

T.C  
YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
ULUSAL TEZ MERKEZİ  
TEZ VERİ GİRİŞİ VE YAYIMLAMA İZİN FORMU

Referans No	458392
İşlem Türü	İşlemede
Yazar Adı / Soyadı	Gülin Muşul
Uyruğu / T.C.Kimlik No	T.C. 14543430262
Telefon / Cep Telefonu	
e-Posta	gulin.musul@gmail.com
Tezin Dili	Türkçe
Tezin Özgün Adı	Deniz Kazalarının Çevreye Olan Ekonomik Etkileri, Hukuksal Boyutları ve Türkiye Örneği
Tezin Tercümesi	The Economic Effects of Sea Accidents To The Environment, Legal Issues Related With The Sea Accidents And Sample of Türkiye
Konu Başlıkları	Deniz Bilimleri Denizcilik
Üniversite	İstanbul Üniversitesi
Enstitü / Hastane	Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü
Bölüm	
Anabilim Dalı	Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı
Bilim Dalı / Bölüm	
Tez Türü	Yüksek Lisans
Yılı	2012
Sayfa	112
Tez Danışmanları	Doç. Dr. Cem Saatçioğlu
Dizin Terimleri	
Önerilen Dizin Terimleri	-
Yayımlama İzni	<input checked="" type="checkbox"/> Tezimin yayımlanmasına izin veriyorum <input type="checkbox"/> Ertelenmesini istiyorum

a.Yukarıda başlığı yazılı olan tezinin, ilgilenenlerin incelemesine sunulmak üzere Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi tarafından arşivlenmesi, kağıt, mikroform veya elektronik formatta, internet dahil olmak üzere her türlü ortamda çoğaltılması, ödünç verilmesi, dağıtımı ve yayımı için, tezimize ilgili fikri mülkiyet haklarımızın saklı kalmak üzere hiçbir ücret (royalty) ve erteleme talep etmeksizin izin verdiğimi beyan ederim.

30.01.2013

İmza:.....

Yazar

**T.C**  
**STANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**DENİZ BİLİMLERİ VE İKTİSADİ İNŞAAT MÜHÜRÜ**

**DENİZ KAZALARININ ÇEVREYE OLAN**  
**EKONOMİK ETKİLERİ, HUKUKSAL**  
**BOYUTLARI VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Gölin MÜLLER**  
**Deniz İktisadi İncelemeleri Anabilim Dalı**


**Danışman**  
**Doç. Dr. Cem SAATÇIOĞLU**

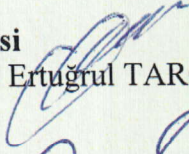
**HAZİRAN, 2012**

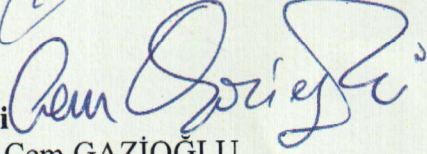


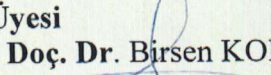
T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

Gülin MUŞUL tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "DENİZ KAZALARININ ÇEVREYE OLAN EKONOMİK ETKİLERİ , HUKUKSAL BOYUTLARI VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ" başlıklı tez Deniz Politikası Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS Tezi olarak kabul edilmiştir.

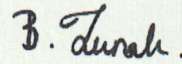
  
Tez Danışmanı  
Doç. Dr. Cem SAATÇIOĞLU

  
Jüri Üyesi  
Prof. Dr. Ertuğrul TARCAN

  
Jüri Üyesi  
Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

  
Jüri Üyesi  
Yard. Doç. Dr. Birsen KOLDEMİR

Jüri Üyesi  
Yard. Doç. Dr. Çiğdem B.TUNALI

  
B. Turali.

Tez Savunma Tarihi: 18.06.2012

## ÖNSÖZ

Bütün dünyada olduğu gibi bizim ülkemizde de, deniz ticaretinin ekonomik açıdan ülkeye olan katkısı tartışmasızdır. Deniz taşımacılığının ülkeye olan ekonomik katkısının yanı sıra, deniz trafiğinin yoğun olması nedeniyle meydana gelen deniz kazaları neticesinde, çevre kirliliği meselesi gündeme gelmektedir. Deniz kazaları kaynaklı oluşan çevre kirliliği sonucunda; ülke ekonomisi etkilenmektedir. Özellikle, öncelikli olarak etkilenen sektörlerin başında, turizm, balıkçılık, tarım gibi ülke ekonomisinin lokomotifleri olan dallarda ekonomik kayıplar meydana gelmektedir. Bununla bağlantılı olarak ise; bu alanlardaki istihdam yönünden de ekonomik yönde olumsuz etkiler oluşmaktadır. Tezde, deniz kazalarının ekonomiye olan olumsuz etkileri araştırılmıştır.

Bu ekonomik alanlar dışında; bu husus daha derin incelemeye alındığında, ilk etapta akla gelmeyecek sektörler dahi ekonomik anlamda yara almaktadır. İlaç sektörünün deniz kazası meydana geldiğinde, nasıl etkilenmiş olabileceği ilk anda düşünülmez ise de; deniz canlılarından elde edilen ilaçların bu sektördeki payı çok büyüktür. Deniz canlılarından birçok hastalığa çözüm olabilen ilaçlar yapılmakta olup, çevresel kirlenmeden dolayı artık o canlılardan ilaç yapılamayacağı için hem insanlık adına çok büyük bir kayıp olmakta, hem de ilaç sanayi ekonomik yönden büyük bir sıkıntı yaşamaktadır. Zira ilaç sektörü kendi ülkesinde elde edemeyeceği deniz canlısını yurt dışından ithal etmeye başlayacağından bu da ülkenin dış borçlanmasına yol açacak ve bu husus ekonomik anlamda ülkeyi olumsuz yönde etkileyecektir. Çalışmada sadece deniz kazalarının deniz çevresinde etkili olmadığı, aynı zamanda diğer ekonomik sektörler üzerinde de olumsuz etkisi olduğu irdelenmiştir. Görüleceği üzere deniz kazaları neticesinde meydana gelen çevresel ve denizel kirlenme neticesinde etkilenen ilk halka olmasa dahi, ülke ekonomisine olumsuz yansıyan diğer dallar etkilenmektedir. Bu nedenle; deniz kazalarını çevreye olan etkisini ülkenin ekonomisini olumsuz yönde çok farklı sektörler üzerinde göstermektedir. Bu çalışmanın amacı; deniz kazası neticesinde ülke ekonomisinde meydana gelebilecek ve ülke ekonomisini yönlendiren birçok sektörün çevreye olan etkiyle birlikte ekonomik açıdan nasıl etkilendiğini

anlatan bir çalışmadır. Bu alışma sũresince, tavsiyeleri ve desteklerini esirgemeyen hocam Doç. Dr. Cem Saatçioğlu'na teřekkũrlerimi sunarım.

## Ç İNDEK İLER

Sayfa

ÖNSÖZ .....	i
ÖZET .....	iii
ABSTRACT.....	iv
TABLolar İLİSTESİ .....	v
FOTO RAFLAR İLİSTESİ .....	vi
KISALTMALAR İLİSTESİ .....	vii
I. GİRİŞ .....	1
II. DENİZ KAZALARI VE ÇEVREYE OLAN EKONOMİK ETKİLER .....	4
2.1. Denizciliğin Tanımı ve Tarihsel Gelişimi .....	4
2.2. Deniz Kazaları ve Deniz Kazalarının Nedenleri .....	10
2.3. Deniz Kazaları Neticesinde Meydana Gelen Çevre Kirliliği .....	11
2.3.1. Deniz Kazalarının Deniz Kirliliğine Etkileri .....	11
2.3.2. Deniz Kazalarının Çevreye Olan Etkileri .....	14
2.3.3. Çevreyi Etkileyen Önemli Deniz Kazaları .....	21
2.4. Deniz Çevresinin Korunması İçin Alınabilecek Önlemler .....	31
III. DENİZ KAZALARININ HUKUKSAL BOYUTLARI .....	33
3.1. Deniz Kirliliğinden Kaynaklanan Sorumluluğa Dair Devletlerde Yapılan Hukuki Düzenlemeler .....	33
3.1.1. Amerika Birleşik Devletlerinde Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler .....	33
3.1.2. Kanada'da Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler .....	35
3.1.3. İngiltere'de Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler .....	37

3.1.4. Almanya’da Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye li kin Yapılan Hukuki Düzenlemeler .....	38
3.1.5. Rusya Federasyonu’nda Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye li kin Yapılan Hukuki Düzenlemeler .....	39
3.1.6. Çin’de Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye li kin Yapılan Hukuki Düzenlemeler .....	40
3.1.7. Norveç’te Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye li kin Yapılan Hukuki Düzenlemeler .....	41
3.2. Uluslararası Sözle melere Göre Gemilerin Sebep Oldu u Deniz Kirlili inden Do an Sorumlulu a Yönelik Hukuki Düzenlemeler .....	41
3.3. Deniz Kirlenmesini Önlemeye Yönelik Yapılan Uluslararası Sözle meler .....	42
3.3.1. 1973 Tarihli Gemilerin Neden Oldu u Kirlenmenin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon (MARPOL) .....	42
3.3.2. 1990 Tarihli Oil Pollution Act (OPA 90).....	46
3.3.3. Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi .....	51
3.3.4. Petrol Kirlili i ’ne Kar ı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve Birli i ile Uluslararası Sözle mesi (OPRC 90 International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-Operation .....	52
3.3.5. 1924 Tarihli Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılmasına Dair Sözle me .....	53
3.3.6. 1969 Tarihli Petrol ile Kirlenmeden Do an Zararlardan Hukuki Sorumlu a Dair Uluslararası Sözle me .....	54
3.3.7. Petrol Kirlili inden Kaynaklı Hukuki Sorumlulu a Dair Gönüllü Olarak Olu turulan Sözle meler TOVALOP ve CRISTAL .....	58
3.4. Deniz Kazaları Neticesinde Meydana Gelen Kirlenmenin Önlenmesi için Kabul Edilen Düzenlemeler .....	59

3.4.1. Uluslararası Denizde Çatı mayı Önleme Kuralları (COLREG).....	59
3.4.2. Gemilerin Denize Elveri lili ine Yönelik Yapılan Uluslararası Sözle me .....	60
IV. TÜRK YE'DE DEN Z KAZALARININ ÇEVREYE OLAN EKONOM K	
ETK LER VE HUKUKSALBOYUTLARI .....	62
4.1. Deniz Kazalarının Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri .....	62
4.1.1. Deniz Kazalarının Turizm Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri .....	65
4.1.2. Deniz Kazalarının Tarım Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri .....	68
4.1.3. Deniz Kazalarının Sanayi Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri .....	69
4.1.4. Deniz Kazalarının Su Sporları Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri .....	71
4.1.5. Deniz Kazalarının Balıkçılık Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri .....	73
4.2. Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Oldu u Deniz Kirlili i Zararlarından Do an Hukuki Sorumluluk ve Getirilen Hukuki Düzenlemeler .....	74
4.2.1. Anayasa'da Yer Alan Çevreye li kin Hukuki Düzenlemeler.....	75
4.2.2. Kanunlar ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Yer Alan Çevreye li kin Hukuki Düzenlemeler .....	75
4.2.3. Türk Ticaret Kanunu'nda da Çevreye li kin Hukuki Düzenlemeler.....	75
4.2.4. Çevre Kanunu'nda Çevreye li kin Hukuki Düzenlemeler .....	79
4.2.5. Türk Ceza Kanunu'nda Çevreye li kin Hukuki Düzenlemeler .....	81
4.2.6. Deniz Sigortaları Hukuku'nda Çevreye li kin Hukuki Düzenlemeler .....	85
4.3. Çevrenin Kirlenmesinden Do an Çe itli Zararların Tazminat Talepleri.....	93
4.3.1. Petrol Kirlili inden Do an Zararların Tazminine Yönelik Talepler ve Taleplerin Kabulü .....	96
4.3.2. Turizm Sektöründeki Zararların Tazminine Yönelik Talepler ve Taleplerin Kabulü .....	99
4.3.3. Çevresel Hasar Çalı maları ve Petrol Dökülmesinden Sonraki Yapılan Çalı malara Yönelik Masrafların Talepleri Ve Taleplerin Kabulü .....	101



4.3.4. Mülk Hasarlarının Tazminine Yönelik Talepler ve Taleplerin Kabulü .....	103
4.3.5. Balıkçılık Sektörü Yönünden Meydana Gelen Hasarların Tazminine Yönelik Talepler ve Taleplerin Kabulü .....	103
V. SONUÇ .....	105
KAYNAKLAR .....	108
ÖZGEÇM .....	112

## ÖZET

### **DENİZ KAZALARININ ÇEVREYE OLAN EKONOMİK ETKİLERİ, HUKUKSAL BOYUTLARI VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ GÜLİN MUŞUL**

Denizler dünya üzerinde yer alan, en önceli doğal kaynaklardan birisi arasında yer almaktadır. Çünkü, denizler taşımacılıkta kullandığı gibi, insanlığa yiyecek ve hayat sağlamaktadır. Ancak, dünya üzerinde deniz taşımacılığı, taşımacılık faaliyetleri içerisinde daha az maliyetle olan bir taşımacılık türü olması nedeniyle uygulamada daha fazla kullanılmaktadır ve deniz trafiği de yoğun olmakla birlikte, deniz kazalarının artmasına neden olmaktadır.

Deniz kazaları neticesinde meydana gelen çevre kirliliği, ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir. Kaza neticesinde ilk etkilenen deniz ve deniz canlıları olmakla birlikte; ülkeye ekonomik yönden önemli katkıları olan diğer sektörler de ekonomik anlamda olumsuz yönde etkilenmektedir.

Meydana gelen zararlardan etkilenen şahısların veya kurumların hasarlarını karşılamak amacıyla hukuki düzenlemeler yapılmıştır.

Tez çalışması kapsamında sırasıyla öncelikle deniz kazaları ve deniz kazalarının çevreye olan ekonomik etkileri ele alınmış olup; daha sonrasına deniz kazalarının hukuksal boyutlarında deniz kazalarının önlenmesine yönelik yapılan uluslararası sözleşmeler ele alınmış olup son olarak, Türkiye'de deniz kazalarının çevreye olan ekonomik etkileri ve hukuksal boyutları üzerinde çalışılmıştır.

**ABSTRACT**  
**THE ECONOMIC EFFECTS OF SEA ACCIDENTS TO THE ENVIRONMENT,**  
**LEGAL ISSUES RELATED WITH THE SEA ACCIDENTS AND SAMPLE OF**  
**TÜRKİYE**  
**GÜLİN MUŞUL**

The Sea one of the most valuable resources of the world, because it provides food, transportation and life to the people. Generally, all over the world, maritime transportation is more useful, type of transportation, because of needing less financial.

Sea accidents plays, accidents plays a critical role in rising sea pollution and impact on the economy. The result of the sea accident, serious problems occur. Sea and living creature in the sea affected by accidents directly. In addition to this, companies which are support to the economy also affected.

States make some legal arrangements to compensate parties and companies damages. So, if a party or company has a damage because of sea accident, they can compensate their damages according to the law and international law.

In this study, first of all, sea accidents and environment pollution are searched. Secondly, legal arrangements which are related with compensation and international contracts are searched. Thirdly, legal arrangements and environment problems in Türkiye are searched. And , legal arrangements about environment and compensation issue according to the Turkish Law, are analyzed.

## TABLolar LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.	Dünya Filo Gelişimi (Milyon/DWT).....	7
Tablo 2.	Dünya Deniz Ticareti (Milyon/Ton) .....	8
Tablo 3.	Balıkların Üretim Miktarı .....	19



## FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Sayfa

Fotoğraf 1.	Deniz Çevresinin Temizlenmesi .....	23
Fotoğraf 2.	Deniz Kazasından Sonra Filipinler'den Görüntü .....	24
Fotoğraf 3.	Torrey Kanyon Kazasından Görüntüler .....	25
Fotoğraf 4.	Torrey Kanyon Kazasından Görüntüler .....	25
Fotoğraf 5.	Torrey Kanyon Kazasından Görüntüler .....	26
Fotoğraf 6.	Exxon Valdez Kazası .....	27
Fotoğraf 7.	Exxon Valdez Kazasının Canlılar Üzerindeki .....	28
Fotoğraf 8.	Rena Gemisinin Çevreye Vermiş Olduğu Zarar .....	30
Fotoğraf 9.	Rena Gemisinden Yayılan Yakıt Sızıntısı .....	30
Fotoğraf 10.	Kaza Neticesinde Sahilde Meydana Gelen Kirlenme .....	31
Fotoğraf 11.	Kaza Neticesinde Sahilde Meydana Gelen Kirlenme .....	31

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri BMDH
<b>BMDH</b>	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku
<b>DPT</b>	: Devlet Planlama Teşkilatı
<b>FWPCA</b>	: Federal Water Pollution Act
<b>HSS</b>	: Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
<b>IMO</b>	: International Maritime Organization
<b>IOPC</b>	: The International Oil Pollution Compensation Funds
<b>LOF</b>	: Lloyd's Open Form
<b>MARPOL</b>	: The International Convention For The Prevention of Pollution From Ships
<b>OPA</b>	: Oil Pollution Act
<b>SOLAS</b>	: Denizlerde Can Güvenliği Uluslararası Konvansiyonu
<b>SOPF</b>	: Source Oil Pollution Fund (Kanada Gemi Kaynaklı Petrol Kirliliği Fonu)

## I. GİRİŞ

Taşımacılık ve ulaştırma sektörleri ülke ekonomisi yönünden çok büyük bir öneme sahiptir. Taşıma ve ulaştırma üretim ekonomisi yönünden ele alındığında, bir malın bir yerden bir yere taşınması veya ihracat ülkenin refah düzeyini etkileyen faktörlerin başında gelmektedir. Ancak, ülkeler bu taşıma ve ihracat işlemlerini daha az maliyetle yapmak istediklerinden dolayı, deniz taşımacılığına yönelmişlerdir. Deniz taşımacılığının gelişmesinin ana etkeni, ülkelere ucuz bir şekilde taşıma imkânı vermesidir. Ancak, ülkelerin deniz taşımacılığına yönelmesi, deniz kazalarının artmasına ve bazen çevre felaketlerine yol açmaktadır.

Deniz taşımacılığı sektörü geliştikçe meydana gelen deniz trafiğı de gün geçtikçe artmaktadır. Deniz trafiğinin artması neticesinde ise, son zamanlarda Türkiye’de ve özellikle boğazlarda kazalarda artış meydana gelmektedir.

Deniz kazalarının coğrafi koşullardan veya hava şartlarından dolayı meydana gelmesinin yanı sıra, insan hatasından kaynaklı deniz kazaları da meydana gelmektedir. Bu kazaları önlemek amaçlı yasal düzenlemeler yapılmıştır. Zira kazaları önlemeye yönelik yapılan düzenlemeler, çevrenin kirlenmesini de önlemeye yardımcı olmaktadır.

Deniz kazalarının ekonomiye olan etkisi yadsınamaz bir gerçektir. Deniz kazası neticesinde öncelikli olarak, deniz çevresi ve deniz canlıları etkilenmektedir ve bu olay doğal kaynaklardan biri olan denizlerimizin ekonomik anlamda bize yardımcı olmasını engellemektedir. Zira deniz denildiğinde akla ilk gelebilecek ve ülkenin ekonomisine önemli bir katkı sağlayan balıkçılık sektörü sekteye uğramaktadır. Bunun yanı sıra, deniz canlılarından elde edilen ilaçlar mevcut olmakla; ilaç sektörü de bu açıdan ekonomik zarara uğramaktadır. Kendi ülkesinde mevcut olan deniz canlısını ilaç üretimi için yurt dışından sağlamaya çalışan ilaç üreticisi, dış borçlanmaya yöneldiğinde, ekonomik anlamda da çok önemli kayıplar meydana gelmektedir. Ülke ekonomisinin adeta bir lokomotifi olan turizm sektörü ise; deniz kirliliğı dolayısıyla etkilenmektedir. Ülkemizin doğal kaynakları arasında yer alan denizlerimiz kaza neticesinde kirlendiğinde turizm yönünden gelişmiş olan kıyı beldelerimiz de olumsuz yönde ekonomik anlamda etkilenmektedirler. İlk etapta akla

gelmeyen bu husus ekonomik anlamda çok büyük bir önem taşımaktadır. Turizm sektörü istihdamda önemli bir yere sahiptir. Turistlerin konaklama, yeme-içme ihtiyaçlarını sağlamak adına inşaat sektörü devreye girmektedir. Bununla beraber, turizm bölgelerinde el sanatları üretiminde dahi ekonomik bir sektör oluşturmuştur. Ancak, deniz kazası meydana geldiğinde, kazanın meydana geldiği beldede turizm azalacağından istihdama da gerek kalmayacak ve o yerde işsizlik tehlikesi doğmaya başlayacaktır.

Deniz kazası neticesinde tarım sektörünü dahi etkileyebileceği ilk etapta akla gelmemektedir ancak, kıyı turizminin olduğu ülkemizde yerli veya yabancı turistlerin yeme-içme ihtiyaçlarını karşılamak amaçlı üretilen sebze ve meyveler otellere satılmaktadır. Bu hususta ayrıca gelişmiş olan turizm bölgesinde bir istihdam ve gelir sağlamaktadır. Ancak, yukarıda da izah edildiği üzere kazanın meydana gelmesi sonucunda, ülke ekonomik anlamda yara alacaktır.

Turizmin etkin olduğu bir bölgede inşaat sanayi de gelişmektedir. Çünkü bu bölgelere oteller, restoranlar, eğlence yerleri yapılmaktadır ve bunların yapımı işçi gerektirdiğinden yeniden ekonomik anlamda istihdam meydana getirmektedir. Hatta inşaat yapımı için gerekli olan demir sanayi, çimento sanayi gibi sektörlerin de gelişmesinde turizmin faydası bulunmaktadır. Ancak, deniz kazası sonucunda ülkenin en önemli doğal kaynaklarından biri olan denizler zarar gördüğünde turizm azalacak kıyı bölgelere giden yerli ve yabancı turistler olmayacak ve bunun neticesinde ilk anda akla gelmeyen çimento, demir sanayi, tarım, inşaat sektörü dahi ekonomik anlamda yara alacaktır.

Deniz kazaları neticesinde deniz çevre kirliliğini önlemek adına devletler bir araya gelerek uluslararası sözleşmelere imza atmışlardır. Çünkü denizler uluslararası kullanıma açık olan doğal kaynaklar oldukları için deniz kazaları sonucunda devletler etkilenmektedir. Her yapılan uluslararası sözleşme bir diğerinin doğmasına sebebiyet vermiştir. Yapılan düzenlemeler de eksiklikler olduğunda diğer bir sözleşmeyle eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır.

Buradan da anlaşılacağı üzere deniz kazasının çevreye olan ekonomik etkisi çok büyüktür. Bu nedenden dolayı meydana gelen ekonomik kayıpların tazmini hususunda hukuki düzenlemeler mevcut olup, kirlilikten dolayı ekonomik kayıp yaşayan şahıs ve tesislerin zararlarını nasıl tazmin edebilecekleri hususu da gündeme gelmektedir. Bu çalışmada da deniz kazalarının çevreye olan ekonomik etkileri ele alınmış olup, birinci bölümde genel anlamda



deniz kazaları ve çevreye olan ekonomik etkileri ele alınmıştır. İkinci bölümde ise; deniz kazalarının hukuksal boyutlarına değinilmiş olup, deniz çevresinin korunmasına yönelik devletlerin yapmış olduğu uluslararası düzenlemeler ele alınmıştır. Üçüncü ve son bölümde ise, Türkiye'de deniz kazalarının çevreye olan etkileri ve deniz kazalarının ekonomiye olan etkileri ile birlikte, çevrenin korunmasına yönelik ve deniz kazaları neticesinde meydana gelen zararların tazmini için Türk Hukuku'nda yapılan düzenlemeler ele alınmıştır.

## II. DENİZ KAZALARI VE ÇEVREYE OLAN EKONOMİK ETKİLERİ

### 2.1. Denizciliğin Tanımı ve Tarihsel Gelişimi

Deniz, yeryüzünün birbiriyle doğal bağlantı içinde olan tuzlu su alanları olarak tanımlanmakla birlikte, yeryüzünün yüzde 70,8'ni kapsamaktadır (Sur, 2008). Denizler sadece bir ulusu değil, uluslararası devletleri ilgilendiren bir kavram olarak günümüze gelmiştir. Ayrıca, denizciliğin tarihi gelişimi de göz önüne alındığında her seferinde denizcilik ile ulaşım ve taşıma miktarı artmıştır. Denizciliğin gelişimi uluslara ekonomik yönden olumlu etkiler getirmesinin yanı sıra, deniz kazaları neticesinde yaşanan ekonomik ve çevresel bazı sorunlara sebebiyet verdiği tartışmasızdır. Bu sorunlardan bazıları ise şunlardır, deniz kaynaklarının tükenmesi bakımından, dünya nüfusunun artması ve bazen deniz altı yaşamın toplu imhasına varan yeni balıkçılık teknikleri, yakıtların deniz kazası neticesinde denize vermiş olduğu zarar, uluslararası trafiğin artması, off-shore tesislerinin çoğalması, denizin adeta bir çöplük gibi görülerek sinai ve radyo aktif ve sair atıkların denize dökülmesi sonucu ortaya çıkan ciddi sorunlardan bazılarıdır (Sur, 2008). Denizciliğin gelişimi ile bu sorunlar daha da fazla artmaktadır.

Deniz ticaretinin tarihi gelişimi ise; ilk çağlara kadar uzanmaktadır. İlk ve orta çağlarda deniz ticaretine dair kurallar örf ve adet şeklinde olmakla, bunlardan bazıları daha sonra kanunlara girmek suretiyle zamanımıza kadar da gelmiştir. 17. yüzyıldan itibaren deniz ticareti hukukunda kanunlar devri başlamıştır. Bu alanda ilk ve çok önemli adımı Fransa' da yapılan 1681 tarihli "Ordonnance de la Marine " teşkil etmektedir. Aynı hükümler Alman deniz ticareti mevzuatına da belirli ölçüde kaynak olmuştur. Amerika ve İngiltere'de ise, deniz ticareti hukuku tek bir kanunla değil fakat bazı konuları kapsayan münferit kanunlar ile mahkeme içtihatlarının meydana getirdiği örf adet kurallarıyla düzenlenmiştir. Türkiye'de Deniz Ticareti Hukuku'na dair ilk kanun 1864 yılında oluşturulan "Ticaret Bahriye Kanunname-i Humayunu'dur. Bu kanun 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti'ne ayrılmış olan ikinci kitabın tercümesidir. Daha sonra Türkiye'de deniz ticareti hukukunun uluslararası hukuka uydurmak zorunda kalınması nedeniyle 1956 sayılı uluslararası deniz hukuku esaslarına uygun hale getirilmiş, Alman Deniz Ticareti Kanunu'nu

hükümleri örnek alınmak suretiyle 01.01.1957 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Kender ve Çetingil, 2009).

Eski çağlarda, insanların yeni şeyleri keşfetme merakı, coğrafi keşiflerin gelişmesine ve buna bağlı olarak devletlerin ekonomik yönden gelişmesine de yardımcı olmuştur. XII. yüzyılda, manyetik yön bulucu iğnenin kullanımından sonra, rüzgârgülü on altı ya da otuz iki yön noktasını daha iyi belirleyen manyetik pusula gülü ile zaman içerisinde değişmiştir. Manyetik pusulanın keşifleri hızlandırıcı etkisi olmasının yanı sıra denizciliğin gelişimine de katkıda bulunmuştur. XIV. yüzyıla kadar pusula Akdeniz' e ulaşmış ve deniz ticareti canlanmıştır, bundan böyle, kapalı havadan dolayı limana sığınmak zorunda kalmayan bir Venedik filosu her yıl iki sefer yapabilme imkânı bulmuştur. XV. yüzyılın başlarına kadar, Akdeniz yolculuk çizelgeleri çok iyileştirilmiş ve basitleştirilmiştir, pusula eski yöntemlere yenileri de ekleyerek denizcilikte vazgeçilmez bir unsur halini almıştır. Buradan da anlaşılacağı üzere; coğrafi keşiflerle birlikte deniz ticareti de gelişmeye başlamış ve özellikle yeni deniz yolları keşfedilmiştir. Hatta Kolomb' un hayatının ilk yirmi yılını geçirdiği kıyı şeridindeki Cenova kenti, Doğu Akdeniz ticaretini ele geçirmek için uzun süreler Venedik'le mücadele etmiştir. Kolomb' un gençliğinde Cenova kenti, gemi inşaatı ve Batı Akdeniz'deki yolculuk çizimleri olarak, piyasaya egemen harita yapımıcısı denizci girişimcilerin merkezi olarak gelişmiştir. Prens Henry' nin Portekizli taraftarlarınca yeni keşfedilen Afrika Sahilleri' nin haritalarını bile yapmışlardır (Keşifler ve Buluşlar, 1996).

Görüleceği üzere, deniz ticareti geçmiş yüzyıllarda da önemli bir yere sahipti ve halen günümüzde ülkelerin ekonomisi bakımından bir lokomotif görevi görmektedir.

Türkiye'de denizciliğin gelişmesinde en önemli gelişmelerden biri 1952 yılında Denizbank'ın yerini, 5842 sayılı kanunla kurulan ve Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı katma bütçeli bir kamu kuruluşu olan Denizcilik Bankası T.A.O'ya bırakması, bu kurumun da daha sonra 20 Temmuz 1960 tarihli ve 23 sayılı kanunla iktisadi devlet kuruluşu haline getirilmesi olmuştur ( Saatçioğlu, 2006) .

Türkiye dışında Avrupa Birliği ülkelerine bakıldığında coğrafi, tarihi nedenler ve küreselleşmenin de etkisiyle birlikte deniz taşımacılığına hala çok bağımlı bir görünüm çizmektedir. Dış ticaretin % 90'ından fazlası ve iç ticaretin %43'ü deniz ulaşımı ile sağlanmaktadır. Avrupa ekonomik alanında kayıtlı ticaret filosu 1 Nisan 2001 itibariyle 6.975 gemiden oluşmaktadır. Bu değer, dünya filusunun %17,4'ünü oluşturmaktadır. Avrupa Birliği

bayraklı filolarda gemi tipleri yönünden dünya filosu ile karşılaştırıldığında konteyner gemi tipinde, mevcut dünya gemi filosu içinde Avrupa Birliği filosunun payının %23 Ro-Ro yolcu ve yük gemilerinde ise sırasıyla %56 ve % 41 olarak gerçekleştiği görülmektedir. Yine aynı dönemde, gemilerin yaş ortalamasının dünya yaş ortalamasının atında kalması Avrupa Birliği'nin nispeten genç bir gemi filosuna sahip olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Avrupa Birliği filosu yaş ortalaması 11,9 iken, dünya gemi filoları yaş ortalaması 13,5'tir. İstihdam açısından ise, Avrupa Birliği bayraklı gemilerde çalışan 190.000'i aşkın gemi adamının %70'i Avrupa Birliği vatandaşıdır. Görüldüğü üzere, Avrupa Birliği için deniz ticaretinin önemi açıktır. Deniz ticaretinin yanında denizyolu ulaştırması, özellikle seyahatlerde de tercih edilmektedir (Saatçioğlu, 2006) .

Dünya deniz taşımacılığında son 10 yılda %2,7'lik ortalama bir artışla filonun toplam büyüklüğü 2003 yılı başı itibariyle 855 milyon DWT'a ulaşmıştır. Toplam filonun %37,6'sı tankerler, % 38'i dökme yük, % 1,42'ü kombine ve %23.42'ü ise diğer gemi türlerinden oluşmaktadır. 1993 ve 2005 yılları arasında gelişimi gösteren tablo ise aşağıda yer almaktadır (www.dpt.gov.tr) .

Tablo 1. Dünya filo gelişimi (Milyon DWT) (www.dpt.gov.tr) .

YILLAR	TANKERLER	DÖKME YÜKLER	KOMBİNE TAŞIYICILAR	DİĞERLERİ	TOPLAM
1993	261,8	215	31,3	125,4	633,5
1994	266,9	219	28,7	130,6	645,2
1995	270,9	225,5	25,9	157,2	661,5
1996	270,5	242,2	20,7	164,5	673,4
1997	275,2	252,1	17,3	171,8	691,5
1998	279,5	263,3	16,9	177,4	712,4
1999	285,2	263,3	16,1	183,3	722,6
2000	289,5	267,4	15,2	185,9	736,2
2001	296,4	276,3	14,6	191,3	754,3
2002	290	277,1	14,1	205,4	765,9
2003	294,2	284,1	12,8	214,3	783
2004	305,2	306,8	12,2	189,6	810,3



Tablodan görüleceği üzere, yıllara göre tanker, dökme yükler, kombine taşıyıcıların değerleri artmıştır. Denizciliğin gelişimi ile birlikte kazaların artması gündeme gelmiştir. Denizciliğin gelişimi, ülkelerin ekonomisi bakımından çok büyük önem taşımasının yanı sıra, doğal kaynakların yok olmasına kadar gidebilecek bir tehlikeyi de birlikte getirmektedir.

Deniz taşımacılığının gelişimi ise, Tablo 2'de yer almaktadır. Taşınan yükün 27,4'ü ham petrol, %7'si petrol ürünleri, %9,6'sı demir cevheri, %10'u kömür, %3,8'i tahıl %1,1'i boksit ve alüminyum % 0,42'si fosfat ve %40,8'i diğer yüklerden oluşmaktadır (www.dpt.gov.tr).

Tablo 2. Dünya deniz ticareti ( Milyon/Ton) (www.dpt.gov.tr) .

