

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI  
KAMU HUKUKU PROGRAMI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**DENİZ KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME VE KİRLİLİK SONUCU  
OLUŞAN ZARARLARI TAZMİN ÇALIŞMALARININ  
TÜRK İDARİ MAKAMLARINCA YÜRÜTÜLMESİ**

**Nil KULA DEĞİRMENCİ**

Danışman  
**Doç. Dr. Oğuz SANCAKDAR**

2008

## Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirlilik Sonucu Oluşan Zararları Tazmin Çalışmalarının Türk İdari Makamlarınca Yürütülmesi” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

01.07.2008

NİL KULA DEĞİRMENCİ

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

**Adı ve Soyadı** : NİL KULA DEĞİRMENCİ  
**Anabilim Dalı** : KAMU HUKUKU  
**Programı** : KAMU HUKUKU  
**Tez Konusu** : Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirlilik Sonucu Oluşan  
**Zararları Tazmin Çalışmalarının Türk İdari Makamlarınca Yürütülmesi**  
**Sınav Tarihi ve Saati** :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün ..... tarih ve ..... sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği'nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ..... dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA  O OY BİRLİĞİ  O  
DÜZELTİLMESİNE  O\* OY ÇOKLUĞU  O  
REDDİNE  O\*\*

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır.  O\*\*\*  
Öğrenci sınava gelmemiştir.  O\*\*

\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.  
\*\* Bu halde adayın kaydı silinir.  
\*\*\* Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir.  Evet  
Tez mevcut hali ile basılabilir.  O  
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.  O  
Tezin basımı gerekliliği yoktur.  O

JÜRİ ÜYELERİ  İMZA

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

.....  Başarılı  Düzeltme  Red

.....

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

**ÖZET**  
**Yüksek Lisans Tezi**  
**Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirlilik Sonucu Oluşan Zararları Tazmin**  
**Çalışmalarının Türk İdari Makamlarınca Yürütülmesi**

**Nil KULA DEĞİRMENCİ**

**Dokuz Eylül Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü**  
**Kamu Hukuku Anabilim Dalı**

Deniz çevresinin kirlenmesi sonucu oluşan zararların dünya devletleri ekonomisi, ilişkileri ve hatta politikaları üzerindeki etkileri ve yaşanan kaçınılmaz felaketler, kirlenmeyi önleme ve kirlenme sonucu oluşan zararları giderme bağlamında uluslar arası alanda bir takım çalışmalar yapılmasını zorunlu kılmıştır.

1954 Petrol Kirliliğini Önleme Sözleşmesi ile başlayan ve günümüzde de devam eden çalışmaların en önemlilerinden biri hiç şüphesiz “Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC 92)” ve “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (IOPC / FUND 92)”dir. Bu sözleşmelerin bu denli önemli olmalarının nedeni diğer deniz kirliliği ile ilgili sözleşmeler gibi deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi için alınması gereken tedbirleri belirlemekten ziyade ortaya çıkan zararın giderilmesi için izlenmesi gereken prosedüre değinmesi ve bu zararların belirli bir miktarının karşılanması için üye devletlerin yararlanabileceği bir fon sistemi tahsis etmesidir.

Türk hukukunda ise deniz çevresinin kirlenmesini “önleme” ve kirlenme sonucu oluşan zararları “tazmin” usullerini -uluslar arası benzerlerinden farklı olarak-bir arada 11.03.2005 tarihli “5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlara Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” düzenlemiş ne var ki işbu kanunu uygulama olanağı henüz bulunamamıştır. Deniz çevresiyle ilgili hazırlanan birçok uluslar arası düzenlemenin derlemesi ve Türk hukukuna uyarlaması olan kanun ile ilk defa idari makamlara zararları tazmin yetkisi verilmekte ve prosedürün işlerliği için birçok alt kurum oluşturulmaktadır. Kanunun aynı konu ile ilgili yapılmış olan uluslar arası düzenlemelerle arasındaki birçok farklılık endişe yaratmakta ve yeknesak bir yapının daha çok uygulanabilir olduğunu düşündürmektedir.

**Anahtar Kelimeler: Deniz, Çevre, Kirlilik Zararı, Önleyici Tedbir, Tazmin, Uluslar arası Antlaşma, İdari Makam**

**ABSTRACT**  
**Master Thesis**  
**The Execution of the Prevention of the Marine Pollution and Compensation of**  
**The Damages Occurred Upon The Pollution by Turkish Public Authorities**  
**Nil KULA DEGIRMENCI**

**Dokuz Eylul University**  
**Institute of Social Sciences**  
**Department of Public Law**

The effects on the economy, relationship and even the policy of the world states which are caused by the damages occurred as a result of the marine pollution and the inevitable tragedies has obliged international arrangement laboring related with the prevention of the pollution and compensation of the damages occurred.

Doubtless “The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 92)” and “The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)” are the most important arrangements which have been started with “The International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties” arrangement. The reason why those arrangements are so important is surplus the determination of the precautions to prevent the marine pollution such as other arrangements, those arrangements mention the procedure to compensate the damage occurred and consign a fund system which all the member states would benefit to indemnify a part of their damage.

In Turkish Law, the procedures of prevention of the marine pollution and compensation of the damages occurred has both been arranged –different from its international forms- with the “Act on the Intervention in Urgent Cases of Pollution of the Sea Environment by Oil and Other Toxic Items and Their Compensation (dated 03.03.2005/Number 5312)” however the act recently hasn’t found an application area. For the first time public authorities have been authorized to indemnify the damages and lots of sub committees have been established with the Act which can be accounted as a composition and adaptation of multiple international arrangements related with the marine pollution. The discrepancies between the Act and sample international arrangements concern the authorities and pause to think that monotonous structure would be more applicable.

**Key Words: Marine, Environment, Pollution Damage, Preventive Measure, Compensation, International Arrangement, Public Authorities**

**DENİZ KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME VE KİRLİLİK SONUCU OLUŞAN  
ZARARLARI TAZMİN ÇALIŞMALARININ TÜRK İDARİ  
MAKAMLARINCA YÜRÜTÜLMESİ**

<b>YEMİN METNİ</b>	<b>ii</b>
<b>TUTANAK</b>	<b>iii</b>
<b>ÖZET</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>v</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b>	<b>vi</b>
<b>KISALTMALAR</b>	<b>xi</b>

<b>GİRİŞ</b>	<b>1</b>
--------------	----------

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**DENİZ KİRLİLİĞİ VE KİRLİLİĞİ ÖNLEME İLE KİRLİLİK SONUCU  
OLUŞAN ZARARLARI TAZMİN ÇALIŞMALARI**

**1.1.ÇEVRE HAKKI İLE ÇEVRE VE DENİZ ÇEVRESİ KİRLİLİĞİ**

<b>1.1.1. Çevre Hakkı ve Çevre Hukuku Kavramları</b>	<b>2</b>
<b>1.1.2. Çevre Kirliliği</b>	<b>6</b>
<b>1.1.2.1. Çevre ve Çevre Kirliliği Tanımı</b>	<b>6</b>
<b>1.1.2.2. Çevre Kirliliği Sınıflandırması</b>	<b>7</b>
<b>1.1.2.2.1. Toprak Kirliliği</b>	<b>7</b>
<b>1.1.2.2.2. Hava Kirliliği</b>	<b>8</b>
<b>1.1.2.2.3. Su Kirliliği</b>	<b>10</b>
<b>1.1.3. Deniz Çevresi Kirliliği</b>	<b>13</b>
<b>1.1.3.1. Deniz ve Deniz Kirliliği Tanımı</b>	<b>13</b>
<b>1.1.3.2. Deniz Kirliliği Sınıflandırması</b>	<b>14</b>
<b>1.1.3.2.1. Deniz Çevresinin Petrol ile Kirlenmesi</b>	<b>15</b>
<b>1.1.3.2.2. Deniz Çevresinin Atık ile Kirlenmesi</b>	<b>18</b>
<b>1.1.3.2.3. Deniz Çevresinin Tehlikeli Madde/Yük ile Kirlenmesi</b>	<b>19</b>

**1.2. DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLENMESİ SONUCU OLUŞAN ZARARLARIN  
ÖNLENME VE TAZMİNİ ÇALIŞMALARI**

<b>1.2.1. Deniz Çevresinin Petrol ile Kirlenmesi</b>	<b>21</b>
<b>1.2.1.1. Avrupa Topluluğu Kararları</b>	<b>21</b>
<b>1.2.1.2. Uluslar arası Sözleşmeler</b>	<b>26</b>

1.2.1.2.1. Petrol Kirliliğini Önleme Sözleşmesi (OILPOIL 1954)	26
1.2.1.2.2. Petrol Kirliliğinden Doğan Hasarın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 69) ve Uluslararası Yağ Kirlilik Tazmin Fonu (FUND 71)	28
1.2.1.2.3. Fevkalade Hallerde Akdeniz' in Petrol ve Öteki Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Müdahale ve İşbirliğine Ait Protokol (1972)	31
1.2.1.2.4. Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Olaylarına Müdahaleye İlişkin Sözleşme (1975)	32
1.2.1.2.5. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (MARPOL 73/78)	33
1.2.1.2.6. Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme (OPRC 90)	36
1.2.1.2.7. Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC 92) ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND 92)	37
1.2.1.2.8. Bunker Petrol Kirliliğinden Oluşan Zararların Tazmini Hakkında Sözleşme 2001	40
1.2.2. Deniz Çevresinin Atık ile Kirlenmesi	41
1.2.2.1. Avrupa Topluluğu Kararları	41
1.2.2.2. Uluslar arası Sözleşmeler	46
1.2.2.2.1. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (MARPOL 73/78)	46
1.2.2.2.2. Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılmasında Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Sözleşmesinde (Londra Sözleşmesi)	48
1.2.2.2.3. Akdeniz' in Gemilerden ve Uçaklardan Vaki Olan Boşaltma Sonucunda Kirlenmeden Korunmasına Ait Protokol	49

1.2.2.2.4. Tehlikeli Atıkların Sınırlar ötesi Taşımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi (BASEL 1989)	51
1.2.2.2.5. Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (BÜKREŞ 1992)	52
1.2.3. Deniz Çevresinin Tehlikeli/Kimyasal Yükler ile Kirlenmesi	53
1.2.3.1. Avrupa Topluluğu Kararları	53
1.2.3.2. Uluslar arası Sözleşmeler	55
1.2.3.2.1. Uluslar arası Denizde Tehlikeli Yük Taşımacılığı Yasası	55
1.2.3.2.2. Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme (BARSELONA 1976)	57
1.2.3.2.3. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (MARPOL 73/78)	58
1.2.3.2.4. Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Protokol, 2000 (HNS Protokol)	60
1.2.4. Uluslar arası Sözleşmeler ile Avrupa Topluluğu Kararlarınının Türk İdare Hukukuna Etkisi	62

## İKİNCİ BÖLÜM

### DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLENMESİ SONUCU OLUŞAN ZARARLARIN TÜRK İDARİ MAKAMLARINCA ÖNLENMESİ VE MALİ SORUMLULUK USULÜ

#### 2.1. İDARİ KOLLUK MAKAMLARI VE GÖREVLERİ

2.1.1. İlgili İdari Kolluk Makamları	64
2.1.1.1. Çevre ve Orman Bakanlığı	67
2.1.1.2. İl ve İlçe Çevre Kurulları	68
2.1.1.3. Özel Çevre Koruma Kurumu	69
2.1.1.4. Denizcilik Müsteşarlığı	70
2.1.1.5. Sahil Güvenlik Komutanlığı	72



2.1.1.6. Belediyeler	74
2.1.1.7. Çevre Sorunları Araştırma ve Uygulama Merkezleri	75
2.1.1.8. Kamu Denetçileri	75
2.1.1.9. İnsan Hakları Kurulları	76
2.1.2. İlgili İdari Makamların Görevleri	78
2.1.2.1. Çevre ve Orman Bakanlığı	78
2.1.2.1.1. Genel Koordinasyon	78
2.1.2.1.2. Acil Müdahale Planlarının Hazırlanması	81
2.1.2.1.3. Kirlenmenin Türü ve Etkilerinin Belirlenmesi	87
2.1.2.1.4. Çevreye Olan Zararların Tespiti ve Olay Sonrası Kirlilikten Etkilenen Alanların Rehabilitasyonu	88
2.1.2.1.5. Kıyı Tesislerini Denetim Yükümlülüğü	90
2.1.2.2. Denizcilik Müsteşarlığı	91
2.1.2.2.1. Acil Müdahale Planlarının Uygulanması	92
2.1.2.2.2. Hazırlıklı Olma	95
2.1.2.2.3. Tehlike Altındaki Gemilerin Güvenli Deniz Alanlarına Kabulü	95
2.1.2.2.4. Gemiye Denetime Tabi Tutma	95
2.1.2.2.5. Kirliliğe Müdahale	96
2.1.2.3. Sahil Güvenlik Komutanlığı	97
2.1.2.3.1. Asayiş ve Kolluk Görevleri	98
2.1.2.3.2. İdari Para Cezası Kesme	98
<b>2.2. MALİ SORUMLULUK SUJELERİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ</b>	
2.2.1. Mali Sorumluluğun Sujeleri	99
2.2.1.1. Kamu Hukuku Tüzel Kişileri	99
2.2.1.1.1. İdarenin Ajanlarının Kusurundan Doğan Sorumluluğu	100
2.2.1.1.2. İdarenin Denetlemede Gösterdiği Özensizlikten Doğan Sorumluluğu	100
2.2.1.1.3. İdarenin Çevre Kirliliğine Göz Yummasından Doğan Sorumluluğu	101

2.2.1.2. Petrol Taşıyan Gemi Donatanları, Kaptanları ve Kiracıları	103
2.2.1.2.1. Cezai Sorumluluk	103
2.2.1.2.2. Hukuki Sorumluluk	105
2.2.1.3. Kıyı Tesisleri Sahipleri ve İşletenleri	109
2.2.1.4. Mali Sorumluluk Üstlenen Garantörler	111
2.2.2. Mali Sorumluluk Sujelerinin Yükümlülükleri	112
2.2.2.1. Olayın Meydana Gelişini Önleme	113
2.2.2.2. Bildirimde Bulunma	113
2.2.2.3. Mali Sorumluluk Belgesi İbraz Etme, Bildirme ve Talep Edildiğinde Gösterme	114
2.2.2.4. Tedbir Alma	118
<b>2.3 İDARİ USUL SÜRECİNDE ZARARIN GİDERİLMESİ</b>	
2.3.1. Zararın Belirlenmesi ve Sorumluluk Paylaşımı	119
2.3.1.1. Müteselsil Sorumluluk	123
2.3.1.2. Rücu Hakkı	124
2.3.2. Zararın ve Ücret Taleplerinin Bildirimi	125
2.3.3. Zararın Giderilmesi	125
2.3.3.1. Türk Bayraklı Gemiler Yönünden	125
2.3.3.2. Yabancı Bayraklı Gemiler Yönünden	127
2.3.3.3. Zarara Yol Açan Geminin Tespit Edilememesi Durumu	127
2.3.4. Zararın Tazmini Taleplerinde Zamanaşımı	128
2.3.4.1. Özel Kişilerin Neden Olduğu Zararlar Yönünden	128
2.3.4.2. Kamu Tüzel Kişilerinin Neden Olduğu Zararlar Yönünden	130
<b>2.4. YARGISAL KORUNMA</b>	
2.4.1. Kamu Hukuku Tüzel Kişilerinin Neden Olduğu Zararlar Yönünden	131
2.4.2. Özel Hukuk Kişilerinin Neden Olduğu Zararlar Yönünden	133
<b>SONUÇ</b>	135
<b>KAYNAKÇA</b>	138

## **KISALTMALAR**

<b>AT</b>	Avrupa Topluluğu
<b>AY</b>	Anayasa
<b>BASEL</b>	Tehlikeli Atıkların Sınırlar ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi
<b>BK</b>	Borçlar Kanunu
<b>Bkz.</b>	Bakınız
<b>BM</b>	Birleşmiş Milletler
<b>BÜKREŞ</b>	Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi
<b>CLC 69</b>	Petrol Kirliliğinden Doğan Hasarın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme
<b>CLC 92</b>	Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
<b>DSİ</b>	Devlet Su İşleri
<b>EC</b>	European Council
<b>EEC</b>	European Enviroment Council
<b>FAO</b>	Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Organizasyonu
<b>FUND 71</b>	Uluslararası Yağ Kirlilik Tazmin Fonu
<b>FUND 92</b>	Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme
<b>GT</b>	Gross Ton
<b>HNS</b>	Tehlikeli Ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale Ve İşbirliği Hakkında Protokol
<b>HUMK</b>	Hukuk Usulü Muhakemesi Kanunu
<b>IMDG</b>	Uluslar arası Denizde Tehlikeli Yük Taşımacılığı Yasası
<b>IMO</b>	International Maritime Organization
<b>IOC</b>	Uluslararası Oşinografi Komisyonu
<b>IOPC</b>	Uluslararası Deniz Kirliliğinden Oluşan Zararı Tazmin Fonu
<b>ITOPF</b>	Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu
<b>IYUK</b>	Idari Yargılama Usulü Kanunu
<b>KHK</b>	Kanun Hükmünde Kararname
<b>KİT</b>	Kamu İktisadi Teşebbüsü
<b>M.</b>	madde

<b>MARPOL</b>	Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme
<b>OILPOIL</b>	Petrol Kirliliğini Önleme Sözleşmesi
<b>OPRC 90</b>	Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme
<b>P&amp;I</b>	Protection and Indemnification / Koruma ve Tazmin
<b>RG</b>	Resmi Gazete
<b>SDRs</b>	Special Drawing Rights / Özel Çekme Hakkı
<b>SOLAS</b>	Denizde Can ve Mal Güvenliği Hakkında Uluslar arası Sözleşme
<b>TC</b>	Türkiye Cumhuriyeti
<b>TMMOB</b>	Türkiye Makine Mühendisleri Odası Birliği
<b>TTK</b>	Türk Ticaret Kanunu
<b>UNEP</b>	United Nations Enviroment Programme / Birleşmiş Milletler Çevre Programı
<b>USD</b>	United States Dollars / Birleşmiş Milletler Doları

## GİRİŞ

Çevrenin korunmasına duyarsız kalkınma politikalarının bir sonucu olarak, sanayi atıkları, gayri kanuni yollarla tehlikeli, toksik ve nükleer atıkların boşaltılması, gemilerin ve diğer araçların sintine, balast suları, çöp ve pis sularını uygun olmayan şekilde boşaltmaları da denizlerde ve limanlarda büyük ölçüde kirliliğe yol açmaktadır. Petrol kirliliği ise dünya denizlerinin karşılaştığı en zorlayıcı kirlenme türüdür. Hal böyle iken deniz kirliliğini petrolden, atıklardan ve tehlikeli madde/kimyasal yüklerden kaynaklanan kirlilik olarak geniş kapsamlı üç grup halinde sınıflandırmak inceleme bakımından yararlı olmaktadır.

Deniz emniyeti ve deniz çevresi kirlenmesinin önlenmesi konusundaki evrensel kuralların büyük çoğunluğu, deniz kirliliğini önleme ve zararları tazmin esaslarını düzenlemek amacıyla geliştirilmiştir. Kirliliği önlemenin yanı sıra kirlilik nedeniyle oluşan zararların kirleticilerden tazmini kapsamında uluslar arası alanda birçok düzenleme yapılmış, böylelikle önleme konusunda yine caydırıcılığı yüksek adımlar atılmıştır.

Uluslar arası düzenlemeler karşısında ulusal hukukumuzda da deniz çevresinin korunması ile ilgili gerekli tedbirler alınmaya başlanmıştır. 1982 Anayasası ile çevre politikası kabul edilerek hem vatandaşların hem devletin çevre ile ilgili yükümlülükleri düzenlenmiş, Çevre Kanunu ile genel hatları belirtilen yükümlülüğün çerçevesi çizilmiş, bu yükümlülüğe uyulamaması durumunda karşılaşılabilecek yaptırımlara yer verilmiştir. 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun'un yürürlüğe girdiği 26.04.2006 tarihine kadar mevzuatta deniz çevresinin kirletilmesi sonucu oluşan zararlarla ilgili tazmin prosedürü ve tazmine yetkili idari makamlar ile tazminle sorumlu taraflar hususunda bir boşluk bulunmaktaydı. 5312 sayılı kanun ile uluslar arası hukukta yapılan düzenlemeler ışığında Türk Hukukunda çevre kirliliğini önleme yükümlülüğü ile yetkili merciler ve hukuki tazmin prosedürünü düzenlenmiş ve bu alanda büyük bir boşluk daha doldurulmuştur.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## DENİZ KİRLİLİĞİ VE KİRLİLİĞİ ÖNLEME İLE KİRLİLİK SONUCU OLUŞAN ZARARLARI TAZMİN ÇALIŞMALARI

### 1.1. ÇEVRE HAKKI İLE ÇEVRE VE DENİZ ÇEVRESİ KİRLİLİĞİ

#### 1.1.1. Çevre Hakkı ve Çevre Hukuku Kavramları

İnsanoğlu, doğanın tükenmeyen bir kaynak olmadığını ancak yirminci yüzyılın ikinci yarısında fark edebilmiştir. Uluslar arası çevre düzenlemelerinde dönüm noktasını oluşturan tarih 1972'dir<sup>1</sup>. 1972 yılında İsveç'in Stockholm kentinde yapılan üç ayrı konferanstan ikincisi olan 5–17 Haziran Birleşmiş Milletler Çevre Konferansında (Stockholm Konferansı) uzlaşma ile kabul edilen “Çevre Deklarasyonu”<sup>2</sup> ile sonuçlanarak 5 Haziran günü Dünya Çevre Günü olarak kabul edilmiş, dünyada hızla artan çevre sorunlarına dikkat çekmek ve çözüm üretmek amacıyla her yıl 5 Haziran'da “Dünya Çevre Günü” kutlanmaya başlanmıştır.

Stockholm Konferansı hukuk yaratıcı olmaktansa ilke – belirleyici olma özelliğini taşımaktadır. Ancak burada açıklanan ilkeler “başlangıçta öngörülenden çok daha belirleyici” olarak uluslar arası çevre hukukunun oluşumundaki ilk adımı oluşturmuştur. Bu bildirge günümüz “Uluslar arası Çevre Hukuku”nun temelini oluşturmaktadır. Stockholm Deklarasyonunun 7. prensibi, devletlerin, denizlerin, insan sağlığı için tehlike yaratabilecek, yaşayan varlıklar ve deniz canlılarına zarar verebilecek, denizin yasal kullanımlarına veya kolaylıklarına müdahale edebilecek maddelerle kirletilmesini önlemek için yeterli adımları atmalarını öngörür<sup>3</sup>. Bu temel ilke sonraki yıllarda pek çok uluslar arası düzenlemeye yön vermiş ve zaman içinde geliştirilmiştir<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> SAV, Özden; Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Turhan Kitap evi, Ankara 2001, s. 17

<sup>2</sup> Declaration on the Human Environment, Stockholm 5–16 June 1972, New York 1973, Dec. A/CONF 4B/14/Rev.1

<sup>3</sup> ÖZKAN, Noyan / KALELİOĞLU, Uğur; Türkiye' nin Taraf Olduğu Uluslar arası Çevre Sözleşmeleri, İzmir Barosu Yayınları, İzmir 2000, s. 17

<sup>4</sup> ZİLELİOĞLU, Hilal; “Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler”, Proj. Dr. Jale Akipek' e Armağan, Konya Selçuk Üniversitesi Yayını, Konya 1991, s. 513

Ülkemizde ise çevre kirliliği ve kirliliğin vatandaşların sağlıklı çevrede yaşama hakkına olan etkileri ilk olarak Haliç'in kirlenmesiyle<sup>5</sup> dikkat çekmiş olup, akabinde İzmir ve İzmit körfezlerinin kirliliği, Ankara'nın hava kirliliği, Türkiye kıyılarına vuran variller, nehir ve göllerin gözle görünür kirlilikleri öne çıkan önemli kirlilik örneklerini oluşturmuştur<sup>6</sup>. Dört bir yanı denizlerle çevrili Türkiye'nin denize kıyısı olan her bölgesinde çeşitli nedenlerle deniz kirliliği görülmektedir<sup>7</sup>.

Bir toplumsal olgu olarak çevre sorunları, sosyal yaşam içinde çeşitli düzeylerde ortaya çıktıktan bu yana, ağırlıkları ile orantılı biçimde hukuk yaşamına da yansımışlardır. Hukuk, toplumsal yaşamı düzenleyen kurumların bir türü olarak, ilkece, toplumsal yaşamda meydana gelen gelişmeleri izler, ona paralel kurallar geliştirir. Hukukun bu temel özelliği çevre sorunlarında da kendini göstermiş ve çevre sorunlarının günün koşulları içindeki önem ve ağırlığına koşut olarak değişik dönemlerde, farklı içeriklerde çeşitli kurallar çevre sorunlarından doğan ilişkileri yönlendirmiştir<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> 1980 öncesinde belediyelerin katı atık toplama açısından yetersiz olması neticesinde, Haliç'in sahillerinde bulunan birçok kuruluş, çöplerini doğrudan doğruya Haliç'e atmak suretiyle yok etme yoluna başvurmuşlardır. Bu bölgede bulunan endüstri kuruluşlarının senede yaklaşık 49.500 ton katı atık meydana getirdikleri tespit edilmiştir. Bu atıkların bir kısmının, Haliç'e atıldığı düşünülürse, katı atıkların da Haliç'in kirlenmesinde önemli bir yeri olduğu anlaşılır. Bunlara ilâveten, gemi söküm yerlerinde denize atılan atıklar, bir ek kirlenme kaynağı olmuştur. Ayrıca çöp dökme yeri olarak kullanılan Habibler Köyü ve Levent Oto Sanayi Sitesinden sızan sular da Haliç'e karmakta ve kirlenmeyi arttırmaktadır. <http://ansiklopedi.turkcebilgi.com/Hali%C3%A7>, erişim tarihi: 11.01.2008

<sup>6</sup> **ORHON**, Derin / **EREMEKAR**, Gülen / **MERİÇ**, Sobutay; “*Haliç'te Su Kirlenmesi Sorunu I- Temel Özellikler ve Kirlenme Profili*”, Su Kirlenmesi Kontrolü Dergisi, sayı:11, İstanbul 1990, s:15–24.

<sup>7</sup> *Karadeniz* yıllardan beri bölge insanları için geçim kaynağı, dinlenme alanı ve hatta atıkların boşaltıldığı bir bölge olmuştur. Doğrudan veya nehirler yoluyla denize ulaşan arıtılmamış evsel ve endüstriyel atıklar, plansız yerleşme, nüfus artışı Karadeniz'in su kalitesine olumsuz etki yapan nedenlerdendir. *Marmara Denizi*; özellikle Haliç ve İzmit Körfezi başta olmak üzere, fiziksel ve kimyasal kirlenmelerin etkisinde kalmıştır. Giderek artan kentsel ve endüstriyel faaliyetler sonucu, bazı kirlenmeler sınır değerlerin üzerine çıkmıştır. Bunlara ilâveten Haliç'te dere ve yamaçlardan gelen erozyon kalıntıları kirliliği artırmaktadır. *Ege Denizi*'nde ortaya çıkan en önemli kirlenme kaynakları; B. Menderes, Meriç ve Gediz Nehirleri ile Çanakkale Boğazı ve İzmir şehrinin ileri gelen kentsel ve endüstriyel atıklarıdır, İzmir Körfezi'nde petrol rafinerilerinden birisinin bulunması ve yoğun deniz trafiği de, petrol ve diğer petrol ürünleriyle körfezin kirlenmesine yol açmaktadır. *Akdeniz* ise gerek turistik çekicilik ve buna bağlı nüfus yoğunluğu ve gerekse endüstriyel açıdan hızla gelişen ülkelerin kendisini çevrelemesi ile kirliliklere karşı karşıyadır. Kentleşme, turizm, sanayi vb. aktiviteler sonucu oluşan atıkların miktarı, bu faaliyetler sonucu doğal bitki örtüsünün değişmesi ve erozyonun ortaya çıkması, ayrıca tarımsal faaliyetler sonucu ortaya çıkan kirlilik Akdeniz'in genel sorunudur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Deniz Ticaret Odası; “*1998 İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Denizcilik Sektörü Raporu 1998*”, İstanbul 1999, s. 189–199

<sup>8</sup> **ÖZDEK**, Yasemin; “*İnsan Hakkı Olarak Çevre Hakkı*”, Türkiye ve Ortadoğu Amme Enstitüsü Yayınları no: 249, Ankara 1993, s. 63

Kamu hukuku dalı içinde kabul edilen Çevre Hukuku, 20. asırda doğan ve gelişen bir hukuk dalıdır. Sanayi Toplumu'nun ortaya çıkması, birçok sorunu da beraberinde getirmiştir.

Çevre Hukuku tabirinin iki ana unsuru vardır; “Çevre insan eliyle kullanılırken kirlenmektedir.” ve “Kirlenen çevre temizlenmelidir.” Çevrenin korunması başlığı altında ve bu uğurda alınan tedbirlerin temelinde “temizlik” kavramı bulunmaktadır. Çevre Hukukunun temel felsefesi, temizlik ve temizliği korumadır. Bu bilgiler ışığında Çevre Hukukunu; “Çevrenin kullanılması, temiz tutulması, kirlenmekten korunması ve kirlenen çevrenin temizlenmesi gayesiyle alınan tedbirleri düzenleyen hukuk kaidelerinin tümüdür” diye tanımlayabiliriz<sup>9</sup>.

Çevre ve hukuk ilişkisi Türk hukukunda çevre hakkında yapılan birçok hukuki düzenlemenin yanı sıra normlar hiyerarşisinde en üst sırada alan Anayasada da kendisini göstermiştir. Nitekim 1982 T.C. Anayasası<sup>10</sup> 56/2. maddesinde yer alan “Herkes sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşların ödevidir.” hükmü Türk hukukunda izlenen bir çevre politikasının<sup>11</sup> varlığını ve var olması zorunluluğunu gözler önüne sermektedir.

1982 Anayasasının 56. maddesinin ne başlığında ne metninde ne de gerekçesinde “çevre hakkı” ifadesine rastlanmamaktadır. Ne var ki madde metninde “sağlıklı ve dengeli çevrede yaşama hakkı”na değinilerek daha kapsamlı olan “çevre hakkı”na değinilmemesi terimsel bir sorun olmaktan öteye gitmemiştir<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> ÜRKMEZ, Taner; “Çevre Hakkı Kavramının Tarihsel Gelişimi”, [http://www.cekud.org/site/page.asp?dsy\\_id=904](http://www.cekud.org/site/page.asp?dsy_id=904), erişim tarihi:18.06.2008

<sup>10</sup> RG, T. 20.10.1982, S. 17844

<sup>11</sup> Çevre politikası “Herkesin iyilik ve mutluluğu için çevrenin korunmasını sağlayacak önlemlerin belirlenmesi ya da insanoğlunun yaşamının temellerini oluşturacak esasların saptanması şeklinde açıklanabilir.” AYBAY, Aydın; “Çevre ve Hukuk”, Haz. KELEŞ, Ruşen; İnsan Çevre Toplum, İmge Kitapevi, Ankara 1992, s. 215. Ayrıca “2000/59/EC Sayılı 27 Kasım 2000 Tarihli Gemilerin Ürettiği Atıklar ve Yük Artıkları için Kullanılan Liman Atık Alım Tesisleri Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi” uyarınca çevre politikası “Topluluğun çevre politikası yüksek düzeyde bir korumayı amaçlamaktadır. Bu politika ihtiyat prensibine ve kirlenenin bedelini ödemesi ve önleyici eylemin başlatılması prensiplerine dayanmaktadır.”

<sup>12</sup> TOPÇUOĞLU, Metin; Çevre Hakkı ve Yargı, Türkiye Çevre Vakfı Yayını, Ankara 2008, s. 65



1982 Anayasası uyarınca düzenlenen çevre hakkını oluşturan unsurları üç başlıkta inceleyebiliriz<sup>13</sup>;

*Çevre Hakkının Öznesi*; Çevre hakkının özneleri, bu hakkın kullanıcıları, yani bu hakka uyulmasını talep edebilecek yararlanıcılardır. Bu özneyi şimdiki ve gelecek kuşaklar olarak belirlemek mümkündür. Öznenin ikinci kısmı, çevre hakkının yararlanıcıları bakımından öteki haklarda bulunmayan bir özelliği de yansıtmaktadır. Bu hak günümüz insanların gelecek kuşaklara karşı sorumluluğu ve iki kuşak arasındaki dayanışmayı göstermektedir.

*Çevre Hakkının Konusu*; Korunması gerekli, çevresel değerleri ifade eder. Somutlaştıracak olursak, Çevre Kanununun 1. maddesinde belirtildiği gibi, kırsal ve kentsel araziler, doğal kaynaklar, su, toprak, hava, doğal ve tarihsel değerler, atmosfer ormanlık alanlar kısacası yaşamın kendisi ve hatta biyosfer, çevre hakkının konusunu oluşturmaktadır.

*Çevre Hakkının Muhatabı*; Çevre hakkının muhatabının tespiti, sorumluluk ve yaptırım açısından önem taşır. Kısaca belirtecek olursak çevre hakkının kullanıcıları aynı zamanda muhataplarıdır. Keza devlet de muhataplar arasındadır.

Çevre Kanununun “İlkeler” başlıklı 3. maddesinde yukarıda anılan 5491 sayılı Kanun ile 2006 yılında yapılan değişiklik ile de başta idare, meslek odaları, birlikler ve sivil toplum kuruluşları olmak üzere herkesin çevrenin korunması ve kirliliğin önlenmesi ile görevli olduğu ve bu konuda alınacak tedbirlere ve belirlenen esaslara uymakla yükümlü olduğu belirtilerek Anayasal düzeyde benimsenen çevre politikası, ulusal mevzuatta konuyla ilgili en temel norm sayılan Çevre Kanununda da yer almaya başlamıştır.

---

<sup>13</sup> ÜRKMEZ, Taner; “Çevre Hakkı Kavramının Tarihsel Gelişimi”, [http://www.cekud.org/site/page.asp?dsy\\_id=904](http://www.cekud.org/site/page.asp?dsy_id=904), erişim tarihi:18.06.2008

## 1.1.2. Çevre Kirliliği

### 1.1.2.1. Çevre ve Çevre Kirliliği Tanımı

“Çevre” belirli bir anda insani faaliyetler ve canlı varlıklar üzerinde hemen veya sonra, doğrudan doğruya veya dolaylı olarak bir etki yapmaya uygun sosyal etkenler ile biyolojik, kimyasal ve fiziksel etkenlerin tümünü ifade etmektedir<sup>14</sup>. Aslında çevre kavramının yerleşmiş ve herkesçe benimsenmiş sağlam bir tanımı yoktur. Çevre sözcüğünün batı dillerindeki karşılığı olan “Enviroment”, “Unwelt” gibi terimler bakımından da bu böyledir<sup>15</sup>.

Ulusal hukukumuzda 5491 sayılı Çevre Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun<sup>16</sup> (Bundan böyle “5491 sayılı Kanun” olarak adlandırılacaktır.) ile 26.04.2006 tarihinde yapılan değişikliğe kadar, 2872 sayılı Çevre Kanunu<sup>17</sup> (Bundan böyle “Çevre Kanunu” olarak adlandırılacaktır.) “çevre” sözcüğünün tanımı yapmamakta, sadece kanunun “amaç” başlığını taşıyan birinci maddesinde yer alan metinde belli başlı çevre öğeleri anılarak Çevre Kanununun amacının bunların korunması, iyileştirilmesi ve geliştirilmesi olduğunu belirtmekte idi<sup>18</sup>. Bunun yanında “canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim halinde buldukları fiziki, biyolojik, sosyal, ekonomik ve kültürel ortamı ifade eder” tanımı sadece Çevresel Etki Değerlendirilmesi Yönetmeliği<sup>19</sup> 4. maddesinde yer alarak, mevzuattaki tek tanım olma özelliğine sahip idi<sup>20</sup>.

Ne var ki 5491 sayılı Kanun ile 26.04.2006 tarihinde yapılan değişiklik ile birlikte Çevresel Etki Değerlendirilmesi Yönetmeliği’nde yapılan bu tanım, Çevre Kanunu’nun 2. maddesinde de yer almıştır. Bu tanıma göre “çevre”, içerdiği canlı ve

<sup>14</sup> **DERİCİ**, Fethi; “Tabiat ve Çevrenin Korunmasında Mahalli İdarelerin Rolü”, Avrupa Konseyi Mahalli İdareler Konferansı Üyeleri Deklarasyonu’ nun Çevirisi, Türk İdare Dergisi, Ankara 1977, s.110

<sup>15</sup> **DARROCH**, Fiona / **HARRISON**, Peter; Enviromental Crime, Cameron May Ltd. Publications, London 1999, s. 18

<sup>16</sup> RG, T. 13.05.2006, S. 26167

<sup>17</sup> RG, T. 11.8.1983, S. 18132

<sup>18</sup> **AYBAY**;“Çevre ve Hukuk”, s. 215

<sup>19</sup> RG, T. 16.12.2003, S. 25318

<sup>20</sup> **YONGALIK**, Aynur; Çevre Sorumluluk Sigortası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1998, s. 32

cansız varlıkların birbirleriyle ilişkilerinden kaynaklanan dinamik bir yapıya sahiptir. Hava, su ve toprak unsurlarından oluşan bu daimi yapının elemanlarından birinde meydana gelecek bozulma, kuşkusuz tüm evreni etkileyecektir.

Çevre kirlenmesi ise “*insanın doğaya verdiği zarardır*”. Çevre Kanunu’nun “Tanımlar” başlıklı 2. maddesi uyarınca çevre kirlenmesi; “*Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etkiyi*” ifade eder. Buna göre çevre kirliliğini havada, suda ve /veya toprakta meydana gelen “olumsuz gelişmeler” ile koku, gürültü ve atıklar<sup>21</sup> doğurmaktadır. Sanayi artıkları, spreyler, yakıtlarla ortaya çıkan gazlar, dumanlar, petrol ve ilaç atıkları, plastik ürünler, suni gübreler ve çöpler çevre kirlenmesine sebep olan en önemli etmenlerdir.

### **1.1.2.2. Çevre Kirliliği Sınıflandırması**

Çevre kirliliğini; toprak kirliliği, hava kirliliği ve su kirliliği ve toprak kirliliği olmak üzere üç şekilde sınıflandırmak mümkündür.

#### **1.1.2.2.1. Toprak Kirliliği**

Toprak kirliliği<sup>22</sup> genel anlamda toprağın fiziksel, kimyasal, biyolojik yapısının bozulması olarak tanımlanabilir<sup>23</sup>.

Toprak kirliliği, su ve hava kirliliğine karşın toprağın “mülkiyet” konusu olabilmesi dolayısıyla özellik taşımaktadır. Malik tarafından doğrudan neden olunan bir toprak kirliliği, ancak bunun üçüncü bir kişiye veya kamuya zarar vermesi halinde sorumluluk hukukunun konusuna giren bir çevre kirliliği olarak nitelendirilebilir<sup>24</sup>. Aynı şekilde malik olunan bir toprak parçasına zarar verilmesi

<sup>21</sup> 2872 Sayılı Kanun m.2 uyarınca “atık” terimi açıklanmıştır. Buna göre atık “*herhangi bir faaliyet sonucunda çevreye atılan veya bırakılan her türlü maddeyi*” ifade eder.

<sup>22</sup> KELEŞ, Ruşen / HAMAMCI, Can; Çevrebilim, Ankara 1993, s. 82; “*Türkiye’ nin Çevre Sorunları*”, Türkiye Çevre Vakfı Yayınları, Ankara 1995, s. 41

<sup>23</sup> YONGALIK, s. 32

<sup>24</sup> Kaldı ki 2872 Sayılı Kanun 3. maddesinin (g) bendi uyarınca; “*Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirlenme veya*

durumunda malik kişisel olarak doğan zararını zarar verenden bizzat talep edebilecektir. Hava ve su kirliliğinde de kişilerin kirlilik nedeniyle uğramış oldukları maddi ve manevi zararların tazmini taleplerini içeren davalar da söz konusu olmaktadır<sup>25</sup>.

İnsan sağlığının umursanmaz bir biçimde sanayileşme, yerleşme ve teknoloji kullanımı sonucunda toprak kirliliği oluşmaktadır. Toprak kirliliğine en fazla sanayi tesislerinden ve yerleşim yerlerinden çıkan sıvı ve katı atıklar ile fazla gübreleme, tarımsal amaçla kullanılan ilaçlar vb. neden olmaktadır.

#### 1.1.2.2.2. Hava Kirliliği

Hava dünyanın etrafını çevreleyen gaz karışımıdır<sup>26</sup>. Hava kirliliği insanların ve diğer canlıların sağlığını etkileyecek düzeyde katı, sıvı ve gaz halindeki zararlı maddelerin<sup>27</sup> havaya karışması ve onun doğal yapısında bozulma meydana getirmesi biçiminde tanımlanabilir.

İnsan tarafından bazı maddelerin veya enerjinin doğrudan doğruya veya dolaylı şekilde havaya verilmesi yüzünden insan sağlığını tehlikeye atma, canlı kaynaklara, ekosistemlere ve mallara zarar verme, sosyal tesisleri ve çevrenin diğer

---

*bozulmaya neden olan tarafından karşılanır. Kirletenin kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Anme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edilir.”* Denilmek suretiyle kamuya zarar verilmesi durumunda yapılacak harcamaların idarece tahsili usulüne değinilmiştir.

<sup>25</sup> Bu davalar ve onlara ilişkin birkaç karar şöyledir; **Itai-Itai Olayı** (Karar Tarihi: 30.06.1971-Onay Tarihi: 09.08.1972) Bir maden ocağından açığa çıkan “kadmiyum” maddesinin çevrede oturanlar tarafından içme suyu olarak kullanılan bir nehirde akıtılması sonucunda bu suyu kullananlarda kadmiyum zehirlenmesine bağlı olarak hastalık görülmüş ve bu yüzden görülen 100den fazla ölüm olayı dolayısıyla toplam 31 davacı bu maddenin ortaya çıkışına neden olan maden şirketinden tazminat istemiştir. Firma kusurlu bulunarak 57 milyon Yen ödemeye mahkûm edilmiştir. **Yokkaichi-Asthma Olayı** (Karar Tarihi: 24 Nisan 1972) 6 petro kimya ve elektrik işletmesine karşı onların neden olduğu hava kirliliği dolayısıyla uğranılan sağlık zararlarının tazmini amacıyla toplam 12 davacı tarafından açılmıştır. Sonuçta davacılara toplam 88 Yen ödenmesi karara bağlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz: **YONGALIK**, s. 45; <http://www.ims.metu.edu.tr/MarineDict/ABC/i.htm>, erişim tarihi: 14.01.2008

<sup>26</sup> **KELEŞ / HAMAMCI**, s. 105–114

<sup>27</sup> “*Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği*”nin “Tanımlar” başlıklı 5. maddesinde “*havanın tabii bileşimini değiştiren, is, duman, toz, gaz, buhar ve aerosol halindeki kimyasal maddeler*” hava kirleticiler olarak anılmaktadır.

meşru kullanımlarını bozma ya da engelleme gibi zararlı sonuçlar doğması hava kirliliği sayılmaktadır<sup>28</sup>.

Hava kirliliği genel anlamda, atmosferde gaz, sıvı veya katı şeklindeki yabancı maddelerin, canlı sağlığına ve yeryüzünün ekolojik dengesine zarar verecek yoğunlaşma ve süre de bulunmasıdır. *Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği*<sup>29</sup> m. 6 uyarınca tespit edilen hava kalitesi sınır değeri; normal şartlarda atmosferin alt tabakasında kuru havanın bileşimi hacim olarak % 78.09 azot (N<sub>2</sub>), % 20.95 oksijen (O<sub>2</sub>), % 0.93 argon (Ar) ve % 0.03 karbondioksit (CO<sub>2</sub>) ve diğer gazlar olarak tespit edilmiştir. Doğal yolla veya insan kökenli kaynaklardan çıkan kirleticiler bu dengeyi bozarak canlılara zarar vermeye başlamaktadır. Yüksek konsantrasyondaki kirleticilerin kısa süre veya düşük konsantrasyondaki kirleticilerin uzun süre atmosferde kalması da zararlı olabilmektedir<sup>30</sup>.

1950lerden beri hava kirliliğinin insan sağlığına etkilerini gösteren kanıtlar vardır. 1980 sonları 1990larda ise yeni epidemiolojik çalışmalarla hava kirliliğinin sağlığa etkileri gösterilmiştir<sup>31</sup>. Bu çalışmalar önce ABD ve Avrupa ülkelerinde yapılmış, daha sonra pek çok ülkede de benzer çalışmalar ile sağlığın olumsuz etkilendiği gözlenmiştir. Bu çalışmalarda ölümler, hastaneye başvurular gibi sağlık göstergeleri ile havadaki kirleticilerin konsantrasyonunun ilişkisi aranmış ve her ikisinin birlikte artış veya azalış gösterdiği belirlenmiştir.

Hava kirliliği; sabit kaynaklı hava kirliliği ve motorlu araçlardan meydana gelen hava kirliliği olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Fabrikalar endüstriyel veya kamu hizmeti üretim amaçlarıyla kullanılan ve hava kirliliğine sebep olması muhtemel bulunan tesis ya da diğer sabit işletmelerdir, bu nedenle de sabit kaynaklı hava kirliliğine neden olan faktörlerin başında gelmektedir.

---

<sup>28</sup> Türkiye Çevre Sorunları Vakfı; Avrupa Topluluğunda ve Türkiye’ de Çevre Mevzuatı, Önder Matbaa, Ankara 1989, s. 53

<sup>29</sup> RG, T. 02.11.1986, S. 19269

<sup>30</sup> **TOROS**, Hüseyin; “*İstanbul’da Asit Yağışları Kaynakları ve Etkileri*”, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul 2000, s: 98

<sup>31</sup> <http://www.ttb.org.tr/eweb/yatagan/3.html>, erişim tarihi: 11.01.2008

Sabit kaynaklı kirliliğe örnek olarak özellikle ülkemizde kullanılan kalitesiz yakıtlar nedeni ile oluşan hava kirliliğini de örnek gösterebiliriz. Bu kirliliğin azaltılması maksadıyla ulusal hukukumuzda 1992 yılında yürürlüğe giren *Çevrenin Korunması Yönünden Kontrol Altında Tutulan Maddelere İlişkin Tebliğ (İthalat 93/16)*<sup>32</sup> ile Tebliğ eklerinde yer alan maddelerin ithali sırasında Bayındırlık ve İskân Bakanlığından alınacak kontrol belgesinin aranması şartı getirilmiştir. Bu kapsamda petrol koku, linyit ve taşkömürü başvuruları Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca tespit edilen kalite kriterleri çerçevesinde değerlendirilmektedir<sup>33</sup>.

### 1.1.2.2.3. Su Kirliliği

Dünya yüzeyinin dörtte üçü denizlerle kaplıdır. Daha kesin bir rakam vermek gerekirse yeryüzünün toplam 361 milyon kilometrekaresini, su kütlesi toplamı 1350 kilometreküp olan okyanuslar kaplamaktadır<sup>34</sup>. Dünya okyanusları global yaşam – destek sistemleri içinde önemli bir yere sahiptir. Yerkürenin yüzde yetmiş beşini oluşturan su kütlesi (hidrosfer) göz önüne alındığında ise su kirliliğinin önemi ortaya çıkmaktadır.

Su kirliliği, IOC<sup>35</sup>'ye göre; “deniz çevresine insanoğlu tarafından doğrudan ya da dolaylı olarak verilen madde veya enerji sonucunda deniz canlıları için zararlı olan, insan sağlığı için zarar teşkil eden, balıkçılıkta dâhil olmak üzere denizlerdeki aktiviteyi değiştiren, deniz suyunun içme suyu olarak kullanımında kaliteyi bozan ve tatlılığını düşüren faktörlerin tümü” olarak tanımlanır.

---

<sup>32</sup> RG, T. 31.12.1992, S. 21452

<sup>33</sup> ABACIOĞLU, Muhittin; Açıklamalı – İçtihatlı Çevre Kanunu ve Çevre Sağlığı Mevzuatı, Seçkin Yayınevi, Ankara 1995, s. 13

<sup>34</sup> SAV, s. 5

<sup>35</sup> Uluslar arası Oşinografi Komisyonu; 1960 yılında UNESCO bünyesinde kurulmuştur. Başlangıçta yeryüzünün büyük bir kısmını kaplayan en büyük su birikintisi olan “okyanus sularının” korunması, okyanus araştırmalarının yapılması ve koruma bilincinin yaygınlaştırılmasını amaçlayarak kurulan örgüt bugün uluslar arası alanda konusu ile ilgili üye devletlere yol gösterici birçok çalışmaya imza atmıştır. Kural ve tavsiye kararları için bkz. <http://ioc.unesco.org/iocweb/about.php>, erişim tarihi: 19.01.2008

FAO<sup>36</sup> su kirliliğini; “*canlı kaynaklara zararlı, insan sağlığı için tehlikeli, balıkçılık gibi çalışmaları engelleyici, su kalitesini zedeleyici etkiler yapabilecek maddelerin suya atılması*” şeklinde tanımlamaktadır.

Çevre Kanununa dayanılarak çıkarılan *Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği*<sup>37</sup> “Tanımlar” başlıklı 3. maddesi uyarınca su kirliliği; “... *su kaynağının kimyasal, fiziksel, bakteriyolojik, radyoaktif ve ekolojik özelliklerinin olumsuz yönde değişmesi şeklinde gözlenen ve doğrudan veya dolaylı yoldan biyolojik kaynaklarda, insan sağlığında, balıkçılıkta, su kalitesinde ve suyun diğer amaçlarla kullanılmasında engelleyici bozulmalar yaratacak madde veya enerji kaynaklarının boşaltılması...*” şeklinde tanımlanmıştır.

Bu tanımlamalara göre su kirliliğine neden olabilecek başlıca kaynaklar; evsel atık sular, endüstri atık suları, petrol kirliliği, toksit metal kirliliği, zirai ilaçlama sonucunda oluşan kirlilik ve turizm ve eğlence atıkları şeklinde sıralanabilir.

Avrupa Topluluğu üye devletler düzeyinde su kirliliğine ilişkin olarak; “kirlenme ile mücadelenin ilgili alanlarda bizzat üye devletlerce yapılması” ilkesini genel olarak benimsemektedir<sup>38</sup>. Böylece mücadele planlarının üye devletlerce hazırlanması ve izin gereken durumlarda bunların ulusal organlarca verilmesi kabul

<sup>36</sup> Gıda ve Tarım Örgütü; Birleşmiş Milletler sistemi içinde özel bir yere sahip, konusunda uluslararası alanda ilk sırada yer alan bir kuruluştur. FAO' ya 169 ülke üyedir. (Porto Rico yarı üye, AB ise üye organizasyon) Kuruluşa üye 169 ülke, halkların yaşam ve beslenme düzeylerinin yükseltilmesi, tüm gıda ve tarım ürünlerinin üretimi ve dağıtımının geliştirilmesi ve kırsal alanda yaşayanların hayat şartlarının iyileştirilmesi taahhüdü altına girmişlerdir. Örgütün dört ana görevi, hükümetler adına teknik yardım programı yürütmek ve kaynak teminini geliştirmek, bilgi toplamak, değerlendirmek ve yayımlamak, hükümetlere politika ve planlama konularında tavsiyelerde bulunmak ve hükümetlere gıda ve tarımsal sorunlar hakkında görüşme ve tartışma imkânları sağlamaktadır. FAO' nun en önemli özelliklerinden biri besin güvenliğinin yani yeterli besin kaynağının, besin arzında istikrarın ve fakir insanların gıda gereksinimlerinin sağlanmasına yardımcı olmaktır. Ayrıntılı bilgi için; <http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/yaziciDostu.cfm?dokuman=pdf&action=detayrk&yayinID=1028&icerikID=1139&dil=TR>, erişim tarihi: 11.01.2008

<sup>37</sup> RG, T. 31.12.2004, S. 25687. Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği, Çevre Kanunu 8 ve 11 inci maddeleri ile 01.05.2003 tarihli ve 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun 9 uncu maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

<sup>38</sup> 2000/60/EC sayılı “*Avrupa Topluluğu Su Politikası ve Su Çerçeve Yönergesi*”nin 3.11 maddesinde “*uluslar arası işbirliğine açıkça değinilerek çevre politikası için uluslar arası işbirliğine duyulan ihtiyaç hem topluluk çalışmaları açısından hem de üçüncü ülkeler ile işbirliği açısından anlaşma ile kabul edilmiştir*” denilerek üye ülkelerin yanı sıra üye olmayan üçüncü ülkelerle de su kirliliğini önlemek amaçlı işbirliği yapılması gereğine değinilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Commission of The European Communities; “Council Decision of Frame of Water Policy” Official Journal L 60, 22.12.2000, s: 18

edilmektedir. Ancak Topluluk bu konudaki verilerin kendisine bildirilmesini de istemektedir. Öte yandan Topluluk düzeyinde aşılmaması gereken su kalitesini belirleyen değerlerin üye devletler tarafından daha sert koşullara bağlanması imkânı da tanınmaktadır.

