

**MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUKA GÖRE
AÇIK DENİZLERDE MEYDANA GELEN
ÇEVRE KİRLİLİĞİNE UYGULANACAK HUKUK**

*Dr. Sema ÇÖRTOĞLU KOCA**

GİRİŞ

Çevre sorunlarının ortaya çıkışı birden bire olmamış, zaman içinde birikerek varlığını duyurmuştur. Özellikle son yıllarda endüstri alanlarının da gelişmesiyle çevre sorunları artmakla beraber, sorunların niteliği de değişmektedir. Çevre sorunlarını, evrensellik, süreklilik, birbirlerine bağımlılık ve bozulma gibi durumlarda, eski hale getirilememe, çevresel zararın ya da daha genel bir ifadeyle çevre üzerindeki olumsuz etkilerin kalıcı oluşu, geriye dönüşü söz konusu olmayan zararlar bırakması karakterize etmektedir. Bu zararların etkisi sadece içinde yaşadığımız zamanı değil aynı zamanda gelecek kuşakları da etkilemektedir.

Çevre sorunlarının küresel bir öneme sahip olması ve meydana gelen çevre kirlenmelerinin artık sadece tek bir devletin ülkesi sınırları içinde zarara yol açmasıyla sınırlı kalmayıp, diğer devlet ülkelerinde yaşayan kişilere de zarar vermesiyle konunun önemi artmıştır. “Kirlenme” fiili birden fazla devletin ülkesinde meydana gelebileceği gibi, meydana gelen zarar bir veya birden fazla devletin ülkesinde de etkilerini doğurabilmektedir. Bu tür sınır ötesi çevre kirlenmelerinde, hangi ülkenin kanunun uygulanacağı sorunu karşımıza çıkmaktadır, bu da kanunlar ihtilâfi kurallarına başvurulmasını gerekli kılmaktadır.

Bu çalışmada açık denizler ile ilgili çevre sorunlarından doğan ihtilâflar milletlerarası özel hukuk açısından incelenecektir.

* Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Devletler Özel Hukuku Öğretim Görevlisi

Açık deniz, bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına, iç sularına ve takımda devletlerinin takımda sularına girmeyen bütün deniz kesimlerine verilen addır. Açık denizler, kıyısı bulunsun bulunmasın bütün devletlere açıktır. Hiçbir devlet açık denizlerin hiçbir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez¹. Açık denizlerin hiç bir devletin egemenliğine girmeyen mahaller olması, bu alanlara uygulanacak kanunun tayininde güçlüğe sebep olmaktadır.

Denizlerin önemi, dünya yüzeyinin üçte ikisini kaplamasından ileri gelmektedir. Denizler, ihtiyacımız olan gıdaların büyük bir kısmını sağlamaktadır. Denizlerdeki değişimler, dünyanın ısısını, iklimini ve mevsimleri büyük ölçüde etkilemektedir. Bununla birlikte, okyanus çevresine karşı olan tehditler, hem insanlığa hem de gezegendeki tüm hayata karşıdır².

Denizlerin kirlenmesi iki ana nedene dayanmaktadır. Bunlardan birincisi; gemilerden ve uçaklardan atılan maddeler ve hidrakerbürler, ikincisi ise; kara kökenli kirlenici maddelerdir. Bugün iki türden kirlenmeleri önlemek amacıyla yapılan anlaşmaların sayısı bir hayli fazladır³.

Denizde canlı kaynakların korunmasıyla ilgili olarak uygulanan uluslararası hukuka göre, bir devletin egemen yetkileri içerisine giren alanlarda yaşamını sürdüren canlılar ile açık denizde yaşamını sürdüren canlıların hukuksal rejimleri değişiktir. Denizde yaşayan canlı kaynaklar eğer bir devletin iç suları, takımda suları ve karasularında yaşıyorlarsa, kıyı devletinin tam ve münhasır yetkisi içinde bulunmaktadır. Münhasır ekonomik bölge için de, aynı durum, ilke olarak geçerlidir. Bunun tek istisnası göçmen türlerin korunması ve avlanması konusunda görülmektedir. Kıta sahanlığında yaşayan canlılar da, tamamen kıyı devletinin koruması altında bulunmaktadır. Bu nedenle, denizde canlı kaynakların korunması söz konusu olduğu zaman uluslararası düzenlemeler büyük ölçüde açık denizi ilgilendirmektedir⁴.

Deniz çevresi ile ilgili problemler, özel sorunlara yol açmaktadır. Bunlarla ilgili en zor problem, yargılama yetkisidir. Bu problem, sadece kirlenme aktivitelerinin sınırlandırılıp sınırlandırılmamasıyla ilgili olarak değil, ayrıca hangi ülkenin bunları düzenleme ve kontrol etme yetkisine sahip olacağı

¹ Tekil, F. : Deniz Hukuku, İstanbul 2001, s. 502, 505.

² Bilder, R. B.: "The Settlement of Disputes in the Field of the International Law of the Environment", 144 Rec. des Cours (1975/1), s. 184.

³ Pazarıcı, H. : Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Ankara 1990, s. 447.

⁴ Pazarıcı, s. 453.

konusunda da çıkmaktadır. Okyanuslar ve denizler, herhangi bir ülkenin, ülkesel yetkisi dışında kalması nedeniyle uluslararası uygulamaların bir parçası olarak ve denizlerin serbestliği ilkesi gereğince, bütün ülkelerin kullanımına açıktır. Birçok Devlete göre bu geleneksel kurallar; bir sahil devletinin, açık denizlere yakın olan kıyılarında yapılan gemicilik ve diğer faaliyetlerin düzenleyici organlar tarafından yasaklanmasına engel olmakta; bu geniş alanların uluslararası müşterek etkin kurallara uygun şekilde düzenlenmesi gerektiğini öngörmektedirler. Eğer bir Devlet, okyanuslardaki geniş alanların kirliliğe karşı korunması için kendi düzenlemelerini tek taraflı olarak yapmaya teşebbüs ederse, bu durum diğer milletler tarafından protesto edilir ve bu durumun da çözülmesi oldukça güçtür⁵.

Önemli deniz yolları üzerinde kıyısı olan Devletler, kirlilikten en çok etkilenenlerdir. Sahil devletlere göre, gemiler, bayrak Devletinin kendi kıyılarından uzak yerlerde atık boşaltabilir veya kirliliğe neden olabilir, bu nedenle de bayrak Devletleri, sahil devletinin menfaatlerine zarar vermemek için uygulanan yüksek cezaları pek kabul etmemişlerdir. Sonuç olarak, çoğu sahil devleti, kendi menfaatlerinin sadece kendi kirliliği kontrol düzenlemeleri ile korunabileceğini düşünmektedir. Bir tarafta, gemicilik ve deniz ticareti konularında önemli menfaatleri olan milletler, diğer tarafta ise, sahil devletinin tek taraflı yetki iddiaları yer almaktadır⁶.

Genel olarak Deniz Hukukunun, deniz kirlenmesi ile ilgili hukuk ve ihtilâf çözümleri devamlı değişmektedir. Şu anki gelişmelerin, sahil devletinin yetkisini geliştirerek, uluslararası denizleri düzenleyen anlaşmalarda ve denizlerin serbestliği ilkesinde büyük değişikliklere yol açtığı düşünülmektedir⁷.

I. DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA İLİŞKİN ANDLAŞMALAR

Deniz çevresinin korunmasına ilişkin son gelişmelere baktığımızda, bunlardan ilki, örf ve adet kuralları arasından olup, Devletlerin deniz çevresini koruma sorumluluğu ilkesini getirmesidir. Bu ilke, daha genel bir ilke olan Stokholm Deklarasyonu'nun 21. maddesinde belirtilen çevre sorumluluğunu

⁵ **Bilder**, s. 185.

⁶ **Bilder**, s. 186.

⁷ **Bilder**, s. 186.

da kabul etmektedir. Stokholm Deklarasyonu'nun 7. maddesi bunu daha açık bir şekilde belirtmiştir:

“Devletlerin, insan hayatına zarar veren, deniz hayatına ve yaşama kaynaklarına zarar veren herşeye karşı, deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla bütün önlemleri alması gerekmektedir⁸”.

Bu alandaki hukukun gelişmesi yanında, deniz kirliliği ile ilgili birçok uluslararası anlaşma da yapılmıştır.

Önemli küresel anlaşmalardan bazıları, 1954 tarihli Petrol İle Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Konvansiyonu, 1958 tarihli Deniz Hukukuna İlişkin Cenevre Konvansiyonu, 1969 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Zararları için Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu ile 1973 tarihli (Londra) Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Konvansiyonudur⁹.

Torrey Canyon kazası petrol kirliliğinin uluslararası anlaşmalarla düzenlenmesinin önemini göstermektedir. 18 Mart 1967 tarihinde *Torrey Canyon* adlı 117 bin ton ham petrol taşıyan Liberya Bandıralı tanker, İngiltere'nin *Carnwall* kıyılarındaki *Seven Stones* mevkiinde karasularının ötesinde (o tarihte 3 mil) bir deniz alanında karaya oturmuş, İngiltere ve Fransa kıyılarında önemli bir kirlenmeye sebep olan büyük bir miktarda petrolün denize karışmasına neden olmuştur¹⁰. Karaya oturma sonucunda oluşan delikten ilk iki gün içinde 30 bin ton ham petrol denize yayılmıştır. Gemide yüklü olarak bulunan geriye kalan petrolün denize karışmasını önlemek ve kıyıya bitişik deniz alanındaki bu kirlenmeyi en aza indirebilmek için gemi sahibi tankeri yeniden yüzdürerek yedeğine almak ve kayalık olan bu alanının

⁸ İnsan Çevresiyle İlgili Stokholm Deklarasyonu (*Stocholm Declaration on the Human Environment*), 7. ilke, Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı Raporu, BM Dök. A/Konf. 48/14, (1972). Ayrıca, Stokholm Konferansı'nın Hareket Planında, deniz kirliliğinin kontrolü ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin birçok tavsiye bulunmaktadır. **Bilder**, s. 187.

⁹ *The 1954 International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil* (12 Mayıs 1954) <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html>> (18.06.2008); *The 1958 Geneva Conventions on the Law of The High Seas* (29 Nisan 1958) <<http://www.fletcher.tufts.edu/multi/texts/BH364.txt>> (18.06.2008); *The 1969 (Brussels) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (29 Kasım 1969) <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/civilpol1969.html>> (18.06.2008); *The 1973 (London) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (2 Kasım 1973) <<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/pollution.from.ships.1973.html>> (18.06.2008); **Bilder**, s. 188-189.