YILLAR	HAM PETROL	PETROL ÜRÜNLERİ	DEMİR CEVHERİ	KÖMÜR	TAHİL	BOKSİT-ALÜMİNYUM	FOSFAT	DiĞER YÜKLER	TOPLAM
1996	7495	2040	2227	2217	1126	195	133	5535	20968
1997	7830	2050	2444	2332	1169	205	133	5955	22118
1998	7889	1970	2306	2419	1064	205	135	6030	22018
1999	7980	2055	2317	2363	1186	204	133	6295	22533

Görüleceği üzere, artan yıllara göre ham petrol, petrol ürünlerinin taşımacılığının artışı açıkça görülmektedir. Denizcilikte petrol taşımacılığı ise, 1982 yılından itibaren artış göstermiştir. Son 24 yılda %3.85' lik yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam petrol miktarı 2006 yılı itibariyle tahmini 2 milyar 460 milyon ton değerine ulaşacaktır ve taşınan petrolün %79'u ham petrol, %21'2 ise petrol ürünlerinden oluşmaktadır (www.dpt.gov.tr).

Dünya ticaretindeki gelişmelerle birlikte deniz taşımacılığına olan talep de artmıştır ve denizcilik sektöründe faaliyette bulunan firmalar, deniz taşımacılığına artan talebin etkisi ile filolarını büyütme yoluna gitmişlerdir. Gemi tipleri açısından farklılıklar meydana gelse de her gemi tipinde bir artış gözlemlenmektedir. Özellikle, tanker gemilerinde artan petrol taşımacılığının ve talebin etkisiyle navlun fiyatları firmaların bile tahmin edemeyeceği değerlere ulaşmıştır. Yine kuru yük gemilerinde de, yüksek büyüme rakamları gerçekleştiren Çin ve Hindistan'ın artan hammadde talebi etkisiyle navlun fiyatlarında yüksek düzeyde artış sağlanmıştır (Aslan ve Aymutlu, 2008) .

Hatta son dönemde kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı Avrupa Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri'nde üzerinde yoğun olarak çalışılan bir konu haline gelmiş bulunmaktadır. Karayolu taşımacılığı deniz yolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında, kara yolu taşımacılığı yüksek taşıma maliyeti ile birlikte trafik yoğunluğu, yüksek altyapı yatırımlarına duyulan ihtiyaç, kazalar ve bakım masraflarındaki artışlar gibi olumsuz yönleri bulunması nedeniyle firmalar deniz taşımacılığına yönelmişlerdir. Kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı denizcilik sektöründe konteyner ve kargo elleçleme teknolojilerindeki ilerlemelere bağlı olarak gelişim göstermekte ve önem kazanmaktadır. Denizciliğin tarihi gelişimine bakıldığında, erken dönem ticaret gemileri yük ve yolcularını, bir limandan diğerine sınırlı bir kargo kapasitesi ile kıyı boyunca seyre sadık kalarak taşımaktaydılar.

Görüleceği üzere, artan yıllara göre ham petrol, petrol ürünlerinin taşımacılığının artışı açıkça görülmektedir. Denizcilikte petrol taşımacılığı ise, 1982 yılından itibaren artış göstermiştir.

Denizcilik alanında pusulanın keşfi ve haritacılığın gelişimi, gemi özellik ve kapasitelerinin artışı ile kullanılan teknik cihaz ve malzemelerdeki ilerlemeler, uzun mesafeli seyirlerin ve coğrafi keşiflerin önünü açan faktörler olmuştur. Son iki yüzyılda yüksek kapasiteli gemilerdeki gelişim, taşınan ürünlerin miktar ve çeşitliliği artmıştır. Uluslararası deniz ticaret hacminin gelişimine paralel olarak, yasal düzenlemeler konusunda önemli adımlar atılmıştır. Bu süreçte ticari gemiler, bölge ekonomileri ile küresel ticaretin entegrasyonunda en büyük etkenlerden biri olmuştur. Tüm dünyada kısa mesafeli deniz taşımacılığı gelişme dönemine girmiş olup, Avrupa Birliği gelişmiş ekonomisi, yoğun nüfusu ve karayolu tabanlı problemlerden dolayı kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığını yaygın olarak kullanmaya başlamış ve geliştirmeye devam etmektedir. Ancak, tüm bu gelişmelerin yanı sıra, maliyet ve çevresel kaygılar da önemli bir etken olmaktadır (Dağlı ve Erdal, 2008) .

Görüleceği üzere, kara taşımacılığının getirdiği bir kaç olumsuz yönü nedeniyle firmalar daha az maliyete mal olan deniz taşımacılığına yönelmeye başlamışlardır. Firmaların bu yönelme doğrultusundan denizde gemi sayısı artış göstermiştir. Ancak, tüm bu maliyet kaygısı nedeniyle deniz ticaretine yönelik çalışmaların artması deniz trafiğinin yoğunlaşmasına ve sonuç itibariyle deniz kazalarının artışına zemin hazırlamıştır.

Uluslararası ticarete, deniz taşımacılığının bu kadar popüler olmasının altında, deniz taşımacılığının diğer taşımacılık şekillerine kıyasla sahip olduğu bir kısım avantajlar,

devletlerin deniz taşımacılığına yönelmesine öncülük etmiştir. Deniz taşımacılığının avantajlarının başında, çok fazla yük olsa dahi tek seferde taşınabilmesi özelliği gelmektedir. Bu özellik ise; deniz taşımacılığını demir yoluna oranla, 3,5 karayoluna oranla 7, havayoluna oranla da 22 kat daha ucuz hale getirmiş ve bununla birlikte, ürün maliyetinin düşmesine neden olmuştur ( Çelikkaya, 2007) .

Son zamanlarda deniz ticaretin alanında yaşanan, gelişmeler mevcuttur. Örneğin, deniz ticaret filosundaki gelişmelere Türk EXIMBANK tarafından gemi inşa ve ihracına yönelik teminat mektubu ile uluslararası nakliyat pazarlama kredisi esasları yeniden belirlenmiş ve taşıma bedelleri ihracat karşılığı olarak kabul edilmiştir. Buna ek olarak, tersane alt yapısına kaynak sağlanması için, denizcilik müsteşarlığı, köprü kredisi içinde EXIMBANK tarafından çalışma başlatılmıştır. Koster filosunun geliştirilmesi için 200-300 milyon dolarlık destek kredisinin sağlanması yönünde Hazine, DPT ve Denizcilik Müsteşarlığınca ortak girişimlerde bulunulmuş, ayrıca Tuzla'da tersanelerin mülkiyet problemlerinin çözümlenmesi için gerekli düzenlemelerin yapılmasına başlanmıştır. Bu gelişmelerin yanı sıra, ülkemizde deniz kazaları neticesinde meydana gelebilecek, çevre felaketlerine karşı hazırlıklı olunmasını sağlamak amacıyla, Acil Müdahale Merkezlerinin oluşturulması, denizlerimizde mevcut durumun tespiti için, fizibilite, çalışması TÜBİTAK ile birlikte, yürütülmüş olup, 20 Ekim 2009 tarihinde tamamlanmıştır ve denizde emniyet güvenliğini arttırmak amacıyla bununla birlikte deniz kirliliğinin önüne geçilmesi yasadışı eylemlerin önlenmesi, kıyılarda seyreden SOLAS kapsamına giren ve girmeyen tüm deniz araçlarını izleyerek, deniz resminin elde edilmesi dolayısıyla, emniyetli bir deniz ulaştırmasının sağlanması amacıyla, SOLAS kapsamı dışındaki, gemi ve deniz araçlarının OTS Klas B CS cihazı ile donatılması 01.01.2010 tarihi itibariye zorunlu hale getirilmiştir (Saatçioğlu, 2011) .

Tüm bunlar göz önüne alındığında, deniz taşımacılığında önde gelen ülkelerin taşıma işini yapan firmalara vergi hususunda cazip imkanlar sunması neredeyse zorunlu bir hale gelmiştir. Bu sebeple, deniz taşımacılığı sektöründe yer alan tacirlerin risklerinin hafifletilmesi gerekmektedir ( Çelikkaya, 2007) .

Aslında; deniz politikaları doğru bir şekilde geliştirilebildiğinde denizcilik sektörü ekonomik anlamda ülkelere fırsatlar sunmaktadır. Ancak, bu fırsatların yanı sıra denizciliğin

gelişmesi ile birlikte deniz trafiği artmakta olup, bu artış neticesinde deniz kazalarında artış meydana gelmektedir.

## **2.2. Deniz Kazaları ve Deniz Kazalarının Nedenleri**

Deniz kazası gemilerin çarpışması, bir geminin karaya oturması, yanması, batması, ters dönmesi gibi meydana gelen olayları belirtmek üzere kullanılan bir terimdir. Deniz kazaları çatma, karaya oturma, batma, geminin bir kısmının veya tümünün yanmış olması, patlama gibi olaylardan meydana gelmektedir (Akten, 2008) . Kısaca, maddi veya bedensel zararların meydana geldiği bir olay şeklinde tanımlanabilmektedir.

Deniz kazaları doğadan kaynaklı olabileceği gibi, insan hatasından kaynaklı da olabilmektedir. Gemi adamının\* yapmış olduğu bir manevra hatası veya denizde akıntının mevcut olması deniz kazalarına neden olabilmektedir. Bu örneklere sis, anaför, gemi adamlarının bilgi ve beceri eksikliği, seyir kurallarına uymama gibi durumlar deniz kazalarına sebebiyet verebilmektedir.

Deniz kazaları, dar sularda ve boğazlarda daha fazla gerçekleşmektedir. Özellikle, boğazlarda deniz kazalarının meydana gelmesinin nedeni ise; Türkiye yönünden düşünüldüğünde kılavuz kaptan zorunluluğunun olmaması boğazlarda gelen kazaların ana nedenini oluşturmaktadır.

Boğaz, coğrafi bakımdan iki kara parçası arasında daralarak iki denizi birbirine ileten doğal deniz parçasıdır ve uluslararası hukuku ilgilendirip geçişin uluslararası hukuk tarafından düzenlendiği boğazlara uluslararası boğaz denilmektedir ( Sur, 2008) .

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi gereğince kıyı devletinin boğazlardan geçişine yönelik düzenleme yetkisi vardır ancak, gemilerin geçişini engelleme yetkisi yoktur. Bu nedenle, kılavuz kaptanlığın zorunlu olmadığı bir düzenleme var olduğu sürece boğazlarda meydana gelecek kazalar kaçınılmaz olacaktır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi tüzüğünde, 150 metreden büyük yabancı gemilere kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilmemiştir ve kılavuz kaptanlık ihtiyari olarak düzenlenmiştir. Ancak, Türk gemilerine kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilmiştir.

---

\*Gemi adamının tanımı, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 934. maddesinde yer almaktadır. Kanunun tanımına göre gemi adamları kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Bu hüküm eski Türk Ticaret Kanunu'nun 821. maddesine tekabül etmekte olup madde daha Türkçeleştirilerek aynen alınmıştır.

Sözleşmedeki bu konuya ilişkin bir madde bulunmaması deniz kazalarının meydana gelmesinde önemli bir etkidir.

Bu nedenle, sözleşmede değişikliğe gidilmesi yönünde fikirler öne sürülmüş olup bu konuda bir gelişme sağlanmamıştır, sözleşmede değişikliğe gidilmesine asıl sebep 1979 yılında Independenta Rumen tankeri ve Evriyali adında Yunan gemisinin çarpışmasından kaynaklanan büyük deniz kazasıdır. Bu deniz kazası neticesinde kamunun sağlığı tehdit altında kalmış ve Marmara Denizi'nde deniz canlılarının ölümüne sebep olacak şekilde deniz kirliliği meydana gelmiştir.

Görüleceği üzere, deniz kazaları hava durumundan veya insan hatasından kaynaklı olmasının yanı sıra yapılan eksik düzenlemeler neticesinde de meydana gelebilmektedir. Bunun önüne geçilebilmesi için, çağın gerektirdiği biçimde kazaları önlemek adına yeni düzenlemelerin yapılması, deniz kazalarının önlenmesinde önemli bir etkidir.

### **2.3. Deniz Kazaları Neticesinde Meydana Gelen Çevre Kirliliği**

#### **2.3.1. Deniz Kazalarının Deniz Kirliliğine Etkileri**

Gemi kaynaklı deniz kirlenmesi; denizlerin kirlenme sebeplerinin en başında gelmektedir. Petrol, hammadde olarak kullanılmasının yanı sıra, deniz taşımacılığının önemli bir lokomotifi konumundadır. Deniz taşımacılığında kullanılan tankerler yakıt olarak petrolü kullanmaktadırlar, bu da insanoğlunun petrolden vazgeçemeyişinin önemli nedenleri arasında yer almaktadır. Petrolün ticari yönden önem taşıması bakımından ihracatı yönünden meydana gelen artış, petrolün deniz yolu ile taşınmasında da artışa yol açmaktadır. Bu husus, deniz kazaları neticesinde meydana gelen deniz kirlenmesinin nedenini açıkça ortaya koymaktadır. Denizlerin kirlenmesine yönelik devletler düzenlemeler yapmakta olup, denizlerin uluslararası hukukun içinde yer alan bir kavram olmalarından dolayı devletler bir araya gelerek uluslararası sözleşmeler oluşturmuşlardır. Yapılan her bir uluslararası sözleşme genellikle bir önceki sözleşmede meydana gelen eksikliği gidermek amaçlı olmuştur. Bu husus devletlerin deniz kirliliğini önlemek adına her seferinde yenilikler getirerek, deniz kazalarının önüne geçmek olduğunu gözler önüne sermektedir. Ancak, yapılan bu düzenlemelere karşılık deniz kazaları meydana gelmeye devam etmekte olup, önemli ölçüde deniz kirliliğine yol açmaktadır.

Deniz kirliliğinin tanımı Birleşmiş Milletler İnsan Çevresine Dair Konferans'ın hazırlık aşaması sırasında kurulan Birleşmiş Milletler Deniz Kirlenmesinin Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu'nca yapılan ve deniz kirlenmesiyle ilgili tanımı ise şu şekildedir, "Canlı kaynaklara zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık dahil denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini bozma ve görsel güzelliklerin azalması gibi zararlı etkileri olan bir maddenin veya enerjinin insanlarca doğrudan doğruya veya dolaylı olarak haliçlerde dahil olmak üzere deniz çevresine sokulmasıdır " ( Tütüncü, 2004) .

Bunun yanı sıra 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 2. Maddesi'nde kanunda geçen terimlerin tanımı yer almış olup, bu tanımlar arasında her ne kadar denize yönelik bir tanım yapılmamış olsa dahi doğal kaynak, su gibi terimler yer almaktadır. Denizler ülkelerin doğal kaynakları olması nedeniyle, kanunun bu maddesinde deniz çevresinin kirlenmesinin de yer aldığı düşünülebilmektedir. Kanunda çevre kirliliği ise; çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki şeklinde tanımlanmıştır.

Her iki tanımda da yer aldığı üzere, canlı kaynaklara zarar verme, ekolojik dengeyi bozma gibi durumlar genellikle deniz kazaları neticesinde meydana gelmektedir.

Dünyada deniz taşımacılığının gelişmesi deniz kazalarının sayısını arttırmıştır özellikle petrol ve türevlerinin deniz yoluyla taşınması deniz kirliliğinde büyük rol oynamıştır. Zira petrol yüklü bir tankerin kaza neticesinde çevresel değerleri, ekolojik dengeyi bozacağı gibi denizdeki canlı kaynaklara da zarar vermektedir. Buna ek olarak daha verimli bir taşıma yapabilmek adına; petrol tankerlerinin deniz suyuyla yıkanması ve yıkandıktan sonra kirli suyun denize tekrar boşaltılması da deniz kirlenmesinde önemli rol oynamaktadır. Bununla birlikte Çevre Kanunu'nun 2. maddesinde yer alan tanımda yer aldığı üzere, duran veya seyir halindeki tankerden, gemiden veya diğer deniz araçlarından su üzerine bırakıldığında su üstünde veya bitişik sahil hattında petrol, petrol türevi veya yağ izlerinin görülmesine neden olan veya su üstünde ya da su altında renk değişikliği oluşturan veya askıda katı maddelerin birikmesine yol açan balast suyunun deniz kirliliğine önemli bir ölçüde yol açtığı açıktır.

Denizlerin kirlenmesinde gemilerin işletilmesinin rolü büyüktür. Deniz kazalarından ayrı olarak, balast ve sintine sularının denize boşatılması ve ağırlıklı olarak petrol ve türevlerinin tanker yoluyla taşınması da deniz kirlenmesine yol açmaktadır. Bu bağlamda,

gemilerin deniz yoluyla taşımış olduğu yükler önem taşımaktadır. Petrol ve türevlerinin taşındığı bir tanker kaza yaptığı anda, deniz çevresine yayılan petrolün deniz çevresine ve deniz canlılarına ne derece zarar vereceği açıktır.

Denizlerin deniz kazaları neticesinde kirlenmesinin yanı sıra, depolama neticesinde kirlenmesi ve deniz yatağındaki faaliyetler neticesinde kirlenmesi, kara kaynaklı atmosfer kaynaklı deniz kirlenmesi meydana gelmektedir. Depolamanın, 1982 Tarihli Deniz Hukuku'na Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu' na göre tanımı şu şekilde yapılmıştır, atık veya diğer maddeleri, gemi, uçak ve platformlardan veya insanlarca denizde inşa edilen diğer yapılardan her türlü kasti boşaltımı, gemi, uçak ve platform veya insanlarca denizde inşa edilen diğer yapıların kasten denize bırakılmasıdır (Tütüncü, 2004). Gemicilik faaliyetlerinden kirlenme ise, deniz yatağında, petrol ya da doğal gaz aranması veya bunların işletilmesi denizde kirlenmeye neden olan kirlenme türüdür (Tütüncü, 2004). Kara kaynaklı ve atmosfer kaynaklı kirlenme ise, insanların faaliyetinden kaynaklı olmakla birlikte, doğrudan doğruya denize atılan veya nehirlere boşaltılan kanalizasyon ve sanayi atıkları, tarımda kullanılan zirai ilaçlardan kaynaklı olabileceği gibi daha bunlar gibi başka örnekler de kara ve atmosfer kaynaklı kirlenmelere sebebiyet vermektedir (Tütüncü, 2004). Evsel atıklar, denizlere gönderilen kanalizasyon suları, kimyasal atıkların denize boşaltılması, sanayi tesisleri atıklarının deniz boşaltılması da deniz kirlenmesinin başlıca kirlenme sebepleri arasında yer almaktadır. Özellikle, sudan yararlanan tesisler kimyasalların denize karışmasına sebebiyet vermektedir (Güney, 2004). Sanayileşmenin hızla ilerlemesiyle sanayi atıkları da deniz kirliliğinde rol oynamaya başlamıştır. Aynı zamanda suyun taşıyıcı olma özelliğinden dolayı da, tarım atıkları ırmaklarda kanalizasyon sularıyla ve sanayi atıklarıyla birleşirler ve deniz kirlenmesine neden olurlar.

Denizlerin kirlenmesinde verilecek örnekler sınırlı olmamakla birlikte, deniz kirliliğine en fazla neden olan deniz canlılarını ve kamu sağlığını tehdit eden deniz kazaları neticesinde meydana gelen petrol ve türevlerinden kaynaklı deniz kirlenmeleri olduğu açıktır. Bu nedenle, devletler bir araya gelerek petrol kaynaklı kirlenmelerin azaltılmasına yönelik uluslararası sözleşmeler yapmışlardır ve sözleşmeler dâhilinde gerekli önlemleri almaya çalışmaktadırlar.

### 2.3.2. Deniz Kazalarının Çevreye Olan Etkileri

Türk Deniz Ticareti sağlanan teşviklerle deniz ticareti gelişmiş olup; gelişmeye de devam etmektedir. Deniz ticaretinin bir ülkenin ekonomisiyle doğrudan ilişkisi olduğu tartışmasızdır. Ekonominin ise; çevreyle yakın ilişkisi mevcuttur. Bu nedenle doğal kaynakların zarar görmesi halinde ekonominin olumsuz yönde etkileneceği açıktır. Deniz kazalarının çevrenin, özellikle deniz çevresinin kirlenmesinde çok büyük etkisi vardır. Çevrenin kirlenmesi sadece deniz canlılarını değil; doğal kaynak olan denizden faydalanan insanları da etkilemektedir. Deniz kaynaklarının ülkenin ekonomisine katkı sağladığı tartışılmaz bir gerçektir. Ülkemiz stratejik açıdan üç tarafının denizlerle çevrili olması nedeniyle denizlerden besin elde etmenin yolu olan balıkçılığın yoğun olduğu bir yerdir. Balıkçılık sadece denizden besin elde etme yolu değil bunun yanı sıra; denizcilik alanında da istihdamı oluşturmaktadır. Açıklanan nedenler; çevrenin insan bakımından ne derece önem taşıdığına kanıttır. İnsanlar için çevre çok büyük önem arz etmektedir. Çünkü insanlar yaşamlarını devam ettirmek için çevreden yararlanmaktadırlar.

Deniz kazaları; deniz çevresinin kirlenmesinde çok büyük etken olup; petrol kaynaklı kirlenme daha ön sıralarda yer almaktadır. Özellikle, petrol depolama tesisleri, tankerlerdeki ve petrol arama platformlardaki kazalar çevrenin kirlenmesinde önemli rol oynamaktadır.

Deniz canlılarının yok olmasında ve hatta kamu sağlığının dahi tehdit edilmesinde dahi kazalar etkili olmaktadır.

Deniz kazalarının yanı sıra; deniz kazaları neticesinde batan gemiler de kirlenmeye yol açmaktadır. Batan gemilerin taşıdığı yük petrol türevi bir madde ise; zehirli kimyasalların deniz sularına karışması özellikle de deniz taşımacılığının ağırlıklı olarak petrol üzerine olması deniz canlıları içinde ne derece bir tehlike arz ettiğini ortaya koymaktadır. Petrolün deniz yolu ile taşınmasının maliyeti daha az olduğundan; petrol ve türevleri deniz yoluyla taşınmaktadır. Deniz yoluyla petrol taşımacılığının maliyeti göz önünde bulundurulduğunda ise; daha fazla gemi üretimi meydana gelmektedir. Bunun neticesinde deniz kazalarının artma riski ortaya çıkmaktadır.

Deniz kazaları neticesinde ham petrolün ve türevlerinin öncelikle deniz canlılarını ve deniz çevresini etkilediği açıktır. Bu nedenle, doğal kaynakların ekonomi ve insan hayatında ki etkisi önem taşımaktadır. Denizler her ülke için önemli bir doğal kaynaktır ve bu doğal olan ve bir daha geri dönüşümü olmayan kaynakların korunması devletlerin görevidir.



Doğal kaynak olan denizler sadece, ülkelerin ekonomik yönden gelişmesine yardımcı olmayıp; insanların yaşamına da katkıda bulunan canlıları da bünyesinde barındırmaktadır. Örneğin, ilaçların üretiminde hammadde kaynağı olarak deniz bitkileri kullanılmaktadır ve özellikle kanser ilaçları denizden elde edilen bitkilerden elde üretilmektedir. Deniz bitkilerinden hastalıklara çare bulunabileceğini keşfeden bilim adamları yetmişli yıllardan beri ilaç üretiminin hammadde kaynağı olarak denizleri kullanmaktadırlar.

Dünyadaki çeşitli kanser araştırma merkezleri deniz kaynaklarından üretilen kanser ilaçlarını denemekte olup, en yoğun ilgi deniz derinliklerinde yaşayan ve düşman geldiği anda yüzerek kaçamamalarından kaynaklı olarak çeşitli savunma mekanizmaları geliştiren canlılar olmaktadır. Çünkü bu hayvanların düşmana karşı kullandıkları çok güçlü zehirler kanserle savaşmada önemli bir etkiye sahiptir. Fransız Biofutur dergisine göre 1969 yılından beri dünyada patenti alınan deniz mollusklerinin yarısı kanseri iyileştirici özellik taşımaktadır. Hatta buna örnek olarak da, bir süngerden sağlanan ve halen satışı olan Ara-C örnek verilebilmektedir. Bilim adamları adefe ve kemik tümörlerinin büyümesini önlediği sanılan bir başka madde ile hedefe yaklaşmak üzere olduklarını belirtmektedirler. Bu maddenin adı Et-743 Ecteinascidin 743 Karayip Denizi'nde yaşayan bir hermafrodit bir canlıdan elde edilmektedir. Bu canlının, üç dakikada bir litre su filtre etme, süzme özelliği mevcuttur. İspanyol Pharma Mar Şirketi biyologları on yıl önce bu canlıyı keşfetmişlerdir. Yeni molekülün denemelerine 1996 yılında başlanmış olup klinik denemeler, Avrupa, Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'da altmış iki merkezde binden çok insan üzerinde denemeler halen devam etmektedir. Aynı şirketin geliştirmiş olduğu Aplidine adlı ilacın, kanserli hücrelerin büyümesini durdurduğu ileri sürülmektedir ( Güney, 2004) .

Diğer bir örnek ise; kanser ilacı olarak 2007 yılında piyasaya sürülen ilk ilaçlardan biri olan ve satışı başlayan, Yondelis isimli bir ilaçtır. Bu ilaç tunikatlardan yani tulumlu deniz canlılarından elde edilmektedir. Bu ilacın üretilmesinde bir gramı için bir ton tunikat gerekmektedir. Kanser ilacı olarak 2004 yılında piyasaya sürülen ikinci ilaç ise; Prialt adıyla piyasaya sunulan ve bir salyangozdan elde edilen ilaçtır. Prialt morfinden çok daha etkili ve yan etki oluşturmayan; nöropatik ağrılarda ve iltihap giderici olarak kullanılmaktadır (<http://sonmucid.wordpress.com> ) .

Bu konuda bir örnek ilaç daha; bir sünger türünden elde edilen ve iltihap önleyici etki gösteren bir ilaç olup; 2004 yılında satışa sunulan ilaçtır. 'Manoalide' (**Calcium channel**

**blockers** (CCBs) are a class of drugs and natural substances that disrupt the calcium ( $Ca^{2+}$ ) through calcium channels the most widespread clinical usage of calcium channel blockers is to decrease blood pressure in patients with hypertension, with particular efficacy in treating elderly patients. Also, calcium channel blockers frequently are used to control heart rate, prevent cerebral vasospasm, and reduce chest pain due to angina pectoris) adlı bileşikden üretilen ilacın hammaddesi yine deniz kaynaklı olarak üretilen ilaç piyasasına girmiş ürünlere örnek olarak verebiliriz. Manoalide adlı bileşik; genellikle hipertansiyonu olan hastalarda kandaki basıncı, tansiyonu düşürmek amaçlı kullanılmaktadır. Açıklanan bu örnekler, deniz canlılarının insanlığa çare olması bakımından ne kadar önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Türkiye’de ise; çalışmalar Ankara Üniversitesi Eczacılık Fakültesi’nden Prof. Dr. Belma Konukligil tarafından yapılmaktadır. Özellikle denizdeki süngerlerden faydalanılmak üzere araştırmalar yapılmaktadır (<http://sonmucid.wordpress.com> ) .

Görüleceği üzere, deniz canlılarının insan hayatı üzerindeki etkisi çok büyüktür. Bir deniz kazası meydana geldiğinde deniz çevresinin kirlenmesinden dolayı insanoğlunun tedavi kaynakları tükenmeye yüz tutmaya başlayacaktır ve kendi keşfetmiş olduğu hammadde kaynağını kendisi yok etmiş olacaktır.

Tedavi amaçlı kullanılan deniz canlılarının yanı sıra besin kaynağı olan deniz canlılarının da tükenmesi hem deniz ekolojisinin bozulmasına yol açmakta hem de insanoğlunun kendi besin kaynağının azalmasına neden olmaktadır.

Petrol ve türevleri deniz canlıları üzerinde farklı şekilde zehirleyici etki göstermekle birlikte tek hücreli bitkisel canlılar petrole karşı en hassas organizmalardır. Bu bitkiler denizlerdeki canlı kütleinin en büyük bölümünü oluşturduğu gibi besin kaynağının da ilk halkasını oluşturmaktadır. Besin kaynağının ilk halkasını oluşturmak haricinde bu canlılar, bu bitkisel canlıları yiyerek geçinen çok hücreli ve genelde mikroskopik olan canlıların besin kaynağının ikinci halkasını oluşturmaktadırlar. Bu canlıların denizlerdeki besin zincirinde önemi çok büyüktür. Zira bu canlıların bulunmadığı denizlerde balık popülasyonundan söz edilememektedir. Hatta hamsinin ortadan çekilmesine ve kıyılarımızdan uzaklaşmasında besin zincirindeki bu halkanın etkilenmesinde önemli bir rolü mevcuttur (Güney, 2004) . Buna ek olarak, deniz ekolojisinin ciddi anlamda bozulmasına yol açarak, çevrenin olumsuz yönde etkilenmesine yol açmaktadır. Deniz canlılarının zarar görmesi, diğer deniz canlılarını da etkilemekte ve besin zincirinin sırasını bozmaktadır. Bu durum, deniz canlılarının yavaş

yavaş azalarak git gide yok olmasına yol açmaktadır.

Deniz canlılarının hasar görmesi sadece kendi nesillerinin yok olması veya azalması yönünde olumsuz etki yaratmayarak bizim içinde önemli bir besin kaynağı olan deniz canlılarından mahrum kalmamız şeklinde neticelenecektir.

Petrol atıklarının bazı toksik elementleri içerdiklerinden insan sağlığı açısından da sakınca yaratmaktadır. Bu zararlı elementlerin balıklarda birikmesi sonucu insanlara geçmektedir. İnsanoğlu asla geri dönüşümü olmayan doğal kaynaklara bu şekilde zarar vererek deniz canlılarını ve kendi sağlıklarını da tehlikeye atmaktadırlar.

Okyanuslar ve denizler insanlar için önemli ekonomik faaliyetlerin yapıldığı doğal kaynaklardır. Ancak, bu doğal kaynaklara kullanıma olan gereksinim nüfus arttıkça daha fazlalaşacaktır. Doğal kaynaklar zarar gördüğünde ise; insanoğlunun gereksinimine artık karşılık veremeyecek duruma geldiğinde ise, çevre geri dönüşümü olmayan bir hale gelmiş olacaktır. Canlı doğal kaynaklar ülke ekonomisi üzerinde çok büyük etki taşıdığı gibi aynı zamanda insan sağlığı bakımından da ayrı bir önem arz etmektedir. Denizdeki canlılarının insan sağlığı üzerindeki etkisi olumlu etkisi inkâr edilemeyecek şekilde fazladır, ayrıca ekonomi yönünden de, deniz canlılarının önemi büyüktür. Ancak bazı kirleticiler deniz canlıları üzerinde olumsuz etki yarattığı için ve özellikle deniz kazaları bu konuda etmen oldukları için, kazalardan kaynaklı kirlenmelerde ekonomideki zarar payı azımsanmayacak derecede fazladır. Özellikle günümüzde petrol taşımacılığının artışı düşünüldüğünde, kazalarda aynı doğru orantıda artmaktadır. Deniz kazalarında artış miktarı ise; deniz canlıların yok olmasına ve bu da aynı şekilde, deniz canlılarının ülke ekonomisi üzerindeki insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkinin var olmasına yol açmaktadır.

Aşağıda yer alan grafikte avlanabilen balık türünün sayısının ne derece azaldığı net bir şekilde bellidir ve meydana gelen deniz kazaları neticesinde bu miktarlara daha da fazla düşüş yaşanması olası bir hal alacaktır.

Tablo. 3 Balıkların üretim miktarı (www.tuik.gov.tr) .

<b>Avlanan deniz balıkları miktarı</b> - Quantity of caught sea fish					
<b>Balık türü</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Type of fish					
<b>Toplam - Total</b>	<b>465 180</b>	<b>446 493</b>	<b>416 126</b>	<b>752 456</b>	<b>334 248</b>
<b>Akya - Leer fish</b>	255	330	262	352	505
<b>Avcı - Greater amberjack</b>	35	45	40	30	60
<b>Albakor (Patlakgöz) - Albacore</b>	-	-	-	27	30
<b>Bakalorya-Berlam - Hake- Eurepean hake</b>	20 810	500 10	7 500	380 4	4 100
<b>Barbunya - Red mullet</b>	2 455	395 2	1 400	848 1	2 825
<b>Barbunya (Paşa barbunu) - Goldon banded **</b>	-	-	-	-	-
<b>Çaçı - Sprat</b>	1 000	050 2	6 025	411 5	5 500
<b>Çipura - Seabream</b>	1 070	700	794	879	1 215
<b>Dil-Pisi - Common sole</b>	1 250	585	410	624	1 190
<b>Dülger - John dory</b>	130	55	24	24	76
<b>Fangri - Common seabream</b>	100	80	64	89	107
<b>Fener balığı - Angler fish **</b>	-	-	-	-	-
<b>Gelincik - Shore rockling</b>	35	8	4	8	27
<b>Grenyüz - Meagre</b>	20	5	3	7	11
<b>Gümüş - Silverside</b>	575	518	664	037 1	1 479

Tanker kazaları denizlerde büyük kirlenmeler meydana getirmektedir ve kaza sonrasında deniz tabakasında oluşan petrol ve petrol türevleri denizlerin atmosferden oksijen kazanmasını önlemektedir. Bölgemizde deniz kirliliğine yol açan bir deniz kazası meydana gelmiş olup; bu kaza 1996 yılında Bodrum Yarımada Gümüşlük açıklarındaki Çavuş adasına bağlı bir kosterin karaya oturması sonucunda meydana gelmiştir. Olay sonrasında Çevre Bakanlığı ve Sualtı Araştırma Derneği ve Bodrum'lu gönüllülerin iş birliği ile toplam 137 yoğun yağlı atık toplanarak bertaraf edilmiştir (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2000 b) .