Ülkemizde ise; DSİ tarafından yapılan su kalitesi işleme çalışmalarının kapsamı son yıllarda genişletilerek çalışmalara “su örnekleme istasyonları” da dâhil edilmiştir<sup>39</sup>. Bu çalışmalara göre su kirliliğinin en önemli etkenlerinden olan evsel ve endüstriyel atık suların arıtılması ile ilgili ülkemizdeki durum şöyledir;

- Endüstriyel işletmelerde arıtma tesisine sahip işletmeler sadece %9'dur.
- Arıtma tesisi bulunmayan kuruluşlardan; özel sektörün oranı %16 iken, kamu sektörünün oranı ise %84'tür.
- Ülkemizde faaliyette bulunan organize sanayi bölgelerinden sadece %14'ünde arıtma tesisi bulunmaktadır.
- Ülkemizdeki turistik tesislerin %81'inde arıtma tesisi bulunmamaktadır.
- 3215 belediyenin bulunduğu ülkemizde 141 belediyede kanalizasyon sistemi vardır, bunun da sadece 43 tanesinde arıtma tesisi bulunmaktadır. Bir başka ifade ile kanalizasyon sularının %98.67'si hiç arıtılmadan ırmaklara, göllere ve denizlere bırakılmaktadır.
- Ülkemizdeki endüstri kuruluşlarının %98'inde arıtma tesisi bulunmamakta, olanların bir kısmı ise yetersiz veya çalışamaz durumdadır.
- Endüstrinin ürettiği zehirli ve ağır metaller ihtiva eden atık sulara gelince; yılda 930 milyon metreküp endüstriyel atık suyun sadece %22'si arıtılmakta, %78'i ise arıtılmaksızın doğrudan göl, ırmak ve denizlere verilmektedir<sup>40</sup>.

Kirli su içerisinde insan sağlığına zararlı, patojen mikroorganizmalar bulundurmaktadır. Kirli suyun çeşitli yollarla içme ve kullanma sularına karışması ve

<sup>39</sup> ABACIOĞLU, s. 6

<sup>40</sup> “2007 Yılı Devlet Su İşlerinde İşletilen ve Devredilen Sulama Tesisleri Değerlendirme Raporu”, DSİ Genel Müdürlüğü, İşletme ve Bakım Daire Başkanlığı, Basım ve Fotofilm Şube Müdürlüğü, Ankara 2007, s: 84



sulamada kullanılması sonucunda tifo, dizanteri, sarılık, kolera vb. bulaşıcı hastalıklara yol açmaktadır.

Ülkemizde su kirliliğini önlemek için “çevre politikası” kapsamında yukarıda değinildiği üzere 1982 Anayasası’nın 56. maddesinde belirtilen “Sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı” ve bu hakkı sağlayacak düzenlemeleri devletin yapma mecburiyeti ilk defa Çevre Kanunu ile yasal bir çerçeveye kavuşturulmuştur. Günümüzde bu kanunun işlerliğini artırıcı çalışmaların yapıldığı bilinmektedir.

### 1.1.3. Deniz Çevresi Kirliliği

#### 1.1.3.1. Deniz ve Deniz Kirliliği Tanımı

Deniz, bir okyanus ile bağı olan ve büyük bir alanı kaplayan ve genellikle tuzlu olan su birikintisidir. Terim genellikle okyanus terimi yerine de kullanılır. Denizler dünya yüzeyinin % 71'ini kaplamaktadır. Yeryüzünde kapladıkları 1,338 milyar km<sup>3</sup> hacimle dünya üzerindeki su varlığının % 96,5'ini oluşturmaktadırlar. Ancak, deniz suyu ortalama % 3,5 oranında tuz içerdiğinden, halen oldukça pahalı olan arıtma yöntemleri uygulanmadan içme suyu olarak kullanılamamaktadır<sup>41</sup>.

Birleşmiş Milletlerin Deniz Kirlenmesinin Bilimsel Yönlerinin Uzman Grubu<sup>43</sup> (United Nations Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution), deniz kirlenmesini şöyle tanımlamaktadır: ‘*Kirlenme, insanlar tarafından haliçler de dahil olmak üzere deniz ortamına doğrudan veya dolaylı olarak, canlı kaynaklarına zarar veren, insan sağlığını bozan, balıkçılık da dahil olmak üzere, denizlerdeki faaliyetleri engelliyen, denizin kullanımı ile ilgili kalitesini etkileyen ve değerini azaltan madde veya enerji bırakılmasıdır.*’ Kirlenmenin bu kapsamda bir

<sup>41</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz>, erişim tarihi: 30.06.2008

<sup>42</sup> <http://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz>, erişim tarihi: 10.01.2008

<sup>43</sup> Birleşmiş Milletler düzeyinde deniz çevresinin korunması amacıyla 1969 yılında kurulan GESAMP, şu anda Birleşmiş Milletler bünyesinde faaliyet göstermekte olan sekiz komisyon (IMO, FAO, UNESCO-IOC, WMO (1968’den beri), IAEA (1969’dan beri), UN (1971’den beri), UNEP (1977’den beri), ve UNIDO (2006’dan beri). Tarafından destek ve takip edilmektedir. GESAMP üye devletlere ve topluluklara deniz çevresinin kullanımının sürdürülmesi ve korunması bağımsız ve geçerli tavsiyelerde bulunmakla yetkilidir. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://gesamp.net/page.php>, erişim tarihi: 11.01.2008

insan faaliyeti olması ve bu faaliyetlerin deniz çevresinde arzu edilmeyen zararlara neden olması, bu tanımlama ışığında önemli olan iki husustur<sup>44</sup>.

Denizlerdeki kirliliğin belli bir bölgeye bağlı olmayıp hızla hareket etmesi, bir ülkenin kara sularında meydana gelen kirliliğin açık denizleri veya başka bir ülkenin kara sularını kirletmesi ve özellikle de deniz yolu ile petrol taşınması sırasında meydana gelen kazaların uluslar arası deniz hukukunda çok önemli bir sorun olarak ortaya çıkması nihayet bilerek bilmeden denizlerde ortaya çıkan kirliliğin tüm ülkelerin denizlerden elde ettikleri ekonomik kazancın devamını ve insan sağlığını tehdit etmesi ülkeleri bu sorunu çözmeye işbirliği sağlayacak ortak eylemlere itmiştir<sup>45</sup>. Bu eylemler en başta uluslar arası hukukun geleneksel nitelikteki temel kurallarından etkilenmekte ve zaman içerisinde uluslar arası hukukun geleneksel kurallarını aşan bir takım yeni kurallar ya da düzenlemeler yapılmasını gerektirmektedir<sup>46</sup>.

### 1.1.3.2. Deniz Kirliliği Sınıflandırması

Deniz kirliliği doktrinde “iradi kirlenmeler” ve “kazalardan kaynaklanan kirlenmeler” olarak ikiye ayrılmaktadır<sup>47</sup>. İradi kirlenmeler sintine basması, balast işlemleri, çöp ve artıkların denize bırakılması vb. nedenler sonucu meydana gelirken kazalardan kaynaklanan kirlenmeler hidrokarbon veya diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerin başka gemilerle çarpışması karaya oturması nedeniyle bu maddelerin denize dökülmesi vb. nedenler sonucu meydana gelir.

Biz ise çalışmamızda sistematik olarak kolaylık sağlanması için deniz kirliliğini; petrolden kaynaklanan, atıklardan kaynaklanan ve tehlikeli madde /

---

<sup>44</sup> TÖTÖNCÜ, Ayşe Nur; Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Beta Yayın evi, İstanbul 2001, s. 5. Benzer bir tanım Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m.1/4 uyarınca da yapılmıştır.

<sup>45</sup> ZİLELİOĞLU, “Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler”, s. 513

<sup>46</sup> PAZARCI, Hüseyin; “Çevre Sorunlarının Uluslararası Boyutları ve Uluslararası Hukuk”, Prof. Fehmi Yavuz’ a Armağan, Ankara 1983, s. 203

<sup>47</sup> ÇOMAK, Hasret; “Deniz Kirliliğinin Uluslar arası Boyutları, Ulusal ve Uluslar arası Hukuk Sisteminde Kirliliğe Karşı Denizlerin Korunmasına İlişkin Düzenlemeler”, Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu Tebliğleri, İstanbul Marmara Rotary Kulübü Yayınları, İstanbul 1991, s. 78

yüklerden kaynaklanan deniz kirliliği olarak sınıflandıracağız ve konu alt başlıklarında her bir kirlilik sınıflandırmasına ilişkin uluslar arası düzenlemeleri irdeleyerek düzenlemelerin ulusal boyuttaki yansımalarına değineceğiz.

#### 1.1.3.2.1. Deniz Çevresinin Petrol ile Kirlenmesi

Petrol, MARPOL 73/78 I inci ekinin I inci eklentisinde listelenen maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın ham petrol, akaryakıt, slaç, rafine ürünler ve toprak altında doğal olarak meydana gelen her türlü sıvı hidrokarbon karışımını ifade etmektedir<sup>48</sup>.

Petrol kirliliği ise 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmede (OPRC); *“aynı kökenli olan, petrol akıntısı ile sonuçlanan veya sonuçlanabilecek olan ve deniz çevresi veya kıyılara veya bir veya daha fazla Devletin ilgili çıkarlarına bir tehdit oluşturan veya oluşturabilecek ve acil işlem veya diğer acil müdahaleleri gerektiren olay veya olaylar dizisinin görülmesi”* olarak tanımlanmıştır.

Petrol hidrokarbürleri deniz ortamına giren en tehlikeli kirleticiler arasında yer alırlar. Bunlar dünya denizlerine, tankerlerin kargo ve balast depolarının boşaltılması, petrol tankerlerinin karıştığı deniz kazaları, kıyıdan açıkta yapılan deniz dibi petrol arama çalışmaları, kara kökenli sanayi faaliyetler ve doğal yoldan çürümeleri ve doğal sızmalar yoluyla karışırlar<sup>49</sup>. Gemilerden kaynaklanan sintine suları ve petrol taşımacılığı esnasında oluşabilecek kazalar nedeniyle ortaya çıkan petrol kirlenmesi ise gemi kaynaklı kirleticilerin en önemlileridir. Yağ deniz suyundan daha az bir yoğunluğa sahip olduğundan, yüzeyde bir tabaka oluşturur, bu da canlılar için hayat kaynağı olan oksijenin deniz içine yayılmasını önler.

Petrol türevleri, pestisit ve ağır metal gibi kimyasal kirleticilerin; sucul canlılarda yarattığı toksik, akut, kronik ve doğrudan etkilerin yanı sıra, dolaylı

<sup>48</sup> 21.10.2006 tarihli ve 26326 sayılı Resmi gazetede yayımlanan “Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği” m. 3ş.

<sup>49</sup> SAV, s. 8

fizyolojik etkileri de olmaktadır<sup>50</sup>. Bu tür kirleticiler, canlı kaynakların yumurta, larvalarını ve genç bireylerini çok daha fazla etkilemektedir. Canlı kaynakların sürdürülebilir üretimlerinin ve nesillerini devam ettirmeleri tehlikeye girmektedir. Fizyolojik etkileri şöyle sıralayabiliriz; planktonlarda hücre bölünmesinin gecikmesi ve engellenmesi, kabuklularda beslenme alışkanlıklarının değişmesi, balıklarda anormal yumurtlama ve yumurtlama dönemlerinin değişmesi, kanser tümörlerinin oluşumu vb.<sup>51</sup>

Gemilerden, deniz yatağında yapılan petrol arama ve çıkarma çalışmalarından, kaza sonucu ortama saçılma ve nehirlerde taşınan petrolden dolayı dünyada 2–28 milyon ton/yıl petrol ürünü denizlere bulaşmaktadır<sup>52</sup>. Petrol deniz ortamına döküldüğünde, saçıldığında bileşimindeki hafif ve çabuk buharlaşabilen kısımları bu saçılma esnasında hızlı bir şekilde atmosfere yayılır ve geride sudan daha ağır olan katranımsı kısımlar kalır. Türbülans, dalga ve akıntı hareketleriyle çalkantı olan yüzey kısımlar da ise değişik kalınlıklarda yağ/su süspansiyonları oluşmaktadır. Yüzeyden kopan yağ yuvarlakları su kütesinde kısmen çözünür, çözünmeyecek kadar ağır kısımlar ise küresel biçimlerini koruyarak dibe çöklerler. Çökme sırasında çarpışıp yapışarak ağırlıkça büyüyen bu kürelere ‘tar-ball’ denmektedir. Tar-ball küreleri dip akıntılarıyla hareket ederek, kum veya sedimentleri kaplar, dalga hareketleriyle kıyılara kadar ulaşır ve sahillerin, deniz taşıtlarının kirlenmesine neden olur<sup>53</sup>. Atmosfer ve deniz arasındaki gaz alışverişini engelleyerek sudaki çözülmüş oksijen konsantrasyonunun düşmesine neden olan petrol ışık geçirgenliğini azaltarak deniz ortamındaki yaşam için çok önemli olan fotosentez olayını engellemektedir. Deniz kuşlarının kanatlarına yapışıp yüzücü ve dalıcı kuşların uçuş yetenekleri ile soğuğa karşı dayanıklılıklarının yok olması ve

---

<sup>50</sup> ÖZTÜRK, Bayram / GÜVEN, Kasım Cemal; Deniz Kirliliği Temel Kirleticiler ve Analiz Yöntemleri, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 2006, s:56

<sup>51</sup> BISHOP, Peter; Marine Pollution and Its Control, McGraw-Hill Book Company, New York 1983, s:198

<sup>52</sup> EGEMEN, Özdemir, *Çevre ve Su Kirliliği*, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Yayınları No: 42, İzmir 1999, s: 91

<sup>53</sup> YONSEL, Fatma; “Deniz Ulaşımı ve Deniz Kirliliği”, [http://www.turkishpilots.org.tr/CEVRE/DENIZ\\_KIRLILIGI\\_F\\_Yonsel.html](http://www.turkishpilots.org.tr/CEVRE/DENIZ_KIRLILIGI_F_Yonsel.html), erişim tarihi: 14.01.2008; ARTÜZ, İlham; ‘Gemi Kökenli Deniz Kirlenmesi’, ITÜ Gemi İnşaatı 89 Teknik Kongresi, Bildiri Kitapçığı, s: 295–301

ölümlerine neden olan petrol kirlenmesi suyun rekreasyon amacı ile kullanılmasını da engellemektedir.

Deniz ortamında çok yaygın olan petrol kirlenmesi ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan bileşikler, ekosistem içerisindeki tüm organizmaları az veya çok etkilemektedir. Deniz ortamında yaşayan değişik canlı türlerinin petrol ürünlerine karşı dayanıklılığı da farklıdır. Petrol ürünlerini deniz canlıları üzerine öldürücü toksik etkisi, doku ve hücrelerde birikim ve fizyolojik faaliyetlerin etkilenmesi sonucu ortaya çıkmaktadır. Yengeç, istakoz ve karidesler gibi yaşamını zemine gömülü olarak sürdüren türler petrol kirlenmesine karşı en duyarlı olan olanlardır. Midye gibi çift kabuklular ve balık türleri 5–50 ppm, deniz bitkileri ise 10–100 ppm oranına duyarlıdır<sup>54</sup>. Petrol ürünleri ile kirlenmiş balık ve diğer su ürünlerinin insanlar tarafından tüketilmesi ham petrolü oluşturan bileşiklerin bir bölümünün memeli hayvanlar ve insanlarda kanser yapıcı olduğu bilinen maddelerden oluşması nedeniyle sağlık açısından sakıncalıdır.

Ülkemizi çevreleyen denizlerde de kirlenme düzeyi çok acil kararlar almamızı gerektirecek boyutlara ulaşmıştır. Denizlerde petrol kirlenmesinin takibi ile ilgili olan bazı çalışmalar İstanbul Boğazındaki petrol kirliliğinin Karadeniz kaynaklı olduğunu göstermektedir. Karadeniz’i kirleten petrol ürünlerinin yıllık miktarı ise 410000 tona ulaşmaktadır<sup>55</sup>.

İstanbul Boğazı’nda Nassia tanker kazasından (13.3.1994) sonra gerçekleştirilen ölçümlerle boğaz kuzey ve güney girişindeki petrol konsantrasyonları tespit edilmiştir<sup>56</sup>. (Deniz kirliliği için verilen limit değerler 13 µg /l dir.)

---

<sup>54</sup> ARTÜZ, İlham; *Deniz Kirlenmesi*, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Yayını, Sayı:1464, İstanbul 1992, s:98

<sup>55</sup> GÜVEN / ÜNLÜ / OKUŞ / DOĞAN / EROĞLU / SARIKAYA / ÖZTÜRK; “İstanbul Boğazı, Marmara ve Karadeniz’de Yapılan Su Kalitesi İzleme Çalışmaları: PAH Kirliliği”, İSKİ Büyükşehirlerde Atıksu Yönetimi ve Deniz Kirlenmesi Kontrolü Sempozyumu, İstanbul 18–20 Kasım 1998, s: 183–192.

<sup>56</sup> İstanbul Boğazı Kuzey girişi; 1995 - 5.53 µg /lt, 1996 - 27,0 µg /lt

İstanbul Boğazı Güney girişi; 1995 - 36,9 µg /lt, 1996 - 39,5 µg /lt. Ayrıntılı bilgi için bkz. ARTÜZ, ‘Gemi Kökenli Deniz Kirlenmesi’, s: 298

Yoğun bir gemi trafiğinin var olduğu ve kıyılarında petrol işleyip sevk eden, tüketen çok miktarda tesisin bulunduğu Akdeniz ve Ege Denizi petrol filmi (yüzeyde ince petrol tabakası) oluşumu açısından özel bir öneme sahiptir. Yılda ortalama 350 Milyon ton petrolün Akdeniz’ de hareket halinde olduğu ve bunun 0,5–1 milyon tonunun denize çeşitli yollardan karıştığı açıklanmıştır<sup>57</sup>.

#### 1.1.3.2.2. Deniz Çevresinin Atık ile Kirlenmesi

Atık fiziksel, kimyasal ve biyolojik özellikleriyle karışıkları alıcı sulara da dolaylı veya doğrudan zarar verebilen ve ortamda doğal bileşimin özelliklerinin değişmesine yol açan katı, sıvı veya gaz halindeki maddelerle enerjilerini ifade eder<sup>58</sup>. Çevre Kanunu 2. maddesi uyarınca atık; *“Herhangi bir faaliyet sonucunda oluşan, çevreye atılan veya bırakılan her türlü maddeyi”* tanımlamaktadır.

Su Kirliliğini Kontrol Yönetmeliği uyarınca *“evsel, endüstriyel, tarımsal ve diğer kullanımlar sonucunda kirlenmiş veya özellikleri kısmen veya tamamen değişmiş sular ile maden ocakları ve cevher hazırlama tesislerinden kaynaklanan sular ve yapılaşmış kaplamalı ve kaplamasız şehir bölgelerinden cadde, otopark ve benzeri alanlardan yağışların yüzey veya yüzey altı akışa dönüşmesi sonucunda gelen sular”* ise “atık su” olarak tanımlanmaktadır.

Gemilerden gelen atıklar deniz canlılarına zarar vermekte, insan sağlığını dolaylı olarak bozmakta, denizlerimizin kullanım olanaklarını azaltmakta ve balıkçılık dâhil diğer kullanımları açısından kalitesini negatif yönde etkilemektedir.

Organik atıklar, dalyanlara ve kıyı sularına boşaltılan atıklar arasındaki en büyük grubu oluşturur. Kentlerden gelen evsel atıklar, tarım alanlarından gelen sızıntılar, (mezbaha atıkları, donmuş gıda üreten fabrikaların atıkları, şeker pancarı küspesi gibi) gıda işleyen fabrikaların atıkları ve kâğıt üretiminden çıkan tahta fibri içeren küpseler organik atıkların temel kaynaklarıdır. Buna bir de denize

<sup>57</sup> GÜVEN / ÜNLÜ / OKUŞ / DOĞAN / EROĞLU / SARIKAYA / ÖZTÜRK; *“İstanbul Boğazı, Marmara ve Karadeniz’de Yapılan Su Kalitesi İzleme Çalışmaları: PAH Kirliliği”*, s: 183–192.

<sup>58</sup> SANCAKDAR, Oğuz; *Kamusal Sulardan Yararlanma, Yetkin Yayınları, Ankara 2004, s. 282*

boşaltılan ve gerçekte su ekolojisinin dengesini bozan ısınmış sular eklenebilir. Organik atıkların deniz çevresinde yol açtığı önemli zararlı etkilerden biri de aşırı gübreleme (fertilizasyon) ya da nitrat ve fosfatlar gibi kimyasallarla karıştığında zehirlenmedir<sup>59</sup>. Ekolojik açıdan ele alındığında da organik atıkların yarattığı gerçek tehdit sudaki oksijeni tüketmesidir. Bu durumda birçok hayvanın fakat en önemlisi de ticari değeri bulunan balık türlerinin ortadan kalkması tehlikesi ile karşı karşıya kalınmaktadır.

Atıkların kıtasal zemine bırakılmasıyla; hava, su, toprak, tesisler ve hayvanlar için tehlike doğmaması, gürültü ve koku şeklinde sorunlar belirmemesi ve kırsal alanlar ya da özel önemi olan yerlerin etkilenmemesi için atıkların uygun şekilde elden çıkarılması gereği sonucu duyulan “atık alım tesisi ihtiyacı” *Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği*<sup>60</sup> (Bundan böyle “Atık Kontrolü Yönetmeliği” olarak adlandırılacaktır.) 1. maddesinde belirlenen “*Türkiye'nin deniz yetki alanlarında gemilerin normal faaliyetlerinden kaynaklanan atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla gemilerden; atıkların alınması, depolanması ve bertaraf tesislerine taşınması ile ilgili işlemlerin yapılması ve bu amaçla limanlarda kurulması ve işletilmesi gerekli olan atık kabul tesisleri ve atık alma gemilerine ilişkin usul ve esasları düzenlemek*” amacıyla giderilmeye çalışılmıştır.

### **1.2.2.3. Deniz Çevresinin Tehlikeli Madde / Yük ile Kirlenmesi**

Deniz taşıma araçlarından kaynaklanan kirlilik çeşitlerinin en sonuncusu “gemi yüklerinden kaynaklanan kirliliktir”. Petrol ve türevi gemi atıklarından kaynaklanan kirliliğin yanı sıra gemi yüklerinden kaynaklanan kirlilik de denizlerimizi ciddi boyutlarda tehdit etmektedir.

Gemi yüklerinden kaynaklanan kirlilik; tehlikeli yüklerden kaynaklanan kirlilik ve kimyasal yüklerden kaynaklanan kirlilik olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

---

<sup>59</sup> SAV, s. 11

<sup>60</sup> RG, T. 26.12.2004, S. 25682

Gemi ile taşınması esnasında denize teması ile deniz kirliliğini etkileyecek “Tehlikeli yük”ler 4922 sayılı *Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun*<sup>61</sup> m. 12 ile tanımlanmıştır<sup>62</sup>. Tehlikeli Yük tanımının yapılmasının ardından gemi yakıt ve yüklerinden kaynaklanan kirliliğin hukuki boyutları ilk defa 5312 sayılı *Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun*<sup>63</sup> (Bundan böyle kısaca “5312 sayılı Kanun” olarak adlandırılacaktır.) m. 23 ile çizilmiştir.

Anılan düzenleme uyarınca; “*Kanuna tâbi olan veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden veya bu Kanuna tâbi olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı maddelerden/yüklerden meydana gelen kirliliğe veya kirlilik tehlikesine müdahale ve zararların tespit ve tazmininde, bu Kanunun 5 inci maddesinin üçüncü fıkrası ile 8 inci ve 9 uncu maddeleri dışındaki hükümleri uygulanır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.*” Denilmekle 5312 Sayılı Kanun m.5 uyarınca; Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine “uğramak” amacı ile giren gemilere getirilen yüklerle ilgili bilgileri Müsteşarlığa vermek yükümlülüğünün m.23’te yer alan tazmin yükümlülüğünden bağımsız uygulanacağı bildirilmiştir. Aynı şekilde mali sorumluluk garantilerini düzenleyen 8. madde ile mali sorumluluk garantileri bildirimini düzenleyen 9. madde hükümlerinin 23. madde ile hükmünden bağımsız olduğu da belirtilmiştir.

Gemilerin taşıdığı yüklerden kaynaklanan kirliliğe neden olan ve yukarıda kısaca açıklanan “tehlikeli maddeler” yük grubunun yanı sıra yüklerden kaynaklanan

---

<sup>61</sup> RG, T. 14.6.1946, S. 6333

<sup>62</sup> Bu maddeye göre; “Aşağıda yazılı maddeler bu kanuna göre “Tehlikeli eşya” sayılır:

A) Patlama bakımından tehlikeli olan maddeler:

1 - Patlama maddeleri ve bilhassa paralama ve atış malzemesi;(Paralama veya atış amaçlarına uygun nitelikte bulunmayan, alevle patlatılamayan ve vurma ve sürtünmeye karşı, dinitrobenzoldan daha hassas olmayan maddeler patlama maddesi sayılmaz).

2 - Cephane;

3 - Ateşleme malzemesi, havai fişekler ve benzerleri;

4 - Sıkıştırılmış veya sıvık haline getirilmiş gazlar;

5 - Suyu dokununca yanan veya yanmayı kolaylaştırıcı gazlar çıkaran maddeler;

B) Kendi kendine tutuşan maddeler; C) Yanıcı sıvıklar ve kolay ateş alabilen katı maddeler; D) Zehirli maddeler; E) Yakıcı maddeler; F) Fizik ve şinik nitelikleri bakımından yukarıdakilere benzer başka maddeler; G) Hayvan, kereste ve zahire gibi istifleri bakımından tehlikeli yükler.”

<sup>63</sup> RG, T. 26.04.2006, S. 26150



kirliliğe neden olan ikinci bir yük grubu da “kimyasal maddeler” dir. Kimyasal maddeler yüksek yangın tehlikesine sahip olması, zehirlilik, su kirlenmesi, tepkime, yoğunluk, yüksek viskozite ve katılaşma, alçak kaynama noktası, aşınma ve yüke bulaşma gibi fiziki ve ticari özellikleri nedeniyle deniz suyu ile karışması akabinde yüksek oranda deniz kirliliğine neden olabilmektedir<sup>64</sup>.

## **1.2. DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLENMESİ SONUCU OLUŞAN ZARARLARIN ÖNLENME VE TAZMİNİ ÇALIŞMALARI**

Gemilerin ve diğer deniz araçlarından kaynaklanarak denizlerin kirletilmesine neden olan etkenler, özellikle uluslararası sözleşmeler ve deniz kirlenmesini önleme kuralları göz önünde bulundurularak, üç ana başlık altında toplanabilir;

- Petrol Kirliliği
- Gemi Atıklarından Kaynaklanan Kirlilik
- Gemi Yüklerinden Kaynaklanan Kirlilik

### **1.2.1. Deniz Çevresinin Petrol ile Kirlenmesi**

#### **1.2.1.1. Avrupa Topluluğu Kararları**

Petrol kirliliğinin yukarıda kısaca açıklandığı üzere bu denli ciddi tartışılması bir konu olduğu – 1950lerde uluslar arası konferans konusu olarak Avrupa Topluluğu önüne getirilmesine rağmen - 1967 yılında yaşanan *Torrey Kanyon* kazası ile netlik kazanmıştır<sup>65</sup>. Bu zamana kadar petrol kirliliğinin ulusların başını bu derece arttırabileceği tahmin edilmemekteydi. Bu kaza ile birlikte petrol kirliliğinin verebileceği zararın boyutları da gözler önüne serilmiş olmuş ve 121,2 ton petrol ve türevi Birleşik Krallık ve Fransa kıyılarını etkisi altına almıştır.

---

<sup>64</sup> ODMAN, Nejat / YALÇIN, Rafet / RODOPMAN, Kudret; Gemilerden Denizlerin Kirlenmesi ve Kirliliğin Önlenmesi, Cilt 4, İstanbul 1988, s: 4

<sup>65</sup> HİLL, Christopher; Maritime Law (Second Edition), Llyod’s of London Pres Ltd, London 1985, s: 265

1974 yılı Ağustos ayında Antiler bayraklı *Metula* gemisi sebebiyle 53,5 ton petrol ve türevi denize karışmış ve bu durumdan Şili sahilleri etkilenmiştir. Bu olaydan sadece 4 yıl sonra *Amaco Cadiz* faciası meydana gelmiş ve bu facia sonucunda İngiltere ve Fransız kıyılarının neredeyse tamamının uzun zaman boyunca üzerinden atamayacağı ve bu zamana kadar yaşanan en büyük çapta kirlenme meydana gelmiştir (228 ton). 1979 yılında Romanya bayraklı *Independenta* gemisi sahillerimizi 94,6 ton petrol ve türevi madde ile kirlenmiş, bundan tam on yıl sonra da Amerikan bayraklı *Exxon Valdez* gemisi bayrak ülkesinin ve Alaska sahillerinin 35 ton petrol ve türevi madde ile kirlenmesine neden olmuştur<sup>66</sup>.

Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi için kabul edilebilir kıstasların belirlenmesi IMO' nun sorumluluğundadır. Bu ölçütlerin en önemlileri, dünya petrol taşımacılığının büyük bir kısmını üstlenen tanker de dâhil olmak üzere bütün gemilerce fiilen uygulanarak kabul gören uluslar arası anlaşmalardır<sup>67</sup>.

Yaşanan facialar ve etkileri neticesinde uluslar arası alanda kirliliği önlemek amaçlı düzenlemeler yapmak ihtiyacı doğmuştur. Düzenlemeler; Avrupa Topluluğu bünyesinde alınan “kararlar” ve hazırlanan “sözleşmeler” kapsamında yapılmıştır. Bu karar ve sözleşmelerin iç hukukumuza ve dolayısıyla Türk idari makamlarının yetki ve sorumluklarına olan etkisi çalışmanın ilerleyen bölümlerinde incelenecektir.

Avrupa Topluluğu kirliliğe karşı denizlerin korunmasına günümüzde artan bir önem vermiştir. Avrupa Topluluğu deniz kirlenmesine ilişkin duyarlılığını devam ettirmekte ve Topluluk adına Komisyon uluslar arası sözleşme çalışmalarına katılarak Topluluğu temsil etmektedir<sup>68</sup>.

---

<sup>66</sup> Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (O.E.C.D.)' nin çevresel durumu değerlendirmek için hazırladığı 1991 tarihli raporda 1967 yılından 1989 yılına kadar geçen süre içerisinde meydana gelen 25000 tondan fazla petrol ve türevinin denize yayıldığı ve zararı karşılamak için 5 milyon doların üzerinde tazminat ödediği sadece tanker kazalarının sayısı yetmiş altıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Third O.E.C.D. Report on the State of Environment, O.E.C.D., Paris 1991, s.75-76, **TÜTÜNCÜ**, s. 9

<sup>67</sup> **SOYSAL**, Hilka; “Deniz Kirliliğinde Sorumluluğun Paylaşılması”, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Liman ve Deniz İşletmeciliği Programı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1996, s. 37

<sup>68</sup> **ÇOMAK**, “Deniz Kirliliğinin Uluslar arası Boyutları, Ulusal ve Uluslar arası Hukuk Sisteminde Kirliliğe Karşı Denizlerin Korunmasına İlişkin Düzenlemeler”, s. 80

Avrupa Topluluğu kararları ve uluslar arası imzalanan sözleşmeler yanında yaşanan bir takım kazalardan doğan hukuki uyumsuzlukların çözümünde mahkemelerin ve tahkim mercilerinin kararları “içtihadı” dönüşmüş ve doktrinde genelde atıf yapılan bir takım temel prensipleri belirlemiştir<sup>69</sup>.

Kurucu antlaşmalarla çevre sorunlarının genelde üye devletlerin yetki alanında bırakılmasına rağmen Avrupa Topluluğu’ nun işlemesi, uygulamada, çevre korunması konusunda da ortak bir yaklaşımın benimsenmesi gereğini hissetmiştir.

Avrupa Topluluğu’ nun çevre sorunlarına ilk el atma kararı, devlet ve hükümet başkanlarının 20 Ekim 1972’ deki bir toplantıda Topluluk organlarına yaptıkları bir “eylem programı” hazırlama çağrısı sonunda olmuştur. Bu çağrı üzerine komisyonun hazırladığı program 22 Kasım 1973 tarihinde Konsey ve üye devlet temsilcileri tarafından kabul edilerek Topluluğun bir bildirisi haline gelmiştir<sup>70</sup>. Daha sonra bu birinci eylem programını 17 Mayıs 1977’ de ikinci eylem programı izleyip Topluluğun çevre sorunlarına ilişkin üçüncü eylem programı 1983 yılında kabul edilmiştir. Bunu da 1987’ deki dördüncü eylem programı izlemiştir.

Denizlerin petrol ile kirlenmesi hakkında Avrupa Topluluğu kararlarına değinmeden önce Avrupa Topluluğu’ nun genel anlamda çevresel sorunlara el atma gerekçelerine göz atarsak bu nedenleri dört başlık altında toplayabiliriz. Bu nedenlerden ilki “teknik” nitelikli olup “*serbest rekabetin gerçekleştirilmesi*” ile

<sup>69</sup> Bu içtihatların doğumuna sebep veren hukuki uyumsuzluklara örnek verecek olursak; **Trail Smelter Tahkiminde** sorun Kanada’ da faaliyette bulunan özel bir işletme olan Trail Smelter’in maden eritme tesisinden çıkan dumanların ABD ülkesinde meydana getirmiş olduğu zararın giderilmesiydi ve hakem mahkemesi “*hiçbir devletin ülkesinin başka bir devlet ülkesine veya buradaki kişilere ve mallara zarar verecek şekilde kullanamayacağı*”na hüküm getirdi, **Korfu Boğazı Davasında** sorun iki İngiliz savaş gemisinin Korfu Boğazının Arnavutluk kesiminden geçerken yeni döşendiği saptanan mayınlara çarpması sonucunda can ve mal kaybının doğması idi ve Milletler arası Adalet Divanı “*her devletin ülkesinin bilerek başka devletin haklarına aykırı olacak şekilde kullanılmasına izin vermemekle yükümlü olduğuna*” hüküm getirmişti, **Lake Lanoux Tahkiminde** sorun Fransa Hükümeti’ nin Lanoux Gölü’ nü akaçlayan nehrin sularını bir hidroelektrik barajı projesinin gerçekleştirilmesi için saptırmasından doğmuştu ve İspanya projesinin Fransa’ dan İspanya’ya akan suların kirlenmesine ya da daha başka bir şekilde değişmesine yol açtığını ispatlayamadığından tahkim kararı Fransa lehine doğmuştu. Ayrıntılı bilgi için bkz. **TÜTÜNCÜ**, s. 15

<sup>70</sup> “*Legal Problems Relating to The Non Navigational Uses of International Watercourses*”, Supplementary Report By the Secretary General, doc. A/CN.4/274, United Nations, Yearbook of Int. Law, Commission 1974, cilt.2 (bölüm 2), s. 346 – 349. Ayrıntılı bilgi için bkz.; Sources Of International Water Law, FAO Legislative Study, FAO Legal Office Publications, Rome 1998, s.56-63

ilgilidir. Nitekim üye devletlerin de farklı çevre politikaları uygulaması, özellikle farklı çevre koruma ölçülerinin benimsenmesi, maliyetin muhtelif üye ülkelerde değişik olması sonucunu doğurmaktadır. Yine kimi üye devletlerdeki kalite standartları bazı ürünlerin bu devletler ülkesine girebilmesine engel olmaktadır. Ayrıca, üye devletlerin bazılarında hava ve su kirliliğini önlemek amacıyla gerekli görülen yatırımlar, ürünlerin maliyetini arttırmaktadır. Oysa bu ve benzeri öteki sebeplerle, üye devletlerarasındaki serbest rekabetin tam olarak sağlanmaması durumuyla karşı karşıya kalınmıştır.

Avrupa Topluluğunun çevre sorunlarına el atması gereğini hissettiren ikinci sebep, Topluluk üyesi devletlerde erişilmiş bulunan *“yaşam kalitesinin daha da artırılabilmesi”* için doğal yaşam koşullarının sağlıklı bir biçimde işlenmesinin gerekli görülmüş olmasıdır.

Üçüncü sebep tamamen politik bir sebeptir. Aynı ekonomik düzenin üyesi bulunan devletlerde çevre politikalarındaki farklılıklar yüzünden *“yaşam koşullarının farklı şekillerde ve düzeylerde gerçekleşmesi”* üye devletlerce politik bakımdan da arzu edilmeyen bir durum olarak değerlendirilmiştir.

Nihayet dördüncü ve temel sebep *“çevre kirlenmesinin siyasal sınırları dinlememesi”* olayıdır. Bir ülkeden ötekine, kirlilik yayılması ve komşu devletlerin birbirlerine bağımlılığı, Avrupa Topluluğu üyesi devletleri ellerindeki imkânları bu konuda da ortak bir şekilde kullanmaya itmiştir.

Bunların yanı sıra üye ülkelerin denizlerini ve kıyılarını ciddi bir biçimde kirleten bir seri deniz kazalarından sonra 1978’ de Avrupa Konseyi, Kopenhag’ deki toplantısında deniz taşımacılığının daha güvenli hale getirilmesi ve deniz taşımacılığı kaynaklı deniz kirliliğinden korunmasında Topluluğun önemini vurgulamıştır<sup>71</sup>.

---

<sup>71</sup> Commission Of The European Communities; “Council Directive of 22 December 1978 Concerning Minimum Requirements for Certain Tankers Entering or Leaving Community Ports”, 19/116/EEC Official Journal L 033, 08.02.1979, s: 33. Petrol kirliliğini gemiler daha denize çıkmadan önce yapılacak denetimlerle önleme konusunda uzlaşan Konsey, konuyla ilgili olarak daha sonra Lüksembourg’da “Proposal for A Council Directive Concerning Minimum Requirements of Vessels Entering or Leaving Community Ports Carrying Packages of Dangerous or Polluting Goods” başlıklı 19.05.1989 tarihli Tavsiye Kararını almıştır. Bu tavsiye kararının alınmasından yaklaşık 5 yıl sonra,

Gerçekte o yıllarda ardi ardına meydana gelen ULCC tanker kazaları sonucu Avrupa Kıtası kıyıları çok ciddi deniz kirliliği ile karşı karşıya kalmıştır<sup>72</sup>.

Ne var ki; Avrupa Topluluğu'nun daha önce ortak kurallar çerçevesinde düzenlemesi dışında özel olarak denizlerin hidrokarbonların boşaltılmasından kirlenmesi ve kirliliği azaltmak amacıyla ilgili ilk kararı 26.06.1978 tarihli bağlayıcı olmayan bir Konsey kararıdır<sup>73</sup>.

Gemilerden denize hidrokarbonların boşaltılması sebebiyle kirlenmenin denetlenmesi ve azaltılması konusundaki ilk bağlayıcı düzenleme ise 25.06.1980 tarih ve 80/686/EEC sayılı Komisyon kararı ile bir Danışma komitesi kararına ilişkindir<sup>74</sup>. Denize hidrokarbonların boşaltılmasının sebep olduğu kirliliğin azaltılması ve kontrol edilmesine ilişkin Danışma Komitesini kuran işbu kararın 2. maddesinde “*Komiteye denize boşaltılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmenin azaltılması ve denetlenmesine ilişkin üye devletlerin deneyimlerini ve var olan bilgilerin toplanmasına izin vermek böylece ulusal, uluslar arası ve topluluk düzeyinde planlanan ya da alınan önlemlerin koordinasyonunu kolaylaştırmak*” görevi verilmiştir. Dolayısıyla kararda; denize hidrokarbonların boşaltılmasının sebep olduğu kirliliğin azaltılması ve denetlenmesi için Topluluğa üye devletlerin gerekli önlemleri uygulaması ve gerektiğinde koordineli çalışması hususları üzerinde durmuştur<sup>75</sup>.

---

13 Eylül 1993 tarihinde, Avrupa Konseyi, bu kararı dayanak kabul eden ve bu defa taraf devletleri bağlayıcı 93/75/EC sayılı kararı almıştır. Kararda, tehlikeli yük ve kirlenici madde taşıyan gemilerin limandan ayrılırken ya da bir limana yanaşırken uymaları gereken minimum şartları belirlenmektedir. Bknz. Official Journal L 247, 05.10.1993 s:19-27

<sup>72</sup> SAÇAKLIOĞLU, Togan Han; “*Avrupa Topluluğunun Ortak Deniz Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Etkileri*”, İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İzmir 1991, s. 81

<sup>73</sup> Commission of The European Communities; “*Commission Decision of 26 June 1978 Setting Up An Action Programme of The European Communities On The Control And Reduction Of Pollution Caused By Hydrocarbons Discharged At Sea*” 78/162/EEC Official Journal L 162, 08.07.1978, s: 1-4

<sup>74</sup> Commission of The European Communities; “*Commission Decision of 25 June 1980 Setting Up An Advisory Committee On The Control And Reduction Of Pollution Caused By Hydrocarbons Discharged At Sea*” 80/686/EEC Official Journal L 686, 22.07.1980, s: 11-12

<sup>75</sup> Avrupa Topluluğunda ve Türkiye' de Çevre Mevzuatı, s. 24

Çalışmamız açısından önemli olan bu kararın 1. maddesinde yer alan “kirliliğe yol açan madde” tanımlaması üzerinde yapılan 25.03.1985 tarihli değişikliktir<sup>76</sup>. Bu değişiklik uyarınca; 80/686/EEC sayılı kararın 2/1. ve 2/2. maddesindeki kirliliğe yol açan madde tanımlamasında yer alan “denize boşaltılan hidrokarbonlar” ifadesinin yerini “denize boşaltılan petrol ve diğer zararlı maddeler” almıştır. Bu şekilde 80/686/EEC sayılı karar, 1985 yılından itibaren “alanlarında uzman kişilerin ve hükümet temsilcilerinden meydana gelen komitenin” denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesini engellemek ve kirliliği gidermek amacıyla çalışmalarına devam etmesini sağlamıştır.

### 1.2.1.2. Uluslar arası Sözleşmeler

Denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesini önlemek ve kirliliğin meydana gelmesi durumunda zararları en aza indirmek amacıyla birçok uluslar arası sözleşme düzenlenmiş ve geniş çapta devlet katılımıyla uygulamaya girmiştir.

#### 1.2.1.2.1. Petrol Kirliliğini Önleme Sözleşmesi (OILPOIL 1954)

1954 tarihli Petrol Kirliliğini Önleme Sözleşmesi petrol kirliliğinin etkilerini azaltmak amacıyla düzenlenmiş ilk önemli Sözleşme olmuştur. OILPOIL 1954 Sözleşmesi, 50 ülke tarafından kabul edilerek 26.07.1958 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>77</sup>. Ancak, takip eden yıllarda kirlilik tehdidi büyük oranda artmış ve kuruluşundan itibaren Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) kirlilik sorununa büyük önem vermiştir.

OILPOIL 1954 Sözleşmesi 1962 ve 1969 yıllarında değişikliğe uğramıştır, fakat Torrey Kanyon kazası sonucu denize dökülen 120.000 ton petrol dünyaya deniz yoluyla petrol taşımacılığının deniz çevresine oluşturduğu tehdit konusunda önemli

---

<sup>76</sup> Commission of The European Communities; “Council Decision of 25 March 1985 Amending Decision of 80/686/EEC.” 85/208/EEC Official Journal L 208, 25.03.1985, s: 64

<sup>77</sup> ZİLELİOĞLU, *Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler*, s. 513

bir uyarı olmuştur<sup>78</sup>. Felaketten hemen sonra, IMO bir dizi Sözleşmeler ve Kurallar geliştirmek üzere çalışmalar yürütmüştür, bunlar arasında 1969 yılında kabul edilmiş bulunan 1954 Sözleşmesinin gözden geçirilmesi de bulunmaktadır.

1969 değişikliği ile petrol ve türevlerinin denize yapılan boşaltımını önlemek üzere yeni seçenekler aranmıştır<sup>79</sup>, petrol ve türevi maddelerin tankerlerden denize boşaltımı kural olarak yasaklansa da tankerin belirli bir rotada ilerlerken boşaltılacak petrolün her mil başına 60 litreyi geçmemesi ve boşaltılan toplam miktarın da yük taşıma kapasitesinin 15.000’ de birini geçmemesi kaydıyla bu kuralın uygulanmayacağı düzenlenmiştir. 1969 yeniliğinin en önemlisi üstüne yükleme sisteminin uygulanması ve petrol ve türevlerinin kıyıdaki alım tesislerine boşaltılması için “gemide alıkonulma” yükümlülüğü getirilmesidir<sup>80</sup>.

Deniz kirliliğinin hukuksal yönü ile ilgilenen Sözleşmelere ek olarak, IMO bu konunun diğer boyutları ile de önemle ilgilenmiştir. Petrol taşımacılığında görülen büyük artış ve buna bağlı olarak deniz kirliliği olaylarında sadece kazalardan dolayı değil ancak normal denizcilik faaliyetleri sonucunda ve özellikle de tank yıkama nedeniyle artışın olması deniz çevresinin korunması konusundaki uluslararası duyarlılığı arttırmıştır. 1971 yılında, 1954 tarihli Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesinde değişiklikler yapılarak bir kaza sonucu meydana gelebilecek petrol kirlenmesinin azaltılması ve Avustralya’daki Great Barrier Reef bölgesine özel koruma sağlanması amaçlanmıştır. 1971 değişikliklerinin amacı petrol ve türevlerinin taşındığı tankerlerde, bu maddelerin taşındığı tankların boyutlarını sınırlamak sureti ile herhangi bir çatma veya karaya oturma durumunda denize sızabilecek petrol ve türevleri miktarını azaltmaktır<sup>81</sup>.

---

<sup>78</sup> ADALI, Ahmet Burak; “Liman Devleti Kontrolü Denetimlerinin Denizel Çevrenin Korunması Açısından Önemi”, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005, s. 33

<sup>79</sup> Bu seçeneklerden biri “üstüne yükleme” (load on top) sistemidir. Bu sistemde petrol ve türevleri karışmış halde içinde buldukları sudan gemi içinde ayrılır. Bu şekilde temizlenen su, tekrar denize salınır. Yeni yük ise tanklardaki yağlı madde kalıntılarının üzerine yüklenir.

<sup>80</sup> TÜTÜNCÜ, s. 24

<sup>81</sup> ZİLELİOĞLU, *Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler*, s. 511

Bununla birlikte, çoğunluğun kafasındaki düşünce, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi konusunda bütünüyle yeni bir Sözleşmenin gerekli olduğu yönünde olmuştur. Bu yüzden IMO, 1973 yılında gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini bütün ayrıntılarıyla görüşmek üzere büyük bir konferans toplanmıştır. Bu konferansın sonucunda kirliliğin önlenmesi konusunda en ayrıntılı ve en önemli Uluslararası Sözleşme olan aşağıda ayrıntılarıyla incelenecek “Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme (MARPOL)” kabul edilmiştir. Bu Sözleşmede yalnızca petrolden kaynaklanan deniz kirliliği değil, kimyasallar, çöpler ve lağım suları gibi diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliği de ele almaktadır.

#### **1.2.1.2.2. Petrol Kirliliğinden Doğan Hasarın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 69) ve Uluslararası Yağ Kirlilik Tazmin Fonu (FUND 71)**

IMO öncülüğü ile CLC 69 ve 71 Fon Sözleşmeleri hazırlanmıştır. Çevre kirliliği ile ilgili olarak uluslararası alanda sorumluluk ve tazmin konularında tek bir sistemin belirlenmesi, bahse konu sözleşmelerle gerçekleştirilmiştir<sup>82</sup>.

CLC 69 Sözleşmesine taraf bir ülke siciline kayıtlı tanker, tam sorumlu "Strictly Liable" durumdadır (“kusursuz sorumludur”). Tankerin sorumluluğu, sızıntı veya tahliyeden oluşan kirlilik hasarlarının yanı sıra, önleme tedbirleri veya her bir hasarı minimize etmek için alınan önlemleri de kapsamına almaktadır dolayısıyla kirliliğin önlenmesi ve sınırlandırılması için alınan önlemler, çoğu zaman yeni bir dizi zarara neden olmakta koruma tedbiri olarak verilen bu zararlar da kirlenme zararı olarak kabul edilmektedir<sup>83</sup>. Bahsedilen tam sorumluluk kirlilik nedeni için yapılacak savunmalara da bağlı kalacaktır. Kaldı ki gemi sahibinin kusursuzluğunu kanıtlamak koşulu ile sorumluluktan kurtulmasına olanak yoktur.

---

<sup>82</sup> 29 Kasım 1969 yılında kabul edilen işbu sözleşme 19 Haziran 1975 yılında yürürlüğe girmiştir. Ne var ki aşağıda incelenecek olan Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukukî Sorumluluk Sözleşmesi (CLC 92) işbu sözleşmenin yerini almıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.imo.org/>, “International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969”, erişim tarihi: 16.01.2008

<sup>83</sup> SOYSAL, “Deniz Kirliliğinde Sorumluluğun Paylaşılması”, s. 59



Bahse konu Sözleşme; ham petrol, fuel oil, ağır dizel yağı, yağlama yağı ve balina yağının yarattığı kirliliklerin oluşturduğu hasarları, kirliliğin meydana geldiği sahanın kıyı devletinin karasuları içinde kalan kısmını ve tehlikeyi minimize etmek için alınan koruma önlemlerini ve sadece dökme sıvı yağ yükü olan tankerleri (Laden Tankers) kapsamına almaktadır.

Gemi sahibinin mevcut kirliliğin hasarlarından sorumlu olmadığına dair savunabileceği durumlar; savaş ilanının sonuçları, iç savaş, hasmane davranışlar, isyanlar veya özellikle kaçınılmaz, karşı konulamaz doğal felaketler, yapılmış sözleşme veya mutabakatlarda üçüncü şahıslara verilen zararların ihmal edilmesi yüzünden ortaya çıkan durumlar, mevcut tüm ihmaller veya hükümetler ile yanlış yapılmış sözleşmeler ve İdarenin bakım ve onarım zorunluluğu bulunan seyir yardımcıları ve fenerlerin fonksiyonlarıdır.

CLC 69 sözleşmesi; tankerlerin balastlı seferlerinde neden oldukları kirliliği ve Bunker (yağ veya yakıt) işlemi veya yakıt transferi işlemleri vb. durumlarda bir başka sınıf gemiden tankere yapılan operasyon sonucu doğan kirlilik olaylarını kapsamına almamaktadır.

Gemi sahibinin gerçek bir hatasının sonuçları veya özel bir hal olmadığı durumlarda, CLC 69 konvansiyonu hükümlerine göre sorumluluk sınırı, tankerin beher tonu için 133 SDRs' dır (179 USD). Bu sınır 14 milyon SDRs (özel çekme hakkı<sup>84</sup>)'ndan (18,9 milyon USD) fazla olamaz. Burada belirlenen SDR-USD pariteleri, bölgesel para birimlerine göre değişimler gösterebilir<sup>85</sup>.

---

<sup>84</sup> Özel çekme hakları (SDR) IMF nin aynı adı taşıyan ayrı bir departmanı tarafından çıkartılır. 1970'te uluslar arası likitideyi arttırmak için IMF tarafından yaratılan özel bir uluslararası rezerv aracıdır. Bu kanaldan üye ülkelere IMF deki Normal Çekme Haklarından ayrı bir dış rezerv sağlamaktadır. IMF' ye bağlı olmakla birlikte, normal çekme haklarından farklı bir statüye sahiptir. SDR, genelde bir hükümetin, diğerinin merkez bankasından onun ulusal parasını çekmesine olanak veren bir haktır. Ayrıntılı bilgi için bkz. [http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%96zel\\_%C3%A7ekme\\_haklar%C4%B1](http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%96zel_%C3%A7ekme_haklar%C4%B1), erişim tarihi:26.06.2008

<sup>85</sup> Güncel pariteler için bkz. [http://www.internationalmonetaryfund.com/external/np/fin/rates/rms\\_five.cfm](http://www.internationalmonetaryfund.com/external/np/fin/rates/rms_five.cfm) - 134k ve <http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.html> - 5k -, erişim tarihi: 26.06.2008

2000 Metre/Ton' dan fazla sürekli olarak yağ taşıyan herhangi bir tankerin sigorta içerisinde kalan sorumluluk bedeli, CLC 69 Sözleşmesi ile yükseltilmiş olup, mevcut sigorta sistemi içerisinde P&I kulüp<sup>86</sup> veya başka biçimde gerçekleştirilmiş sigorta kapsamı içerisinde bulunması zorunludur.

CLC 69 Sözleşmesinde yer alan tazmin miktarlarına ilave olarak Uluslararası Yağ Kirlilik Tazmin Fonundan (FUND 71) tazminat elde edilebilir<sup>87</sup>. Tazminatın kullanılması, mevcut hasarın tazmininden dolayı gemi sahibinin sorumluluktan muaf olması veya gemi sahibinin limitinden fazla olması durumunda, FUND 71 üyesi ve kirlilikten etkilenen kıyı devletinin isteğiyle olur.