¹⁰ **Tütüncü**, s. 109.

dışına çıkarmak için bir kurtarma ve yardım şirketi ile anlaşmıştır ancak 26 ve 27 Mart'ta tankerin üç parçaya ayrılması neticesinde 30 bin ton petrol daha denize karışmıştır. Bunun üzerine, kurtarıcı şirket bu operasyonu bırakmıştır. İngiltere Hükümeti kalan petrolü yakarak yok etmek için tankeri havadan bombalamaya karar vermiştir. Bombalama 28 Mart'ta başlamış ve hemen bütün petrol yakılmıştır. Bu eylem ne ilgili özel taraflardan ve ne de geminin bayrak Devleti Liberya da dahil olmak üzere bunların hükümetlerinden protesto görmemiştir¹¹.

1969 yılında *Torrey Canyon* tankerinin sahipleri Fransa ve İngiltere'ye bu konudaki taleplerin çözümü için 3 milyon pound ödemeyi ve aynı zamanda zarara ilişkin özel talepleri (*private claims*) de gözönüne alarak bu 3 milyon pound dışında, özel talep sahiplerine de kendi isteğiyle ödeme yapmayı kabul etmiştir. Olay sonrası, İngiltere ve Fransa Hükümetleri, gemi sahipleri ve time charter sözleşmesi ile taşıtanlar, gemiden denize petrol yayılması neticesinde maruz kalınan zarar, kayıp ve masrafların karşılanması hususunun çözüme kavuşturulması için bir anlaşmaya varmışlardır. Bu talepler, Fransa ve İngiltere'nin açtığı dâvaların konusunu oluşturmuştur. İngiltere ve Fransız Hükümetleri dâva süresince her aşamada istişarede bulunarak büyük bir işbirliği içinde hareket etmişlerdir. Gemi sahipleri, hükümetlerin 6 milyon poundluk tahmini zarar taleplerini ödemeyi kabul etmemiştir. Gemi sahiplerinin ve time charter sözleşmesi ile taşıtanların ödemeyi kabul ettikleri 3 milyon poundluk meblağ ise, iki hükümet arasında eşit olarak paylaşılmıştır. İngiliz Hükümeti, görüşmeler boyunca, özel olarak talepte bulunanların doğrudan doğruya kirlenmeden kaynaklanan mal varlığının uğradığı zararlar dolayısıyla söz konusu haklarını da koruma çabasıyla hareket ettiğini vurgulamıştır. Bu çabaların sonucunda, gemi sahipleri kamu taleplerine ilâve olarak, özel talep sahiplerine de istekleriyle (*ex gratia*) tazminat ödenmesine karar vermişlerdir¹². Bu bağlamda, özel talepleri olan kişiler:

- Mal varlığı zarara uğrayan
- ya da mal varlığını korumak için masraf yapan

¹¹ İngiliz Hükümeti, davranışı için hiç bir hukukî gerekçe göstermemiş, ancak çeşitli vesilelerle durumun çok uç (*extreme*) bir tehlike arzettiğini ve bombalama kararı uygulanan bütün diğer kurtarma vasıtalarının başarılı olmaması üzerine alındığı hususunu vurgulamıştır: **Tütüncü**, s. 109.

¹² **Tütüncü**, s. 110.

- zarar ve masrafların sigorta veya diğer bir mali güvenceyle karşılanmayan kişi ve firmalar olarak belirtilmiştir¹³.

Torrey Canyon kazası öncesine kadar petrol kirliliği sonucu uğranılan zararlardan koruyacak uluslararası bir düzenleme mevcut değildi. Bir ülkenin yetki sahası dışında bir kaza meydana geldiğinde uluslararası hukuk, sorumluluk ve tazminat sorunlarını açıklamakta yetersiz kalmaktaydı. Ulusal hukuk sistemleri ise, kirlenme zararının, objektif olarak değil, zarara neden olan kusur sorumluluğuna dayanan genel hukuki sorumluluk kuralları çerçevesinde tazminini öngören bir yaklaşıma sahipti. Bundan dolayı, gemi sahibinin kusurunun bulunmadığı bir kaza meydana geldiğinde kazadan zarar görenlerin başvurabilecekleri hukuki bir yol bulunmuyordu. Kirlenmeye sebep olan gemi tespit edilmiş ve kirlenme sonucu oluşan zarar arasındaki illiyet bağı kurulmuş olsa dahi, açılmış olan bir davada gemi sahibinin kusurunun ispatı birçok hukuk sisteminde oldukça güçtü. Ayrıca, yabancılık unsuru taşıyan olaylarda milletlerarası yetkili mahkemenin tespiti ile bu mahkemenin uygulanacak hukuku tespit etmesi bir diğer önemli sorun olarak ortaya çıkmaktaydı. Tüm bu sorunlar aşılacak kirlenme mağduru zararının tazminine dair bir karar almış olsa dahi, bu kez de kararın icra edilmesi ve gemi sahibinin yeterli mali kaynaklara sahip olması gerekir¹⁴.

Torrey Canyon kazası, etkilerini milletlerarası alanda göstermesiyle birlikte, Uluslararası Denizcilik Örgütü (*IMO*)'nün açık denizlerde kaza dolayısıyla ortaya çıkan kirlenme tehlikesinin azaltılması ve ortadan kaldırılması için önlem alması gerekli olmuştur. Bu yetkinin düzenleneceği çok taraflı iki sözleşme hazırlanmıştır¹⁵.

1969 yılında kabul edilen sözleşmelerden ilkinin, petrol kirliliği ile sonuçlanan kazalar ve benzeri olaylarda, kendi kıyılarının kirlenme tehlikesi altında kalması halinde sahil devletine müdahale hakkı veren Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Kazaları hakkında Uluslararası Sözleşme¹⁶, diğerini ise petrol kirliliği kazası sonucu meydana gelen zararlardan hukuki sorumluluğa ilişkin

¹³ **Tütüncü**, s. 110.

¹⁴ **Kara**, H. : Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul 2005, s. 152.

¹⁵ **Tütüncü**, s. 110.

¹⁶ *International Convention Relating to Intervention on The High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*, <<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/intervention.high.seas.casualties.1969.html>> (26.09.2008).

1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme¹⁷ oluşturmaktadır. Petrol Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme, sıkı bir sorumluluk ve tanker kazaları için zorunlu sigorta düzeni sağlamaktadır. Sözleşme, tankerlerden dökülen ham veya diğer dayanıklı petrolün yol açtığı kamusal veya özel kirlenme zararlarını kapsamaktadır¹⁸.

Milletlerarası Hukuk Komisyonu raporlarında sözleşme düzeyindeki bu düzenlemeye rağmen, bu kuralların kapsamadığı alanlarda zaruret haline (*state of necessity*) dayanılarak aynı sonuca ulaşılabileceği görüşü vardır. Bu durumda hayatî öneme sahip çevresel bir menfaate ciddî ve yakın tehlike oluşturan bir tehditin milletlerarası yükümlülüklerle uygun olmayan böyle bir devlet davranışının açık denizlerde veya diğer bir Devletin egemenliğine giren bir alanda yapılıp yapılmadığına bakılmaksızın engellenmesi maksadıyla bu ilkeye dayanılabilir¹⁹.

Deniz çevresinin korunmasına ilişkin bölgesel anlaşmalardan bazıları ise, 1972 tarihli (Oslo) Gemilerden ve Uçaklardan Yapılan Depolama ile Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Konvansiyonu, 1974 tarihli Baltık Deniz Alanı Çevresinin Korunması Konvansiyonu ile 1974 tarihli (*Nordic*) Çevreyi Koruma Sözleşmesidir²⁰.

Bu anlaşmalardan bir kısmında zorunlu ihtilâf çözüm yolları vardır, ancak bunlar sadece ihtilâfın çözüm tekniklerini belirlemektedir²¹.

¹⁷ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, <http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=660&topic_id=256> (26.09.2008).

¹⁸ **Kara**, s. 152-153.

¹⁹ **Tütüncü**, s. 110.

²⁰ *The 1972 (Oslo) Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft* (15 Şubat 1972) <<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/marine.pollution.land.based.sources.1974.html>> (18.06.2008); *The 1974 Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area* (21 Şubat 1974) <<http://www.oceanlaw.net/texts/helcom.htm>> (18.06.2008); *The 1974 (Nordic) Convention on Environmental Protection* (19 Şubat 1974) <<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/acrc/Nordic.txt.html>> (18.06.2008); **Bilder**, s. 188-189.

²¹ 1945 tarihli Petrol Kirliliği Konvansiyonu'nun XIII. maddesi Uluslararası Divan tarafından zorunlu uzlaşma yolunu şart koşmaktadır. Bununla birlikte, diğer çoğu anlaşma, Uluslararası Divan yerine hakem mahkemesine müracaat edilmesini şart koşarak zorunlu uzlaşma yolunu kabul etmişlerdir. Bu anlaşma dışında örneğin, 1954 tarihli Petrol Kirliliği Konvansiyonu'nun XIII. maddesinde, 1969 tarihli Brüksel Müdahale Konvansiyonu'nun VIII. maddesinde, 1973 tarihli IMCO (*Intergovernmental Maritime*

1974 tarihinde *IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization)* tarafından Deniz Yaşamının Korunması Komitesi kurulmuştur. Birleşmiş Milletler Çevre Programı (*United Nations Environment Programme (UNEP)*), deniz kirliliğinin önlenmesi için yapılan çalışmalara büyük önem vermiştir. 1975 tarihinde UNEP, diğer uluslararası organizasyonlarla işbirliği yaparak, Akdeniz'in kirliliğe karşı korunması için Barselona Konvansiyonu'nu hazırlamıştır²². 1976 tarihli Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Konvansiyon ve Protokolleri 12 Şubat 1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir²³. Daha sonra, 1978 tarihli Deniz Çevresinin Kirlenmeden Korunmasında İşbirliğine Dair Kuveyt Bölgesel Konvansiyonu, 1981 tarihli Batı ve Orta Afrika Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesinde İşbirliğine Dair Konvansiyon, 1981 tarihli Güneydoğu Pasifik Deniz Çevresi ve Kıyı Alanının Korunmasına Dair Konvansiyon, 1982 tarihli Kızıl Deniz ve Aden Körfezi Deniz Çevresinin Korunmasına Dair Konvansiyon, 1983 tarihli Daha Geniş Karayipler Deniz Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesine Dair Konvansiyon, 1985 tarihli Doğu Afrika Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması, İdaresi ve Geliştirilmesine Dair Konvansiyon, 1986 tarihli Güney Pasifik Bölgesi Çevresi ve Doğal Kaynaklarının Korunmasına Dair Konvansiyon Birleşmiş Milletler Çevre Programı (*UNEP*) tarafından sonuçlandırılmıştır²⁴.