Petrol türevi kirleticiler deniz suyunu süzerek beslenen organizmalarda biriktiği ve bu organizmalarla beslenen balıklara geçtiği bilinmektedir. Kanserojenik özelliklere petrol deniz kazası neticesinde denize yayıldığında deniz canlıları bunlardan etkilenmektedir ve bu nedenle bu canlıları tüketen insanlara da kanser yapıcı maddelerin besin yoluyla geçmesine sebep olmaktadır. İşte bu nedenle artık o bölgede denizdeki canlılar tüketilmeyeceğinden, ülkenin en büyük doğal ekonomik kaynaklarından biri yok olmuş olacak ve bu ekonomik anlamda ülke için çok büyük bir kayıp meydana getirecektir. Hatta canlılar üzerinde yapılan deneylerde peliaromatik hidrokarbon bileşikleri ile heterosiklik bileşiklerin ve bunların klorlu türevleri deniz canlılarındaki ölümcül etkilerde başlıca rolü oynadığını ortaya koymaktadır. Doğal kaynaklardan biri olan denizin dibinde yaşayan; yengeç, ıstakoz, karides gibi kabuklular ve bazı bentik organizmalar, özellikle zemine gömülü olarak yaşamlarını devam ettiren deniz canlıları; petrol kirlenmesine daha da fazla duyarlıdırlar. Bunlar 1-10 ppm oranında (Parts Per Million) Petrol konsantrasyonundan etkilenirler. Midye gibi çift kabuklular ve balık türleri 5-50 ppm ve gastropodlar ile deniz bitkileri(algler) 10-100 ppm miktarına duyarlıdırlar. Petrol ürünlerinin canlılarda yarattığı toksik, akut veya kronik doğrudan etkilerin yanı sıra dolaylı fizyolojik etkileri de mevcuttur (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2000 a) .

Petrol türevi deniz canlılarının yumurtalarını, larvalarını ve genç bireylerini daha fazla etkilemektedir ve bu nedenle ülke ekonomisine katkıda bulunan deniz canlılarının nesli de tehlikeye girmektedir. Petrol türevleri herbisitlerin ve pestisitlerin deniz canlılarındaki fizyolojik etkileri ise şu şekilde sayılırsa; fitoplankton da hücre bölünmesinin gecikme ve engellenmesi balıklarda anormal yumurtlama, gastropodlarda kemotaktik beslenme tepkilerinin azalması, yumurta döllenenmesi ve üremenin engellenmesi çift kavlılarla beslenme

yem/su filtrasyonu işlevlerinin durdurulması, balıklarda mukoza salgısının zarar görmesi, yüzgeçlerde deformasyon, balık solungaçlarına petrol buluşması sonucu solunumun engellenmesi, kanser tümörünün oluşması mutojenik değişimler gibi etkileri mevcuttur. İstanbul Boğazında meydana gelen NASSIA tanker kazası sonucunda İstanbul Boğazı ve civarında midye ve popülasyonunda poliromatik hidrokarbon kirliliği saptanmıştır. Kimyasal maddelerden birkaç türü deniz canlılarını zararlı şekilde etkilemeye yeterli olabilmektedir. Organik kimyasal maddelere örnek olarak yapılan bir çalışmada İzmir Körfezinde çeşitli deşarj noktalarından alınan numunelerin organik fraksiyonlarında toksik maddeler yardımı ile belirlenmiştir (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2000 b) .

Çevrenin ekolojik dengesi içerisinde insanda çevrenin parçası olmakla birlikte bu ekolojik dengenin içerisinde var oluşundan beri yerini almaktadır. Ancak, kendinden kaynaklanan hatalarından dolayı ekolojik dengesini bozarak çevreye önemli ölçüde zarar vermektedir.

Kazalar neticesinde ilk etapta etkilenen, deniz canlıları olmaktadır. İnsanlar için önemli bir besin kaynağı olan balık ve denizler de besin zincirinin halkası olan balıkların sayılarında azalma meydana gelmektedir. Bu husus balıkçılık üzerinde de etkili olacaktır. Balıkçılıkla ilgili sorunların başında deniz kirliliği gelmekte olup, deniz kazaları haricinde sanayi sektörü dolayısıyla kirlenme de söz konusudur. Bunun yanı sıra, şehir kanalizasyonunun arıtma işleminden geçmeden denize boşaltılması da deniz canlılarının zarar görmesinde etkilidir. Buna ek olarak, gemilerin atık petrol ürünlerini denize boşaltmaları, tankerle petrol taşımacılığı denizlerin kirlenmesindeki payının dışında ayrı bir role sahip olmaktadır. İşte doğal kaynakların yok olmasında deniz kazalarının etkisi çok büyüktür. Deniz kazaları genel anlamda sadece deniz kirliliğine değil, aynı zamanda görüntü kirliliğine yol açmaktadır. Meydana gelen görüntü kirliliği ise; insanları psikolojik yönden etkilemekte ve ruh ve sinir sağlığı bakımından olumsuz etkilere yol açmaktadır. Görüleceği üzere, doğal kaynakların insan hayatında ne derece önemli bir paya sahip olduğu ve hatta yaşam için ne kadar gerekli bir unsur olduğu hususunda verilen örnekler, gözler önüne serilen bir kanıt niteliği taşımaktadır.

Doğal kaynaklar en basit şekilde toprak kaynakları su kaynakları ve hava kaynakları olarak sınıflandırılabilir. Fakat konuyu tamamen anlamak için daha ayrıntılı bir sınıflandırmaya gereksinim vardır. Bu noktada doğal kaynakların değerlerini kullanım değeri

ve kullanım dışı değerleri şeklinde ikiye ayırmak gerekir. Kullanım değeri olan kaynakların kullanılması sonucu elde edilen faydayı ifade etmektedir. Bir su kaynağının tarımsal sulamada, rafting sporunda ve manzara olarak seyredilmesinde bize verdiği fayda kullanım değerine örnektir. Kullanım dışı değer ise, insanoğlunun varlığı sürdürebilmesi için doğada var olması gereken doğal kaynakların sağladığı faydadır. Doğal kaynakların varlığı kavramı seçenek değeri de denilen gelecekte kullanım alanları olabilecek olan doğal kaynaklar için söz konusu olabilirken miras değeri denilen gelecek nesillerin sağlıklı bir yaşam için gereksinim duyacağı ekosistem gibi geleceğe bırakılacak kaynaklardır. Bazı doğal kaynakların bu günkü kullanım değeri gelecekteki kullanım değerinden az olacağı düşüncesiyle gelecek nesillerin faydalanması düşünülmeden sadece varlığı ile insanlara fayda sağlayan doğal kaynaklarda korunabilir ( Başol v.d. , 2007) .

### **2.3.3. Çevreyi Etkileyen Önemli Deniz Kazaları**

Dünyada hızla gelişen teknolojiyle birlikte aynı doğrultuda denizcilik sektörü de gelişmiştir. Özellikle, petrol taşımacılığının %80'ni deniz taşımacılığı şeklindedir. Taşımacılığın bu yönde çok gelişmesiyle birlikte deniz kazalarında da artış meydana gelmektedir. Deniz kazalarının artışı ve özellikle kazalar neticesinde meydana gelen deniz kirliliği devletleri bu kirlenmeyi önlemek için yeni düzenlemeler yapmaya zorlamıştır. Bu önemli kazalardan bazıları ise şunlardır; Torrey Kanyon (1967), Independenta (1979), Exxon Valdez (1989), Nassia (1994), MV Erika (1999), Prestige (2002).

Bu kazalar deniz kirliliği yönünden çok büyük önem taşımakla birlikte sadece bu kazalar değil, bu ve benzeri kazalar, deniz kirlenmesinde çok büyük rol oynamıştır.

Petrol ve sızıntıları zararının miktarla olan ilgisi dışında, rüzgâr, havanın sıcaklığı gibi etmenlerde zararın artmasında önemli rol oynamaktadır. Petrol aynı zamanda deniz ve deniz üzerinde yaşamını sürdüren hayvanların yaşamını tehdit etmekle birlikte tüyelerine yapıştığı anda kendilerinin temizlemeye çalışırken petrolü de yutmalarına sebep olmaktadır. Bu husus zehirlenmeye yol açmakla birlikte ölüme de sebebiyet vermektedir. Petrolün uzun vadede dahi, zararı canlılar üzerinde görülebilmektedir. Petrol, balık yumurtalarına, larva ve yavru balıklara zarar vermektedir. Besin zincirinde yer alarak bu canlılarla beslenerek yaşamlarını sürdüren canlılar bu yolla zehirlenerek ölmektedirler. Bu husus besin zincirinin bozulmasına sebebiyet vermektedir. Bu nedenle, bir tanker kazası meydana geldiği anda petrolün zararını

azaltmak hayati bir önem taşımaktadır. Son zamanlarda ise; Hindistan kıyılarının 470 km. açığında, Japon petrol tankeri Bright Artemis adlı gemi yardım etmeye çalıştığı küçük bir kargo gemisi ile çarpışması neticesinde 5,3 milyon litre ham petrolün denize yayılmasına neden olmuştur. Yaşanan bu petrol sızıntısı neticesinde deniz memelileri ve kaplumbağalarını ve kuşlarıyla su yüzünde yaşayan organizmalar, yumurta, larva ve pek çok balık türünü etkilemiştir (<http://www.greenpeace.org>) .



Fotoğraf 1. Deniz çevresinin temizlenmesi ([www.greenpeace.org](http://www.greenpeace.org)) .

Buna benzer bir diğer kaza ise, Filipinler'in en büyük rafineri şirketinin Petron tarafından kiralanılan Solar I adlı tanker gemisinin dalgalı denizde battığı deniz kazasıdır. İlk etapta geminin kendi yakıtı olan 200 bin litre (53 Bin galon) petrol denize dökülmüştür. Tankerin petrolü çekemeyecek kadar çok derine batmasından dolayı 1.8 milyon litrelik yakıt suyun altında yer almaktadır ve bu ekolojik dengenin bozulmasında önemli bir rol oynamıştır. Kaza neticesinde 320 km'lik deniz kıyısı petrol ile kaplanmak birlikte mercanlar da bu olaydan zarar görmüştür. Buna ek olarak 1000 hektarlık deniz rezervi önemli boyutta zarar görmüştür.





Fotoğraf 2. Deniz Kazasından sonra Filipinler'den görüntü ( [www.greenpeace.org](http://www.greenpeace.org)) .

Resimde de görüleceği üzere, deniz kazasının meydana geldiği yerde doğa petrol ile kaplanmıştır. Petrolün denize ve deniz canlılarına ne derece zarar verdiğini fotoğraf son derece net bir şekilde anlatmaktadır.

Deniz çevresinin kirlenmesinde yer alan önemli kazalardan biri de, Torrey Kanyon deniz kazasıdır. 120 bin ton petrol taşıma kapasitesine sahip olan Torrey Kanyon adlı geminin 18.03.1967 tarihinde İngiltere sahilinde batması neticesinde, İngiltere ve Fransa kıyıları petrole bulanmıştır. Kaza neticesinde İngiltere'de 190, Fransa'da 80 kilometrelik sahil şeridi petrol ile kaplanmıştır. Bununla birlikte kaza neticesinde 15.000 deniz kuşu ve canlısı ölmüştür (<http://en.wikipedia.org>).



Fotoğraf 3. Torrey Kanyon kazasından görüntüler ( <http://toxipedia.org>) .



Fotoğraf 4. Torrey Kanyon kazasından görüntüler ( <http://www.conwaypublishing.com>) .



Fotoğraf 5. Torrey Kanyon kazasından görüntüler ( <http://www.usask.ca/>).

Tabloda yer alan canlının deniz kazasının ardından, gemiye bakışı kanaatimce insanlığa, canlıları yok etmeyin şeklinde fotoğraf karesine yansımıştır.

Deniz çevresini etkileyen bir diğer kaza ise, 1979 yılında meydana gelen Independenta kazasıdır. Kaza Independenta adlı ham petrol tanker gemisi ve Evriyalı adlı kuru yük gemisinin çarpışmasından kaynaklanmaktadır. Haydarpaşa limanında meydana gelen bu kaza neticesinde 27 gün boyunca yangına sebebiyet vermiştir ve kazada 43 gemi mürettebatı da ölmüştür. Kazanın çevreye olan etkisi ise ağır bir şekilde sonuçlanmıştır, 714,760 varil ham petrol 27 gün süren yangın boyunca yanmış veya denize karışmıştır. Yangının sebep olduğu duman nedeniyle kamu sağlığını tehdit eder düzeyde havada zararlı parçacıkların çoğalmasına yol açmıştır. Denizde yaşayan canlıların ise, %96'sının ölmüş olduğu tahmin edilmektedir. Kazadan kaynaklı ağır petrol kirliliğinden dolayı deniz yüzeyinde siyah bir tabaka oluşmuştur (<http://tr.wikipedia.org>) .

1989 yılında meydana gelen Exxon Valdez kazası da, deniz kirliliğine yol açan bir diğer deniz kazasıdır. Bu olay tarihe deniz kazası veya tarihin en büyük çevre felaketi olarak anılmaktadır. Kaza neticesinde denize 10,8 milyon galon petrol denize akmıştır. Bunun neticesinde deniz kuşlarından katil balinalara kadar bölgede yaşayan birçok hayvan türü ölmüştür. Bu kazada geminin tek cidarlı olması hususu gündeme gelmiş olup, devletler bu konu hakkında yasal düzenlemelere giderek, gemilerin çift cidarlı olması hususunda düzenlemeler yapılmıştır (<http://tr.wikipedia.org>) .





Fotoğraf 6. Exxon Valdez kazası (<http://seawayblog.blogspot.com>).



Fotoğraf 7. Exxon Valdez kazasının canlılara etkisi (<http://seawayblog.blogspot.com>) .

Görüleceği üzere; meydana gelen deniz kazaları hem deniz kirliliğine hem de, canlılar üzerinde etkisi çok büyük olmuştur. Deniz kazaları bu tip çevre felaketlerine yol açmaktadır. Bu olayların doğal felaket değil de, çevre felaketi olarak adlandırılmasının nedeni ise, iki tanım arasında farklılık olmasıdır. Doğal felaket doğadan kaynaklı olmakla çoğu zaman önüne geçilemeyen olaylar şeklinde tanımlanırken, çevre felaketi ise; insan hatalarından kaynaklı olarak meydana gelmektedir. İşte tüm bu deniz kazaları çoğunlukla insan kaynaklı olarak meydana gelmektedir ve insanların bu şekilde doğayı katletmesine yol açmaktadır.

Bir başka deniz kazası örneği ise; 1994 yılında meydana gelmiştir. 100.000 ton petrol taşıyan Kıbrıs Rum Kesimi bandıralı Nassia tankerinin bir kuru yük gemisi ile İstanbul Boğazında çatışması sonucu büyük bir yangın çıkmış ve bu yangın neticesinde 30 kişi ölmüştür. Kaza neticesinde denize 13.500 ton petrol dökülmüş olup, Nassia yara alarak infilak etmiştir ve yaşanan çevre kirliliğinin önüne geçilememiştir (<http://www.yeniaktuel.com>) .

Deniz kirlenmesine yol açan bir diğer önemli kaza ise; MV Erika adlı tankerin İtalya'ya yapmış olduğu sefer esnasında meydana gelmiştir. 12 Aralık 1999 tarihinde Fransa'nın Brittany kıyılarında geminin tekne kısmında çatlaklar meydana gelmesi nedeniyle

Fransız makamlardan sığınma talep etmiştir. Ancak, Fransa'nın sığınmayı kabul etmemesi üzerine gemi 31.000 MT fuel-oil yüküyle batmış ve Fransa kıyılarında bir çevre felaketine sebep olmuştur (<http://en.wikipedia.org>) .

Deniz kazası neticesinde kirlenmeye yol açan bir diğer kaza ise; 12 Kasım 2002 tarihinde 77.127 ton ham petrol taşıyan Prestige isimli tanker İspanya'nın Atlantik kıyısı açıklarında ağır hava koşulları nedeniyle Finisterre Burnu'nun 27 mil açığında borda saçının çatlaması üzerine yakıt sızdırmaya başlamıştır. Geminin az bir sızıntısı olmasına rağmen İspanya'nın sığınma talebini kabul etmemesi üzerine ve geminin ekonomik bölge içinde girmesini yasaklaması üzerine, gemi 6 gün boyunca Atlantik açıklarında ağır hava şartlarında bekleyen tanker İspanya kıyılarının 133 mil açığında ortadan ikiye kırıldı. 77.000 ton fuel ham petrol denize sızarak İspanya ve Fransa kıyılarını tehdit etmiştir. Kazanın nedenleri arasında geminin yaşlı olmasının yanı sıra, kötü hava koşulları etkili olmuştur. Bunun yanında İspanya'nın gemiye sığınma talebi vermemiş olması da bu çevre felaketine neden olmuştur. Bu kazadan sonra gemilerin çift cidarlı olması hususunda düzenlemeler yapılmıştır (<http://en.wikipedia.org>) .

Yaşanan çevre felaketlerinden en son meydana gelen deniz kazası ise; Rena gemisinden sızan yakıtlardan meydana gelmiştir. 05/10/2011 tarihinde Yeni Zelanda' nın kuzey ucunda yer alan Tauranga Limanı yakınlarındaki Astrolabe mercan resifinde karaya oturan Liberya bayraklı 236 metre boyundaki konteyner gemisi Rena' dan yayılan fuel-oil büyük bir çevre felaketini de beraberinde getirmiştir. Gemiden sızan yakıt beş kilometrekarelik bir alanı kaplamakla deniz canlıları ve çevre yönünden ağır bir tehdit oluşturmuştur.



Fotoğraf 8. Rena gemisinin çevreye vermiş olduğu zarar (<http://www.denizhaber.com>) .



Fotoğraf 9. Rena gemisinden yayılan yakıt sızıntısı (<http://www.denizhaber.com>) .

Tabloda görölüğü üzere; gemiden karaya oturma neticesinde sızan yakıt deniz üzerinden çok fazla bir alanı kaplamış olmakla büyük bir çevre felaketine yol açmıştır. Sadece çevre yönünden felakete yol açmakla kalmamış aynı zamanda kıyıda insan sağlığını tehdit edecek bir hale gelmiştir.





Fotoğraf 10. Kaza neticesinde sahilde meydana kirlenme (<http://www.denizhaber.com>) .



Fotoğraf 11. Kaza neticesinde sahilde meydana gelen kirlenme( <http://www.denizhaber.com>) .

Resimlerden görüleceği üzere; her deniz kazası meydana geldiğinde aynı fotoğraf kareleri ile karşı karşıya kalmaktayız. Ülke ekonomisi bakımından önemli bir yere sahip olan



deniz taşımacılığının daha dikkatli bir şekilde yapılması halinde bu sonuçların meydana gelmesinde de azalma meydana geleceği kanaatindeyim.

#### **2.4. Deniz Çevresinin Korunması İçin Alınabilecek Önlemler**

Doğal birer kaynak olan denizlerimizin kirlenmesinde insan hatasının payı büyüktür. Bu doğal kaynaklarımızın zarar görmesi insanoğlunun kendi geleceği için yapmış olacağı kötü bir yatırım olarak geri dönmektedir. Deniz taşımacılığının artması neticesinde, deniz kazalarında meydana gelen artışlar sonucunda, deniz kirliliği daha da artmış ve devletler denizleri korumak adına çeşitli uluslararası sözleşmelere imza atmışlardır.

Denizler ilaç için bir hammadde kaynağı aynı zamanda ise; insanoğlu ve deniz canlıları için besin kaynağı konumundadır. Besin zincirinin bozulmaması ve buna bağlı olarak ekolojinin dengede kalması adına deniz çevresini korumak adına çeşitli önlemler alınabilecektir.

Deniz suyu, deniz canlıları deniz sedimentleri ve deniz kirliliği konusundaki eğitim ve araştırma çalışmaları artırılarak ve koordineli bir şekilde devam ettirilmelidir. Deniz suyu ve sedimentlerinde detaylı analiz ve toksite çalışmaları yapılmalıdır. Deniz kirliliğine sebep olan petrol türevi kirleticiler, pestisitler, herbisitler, civa, kadmilyum gibi ağır metaller konusundaki çalışmalar, disiplinler arası projelerle detaylı bir şekilde incelenmelidir. Organik kirleticilerin besin zincirindeki zamanla değişiminde fitoplanktonların ve diğer organizmaların rolünün belirlenmesi çalışmaları yapılmalıdır. Zamanında önlem alabilmek için deniz ürünlerinin ekolojik statüsü yok olma seviyelerinin saptanması için büyük önem taşımaktadır. Kirleticilerin deniz canlıları üzerindeki mutojenik, genotoksik ve karsenojenik etkileri araştırılmalıdır. Mevcut bilgiler tekrar gözden geçirilmeli uygun bir veri bankası oluşturulmalı ve bu veriler araştırma ve çalışma gruplarınca faydalı şekilde kullanılmalıdır. Mnemiopsis leidy gibi zararlı organizmaların bazı deniz canlılarındaki etkilerinin azaltıcı araştırma çalışmaları yapılmalı ve gerekli tedbirler alınmalıdır. Deniz ve çevre kirliliği ile uğraşan tüm balık adamlar, denizcilik ve balıkçılık meslek kuruluşları, deniz biyologları, deniz bilimcileri, çevre bilimcileri, sivil, resmi ve gönüllü kuruluşlar öncelikle çevre kirliliğinin deniz canlıları üzerindeki olumsuz etkilerini araştırmalı ve deniz canlılarını etkileyen kirliliklerin önlenmesine yönelik gerekli tedbirlerin alınması konusunda işbirliği yapmalıdırlar. Bilimsel dalış yapabilecek balıkadamlar yetiştirilmeli ve sayıları artırılmalıdır.

Deniz canlılarını gözlemlemek ve nesillerini koruyabilmek için en kısa sürede uygun bölgelerde Deniz Milli Parklarının kurulması gerçekleştirilmelidir (Tolay, 2000) .

Yapılacak olan tüm bu tedbirler, hemen hemen zarar meydana geldikten sonra önlemeye yönelik tedbirlerdir. Ancak, bu tedbirlerin alınması ileriye yönelik bir tahminde bulunmak adına çok büyük önem taşımaktadır. Özellikle, Deniz Milli parklarının kurulması deniz canlıların nesillerinin korunması adına önemli bir rol oynayacaktır. Ancak, deniz kirlenmesinin önlenmesi bakımından öncelikli olarak bu kirlenmeye sebebiyet veren olaylar hakkında daha ağır yaptırımlar düzenlenmesi daha etkili bir çözüm getirecektir ve en önemlisi Boğazda meydana gelen kazaların önlenmesi adına devletler bu konuda yeniden bir düzenlemeye gitmeli ve boğazlardan geçişlerde kılavuz kaptanlık zorunlu hale getirilecek şekilde bir düzenlemeye gidilmelidir.

Denizlerin deniz kazası neticesinde petrol ve türevleri ile kirlenmesini önlemek amacıyla alınması gerekli tedbirler ise, denizcilik müsteşarlıklarınca düzenlenen alt grup raporunda şu şekilde yer almaktadır; sintine, balast, tahliye ve lağım sularını, tanker ve gemilerin yoğunluğuna göre seferi geciktirmeyecek süratle toplayıp, atık alım ve arıtma tesislerin kurulması, petrol boşaltımlarının gerekli tedbirler altında yapılması, kanunda belirtilen cezaların uygulanması ve kontroller için ilgili kuruluşlar ve yeterli deniz aracının temin edilmesi, gemi söküm yerlerinin yaygınlaştırılmaması koy ve körfezler ile kirlenme açısından hassas bölgelerin bu işleme kapatılması gerekmektedir. Tanker kazalarına meydan verilmemesi için gerekli idari ve teknik hizmetlerin verilmesi ve seyir yardımcılarının daha etkili olacak şekilde kurulması ve işletilmesi ve deniz kazaları karşısında Acil Durum Müdahale Planı'nın hazırlanarak ilgili birimlere sunulması sağlanmalıdır. Deniz dibi topoğrafyasını bozan kum çıkarma ve dip taramalarının önlenmesi konusunda gerekli çalışmalar yapılmalıdır ( Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2000 a) .

Deniz kazalarını önlemeye yönelik olan, bu faaliyetler deniz kazalarının çevreye ve canlılara olan etkilerini azaltmaya yönelik olup, doğru şekilde uygulandığı takdirde etkili olacaklar önlemlerdir.

### **III. DENİZ KAZALARININ HUKUKSAL BOYUTLARI**

#### **3.1. Deniz Kirliliğinden Kaynaklanan Sorumluluğa Dair Devletlerde Yapılan Hukuki Düzenlemeler**

Deniz ticareti hukukunun en önemli özelliklerinden biri ise, uluslararası bir ekonomik faaliyet alanı oluşturmasıdır. Bu nedenle, deniz ticareti faaliyetinde sadece tek bir devlet değil birden fazla devlet ilgili duruma geçmektedir. Farklı ülkelerin yetki alanında meydana gelen bir olay olduğunda hukuk birliği sağlanması amacıyla devletler arasında çeşitli uluslararası sözleşmeler yapılmıştır ve bu sözleşmeler uluslararası bir mesele meydana geldiğinde çözüm yolu olmaktadır.

Öncelikle, ticaret alanında deniz ticaretinin günden güne geliştiğini göz önüne alındığında ve uluslararası ticarete deniz ticaretinin çok yaygın ve önemli olduğu dikkate alınır ise bu hallerde çatmanın da gündeme gelmesi kaçınılmazdır. İşte bu nedenle sadece ulusların kendi ülkelerindeki çatma değil, uluslar arası bir alanda çatma meydana geldiğinde nasıl bir yol izleneceğine ilişkin uluslararası sözleşmeler devletlere yol gösterirler. Deniz kazalarında çatmaya ilişkin olarak iki çeşit milletlerarası sözleşme yapılmış olup bunlardan birincisi, ilk defa 1929 da kabulle muhtelif tarihlerde değiştirilip 2002' de son şeklini alan Londra Denizde Can ve Emniyeti Hakkında Milletlerarası sözleşme ve bunun eki olan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü bu hususu düzenler (Kender ve Çetingil, 2009). Bu sözleşmenin yanı sıra 1910 Brüksel Konvansiyonu mevcut olup, bir tanesi çatma meydana gelmeden gerekli olan tedbirlere yönelik iken diğer bir sözleşme olan Brüksel Konvansiyonu ise çatma meydana geldikten sonraki kusurun ve kusura göre tazminatın tespitinde önemli bir rol oynar.

Görüleceği üzere; devletler arası deniz ticareti geliştikçe, meydana gelen sorunlara çözüm yolu olması amacıyla sözleşmeler uygulama alanı bulmaktadır.

##### **3.1.1. Amerika Birleşik Devletlerinde Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler**

18 Mart 1967 yılında İngiltere'nin güney batı sahilinde meydana gelen Torrey Canyon deniz kazasının ardından, deniz kirlenmesine ve kirlenmenin temizlenmesine yönelik yapılan

maliyetler ve deniz yolu ile taşınan petrolün hacmi Amerika'nın dikkatini çekmiştir ve kamuoyu bu konu hakkında daha fazla duyarlı bir hale gelmiştir. Torrey Canyon kazasını 1969 yılında California'nın Santa Barbara sahilinde meydana gelen patlama ve denizin kirlenmesine yol açan diğer kazalar izlemiştir (Kara, 2005) .

ABD hukukunda önceleri petrol kirliliği zararları dahil deniz kazalarından sorumluluk genel haksız fiil kuramına dayanmaktaydı ve New York Harbor Act of 1886, the Refuse Act of 1989 ve Oil Pollution Act of 1924 gibi kanunlar, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinden sorumlulukla ilgili olmasına karşın bu düzenlemeler hukuki sorumluluğu düzenlemekten ziyade cezai müeyyideler içermekteydi (Kara, 2005) .

1948 yılında kongreden geçen Federal Water Pollution Control Act'ın amacı ABD'nin su kaynaklarının kalite ve değerinin artırılması ve su kirliliğinin önlenmesi, kontrolü ve azaltılması için milli politikaların oluşturulmasına rağmen, başlangıçta eyalet ve yerel idarelerin su kirliliğini önleme programları üzerine yoğunlaşmıştır. FWPCA 1956, 1961 ve Water Quality Improvement Act Of 1965 ile tadil edilmiş ise de, bunlardan hiç birisi özellikle gemi kaynaklı kirlenmeye yönelik değildir. Temizleme masraflarından hukuki sorumluluk ABD hukukuna ilk kez, Oil Pollution Act of 1924'ü tadil eden Clean Water Restoration Act of 1966 ile girmiştir (Kara, 2005) .

ABD'de petrol kirliliğine dair yasama faaliyetleri bakımından modern çağ tam olarak 1970'de FWPCA'ı tadil eden Water Quality Improvement Act'ın kabul edilmesi ile başlamıştır. Bu kanun ile Oil Pollution Act of 1924 yürürlükten kaldırılmış olup iki yıl sonra, Federal Water Pollution Control Act'ın tamamı yeniden gözden geçirilmiş, Water Quality Improvement Act'a yeni bölümler eklenmiştir (Kara, 2005) .

1972 tarihinde değiştirilen FWPCA toprak kullanımı planlaması, atık işleme teknolojisi, yapı ruhsat ve izni ile su kalitesi standartlarının geliştirilmesinde önemli bir kilometre taşı olmuştur. 1977 yılında FWPCA'da yapılan önemli bir değişiklik ise the Clean Water Act of 1977 ile yapılmıştır. Bu değişiklikle getirilen sorumluluk rejimi, ülke ve eyalet tabi kaynakların yenilenmesi ve yeniden yerine konulması için yapılan masrafları da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Ancak, FWPCA bireysel olarak uğranılan zararlara yani hususi mal varlığı zararlar ile ekonomik kayıplar ve mahalli idarelerin yaptıkları masraflarla ilgili olmadığından, bu konulara ilişkin sorunları açıklamaktan uzak kalmıştır. ABD'ki çevre hareketi, kategorik olarak belirli hükümlere değil, özellikle toplam sınırsız sorumluluğa karşı

olmuştur. Bu sorumluluk "kirleten öder prensibi" ile tutarlı olmasına karşın, taşımacılık endüstrisi ve sigorta sektörünün görmezden gelindiği öne sürülmüştür. İkinci olarak çeşitli ABD eyaletlerinde Federal Hükümet tarafından böyle bir sözleşmenin yürürlüğe konulması halinde eyaletlerin kirleten gemi sahiplerine karşı sahip oldukları tedbir alma haklarının ortadan kaldırılacağına dair ortak görüş oluşmuştur (Kara, 2005) .

Petrol kirliliği ile mücadelede ve yeni düzenlemeler yapılmasında ön saflarda yer alan ABD sahil güvenliği ve IMO 1984 protokolünün hazırlanmasında tamamen ABD delegesinin yanında yer alan ABD Deniz Hukuku Derneği'nin protokolün kabulü yönünde destek vermesine rağmen çevreciler ile, eyaletlerin haklarını savunanların buna karşı olmaları sonucu, protokole taraf olmaması ABD'nin uluslararası kredisine ve deniz çevresine kaçınılmaz bir şekilde zarar vermiştir. Mart 1989 ABD'nin kuzey batısında Alaska Körfezi, Prince William Sound'da meydana gelen, Exxon Valdez kazasının neden olduğu ciddi zararlar, çevreye olan hassasiyeti arttırmıştır. Bu kaza ABD çevre hareketi tarafından ikinci bir Pearl Harbour olarak tanımlanmıştır. Petrol kirliliği zararlarından sorumluluk ve tazminata ilişkin kanuni düzenlemede uluslararası birliğin hemen sağlanması bakımından konu ele alındığında ise, Exxon Valdez kazasının zamanı olaylara denk düşmüştür (Kara, 2005) .

Bu kirlenmeler neticesinde ABD yapılan bu yasal düzenlemelerin yetersiz olduğu kanaatine varmıştır. Bunun üzerine Oil Pollution Act 1990 yürürlüğe girmiştir.

### **3.1.2. Kanada'da Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler**

Torrey Canyon kazasının meydana gelmesinin ardından, Kanada Deniz Ticareti hükümleri içerisinde gemilerin işletilmesinden kaynaklanan petrol kirlenmelerine yönelik herhangi bir yasal uygulama olmaması nedeniyle, bu sebeple gemilerden kaynaklı bir petrol kirliliği meydana geldiğinde Ticaret Kanunu'nun hükümlerine göre değil haksız fiil hükümlerine dayanarak tazminat talebi olduğunda hüküm veriliyordu. Ancak, gemi kaynaklı bir petrol kirlenmesi meydana geldiği anda temizlik masraflarının talep edilip edilemeyeceği yönünde hususunda sorun meydana gelmekteydi.

Petrol kaynaklı deniz kirlenmesi neticesinde meydana gelen tazminat talepleri ile ilgili ortaya çıkan sorunlar, 1970 Şubat ayında HSS sözleşmesinin kabul edildiği Brüksel Konferansı'ndan sadece bir kaç yıl sonra Liberya bandıralı Arrow tankerinin Nova Scotia,

Chedobucto Körfezi'nde taşıdığı 106.000 varil ham petrol ile karaya oturması ve petrolün civara yayılması ile iyice belirginleşerek netleşmiştir (Kara, 2005).