Fon, sözleşmeye üye ülkelerin karasularındaki kirlilik hasarlarını ve kirlilik hasarlarını önleme ve minimize etme önlemlerinin maliyetini karşılar. Bu ilave tazminatın kullanılması CLC 69 Sözleşmesine bağlı olarak alınacak tazminatın elde edilmesine kadar geçen süre içerisinde olabilir. CLC 69 Sözleşmesine bağlı olarak gemi sahibi veya sigorta kurumu mevcut hasarın maliyetini karşılayamaz durumda olabilir veya herhangi bir konudaki savunması iptal edilebilir. Tüm bu hususlar, hasarın giderilmesinde ortaya çıkan giderlerin karşılanmasını ve hasarın ortadan kaldırılması sürecini doğal olarak uzatabilir. İşte FUND 71 bu süreyi kısaltmakta önemli bir yere sahiptir.

---

<sup>86</sup>Sigortalı donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta gereğince sigortaladığı istisnai bir sigorta türü olarak tanımlanan Koruma ve Tazminat sigortası, doğrudan doğruya Londra piyasasındaki kulüplerden (P & I Clubs) temin edilmektedir. Temel özellikleri, üyelerden birinin uğrayacağı zararın diğerlerine paylaştırılması yani karşılıklılık (mütüel) esasına dayanmaları ve kar amacı taşımamalarıdır. Kısaca "P and I" olarak anılan kulüpler, kulüp üyeleri arasından seçilen ve belirli aralıklarla toplanarak önemli konularda karar veren bir "Müdürler Kurulu"(Directors) tarafından yönetilirler. Ayrıntılı bilgi için bkz. **ÖZ**, Şirin; Koruma ve Tazminat Kulüpleri (P & I Clubs), [http://www.tsrbs.org.tr/NR/rdonlyres/3237B818-8EF0-4D5C-A0068FE8DF4DAAF1/1338/Ceyma\\_143146.pdf](http://www.tsrbs.org.tr/NR/rdonlyres/3237B818-8EF0-4D5C-A0068FE8DF4DAAF1/1338/Ceyma_143146.pdf), erişim tarihi: 29/01/2008. Kulübün tazminat ödeyebilmesi için kusur olması, talep yapılmış olması, kusurun ispatı ve donatanca tazminatın ödenmesi gerekmektedir. En önemli prensip ilk etapta malikin talebi ödemesi, daha sonra kulüpten bunu tazmin etmesidir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **ZİLELİOĞLU**, *Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler*, s. 527

<sup>87</sup> 18 Aralık 1971 yılında kabul edilen işbu sözleşme 16 Ekim 1978 yılında yürürlüğe girmiştir. Ne var ki aşağıda incelenecek olan Uluslararası Deniz Kirliliğinden Oluşan Zararı Tazmin Fonu (IOPC 92), işbu sözleşmenin yerini almıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.iopcfund.org/> "International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1971", erişim tarihi: 16.01.2008

FUND 71 muafiyet ve savunma açısından CLC 69'a benzerlik gösterir, ancak CLC 69'da kapsama alınmayan; kaçınılmaz ve karşı konmaz doğal felaketlerin sonuçları, üçüncü kişilere verilecek zararlarla ilgili hususlarda ihmale uğramış sözleşmeler, mevcut tüm ihmaller veya hükümetler ile yanlış yapılmış sözleşmeler, idarenin bakım onarım zorunluluğu bulunan seyir yardımcıları ve fenerlerin fonksiyonları hususlarını uygulama alanı içerisine dâhil etmiştir.

FUND 71 için en çok 60 milyon SDRs (yaklaşık 82 milyon USD) tazminat bedeli ödenmesi öngörülmüştür. Bahse konu tazminat tankerin boyutlarına bağlı değildir. FUND 71'e taraf olan ülkenin bayrağı taşıyan gemi sahibi, bu fonun bağlı olduğu sözleşmede yer aldığı üzere, 1969 CLC Sözleşmesince belirtilen sorumluluğun sonucu olan toplam miktarın bir kısmını öder. FUND 71'in ödeyebileceği maksimum miktar ton basma 33 SDRs (45 USD) ile sınırlıdır. (Tonaj = GRT -NT + Makine dairesi hacmi) bu miktar 83.000 ton ve üzerindeki gemiler için bir dereceye kadar daha yükselebilir, ancak 105.000 ton ve üzerindeki tankerler için 5.667.000 SDRs (7,6 milyon USD) ile sınırlıdır<sup>88</sup>.

### **1.2.1.2.3. Fevkalade Hallerde Akdeniz' in Petrol ve Öteki Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Müdahale ve İşbirliğine Ait Protokol (1972)**

1972 yılında Akdeniz'e kıyısı olan 16 ülke tarafından imzalanmıştır. Protokolün 1. maddesine göre taraflar, Akdeniz bölgesinde kaza sonucu büyük miktarlarda petrol ve diğer zararlı maddelerin varlığı veya küçük miktarlardaki boşaltmaların birikerek denizi kirletmesi veya kirletmek üzere bulunmasıyla deniz ortamına, kıyılara ve taraflardan birinin ya da bir kaçının buraya bağlı menfaatlerine yönelmiş tehlike durumlarında işbirliği yapacaklardır. Bağlı menfaatler terimi ile balıkçılık da dâhil olmak üzere kıyı sularında, limanlarda veya körfezlerdeki varlıklar, bölgenin tarihi ve turistik çekiciliği, kıyı sahillerinin sağlığı ve canlı kaynakların korunması anlatılmaktadır<sup>89</sup>.

<sup>88</sup> <http://www.iopcfund.org/>, erişim tarihi: 16.01.2008

<sup>89</sup> Avrupa Topluluğunda ve Türkiye' de Çevre Mevzuatı, s. 110

Protokolün 5. maddesine göre taraflar denize paketler halinde, yük kaplarıyla, taşınabilir tanklarla, karayolu ya da demiryolu taşımacılığında kullanılan tanklar yoluyla bırakılan zararlı maddelerin çıkartılması için işbirliği yapılacaktır. Aynı protokolün 6. maddesi uyarınca denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine karşı mücadeleyle görevli ulusal kurumlar bu konuyla ilgili hazırlanan raporları teslim alacak ve birbirine yardımcı olmayı kabul edeceklerdir.

Diğer sözleşmelerde öngörülen “deniz kirliliğini bildirim” yükümlülüğü bu sözleşmenin 8/1. maddesi uyarınca da öngörülmüştür. Şöyle ki; taraflar bu protokole göre denizin petrol ve diğer zararlı maddeler tarafından kirlenmesine yol açabilecek kazaları; petrol dökülmelerini ve diğer zararlı maddelerin varlığını ve özelliklerini taraflardan birine veya Bölge Merkezi’ ne iletacaktır. Bu bilgiyi alan taraf ya da Bölge Merkezi, bunu diğerlerine geçirecektir. Doğrudan taraflar arası haberleşme olursa alınan önlemlerden Bölge Merkezi haberdar edilecektir. Kirlenme durumuyla karşılaşan taraf kirlenmenin değerlendirilmesini yapacak ve müdahale için gerekli önlemler düşünerek sebep olduğu kirlenmeyle mücadele sırasında gemide bulunan insanlarla geminin güvenliğini sağlamaya çalışacaktır. Önlemleri alan taraf protokolün 9/2. maddesi uyarınca IMCO<sup>90</sup>, yu haberdar edecektir.

Protokol, Akdeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme (BARSELONA 1976)’ e bağlı iki protokolden biri olarak kabul edilmiş ve 31.10.1980 tarihli ve 2328 sayılı kanunla onaylanmaları uygun bulunarak Türk hukukunda yürürlüğe girmiştir.

#### **1.2.1.2.4. Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Olaylarına Müdahaleye İlişkin Sözleşme (1975)**

Kıyı ülkelerin kirlilikten etkilenme ihtimallerinin olması durumunda önlem alma ve müdahale edebilmesine ilişkin yöntemler içermekte olan bu sözleşme, yine Torrey Kanyon kazasının akabinde deniz çevresinin kirlenmesinin ulusal boyutta

<sup>90</sup> 1948 yılında Birleşmiş Milletler Tarafından kurulan ve asıl adı “Inter-Governmental Maritime Consultative Organization” (IMCO) olan “International Maritime Organization”(IMO) 1958 yılında yeni adıyla faaliyete geçmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. [en.wikipedia.org/wiki/International\\_Maritime\\_Organization](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Organization) - 30k -, erişim tarihi: 16.01.2008

kalmadığı uluslar arası bir boyut kazandığı gerçeği karşısında düzenlenmiştir. Açık denizlerde hiçbir ülkenin ve hatta kirliliğe neden olan geminin bayrak devletinin bile üzerine almadığı zararlar uzun vadede o açık denize komşu devlet kıyılarını etkilemeye başlamış ve bu sözleşmenin imzalanması gereği doğmuştur<sup>91</sup>.

Sözleşme uyarınca; kıyı devletinin gerekli müdahaleleri yapma yükümlülüğünün yanı sıra kirliliğe neden olan geminin bayrak devleti veya gemi içerisinde bulunan yük ya da gemi sahipleri gerekli olması durumunda hiçbir kurum ya da kuruluşun izin almaları gerekmeksizin kirlilik oluşmasını önlemek amacıyla gerekli incelemeleri yaptırabilecek, sörvey raporu hazırlatabileceklerdir. Gerekli önlemleri almamış olan kıyı devleti ise bu önlemleri almamasından doğan zararları gidermek ile yükümlü kılınmıştır. Sözleşmenin savaş gemileri ve devlete ait ticari olmayan gemilere uygulanmayacağı da hüküm altına alınmıştır.

#### **1.2.1.2.5. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (MARPOL 73/78)**

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (MARPOL 73/78) 1973 yılında “Uluslararası Deniz Kirliliği Konferansı”nda kabul edilmiştir. Petrol ile Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Kuralları, Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü, Denizde Paketli Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi Kuralları, Gemilerden Çıkan Pissular ile Kirlenmenin Önlenmesi Kuralları, Gemilerden Atılan Çöplerle Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Kuralları ve Gemilerden Hava Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları başlıkları altında 6 eki olup, ülkemiz bu sözleşme ve I (Petrol ile Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Kuralları), II (Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü) ve V (Gemilerden Atılan Çöplerle Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Kuralları) numaralı eklerine 24 Haziran 1990 tarih ve 20558 sayılı Resmi Gazete ile taraf olunmuştur<sup>92</sup>.

<sup>91</sup> 29 Kasım 1969 yılında kabul edilen işbu sözleşme 6 Mayıs 1975 yılında yürürlüğe girmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.imo.org/>, “International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969”, erişim tarihi: 16.01.2008

<sup>92</sup> Türkiye’ nin taraf olduğu; MARPOL (ek I) “Petrol ile Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Kuralları”na göre petrol taşınan tankların yıkanması yada makine dairelerinde biriken suyun boşaltımı hususundaki

Bazı ülkeler belli teknik sorunlar nedeniyle bu Sözleşmeyi imzalamakta zorluklar yaşamışlardır. Arada geçen zamanda 1976/77 Kışı meydana gelen bir dizi tanker kazası daha ileri derecede önlemler alınması gereksinimini doğurmuştur. IMO, bu gereksinimi karşılamak amacıyla hızla harekete geçerek “1978 Yılında Tankerlerin Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesi” konusunda konferans yapılmasını sağlamıştır. Bu Konferansta 1973 MARPOL Sözleşmesine ham petrol tanklarının yıkanması gibi çalışma usullerine yönelik bir dizi teknikleri içeren ve ayrılmış balast tanklarının daha iyi korunmuş bir yere alınması gibi inşa gerekliliklerinde bir dizi değişikliği getiren bir protokolün eklenmesi kabul edilmiştir. 1973 MARPOL Sözleşmesinin kabul edilen 1978 Protokolü, aslında ana Sözleşmenin değişikliğe uğramış şekli olmuştur. Bu belgeler ikisi birden MARPOL 73/78 olarak anılmaya başlanmış ve 1983 yılında yürürlüğe girmişlerdir. Sözleşmede bu tarihten sonra pek çok başka değişiklikler de yapılmıştır.

Bu sözleşme ile petrol ve diğer zararlı maddelerle deniz çevresinin kasıtlı olarak kirlenmesini en aza indirecek tedbirlerin alınması ve buradan hareketle kurallar ve düzenlemeler getirilmesi amaçlanmıştır. MARPOL 73/78 Sözleşmesinin I numaralı eki ile petrol ile deniz kirlenmesini önleyici kurallar getirilmiştir. Gemilerin işletilmesi sırasına kirlenmenin kontrolü için getirilen kurallar arasında denize petrol ve petrollü karışım boşaltılması yasağı getirilmekle birlikte gemilerin bünyelerinde petrol boşaltım izleme, kontrol sistemi ve petrollü su arıtma cihazı ile beraber petrol atıklar için tanklar, ayrılmış balast tankları ve temiz balasta tankları bulundurma yükümlülüğü getirilmiştir<sup>93</sup>.

---

6 Mart 1992 tarihli son düzenleme; özel bölge dışında kalan bölgelerde, kıydan 50 mil mesafede, gemi seyri esnasında, gemi yolunda, her milde en fazla 30 litre, milyonda 15 partikül (15 ppm) olacak şekildedir. MARPOL (ek II) “Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü, Denizde Paketli Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi Kuralları”nı içermektedir. MARPOL (ek V) “Gemilerden Katı Atıklardan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi” na göre bütün gemilerce (özel tekneler ve yatlar dahil) çöp cinsinden; her türlü plastik maddelerin, sentetik halatların, sentetik balık ağlarının, plastik çöp torbalarının, içlerinde ağır metal ve zehirli atıklar bulunabilecek her türlü yanmış plastik maddelerin külleri, Sahile 25 milden daha yakın mesafe içinde denizde yüzebilen cinsten kumaş ve ambalaj malzemesi, Sahile 12 milden yakın mesafe içinde denize yemek artıkları ile kağıt dahil her türlü çöpün, cam ve madeni eşyanın, şişelerin ve çanak çömleğin denize atılması yasaktır.

<sup>93</sup> KARA, Hacı; Uluslar arası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Legal Yayın evi, Birinci Basım, Mart 2006, İstanbul, s. 52

Üye devletler sözleşmeye taraf olurken; “petrol kirlenmesi” ile sınırlı olmayan dünya çapında kurallar konulması ile deniz çevresinin korunması amacına en iyi şekilde ulaşabileceğini kabul etmişlerdir. Dolayısıyla sözleşme yalnızca ve özellikli olarak deniz çevresinin “petrol ile kirlenmesinin” önlenmesi için gerekli hükümleri taşımamakta diğer kirleticilerle ilgili hükümler de barındırmaktadır<sup>94</sup>.

Sözleşmenin 1. maddesine göre; Sözleşme Tarafları, zararlı maddelerin veya birleşiminde bu zararlı maddeleri ihtiva eden sıvıların Sözleşme hükümlerine aykırı hareket edilerek denize boşaltımı neticesinde deniz çevresinin kirlenmesini önlemek amacı ile bağlı buldukları bu Sözleşme ve Eklerinin hükümlerine uymakla yükümlüdürler. Yine 6. madde uyarınca; Sözleşmenin Tarafları, arayıp bulma ve çevre izleme konusunda gereken bütün pratik önlemleri alma ve rapor etme ile delillerin toplanmasına ait doğru yöntemleri kullanarak aykırılıkların aranıp bulunması ve bu Sözleşme hükümlerinin yürürlüklerinin sağlanmasında işbirliği yapacaklardır. MARPOL 8. madde uyarınca da Sözleşme'ye Taraf olanlardan her birine, bu Sözleşmenin I. Protokolünde söz konusu edilen herhangi bir olayın yetkili makamlara rapor edilmesi için kendi deniz kontrol teknelerine ve uçaklarına ve diğer uygun hizmet müesseselerine talimat verme yükümlülüğü yüklenmiştir<sup>95</sup>.

Sözleşmenin I. Eki uyarınca taraf devletlere acil durum planı hazırlama yükümlülüğü getirilmiştir. Planların işbu ek hükümlerine uygun olarak hazırlanması gerekmektedir. Acil durum planlarında ilk bölümü acil durum planı konseptine genel bir bakış ve giriş kısımları yer almakta iken ikinci kısım planın emredici hükümlerini, üçüncü kısım ise ihtiyari hükümleri içermektedir. Planın hazırlanma

---

<sup>94</sup> MARPOL sözleşmesinin “Tanımlar” başlıklı 2. maddesinde sözleşme kapsamına giren maddeler “Zararlı Madde” deyimini ile tanımlanmış ve “denize döküldüğü zaman insan sağlığı için tehlikeli olan, deniz canlıları kaynaklarına zarar veren, güzellikleri bozan, denizin meşru bir şekilde kullanılmasına engel olan ve Sözleşmenin kontrolü altında bulunan bir maddeyi içeren herhangi bir madde” olarak açıklanmıştır. Görüleceği üzere MARPOL, deniz çevresinin sadece “petrol” ile kirlenmesini önleme amacı taşımayan kapsamındaki diğer zararlı madde ile kirlenmeyi de kapsayan bu alanda belki de en geniş çaplı uluslar arası sözleşmedir.

<sup>95</sup> MARPOL çerçevesinde rapor verme, iletişim sağlama ve bildirim faaliyetlerine ilişkin esas ve usulleri belirlemek, Bildirim taahhütlerine ilişkin ulusal sorumlulukların yerine getirilmesi suretiyle, denizde can ve mal emniyetinin sağlanmasına ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine katkıda bulunmak, MARPOL Sözleşmesinde belirtilen “bildirim” yükümlülükleri konusundaki görev, yetki ve sorumlulukları belirlemek amacıyla, 11.08.2006 tarih ve 26256 sayılı Resmi Gazetede “SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik” yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

amacı petrolün umulmadık bir biçimde denize dökülmesi durumunda gemi personelinin izleyeceği yolu göstermek ve ona yardım etmektir. Planın bu amacının gerçekleştirilebilmesi için gerçeğe uygun, pratik ve kullanımının kolay olması, gemi personeli tarafından anlaşılabilir olması ve düzenli olarak geliştirilmesi ve güncellenmesi gerekmektedir<sup>96</sup>.

#### **1.2.1.2.6. Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme (OPRC 90)**

1990 yılında IMO, Deniz Kirliliğine Hazırlık, Mücadele ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşmeyi (OPRC) kabul etmiştir. Tanker kazası gibi büyük kirlenmelere karşı müdahalede ülkelerin kabiliyetlerini geliştirmeyi amaçlayan bu sözleşmeye Türkiye, 18 Eylül 2003 tarihinde taraf olmuştur.

MARPOL' un aksine OPRC 90' ın amacı, taraf devletlerin münferiden veya müştereken bir petrol kirliliği vakasına hazırlanmak ve müdahale etmek için bütün ilgili tedbirleri almasını sağlamaktır. Dolayısıyla OPRC 90, MARPOL gibi deniz çevresinin diğer kirletici grupları ile kirlenmesini değil, sadece “petrol” ile kirlenmesini önleme amacı taşımaktadır.

İşbu sözleşmenin 2. maddesinde Petrol kirliliği, “*aynı kökenli olan, petrol akıntısı ile sonuçlanan veya sonuçlanabilecek olan ve deniz çevresi veya kıyılara veya bir veya daha fazla Devletin ilgili çıkarlarına bir tehdit oluşturan veya oluşturabilecek ve acil işlem veya diğer acil müdahaleleri gerektiren olay veya olaylar dizisinin görülmesi*” olarak tanımlanmıştır.

Sözleşmenin 4. maddesinde MARPOL hükümlerinde olduğu gibi kirliliğin üye devletlerce bildirim zorunluluğuna yer verilmiştir<sup>97</sup>. Uluslar arası işbirliği esasına

<sup>96</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. “*Guidelines for the Development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans, International Maritime Organization, IMO Publications, London 1999, s. 3–23*”

<sup>97</sup> “1) Herbir Taraf Devlet:

(a) bayrağını taşıyan gemilerin kaptanları veya bu gemilerden sorumlu diğer şahısların ve ulusal yetkisi altındaki kıydan açıkta bulunan deniz tesislerinden sorumlu şahısların, gecikme olmaksızın, petrol akıntısı veya akıntı ihtimalini içeren gemilerinde veya kıyının açığındaki deniz tesisinde görülen herhangi bir olayı;



dayanılarak hazırlanacak bu raporlar ile petrol kirliliğini önleme ve kirliliğin oluşturduğu zararları en aza indirme amaçlanmıştır. Sözleşmede üye devletlere kirliliğin oluşması ihtimaline binaen “acil durum planı hazırlama yükümlülüğü” de yüklenmiştir. Bu amaçla her bir Taraf Devlete, petrol kirliliği olaylarına derhal ve etkin olarak müdahale etmek için bir ulusal sistem belirleme yükümlülüğü verilmiştir. OPRC sözleşmesinin “acil durum planı hazırlama yükümlülüğü” getiren bu sistemi Türk Hukukuna 5312 Sayılı Kanun ile girmiştir.

Taraf devletleri, “Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma ve Müdahale” konusunda ikili veya çok taraflı anlaşmalar sağlamak için ellerinden gelen çabayı gösterme yükümlülüğü getiren işbu sözleşme hem teknik hem de müdahale anlamında üye devletleri uluslar arası işbirliğine teşvik etmektedir.

#### **1.2.1.2.7. Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC 92) ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND 92)**

CLC 92 Sözleşmesine göre; 2000 tondan fazla dökme halde ağır hidrokarbon yük taşıyan geminin sahibi kirlilik zararlarından dolayı sorumluluğu karşılamak üzere mali teminat vermekle yükümlüdür. Ülkemiz 1992 tarihli protokole, 4507 sayılı *Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası*

---

*i) Gemi durumunda, en yakın kıyı devletine;*  
*ii) Kıyının açığındaki deniz birimi olması durumunda, bu birimin yetkisi altında bulunduğu kıyı Devletine rapor etmesini zorunlu kılacaktır.*

*(b) bayrağını taşıyan gemilerin kaptanları veya diğer yetkili şahıslarının ve yetkisi altındaki kıyıda açıkta bulunan deniz tesislerinden sorumlu şahısların denizde bir petrol mevcudiyeti veya petrol akıntısı görmeleri halinde, gecikmeden, olayı*

*i) Gemi durumunda, en yakın kıyı Devletine;*  
*ii) Kıyının açığındaki deniz birimi durumunda, yetkisi altında bulunduğu kıyı Devletine rapor etmesini zorunlu kılacaktır.*

*(c) yetkisi altında bulunan deniz limanları veya petrol işleme tesislerinde yetkili şahısların, petrol akıntısı veya akıntı olasılığı veya petrol mevcudiyetini içeren her olayı gecikmeksizin yetkili ulusal merciye bildirmesini zorunlu kılacaktır.*

*(d) deniz kontrol gemilerine veya hava taşıtlarına ve diğer ilgili hizmet birimlerine veya resmî görevlilere, denizde, deniz limanında veya petrol işleme tesisinde petrol akıntısı veya petrol mevcudiyetini içeren her olayı gecikmeksizin yetkili ulusal merciye veya duruma göre, en yakın kıyı Devletine bildirmesi ve rapor etmesi talimatını verecektir.*

*(e) sivil hava taşıtı pilotlarından, petrol akıntısı veya petrol mevcudiyetini içeren her olayı gecikmeksizin en yakın Kıyı Devletine rapor etmesini talep edecektir.”*

*Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*<sup>98</sup> ile “çekinceli olarak” taraf olmuştur<sup>99</sup>.

“1969 Petrol Kirliliğinden Doğan Hasarın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme”ye ek olarak kabul edilen 1992 tarihli “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme” 150 000 tondan fazla Petrol satın alan sahsın IMO bünyesinde kurulan fona ülkesi adına katkı payı ödenmesini ve oluşabilecek zararların bu fondan karşılanmasını öngörmektedir.

Ülkemiz 1992 Fonuna sözleşmenin münhasır bölge ilan edilmeyen bir bölgenin kirlenmesi durumunda bu Devlet tarafından tespit edilen karasularının ötesinde ve bitişiğinde bulunan ve karasularının ölçüldüğü esas hattın itibaren 200 deniz milinden fazla olmayan alana uzanan bir bölgede neden olunan kirlenme zararına uygulanacağını beyan eden 3/a (ii) maddesine çekince koymak kaydıyla 18.07.2001 tarih ve 24466 sayılı Resmi Gazete de yayınlanarak taraf olmuştur<sup>100</sup>.

Bütün yükü donatana yükleyen CLC 69’ dan farklı olarak, Uluslararası Deniz Kirliliğinden Oluşan Zararı Tazmin Fonu (IOPC), kazadan sonra bir petrol kirliliği meydana gelmesi ve bundan oluşan zararın CLC 69 çerçevesinde karşılanamaması durumunda ek bir tazmin sağlamak amacıyla düzenlenmişti. Böylelikle tazmin yükümlülüğü donatan ve yük sahipleri arasında eşit olarak bölüştürülmekteydi. Bu

<sup>98</sup> RG, T. 04.07.2001, S. 24472

<sup>99</sup> Sözleşmenin II/a (ii) maddesinde yer alan “... veya, *Âkit Taraf böyle bir bölge belirlememişse, bu Devlet tarafından uluslararası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattın itibaren 200 deniz mili uzanan karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede...*” ifadesi Türkiye açısından bağlayıcı değildir. Zira, böyle bir ifade, uluslararası hukuk normlarıyla çelişmekte olup, Türkiye bu alanları açık deniz olarak tanımaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4507.html>, erişim tarihi: 16.01.2008

<sup>100</sup> Bu Sözleşmenin 3/a (ii) maddesine ilişkin olarak, Türkiye Cumhuriyeti, bu maddenin uluslararası hukuka uygun olmadığını düşünmekte olup, söz konusu alanları uluslararası hukuka göre hiç bir ülkenin yargı yetkisi ve egemen haklarının bulunmadığı açık deniz alanları olarak tanımlamaktadır. Bununla birlikte, Türkiye Cumhuriyeti, işbu Sözleşmenin amaçlarını dikkate alarak, Sözleşmeden kaynaklanan haklarını saklı tutmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye Cumhuriyeti, karşılıklı veya bitişik kıyıları olan devletler arasında sınırlandırılması anlaşmalarla yapılmamış olan deniz alanlarında, Sözleşmeye taraf olup karşılıklı veya bitişik kıyıları bulunan herhangi bir devletin, bu Sözleşmeye dayanarak yetki kullanımının veya bu kapsamdaki herhangi bir iddiasının, deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin hiçbir hak ya da yükümlülük yaratmayacağını ve bu devletler arasında ulusal yetkileri altındaki deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak gelecekte yapılabilecek anlaşmalar bakımından bir örnek teşkil etmeyeceğini beyan eder.

fonla ilgili çalışmalar merkezi Londra'da bulunan IOPC Fonu Örgütü tarafından yürütülmektedir.

CLC 69 ve 71 Fon Sözleşmelerinde belirlenen limitler IMO Tarafından 1992 yılında toplanan bir konferansta kabul edilen bir protokolle arttırılmıştır. 1996 yılında yürürlüğe giren bu protokolün 4/a maddesi uyarınca petrol kirliliğinden zarar görenlere ödenebilecek miktar; 135 milyon hesap birimini geçmeyecek şekilde, her bir olay ile ilgili olarak sınırlı olacaktır<sup>101</sup>.

CLC 92 ve 92 Fon Sözleşmeleri, 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Diğer taraftan 92 Fon Sözleşmesine bağlı olarak kurulan 92 Fonu da yürürlüğe girmiş olup, 71 Fonu ile ortak olarak idare edilmektedir.

CLC 92 ve 92 Fon Sözleşmeleri "Yeni Rejim", CLC 69 ve 71 Fon Sözleşmeleri "Eski Rejim" olarak isimlendirilmektedir. Her iki rejim arasındaki farklılıklar;

- Yeni rejim ile küçük gemi sahipleri için özel sorumluluk sınırlarının yanı sıra tazminat sınırlarına da önemli ölçüde artışlar getirilmiştir.
- Her iki konvansiyonda tazminat sınırlarının arttırılması işlemleri kolay hale getirmiştir.
- Gemi sahibi CLC 69 Sözleşmesine ait olan tazminat bedelinin geri ödenmesi için uzun zaman beklenmeyecektir.
- Sözleşmenin uygulama alanı, karasuları dışına çıkartılarak Münhasır Ekonomik Bölge<sup>102</sup>'ye kadar genişletilmiştir.

---

<sup>101</sup> ADALI, "Liman Devleti Kontrolü Denetimlerinin Denizel Çevrenin Korunması Açısından Önemi", s. 34

<sup>102</sup> Münhasır Ekonomik bölge kavramı milletlerarası hukuka Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ile yeni girmiş bir kavramdır. Karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup burada kıyı devletine karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili uzaklığa kadar olan sularda, deniz yatağında ve bunların toprak altında canlı ve canlı olmayan doğal kaynaklara

- Kirlilik hasarları kapsamına boş tankerlerden (Balastlı) oluşan kirlilik hasarları alınmıştır. Keza boş veya dolu tankerler için yapılan yağ-yakıt ikmali sırasında oluşan kirlilik de Yeni Rejimde tazminat kapsamına alınmıştır.
- Yeni Rejimle, kirlilik olmasa bile, kirlilik tehlikesinin çok yakında bir ihtimal olması halinde alınan önlemlerle ilgili masraflar da tazminat kapsamına alınmaktadır. (Eski Rejim, sadece olay sonrası alınası önlemlerin yanı sıra sızıntı ve kaçakları kapsamına almaktadır.)
- Kirlilik hasarının tanımı yeni rejimde daha açık biçimde ifade edilmiş olup, bu maksatla yeni terimler ilave edilmiştir. Temel amaç, mevcut hasarın temizlenmesi ve çevrede olan hasar sonucu bozulan dengenin yeniden tesis edilmesi olarak belirlenmiştir.

#### **1.2.1.2.8. Bunker Petrol Kirliliğinden Oluşan Zararların Tazmini Hakkında Sözleşme (2001)**

23 Mart 2001 tarihinde kabul edilerek 21 Kasım 2008’ de yürürlüğe girmesi beklenen Bunkerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğinden Oluşan Zararların Tazmini Hakkında Sözleşme, Bunker işlemleri sırasında oluşabilecek kirlenmeleri karşılamaması nedeniyle oluşturulmuştur. Sözleşme, CLC 69 model alınarak hazırlanmış olup aynı zamanda can kayıpları ve yaralanmalarla ilgili ödenecek tazminatların üst sınırlarını da çizmektedir<sup>103</sup>.

---

ilişkin bazı ekonomik haklar bahşedilmiştir. Bu bölge içinde diğer devletler de bazı serbestilerden yararlanırlar. Ayrıntılı bilgi için bkz. **TÜTÜNCÜ**, s. 82

<sup>103</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.imo.org/>, “International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001”, erişim tarihi: 16.01.2008

## 1.2.2. Deniz Çevresinin Atık ile Kirlenmesi

### 1.2.2.1. Avrupa Topluluğu Kararları

Avrupa’da yıllık belediye katı atık miktarının 250 milyon tondan sanayi kaynaklı atık miktarının ise 850 milyon tondan fazla olduğu hesaplanmıştır. Yıllık sanayi atık üretiminde Batı Avrupa ülkelerinde 330 milyon tona, Orta ve Doğu Avrupa’da 520 milyon tona ulaşmış ve sanayi atığı, artan miktarda tehlikeli atık niteliği kazanmaya başlamıştır<sup>104</sup>. Görüldüğü gibi önemli miktarda tehlikeli atığın Avrupa ülkeleri arasında ve Avrupa’dan gelişmekte olan ülkelere transfer edildiği bilinmekte ve bu yolun aşağıda ayrıntılı olarak incelenecek BASEL Sözleşmesi gibi anlaşmalar aracılığıyla önlenmesine çalışılmaktadır<sup>105</sup>.

Atıklarla ilgili hususlar ilk defa 15 Temmuz 1975 tarih ve 75/442/EEC sayılı Avrupa Konsey yönergesinde (Bundan böyle “1975 Yönergesi” olarak adlandırılacaktır.) yer almıştır<sup>106</sup>. Adı geçen Yönerge’ nin 1. maddesinde “atık” ve “elden çıkarma” terimleri tanımlanmıştır. Buna göre atık; *“elinde bulunduranın attığı ya da yürürlükteki ulusal mevzuat hükümlerine göre atmak zorunda bulunduğu herhangi bir maddedir”*. Elden çıkarma (atma) ise; *“(i) atıkların toplanması, ayıklanması, taşınması ve işlenmesi ile depolanması, yer üstüne veya altına boşaltılması, (ii) bunların yeniden kullanımı, ıslahı ya da devreye sokulması için gerekli işlemler”* anlamına gelir.

1975 Yönergesine göre üye devletler, atıkların insan sağlığı tehlikeye düşürülmeden ve çevreye zarar verilmeden ve özellikle; su, hava, toprak, tesisler için tehlike doğmadan, gürültü ya da koku şeklinde sorunlar belirmeden ve kırsal alanlar ya da özel ilgi altındaki yerler olumsuz şekilde etkilenmeden elden çıkarılması için gerekli tedbirleri alacaklardır<sup>107</sup>. Bu şekilde üye devletlere ilk defa uluslar arası düzeyde çevreyi korumakla ilgili tedbir alma yükümlülüğü yüklenmiştir.

<sup>104</sup> Ayrıntılı bilgi için bakınız [http://www.abyerelnet.org/yerel/mevzuat/mevzuat\\_1.htm](http://www.abyerelnet.org/yerel/mevzuat/mevzuat_1.htm)

<sup>105</sup> SANCAKDAR, s. 284

<sup>106</sup> Commission of The European Communities; “Council Directive on Waste Materials”, Official Journal L 194 25.07.1975, s: 41

<sup>107</sup> Avrupa Topluluğunda ve Türkiye’ de Çevre Mevzuatı, s. 53

Atıklarla ilgili uluslar arası düzeyde en temel ve en eski düzenleme sayılabilecek 1975 Yönergesi uyarınca; üye devletler, belli bir bölgede atıktan kurtulma işlerinin planlanmasından, organizasyonundan, izin ve denetlenmesinden sorumlu olacak yetkili makam veya makamları belirleyeceklerdir. Bu makamlar en kısa zamanda ve özellikle, elden çıkarılacak atık ve tür imkânını, genel teknik gerekleri, uygun döküm alanlarını, belli bazı atıklar için yapılan özel düzenlemeleri gösteren planlar yapacaktır. Bu hüküm tezimiz konusu ulusal hukukumuzda idari makamlara deniz çevresi korunması ile ilgili verilen yetkilerin da bir bakıma temelini oluşturmaktadır. Nitekim konuyla ilgili ileride incelenecek olan 5312 sayılı kanun uyarınca Çevre ve Orman Bakanlığına, Denizcilik Müsteşarlığına ve Sahil Güvenlik Komutanlığına denizlerine petrol ve benzeri maddelerle kirlenmesinin önlenmesi sürecinde; planlama, koordinasyon, izin, denetleme gibi yetkiler tanınmıştır.

1975 Yönergesinde yer alan “Kirleten öder” ilkesi; çevrenin zarar görmesini, çevre kirliliğini önlemeye ya da böyle bir zarardan doğan olumsuz sonuçları kaldırmaya yönelik tedbirlerin maliyetini bu zarar ve bu kirlenmenin faili olan yükletene yüklemeyi amaçlar<sup>108</sup>. Bu ilkeye göre atık boşaltmanın giderlerini (atıkların işlenmesinden sağlanan gelirler varsa bunlar düşüldükten sonra); elinde atık olup da bunu başkasından toplayan ve/veya atığı daha önce ellerinde bulunduran ya da atığın kendisinden kaynaklandığı maddeyi üreten kişi veya kuruluşlar da üstlenecektir.

İlk olarak İsviçre Federal Konsey’inin İsviçre Çevrenin Korunması Kanununa ilişkin mesajında ve kanunun 2. maddesinde “nedensellik ilkesi” olarak da ifade edilen “kirleten öder” ilkesi çevrenin korunması alanında neredeyse evrensel olarak kabul görmüştür. Çevreye verilen zararların failleri, kirletenler bu zararları önleme veya kaldırma masraflarına mevcut ya da gelecekteki muhtemel rekabet bozukluklarını düzeltecek yahut önleyecek biçimde katlanacaklardır. Böylece toplum

---

<sup>108</sup> ÖĞÜTÇÜ, Muhsin; “Çevre Kolluk İşlemleri”, İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı Doktora Tezi, İzmir 2000, s. 169

üçüncü kişilere yüklenebilecek maliyetlerden (harcamalardan) korunmuş olmaktadır<sup>109</sup>.

Zehirli ve tehlikeli atıklar konusu daha sonra 20 Mart 1978 tarih ve 78/319/EEC sayılı Avrupa Konsey Yönergesi (Bundan böyle “1978 Yönergesi” olarak adlandırılacaktır.) ile düzenlenmiştir<sup>110</sup>. Adı geçen yönergenin 1.maddesinde “atık”, “zehirli ve tehlikeli atık” ve “elden çıkarma” terimleri tanımlanmaktadır. Yönergenin ekinde bir listesi verilen maddelerden<sup>111</sup> nitelik, miktar veya yoğunluk itibariyle insan sağlığı ya da çevre için tehlike yaratacak kadar ihtiva eden atıklar anlamına gelmektedir. 1978 Yönergesi ile “atık” tanımının yapılmasının yanı sıra “atık” tanımı dışında kalan maddelerin de tanımlanmasına ihtiyaç görülmüştür. Yönergenin 3. maddesi uyarınca yönerge kapsamı dışında tutulan atıklar şunlardır; radyoaktif atıklar, hayvan karkasları ve gübreli tarımsal atıklar, patlayıcı maddeler, hastane atıkları, kanalizasyonlara verilen sular, havaya verilen maddeler, ev çöpleri, madencilik atıkları ve Topluluk özel kuralları kapsamındaki diğer zehirli ve tehlikeli atıklar.

1978 tarihli yönerge uyarınca “kirleten öder” ilkesine yeni bir anlam yüklenmiş ve zehirli ve tehlikeli atık boşaltmanın giderlerine (atıkların işlenmesinden sağlanan gelirler varsa, bunlar düşüldükten sonra) elinde atık olup da bunu izne sahip bir tesis, kuruluş ya da firmaya toplananın, daha önce atığı elinde bulundurmanın ya da

---

<sup>109</sup> Kirlenen öder ilkesinin Türk hukukunda belki de en geniş uygulandığı alan çöpler ve atıklar konusudur. Gerçekten gerek, Avrupa Tek Senedi’ nin 130R maddesinde genel ilkeler arasında belirlenen gerek Türk Çevre Mevzuatında genel bir prensip olarak kabul edilen bu ilke ile Avrupa Topluluğunun çöpler ve atıklar ile ilgili yönergelerinde açık bir şekilde dile getirilmiştir. Türkiye Avrupa 1975 düzenlemesine ayak uydurabilmek amacıyla Hava Kalitesinin Korunması ve Su Kirliliği Kontrolü yönetmelikleri yayımlayıp yürürlüğe koymasına rağmen uluslar arası düzenlemelerle yeterli uyumu gösterememiş bu nedenle 26.12.2004 tarih ve 25682 S.R.G. de yayımlanan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" kabul edilmiştir.

<sup>110</sup> Commission of The European Communities; “Council Directive on Poisonous and Dangerous Waste Materials”, Official Journal L 84, 31.03.1978, s: 7

<sup>111</sup> Ekte bu maddeler şöyle sıralanmıştır: arsenik ve bileşikleri, civa ve bileşikleri, kadmiyum ve bileşikleri, beryum ve bileşikleri, fenol ve bileşikleri, organik ve inorganik siyanürler, solventler, organik-halojen bileşikleri (bu listede adı geçen ya da zehirli veya tehlikeli atıkların elden çıkarılmasına ilişkin diğer yönergeler kapsamına giren polimerik maddeler hariç), klorlu çözücüler, organik çözücüler, fito (bitkisel) farmosötik çözücüler, rafinerilerden arta kalan katranlı maddeler ile damıtmadan çıkan katran kalıntıları, farmasötik bileşikler, peroksitler, kloratlar, eterler, ne olduğu anlaşılmayan ve / veya çevre üzerindeki etkileri bilinmeyen yeni kimyevi laboratuar maddeleri, asbestler, selenyum ve bileşikleri, metal karboniler, çözünebilir bakır bileşikleri, metal yüzey işlemlerinde kullanılan asitler.

atığın kendisinden kaynaklandığı maddeyi üreten kişi ve kurumların katlanacağına karar verilmiştir.

Avrupa Ekonomik Birliği' nin kurulmasına ilişkin anlaşmaya ve buradaki 103. maddeye istinaden çıkarılmış tehlikeli atık tanımının geliştirilmesi ihtiyacını taşıyan 91/689/EEC sayılı Avrupa Konsey Direktifi' ne de değinmekte yarar vardır. Bu direktife göre tehlikeli atık, işbu direktifin I. ve II. Ekleri bazında hazırlanacak ve direktifin uygulamaya geçmesinden en az 6 ay önce hazırlanacak listede bulunan atıklardır<sup>112</sup>. 91/689/EEC sayılı Avrupa Konsey Yönergesinde ve 20 Aralık 1993 tarihli “Avrupa Atık Katalogu” konsey kararında atıkların tam bir listesi verilmiş ve bunların ne derecede sağlık ve çevreye zararlı olduğu açıklanmıştır. Bu listenin bir örneğinin taşımacılık yapan alıcı ve satıcı “taşıma belgesi” veya “matbu form”larda yer alması gereği yine direktiflerde yer almıştır<sup>113</sup>.

Yine Avrupa Komisyonu atık stratejisini 1996 yılında gözden geçirerek değiştirmiştir. Değişikliğin amacı Avrupa Birliğinde çöpün sürekli artışına karşı stratejinin etkisini güçlendirmek olarak açıklanmıştır<sup>114</sup>. Avrupa Komisyonu Topluluğun atık yönetimi politikasının genel felsefesini “ilkeler hiyerarşisi” ve “üretici sorumluluğu” ilkesi olarak iki başlıkta toplamıştır. İlkeler hiyerarşisinin uygulanmasında toplumsal maliyetler hesaba katılarak en iyi çevresel çözümün bulunması gereğine değinilmiş en iyi olanın yani hiyerarşinin en üstünde bulunanın atığı önlemek olduğuna kanaat getirilmiştir. Üretici sorumluluğu ilkesinde ise ürünü üreten üreticinin yalnızca ürünün değil aynı zamanda atığın da üreticisi olduğu kabul edilmekle sorumluluğun üreticiye yüklenmesi gereğine değinmektedir. Ne var ki sayın hocam Doç Dr. Oğuz Sancakdar' ın da belirtmiş olduğu gibi ürünlerin genelde taşınması esnasında atık olarak ortaya çıkması sonucu oluşan kirlilikte sorumluluğun ağırlıklı kısmının imalatçıda olması gerekmektedir<sup>115</sup>.

Avrupa Topluluğu' nun; gemilerden atık ve yük artıklarının tahliyesinden dolayı üye devletlerin denizlerinin ve kıyı şeritlerinin kirlenmesinden ve özellikle

---

<sup>112</sup> SANCAKDAR, s. 285

<sup>113</sup> DARROCH / HARRISON, s. 193

<sup>114</sup> SANCAKDAR, s. 289

<sup>115</sup> SANCAKDAR, s. 290



1978 tarihli Protokol ile değiştirilen ve hangi atıkların gemilerden deniz ortamına tahliye edilebileceğini dzenleyen ve ilgili Taraf Devletlerin limanlardaki yeterli toplama tesislerini sağlamasını zorunlu kılan MARPOL' un uygulanmasından ciddi endişe duyması nedeniyle Topluluk 2000/59/EC sayılı, 27 Kasım 2000 tarihli “Gemilerin Ürettiği Atıklar ve Yük Artıkları İçin Kullanılan Liman Atık Alım Tesisleri Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi” (Bundan böyle “2000 Direktifi” olarak adlandırılacaktır.) dzenlemek ihtiyacı duymuştur.

2000 Direktifi uyarınca atıklara yeni bir anlam kazandırılmıştır; Direktifin 2(c) maddesi uyarınca atık; “*bir geminin servisi sırasından üretilen ve MARPOL 73/78'in Ek I, IV ve V.'i kapsamına giren, kanalizasyon dâhil, tüm atıklar ve yük artıkları dışındaki tüm artıkları ve MARPOL 73/78 Ek V.'in uygulanmasına yönelik Dzenlemelerde tanımlanan yük ile ilgili atıkları*” kapsamaktadır. Direktifin amacı m.1 uyarınca; gemilerin ürettiği atıklar ve yük artıkları için liman atık alım tesislerinin varlığını ve kullanımını iyileştirmek suretiyle Topluluk içindeki limanları kullanan gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının denize tahliyesini azaltmak ve bu şekilde deniz ortamının korunmasını artırmaktır.

Atıklardan kaynaklanan kirliliğin önlenmesi amacıyla 2000 Direktifinin 4. maddesi ile üye devletlere gemiler için gereksiz gecikmeye sebep olmaksızın, limanı normal olarak kullanan gemilerin ihtiyaçlarına karşılık verecek şekilde liman atık alım tesislerinin hizmete açılmasını sağlama yükümlülüğu getirilmiştir. Aynı maddeye göre Üye Devletler, liman atık alım tesislerinin iddia edilen yetersizliklerinin liman Devletine bildirilmesi için, IMO tarafından kabul edilen usullere uygun şekilde, usuller oluşturacaktır. Üye devletlere aynı zamanda atık alım ve taşıma planı oluşturma ve uygulama yükümlülüğu getiren Direktif, atıkların işlenmesi ve bertaraf dâhil olmak üzere, gemilerin ürettiği atıklara yönelik liman atık alım tesislerinin masraflarının, gemilerden tahsil edilecek bir ücret ile karşılanmasını sağlamak üzere devletlere mali yükümlülük de getirmektedir<sup>116</sup>.

<sup>116</sup> Türkiye Avrupa Topluluğuna üye olması sebebiyle işbu Direktif ve MARPOL ilgili hükümlerini yerine getirmek amacıyla 11 Mart 2004 tarihinde 25399 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren “Gemilerden Atık Alım Hizmeti Yönetmeliği”ni dzenlemiştir. İşbu yönetmelik amacı 1. maddesinde; gemilerin ve diğer deniz araçlarının normal operasyonları sırasında ortaya çıkan atıklardan kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla ilgili ulusal dzenlemeyi yapmak ve

Birleşmiş Milletler Denizcilik Örgütü'nün tüm mevzuatının muhatabı ülkenin denizcilik idareleridir. Çevre bakanlığı'nın Birleşmiş Milletlerdeki muhatabı Birleşmiş Milletler Çevre Programı<sup>117</sup> (UNEP) dir. Çevre Bakanlığı, çevre politikalarının tespit ve koordinasyonu ile yükümlü iken Denizcilik Müsteşarlığı, denizlerde, deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önleyecek her türlü tedbirleri almakla yükümlü bir kuruluştur. Bu bağlamda liman atık alım tesislerinin oluşturulması ve çalıştırılması konusunda ülkemizde sorumlu makam Denizcilik Müsteşarlığıdır.

Genel anlamda 2020 yılına kadar sürdürülmesi gereken politikaları belirleyen Avrupa Topluluğu Su Politikası ve Su Çerçeve Yönergesine (2000/60/EC) göre atıklardan kaynaklanan kirlilik “nokta kaynaklı”, “yaygın kaynaklı”, “kazalardan kaynaklanan”, “asit yağmurlarından kaynaklanan”, “su kıtlığından kaynaklanan” ve “insanların neden olduğu” kirlilik olarak gruplandırılmış olup kirliliği önlemek için alınan önlemlerin maliyetinin ortamı potansiyel olarak kirletebilecekler tarafından üstlenilmesi düzenlemesini getirmiştir<sup>118</sup>.

### **1.2.2.2. Uluslar arası Sözleşmeler**

#### **1.2.2.2.1. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (MARPOL 73/78)**

MARPOL 2. maddesinde yapılan “zararlı madde” tanımına giren maddelerin<sup>119</sup> 3a maddesine göre boşaltımı<sup>120</sup> ile deniz çevresini kirletmeyi önleme

---

MARPOL 73/78' in etkili olarak uygulanması için, Türk deniz yetki alanlarındaki limanlarda kurulması ve işletilmesi gerekli olan atık alım tesisleri ile ilgili usul ve esasları düzenlemek olarak belirtilmiştir.

<sup>117</sup> Birleşmiş Milletler Çevre Programı / United Nations Environment Programme (UNEP); 2000 yılı Eylül ayında kabul edilen ve BM' nin temel beş misyon ve görevleri çerçevesinde yer alan “çevre”nin her yerde güvenilir minimum çevre politikaları ile sürdürülebilir bir kalkınmanın desteklenmesi için çalışmaktadır. Faaliyetleri, çevre konularını kapsamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz.; <http://www.undp.org/water/index.html>, erişim tarihi: 14.01.2008

<sup>118</sup> Commission of The European Communities; “Council Decision of Frame of Water Policy” Official Journal L 60, 22.12.2000, s: 18

<sup>119</sup> Bu maddeye göre zararlı madde; denize döküldüğü zaman insan sağlığı için tehlikeli olan, deniz canlıları kaynaklarına zarar veren, güzellikleri bozan, denizin meşru bir şekilde kullanılmasına engel olan ve Sözleşmenin kontrolü altında bulunan bir maddeyi içeren herhangi bir madde anlamındadır.

yükümlülüğünü haiz taraf devletler, ülke limanlarında gemilerin atıklarını kabul etmeye yeterli alım tesislerini kurdurmak ve çalıştırmak zorunluluğundadır<sup>121</sup>. MARPOL' un muhtelif maddeleri uyarınca, devlet, liman atık alım tesislerini kurma ve çalıştırma zorunluluğu değil, ülkedeki liman ve terminallerin atık alım tesislerini çalıştırmasını sağlama yükümlülüğü yüklemektedir. MARPOL' un bu konuda kastettiği ve muhatap aldığı ülke makamı, ülkenin denizcilik idaresi yani ülkemiz için “Denizcilik Müsteşarlığıdır”<sup>122</sup>.

MARPOL, sözleşmeye taraf ülkelere limanlarına gelen gemilerin katı ve sıvı atıklarını almak üzere atık kabul tesisi oluşturma zorunluluğunu getirmiştir. MARPOL' un kurallarına göre gemilerin denize yağ, yağ karışımı, çöp ve pis su dökmesi yasaklanmıştır. Denize dökülmesi yasaklanan atıklar, limanlardaki atık kabul tesislerine boşaltılmak üzere gemilerdeki tanklarda biriktirilecek ve bu atıklar gemilerin gittiği limandaki atık kabul tesislerine boşaltılacaktır. MARPOL' e göre; gemilerin denizleri kirletmesine neden olan maddeler beş başlık altında toplanmıştır. Bunlar; Petrol ve petrol türevi olan maddeler, zehirli sıvılar, ambalajlı zararlı maddeler, pis sular ve çöplerdir. MARPOL' e göre limanlarda bulundurulması gereken tesis ve donanımlar ise şunlardır: Petrollü atıkları alma tesisleri, zehirli sıvıları içeren atıkları alma tesisleri, arıtma tesisleri, kuru atıkları öğütme yok etme tesisleri, laboratuvarlar ve ölçme cihazları, yükleme ve boşaltma düzenleri ile gemilerin boru ve bağlantı düzenlerine uygun tesis ve cihazlar.

Bu Sözleşmenin bütün eklerine göre gemilerin seyri seferleri esnasında oluşan atıklarını, bu Sözleşmenin hükümlerine göre atık alım tesislerine vermeleri zorunludur. Ulusal ve Uluslar arası sularda sefer yapan bütün deniz araçları deniz çevresinin korunmasına katkı sağlamaları bağlamında MARPOL 73/78

---

<sup>120</sup> Sözleşmenin 3a maddesine göre boşaltım; “Zararlı maddeler ve içlerinde böyle maddeler bulunan sıvılar konusunda “Boşaltım” deyimini, nasıl olursa olsun gemiden bir maddenin saliverilmesi anlamına gelecek ve kaçma, elden çıkarma, saçma, sızma, pompa ile basma, akıtma veya boşaltma işlemlerini kapsamı içine alacaktır”

<sup>121</sup> 832 Sayılı Sayıştay Kanununa 26.06.1996 tarih ve 4149 sayılı Kanunla eklenen EK 10 uncu maddesine göre T.C. Sayıştay Başkanlığı tarafından hazırlanan “Gemilerin Limanları ve Denizleri Kirletmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele” başlıklı 2002/1 sayılı rapor. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2002/2002-1cevrekirliligi/denizkirmucrapor.htm>, erişim tarihi: 11.01.2008

<sup>122</sup> GÜVEN / ÖZTÜRK, s: 512

Sözleşmesinin hükümlerini yerine getirmekle yükümlüdürler. Bu Sözleşmenin, “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kuralları” içeren VI. Eki 19 Mayıs 2005 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş olup taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir.