Consultative Committee) Kirlilik Konvansiyonu'nun 10. maddesinde ve 1974 tarihli Paris Konvansiyonu'nun 21. maddesinde bu şart getirilmiştir. Bu anlaşmaların çoğunun eklelerinde tahkim prosedürleri ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Hakem mahkemesi üç kişiden oluşmakta, her bir taraf kendi hakemini seçmekte, üçüncü hakem ise iki tarafın anlaşması sonucunda seçilmektedir. Diğer anlaşmalara baktığımızda bunlarda ihtiyari uzlaşma yollarının düzenlenmiş olduğunu görmekteyiz. Örneğin, 1974 tarihli Baltık Konvansiyonu'nda ortaya çıkan herhangi bir ihtilâfın çözümü ile ilgili olarak, *ad hoc* hakem mahkemesine veya daimi hakem mahkemesine ya da Uluslararası Divana gidebilmek için "ortak anlaşma" gerekmektedir. Bir kısım anlaşmalarda ise, ihtilâftan kaçınmaya ilişkin hükümler bulunmaktadır. Örneğin *Nordic* Konvansiyonu'nda ihbar ve müzakere usulleri getirilmiştir: **Bilder**, s. 188-189.

²² Bkz. **Bilder**, s. 189.

²³ *Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution*, <<http://fletcher.tufts.edu/multi/texts/BH681.txt>> (20.06.2008).

²⁴ 1978 tarihli Deniz Çevresinin Kirlenmeden Korunmasında İşbirliğine Dair Kuveyt Bölgesel Konvansiyonu, 30 Haziran 1978, *Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution*, <<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/kuwait.marine.pollution.1978.html>> (20.06.2008); 1981 tarihli Batı ve Orta Afrika Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesinde İşbirliğine Dair

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonrasında ortaya çıkan 1982 tarihli Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (*United Nations Convention On The Law Of The Sea*) (UNCLOS)²⁵ 10 Aralık 1982 tarihinde imzaya açılmış ve 155 Devlet ve bazı milletlerarası teşkilatlar tarafından imzalanmıştır. Türkiye, bu Sözleşmeyi henüz imzalamamıştır²⁶.

Açık denizler, hiçbir Devletin egemenliği altında değildir ve uluslararası hukuk, açık denizlerin herhangi bir bölümünün bir Devlete tahsis edilmesine izin vermemektedir. Bununla birlikte, uzun soluklu serbestliklere izin verilmiştir, örneğin; gemi ve uçak seferlerinin serbestliği, balıkçılığın serbestliği, denizaltına kablo ve petrol boru hattı döşenmesi serbestliği tanınmıştır. Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin 87. maddesinde, suni

Konvansiyon, 23 Mart 1981, *Convention for Co-operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region, Abidjan* <<http://fletcher.tufts.edu/multi/texts/BH800.txt>> (20.06.2008); 1981 tarihli Güneydoğu Pasifik Deniz Çevresi ve Kıyı Alanının Korunmasına Dair Konvansiyon, 12 Kasım 1981, *Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Area of the South-East Pacific, Lima*, <<http://fletcher.tufts.edu/multi/texts/bh809.txt>> (20.06.2008); 1982 tarihli Kızıl Deniz ve Aden Körfezi Deniz Çevresinin Korunmasına Dair Konvansiyon, 14 Şubat 1982, *Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment, Jeddah*, <<http://fletcher.tufts.edu/multi/texts/BH811.txt>> (20.06.2008); 1983 tarihli Daha Geniş Karayipler Deniz Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesine Dair Konvansiyon, 12 Mart 1983, *Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region, Cartagena de Indias*, <<http://untreaty.un.org/English/UNEP/caribbeanenglish.pdf>> (20.06.2008); 1985 tarihli Doğu Afrika Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması, İdaresi ve Geliştirilmesine Dair Konvansiyon, 21 Haziran 1985, *Convention for the Protection Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Eastern African Region, Nairobi*, <<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/marine.coastal.east.africa.1985.html%20>> (20.06.2008); 1986 tarihli Güney Pasifik Bölgesi Çevresi ve Doğal Kaynaklarının Korunmasına Dair Konvansiyon, *Protocol for the Prevention of Pollution of the South Pacific Region by Dumping, Noumea* <<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/combating.pollution.emergencies.south.pacific.protocol.1986.html>> (20.06.2008); **Tütüncü**, A. N.: Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İstanbul 2001, s. 18-19.

²⁵ *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982*, <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm> (28.05.2008).

²⁶ **Tütüncü**, s. 55; UNITED NATIONS: Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 04 June 2008, <http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea> (05.09.2008).

adaların ve diğer tesislerin yapılmasına uluslararası hukuk tarafından izin verilmiş ve bilimsel araştırma serbestliği tanınmıştır²⁷.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre, denizyatağı, okyanus dibi ve kumluk bölgeyi kapsayan "Alan" ve buranın kaynakları Devletlerin egemenlik haklarının sınırını oluşturmakta ve bu alanlar "insanlığın ortak mirası" olarak kabul edilmektedir²⁸. 140. maddenin 1. fıkrasında, bu Alan içerisinde sadece insanlık yararı için çalışmalar yapılabileceği; 141. maddede ise, barışçıl amaçlar için bütün Devletlere bu Alanın açılacağı belirtilmiştir²⁹.

II. AÇIK DENİZLERDE MEYDANA GELEN ÇEVRE KİRLİLİĞİNDE DEVLETİN YARGI YETKİSİ

A. GENEL OLARAK

Açık denizlerde meydana gelen bir olayda, Devletler, kendi vatandaşlarını ve bayrağını taşıdığı gemileri yargılayabilir³⁰. Gemiler bayrağını taşımaya yetkili oldukları devletin uyrukluğuna sahiptirler. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağın olması gereklidir (1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 5, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 91). Açık denizde gemiler sadece tek bir devletin bayrağı altında seyredebilirler. Açık denizlerde gemiler, uluslararası anlaşmalarda açıkça belirtilen istisnalar dışında, o devletin münhasır yetkisine tabi olacaklardır. (1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 6/1, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 92). Açık denizde bulunan gemilerde yargı yetkisi bakımından herhangi bir boşluk doğmaması için her devletin kendi ulusal yetkisi altında bulunan gemiler üzerinde açık denizde de yetkili olması kabul edilmiştir. Teamül hukukundan gelmiş olan bu kural, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ile yazılı hale gelmiş, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile aynen kabul edilmiştir³¹.

²⁷ Barboza, J. : "International Liability for the Injurious Consequences of Acts not Prohibited by International Law and Protection of the Environment", 247 Rec. des Cours (1994/III), s. 392.

²⁸ Barboza, s. 392.

²⁹ Barboza, s. 392-393.

³⁰ Barboza, s. 392.

³¹ Kuran, S. : Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2007, s. 240-241.

Mülkiyetin gerçekten nakli veya gemi sicilinde değişiklik durumları haricinde bir gemi yolculuk sırasında veya bir limanda bayrağını değiştiremez. İki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyreden ve bunları işine geldiği gibi kullanan bir gemi, bu tabiiyetlerden hiç birini diğer devletlere karşı ileri süremez. Bu tür gemiler tabiiyetsiz bir gemi gibi işlem görür (1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 6, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 92).

Açık denizde bulunan tabiiyetsiz gemiler ise tüm devletlerin yargı yetkisine sahiptir. Tabiiyeti olmayan bir geminin himaye hakkı olmayacağı gibi, her devletin de böyle gemiler üzerinde yetki kullanması mümkün olacaktır³².

Açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliğine sebep olan gemi bakımından açılan davalarda kural olarak yargı yetkisi, bayrak devletine ait olacaktır. Ayrıca Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre, deniz çevresinin kirlenmesinden doğan kayıp ve zararlar için bir hukuki sorumluluk davası açma hakkı bu Sözleşmenin hiçbir hükmü ile engellenemeyecektir (m. 229).

Açık denizlerde savaş gemileri, bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler (1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 8, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 95).

Bir devlete ait olan veya onun tarafından işletilen ve münhasıran ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemiler ise, açık denizde bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahip olmaktadır (1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 9, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 96).

Çatma ve deniz seyrüseferine ilişkin diğer her türlü olayda cezai yargı yetkisi 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin 11. maddesinde, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin ise 97. maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddelere göre, açık denizde, kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunu intaç ettiren bir çatma halinde veya deniz seyrüseferine ilişkin diğer herhangi bir olayda, bu kişiler hakkında ceza veya disiplin kovuşturması, geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde buldukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılacaktır³³.

³² Kuran, s. 241.

³³ Disiplin konusunda bir kaptan brövesi veya yeterlilik veya ehliyet belgesi vermiş olan devlet, belge sahibi, bu devletin vatandaşı olmasa dahi, yasal yollara uyarak, bu belgelerin

Açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliğine sebep olan hava aracı bakımından açılan davalarda yargı yetkisi ise, tescil devletine ait olacaktır. Milletlerarası Havacılık Hukuku Komitesinin 1924 tarihinde kabul edilen Milletlerarası Hava Koduna göre, eğer hava aracı açık denizde uçuyorsa, bu aracın içinde meydana gelen olaylarda, hava aracının tâbiyetini haiz olduğu devletin yargılama yetkisi sözkonusudur. Yine Uluslararası Hukuk Birliğinin 1924 tarihli Stockholm toplantısında hazırlanmış olduğu taslağa göre, açık denizde olan hava aracı, tâbiyetini kazandığı ülkenin yargılamasına tabidir³⁴.

B. TÜRK MAHKEMELERİNİN MİLLETLERARASI YETKİSİ

Türkiye, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'ne ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf olmamıştır. Açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliğinde Türk mahkemelerinin yetkisini tespit edecek özel bir kural da mevcut değildir. Bu nedenle Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun tayin edecektir. MÖHUK m. 40'a göre, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini, iç hukukun yer itibariyle yetki kuralları tayin eder. HUMK m. 9'a göre, her dava, kanunda aksine hüküm bulunmadıkça açıldığı tarihte davalının Türk Kanunu Medenisi gereğince ikametgâhı sayılan yer mahkemesinde görülür. Davalının ikametgâhı belli değilse, davaya Türkiye'de son defa oturduğu yer mahkemesinde bakılır. Açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliğinden sorumlu olan davalının ikametgâhının Türkiye'de bulunması durumunda, Türkiye'de ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesi yetkili olacaktır. Kırleten davalının ikametgâhı belli değilse, davaya Türkiye'de son defa oturduğu yer mahkemesinde bakılır. HUMK m. 9 gereğince hukukî ve ticarî bütün konularda prensip olarak davalının ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesi milletlerarası yetkiye sahip olmaktadır. İkametgâh esası sadece gerçek kişiler aleyhine açılacak olan davalarda değil, tüzel kişiler aleyhine açılacak davalarda da genel milletlerarası yetkiyi belirlemektedir. Türk hukukuna göre tüzel kişinin yerleşim yeri, kuruluş belgesinde başka bir hüküm bulunmadıkça işlerinin yönetildiği yerdir (Medeni Kanun m. 51). Davalı anonim ve sermayesi paylara bölünmüş bir şirket ise, Ecnebi Anonim ve

geri alınmasına karar verme hususunda münhasır yetkili olacaktır. Bayrak devleti yetkilileri dışında hiç bir makam tarafından soruşturma amacıyla da olsa, gemiye el konulması veya geminin seferden alkonulması emredilmeyecektir. **Özman, A.** : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984, s. 45-46.