Uluslararası rejimden farklı olarak, Kanada rejimi sadece tankerlerle taşınan dayanıklı dökme halde petrol yüküne ilişkin değildi. Kanada rejimi uluslararası düzenlemelerdeki gibi mali sorumluluğun kanıtı olarak gemi maliki tarafından verilen bir sigorta veya teminat sertifikası şeklinde bir belgeyi zorunlu kılmış ve zararın tazminini talep eden davacıların doğrudan doğruya sigorta veya teminat verene karşı dava açabilmelerini kabul etmiştir. Ancak, bu hüküm uluslararası sigorta ilgililerinin milli yasanın gereği olan ve uluslararası bir niteliği bulunmayan böyle bir gerekliliği yerine getirmek istememeleri nedeniyle uygulanamamıştır. Bu çeşit bir risk için sigorta bulunmadığından yük sahibinin sorumluluğuna gidilememiştir. Ulusal kanunların petrol kirliliği mağdurlarını korumada uluslararası rejimin gerisinde kaldığı görüldüğünden, Kanada kendi rejimini yeniden gözden geçirmiştir. Kanada Deniz Ticaret Kanunu'nda yapılan önemli değişikliklerle sorumluluk rejimi radikal bir şekilde değiştirilerek yeniden hazırlanmış ve parlamentoya sunulan yasa 1987 yılında kabul edilmiştir. Böylece Kanada Hukuku'nda HSS ve Fon Sözleşmesi Hükümleri geçerli olmaya başlamıştır. Önceki yasadan farklı olarak bir istisna dışında petrol kirliliği sınırlanmıştır. Ancak, Ulaştırma Bakanı'nın herhangi kazadaki bu petrol dışındaki bir madde olsa dahi gerekli önlemlerin alınması yönünde müdahale edecek olması haricinde petrol dışında kirlenmeye neden olan diğer maddelerle ilgili düzenleme ise başarılmamıştır. Yeni rejim basit olarak, HSS sorumluluk hükümlerinin petrol kirliliğine neden olan tüm gemilere uygulanmasını ön görmektedir. Fakat HSS'de öngörülen özel hükümlerin sadece dökme yük olarak petrol taşıyan ve sözleşmede gemi olarak tanımlanan tankerlere uygulanması kabul edilmiştir. Kanada sorumluluk rejimine göre kısaca gemi sahibi kişisel kusuru bulunmaksızın kirlenmenin meydana geldiğini ispatlamak suretiyle sorumluluğunu HSS'de belirtilen limite kadar sınırlamakta, bunun fazlası için IOPC fon dereye girmekte bunda yetersiz kalması halinde SOPF kaza başına 116 milyon Kanada Dolarına kadar uğranılan zararları tazmin eder. Kanada Deniz Ticaret Kanunu bu düzenlemelere ek olarak, eğer petrol kirliliği zararının sebebi bilinmiyorsa ve SOPF idaresi kirlenmeye neden olan bir gemiyi tespit edemiyorsa SOPF meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Son olarak Kanada Deniz Ticaret Kanunu'nda HSS'ye paralel olarak gemi sahibine sorumluluk

yüklemiştir. HSS'nin uygulanamadığı yerlerde ise, eski tanımlama gereğince geminin sicilde kayıtlı sahibi, işleteni ve çartereri (kiracısı) sorumlu sayılacaktır (Kara, 2005) .

### **3.1.3. İngiltere'de Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler**

Çevreye ilişkin yapılan diğer devletler de yapılan hukuki düzenlemeler, İngiltere'de genel olarak çevre hukukunun gelişmesine büyük etkisi olmuştur. İngiliz ve Galler Hukuku'nda çevre konusu The Wildlife and Countryside Act 1981, The Town and Country Planning Act 1990, Environmental Protection Act 1990, The Environment Act 1995, The Noise Pollution Act 1996, the Merchant Shipping Act 1971, The Merchant Shipping Act 1974, the Merchant Shipping Act 1994, The Merchant Shipping Act 1995 and The Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 gibi çok sayıda kanunla düzenlenmiş olup bunun dışında Avrupa Birliği düzenlemeleri de, İngiliz Hukuku üzerinde etkili olmuştur (Kara, 2005) .

İngiltere ayrıca, The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1954(OILPOL) , The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), The Convention on Civil Liability of Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources 1977, UN Convention on the Law of the Sea 1982, The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) 1990 gibi çok sayıda uluslararası de taraf olmuştur (Kara, 2005) .

Bunun dışında İngiliz Hukuku'nda deniz kirliliğe bakımından Common Law hükümleri de uygulanabilmektedir ve Çarter parti veya konişmentoya dayalı bir taşıma hükümleri de uygulanabilmektedir. Çarter parti veya konişmentoya dayalı bir taşıma sözleşmesinin ifası esnasında, oluşan bir sızma olayında kirleten madde ile bağlantı kurulmasında ilk akla gelen kişiler arasında gemi ve yük sahibi yer almaktadır. Mağdur olan üçüncü kişinin kusura dayanan haksız fiil davasını, yük sahibine karşı açması halinde, yük sahibinin taşınan yük üzerinde fiili kontrol imkânının bulunmaması nedeniyle davanın başarıyla sonuçlandırılması oldukça zor görünmektedir. Bu nedenle davalar, meydana gelen olayların normal seyrinde karşı açılmaktadır. Gemi sahibinin sorumluluğu ise, olağan kusur veya geniş manada haksız fiil sorumluluğu şeklinde tanımlanmaktadır. Kirlenme davalarında

İngiliz Sözleşme rejimi dışındaki taleplerin çoğu, haksız fiil, kusur, zarar verici fiil ve hareketler ile, başkasının arazisine tecavüzden kaynaklanan sorumluluğa dayandırılmaktadır. Ancak, İngiliz Hukuku'nda haksız fiile dayanılarak açılan gemi kaynaklı petrol kirliliği dava sonuçlarının incelenmesi sonucunda bu hükümlere dayanan davaların sağladığı korumanın kısıtlı olduğu ve bunlara başvuran petrol kirliliğinden zarar göre kişiler bakımından yetersiz kaldığı açıkça öngörülmüştür (Kara, 2005) .

#### **3.1.4. Almanya'da Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler**

Alman Hukuku'nda gemiden kaynaklanan deniz kirlenmesi neticesinde meydana gelen hukuki neticelere yönelik iki adet kanun mevcuttur. Bu düzenlemelerden birincisi (Kara, 2005) 1957 tarihli Suların Düzenine İlişkin Kanun diğeri ise HSS VE FON sözleşmelerini yürürlüğe koyan kanunlardır (Kara, 2005). Bu her iki kanun Alman Ticaret Kanunu'nda donatanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlere göre özel hüküm niteliğinde olduğundan öncelikli olarak uygulanacaktır. Kirletenin sorumluluğu ise Suların Düzenine İlişkin Kanun'da düzenlenmiştir. Kanunda yapılan düzenlemeye göre, suların fiziki, kimyasal ve biyolojik özelliklerinin bozulmasına yol açan maddeleri kanunda belirtilen sulara veren veya boşaltan kişi meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır. Bu kişilerin birden fazla olması halinde ise, hepsinin müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olacağına dair düzenleme getirilmiştir. Buradan anlaşılacağı üzere, kanun kusursuz sorumluluk ilkesini öngörmektedir. Aynı kanun, bu maddeleri üreten, işleyen, depolayan\* , (Tütüncü, 2004) saklayan, taşıyan ve biriktiren belirli işletmelerden bırakılması halindeki sorumluluğunu da düzenlemektedir. Kanunda geçen işletme kavramına tankerler de dâhildir, burada önemli olan husus şudur ki; meydana gelen kirlenme mücbir sebepten ileri geldiği takdirde herhangi bir sorumluluk meydana gelmeyecektir (Kara, 2005) .

---

\* 1982 Tarihli Deniz Hukuku'na Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda yer alan tanıma göre, Atık veya diğer maddeleri gemi, uçak ve platformlardan veya insanlarca denizde inşa edilen diğer yapılardan her türlü kasdi boşaltımı, gemi, uçak ve platform veya insanlarca denizde inşa edilen diğer yapıların kasten denize bırakılmasıdır.



### 3.1.5. Rusya Federasyonu'nda Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler

Rusya Federasyonu Dış İşleri Bakanlığı'nın 13 Ocak 1992 yılındaki tebliği gereğince, Rusya Federasyonu, Sovyet Sosyalist Rusya Cumhuriyetinin taraf olduğu uluslararası anlaşmaları da aynı şekilde uygulamaya devam edecektir. Rusya'nın taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ise şunlardır, MORPOL 1973-1978, 1969 tarihli Açık Denizlerde Meydana Gelen Petrol Kirliliği Kazalarına Müdahale Sözleşmesi, 1969 tarihli Petrol Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluğa Dair Uluslararası Sözleşme, 1992 HSS Protokolü, Açık Denizlerde Petrol Dışındaki Maddelerin Neden Olduğu Deniz Kirliliği Olaylarına Müdahaleye dair Protokol, 1971 Tarihli Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini için Uluslararası Bir Fon kurulması Hakkında Sözleşme, 1992 FON protokolü 1972 Tarihli Atık ve Diğer Maddelerin Denize Boşatılmasından Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme ve Baltık Denizi Etrafında Deniz Çevresinin Korunması Hakkında Sözleşme ve 1974 Tarihli Helsinki Konvansiyonu'dur. Ayrıca, Sovyet Konseyi Bakanlığı 24 Kasım 1984 Tarihinde, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nun ilgili maddesinde, kıyı devletine karasuları ile münhasır ekonomik bölgesindeki kaynaklarına zarar verildiği veya büyük bir zarar tehlikesine yol açacağı tehlikesine yol açılacağı tehlikesinin varlığı halinde gemi hakkında kovuşturma yapma yetkisinin kabul edildiği hükme işlerlik kazandırmak amacıyla önemli bir kararname kabul etmiştir. Deniz Hukuku Konvansiyonu'ndan farkı olarak bu kararname ile Rusya'nın münhasır ekonomik\* bölgesinde deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması için cezai hükümler kabul edilmiştir (Tütüncü, 2004). 19 Aralık 1991 tarihinde Çevrenin Korunması Hakkında Kanun kabul edilmiş ve bu kanun 03 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Kara, 2005). Bu kanun kirlenme zararlarının tazmini hakkında özel bölümlerde içermektedir. Kanun kirlenmeden sorumlulukla ilgili kanun maddesine göre deniz çevresini kirlüten zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Zarar gönüllülük esasına göre ya da bir mahkeme ve hakem kararı ile zarar miktarının hesaplanmasına dair talimatlar ve oluşturulan prosedür gereğince belirtilen oranda tanzim edilecektir. Bunların yokluğu halinde ise, çevrenin yeniden eski hale getirilmesi, yani çevre zararının giderilmesi

---

\*1982 tarihli BM Konvansiyonu, kıyı devletinin kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasındaki düzenleme yetkisini, münhasır ekonomik bölge içinde yabancı gemilerden kaynaklanan kirlenmeye ilişkin olarak bazı yetkiler vermek suretiyle coğrafi bakımdan genişler. Münhasır ekonomik bölge kavramı, milletlerarası hukuka Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ile yeni girmiş bir kavramdır.

için yapılan gerçek masraflar, kâr kaybı dahil meydana gelen diğer kayıplarla birlikte tazmin edilecektir. 1991 tarihli kanunun uluslararası sözleşmelerle ilgili maddesi gereğince, "Eğer Rusya tarafından kabul edilen çevrenin korunması hakkında bir uluslararası sözleşme var ise, Rusya Federasyonu tarafından kabul edilen çevrenin korunması hakkında uluslararası sözleşme var ise, Rusya Federasyonu tarafından yapılan düzenlemelerdeki hükümler değil, uluslararası sözleşmede yer alan hükümler uygulanacaktır" (Kara, 2005) .

### **3.1.6. Çin'de Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler**

Çin'de çevre kirliliğine yönelik işleyen süreç dört safhaya ayrılmaktadır. Birinci aşama, kazanın meydana geldiği yerde, uzman bir eksper tarafından yapılacak araştırmayı kapsamaktadır. Bu aşamada, ilgili deniz bölgesinin türü ve doğası, mevcut mineral ve organizmaların çeşidi, ilk kaza raporunun yorumu kimyasal maddenin türü ve miktarı bölgede yerleşik kişilerin kirlenmeye reaksiyonları yapılan ve uygulanan mahalli çevre standartlarının ne olduğu gibi hususlar dahil birçok konu araştırılmak zorundadır. Tüm bu çalışmadan sonra, eksper denize dökülen kirleticinin, deniz çevresi üzerinde etkili olduğu sonucuna ulaşırsa, kapsamlı bir rapor hazırlamak zorundadır. İkinci aşamada, deniz çevresine verilen zararın hesaplanabilmesi için gerekli parametrelerin belirlenmesi gerekmektedir. Eksper tarafından, denize boşalan kirletici maddenin miktarı ile, zehirlenme niteliği ve verdikleri zarar oranı gibi temel faktörler dikkate alınmaktadır. Üçüncü aşamada ise, kirlenmeyi diğer kirlenme türlerinden ayırt etmek ve ağırlık derecesini ortaya çıkarmak için bahse konu kirlenmenin gerçek mahiyeti belirlenir ve kirlenme zararını en az seviyeye indirmek veya çevrenin zarar gören kısmını yeniden eski hale getirmek için yapılması gerekenler önerilir. Tüm bu araştırma sonuçlarının ve kirlenmenin neden olduğu zararların değerlendirilmesinin asıl amacı makul olmayan tazminat taleplerine engel olmaktır. Değerlendirme bireysel olarak yapılan taleplerden başlayıp tabii, toplumsal ve ekonomik sektörleri içerecek şekilde genişlemektedir. Yargılamada son aşama, çevresel etki alanında hüküm verilmesidir. Çevresel etki değerlendirmesi sonuçları, bilimin bu konulara bir bütün olarak yeni vakıf olmasından dolayı, henüz açık olarak tahmin edilememektedir (Kara, 2005) .

### **3.1.7. Norveç'te Deniz Kazaları Neticesinde Kirlenmeye İlişkin Yapılan Hukuki Düzenlemeler**

18 Haziran 1979 tarih ve 49 sayılı "Gemilerin meydana getirdiği Deniz Kirlenmesi Hakkında Kanun'un ilgili maddeleri gereğince, gemilerden zararlı maddelerin boşaltılması ve deniz, nehirler ve havanın kirletilmesini önleme ve sınırlandırmaya dair hükümler içermektedir. Bu kanun hükümleri ile öngörülen zararlı maddelerin denize boşatılması veya gemiden denize çöp atılmasına dair yasaklar, geminin güvenliği ve gemideki insanların sağlığı bakımından, ya da hayat kurtarmak için zararlı maddelerin boşaltılması veya gemiden çöp atılması hali ile, boşaltılmayı engellemek veya mümkün olduğu kadar azaltmak için, kazadan önce ve sonra tüm makul önlemler alındığı zaman, gemiye zarar verecek maddelerin boşatılması veya gemiden denize çöp atılması halinde uygulanmayacaktır. Bir geminin deniz çevresi kirletme tehlikesinin bulunması halinde denetleme makamları bu tehlikenin mevcut olmadığına kanaat getirinceye kadar, söz konusu gemiyi seferden men edebilecekleri gibi, başka bir tarafa yöneltme hareket ettirme, limana gönderme, özel bir deniz trafik yolu kullandırma veya boşaltma yetkilerine sahiptir. Kirliliğe neden olan gemiler hakkında ise; para cezası tatbik olunacak ve para cezalarının ödenmesinin temini için gerekirse gemiler seferden men edilebilecektir (Kara, 2005) .

### **3.2. Uluslararası Sözleşmelere Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliğinden Doğan Sorumluluğa Yönelik Hukuki Düzenlemeler**

Uluslararası hukuk uluslararası toplumun hukukudur ve uluslararası hukuk devletler arasındaki ilişkiyi düzenlemektedir. Uluslararası Deniz Çevre Hukuku ise uluslararası hukukun özel bir dalıdır. Deniz Çevre Hukuku'nun gelişmesini amaçlayan her bir hukuki düzenlemede asıl amaç; denizin çevresini korumak, denizlerde seyri kazasız bir şekilde yapılmasını sağlamak, balıkçılık yönünden ise ekonomik bir şekilde istifadenin devamını sağlamak amacını taşımaktadır. Bu şekilde deniz çevresinin korunmasına dair uluslararası bir birlik sağlanmaktadır.

Uluslararası sözleşmeler uluslararası hukukun önemli kaynakları arasında da yer almaktadır. Sözleşmenin tanımı şu şekilde yapılabilir, sözleşme uluslararası hukuk kişileri arasında uluslararası hukuka tâbi hukuki sonuçlar doğurmak üzere meydana gelen irade

uyuşması olarak tanımlanabilmektedir (Sur, 2008). Antlaşmalara ilişkin genel hukuk kuralları soyut ve teknik bir görüntü arz eder. Bu konuda uluslararası çıkar çatışmaları nispeten az olduğundan, kuralların belirlenmesinde çoğu zaman geniş bir görüş birliği vardır. Devletlerin ortak amacı, antlaşmalara uyulmasını sağlamaktır. Birleşmiş Milletler Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun çalışmalar ve daha sonra Viyana'da Geniş bir katılımı toplanan uluslararası konferans sonucu Antlaşmalar Hukuku'na dair Viyana Sözleşmesi 1969 yılında kabul edilip, sözleşme 1980'de yürürlüğe girmiştir. Sözleşme devletler arasında akdedilen yazılı andlaşmaları düzenler. Bu nedenle uluslararası örgütlerin taraf olduğu andlaşmalar ile sözlü andlaşmalar kapsam dışı bırakılmıştır (Sur, 2008) .

Andlaşmaların yapılma süreci üç aşamaya ayrılacak olursa; öncelikle bir andlaşma metni oluşturulmaktadır. Bu aşamada yetki belgeleri teati edildikten sonra görüşmeler yapılır, metin hazırlanır ve süreç genellikle imza ile sonuçlanır. İkinci adım ise; andlaşmanın bağlayıcılık kazanması aşamasıdır. Ulusal hukuklara göre değişiklik gösteren bu aşama genellikle andlaşmanın onaylaması işlemleri üzerinde odaklanır. Basit usûlde onaylama aşaması bulunmamaktadır. Üçüncü aşama ise; andlaşmanın hüküm doğurması yönündendir. Bu aşama andlaşmanın yürürlüğe koyma işlemlerinden oluşur (Sur, 2008) .

Uluslararası Hukuk Bakımından önemli bir kaynak olan teamül hukuku, özellikle devletlerin deniz çevresi zararlarından meydana gelen kirlenmede sorumluluk bakımından devletler arasında tekrarlanan uygulamaların genişletilmesi ve geliştirilmesi bakımından çok büyük bir öneme sahiptir.

### **3.3. Deniz Kirlenmesini Önlemeye Yönelik Yapılan Uluslararası Sözleşmeler**

#### **3.3.1. 1973 Tarihli Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair**

##### **Milletlerarası Konvansiyon (MARPOL)**

Gemilerin neden olduğu deniz kirliliğini kontrol altına almak için tamamen yeni bir yasal belgenin gerekli olduğu düşünülmüş olup, IMO gemilerin yol açmış olduğu deniz kirliliğine dair tüm konuları tartışmak üzere 2 Kasım 1973 tarihinde konferans düzenlemiş olup, yapılan bu konferans The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) sözleşmesinin kabulü ile sonuçlanmıştır (Kara, 2005). 1973 Konvansiyonu, petrol ve türevleri, kimyevi maddeler, ambalajlı zararlı maddeler ve çöp ve kanalizasyona ilişkin değişik hükümlerin bir araya gelmesi ile oluşan kuralların bir bileşimidir. Gemi

sahipleri, kaptanlar, petrol türevleri ve kimyevi madde sanayilerinden oluşan yaygın bir kesime, belirli gereçlerin kullanılması ve belirli gereçlerin kullanılması ve belirli işletme koşullarına uygun davranılması gibi konularda yükümlülükler yükler (Tütüncü, 2004) .

Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için dünyadaki brüt tonajın %50'sinden fazla olan ticari gemi filosuna sahip 15 devletin sözleşmeyi onaylaması gerekmektedir ancak, bu duruma rağmen sözleşmeyi sadece 1976 yılında Ürdün, Kenya ve Tunus tarafından imzalanmıştır. Bazı teknik nedenlerden dolayı çoğu devlet bu sözleşmeyi imzalamaktan kaçınmıştır. Ancak, meydana gelen deniz kazalarındaki artış yeni bir çalışma yapılması gerekliliğini ortaya çıkarmış olup 1978 yılında IMO yeniden tanker güvenliği ve kirlenmenin önlenmesine yönelik konferans düzenlemiştir. Bu konferansta ise; load on top sisteminin daha gelişmiş şekli olan crude oil washing sistemi ve ayrılmış balast tanklarının muhafazalı olarak yerleştirilmesi için yapılması gereken bir dizi tadilat dahil, çok sayıda tedbiri kapsayan bir protokol kabul edilmiştir. Çatma ve karaya oturma kazaları sonucunda meydana gelen petrol kirliliğinin önlenmesi amacıyla, 1992 yılında yapılan değişikliğin ardından sözleşmenin uygulanmasını geliştirmeyi amaçlayan 1994 değişikliği ile tankerler bakımından getirilen en önemli değişiklik meydana gelen çatma ve karaya oturmalar sonucunda denize dökülen petrol miktarını azaltmak amacıyla çift gövdenin zorunlu hale getirilmesidir. 1997 yılında ise dengeyi korumak ve özel bölgeler oluşturmak hususunda değişiklik yapılmıştır ( Kara, 2005) .

Sözleşme metninin başında yer aldığı üzere; deniz kazalarından kaynaklı kirlenmeler neticesinde meydana gelen neticelere yönelik düzenlemeleri de içermektedir. Sözleşme metninin başlangıcı şu şekildedir; "Genel olarak insan çevresinin ve özel olarak deniz çevresinin korunması gerektiğine inanarak, gemilerden kasıtlı olarak, ihmal veya bir kaza neticesinde denize bırakılan petrol ve diğer zararlı maddelerin deniz kirlenmesinde önemli bir sebep olduğunu takdir ederek, sadece petrol kirlenmesi ile sınırlı olmayan dünya çapında kurallar konulması ve bu amaca en iyi şekilde ulaşabileceğini kabul ederek aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır" (Ataergin ve Caner, 2006) . Görüldüğü üzere, meydana gelen deniz kazalarının artması neticesinde devletler uluslararası düzenlemeler yapmışlardır.

Sözleşmenin 4. maddesi hükmünce; sözleşme gereklerine aykırı olan her türlü hareket yasaklanacak ve böyle bir hareket vaki olduğu zaman uygulanmak üzere, geminin bağlı olduğu idare mevzuatında cezai hükümler bulunacaktır. İdarenin bir aykırı harekete ait deliller bulunması halinde, mümkün olduğu kadar çabuk, kanuni takibata girişilecektir. Aynı

maddenin 2. bendi gereğince; bu sözleşme hükümlerine karşı olan aykırılıklar, sözleşmeye taraf olan devletin yasama yetkisi dahilinde yasaklanacaktır ve bu sebeple o tarafın mevzuatına bu konuda hükümler konulacaktır (Ataergin ve Caner, 2006). Böyle bir hareket vaki olduğu zaman o taraf ya kendi mevzuatına göre kanuni takibatta bulunacak veya o geminin idaresine aykırı hareketin vaki olduğuna dair bilgi verecek ve elinde bulunan delilleri gönderecektir. Yine aynı maddenin 4.bendi gereğince bu madde hükümlerine göre bir taraf mevzuatına göre konulacak cezai hükümler nerede olursa olsun, aykırı hareketlere cesaret ettiremeyecek kadar sert olacaktır şeklindedir (Ataergin ve Caner, 2006) .

1973 tarihli sözleşmenin kirlenmeye dair ayrıntılı hükümler içeren beş tane eki bulunmaktadır. EK I; Petrol ve türevleri ile deniz kirlenmesini önleyici kuralları, EK II; Dökme zehirli sıvı maddelerle deniz kirlenmesinin kontrolüne dair kuralları, EK III, Ambalajlı, konteyner, tank veya vagonla taşınan zararlı maddelerle kirlenmenin önlenmesine ilişkin kuralları, EK IV; Kanalizasyonla kirlenmenin önlenmesine ilişkin uluslararası sertifika ile gemideki kanalizasyon atıklarından denizlerin kirlenmesinin önlenmesine ilişkin kuralları, EK V; Denizlerin gemilerden atılan çöplerle kirlenmesinin önlenmesine ilişkin kuralları ihtiva etmektedir. 1973 Sözleşmesinin hazırlanması esnasında kaza sonucu ortaya çıkan kirlenmelerin önemi kabul edilmekle birlikte operasyonel kirlenmeler halen en önemli tehdit olarak görüldüğünden, EK I'de düzenlenen petrol ve türevleri ile deniz kirlenmesini önlemeye ilişkin hükümler, değişiklikleri ile birlikte 1954 tarihli sözleşmede yer alan hükümlerden alınmıştır. Ancak, söz konusu hükümlere bazı önemli ilaveler yapılmıştır. Bunların başında Akdeniz, Karadeniz, Baltık Denizi, Kızıl Deniz ve Körfez Bölgesi gibi özel alanlara yeniden yer verilmesi gelir.

Görülebileceği üzere, artık canlıların ve eşyaların güvenli bir şekilde taşınmasından ziyade çevreyi de koruma fikri artık devletler tarafından dikkate alınmış ve uluslararası sözleşmeler yapılmıştır. MARPOL uluslararası sözleşmeler içerisinde deniz çevresinin korunması bakımından önemli bir yere sahip kurallar dizininden meydana gelmektedir. Ayrıca, MARPOL sadece denizin petrol ve türevleri tarafından kirlenmesi yönünden düzenlemeler getirmemiş buna ek olarak; denizin iradi olarak kirlenmesini de engellemek üzere kurallar getirmiştir.

1973 Sözleşmesi petrol ve türevleri, kimyevi maddeler, ambalajlı zararlı maddeler ve çöp ve kanalizasyona ilişkin değişik hükümlerin bir araya gelmesiyle oluşan kuralların bir

bileşimi olup, gemi sahipleri, kaptanlar, petrol ve türevleri ve kimyevi madde sanayilerinden oluşan geniş bir kesime bazı gereçlerin kullanılması ve belirli işletme koşullarına uygun davranılması gibi konularda yükümlülükler getirmiştir. Devletler bakımından ise, limanlarında ve yetkileri dahilindeki diğer alanlarda etkili bir kontrol sistemi ve yeterli alım tesisleri kurulması yükümlülüğünü getirmiştir (Kara, 2005) .

MARPOL gemi kaynaklı kirlenmelere karşı önemli düzenlemeler getirmiştir. 1954 yılında gerçekleştirilen Denizin Petrol ve Türevleri ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Konvansiyon, denizin iradi olarak kirletilmesini engellemek amacıyla düzenlemeler getirmiştir. MARPOL'ü diğer sözleşmelerden ayıran özelliği ise; sadece petrol ve türevlerinden kaynaklı deniz kirlenmesine yönelik düzenlemeler getirmeyip bunun yanı sıra deniz kazaları neticesinde de meydana gelen kirlenmelere dair düzenlemeleri de içermiş olmasıdır. 1954 düzenlemesi iradi olarak deniz çevresinin kirlenmesine yöneliktir ve bu düzenlenmenin çıkış sebebi ise; petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerin yüklerini boşalttıktan sonra yeniden yük almadan önce tanklarını deniz suyuyla temizleyerek bunu tekrardan deniz suyuna boşaltılmasıdır. Petrol ve türevleri bu şekilde deniz çevresinin kirlenmesine neden olmaktadır. Öncelikli olarak bu şekilde oluşan deniz kirliliğini önlemek amacıyla 1954 tarihli düzenleme oluşturulmuş ve devletler tarafından kabul edilerek uluslararası sözleşme halini almıştır. Ancak, deniz kirlenmesine yol açan sadece petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerin yeni yük almadan önce tanklarını deniz suyuyla temizlemesi olmayıp bununla birlikte denizde meydana gelen kazalarda deniz çevresinin kirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. İşte deniz kazaları neticesinde meydana gelen kirlenmeler bakımından MARPOL önemli bir adım olmuştur. Hatta, taşımadan kaynaklı denize petrol boşaltılması; az seviyelere inmiştir.

Ancak; MARPOL'ün uygulama açısından eksik yönleri de mevcuttur. Sözleşmenin düzenlemeler petrol tanklarının boşaltımı için düzenlemeler getirmiş olmasının yanı sıra uygulamada eksiklikler meydana gelmektedir. Özellikle, sözleşmeye göre olması gereken tanker sloponu\* (www.mozturk.net) kabul tesisleri çoğu ülkede mevcut değildir.

Uygulamada yaşanan diğer bir eksiklik ise, 1996 yılından itibaren inşa edilecek olan tankerlerin çift cidarlı olması ve tek cidarlı tankerlerin en son 2015 yılına kadar işletilmesine son verilmesi hükmüne bağlanmıştır. Ancak, her ne kadar tek cidarlı petrol tankerlerinin 2015

---

\*Slop, tankerlerde tanklarının yıkanması sonucu oluşan tank yıkama suları dâhil, slop tanklarında biriken petrol ve petrol türevli yağlı su artıklarıdır.

yılından itibaren işletilmekten alıkonulmalarına dair bir süreç öngörülmüş olmakla birlikte, bayrak devletinin idaresinin yeterli teknik şartlara haiz olduğuna karar vermesi halinde, ülkesinde kayıtlı tek cidarlı yeni tankerlerin 25 yaşına kadar faaliyette bulunmasına izin verilebilecektir. Bununla birlikte liman devleti, IMO'ya bilgi vermek kaydıyla, diğer bir taraf devletçe, bu şekilde 25 yaşına kadar çalıştırılmalarına izin verilmiş olan tek cidarlı tankerlerin kendi limanlarına veya terminallerine girişini engelleyebilecektir (Kara, 2005) .

Görüldüğü üzere; MARPOL'ün getirmiş olduğu düzenlemeler yönünden uygulamada her ne kadar aksaklıklar meydana gelmiş olsa da; MARPOL deniz kazaları neticesinde ve petrol ve türevlerinin taşınmasından kaynaklı deniz kirlenmelerine yönelik düzenlemelerin olduğu devletlerce kabul edilmiş önemli bir uluslararası sözleşme niteliğini kazanmaktadır.

Deniz çevresinin kirlenmesini önleme amacıyla yapılan sözleşmeler sadece MARPOL'le sınırlı değildir. Bunun yanı sıra 1958 Tarihli Açık Denizler Konvansiyonu kirlenmeye yönelik kabul edilmiş 24. maddesi uyarınca; "Her devlet, gemilerden veya borulardan petrol boşaltılması yoluyla ya da deniz yatağı ve toprak altının işletilmesi ve araştırılmasından kaynaklı deniz kirlenmesini önleyecek düzenlemeleri konu ile ilgili anlaşma hükümlerini dikkate almak suretiyle hazırlayacaktır" (Kara, 2005).

Konvansiyonun bu hükmü önlenmesi amaçlanan kirlenme sadece gemilerin normal çalışmasından değil, kazalardan da kaynaklanan deniz kirlenmesidir. Bu bağlamda, bayrak devletlerinin belirtilen konularda deniz güvenliğini sağlamak için gerekli önlemleri almaya bu gibi tedbirleri alırken de, milletlerarası genel kabul görmüş standartlara uymaya ve bunlara riayeti sağlamak için gerekli herhangi bir önlemi almaya yükümlü sayılmaktadır (Tütüncü, 2004) .

Görüleceği üzere, deniz kirlenmesini önleme amacıyla devletler arasında çeşitli düzenlemelere gidilmiş olup; her seferinde sözleşmelerle yeni düzenlemeler eklenmiştir.

### **3.3.2. 1990 Tarihli Oil Pollution Act (OPA 90)**

OPA 90'nın temel amacı, makul ve acil taleplerin daha kolay, daha açık ve daha öngörülebilir bir düzen altında tazmin edilmesini sağlamak ve petrolün denize dökülmesinden sorumluluk hususunda, değişik eyalet sorumluluk hükümlerini tek bir kanunda birleştirmektir. Bu yeni kanun, eyalet sorumluluk kanunlarının yerini almış ve uluslararası petrol kirliliği sözleşmelerine benzer bir düzen kurmak suretiyle kapsamlı bir sorumluluk, müdahale ve



tazminat hükümleri getirmiştir. Kanunla ayrıca koruyucu önlemler ve petrolü denize dökmenin cezaları tanımlanmış, petrolün denize dökülmesini önleyici tedbirler geniş bir şekilde belirtilmiştir. OPA 90'ın en önemli başarısı, dağınık federal petrol kirliliği kurallarını gemilerden, tesislerden ve derin deniz yatağından dökülen petrol için belirli sorumluluklar öngören tek bir kanun içine toplanmasıdır. Kanun, temizleme masrafları, mal ve tabii kaynak zararları ve ekonomik kayıplar dahil kamusal ve özel talepleri kapsamaktadır. Ayrıca, gerektiğinde temizleme masrafları ve kamusal ve özel talepleri karşılamak üzere dahili bir fon da faaliyete oluşturulmuştur (Kara, 2004) .

Sorumluluk bakımından OPA 90 ABD 'nin gemilerin işlemesine elverişli sularına, sahillerine veya münhasır ekonomik bölgesine gemiler ve tesislerden petrol boşaltan her bir sorumlu kişi hakkında, kirliliği temizleme masrafları hasarlara ilişkin kusursuz bir sorumluluk öngörmektedir. Bu kanunun temel özelliklerinden bir diğeri ise; gemiden kaynaklı kirlilik için sadece donatanın değil gemiyi işletenin ve demise-chartererin de katı bir sorumluluk sistemine tabi olmasıdır. OPA 90'a göre sorumlu kişiler, gemilerin sahibi, işleteni veya demise-çartereri, kıyı tesislerinin, kıyı ötesi işletmelerin boru hattının ruhsatlı derin deniz yatağı işletmelerinin sahibi veya işletenidir. Böylece, yük ilgilileri sorumlu taraf olmaktan çıkarılmıştır. Bu nedenle, meydana gelen gemi kaynaklı bir deniz kirliliğinde yükle ilgili kişilerin sorumluluğuna gidilemeyecektir. OPA 90 sorumluluğa karşı ileri sürülebilecek savunmaları da sınırlamaktadır. Petrolün denizi kirletmesinden sorumlu olan bir kişi kirlenme sadece mücbir sebep, savaş ve üçüncü bir kişinin fiil veya ihmalden veya bu sayılanların birleşiminden kaynaklanmışsa, temizleme masrafları ve hasardan sorumlu tutulmayacaktır (Kara, 2005) .