Ülkemizde de bu sözleşme hükümlerine riayet edebilmek amacıyla kabul edilerek yürürlüğe konulan Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği uyarınca, deniz kirliliğini önlemek amacıyla gemilerden kaynaklanan atıkları çevreye zarar verecek şekilde doğrudan ve/veya dolaylı olarak deniz ortamına bırakmanın yasak olduğuna değinilerek limanlara; gemilerden kaynaklanan, atıkların alınmasına hizmet edecek yeterli kapasite ve teknik donanıma sahip atık kabul tesislerinin münferiden veya müştereken kurma yükümlülüğü getirilmiştir. Bu Yönetmelik ile atık alım tesisi bulunması gerekli limanlar belirlenmiştir. Buna göre uluslararası sefer yapan 150 GT’ dan büyük tankerlere veya 400 GT’ dan büyük diğer gemilere hizmet veren her türlü liman, gemilerin yağlı atıklarını, uluslararası sefer yapan ve MARPOL Ek II kapsamındaki zehirli sıvı maddeler taşıyan gemilere hizmet veren her türlü liman, gemilerin zehirli sıvı maddeler içeren atıklarını, uluslararası sefer yapan 200 GT’ dan büyük gemilere veya 200 GT’ dan küçük olup da on kişiden fazla insan bulduran diğer gemilere hizmet veren her türlü liman, gemilerin pis sularını, balıkçı gemilerine hizmet veren tesisler ve yat marinaları da dahil olmak üzere Türkiye’deki her liman gemilerin çöp atıklarını kabul edebilecek alım tesislerine sahip olacaktır<sup>123</sup>.

#### **1.2.2.2.2. Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılmasında Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Sözleşmesinde (Londra Sözleşmesi)**

30 Ağustos 1975 tarihinde İngiltere’nin yoğun çabası ile imzalanan Londra Sözleşmesinde denizlerin kirlenmesini önlemek amacıyla atılarak bertaraf edilecek maddeler sınıflandırmış ve boşaltma yöntemleri ve izinleri konusunda düzenlemeler

---

<sup>123</sup> KARA, s. 58

getirmiştir. Bu sözleşmenin uygulanması hususunda yürütülmesi gereken sekretarya işlerinden de IMO' nun sorumlu olduğu kabul edilmiştir.

Sözleşme, gemileri ve platformları da içermek üzere hangi çöplerin ve diğer her türlü maddenin hangi bölgelerde denize ne ölçüde bırakılabileceğini, hangilerinin hiç bırakılmayacağını küresel ölçekte düzenlemektedir. Çevresel açıdan özellikle zararlı olarak kabul edilen belli maddelerin (Cıva, kadmiyum, plastikler, radyoaktif atıklar gibi) denize bırakılması da bu Sözleşme ile yasaklanmıştır<sup>124</sup>.

Sözleşme aynı zamanda deniz çevresine ve insan sağlığına zararlı olabilecek pek çok diğer maddenin denize atılması ile ilgili özel düzenlemeler içermektedir. Ek olarak, atıkların gemide öğütülmesini de yasaklamaktadır.

#### **1.2.2.2.3. Akdeniz' in Gemilerden ve Uçaklardan Vaki Olan Boşaltma Sonucunda Kirilenmeden Korunmasına Ait Protokol**

16 Şubat 1976 tarihinde Barselona' da imzalanan ve 12 Şubat 1978 tarihinde yürürlüğe giren protokol Akdeniz'in Kirilenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme' ye dayanarak hazırlanan iki protokolden biri olarak kabul edilmiş ve 31.10.1980 tarihli ve 2328 sayılı Kanunla onaylanmaları uygun bulunarak Türk hukukunda yürürlüğe girmiştir.

Aynı zamanda Akdeniz' in Kirilenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme'ye taraf olan işbu protokol tarafları, deniz ortamına gemilerden ve uçaklardan artıkların ve diğer maddelerin dökülmesi sonucunda meydana gelen tehlikeyi teşhis ederek ve Londra Sözleşmesini göz önünde bulundurarak işbu sözleşmeyi kabul etmişlerdir.

---

<sup>124</sup> Ayrıntılı bilgi için bkznz. [www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=258&doc\\_id=681 - 24k -](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=681-24k-), erişim tarihi: 23.01.2008

Protokol EK I' de<sup>125</sup> sayılan artıkların ve diğer maddelerin Akdeniz ile sınırlı bir deniz sahasına boşaltılması yasaklanarak Londra Sözleşmesine ziyade daha dar bir alanda uygulama alanı bulan işbu Protokol EK II' de<sup>126</sup> yer alan maddelerin deniz sahasına boşaltılması için ise yetkili makamlardan izin alınması gereğine değinmiştir.

Protokol tarafları kirliliğin önlenmesi için Teşkilata kirlilik olayları bildiriminde bulunmayı, birbirlerine yardımcı olmayı, EK II'de yer alan maddelerin boşaltımı hususunda izin vermeye yetkili makamı tayin etmeyi, gerekli tedbirleri

---

<sup>125</sup> İşbu maddeler; 1. Organohalojen bileşikler ve zehirli olmayanları veya yenebilir deniz canlılarını yenemez duruma sokmadan denizde hızla biyolojik olarak zararsız maddelere dönüşebilen bileşikler hariç olmak üzere, deniz ortamında bu tür maddeler meydana getirebilecek bileşikler.

2. Organosilikon bileşikler ve zehirli olmayanları veya yenebilir deniz canlılarını yenemez duruma sokmadan denizde hızla biyolojik olarak zararsız maddelere dönüşebilen bileşikler hariç olmak üzere, deniz ortamında bu tür meydana getirebilecek bileşikler.

3. Cıva ve cıva bileşikler.

4. Kadmiyum ve kadmiyum bileşikler.

5. Varlıkları dolayısıyla balıkçılık ve denizciliğe zarar verebilecek, denizin faydalarını azaltabilecek, veya denizin hukuki kullanma imkanlarına müdahale edebilecek kalıcı plastik maddeler ve diğer sun'i maddeler.

6. Gemilere ve uçaklara denize boşaltılmak üzere alınan ham petrol ve petrolden elde edilen hidrokarbonlar ve bu maddelerin karışımları olan maddeler.

7. Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı tarafından belirlenecek yüksek, orta ve az derecede radyoaktif artıklarla, yüksek, orta ve az derecede radyoaktif cisimler.

8. Deniz suyunun niteliğini etkileyecek bileşimde ve miktarda asit ve alkali bileşikler. Dikkate alınacak bileşim çeşitleri ve miktarları, işbu Protokolün 14. maddesinin 3. paragrafında belirtilen usule uygun olarak Taraflarca belirlenecektir.

9. (i) Yenebilir deniz canlılarını yenemez duruma sokmamak veya

(ii) İnsan ve hayvan hayatını tehlikeye sokmamak şartıyla, denizin fiziki, kimyevi ve biyolojik süreçleri yoluyla hızla zararsız duruma gelen maddeler hariç olmak üzere, hangi halde bulunursa bulunsun (katı, sıvı, yarı sıvı, gaz veya canlı), biyolojik ve kimyevi savaş maddeleri.

<sup>126</sup> İşbu maddeler; 1. i) Arsenik, kurşun, bakır, çinko, berilyum, krom, nikel, vanadyum, selenyum, antimon ve bunların bileşikler.

ii) Siyanürler ve flüorlar.

iii) Böcek öldürücü ilaçlar ve bunların Ek I'de belirtilmeyen yan ürünleri.

iv) Deniz canlılarına zarar vermesi ihtimali olan veya yenebilir deniz canlılarını yenemez duruma sokan ve Ek I'de belirtilmeyen sun'i organik kimyevi maddeler.

2. i) Bileşim türleri ve miktarları Ek I'in A- 8. paragrafında belirtilen usule uygun olarak tespit edilmemiş bulunan asit ve alkali bileşikler.

ii) İşbu Protokolün 14. maddesinin 3. paragrafıyla belirlenen usul uyarınca Tarafların tesbit edecekleri belirli tavan miktarların altında boşaltılabilecek bileşikler hariç olmak üzere, EK I ile kapsanmayan asit ve alkali bileşikler.

3. Denizin dibine çökerek, balıkçılık ve denizcilik açısından ciddi engel teşkil edebilecek yük kapları, maden hurdaları ve diğer hacimli artıklar.

4. Zehirli olmamakla birlikte, boşaltıldıkları miktarlar dolayısıyla denizin kullanılma imkanlarını ciddi olarak azaltabilecek, insan hayatını veya deniz canlılarını tehlikeye atabilecek, veya denizciliği engelleyebilecek maddeler.

5. Ek I'de kapsanmayan radyoaktif artıklar ve diğer radyoaktif maddeler. Bunlar için izin verilmesinin sözkonusu olduğu durumlarda taraflar bu konuda ehliyetli Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'nın, tavsiyelerine uyacaklardır.

almayı ve aykırı yapılan boşaltma bildirimlerini yetkili makamlara bildirimini sağlama amacıyla gerekli düzenlemeleri yapmayı taahhüt etmiştir.

#### **1.2.2.2.4. Tehlikeli Atıkların Sınırlar ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi (BASEL 1989)**

Atıkları, ulusal kanunlar hükümleri uyarınca bertaraf edilen, edilmesi düşünülen veya gereken madde veya nesnelere olarak tanımlayan BASEL Sözleşmesi'nin 4. maddesi uyarınca taraflara; tehlikeli atıkların ve diğer atıkların çevreyle uyumlu yönetimi amacıyla, mümkün olduğu ölçüde kendi içinde yer seçecek uygun bertaraf tesislerini temin etmek, kirlenmenin etkilerini asgariye almak için gereken tedbirlerin alınmasını temin etmek, diğer taraf devlet ve uluslar arası teşkilatlarla işbirliği içinde bulunmak, sözleşmenin uygulanmasını temin amacıyla yetkili makamlar tayin etmek, uluslar arası taşınım ve bertaraf sırasında insan sağlığı veya canlılar üzerinde tehlike yaratıcı olayların meydana gelmesi akabinde bildirimde bulunmak ve belirli zaman aralıklarında konferans düzenleyerek bilgi alışverişinde bulunmak yükümlülükleri getirilmiştir<sup>127</sup>.

Ulusal hukukumuzda 28.12.1993 tarihli ve 3957 Sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan BASEL Sözleşmesinin onaylanması Bakanlar Kurulunca 07.03.1994 tarihinde kararlaştırılmış ve bu sözleşmenin uygulanmasını sağlamak amacıyla BASEL Sözleşmesi m.3' e dayanarak *Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği*<sup>128</sup> hazırlanmıştır<sup>129</sup>.

<sup>127</sup> DARROCH / HARRISON, s. 435

<sup>128</sup> RG, T. 14.03.2005, S. 25755

<sup>129</sup> BASEL Sözleşmesi m.3 uyarınca;

*"1. Taraflar bu Sözleşme'ye Taraf olduktan sonra altı ay içinde, kendi ulusal mevzuatına göre tehlikeli olarak tanımlanan veya düşünülen, Ek I ve II'de listelenenler dışındaki atıkları ve atıklara uygulanabilir, sınırlar ötesi taşınım usulleriyle ilgili gereklilikleri, Sözleşme Sekreteryası'na bildirecektir.*

*2. Taraflar, 1. fıkra uyarınca temin etmiş oldukları bilgilerde meydana gelebilecek herhangi bir önemli değişikliği sonradan Sekreteryaya bildirilecektir.*

*3. Sekreteryaya, 1. ve 2. fıkralar uyarınca almış olduğu bilgileri derhal tüm Taraflar'a bildirecektir.*

*4. Taraflar Sekreteryaya tarafından 3. fıkra kapsamında kendilerine iletilen bilgilerin, ihracatçılarına aktarılması için sorumlu olacaktır." Dolayısıyla taraflara BASEL Sözleşmesi hükümlerini uygulamak amaçlı ulusal mevzuatta düzenleme yapma yükümlülüğü getirilmiş ve Türkiye de Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliğini hazırlayarak işbu yükümlülüğünü yerine getirmiştir.*

### 1.2.2.2.5. Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (BÜKREŞ 1992)

21 Haziran 1992'de Karadeniz'e kıyısı bulunan 6 ülke tarafından imzalanan ve 3937 sayılı Kanunla onaylanarak, 14 Aralık 1993 tarih ve 21788 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak Türk Hukukunda yürürlüğe giren Bükreş Sözleşmesi Karadeniz'in Sözleşme amaçları doğrultusunda belirlenen ve güney sınırını Kelağra ve Dalyan burunları arasındaki hattın oluşturduğu özel alanda uygulanmaktadır.

Sözleşmeye dayanarak; tehlikeli madde ve malzemelerin ayrıntılı bir tanımını içeren “Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokol”, “Karadeniz ve Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol” ve zararlı maddelerin ayrıntılı bir tanımını içeren “Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmaları Nedeniyle Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Protokol” olmak üzere üç adet protokol metni bulunmaktadır<sup>130</sup>.

Sözleşmenin 5. maddesi uyarınca “Genel Taahhütler” başlığı altında düzenlenen taraf devletler yükümlülükleri sözleşme ekinde belirtilen atık maddelerle<sup>131</sup> deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi amacıyla hazırlanmıştır<sup>132</sup>.

<sup>130</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZKAN / KALELİOĞLU, s. 331-348.

<sup>131</sup> “1. Organik kalay bileşikler, 2. Halojenli organik bileşikler, örneğin DDT, DDE, DDD, PCB'ler, 3. Kalıcı organik fosforlu bileşikler, 4. Cıva ve cıva bileşikler, 5. Kadmiyum ve kadmiyum bileşikler, 6. Toksik, kanserojen, teratojen ve mutajen özellikleri tespit edilmiş kalıcı bileşikler, 7. Kullanılmış yağlama yağları, 8. Yüzebilin, batabilen veya süspansiyon halinde kalabilen kalıcı sentetik maddeler, 9. Kullanılmış radyoaktif yakıtlar da dahil, radyoaktif madde ve atıklar, 10. Kurşun ve kurşunlu bileşikler”

<sup>132</sup> Deniz çevresinin genel olarak tüm kirlenmelerle kirlenmesinin önüne geçilmesi amacıyla hazırlanmış işbu sözleşmenin 5. maddesi uyarınca; “1. Akit Tarafların her biri, Sözleşmenin Karadeniz'in kendi egemenliği altında bulunan alanlarının yanı sıra, Taraf Devletlerin uluslararası hukukun kurallarından kaynaklanan hak ve yükümlülüklerine dokunmaksızın egemen hak ve yetkilerini kullandıkları alanlarda da uygulanmasını temin edeceklerdir. Bu Sözleşmenin amaçlarına ulaşabilmek için her Akit Taraf, kendi iç suları dahilindeki kirlenmenin Karadeniz'in deniz çevresine olan olumsuz etkilerini hatırd tutacaktır.

2. Akit Taraflar, Karadeniz'in deniz çevresinin korunması amacıyla kirliliğin önlenmesi, mevcut kirliliğin azaltılması ve meydana gelen kirliliğin kontrolü için koşullara göre tek tek veya birlikte bu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukuka uygun her tedbiri alacaklardır.

3. Akit Taraflar, bu Sözleşmenin uygulanması için gerekli görüldüğü takdirde, Sözleşmeye ilave yeni protokoller ve ekler hazırlanması için işbirliği yapacaklardır.

4. Akit Taraflar, Karadeniz deniz çevresinin korunması amacıyla ikili ya da çok taraflı, anlaşmalara taraf olurken, bu anlaşmaların işbu Sözleşme ile uyumlu olmasını temin etmeye çalışacaklardır. Bu



Akit taraflardan her birine Karadeniz deniz çevresinin nereden kaynaklanmış olursa olsun bu Sözleşmenin Ekinde belirtilen maddelerle kirletilmesini önleme yükümlülüğü getiren işbu sözleşme uyarınca akit taraflar Karadeniz'in deniz çevresinin acil durumlardan kaynaklanan kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kirlilikle mücadele edilebilmesi için işbirliği yapmak durumdadırlar. Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi 17. maddesi uyarınca Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu oluşturulmuş ve sekreteryası İstanbul'da kurulmuştur<sup>133</sup>.

### 1.2.3. Deniz Çevresinin Tehlikeli/Kimyasal Yükler ile Kirlenmesi

#### 1.2.3.1. Avrupa Topluluğu Kararları

Tehlikeli veya kimyasal maddelerle denizlerin kirlenmesi konusu birçok Avrupa Konseyi direktifinin konusu olmuştur. İşbu direktiflere uygun olarak kendi iç hukukunda düzenleme yapan ve direktif hükümlerinin bu şekilde somut olarak uygulanması yolunu açan ülkelerin başında İngiltere gelmektedir<sup>134</sup>. Tehlikeli madde

---

*anlaşmaların kopyaları bu Sözleşmenin XVII. maddesinde belirtilen şekilde Komisyon vasıtasıyla diğer Akit Taraflara iletilecektir.*

*5. Akit Taraflar, kendileri tarafından uzmanlığı kabul edilen uluslararası kuruluşlar bünyesinde Karadeniz deniz çevresinin korunmasına katkıda bulunacak tedbirler üzerine çalışılmasını temin için işbirliği yapacaklardır.”*

<sup>133</sup> İşbu Komisyonun görevleri BÜKREŞ Sözleşmesi m.18 uyarınca belirlenmiştir. Şöyle ki;

*“Komisyon,*

*1. İşbu Sözleşmenin uygulanmasını sağlamaya çalışacak ve Akit Tarafları çalışmalarından haberdar edecek;*

*2. Sözleşmenin amaçlarına ulaşılması için gerekli tedbirlere dair tavsiyelerde bulunacak;*

*3. Sözleşmenin uygulanmasına ilişkin hususları ele alacak, gerektiği takdirde işbu Sözleşmenin ve Protokollerin Ekleri de dahil olmak üzere Sözleşme ve Protokollerde değişiklik yapılmasını önerebilecek;*

*4. Karadeniz deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesini, azaltılmasını ve kontrolünü ve kirlenmenin etkilerinin giderilmesini sağlayacak tedbirlere ilişkin kriterler üzerinde çalışacak;*

*5. Akit Tarafların Karadeniz deniz çevresinin korunması için ihtiyaç duyulan ilave tedbirleri almasını sağlamaya çalışacak ve bu amaç doğrultusunda ilgili bilimsel, teknik ve istatistikî verileri Akit Taraflardan toplayacak, işleyecek ve dağıtacak, ve bilimsel ve teknik araştırmaları hızlandıracak;*

*6. Başta bu Sözleşmenin amaçlarına ulaşabilmek için yardım sağlama veya uygunu görülecek programlar geliştirme hususlarında olmak üzere uzman uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapacak;*

*7. Bu Sözleşmenin diğer hükümlerinde öngörülen veya Akit Taraflarca Komisyona oybirliği ile verilen diğer görevleri yerine getirecektir.”*

<sup>134</sup> DARROCH / HARRISON, s. 191

taşıması sonucu deniz kirliliğine yol açma çoğu zamanda hukuki tazmin yanında çevre cezalarının hükmedilmesine de yol açmaktadır.

1976 yılında kabul edilen Avrupa Topluluğu Tehlikeli Maddeler Talimatının (76/464/AET) amacı yüzey sularının tehlikeli maddelerle kirlenmesini kontrol etmektir. Talimat bütün yüzey sularına uygulanır ve üye ülkelerden bir takım maddelerin (Talimat ekinde sıralanan) emisyonunu, büyük ölçüde sanayi kuruluşlarına verilen vasıtasıyla ve şehir atık sularının iyileştirilmiş arıtımı ile kontrol etmelerini talep etmektedir. Çok tehlikeli maddelerle ilgili izinlere ait şartlar bir dizi “Türetilen Talimatlarla (Daughter Directive)” (82/176/AET, 85/513/AET, 84/156/AET, 84/491/AET ve 86/280/AET) Topluluk bazında belirlenmektedir<sup>135</sup>.

Avrupa Konseyinin 1982 Haziranında kabul etmiş olduğu “*Seveso Direktifi*” olarak da bilinen 82/501/EEC sayılı Avrupa Konsey Direktifi belirli başlı endüstriyel faaliyet sonucunda ortaya çıkabilecek tehlikeli maddelerin neler olduğunu belirtmiş, birinci maddesinin ikinci fıkrasında “endüstriyel faaliyet”, “büyük endüstriyel kaza” ve “tehlikeli maddeler” tanımına yer vermesinin yanı sıra EK I ve EK II’ de bu tehlikeli maddeleri listelemiştir<sup>136</sup>. Direktif üye devletlere tehlikeli maddeler nedeniyle ortaya çıkabilecek kirliliği giderebilme için gerekli tedbirleri almaları yükümlülüğünü getirmektedir<sup>137</sup>. Bu direktif yanında cıva ile kirlenme ile ilgili 82/176/EEC ve 84/156/EEC sayılı direktifler, klor ve lindan ile kirlenme ile ilgili

---

<sup>135</sup> SANCAKDAR, s. 286

<sup>136</sup> DARROCH / HARRISON, s. 191

<sup>137</sup> Bu yükümlülüğü yerine getirmeyen taraf devletler hakkında yargısal yollara başvurulmaktadır. Örneğin; Avrupa Topluluklar Komisyonu, Komisyon EC Antlaşması’nın 169 uncu maddesine istinaden, İtalya’nın Seveso Direktifini ulusal mevzuatına tam olarak aktarmaması nedeniyle, Anlaşma’dan kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmediğinden hareketle ifadesinin alınmasını istemiştir. Komisyon, İtalya’nın bu Direktifi değişiklik yaparak Başbakanlığı vasıtasıyla 175 sayılı 17 Mayıs 1988 tarihli yasa ile kanunlaştırarak uyumlaştırdığını, fakat yinede madde 7(1) maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan acil eylem planlarının hazırlanmasını öngören hükümlerinin ya da madde 7(2) de yer alan teftişlerin ya da kontrol tedbirlerin sağlanması ile ilgili hükümlerinin yansıtmadığını iddia etmiştir. İtalyan Hükümeti, savunmasında bu iddialara ana hatlarıyla itiraz etmemekle birlikte, esasen Direktifin uyumunun yeterli olduğunu, Üye Ülkelerin yetkili otoriteleri kararlaştıracağı ve daha sonra teftişlerin ve diğer kontrol tedbirlerin “organize” edileceği yönünde beyanda bulunmuşlardır. Ne var ki topluluk yasa koyucusunun amacı bu eylemlerin “organize edilmesi” değil fiili olarak “yerine getirilmesi” olduğundan İtalyan Hükümetinin Direktifin 7(1) ve 7(2) maddelerinde belirtilen hükümleri mevzuatına tam olarak aktarmadığı tespit edilmiş ve yargılama İtalyan Hükümeti aleyhine sonuçlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. ANDAÇ, Murat; Adalet Divanı Kararları, <http://ab.calisma.gov.tr/belgeler/ISGATAD.doc.>, erişim tarihi: 15.02.2008

83/513/EEC ve 84/491/EEC sayılı direktifler ve diğer tehlikeli maddelerle kirlenme ile ilgili 86/280/EEC ve 92/3 EURTOM direktifleri bulunmaktadır.

Deniz kirliliğine neden olan gemi yük artıkları 2000 Direktifinin 2. maddesinin (d) bendi ile tanımlanmış ve bu tanım uyarınca; boşaltma işlemleri ve temizleme operasyonları tamamlandıktan sonra geriye kalan, geminin kargo ambarı veya depolarındaki her türlü yük malzemesinin artan kısımlarını ifade eden ve yükleme / boşaltma fazlalıklarını ve dökülen miktarları içine alan artıklar “yük artıkları” olarak kabul edilmiştir. Yine Direktifin “Yük Artıklarının Teslimi” başlıklı 10. maddesi uyarınca; *“bir Topluluk limanına uğrayan geminin kaptanı yük artıklarının Marpol 73/78’in hükümlerine uygun şekilde bir liman atık alım tesisine teslim edilmesinin sağlayacaktır. Yük artıklarının teslimine yönelik her türlü ücret alım tesisinin kullanıcı tarafından ödenecektir.”* denilmekle yük atıklarının da diğer gemi atıkları gibi üye devletlerce kurulacak bir atık alım tesisine teslimi ve masrafların kullanıcı tarafından ödeneceği hususları üzerinde durulmaktadır.

### **1.2.3.2. Uluslar arası Sözleşmeler**

#### **1.2.3.2.1. Uluslar arası Denizde Tehlikeli Yük Taşımacılığı Yasası**

“Uluslar arası Denizde Tehlikeli Yük Taşımacılığı Yasası” (IMDG)<sup>138</sup> tehlikeli maddelerin gemilerle taşınmasından kaynaklanan kirlenme tehlikesini azaltmak amacıyla IMO tarafından 1998 yılında hazırlanmış olup, değiştirilmiş olan Denizde Can ve Mal Güvenliği Hakkında Uluslar arası Sözleşme (SOLAS) Yönetmelik VII/1/4 ve MARPOL 73/78 Ek III Yönetmelik 1(3)’teki yükümlülüklerini yerine getirirken ulusal yönetmelikler için esas olarak kabul edilmesi veya kullanılması için hükümetlere tavsiye edilmektedir<sup>139</sup>. Yasaya uyulması, denizde tehlikeli yüklerin taşınmasında izlenecek uygulama ve prosedürlerde uyum oluşturmakta, SOLAS ve MARPOL 73/78 Ek 3’ün mecburi koşulların uygun olmasını sağlamaktadır. Yasa bu

<sup>138</sup> IMDGC (International Maritime Dangerous Goods Code), 1990, Consolidated Edition. (Pub. No. 20089.10E) Bu Kod IMO Genel Kurulu’ nun A.81 (IV) sayılı kararı ile onaylanmıştır.

<sup>139</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. “The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code”, [www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=158-21k-](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=158-21k-), erişim tarihi: 23.01.2008

anlamda tehlikeli yüklerin taşınması ve nakliyesinin; diğer kargoların kirlenmesi ve çevre kirliliğinin yanında kazaların önlenmesi için, en emniyetli araçlarla ve azami dikkatle yapılması gerektiğini belirtmektedir.

Yasaya göre ayrıca; tehlikeli yüklerin taşınması ve nakliyesini yapan kişilere yüklerin karakteristiği ve tehlike özelliği ve uyulması gereken emniyet tedbirleri ile ilgili olarak tavsiyelerde bulunulması gerekmektedir. Aynı zamanda, emniyet kuralları, ilk yardım tedavisi, izlenecek acil durum çizelgeleri ve kaza durumunda yapılacak hareketler hakkında bilgi verilmelidir.

Ulusal mevzuatımızda konu, *Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileri İle Taşınması Hakkında Tüzük*<sup>140</sup> ile düzenlenmiştir. Ancak günümüzde bu tüzük, SOLAS Bölüm VII gereği, 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren zorunlu hale getirilen, deniz yoluyla tehlikeli madde taşımacılığını düzenleyen IMDG Kod'un ulusal uygulamasındaki ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzaktır. Ayrıca, IMDG Kod gibi tüzükten sonra hazırlanan denizde tehlikeli yük taşımacılığına ilişkin diğer bazı kodların uygulanması için ulusal mevzuat bulunmamaktadır.

Anayasamıza göre, usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiş uluslararası sözleşmeler kanun hükmünde sayılmakla birlikte, bunların ulusal seviyede uygulanmasında yetki, görev ve sorumluluklar ile usul ve esasların belirlenmesi için mutlaka bir ulusal düzenlemeye ihtiyaç vardır<sup>141</sup>. Kaldı ki; SOLAS, MARPOL gibi, Türkiye'nin ilk metnine taraf olduğu sözleşmelerin, sözleşmede öngörülen bazı uluslararası organlar tarafından sessizlik sürecine tabi olarak değiştirilmiş versiyonlarının Türkiye'de geçerliliği tartışılmaktadır. Bu çerçevede, SOLAS değişiklikleri ile mecburi hale getirilen IMDG Kod'un da Türkiye'de geçerliliği konusunda tereddüt mevcuttur.

---

<sup>140</sup> RG, T. 08.10.1952, S. 8227

<sup>141</sup> 1982 TC Anayasası m.90/5 uyarınca; “*Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7.5.2004–5170/7 md.)Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınır.*”

Petrol ve diğerk zararlı maddeleri taşıyan Türk limanlarına gelen veya Türk karasularından zararsız geçiş yapan gemilerle ilgili bazı bildirim yükümlülükleri, 5312 sayılı Kanun ve uygulama yönetmeliğinde düzenlenmiş olmakla birlikte, acil müdahale amaçları için yapılan bu bildirimler ihtiyacı tam karşılamamaktadır.

Mevzuatımızdaki eksiklikler ve yetersizlikler, normal olarak uygulamalarımıza da yansımaktadır. Halen Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde yürütülen “Liman ve Kıyı Alanlarında Deniz Emniyetinin Geliştirilmesi Eşleşme Projesi” çerçevesinde bazı limanlarda yapılan incelemelerde, IMDG Kod ve tehlikeli yük taşımacılığı ile ilgili diğerk IMO kodlarının uygulanmasında önemli eksiklikler olduğu, denetim ve kontrolden sorumlu makamların dahi henüz tespit edilmediğı, bildirim yükümlülüklerinin ulusal mevzuatta açık düzenlenmemesi nedeniyle yeterli uygulanmadığı tespit edilmiştir.

#### **1.2.3.2.2. Akdeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme (BARSELONA 1976)**

Deniz çevresinin petrol ile kirlenmesinin önlenmesi konusunda düzenlenen “Fevkalade Hallerde Akdeniz’ in Petrol ve Öteki Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Müdahale ve İşbirliğine Ait Protokol (1972)” ve deniz çevresinin atıklarla kirlenmesinin önlenmesi konusunda düzenlenen “Akdeniz’ in Gemilerden ve Uçaklardan Vaki Olan Boşaltma Sonucunda Kirlenmeden Korunmasına Ait Protokol” olmak üzere iki adet protokolün dayanağı olan BARSELONA Sözleşmesi taraf devletlerce 16 Şubat 1976 tarihinde imzalanmış, 12 Şubat 1978 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir. Türk hukukunda ise BARSELONA Sözleşmesi 31.10.1980 tarihli ve 2328 sayılı kanunla onaylanması uygun bulunarak yürürlüğe girmiştir.

2. maddesinde kirlenmeyi “kirlenme,” deniz ortamına insan tarafından dolaysız veya dolaylı yollarla, yaşayan varlıklara zarar verici, insan sağlığını tehlikeye koyucu, balıkçılık da dâhil olmak üzere denizcilik faaliyetlerini kısıtlayıcı, deniz suyunun niteliğini düşürücü ve kullanma imkânlarını azaltıcı sonuçlar doğuran madde veya enerjinin dâhil edilmesi” olarak tanımlayan sözleşmenin bu tanım

doğrultusunda deniz çevresinin tehlikeli maddeler ve yükler ile kirlenmesini önleme amacı taşıdığı sonucuna varılabilmektedir.

Taraf devletlere, Akdeniz Bölgesi'nde deniz çevresinin korunmasını ve daha iyi duruma getirilmesini sağlamak üzere, kirlilikten korunma, kirliliği hafifletme ve kirlilikle mücadele için bütün gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü getirilmiş ve bu kapsamda hep birbirleri ile hem de uluslar arası kuruluşlar ile işbirliği halinde faaliyet gösterme şartı getirilmiştir. Aynı zamanda taraf devletlere, Akdeniz' de kirliliğin sürekli denetlenmesi amacıyla, ikili veya çok taraflı seviyeler de dâhil olmak üzere, birbirini tamamlayıcı veya ortak mahiyette programların gerçekleştirilmesine gayret gösterme ve bu saha için sürekli bir denetleme sisteminin kurulmasına çalışma yükümlülüğü getirilmiştir. Taraflara bu kapsamda diğer sözleşmelerden farklı olarak olağan toplantılarını iki yılda bir, olağanüstü toplantılarını ise, Teşkilâtın<sup>142</sup> veya en az iki Tarafça desteklenen bir Tarafın teklifiyle gerekli görülen herhangi bir zamanda yapma yükümlülüğü de getirilmiştir.

Taraflar toplantılarda belirtilecek zaman aralıkları içinde bu sözleşmeye uygun olarak davrandıklarını raporlayarak teşkilata raporlarını ibraz etmelidir.

#### **1.2.3.2.3. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (MARPOL 73/78)**

Gemilerden Denizlerin Kirlenmesi ve Kirliliğin Önlenmesi konusunda 1973 tarihli MARPOL dökme halde kimyasal madde taşımamasından meydana gelen kimyasal madde artıklarının yok edilmesini kontrol etmek için arzu edilen ilk uluslar arası sözleşmedir. Bu sözleşme uyarınca tehlikeli kimyasal maddeler listesine yer verilmiştir<sup>143</sup>. Yine MARPOL, taraf devletleri, yükleme ve boşaltma limanlarında,

---

<sup>142</sup> Teşkilat BARSELONA Sözleşmesi m. 13 uyarınca; Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) olarak kabul edilmiştir.

<sup>143</sup> Bu maddeler listesi de yine MARPOL Ek II' de verilmiştir. Bunlara göre; arsenik, berilyum, krom, bakır, kurşun ve bunların bileşikleri, nikel, vanadyum, çinko, organotin bileşikleri, siyanür, florür, böcek ilaçları ve Konteynırlar, metal kırıntıları ve seyir ve balıkçılık için ciddi engel teşkil edebilen deniz tabanına batan hacimli atıklar kimyasal yüklerden kaynaklanan kirliliğe neden gösterilebilir.

kimyasal madde tankerlerinin tamir gördüğü gemi tamir limanlarında olduğu kadar iyi, kimyasal madde artıkları için alma tesisleri sağlamakla yükümlü kılınmıştır<sup>144</sup>.

Deniz kirliliğine neden olan kimyasal madde grupları MARPOL’ de dört ana kategoriye ayrılmıştır. Bunlardan deniz çevresine en çok zarar verebilecek olanlar A kategorisine, en az zararlı olanlar D kategorisine dâhil edilmişlerdir. Buna göre; tank temizliği veya balastın boşaltılmasıyla denize basıldıkları takdirde deniz kaynaklarına veya insan sağlığına büyük bir tehlike teşkil eden veya denizin iyi tutulmasına ya da kanuni kullanılmasına birçok zarar veren ve bundan dolayı kirlenmeye karşı kuvvetli tedbirler alınmasını haklı çıkaran zehirli sıvı maddeler “A” kategorisinde yer almakta iken, deniz kaynaklarına veya insan sağlığına tehlike teşkil eden veya denizin iyi tutulmasına ya da kanuni kullanılmasına zarar veren ve bundan dolayı kirlenmeye karşı özel tedbirler alınmasını haklı çıkaran zehirli sıvı maddeler “B” kategorisinde yer almaktadır.

Deniz kaynaklarının ve insan sağlığına az miktarda tehlike teşkil eden ve denizin iyi tutulmasına ya da kanuni kullanılmasına az zarar veren ve bundan dolayı özel çalışma şartları gerektiren zehirli sıvı maddeler “C” kategorisinde yer almakta iken, Deniz kaynaklarına ve insan sağlığına tehlike teşkil edeceği kabul edilen veya denizin iyi tutulmasına ya da kanuni kullanılmasına en az düzeyde zarar veren ve bundan dolayı dikkatli çalışma gerektiren zehirli sıvı maddeler “D” kategorisinde yer almaktadır.

MARPOL ek II gereklerini yerine getirebilmek için liman otoriteleri kimyasal maddelerin yüksek ergime ve yüksek viskozite noktaları hakkında bazı belgeleri almaları gerekmektedir. Bu gerekler, tabiatı gereğiyle çoğunlukla idaridir.

---

<sup>144</sup> ODMAN / YALÇIN / RODOPMAN, s. 12

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

1996 yılında IMO, tehlikeli ve zararlı atıkların deniz yolu ile taşınması esnasında doğabilecek 250 milyon dolara kadar olan zararların tazmini konusunda iki aşamalı bir sistem getiren HNS' yi kabul etmiştir. Sözleşmede yalnızca kirlenme boyutu değil yangın ve patlama gibi diğer riskler de kapsamaktaydı<sup>145</sup>.

Sözleşme taraflarına birlikte veya münferiden bu protokolün ve eklerinin hükümlerine uygun olarak tehlikeli ve zararlı maddelerle kirlenme olaylarına hazırlık ve müdahale için tüm uygun tedbirleri almaları yükümlülüğünü getiren işbu protokol herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya bir devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ve sadece hükümetin ticari olmayan hizmetinde kullanılan gemilere uygulanmayacaktır.

Tehlikeli ve zararlı maddeleri deniz çevresine karıştırdığında insan sağlığın tehlikeye atma, deniz yaşamı ve canlı kaynaklara zarar verme, kolaylık tesislerine hasar verme veya denizin diğer yasal kullanımına müdahale etme ihtimali olan petrolden başka diğer maddeler olarak açıklayan protokolde her bir taraf devlet bayrağını taşıyan gemilere, gemide kirlilik olayı acil durum planı bulundurmasını isteneceği ve kaptanlardan veya bu gemileri yöneten diğer şahıslardan, raporlama işlemlerini gerekli ölçüde takip etmesini talep edebileceği belirtilmektedir.

Sözleşmenin 3. maddesi uyarınca; her bir taraf, uygun bulduğu şekilde, ulusal hukukuna tabi olan deniz limanları ve tehlikeli ve zehirli madde elleçleme tesislerinden sorumlu otoritelerin veya işletmecilerin, madde 4<sup>146</sup>,e göre belirlenen

---

<sup>145</sup> ADALI, “Liman Devleti Kontrolü Denetimlerinin Denizel Çevrenin Korunması Açısından Önemi”, s. 36

<sup>146</sup> Sözleşmenin “Hazırlıklı olma ve Müdahale için Ulusal ve Bölgesel Sistemler” başlıklı 4. maddesi uyarınca;

“1. Her bir Taraf, kirlilik olayına derhal ve etkin olarak müdahale etmek için bir ulusal sistem oluşturacaktır. Bu sistem asgari olarak aşağıdakileri içerecektir;

(a) Aşağıdaki birimlerin belirlenmesi:



ulusal sistemle koordineli ve yetkili ulusal makam tarafından belirlenen usullere uygun bulunan kirlilik olaylarına ilişkin acil durum planları veya tehlikeli ve zehirli maddelere ilişkin benzeri düzenlemelere sahip olmalarını sağlayacaktır.

Kirlilik olayına müdahalede teknik destek<sup>147</sup>, danışmanlık ve donanım sağlama alanlarında uluslar arası işbirliğini öngören HNS Protokolünde taraflara ayrıca doğrudan veya, uygun olduğunda, örgüt veya ilgili bölgesel teşkilatlar veya düzenlemeler aracılığıyla, kirlilik olayı gözetimi, giderilmesi, ıslahı, atılması, temizlenmesi ve diğer şekilde en aza indirgenmesi veya azaltılması ve restorasyon ile ilgili teknolojiler ve teknikler dahil olmak üzere kirlilik olayı hazırlık ve müdahale yeteneğinin geliştirilmesi ile ilgili araştırma ve geliştirme programları sonuçlarının tanıtımında ve değişiminde de işbirliği yapmayı kabul yükümlülüğü getirilmiştir.

- 
- (i) Kirlilik olayına karşı hazırlıklı olma ve müdahaleden sorumlu yetkili ulusal makam veya makamlar,
  - (ii) Ulusal operasyonel temas noktası veya noktaları
  - (iii) Yardım talebinde bulunma veya istenen yardımı sağlama konusunda Devlet adına hareket etme yetkisine sahip makam.

(b) Örgüt tarafından geliştirilen rehberler göz önünde bulundurularak kamu veya özel ilgili muhtelif birimler arasında kurumsal ilişkileri içeren hazırlıklı olma ve müdahale ile ilgili ulusal acil durum planı

2. Ayrıca, her bir Taraf, tek başına veya ikili veya çok taraflı işbirliği ile ve uygun olduğu ölçüde, tehlikeli ve zehirli maddelerle uğraşan sanayiiler, gemicilik sanayileri, liman yetkilileri ve diğer ilgili kurumlarla işbirliği içinde:

- (a) Karşılaşılan risk ile orantılı olarak, kirlilik olayı ile mücadele için önceden konuşlandırılmış teçhizatın asgari seviyesini ve kullanım programlarını,
- (b) Kirlilik olayı müdahale birimlerinin uygulamaları ve ilgili personelin eğitimi için bir programı
- (c) Bir kirlilik olayına müdahale etmek için ayrıntılı planları ve iletişim imkanlarını oluşturacaktır. Bu imkanlar sürekli hazır bulundurulacaktır, ve
- (d) Bir kirlilik olayına müdahale edilmesinin koordinasyonu ve eğer uygun ise gerekli kaynakların harekete geçirilmesini de sağlayacak bir mekanizma veya düzenlemeyi oluşturacaktır.

3. Her bir Taraf Devlet aşağıdakilerle ilgili mevcut bilgilerin Örgüte doğrudan veya ilgili bölgesel teşkilat veya düzenlemeler aracılığıyla iletilmesini temin edecektir;

- (a) paragraf (1)(a)'da zikredilen makam ve birimlerin yerleri, iletişim bilgileri ve uygunsuz sorumluluk alanları
- (b) talep üzerine diğer devletlere sağlanabilecek olan kirlilik olayı ve deniz kurtarma ile ilgili bölümlerdeki kirlilik acil müdahale teçhizatı ve uzmanlığı hakkında bilgiler ve,
- (c) ulusal acil durum planı”

<sup>147</sup> Teknik işbirliği Protokolün 7. maddesi uyarınca; personelin eğitimi, ilgili teknoloji, teçhizat ve tesislerin sağlanması, kirlilik olaylarına hazırlanmak ve müdahale etmek için gerekli diğer önlem ve düzenlemelerin sağlanması, ve ortak araştırma ve geliştirme programları başlatma konularında, teknik yardım isteyen Taraflara destek sağlanmasını içermektedir.

#### 1.2.4. Avrupa Topluluğu Kararları ile Uluslar arası Sözleşmelerin Türk İdare Hukukuna Etkisi

Henüz Avrupa Birliği üyesi olmayan ülkemizde Topluluk Kararlarının bağlayıcı özelliği olmadığı açıktır. Ne var ki özellikle son yıllarda Avrupa Birliğine uyum süreci içerisinde birçok gelişme kaydeden ve Topluluk programlarına bu programların kabulü doğrultusunda katılmaya başlayan<sup>148</sup> ülkemiz organlarının yasama ve yürütme alanında düzenleme yapma aşamasında yukarıda anılan Topluluk kararlarının da göz önünde bulundurulduğu açıktır.

Uluslar arası sözleşmelerin iç hukuktaki yeri konusunda ise 1899 yıllarında Alman hukukçu H. Triepel' den itibaren iki yaygın görüş tartışılır olmuştur<sup>149</sup>. Bu görüşler *dualist* ve *monist* görüş olarak adlandırılmıştır. Bu görüşlere kısaca değinmek gerekirse;

*Dualist* görüşe göre milletlerarası hukuk ile iç hukuk birbirinden farklı ve bağımsız iki farklı hukuk düzenidir. Bu farklılık her iki hukuk dalının; kaynaklarından ve farklı sosyal ilişkileri düzenlemelerinden kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla bu görüşe göre bu farklılık nedeniyle uluslar arası hukuk kuralları ile iç hukuk kurallarının çatışmasına olanak yoktur. Bir hukuk düzenine ait bir kural hiçbir zaman diğer düzende geçerli hale gelemez. Sonuç olarak milli mahkemelerin milletlerarası hukuk kurallarını uygulayabilmesi için bu kuralların iç hukuk kuralı haline dönüştürülmüş olması gereklidir<sup>150</sup>.

*Monist* görüşe göre ise dünyada var olan hukuk düzeni tek bir düzendir. Uluslar arası hukuk düzeni ve iç hukuk düzenleri bu bütünün parçalarıdır. Her iki hukuk dalı kaynakları fertlerdir ve dolayısıyla aynı saha ve aynı şahıslara uygulanan iki hukuk düzeni arasında farklılıktan bahsedilemez. Ne var ki bu düzenler arasında tabilik

<sup>148</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. 20.06.2002 tarih ve 4763 sayılı *Türkiye Cumhuriyeti ile Avrupa Topluluğu Arasında Türkiye Cumhuriyetinin Topluluk Programlarına Katılmasının Genel İlkeleri Hakkında Çerçeve Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*.

<sup>149</sup> ATAY, Ender Ethem; “Uluslar arası Antlaşmaların İç Hukuktaki Yeri ve İdareyi Bağlayıcılığı”, Hukuk Kurultayı 2000, 12/16 Ocak, Ankara 2000, Cilt: I, s: 444.

<sup>150</sup> ÇELİK, Edip; Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin Türk Hukukundaki Yeri ve Uygulanması, İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi (Prof. Dr. Lütfi Duran' a Armağan Özel Sayısı), Ankara 1988, s. 49

ilişkisi vardır<sup>151</sup>. Bu durumda niteliği ne olursa olsun bir iç hukuk kuralı ile bir uluslar arası hukuk kuralının çatışması halinde uluslar arası hukuk kuralı kendisiyle çatışan iç hukuk kuralını ipso facto tadil eder ve ortadan kaldırır.

Uluslar arası sözleşmelerin Türk hukukundaki hiyerarşik yerini doğrudan doğruya düzenleyen tek hüküm Anayasanın 90. maddesinin son fıkrasıdır. Bu hükme göre “*Usulüne göre yürürlüğe girmiş milletlerarası sözleşmeler kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz.*” Bu hüküm yanında Anayasanın 15, 16, 42 ve 92. maddelerinde de uluslar arası sözleşmelere atıflar yapıldığı görülmektedir. Ne var ki Anayasanın 90. maddesinin son fıkrasının son cümlesi uluslar arası sözleşmelerin Anayasa’ dan da üstün olup olmadığı tartışmalarını ortaya atmaktadır. Bazı yazarlar<sup>152</sup> uluslar arası sözleşmelerin kanunlarla eşit olduğu savunmasını yapmaktayken bazı yazarlar<sup>153</sup> ise uluslar arası sözleşmelerin Anayasa’ dan üstün olduğunu savunmaktadırlar. Görüleceği üzere doktrinde uluslar arası sözleşmelerin anayasadan üstün olup olmadığı tartışma konusudur. Kanaatimizce uluslar arası sözleşmeler bir kere TBMM tarafından onaylandıktan ve yürürlüğe girdikten sonra haklarında Anayasaya aykırılık iddiasında bulunulamayacağından bu normların kanunların ve hatta Anayasa normlarının da üzerinde olduğunu kabul etmek gerekmektedir.

Sonuç olarak yukarıda deniz çevresi kirliliğini önlemeye ve kirlilik sonucu oluşan zararları gidermeye yönelik olarak düzenlenen uluslar arası anlaşmaların – doktrinde mevcut tartışmalar olsa dahi- ülkemiz hukukunda onay kanunu ile TBMM tarafından onaylanarak yürürlüğe girmesi ile Anayasa üzerinde bir norm kabul edileceği ve Türk idari makamları tarafından uyulması gereği açıktır.

Ulusal Hukukumuzda yansıyan deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi amaçlı uluslar arası idari yükümlülükler şu şekilde sıralanabilir; HNS Protokolü ve OPRC

---

<sup>151</sup> **TOLUNER**, Sevin; Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1973, s. 34

<sup>152</sup> **SERİM**, Bülent; “*Uluslar arası Antlaşmaların Onaylanması ve Denetlenmesi*”, Amme İdaresi Dergisi, C:26, Ankara 1993, s. 30, **ÖZBUDUN**, Ergun; Türk Anayasa Hukuku, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 1993, s. 186

<sup>153</sup> **TEZİÇ**, Erdoğan; Anayasa Hukuku (Genel Esaslar), 2. Bası, Beta Yayın evi, İstanbul 1991, s. 8-9

sözleşmesi uyarınca acil durum planı hazırlama, kirlilik olaylarını bildirimde bulunma, petrol kirliliği raporu alındığında değerlendirme yapma, kirliliğe karşı hazırlıklı olma, müdahale için ulusal ve bölgesel sistemler tesis etme, müdahalede uluslar arası işbirliği içinde hareket etme, MARPOL sözleşmesi uyarınca kirliliği önleme için gerekli tüm pratik önlemleri alma, olay raporlama, Teşkilata bilgi iletme, Fevkalade Hallerde Akdeniz' in Petrol ve Öteki Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Müdahale ve İşbirliğine Ait Protokol uyarınca bağlı menfaatlerine yönelmiş tehlike durumlarında işbirliği yapma, kirliliği bildirim ve deniz kirliliğini önleme hususunda görevli makamlarca rapor hazırlama yükümlülüğü ile Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Olaylarına Müdahaleye İlişkin Sözleşme (1975) uyarınca gerekli müdahaleleri yapma yükümlülüğünü ve kirlilik oluşmasını önlemek amacıyla gerekli incelemeleri yaptırma ve sörvey raporu hazırlama yükümlülüğü ve Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi uyarınca sözleşme ekinde belirtilen maddelerle deniz çevresinin kirletilmesini önleme yükümlülüğü ile kirlenmenin azaltılması ve kirlilikle mücadele edilebilmesi için işbirliği yapma.

## İKİNCİ BÖLÜM

### DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLENMESİ SONUCU OLUŞAN ZARARLARIN TÜRK İDARİ MAKAMLARINCA ÖNLENMESİ VE MALİ SORUMLULUK USULÜ

#### 2.1. İDARİ KOLLUK MAKAMLARI VE GÖREVLERİ

##### 2.1.1. İlgili İdari Kolluk Makamları

Yukarıda incelendiği üzere başta Anayasa olmak üzere Çevre Kanunu ve sair mevzuat hükümlerinde herkesin sağlıklı bir çevrede yaşama ve çevreden yararlanma hakkı olduğuna değinilmiştir<sup>154</sup>. Çevre aynı zamanda sosyal bir hak da olduğuna göre sadece fertlerin değil tüm vatandaşların hakkı olduğunu kabul etmek gerekir<sup>155</sup>.

<sup>154</sup> TOPÇUOĞLU, s. 91

<sup>155</sup> HAMAMCI; *Çevre ve Hukuk*, s. 247

Çevre Kanunu m. 30 uyarınca “Çevreyi kirleten veya bozan bir faaliyetten zarar gören veya haberdar olan herkes ilgili mercilere başvurarak faaliyetle ilgili gerekli önlemlerin alınmasını veya faaliyetin durdurulmasını isteyebilir.” Denilmektedir. Dolayısıyla çevreyi bozan veya kirleten bir faaliyetten zarar gören ya da zarar görmese dahi haberdar olan herkesin ilgili idari makamlara başvurması ve çevre kirliliğinin önlenmesi talebinde bulunması hakkı bulunmaktadır<sup>156</sup>.

Havanın ve kamunun hüküm ve tasarrufundaki suların, ormanların ve doğal kaynakların kirletilmesi esnasında zararın “kamu emlakinde” meydana geldiği açıktır<sup>157</sup>. Bu nedenle hem vatandaşlar tarafından idareye yöneltilen başvurular neticesinde hem resen idari makamların çevre kirliliğinin önlenmesi ve kirlenme sonucu doğan zararları tazmin yetkisi bulunmaktadır<sup>158</sup>.

Deniz çevresinin kirlenmesi sonucu oluşan zararları tazmin talebi sahibi ilgili idari makamları incelemeyen önce Türk hukukunda sularla ilgili kamu kurum ve kuruluşları hakkında kısa bir bilgi sahibi olmak gerekir. Aslında kamu kurum ve kuruluşu olarak sularla ilgili tek bir İdareden söz etmek mümkün değildir. Ülkemizde su kaynakları yönetiminin kurumsal yapısını oluşturan başlıca kurum ve kuruluşlar şunlardır; Başbakanlık, Devlet Planlama Teşkilatı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, İller Bankası Genel Müdürlüğü, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Enerji ve Tabii Kaynaklar

---

<sup>156</sup> Çevreci Örgütlerin de Çevre Kanunu m. 30 uyarınca verilen yetkiyi kullanarak önce yönetsel makamlara başvurma sonra da dava açma haklarına sahip bulunmaktadır. Zararın giderilmesi, zarar gören çevrenin eski durumuna getirilmesi, zarar olasılığının önlenmesi ve yasaklama davalarda istenebilecek başlıca istemlerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **KELEŞ /ERTAN**, s. 170.

<sup>157</sup> **GÖZÜBÜYÜK**, Şeref; Yönetim Hukuku, Güncelleştirilmiş 16. Baskı, Turhan Kitap evi, Ankara 2000, s. 79.

<sup>158</sup> Kamu emlakinde meydana gelen zararın ülkenin yeraltı ve yer üstü zenginliklerinde yaratacağı ağır tahribatın çeşitli çevre kirlenmeleri karşısında hiç de istisnai nitelikte olmadığından hareketle Devlet kamu tüzel kişilerine tazminat davası açma hakkı tanınmaktadır. Nitekim Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin (yayımlanmamış) 1984/792 Esas ve 1984/4746 Karar sayılı 15.05.1984 tarihli kararı uyarınca deniz kirlenmesinden doğan zararlar için T.C. Devleti Hükmi Şahsiyetine İzaften Maliye ve Gümrük Bakanlığı, Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı (dönemin Denizcilik Müsteşarlığı) ve Tarım, Orman ve Köy İşleri Bakanlığı (dönemin Çevre Bakanlığı) adına Hazine tarafından açılan tazminat davası konusu olayda; denize dökülen 644.916 ton petrol ürünü kerosenin Boğazlar kısmında çok hızlı bir şekilde yayılması neticesinde denizlerde tehlike sınırı tabanı aşılmış ve bu durum öldürücü ekolojik zarar getirmiştir. Mahkeme de takdir hakkını kullanarak sorumluluğun kurulması sonucu bilirkişi raporu doğrultusunda karar vermiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **TANDOĞAN**, Haluk; Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu, Çevre Kanununun Uygulanması, TÇSVY, Ankara 1987, s. 42.

Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Orman Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, İl Özel İdareleri, Belediyeler ve Köyler<sup>159</sup>.