³⁴ **Sirmen, K. S.** : Hava Araçlarının Tâbiyeti, Ankara 2003, s. 40-41.

Sermayesi Eshama Münkasım Şirketlerle Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkında Kanunu Muvakkat'ın 10. maddesine³⁵ göre, bunların Türkiye'de bulunan şube veya acenteleri kanunî ikametgâh sayılır³⁶.

Davalının donatan olması halinde ise Türk Ticaret Kanunu'nun 950. maddesi ile geminin bağlama limanının bulunduğu yer mahkemesi de yetkili olabilecektir. Donatan aleyhine, bu sıfatla, her hangi bir alacaktan dolayı, şahsen veya yalnız gemi ve navlun ile mesul olduğuna bakılmaksızın, geminin bağlama limanı mahkemesinde de dava açılabilir. Bu madde, Türk Ticaret Kanunu Tasarınının³⁷ 1063. maddesinde, geminin bağlama limanı mahkemesinin, kesin yetkili mahkeme olmayıp, genel yetkili mahkemelere bir seçenek teşkil ettiğini açıklamak üzere yeniden düzenlenmiştir. Tasarıdaki yeni düzenlemeye göre, donatan aleyhine, bu sıfatı dolayısıyla, herhangi bir alacaktan dolayı geminin bağlama limanının bulunduğu yer mahkemesinde de dava açılabilir³⁸. Türk Ticaret Kanunu'nun 819. maddesine göre, bir geminin bağlama limanı, o gemiye ait seferlerin idare olunduğu limandır.

Davalının müşterek donatanlar olması durumunda ise, Türk Ticaret Kanunu'nun 970. maddesi genel yetkili mahkemenin yanında uygulanabilecektir. Bu maddeye göre, müşterek donatanlar aleyhine, bu sıfatla, her hangi bir alacaktan dolayı, müşterek donatanlardan biri veya bir üçüncü şahıs tarafından geminin bağlama limanı mahkemesinde dava açılabilir. Türk Ticaret Kanunu Tasarınının 1087. maddesinde bu madde yeniden düzenlenerek geminin bağlama limanının bulunduğu yer mahkemesinin genel yetkili mahkeme ile birlikte yetkili olduğu açıklanmıştır. Tasarıya göre, paydaş donatanlar aleyhine bu sıfatları dolayısıyla diğer paydaş donatanlar veya üçüncü kişiler tarafından herhangi bir alacaktan dolayı geminin bağlama limanının bulunduğu yer mahkemesinde de dava açılabilir³⁹.

³⁵ İşbu kanuna tevfiқан şube veya acentehane tesis olunan mahaller mensup oldukları her ecnebi anonim veya sermayesi eshama münkasım şirketler için ikametgâhı kanuni olup mahalli mezkûredeki mehakim şirketin ihtilafatının mercii rü`yetidir (EŞHK m. 10).

³⁶ **Eksi**, N. : Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi, İstanbul 1996, s. 71.

³⁷ **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı**, Sevk Tarihi: Başbakanlık: 22/6/2005 - TBMM: 09/11/2005 (Yenilenme Tarihi: 12/09/2007), <<http://www.kgm.adalet.gov.tr/ttk.htm>> (17.10.2008).

³⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Madde Gerekçeleri, <<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc>> (17.10.2008).

³⁹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Madde Gerekçeleri, <<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc>> (17.10.2008).

HUMK'da madde 9'da yer alan genel yetki kuralının yanında haksız fiilden doğan davalarda yetkiyi düzenleyen özel bir yetki kuralı da mevcuttur. HUMK m. 21'e göre, haksız bir fiilden mütevellit dava o fiilin vuku bulunduğu mahal mahkemesinde ikame olunabilir. Bu madde uyarınca, "fiil" ve "zarar" unsurları haksız fiilden doğan davalarda aslî unsurlardır. Fiilin veya zararın meydana geldiği yerlerde dava açılabilir⁴⁰. Bu şekilde yabancılık unsuru taşıyan davanın davacısı, açık denizde meydana gelen bir çevre kirliliğinin zararlı sonuçlarının Türkiye'de görülmesi halinde veya çevre kirliliğinin Türkiye'de oluşmasının ardından zararlı sonuçlarının açık denizlerde meydana gelmesi durumunda Türk mahkemesinde dava açabilecektir.

III. AÇIK DENİZLERDE MEYDANA GELEN ÇEVRE KİRLİLİĞİNE UYGULANACAK HUKUK

Açık denizlerde meydana gelen kirlenmeler sonunda ortaya çıkan ihtilâflar, günümüzde genellikle milletlerarası sözleşmelerden hareketle karara bağlanmaktadır. Ancak, kirlenmeye neden olan gemilerin veya tesislerin sözkonusu sözleşmelere katılmamış devletlerden birisi olması halinde uygulanacak kanunun saptanması sorunu yine önem kazanmaktadır⁴¹. Bu hallerde, uygulanacak kanunun tayini için birbirinden farklı sistemler açık denizlerde meydana gelen çatismalar için ileri sürülmüş, ancak çevre kirliliği nedeniyle doğacak ihtilâflar için uygulanacak kanunun belirlenmesinde bir sistem ileri sürülmemiştir. Bundan hareketle, açık denizlerde meydana gelen çatismalara uygulanacak kanun konusunda yapılan tartışmaları açık denizlerde meydana gelen çevre kirlenmeleri için uygulanması mümkün olabilir. Bu görüşler;

A. "GENEL DENİZ HUKUKU (GENERAL MARİTİME LAW)" GÖRÜŞÜ

"Genel Deniz Hukuku (General Maritime Law)" görüşü, özellikle İngiliz doktrini tarafından kabul edilmektedir. Bu görüşü kabul eden hukukçulara göre, açık denizler, hiçbir devletin egemenliğinde değildir. Bu nedenle, açık denizlerde meydana gelen kirlenmelerde, belli bir devletin kanununun uygulanması doğru değildir. Doğru olan, tüm dünya devletlerince benimsenmiş

⁴⁰ Ekşi, s. 90.

⁴¹ Turhan, T. : Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilâfi Alanında İka Yeri Kuralı, Ankara 1989, s. 201.

olan bir “milletlerüstü (*supranational*)” hukuk nizamına tabî olunmasıdır. Böyle bir milletlerüstü hukuk nizamı, “genel deniz hukuku” prensipleridir. Çünkü, genel deniz hukuku prensipleri, “*kaynağını denizci milletlerin eski ortak davranış biçimlerinden alan ve bağlayıcılığı tüm dünya devletlerince kabul edilmiş olan bir hukuk nizamıdır*”. Durum böyle olduğunda, açık denizde meydana gelen kirlenmenin, belli bir devlet kanununa tâbi kılınması yerine, milletlerüstü bir hukuk nizamı olan “genel deniz hukuku” na tâbi kılınması müessesenin mahiyetine uygun düşecektir⁴².

Bu görüş, Anglo-Amerikan hukuku dışında taraftar bulmamış ve şiddetle eleştirilmiştir. Bu görüşe karşı yöneltilen en önemli eleştiri, “genel deniz hukuku” nun iddia edildiği gibi, “milletlerüstü bir hukuk” nizamına dahil olmadığına yönelik olmuştur. Bu nedenle de genel deniz hukuku prensiplerini belirlenmesi oldukça zorlaşmaktadır. Sonuçta bu güçlükler nedeniyle, İngiliz mahkemeleri kendi kanunlarını uygulamaya başlamışlardır⁴³. İngiliz mahkeme kararlarından açık denizlerde işlenen haksız fillerde İngiliz hukukunun uygulanmış olduğunu görmekteyiz⁴⁴.

B. “HÂKİMİN KANUNU SİSTEMİ”

Açık denizde meydana gelen kirlenmelerde uygulanması teklif edilebilecek diğer bir sistem de “*hâkimin kanunu sistemi*” dir. Bu görüş özellikle Fransız hukukçuları tarafından destek bulmuş ve çeşitli milletlere mensup hukukçular tarafından desteklenmiştir. Bu görüşe göre, açık denizlerde meydana gelen çevre kirlenmelerinde hâkimin kanunu uygulanmalıdır. Bir kısım hukukçulara göre, açık denizlerde meydana gelen haksız fillerin hâkimin kanununa tâbi kılınması, kamu düzeni müdahalesinin bir gereğidir.

⁴² Collier, J. G. : Conflict of Laws, Cambridge 2001, s. 238-239; Dicey, A. V./Morris, J. H. C. : The Conflict of Laws, 12. Bası, London 1993, s. 1538-1539; Turhan, s. 202.

⁴³ Göger, E. : “Denizde Çatmadan Doğan Kanun İhtilâfları”, 57 AD., (1966), s. 645-646.

⁴⁴ Örneğin, *The Esso Malaysia* davasında, Panama ve Rus gemileri açık denizde çarpışmışlardır. Bu durum kaptanın ve mürettebatın kusurundan kaynaklanmıştır. Rus gemisinin mürettebatından bir kişi boğularak ölmüştür. Bu kişinin temsilcileri, zararlarının tazmini için Panama gemisinin sahiplerinden İngiltere’de İngiliz hukukuna (1976 tarihli Ölümle Sonuçlanan Kazalar Kanunu’na) göre hak kazanmışlardır. Aynı şekilde *Chartered Mercantile Bank of India v. Netherlands India Steam Navigation Co.* davasında iki Hollanda gemisinin açık denizde çatmasında İngiliz hukuku uygulanmıştır; Collier, s. 238-239.

Açık denizlerde meydana gelen çevre kirlenmelerinde ika yeri kanunları saptanabilseydi ve bu kanun hâkimin kamu düzenine aykırı bulunsaydı, sözkonusu kanunun uygulanması hâkimin kanunu lehine bertaraf edilecekti. Bu durumda, ika yeri kanunlarının hiç mevcut olmaması nedeniyle, kamu düzeni müdahalesi öncelikle mevcut olmalı ve açık denizlerde meydana gelen çevre kirlenmelerinde hâkimin kanunu uygulanmalıdır. Hâkimin kanunu sistemi lehine ileri sürülmüş olan diğer bir görüş ise, dâvacının dâvasını belli bir mahkemede açmakla, o mahkemenin tâbi olduğu devletin kanunlarının uygulanmasını önceden kabul ettiği iddiası olmuştur⁴⁵.