Buna göre sorumlu olan kimse denizin kirletilmesinin neden olduğu zarar ve masrafın savaş, doğal afet veya kendisi tarafından istihdam olunan kişiler veya acentesi dışındaki üçüncü kişilerin fiil veya ihmali nedeniyle meydana geldiğini, başka bir deyişle bu sayılanların kirliliğin tek nedeni olduğunu ispat etmek şartıyla sorumluluktan kurtulabilir. HSS'den farklı olarak, OPA 90'da sorumlu şahsa, kirlenmenin ABD hükümetinin herhangi bir kusurundan kaynaklandığını iddia etme hakkı tanınmamıştır. Kanunun ilgili maddesinde kirlenmeye, fevkalade hal, savaş hali veya üçüncü şahısların ihmalden kaynaklanan fiillerden herhangi birisinin ya da bunların hepsinin birlikte sebep olduğu yani, sorumlu şahsın sorumluluktan kaçınabilme hakkında sahip olduğu durumlarda, sorumlu kişi eğer

kirlenme olayını biliyor, ya da bilmesi gerekiyorsa ve kanunun gerektirdiği şekilde olayı yetkili makamlara ihbar etmemişse veya temizleme faaliyetleri ile ilgili olarak, sorumlu makam tarafından talep edilen tüm gerekli iş birliği ve yardım sağlama yükümlülüğünü yerine getirmemiş ise veya haklı bir neden olmaksızın Federal Su Kirliliği Kontrol Kanunu'nun 311. maddesinin c ve e bentleri uyarınca ya da açık denizlerde müdahale kanunu gereğince verilen talimata uymayı reddederse, kanunda belirtilen sorumluluktan kaçınmaya dair söz konusu istisnalar uygulanmaz OPA 90 sorumlu kişinin neden olduğu kirlenme zararları ve temizleme masrafları dolayısıyla kanuni sorumluluk için limitler koymuştur (Kara, 2005) .

OPA 90 gereğince kirlenmeden sorumlu olan şahıs, temizleme masrafları ve kirlenme zararlarını karşılamakla yükümlü olup, her iki terim kanunda açık bir şekilde tanımlanmıştır. Kirlenme zararları kullanma ve makul faydalanma masrafları dahil tabii kaynaklara verilen hasarı ekonomik kayıplar dahil mala verilen zararları tabii kaynakların kullanılmamasından kaynaklanan kayıpları, mala veya tabii kaynaklara verilen zararın neden olduğu vergiler, telif ücreti, kiralar, ücretler veya kâr payına ilişkin kayıpları, mala veya tabii kaynaklara verilen zararın nedeniyle kâr payı ve kamu gelirlerinde meydana gelen azalmayı, kamu hizmetlerinin maliyetlerinde petrolün denizi kirletmesinden kaynaklanan artışları içerir. Diğer sorumluluk rejimiyle kıyaslandığında OPA'da tanımlanan doğal kaynak zararları oldukça dikkat çekicidir. Kanunun ilgili maddesine göre doğal kaynaklara ilişkin masraflar zarar göre doğal kaynakların eski haline iade, iyileştirme ve yenileme masraflarını veya hasarlanan tabii kaynaklara eş değer kazancı, tabii kaynakların eski haline dönüştürülmesi sırasında atıl kalmasından doğan değerindeki azalmayı ve diğer makul masrafları da içerir. OPA'da yer alan diğer önemli bir hüküm, doğal kaynaklara dair zararların tazminini talep etmeye ilişkin düzenleme sınırsız hak vermemektedir. Belirtilen bu zararların tazminini talep edebilme hakkı sadece ABD hükümeti veya herhangi bir eyaletine veya doğal kaynakların sahibi olan ya da idare veya kontrol hakkı bulunan herhangi bir yabancı ülkeye aittir (Kara, 2005) .

Exxon Valdez kazasından sonra kirlenenin ve federal, eyalet ve mahalli idarelerin kirlenmeyi kaldırma prosedüründeki rolleri hakkında yoğun bir tartışma yaşanmıştır. OPA 90 başkanı kirliliği kaldırma faaliyeti için etkili ve derhal sorumluluk üstlenmede yetkili kılmaktadır. Ayrıca, başkanın emirlerini yerine getirmeyi reddeden ya da kusuru bulunan boşaltanın sorumluluğunu arttırmakta ve önemli cezalar öngörmektedir. OPA'ya göre başkan kaldırma işleminin kirlenmenin kaynaklandığı gemi veya tesislerin sahibi veya işleteni

tarafından kaldırılmasına karar vermedikçe, petrol kirliliğini giderme faaliyetini yürütmede yetkilidir. Kanun kirlenme zararları ile kirlenmeyi kaldırma eski hale iade ve yeniden faaliyete geçirme çalışmalarına ilişkin masrafları karşılamak üzere, Milli Gelir Mevzuatı gereğince oluşturulan "Petrol Kirliliği Sorumluluk Fonu'nu " faaliyete geçirmiştir. Ancak, OPA 90 gereğince anılan masraflar için Fona müracaat edilmeden, taleplerin öncelikle sorumlu olan tarafa, ya da garantörüne karşı ileri sürülmesi zorunludur. OPA 90, kendi kendine hareket etmek kabiliyetine sahip olmayan ve yük ya da yakıt olarak petrol taşımayan tekneler hariç olmak üzere, 300 ton ve üzerinde ki tüm gemilerin, sorumlu oldukları maksimum tutarı karşılayacak mali sorumluluğa ilişkin bir belge taşımaları zorunlu kılınmıştır. Finansal sorumluluk bakımından hak sahibine, sorumlu taraf adına finansal yükümlülük altına giren herhangi bir garantöre karşı doğrudan doğruya başvurabilme imkânı sağlamaktadır. Buna ilaveten garantör sadece, kaza sorumlu şahsın kasti bir davranışı neticesinde meydana gelmiş ise sorumlu şahsı yardıma çağırabilecek ve savunma olarak ileri sürebilecektir (Kara, 2005) .

Kirlenmeden kaynaklı bir olay meydana geldiğinde; tazminat için değişik bir dava prosedürü öngörülmüştür. Petrolün denize dökülmesi olayında, başkan kirliliğin sebebini belirlemek ve eğer biliniyorsa sorumlu tarafı bu belirlemeden haberdar etmek zorundadır. Sorumlu taraf veya garantörü bu belirlemeyi kabul etmezse, belirleme ihtarının tebliğinden itibaren beş gün içinde itiraz etmek zorundadır. İtiraz etmediği takdirde, dava prosedürüne göre sorumlu şahıs olarak ilan edilecektir. Eğer sorumlu taraf bu belirlemeyi kabul etmez ise veya kirlenme kamuya ait bir gemiden kaynaklanmışsa veya başkan kirlenmenin kaynağını tayin edemiyorsa, başkan talepte bulunanlara mahalli fona karşı dava prosedürünü bildirmek ya da bu konuda ilan vermek zorundadır. Kirlenme zararları ve kaldırma masraflarına ilişkin talepler, başlangıçta sorumlu kişilere karşı ileri sürülecektir. Sorumlu tutulan şahsın kendi sorumluluğuna itiraz etmesi veya talebin 90 gün içerisinde karşılanmasında ihmali halinde talep sahibi sorumlu kişiye dava açmak veya talebini fona karşı ileri sürmek seçeneğini kullanabilecektir. Sorumlu kişiden zararın tazmini mümkün olmazsa tazmin edilemeyen kirlenme zararları ve kaldırma masrafları fona karşı ileri sürülebilir. Davanın devamı esnasında fon tarafından talepler kabul edilmeyecektir. Kirlenme zararı ve kirlenme masraflarını ödeyen fon dahil herhangi bir kişi talebi karşılanan kişinin haklarına halef olacaktır. Fonun davacıya ödeme yapması halinde Ulaştırma Sekreterliği'nin talebi halinde

Kamu Avukatları tarafından faizi dahil davacıya ödenen miktar ve takip ve dava masrafları ve avukatlık ücretinin tazmini için dava açılmak zorundadır (Kara, 2005) .

OPA 90 petrol kirliliğini önlemeye yönelik tedbirleri arttırmak için işletimsel ve teknik değişimleri yasalaştırmıştır. Bunlar kişi ve cihazlar hakkındaki çeşitli şartları içermektedir. Kanunla ayrıca, ehliyetlerin verilmesi ve sertifikaların tescili hakkında ki hükümlerde tadil edilmiştir. Yürürlüğe konulan belirli gereklilikler suç ve sürücü kayıtlarının kontrolü uyuşturucu ve alkol test programları belli durumlarda sertifika ve ehliyetlerin geçici olarak askıya alınması olarak belirlenmiştir. Belgeli iki kıdemli zabitanın alkolün veya tehlikeli ilaçların etkisinde ve gemiyi idare etmekten aciz olduğuna dair makul görüş bildirmeleri halinde ikinci kaptan geçici olarak geminin kumandasını alma yetkisine sahip olacaktır. Kanun Ulaştırma Sekreterliğine, ciddi deniz kazalarına karışan tankerlere ilişkin belgeleri düzenleyen yabancı devletlerin gemi işletme standartlarını inceleme yetkisi de vermektedir. Sekreterlik bu ülke standartlarının ABD'nin kendi standartları veya kabul edilen uluslararası standartlara uygunluğunu denetlemek ve uluslararası standart belgelere sahip olmayan gemilerin belli istisnalar haricinde, Birleşik Devletler sularına girmekten alıkoymakla yükümlüdür (Kara, 2005) .

Limanlar ve Suyolları güvenlik Kanunu gemi trafik servisinin kuruluşunu, işletilmesini ve geliştirilmesini sağlamaktadır. Sekreterliğin bir yıllık süre içerisinde gemilerin deniz güvenlik ikazları ile ilgili yayınları dinleme, Sahil Güvenlikle ve Sahil Güvenliğin belirlediği istasyon ve gemilerle telsiz telefonla haberleşme yapabilmek için uygun telsiz cihazları ile donatılma hususunda düzenleme yapmasına dair hükümler içermektedir. Tankerlerin imalat standartları da yeni yasa ile değiştirilmiş ve yeni imal edilecek tankerlerin çift gövdeli olarak imali zorunlu hale getirilmiş, mevcut tankerlerin ise geminin yaşına ve hacmine bağlı olarak belirli bir plan dahilinde tadil edilmeleri öngörülmüştür (Kara, 2005) .

Kanun petrolün denize dökülmesini önlemek için hürriyeti bağlayıcı cezalar ile idari ve hukuki para cezaları arttırmıştır. Yasak olan bir petrolün denize bırakılmasını önlemekle sorumlu olan bir gemi veya tesisin sahibi veya işleteni idari veya hukuki bir cezaya çarptırılabilir. İdari cezalar iki sınıfa ayrılmış olup birinci sınıf cezalar her ihlal için 10 bin ABD dolarına kadardır. İkinci sınıf cezalar ise, ihlalin devam etmesi halinde her bir ihlal için günlük olarak 25 bin ABD doları ya da boşaltılan her bir ton petrol için bin ABD doları

hukuki para ceza uygulamasını öngörmektedir. Ayrıca, kanunla ilave olarak bazı kanunlarda düzenlenen cezai müeyyidelerin de limiti arttırılmıştır (Kara, 2005) .

### **3.3.3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**

Akdeniz'e kıyısı olan bulunan çok sayıda devletin ve Avrupa Birliği üyelerinin taraf olduğu Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 10 Aralık 1982 tarihinde; Montego Bay'de akdedilmiştir. Ancak, Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir. Bunun sonucu olarak Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan ve teamül kurallarını yansıtan hükümler ve bu sözleşmede yer alıp da bilahare teamül kuralı haline gelmiş kurallar uygulanmasına açıkça ve ısrarlı bir şekilde karşı çıkılmış olmadıkça Türkiye açısından da bağlayıcı olacaktır (Kara, 2005) .

Deniz kirlenmesine dair yapılan sözleşmeler içerisinde yer alan BMDH sözleşmesinde kirlenmeye yönelik düzenlemelerden çok; devletlerin deniz kirliliğini önlemeye yönelik düzenleme ve uygulamaya yönelik hak ve yükümlülüklerin ne olacağı hususu gündeme gelmiştir. Münhasır ekonomik bölge kavramı 1982 tarihli sözleşmeyle girmiş bir kavramdır. Münhasır ekonomik bölge; balıkçılık alanına nazaran daha geniş yetkileri içeren münhasır ekonomik bölge, esas çizgilerden itibaren 200 deniz miline kadar uzanan, kıyı devletlerinin iktisadi konularda münhasır yetkilere sahip olduğu deniz alanı olarak tanımlanabilir (Sur, 2008). Bu kavram 1970'lerde ortaya atılmış olup, resmen ilk kez Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonucu sözleşmeye dahil olmuştur. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan düzenlemeler ağırlıklı olarak devletlerin hak ve yükümlülüklerine yöneliktir. Sözleşmenin 56/b maddesi gereğince; devletler sözleşmenin ilgili hükümleri gereğince deniz çevresinin korunabilmesi için gerekli yetkilere sahip olacaktır. İlgili maddede münhasır ekonomik bölge alanında sahil devletinin hak, yetki ve sorumlulukları olduğunu belirterek; b bendinde suni adalar, tesisler, yapılar kurma ve bunları kullanma, denize ilişkin bilimsel araştırma yapma, deniz çevresinin korunması ve muhafazası konularına ilişkin düzenlemeler hususunda sözleşme devletlere yetki verdiği açıkça öngörülmüştür. Sözleşmenin 39. maddesi transit geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlülükleri başlığı altında ise; ilgili maddenin b bendinde yapılan düzenlemede ise; gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uygun davranılacağı yönünde

düzenleme getirmiştir. Sözleşmenin 43. maddesi gereğince; bir boğazı kullanan veya boğaza kıyısı olan devletler boğazda gerekli güvenlik tesisleri ve seyrüsefer yardımcıları ile uluslararası seyrüseferi kolaylaştıracak diğer tesislerin kurulması ve bakımı ve gemilerin sebep olduğu kirliliği önlenmesi ve azaltılması ve kontrol altına alınması hususunda gerekli düzenlemeleri yapabileceklerdir.

#### **3.3.4. Petrol Kirliliği'ne Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İş Birliği ile ilgili Uluslararası Sözleşmesi (OPRC 90 International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation)**

Sözleşme genel hatlarıyla; genel hükümler, tanımlar, petrol kirliliği acil durum planları, petrol kirliliğini bildirme prosedürü, petrol kirliliği raporu alındığında yapılacak işlemler, hazırlıklı olma ve müdahale için ulusal ve bölgesel sistemler, teknik iş birliği, kirliliğe müdahale etmek için uluslararası iş birliği ve bunun gibi deniz kirliliği meydana geldiği anda yapılacak müdahaleleri içeren başlıklardan meydana gelmektedir (Ataergin ve Caner, 2006) .

Devletler, tanker kazası meydana geldiği anda deniz çevresinin kirlenmesini önlemek amacıyla acil müdahale edilmesi gereken hususları düzenlemek amacıyla 1995 yılında sözleşmeyi kabul etmişlerdir. Sözleşmeye bakıldığında; en önemli unsurun bir deniz kazası meydana geldiği anda devletlerin de iş birliği içerisinde teknik destek, danışmanlık gibi hususlarda aynı anda müdahale imkânı vermektedir. Böylece bir deniz kazası meydana geldiği anda devletler deniz çevresinin korunması hususunda bir araya gelecektir.

Deniz kazalarının meydana gelmesi neticesinde oluşan deniz kirliliğini önlemek için uluslararası sözleşmeler yapılmıştır. Uluslararası sözleşmelerin düzenlenmesinin başka bir amacı ise, deniz kazası neticesinde meydana gelen kirlenmeden doğan bir zarar olduğunda, bu zararın tazminini talep etme hakkını düzenlemektir. Bu sorunlara çözüm bulmak yönünden iki tane uluslararası sözleşme düzenlenmiştir. Bu sözleşmelerden bir tanesi; açık Denizlerde Petrol Kirliliği Kazaları Hakkında Uluslararası Sözleşme olup 1975 yılında yürürlüğe girmiştir. Diğeri ise; petrol kirliliği kazası sonucu meydana gelen zararlardan hukuki sorumluluğa ilişkin 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme'dir. Bu sözleşme tanker kazaları için zorunlu sigorta düzeni sağlamaktadır buna ek olarak tankerlerden dökülen ham veya diğer kaynaklı petrolün yol açtığı kamusal veya özel

kirlenme zararlarını kapsamaktadır. Ancak, yapılan bu düzenlemeler neticesinde açılan tazminat davalarında zarara uğrayan kişiler zararlarını tam olarak tazmin edemiyorlardı. Bu nedenle tazminatı aşan kısmın zarar görene ödenmesi için yeni bir sözleşme gerekmektedir. Bunun üzerine 1971 yılında Petrol Kirliliği Zararları için Uluslararası Bir Fon Kurulması Hakkında Sözleşme kabul edilmiş olup; sözleşme 1978 yılında yürürlüğe girmiştir. Sözleşmelerdeki tazminat limitlerinin arttırılmasına dair talepler kabul edilmiş olup 1992 protokolü ile talepler arttırılmıştır ve 2000 yılında yapılan değişiklikle yeniden limitler arttırılmıştır (Kara, 2005) .

Deniz kazaları neticesinde oluşan kirlenmeleri önlemek amacıyla yapılan bu sözleşmelerin yanı sıra zararlı kimyasalların denize döküldüğünde vermiş olacağı zararı önlemek için ise 1984 yılında The Carriage of Hazardous and Noxious Substances at Sea Sözleşmesi hazırlanmıştır.

### **3.3.5. 1924 Tarihli Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılmasına Dair Sözleşme**

Deniz kazası neticesinde meydana gelen kirlenmeden dolayı tazminat söz konusu olduğunda, bu tazminat sınırlıdır. Tazminatın sınırlı olmasının sebebi ise deniz ticaretinin devamını sağlamak amaçlıdır. Aksi halde, gemi sahibinin tüm mal varlığı ile tazminat ödemesi halinde ticari hayatına devam etmesi olanaksız hale gelecektir. Bu sözleşme ile, gemi sahibinin sorumluluğu geminin gerçek değerine göre sınırlandırılabilir. Böylece kirlenme dolayısıyla karada veya denizde zarar gören üçüncü kişilerin zararını tazmin etmekle sorumlu gemi sahibi (Kara, 2005) kusurunun bulunduğu durumlar hariç sorumluluğunu bu miktarla sınırlandırabilir. Ancak, bu sözleşme ağırlıklı olarak denizcilik faaliyeti yapan uluslarca kabul edilmemiştir ve bunun sonucunda 1957 tarihli sözleşme ile yürürlükten kaldırılmıştır (Kara, 2005) .

1924 sözleşmesinin 1. maddesi gereğince bazı hallerde geminin değeri, navlun ve gemiye ait bulunan teferruat nispetinde mesuldür bu haller ise şunlardır; (Ataergin ve Caner, 2006) Kaptan, mürettebat, kılavuz veya gemi hizmetinde bulunan her hangi bir kimsenin fiil ya da ihmalleri neticesi karada veya denizde vukua gelecek zararlardan dolayı üçüncü şahıslara verilecek tazminattan, nakledilmek üzere kaptana teslim edilmiş bulunan hamule veyahut gemide bulunan her türlü mal veya eşyaya iras edilen zarardan ileri gelen

tazminattan, konşimentolardan ileri gelen mükellefiyetlerden, bir mukavelenin icrasında ika edilen bahri bir hatadan ileri gelen tazminattan, batmış bir gemi enkazının kaldırılması mükellefiyetinden ve bu keyfiyete mütedair mükellefiyetlerden, yardım ve tahlis ücretlerinden, müşterek avaryalarda kendisine düşen yardım hissesinden, donatımın tesisatın kifayetsizliği veya bozukluğu yüzünden veyahut daha seyahatin başlangıcında kumanya noksanından ileri gelmiş olmamak şartıyla, geminin muhafazasına veya seyahatin başlangıcında kumanya noksanından ileri gelmiş olmak şartıyla, geminin muhafazasına veya seyahatin devamına mütedair hakiki zaruretler icabı olarak geminin bağlı bulunduğu liman dışında, hakiki zaruretler icabı olarak geminin bağlı bulunduğu liman dışında, meşru salâhiyetlerine istinaden kaptan tarafından icra edilen ameliyelerden ve akdedilen mukavelelerden ileri gelen mükellefiyetlerden daha öncede belirtildiği üzere geminin değeri, navlun ve gemiye ait bulunan teferruat nispetinde sorumludur.

### **3.3.6. 1969 Tarihli Petrol ile Kirlenmeden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluğa Dair Uluslararası Sözleşme**

Torrey Conyon adlı 61,263 gros tonluk gemi, 18 Mart 1967 yılında Milford Haven'e giderken Sicilya Adası yakınlarında, İngiltere'nin güney sahili Seven Stones sığılığında karaya oturmuştur. Geminin dört parçaya bölünmesiyle çok miktarda ham petrol yükü gemiden denize dökülmüş ve yüz kilometrelik Fransız sahili kirlenmiş ve kirlenen İngiltere sahilindeki kuş nüfusunun yarısı yok olmuştur. Bu felaketin maliyeti İngiltere'de 3,5 milyon paund ve Fransa'da 41 milyon Frank olarak rapor edilmiştir (Kara, 2005) .

Bu büyük kaza neticesinde zararın kimin tarafından tazmin edilmesi gerektiği sorusu gündeme gelmiştir. Ancak, uluslararası hukuk alanında bu konuya yönelik bir düzenleme kazanın meydana geldiği anda mevcut değildi. Daha önce değinildiği üzere sorumluluğun sınırlandırılmasına yönelik iki adet uluslararası sözleşme mevcuttu. Kirlenmeler neticesine artan maliyetler, tazminat talebi için sadece gemi sahibi şirketlere başvurma hususu uluslararası hukukta tazminata yönelik düzenleme yapılması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Sözleşmenin kimler tarafından uygulanacağı ise sözleşmenin 2. maddesinde açıkça öngörülmüştür. Anılan düzenleme şu şekildedir; akit taraflardan birisinin kara suları dahil, ülkesinde, uluslararası hukuka göre belirlenen akit tarafın münhasır ekonomik bölgesinde veya akit taraf böyle bir bölge belirlememişse bu devler tarafından uluslararası hukuka göre



belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz mili uzanan kara sularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede gelen kirlenme zararları ile bu zararları önlemek veya sınırlı tutmak için alınan koruma tedbirleri hakkında caridir (Ataergin ve Caner, 2006). Bu maddenin uygulama alanının, yer itibariyle uygulama alanının ülke kriteri olduğu sözleşmede öngörülmüştür.

Sözleşmenin uygulama alanı bulabilmesi için öncelikle kirlenmenin gemi kaynaklı olması gereklidir. Sözleşmenin 1. maddesine gemi tanımı şu şekilde yapılmıştır; gemi sözcüğü, dökme halde petrol türevlerini taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını anlatır; ancak başka yüklerle petrol türevleri taşıyabilecek nitelikteki gemilerde, petrol türevi taşıdıkları zamanda ve böyle gemi dökme petrol türevinden arındırıldığı kanıtlamış olmadıkça petrol türevi seferini izleyen seferleri sırasında bu konvansiyona göre gemi kabul edilecektir (Ataergin ve Caner, 2006). Sözleşmenin bu tanımına göre; gemilerin çoğu bu tanımın dışında kalmaktadır. Tankerler fiilen dökme halinde hidrokarbon taşımadıkları sırada sözleşmenin kapsamı dışında kalmaktadırlar. Ayrıca, sözleşmenin 11. maddesi gereğince; savaş gemileri ile bir devlete ait veya onun tarafından işletilmekte olup söz konusu devrede münhasıran gayri ticari bir devlet hizmetine tahsis edilmiş olan gemiler hakkında uygulanmamaktadır (Ataergin ve Caner, 2006). Aynı maddenin 2. fıkrasında ise; bir akit devlete ait olup ticari maksatla kullanılan gemilerden dolayı her akit devlet 9. maddede öngörülmüş olan mahkemelerde dava olunabilir ve böyle bir davada davalı egemen bir devlet sıfatıyla haiz bulunduğu bütün savunmalardan feragat eder.

Sözleşme görüleceği üzere sadece petrol kirliliğinden doğan zararlardan dolayı uygulama alanı bulabilmektedir. Sözleşmenin 1. maddesinin 5. bendinde sadece petrol kirliliğine dayalı olaylarda uygulama alanı bulunduğu hususu açıkça öngörülmüştür. Anılan madde şu şekildedir; petrol sözü gemide yük olarak veya geminin yakıt tanklarında taşınmakta olan dayanıklı hidrokarbonları özellikle ham petrol, fuel oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi mineralleri ifade eder (Ataergin ve Caner, 2006). Buradan çıkan sonuç ise; meydana gelen tanker kazasında benzinin denize dökülmesi halinde sözleşme uygulama alanı bulamayacaktır.

Kirlenmenin sözleşme kapsamına giren enkaz halindeki bir gemiden kaynaklanması halinde bu kirlenmenin sözleşme kapsamında olup olmadığı yönünde iki görüş mevcuttur. Bir

görüş enkaz halindeki bir gemiden kaynaklanan kirlenmelerde sözleşmenin uygulama alanı bulamayacağı yönünde olup diğer bir görüş ise; sonraki sızıntı eğer enkaz haline gelen geminin uğradığı kazadan kaynaklanıyorsa, enkazdan sızan petrolün yol açtığı sözleşme kapsamına girecektir. Sözleşmenin uygulanabilmesi için petrolün gemide taşınması zorunlu olduğundan enkaz ise sözleşmedeki gemi tanımına girmeyecektir. Ancak, kirlenme bir kaza veya kaza zinciri sonucu ortaya çıkmış ve kirlenmeye harici başka bir etken neden olmamışsa, enkaz haline gelen bir gemiden petrol sızmasına bu olaydan bağımsız olarak diğer bir geminin çarpması neden olmamışsa meydana gelen kirlenme sözleşme kapsamına girecektir (Kara, 2005) .

Sözleşme sadece dayanıklı petrol hakkındadır, çünkü ortaya çıkan sonuçlara bakıldığında deniz kazası neticesinde çevreye en çok zarar veren ve geri dönüşümü olmayan dayanıklı petroler olmaktadır. Dayanıklı petrolün ne anlama geldiğine sözleşmede yer verilmemiştir. Ancak, yer verilmemiş olması her zaman karışıklığa yol açtığından daha sonra tanımlanmıştır. Yapılan tanıma göre dayanıklı petrol, dayanıksız kategorisine girmeyen bütün petroler, dayanıklı petrol olarak tanımlanacaktır. Dayanıksız petrol yükleme zamanında çoğunlukla az tortusuz ve ASTM metodu ile D 86/78 veya bunun herhangi bir revizyonu ile test edildiğinde 340<sup>0</sup> C sıcaklıkta yarıdan fazla miktarı damıtılan petroldür. Buna göre kısaca belirtmek gerekirse, dayanıklılık kavramı buharlaşma özelliğine bağlanmıştır. Bununla beraber sözleşmenin başlangıcında gemide sadece yük olarak taşınan petrolden kaynaklanan kirlenmeleri kapsamaması hedeflenmiştir. Ancak, kirlenme meydana geldiğinde bunun yükten mi, yoksa geminin kendi yakıtından mı kaynaklandığı ise ayrı bir meseledir. Bu konunun uygulamadaki güçlüğü nedeniyle; yakıt olarak taşınan petrolden kaynaklı bir kirlenme meydana geldiği anda sözleşmede maddeleri geçerli olacaktır. Her geminin yakıt olarak petrolü kullandığı düşünülecek olursa sözleşmenin uygulama alanını genişleterek sözleşme kapsamına giren tüm gemiler değil, yalnızca fiilen dökme halde petrol yükü taşıyan gemiler kapsama alınmıştır (Kara, 2005) .

Sözleşmenin 6. maddesi kirlenme zararının tanımını şu şekilde yapmıştır; Gemide nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün ziyan veya zararları ifade eder, bu bozulmadan kaynaklanan kâr kaybının dışındaki çevre bozulması için tazminatın fiilen yapılan veya yapılacak olan eski haline döndürme ile ilgili makul tedbirlerin sınırlandırılması

şartıyla, korunma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu ziyan ve zararlar da buna dahildir (Ataergin ve Caner, 2006).

Meydana gelen kirlenmeden ise sözleşmenin 3. maddesi hükmü gereğince donatan sorumlu olacaktır (Ataergin ve Caner, 2006) . Ancak, donatan bir harp düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat hadisesi sonucu olduğunu veya münhasıran üçüncü şahsın zarar verme kastıyla vuku bulan bir hareket veya ihmalinin sonucu olduğunu veya münhasıran bir hükümetin yahut fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir mercinin bu görevinin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamlara aykırı bir fiil sonucu olduğunu, ispat ederse meydana gelen zarardan sorumlu olmayacaktır. Aynı maddenin 3. bendi gereğince; donatan kirlenme zararının kısmen veya tamamen, zarar gören 3. şahsın zarar verme kastı ile vuku bulan bir hareket veya ihmalden yahut başkaca bir kusurundan ileri geldiğini ispat ederse bu şahsa karşı mesuliyetten kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulabilme imkanına sahiptir. Sözleşme donatanın üçüncü şahıslara karşı rücu hakkına engel teşkil etmemektedir. Bununla birlikte sözleşmenin öngörülen tazminat haklarının 8. madde gereğince zararın meydana geldiği tarihten itibaren üç sene içinde dava edilmedikleri takdirde düşmektedir ve zarara sebebiyet veren olay tarihinden itibaren 6 sene geçtikten sonra artık hiç bir dava açılmaz, olayın birden çok aşamada gerçekleşmiş olması halinde altı senelik süre birinci aşama tarihinde işlemeye başlayacaktır (Ataergin ve Caner, 2006) .

Sözleşmenin 5. maddesi gereğince ise; donatan sözleşme uyarınca herhangi bir olay ile ilgili meydana gelecek sorumluluğunu hesaplanan toplam bir meblağ ile sınırlamak hakkına sahiptir. 5.000. tonaj biriminin üzerinde olmayan bir gemi için 3 milyon hesap birimi, 5.000 tonaj birimi üzerindeki bir gemi için ise, sözleşmenin alt paragrafında belirtilen meblağa ilaveten her bir ilave tona birimi için 420 hesap birimi; bununla birlikte bu toplam meblağın her durumda 59,7 milyon hesap birimini geçmesi şart koşulmuştur (Ataergin ve Caner, 2006).

Sözleşmenin kulüp sigortası yönünden getirmiş olduğu en önemli düzenleme ise 7. maddesine yer almaktadır. Bu madde gereğince, sözleşen devlette tescil edilen ve 2000 tondan fazla akaryakıt yükü taşıyan geminin maliki sözleşme gereğince kirlenmeden doğan sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak veya bir banka garantisi ya da uluslararası tazminat fonunca sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenmiş bir sertifika gibi başkaca bir mali güvence vermekle yükümlüdür. Sözleşme gereğine getirilen bu zorunlu

sigorta teminatı kulüp sigortası tarafından sağlanmaktadır. Sözleşmenin bir önemli maddesi ise; 7. maddenin 8. fıkrasıdır. Ancak, Konvansiyon görüşmeleri sırasında delegeler tarafından ileri sürülen farklı öneri ve görüşler sonucunda, kirlenme zararları nedeniyle her çeşit tazminat isteğinin doğrudan doğruya kulüpten talep edilebilmesi 7. maddenin 8. fıkrasında belirtilen şartları dahilinde olduğu kabul edilir, ilk olarak kulüp üye gemi malikinin kişisel kusuru bulunsun bulunmasın sorumluluğunu sınırlandırabilir. Eğer gemi malikinin kusurunun bulunduğu ispatlanırsa kulüp Konvansiyonun 5/11'e uygun olarak tesis edilen fon miktarı kadar ödeme yapar ve zarar gören artan kısım için üye gemi malikine başvurur. Ancak, kulüp üye malikinin kendisine karşı dava açtığı halde ileri sürebileceği örneğin, denize elverişsizlik veya primlerin ödenmemesi gibi defileri zarar görene karşı ileri süremez (Light, 2006) .

Sözleşmenin akabinde, 1992 yılında aksaklıkları gidermek amacıyla Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme adında yeni bir sözleşme oluşturulmuştur. Bu sözleşme ile tazminatın miktarları artmıştır. Sözleşme yapıldıktan sonra 1996 tarihli sözleşmeyi imzalayan tüm devletler artık 1992 tarihli sözleşmeyi de imzalamış olduklarından diğer sözleşme yerine artık bu sözleşme maddeleri geçerlilik kazanmıştır.

### **3.3.7. Petrol Kirliliğinden Kaynaklı Hukuki Sorumluluğa Dair Gönüllü Olarak Oluşturulan Sözleşmeler TOVALOP ve CRISTAL**

Tovalop, tanker sahipleri gönüllü olarak akaryakıt kirliliğinden doğan hukuki sorumluluğun paylaşılması amacı ile 7 Ocak 1969 yılında düzenlenen bir sözleşmedir. Dünya tanker tonajının % 97'si bu organizasyona katılarak Uluslararası Tanker Sahiplerinin Deniz Kirlenmesine Karşı Federasyon Şirketine kayıt oldular ve federasyon petrol kirliliğinin gerçekleşme ihtimali halinde veya gerçekleştiği takdirde kirliliği kontrol etmek ve kirliliği en seri şekilde temizlemek veya kirliliği önlemek suretiyle donatının deniz kirliliğinden doğabilecek sorumluluğunun en düşük seviyede tutulmasını sağlama amacını gütmektedir. Federasyonun petrol kaynaklı kirlenmelerden dolayı doğan tazminatları ödeme konusunda üyelerine karşı herhangi bir yükümlülüğe sahip değildir. Deniz Kirlenmesinden Doğan Tanker Sorumluluğuna İlişkin İlave Sözleşme (CRISTAL) ise 14 Ocak 1971 yılında petrol şirketleri ve Cristal Ltd. şirketi tarafından imzalanmıştır. Bu anlaşmanın amacı ise; donatının kirlenmeden doğan sorumluluğuna tankerdeki petrol sahibinin de katkıda bulunmasını

sağlamaktır. Kulüp sigortası, Tovalop ve Cristal üyesi tanker maliklerinin bu anlaşmalar gereğince doğan sorumluluklarını belirli şartlar altında kulüp teminatı kapsamındadır (Light, 2006) .