Türkiye’ de kirlenme sorununun öneminin anlaşılması 80’ li yılların başına dayanmaktadır. Daha önceden de belirtilmiş olduğu gibi çevre politikası gereği devletin Anayasal düzeyde çevreyi koruma sorumluluğu bulunmaktadır. Devletin çevreyi koruma kapsam ve sınırı ise Anayasa m.65’ e göre belirlenecektir<sup>160</sup>. Buna göre devlet, Anayasa ile belirlenen bu görevini, bu görevin amacına uygun öncelikleri gözeterek mali kaynaklarının yeterliliği ölçüsünde yerine getirecektir<sup>161</sup>.

Denizcilikle ilgili hedef ve politikaları belirlemek ve kirlenmeyi önleyecek her türlü tedbiri almakla yükümlü olan ve başvuruların yöneltileceği kurum Denizcilik Müsteşarlığıdır. Çevre Bakanlığı ise çevre politikalarının tespit ve koordinasyonunu sağlamakla yükümlüdür. Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığının çalışmaları, projeleri ve etkinlikleri Türkiye’ nin taraf olduğu uluslar arası sözleşmeler ve memorandumlarca çerçevesi çizilen politikalarla uyumlu bir şekilde yürütülmeye çalışılmaktadır<sup>162</sup>.

Çevre Kanunu uyarınca yürürlüğe konan *Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik*<sup>163</sup> genelde deniz vasıtalarına verilecek cezalarda suçun tespiti ve cezanın kesilmesi usullerini belirlemektedir. Verilecek cezalar konusunda yetki,

---

<sup>159</sup> SANCAKDAR, s. 121

<sup>160</sup> Önceden madde başlığı “Sosyal ve Ekonomik Hakların Sınırı” olan “Devlet sosyal ve ekonomik alanlarda Anayasa ile belirlenen görevlerini ekonomik istikrarın korunmasını gözeterek mali kaynaklarının yeterliliği ölçüsünde yerine getirir.” şeklindeki Anayasanın 65. maddesi 03.10.2001 tarih ve 4709 sayılı kanunun 22. maddesi ile “Devlet sosyal ve ekonomik alanlarda Anayasa ile belirlenen görevlerini bu görevlerin amaçlarına uygun öncelikleri gözeterek mali kaynaklarının yeterliliği ölçüsünde yerine getirir.” olarak madde başlığı ise “Devletin İktisadi ve Sosyal Ödevlerinin Sınırları” olarak değiştirilmiştir. Önceki düzenlemede ekonomik istikrarın korunması ve devletin mali kaynaklarının yeterliliği kriterleri esas alınırken yeni düzenlemede ekonomik istikrar kavramına yer verilmemiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. KARA, s. 43

<sup>161</sup> KARA, s. 43

<sup>162</sup> ALTUNTAŞ, Afşin; “Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğini Önlemeye Yönelik Ulusal ve Uluslar arası Düzenlemeler ile AB Müktesebatının İncelenmesi”, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2003, s. 18

<sup>163</sup> RG, T. 03.11.1987, S. 19623

olayın içinde bulunduğu konuma göre, en büyük mülki amirden başlayıp Büyükşehir belediye başkanlıklarına ve sahil güvenlik komutanlıklarına verilmiştir<sup>164</sup>.

Türk hukukunda deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde acil müdahaleyi yapmak ve ortaya çıkan zararları tazmin etmek üzere yeni bir yapılanma öngören 5312 sayılı Kanun ise bu alanda yetkiyi üç kurum arasında paylaşmıştır. Bunlar; Çevre ve Orman Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığıdır. Genel koordinasyon, ulusal acil müdahale planının hazırlanması ve zararların tespiti ile kirlenen alanların rehabilitasyonuna ilişkin yetki, görev ve sorumluluk, Çevre ve Orman Bakanlığı'na bırakılmıştır. Bu kurumlar dışında ihdas edilen alt kurumlar da çevre kirlenmesini önleme çalışmalarında önemli bir yere sahiptir. Kanaatimizce yetkinin sadece bu üç makama hasredilerek çevre ile ilgili sair mevzuatta kendisine yetki verilmiş alt kurumların yetki ve görevlerinin bu kanunda derlenmemesi uygulamada sorunlar yaşatacaktır. Bu nedenle çalışmamızda çevre korunması ve oluşan kirliliğin önlenmesiyle ilgili belli başlı kurumları derlemiş bulunuyoruz.

### **2.1.1.1. Çevre ve Orman Bakanlığı**

Genel yönetimin üzerine aldığı kamu hizmetleri genel olarak bakanlıklar içerisinde örgütlendirilir. 1924 Anayasası ile çok partili sisteme geçildikten sonra *Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkında 3046 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair 4391 sayılı Kanun*<sup>165</sup> ile devlet bakanlıklarının artırılması ve yeni bakanlıkların kurulması olanağı Başbakan'a tanınmıştır. Çevre ve Orman Bakanlığı da devamlı hizmet üreten bakanlıktır.

Çevre ve Orman Bakanlığı'nın kuruluş amaçları;

- Çevrenin korunması ve iyileştirilmesi,
- Kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun ve verimli şekilde kullanılması ve korunması,

<sup>164</sup> SOYSAL, “Deniz Kirliliğinde Sorumluluğun Paylaşılması”, s. 48

<sup>165</sup> RG, T. 25.06.1999, S. 23736

- Ülkenin doğal bitki ve hayvan varlığı ile doğal zenginliklerinin korunması ve geliştirilmesi,
- Her türlü çevre kirliliğinin önlenmesi,
- Ormanların korunması, geliştirilmesi ve orman alanlarının genişletilmesi,
- Ormanların içinde ve bitişiğinde yaşayan köylülerin kalkındırılması ve bunun için gerekli tedbirlerin alınması,
- Orman ürünlerine olan ihtiyacın karşılanması ve orman ürünleri sanayinin geliştirilmesi, şeklinde özetlenebilir<sup>166</sup>.

Deniz çevresinin petrol ile kirlenmesinde ilgili kurumlar arası genel koordinasyon, ulusal acil müdahale planının hazırlanması ve zararların tespiti ve kirlenen alanların rehabilitasyonuna ilişkin yetki, görev ve sorumluluğu haiz Çevre ve Orman Bakanlığı, 4856 Sayılı *Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun*<sup>167</sup> ile belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde, Çevre ve Orman Bakanlıklarının birleştirilmesi suretiyle kurulmuş bir idari organdır.

### 2.1.1.2. İl ve İlçe Çevre Kurulları

*Çevre ve Orman Bakanlığı Mahalli Çevre Kurulları Çalışma Usul ve Esasları Yönetmeliği*<sup>168</sup> m.5 uyarınca her ilde valinin başkanlığında, Maliye, Milli Eğitim, Bayındırlık ve İskan, Sağlık, Ulaştırma, Tarım ve Köy işleri, Çalışma ve Sosyal Güvenlik, Sanayi ve Ticaret, Enerji ve Tabii Kaynaklar, Kültür ve Turizm, Çevre ve Orman bakanlıklarının il müdürleri ve İl Jandarma Komutanlığı temsilcisi ile Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret Odası, Sanayi Odası ve Ziraat Odası başkanları, büyük şehirlerde Büyükşehir Belediye Başkanı, diğer illerde ise Belediye Başkanından oluşan İl Çevre Kurulları; çevre kirliliğinin önlenmesi ve çevrenin iyileştirilmesi amacıyla Çevre ve Orman Bakanlığınca belirlenen esaslar çerçevesinde gerekli kararları almak, alınan kararların il düzeyinde uygulanması için programlar hazırlamak, hazırlanan programların öngörülen sürelerde uygulanmasını sağlamak, il düzeyindeki faaliyetleri izlemek ve yönlendirmek amacıyla çeşitli bakanlık ve

<sup>166</sup> <http://www.cevreorman.gov.tr/BakanliginKurulusu.html>, erişim tarihi: 24.01.2008

<sup>167</sup> RG, T. 08.05.2003, S. 25102

<sup>168</sup> RG, T. 22.02.2005, S. 25735



kuruluşlarla eşgüdümü sağlamak, çevre kirliliğine neden olan ya da olabilecek ildeki tesis ve işletmelerin yapılan denetlemelerine ilişkin raporları incelemek, değerlendirmek ve gerekli önlemleri almak, il düzeyinde çevre konularına ilişkin ve özellikle çevre kirliliğini önleyici önlemler içeren eğitsel faaliyetler düzenlemek, çevre kirliliğine yol açan ve faaliyet kolları itibariyle gruplandırılan işletmelerin derecelerini belirlemek, ilin çevre sorunlarını belirlemek ve çözüm önerileriyle birlikte Çevre ve Orman Bakanlığına iletmek ve Çevre Kanunu gereğince yürürlüğe giren yönetmeliklerde belirtilen görevleri yapmakla yetkilidir.

İl Çevre Kurulları bu yetki ve görevlerini yerine getirirken işletmelerin derecelerini belirlerken işletmenin kapasitesini, arıtma tesisinin bulunup, bulunmadığını ve çevreye verdiği zararın ölçüsünü, ayrıca tesisin bulunduğu yerin, çevresel ekonomik, teknik, teknolojik ve benzeri özelliklerini dikkate alır<sup>169</sup>.

### 2.1.1.3. Özel Çevre Koruma Kurumu

1976 tarihinde Barcelona’da imzalanan “Akdeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi” ne dayalı olarak, 12.06.1988 tarih ve 88–13019 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı gereğince Başbakanlığa bağlı Özel Çevre Koruma Bölgesi Başkanlığı geçici olarak ihdas edilmiştir. Söz konusu protokole ve Çevre Kanunu'nun 9. maddesinde yer alan “*Bakanlar Kurulu, ülke ve dünya ölçeğinde ekolojik öneme haiz olan, çevre kirlenme ve bozulmalarına duyarlı alanların, doğal güzelliklerinin gelecek nesillere ulaşmasını emniyet altına almak üzere, gerekli düzenlemelerin yapılabilmesi amacıyla Özel Çevre Koruma Bölgesi tespit ve ilan etmeye, bu alanlarda uygulanacak koruma ve kullanma esasları ile plan ve projelerin hangi Bakanlıkça yürütüleceğini belirlemeye haizdir*” hükmü gereğince; 383 sayılı Kanun Hükmünde Kararname<sup>170</sup> ile Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı kurulmuştur.

Bu kararnamede Özel Çevre Koruma Bölgesi tespit ve ilan edilecek alanlarda “*Bölgelerin sahip olduğu çevre değerlerinin korunması, mevcut çevre sorunlarının giderilmesi için tüm tedbirleri almak, bu alanların koruma kullanma esaslarını*

<sup>169</sup> www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/20744.html - 12k -, erişim tarihi: 30.06.2008

<sup>170</sup> RG, T. 13.11.1989, S. 20341

*belirlemek, her ölçekteki imar planlarını yapmak ve re'sen onaylamak yetki ve görevi” Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığına verilmiştir.*

383 sayılı KHK ile kurulan Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı, 444 sayılı KHK ile 21.08.1991 tarihinde kurulan Çevre Bakanlığına bağlanmıştır. Kurum, 1.5.2003 tarih ve 4856 sayılı Kanun ile Çevre ve Orman Bakanlıkları'nın birleşmesi üzerine Çevre ve Orman Bakanlığına bağlanmıştır. Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı, kamu tüzel kişiliğine haiz özel bütçeli bir kamu kuruluşu olarak çalışmalarını sürdürmektedir<sup>171</sup>.

Kurum toplumda çevre koruma anlayışının gelişmesine katkıda bulunmak ve kalıcı davranış değişiklikleri sağlamak amacı ile toplumun her seviyesinde çevre koruma eğitimi yapmak, diğer kurum ve kuruluşlarla işbirliği içinde bu faaliyetleri yürütmektir.

#### **2.1.1.4. Denizcilik Müsteşarlığı**

Çeşitli nedenlerle Bakanlık içerisinde görevlendirilemeyen bazı kuruluşlar, müsteşarlık ya da genel müdürlük ya da başbakanlık olarak Başbakanlığa bağlanmıştır<sup>172</sup>. Böylece Başbakanlık değişik kamusal hizmet alanlarındaki faaliyetlerini müsteşarlıklar ve genel müdürlükler eliyle yürütmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı da Başbakanlığın denizcilik sektörü ile ilgili hizmetlerini yürüttüğü bir kamu tüzel kişisidir.

Ülkemizde Denizcilik Sektörü ile ilgili çalışmalar *4770 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki Kanun*<sup>173</sup> m. 16. uyarınca 1945 yılında Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı olarak kurulan ve 1973 yılında gerçekleştirilen organizasyon çalışmaları sonucunda Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü şekline dönüştürülen yeni Genel Müdürlük ile aynı yıl kurulan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmüştür.

<sup>171</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.ockkb.gov.tr/TR/Icerik.ASP?ID=119>, erişim tarihi: 26.06.2008

<sup>172</sup> GÖZÜBÜYÜK, s. 75

<sup>173</sup> RG, T. 17.04.1987, S. 19434

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü daha sonra 1979 yılında Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüş ancak, bu Genel Müdürlük 28 Şubat 1982 tarihinde yürürlüğe giren Bakanlıkların Yeniden Düzenlenmesi ve Çalışması Esasları hakkındaki 8/4334 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla kaldırılmış ve Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün de ismi değiştirilerek her iki Genel Müdürlük Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü adı altında birleştirilmiştir. Söz konusu Genel Müdürlük 17 Haziran 1982 tarih ve 2680 sayılı Kanuna istinaden çıkarılan 182 sayılı KHK ile 13.12.1983 tarihinden itibaren Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı şeklinde teşkilatlandırılmıştır. Bu Başkanlık 09.04.1987 tarih ve 3348 sayılı *Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun*<sup>174</sup> ile mülga Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı görevleri ile de donatılarak bu günkü Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü adını alarak denizciliğin bütün alanlarında görev yapacak şekilde yetkilendirilmiştir.

Daha sonra denizcilikle ilgili görevler; 4770 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak Çanakkale, İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun' da kurulan beş Ulaştırma Bölge Müdürlüğü ve Altmış Liman Başkanlığı aracılığı ile oluşturulan Taşra Teşkilatları ile yerine getirilmeye çalışılmıştır.

*233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname*<sup>175</sup> ile de denizcilik alanında hizmet verecek Bakanlık, bağlı ve ilgili kuruluşlar ile bunların statüleri belirlenmiştir.

Ayrıca, bu alanda faaliyet göstermek üzere *5590 Sayılı Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret Odaları, Sanayi Odaları, Deniz Ticaret Odaları, Ticaret Borsaları ve Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Kanunu ve Bu Kanunda Değişiklik Yapan 2567 Sayılı Kanun*' a dayanılarak diğer görevlerinin yanında, özellikle armatörlerin dilek ve ihtiyaçlarını ilgili mercilere duyurarak bu konulara çözüm bulunmasına yardımcı olmak ve böylece deniz ticaretimizin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla İstanbul, Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları kurulmuştur.

---

<sup>174</sup> RG, T. 17.04.1987, S. 19434

<sup>175</sup> RG, T. 18.06.1984, S. 18435

Denizciliğe ilişkin görevler, değişik kurum ve kuruluşların yetkisinde bulunan çok sayıda Kanun, KHK Tüzük ve Yönetmeliklerle yürütölmeye çalışılmaktayken bu dağınık yapıdan kurtulmak, denizcilik sistem ve hizmetlerini daha etkin ve verimli, ülkenin çıkarlarına, ihtiyaçlarına uygun olarak yürütmek ve hizmetlerin geliştirilmesini sağlamak amacıyla 10.08.1993 tarih ve 491 sayılı *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname* ile Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur.

Denizcilik Müsteşarlığı; düzenleyici, belgelendirici, izin verici, ulusal ve uluslar arası temsil edici, kontrol edici, sistemi çalıştırıcı ve yönlendirici görevleri üstlenmiş olup, sektörde şemsiye görevi yapan bir devlet otoritesidir.

Denizcilik Müsteşarlığı Gemilerden Atık Alım Hizmeti Yönetmeliği m. 7 uyarınca limanların faaliyetlerine devam edebilmeleri için gerekli “Atık Yönetimi Uygunluk Belgesi” almakla yükümlüdür. Bunun yanında Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı deniz kirliliğini önlemek açısından gemilerin atıklarını limanlardaki tesislere verip vermediklerini kontrol edebilecek, bu amaçla limanlara gelen gemilerin kaptanlarının önceden gemide mevcut atık türü ve miktarını liman işletmesine bildirmesi veya bir sonraki limanda atıkların boşaltılacağı hususunda beyan, bildirim ve haberleşme yöntem ve sistemlerini geliştirecektir<sup>176</sup>.

Aynı şekilde 5312 sayılı Kanun ile de Müsteşarlığa aşağıda ayrıntısıyla incelenecek olan acil müdahale planlarının uygulanması, kirliliğe karşı hazırlıklı olma, oluşan kirliliğe müdahale etme, zararların tazmini ve mali sorumluluk garantilerinin bildirim konusunda icraya ilişkin yetki, görev ve sorumlulukların ifası ile yetkili kılınmıştır.

#### **2.1.2.5. Sahil Güvenlik Komutanlığı**

1960'lı yılların başlarından itibaren dünya güvenlik ortamında gözlenen değişiklikler, savunma sanayi teknolojisinde ortaya çıkan modernleşme süreci, ulusal

---

<sup>176</sup> KARA, s. 58

kapsamda değerlendirildiğinde, Türkiye'nin jeo-stratejik konumu, kıyıların uzunluğu, denizci bir millet ve denizci bir devlet olma gereğinin dikkate alınması, yeni ve profesyonel bir Sahil Güvenlik Komutanlığına olan ihtiyacı ortaya çıkartmıştır. Diğer taraftan, bazı Bakanlıkların karasuları ve deniz ile ilgili hizmetlerinde, kanunlarla çıkarılan çeşitli yasakları uygulayacak yeterli güvenlik güçlerinin bulunmaması da göz önünde bulundurularak, 1967 yılından itibaren Sahil Güvenlik Komutanlığı kurulması çalışmalarına hız verilmiştir.

Bu çerçevede yapılan çalışmalar sonucunda, 09.07.1982 tarihinde *2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu*<sup>177</sup> kabul edilmiş ve Sahil Güvenlik Komutanlığı kurulmuştur.

01.09.1982 tarihinden itibaren fiilen göreve başlayan Sahil Güvenlik Komutanlığı 1985 yılına kadar Jandarma Genel Komutanlığına bağlı olarak görev yapmıştır. Komutanlık, 01.01.1985 tarihinden bu yana barışta görev ve hizmet yönünden İçişleri Bakanlığına bağlı silahlı bir güvenlik kuvveti olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı, 18.06.2003 tarihinde yasalaşan *4902 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, Türk Silâhlı Kuvvetleri İç Hizmet Kanunu ile Türk Silâhlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*<sup>178</sup> ile Türk Silahlı Kuvvetlerine bağlı Kuvvet Komutanlıkları ve Jandarma Genel Komutanlığı gibi müstakil bir yapıya kavuşturulmuştur<sup>179</sup>.

Sahil Güvenlik Komutanlığı'na 2692 sayılı Kanun ile tevdi edilen görevler;

- Sahil ve karasularımızı korumak, güvenliğini sağlamak,
- Denizlerimizde can ve mal emniyetini sağlamak,
- Deniz ve kıyılarda görülecek başıboş mayın, patlayıcı madde ve şüpheli cisimler için gerekli tedbirleri alarak, ilgili makamlara iletmek,

---

<sup>177</sup> RG, T. 13.07.1982, sayı 17753

<sup>178</sup> RG, T. 24.06.2003, sayı 25148

<sup>179</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.sgk.tsk.mil.tr/1/Tarihce.htm>, erişim tarihi: 06.06.2008

- Deniz seyir yardımcılarının çalışma durumlarını izlemek, görülen aksaklıkları ilgili makamlara iletmek,
- Karasularımıza giren mültecileri, yanlarında bulunabilecek silah ve mühimmattan arındırmak ve bunları ilgili makamlara teslim etmek,
- Deniz yolu ile yapılan her türlü kaçakçılık eylemine mani olmak,
- Gemi ve deniz araçlarının telsiz, sağlık, pasaport, demirleme, bağlama, avlanma, dalgıçlık ve bayrak çekme ile ilgili kanunlarda belirtilen hükümlere aykırı eylemlerini önlemek,
- Su ürünleri avcılığını denetlemek,
- Deniz kirliliğini önlemek maksadıyla denetimler yapmak,
- Su altı dalışlarını denetleyerek, eski eser kaçakçılığına engel olmak,
- Türk arama kurtarma sahasında, uluslararası arama ve kurtarma sözleşmesi ile ulusal arama kurtarma yönetmeliğinde belirtilen esaslar dâhilinde arama kurtarma görevlerini yerine getirmek,
- Yat turizmi faaliyetlerini denetlemek,
- Emredildiğinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrinde ülke savunmasına katkıda bulunmaktadır<sup>180</sup>.

### 2.1.2.6. Belediyeler

Belediyeler 5393 sayılı *Belediye Kanunu*<sup>181</sup> m. 3 uyarınca “*Belde sakinlerinin mahallî müşterek nitelikteki ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulan ve karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan, idarî ve malî özerkliğe sahip kamu tüzel kişisini*” ifade etmektedirler. Kanununun 14. maddesinde belediyenin çevre ve çevre sağlığı işlemlerini yapmak veya yaptırmakla yükümlü olduğu ifade edilmiştir.

Belediye Kanunu m. 15 / b uyarınca da belediyeler kanunlarda belirtilen cezaları vermekle yetkilidir. Nitekim Çevre Kanununun 22. maddesi uyarınca Büyükşehir belediye hudutları içinde kalan<sup>182</sup> sahillerimiz, boğazlarımız ile liman ve

<sup>180</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.sgk.tsk.mil.tr/5/gorevler.htm>, erişim tarihi: 06.06.2008

<sup>181</sup> RG, T. 13.07.2005, S. 25874.

<sup>182</sup> 5393 sayılı Belediyeler Kanunu m. 4 uyarınca nüfusu 5.000 ve üzerinde olan yerleşim birimlerinde belediye kurulabilir. İl ve ilçe merkezlerinde belediye kurulabilir.

körfezlerimizde; göl ve akarsularımızda cezalar Büyükşehir Belediye Başkanlıkları tarafından verilir. Cezayı derhal ve defaten ödemeyen ve bu hususta teminat ve kefalet göstermeyen gemiler, diğer deniz vasıtaları seyrüsefer ve faaliyetten men olunur.

#### **2.1.1.7. Çevre Sorunları Araştırma ve Uygulama Merkezleri**

Yukarıda belirtilen çevre kirliliğinin önlenmesi ile ilgili idari makamlara ilaveten üniversiteler bünyesinde kurulan “Çevre Sorunları Araştırma ve Uygulama Merkezleri” de çevre ile ilgili konularda araştırma yapan, yurtiçi ve yurtdışı kuruluşlarla çevre konusunda iletişim kuran, çevre bozulmasına yol açan her türlü çevre kirliliği ve çevre değişimlerini araştırarak çözüm üretmeye yönelik faaliyetler planlar ve yürütürler. Merkezler, çevreyle ilgili yapacakları araştırma ve tespitlerle çevre kirliliğinin önlenmesinde önemli faaliyetlerde bulunmakta ve yapılacak yasal düzenlemelere ışık tutmaktadırlar.

#### **2.1.2.8. Kamu Denetçileri**

Amacı, tesislerin kurulması, faaliyete geçmesi ve üretimin her aşamasından atıkların nihai bertarafına kadar çevrenin korunması için çevre denetiminin usul ve esaslarını düzenlemek olan *Çevre Denetimi Yönetmeliği*<sup>183</sup> ile kamu denetçilerine; kuruluş ve işletmelerin faaliyetlerinin Çevre Kanunu ve bu Kanuna dayanılarak yürürlüğe giren yönetmeliklere uygunluğunu sağlamak için, bu mevzuatın yetkili kılınmış olduğu kurum ve kuruluşlarla işbirliği ve koordinasyon sağlanarak faaliyetlere ilişkin bilgilerin tarafsız bir şekilde toplanmasını, değerlendirilmesini, rapor haline getirilmesini ve ilgililere bildirilmesi yetkileri verilmiştir.

Çevre Bakanlığı tarafından denetimle yetkilendirilen kamu denetçileri; Teftiş Kurulu Başkanlığı, Çevre Kirliliğini Önleme ve Kontrol Genel Müdürlüğü, Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü, İl Çevre Müdürlükleri ve 383 sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde

---

<sup>183</sup> RG, T. 05.01.2001, S. 24631

Kararnamenin 25 inci maddesine göre, özel çevre koruma bölgelerinde Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığıdır. Çevre Kanunu ve bu Kanun uyarınca yürürlüğe konulan yönetmeliklerin yetkili kıldığı kurum ve kuruluşların denetim yetkileri saklıdır. Ancak bu kuruluşlar tarafından müstakil olarak yapılan denetimin sonuçlarını Çevre ve Orman Bakanlığına bildirir.

Bakanlık denetim görevlileri denetim esnasında tespit ettikleri cezai müeyyide gerektiren durumları ve önerdikleri süreleri gecikmeksizin Çevre Kanunu ile belirtilen idari ceza vermeye yetkili amirlere bildirirler. Yapılan denetim sırasında, Çevre Kanununda belirtilen yasaklara uyulmadığının veya yükümlülüklerin yerine getirilmediğinin saptanması durumunda mahallin en büyük mülki amirince kurum, kuruluş, işletmelere yasaklara aykırı faaliyetin düzeltilmesi ve kanunda belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmesi için süre verilir<sup>184</sup>. Bu süreler sonunda yasaklara uymayan veya yükümlülüğünü yerine getirmeyen kurum, kuruluş veya işletmelerin faaliyeti, yasağın veya yerine getirilmeyen yükümlülüğün çeşit ve niteliğine göre kısmen veya tamamen süreli veya süresiz olarak durdurulur. Çevre kirliliğinin toplum sağlığı yönünden tehlike yarattığı hallerde faaliyet, süre verilmeksizin kısmen veya tamamen durdurulur.

### 2.1.2.9. İnsan Hakları Kurulları

*İnsan Hakları Kurullarının, Görev, Kuruluş ve Çalışma Esasları hakkında Yönetmelik*<sup>185</sup> uyarınca kurulan insan hakları il/ilçe kurulları toplumda ve kamu görevlilerinde insan hakları bilincini geliştirmek, insan haklarını korumak, ihlal iddialarını incelemek ve araştırmak, insan hak ve özgürlüklerinin kullanılmasının önündeki engeller ile hak ihlallerine yol açan sosyal, siyasi, hukuki ve idari nedenleri

---

<sup>184</sup> Çevre Denetimi Yönetmeliği m. 17 uyarınca bu süreler; “**a)** Çevre Kanununun 8 inci maddesi ile 9 uncu maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen yasağa uymayanlara otuz gün, **b)** Çevre Kanununun 11 inci maddesinin birinci fıkrasında belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmesine yönelik iş termin planının hazırlanması için otuz gün, **c)** Çevre Kanununun 11 inci maddesinin üçüncü fıkrasında belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmesi için on gün, **d)** Çevre Kanununun 12 nci maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmesi için on gün, **e)** Çevre Kanununun 13 üncü maddesi uyarınca yönetmelikle belirlenen yükümlülüklerin yerine getirilmesi için otuz gün, **f)** Çevre Kanununun 14 üncü maddesinde belirtilen yasaklara uymayan ve önlemleri almayanlara otuz gün”dür.

<sup>185</sup> RG, T. 23.11.2003, S. 25298



incelemek, araştırmak ve bunların çözümlüne ilişkin önerilerde bulunmak üzere kurulmuştur<sup>186</sup>.

İnsan Hakları Kurullarının çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin yetki ve görevleri; çevre bilincini yaygınlaştırmak amacıyla bilgilendirme ve bilinçlendirme çalışmaları yapmak ve insan hakları ihlaline neden olan çevre ve trafik sorunları ile ilgili araştırmalar yapılması ve çözümler üretilmesini teşvik etmektir. Bu makamlar konuyla ilgili başvuruları incelemek ve araştırmak, inceleme ve araştırma sonuçlarını değerlendirmek, ulaşılan sonuçları konusuna göre Cumhuriyet savcılıklarına ya da ilgili idari makamlara iletme ve sonucunu takip etme görevlidir.

---

<sup>186</sup> **İl Kurulları**; vali veya valinin görevlendireceği bir vali yardımcısının başkanlığında; Büyükşehir statüsü bulunan illerde Büyükşehir belediye başkanı veya başkan yardımcısı, diğer illerde il belediye başkanı veya başkan yardımcısı, İl Genel Meclisinin kendi üyeleri arasından seçeceği bir temsilci, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde grubu bulunan siyasi partilerin il başkanları veya görevlendirecekleri bir temsilci, Üniversite rektörleri veya bu konuda görevlendirecekleri bir öğretim üyesi ya da elemanı, Valilik tarafından belirlenecek kamu kurum ve kuruluşlarında görev yapan bir avukat veya hukuk fakültesi mezunu bir kamu görevlisi, Baro temsilcisi, Tabip odasından bir temsilci, Ticaret veya sanayi odasından valilik tarafından belirlenecek bir temsilci, Valilik tarafından belirlenecek diğer meslek odaları veya sendikalardan bir temsilci, Mahalli televizyon, gazete, radyo gibi kuruluşlardan başvuranlar arasından valilik tarafından belirlenecek bir temsilci, Muhtarlar derneği başkanı, yoksa mahalle muhtarlarından başvuranlar arasından valilik tarafından belirlenecek bir temsilci, Okul-aile birliklerinden başvuranlar arasından valilik tarafından belirlenecek bir temsilci, Sivil Toplum Kuruluşlarından başvuranlar arasından valilik tarafından belirlenecek en az üç temsilciden oluşmaktadır. **İlçe Kurulları** ise kaymakamın başkanlığında; İlçe belediye başkanı veya başkan yardımcısı, İl Genel Meclisinin ilçeden seçilen üyeleri arasından seçeceği bir temsilci, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde grubu bulunan siyasi partilerin ilçe başkanları veya görevlendirecekleri bir temsilci, Fakülte veya yüksekokulun bu konuda görevlendirecekleri bir öğretim üyesi veya elemanı, Kamu kurum ve kuruluşlarında görev yapan bir avukat veya hukuk fakültesi mezunu bir kamu görevlisi, İlçede görev yapan avukatlardan başvuranlar arasından kaymakamlık tarafından belirlenecek bir temsilci, İlçede görev yapan doktorlardan başvuranlar arasından kaymakamlık tarafından belirlenecek bir temsilci, Kaymakamlık tarafından belirlenecek meslek odalarından veya sendikalardan bir temsilci, Mahalli televizyon, gazete, radyo gibi kuruluşlardan başvuranlar arasından kaymakamlık tarafından belirlenecek bir temsilci, Muhtarlar derneği başkanı, yoksa mahalle muhtarlarından başvuranlar arasından kaymakamlık tarafından belirlenecek bir temsilci, Okul-aile birliklerinden başvuranlar arasından kaymakamlık tarafından belirlenecek bir temsilci, Sivil Toplum Kuruluşlarından başvuranlar arasından kaymakamlık tarafından belirlenecek en az iki temsilciden oluşur.

## 2.1.2. İlgili İdari Makamların Görevleri

### 2.1.2.1. Çevre ve Orman Bakanlığı

Deniz çevresinin petrol ile kirlenmesi durumunda zararların tazmini ve acil müdahale esaslarını hususi olarak düzenleyen 5312 sayılı kanunun 4. maddesi uyarınca Çevre ve Orman Bakanlığı, deniz çevresinin petrol ile kirlenmesini önleme ve kirlenme akabinde doğacak olan zararların tazmininde genel koordinasyon görevini haizdir. Bunun yanı sıra Bakanlık, kirliliğin ortaya çıkması durumunda kirliliğin etkilerini en aza indirmek amacıyla olarak acil müdahale planlarını hazırlamakla görevlidir. Acil müdahale planlarının hazırlanması yine Bakanlığın görev ve sorumluluğunda olan kirlenmenin türü ve etkilerinin belirlenmesi ediminin başarıyla ifasıyla sonuçlanabilecektir. Bakanlık son olarak kirlenmenin yaşanması ve acil müdahale planının uygulanması akabinde ortaya çıkan zararların tespiti ve olay sonrası kirlilikten etkilenen alanların rehabilitasyonu görevlerini de ifa ile sorumludur. Bakanlık bunların yanında kıyı tesislerini denetimle de mükelleftir. Hukuki tazmin yanında idari para cezalarını kesmek de Bakanlık görev ve sorumluluğu altındadır, yetki devri prosedürü ile bu yetki Belediye Başkanlıklarınca da kullanılmaktadır.

*4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun*<sup>187</sup> (Bundan sonra “4856 Sayılı Kanun” olarak adlandırılacaktır.) ve işbu kanuna dayanak hazırlanan 443 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü ihdas edilmiş ve böylece meydana gelen herhangi bir deniz kirliliği olayında temizlik faaliyetleri dâhil kirliliğin önlenmesi ve sınırlandırılmasına dair gerekli tedbirleri almak veya aldırma hususunda da Çevre ve Orman Bakanlığı yetkili kılınmıştır.

#### 2.1.2.1.1. Genel Koordinasyon

4856 sayılı Kanun m.33 uyarınca Çevre ve Orman Bakanlığına genel nitelikli bir koordinasyon görevi verilmiş ve bu maddede “*Bakanlık, görevleri ile ilgili*

---

<sup>187</sup> RG, T. 08.05.2003, S. 25102

*konularda diğ er bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının uyacakları esasları, mevzuata uygun olarak belirlemekle, kaynak israfını önleyecek ve koordinasyonu sağlayacak tedbirleri almakla görevli ve yetkilidir. Bakanlık, diğ er bakanlıkların hizmet alanına giren konulara ilişkin faaliyetlerinde, Başbakanlıkça belirlenen esaslar çerçevesinde ilgili bakanlıklara danışmak ve gerekli işbirliği ve koordinasyonu sağlamaktan sorumludur. Bakanlık, hizmet alanına giren konularda mahalli idarelerle koordinasyonu sağlar.”* denilmekle Bakanlığın yerel idarelerle, diğ er bakanlıklarla ve kendi organları arasında koordinasyon ve işbirliğini sağlamaya yönelik genel nitelikli bir görevi olduğ una dikkat çekilmiştir.

İdare yerel mevzuat hükümleri uyarınca “kamusal sulardan en iyi şekilde yararlanma” yükümlülüğ ünü haizdir. Bu yararlanmanın en iyi şek le sağ lanması için ise idarenin su kirliliğ i ile mücadele etmesi gerekmektedir<sup>188</sup>. İdarenin bu yükümlülüğ ünü yerine getirebilmesi için de öncelikle ilgili makamlar arasında genel koordinasyonu sağ laması gerekmektedir. Aksine bir durumda yani gerekli önlemleri almayarak çevre kirliliğ ine neden olan kamu tüzel kişisi aleyhine de Çevre Kanunu uyarınca idari para cezası verilmelidir<sup>189</sup>.

Bakanlık, çevre ve orman ile ilgili özel ihtisas gerektiren alanlarda yerli ve yabancı bilim, meslek ve mühendislik kuruluşlarıyla uzmanların iş tirakini de sağlayacak şek ilde araştırma, inceleme, geliştirme, bilimsel ve teknik koordinasyonu sağ lama faaliyetlerinde bulunmak üzere 4856 sayılı yasanın 36. maddesi uyarınca Bakan onayı ile geçici özel ihtisas komisyonları, özel bilim ve mühendislik komisyonları kurulabilmektedir ve iş bu komisyonların faaliyetlerine ilişkin olarak yapılacak harcamalar Bakanlıkça karşılanmaktadır.

4856 sayılı yasanın 33. maddesi uyarınca kendisine genel nitelikli koordinasyon görevi verilmiş olan Çevre ve Orman Bakanlığ ı, 5312 sayılı kanun

---

<sup>188</sup> SANCAKDAR, s. 378

<sup>189</sup> SANCAKDAR, s. 397. Çevre Kanunu m. 24 uyarınca çevre kanununda düzenlenen idari para cezalarını vermeye mahallin en büyük mülki amiri doğrudan doğruya yetkilidir. Bu yetkiyi 10.06.1949 tarih ve 5442 sayılı İl İdaresi Kanununun 4. ve 9 vd. maddeleri ile 27 ve 31vd. Maddeleri doğ rultusunda mahallin en büyük mülki amiri sıfatıyla illerde vali, ilçelerde kaymakam tarafından kullanılır. Aksi haled e iş lem yetki bakımından sakatlanır. Ayrıntılı bilgi için bkz. ÖGÜTÇÜ, “Çevre Kolluk İşlemleri”, s. 256

uyarınca deniz çevresinin petrol ile kirlenmesi durumunda olaya acil müdahale ve olay akabinde oluşan zararın tazmini hususunda başrole sahiptir ve 5312 sayılı kanun ile yetkili kılınan diğer organlar (Denizcilik Müsteşarlığı ve Sahil ve Güvenlik Komutanlığı) ve yetki devri yaptığı Büyükşehir Belediye Başkanlıkları gibi yapılar arasında koordinasyon görevini haizdir. İşbu kanuna göre petrol kirliliğinden doğan zararların tazmini hususunda genel koordinasyon görevini haiz Bakanlığa, elde edilen bilgiler ve yapılan işlemler gecikmeksizin bildirilmelidir.

5312 sayılı Kanunun uygulanmasını sağlamak amacıyla kabul edilen *Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği*<sup>190</sup> (Bundan böyle “Uygulama Yönetmeliği” olarak adlandırılacaktır.) m. 12 uyarınca Bakanlığa üçüncü seviyedeki bir olaya müdahalede genel koordinasyon sağlama yetkisi verilmiştir<sup>191</sup>. Bakanlık bu yetkisini Ulusal Acil Müdahale Merkezi<sup>192</sup> eliyle, Ulusal Koordinasyon Merkezi desteğiyle icra eder. Bakanlık yetkisindeki bu koordinasyon yetkisinin işleyişinden Ulusal Koordinasyon Merkezi sorumludur.

---

<sup>190</sup> RG, T. 26.04.2006, S. 26150.

<sup>191</sup> Uygulama Yönetmeliği m. 7 uyarınca; “Acil müdahale planlamasında kademeli müdahale yaklaşımı esas alınır. Bu kapsamda aşağıdaki müdahale seviyeleri uygulanır: Seviye 1: Bir kıyı tesisinde veya gemide operasyonel faaliyetler sonucu oluşabilecek ve küçük ölçekli kirlenmelere neden olabilecek olayları kapsar. Bir kıyı tesisi veya Kanun kapsamında yer alan bir geminin kendi imkan ve kabiliyetleri ile kontrol altına alabileceği olaylardır. Seviye 2: Bir kıyı tesisi veya Kanun kapsamındaki bir geminin kendi imkan ve kabiliyetlerinin yetersiz kaldığı durumlarda bölgesel imkan ve kabiliyetler ile müdahale edilip kontrol altına alınabilecek orta ölçekli olaylardır. Seviye 3: Denizde ve/veya kıyı tesisinde meydana gelen ciddi kazalardan kaynaklanan büyük ölçekli olayları kapsar.” Birinci seviyedeki bir olaya müdahale, kıyı tesisi veya gemi acil müdahale planında yer alan organizasyon ve müdahale esaslarına göre yapılır. İkinci seviyedeki bir olaya müdahalede; Bölgesel koordinasyon komitesinin başkanı olan sorumlu vali, olayın ve bölgesel acil müdahale planının uygulanmasının genel koordinasyonundan sorumludur. Çevre ve Orman Bakanlığı ancak Üçüncü seviyedeki olaya müdahalede genel koordinasyondan sorumludur.

<sup>192</sup> Acil Müdahale Merkezi Uygulama Yönetmeliği m.3 uyarınca “Acil müdahale planları çerçevesinde oluşturulmuş ve bu planların uygulanması için bir müdahale, operasyon ve koordinasyon merkezi olarak hizmet veren, günün 24 saati çalışan ve haberleşme ekipmanı ve müdahale ekipleri de dahil olmak üzere gereken uygun personel, ekipman ve malzeme ile donatılmış ulusal acil müdahale merkezi ile bölgesel acil müdahale merkezleri” olarak tanımlanmıştır. Ne var ki ülkemizde halen Ulusal Acil Müdahale Merkezi kurulmamıştır. Uygulama Yönetmeliği m. 9 uyarınca; Ulusal acil müdahale merkezi oluşturuluncaya kadar halen Müsteşarlık bünyesinde kurulu bulunan Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi aynı zamanda ulusal acil müdahale merkezi olarak görevlendirilecektir. Bu durumda Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi'nin imkan ve kabiliyetleri, personel ve haberleşme ekipmanları her iki görevi de icra edebilecek duruma getirilecektir.

Uygulama Yönetmeliği m.31’de Bakanlığın başka bir koordinasyon görevine değinilmiş ve bir olay sonrasında olaya neden olan kazanın sebeplerinin tespit edilmesi ve benzeri kazaların gelecekte meydana gelmesinin önlenmesi amacıyla yapılacak olan “kaza incelemesi” koordinasyonunun Bakanlığın koordinasyonunda ilgili kurum/kuruluşların uzmanları tarafından oluşturulan komisyonlarca yapılacağı bildirilmiştir.

Bakanlığın yukarıda açıklanan koordinasyon görevini başarıyla ve etkin bir şekilde ifası için, Bakanlık koordinasyonunda Müsteşarlık ve uygun görülecek diğer kuruluşların katılımı ile yıllık periyotlarla koordinasyon toplantıları yapılır. Koordinasyon toplantıları gerek görüldüğü durumlarda süre gözetmeksizin yapılabilir. Aynı zamanda Bakanlık ve Müsteşarlık Uygulama Yönetmeliği kapsamında doğrudan, ya da uygun olduğunda ilgili uluslararası organizasyonlar aracılığıyla, uluslararası sözleşmelere ait hükümler ile IMO kural ve tavsiyeleri doğrultusunda Uygulama Yönetmeliğinin ve ilgili uluslararası sözleşmelerin etkin bir biçimde uygulanması amacıyla, araştırma, geliştirme ve teknik işbirliği için uluslararası çalışmaları yürütür ya da mevcut çalışmalara iştirak eder.

#### **2.1.2.1.2. Acil Müdahale Planlarının Hazırlanması**

Acil Müdahale Planı, *Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kapsamında Mal Ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik*<sup>193</sup> (Bundan sonra “Alımlara İlişkin Yönetmelik” olarak adlandırılacaktır.) m. 4b ve Uygulama Yönetmeliği m.3c uyarınca tanımlanmaktadır. İşbu yönetmeliklerdeki tanıma göre acil müdahale planı; “*müdahale faaliyetleri kapsamında teşkilatlanmayı, yetki, görev ve sorumlulukları, yapılacak işlemleri, hazırlıklı olma, müdahale imkân ve kabiliyetleri ile diğer hususları içeren ulusal, bölgesel ve yerel düzeydeki plânları*”nı ifade etmektedir.

---

<sup>193</sup> RG, T. 26.04.2006, S. 26150

Kirlilik olaylarına hazırlıklı olma ve müdahalenin planlanması, acil müdahale planları ile yapılır. Acil müdahale planı türleri şunlardır; Gemi acil müdahale planı, Kıyı tesisi acil müdahale planı, Bölgesel acil müdahale planı ve Ulusal acil müdahale planı.

MARPOL I. ekinin 26. kuralı ile II. ekinin 16. kuralı kapsamına giren tüm gemiler, bu maddelerde belirtilen esaslara uygun olarak petrol veya diğer zararlı madde kirliliği “gemi acil müdahale planlarını”, IMO kural ve tavsiyeleri ile Deniz Çevresinin Korunması Komitesi-MEPC 54 (32) No’ lu sirkülerine uygun olarak hazırlamaktadırlar<sup>194</sup>.

Acil durum planlarının geçerliliği için “giriş/tanımlar” – “emredici hükümler” ve “ihtiyari hükümleri” sıralaması içinde düzenlenmiş olması gerekmektedir. Gemiler için gerekli asgari personel, ekipman ve malzeme seviyesi ilgili uluslararası sözleşmelere uygun olarak hazırlanan gemi acil müdahale planlarında belirtilir. Planların mürettebatın umulmadık anda ortaya çıkan petrol boşaltımına karşı alacağı tedbirlerle ilgili olarak yol gösterici olması gerekmektedir. Acil müdahale planının öncelikli görevi gerekli tedbirlerin alınarak petrol sızıntısını durdurmak ya da en aza indirmektir. Planın bu amacını yerine getirebilmesi için; gerçekçi, pratik, kolay uygulanabilir, mürettebat tarafından anlaşılabilir, geliştirilmiş, gözden geçirilmiş ve düzenli olarak güncellenmiş olması gerekmektedir<sup>195</sup>.

Açık deniz tesisleri ve boru hatları da dâhil, kıyıda veya kıyıya yakın bölgelerde denizlerin petrol ve MARPOL II. ekinin II. ve III. eklentilerinde listelenmiş maddelerle kirlenmesine yol açabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerine ait “*Kıyı Tesisi Acil Müdahale Planları*”, bütün seviyeler için planlama ve

---

<sup>194</sup> MARPOL Ek I /26. madde uyarınca Acil Durum Planının içermesi gereken temel ve emredici öğeler şöyle sıralanmıştır; petrol kirliliğine yol açan olay meydana geldiğinde kaptan ve diğer mürettebatın gemiyi boşaltma ve durumu rapor etme eylemlerini açıklayan bir prosedür, işbu olayın meydana gelmesi durumunda temasa geçilecek kişi ve kuruluşlar listesi, olayın meydana gelmesi akabinde sızıntıyı sona erdirmek veya azaltmak amacıyla ivedi olarak yapılması gereken işlemler ve işbirliği içine girilmesi gereken ulusal ve uluslar arası birimlerle kurulacak temasa ilişkin prosedür. Ayrıntılı bilgi için bkz. “Guidelines For The Development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans, International Maritime Organization”, IMO Publications, London 2001, s. 4

<sup>195</sup> “Guidelines For The Development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans, International Maritime Organization”, IMO Publications, London 2001, s. 3

faaliyetleri içermektedir. Kıyı tesisi acil müdahale planlarının da Uygulama Yönetmeliği m. 23/6 uyarınca, kıyı tesisleri tarafından ve Müsteşarlık ve Bakanlığın uygun görüşü ile kendi acil müdahale planlarını ve risk değerlendirmelerini hazırlama yetkileri vardır.

Acil müdahale planı hazırlanması yükümlülüğü uluslar arası sözleşmelerden etkilenecek ulusal hukukumuzda kazandırılmış bir kavramdır. Nitekim yukarıda incelenen OPRC Sözleşmesi ve HNS Protokolü m. 3 uyarınca taraf devletlerin “acil müdahale planı hazırlama ve raporlama” yükümlülüğü olduğuna değinilmiş ve taraf devlet gemilerinin “gemi acil durum planı” bulundurması gerektiği bildirilmiştir. Dolayısıyla “*Gemi Acil Müdahale Planı*” hazırlamak Çevre ve Orman Bakanlığı” görev ve sorumluluğunda değil ilgili gemi görev ve sorumluluğundadır.

OPRC m. 3/3 ve 3/4 ile HNS Protokolü m. 3/2 uyarınca yine her bir taraf devlete; kıyı tesisi işletmecileri, otoritelerinin, deniz limanları ve petrol işleme tesislerinden sorumlu mercilerin, ulusal sistemle koordineli ve yetkili ulusal makam tarafından belirlenen usullere uygun olacak, kirlilik olaylarına ilişkin acil durum planları veya tehlikeli ve zehirli maddelere ilişkin benzeri düzenlemelere sahip olmalarını sağlama yükümlülüğüne değinilerek “kıyı tesisi acil müdahale planı” yapma zorunluluğu bildirilmiştir.

OPRC m. 6 ve HNS Protokolü m.4 ile taraf devletlere ulusal ve bölgesel sistem oluşturarak bu anlamda acil durum planları hazırlama yükümlülüğü getirilmiştir. Nitekim bu yükümlülük de Uygulama Yönetmeliği m. 24 ve m.25 düzenlemesinin getirilmesi ile Türkiye tarafından yerine getirilmiştir. OPRC m. 12 ve HNS Protokolü m.10 uyarınca; göre ulusal ve bölgesel anlamda acil müdahale sistemini kuran devletlere teknik yardım ve teknik hizmette bulunma yükümlülüğü diğer taraf devletlere getirilerek, bu sistemi kurmayan devletler diğer taraf devlet yardımlarından zımnen hariç tutulmuştur.

*Bölgesel ve ulusal acil müdahale planları ve risk değerlendirmeleri, birtakım kriterleri taşıyan ve Müsteşarlık görüşü alınarak Bakanlık tarafından bu amaçla*

uygun görülen kurum ve kuruluşlara yaptırılabilir. Bakanlık, ulusal acil müdahale planının hazırlanması ve değiştirilmesinde; uluslararası sözleşmeler ile bölgesel acil müdahale planlarını göz önünde bulundurur. Başbakanlık Türkiye Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü, Müsteşarlık ve ilgili kurum / kuruluşların görüşü alınarak hazırlanan ulusal acil müdahale planı, Bakanlık tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girer. Kaldı ki Uygulama Yönetmeliği Geçici Madde 1 uyarınca, ulusal acil müdahale planı, Yönetmeliğin yayımı tarihinden itibaren eldeki mevcut bilgi, belge ve doküman kapsamında bir yıl içerisinde Bakanlık tarafından hazırlanarak/hazırlattırılarak yürürlüğe girer.

Uygulama Yönetmeliği m. 26/3, m.26/son ve m. 30 uyarınca; Bakanlık tarafından, ulusal acil müdahale merkezinin azalan veya artan kabiliyetleri ile bölgesel acil müdahale planlarında yapılacak olan değişiklikler ve yılın farklı mevsimlerinde ve farklı deniz bölgelerinde geçerli olan meteorolojik ve oşinografik şartları da dikkate alınarak petrol veya diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirlenmenin türü, miktarı, yönü, hızı, muhtemel sonuçları ve ortadan kaldırılması yöntemleri hakkında yapılan ve liman başkanlıklarına ve acil müdahale merkezlerine bildirilen araştırma sonuçları dikkate alınarak ulusal acil müdahale planı her yıl düzenli olarak güncellenmektedir. Acil müdahale planları güncellenmesini takiben Bakanlık onayına sunulmaktadır.

Kurum / kuruluşların, 2007/3 sayılı Risk Değerlendirmesi ve Acil Müdahale Planlarını Hazırlayacak Kurum/Kuruluşların Asgari Özelliklerine Dair Tebliğ<sup>196</sup> 5. maddesinde<sup>197</sup> belirtilen kriterleri taşımaları şartıyla, acil müdahale planı ve risk

---

<sup>196</sup> RG, T. 10.02.2007, S. 26430.

<sup>197</sup> Tebliğin 5. maddesi uyarınca; “Risk değerlendirmesi ve acil müdahale planlarını hazırlamak isteyen kurum / kuruluşların aşağıdaki şartları sağlamaları zorunludur:

a) Türkiye’de kurulmuş veya Türkiye’de yerleşik olmak

b) Kamu veya özel sektörde deniz çevresi kirliliği ve/veya deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklanan deniz kirliliği ile ilgili olarak en az üç yıl çalışmış lisans ve/veya lisansüstü derecesine sahip bir çevre mühendisini ve bir kimya mühendisini bünyesinde sürekli olarak istihdam etmek.

c) Kurum/kuruluşların aşağıda belirtilen personeli bünyelerinde bulundurmak.

1) Kamu veya özel sektörde deniz çevresi kirliliği ve/veya deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklanan deniz kirliliği ile ilgili olarak en az üç yıl çalışmış lisans ve/veya lisansüstü derecesine sahip bir deniz biyologunu,



değerlendirmesi yapmalarına ilişkin yetki Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından verilmektedir. Bunun için risk değerlendirmesi ve acil müdahale planı hazırlamak isteyen ve tebliğ madde 5 uyarınca taşımaları gereken şartları taşıyan kurum ve kuruluşların başvurularını Çevre ve Orman Bakanlığına bir dilekçe ile yapmaları akabinde Bakanlık tarafından oluşturulacak komisyon, ilgili kuruluşlara, başvurularından itibaren bir ay içerisinde tamamlaması gereken incelemesi neticesinde, “uygunluk belgesi” verme hakkını haizdir<sup>198</sup>.

5312 sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği kapsamında deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde acil durumlarda müdahale için; eğitim seminerleri vermek, tatbikatlar düzenlemek isteyen kurum / kuruluşların

---

2) Kamu veya özel sektörde deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesi konusuna ilişkin ulusal ve uluslararası mevzuata hakim en az üç yıl çalışmış lisans ve/veya lisansüstü derecesine sahip bir personeli,

3) Kamu veya özel sektörde gemi inşa ve işletme konularına hakim en az üç yıl çalışmış lisans ve/veya lisansüstü derecesine sahip bir personeli.