Hâkimin kanunu sistemine karşı yöneltilebilecek en önemli eleştiri, açık denizlerde meydana gelen deniz kirlenmelerinde ika yeri kanunlarının saptanamamasının, zorunlu olarak hâkimin kanunun uygulanmasına yol açmayacağı iddiası olacaktır. Bu hukukçulara göre, hâkimin kanunu, başka bir hal çaresi bulunmadığı takdirde, başvurulacak en son yol olarak daima ortada bulunmaktadır. Ancak, denizlerde meydana gelen kirlenmeler açısından, hâkimin kanunu başvurulacak en son çare olarak kabul etmeye imkan yoktur. Zira, açık denizde gemilerden kaynaklanan kirlenmelerde uygulanacak kanunu “bayrak kanunu” veya “tescil yeri” sisteminden hareketle saptamak da mümkündür. Bu nedenle, hâkimin kanununu en son çare olarak kabul etmek ve açık denizde meydana gelen bu tür haksız fiilleri hâkimin kanununa tâbi kılmak doğru değildir⁴⁶.

Denizlerde meydana gelen çevre kirliliğinden doğan kanunlar ihtilâfını hâkimin kanununa tâbi kılan sistem, uygulamada güçlükler neden olabilir. Herşeyden önce, hâkimin kanunu, kirlenmeden sonra, dâvacının dâvasını açmasıyla belirlenecek olan bir kanundur. Bu nedenle bu sistemin benimsenmesi halinde, dâvalı taraf, dâvacı dâvasını açana kadar hangi hukuka göre hareket edeceğini bilemeyecektir⁴⁷. Bununla birlikte, dâvacı sayısının birden fazla olduğu ve herbir dâvacının dâvasını farklı devlet mahkemelerinde açtığı takdirde, hâkimin kanununun da birden fazla olacağı ve bu hususun da karışıklığa yol açacağı kesindir. Ayrıca, hâkimin kanunu sisteminin benimsenmesi halinde, dâvacı taraf, dâvasını iç maddî hukuk kuralları en fazla lehine

⁴⁵ Bkz. Göğer, s. 652; Turhan, s. 204.

⁴⁶ Göğer, s. 651-652; Turhan, s. 205;

⁴⁷ Göğer, s. 652.

olan devlet mahkemeleri önünde açacaktır (*forum shopping*). Dâvacıya böyle bir imkan tanınması halinde ise, dâvacı taraf haksız yere korunmuş olacaktır⁴⁸.

C. “BAYRAK KANUNU SİSTEMİ”

Açık denizlerde meydana gelen çevre kirlenmelerinden doğan kanunlar ihtilâfi alanında uygulanabilecek bir diğer sistem de “*bayrak kanunu sistemi*” dir. Ancak bu sistem kirliliğe bir geminin yol açtığı durumlarda veya iki geminin çatması sonucu oluşan çevre kirlenmelerinde uygulanabilir. Geminin tâbiyetinden hareket eden bu sistem, özellikle Kıta Avrupası hukukçuları ve ABD hukukçuları arasında taraftar bulmuştur. Bu sisteme göre, açık denizde meydana gelen çevre kirlenmelerinde, kirlenmeye yol açan fiil, devlet ülkesinin yüzen bir parçası olarak kabul edilen gemide işlenmiştir. Bu nedenle de, sorumluluk, fiilin işlendiği yer olarak kabul edilen kirlenmeye neden olan geminin bayrağını taşıdığı devlet kanunlarına göre belirlenmelidir. Burada getirilen çözüm şekli, ika yeri kuralına bağlı kalmaktadır. Gemiye kusura dayanan fiilin işlendiği yer olarak kabul etmekte ve de sorunu kirlenmeye neden olan geminin bayrağını taşıdığı devletin kanunlarına tâbi kılmaktadır. Eğer bayrak ülkesinin birden fazla hukuku varsa, tescil edildiği yer hukuku uygulanmalıdır⁴⁹.

Bu sisteme karşı yöneltilebilecek eleştirilerden en önemlisi, gemilerin devlet ülkesinin yüzen bir parçası olduğu iddiasının, devletin kara ülkesinde geçerli olan toplumsal düzeninin, aynen açık denizde de devam etmesinde fayda görülen halleri sağlamak için ortaya atılan bir faraziye olmasıdır. Nitekim, bu faraziyeden, özellikle ceza hukuku, vergi hukuku ve iş hukuku gibi kamu hukuku karakterli alanlar yararlanmaktadır⁵⁰.

D. “TESCİL YERİ SİSTEMİ”

Açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliği, bir hava aracından kaynaklanıyorsa uygulanabilecek bir başka sistem ise, “*tescil yeri sistemi*”dir. Hava araçlarının açık denizler üzerinde uçuş yaptığı sırada meydana gelen çevre kirlenmelerinde bu hava aracının tescil edildiği yer hukukunun uygulanması söz konusu olabilecektir.

⁴⁸ Turhan, s. 206.

⁴⁹ Collier, s. 239; Dicey/Morris, s. 1535-1536; Kahn-Freund, O. : “Delictual Liability and the Conflict of Laws, 124 Rec. des Cours (1968/II), s. 81-82, Turhan, s. 206-210.

⁵⁰ Göger, s. 650.

Uluslararası Hukuk Birliğinin 1924 tarihli Stockholm toplantısında hazırlanmış olduğu taslakta, açık denizde olan hava aracı, tâbiyetini kazandığı ülkenin yargılamasına ve hukukuna tabi olacağı düzenlenmiştir⁵¹.

Hava araçlarının açık denizler üzerinde uçuş yaptığı sırada meydana gelen haksız fiiller için Anglo-Amerikan hukuk sistemleri hakim hukukunun uygulanması gerektiğini ileri sürmüşlerdir. *Collier*, İngiliz mahkemelerinin hava gemilerinin açık denizde bulunduğu sırada meydana gelen haksız fiiller için İngiliz hukukunu uygulanacağını söylemiştir⁵². Aynı şekilde ABD mahkeme kararlarında da hava araçlarında meydana gelen haksız fiillerde ABD hukukunun uygulanmış olduğunu görmekteyiz⁵³.

Açık denizlerde meydana gelen kirlenmelerde uygulanacak kanunun tesbiti sırasında izlenecek sistemin hangi sistem olduğu konusu oldukça tartışmalıdır. Açık denizlerde meydana gelen ve etkilerini de açık denizlerde sürdüren çevre kirlenmelerinde ika yeri kuralının uygulanması düşünülemez. Böyle bir durumda “en sıkı irtibatlı hukuk” kuralının uygulanması en elverişli yol olacaktır.

E. TÜRK MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUK ve USUL HUKUKU HAKKINDA KANUN'A GÖRE AÇIK DENİZLERDE MEYDANA GELEN ÇEVRE KİRLİLİĞİNE UYGULANACAK HUKUK

27.11.2007'de kabul edilen 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)'da açık denizlerde meydana gelebilecek çevre kirliliğine ilişkin herhangi bir düzenleme yoktur. 5718 sayılı MÖHUK'un 34. maddesine göre, haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilin işlendiği ülke hukukuna tâbidir. Haksız fiilin işlendiği yer ile zararın meydana geldiği yerin farklı ülkelerde olması hâlinde ise, zararın meydana geldiği ülke hukuku uygulanır. Açık denizlerin kirlenmesine yol açan fiil, başka bir ülkenin topraklarında, karasularında ya da havasahasında meydana gelse bile eğer

⁵¹ **Sirmen**, s. 41.

⁵² **Collier**, s. 239.

⁵³ *Re Paris Air Crash* (3 Mart 1974) kazasında, Türk Hava Yollarına ait uçak Fransa'da düşmüş, ABD'nin 12 eyaletinden ve 24 farklı ülkeden 346 kişi ölmüştür. California'lı üretici hakkında açılan davada California mahkemesi, California hukukunu uygulamıştır. Bu davada uçağın tescil yerinin Türkiye olması nedeniyle Türk hukukunun uygulanması daha yerinde ve adaletli olabilirdi, ayrıca bu tür davalarda farklı yerleşim yerleri olan yolcuların talepleri için tek bir hukuk uygulanmalıydı: **Stone**, P. : *Conflict of Laws*, New York 1995, s. 295.

kirlenme sonucu oluşan zarar açık denizde ortaya çıkıyorsa bu durumda MÖHUK m. 34(2) uyarınca zararın meydana geldiği ülke hukukunun uygulanması gerekecektir ancak açık denizler bakımından bu kuralın uygulanması mümkün olmayacaktır. Bu konuda bize MÖHUK m. 34(3) yardımcı olacaktır, bu fıkraya göre, haksız fiilden doğan borç ilişkisinin başka bir ülke ile daha sıkı ilişkili olması hâlinde bu ülke hukuku uygulanır. Açık denizlerde ortaya çıkan çevre zararları için ika yeri kuralının uygulanması mümkün olmayacağına göre, açık denizlerde doğabilecek bir ihtilâfa daha sıkı ilişkili hukuk kuralının uygulanması gerekecektir.

Mahkemeler, ika yeri kuralını uygulayamadığı hallerin yanında ika yeri irtibat noktasının ve dolayısıyla ika yeri kanunlarının rastlantıya bağlı olduğu; buna karşılık somut uyuşmazlığın olay ve taraflar açısından bir başka devletle daha sıkı ilişki içinde olması halinde ika yeri kanunlarının yerini bu sonuncu devlet kanunlarına bırakılmasını istemektedirler⁵⁴. Bu anlamda, ika yeri kanunlarının yerini bir başka devlet kanunlarına bırakması için biri olumlu, diğeri olumsuz iki şartın gerçekleşmesi gerekmektedir. Bunlardan olumsuz şart, ika yeri irtibat noktası ve dolayısıyla ika yeri kanunlarının olay ve taraflarla sıkı bir ilişki içinde bulunmaması; olumlu şart ise, somut uyuşmazlığın olay ve taraflar açısından bir başka devletle daha sıkı ilişki içinde bulunmasıdır⁵⁵.

Hâkimin daha sıkı ilişkili hukuku saptarken dikkate alabileceği irtibat noktaları;

1. *Zararın meydana geldiği yer*: Haksız fiilden doğan borç ilişkisinin ika yeri dışında bir başka ülke ile yakın irtibat içinde olup olmadığını anlamak için hâkimin dikkate aldığı en önemli irtibat noktası, zararın meydana geldiği yerdir⁵⁶. Ancak açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliği için en sıkı irtibatlı hukukun tespitinde zararın meydana geldiği yer irtibat noktasının uygulanması mümkün değildir. Zararın açık denizlerde ortaya çıkması nedeniyle bu irtibat noktası bize yardımcı olamamaktadır. Zararın meydana geldiği yer irtibat noktası ancak çevre kirliliğinin sadece açık denizlerde değil de, bir başka ülkenin hava, deniz veya kara sahasında da etki doğurması durumunda dikkate alınabilir.

⁵⁴ **Turhan**, s. 236.

