md. 2.1.5.

¹⁴ T.C. Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği, 17 Ekim 2020 tarihli, 31277 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹⁵ ibid., m.4/1.ü.

KAYNAKÇA

Abdullahzade, C. (2009). Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği: Türk hukukundaki son gelişmelerin değerlendirilmesi. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 58(4), 693-710.

AFAD. (2014). Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi, https://www.afad.gov.tr/kurumlar/afad.gov.tr/3912/xfiles/denizcilik_kazalari_son1.pdf, Erişim Tarihi: 11.12.2020.

Aşan, C., Özsoy, B., Şihmantepe, A., ve Solmaz, M. S. (2020). A case study on oil pollution in Istanbul Strait: Revisiting 1994 Nassia tanker accident by utilising Potential Incident Simulation Control and Evaluation System (PISCES-II) simulation. What would be different in terms of response if Nassia accident happened today? *Marine Pollution Bulletin*, 151, 110813.

Balık, İ. (2018). Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları. *Kent Akademisi*, 11(1), 86-98.

Beckman, R. (2015). State responsibility and transboundary marine pollution. S. Jayakumar, T. Koh, R. Beckman ve H. D. Phan (Ed.), *Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy* (s.137–161). USA: Edward Elgar Publishing.

Boyle, A. E. (1985). Marine pollution under the Law of the Sea Convention. *The American Journal of International Law*, 79(2), 347–372.

ÇŞB (2011). T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Ulusal Acil Müdahale Planı, Ankara.

Demir, İ. (2014). Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri. *Ankara Barosu Dergisi*, 4, 120-152.

Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği. (2020). <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/21.5.3095.pdf>, Erişim Tarihi: 08.12. 2020.

Franckx, E. (1995). Coastal state jurisdiction with respect to marine pollution-some recent developments and future challenges. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 10(2), 253–280.

Koca, S. Ç. (2007). Milletlerarası özel hukuka göre açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliğine uygulanacak hukuk. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 9 (Özel Sayı), 783–814

Lyons, Y. (2015). Transboundary pollution from offshore activities: a study of the Montara offshore oil spill. S. Jayakumar, T. Koh, R. Beckman ve H. D. Phan (Ed.), *Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy* (s.162–189). USA: Edward Elgar Publishing.

Micalef, S. (2018). Amaco Cadiz 40 years of change(s). *Cedre Information Bulletin*, 37(June), 3.

Redgwell, C. (2015). Transboundary pollution: principles, policy and practice. S. Jayakumar, T. Koh, R. Beckman ve H. D. Phan (Ed.), *Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy* (s.11–35). USA: Edward Elgar Publishing.

Töz, A. ve Olgaç, T. (2020). Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu: Uluslararası İş Birliği Faaliyetleri ve Yaşanan Anlaşmazlıklar. *Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi*, 217, 44-56.

Tütüncü, A. N. (2004). Gemi kaynaklı deniz kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasında devletin yetkisi (3. Bası.). Kırklareli: Beta Basım A.Ş.