ç) Bu Tebliğin 5 inci maddesinin (b), (c), ( d) ve (ğ) fıkralarına göre istihdam edilen ve/veya bünyesinde bulundurulmuş personelden birinin petrol kirliliğine müdahale operasyonunda kullanılacak olan ekipman ve donanımların kullanımına ve çalışma limitlerine aşına olmak.

d) Deniz çevresi kirliliği ve/veya deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesi ile ilgili ulusal ve uluslararası seviyede projeler ve çalışmalarda yer almış olmak veya yer almış en az bir personeli bünyesinde bulundurmak.

e) Risk değerlendirmesi yapılmasında ve acil müdahale planlarının hazırlanmasında ihtiyaç duyulacak analizleri yapacak/yaptırarak imkân ve kabiliyete sahip olmak.

f) Denizcilik ve/veya denizle ilgili çevre sektöründe dünya veya ülke ölçeğinde yapılmış ayrıntılı analiz etütlerinde veya sabit yatırım projelerinde yer almak/yapmak.

g) Denizcilik ve/veya denizle ilgili çevre sektöründe dünya veya ülke ölçeğinde yapılmış petrol ve diğer zararlı maddelerin taşınması, bunların çevreye etkileri konularında ayrıntılı etütler veya sabit yatırım projelerinde yer almak/yapmak.

ğ) Acil müdahale konusunda ulusal ve uluslararası kabul gören kurum/kuruluşlardan komuya ilişkin eğitimleri almış personeli bünyesinde bulundurmak.

h) Bu Tebliğin 5 inci maddesinin (f), (g) ve (ğ) bentlerinde belirtilen özellikler tercih sebebidir.

ı) Bu Tebliğin 5 inci maddesinin (b), (c), (d) ve (ğ) bentlerinde belirtilen özelliklere sahip personelden; risk değerlendirmesi ve acil müdahale planı hazırlayacak kurum/kuruluşların risk değerlendirmesi ve acil müdahale planının hazırlanması, incelenmesi veya denetiminde sorumluluk alabilecek uygun bir personeli plan koordinatörü olarak risk değerlendirmesi ve acil müdahale planının hazırlık aşamasında ve Bakanlık tarafından kabul sürecine kadar görevlendirmek. Plan koordinatörü birden fazla kuruluştaki görev alamaz. Kurum/kuruluşlar bu bentte belirtilen şartları belgelemek ve Komisyonca onaylanmak kaydı ile birden fazla plan koordinatörü görevlendirebilirler. Puanlamada yüksek puanı alan plan koordinatörünün puanı esas alınır.”

<sup>198</sup> Örneğin 01.05.2003 tarihinde İstanbul İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, İstanbul Liman Başkanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ile ilgili üniversite temsilcilerinin (İstanbul Üniversitesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi) görüşleri doğrultusunda İstanbul İli Deniz Kirliliği Acil Müdahale Planı Yönergesi hazırlanmış ve onaylanmıştır. İşbu planın uygulanmasında İstanbul Valisi veya görevlendirdiği vali yardımcısı görev alacak, üst düzey ve kurumlar arasındaki koordinasyonu kurmak amacıyla bir Üst Koordinasyon Kurulu kurulacak ve vali buna başkanlık edecektir.

Bakanlıktan "Risk Değerlendirmesi İle Acil Müdahale Planlarını Hazırlamak İçin Bakanlık Uygunluk Görüş Belgesi" almaları ile birlikte Müsteşarlık tarafından Yönetmeliğin eğitim ve tatbikatları düzenleyen 28 inci maddesi gereğince çıkarılacak olan genelge<sup>199</sup> yükümlülüklerini de yerine getirmeleri zorunludur.

Risk değerlendirmesi ve acil müdahale planı hazırlamak üzere Bakanlığa başvuran kurum/kuruluşlara verilecek uygunluk görüş belgesinin geçerlilik süresi iki yıl olup, iki yıldan sonra risk değerlendirmesi ve acil müdahale planı hazırlayacak kurum/kuruluşlar uygunluk görüş belgesini yenilemek üzere bu Tebliğ hükümlerine göre yeniden başvururlar.

Uygunluk belgesinin alınmasının akabinde kurum ve kuruluşlara hizmetin ihale edilmesi gerekmektedir. Acil müdahale planlarının hazırlanması, geliştirilmesi ve revize edilmesi "Alımlara İlişkin Yönetmelik" m.9a kapsamında alım konusu yapılmış<sup>200</sup> ve yine aynı Yönetmeliğin 8. maddesi uyarınca Çevre ve Orman Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığınca oluşturulacak komisyonlar tarafından yapılacak ihalelerde Kamu İhale Kanunu hükümlerinin uygulanacağına hükmedilmiştir.

<sup>199</sup> Söz konusu Genelge halen yürürlüğe girmemiş olup taslak halindedir. Genelgede petrol ve diğer zararlı maddelerin sebep olduğu kirliliğe müdahale eğitim semineri programı, süresi, kirlilik tatbikatları esasları, tatbikat periyodu, seminer verecek kişinin kriterleri, eğitim semineri ve tatbikat programı düzenlenmesi yetkisi verilme esas ve usulleri ve bunların denetimleri hüküm altına alınmıştır.

<sup>200</sup> Maddede "acil müdahale planlarının hazırlanması, geliştirilmesi ve revize edilmesi"nin yanı sıra; Acil müdahale merkezlerinin oluşturulması ve acil müdahalede hazırlıklı olma amaçları için yapılacak risk analizleri, risk değerlendirmeleri, duyarlı haritalar, deniz kirliliği modellemesi, yazılımlar, acil müdahale merkezlerinin ve acil müdahale birimlerinin yerleri, malzeme, ekipman ve personel ihtiyaçları ve bu türden her türlü bilimsel ve teknik çalışmalar, Hazırlıklı olma ve müdahale amaçları için 5312 sayılı Kanununun 15 inci maddesi kapsamında bu alanda meslek icra eden veya bu amaçla kurulmuş olan ve merkezi Türkiye'de bulunan şirketlerden hizmet alımı, Ulusal ve bölgesel acil müdahale merkezlerine acil müdahale planları kapsamında hazırlıklı olma aşamasında acil müdahalede ihtiyaç duyulabilecek her türlü malzeme, ekipman, araç ve gereç alımı, Olay meydana geldikten sonra olaya müdahale amacıyla yapılacak her türlü alımlar ile uluslararası işbirliği amacıyla diğer ülkelerde görevlendirilmiş acil müdahale birimlerinin görev için ihtiyaç duyabilecekleri mal ve hizmet alımları, Acil müdahale birimlerinin eğitimleri ve müdahalede kullanılması için ihtiyaç duyulacak mal ve hizmet alımları, Ulusal ve bölgesel acil müdahale planlarında hazırlıklı olma ve müdahale görevi verilen acil müdahale merkezleri ve kamuya ait acil müdahale birimlerinin bu planlar kapsamında olaya müdahale ve eğitim amaçları için sağladıkları hizmetler, Acil müdahale amaçları için gerekli olan ve kamu personeli dışında Bakanlık ve Müsteşarlık tarafından geçici olarak görevlendirilecek danışman ve uzmanların sağlayacakları hizmetler, Acil müdahalede ve acil müdahalenin sona ermesinden sonra kirlenen deniz alanları ve kıyıların rehabilitasyonu ve atıkları bertaraf amaçları için sağlanacak mal ve hizmetlerinde de Alımlara İlişkin Yönetmelik esaslarına uyulması gereğine hükmedilmiştir.

Hizmet veya malın yaklaşık maliyetinin ihtiyaç sahibi birimler tarafından hazırlanarak tespitinin akabinde ihaleler; Açık ihale usulü<sup>201</sup>, Belli İstekliler Arasında İhale Usulü<sup>202</sup>, Pazarlık Usulü<sup>203</sup> veya Doğrudan Temin<sup>204</sup> usulüne göre yapılarak ihaleyi kazanan üzerine bırakılmaktadır.

### 2.1.2.1.3. Kirlenmenin Türü ve Etkilerinin Belirlenmesi

Uygulama Yönetmeliği m. 31 uyarınca Kirlenme; “*Olay*<sup>205</sup> sonucunda, petrol ve diğer zararlı maddelerin; canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde deniz çevresine karışmasını” ifade etmektedir.

Yönetmelik uyarınca kirliliğe müdahale sisteminin, Türkiye’ nin taraf olduğu uluslar arası, bölgesel ve ikili sözleşmelerden doğan yükümlülüklerini etkilememesi, mümkün olduğu ölçüde yükümlülüklerin icra edilmesi yönünde tamamlayıcı olması gerekmektedir.

<sup>201</sup> Açık ihale usulü, bütün isteklilerin teklif verebildiği usuldür.

<sup>202</sup> İstekliler arasında ihale usulü, yapılacak ön yeterlilik sonucunda idarece davet edilen isteklilerin teklif verebildiği usuldür.

<sup>203</sup> Açık ihale usulü veya belli istekliler arasında ihale usulü ile yapılan ihale sonucunda teklif çıkmaması, yaklaşık maliyeti ikiyüzbin Yeni Türk Lirası kadar olan mal ve hizmet alımları ve yaklaşık maliyetine bakılmaksızın Alımlara İlişkin Yönetmeliğin 9 uncu maddesinin (d) bendi hariç belirtilen mal ve hizmet alımlarında “pazarlık usulü” uygulanır.

<sup>204</sup> İhtiyacın sadece gerçek veya tüzel tek kişi tarafından karşılanabileceğinin tespit edilmesi, Sadece gerçek veya tüzel tek kişinin ihtiyaç ile ilgili özel bir hakka sahip olması, Kara, deniz ve hava vasıtası satın alınması ve kiralanması, Özelliğinden dolayı stoklama imkânı bulunmayan ve acil durumlarda kullanılacak olan ilaç, tıbbi sarf malzemeleri ile test ve tetkik sarf malzemesi alımları, Yaklaşık maliyeti ellibin Yeni TürkLirasını aşmayan mal ve hizmet alımları, Yaklaşık maliyetine bakılmaksızın Alımlara İlişkin Yönetmeliğin 9 uncu maddesinin (d) ve (ğ) bentlerinde belirtilen mal ve hizmet alımlarında ihtiyaçların ilan yapılmaksızın “doğrudan temini” usulüne başvurulabilir. Durumun veya mal ve hizmetin özelliğine ve aciliyetine göre diğer alım usulleri ile alımın uygun olmaması veya Alımlara İlişkin Yönetmeliğin 9 uncu maddesinin (a) ve (b) bendinde belirtilen hizmetlerin politik ve stratejik boyutları da olması durumunda alım, Çevre ve Orman Bakanı ve Denizcilik Müsteşarının kararı ile diğer ihale usullerine tabi olmadan doğrudan temin yoluyla yapılabilir.

<sup>205</sup> Uygulama Yönetmeliğinin aynı maddesi uyarınca Olay; Acil müdahale plânlarının uygulanmasını veya acil müdahaleyi gerektiren çarpışma, kırım, yangın, patlama veya diğer nedenlerle gemilerden veya kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlenme veya zarar ortaya çıkaran veya ortaya çıkma tehlikesi yaratan bir durumunu ifade etmektedir.

Uluslar arası anlaşmalara uygunluk için getirilen başlıca yükümlülük kirlenmenin türünün ve etkilerinin belirlenmesi için kirlenme olaylarının bildirimidir. Bir deniz kirliliği deniz kazası ve yangın genellikle şu yollarla yapılan ihbarlarla fark edilir; kişiler, kara, deniz hava araçları, denizcilik ve havacılık kuruluşları yerel birimleri, güvenlik, sağlık ve kontrol teşkilatı yerel birimlerinin rutin olarak yaptıkları devriyeler<sup>206</sup>.

Uygulama Yönetmeliği m. 6 uyarınca tüm gemilerin kaptanlarına seyirleri esnasında bilgi sahibi oldukları, petrol veya diğer zararlı maddeler sebebiyle meydana gelen bütün olay ve kirlenmeleri Denizcilik Müsteşarlığına, ulusal acil müdahale merkezine, herhangi bir bölgesel acil müdahale merkezine veya Ulusal Acil Müdahale Planında belirtilen irtibat noktalarına en uygun haberleşme vasıtası ile gecikmeksizin bildirmesi yükümlülüğü getirilmiş ve yönetmeliğin 4. maddesi uyarınca aynı yükümlülük tüm gemi ve kıyı tesislerine de tanınmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığına, ulusal acil müdahale merkezine, herhangi bir bölgesel acil müdahale merkezine veya Ulusal Acil Müdahale Planında belirtilen irtibat noktalarına yapılacak olan kirlilik bildirimi Çevre ve Orman Bakanlığına iletilir. Bu aşamadan sonra Çevre ve Orman Bakanlığı kirlenmenin türü ve etkilerini belirleyerek müdahale işleminin icrası ve müdahale unsurları arasında görev koordinasyonunu düzenler.

#### **2.1.2.1.4. Çevreye Olan Zararların Tespiti ve Olay Sonrası Kirlilikten Etkilenen Alanların Rehabilitasyonu**

Kirlilikten etkilenen alanların rehabilitasyonundan önce, olay esnasında ve sonrasında oluşan atıkların özelliklerine göre sınıflandırılarak toplanması, uygun bertaraf tesisine taşınması ve bertarafı, Uygulama Yönetmeliği ve eklerinde yer alan usul ve esaslara göre hazırlanan acil müdahale planlarında belirtilen ve yukarıda açıklandığı üzere “acil müdahale planı yapma yetkisi kendisine tanınan” kurum / kuruluşların koordinatörlüğünde ve ilgili mevzuat kapsamında yapılır.

<sup>206</sup> TOKUŞLU, Ayşe; “İstanbul Boğazında Gemi Kaynaklı Çevre Sorunları”, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Deniz İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005, s. 38

Nitekim Atık Kontrolü Yönetmeliği' nin 14 üncü maddesine göre Atık Kabul Tesisleri ile Atık Toplama Gemilerine Lisans Belgesi verilmesi işlemleri Çevre ve Orman Bakanlığı ile ilgili Valiliklerce yapılmaktadır. Liman işletici kuruluşlara söz konusu atık toplama lisansları verilirken liman işletici kuruluşlar tarafından hazırlanan atık yönetim planlarının onaylanması Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından yapılmaktadır. Ne var ki "Petrol Ve Petrol Türevli Katı Ve Sıvı Atıkları Kabul Edecek Atık Kabul Tesisleri"nin kurulması için Atık Kontrolü Yönetmeliği uyarınca tesisin bir takım ek şartları da taşıyor olması aranmıştır<sup>207</sup>.

Atıkların sınıflandırılarak toplanması, uygun bertaraf tesisine taşınması ve burada bertarafı işlemlerinin akabinde kirlenen alanların rehabilite edilerek eski haline döndürülmesi gerekmektedir. Bakanlığın deniz çevresinin petrol ile kirlenmesi

---

<sup>207</sup> Atık Kontrolü Yönetmeliği madde 21 uyarınca; "Zehirli sıvı madde atıklarını kabul edecek atık kabul tesisleri aşağıdaki şartlara haiz olmalıdır.

a) Tesis, limanda kullanıma uygun, erişilir ve limanı kullanan tüm gemilerin ihtiyaçlarına yeter kapasitede olmalıdır.

b) Tesis, gemi tarafından bildirim yapıldıktan sonra, yirmi dört saat içinde gemideki zehirli sıvı madde atıklarını alabilecek kapasiteye sahip olmalıdır.

c) Zehirli sıvı madde atıklarının alınacağı tanklar, işlem başladıktan sonra on saat içinde atık alımını tamamlayacak kapasitede olmalıdır.

d) Bu maddenin (e) bendi kapsamındaki limanlar hariç olmak üzere zehirli sıvı maddelerin yük işlemleri yapılan limanların atık alım tesislerinin günlük kapasiteleri;

1) A kategorisinde olup katılacak zehirli sıvı madde yüklerin elleçlendiği limanlarda, her yük işlemi için 75 m<sup>3</sup> zehirli sıvı madde atığını alabilecek, veya;

2) A kategorisi dışındaki kategorilerden olup katılacak zehirli sıvı madde yüklerin elleçlendiği limanlarda ise, her yük işlemi için 50 m<sup>3</sup> zehirli sıvı madde atığını alabilecek şekilde tanklar olmalıdır.

e) Sadece yüksek viskoziteli olmayan ve katılaşmayan B veya C kategorisinde zehirli sıvı madde yükleri elleçleyen bir liman, bu maddenin (g), (h), (i), (j) bentlerindeki gereklerini yerine getirecektir.

f) Zehirli sıvı madde yükü taşımış gemilerin tamir edildiği tersanelerdeki zehirli sıvı madde atığı alım tesislerinin günlük kapasitesi;

1) Katılaşmayan A, B, C veya D kategorilerindeki zehirli sıvı madde atıklarının her birinin 50 m<sup>3</sup>'nü alabilecek kapasitede,

2) Katılacak A kategorisi zehirli sıvı madde atığının 75 m<sup>3</sup>'nü alabilecek kapasitede tanklara sahip olmalıdır.

g) B veya C kategorisindeki zehirli sıvı madde yüklerinin boşaltıldığı limanların lisans belgesi alabilmesi için, süzdürme (stripping) işlemi sırasında 6 m<sup>3</sup>/saat kapasitede alım yapabilecek ve bu işlem sırasında gemi manifolduna 101.6 kPa (14.7 pound/inch<sup>2</sup>) dan daha fazla ters basınç yapmayacak alım sistemleri olmalıdır.

h) Alım tesislerinde kullanılan boru ve hortumlar, alınan zehirli sıvı madde atığını gemiye geri akıtmayacak şekilde olmalıdır.

i) (g) fıkrasında belirtilen sistemdeki teçhizatlar, sistemlerin özellikleri, çalışması hakkında ayrıntılı bilgiler ve kullanım yöntemleri atık yönetimi planında bulunmalıdır.

j) (i) fıkrasında bahsedilen yöntemler her zehirli sıvı madde atığı operasyonunda kullanılmalıdır.

Tersanelerin atık kabul tesisleri, bu maddenin (b) ve (c) bentlerine uymak zorunda değildir. Ancak, gemi tersaneden çıkmadan önce atık alım işlemleri tamamlanmış olmalıdır."

sebebiyle üstlenmiş olduğu görevlerden biri de müdahale işlemleri sonrasında, kirlenmenin etkilediği alanların tespiti ve rehabilitasyonu çalışmaları ile kirlenmenin insan sağlığı, bitki ve hayvan varlığı ile doğal ve tarihsel değerler üzerinde uzun dönemli etkilerinin tespiti amacıyla izleme çalışmaları yapmak veya yaptırmaktır. Rehabilitasyona ve rehabilitasyon planlarının hazırlanmasına ilişkin teknik detaylar yine Bakanlık tarafından hazırlanacak acil müdahale planlarında belirtilmektedir.

Rehabilitasyon planlarının hazırlanması ve uygulanmasında, Bakanlık koordinasyonunda ilgili kurum/kuruluş, üniversite ve gönüllü kuruluşlardan oluşturulan bilimsel komisyonun önerileri de dikkate alınmakta, 5312 Sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği ile kendisine verilen görevleri icra edebilmek için gerekli görmesi halinde Bakanlık, en yüksek risk altında bulunan bölgeye yakın rehabilitasyon merkezi kurabilmektedir.

Müdahale sonrası deniz çevresinin rehabilitasyonu Bakanlık tarafından yapılır veya yaptırılır ve rehabilitasyon işlemlerine ilişkin giderler aşağıda inceleneceği üzere; zarardan sorumlu gemi ve/veya kıyı tesisi sahiplerinden alınır. Dolayısıyla işbu rehabilitasyon çalışmalarında gemi ve/veya kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu bozulan çevrenin yeniden oluşturulmasından gemi ve/veya kıyı tesislerinin sorumlu tarafları müteselsilen sorumlu olacaktır. Kirletici ve sorumlu kişinin tespit edilemediği olaylar sonrasında rehabilitasyon için yapılan harcamalar Bakanlık tarafından karşılanır.

#### **2.1.2.1.5. Kıyı Tesislerini Denetim Yükümlülüğü**

Bakanlık; kıyı tesislerini 5312 Sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği hükümlerinin icrasının kontrolü amacıyla haberli veya habersiz yılda en az bir kez denetler. Bu denetimde, kıyı tesisinin muhtemel acil müdahale için hazırlıklı olmasının yanı sıra, personelinin eğitim seviyesi ile personel, malzeme ve ekipman açısından yeterliliği, acil müdahale planlarının güncelliği, hazırlıklı olma faaliyetlerinin ilgili bölgesel ve kıyı tesisi acil müdahale planlarına uygunluğu ile

5312 Sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliğinde belirtilen diğer gerekli tedbirlerin alınıp alınmadığı kontrol edilir.

Kıyı tesislerinde Bakanlık tarafından yapılan denetimler sonucunda uygunsuzluk veya eksiklik bulunursa kıyı tesislerine eksikliklerini tamamlamaları için üç aya kadar süre tanınır. Bu süre içerisinde şartları yerine getirmeyen kıyı tesislerinin faaliyetleri bu Uygulama Yönetmeliği m. 56 atfıyla Çevre Kanunu m.20 uyarınca idari yaptırım uygulanarak durdurulur.

Kıyı tesislerinde Bakanlık tarafından yapılan denetimler sonucunda uygunsuzluk veya eksiklik bulunursa kıyı tesislerine eksikliklerini tamamlamaları için üç aya kadar süre tanınır. Bu süre içerisinde şartları yerine getirmeyen kıyı tesislerinin faaliyetleri bu Uygulama Yönetmeliği “İdari Yaptırımlar” başlıklı 56. maddesi kapsamında Çevre Kanunu ve 5312 sayılı mevzuat hükümlerinde belirtilen yaptırımlar uygulanarak durdurulur<sup>208</sup>. Kıyı tesislerinin yanı sıra Bakanlığın, Atık Alım Yönetmeliği m. 27 uyarınca “Atık Alım Tesisleri”ni ve “Atık Alım Gemilerini” de denetleme yetkisi ve yükümlülüğü bulunmaktadır.

#### **2.1.2.2. Denizcilik Müsteşarlığı**

Deniz çevresinin petrol ile kirlenmesi durumunda zararların tazmini ve acil müdahale esaslarını özellikli olarak düzenleyen 5312 sayılı kanunun 4. maddesi uyarınca Denizcilik Müsteşarlığı, ilgili kurumlar tarafından hazırlanarak Bakanlık onayı akabinde yürürlüğe giren acil müdahale planlarının uygulanması, kirliliğe karşı hazırlıklı olma, oluşan kirliliğe müdahale etme, zararların tazmini ve mali sorumluluk garantilerinin bildirimini konusunda icraya ilişkin yetki, görev ve sorumlulukların ifası ile yetkili kılınmıştır.

---

<sup>208</sup> 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2008/1) uyarınca 2872 sayılı Çevre Kanununun 20 nci maddesinde, kanuna aykırılık halinde uygulanacak idari para cezaları belirlenmiştir. Buna göre 2872 sayılı Çevre Kanununun 20 nci maddesinde yer alan para cezası miktarları 1/1/2008 tarihinden işbu tebliğde belirtildiği gibi uygulanacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.cmo.org.tr/yeni/ulusalcm.php#>, erişim tarihi: 29.01.2008

Görüleceği üzere deniz çevresinin petrol ile kirlenmesi ile oluşan zararların tazmini hususunda genel anlamda düzenleme yapma yetkisi Bakanlığa verilmişken Bakanlık tarafından yapılmış olan işbu düzenlemelerin uygulanması yetkisi de Müsteşarlığa bırakılmıştır.

Çevre ve Orman Bakanlığı' nın yanında denizlerin kirletilmesinin önlenmesi, kirlilikle mücadele etme, kirlenmeyi önleyici her türlü tedbiri alma ve denizcilikle ilgili hedef ve politikaları tespit etmekten Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı sorumludur<sup>209</sup>. Türk Boğazlar bölgesinde ve diğer kıyılarımızda; gemiler, tankerler ve her türlü deniz aracı ile tersaneler ve kıyı tesislerinde meydana gelen yangın ve kaza halleri ile doğal afetlerde denizde seyir güvenliğini sağlamak ve çevre kirliliğini önlemek, bu hallerin karada sebep olabileceği yıkım ve zararları engellemek amacıyla; deniz ulaştırması, liman ve tersane hizmetlerinin planlanmasına yönelik faaliyet gösteren tüm kamu kuruluşları ile özel kuruluşların faaliyetlerinin düzenlenmesi, koordinasyonu, sevk ve idaresi, krize neden olan olayların başlangıcından neticelerinin ortadan kalktığına idarece belirlenmesi Denizcilik Müsteşarlığının görev ve yetkisinde bulunmaktadır<sup>210</sup>.

#### **2.1.2.2.1. Acil Müdahale Planlarının Uygulanması**

Yukarıda açıklandığı üzere Bakanlık tarafından onaylanarak yürürlüğe giren acil müdahale planlarının, Uygulama Yönetmeliği m. 8 uyarınca Denizcilik Müsteşarlığı tarafından uygulanması sürecinde dört aşama bulunmaktadır. Duruma bağlı olarak bir ya da daha fazla aşama aynı anda sürdürülebilir.

##### *Bildirim Aşaması;*

5312 sayılı kanununun 13. maddesine göre; olaya karışan, olayı gören, duyan veya olaydan haberdar olan herkes kirlenme veya kirlenme tehlikesini ilgili makam ve acil müdahale birimlerine bildirmekle yükümlüdür. Aynı zamanda Çevre Kanunu

<sup>209</sup> TOKUŞLU, “İstanbul Boğazında Gemi Kaynaklı Çevre Sorunları” s. 48

<sup>210</sup> Sayıştay Başkanlığı'nın 2.5.2002 tarih ve Bşk.2002/35 E.456149/2508 sayılı yazısı ile TBMM Başkanlığı'na gönderilen 2002/1 sayılı Gemilerin Denizleri ve Limanları Kirletmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele Etme 2002 Yılı Performans Raporu.



m.30 uyarınca “*çevreyi kirleten veya bozan bir faaliyetten zarar gören veya haberdar olan gerçek ve tüzel kişiler idari makamlara başvurarak bu faaliyetlerin durdurulmasını isteyebilirler.*” Hatta bu madde uyarınca durdurma talebinin yönlendirileceği idari makamların bu talebi yerine getirmemeleri durumunda onları buna zorlayıcı nitelikte bir davanın açılabilmesi olanağı da tartışılabilir görünmektedir<sup>211</sup>.

Bildirim yapılacağı kurumların Uygulama Yönetmeliği ile düzenleneceğini belirten 5312 sayılı kanun atfı ile Uygulama Yönetmeliği m. 6 uygulama alanlarında bulunan ve seyreden devlet gemileri de dâhil olmak üzere tüm gemilerin kaptanlarına, kılavuz kaptanlarına, kıyı tesislerinde görevli şahıslara ve sivil / Devlete bağlı hava pilotlarına, seyirleri esnasında bilgi sahibi oldukları petrol ve diğer zararlı maddeler sebebiyle meydana gelen bütün olay ve kirlenmelere ilişkin bildirimleri; Müsteşarlığa, Ulusal Acil Müdahale Merkezine, herhangi bir Bölgesel Acil Müdahale Merkezine veya Ulusal Acil Müdahale Planında belirtilen irtibat noktalarına, en uygun haberleşme vasıtasıyla, gecikmesizin yapılması yükümlülüğünü getirmiştir<sup>212</sup>.

Ulusal ve bölgesel acil müdahale planlarında belirtilen irtibat noktaları ve acil müdahale merkezleri tarafından alınan tüm bildirimler Müsteşarlığa iletilir. Bildirimler, Müsteşarlık tarafından gecikmeksizin Bakanlığa bildirilir. Müsteşarlık bu bildirimlere ilişkin kayıtları on yıl süre ile tutar.

#### *Planın Değerlendirilmesi ve Aktif Hale Getirilmesi Aşaması;*

Bildirim safhasından sonra acil ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından hazırlanarak Bakanlık onayı ile yürürlüğe sokulan acil müdahale planlarının Müsteşarlık tarafından somut kirlenme olayına uygulanması için değerlendirilmesi

---

<sup>211</sup> TANDOĞAN, s. 33

<sup>212</sup> Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından 09.11.2006 tarihinde yayımlanan B.02,1.DNM.0.06/141.02 23425 sayılı 2006/7 Genelge ile “Kanun ve Yönetmeliğin söz konusu maddeleri gereğince gemiler tarafından yapılması gereken tüm bildirimlerin gemilerin acenteleri tarafından ilgili liman başkanlığına yapılması” hususunda tüm ilgilileri uyarmıştır.

ve aktif hale getirilmesi gerekmektedir<sup>213</sup>. Bu aşamada Müsteşarlık Acil Müdahale Merkezleri ile koordineli olarak çalışmakta ve değerlendirme aşamasını müdahale operasyonunu izlemektedir.

#### *Müdahale aşaması;*

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yapılacak olan ve aşağıda ayrıntılarıyla açıklanmış olan kirliliğe müdahale edimi de acil müdahale planlarının uygulanması kısmında üçüncü ve belki de en önemli aşamadır.

#### *Atıkların Bertarafı ve Kirlenen Alanların Rehabilit Edilmesi Aşaması;*

Acil müdahale planlarının uygulanması prosedüründe son aşama; atıkların bertarafı ve kirlenen alanların rehabilit edilmesi aşamasıdır ki bu görev aynı zamanda yukarıda açıklanmış olduğu üzere Çevre ve Orman Bakanlığının yetki ve sorumluluğu altındadır. Çevre ve Orman Bakanlığına tanınan “genel koordinasyon” yetkisi çatısı altında rehabilitasyon çalışmalarını ilgili kurum/kuruluş, üniversite ve gönüllü kuruluşlardan oluşturulan bilimsel komisyonun önerileri de dikkate alarak ifa etmektedir.

Uygulama Yönetmeliği Geçici Madde 2 uyarınca; acil müdahale planlarını uygulamak amaçlı Bölgesel acil müdahale merkezi<sup>214</sup> oluşturuluncaya kadar halen

---

<sup>213</sup> Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından 26.10.2007 tarihinde yayınlanan B.02,1.DNM.0.06.14.02.141.01–35263 sayılı ve “Kıyı Tesisleri Acil Müdahale Planları” konulu 2007/8 Genelge; gerek ilgili kanun ve yönetmeliğin gereklerinin yerine getirilmesi ve gerekse herhangi bir durumda bölgesel ve ulusal müdahalenin bir parçası haline dönüşebilecek olan ekipmanların standardizasyonu/optimizasyonu ile söz konusu planların altlığını teşkil edecek olan gemi trafiği, manevrasından ve kıyı tesislerinin operasyonel faaliyetlerinden kaynaklanan risk değerlendirilmelerinde ilgililerce kullanılacak olan metodolojilere bir rehber olması için hazırlanarak acil müdahale planlarında bulunması gereken hususlarda yeknesaklığın sağlanması amaçlanmıştır.

<sup>214</sup> Uygulama Yönetmeliği m. 55 uyarınca İkinci seviye bir olay için bölgesel koordinasyon merkezine, üçüncü seviye bir olay için ulusal acil müdahale merkezine bağlı olarak basın ve halkla ilişkiler grubu oluşturulur. Bu grup, bir olayın ve olaya müdahale operasyonlarının her aşamasında basın bildirimleri hazırlamak ve basın tarafından yayınlanan haberleri izlemek ve yanlış anlamaları düzeltmek üzere görev yapar. Basın ve halkla ilişkiler grubunun hazırladığı basın bildirimleri, ikinci seviye bir olayda bölgesel koordinasyon komitesi, üçüncü seviye bir olayda ulusal acil müdahale merkezi tarafından basına sunulur. Basın ve halkla ilişkiler grubunun görevleri ve çalışma usulleri ulusal acil müdahale planında yer alır.

Müsteşarlık bağılı bölge müdürlükleri aynı zamanda bölgesel acil müdahale merkezi olarak görevlendirilir. Bu durumda bölge müdürlüklerinin imkân ve kabiliyetleri, personel ve haberleşme ekipmanları karada ve denizde her iki görevi de icra edebilecek duruma getirilir.

#### **2.1.2.2.2. Hazırlıklı Olma**

Başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) olmak üzere petrol taşımacılığı üzerine birçok özel sektörün bu konular hakkında eğitim seminerleri bulunmakla birlikte, 21 Ekim 2006 tarih ve 26326 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Uygulama Yönetmeliği’nin 28. maddesi hükmü gereğince; petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliğe hazırlıklı olma ve müdahale ile ilgili eğitim seminerleri, eğitim araç-gereçleri, eğitim verecek ve alacak kişilerin yeterlilikleri ve eğitimin süresini içeren eğitim ve tatbikat programlarını belirleyen bir genelgeyi Bakanlığın uygun görüşünü alarak Müsteşarlık yayınlacaktır.

#### **2.1.2.2.3. Tehlike Altındaki Gemilerin Güvenli Deniz Alanlarına Kabulü**

Uygulama Yönetmeliği m. 52 uyarınca; Yangın, patlama, mekanik ve yapısal bozukluklar dâhil gemi hasarlanmaları, çatışma, kirlilik, bozulan gemi dengesi ve karaya oturma gibi olaylar sonucunda, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike altında bulunan ve/veya tehdit altında bulunan geminin/gemilerin belirlenecek emniyetli ve güvenli deniz alanlarına yönlendirilmesi ve kabulüne, Denizcilik Müsteşarı veya yetkilendirdiği bir personelin başkanlık ettiği bir komisyon tarafından karar verilir. Komisyon, en az beş kişi ve tek sayıdan oluşur ve katılanların oy çokluğu ile karar alır.

#### **2.1.2.2.4. Gemiye Denetime Tabi Tutma**

Liman devleti kontrolü mevzuatına göre tutulmasını gerektirecek personel, ekipman, malzeme ve benzeri eksiklikleri bulunan yabancı bayraklı gemilerin

faaliyetleri ile eksikliği tespit edilen Türk Bayraklı gemilerin faaliyetleri Müsteşarlık tarafından bu eksiklikleri giderilinceye kadar durdurulur. Bu durumdaki gemilerin yükü, gemi veya yük sahibince standartlara uygun başka bir gemiye nakledilir ve mevzuat uyarınca bertaraf edilmesi gereken yüklerin uygun bir şekilde bertarafı sağlanır.

#### **2.1.2.2.5. Kirliliğe Müdahale**

5312 sayılı Kanununun 15. maddesi uyarınca olay sonucunda ortaya çıkan kirlenmeye ve kirlenme tehlikesine müdahale etme yetkisi Müsteşarlığa aittir. Müsteşarlık bu görevi, Bakanlığın görüşlerini alarak diğer kamu kurum ve kuruluşlarına ve bu alanda meslek icra eden veya bu amaçla kurulmuş olan ve merkezi Türkiye’de bulunan şirketlere yaptırabilir.

Müsteşarlık, Bakanlık ve Dışişleri Bakanlığının görüşünü alarak, olaylara hazırlıklı olma ve müdahale amacıyla, uluslararası anlaşmaların ilgili hükümlerine ve bölgesel uluslararası acil müdahale planlarına uygun olarak, Türk acil müdahale ekiplerini yurtdışına gönderme veya yabancı acil müdahale ekiplerini Türkiye’ye davet etme yetkisine sahiptir<sup>215</sup>. Eğer acil müdahale ekibi, başka bir ulusal kamu kuruluşuna ait ya da bu kuruluşun kontrolü altında ise, böyle bir ekibi yurtdışına göndermek için önceden ilgili kuruluşun onayı alınır. Ne var ki müdahalenin yabancı bir birim tarafından yapılması Bakanlığın sorumluluğunu kaldırmaz ve görevlendirilen kamu kurum ve kuruluşlarına ve şirketlere, sorumlu taraftan doğrudan tazminat talep etme yetkisi vermez.

Denizde ve/veya kıyı tesisinde meydana gelen ciddi kazalardan kaynaklanan büyük ölçekli olayları kapsayan üçüncü seviyedeki bir olayda, olaya müdahale

---

<sup>215</sup> Uygulama Yönetmeliği m. 50 uyarınca müdahale faaliyetleri esnasında talep edilmesi üzerine diğer ülkelerden gelen petrol veya diğer zararlı maddelerden kaynaklanan bir kirlilik olayına müdahale amacıyla kullanılacak gemi, uçak ve diğer ulaştırma araçlarının Türkiye’ye giriş, kullanım ve Türkiye’den ayrılışları veya ilgili personel, yük malzeme ve ekipmanın nakledilmesi ya da bunların Türkiye’den çıkışlarının süratle sağlanması ve kolaylaştırılması ile ilgili tüm işlemler ilgili ulusal mevzuata ve bu mevzuatla sağlanan muafiyet ve istisnalara tabidir.

yukarıda değinildiği üzere “ulusal” acil müdahale planı çerçevesinde yapılır ve genel koordinasyondan Bakanlık sorumludur. Müsteşarlık ise ulusal acil müdahale planında belirtilen ulusal acil müdahale merkezi ile bölgesel acil müdahale merkezleri arasında bir ağ oluşturur.

Bölgesel acil müdahale merkezleri; bir kıyı tesisi veya 5312 sayılı Kanun kapsamındaki bir geminin kendi imkân ve kabiliyetlerinin yetersiz kaldığı durumlarda bölgesel imkân ve kabiliyetler ile müdahale edilip kontrol altına alınabilecek orta ölçekli olaylardan sayılan ikinci seviyedeki bir olay sırasında karada ve denizde bölgesel acil müdahale planlarının uygulanması için bir müdahale, operasyon ve koordinasyon merkezi olarak hizmet verirler.

### **2.1.2.3. Sahil Güvenlik Komutanlığı**

İnzibati güç olarak Sahil Güvenlik Botları deniz kirliliğinin önlenmesinde önemli bir yere sahiptir<sup>216</sup>. Sahil Güvenlik Komutanlığı’ nın görev ve yetkileri yukarıda değinildiği üzere Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu düzenlemiştir. Kanunun amacı Türkiye Cumhuriyetinin bütün sahillerinde iç suları olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında liman ve körfezlerinde, karasularında, münhasır ekonomik bölgesi<sup>217</sup> ile ulusal ve uluslar arası hukuk kuralları uyarınca egemenlik ve denetimi altında bulunan deniz alanlarında, kanunlarla kendisine verilen görevlerin uygulanması ve yetkilerin kullanılması maksadıyla Sahil Güvenlik Komutanlığı teşkilatını kurmak görev ve yetkilerini düzenlemektir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı’ nın görevleri 5312 sayılı Kanunun 4. maddesinde düzenlenmiştir. Bu görevler arasında liman sınırları dışında deniz ve hava araçları ile denizlerdeki tesislerden yapılacak her türlü kirletmelerle ilgili hükümlere ve uluslar arası antlaşmalara aykırı eylemleri izlemek, önlemek, suçluları yakalamak, gerekli işlemleri yapmak, yakalanan kişi ve suç vasıtalarını yetkili makamlara teslim etmek de sayılmıştır.

---

<sup>216</sup> KARA, s. 46

<sup>217</sup> 24.06.2003 tarihli değişiklik ile münhasır ekonomik bölge kavramı da kanun kapsamına dâhil edilmiştir.

Gemilerden kaynaklanan kirlilikle mücadele, izleme ve cezalandırmadan sorumlu kurumlardan biri olan Sahil ve Güvenlik Komutanlığı'nın kirleticileri izlemek ve kirliliği saptamak için uygun ekipmanlarla teçhiz edilmiş deniz ve hava araçlarına ve yeterli sayıda eğitilmiş personele ihtiyacı bulunmaktadır<sup>218</sup>.

#### **2.1.2.3.1. Asayiş ve Kolluk Görevleri**

Sahil Güvenlik her türlü ihbar, kolluk kuvvetlerinin raporları, kendi tespitleri, arama ve kontroller ile gemiler ve kara tesislerine (denize kıyısı olan sanayi tesisleri, fabrikalar, turistik tesisler) müdahalede bulunmaktadır. Sahil Güvenlik kirliliği gördüğünde, tespit ettiğinde (video kamerayla) savcı talimatıyla tutanak tutmakta ve kirlilik yerinden numune almaktadır.

Herhangi bir deniz kirliliği ve kazası oluşması durumunda Sahil Güvenlik devlet otoritelerine başvurmakta olaya müdahale için gerekli her türlü hareketi başlatarak yönetilmesine yardımcı olmaktadır.

#### **2.1.2.3.2. İdari Para Cezası Kesme**

Çevre Kanununun 04.06.1986 tarih ve 3301 sayılı Kanunla değişik 24. maddesinin b bendine göre Büyükşehir belediye hudutları dışında kalan denizlerde Sahil Güvenlik Komutanlığı Botları doğrudan doğruya idari para cezası kesmektedir<sup>219</sup>. Ancak burada da yetkili mülki amirlerin ceza verme yetkileri geçerliliğini korumaktadır. Aynı kanunun değişik aynı maddesinin c bendi uyarınca da Büyükşehir Belediye Başkanlıkları ve Sahil Güvenlik Bot Komutanlıklarının idari para cezası vermeye yetkili oldukları yerlerde dahi mülki amirlerin ceza verme yetkilerini sürdürdükleri anlaşılmaktadır<sup>220</sup>.

Sahil Güvenlik Komutanlığının deniz kirliliğini temizlemeye yönelik görevi bulunmamaktadır. Bu nedenle Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde oluşan

<sup>218</sup> TOKUŞLU, s. 47

<sup>219</sup> ÖGÜTÇÜ, "Çevre Kolluk İşlemleri", s. 257

<sup>220</sup> TEZCAN, Durmuş; *Çevre Suçları İle İlgili Bazı Değerlendirmeler*, Prof. Şükrü Postacıoğlu'na Armağan, 9 İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İzmir 1997, s. 370

kirliliği temizleyici hiçbir araç ve gereç ile malzeme bulunmamaktadır. Dolayısıyla kirlilik ile karşılaşıldığında bot komutanlıklarınca Büyükşehir Belediye hudutları dışında kalan denizlerimizde kirliliğe sebep olan gemilere doğrudan doğruya ceza kesilmesine rağmen kirliliğin giderilmesine ilişkin hiçbir işlem yapılmamaktadır<sup>221</sup>.

## 2.2. MALİ SORUMLULUĞUN SUJELERİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

### 2.2.1. Mali Sorumluluğun Sujeleri

Çevre Kanunu m. 2 uyarınca kirleten “filleri sonucu doğrudan veya dolaylı olarak çevre kirliliğine sebep olan gerçek ve tüzel kişiler” olarak tanımlanmaktadır. Bu kanuna göre gemilerin neden olduğu deniz kirliliğinden sorumluluk bakımından gemi kaptanı, gemi başmühendisi, gemi sahibi (donatan) ve işleteni başta olmak üzere çevre kirliliğine neden olan tüm gerçek ve tüzel kişilere dava açılacaktır<sup>222</sup>. 5312 sayılı Kanun uyarınca ise deniz çevresinin kirlenmesinden dolayı sorumlu olanlar kanununun 6. maddesinde gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu tarafları olarak gruplandırılmıştır. Biz ise her iki mevzuatı ve doktrindeki görüşleri birleştirerek zarardan sorumlu tarafları aşağıdaki gibi derlemiş bulunuyoruz.

#### 2.2.1.1. Kamu Hukuku Tüzel Kişileri

Çevre kirliliğinden doğan zararlarda özellikle ülkemizde dolaysız ve dolaylı yoldan “çevreyi kirletmede başı çeken” sıfatıyla idarenin sorumluluğu sık sık gündeme gelmektedir<sup>223</sup>. Her ne kadar tezimiz konusu deniz çevresinin kirlenmesinden doğan zararları devlet adına önleme ve tazmin prosedüründe Çevre ve Orman Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Sahil ve Güvenlik Komutanlığı birer idari yapı olarak rol oynuyor olsa da aynanın diğer tarafında deniz çevresinde meydana gelen zararlarla ilgili olarak tüm idari kuruluşların özellikli “sorumluluğu” olduğunu da olduğunu unutmamak gerekir.

<sup>221</sup> ALTUNTAŞ, “Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğini Önlemeye Yönelik Ulusal ve Uluslar arası Düzenlemeler ile AB Müktesebatının İncelenmesi”, s. 18

<sup>222</sup> KARA, s. 247

<sup>223</sup> SEROZAN, Rona; “Doğal Çevrenin Özel Hukukun Araçlarıyla Korunmasındaki Yetersizlikler”, Kaneti’ ye Armağan, Aybay Yayınları, İstanbul 1996, s. 108.

Çevre Kanunu m.2 uyarınca özel hukuk tüzel kişileri ile kamu tüzel kişileri arasında ayırım yapılmamış olduğundan kamu tüzel kişilerinin de sebep oldukları kirlenmeden doğan zararlardan sorumlu olmaları gerekecektir.

#### **2.2.1.1.1. İdarenin Ajanlarının Kusurundan Doğan Sorumluluğu**

İdare bütün olarak tüzel kişilerden oluştuğu için idarenin kusuru aslında gerçek kişilerden oluşan organ ve personelinin kusurlarının bir sonucudur, fakat bu kusurları işleyen ajanı herhalde belirlemek olanaksız bulunmaktadır<sup>224</sup>.

Kamu görevlilerinin kusuruyla çevre kirliliği ve bozulmaları vakıalarına neden olmaları hallerinde genellikle zararların büyük çaplı olması, tesis ve işletmelerin aktüel organizasyonlarının ve fabrika prosedürlerinin karmaşıklığı gibi sebeplerle kirliliğe yol açan tasarrufu yapan ajanın tam olarak belirlenmesinin olanaksızlığı ve zorluğu karşısında mağdurların tazminat taleplerini çoğunlukla mali olanakları daha geniş olan idareye yönelttikleri tespit edilmektedir<sup>225</sup>. Zarara uğrayan açısından daha garanti olan bu seçimde tazminat ödemek zorunda kalan idarenin kusuru oranında kamu görevlisine rücu hakkı her zaman saklıdır.

Hizmet kusuru ilkesi Danıştay tarafından uygulanmakta ve Yönetimin sorumluluğuna hükmedilmektedir. Bir Danıştay kararında belirtildiği gibi “hizmet kusuru sebebiyle idare aleyhine tazminata hükmolünmek için idarenin ifaya mecbur olduğu hizmetin idarece yapılmaması, geç yapılması veya kusurlu ifası gereklidir.”<sup>226</sup>

#### **2.2.1.1.2. İdarenin Denetlemede Gösterdiği Özensizlikten Doğan Sorumluluğu**

Rona Serozan’ a göre çevreyi kirlütenleri izleyip kovuşturmada hava kirliliğini ölçme ve denetlemede ve ilgili yönetmelikleri çıkarmada gösterdiği “özensizlikten” ötürü idarenin A.Y. m. 129/V ve Devlet Memurları Kanunu m. 13 bağlamında

<sup>224</sup> ARMAĞAN, Tuncay; İdarenin Sorumluluğu ve Tam Yargı Davaları, Seçkin Yayın evi, Ankara 1997, s. 17

<sup>225</sup> GÜVEN, s. 30

<sup>226</sup> GÖZÜBÜYÜK, s. 286



“görev kusuru”ndan ötürü sorumluluğunun gündeme getirilmesi durumu da söz konusu olabilir<sup>227</sup>. Bu arada çevreyi kirleten tesisin faaliyetinin durdurulmasına ilişkin olarak Çevre Kanunu m. 30 uyarınca bireye tanınan başvuru hakkını da unutmamak gerekir. Böyle bir “başvurunun gereğinin yerine getirilmemesi” de idarenin sorumluluğuna neden olabilir.

### **2.2.1.1.3. İdarenin Çevre Kirliliğine Göz Yummasından Doğan Sorumluluğu**

Kamu görevlilerinin eylemleri nedeniyle sorumluluğun yanı sıra idarenin; “çevre kirlenmesine göz yumması” nedeniyle ülkeden yaşayan “bireylerin” çevre hakkını ihlal ettiği gerekçeleriyle de sorumluluğuna gitmek söz konusu olabilir. Çevre sorunlarında AİHS M. 8’ in uygulanabilirliği doğrudan devletin yol açtığı bir kirlenmeden ileri gelebileceği gibi, devletin özel sektörü uygun biçimde düzenleme yükümlülüğünü yerine getirmemiş olmasından da kaynaklanabilir<sup>228</sup>. Nitekim AİHM 17381/02 başvuru numaralı ve 5 Haziran 2007 tarihli Lemke - Türkiye davasında konuyla ilgili önemli sayılabilecek bir hükme varılmıştır. Dava kısaca, Bergama ilçesi (İzmir) sınırları dâhilinde ikamet eden başvuran Birsal Lemke ve ailesinin ikamet yerlerinden yaklaşık elli kilometre uzaklığında bulunan Ovacık’ta, altın madeni işletmesi izninin verilmesi ile ilgilidir. Olayla ilgili tüm iç hukuk yolları tüketildikten sonra başvuran Avrupa İnsan Hakları Mahkemesine başvurmuştur.

Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi konuyla ilgili vermiş olduğu kararında; *“Devlet için çetrefil nitelikteki çevresel ve ekonomik sorunların ele alınıp bunların çözümlenmesi söz konusu olduğunda, karar sürecinin, her şeyden önce çevreye ve kişi haklarına zarar verecek nitelikteki faaliyetlerin etkilerinin önceden tespit edilmesine olanak sağlayacak şekilde, uygun araştırma ve incelemelerin yapılması hususunu içermesi gerektiğine kanaat getirdiğini hatırlatmaktadır. Böylece çeşitli menfaat çatışmaları arasında adil bir denge tesis edilecektir. Bu inceleme sonuçlarına ve karşı karşıya kaldıkları tehlikeyi değerlendirmeye olanak sağlayan*

<sup>227</sup> SEROZAN, “Doğal Çevrenin Özel Hukukun Araçlarıyla Korunmasındaki Yetersizlikler”, s. 109

<sup>228</sup> SANCAKDAR, Oğuz / TEZCAN, Durmuş / ERDEM, Mustafa Ruhan; Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi Işığında Türkiye’ nin İnsan Hakları Sorunu, Seçkin Yayın evi, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara 2004, s. 402

*bilgilere halkın erişebilmesinin önemi tartışmasızdır... Türk yasal mevzuatı tarafından değil aynı zamanda idari yargı kararlarıyla da belirlenmiş olan güvencelere rağmen, Bakanlar Kurulu, söz konusu faaliyetin etkilerinin değerlendirilmesini sağlayacak uygun araştırma ve incelemelere başvurmadan, 29 Mart 2002 tarihinde altın madeni işletme faaliyetlerinin sürdürülmesine izin vermiştir...*

*Sonuç olarak AIHM, 2004 yılının Ağustos ayında gerçekleştirilen yeni çevresel etki değerlendirmesi yöntemi hakkında açıklama yapmaksızın, bu incelemenin yapılmasına kadar geçen süre içerisinde ulusal mahkemelerin, başvuranın sahip olduğu usul güvencelerini her türlü etkililiğinden yoksun bıraktığını tespit etmektedir. Bu nedenle Savunmacı Devlet, AIHS' nin 8. maddesini dikkate almadan, başvuranın özel ve ailevi yaşamına saygı gösterilmesi hakkına ilişkin güvenceleri sağlama yükümlülüğünü yerine getirmemiştir. AIHM, AIHS' nin 41. maddesi uyarınca hakkaniyete uygun olarak başvurana 3.000 Euro tutarında manevi tazminat ödenmesinin makul olacağı kanaatindedir.”<sup>229</sup>Demekle idarenin çevre kirlenmesine ilişkin önlemleri almaması ve yaptırımları uygulamaması nedeniyle bireylerin özel ve ailevi hayatına saygı gösterilmemesi nedeniyle uluslar arası alanda sorumlu olduğuna kanaat getirmiştir<sup>230</sup>.*

Kamu tüzel kişilerinin bir kamu hizmetinin görülmesi sırasında gerçekleştirici çevreyi kirleten faaliyetinin neden olduğu zararlardan ötürü ortaya çıkan

<sup>229</sup> Karar metni için bkz. [http://www.yargitay.gov.tr/aihm/upload/17381\\_02.pdf](http://www.yargitay.gov.tr/aihm/upload/17381_02.pdf), erişim tarihi: 20.06.2008

<sup>230</sup> Aynı şekilde Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi 36220/97 başvuru numaralı ve 12 Temmuz 2005 tarihli **OKYAY ve DİĞERLERİ - Türkiye** davasında da Başvurucular, idari makamların, Türkiye'nin güneybatısında bulunan Muğla ilinde kurulu Yatağan, Gökova (Kemerköy) ve Yeniköy termik santrallerinin işletmelerinin durdurulmasına ilişkin idare mahkemelerince verilen kararların yerine getirilmesindeki ihmallerinden dolayı Sözleşmenin 6. maddesindeki adil yargılanma haklarının ihlal edildiğinden yakınmışlar ve mahkeme; başvurucuların sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip bireyler olduklarına; çevresel kirliliğini önlemenin ve çevreyi korumanın sürdürülmesi gereken bir görev olduğuna; idari makamların termik santrallerin çalışmasının devamına ilişkin kararının iptalini ve termik santrallerin çevresel tehlike yaratan çalışmalarının durdurulması amacıyla mahkemenin bir karar vermesini talep etmek için Türk hukukuna göre hak sahibi olduklarına dikkat çekerek idari makamların üç termik santralin çalışmalarının durdurulması için, 20 Temmuz 1996 tarihinde Aydın İdare Mahkemesince verilen yürütmeyi durdurma kararını uygulamadıkları gerekçesiyle AIHS' nin 6/1 maddesinin ihlal edildiğine karar vermiştir. Karar metni için bkz. <http://www.inhak-bb.adalet.gov.tr/aihm/aihmktliste.asp?psearch=okay&psearchtype=AND>, erişim tarihi: 20.06.2008.

uyuşmazlıklar idari yargı mercilerince çözüme kavuşturulacak zarar verici faaliyetlerin bir kamu hizmetinin görülmesine bağlı olmadığı ya da başka bir deyişle 1959/17 Esas ve 1959/15 Karar sayılı ve 11.02.1959 tarihli İçtihadı Birleştirme Kararında da belirtildiği üzere söz konusu faaliyetlerin bir idari karara, bir plan veya bir projeye dayanmadan ya da bunlara aykırı bir şekilde (idari fiil niteliğini haiz olmaksızın) gerçekleştirildiği hallerde ortaya çıkan uyuşmazlıklar ise adli yargı mercilerince halledilecektir<sup>231</sup>.