⁵⁵ **Özkan**, I. : Devletler Özel Hukukunda İkametgah, Mutad Mesken ve İşyeri Bağlama Noktalarının Yeniden Değerlendirilmesi, Ankara 2003, s 164; **Turhan**, s. 236.

⁵⁶ **McClellan**, D. : Morris: The Conflict of Laws, London 2000, s. 357; **Turhan**, s. 383-384.

2. *Fiilin işlendiği yer*: Fiilin işlendiği yer irtibat noktası, özellikle bu fiilin doğrudan bir sonucu olarak ortaya çıkan zararın birden fazla yerde meydana gelmesi ve bu yerlerden her birinin tesadüfî bir nitelik taşıdığı durumlarda önem kazanmaktadır⁵⁷. Açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliğine uygulanacak hukuku belirlerken en sıkı irtibatlı hukukun tespitinde fiilin işlendiği yer irtibat noktası uygulanabilecektir. Özellikle çevre kirliliğine neden olan fiilin bir ülkenin topraklarında, karasularında veya havasahasında gerçekleşikten sonra zararlı sonuçlarının açık denizde meydana geldiği durumlarda uygulanması mümkündür.

3. *Tarafların vatandaşlığı*: Vatandaşlık irtibat noktası, özellikle tarafların “*ortak bir vatandaşlığa*” sahip olmaları halinde haksız fiilden doğan kanunlar ihtilâfi alanını yakından etkilemekte olan bir irtibat noktasıdır. Ancak, hâkiminin çevre kirliliğine yol açan haksız fiiler bakımından en yakın irtibat noktasını saptaması sırasında sadece zarar gören veya zarar veren tarafların ortak vatandaşlığı ile yetinmeyip, somut uyuşmazlığın içerdiği tüm diğer irtibat noktalarını da dikkate alması gerekmektedir⁵⁸.

4. *Tarafların ikametgâhlarının veya mutad meskenlerinin bulunduğu yer*: Alman Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu (EGBGB), yakın irtibatı tespit ederken ika yeri ile irtibatın geçici olduğu durumlarda tarafların müşterek mutad meskenlerinin bulunması durumunda bu irtibat noktasını tercih etmektedir⁵⁹. Türk doktrininin, “*tarafların ikametgâhlarının veya mutad meskenlerinin bulunduğu yer*” irtibat noktasına karşı takınacağı tavır, henüz tam anlamıyla belirlenmiş değildir⁶⁰. Çevre kirliliğine yol açan ya da zarar gören tarafların “*ikametgâh veya mutad mesken*” noktasının, çevre zararına yol açan haksız fiilden doğan kanunlar ihtilâfi alanında tek başına bir önem taşımadığı açıktır, bu irtibat noktasının da somut uyuşmazlığın içerdiği tüm diğer irtibat noktalarını ile birlikte ele alınması gerekir.

5. *Bayrak kanunu veya tescil yeri sistemi*: Açık denizlerde meydana gelen çevre kirlenmelerine bir geminin yol açtığı durumlarda veya iki geminin çatması sonucu oluşan çevre kirlenmelerinde “*bayrak kanunu sistemi*” nin, çevre kirliliğinin hava araçlarının açık denizler üzerinde uçuş yaptığı sırada

⁵⁷ Turhan, s. 384.

⁵⁸ Çelikel, A./Erdem, B. : Milletlerarası Özel Hukuk, 8. Bası, İstanbul 2007, s. 386; Turhan, s. 385-386.

⁵⁹ Özkan, s. 162.

⁶⁰ Tekinalp, G. : Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları, 3. Bası, İstanbul 2002, s. 351-352.

meydana gelmesi durumunda ise “*tescil yeri sistemi*” nin dikkate alınması uygun olacaktır.

6. *Haksız fiil öncesi hukukî ilişkinin ağırlık merkezinin bulunduğu yer:* Taraflar arasında haksız fiil öncesinde mevcut olan bir hukukî ilişkinin ağırlık merkezinin bulunduğu yer irtibat noktası, özellikle haksız fiilin söz konusu hukukî ilişkiden doğan borçların ifası sırasında meydana geldiği hallerde, haksız fiilden doğan kanunlar ihtilâfi alanında önem kazanmaktadır⁶¹. Bir haksız fiilin haksız fiil sorumluluğu yanında akdi sorumluluk da taşıdığı durumlarda bu iki hukukî ilişkiden birine dayanılması mümkündür. Akdin tabi olduğu hukuk ile haksız fiilin tabi olduğu hukuk farklı ülkelerin hukuku ise, bu hukuklardan hangisi mağdurun lehine ise o hukukun uygulanması isabetli olacaktır⁶².

Türk hâkimi daha yakın irtibatlı hukuku saptarken, mevcut irtibat noktalarının somut olay içindeki durumunu, haksız fiil alanının işlevsel özelliklerini, çevre sorumluluk hukukunun özgül niteliklerini ve özellikle Devletler Özel Hukuku değerlerini de dikkate almak suretiyle, çevre sorumluluk hukukundan doğan ilişkinin hangi devlet ülkesiyle daha yakın irtibat halinde bulunduğunu tespit edecektir.

Haksız fiil statüsünün uygulama alanı, kusursuz sorumluluk olan çevre sorumluluk hukukunun şartlarını ve neticelerini kapsamaktadır. Hakkın konusu olan varlığın kapsamı, fiil, hukuka aykırılık, zarar ve illiyet yanında haksız fiil ehliyeti de haksız fiil sorumluluğu şartlarından sayılır. Sorumluluğun neticelerine ise, zararın tazmin türü, nev'i, miktarı ve kapsamı dahildir⁶³.

5718 sayılı Kanun ile getirilen yenilik ise, taraflara, haksız fiilin meydana gelmesinden sonra uygulanacak hukuku açık olarak seçebilme imkanının sağlanmış olmasıdır. Taraflar, açık hukuk seçiminde bulunabilirler, zımnî hukuk seçimi söz konusu değildir. Burada taraflara kısıtlı bir hukuk seçim imkanı tanınmış, sadece haksız fiilin meydana gelmesinden sonra yapılan hukuk seçimi kabul edilmiştir. Böyle bir sınırlamanın amacının, zarar göreni koruma endişesi olduğu düşünülmektedir⁶⁴. Açık denizlerde bir çevre kirliliğinin oluşmasından sonra ancak taraflar bu olaya uygulanacak hukuku kendi aralarında açık olarak seçebilme şansına sahip olacaklardır.

⁶¹ **Turhan**, s. 388-389.

⁶² **Çelikel/Erdem**, s. 388.

⁶³ **Nomer**, E. : Devletler Hususî Hukuku, 16. Bası: **Nomer/Şanlı**, İstanbul 2008, s. 339.

⁶⁴ **Nomer**, s. 343-344.

5718 sayılı Kanun ile getirilen bir başka yenilik ise, haksız fiile veya sigorta sözleşmesine uygulanan hukuk imkan veriyorsa, zarar gören, talebini doğrudan doğruya sorumlunun sigortacısına karşı ileri sürebilecektir (MÖHUK m. 34(4)). Bazı uluslararası sözleşmeler⁶⁵ ile kabul edilen üçüncü şahsın doğrudan sigortacıya müracaat hakkı MÖHUK m. 34(4)'de de kabul edilmiştir. Bu şekilde zarar gören kişiler, her türlü tazminat taleplerini karşılamak için haksız fiile veya sigorta sözleşmesine uygulanan hukuk imkan veriyorsa doğrudan çevre kirliliğine yol açan sorumlunun sigortacısına gitme imkanı doğmuştur.

IV. AÇIK DENİZLERDE MEYDANA GELEN ÇEVRE KİRLİLİĞİNE İLİŞKİN TÜRK MADDİ HUKUK KURALLARI

A. 5312 SAYILI DENİZ ÇEVRESİNİN PETROL ve DİĞER ZARARLI MADDELERLE KİRLENMESİNDE ACİL DURUMLARDA MÜDAHALE ve ZARARLARIN TAZMİNİ ESASLARINA DAİR KANUN

Türk Hukukunda açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliğine ilişkin bir düzenleme de 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun'unda bulunmaktadır⁶⁶. Kanun, acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını, olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını, uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını belirlemek için 03.03.2005 tarihinde kabul edilmiştir.

⁶⁵ Örneğin, 1969 tarihli Petrol (Hidrokarbon) ile Kirlenmeden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluğa Dair Uluslararası Sözleşme'nin m. 7/b. 8'e göre, kirlenme zararlarından dolayı her türlü tazminat talebi doğrudan doğruya sigortacıya veya gemi sahibinin kirlenme zararlarından mesuliyetine güvence vermiş olan şahsa karşı dermeyeran olunabilir. Benzer şekilde 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme'nin madde VII/8'e göre, kirlenme zararının tazmini ile ilgili her talep, doğrudan sigortacıya veya gemi donatanının kirlilik zararı sorumluluğu için mali teminat sağlayan diğer şahsa karşı yapılabilir.

⁶⁶ Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, <<http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5312.html>> (24.10.2008).

Bu Kanunun uygulanma alanı, Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz yetki alanlarını ve bu Kanunda 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* alanlarını kapsamaktadır (m. 3/p). Türk hâkiminin, 5312 sayılı Kanunu açık denizlerde meydana gelen bir kirlenmede uygulayabilmesi için öncelikle acil bir durumun söz konusu olması şarttır. Ayrıca Kanun sadece müdahale ve zararların tazminini sağlayabilir. Bunun dışında örneğin idari veya cezai bir para cezasına hükmedilmesi amacıyla uygulanamaz. Son olarak, Kanunun açık denizlerde uygulanabilmesi için Denizcilik Müsteşarlığının, Çevre ve Orman Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşların görüşlerini alarak vereceği karara bağlıdır.

Bu Kanun, beşyüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerinin sorumlu taraflarını kapsar. Savaş gemileri ve yardımcı savaş gemileri ile herhangi bir devlete ait veya devlet tarafından işletilen ve ticarî faaliyetler dışında kullanılan gemiler Kanun'un kapsamı dışındadır (m. 2).

Bu Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu tarafları, bu Kanunun açık denizlerde uygulanmasına karar verildiği takdirde gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, özel mallardaki zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumludur. İki veya daha fazla geminin karışmasıyla meydana gelen bir olayda ortaya çıkan zarardan tüm gemilerin sorumlu tarafları müştereken ve müteselsilen sorumludur (m. 6). Gemi başına sorumlu taraf yükümlülüğünün toplamı ve sorumlu tarafa yüklenecek azamî tazminat miktarı konusunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır (m. 7).