### **3.4. Deniz Kazaları Neticesinde Meydana Gelen Kirlenmenin Önlenmesi için Kabul Edilen Düzenlemeler**

#### **3.4.1. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (COLREG)**

Sözleşmenin 1. kuralı gereğince; sözleşmede var olan kurallar, açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz gemilerinin seyredebileceği sularda bulunan gemilerin tümüne uygulanacaktır (Ataergin ve Caner, 2006). Sözleşmenin uygulama alanı bakımından açıklık getirmek amacıyla açık denizin tanımı yapılacak olursa geleneksel olarak 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'ndeki tanımdan hareket edilecek olursa açık deniz; hiç bir devletin karasularına dahil olmayıp, herhangi bir devletin egemenliği altında bulunmayan deniz alanları olarak tanımlanabilmektedir (Sur, 2008). Münhasır ekonomik bölge açık deniz kavramının dışında tutulmaktadır. Açık deniz herhangi bir devletin ülkesel yetkisi altında olmadığına göre; burada seyreden gemi ilke olarak bayrağını taşıdığı devletin münhasır yetkisindedir (Sur, 2008) .

Sözleşmenin 2. kuralında yer alan sorumluluğa ilişkin düzenleme ise şu şekildedir; bu kurallardaki hükümlerden hiç biri, herhangi bir tekneyi veya sahibini, kaptanı veya gemi adamlarını, bu kurallara uyma veya gemicilerin her zamanki görevlerinin veya özel durum ve koşullarının gerektirdiği herhangi bir tedbirin alınması hususundaki ihmallerinin sonuçlarından kurtaramaz ve bu kuralları yorumlarken ve uygularken ilgili teknelerin sınırlı oluşları hususu da dahil, ani bir tehlikeden kaçınırken bu kuralların hükümlerinden ayrılmayı gerektirebilecek olan hususlar dahil seyir ve çatışmanın ve herhangi bir özel şartın tüm tehlikeleri göz önünde tutacaktır.

Sözleşme ana hatlarıyla şu kurallara da yer vermiştir; çatışma tehlikesi, çatışmayı önleme hareketi, dar kanallarda geçişe dair kurallar, trafik ayırım düzenleri, birbirini gören teknelerin davranışlarına yönelik kurallar, kısıtlı görüş koşullarında teknelerin davranışlarına yönelik kurallar, fenerler ve şekillere dair düzenlemeler, ses ve ışık işaretlerine yönelik düzenlemeler sözleşmede yer alan düzenlemelerden bazılarıdır.

Görüleceği üzere, deniz kirliliğine sebep olan deniz kazalarının önlenmesi amacıyla; uluslararası sözleşme yapılmıştır.

### **3.4.2. Gemilerin Denize Elverişliliğine Yönelik Yapılan Uluslararası Sözleşme**

Gemilerin denizde elverişliliği konusuna değinen konvansiyon 1974 tarihli Denizde Can Güvenliğine Dair Milletlerarası Konvansiyon'dur.

Bu konvansiyon, gemilerin inşası, yangına karşı korunması için tedbirler, can kurtarma aletleri, seyrüseferlerin daha güvenli bir şekilde yürütülmesi için bulunması gerekli aletler ve seyrüseferle ilgili diğer hususlar, tehlikeli eşyanın taşınması ve nükleer gemilere ilişkin özel kurallara dair standartlar kabul eden geniş kapsamlı düzenlemeleri içermektedir. Akit taraflarca kendi gemilerine ilişkin olarak kabul edeceklerdir. Uygulama yetkisi bayrak devletine ait olmakla beraber, liman devletinin de bazı konularda kontrol yetkisi vardır. Liman devletleri konvansiyonun gerekli gördüğü belgeleri gemide bulundurup bulundurmadığını kontrol edebilirler. Bunun sonucunda, geminin ve gemideki teçhizatın durumunu, bu sertifikalardan herhangi birinin aradığı gereklerle esaslı bir şekilde uyuşmadığı veya sertifikanın süresinin bittiği veya gemi teçhizatının uygun durumunun denetimden sonra sürdürülmemesi gibi durumlarda liman devletinin yetkilileri gerekler tamamlanıncaya kadar gemiyi seferden menetmek veya gemi kendisi ya da taşıdığı kişilere zarar vermeksizin seyredebilecekse, ancak en yakın onarım tersanesine gitmesi için vermek üzere uygun tedbirler alabileceklerdir. 1978 yılında, bu konvansiyona bir protokol yapılmış bu protokol ise, yeni gaz sistemleri, ek radarlar, belirli bir büyüklüğün üzerindeki gemiler için zorunlu acil dümen donanımı ve daha geliştirilmiş denetim usulleri ve belgeler kabul edilmiştir (Tütüncü, 2004) .

Yapılan bu sözleşmelerin yanı sıra, mürettebata ilişkin standartlara yönelik Ticari Gemilerdeki Asgari Standartlara İlişkin 1976 tarihli ve 147 numaralı ILO (International Labour Organization) konvansiyon, seyrüsefere ilişkin konularda yardım ve İş birliğine yönelik yapılan 1974 Tarihli Denizde Can Güvenliğine Dair Milletlerarası Konvansiyon mevcuttur. 1976 tarihli konvansiyonun yapılmasındaki amaç; gemilerde çalıştırılan kişilerin yeterli vasıflarda olması gerektiğini düzenleyen bir konvansiyondur. 1974 tarihli konvansiyon ise; (Tütüncü, 2004) âkit taraflara, trafik yoğunluğu veya tehlike derecesine göre belirlenecek radyo uyarıları ve elektronik yardımlaşma düzeni tesis etmeleri ve bu konudaki bilgileri bütün

ilgililerin yararına sunacak şekilde düzenlemeleri yükümünü getirmiştir. Ayrıca, 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu'na göre ise, kıyı devletlerinin karasularında bilgisi dahilinde olan seyrüsefere tehlike oluşturabilecek herhangi bir hususu uygun bir şekilde duyurma yükümü bulunmakla birlikte benzer bir hüküm de, 1982 tarihli 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonunda yer almakta olup, transit geçişe tabi olan boğazlarda, boğaza kıyısı olan devletlerle boğazı kullanan devletler boğazda gerekli güvenlik tesisleri seyir yardımcıları ve seyrüseferi kolaylaştıracak diğer tesislerin kurulması açısından işbirliğine çağırılmışlardır (Tütüncü, 2004) .

Devletler bu sözleşmelere ek olarak; deniz çevresinin kirlenmesini azaltmak amacıyla bazı bölgesel konvansiyonlar kabul edilmiştir. Bunlardan bazıları ise şunlardır; Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme, Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesi'nin Korunması Sözleşmesi, Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan ve Faaliyetlerden Dolayı Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü, Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair 1992 Bükreş Sözleşmesi ve bunun gibi sözleşmeler kirliliği önlemek amacıyla yapılmış olan bölgesel konvansiyonlardır.

Devletler deniz kirliliğini önlemek amacıyla bir araya gelerek uluslararası konvansiyonlara imzalar atmışlardır; her yapılan konvansiyon neticesinde uygulamada yaşanan aksaklıklar meydana geldikçe ek konvansiyonlar imzalanmıştır. Görüleceği üzere, doğal kaynaklar olan denizlerin korunması her devlet içinde çok büyük önem arz ettiğinden her devlet bir araya gelerek kazaları önlemek ve gemi kaynaklı deniz çevresinin korunmasını önlemek amacıyla çeşitli konvansiyonlara imza atmışlardır.

## **IV. TÜRKİYE’DE DENİZ KAZALARININ ÇEVREYE OLAN EKONOMİK ETKİLERİ VE HUKUKSAL BOYUTLARI**

### **4.1. Deniz Kazalarının Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri**

İnsanların yaşamak ve yaşamlarını devam ettirmek için bazı ihtiyaçları olmakla birlikte, bu ihtiyaçları karşılayabilmek için, mal ve hizmet tüketimi yaparlar. Ekonomi bilimi, insanların ne kadar çok mal hizmet tüketirlerse, kendilerini o kadar mutlu hissedeceklerini varsayarlar. İnsanların tüketmek istediği ve tükettiği ölçüde mutlu olacağı varsayılan bu mal ve hizmetlerin üretimi sınırsız olmamakla birlikte, eldeki kaynaklarla yani üretim faktörüyle sınırlıdır. Burada ortaya çıkan husus ise; elde mevcut olan sınırlı kaynakların üretim yapılırken nasıl kullanılacağıdır. Ekonomi alanı ise bu durumda devreye girmektedir. Ekonomi, insanların sınırsız tüketim isteklerinin sınırlı kıt kat kaynaklarla en iyi nasıl tatmin edileceğini inceleyen bir sosyal bilim olarak karşımıza çıkmaktadır. Mal ve hizmetlerin elde edilmesinde kullanılan üretim faktörleri ise, emek, doğal kaynaklar, sermaye, girişimciliktir. Görüleceği üzere, doğal kaynaklar ekonomi içerisinde yer almaktadır ve hava, su, toprak, madenler ve ormanlar doğal kaynaklar arasında yer almaktadır. Buna ek olarak, göller, denizler ekonomik anlamda tükenmeyen doğal kaynaklar olarak adlandırılmak ise de, ağırlıklı olarak deniz kazaları neticesinde tekrar kullanılmayacak hale gelebilirler (Ertek, 2003) .

Deniz kazası meydana geldiği anda; ilk önce etkilenen deniz çevresi olmaktadır. Deniz çevresinin kirliliği ise; ilk etapta deniz turizmini etkilemektedir. Ülkenin lokomotif haline gelen bazı sektörler de; deniz kazaları neticesinde etkilenmektedir. Kazalar neticesinde öncelikli olarak deniz çevresi etkilenmekte olup; bununla birlikte ülkenin önemli doğal kaynaklarından biri olan; deniz kirliliği neticesinde balıkçılık, turizm, tarım, inşaat, demir ve inşaat sanayi, eğlence sektörleri de etkilenmektedir. Deniz kıyısı olan şehirlerde deniz turizmi ülkemizde gelişmiş olmakla birlikte; meydana gelen bir deniz kazası neticesinde; turizmin etkileneceği aşikârdır.

Ülkemiz, doğal çeşitliliği ve doğal yer altı kaynakları ile zengin bir ülkedir. Burada asıl önemli olan bu kaynakların ne kadar yeterli olduğudur. İşte bu nedenle var olan kaynakların korunması bu bakımdan önem arz etmektedir. Birleşmiş Milletlerin doğal



kaynakların yeterliliği konusunda hazırlamış olduğu su raporuna göre; 2040 yılı su bakımından Türkiye için kritik bir yıl olacağına değinmiştir ( Başol v.d., 2007). Adı geçen rapor şu şekildedir;

“BM 38 yıl sonraki tehlikeye dikkat çekti; BM'nin su raporuna göre; Türkiye 2005 yılında su sıkıntısı çekecek. 2040 yılında ise; elindeki su rezervleri yüzünden Türkiye'ye savaş açılacak. Afrika'da geçtiğimiz aylarda düzenlenen Birleşmiş Milletler Su Zirvesi ve 22 Mart Dünya Su Günü nedeniyle hazırlanan BM su raporunda Türkiye ile ilgili çarpıcı tahminler yer alıyor. 21.Yüzyılın ikinci yarısından itibaren özellikle Ortadoğu ve Arap yarımadasında büyük bir su sıkıntısı çekilebileceğinin altı çizilen raporda şu kritik tarihler belirlendi: 2005, 2025, 2040... Şu anda dünya üzerindeki 188 ülkenin 50'sinde kullanma suyu sorunu olduğunu belirtilen raporda, 2005 yılının kuraklık için dönüm noktası olduğu kaydedildi. Rapora göre; Türkiye 2005 yılından itibaren kuraklığın baş göstereceği ülkelerden biri. Su sıkıntısı Türkiye dışında Arap yarımadası, Kuzey Afrika ve Ortadoğu'da başlayacak.”

Görüleceği üzere; doğal kaynaklarda azalma meydana gelmesi ülkenin ekonomisini olumsuz yönde etkileyecektir. Ülkelerin ekonomileri, ellerinde var olan doğal kaynakları verimli bir şekilde kullandıkları anda olumlu bir şekilde kullanmaları halinde iyileşme sürecine girmektedir. Doğal kaynakların yok olması veya var olan doğal kaynağın kirlenmesi durumunda ülke ekonomisi olumsuz yönde etkilenecektir.

Bu nedenle deniz kazaları neticesinde birer doğal kaynak olan denizlerimizin kirlenme nedeniyle kullanılamaz hale geldiği düşünüldüğünde, ülke ekonomisi yara almaya açık bir durumda olacaktır.

Doğal kaynak rezervleri farklı şekillerde açıklanabilir. Ormanların miktarı denizlerin canlı rezervi gibi stok değişkenleri ile havanın kirliliği, içme sularının sertlik değeri, diğer suların tuzu ve sıcaklığı türünden kalite değişkenleri ile doğal kaynakları ifade etmek mümkündür. Doğal kaynakların toplumun refah düzeyine ulaşmasında görünmez bir payı olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Çünkü günümüz dünyasında doğal kaynaklar olmadan bir mal ve hizmet üretimi düşünülemez. Bu nedenle sahip olunan doğal kaynakların refah düzeyine etkisi toplumun üretim sürecindeki verimlilik ve beceri düzeyine bağlıdır. Doğal kaynakların kullanımında bir ekonomide doğa iki şekilde etkilemektedir. Bunlardan ilki mal ve hizmet üretiminde doğal kaynaklar ya işlem görmek üzere ya da faydalanma suretiyle üretim sürecine girdi olarak alınırlar (Başol v.d. , 2007) .

Doğal kaynaklar en basit şekilde toprak kaynakları su kaynakları ve hava kaynakları olarak sınıflandırılabilir. Bu noktada doğal kaynakların değerlerini kullanım değeri ve kullanım dışı değerleri şeklinde ikiye ayırmak gerekir. Kullanım değeri, kullanım değeri olan kaynakların kullanılması sonucu elde edilen faydayı ifade eder. Bir su kaynağının tarımsal sulamada, rafting sporunda ve manzara olarak seyredilmesinde bize verdiği fayda kullanım değerine örnek olarak gösterilebilmektedir. Kullanım dışı değer ise, insanoğlunun varlığı sürdürülebilmesi için doğada var olması gereken doğal kaynakların sağladığı faydadır. Doğal kaynakların varlığı kavramı seçenek değeri de denilen gelecekte kullanım alanları olabilecek olan doğal kaynaklar için söz konusu olabilirken, miras değeri denilen gelecek nesillerin sağlıklı bir yaşam için gereksinim duyacağı ekosistem gibi geleceğe bırakılacak kaynaklardır. Bazı doğal kaynakların bu günkü kullanım değeri gelecekteki kullanım değerinden az olacağı düşüncesiyle gelecek nesillerin faydalanması düşünülmeden sadece varlığı ile insanlara fayda sağlayan doğal kaynaklarda korunabilir (Başol v.d. , 2007) .

Görüleceği üzere, denizlerimizin turizm sektöründe kullanılması veya su sporları yönüyle turizme katkıda bulunması ve deniz canlılarının besin kaynağı olması yönünden kullanım değerine örnek teşkil edecektir. İşte bu husus doğal kaynakların ekonomi ile ne derece birbiriyle bağlantılı olduğunun göstergesidir.

Turizm sektöründe elde edilen başarının ulusal ekonomi üzerinde ortaya çıkaracağı olumlu etkiler mevcuttur. Çevresel etki değerlendirmesi herhangi bir etkinlik sonucunda oluşabilecek ortam bozulmalarını önceden saptanmasını amaçlayan sistematik bir yaklaşımdır.

11 Haziran 1983 tarihinde yürürlüğe giren 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 10.maddesi ÇED uygulamalarının başlatılmasını hukuksal bir esasa bağlamıştır. Gerçekleştirmeyi planladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum kuruluş ve işletmeler bir çevresel etki değerlendirme raporu hazırlarlar. Bu raporda çevreye yapılacak tüm etkiler göz önünde bulundurularak çevre kirlenmesine neden olabileceği ve bu hususta alınacak önlemler belirtilir. Çevresel etki değerlendirme raporunun hangi tip projelerde isteneceği, ihtiva edeceği hususlar ve hangi makamlarca onaylanacağına dair esaslar yönetmelikle belirlenir. Çevresel etki değerlendirmesine tabi projeler ve Stratejik Çevresel Değerlendirmeye tabi plan ve programlar ve konuya ilişkin usul ve esaslar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirlenmektedir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

Deniz kazalarının turizm sektörünü olumsuz yönde etkileyeceği açık olmakla birlikte ÇED raporu sonucunda oluşabilecek ortam bozulmaları önceden saptanarak olumsuzlukların önceden tespit edilerek, meydana gelmesini önleme ve gerekli tedbirleri alma hususunda önemi büyüktür. Turizm ve çevre arasında yakın bir ilişki olduğu bilinmekle birlikte, turizmin ekonomiye olan katkılarından faydalanabilmek için; temiz bir çevreye ihtiyaç duyulmaktadır.

#### **4.1.1. Deniz Kazalarının Turizm Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri**

Turizm kelimesinin aslı Latince kökenli olup ; “tornus” dönme, dolaşma anlamındadır. Turizm; insanların buldukları yerden başka bir yere veya ülkeye gittikleri ve orada belli bir süre kalmaları; tekrar kendi yerlerine ya da ülkelerine dönme ile ilgili etkinliklerdir (Köksal, 1994) .

Turizmin ekonomi ile bağlantısı olduğu açıktır. Turizm bir ekonomik anlamda hem bir üretim ve de bir tüketim olayıdır. Çünkü turizm amaçlı tüketim karşısında bir bölgeden diğer bir bölgeye gelir aktarımı söz konusu olmaktadır (Bahar ve Kozak, 2008) .

Ülkemizin coğrafi konumu ve turistik değerleri turizmde önemli bir yere sahiptir. Gerek ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili oluşu ve gerekse bol güneşli günlerinin varlığı; denizlerinin güzelliği ülkemizi turizmde önemli bir yere getirmiş ve ülke ekonomisine katkı sağlamıştır.

Özellikle, Ege ve Akdeniz bölgesi deniz turizmi bakımından önemli iki bölgemiz olma özelliğini taşımaktadır. İzmir çevresi ve bazı ilçeleri deniz turizmi bakımından gelişmiş yörelerimizden biridir. İzmir’e bağlı olan Urla ve Dikili ilçeleri de deniz turizmi bakımından önemli bir yere sahiptir. Deniz suyu sıcaklığı nedeniyle de Akdeniz bölgesi de plajları ve koyları bakımından önemli bir yere sahip olma özelliğini geçmişten günümüze korumaktadır.

İşte bu denli önemli bir doğal kaynaklı deniz turizmi, deniz kazalarının neticesinde meydana gelen çevre kirliliğinden dolayı zarar görebilmektedir. Bu bölgelerin doğal kaynaklarının zarar görmesi turizmi çok yakından ilgilendirmekte olup, aynı zamanda ekonomiyi de bire bir etkilemektedir. Zira bu bölgelere gelen yabancı ve yerli turistlerin sayısının azalması ekonomiyi yakından etkilemektedir.

Ülkemizde sadece deniz turizmi değil; spor turizmi de önemli bir yere sahiptir. Spor turizmi de ekonomik anlamda önemli bir yere sahip olmakla, denizel çevre olarak konuyu ele

aldığımızda üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz kıyı turizmi yönünden önemli bir yere sahiptir.

Ülkemizde yapılan su altı dalış sporları da ülkenin ekonomik anlamda gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

Bu nedenle bu bölgelerde meydana gelen deniz kazası, artık o bölgede denizel çevre kirliliğinden dolayı dalış yapmaya engel teşkil edecektir. Bununla birlikte, ekonomik anlamda ülke özellikle su sporlarına yönelik faaliyetleri azalacağından veya son bulacağından ekonomik anlamda olumsuz etkilenecektir.

Ülkemizin denize kıyısı olduğundan daha yoğun olarak deniz turizmi önem taşımaktadır. Bu nedenle deniz kazalarının öncelikle denizde gerçekleşen bir taşıma türü olduğundan; öncelikle denizin etkileneceği aşikârdır. Bu nedenle kıyı turizminin geliştiği bir yerde deniz kazasının gerçekleşmesi deniz çevresini etkilediği zaman; ekonomiyi de ne denli etkileyeceği ortadadır.

Görüldüğü üzere, ekonomi sadece endüstri veya üretim demek değildir. Bir ülkenin gelişmişlik düzeyi ne olursa olsun; turizmin ülkenin ekonomisine katkısı olduğu açıktır.

Turizm, ülkeye sadece ekonomik anlamda bir getiri olmayıp; iş sahası yönünden de yeni pozisyonlar yaratmaktadır. İstihdam sağlanması sadece Türkiye yönünden değil; dünyada da önem taşımaktadır. Çünkü bir bölgede turizm gelişmeye başladığı zaman; o bölgede konaklamak veya eğlence için tesisler açılmaktadır. Bu tesislerde çalışacak kişilerde iş sahasını kendiliğinden oluşturmaktadır. Bu nedenle; turizm sektöründe istihdamın temel özelliklerini şu şekilde özetlemek mümkün olacaktır (Bahar ve Kozak, 2008) .

Turizm sektöründe istihdam edilen kadın personel sayısı, diğer bazı sektörlere göre daha yüksektir. Bunun nedeni olarak; kadınların bilgi ve becerisine dayanan iş alanlarının daha fazla sayıda olması söylenebilir. Ancak, yine de bu oran, turizm sektörü için istenen düzeyde değildir.

Kitle turizminin yoğun olduğu bölgelerde (Türkiye’de Bodrum, Marmaris, Kuşadası, Alanya, Yunanistan, Mısır vb.) turizm sektörünün mevsimlik işçi ile çalıştığı gözlenmektedir.

Turizm sektöründeki işgücü, sosyo-ekonomik ve sosyo-demografik açılardan karma bir özelliğe sahiptir. Değişik yaş; meslek gelir ve kültür grubunda yer alan kimseler turizm sektöründe; aynı işletme içinde görev alabilmektedir. Mevsimlik özelliği olan tam ve yarı kadar kişinin turizm sektörü tarafından istihdam edildiğini istatistiksel olarak belirlemek

mümkün olmayabilir. Turizm sektöründe iç gücü ve devir oranı yüksektir. Çalışma şartlarının zorunluluğu mevsimsellik özelliği ücretin düşüklüğü ve çekici teklifler bu oranı daha da yükseltmektedir.

Turizm sektöründe uluslararası düzeyde ülkelerin özelliğine göre değişen miktarda; yabancı iş gücünün istihdam edilmesi mümkün olabilmektedir. Seyahat acentelerinde çalışan rehberler, otel işletmelerinde çalışan ön büro personeli ve animatörler gibi.

Ulaştırma ve konaklama gibi alt sektörlerde görev alan personelin değişik zaman dilimlerinde günün yirmi dört saati hizmet sunması söz konusudur. Bu nedenle; turizm sektöründe hizmetlerin süreklilik arz etmesi ve tüketicinin günün 24 saati hizmet talep eden bir özelliğe sahip olmasıdır.

Turizm sektörü tarafından yaratılan birçok alt meslek grupları yüksek düzeyde beceri gerektirmemektedir. Örneğin, bahçıvanlık, temizlik işleri, satın alma ve depolama gibi meslek grupları çok yüksek düzeyde bir beceri gerektirmemektedir.

Turizm sektöründe istihdam edilen iş gücünün sendikalaşma ve toplu pazarlık gücü zayıftır. Bunun nedeni ise; turizm sektörünün henüz sistematik ve pazarlık payı güçlü bir yapıya kavuşmamış olmasından kaynaklanmaktadır.

Gelişmiş bölgeler ile gelişmekte ya da az gelişmiş bölgelerde istihdam edilen iş gücünün özelliği ve ödenen ücret düzeyi arasında farklılıklar bulunmaktadır. Gelişmekte ya da az gelişmiş ülkeler diğer ülkelere göre oranla daha düşük ücretle personel istihdam edebilmektedirler.

İşte görüleceği üzere, turizm sektöründe istihdamın temel özellikleri bu şekilde tanımlanmaktadır.

Turizm sektörünün Türkiye ekonomisi içindeki yer ve önemi üzerine bir değerlendirmeye yönelik Akdeniz Üniversitesi'nin İ.İ.B.F. dergisinde yer alan ve Bahar ve Kozak (2008) tarafından yazılan makalede Turizm ve İstihdam üzerine bir değerlendirme yer almakta olup; makale şu şekildedir ; “Turizm sektörü Dünya genelinde 232 milyondan fazla insanın çalıştığı toplam iş gücünün %8.32' sini tek başına oluşturmaktadır. Son otuz yılda, sektörün bu hızlı gelişimine paralel olarak 8.5 milyondan fazla kişiye yeni iş ve istihdam alanı yaratmıştır. 2010 yılına kadar da dünya GSMH'nin %12'sini ve toplam işgücünün istihdamının %6 sına denk gelen ve doğrudan istihdam edilen insan sayısının yaklaşık olarak sekiz milyon kişi civarında olduğu bilinmektedir. Ayrıca, gelecek on yıllık sürede turizmin

3.3 milyon kişiye yeni istihdam alanı açacağı öngörülmektedir. Dolaylı istihdamla birlikte bu sayının yirmi milyonu aşacağı öngörülmektedir. Türkiye'nin turizm sektörü istihdam raporuna bakıldığında ise; Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği Ar-Ge Departmanı verilerine göre; 2003 yılı sonu ile itibariyle turizm sektöründe doğrudan ve dolaylı istihdam açısından aile fertleri göz önüne alındığında Türkiye'de yaklaşık on milyon insan geçimini turizm sektöründen sağlamaktadır.”

Turizmin ülkenin üzerinde bu kadar önemli etkisinin var olduğu açıkça ortadayken, bir deniz kazası meydana geldiğinde deniz kazasının meydana geldiği yerdeki çevrenin ne kadar etkileneceği ve ekonomik anlamda o bölgenin etkileneceği de açıktır.

Örneğin, deniz kazasının Ege veya Akdeniz kıyılarında gerçekleştiğini yani ülkemizin deniz turizminin en yoğun yaşandığı yerde meydana geleceğini düşünürsek, öncelikle denizel çevre etkilenecek ve buna bağlı olarak deniz kirliliğinden dolayı talep azalacaktır. Tabii buna bağlı olarak da ekonomi etkilenecek olup; yukarıda bahsettiğimiz üzere istihdam sağlanmışken ve turizm için yeni tesisler kurulmuşken bu yatırımlar artık gelir getirmeyen bir hal alacaktır.

Turizm ekonomik önemi ve bu yönden ne kadar fazla ekonomi yönünden bir potansiyele sahip olduğu 20.yüzyılın ortalarına kadar anlaşılmiş ve 1950 lere kadar kalkınma büyüme ve zenginlik için yapılan küresel araştırmalarda turizm sektörü genellikle göz ardı edilmiştir. 1960 yıllarda ise ve daha sonrasında ise turizmin ekonomik öneminin daha da fazla anlaşılmasıyla birlikte bugün en hızlı gelişen sektörlerden biri haline gelmiştir. Dünya toplam iş gücünün %8,3'üne denk gelen 232 milyondan fazla insan turizm sektöründe istihdam edilmektedir. Uluslararası turizm ekonomik anlamda döviz kazandırıcı özelliği ile tüm ülkeler ilgilenmekte ve ilgilendirmektedir. Sonuç olarak, turizm başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere turizm potansiyeline sahip birçok ülkede istihdama gelir düzeyine dış ve iç borcun hafiflemesine refah düzeyinin yükselmesinde önemli katkıları olduğu açıktır. Ekonomik gelişme ve kalınma düzeyi ile doğrudan bağlantılı olan turizm ekonomisi yaygın olmayan bu ülke ekonomileri için önemli bir gelir kaynağı konumundadır (Bahar ve Kozak, 2008) .

#### **4.1.2. Deniz Kazalarının Tarım Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri**

Turizm sektörünün bir bölgede gelişmesiyle o bölgede ekonomik canlanmalar meydana gelmektedir. Zira turizm bölgesinde oteller, pansiyonlar yer almaktadır. Otellerin

beslenme gereksinimlerini karşılamak için, o bölgede yer alan yetiştiricilerden destek almaktadırlar. Bu nedenle, deniz kazalarının kıyı bölgelerde meydana gelmesi halinde, turizm bölgesinde gelenlerin sayısı azalacağından o bölgede meyve ve sebze üreticileri de ekonomik yönden zarara uğrayacaktır.

Tarım sektöründe çalışan insanlarımız azımsanmayacak kadar fazladır. Özellikle, turizm bölgesinde ve belirli aylarda otellere veya pansiyonlara daha fazla üretim sağlayabilmek adına mevsimlik işçiler dahi çalıştırılmaktadır. Üretimin artması ülke ekonomisine ihracat yönünden fayda sağlamaktadır ve buna ek olarak yerli ve yabancı turiste daha kaliteli mal sunabilmek açısından da önem taşımaktadır. Bu hususu ülke ekonomisi yönünden ne derece önemli olduğu gözler önüne serilmektedir.

Turizm sezonunda artan tarımsal ürün talebi, bölge insanının daha kaliteli mal ve hizmet arzıyla birlikte ulusal ve kişi başına düşen gelirin de artmasına neden olacaktır. Söz konusu üretim artışı, aynı zamanda yeni istihdam alanlarının doğmasına da sağlayacaktır. İnsanlar turizm sektöründe meydana gelen katma değer artışından daha fazla yararlanabilmek için tarım sektöründen turizme yönelik yapısal değişime yönelmektedir (Bahar ve Kozak, 2008) .

Görüleceği üzere, bir bölgede deniz kazası meydana geldiğinde ilk etapta akla deniz çevresinin etkilenebileceği gelmiş olsa da; deniz kazasının tarım sektörü üzerinde dahi etkisi mevcut olacaktır. Deniz turizmi olan bir bölgede deniz kazası meydana geldiği anda, orada turizm etkilenecek ve gelen turistlerin sayısı azalacağından konaklama yerleri zarar edeceğinden, bu yerlere yetiştirdiği ürünleri satan kişilerde zarara girecek ve tarım sektörü bu açıdan zarar görecektir.

#### **4.1.3. Deniz Kazalarının Sanayi Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri**

Turizmin gelişmiş olduğu bölgelerde konaklamak amacıyla yapılan oteller, apartlar, pansiyonlar turizm ekonomisi anlamında ülkeye katkı sağlamaktadır. Ancak, görüleceği üzere turizm sadece ülke ekonomisine deniz turizmi olarak katkı sağlamasının dışında, diğer sektörler üzerinde de etkisi mevcut olduğundan; turizm bölgesinde bir deniz kazası meydana geldiğinde ülke ekonomisine katkıda bulunan diğer sektörler de etkilenmektedir. Bu sektörlerden bir tanesi de sanayi sektörüdür.

Yazlık yerlerde sitelerin yapılması; turizm olduğu yerlerde ulaşımın gerçekleşmesi için gerekli terminallerin ve yerleşim yeri için otellerin yapılması da sanayi sektörünü açığa çıkarmaktadır. İşte bu nedenle turizmin ve özellikle deniz turizminin gelişmiş olduğu yerlerde deniz kazası neticesinde meydana gelen ve denizel çevre kirliliği üzerine turist sayısının azalması ekonomiyi de olumsuz etkileyecektir. Zira o yere eskisi kadar talep olmayacak ve belki hatta hiç talep olmayacak ve turizm için yapılmış olan tüm yatırımlar bir sonuç vermeyecek ve bu da ekonomiyi olumsuz yönde etkilemiş olacaktır.

Turizm sektörünün bir bölgede gelişmiş olması o bölgede ekonomik anlamda hareket getirdiği tartışmasızdır. Çünkü bir turizm bölgesinde oteller, apart oteller, pansiyonlar mevcuttur. Bu durumda yerli halk turizmden gelir sağlamak adına tarım arazisini kiralamakta ya da satmaktadır.

Ekonomik anlamda tükenmeyen doğal kaynaklar arasında yer alan toprak ise, doğada toprak miktarı sabit olduğundan ve yeri değiştirilmediğinden bir üretim faktörü olarak tarımsal üretim amacıyla kullanılmasının yanı sıra fabrika, konut, iş yeri ve sportif tesisler için gerekli arsa olarak kullanılmaktadır. Toprağın kullanımının bir fiyatı olmakla birlikte bu bedel ekonomi alanında rant olarak adlandırılmaktadır. Toprak miktarı sabit olduğundan, rantı belirleyecek unsur ise taleptir ( Ertek, 2003) .

Buradan anlaşılacağı üzere bir deniz kazası meydana geldiğinde, o yörede turizm faaliyeti azalacağından, rantı belirleyecek olan unsur olan talep olmadığından, o bölgede artık rant da sağlanamayacaktır. Buradan, doğal kaynaklar olan denizlerin, deniz kazası neticesinde meydana gelen çevre kirliliği ve deniz kirliliği sonucunda ülke ekonomisine olumsuz yönde etkisi olduğu gözle görülür bir gerçek olduğunun adeta bir kanıtı gibidir.

Turizmin sanayi sektörü yönünden de etkisi mevcuttur. Turizmin tüketim malı üreten sanayiler (gıda, içki) üzerindeki etkisi fazladır, turizmin ara mal üreten deri, deri ürünleri ve seramik gibi sanayi kesimi üzerindeki etkisi de büyüktür, turizmin yatırım malı üreten sanayiler üzerinde etkisi fazla değildir. Sanayi sektörü olarak bu sektörler dışında daha önce de değinildiği üzere, ağır sanayi ürünleri başta olmak üzere; çimento demir-çelik, bilgisayar teknolojileri, karayolu, havayolu deniz ve liman gibi alt yapı olanakları ile inşaat orman ve seramik gibi sanayi ürünlerini kapsamaktadır. Bu araç gereçleri üreten sanayi kolları gerekli alt ve üst yapıyı sağlayan sektörlerde turizm sayesinde canlılık yaşanmaktadır. Turizmin hizmetler sektöründe olan etkisi ise; tüketimle ilgili olarak üretim sektörünün gelişmesine



yardımcı olur, donatım sanatları ile ilgili olarak üçüncü üretim sektörlerinin gelişmesine yardımcı olmaktadır örneğin çeşitli teknik hizmetleri sunmakla sorumlu elektrikçi, boyacı, demirci, inşaat işçiliği gibi konforla ilgili olarak üçüncü üretim sektörünün gelişmesine yardımcı olur moda evleri, spor malzemeleri, parfümeri, gazeteci, çiçekçi, pastahane çay salonu gibi.; yardım ve güvenlik hizmetleri de devreye girmektedir. Toplum arasında lüks olarak kabul edilen hizmetlerle ilgili olarak üçüncü üretim sektörünün gelişmesine yardımcı olur, tatil ve turizme yönelik hizmetlerin yerine getirilmesine destek olur ulaşım, benzin istasyonları, kamu hizmetleri de gelişir (Bahar ve Kozak, 2008) .