Kamu tüzel kişilerinin deniz çevresini kirletmesi sonucu doğacak zararların tahsili için menfaati zedelenen kişilerin idare aleyhine başvurabilecekleri yargısal korumalar çalışmanın son bölümünde inceleneceğinden burada bu bölüme atıf yapmakla yetineceğiz.

## **2.2.1.2. Petrol Taşıyan Gemi Donatanları, Kaptanları ve Kiracıları**

### **2.2.1.2.1. Cezai Sorumluluk**

Çevre Kanunu petrol taşıyan gemi donatanlarının cezai sorumluluğunu düzenlemiş ve bu kanun uyarınca kirletme yasağına uymayan gemiler ile deniz vasıtalarına verilecek para cezalarının temeli doğrudan ve dolaylı biçimde balast ve sintine tahliyesi yapmak, her türlü atık ve artığı dökmek olarak belirlenmiştir. Bu cezaların muhatabının ise doktrinde “*gemilere verilen cezalar altında gemiyi denizde rizikosu ve yararı kendisine ait olarak sefere çıkaran gerçek ve tüzel kişiye verilmiş sayılmalıdır.*” denilerek donatan veya donatanla bir tutulan kişi olduğu belirtilmiştir<sup>232</sup>. Bu kişilerin kendi aralarında rücu hakkı saklı tutulmak üzere gemiyi işleten veya kiralayana karşı da cezai takibatın yapılabilmesi gerekmektedir<sup>233</sup>.

<sup>231</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. TANDOĞAN, s. 186–188

<sup>232</sup> KENDER/ÜNAN/AYBAY/ILGIN/TEOMAN/ERSOY; Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu, Deniz Ticaret Odası Yayınları, Ekim 1990, s. 17

<sup>233</sup> KARA, s. 261

Cezai takibatı yapmaya yetkili kurum ise hukuki tazmin yetkisini haiz kuruluşlardan farklı olarak Büyükşehir Belediye Başkanlıklarıdır<sup>234</sup>. Büyükşehir Belediye Başkanlıkları dışında ise yetki Sahil ve Güvenlik Bot Komutanlarına verilmiştir. Para cezasında ceza miktarı gemi gross tonuna göre belirlenmektedir. Bu ise genellikle haksız uygulamalara yol açmaktadır<sup>235</sup>. Cezai sorumluluğu uygulamada ya da belirlemede yaşanan bu haksız uygulamaları gidermek için ya - 5312 sayılı kanun ile hususi olarak düzenlenen hukuki sorumluluk gibi – deniz çevresinin kirletilmesine ilişkin uygulanacak cezai sorumluluğun da hususi olarak düzenlenmesi ya da doktrinde kabul edildiği gibi sadece tonaja göre değil aynı zamanda kirlenme türü, büyüklüğü, kirlenmenin meydana geldiği yer kıstaslarına göre daha makul kriterlere göre ceza düzenlemesi yapılması gerekmektedir<sup>236</sup>.

Donatan ve acentesinin deniz kirliliği sonucu oluşacak zararlardan cezai sorumluluğuna ilişkin Danıştay dairesinin muhtelif kararları mevcuttur. Gemi

<sup>234</sup> Danıştay 6. Daire' nin 05.02.2003 tarih ve 2002/1217 Esas ve 2003/844 Karar sayılı kararı uyarınca Büyükşehir Belediye Başkanlığına bağlı olan Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü Zabıta Memuru tarafından tüzel kişiliği temsile yetkili Büyükşehir Belediye Başkanının devrettiği yetkiye dayanarak kesilen para cezası bakımından yetki yönünden mevzuata aykırılık yoktur. Ayrıntılı bilgi için bkz. **KARA**, s. 267

<sup>235</sup> Danıştay 6. Dairenin 2001/1795 Esas ve 2003/1486 Karar sayılı kararında ise Çevre Bakanlığının vermiş olduğu para cezalarına ilişkin olarak yaşanan haksız uygulamaların iptal edilebileceği hususu üzerinde durulmuştur. Danıştay 6. Daire önüne getirilen dava konusu olayda; deniz kirliliğine neden olduğu için 2872 sayılı Çevre Kanununun 22.ve 24.maddeleri uyarınca para cezası verilmesine ilişkin Büyükşehir Belediye Başkanlığı işleminin ve 3.11.1987 günlü, 19623 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan "Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik" in 24.maddesinin; deniz kirliliğine neden olunmadığı, tek taraflı tutanak tutulduğu, numunenin doğru yerlerden alınmadığı, yetki devri mümkün olmadığı halde belediye başkanınca ceza yetkisinin devredildiği, *para cezası işleminin mevzuata aykırı olduğu*; Yönetmeliğin 24. maddesinin de 21.madde ile çeliştiği, suçun tespiti için gerekenlerin 21.madde de açıkça düzenlendiği halde 24.maddede suçun tespiti için tutanak tanziminin yeterli olduğunun belirtildiği, bunun da *yasaya aykırılık oluşturduğu ileri sürülerek iptali* ile ödenen para cezasının yasal faizi ile birlikte iadesine karar verilmesi istenilmiştir.

Çevre Bakanlığı ise savunmasında; İptali istenilen yönetmelik hükmünde yasaya aykırılık bulunmadığı, para cezası işleminin de mevzuat hükümlerine uygun tesis edildiği ve ceza miktarının bakanlık genelgesi doğrultusunda saptandığı, dayanaktan yoksun davanın reddi gerektiği savunmuştur. Mahkeme; Deniz vasıtalarının özellikleri, kirlenme olayının meydana gelmesinden hemen sonra gemi veya tekninin olay mahallinden uzaklaşabileceği, denize dökülen atığın dağılabileceği veya benzeri nedenlerle analiz, fotoğraf, video çekimi gibi işlemlerin yapılmasının mümkün olmayacağı göz önüne alındığında tutanak tanzimi ile yetinilmesinde ve bu amaçla tutanak tanziminin yeterli olduğu yolunda düzenleme getirilmesinde hukuka aykırılık görülmemiş ne var ki Yönetmeliğin 21.maddesinde öngörülen usule uygun şekilde tespit yapıp kirlenen mahalden ve kirleticiden yeteri kadar numune alınmadığından para cezası verilmesi yolundaki işlemde mevzuata aykırılık gören Danıştay yerel mahkeme kararını bu yönden bozmuş ve tahsil edilen para cezasının faizi ile birlikte donatana iadesine karar vermiştir. Karar metni için bkz. <http://www.danistay.gov.tr/kerisim/container.jsp>, erişim tarihi: 20.06.2008

<sup>236</sup> **KENDER/ÜNAN/AYBAY/ILGIN/TEOMAN/ERSOY**, s. 22; **KARA**, s. 271

donatanlarının sahibi oldukları geminin deniz çevresini kirletmesiyle ilgili sorumlu olduklarını vurgulayan bir dava konusu olayla ilgili olarak Maloba bandıralı kuru yük gemisinin denizi kirlettiği nedeniyle gemi donatanı ile acentesi davacı şirket adına düzenlenen 12.10.2000 günlü, 9/133 sayılı ödeme emrinin donatan adına davacı acente tarafından iptali istemiyle yerel mahkemede dava açılmıştır. İdare Mahkemesince, Danıştay Altıncı Dairesi'nin 15.1.2003 günlü, E:2001/6959, K:2003/336 sayılı bozma kararına uyularak donatanla birlikte acente adına düzenlenen ödeme emrine karşı acente tarafından donatan adına açılan davanın donatan yönünden incelendiği, davalı idare elemanlarınca 13.8.2000 günü Yeni Kapı açıklarında demirleyen yük gemilerine ilişkin yapılan denetimlerde Alfa-1 adlı kuru yük gemisinden dökülen yağlı ve kirli sintine suları ile denizin kirletildiğinin tespit edilmesi üzerine çevre para cezası verilmesi yolundaki işlemin tesis edildiği, gemi kaptanı tarafından bu işlemin tebellüğ edilmekten kaçınıldığı olayda kamu alacağının vadesinde ödenmemesi nedeniyle tesis edilen ödeme emrinde hukuka aykırılık görülmediğinin anlaşıldığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiş; bu karar davacı acente vekili tarafından temyiz edilmiştir. Ne var ki Danıştay 6. Daire 2004/2077 Esas ve 2006/ 1545 Karar sayılı kararı ile ilgili vermiş olduğu kararında temyiz taleplerini reddederek kararın onanmasına karar vermiştir.

#### **2.2.1.2.2. Hukuki Sorumluluk**

Cezai sorumluluğun yanı sıra; gemi sahibi veya geminin mülkiyet hakkına sahip olanların haiz oldukları önemli sorumluluklardan birisi de geminin, herhangi bir nedenle bir devletin karasuları içerisinde zararsız geçişi (innocent passage) veya açık denizlerde seyir serbestiyeti prensibi doğrultusunda seyretmesi halinde sebep olabileceği deniz kirliliğinin temizlenmesi ve meydana gelen hasarın tazmini konusundadır.

Türk hukukunda çevreyi koruma ve çevre sorunlarını gidermede temel olarak alınacak önemli hukuk prensiplerinin kabul edildiği çerçeve 1983 yılında çıkarılan Çevre Kanunu ile çizilmiştir<sup>237</sup>. Çevre Kanunu 28/2. maddesinde “*Kirletenin*

---

<sup>237</sup> TÜTÜNCÜ, s. 150

*meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır”* denilerek genel hükümlere göre de tazminat talep etme hakkının saklı olduğu kabul edilmiştir. Bu nedenle zarara uğrayan BK m. 41 ve m. 55’ e göre de uğradığı zararların tazminini talep edebilecektir. BK. m. 41 bir geminin yol açtığı kirlenme zararlarının o geminin şahsi kusuru<sup>238</sup> bulunan donatanı ile diğer gemi adamlarından ve BK. m. 55 gemi adamlarının sebep olduğu kirlenme zararlarının gemi adamlarını istihdam eden donatan ve işletenden istenmesine imkân veren genel sorumluluk hükümleridir.<sup>239</sup>.

TTK’ da gemilerin neden olduğu deniz kirliliği sonucu ortaya çıkan zararların tazminine ilişkin olarak uygulanabilecek özel bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak TTK 947. maddenin gemi adamlarının görevleri kapsamındaki kusurlu bir eylemden ileri gelen kirlenmelere uygulanacağı kabul olunmaktadır.

Gemi sahibi, karasuları içerisinde zararsız geçiş yaptığı ülkenin deniz ortamına verilecek zarardan dolayı hem uluslararası hukuk hem de o ülkenin milli hukukunda yer alan ilgili hükümler uyarınca sorumluluk altında kalmaktadır.

Gemi sahibinin genel hakları ve zorunlulukları ile ilgili olarak dört özel husustan bahsedilebilir<sup>240</sup>;

1. Tüm dokümanlar tamamlanmış, yağ kirliliğine karşı hazırlık ve müdahale ile ilgili tüm hususların uygulanması ve sürdürülmesi,
2. Acil deniz kirliliğinin en yakın kıyı devletine rapor edilmesi,
3. Kirliliğe müdahale ve temizlik eylemleri,
4. Tazmin.

Acil bir kirlilik olayı meydana geldiğinde bunun ilgili kıyı ülkesine rapor edilmesi gemi sahibi sorumluluğundadır. Normal hallerde her ne kadar bu zorunluluk gemi kaptanı vasıtasıyla yerine getirilmekte ise de geminin terk edilmesi veya kaptan

<sup>238</sup> **TEKİL**, Fahiman; Deniz Hukuku, Alkım Yayın evi, 5. Basım, İstanbul 2001, s. 173

<sup>239</sup> **KENDER/ÜNAN/AYBAY/ILGIN/TEOMAN/ERSOY**, s. 10

<sup>240</sup> **ÇEKİÇ**, Ayhan; Deniz Kirliliği Sonucu Ortaya Çıkan Zararın Tazmin Edilmesine Dair Sorumluluklar ve İlgili Uluslar arası Sözleşmelerin Gözden Geçirilmesi, [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a\\_cekic.html](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic.html), erişim tarihi: 09.06.2008

raporunun herhangi bir nedenle verilememesi halinde gemi sahibinin bu hususu gerçekleştirmesi zorunludur (MARPOL 73/78 Protokol I).

Kirlilik olayının vuku bulduğu devletin yasalarına bağlı olarak kirliliğe müdahale ve temizlik işlemlerinin başlatılması zorunlu olup, gemi sahibinin sorumluluğundadır. Bu sorumluluğa CLC 92 ve FUND 92 Sözleşmelerinde de değinilmiş ve kirlenme zararı denilen kirlenmeyi önlemek için yapılan tüm zararlardan gemi donatanlarının sorumlu olacağı belirtilmiştir.

Kirliliğe neden olan gemi CLC 92 ve FUND 92 Sözleşmesine taraf olan bir ülke siciline kayıtlı ise, gemi sahibi alınan, her tedbirin parasını ödemek zorundadır. Her iki sözleşme, gemi sahibinin kirlilikten dolayı sorumluluğunun sigorta kapsamı içerisinde bulunmasını öngörmekte olup, üçüncü şahıslara karşı olabilecek zararların da sorumluluğunun aynı derecede sigorta kapsamında olmasını sağlamaktadır.

Gemi sahipleri, genel olarak birçok sigorta sisteminin tabi olduğu genel prensipler doğrultusunda hazırlanmış ve potansiyel sorumluluğu kapsayan sigorta sözleşmelerinin ekine bir madde ilave ettirmelidir. Bahse konu madde, donatanın sorumlu olduğu kirlenme zararlarının da sigorta şirketine ait olmasını öngören "Sue and Labour"<sup>241</sup> prensibine göre hazırlanmış bir metinden ibarettir.

Gemi sahibi, sorumluluklarının sigorta kapsamının artmasına neden olabilecek herhangi bir alternatif yöntemin uygulanmasına müsaade etmeyecektir. Kıyı devleti ise, gemi sahibi ile işbirliği içerisinde bulunarak, nihai potansiyel sorumluluğunun etkin biçimde azaltılmasını sağlamak isteyecektir. Her hal ve karda müdahale ve

---

<sup>241</sup> "Sue and labour" prensibi sigortalı olan gemi donatanlarını; sigortalanan gemi üzerinde mücbir sebep/beklenmedik hal neticesiyle yapacakları kurtarma masraflarını sigortacıdan tahsiline imkân vererek sigortalanan üzerinde meydana gelebilecek zararları en aza indirmeleri için zorlamaktadır. Şöyle ki; bu prensibin sigorta sözleşmesinde bulunması sonucu sigortalı taraf örneğin fırtına içerisinde kalmış bir geminin kurtarılması için sigortacı adına kurtarma masrafları yapmak suretiyle daha çok çaba sarf etmektedir. Neticede geminin batmasına göz yumularak içerisindeki yükler ile birlikte sigortalananın bedelinin istenmesi sigortacıya geminin kurtarılması için yapılacak masraflardan çok daha ağır bir yük getirmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.britannica.com/eb/topic-571610/sue-and-labour-clause>, <http://outlines.law.uvic.ca/courses/insurance/Contributionframework1.doc>, erişim tarihi: 09.06.2008

temizlik işlemleri için gemi sahibinin toplayabileceği yardım ve çareler ile teknik yardım ve hizmetler, sigortacının sorumluluğunda olacaktır (P&I Kulüp sigortası).

Gemi sahibi, gemi kiracısı, gemi müdürü veya gemi işletmecisinin üçüncü kişilere karşı sorumluluğu ile ilgili sigorta sistemin, Koruma ve Tazmin (Protection and Indemnity) (P&I Club) "sigortaları" olarak tarif edebiliriz. Uluslararası sefer yapan gemilerin yaklaşık % 90'ini kapsayan bu sistem<sup>242</sup>;

- a. Gemilerde mevcut personel ve yolcuların kaza, yaralanma, ölüm gibi olayları
- b. 1/4 çatışma sorumluluğu,
- c. Çatışma sorumluluğuna karşı daha fazla sorumluluk ve tekne poliçesinde daha fazla ödeme limiti ve diğer hususlardan ayrı bir talep hükmü konulması.
- d. Yağ kirliliği sorumluluğu,
- e. Rıhtım hasarları, eşyaya verilen hasarlar, çatışma olmaksızın diğer gemi/lere verilen hasarlar, yüke verilebilecek hasarlar.
- f. Yedekleme kontrat sorumluluğu.
- g. Yüzdürülen batık gemiler
- h. Batık geminin kaybı veya hasarı ile bordalarındaki yük ve diğer eşyada olabilecek hasarlar ile ilgili olarak talep edilecek tazminatları kapsamına almaktadır.

Gemi sahibinin yasal sorumluluğu dâhilinde bulunan ölüm, yaralanma, hastalık, hasar, diğer maliyet ve ücretler P& I kulüp sigorta poliçesinde maddeler halinde belirtilmiştir. Gemi sahipleri, kulüp sigorta poliçelerinde gösterilen sorumluluk sınırlarını ve ödenecek tazminat miktarlarını yürürlükteki muhtelif uluslararası ve milli sözleşme ve yasalar ile bunların değişmelerine göre

---

<sup>242</sup> ÇEKİÇ, Ayhan; Deniz Kirliliği Sonucu Ortaya Çıkan Zararın Tazmin Edilmesine Dair Sorumluluklar ve İlgili Uluslar arası Sözleşmelerin Gözden Geçirilmesi, [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a\\_cekic.html](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic.html), erişim tarihi: 09.06.2008



arttırabilirler. Ancak uygulamada kullanılan yöntem, geminin değeri olan miktarın göz önünde bulundurulmasıdır<sup>243</sup>.

Deniz Kirliliği olaylarında P&I kulüpleri Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu (ITOPF) ile yakın temas içerisindedir. Mevcut kirliliğin her safhasında veya büyüklüğünün hangi ölçüleri kapsadığının belirlenmesinin yanı sıra müdahale ve temizlik işleminin pratik uygulamaları hakkında da bu kuruluşun deneyiminden istifade edebilirler.

P& I kulüp ve gemi sahibi ITOPF'dan mevcut kirliliğin genişleme yönü, olabilecek müteakip gelişmelere dair tahminler ile bunlara karşı neler yapılabileceği, ihtiyaçların neler olabileceği konusunda da danışmanlık hizmeti alabilir. Bilgi alışverişi, müdahale ve temizlik için yapılan düzenlemelerle ilgili işbirliği gibi konularda olabilecek talepler kıyı devleti için de geçerlidir.

Kirlilik olayının bulunduğu bölgedeki kıyı devleti, kirlilik hasarlarının tazmini için kurulmuş bulunan uluslararası fonlardan (71–92) birisinin üyesi ise P&I kulüp bu kuruluşlarla da yakın temas içerisinde bulunur. Bu işbirliği genellikle ortak bir teknik uzmanlar grubu tayin edilmesi şeklinde oluşur.

Kirlilik olayının sonunda gemi sahibi ve sorumluların taleplerinin ödenmesi safhasında, gerçek taleplerin P& I kulüpçe karşılanması normal olacaktır. CLC 69 ve CLC 92 Sözleşmesi kapsamında olanlar için, P& I sigorta sertifikası bulundurma zorunluluğu vardır.

### **2.2.1.3. Kıyı Tesisleri Sahipleri ve İşletenleri**

Çevrenin kirlenmesine sebebiyet veren bir işletme veya tesisat ise ve kirlenmeden de bir zarar doğuyorsa bu takdirde meydana gelen zarardan söz konusu işletmeyi veya tesisatı “işletenin” sorumlu olması gerekecektir. İşleten “...*tesisat*

---

<sup>243</sup> TMMOB Gemi Mühendisleri Odası; TMMOB Gemi Mühendisleri Odasının 50. Yılında Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 24–25 Aralık 2004, İTÜ Ayaz ağa Yerleşkesi İstanbul, s. 225–228.

veya işletme zarara sebebiyet olduğu anda, işletmenin yararına ve hesabına ve rizikosu ona ait olmak üzere yapıldığı” kimsedir. Bu kimse “işletme veya tesisat, malzeme ve personel üzerinde fiilen ve doğrudan egemenlik icra eden kimse” olarak tanımlanabilir<sup>244</sup>.

Kıyı tesisleri, herhangi bir olayın yol açacağı kirlenme veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu temizleme masrafları, toplanan atıkların taşınması ve bertaraf için yapılacak masraflar ile üçüncü şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar, özel mallarda meydana gelecek zararlara karşı sigorta yaptırmak mükellefiyeti altındadırlar. Bir olay meydana geldiğinde ise sigorta şirketi, poliçede yazan tutar kadar zararı karşılayacaktır<sup>245</sup>. Bunların dışında sorumluluk sigortası; kirlenen denizin temizlenmesi masrafı ile atıkların taşınması ve yok edilmesi durumlarına karşı da teminat vermektedir.

Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Sigortası; sigortayı yaptıran tesisin göreceği zarara karşı değil, tesisin başkalarına vereceği zarara ve denizi kirletmesine karşı yaptırılmaktadır. Sorumluluk sigortası olması münasebetiyle bazı durumlar bu sigortanın kapsamı içine girmemektedir. Bunlar<sup>246</sup>;

- Sigortalı tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri
- Kıyı tesisi görevlileri ve sigortalının eylemlerinden sorumlu tutulduğu diğer kişilerin talepleri,
- Manevi tazminat talepleri,
- Savaş, iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği askeri hareketler.

---

<sup>244</sup> TANDOĞAN, s. 25. Ayrıntılı bilgi için bkz. HELVACI, İlhan; “Çevre Kirletilmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999, s. 48

<sup>245</sup> Sigorta genel şartlarına göre kirlenmeden oluşan zarar; Olay sonucunda petrol ve diğer zararlı maddelerin, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde deniz çevresine karışması sonucu oluşan zarar olarak tanımlanmıştır.

<sup>246</sup> Kıyı tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları A.5. madde. Ayrıntılı bilgi için bakınız; <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=10e6a077-61c0-4e64-bbca-00ea52dc7f65>, erişim tarihi: 09.06.2008

- Nükleer, biyolojik ve kimyasal riskler.
- Grev, lokavt, halk hareketleri,
- Biyolojik, kimyasal kirlenme, zehirlenmeler nedeniyle oluşacak zararlar.
- Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj ile bunları önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucu meydana gelen bütün zararlar.
- Deprem, yanardağ püskürmesi, kar ağırlığı, sel ve su baskını, yer kayması, fırtına gibi doğal afetler.

#### **2.2.1.4. Mali Sorumluluk Üstlenen Garantörler**

“Kıyı tesisleri” olarak ifade edilen; açık deniz tesisleri ve boru hatları da dâhil, kıyıda veya kıyıya yakın bölgelerde denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine yol açabilecek faaliyetleri icra eden tesislerde kaza ve olaylar sonucu meydana gelecek deniz kirliliğinin neden olacağı zararların tazminini garanti altına alan “mali sorumluluk sigortası” yükümlülüklerinin farklı mevzuat ve farklı sistemlerle düzenlenmesi, anlaşılmayı oldukça güçleştirmektedir.

Kıyı tesisleri için öngörülen zorunlu malî sorumluluk sigortasının, Hazine Müsteşarlığınca belirlenen sigorta şirketleri tarafından yapılması zorunludur. Dolayısıyla mali sorumluluk üstlenen garantörler aslında Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenirler. Kıyı tesisleri tarafından yaptırılacak malî sorumluluk sigortasına ilişkin sigorta genel şartları Hazine Müsteşarlığınca onaylanır. Malî sorumluluk sigortası tarife ve talimatları Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan tarafından tespit edilir. Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan tarifeyi serbest bırakmaya yetkilidir.

Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, maddi hasarın dışında kirlenme sonucu üçüncü şahısların zarar görmesine karşı da teminat vermektedir. Bu teminat ölüm, sakatlık ve tedavi giderlerini kapsamakta yine üçüncü şahısların maddi hasarları da bu sigortanın kapsamı içine girmektedir. Kıyı Tesisleri

Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası genel şartlarında, sigorta yaptırıldıktan sonra sigortaya konu olan olayın meydana gelmesi halinde sigorta şirketinin tazminat ödeme süreleri de net bir şekilde belirtilmektedir. Buna göre gerekli belgeler sigorta şirketine iletdikten otuz iş günü içinde poliçedeki teminat tutarları, sigorta şirketi tarafından ödenmesi gerekmektedir. Tazminatın belirtilen sürede haklı neden olmaksızın ödenmesi halinde ise sigorta şirketi temerrüde düşüyor ve ödenmemiş tazminat tutarına yasal temerrüt faizi uygulanmaktadır.

### 2.2.2. Mali Sorumluluk Sujelerinin Yükümlülükleri

Genel anlamda suların korunması ve su kaynaklarına zarar vermemek nitelik ve nicelik olarak su kalitesinin korunması için “yararlananlar” öncelikle gerekli özen yükümlülüğünü yerine getirmelidirler. Suyun kirlenmesini veya özelliklerinin başka bir şekilde değişmesini önlemek için su kullanımına dikkat ederek suyun tasarrufu kullanılmasını sağlamak için herkes sulara etki edebilecek uygulamalarda gerekli özeni göstermekle yükümlüdür<sup>247</sup>.

Sulardan yararlanmayı olumsuz engelleme nedeniyle özellikle gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi gerekir<sup>248</sup>. Bu konuda genel kabul görmüş standartlar ve bu standartların yer aldığı sözleşmelere yukarıda ayrıntılarıyla

---

<sup>247</sup> SANCAKDAR, s. 399

<sup>248</sup>Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 1997/5604 Esas ve 1997/7766 sayılı kararı gereğince bu önlemenin gerçekleştirilmesi amaçlı tedbirler sayılmıştır. İşbu dava konusu olayda; “...Davacı vekili, müvekkili ile davalı arasındaki taşkömürü taşıma sözleşmesi gereğince müvekkili donatana ait iki geminin yük tahliyesi için davalıya ait limana yanaştıklarını, deniz yüzeyine dökülen fuel oil'in gemilere yapıştığını, davalının bu durumu bildiği halde hiçbir önlem almadığını ileri sürerek, şimdilik temizlik gideri için ( 107.000.000 )lira, fiça boyası için ( 15.000.000 )lira alacağın tahsilini talep etmiş olup, birleşen davada da, saklı tutulan fazlaya ilişkin haklarla ilgili olarak ( 2.129.200.000 )liranın tahsili için davalı aleyhine girişilen icra takibine haksız olarak itiraz edildiğini ileri sürerek, itirazın iptali ile %40 inkâr tazminatına hükmedilmesini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, olayın şiddetli fırtına ve dolayısıyla fors nedeniyle meydana gelmesi nedeniyle müvekkilinin kusursuz olduğunu, öte yandan gemilerin temizlenerek limandan ayrıldıklarını savunarak davanın reddini istemiştir.” Sonuçta mahkeme; “Limanın ve ilk geminin durumunu bile bile ikinci gemisini de limana yanaştıran davacı taraf olayda müterafik kusurlu olup, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 28. maddesinde düzenlenen kusursuz sorumluluk halinin davalının bu müterafik kusurunu bertaraf etmesi mümkün değildir. Bu itibarla, 5.6.1995 tarihli bilirkişiler kurulu raporunda sonuç itibarıyla davacıya %40, davalı tarafa ise %60 oranında izafe olunan kusur sonucu itibarıyla yerinde olup, mahkemece, yukarıda açıklanan ilkeler doğrultusunda zarar hesaplaması yaptırılarak hâsıl olacak sonuca uygun bir karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamıştır.” Şeklinde karar vermiştir.

değinilmiştir. Bu bölümde Türk hukukunda gemilerden kaynaklanan kirlenmelerde sorumlu taraf yükümlülüklerine değinilecektir.

### **2.2.2.1. Olayın Meydana Gelişini nleme**

Tüm gemi ve kıyı tesislerinin, bir olay veya kirlenme meydana gelmeden önce önlenmesinde veya kirlenme meydana geldiğinde, deniz emniyetinin sağlanması, deniz ve deniz çevresinin korunması; insan hayatına, mallara, denize ve deniz çevresine verilecek zararların önlenmesi veya azaltılmasını temin etmek üzere gerekli tüm tedbirleri almaları gerekmektedir. Birinci seviyedeki bir olaya müdahale, kıyı tesisi veya gemi acil müdahale planında yer alan organizasyon ve müdahale esaslarına göre yapılır. Kıyı tesisi acil müdahale planının uygulanması ve müdahale operasyonunun yürütülmesinden sorumlu kişi kıyı tesisi işleticisi; gemi acil müdahale planının uygulanması ve müdahale operasyonunun yürütülmesinden sorumlu kişi ise gemi işleticisidir.

### **2.2.2.2. Bildirimde Bulunma**

5312 sayılı Kanun m. 5 uyarınca; kalkış limanından Türk karasularına girişi kırk sekiz saati aşan 500 GT ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerin, Türk i sularına veya i sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesisine uğramak amacıyla Türk karasularına girmeden en az kırk sekiz saat önce veya kalkış limanı ile Türk karasularına girmesine kadarki seyir süresi kırk sekiz saatten az olan 500 GT ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerin ise kalkış limanından hareketten hemen sonra, bu yönetmeliğin Ek-IV' ndeki formu doldurarak faks, teleks ya da diğer uygun iletişim araçları ile Müsteşarlığa bildirmeleri şarttır. Aynı şekilde seyir planlarında değişiklik yapan gemilerin de bu hususu Müsteşarlığa bildirmeleri gerekmektedir. Yine Türk karasularına giriş için bildirilen tahmini varış zamanını on iki saatten fazla geciktirecek olan gemiler bu durumlarını Müsteşarlığa bildirmek zorundadırlar. Gemiler tarafından yapılan bildirimler, Müsteşarlık tarafından on yıl süre ile muhafaza edilir.

Türk karasularına giriş ya da gecikmeleri bildirmenin yanı sıra sulardan yararlananların yararlanma sırasında veya yararlanma nedeniyle ortaya çıkan “olumsuz etkileri” de yararlanma izin veya ruhsatını veren İdareye bildirmek zorunluluğu bulunmaktadır. Alman hukukunda da suyun kullanma kalitesinin değişmesi suda meydana gelebilecek bazı olumsuz etkiler için bildirim zorunluluğu getirilmiştir. Yararlanma sebebiyle sulara zarar veren maddelerin sızması ve akması başta gelen bir bildirim yükümlülüğü doğuran durumdur<sup>249</sup>.

5312 sayılı kanunun Uygulama Yönetmeliği m.6 uyarınca uygulama alanlarında bulunan veya seyreden devlet gemileri de dâhil olmak üzere tüm gemilerin kaptanları, seyirleri esnasında bilgi sahibi oldukları, petrol veya diğer zararlı maddeler sebebiyle meydana gelen bütün olay ve kirlenmeleri Müsteşarlığa, ulusal acil müdahale merkezine, herhangi bir bölgesel acil müdahale merkezine veya Ulusal Acil Müdahale Planında belirtilen irtibat noktalarına en uygun haberleşme vasıtası ile gecikmeksizin bildirirler.

### **2.2.2.3. Mali Sorumluluk Belgesi İbraz Etme, Bildirme ve Talep Edildiğinde Gösterme**

2872 sayılı Çevre Kanunu çevre zararları konusunda mecburi bir sigorta sistemi getirmemiştir. Bu usule hukukumuzda en iyi örnek *2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunudur*<sup>250</sup>. KTK m.9/1 gereğince işleyen, m. 85/I’ e göre olan sorumluluğunun karşılanması için mali sorumluluk sigortası yaptırmakla zorunlu tutulmuştur. Buna rağmen kazayı yapan motorlu aracın mali sorumluluk sigortasının bulunmaması, kazanın vuku bulduğu sırada zorunlu sigortayı yapmış sigortacının iflası, işletenin kusuru olmaksızın çalınmış veya gasp edilmiş bir aracın kazaya veya zarara sebep olması gibi TTK. m. 108’ de sınırlı olmak üzere mali sorumluluk sigortasına tabi bir motorlu aracın sebep olduğu zararın tazmini için sigortacıya başvurma olanağı olmayacaktır. Bu durumda araçların sebep oldukları zararların

---

<sup>249</sup> SANCAKDAR, s. 429

<sup>250</sup> RG, T. 18.10.1983, S. 18195

zorunlu sigorta tazminatı içerisinde karşılanması amacıyla Ticaret Bakanlığı tarafından bir Garanti Fonu oluşturulacağı Kanunda öngörülmüştür<sup>251</sup>.

Paralel bir biçimde Çevre Kanunu da (m.17-m.19) arasında “Çevre Kirliliği Önleme Fonu” adı altında çevre kirliliği vakalarına karşı adeta kolektif bir sigorta sistemi kurmuştur. Fakat bu fonun KTK’ da düzenlenen diğer kurallardan farkı; kirlilik vakalarına doğrudan müdahalede bulunmaktan kaçınarak, kirliliği önleme amacıyla yapılacak araştırmaların karşılanması, araç ve gereç harcamaları arıtma tesisi yapacak olanlara kredi yatırımı gibi daha dolaylı faaliyetlere yönelmiş bulunmasıdır<sup>252</sup>.

Yukarıda da açıklandığı gibi 5312 sayılı kanun Kapsamına giren tüm kıyı tesisleri, aşağıda belirtilen zararların tazminini önceden garanti amacıyla “Mali Sorumluluk Sigortası” yaptırmak zorundadırlar. Bu yükümlüklerin yerine getirilmemesinin yaptırımı tesisin faaliyetini durdurulması veya yeni tesisler için faaliyete başlanmasına izin verilmemesidir. Kanuna göre; kıyı tesisleri, mali sorumluluk garantileri konusundaki yükümlülüklerini Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenecek sigorta şirketlerine sigorta yaptırmak veya bu şirketlerin aralarında kuracakları bir havuza prim ödemek suretiyle karşılayacaklardır. Kıyı tesisleri tarafından yaptırılacak malî sorumluluk sigortasına ilişkin sigorta genel şartları Hazine Müsteşarlığınca onaylanır. Malî sorumluluk sigortası tarife ve talimatları Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan tarafından tespit edilir. Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan tarifeyi serbest bırakmaya yetkilidir.

Kıyı tesisleri ve işletenlerinin yapmak zorunda olduğu zorunlu mali sorumluluk sigortası aşağıdaki teminatları kapsamaktadır;

- Ölüm-sakatlık teminatı:

---

<sup>251</sup> TEKİNAY, Sulhi / AKMAN, Sermet / BURCUOĞLU, Haluk / ALTOP, Atilla; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yeniden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yedinci Baskı, Filiz Kitap evi, İstanbul 1993, s. 542–543

<sup>252</sup> GÜVEN, s. 26

Üçüncü şahısların, hemen veya olay tarihinden itibaren bir sene içinde vefat etmeleri halinde kalanlara destekten yoksun kalma tazminatı ödenmektedir. Üçüncü şahısların hemen ya da olay tarihinden itibaren iki sene zarfında geçici veya daimi sakat kalmaları halinde de sakatlanma tazminatı verilmektedir.

- Tedavi giderleri teminatı:

Olay nedeniyle yaralanan veya herhangi bir fiziksel rahatsızlığa maruz kalanların ilk yardım, muayene, kontrol veya bu yaralanmadan ya da fiziksel rahatsızlıktan ötürü hastanede tedavi giderleri ile tedavinin gerektirdiği diğer giderler karşılanmaktadır.

- Maddi hasar teminatı:

Üçüncü şahısların malvarlığında doğrudan azalma meydana gelmesiyle ortaya çıkan zarar karşılanmaktadır.

- Temizleme masrafları teminatı:

Kirliliğin temizlenmesi amacıyla sorumlu birimlerce yapılan veya yaptırılan çalışmaların neden olduğu masraflar ödenmektedir.

- Atıkların taşınması ve bertaraf teminatı:

Olay sonucu kirlenen uygulama alanlarından toplanan atık maddelerin taşınması ve bertaraf için yapılan masraflar sigorta şirketince ödenmektedir.

Tazmin kapsamına giren zararlar listesinin uygunluğu konusunda tereddüt mevcuttur. Sorumluluğun sınırlanması hakkı öngörülmeden gelir kayıpları, canlı kaynaklara verilen zararlar gibi mali boyuta oldukça yüksek olan zararların listeye dâhil edilmiş olması, uygulamada önemli sorunlar yaratabilecektir.

Gemiler için benzer bir mali sorumluluk sistemi oluşturan CLC 92 bu konuda daha sınırlı ve daha temkinli hükümler içermektedir. Bu sistemde sadece gemiden sızan veya boşaltılan petrolün, petrolü taşıyan geminin dışında neden olduğu zarar ve kayıplar ile önleyici tedbirlerin masrafları tazmin kapsamındadır, gelir, kayıplar,



kazanç kapasiteleri ne verilen zararlar, doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması gibi somut olarak ölçülmesi mümkün olmayan zararlar tazmin kapsamında değildir. Ayrıca, tazmin yükümlülüğü bir üst sınıra tabi tutulmuştur.

Hazine Müsteşarlığı 1 Temmuz 2007 tarihinden geçerli olacak şekilde kıyı tesisleri deniz kirliliği zorunlu mali sorumluluk sigorta genel şartları'nı yayınlamıştır. Bu belgede; temizleme masrafları, toplanan atıkların ve bertaraf için yapılacak masraflar, üçüncü şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar ile özel mallardan meydana gelen zararlar mali sorumluluk sigortası kapsamına alınmış, 5312 Sayılı Kanunu'nda belirtilen tazmin yükümlülüklerinden; koruyucu önlemlere ilişkin masraflar, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, geçim için kullanılan, doğal ve canlı kaynaklardan meydana gelen zararlar, gelir kayıpları ve kazanç kapasitelerine verilen zararlar ve diğer kamu zararları kapsama alınmamıştır<sup>253</sup>. Bu durum, Türkiye'deki sigorta kuruluşlarını kıyı tesislerini 5312 Sayılı Kanun'da belirtilen tazmin yükümlülüklerinin tamamını sigorta etmeyeceklerini, sadece sigorta genel şartlarının kapsamına girenlerini sigortalayacakları anlamına gelmektedir<sup>254</sup>.

Böylece, kıyı tesisleri için tazmin yükümlülüklerini karşılanmasında ilave tedbirlere ihtiyaç duyacakları açıktır. Çevre ve Orman Bakanlığı bu eksikliği kıyı tesislerinin oluşturacağı havuz ile tamamlamak amacıyla bir yönetmelik hazırlığı içerisinde. Bu sistemde kıyı tesisleri, belirlenecek bir kritere göre hesaplanacak miktarda havuza katkı yapacaklar, havuza dâhil olan kıyı tesislerinden herhangi birinden meydana gelen kirlenmeden kaynaklanan ve sigorta kuruluşları tarafından

---

<sup>253</sup> Tazmin kapsamına giren zararlar listesinin uygunluğu konusunda tereddüt mevcuttur. Sorumluluğun sınırlanması hakkı öngörülmeden gelir kayıpları, canlı kaynaklara verilen zararlar gibi mali boyuta oldukça yüksek olan zararların listeye dâhil edilmiş olması, uygulamada önemli sorunlar yaratabilecektir. Gemiler için benzer bir mali sorumluluk sistemi oluşturan CLC92 bu konuda daha sınırlı ve daha temkinli hükümler içermektedir. Bu sistemde sadece gemiden sızan veya boşaltılan petrolün, petrolü taşıyan geminin dışında neden olduğu zarar ve kayıplar ile önleyici tedbirlerin masrafları tazmin kapsamındadır, gelir, kayıplar, kazanç kapasiteleri ne verilen zararlar, doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması gibi somut olarak ölçülmesi mümkün olmayan zararlar tazmin kapsamında değildir. Ayrıca, tazmin yükümlülüğü bir üst sınıra tabi tutulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. **BATTAL**, Kemal; “*Kıyı Tesisleri ve Mali Sorumluluk Sigortası*”, Deniz Ticareti Dergisi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, Ağustos 2007, s.18

<sup>254</sup> **BATTAL**, s. 19

tazmin garantisi sağlanmayan zararlar havuzdan ödenecektir. 5312 Sayılı Kanun bu tür bir havuzun kıyı tesisleri değil sigorta şirketleri tarafından oluşturulmasını öngörmektedir. Ayrıca, bu tür sistemlerin yumuşak karnı havuza ödenecek katkıların belirlenmesine temel oluşturacak esasların ortaya konmasıdır. Bu uygulamada kıyı tesislerin taşıdıkları risklere göre katkılar öngörülmalıdır.

5312 Sayılı Kanununda mali sorumluluk garantisi yükümlülüklerin uygulanması için 6 aylık bir geçiş süreci öngörülmesine rağmen uygulama henüz başlatılamamıştır. Sigorta genel şartlarının belirlenmesi tek başına uygulamayı başlatacak bir faaliyet değildir. Önümüzdeki günlerde Hazine Müsteşarlığı' nın tarifeleri belirlemesi beklenmektedir. Bu konuda en önemli faaliyet kıyı tesislerin risklerinin belirlenmesi olacaktır.

Kıyı tesislerine tanınan risk değerlendirmesi yapılması ve acil müdahale planı hazırlanması için tanınan 10 aylık süre henüz başlamıştır. Eğer sigorta kuruluşları riskleri kendileri belirlemezlerse bu tazmin garantilerin sağlanması uzunca bir sürece yayılacaktır. Bakanlığın yayınlamayı düşündüğü yönetmeliğin yürürlüğe giriş ve uygulaması, bu süreci daha da uzatabilecektir. Bu süre içerisinde meydana gelen olaylarda petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeden kaynaklanan zararlar Çevre Kanunu'nun genel hükmü olan "kirleten öder" prensibine göre kıyı tesisleri veya varsa garantörleri tarafından karşılanacaktır<sup>255</sup>.

#### **2.2.2.4. Tedbir Alma**

Uygulama Yönetmeliği m. 34 uyarınca kıyı tesisleri, bu bölümde belirtildiği biçimde, bir olayın meydana gelmesini önleyecek tüm tedbirleri almakla yükümlü olup, faaliyetleri sırasında meydana gelen olaylarda kirlenme zararlarını önlemek ya da azaltabilmek amacıyla yeterli kapasiteye sahip olmak zorundadırlar.

---

<sup>255</sup> SOYSAL, s. 71

## 2.3 İDARİ USUL SÜRECİNDE ZARARIN GİDERİLMESİ

### 2.3.1. Zararın Belirlenmesi ve Sorumluluk Paylaşımı

Bugün hemen her ülke çevre kirliliğinden doğan sorunlardan bir biçimde etkilenmeye başlamıştır. Bu nedenle denizi kirletenlere gerek uluslar arası sözleşmeler gerekse bunlara paralel olarak getirilen ulusal düzenlemelerde bir takım yaptırımlar öngörülmüştür. Bu yaptırımlar çoğunlukla genel amaçlı olup her türlü çevre kirliliğini kapsamaktadır. Bunların amacı öncelikle caydırıcı olmak ve doğan zararları tazmin etmektir. Uluslar arası sözleşmelerle deniz kirlenmesini önleyici asgari yaptırımlar taraf olan devletlerin iç yasalarına da yansıtılmıştır. Bunların bir bölümü kirletenlerden doğrudan kesilen maddi ceza, bir bölümü de kirlenmeye dolaylı katkısı olanlardan fon ve vergi olarak alınmaktadır.

Deniz çevresinin petrol ve diğer maddelerle kirlenmesi sonucu oluşan zararların “hukuken” tazminini düzenleyen 5312 sayılı kanunun yürürlüğe girmesinden önce deniz çevresinde oluşan zararlarla ilgili hukuki, cezai<sup>256</sup> ve idari<sup>257</sup> tüm yaptırımlar Çevre Kanunu uyarınca uygulanmaktaydı. Daha doğrusu Çevre Kanununda hukuki tazmine ilişkin hükümlerde MK. m.656 ve MK. m. 661 ve BK. m. 58 hükümlerine atıf yapılmaktaydı. 5312 sayılı kanun ile Türk hukuku, deniz

---

<sup>256</sup> Çevre Kanunundaki Çevre Suçları; çevreyi kirletme suçu, kirlenmeyi önlememe suçu, koruma alanlarını aşırı veya yanlış kullanma suçu, zararlı ve tehlikeli maddelerin üretimi, ithali, taşıma, taşıma, depolama ve kullanımında çevreyi koruyucu kurallarla uymama suçu, gürültülü standart ve yasaklarına uymama suçu, arıtma tesisi ve sistemlerini yaptırmama suçu, atık ve artıkların atılması, uzaklaştırması veya zararsız hale getirilmesi sırasında gerekli önlemleri almama suçu, faaliyet değişiklikleri ve tesis büyütme girişimlerini bildirmeme suçu, yakıt, atık ve artıkları belirleme, belgeleme ve bildirme yükümlülüğünü yerine getirmeme suçu ve tanınan sürede gerekli düzeltme ve yükümlülüklerini yerine getirmeme suçu. Çevre Kanununun cezai hükümler başlığını taşıyan beşinci bölümünde bu kanun uyarınca bu suçlara verilecek idari nitelikteki cezalar ise; idari para cezaları ve hürriyeti bağlayıcı cezalar şeklinde iki başlık altında düzenlenmiştir. İşbu cezaların uygulanması Çevre Kanunu uyarınca idari cezaların uygulanmasını engellemektedir. 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2008/1) uyarınca Çevre Kanunu m.20 uyarınca ton miktarı üzerinden uygulanacak cezaların yeni değerlendirme oranları gösterilmiştir.

<sup>257</sup> Çevre Kanunu m.20–26 arasında gerçek kişilere, kuruluş ve işletmelere ve gemilere verilecek idari para cezaları şeklinde üç başlık altında toplanmıştır. İdari yaptırımlar teknik anlamda bir ceza olmamalarına rağmen içlerinde cezalandırıcılık niteliği taşırlar. Ne var ki ceza yargılamasının aksine idari yargıda bir ön yargılama aşaması bulunmadığından ispat yükümlülüğü İdareden bireye geçmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. OĞURLU, Yücel; İdari Yaptırımlar Karşısında Yargısal Korunma, Seçkin Yayın evi, Ankara 2000, s. 19

çevresinde oluşan zararların hukuki tazminini doğrudan düzenleyen bir mevzuata kavuşmuş oldu.

Özetle Çevre Kanununda çevre kirlenmesinin engellenmesine ve yurttaşların çevre zararlarına karşı korunmasına dair her üç sorumluluk dalı ile bağlantılı hükümler bulunurken<sup>258</sup> 5312 sayılı kanun olayın sadece hukuki tazmin boyutunda sorumluluğunu ele almakta ve cezai ve idari yaptırımlarda yine Çevre Kanuna atıfta bulunmaktadır.

Hukuki tazmin yolu ya da tazminat; zarar verici bir olayın zarar gören açısından doğurduğu olumsuz sonuçların giderilmesini amaçlar. Bu yolla zarar gören zarar verici olayın etkisiyle olumsuz sonucun gerçekleşmesinden önce hangi durumda ise o duruma konulmaya çalışılır<sup>259</sup>.

Sorumluluk hukuk dilinde birbirinden farklı iki ayrı anlamda kullanılmaktadır. Sorumluluğun bir anlamını borcunu yerine getiremeyen borçlunun malvarlığına cebri icra yoluyla el koyularak borcunu yerin getirmeye zorlanabilmesi imkânı (-ile sorumluluk) oluştururken, sorumluluğun bir diğer anlamını ise hukuka aykırı bir eylem veya borca aykırı bir davranış ile meydana getirilen zararın tazmin edilmesi yükümlülüğü oluşturmaktadır (-den sorumluluk)<sup>260</sup>.

Konumuz açısından bizi esasen ilgilendiren “-den sorumluluk” hali ve de özellikle hukuka aykırı bir eylem ile meydana getirilen zararın tazmin edilmesi yükümlülüğüdür. Çünkü Çevre Kanunu m.28’ de düzenlenen “Kirletenin Sorumluluğu” bu anlamda bir “-den sorumluluktur”<sup>261</sup>.

Denizlerin petrol ile kirlenmesi ile ilgili olarak ulusal hukukumuzda Çevre Kanununda düzenlenen sorumluluk “kusur” aranmayan bir sorumluluk olduğundan

---

<sup>258</sup> GÜVEN, Ayşe; “İdarenin Çevre Zararlarından Doğan Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Bölümü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1996, s. 48

<sup>259</sup> NÖMER, Haluk; Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddi Tazminatın Belirlenmesi, Beta Yayınları, İstanbul 2006, s. 36

<sup>260</sup> TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s. 22–27

<sup>261</sup> HELVACI, s. 8

kusurun derecesi de tazminatın belirlenmesinde rol oynamaz<sup>262</sup>. Zira sorumlu kişi “kusursuz sorumluluk” esasına göre hiçbir kusuru olmasa dahi sorumlu olduğuna göre hafif veya ağır kusurlu bulunması durumunda zararın tazmininden öncelikli olarak sorumlu olacaktır. Dolayısıyla Çevre Kanunu m.28 hükmü zararın meydana gelmemesi için gerekli önlemlerin alındığına ilişkin bir kurtuluş kanıtı getirme olanağı tanımayan ağırlaştırılmış bir objektif sorumluluktur<sup>263</sup>. Aynı şekilde birden fazla sorumlunun bulunması rücu imkânını getirdiği gibi mücbir sebep veya üçüncü kişinin ağır kusuru da sorumluluktan kurtulmaya yarayabilir.

Yukarıda açıklandığı gibi sorumlu kişilerin çevre kirlenmesinden kaynaklanan zararlarda kusursuz sorumlu olduklarına hükmedilse de çevre kirlenmesinden doğan zararla ilgili sorumluluk tesisi için ise diğer haksız fiil şartlarının oluşması gerekmektedir. Bunlar çevrenin kirletilmesi ya da bozulması (eylem), çevre zarar oluşması (zarar) ve çevre zararı ile çevre kirliliğine neden olan eylem arasında bir illiyet bağı (nedensellik bağı) mevcudiyeti<sup>264</sup>.

Çevre Kanunu m.28’ in içeriği ve günümüzde çevre kirliliğine sebep olan faaliyetlerin genişliği düşünüldüğünde söz konusu hükümde kanun koyucunun belirli bir sorumluluk ilkesi benimsemediği, aksine her somut olayda durumun özelliğine göre çeşitli sorumluluk ilkelerince içi doldurulacak bir çerçeve normun tercih edildiği anlaşılmaktadır<sup>265</sup>. Bu takdirde çevre kirlenmesinde ve çevre kirliliğine neden olan zararların giderilmesinde; çevre zararlarının daha çok tehlike arz eden bir işletmenin veya tesisatın işletilmesine veya böyle bir tehlike taşıyan maddenin bulundurulmasına bağlayan “tehlike ilkesi”, çevre zararlarının faaliyetin doğası gereği ya da işletmenin objektif ölçülere göre saptanan ekonomik pozisyonu nedeniyle önlenemeyen taşkınlıklar karşısında çatışma halinde bulunan çıkarlardan birinin korunmasının diğerine tercih edilmesini öngören “fedakârlığın denkleştirilmesi”, kişinin kendi hukuki alanı içerisinde meydana gelen çevreye zarar

---

<sup>262</sup> KARA, s. 249

<sup>263</sup> SAMİM, Ünal; “*Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Bölümü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1987, s. 242

<sup>264</sup> TOPÇUOĞLU, s. 189-197

<sup>265</sup> ULUSAN, İlhan; “*Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi*”, Yargıtay Dergisi, Cilt: 12, Ankara 1986, s. 75

verici zararlar ve etkilerden sorumluluğunu belirten “hâkimiyet ve yararlanma ilkesi” ve hatta kusur ilkesi sorumluluk prensibi olarak işlev ifa edecektir<sup>266</sup>.

Zararın ispatı ise BK genel prensiplerine bağlıdır. Zararın varlığı ile tutarının belirlenmesi tazminatın saptanmasından önceki evredir ve onun dayanağıdır. Mala gelen zararın ispatı çoğu zaman güçlük arz etmemektedir (örn. Balık ağlarının petrole bulaşarak kullanılamaz hale gelmesi). Ne var ki özellikle ekolojik dengenin bozulması gibi çevre zararları ile balıkçıların balık avlayamamaları dolayısıyla yoksun kaldıkları gelir ve kirlenmenin etkilendiği otel, restoran gibi işletmelerin kar kaybının tam olarak gerçek tutarını ispat etmek genellikle mümkün olmamaktadır<sup>267</sup>. Bazen de zararın tam miktarının tespit edilememesi delil yokluğundan veya zararın gerçek tutarının saptanabilmesi için aşırı masraf yapılması gerekmesinden ileri gelmektedir.