B. “PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN ZARARIN HUKUKİ SORUMLULUĞU İLE İLGİLİ ULUSLARARASI SÖZLEŞME” ve “TÜRK TİCARET KANUNU TASARISI”⁶⁷

Türk hukukunda açık denizlerde meydana gelen çevre zararları için uygulanacak bir başka düzenleme ise, Türkiye'nin 27/1/2000 tarihli ve 4507 sayılı Kanunla katılması uygun bulunan 26/4/2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanunla tadil edilen ekli “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme”⁶⁸dir. Türk mahkemelerinin önüne petrol kirliliğinin yol açtığı çevre zararından doğan bir ihtilaf geldiğinde, bu Sözleşme uygulanabilecektir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme hükümlerine uygun olarak düzenlemeler yapılmıştır⁶⁹. Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 1336. maddesinde, kirlenme zararları⁷⁰ hakkında 27/11/1992 tarihli “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme” ve 27/11/1992 tarihli “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme” hükümlerinin uygulanacağı, bu Sözleşmelerin doğrudan veya Türk Ticaret Kanunu uyarınca uygulandıkları hâllerde, mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümlerinin uygulanmayacağı düzenlenmektedir.

Her iki Sözleşme de, 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanununun madde 1(1) anlamında yabancılık unsuru taşıyan hâllerde uygulanacağı gibi, yabancılık unsurunun bulunmadığı olaylarda da uygulanacaktır (1337. m). Bu Sözleşmelerin uygulanabilmesi için yabancılık unsuru aranmamakta, Sözleşmeler, tümüyle ulusal nitelikteki kirlenme hallerinde de uygulanmaktadır. Yabancılık unsuru taşımayan uyumsuzluklarda bu Sözleşmeler uygulanmazsa, Türk bayraklı bir tankerin

⁶⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Sevk Tarihi: Başbakanlık: 22/6/2005 - TBMM: 09/11/2005 (Yenilenme Tarihi: 12/09/2007), <<http://www.kgm.adalet.gov.tr/ttk.htm>> (17.10.2008).

⁶⁸ Resmi Gazete Tarihi 24 Temmuz 2001, Sayı: 24472.

⁶⁹ **Kender, R.** : “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Y. 24, Sa. 1-2, 2004, s. 584, 595.

⁷⁰ “Kirlenme zararı”nın anlamı, gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün ziyan veya zararları ifade eder (Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme m. I/6/a).

Türkiye’de yolaçtığı kirlenme zararında, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme uyarınca sigortacıya ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme uyarınca Uluslararası Tazminat Fonuna doğrudan müracaat hakları, Türk vatandaşlarından esirgenmiş olacaktır. Hem Türk vatandaşlarının hem de yabancıların zarar gördüğü hallerde örneğin, 1979 yılında *Independenta* kazası⁷¹, 1994 yılında Güney Kıbrıs bandıralı *Nassia* ile *Shipbroker*’ın çarpışması⁷², 1997 yılında meydana gelen TPAO kazası⁷³ gibi, iki farklı rejimin (üstelik de Türk vatandaşlarının aleyhine) uygulanması gerekebilecektir. Bu nedenle her iki Sözleşmenin, “yabancılık unsuru” aranmadan, düzenledikleri bütün hallerde uygulanması gereklidir. Aslında her iki Sözleşmede de, böyle bir unsur aranmadan, uygulama alanlarını tayin etmiştir. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme’nin II. maddesi ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme’nin 3. maddesine göre, *Sözleşme münhasıran karasuları dahil, bir Akit Tarafın ülkesinde ve uluslararası hukuka göre oluşturulan Akit Taraf bir Devletin münhasır ekonomik bölgesi veya Akit Taraf, böyle bir bölge belirlemediyse, uluslararası hukuka göre bu Devlet tarafından tespit edilen karasularının ötesinde ve bitişiğinde bulunan ve karasularının ölçüldüğü esas hattan itibaren 200 deniz milinden fazla olmayan alana uzanan bir bölgede; neden olunan kirlenme zararına ve de nerede olursa olsun, bu zararın önlenmesi veya en aza indirgenmesi için alınan koruma tedbirlerine uygulanacaktır.* Ayrıca Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili

⁷¹ Romen tankeri *Independenta*, Yunan kuru yük gemisi *Evriyalı* ile 15 Kasım 1979’da çarpışmıştır. 100 bin ton ham petrol taşıyan *Independenta* infilak etmiş, 43 denizci ölmüştür. Kadıköy’de binlerce evin camı kırılmıştır. Tankerin yükünün neredeyse tamamı denize akmış ve günlerce yanmış, İstanbul’da ve Marmara Denizinde hava ve deniz kirliliğine yol açmıştır: WIKIPEDIA: “MT *Independenta*”, <http://en.wikipedia.org/wiki/MT_Independent%C5%A3a> (15.10.2008).

⁷² Güney Kıbrıs bandıralı *Nassia* ve *Shipbroker* tankerleri 13 Mart 1994’de çarpışmıştır. 29 denizci ölmüştür. Toplam 98 bin 600 ton petrolün 13 bin 500 tonu günlerce yanmış, Boğaz trafiğe kapatılmıştır. **Kasap**, Y. : “En Büyük Tanker Kazaları”, Radikal Gazetesi, 30.11.2002 tarihli yazı, <http://www.radikal.com.tr/ek_haber.php?ek=cts&haberno=1609> (15.10.2008).

⁷³ Tuzla’daki GEMSAN Tersanesi’nde bakıma alınan Türkiye’nin en büyük tankeri TPAO, 13 Şubat 1997 tarihinde kaynak yapılırken alev almıştır. Yangında 2 itfaiyeci ölmüş, 500 ton fuel-oil ve 35 ton mazot suya sızmıştır: **Kasap**, <http://www.radikal.com.tr/ek_haber.php?ek=cts&haberno=1609> (15.10.2008).

Uluslararası Sözleşmesi bakımından doğrudan Fon'a yöneltilen talepler için, Fon İdaresinin yerleşim yeri Londra'da bulunması nedeniyle "yabancılık unsuru" daima oluşur⁷⁴.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 1338(2) maddesi, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme'nin uygulama alanını yer itibarıyla kıyasen genişletmektedir. "Önleyici tedbirler" yani bir hadisenin meydana gelmesinden sonra kirlenme zararlarını önlemek veya sınırlı tutmak için herhangi bir şahıs tarafından alınan makul tedbirler bakımından Sözleşmenin uygulanması için coğrafi bir sınırlama yoktur. Dolayısıyla, bir Türk mahkemesi, "önleyici tedbir" masraflarına ilişkin bir uyuşmazlıkta, her ihtimalde (yani kazanın veya zararın meydana geldiği yeri, geminin bayrağı gibi unsurlara bakmadan) Sözleşmenin hükümlerini uygulamak zorundadır⁷⁵.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 1340. maddesi yabancı hukukun uygulanmasını ve yabancı mahkeme kararlarının tenfizini⁷⁶ düzenlemektedir. Yabancı hukukun uygulanmasına ilişkin olan birinci fıkraya göre,

1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin I inci maddesinin altıncı paragrafının (a) bendinde tanımlanan bir "kirlenme zararı";

a) Aynı Sözleşmenin II nci maddesinin (a) bendinde belirlenen yerlerin dışında meydana gelmişse ve

⁷⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Madde Gerekçeleri, <http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanun_tasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc> (17.10.2008).

⁷⁵ Tasarıda, karasuları dahil, bir Akit Tarafın ülkesinin ve uluslararası hukuka göre oluşturulan Akit Taraf bir Devletin münhasır ekonomik bölgesinin veya Akit Taraf, böyle bir bölge belirlememişse, uluslararası hukuka göre bu Devlet tarafından tespit edilen karasularının ötesinde ve bitişiğinde bulunan ve karasularının ölçüldüğü esas hattın itibaren 200 deniz milinden fazla olmayan alana uzanan bir bölgenin *dışında* meydana gelen "kirlenme zararı" hallerinde de maliki, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme hükümlerinden yararlandırılmak için, Sözleşmenin böyle hallerde kıyasen uygulanması kabul edilmiştir. Dolayısıyla "malik", bu Sözleşmede öngörülen sınırlar çerçevesinde bir fon tesis ederek, sorumluluğunu sınırlayabilir: Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Madde Gerekçeleri, <<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc>> (17.10.2008).

⁷⁶ Yabancı mahkeme kararlarının Türkiye'de tenfizi bakımından da Tasarıda bir sınırlama getirilmiştir. Tasarının 1340 maddesinin ikinci fıkrasına göre, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesine taraf olmayan bir ülkenin mahkemelerinden verilmiş bir ilâmın, Sözleşme hükümlerini ihlal ettiği ölçüde Türkiye'de tenfizine karar verilemez: Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Madde Gerekçeleri, <<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc>> (17.10.2008).

b) Aynı Sözleşmeye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemiden kaynaklanmışsa ve

c) Türkiye’de dava yoluyla ileri sürülmüşse,

2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun uyarınca uygulanacak yabancı hukukun, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesine aykırı olan hükümleri uygulanmaz. Böyle bir hâlde, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi doğrudan geçerli olur⁷⁷.

Tasarının 1340. maddesinin birinci fıkrası, esas olarak, Türk karasuları dışında meydana gelen bir “kirlenme zararı” için Türkiye’de dava açılması halinde uygulanacaktır. Bu düzenlemenin amacı, 1992 tarihli Sözleşmeler ile kurulan sisteme dahil olan maliklerin ve sigortacıların korunmasıdır. Eğer dava, “önleyici tedbirler” nedeniyle yapılan masraflara ilişkin olarak açılmışsa, her ihtimalde 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi uygulanacaktır. Eğer 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin II nci maddesinin (a) bendi hükmü ile çizilen sınırların içinde böyle bir kirlenme zararı meydana gelirse, Türkiye’deki mahkemeler, başkaca hiçbir şart aramadan, doğrudan Sözleşmeyi uygulayacaktır. Bu sınırlar tespit edilirken, yalnızca Türk karasuları değil, bütün âkid ülkelerin karasuları dikkate alınacaktır. Buna karşılık, bu sınırların dışında meydana gelen bir zarar nedeniyle, örneğin Sözleşmeye taraf olmayan bir ülkenin karasularında veya açık denizlerde meydana gelen bir kirlenme zararı için Türkiye’de dava açılırsa, Sözleşmenin uygulanması mümkün değildir. Bu durumda mahkeme, 5718 sayılı Kanuna göre uygulanacak hukuku tespit etmek zorundadır. Dolayısıyla, 5718 sayılı Kanunun 34. maddesi uyarınca, haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilin işlendiği ülke hukukuna tâbi olacak, haksız fiilin işlendiği yer ile zararın meydana geldiği yerin farklı ülkelerde olması hâlinde ise, zararın meydana geldiği ülke hukuku uygulanacaktır. Haksız fiilden doğan borç ilişkisinin başka bir ülke ile daha sıkı ilişkili olması hâlinde bu ülke hukuku uygulanacaktır. Ayrıca taraflara, haksız fiilin meydana gelmesinden sonra uygulanacak hukuku açık olarak seçebilme imkanı sağlanmıştır. Açık denizlerde meydana gelen bir kirlenme zararı bakımından Türk mahkemesinde dava açılırsa, hâkim, olaydaki en sıkı ilişkili hukuku tespit ederek, bu hukuku uygulayacak ya da kirlenme zararının