#### **4.1.4. Deniz Kazalarının Su Sporları Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri**

Ülkemiz spor turizmi açısından coğrafi özelliklere sahip bir ülkedir. Spor turizmi de ekonomi içerisinde yer almaktadır zira, insanların yaşam standartları yükseldikçe farklı alanlara ilgi göstermektedirler ve bu durum yeni bir ekonomik faaliyetin doğmasına neden olmaktadır.

Turistlerin, sportif ve turistik amaçlarla, aletli ve aletsiz (ABC dalışları) su altı dalışı yapmak için turizm hareketlerine katılmalarına; su altı dalış turizmi denir. Türkiye; denizlerdeki önemli batıklar; su altı mağaraları ve faunası insanları deniz altını keşfetmeyi meraklandıran öğelere sahip bir ülke olma özelliğini taşımaktadır. Türkiye'deki dalış bölgelerden başlıcaları şunlardır;

Antalya'daki dalış bölgeleri; Kemer; Türkiye'deki en çok dalış okullarının bulunduğu yerdir. Kemer'de yer alan bazı dalış yerleri ise şunlardır; Antalya liman girişinde bulunan Fransız askeri nakliye gemisi; Kemer Marinası açıklarında ve 33 metre kumluk dipte yatan Paris Batığı, Tekirova açıklarındaki üç adalar mağara dalışı için uygundur. Kalkan; bu dalış bölgesinde özellikle ciddi dalışlar yapmak için idealdir. Patara Kanyonu; mercan ve sünger çeşitlerinden meydana gelmektedir. Amerikan Savaş Uçağı Batığı; 200 metre açıkta yatan batık 1944'te Romanya üzerindeki bombalama görevini yerine getirdikten sonra Kıbrıs'ta ki üssüne dönmek üzere hareket eden B-24 tipi Amerikan savaş uçağına aittir. Uluburun Antik Batığı; Kaş ilçesinin 8.5 kilometre güney doğusundaki Uluburun'un doğu kıyısından 60 metre açıkta yatan; M.Ö 14.yüzyıla ait bir yük gemisi kalıntılarıdır. Bodrum'daki dalış bölgeleri; Dünyanın sayılı sualtı müzelerinden birini barındıran Bodrum, su altı turizminde Türkiye'nin adeta dışarıya açılan penceresidir. Bodrum'un doğusundaki Orak Adası derinliği, mağaraları,

rengârenk süngerleri ve 100 metreyi geçen doğu duvarıyla bir dalış cennetidir. Sığ yerlerdeki taş formasyonu da ayrı bir güzelliştir. Oraklar tüm dalış gününü alacak bir zenginliğe sahiptir. Antik kalıntıya da rastlanabilen Kargı ve Köçek adalarının 20-30 metre derinlikleri, makro fotoğrafçılık için uygun irili ufaklı pek canlı bulundurmaktadır. Sıçan adası; Antalya limanına bir kaç kilometre uzaklıktaki bu küçük adanın en ilgi çekici bölümü kuzey doğu yakasıdır ve kayalık dip yapısı 22 metreye kadar inmektedir ( Hazar, 2007).

Kaş Uçak Batığı; İkinci Dünya Savaşı sırasında henüz belirlenemeyen bir nedenden dolayı Meis Adası yakınlarında batan üç pervaneli İtalyan Savaş Uçağı 57 metrede görülmeye başlar. Gök Mağarası; Finike’de bulunan Gök Mağarası, Asya’nın dalışı yapılmış en derin mağaralarından biridir. Mağaradan çıkan tatlı su 15 metre derinlikten sonra suyla karışır. Paris Batığı; Kemer Yat Limanı’ndan 1,5 km kadar açıkta kum bir zemin üzerinde; 2. Dünya Savaşı sırasında batan Fransız Yük gemisine aittir ( Hazar, 2007) .

Ülkemiz de üç tarafı denizlerle çevrili bir iç denizi olarak ve birçok göl ve adaları ile birlikte ile toplam 8.333 km uzunluğunda bir kıyı şeridine sahiptir. Eski pek çok medeniyetlerin vatanı olması sebebiyle de ülkemiz yat ve yelken turizmin de en büyük merkezi olmaya layıktır. Turizmin ülke ekonomisine getirdiği katkı açıktır ve deniz kazası neticesinde denizel ve çevresel kirlenme meydana gelen bir yerde artık turizmin olmayacağı da açıktır; zira insanlar deniz kirliliği olan bir yerde turizm faaliyetinde bulunmaz ve bulunmak istemezler. Bu nedenle, ülkemizde yelken sporunun yapılabilmesi için gerekli olan doğal koşulların en elverişli olduğu ülkelerden biridir ve on iki ay boyunca bu sporun yapılmasına olanak veren çeşitli iklim koşulları ve kıyılarımızın özellikleri bu sporu yapılı kılabilmiştir. Yatçılık sporu sonuç olarak doğal, kültürel tarihi ve insani değerlerinde pazarlanması faaliyetini de içinde barındırmaktadır. Ancak, yatçılığın yapıldığı başlıca koy ve körfezlerimizde artan çevre kirliliği büyük boyutlara yaklaşmıştır ( 2. Ulusal Denizcilik Kongresi, 1990 a)

Görüleceği üzere; yukarıda bahsedilen dalış yerleri turizm açısından çok büyük bir önem arz etmekte olup; ekonomik anlamda da ülkeye çok büyük fayda sağlamaktadır.

Bu doğal güzellikleri görmek için gelen insanlar ülkenin ekonomisine de katkıda bulunmaktadırlar. Bu dalış yerlerini görmek isteyen yerli ve yabancı turistler spor turizmi anlamında ülke ekonomisine de katkıda bulunmaktadırlar.

Ancak, bu bölgelerde bir deniz kazası meydana geldiğinde deniz çevresi petrol ile kaplandığından bu bölgelerde artık dalış gerçekleştirilemeyecek ve bu nedenle dalış turizmi büyük yara alacaktır. Meydana gelecek deniz kazası neticesinde de artık bu bölgelerde turizme ilgi olmayacağından ekonomi de zarar görecektir.

#### **4.1.5. Deniz Kazalarının Balıkçılık Sektörü Üzerindeki Ekonomik Etkileri**

Balıkçılık konusu ele alındığında; su ürünleri ve tarımsal üretim alanı içerisinde düşünülse dahi; bazı noktalarda tekne inşaatı ve endüstri ile yakın ilgisi vardır. Türkiye'deki balıkçılık sektörü 1380 sayılı "Su Ürünleri Kanunu'na" göre yürütülmektedir. Avrupa Topluluğu balıkçılık tarım ürünleri kapsamında değerlendirilmektedir. Bir genellemeye göre ise; denizde balıkçılık sektöründe yaratılan bir kişilik istihdam karada beş kişinin istihdamına olanak vermektedir. Karadaki istihdamlar balık işletme endüstrisi; pazarlama şirketleri ve tekne yapımıcılığı içindir. Buradan da anlaşılacağı üzere, ülkemizde balıkçılık çok büyük bir ekonomi alanı oluşturmaktadır. Bu sebeple, deniz kazası meydana geldiği anda meydana gelen çevresel kirlenme neticesinde balıkçılık ekonomisi üzerindeki olumsuz etki açıktır.

Denizin çevre kirliliği neticesinde canlı kaynakların yok olması neticesinde; denizden kaynaklı istihdam da ve ekonomi de olumsuz etki oluşturmaktadır. Bu sebeple, deniz kirliliği neticesinde meydana gelecek olan olumsuz etkileri azaltmak için pek çok girişimler yapılmış ancak zamanında önlemler alınmadığı için 1964 yılından bu yana üretimde azalma meydana gelmiştir. Kalkınmakta olan bir ülkenin faaliyetlerini dengeli ve sürekli bir duruma getirebilmek için kalkınmanın temel girdilerini teşkil eden doğal kaynakların korunması ve en verimli şekilde işletilmesi esastır. Balıkçılığın sadece denizlerde balık avlamak ve satmak işi olmadığı ülke ekonomisine çok önemli katkılar sağlayan çok önemli bir sektör olduğu ortaya çıkmıştır. 300 bin ailenin geçimini balık avlama, balık unu, balık yağı; av ve gereçleri üretimi iç ve dış pazarlama; işleme muhafaza ve balıkhane işlerinde çalışarak kazandığı dikkate alınırsa ekonomiye olan katkısı açıktır. Balık unu sanayi besin hayvancılığının gelişmesine; balık yağı sanayisinin ise boya ve ilaç sanayisine katkı sağladığı açıktır (2. Ulusal Denizcilik Kongresi, 1990 a) .

Görüleceği üzere; doğal kaynak olan denizlerin korunması çok büyük önem arz etmektedir. Zira denizlerimizde çevre kirliliği meydana geldiğinde balık türleri giderek azalacağından avlanma meydana gelmeyecek olup; bununla bağlantılı diğer sektörler ise,

balık unu balık yağı üretimi gibi ülke ekonomisine katkıda bulunan sektörlerde ekonomik anlamda zarar görmüş olacaktırlar. Deniz kazası direk olarak denizleri etkilemekte olup; bununla birlikte diğler yan sanayi kollarında yer alan sektörlerin de ekonomik anlamda zarar görmesini neden olacaktır.

#### **4.2. Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğı Deniz Kirliliğı Zararlarından Dolayı Hukuki Sorumluluk ve Getirilen Hukuki Düzenlemeler**

Deniz kazası meydana geldiğı anda; meydana gelen zararların karşılanmasına yönelik oluşturulan hukuk düzeni vardır.

Öncelikle her insanın sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı vardır. Bu hak hem anayasada yer almakta hem de; Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan yaşama hakkı ile bağlantılıdır ve her insanın sağlıklı bir çevrede yaşama hakkının olduğunun temeli de bu maddenin ruhunda yer almaktadır. Bu durumda insanların sağlıklı bir çevre de yaşama hakkından bahsederken çevrenin tam olarak tanımını yapmak gerekirse; çevre hukuki anlamda çevrenin çevre bilim açısından ve hukuki açıdan iki türlü tanımı yapılmaktadır. Her iki tanıma da değinilecek olursa; Çevre Bilim Açısından Çevre; Çevrebilim kısaca; insanların çevre ile uyumunu sağlama bilimi olarak tanımlanmaktadır. Çevrebilim; tabii; sosyal ve sağlık bilimlerinin bir karışımı olup; çevrenin iyileştirilmesi ve korunması bakımından yapılan işlemlerin bütünüdür. Tüm bu yapılan işlemler; ekolojik dengenin korunması amacına hizmet etmektedir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

Çevrenin tanımında yer alan ekoloji ise; canlılar ile çevreleri arasındaki karşılıklı etki ve ilişkileri inceleyip araştıran bir bilim dalı şeklinde tanımlanabilmektedir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) . Bu durumda; çevrenin tanımı şu şekilde yapılabilmektedir; “Çevre yeryüzü ekosisteminde yer alan canlı ve cansız varlıklarla bunların karşılıklı etkileşimlerinin var olduğu dünya dışı fiziksel mekan ve oluşturduğu yapay ortamı ile yine bu varlıkların oluşturdukları soyut bit algılama ve etkileşimi ifade eder ” (Parlar ve Hatipoğlu, 2010).

Hukuksal açıdan Çevre: Çevrenin tanımı Çevre Kanunu'nun 2.maddesinde yapılmıştır; Anılan madde şu şekildedir; Madde 2 – (Değişik: 26.4.2006 – 5491/2 md.) Bu Kanunda geçen terimlerden; Çevre, canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde buldukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortamı” Şeklinde bir tanım yapılmıştır. Buna ek olarak aynı kanunun 1. maddesinde

ise; bu kanunun yapılış amacını içermektedir. Kanunun amacı ise; bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır.

Görüldüğü üzere kanun; çevrenin korunmasına hizmet etmek amacıyla; yapılmıştır ve hukuksal anlamda çevreyi geniş anlamda tanımlamıştır. Biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ekonominin tümünü çevreyi oluşturmaktadır.

Çevreye yönelik hukuksal tanımlar bu şekilde yapılmış olup; çevrenin korunmasına yönelik hükümler sadece Çevre Kanunu ile kısıtlı olmayıp; bu kanunun yanı sıra; Uluslararası Sözleşmeler de deniz kirliliğini önlemek için düzenlemeler içermektedir.

#### **4.2.1. Anayasa'da Yer Alan Çevreye İlişkin Hukuki Düzenlemeler**

Çevre Hukuku'nun anayasal temelini 1982 Anayasası'nın 56. maddesi oluşturmaktaydı. Bu maddeye göre; "Herkes sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşların ödevidir." Bu madde yeni anayasa ile değişmiş olup; benzer bir içerikle çevrenin korunmasına ilişkin madde 129. maddesinde yer almaktadır. Madde 129; Devlet herkesin, insanî gelişimini mümkün kılan sağlıklı bir çevrede yaşaması için gerekli tedbirleri alır.

Çevrenin en üst düzeyde korunması ve çevre kalitesinin iyileştirilmesi, sürdürülebilir kalkınma ilkesiyle uyumlu olarak, herkesin ve Devletin görevidir."

Burada görüldüğü üzere, çevrenin en üst düzeyde korunması ve çevre kalitesinin iyileştirilmesi hususunda vatandaşlara da görev yüklenmiştir. Tabi burada aslında devlete önemli bir iş düşmekte olup; çevrenin korunmasına yönelik önlemler olacaktır.

#### **4.2.2. Kanunlar ve Kanun Hükmünde Kararname'ler de Yer Alan Çevreye İlişkin Hukuki Düzenlemeler**

Türk Hukuku'nda çevreyi korumaya yönelik düzenlemeleri ele alırken 2872 sayılı Çevre Kanunu'nu bu hususta yapılan düzenlemelerin başında gelmektedir.

#### **4.2.3. Türk Ticaret Kanunu'nun da Çevreye İlişkin Hukuki Düzenlemeler**

Türk Ticaret Kanunun 'da deniz kirliliğinin önlenmesi bakımından bir hüküm

bulunmamakla birlikte; gemi adamlarının görevleri kapsamında kusurlarında doğan bir eylem neticesinde bir kirlenme meydana geldiği takdirde uygulanacak olan 947. madde yer almaktadır. Anılan madde aşağıdaki şekildedir; Madde 947 ; Donatan, gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı mesuldür; şu kadar ki, donatanın yükü ilgili şahıslara karşı olan mesuliyeti, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan mesuliyeti derecesindedir.”

Bu kanun maddesi ile gemi adamlarından biri vazifesini yaparken üçüncü kişilere vermiş olduğu zararlardan ötürü donatanı sorumlu tutmuştur. Ticaret Kanunu'nda yapılan değişiklik ile eski 947. madde 1062. madde olarak kanunda yerini almıştır. Değişikle birlikte, "donatan gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken" kavramına ek olarak, zorunlu danışman ve kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur, şeklinde hüküm getirilmiştir. Hükümün 2. fıkrasında, donatanın Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olacağı da kanun maddesine eklenmiştir.

Donatanın kim olduğu Türk Ticaret Kanunu'nun 946. madde de yapılmıştır. Anılan madde hükmü şu şekildedir; Madde 946; Donatan, gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine denir. Kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse, üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılır. Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir talepte bulunan kimseyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötü niyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten menedemez ” (Moroğlu ve Kendigelen, 2007).

Görüldüğü üzere; gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibi donatan olarak tanımlanmıştır. Ayrıca, gemi adına kayıtlı olmasa dahi; bir gemiyi kendi adına bizzat veya kaptan yardımıyla kullandığı takdirde de bu kişi üçüncü kişilerle olan ilişkilerde donatan sayılacak olup, bu kişide üçüncü kişiye verilen zararlardan sorumlu olacaktır. Donatan gibi sayılacak olan kişi, hukuk dilinde “gemi işletme mühendisi” olarak adlandırılmaktadır. Başkasına ait gemiyi çıplak olarak kiralayıp (bare boat caharter) kaptanı bizzat tayin etmiş yahut gemiyi personeliyle tutmakla beraber gemi adamlarının hizmet sözleşmelerini devir almış ise; şart yerine gelmiş ve gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanmıştır. Ancak, bununla birlikte uygulamada deniz işletmeleri bilhassa konjonktür zamanlarında gemi tonajına olan ihtiyaçlarını karşılamak üzere başkalarına ait gemileri personeliyle beraber belirli bir süre için

tutarlar ve bu hususta kullanılan (Baltic Uniform Time –Charter ve Deutzeit Caharter gibi Standart zaman üzerine çarter (time charter ) sözleşmeleri çarterere belirli sınırlar içinde kaptana talimat vermek yetkisini tanımakta iseler de; kaptan ve diğer gemi adamları ile gemi maliki arasındaki hizmet münasebetleri ve böylece malikin gemi üzerinde hakimiyeti devam ettiğinden çartererin gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanmadığı kabul edilmektedir (Kender ve Çağa, 2005). Kanun'un eski 946. maddesinin yerini yeni kanunda 1061. madde ele almıştır. Bu madde yönünden her hangi bir değişiklik mevcut değildir.

Doktrinde hâkim olan bir görüşe göre, TTK 947. hükmünde doğan sorumluluk; munzam bir sorumluluktur. Bu ise; şu anlama gelmektedir; donatanı 3. kişiye vermiş olduğu zararlardan sorumlu tutabilmek için gemi adamının görevini ifa ederken bir kusuru olması gerekmektedir (Kender ve Çetingil, 2009) . Eğer gemi adamının bir kusuru yok ise; bu durumda donatan da sorumlu olmayacaktır. Burada bahsedilen sorumluluk ise sınırlı aynı mesuliyettir. Bu sorumluluğun sınırlı ve aynı olduğu ise; aynı kanunun 948. Maddesinde yer almaktadır (Kender ve Çetingil, 2009) .

Kanunda yer alan; 947. maddeye göre donatanın kirlenme meydana geldiğinde sorumlu tutulabilmesi için sorumluluğunun şartlarını ise şunlardır; öncelikle kirlenme nedeniyle üçüncü kişiler zarar görmüş olmalıdır. Buradan anlaşılacağı üzere; donatanın kanun hükmü gereği sorumlu tutulabilmesi için; denizde veya sahildeki kirlenmeden dolayı 3. kişinin zarar görmesi şartının gerçekleşmesi gerekmektedir. Buna ek olarak; zarardan sorumlu tutulmak için sadece zararın deniz içinde meydana gelmesi zorunluluğu yoktur. Zarar bir deniz gemisi ile kıyıdaki tesislere de zarar verdiği takdirde dahi donatan bu zarardan dolayı ilgili kanun maddesi gereğince sorumlu tutulabilecektir (Kara, 2005) .

Kanun hükmünde yer alan; üçüncü şahıs madde metninden açıkça anlaşılacağı üzere; donatan ve gemi adamları dışında kalan herkesi kapsamaktadır. Bunların yanı sıra sorumluluğun bir başka şartı ise; zarara bir gemi adamının sebep olmasıdır. Gemi adamı ise; Türk Ticaret Kanunu'nun 821.maddesi gereği; Madde 821; "Gemi adamları"; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir ” (Moroğlu ve Kendigelen, 2007). Doktrinde genelde hangi gemi adamının zarar sebebiyet verdiği tespit edilemediğinden; kusurlu şahsın gemi adamlarının içinde bulunmasının yeterli olduğu görüşü hâkimdir (Kender ve Çetingil, 2009) .

Bu şartlara ek olarak donatanın sorumlu tutulabilmesi için; zararın gemi adamlarının görevlerini ifa ettikleri anda gerçekleşmesi gerekmektedir.

Bu şartlardan sonuncusu ise; zararın gerçekleştiğinde gemi adamının kusuru olmalıdır ve zararla eylem arasında illiyet bağı olmakla birlikte, zarara yol açan eylemin de hukuka aykırı olması gerekmektedir.

Kanun maddesinden açıkça anlaşılacağı üzere; “gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde” eğer gemi adamının meydana gelen zararda herhangi bir kusuru yok ise; bu durumda donatan da sorumlu olmayacaktır. Örneğin, olay bir mücbir sebep dolayısıyla; yani beklenmeyen ve ön görülse dahi; önüne geçilemeyecek bir olaydan oluşturulduğu düşüncesi hâkimdir.

Bu üç ayrı madde metni incelediğinde; kanun maddesinde yer aldığı şekliyle, “Gerek kasten gerek ihmal ve teseyyüp yahut tedbirsizlik ile haksız bir surette diğer kimseye bir zarar ıka eden şahıs, o zararın tazminine mecburdur.”

Kasten veya ihmal dahi olsa üçüncü bir şahısa hukuka aykırı olarak zarar veren kişi verdiği zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Ancak, genellikle zarar veren kişinin bu tazmini karşılamaya gücü olmadığı için kanun koyucu bu şekilde bir hükmü de getirmiştir. Bu durumda işverenin durumu işçiye göre madden zararı karşılama yönünden düşünüldüğünde daha fazla olacağından BK 55.madde hükmü getirilmiştir. Bu durumda uygulama; böyle bir zarar meydana geldiğinde bu üç maddeden hangisinin uygulanacağı; hususu tartışılacaktır.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre; TTK'nun 947. maddesi özel hüküm niteliği taşıdığından, özel hüküm varken genel hükmün uygulanmayacağı şeklindedir. Diğer bir görüşe göre ise; TTK'nun 947.maddesi BK'nun 55. maddesini tamamlayıcı olarak kullanılmaktadır. BK'nun 55. maddesine göre kusursuz sorumluluk olsa dahi; sorumluluğu TTK'nun 948.maddesi gereği zarardan sınırlı sorumlu olacaktır. Bu durumda donatan sadece ancak gemi ve navlun ile mesul olacaktır. Gemi ve navlun sınırlı sorumluluk bakımından özel mal varlığı teşkil etmektedir buna deniz serveti denmektedir.

Deniz serveti sınırları her alacaklı için ayrı olarak tayin edilmiş bir kavram olmakla beraber unsurları şunlardır; Gemi kavramından anlaşılması gereken kullanılması söz konusu alacağın doğmasına sebep teşkil etmiş olan gemidir. Bu durumda donatanın başka gemileri de varsa onlar bu geminin dışında kalacaktır. Gemiye bütünleyici parça ve eklentileri de dahil olacaktır. Burada önemli olan husus şu olacaktır; donatan geminin vaziyeti takip esnasında



nasılsa o durumu ile sorumlu olacaktır. Gemi tamir sebebiyle değeri artmış veya kaza nedeniyle değeri azalsa dahi; gemi hangi vaziyette bulunuyorsa gemi o halinden sorumludur. Navlun bir yükün gemi ile taşınması karşılığında sözleşme uyarınca ödenecek olan bedeldir. Taşımaya ilişkin olarak kanun hükmü icabı ödenecek paralar; sürastarya ücreti; yolcu taşıma ücreti; donatanın akdettiği navlun mukavelelerinden doğan sair alacakları ve gemisini tahsis ettiği gayeye uygun olarak kullanmaktan elde ettiği menfaatler deniz servetine dahil olacaktır (Çağa ve Kender, 2005) .

#### **4.2.4. Çevre Kanunu'nda Yer Alan Çevreye İlişkin Hukuki Düzenlemeler**

Çevre Kanunu'nun amacını daha önce yukarıda açıklandığı üzere; bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır." Çevre Kanunu'nun 28.maddesi çevreyi kirletenlerin sorumlu olduklarını açıkça öngörmektedir. Anılan madde şu şekildedir; Kirletenin sorumluluğu ; "Madde 28 – (Değişik: 3/3/1988 - 3416/8.md.) Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar.

Çevre Kanunu'nun 28.maddesi çevreyi kirletenlerin sorumlu olduklarını açıkça öngörmektedir. Anılan madde şu şekildedir; "Kirletenin sorumluluğu; Madde 28 – (Değişik: 3.3.1988 - 3416/8.md.) Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar. Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır. (Ek fıkra: 26.4.2006 – 5491/19 Md.) Çevreye verilen zararların tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl sonra zamanaşımına uğrar."

Kanun maddesinden anlaşılacağı üzere; gerekli özenin gösterildiğine ilişkin bir kurtuluş beyyinesi olmadan; çevreye zarar vereni sorumlu tutmuştur. Kanunu'nun 2.fikrasında; kirletenin meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre tazminat sorumluluğu saklıdır diyerek; Borçlar Kanunu'nda yer alan tazminata ilişkin hükümlerin de uygulanabileceğini açıkça öngörmüştür. Bu durumda, dava açma hakkına sahip olan kişi; sorumluluğa ilişkin birkaç kanun maddesinde düzenleme yer alıyorsa; bu durumda, sorumluluğun dayandığı nedenler arasında bir tercih yaparak dava açabilecektir. Çevre

Kanununa göre sorumluluğun koşulları şunlardır; öncelikle çevrenin kirlenmiş olması şartı mevcuttur. Çevrenin kirlenmiş olup olmadığı da, çevresel zararlardan korunmak için yürürlüğe konulan ilgili Yönetmeliklerde öngörülen sınırın aşılmadığına belirlenen standart ve ölçütlere göre tespit edilecektir. Başka bir deyişle, hukukun çizdiği sınırlar içinde kalan Yönetmelik hükümlerine göre kabul edilebilir kirlilik düzeyini aşmayan bir kirlilikten dolayı sorumlu tutulması söz konusu değildir. Ancak, hukuki düzenlemelerle belirlenen sınır değerlerinin aşılması halinde kirlilik meydana gelmiş sayılır (Parlar, ve Hatipoğlu, 2010). Çevre Kanunu'nun 28. maddesine göre; kirlenmenin yol açtığı zararlardan kirleten sorumludur; bu itibarla çevreye zarar veren fiillerden dolayı kirletenin kusursuz sorumluluğundan söz edilebilmesi için öncelikle çevre kirliliğinin oluşması ve çevreyi kirleten sorumlu bir kişinin bulunması gerekmektedir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) . Kirleten kavramı Çevre Kanunu'nun 2.maddesinde yer almaktadır. Çevre Kanunu'na göre kirleten; fiilleri sonucu doğrudan veya dolaylı olarak çevre kirliliğine sebep olan gerçek ve tüzel kişileri," ifade etmektedir. Çevrenin kirlenmesi kişilerin yapmış oldukları bir davranıştan dolayı veya yapması gereken bir yapmamasından dolayı da meydana gelebilir. Kanun maddesinde anıldığı üzere; kirleten şahıs veya tüzel kişi olabilmektedir. Çevre kirliliğinin kavramı ise; Çevre Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair 5491 sayılı kanun uyarınca "Çevre kirliliği: Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etkiyi" ifade etmektedir Çevre Kanunu'nun 28.maddesine göre; sorumluluğun varlığı için zarar ve nedensellik bağının ve hukuka aykırılığında bulunması ile birlikte; zarar görenin bunu ispatlaması şarttır. Sorumluluğun bir diğer koşulu ise; çevre kirliliğinin bir zarara neden olması gerekmektedir. Çevre Kanunu'nun 28. maddesi gereğince kusursuz sorumluluk için çevre kirliliğine bir neden olması gerekmektedir. Yargıtay 3.Hukuk Dairesi'nin 6.2.1997 ; 458/1307 Karar gereğince; zarar gören gerçek veya tüzel kişiler herhangi bir sınırlama olmaksızın çevrenin kirlenmesinden zarar gören herkesi dava açabilmeye yetkili kılmıştır (Parlar ve Hatipoğlu, 2010). Sorumluluğun bir diğer koşulu ise, kirlenme ile zarar arasında nedensellik bağının bulunmasıdır. Burada önemli olan husus, çevrenin kirlenmesi ile hareket arasında uygun bir illiyet bağı kurulamıyorsa bu durumda, Çevre Kanunu'nun 28. maddesi hükmünce sorumlu tutulamayacağı anlamını taşımaktadır. Kirletenin çevrenin kirlenmesinden doğan zararlardan sorumluluğu gerekli özenin gösterildiğine dair; kurtuluş beyyinesi tanımadığından

ağırlaştırılmış, objektif sorumluluk niteliğinde olduğundan, illiyet bağıını kesen bir neden olmadığı takdirde; gereken bütün önlemleri almış olmak sorumluluktan kurtulma imkânı sağlamamaktadır. Tabiki, illiyet bağıını kesen nedenler meydana gelmiş ise; bu durumda sorumluluk meydana gelmeyecektir. Eğer kirlenmeye mücbir sebep ya da üçüncü kişinin veya mağdurun ağır kusuru neden olmuş ise; işte bu takdirde çevrenin kirlenmesine yol açan kişi sorumlu tutulamayacaktır (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

#### **4.2.5. Türk Ceza Kanunu'nda Çevreye İlişkin Hukuki Düzenlemeler**

Çevrenin korunmasına yönelik olarak Çevre Kanunu dışında Türk Ceza Kanunu'nda da yasal düzenlemeler bulunmaktadır. Türk Ceza Kanunu'nun 181. maddesinde çevrenin kasten ve taksirle kirletildiği takdirde ne tür yaptırımların olacağını açıkça öngörmüştür. Anılan madde şu şekildedir; Çevrenin kasten kirletilmesi; Madde 181; İlgili kanunlarla belirlenen teknik usullere aykırı olarak ve çevreye zarar verecek şekilde, atık veya artıkları toprağa, suya veya havaya kasten veren kişi, altı aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır (Parlar ve Hatipoğlu, 2010). Atık veya artıkları izinsiz olarak ülkeye sokan kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Atık veya artıkların toprakta, suda veya havada kalıcı özellik göstermesi halinde, yukarıdaki fıkralara göre verilecek ceza iki katı kadar artırılır. Bir ve ikinci fıkralarda tanımlanan fiillerin, insan veya hayvanlar açısından tedavisi zor hastalıkların ortaya çıkmasına, üreme yeteneğinin körelmesine, hayvanların veya bitkilerin doğal özelliklerini değiştirmeye neden olabilecek niteliklere sahip olan atık veya artıkların ilgili olarak işlenmesi halinde, beş yıldan az olmamak üzere hapis cezasına ve bin güne kadar adli para cezasına hükmolunur. Bu maddenin iki, üç ve dördüncü fıkrasındaki fiillerden dolayı tüzel kişiler hakkında bunlara özgü güvenlik tedbirlerine hükmolunur.”

Bu maddenin kanunda yer almasının amacı Anayasa'da var olan sağlıklı yaşam hakkının korunmasına hizmet etmektedir. Çünkü insanın sağlıklı bir yaşam sürebilmesi sağlıklı bir yaşam sürmesine bağlıdır. Kanun maddesi incelediğinde suçun maddi unsurunun “çevreye zarar verecek şekilde atık veya toprağa suya veya hayvana kasten zarar vermek olduğu görülmektedir. Bu madde çevrenin kasten kirletilmesini ele almaktadır ve suçun manevi unsuru kasttır (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) . Ancak, hayatın olağan akışına göre; bu kanun maddesi bir deniz kazası neticesinde çevrede meydana gelen bir kirlenme uygulama

alanı bulamaz, çünkü kasten bir deniz kazası meydana gelmeyeceği için bu kanun maddesi bu alanda uygulama alanı bulamamaktadır. Aynı kanunun 182. maddesi ise; çevrenin kasten kirlenmesine dair düzenleme yapmıştır. Anılan madde şu şekildedir;

" Madde 182. Çevreye zarar verecek şekilde, atık veya artıkların toprağa, suya veya havaya verilmesine taksirle neden olan kişi, adli para cezası ile cezalandırılır. Bu atık veya artıkların, toprakta, suda veya havada kalıcı etki bırakması halinde, iki aydan bir yıla kadar hapis cezasına hükmolunur. İnsan veya hayvanlar açısından tedavisi zor hastalıkların ortaya çıkmasına, üreme yeteneğinin körelmesine, hayvanların veya bitkilerin doğal özelliklerini değiştirmeye neden olabilecek niteliklere sahip olan atık veya artıkların toprağa, suya veya havaya taksirle verilmesine neden olan kişi, bir yıldan beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır" (Parlar ve Ali, 2010).

Zarar verecek şekilde atık ve artıkların toprağa suya veya havaya verilmesine taksirle neden olan kişinin adli para cezasıyla cezalandırılmasına yönelik bir düzenleme getirmiştir. İlgili kanun hükmüne göre; bir faaliyet neticesinde çevreye bırakılan bir atık olduğu takdirde kanun ceza öngörmüştür. Ancak, deniz kazalarının çevreye vermiş olduğu bir zarar neticesinde kanaatimce bu kanun maddesi de bir uygulama alanı bulamayacaktır. Zira deniz kazası bir "faaliyet" değildir. Bu nedenle bu kanun maddesinin deniz kazası sonucu meydana gelen çevre kirlenmelerinde uygulanamayacağı görüşümdedir. Suçun manevi unsuruna bakıldığında; atık veya atık madde tehlikeli olduğu öngörülebiliyorsa ve çevreye bırakılmaması gereken atık maddeler çevreye bırakılırsa işte bu takdirde çevreye taksirli olarak zarar verilmiş olacağından bu kanun maddesi uygulama alanı bulacaktır.

Ancak, bir deniz kazasını ele aldığımızda örneğin bir petrol yüklü gemiyi ele aldığımızda ve bir deniz kazasının meydana geldiği anda petrolün denize zarar verdiği bir durumda; deniz çevresine zarar veren petrolün daha önce; denize bırakılma gibi bir durumun planlanması veya kaza neticesinde deniz çevresine zararlı bir atık denize döküldüğünde bu daha önceden planlamayan ve öngörülen bir durum olamayacağından; deniz kazası neticesinde de bu kanun maddesi kanaatimce uygulama alanı bulamayacaktır.

Çevreye yönelik yapılan tüm düzenlemeler; çevrenin korunmasını içerir amaçlarla yapılmıştır. Çevrenin korunmasına yönelik yapılan bu düzenlemeler karşısında; devletin işin ekonomik yönüyle de ele alması gerekmektedir.