Zarar görenin zararının gerçek miktarını ispatlamasının mümkün olmadığı haller bakımından kanun koyucu hâkime bir takdir yetkisi vermiştir. BK. m. 42/2’ ye göre “zararın hakiki miktarını ispat etmek mümkün olmadığı hallerde hâkim ahvalin cereyanını ve mutazarrır olan tarafın yaptığı tedbirleri nazara alarak onu adalete tevfikân tayin eder.”

Kıyı tesislerinde olaylar sonucu meydana gelen petrol ve diğer zararlı maddelerde kirlenmeden doğan zararların tazminine ilişkin esaslar 5312 Sayılı Kanun ile belirlenmiştir. Kanun’un “Zarardan Dolayı Sorumluluk” başlıklı 6. Maddesi’nde kıyı tesisleri, bir olay sonucunda petrol ve diğer zararlı maddelerin deniz çevresine karışması sonucunda ortaya çıkan zararların tazmini ile sorumlu tutulmuşlardır: Temizleme masrafları koruyucu önlemlere ilişkin masraflar canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar bozulan çevrenin yeniden oluşturulması toplanan atıkların taşınması ve bertaraf için yapılan masraflar geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar özel mallardaki zararlar şahısların

---

<sup>266</sup> GÜVEN, s. 56

<sup>267</sup> EREN, Fikret; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 2, Beta Yayınevi, Aralık 2006, İstanbul, s. 303

yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar gelir kayıpları ve kazanç kapasitelerine verilen zararlar diğer kamu zararları.

Hukuki tazmin prosedürünü düzenleyen 5312 sayılı kanunun esinlendiği ve yukarıda açıklanan CLC sözleşmesi uyarınca ise deniz çevresinin kirlenmesi sonucu oluşan zararları tazmin talebi 1992 Fonuna (IOPC) üye kıyı devlet tarafından doğrudan donatana/sigortacıya yapılmaktadır. Hatırlanacağı üzere CLC ve IOPC tarafından karşılanmayan kirlilik zararları ise “kirleten öder” prensibine göre tahsil edilir. 5312 sayılı kanun uyarınca ise deniz kirliliğinden kaynaklanan zararların tazmini için yapılacak talep ve başvurular ise önleyici tedbirleri almakla yükümlü Çevre ve Orman Bakanlığı’na yapılmaktadır.

Bakanlık temsilcisinin başkanlığında; Müsteşarlık, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ile ilgili valilik ve belediyelerin temsilcilerinden zarar tespit komisyonu oluşturulur. Komisyon gerek görürse ilgili diğer kurum ve kuruluşların temsilcilerini ve uzmanlarını da komisyona çağırabilir. Komisyonun çalışmalarına ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle belirlenir. Komisyon, zararların tamamının veya bir kısmının tespitini, bu konuda uzman Türk veya yabancı kişi ve kuruluşlara yaptırabilir. Bu şekilde tespit edilen zarar miktarı, komisyon tarafından onaylanması üzerine geçerlilik kazanır. Ne var ki Türk ya da yabancı kişi veya kuruluşlarca hazırlanacak olan işbu tespit raporunun kurul tarafından onaylanmaması durumunda Türk ya da yabancı kişi veya kuruluşlara herhangi bir ödemede bulunulmaz.

### **2.3.1.1. Müteselsil Sorumluluk**

Bir geminin denize zararlı/kirletici maddeler sızdırmasında veya gemiden bu gibi maddelerin denize bırakılmasında o geminin donatanı veya gemi adamları dışındaki üçüncü bir kişinin eylem veya kaçınması rol oynamışsa, bu üçüncü kişiye ilaveten donatan ve /veya gemi adamlarının da sorumlu olup olmayacağı sorunu ortaya çıkar. Üçüncü kişinin eylem veya kaçınması donatan ve/veya gemi adamları davranışı ile kirlenme zararları arasındaki nedensellik bağımlı bir yoğunluğa

ulaşmış bulunursa bu durumda donatan ve/veya gemi adamları sorumluluktan kurtulacaklardır<sup>268</sup>. Eğer eylem bu bağı ortadan kaldırmaz ise bu durumda zarara neden olan her bir tarafın işbu zarardan dolayı müteselsilen sorumlu olduğunu kabul etmek gerekecektir.

Müteselsil sorumluluk Borçlar Kanunu m. 50 kapsamında birden çok kimselerin bir zararın tamamından ayrı ayrı sorumlu tutulmaları halidir. Birden çok kimselerin birlikte bir zarara meydan vermeleri halinde bunların hepsi zincirleme sorumlu tutulur.

5312 sayılı kanun ve Uygulama Yönetmeliği' nin uygulama alanlarında gemi ve/veya kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu bozulan çevrenin yeniden oluşturulmasından gemi ve/veya kıyı tesislerinin sorumlu tarafları müteselsilen sorumlu olduğu belirtilmiştir.

### **2.3.1.2. Rücu Hakkı**

Rücu, bir kişinin, hukuken diğersinin yerine geçerek üçüncü kişilere karşı onun haklarını ve sorumluluklarını devralması durumudur.

5312 sayılı Kanun uygulamasında taraflar arasında müteselsil sorumluluğun var olması nedeniyle zararın tamamını ödeyen sorumlu taraf kusuru oranında diğersorumlu tarafa rücu edebilecektir. Kaldı ki bu mantık Uygulama Yönetmeliği ile de korunmuş ve Uygulama Yönetmeği m.5 uyarınca “işbu yönetmelikteki hiçbir hüküm, sorumlu kişinin herhangi bir üçüncü tarafa rücu etmek için sahip olduğu mevcut bir hakkı etkilemez” denilmiştir.

İdarenin deniz çevresi kirliliğine neden olduğu durumlarda ise idarenin kusursuz sorumluluğunu gerektiren hallerden dahi üçüncü kişinin zarara dâhil

---

<sup>268</sup> Örneğin bir kuru yük gemisi kaptanın ağır kusuru yüzünden kurallara tamamen uygun bir biçimde demirde yatan ve çatmayı önlemek için yapılabilecek her şeyi yapmış bulunan dolu tankere çarparak tanker sızmasına yol açarsa tankerin donatanı ve kaptanı sorumlu olmaz. Ayrıntılı bilgi için bkz. **ÇOMAK**, *Deniz Kirliliğinin Uluslar arası Boyutları, Ulusal ve Uluslar arası Hukuk Sisteminde Kirliliğe Karşı Denizlerin Korunmasına İlişkin Düzenlemeler*, S. 84



olmasının idareyi sorumluluktan kurtarmayacağını hatırlatmak gerekir. İdare burada ise kusurlu kişiye kusuru oranında rücu edebilecektir.

### **2.3.2. Zararın ve Ücret Taleplerinin Bildirimi**

Uygulama Yönetmeliği m.42 uyarınca bir olaydan dolayı zarar görmüş olanların talepleri ile bir olaya müdahale etmiş olanların ve kirlenmeyi bertaraf edenlerin ücret talepleri Müsteşarlığa bildirilir. Müsteşarlık zararların tespitine ve tazminat miktarının sorumlu kişi veya garantörü tarafından tazmin edilmesini sağlar.

Kamu tüzel kişilerinin vermiş oldukları çevre zararlarında ise kişisel hakkı ihlal olunan kişinin sorumlu kamu hukuku tüzel kişisine başvurarak ön karar prosedürünü başlatmış olması gerekmektedir. Talebin yapılmasından itibaren 60 gün içerisinde hakkı ihlal edilene herhangi ön karara ilişkin herhangi bir açıklama yapılmaz ya da talebin kısmen ya da tamamen reddolunduğu bildirilirse bu kişi sürenin ya da red/kısmen red kararının kendisine tebliğinden itibaren 60 gün içerisinde yargı yoluna başvurma hakkını haizdir.

### **2.3.3. Zararın Giderilmesi**

#### **2.3.3.1. Türk Bayraklı Gemiler Yönünden**

Deniz çevresinin kirlenmesinden doğan zararlara ilişkin tazminat ve ücret talepleri Müsteşarlığa yazılı olarak yapılır. Bu maksatla hazırlanan talep dilekçesinde zarar görenin kimlik ve adres bilgileri ile zararın cinsi, niteliği, tahmini miktarı, varsa zarar tespit faaliyetleri ve bunlara ilişkin diğer bilgiler, fotoğraflar ve raporlar yer alır. Ücret taleplerinde, ücret talebine esas olan faaliyetin yeri, cinsi, süresi, faaliyeti icra edenler ile faaliyette kullanılan malzeme ve ekipmana ilişkin bilgi ve belgelere yer verilir.

Müsteşarlığa zarar ile ilgili olarak yapılacak bildirim üzerine Müsteşarlık olaydan zarar görenlerin zararlarını talep etmeleri ve konuya ilişkin

bilgilendirilmeleri için olayın olduğu bölgede duyuru yapar. Müsteşarlık, tazmin ve ücret taleplerinde ve bu taleplerin ödenmesinin sağlanmasında sorumlular veya temsilcilerinin veya bunlar tarafından sağlanan uzmanların talep ve tavsiyelerini değerlendirir. Bu tavsiye ve talepler; Kanun, Yönetmelik ve uluslararası sözleşme hükümlerinin uygulanmasını gerçekleştirme amaçlarına hizmet etmesi durumunda dikkate alınır.

Sorumlulara yapılacak ödeme talepleri Müsteşarlık tarafından yazılı olarak yapılır. Sorumlu Türk değilse Türkçenin yanı sıra İngilizce de kullanılır. Talep yazısında aşağıdaki bilgiler de yer alır:

- a) Talep sahibinin ve olaydan zarar görenin isim ve adresleri ve varsa temsilcileri.
- b) Olaya karışan gemilerin kimlikleri.
- c) Olayın yeri, tarihi ve olay hakkındaki diğer detaylar.
- ç) Zararın veya kirlenmenin tipi ve tahmini miktarı.
- d) Talep edilen tazminat miktarı.
- e) İlave diğer bilgi ve belgeler.

Müsteşarlık kendisine ulaşan talepleri, aşağıda sayılan hususların yanı sıra talep sahibinin sunduğu belge ve bilgiler ile kendi elde edeceği belge ve bilgileri de dikkate alarak inceler ve sorumludan talep edilebilir olup olmadığına zarar tespit komisyonunun<sup>269</sup> belirlediği miktarı göz önüne alarak karar verir.

---

<sup>269</sup> Uygulama Yönetmeliği m. 39 uyarınca zarar tespit komisyonu; olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin 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 belirleme görevlerini yapar. Komisyonlar; zararların tamamının veya bir kısmının tespitini, zararın cinsine ve miktarına göre, bu konuda meslek icra eden veya bilimsel temele dayalı olarak zararları belirleyeceğini değerlendirdiği Türk veya yabancı kişi ve kurum/kuruluşlara ücret karşılığında yaptırabilir. Zarar tespitine ilişkin çalışmalar somut veri ve bilimsel değerlendirmelere dayalı gerekçelerle detaylı olarak hazırlanmış zarar tespit raporu ile kayıt altına alınır.

- a) Zararın gerçekleşmiş olup olmadığı veya talep edilen ücrete ilişkin hizmetin verilip verilmediği.
- b) Zararın olayla ilgili olup olmadığı veya ücretin alınan tedbirle ilgili olup olmadığı.
- c) Talep sahibinin zarar gören veya talep etmeye yetkili olup olmadığı.
- ç) Zararın uygun incelemeler sonucu oluşturulmuş belge ve raporlara dayanıp dayanmadığı.
- d) Zararın genel olarak makul olup olmadığı.

Türkiye'nin taraf olduğu tazmin sözleşmeleri çerçevesinde oluşturulan tazmin sistemlerinden (CLC ve FUND 69–71) yapılacak tazminat taleplerinde, bu sözleşmelerin uygulanması, tazminat ve ücretlerin talebi, değerlendirilmesi ve ödenmesi ilgili sözleşme hükümlerine tabidir. Uluslararası sözleşmeler, zararların tazminiyle ilgili hükümler içermiyor ise, zarar, kirleten öder ilkesine uygun olarak ilgili ulusal mevzuata göre tazmin edilir.

### **2.3.3.2. Yabancı Bayraklı Gemiler Yönünden**

5312 sayılı kanununun 11. maddesinin 3. fıkrası uyarınca Müsteşarlık, Bakanlığın ve Dışişleri Bakanlığının görüşlerini alarak bu Kanun kapsamında kirliliğe neden olan ancak, sorumlu tarafları bulunamayan yabancı bayraklı gemilerin Türkiye'de neden oldukları zararların tazmini konusunda bayrak devletinden yardım talep edebilir. Müsteşarlık da bu tür yardım talebinde bulunan diğer ülkelere karşılıklılık prensibi çerçevesinde ve ilgili uluslararası sözleşme hükümlerine göre yardım eder.

### **2.3.3.3. Zarara Yol Açan Geminin Tespit Edilememesi Durumu**

5312 sayılı kanununun 11. maddesinin 2. fıkrası uyarınca Kirletenin tespit edilememesi halinde Müsteşarlık tarafından kirliliğe müdahale edilir veya ettirilir. Kirletici veya sorumlu kişi tespit edilemiyor ise Müsteşarlık tüm imkân ve kabiliyetleri ve acil müdahale planlarında belirtilen diğer kaynaklar ile olaya

müdahale eder. Bu durumda zararların tazmini Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerle oluşturulan fonların kapsamı ile sınırlıdır.

Sorumlunun ve kirleticinin açık olarak belirlenemediği durumlarda sorumlunun ve kirleticinin belirlenmesi amacıyla, denize dökülmüş petrol veya diğer zararlı maddelerin numuneleri karşılaştırmalı analiz amacıyla, kirlenme olayından sorumlu oldukları sanılan kıyı tesisleri ile gemilerin yük tankları, malzeme tankları ve makine yerlerinden alınır. Alınan numunelerin analiz sonuçları ve tanık ifadeleriyle sorumlu ve kirletici belirlenir. Sorumlu veya kirletici tespitinde numune alınmasının mümkün olmadığı durumlarda düzenlenen tutanak esas alınır. Bu faaliyetler Bakanlık tarafından icra edilir veya ettirilir.

Hizmet alımı suretiyle olaya müdahale eden kişi ve kurum/kuruluşların ücretleri Müsteşarlık tarafından Mal ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik hükümlerine göre ödenir<sup>270</sup>.

### **2.3.4. Zararın Tazmini Taleplerinde Zamaşımı**

#### **2.3.4.1. Özel Kişilerin Neden Olduğu Zararlar Yönünden**

5312 sayılı kanun yürürlüğe girene kadar Çevre Kanunu uyarınca denizlerin kirlenmesi sonucu meydana gelen zararların tazmini taleplerine uygulanacak zamaşımı süresi ile ilgili genel bir hüküm bulunmadığından doktrinde bu taleplerle ilgili Borçlar Kanunu m. 60' daki haksız fiilden doğan tazminat davalarına ilişkin bir ve on yıllık zamaşımı sürelerinin uygulanması gereği ileri sürülmekte idi<sup>271</sup>.

Ne var ki Çevre Kanunu 28. maddeye 26.4.2006 tarihinde 5491 sayılı değişiklik kanunu 19. madde ile eklenen son fıkra ile “Çevreye verilen zararların

---

<sup>270</sup> Mal ve Hizmet Alımlarına İlişkin Yönetmelik m.9 uyarınca “Acil müdahale amaçları için gerekli olan ve kamu personeli dışında Bakanlık ve Müsteşarlık tarafından geçici olarak görevlendirilecek danışman ve uzmanların sağlayacakları hizmetler” hizmet ve alım konusudur ve bunlar m. 10 uyarınca belirlenen dört alım usulünden biri ile (Açık ihale usulü, Belli istekliler arasında ihale usulü, Pazarlık usulü, Doğrudan temin) yüklenici tarafından karşılanır.

<sup>271</sup> TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ ALTOP, s.954; TANDOĞAN, s. 40; HELVACI, s. 45

*tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl sonra zamanaşımına uğrar.”* Denilmekle zaman aşımı süresi kısaltılmıştır.

Uygulama Yönetmeliği m. 42/8 uyarınca ise; deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddeler ile kirlenmesi sonucu oluşan zararların giderilmesine ilişkin tazminat taleplerinde zamanaşımı süresi “*diğer kanunlarda daha uzun bir süre öngörülmedikçe zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl ve her halde olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıldır*”. Denilmekle özel olarak belirlenmiştir.

Yukarıdaki kanun maddeleri ışığında deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesi durumunda ortaya çıkan zararın tazmini talepleri ile ilgili olarak 5312 sayılı kanun ve işbu kanunun Uygulama Yönetmeliği uyarınca öngörülen 5 yıllık öğrenme ve 10 yıllık fiili zamanaşımı sürelerinin uygulanması gereğinin kabulü gerekmektedir. Zira 5312 sayılı Kanun Çevre Kanununa nazaran “daha yeni ve daha özel” kanun olma niteliğini haiz bulunmaktadır. Çevre Kanununda da 5312 sayılı kanuna nazaran daha uzun zamanaşımı süreleri öngörülmemiş olduğundan 5312 sayılı kanunda öngörülen zamanaşımı sürelerinin uygulanması gereğini kabul etmek gerekecektir.

Uluslar arası alanda konu ile ilgili düzenlenen CLC 92 Sözleşmesinde ise deniz kirliliğinden kaynaklanan zararların tazmini talebinin sunulması için öngörülen zamanaşımı süresi fiilin öğrenilmesinden itibaren 3 yıl ve herhalde 6 yıldır. Dolayısıyla işbu uluslar arası anlaşmanın ulusal hukukumuza yansımaları olarak yorumlanabilecek 5312 sayılı kanunda (m.12) ve Uygulama Yönetmeliğinde (m. 48/8) öngörülen zamanaşımı sürelerinin uluslararası anlaşmalarda öngörülenden daha uzun olması nedeniyle 5312 sayılı kanunun tazmin talebi sahiplerini daha koruyucu olduğu gerçeğine dikkat çekmek gerekecektir.

Ne var ki yukarıda incelenen Anayasa m.90/5 hükmü uyarınca usulüne göre yürürlüğe konulmuş uluslar arası anlaşmalar kanun hükmündedir ve monist görüşe göre bu anlaşmalar Anayasa' nın da üzerinde bir norm olma gücünü haizdir. Bu noktadan bakıldığında 5312 sayılı kanun ile öngörülen zamanaşımı süresi ile uluslar arası deniz kirliliği zararlarını tazmin hususunda düzenlenen ve ülkemizin de taraf olduğu CLC Sözleşmesi uyarınca öngörülen talep zaman aşımı sürelerindeki aykırılık her iki normun çatışması anlamına gelmekte ve Anayasa m. 90/5 uyarınca uygulamada CLC sözleşmesi uyarınca belirlenen zaman aşımı süresinin uygulanması gereğine yol açmaktadır. Bu çatışmanın kanun koyucu tarafından ivedilikle düzeltilmesi gerekmektedir.

#### **2.3.4.2. Kamu Tüzel Kişilerinin Neden Olduğu Zararlar Yönünden**

Deniz kirliliğinden doğan zararların kamu hukuku tüzel kişileri eylemleri nedeniyle kaynaklanması durumunda ise *2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu*<sup>272</sup> m. 13/1 uyarınca hakkı ihlale uğramış olan kişilerin bu eylemleri yazılı bildirim üzerine veya başka suretle öğrendikleri tarihten itibaren bir yıl ve her halde eylem tarihinden itibaren beş yıl içinde ilgili idareye başvurarak haklarının yerine getirilmesini istemeleri gereklidir.

Süresi içerisinde idareye yapılan başvuru sonucu yapılacak incelemeye “ön karar incelemesi” denilmektedir. Ön karar ile davacı dava açmadan önce idarenin durumunu saptama, davanın içeriğini ve kapsamını belirgin duruma getirme imkânına kavuşur. Ön karar ile kuramsal olarak idareyle zarara uğrayan kişinin anlaşması, davayı tümü ile ortadan kaldırması ya da dava konusunu oluşturan tazminat tutarının azaltılması olanağı vardır. Ne var ki ülkemizde idare ile zarara uğrayanın anlaşma prosedürü yeterince düzenlenmediğinden uygulamada bu tür bir sonucun elde edilmesi hemen hemen olanak dışıdır<sup>273</sup>.

---

<sup>272</sup> RG, T. 20/1/1982, S. 17580

<sup>273</sup> GÖZÜBÜYÜK, Şeref / TAN, Turgut; İdari Yargılama Hukuku, Turhan Kitap evi, Ankara 1999, s. 616

Deniz çevresinin kirlenmesi sonucu oluşan zararların kamu tüzel kişisi tarafından katlanması gereken durumlarda, kamu tüzel kişinin hakkı ihlale uğramış kişilerin süresi içerisinde kendisine yönelmiş olduğu başvuruyu kısmen veya tamamen reddi halinde aşağıda Yargısal Korunma kısmında inceleneceği üzere, bu konudaki idare kararının talep sahibi kişiye tebliğini izleyen günden itibaren veya istek hakkında altmış gün içinde cevap verilmediği takdirde bu sürenin bittiği tarihten itibaren idare aleyhine dava süresi içinde dava açılabilir.

## 2.4. YARGISAL KORUNMA

### 2.4.1. Kamu Hukuku Tüzel Kişilerinin Neden Olduğu Zararlar Yönünden

Kamu hukuku tüzel kişilerinin yol açtığı deniz kirliliği zararlarının tazmini hususunda uyuşmazlık çıkması durumunda da yargı yoluna başvurma olanağı mevcuttur. Nitekim 1982 Anayasası'nın 125. maddesi uyarınca “*idare kendi eylem ve işlemlerinden doğan zararı ödemekle yükümlüdür*” hükmü yer almaktadır. Öte yandan “*idarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolu açıktır*” diyen 125. maddenin 1. fıkrası bu konuda bir yargısal denetim konusunda önemli bir esası içerir<sup>274</sup>. Yukarıda çevreye verilen zararların kamu hukuku tüzel kişisinden talep edilmesi prosedüründe değinildiği üzere talep edenin talebi ön karar ile reddedildiği durumlarda idare aleyhine ortaya çıkan zararın tazminini konu alan tam yargı davasının açılması gerekmektedir.

İdare çevreye zarar veren faaliyetleri başından sonuna kadar denetim ve gözetim yetki ve yükümlülükleri ile donatılmıştır. Aynı şekilde idarenin çevre kanunu uyarınca uygulamış olduğu yaptırımın uygulanmasından dolayı ortaya çıkan zararın tazmini için de tam yargı davaları açılabilir. Maddi zarar tazmininin yanı sıra manevi zarar tazmininin de tam yargı davası ile talep edilebileceği içtihatlar doğrultusunda kabul edilmektedir<sup>275</sup>.

---

<sup>274</sup> OĞURLU, s.201

<sup>275</sup> Danıştay 8. Dairesi'nin 10.10.1991 tarih ve 1991/785 Esas ve 1991/1587 Karar sayılı kararı. Ayrıntılı bilgi için bkz. OĞURLU, s. 203

İYUK m.2 uyarınca “tam yargı davaları idari eylem ve işlem den dolayı kişisel hakları muhtel olanlar tarafından” açılmaktadır. Dolayısıyla tam yargı davası açılabilmesi için çevreye verilen zararın davacının kişisel bir hakkını doğrudan ihlal etmesi gerekmektedir<sup>276</sup>. Kişisel hak ihlalinden anlaşılan zararın idarenin sorumluluğunu gerektirecek nitelikte; meşru, güncel ve kişisel olmasıdır.

Tam yargı davaları idari bir faaliyetin bireylerin sübjektif hak alanına girerek zedelemesinden, zarar vermesinden kaynaklanır. Dolayısıyla yukarıda belirtilmiş olduğu üzere idare çevre hakkının korunmasına ilişkin bir tedbir alınmakta ihmalkâr davranmış ya da idare personeli tarafından bizzat çevreye verilen bir zarar oluşmuş ise bu durumda idari eylemden dolayı kişisel hakkı ihlal olunan kişinin idare aleyhine tam yargı davası açma hakkı bulunmaktadır.

Bir Danıştay Kararında da belirtilmiş olduğu üzere tam yargı davası “hizmet kusurunun vukuuna sebep veren, hizmeti nihai olarak tanzim yetkisine malik bulunan en yüksek idari makam” aleyhine açılır<sup>277</sup>. İdari eylemlerden doğan tam yargı davalarında ise dava, idari eylemden doğan zararı ödemeyi reddeden “ita amiri” durumunda olan idari kuruluşa karşı açılır. Tam yargı davasında davalı idarenin yanlış gösterilmesi durumunda ise bu yanlışlığı İdari Yargı yeri kendiliğinden düzeltir<sup>278</sup>.

Tam yargı davalarında da genel görevli yargı yeri idare mahkemeleridir. Danıştay, Askeri Yüksek İdare Mahkemesi ve vergi mahkemeleri tam yargı davalarında özel görevli mahkemelerdir. Yasalarla açıkça bu yargı yerlerinin görevi içine girmeyen tam yargı davaları, genel görevli mahkeme olan idare mahkemelerinde açılır.

Ön karar yoluna başvurmak suretiyle zararları tazmin talebinin idarece kısmen veya tamamen reddinin bildirildiği tarihten, eğer idare hiç cevap vermediyse talebin yapıldığı tarihten 60 gün sonrasında 60 günlük süre içerisinde tam yargı davası

<sup>276</sup> TOPÇUOĞLU, s. 174

<sup>277</sup> Danıştay Dava Daireleri Genel Kurulu, 01.04.1949 tarih, 1948/153 Esas ve 1949/44 Karar, Danıştay Kararlar Dergisi, sayı: 43-44, s. 54

<sup>278</sup> GÖZÜBÜYÜK /TAN, s. 648



açılacaktır. Ön karar alınmadan tam yargı davası açılması durumunda idari yargı yeri dava dilekçesini “idari merci tecavüzü” nedeni ile ilgili idari yere gönderir<sup>279</sup>.

#### 2.4.2. Özel Hukuk Kişilerinin Neden Olduğu Zararlar Yönünden

Çevrenin kirletilmesinde zarar gören herkes hiçbir sınırlama söz konusu olmaksızın dava açabilme hakkına sahiptir. Yalnız davacı zararını ve zararla kirlenme arasındaki illiyet bağıını ispat etmelidir<sup>280</sup>. Ne var ki 5312 sayılı Kanun ile yapılan düzenlemede Çevre ve Orman Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığı’na yargı yoluna başvurmaksızın deniz çevresinin kirlenmesi sonucu oluşan zararları talep için özel bir prosedür tanınmıştır. Bu durumda Çevre Kanununa göre zararı tazmin ehliyetini haiz tüm özel/tüzel kişiler de çevre kirletilmesinden doğan zararların tazmini için yargı yoluna başvurabilecekleri gibi ilgili makamlara başvurarak zararların bu makamlar eliyle tazmini prosedürünü başlatabilir.

2004 yılına kadar çevrenin kirletilmesine ilişkin genel mevzuat olma özelliğine sahip Çevre Kanunu uyarınca; çevre kirlenmesinden doğan zararların tazmini ile ilgili görevli ve yetkili mahkeme genel hükümlere göre tespit olunmakta idi. Buna göre mahkemenin görevi talep edilen tazminatın miktarına göre belirlenecektir (1086 sayılı *Hukuk Usulü Muhakemesi Kanunu*<sup>281</sup> m.1). Ne var ki 5136 Sayılı *Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun*<sup>282</sup> uyarınca Denizcilik İhtisas Mahkemeleri kurulmuş ve bundan böyle deniz kirlenmesine ilişkin davalar da ihtisas mahkemesi tarafından görülecek duruma gelmiştir.

Çevre kanunu uyarınca yetkili mahkeme de HUMK m. 9’ daki genel yetki şartına göre davalının ikametgâh mahkemesi ile tali yetki kuralı gereğince haksız fiilin meydana geldiği yer mahkemesi yetkili olacaktır. Yabancılık unsuru taşıyan

<sup>279</sup> Danıştay 10. Dairesi, 12.10.1994 tarih, 1993/800 Esas ve 1994/4811 Karar sayılı kararı, Danıştay Kararlar Dergisi, sayı: 90, s. 1131

<sup>280</sup> ÇÖRTOĞLU, Sair, “Çevrenin Kirletilmesinden Dolayı Sorumlulukla Taşınmaz Mülkiyetinin Aşkın Kullanılmasından Doğan Sorumluluğun Karşılaştırılması”, Yargıtay Dergisi, Cilt:12, Sayı: 1-2, 1986, s. 92

<sup>281</sup> RG, T. 2-3-4 /07/1927, S. 622-623-624

<sup>282</sup> RG, T.28.04.2004, S. 25446

davalarda (örn. gemi donatanı yabancı uyruklu gerçek / tüzel kişi) da mahkemenin yetkisi 5718 sayılı Milletler arası Özel Hukuk Usulü Kanunu'na<sup>283</sup> göre belirlenmektedir. Bu kanuna göre haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilin işlendiği yer hukukuna tabi olacağından Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi iç hukukun yer itibariyle yetki kuralları ile belirlenecektir<sup>284</sup>.

Denizlerin petrol ve diğer zararları maddelerle kirlenmesi hakkında hazırlanan özel nitelikli 5312 sayılı kanun uyarınca ise Müsteşarlık ile sorumlu taraf veya garantörünün uzlaşması halinde bu kanun uygulamasından doğacak uyuşmazlıkların çözümü için hakem veya hakem heyeti tayin de edilebilir.

Çevre kirliliğinden doğan zararların tazmini prosedüründe incelendiği üzere deniz çevresinin petrol ve diğer maddelerle kirlenmesinden doğan zararların tazmini için öngörülen zamanaşımı süresi zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl, her halde olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıldır.

5312 sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliğinde zararları tazmin talebi zamanaşımı süresi ve dava zaman aşımı süresi arasında herhangi bir ayrıma gidilmediğinden zararın özel kişilerce tazmin edilmemesi durumunda çıkacak uyuşmazlığa ilişkin olarak açılacak davada da tazmin talebi için 5312 sayılı kanunda öngörülen süreler riayet edilmesi gerektiği düşüncesindeyiz. Ne var ki yine uluslar arası alanda konu ile ilgili olarak hazırlanan ve ülkemizin de taraf olduğu CLC sözleşmesi ile kanunun bu şekilde uygulanması süreler yönünden çatışma yaratacaktır.

---

<sup>283</sup> RG, T. 12/11/2007, S. 26728.

<sup>284</sup> TOPÇUOĞLU, s. 205

## SONUÇ

1950’li yıllardan beri uluslar arası alanda deniz çevresi kirliliğini önleyici ve kirlilik sonucu oluşan zararları giderici tedbirler alma yolunda önemli çalışmalar kaydedilmiştir. Bu çalışmalar şüphesiz ki başta kamu sağlığının korunması olmak üzere idarenin önleyici kolluk faaliyetleri yönüyle de son derece önemlidir. Gerçekten yaşanan tanker kazaları ve diğer deniz kirliliği etmenleri nedeniyle uluslar arası alanda oluşan kirliliği önleme ile kirlilik neticesinde ortaya çıkan zararları tazmin etme konusunda hem uluslar arası sözleşme, hem de karar ölçeğinde taraf devletleri bağlayıcı düzenlemeler yapıldığı görülmektedir. Bu sözleşmelerden Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC) ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması (FUND) ile İlgili Uluslararası Sözleşme kirlilik neticesinde ortaya çıkan zararların tazmini için izlenecek yolları, sorumluluk sınırlarını ve kurulacak fon esasını düzenlemekte bu özellikleriyle deniz kirliliği ile ilgili diğer uluslar arası sözleşmelerden farklılık arz etmektedir. Uluslar arası Sözleşmelerin iç hukukta giderek öneminin arttığı ve İdare Hukukunun yazılı kaynakları arasında olduğu söylenmelidir.

Ülkemizde uluslar arası hukukta tanzim edilen tazmin sistemine uyum sağlamak için düzenlenen “5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun”un yürürlüğe girdiği 26.04.2006 tarihine kadar özellikli olarak deniz çevresinin kirlenmesi sonucu oluşan zararların tazmini ile ilgili mevzuatta herhangi bir hüküm bulunmamakta idari, cezai ve hukuki bütün uygulama ve yaptırımlar “2872 sayılı Çevre Kanunu”na göre verilmekte idi. 2006 yılına kadar Çevre Kanunu 30. maddesinin yorumu ve öğretisi ile içtihatlar doğrultusunda “kamu hukuku tüzel kişilerinin” deniz kirliliği zararlarını talep etmekle yetkili olduğu kabul edilse dahi hukuki tazmin boyutunda yetkili idari mercilerin hangisi olduğu ve tazmin prosedüründe izlenecek yol ile ilgili mevzuatta boşluk bulunmaktaydı.

İdareye, deniz kirliliğini önleme ve kirlilik sonucu oluşan zararı tazmin yetkisi veren 5312 sayılı Kanun ile çevre kirliliği zararlarını tazminde yetkili merciler ve

usul (prosedür) ile ilgili boşluk kısmen doldurulmuş ve hem sorumlu tarafların hem de idari mercilerin önleme ile ilgili görevleri kanunda sıralanmış olsa da tahsis edilen fon sisteminden, kirlilik zararlarının karşılanma prosedürüne, zararın tazmini talebi için öngörülen zaman aşımı sürelerinden zarardan sorumluluk sınırlarına kadar aynı konuyla ilgili düzenlenmiş dayanak Uluslar arası Sözleşmeler (CLC ve FUND Sözleşmeleri) ile 5312 sayılı Kanun arasında çok büyük farklılıklar olduğu da söylenmelidir.

Nitekim uluslar arası sözleşmeler ile kurulan fon sistemi sayesinde zararın gemi sahibi tarafından karşılanması mümkün olmayacak (mücbir sebep) durumlarda veya zararın gemi sahibi sorumluluğun üzerinde olması durumunda kalan miktar için kıyı devleti kurulan fon sisteminden zararını karşılayabilmektedir. Aynı şekilde, sigortalı donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta gereğince sigortaladığı istisnai bir sigorta türü olarak tanımlanan Koruma ve Tazminat (P&I) sigortalarına da zarar gören kıyı devlet zararının giderilmesi için başvuru hakkını sahiptir. Ne var ki 5312 sayılı Kanununda gemi sahiplerinin çevre kirlilik zararından sorumlu olduğu miktar belirlenmemiş dolayısıyla gemi sahibinin sorumluluğu sınırlandırılmayarak kurulan fon sistemi ile tahsis edilmiş olunan “mali sorumluluk garantisi” kurumu da havada kalmıştır. Zararın tazmini talebi için öngörülen zaman aşımı sürelerinde de 5312 sayılı Kanunun zarar göreni koruyan bir yapı benimseyerek benzeri uluslar arası sözleşmelerden daha uzun bir zaman aşımı süresine yer vermiş olduğunu görüyoruz.

Usulüne göre yürürlüğe girmiş anlaşmaların Anayasa m. 90/5 uyarınca kanun hükmünde olduğu ve katıldığımız görüşe göre; kanun ile taraf uluslar arası anlaşmanın çatışması durumunda insan haklarının en temeli olan yaşam hakkı ile doğrudan ilgili olduğu ölçüde uluslar arası anlaşmanın uygulanması gereği gerçekleri göz önüne alındığında yukarıda bahsedilen noktalarda çıkan çatışmalarda taraf olunan uluslar arası antlaşma hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. Ne var ki kanun koyucunun bu anlaşmaya paralel hükümler düzenlenmesi ile aradaki çatışma giderilmiş olacak ve uygulama sıkıntıları da elbetteki yaşanmayacaktır.

5312 sayılı Kanunda zararın karşılanma usulüne değinilmiş ne var ki bu prosedürün izlenmesi sonucunda ortaya çıkabilecek uyuşmazlıkların çözümü için başvurulabilecek yargı yollarına değinilmeyerek uygulayıcıyı bu derece özellikli bir konuda genel hukuk normlarına başvurmak durumunda bırakmıştır. Konuyla ilgili her bir idari makamın yetki, görev ve sorumlulukları ile tazmin prosedüründe uyuşmazlık çıkması durumunda başvurulabilecek hukuki yolları belirlemek ve genel geçer normları saptamak için yasal düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

Uluslar arası sözleşmelerde zararları tazmin talebine yetkili “taraf kıyı devlet” teriminin içi 5312 sayılı Kanun ile doldurulmuş ve bu yetki “Çevre ve Orman Bakanlığı” ve “Denizcilik Müsteşarlığı”na verilmiştir. Aynı kanun ile Sahil ve Güvenlik Komutanlığı’ na da asayiş ve kolluk yetkisi ile Büyükşehir Belediye sınırları dışında yaşanan kirlilik olaylarında ceza kesme yetkisi verilmiştir. Ne var ki 5312 sayılı Kanunda bu üç idari makam dışında herhangi bir makama deniz çevresi kirliliğini önleme ve oluşan zararları tazmin konusunda yetkiler verilmemiştir. Bu durum kanaatimizce bu denli geniş çaplı ve ülkemiz idari yapısının tecrübesiz olduğu bir konuda yetki sıkıntısının çekilmesine neden olabilecektir. Yapılması gereken mevzuatta dağınmık olarak kendisine çevre koruma ve kirliliği önleyici faaliyetlerde bulunma görevi verilen; İl ve İlçe Sağlık Kurulları, Özel Koruma Kurumları, Kamu Denetçileri, Belediyeler vb. kurumların da 5312 sayılı Kanun ile yetki ve görevlerinin belirlenerek sistem içine dahil edilmesi ve böylelikle mevzuatta bir yeknesaklık sağlanmasıdır.

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun başta olmak üzere yapılan son yasal gelişmelerin umut verici olduğu söylenebilir.

## KAYNAKÇA

### SÜRESİZ YAYINLAR

**ABACIOĞLU**, Muhittin; Açıklamalı – İctihatlı Çevre Kanunu ve Çevre Sağlığı Mevzuatı, Seçkin Yayınevi, Ankara 1995

**ARMAĞAN**, Tuncay; İdarenin Sorumluluğu ve Tam Yargı Davaları, Seçkin Yayın evi, Ankara 1997

**BİSHOP**, Peter; Marine Pollution and Its Control, McGraw-Hill Book Company, New York 1983

**DARROCH**, Fiona / **HARRISON**, Peter; Enviromental Crime, Cameron May Ltd. Publications, London 1999

**EREN**, Fikret; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 2, Beta Yayınevi, Aralık 2006, İstanbul

**GÖZÜBÜYÜK**, Şeref; Yönetim Hukuku, Güncelleştirilmiş 16. Baskı, Turhan Kitap evi, Ankara 2000

**GÖZÜBÜYÜK**, Şeref / **TAN**, Turgut; İdari Yargılama Hukuku, Turhan Kitap evi, Ankara 1999

**GÜVEN**, Kasım Cemal / **ÖZTÜRK**, Bayram; Deniz Kirliliği Temel Kirleticiler ve Analiz Yöntemleri, Türk Deniz Araştırmaları Vakfi Yayınları, İstanbul 2006

**HELMEPA**; “Guide to the Prevention of Pollution Caused by Shipping”, Atina 1986

**HİLL**, Christopher; Maritime Law (Second Edition), Llyod’s of London Pres Ltd, London 1985

**KARA**, Hacı; Uluslar arası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Legal Yayın evi, Birinci Basım, Mart 2006

**KELEŞ**, Ruşen / **BİROL**, Ertan; Çevre Hukukuna Giriş, İmge Kitapevi, Ankara 2002

**NOMER**, Haluk; Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddi Tazminatın Belirlenmesi, Beta Yayınları, İstanbul 2006

**ODMAN**, Nejat / **YALÇIN**, Rafet / **RODOPMAN**, Kudret; Gemilerden Denizlerin Kirlenmesi ve Kirliliğin Önlenmesi, Cilt 4, Beta Yayınevi, İstanbul 1988

**OĞURLU**, Yücel; İdari Yaptırımlar Karşısında Yargısal Korunma, Seçkin Yayın evi, Gözden Geçirilmiş İkinci Baskı, Ankara 2001

**ÖZBUDUN**, Ergun; Türk Anayasa Hukuku, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 1993

**ÖZKAN**, Noyan / **KALELİOĞLU**, Uğur; Türkiye' nin Taraf Olduğu Uluslar arası Çevre Sözleşmeleri, İzmir Barosu Yayınları, İzmir 2000

**ÖZTÜRK**, Bayram / **GÜVEN**, Kasım Cemal; Deniz Kirliliği Temel Kirleticiler ve Analiz Yöntemleri, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 2006

**PLATZODER**, Renate; United Nations Conference on the Law of the Sea (3rd: 1973–1982) Documents. Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Oceana Publications, New York 1982

**SANCAKDAR**, Oğuz; Kamusal Sulardan Yararlanma, Yetkin Yayınları, Ankara 2004

**SANCAKDAR**, Oğuz / **TEZCAN**, Durmuş / **ERDEM**, Mustafa Ruhan; Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi Işığında Türkiye' nin İnsan Hakları Sorunu, Seçkin Yayın evi, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara 2004

**SAV**, Özden; Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Turhan Kitap evi, Ankara 2001

**TANDOĞAN**, Haluk; Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu, Çevre Kanununun Uygulanması, TÇSVY, Ankara 1987

**TEKİL**, Fahiman; Deniz Hukuku, Alkım Yayın evi, 5. Basım, İstanbul 2001

**TEKİNAY**, Sulhi / **AKMAN**, Sermet / **BURCUOĞLU**, Haluk / **ALTOP**, Atilla; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yeniden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yedinci Baskı, Filiz Kitap evi, İstanbul 1993

**TEZİÇ**, Erdoğan; Anayasa Hukuku (Genel Esaslar), 2. Bası, Beta Yayın evi, İstanbul 1991

**TOLUNER**, Sevin; Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1973

**TOPÇUOĞLU**, Metin; Çevre Hakkı ve Yargı, Türkiye Çevre Vakfı Yayını, Ankara 2008

**Türkiye Çevre Sorunları Vakfı**; Avrupa Topluluğunda ve Türkiye’ de Çevre Mevzuatı, Önder Matbaa, Ankara 1989

**TÜTÜNCÜ**, Ayşe Nur; Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Beta Yayın evi, İstanbul 2001

**YONGALIK**, Aynur; Çevre Sorumluluk Sigortası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1998



## **SÜRELİ YAYINLAR**

*2007 Yılı Devlet Su İşlerince İşletilen ve Devredilen Sulama Tesisleri Değerlendirme Raporu*”, DSİ Genel Müdürlüğü, İşletme ve Bakım Daire Başkanlığı, Basım ve Fotofilm Şube Müdürlüğü, Ankara 2007

Deniz Ticaret Odası; “*1998 İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Denizcilik Sektörü Raporu 1998*”, İstanbul 1999

*Legal Problems Relating to The Non Navigational Uses of International Watercourses*”, Supplementary Report By the Secretary General, doc. A/CN.4/274, United Nations, Yearbook of Int. Law, Commission 1974, sec.2

*Guidelines for the Development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans, International Maritime Organization, IMO Publications, London 1999*

IMDGC (International Maritime Dangerous Goods Code), 1990, Consolidated Edition. (Pub. No. 20089.10E)

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası; TMMOB Gemi Mühendisleri Odasının 50. Yılında Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 24–25 Aralık 2004, İTÜ Ayaz ağa Yerleşkesi İstanbul

## **MAKALELER**

**ARTÜZ**, İlham; ‘*Gemi Kökenli Deniz Kirlenmesi*’, ITÜ Gemi İnşaatı 89 Teknik Kongresi, Bildiri Kitapçığı

**ARTÜZ**, İlham; “*Deniz Kirlenmesi*”, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Yayını, Sayı:1464, İstanbul 1992

**ATAY**, Ender Ethem; “*Uluslar arası Antlaşmaların İç Hukuktaki Yeri ve İdareyi Bağlayıcılığı*”, Hukuk Kurultayı 2000, 12/16 Ocak, Ankara 2000, Cilt: I

**AYBAY**, Aydın; “*Çevre ve Hukuk*”, Haz. **KELEŞ**, Ruşen; İnsan Çevre Toplum, İmge Kitapevi, Ankara 1992

**BATTAL**, Kemal; “*Kıyı Tesisleri ve Mali Sorumluluk Sigortası*”, Deniz Ticareti Dergisi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, Ağustos 2007

**ÇELİK**, Edip; Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin Türk Hukukundaki Yeri ve Uygulaması, İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi (Prof. Dr. Lütfi Duran’ a Armağan Özel Sayısı), Ankara 1988

**ÇOMAK**, Hasret; “*Deniz Kirliliğinin Uluslar arası Boyutları, Ulusal ve Uluslar arası Hukuk Sisteminde Kirliliğe Karşı Denizlerin Korunmasına İlişkin Düzenlemeler*”, Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu Tebliğleri, İstanbul Marmara Rotary Kulübü Yayınları

**ÇÖRTOĞLU**, Sair; “*Çevrenin Kirletilmesinden Dolayı Sorumlulukla Taşınmaz Mülkiyetinin Aşkın Kullanılmasından Doğan Sorumluluğun Karşılaştırılması*”, Yargıtay Dergisi, Cilt:12, Sayı: 1–2, 1986

**DERİCİ**, Fethi; “*Tabiat ve Çevrenin Korunmasında Mahalli İdarelerin Rolü*”, Avrupa Konseyi Mahalli İdareler Konferansı Üyeleri Deklarasyonu’ nun Çevirisi, Türk İdare Dergisi, Ankara 1977

**EGEMEN**, Özdemir, “*Çevre ve Su Kirliliği*”, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Yayınları No: 42, İzmir 1999

**GÜVEN / ÜNLÜ / OKUŞ / DOĞAN / EROĞLU / SARIKAYA / ÖZTÜRK**; “*İstanbul Boğazı, Marmara ve Karadeniz’de Yapılan Su Kalitesi İzleme Çalışmaları: PAH Kirliliği*”, İSKİ Büyükşehirlerde Atık su Yönetimi ve Deniz Kirlenmesi Kontrolü Sempozyumu, İstanbul 18–20 Kasım 1998

**KELEŞ**, Ruşen / **HAMAMCI**, Can; Çevrebilim, Ankara 1993, s. 82; “*Türkiye’ nin Çevre Sorunları*”, Türkiye Çevre Vakfı Yayınları, Ankara 1995

**KENDER/ÜNAN/AYBAY/ILGIN/TEOMAN/ERSOY**; “*Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu*”, Deniz Ticaret Odası Yayınları, Ekim 1990

**ORHON**, Derin / **EREMEK TAR**, Gülen / **MERİÇ**, Sobutay; “*Haliç’te Su Kirlenmesi Sorunu I-Temel Özellikler ve Kirlenme Profili*”, Su Kirlenmesi Kontrolü Dergisi, sayı:11, İstanbul 1990

**ÖZDEK**, Yasemin; “*İnsan Hakkı Olarak Çevre Hakkı*”, Türkiye ve Ortadoğu Amme Enstitüsü Yayınları no: 249, Ankara 1993

**PAZARCI**, Hüseyin; “*Çevre Sorunlarının Uluslararası Boyutları ve Uluslararası Hukuk*”, Prof. Fehmi Yavuz’ a Armağan, Ankara 1983

**SERİM**, Bülent; “*Uluslar arası Antlaşmaların Onaylanması ve Denetlenmesi*”, Amme İdaresi Dergisi, C:26, Ankara 1993

**SEROZAN**, Rona; “*Doğal Çevrenin Özel Hukukun Araçlarıyla Korunmasındaki Yetersizlikler*”, Kaneti’ ye Armağan, Aybay Yayınları, İstanbul 1996

**TEZCAN**, Durmuş; *Çevre Suçları İle İlgili Bazı Değerlendirmeler*, Prof. Şükrü Postacıoğlu’na Armağan, 9 İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İzmir 1997

**ULUSAN**, İlhan; “*Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi*”, Yargıtay Dergisi, Cilt: 12, Ankara 1986

**ZİLELİOĞLU**, Hilal; “*Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler*”, Prof. Dr. Jale Akipek’ e Armağan, Konya Selçuk Üniversitesi Yayını, Konya 1991

## **TEZLER**



**ADALI**, Ahmet Burak; “*Liman Devleti Kontrolü Denetimlerinin Denizel Çevrenin Korunması Açısından Önemi*”, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005

**ALTUNTAŞ**, Afşin; “*Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğini Önlemeye Yönelik Ulusal ve Uluslar arası Düzenlemeler ile AB Müktesebatının İncelenmesi*”, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2003

**GÜVEN**, Ayşe; “*İdarenin Çevre Zararlarından Doğan Sorumluluğu*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Bölümü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1996

**HELVACI**, İlhan; “*Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999

**ÖĞÜTÇÜ**, Muhsin; “*Çevre Kolluk İşlemleri*”, İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı Doktora Tezi, İzmir 2000

**SAÇAKLIOĞLU**, Togan Han; “*Avrupa Topluluğunun Ortak Deniz Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Etkileri*”, İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İzmir 1991

**SAMİM**, Ünal; “*Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Bölümü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1987

**SOYSAL**, Hilkat; “*Deniz Kirliliğinde Sorumluluğun Paylaşılması*”, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Liman ve Deniz İşletmeciliği Programı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1996

**TOKUŞLU**, Ayşe; “*İstanbul Boğazında Gemi Kaynaklı Çevre Sorunları*”, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Deniz İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005

**TOROS**, Hüseyin; “*İstanbul’da Asit Yağışları Kaynakları ve Etkileri*”, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul 2000

## **İNTERNET SİTELERİ**

<http://www.imo.org/>

<http://ab.calisma.gov.tr/belgeler/ISGATAD.doc>

[www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=158](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=158) - 21k –

<http://www.cevreorman.gov.tr/BakanliginKurulusu.html>

<http://www.sgk.tsk.mil.tr/1/Tarihce.htm>

<http://www.sgk.tsk.mil.tr/5/gorevler.htm>

<http://www.undp.org/water/index.html>

<http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2002/2002->

[1cevrekirliligi/denizkirmucrapor.htm](http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2002/2002-1cevrekirliligi/denizkirmucrapor.htm)

<http://www.ims.metu.edu.tr/MarineDict/ABC/i.htm>

<http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4507.html>,

<http://www.ttb.org.tr/eweb/yatagan/3.html>

[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a\\_cekic.html](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic.html)

<http://www.britannica.com/eb/topic-571610/sue-and-labour-clause>,

<http://outlines.law.uvic.ca/courses/insurance/Contributionframework1.doc>

[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a\\_cekic.html](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic.html)

<http://www.iopcfund.org/>

[en.wikipedia.org/wiki/International\\_Maritime\\_Organization](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Organization) - 30k -

<http://ioc.unesco.org/iocweb/about.php>

<http://www.tsrbsb.org.tr/NR/rdonlyres/3237B818-8EF0-4D5C->

[A0068FE8DF4DAAF1/1338/Ceyma\\_143146.pdf](http://www.tsrbsb.org.tr/NR/rdonlyres/3237B818-8EF0-4D5C-A0068FE8DF4DAAF1/1338/Ceyma_143146.pdf)

<http://www.iopcfund.org/>

<http://www.cmo.org.tr/yeni/ulusalcm.php#>,

[www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=258&doc\\_id=681](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=681) - 24k -,

<http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/yaziciDostu.cfm?dokuman=pdf&action=detayrk&ya>  
[yinID=1028&icerikID=1139&dil=TR](http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/yaziciDostu.cfm?dokuman=pdf&action=detayrk&ya)

<http://gesamp.net/page.php>

[http://www.yargitay.gov.tr/aihm/upload/17381\\_02.pdf](http://www.yargitay.gov.tr/aihm/upload/17381_02.pdf)

[http://www.abyerelnet.org/yerel/mevzuat/mevzuat\\_1.htm](http://www.abyerelnet.org/yerel/mevzuat/mevzuat_1.htm)

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Pestisit>

<http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2002/2002-1cevrekirliligi/denizkirmucrapor.htm#B%F6l%FCm%204>  
<http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2002/2002-1cevrekirliligi/denizkirmucrapor.htm>  
[http://www.geocities.com/alyuruks/su\\_kirliligi.doc](http://www.geocities.com/alyuruks/su_kirliligi.doc)  
[http://www.antalya.bel.tr/tr/bel\\_guncel/haber\\_detay.cfm?sayfa=3420](http://www.antalya.bel.tr/tr/bel_guncel/haber_detay.cfm?sayfa=3420)  
[http://www.turkishpilots.org.tr/CEVRE/DENIZ\\_KIRLILIGI\\_F\\_Yonsel.html](http://www.turkishpilots.org.tr/CEVRE/DENIZ_KIRLILIGI_F_Yonsel.html)  
[http://www.cekud.org/site/page.asp?dsy\\_id=904](http://www.cekud.org/site/page.asp?dsy_id=904)  
[http://www.tsrsb.org.tr/NR/rdonlyres/3237B818-8EF0-4D5C-A0068FE8DF4DAAF1/1338/Ceyma\\_143146.pdf](http://www.tsrsb.org.tr/NR/rdonlyres/3237B818-8EF0-4D5C-A0068FE8DF4DAAF1/1338/Ceyma_143146.pdf)  
<http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4507.html>  
<http://ab.calisma.gov.tr/belgeler/ISGATAD.doc>  
[http://www.britannica.com/eb/topic-571610/sue-and-labour-clause,](http://www.britannica.com/eb/topic-571610/sue-and-labour-clause)  
<http://outlines.law.uvic.ca/courses/insurance/Contributionframework1.doc>  
<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=10e6a077-61c0-4e64-bbca-00ea52dc7f65>