⁷⁷ Tasarıda 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’dan bahsetmektedir ancak 2675 sayılı Kanun, 27.11.2007 tarihinde kabul edilen, 12.12.2007 tarihinde Resmi Gazete yayınlanarak yürürlüğe giren 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ile yürürlükten kalkmıştır.

meydana gelmesinden sonra taraflarca bir hukuk seçimi yapıldıysa bu hukuku olaya uygulayacaktır. MÖHUK m. 34 uyarınca belirlenen yabancı hukukta, 1992 tarihli Sözleşmelerin öngördüğü sistemden daha ağır bir sorumluluk rejimi veya daha yüksek sınırlar kabul edilmiş olabilir⁷⁸. Böyle durumlarda 1992 tarihli Sözleşmeye taraf olan ülkenin bayrağını taşıyan gemileri koruma amaçlı bir düzenleme getirilmiştir. Çünkü fahiş tazminat taleplerinin kabul edilmesi, 1992 tarihli Sözleşme ile getirilmek istenen sisteme ters düşmektedir. Ortaya çıkabilecek bu tür sorunları engellemek amacıyla, önlem alınmasının gerekliliği fark edilerek, Tasarının 1256. maddesinin beşinci fıkrasının (d) bendine “zarar”, *cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminatı kapsamaz* şeklinde hüküm konmuştur⁷⁹. Bu şekilde, MÖHUK m. 34 uyarınca tespit edilen yabancı hukukun 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesiyle çelişen hükümlerinin mahkemece dikkate alınmayacağı, doğrudan 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin uygulanacağı belirtilmiştir. Ancak bu koruma, yalnızca 1992 tarihli Sözleşmelerin sistemine girmiş olan donatanlar ve sigortacılar yani âkid devletlerin bayrağını taşıyan gemiler bakımından söz konusu olabilecektir. Sözleşmeye taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler hakkında, 5718 sayılı MÖHUK m. 34 uyarınca belirlenen hukuk uygulanacak ve eğer bu hukukta ağır bir sorumluluk rejimi kabul edildiyse, bu sorumluluk rejimindeki yüksek tazminatlar da uygulanabilecektir⁸⁰.

⁷⁸ Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri’nde 1990 yılında kabul edilen “Petrol Kirliliği Kanunu”na göre sorumluluktan kurtuluş kanıtları neredeyse yoktur; üstelik sorumluluğun sınırlandırılması da mümkün değildir. Amerika Birleşik Devletleri hukukunda, alacaklı, maddi zararın yanı sıra “*punitive damages*” adı altında, bir tür cezai tazminat ile fahiş miktarlarda tazminat talep edilebilmektedir: Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Madde Gerekçeleri, <<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc>> (17.10.2008).

⁷⁹ Benzer bir düzenleme Alman hukukunda da bulunmaktadır. Almanya’da, “Medeni Kanuna ilişkin Tatbikat Kanunu”nun 40. maddesinin 3. fıkrası ile uygulanacak hukukta yer alan fahiş tazminat miktarları engellenmeye çalışılmıştır. Bu düzenlemede, haksız fiil taleplerine uygulanacak hukuk, fahiş tazminatlara hükmediyorsa veya o ülkede kabul edilen sorumluluk hukuku kuralları, Almanya bakımından yürürlükte olan bir milletlerarası sözleşmenin hükümlerine aykırı düşüyorsa, yabancı ülkenin hukuku uygulanmaz. Bu düzenlemeye ilişkin yasama gerekçesinde Amerika Birleşik Devletleri hukukunun aşırı tazminat taleplerine işaret edilmekte ve 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin (diğer bazı sözleşmeler ile birlikte) saklı tutulması gerektiği belirtilmektedir: Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Madde Gerekçeleri, <<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc>> (17.10.2008).

⁸⁰ Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Madde Gerekçeleri, <<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc>> (17.10.2008).

SONUÇ

Açık denizlerin hiç bir devletin egemenliğine girmeyen mahaller olması nedeniyle bu yerlerin kirlenmesi durumunda çok özel sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Bu sorunlardan ilki, yargılama yetkisine ilişkindir. Çevre kirliliğine yol açan kirletenin hangi devletin yargılamasına tabi olacağı ortaya çıkan ilk problemdir. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bu konuyu gemiler açısından açıklığa kavuşturmuştur. Bu Sözleşmelere göre, açık denizlerde gemiler, bayrağını taşıdığı devletin münhasır yargı yetkisine tabi olacaktır. Ancak Türkiye'nin bu Sözleşmelere taraf olmamasından dolayı Türk hukukunda açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliği için yargılama yetkisine ilişkin özel bir kural bulunmamaktadır. Bu nedenle MÖHUK m. 40 gereğince iç hukuktaki yetki kuralları ile milletlerarası yetkinin tayini gerekmektedir. HUMK'un 9. ve 21. maddeleri ile TTK'nın 950. ve 970. maddeleri uyarınca Türk mahkemelerinin açık denizlerin kirlenmesi sonucu ortaya çıkan ihtilâflardaki milletlerarası yetkisi belirlenecektir.

Açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliği konusunda ortaya çıkan diğer önemli bir sorun ise, bu ihtilafa uygulanacak hukuka ilişkindir. Bu konu günümüzde genellikle milletlerarası sözleşmelerle düzenlenmektedir. Ancak hem Türkiye'nin bu konuda herhangi bir sözleşmeye taraf olmaması sebebiyle hem de açık denizde kirlenmeye neden olan gemilerin veya tesislerin sözkonusu sözleşmelere katılmamış devletlerden biri olması durumunda uygulanacak hukukun tespiti önemli hale gelmektedir. Bu durumda uygulanabilecek olan sistemler; "Genel Deniz Hukuku" görüşü, "Hâkimin kanunu sistemi", "Bayrak kanunu sistemi" ve "Tescil yeri sistemi"dir. Türk hukukunda açık denizlerde ortaya çıkan çevre zararları için taraflar olayın meydana gelmesinden sonra açık bir hukuk seçimi yapabilirler. Hukuk seçiminin yapılmaması halinde, ika yeri kuralının açık denizlerde meydana gelen haksız fiiller için uygulanmasının da mümkün olamamasından dolayı, daha sıkı ilişkili hukuk kuralının uygulanması gerekecektir. Açık denizlerde meydana gelen çevre kirliliğinin başka bir ülke ile daha sıkı ilişkili olması hâlinde bu ülke hukuku uygulanacaktır. Hâkim, daha sıkı ilişkili hukuku saptarken dikkate alabileceği irtibat noktaları ise; zararın meydana geldiği yer, fiilin işlendiği yer, tarafların vatandaşlığı, tarafların ikametgâhlarının veya mutad meskenlerinin bulunduğu yer, bayrak kanunu veya tescil yeri sistemi ve haksız fiil öncesi hukukî ilişkinin ağırlık merkezinin bulunduğu yerdir. Türk hâkimi daha yakın irtibatlı hukuku saptarken, mevcut irtibat noktalarının somut olay içindeki durumunu,

haksız fiil alanının işlevsel özelliklerini, çevre sorumluluk hukukunun özgül niteliklerini ve özellikle Devletler Özel Hukuku değerlerini de dikkate almak suretiyle, çevre sorumluluk hukukundan doğan ilişkinin hangi devlet ülkesiyle daha yakın irtibat halinde bulunduğunu tespit edecektir.

Sonuç olarak görülmektedir ki, Türk hukukunda açık denizlerde meydana gelen çevre kirlenmeleri için getirilen düzenlemeler, sorunun tam anlamıyla çözümü için yeterli olamamaktadır. Açık denizlerde ortaya çıkan bu tür ihtilâfların çözüme kavuşturulabilmesi için Türkiye'nin açık denizlere ilişkin sözleşmelere taraf olması şarttır. Ayrıca uluslararası alanda açık denizlerde meydana gelen çevre kirlenmeleri için yargı yetkisini ve uygulanacak hukuku düzenleyen sözleşmeler yapılması yeknesank bir hukuk sistemi için zorunludur.

K a y n a k ç a

- Barboza, J.** : “International Liability for the Injurious Consequences of Acts not Prohibited by International Law and Protection of the Environment”, 247 Rec. des Cours (1994/ III), s. 291-405.
- Bilder, R. B.** : “The Settlement of Disputes in the Field of the International Law of the Environment”, 144 Rec. des Cours (1975/I), s. 139-239.
- Collier, J. G.** : Conflict of Laws, Cambridge 2001.
- Çelikel, A./Erdem, B.** : Milletlerarası Özel Hukuk, 8. Bası, İstanbul 2007.
- Dicey, A. V./Morris, J. H. C.** : The Conflict of Laws, 12. Bası, London 1993.
- Ekşi, N.** : Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi, İstanbul 1996.
- Göğür, E.** : “Denizde Çatmadan Doğan Kanun İhtilâfları”, 57 Adalet Dergisi, (1966), s. 628-668.
- Kahn-Freund, O.** : “Delictual Liability and the Conflict of Laws, 124 Rec. des Cours (1968/II), s. 1-166.
- Kara, H.** : Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul 2005.
- Kasap, Y.** : “En Büyük Tanker Kazaları”, Radikal Gazetesi 30.11.2002 tarihli yazı, <http://www.radikal.com.tr/ek_haber.php?ek=cts&haberno=1609> (15.10.2008).
- Kender, R.** : “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Y. 24, Sa. 1-2, 2004, s. 583-597.
- Kuran, S.** : Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2007.
- McClellan, D.** : Morris: The Conflict of Laws, London 2000.
- Nomer, E.** : Devletler Hususî Hukuku, 16. Bası: *Nomer/Şanlı*, İstanbul 2008.
- Özkan, I.** : Devletler Özel Hukukunda İkametgah, Mutad Mesken ve İşyeri Bağlama Noktalarının Yeniden Değerlendirilmesi, Ankara 2003.
- Özman, A.** : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

- Pazarıcı, H.** : Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Ankara 1990.
- Sirmen, K. S.** : Hava Araçlarının Tabiiyeti, Ankara 2003.
- Stone, P.** : Conflict of Laws, New York 1995.
- Tekil, F.** : Deniz Hukuku, İstanbul 2001.
- Tekinalp, G.** : Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları, 3. Bası, İstanbul 2002.
- Tütüncü, A. N.** : Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İstanbul 2001.
- Turhan, T.** : Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilâfi Alanında İka Yeri Kuralı, Ankara 1989.
- UNITED NATIONS: Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 04 June 2008, <http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea> (05.09. 2008).
- WIKIPEDIA: “MT Independența”, <http://en.wikipedia.org/wiki/MT_Independen%C5%A3a> (15.10.2008).