Çevre kavramı, insanların tabii; beşeri, parasal ve maddesi kaynakları kullanım ve işletmelerinden doğan ekonomik çevre unsurlarını da kapsamakta olup; çevre ile ilgili politikaların kalkınma planlarında yer alması ve ayrıca bütün ekonomik politikalarda çevrenin boyutunun da hesaba katılması gerekmektedir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

Çevrenin ekonomi ile olan bağlantısı; işin kendi doğasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle çevre ekonomi ile birlikte düşünülmelidir. Çevre ile ekonominin kesiştiği iki nokta mevcuttur. Bunlardan birincisi; çevrenin çevre değerinin korunması ve iyileştirilmesi için yapılması gereken harcamaların etkisi; ikincisi ise; çevreye olan zararların giderilmesi için ekonominin katlanmak olduğu zararlar. (Parlar, Hatipoğlu, 2010). Bu zararların hesaplanması ve bu hesaplamalar dahilinde devletin belli bir bütçesini çevreye yönelik olarak ayırması "çevre ekonomi politiği" alanın konusunu teşkil etmektedir. Çevre Kanunu'nda yer alan temel ilke ise; "kirleten öder" ilkesidir. Bu ilkeye göre; çevrenin gerektirdiği maliyet yük paylaşımında uygulanmaktadır ve bunun sonucu olarak çevreyi kirletmelerinde ki payları oranında bölüştürülmektedir.

Ekonomik anlamda; Stokholm Çevre Konferansı'nda üç temel ilke kural olarak ele alınmıştır. Bunlardan birincisi; ülkelerin çevre için harcayacakları çabaların farklı ticaret politikaları uygulamaya yol açmaması gerektiği; bu zararların hesaplanması ve bu hesaplamalar dahilinde devletin belli bir bütçesini çevreye yönelik olarak ayırması "çevre ekonomi politiği" alanın konusunu teşkil etmektedir. Çevre Kanunu'nda yer alan temel ilke ise; "kirleten öder" ilkesidir. Bu ilkeye göre; çevrenin gerektirdiği maliyet yük paylaşımında uygulanmaktadır ve bunun sonucu olarak çevreyi kirletmelerinde ki payları oranında bölüştürülmektedir. Diğer bir ilke ise, çevre politikalarının yükünün gelişmekte olan ülkelere aktarılamayacağı; son olarak; hiç bir ülkenin kendi çevre sorunlarını başka ülkelerin zararına çözümünde yüzüstü bırakmayacağı ilkeleri kural olarak ele alınmıştır (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

Anlaşılacağı üzere; çevrenin korunmasına yönelik yapılan işlemler ekonomi ile yakın bir bağlantı içerisindedirler. Bu nedenle, her hangi bir deniz kazası meydana geldiğinde ve kaza neticesinde, çevrenin temizliğine yönelik yapılacak işlemlere yönelik devlet bütçe ayırmaktadır. Deniz kazalarının ve çevreye vermiş olduğu zarar neticesinde alınan önlemler ülkenin ekonomisi ile çok yakın bağlantı içermektedir.

Çevrede meydana gelen zarar neticesinde ödenecek olan tazminat aslında, kirlilik zararını önlemek ya da aza indirmek için alınan bu önlemlerin maliyetinin ödenmesi içindir. Örneğin kuşlar; memeliler ve sürüngenler gibi yabancı hayatın yakalanması; temizlenmesi ve rehabilitasyonu ile ilişkili makul maliyetler içinde tazminat ödenebilir (www.denizcilik.gov.tr).

Bir deniz kazası meydana geldiğinde, çevreye verilen zararlardan olayı ödenecek olan tazminatın kapsamını; denizlerdeki ve kıyılardaki temizlik operasyonları zararı önlemeye veya en aza indirmeyi amaçlar ve bu alınan önlemler koruyucu önlemler oluşturmaktadır ve buna ek olarak petrole bulanmış hayvanların temizlenmesi için harcanan çabaya yönelik temizlik çalışmaları da tazminat kapsamında yer almaktadır. Temizleme işlemlerine yönelik kullanılan materyaller; yiyecek ve kirlilik problemine göre; temin edilecek konaklama masrafları ve gönüllü olarak yardıma bulunanların makul yiyecek ve konaklama masrafları da tazminat kapsamında olan masraflar arasında yer almaktadır. Bununla beraber, temizlik operasyonlarına yönelik talepler, personel maliyetlerini ve ekipman almaya yönelik bedeller de tazminat kapsamına dahildir. Temizlik ekipmanlarının tamir edilmesi ve temizlenmesi ve bu temizlenerek toplanması neticesinde, toplanan malzemelerin saklanması ve atılmasına yönelik yapılan işlemler de talep edilecek tazminatın kapsamına girmektedir. Temizlik işlemleri ise; genellikle istihdam edilmiş sürekli personel aracılığı ile veya kendilerine ait deniz taşıtları, araçlar ve ekipman kullanan kamu yetkilileri tarafından yapılmaktadır. Bu durumda temizliği gerçekleştiren kuruluşların yapmış oldukları masraflar da tazminat kapsamına dahildir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

Makul talep ve makul masraf konularında yapılan iş ve işlemler için bir ücretlendirme mevcut olup, bu ücretlendirmede "uluslararası ücretlendirme" kullanılması önerilmektedir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

Görüleceği üzere; her hangi bir deniz kazası meydana geldiğinde ve çevresel bir zarar meydana getirdiğinde ve özellikle petrol kaynaklı bir zarar meydana geldiğinde devletin temizleme işlemlerine yönelik her zaman personel bulundurduğu ve temizlik işlemlerine yönelik yapılacak masraflara yönelik devlet bütçe ayırmaktadır. Yapılacak olan masraflar da tazminat kapsamına dahil olmaktadır. Temizlik işlemi için ise; ayrı bir istihdam alanı olması ekonomi ile çevrenin arasındaki bağlantılı olduğunun göstergesidir.

Çevrenin temizlenmesine yönelik her türlü işlem devletin ayırması gereken bir bütçe anlamını taşımaktadır; bu hususta deniz kazalarının ekonomiyi ne derece etkilediğinin ve ekonominin çevreyle ne derece yakın bir ilişkisi olduğuna dair kanıtını oluşturmaktadır.

#### **4.2.6. Deniz Sigortası Hukuku'nda Çevreye İlişkin Hukuki Düzenlemeler**

Tanker kazasının meydana getireceği deniz çevre kirliliği neticesinde meydana gelecek olan neticeleri önlemek için yapılmış olan kanunun bu yönden önemi çok büyüktür. Zira deniz kazası neticesinde meydana gelecek olan zararın tazmini hususunda; kanun hükmü uyarınca sigorta şirketleri de devreye girmektedir.

Ülkeler deniz kazaları neticesinde meydana gelen ekonomik kayıplar meydana geldikçe bu hususa yönelik çözümler getirmek amacıyla ekonomik kayıplarla ilgili tazminatların kapsamına yönelik kurallar meydana getirmiştir. Bu nedenle bir rehber hazırlanmış olup; CMI bu konuda öncelikle ülkelerin hangi taleplerin kabul edilebilir nitelikte olduğunun saptanması hususunu gündeme getirmiştir. CMI tarafından hazırlanmış olan bu rehber daha önceden kabul edilmiş olan uluslararası tanınan yasal haklarda ve düzenlemelerde bir değişiklik meydana getirmemiştir. Burada amaç tam açık olmayan hususlarda belli başlı kurallar getirmektir. Rehberin içeriği ise şu şekildedir, Genel bilgiler bölümünde; 1.maddede CLC 1969 ve FUND 1971 konvansiyonlarının tadilleri ile birlikte bir bütün olarak kirlilikten doğan taleplere uluslararası düzeyde tek bir şekilde uygulanmalarının sağlanmasının dikkate alınması ve kirlilik zararının karşılanması için oluşturulan uluslararası fon ile ilgili kararlara çözüm ve politikalara gereken ağırlığın verilmesi gerektiği ifade edilmektedir. 2. maddesinde ise; talep sahibinin her türlü kayıp hasar ve masraftan kaçınmak veya azaltmak konusunda gerekli makul işlemleri yapmaması halinde zararın tazmininin reddedilebileceği veya azaltılabileceği belirtilmektedir. 2. bölümde ise; ekonomik kayıp tabiri doğrudan ve dolayısı ile doğan ekonomik kayıpları içerdiği, doğrudan ekonomik kayıpların talep sahibinin yağ/yakıt kirliliğinden dolayı malvarlığında meydana gelen fiziki kayıp veya hasarların sonucuna bağlı olarak maruz kaldığı parasal kayıpları ifade ettiği dolayısıyla olan ekonomik kayıpların talep sahibinin malvarlığında böyle bir fiziki kayıp veya hasarın sonucu ile verilenler dışında maruz kaldığı diğer parasal kayıplar olduğu, malvarlığı teriminin talep sahibinin mülkiyetten veya zilyetlikten doğan ve hukuken tanınan ve hukuken himaye gören her türlü hak ve menfaatini de kapsayacak şekilde kullanıldığı açıklanmaktadır (İlgin, 1996).

4.maddede de ilke olarak netice den doğan doğrudan kayıpların ancak tazmin edilebileceği 5. maddede dolaylı ekonomik kaybın normal olarak yağ/yakıt bulaşmasının doğduğu zaman ancak tazmin edilebileceği bu kayba zarara bulaşmanın neden olması gerektiği sadece zarar ile kazaya karışan gemilerden tahliye edilen kaçırılan yağ/yakıtın neden olduğu olay arasındaki illiyet bağının gösterilmesinin yeterli olmadığı belirtilmektedir (İlgın, 1996).

6.maddede dolaylı ekonomik kaybın sadece kirlenme bulaşma ve zarar arasında makul derecede bir yakınlık mevcut olduğu zaman bu kirlilikten doğduğu şeklinde ancak işlem yapılabileceği, talep sahibinin eylemi ile kirlenme arasındaki coğrafi yakınlık, talep sahibinin etkilenen doğal kaynağa olan ekonomik bağlılığın derecesi, talep sahibinin kirlilikle doğrudan etkilenen alandaki ekonomik aktivitesinin bütünlüğü içerisinde meydana gelen uzantısı, talep sahibinin zararına azaltma konusunda ki hedefi; zararın önceden tahminin mümkün olup olmadığı; talep sahibinin zararını etkileyen eş zamanlı diğer etkenler olarak sıralanmaktadır (İlgın,1996).

7. maddesinde genel prensiplerin uygulanmasında alınacak sonucun her bir olayın şartlarına bağlı olduğu ve doğan zararın tazmininin normal olarak aşağıdaki hususları kapsamadığı açıklanmakta ve bunlarda; gelirleri olayda etkilenen sahil veya deniz çevresinin işletilmesine dayanan kişiler dışındakiler; balıkçılık ziraat ve benzeri işlerde; oteller, lokantalar, dükkânlar plaj tesisleri ve benzeri işler turistik hizmetlerde; tuzlalar, buharlaştırma sureti ile tuz üretme göletleri üretim veya soğutma amacı ile su alan benzeri tesislerde; sadece aşağıdakilere maruz kalan taraflar, çevrenin işletilmesi ile ilgili olmayan gecikme ara verme veya diğer iş kaybı; kamu makamlarının vergi ve benzeri gelir kayıpları olarak sıralanmaktadır (İlgın, 1996).

8. maddede ise; ekonomik kayıp için tazminatın talep sahibinin hukuken tanınmış bir hakkı veya menfaatinin zarara uğratılması veya ihlal edilmesi halinde ancak söz konusu olabileceği ayrıca böyle bir hak veya menfaatinde mutlaka talep sahibine ait olması geniş anlamda halka açık bulunmaması gerektiği beyan edilmektedir. alınan makul önlemlerine ilişkin masraflar; alınan önlemler ilişkin masrafların önlenmesi veya azaltılması istenen kayıplara oranı; önlemlerin uygun olması ve bu konuda makul başarı beklentisi, konuya ilişkin piyasa koşulları bir hükümet yetkilisinin veya kamu organının önleyici tedbirlerde veya temizleme işlemlerinde aktif rol oynaması halinde bu faaliyet sırasında çalıştırılan



personelin normal ücretlerinin uygun oranının tazminat olarak bu idareye de ödenebileceği böyle bir talebin sadece bu ücretlerin böyle bir olay olmasa bile; zaten her halükarda ödeneceği gerekçesine istinat ettirilerek reddedilemeyeceği, talep sahibine ait herhangi bir alet veya teçhizat kirliliği önleme veya temizleme amacı ile makul olarak kullanıldığında bu süreye ilişkin makul bir kira bedeli ile kullanımdan sonra bu alet ve teçhizatlarına temizlenmesi veya onarılması için yapılan makul masrafların da talep edilebileceği ancak yapılan bu masraf ve ödemelerin toplamının sözü geçen alet ve teçhizatın değerini hiçbir şekilde aşamayacağı; alt paragraflar c veya d gereğince ödenecek tazminatın söz konusu temizlemenin süresi içinde yapılmış olan masraflarla sınırlı olacağı aşanları ise kapsamayacağı, önleme ve temizleme işlemleri ile ilgili olarak makul surette alet ve malzeme satın almış olduğu takdirde bunların iktisap bedellerinin ancak bu alet ve malzemenin işlemler bittikten sonraki halihazır değerleri tenzil edildikten sonra tazmin edilebileceği, kullanılan ağır teçhizat ve makinalarca dalga kıranlar yol ve kaldırımlara verilen hasarlar gibi makul önleme ve temizleme işlemlerinin neden olduğu hasar ve zararların makul onarım bedellerinin de ayrıca tazmin edilebileceği; yağ/yakıt bulaşmasından kirlenen kuşların memeli hayvanların veya sürüngenlerin makul temizleme işlemlerine ilişkin masrafların da tazmin edilebileceği öngörülmüştür (İlgin, 1996).

11. maddede çevre zararı için tazminatın gerçekçi olarak yapılan veya yapılacak olan eski hale getirme konusundaki makul işlemlerin bedeli sınırlı olacağı talebin teorik modellere göre hesaplanması ve soyut olması halinde tazmin edilemeyeceği belirtilmektedir (İlgin,1996).

12. maddenin a bendinde eski hale getirme işlemlerinin masrafları konusunda kabul edebilir taleplerin sadece dökülen yakıtın temizlenmesi işlemlerinin ile sınırlandırılmasının gerekmediği bunların hasar görmüş bölgenin restorasyonuna ve doğal iyileşmeye ilişkin uygun tedbirleri de içerebileceği öngörülmüştür (İlgin, 1996).

Kirlilik zararının miktar olarak belirlenmesi ve bunun gerçek olup olmadığının ortaya çıkarılabilmesi eski hale getirme işlemlerinin gerçekten yararlı ve uygun olup olmadığı ve bunların doğal iyileşmeyi hızlandırıp hızlandırmayacağı gibi hususların anlaşılabilmesi özel çalışmaların ve bazı masrafların yapılmasının gerekli olabileceği bunların gerçek hasarın nispetinde olmaları ve gerekli bilgiyi sağlamaları veya sağlayacak olmaları şartı ile bu çalışmaların makul giderlerinin de tazmin edilebileceği; talep sahibinin eski hale getirme

işlemlerinin tahmini masrafları ile ilgili makul bir meblağı ancak bu işlemlerin parasal kaynakların yetersizliği sebebiyle başka türlü yapılmayacak olması şartı ile öngörülen eski hale getirme işlemlerinin gerçekten yapılacağı konusunda bir garanti verilmesi veya diğer bir tatminkar teminat sağlanması şartı ile alabileceği, eski hale getirme işlemlerinin makul olup olmadığının tayininde aşağıdaki faktörlerin dikkate alınması gerektiği açıklanmaktadır; çevrenin tespit edilen durumu ve buradaki değişiklikler söz konusu kaza nedeni ile doğan hasar insan yapısı veya doğal kaynaklı olsun ayırıcı unsur taşıyan diğer tüm faktörler; tedbir ve işlemlerin teknik olarak uygun olup olmadığı bunların söz konusu mahallin içinde organizmaların özelliklerini muhafaza ederek normal fonksiyonların icra ettikleri sağlıklı biyolojik yaşamını yeniden düzenlemesine yardımcı olup olmadığı; olaydan etkilenen çevrenin doğal gelişim ile iyileşmesindeki ve bu doğal gelişmeyi hızlandırması düşünülen iyileştirme işlemlerindeki sürat; bu işlemlerin bedeli hasar veya olayın makul ölçüde belirlenebilecek sonuçların bir nispet dahilinde olup olmadığına değinilmiştir. (İlgin, 1996) .

Buradan anlaşılacağı üzere; temizleme işlemleri de gerçekleştirildiğinde yapılan masraflarda ekonomiyi etkilemektedir. Taşıma ile ilgilenen firmaların kirlenmeye neden olduğu hallerde çözümler incelediğinde devletin ekonomisiyle ilgili olduğu görülmektedir. Bu durumda devlet çevre kirliliğini önlemek adına kanuni düzenlemeler yapmakla birlikte belli bir çevre politikasını da geliştirmelidir.

Denizcilikte çok büyük bir önem taşıyan sigorta hususu mevcuttur. Bir deniz kazası meydana geldiğinde de bu sigorta türlerinden biri olan kulüp sigortası da çok büyük önem taşımaktadır.

Kulüp sigortasının tarihi İngiliz Deniz Sigorta Hukuku'na dayanmaktadır. Kulüp sigortasının kanun tarafından açık bir tanımı yapılmamış olması ile birlikte 1906 Marine Insurance Act 1. Maddesinde deniz sigorta sözleşmesi sigortacının sigortalıya bu sözleşmede kararlaştırılmış şekilde v sınırlar dahilinde deniz yolculuğuna has ziyalar dolayısıyla ile tazminat ödemeyi taahhüt ettiği bir sözleşme olarak tanımlanır. Kulüp sigortası ile bir deniz yolculuğuna has risklerin sorumlulukları, masrafları ve giderleri teminat altına alınmakta olduğundan kanunun aradığı anlamda sigortalanabilir bir deniz yolculuğu kulüp sigortası sözleşmesi ile bir deniz sigortası sözleşmesi olarak kabul edilir (Light, 2006) .

Kulübe kayıtlı geminin kulüp sigortası tarafından çatmadan doğan mali mesuliyetinin ¼ nün Running Down Klozu kapsamında teminat altına alınmasına ve bu sigorta türünün tarihsel gelişimiyle birlikte başladı (Light, 2006) .

Çatmadan doğan sorumluluk, kulübe kayıtlı geminin bir diğer gemiye çatması sonucunda doğan zarar ve masraflardır. Bir çatma sonucunda kulüp, üyenin kanuni mesuliyetini teşkil eden miktara kadar zarara uğrayan geminin liman, direk, iskele, rıhtım gibi sabit veya diğer yüzer cisimlere yaptığı zararları, hasarın giderilmesi için yapılacak masrafları tamirde geçen süre ve bu süre içindeki geminin iş kayıpları ve çevreye verilen zarar ve hasarları karşılar (Light, 2006) .

Kulüp sigortası teminat kapsamı deniz yolu ile petrol taşınmasından doğan sorumlulukların son yıllarda oldukça büyük meblağlara ulaşması nedeniyle bu alandaki uluslararası düzenlemelere uygun olarak değişiklik gösterir. Bunun başlıca nedeni sigorta teminatının deniz yolu petrol taşınmasından doğan sorumluluklar açısından sınırlı bir teminat limiti sağlamasıdır. Deniz yolu petrol taşınmasından doğan sorumluluklar karşısında ilk hukuki tartışmalar Esso Petroleum vs Southport Corporation davasında ortaya çıkmıştır. Uluslararası ilk davada 18.03.1967 yılında İngiltere ve Fransız sahillerinin kirlenmesine neden olan Torrey Canyon felaketidir. Torrey Canyon adlı 118 000 dwt' lik tankerin İngiltere'nin Güney sahiline karaya oturması hallinden kaynaklı bir petrol kirliliği meydana gelmiştir. Karaya oturma çatma anlamında deniz kazası değildir ama yaşanan bu olay denizde önemli bir çevre kirliliği getiren bir olaydır. Böyle bir olay meydana geldiğinde, hangi konvansiyonun uygulanacağı hususu devreye girmektedir. Bunlardan ilki petrol kirlenmesi nedeniyle cezai ve hukuki sorumluluğu düzenleyen 1969 Brüksel Konvansiyonudur. İkincisi ise 1971 yılında kabul edilen yüksek meblağdaki petrol kirlenmelerinden dolayı gemi malikinin sorumluluğu yönünden yalnız bırakılmaması amacıyla bir fon oluşturulması amacını öngören 1971 Fon Konvansiyonu'dur. 1969 Hidrokarbürler Nedeni ile kirlenmeden doğan zararlar için hukuki sorumluluğa ilişkin uluslararası konvansiyonu gemi malikinin sonuç sorumluluğunu öngörmektedir, gemi maliki kusursuz olduğunu ispatlamak suretiyle sorumluktan kurtulamayacağı gibi zarar görenlerde gemi malikinin kusurlu olduğunu ispatlamak zorunda değildir. Ancak gemi maliki kirlenmenin harp ve benzeri hareketler, tesadüfi hal veya zorlayıcı sebepler veya üçüncü kişinin zarar verme kastı ile gerçekleştirdiği eylem veya gösterdiği ihmal veya fenerlerin seyre yardımcı diğer unsurların bakımındaki eksiklik veya

zarar görenin kasti hareketi veya ihmali neticelerinden meydana geldiğini ispatlarsa sorumluluktan kurtulur. 1969 hukuki sorumluluk konvansiyonunun getirdiği diğer düzenlemeleri genel olarak şu şekilde sıralamak mümkündür, gemiden sızan veya bırakılan akaryakıtın sebep olduğu deniz kirlenmesinden doğan zararlara uygulanır; konvansiyon anlamında gemi fiilen dökme halinde akaryakıt taşıyan her çeşit deniz gemisini ve sair deniz aracını ifade eder. Kirlenme zararından dolayı madde 3/1 gereğince geminin olay sırasındaki malikin sorumluluğu kabul edilmiş ancak madde 7/8 uyarınca kirlenme zararları nedeni ile her çeşit tazminat isteği doğrudan doğruya sigortacıya veya malikin kirlenme zararlarından doğan sorumluluk için garanti vermiş her iki kişiye karşı ileri sürülebilme imkanı getirmektedir. gemi malikinin sorumluluğu her olay başına geminin her tonilatosu için 133 sdr ile sınırlandırılmış olup ancak bu suretle hesaplanacak miktar 14 sdr geçemez (Light, 2006) .

1969 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu kulüp sigortası açısından getirdiği en önemli düzenleme Konvansiyonun 7/1. Maddesidir. Bu madde gereğince, sözleşen bir devlette tescil edilen ve 2000 tondan fazla akaryakıt yükü taşıyan geminin maliki konvansiyon gereğince kirlenmeden doğan sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak veya bir banka garantisi ya da uluslararası tazminat fonunca sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenmiş bir sertifika gibi başkaca bir mali güvence vermekle yükümlüdür. 1969 hukuki sorumluluk konvansiyonu gereğince getirilen bu zorunlu sigorta teminatı, kulüp sigortası tarafından sağlanır. Zorunlu sigorta teminatının sınırları konvansiyonun belirttiği sınırlar dahilinde olsa dahi uygulamada gemi malikleri kulüp teminatının daha büyük meblağlar için sürdürülmesini talep etmektedir. Bunun temelde iki sebebi mevcuttur. Bunlardan ilki gemi malikinin konvansiyona tabi olmayan ülke sularında meydana gelebilecek petrol kirliliğinden doğan sorumluluğun da bu teminat kapsamına almak istemesi; ikincisi ise, 1969 hukuki sorumluluk konvansiyonu gereğince petrol kirliliğine sebep olan olayın meydana gelmesinde gemi malikinin kişisel kusurunun bulunması halinde sorumluluğunu sınırlama hakkından yoksun kalma tehlikesi içinde bulunmasıdır. 1969 hukuki sorumluluk konvansiyonunun kulüp sigortası açısından bir başka önemli maddesi ise kirlenme zararları nedeniyle her çeşit tazminat talebinin doğrudan doğruya sigortacıya karşı ileri sürülebileceğini düzenleyen 7.maddenin 8. Fıkrasıdır. Ancak, konvansiyon görüşmeleri sırasında delegeler tarafından ileri sürülen farklı öneri ve görüşler sonucunda kirlenme zararları nedeniyle her çeşit tazminat

talebinin doğrudan doğruya kulüpten talep edilebilmesi 7.maddenin 8.fıkrasında belirtilen şartlar dahilinde olunduğu kabul edilir. İlk olarak kulüp üye gemi malikinin kişisel kusuru bulunsun bulunmasının sorumluluğunu sınırlandırabilir. Eğer gemi malikinin kusurunun bulunduğu ispatlanırsa kulüp konvansiyonunun madde 5/11 e uygun olarak tesis edilen fon miktarı kadar ödeme yapar ve zarar gören artan kısım için üye gemi malikine başvurur. Ayrıca, kirlenme zararlarının doğrudan doğruya üye gemi malikinin kasti bir hareketi sonucunda doğduğuna ilişkin defa de bulunabilir. Kulüp üye malikinin kendisine karşı dava açtığı halde ileri sürülebileceği örneğin denize elverişsizlik veya primlerin ödenmemesi gibi defileri zarar görene karşı ileri sürülemez. Konvansiyon görüşmeleri sırasında İngiltere delegesi, İngiliz sigorta hukukunda zarar gören üçüncü şahsın doğrudan doğruya sigortacıya başvurma hakkının ancak sigortalının iflası veya tasfiyesi halinde mümkün olduğunu aksi halde ilk önce ödeme sigortalının zarar gören üçüncü şahsın zararını tazmin ettikten sonra zarar gören üçüncü şahsın zararını tazmin ettikten sonra sigortacının sigortalısına ödemedede bulunduğunu ve bu nedenle konvansiyonda düzenlenen doğrudan doğruya dava hakkının kulüpler için ciddi bir sorun olacağını böyle bir hakkın tanınması halinde üye gemi malikinin davanın savunması sırasında hiçbir menfaati olmadığından gerekli önlemleri almayacağını ve kulübün savunmasını zorlaştırabileceğini ve bu nedenle sigorta hakkının sınırlayıcı bir nitelik alacağını ve bütün bunların sigorta piyasasının küçülmesine neden olabileceğini belirtmiştir (Light, 2006) .

Akaryakıt kirliliğinden doğan sorumluluğun 1969 hukuki sorumluluk sınırını aşması halinde zarar görenlerin ek kaynaklara başvurmak suretiyle doğan zararın tazminini temin etmek amacıyla 1971 fon konvansiyonu düzenlenir ve konvansiyon gereğince ödenebilecek tazminat miktarı 900 m USD çıkarıldı. The Torrey Canyon ve The Amoca Cadiz olayları sonucunda güçleşen ekonomik koşullarda kurtarıcıların kurtarma işlemine teşvik edilmesinin sağlanması gerekliliği ortaya çıktığı anda; ilk önce LOF 1980 “no cure no pay” esasının korunması ile birlikte kurtarıcıların hiç başarma şansı olmasa dahi yüklü tankerlerin yardımına gitmeleri konusunda teşvik edilmesinin sağlanması amacıyla bu ilkedan ayrılarak kurtarıcılarının potansiyel kirlilik tehlikesi arz eden yüklü ve yarı yüklü tankerlerin yardımına gitmelerini sağlamaya yönelik hükümler düzenlendi. Bu amaçla özellikle gemi maliklerini fiziki risklerin dışındaki risklere karşı da korumak amacıyla “kurtarma ücreti “adı verilen “safety net” getirildi. Kurtarıcılar birliği ile Uluslararası Grup arasında müşterek tedbirler

üzerinde uzlaşma sağlama amacıyla ve Kurtarma Konvansiyonun 14.maddesi ile ilgili olaylardaki belirsizliği ve gecikmeyi önlemek amacıyla uygulama kodu adı verilen bir anlaşma yapıldı. Bu anlaşma özellikle 1989 kurtarma konvansiyonun özel tazminata ilişkin 14.maddesi ile ilgili olan ve kirlilik tehlikesi bulunduğu kurtarıcının müdahalesini enkazdan yeterli kurtarma bedeli sağlama imkânının çok az olduğu durumlarda ve klasik kurtarma bedeli sağlama imkânının az olduğu durumlarda ve klasik kurtarma ücretinin yeterli olamayacağı halleri de kapsayan paralel bir teşvik unsuru getirildi ve kurtarıcının özel tazminat talebi konusunda kulübün doğrudan kulüp teminatı verilebileceği kabul edildi (Light, 2006) . Deniz Sigortalarına ilişkin hükümler Türk Ticaret Kanunu'nun Denizcilik rizikolarına karşı sigortalar başlığı altında yer almaktadır ve ilgili maddeler 1339-1459 maddeleri arasında yer almaktadır. Denizcilik sigortalarında öncelikli kaynak olarak TTK yer almakta olup, diğer bir kaynak ise; sigorta poliçesinde yer alan genel şartlardır. Sigorta genel şartları sigorta poliçesinin arkasında olan ve her sigorta dalı için ayrı ayrı düzenlenerek sigorta şirketlerini murakabe eden makamın tasdikinden geçen sözleşme şartlarıdır. Sigortacılık Kanunu'nun 11-1 maddesi genel şartlarını Müsteşarlıkça tasdikini ön görmüştür. Türk Ticaret Kanunu'nun 1266 son maddesine göre bakanlıkça tasdik edilmiş genel şartların zahmetsizce okunabilecek tarzda basılmış olması gereklidir. Bu husus yerine getirilmediği takdirde genel şartlardan sigorta ettiren zararına olanlar yerine kanun hükümleri tatbik edilecektir (Kender ve Çetingil, 2009) . Deniz sigortalarında “Türk Tekne Poliçesi Umumi Şartları” ile “Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları” kullanılmıştır. Türk Tekne Sigortası Genel Şartları 31 maddeden müteşkil olup tekne sigortasını ayrıntılı bir biçimde düzenlemiştir. Tekne sigortası konusunda yeni “Tekne Poliçesi Genel Şartları” tanzim edilerek 01.08.1996 tarihinden itibaren uygulamaya konmuştur. Bugün Türkiye’de yapılan deniz sigorta sözleşmelerinde kullanılan bazı (Institute Clauses) lar aşağıdaki şekildedir; Tekne Sigortası (Marine Hull Forms) Tekne Sigortalarında özel şart olarak kullanılan Enstitü Tekne Klozları ise şunlardır,

- a)Geniş kapsamlı teminat için “Institute Time Clauses Hulls (01.10.1983) veya “Institute Time Clauses Hulls (01.11.1995) veya “International Hull Clauses (01.11.2002),
- b)Dar kapsamlı teminat için Institute Time Clauses –Hulls Total Loss,General Average and  $\frac{3}{4}$  ths Collision Liability –Including Salvage,Salvage Charges and Sue and Labour (01.10.1983)

Denizciliğin uluslararası niteliği sebebiyle, denizcilik rizikolarının sigortasında da ihtiyaçları karşılayan standart kuralların sözleşme kapsamına alınması faydalı olmaktadır. Ancak, bu kuralların Türkiye'de uygulanması sırasındaki yorumunda Türk Sözleşme hukukunun temel ilkeleri göz önünde tutulmalı, mahkemeye uygulanacak kuralların bilimsel açıklaması yapılmalıdır (Kender ve Çetingil, 2009) .

### **4.3. Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Çeşitli Zararların Tazminat Talepleri**

Çevrenin kirlenmesinden kaynaklanan zarardan dolayı tazminata hükmedilebilmesi için daha öncede değinildiği üzere; illiyet bağının mevcut olması gerekmektedir. Kirletenin sorumluluğunda kusur aranmadığından dolayı; tazminat belirlenirken kusurun derecesi bir önem arz etmeyecektir. Yargıtay 4.HD 14/01/2002, 11555-285 sayılı kararı gereğince; “Çevreyi kirletenler veya çevreye zarar verenler; sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan 2872 sayılı Çevre Kanunu 28.maddesi gereğince kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar-Ağırlaştırılmış objektif sorumluluk” (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

Çevre Kanunu'nun 28.maddesi kirlenmeden zarar gören mağdurlara sadece tazminat davası hakkı tanımaktadır. Kirlenme mağduru eski halin iadesi; gereken tedbirlerin alınması, kirlenme tehlikesinin önlenmesi ve durdurulmasına yönelik davaları genel sorumluluk hükümleri çerçevesinde dava konusu yapabilir. Kirletenlerin çokluğu durumunda tazminat sorumluluğuna ilişkin Çevre Kanunu'nun da özel bir hüküm bulunmadığı için müteselsil sorumluğa yönelik düzenlemelere atıf yapılarak çözüme ulaşılabilir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) .

Tazminat taleplerinin zamanaşımı hususunda Çevre Kanunu'nun 28. maddesi 5491 sayılı Kanunla eklenen düzenlemeye göre; çevreye verilen zararların tazminine yönelik talepler; zararı ve tazminat ödemeye yükümlü kişiyi öğrendiği tarihten 5 yıl içinde zamanaşımına uğramaktadır. Ancak, bu değişiklikten önce Çevre Kanunu'nda zamanaşımına yönelik bir düzenleme olmadığı için; Borçlar Kanunu'nun 60.maddesi uygulanmaktaydı. Anılan kanun maddesi şu şekildedir; "Müruru Zaman: Madde 60; Zarar ve ziyan yahut manevi zarar namıyla nakdi bir meblağ tediyesine müteallik dava, mutazarrır olan tarafın zarara ve failine ittılai tarihinden itibaren bir sene ve her halde zararı müstelzim fiilin vukuundan itibaren on sene mürurundan sonra istimal olunmaz.”

Buradan açıkça görüleceği üzere; öğrenme tarihinde itibaren bir yıllık zaman aşımı uygulanmaktayken; beş yıllık zamanaşımı ön görülmüştür.

Bir olay meydana geldiği anda birden fazla kanun maddesi olayda uygulama alanı bulduğu anda ise, sorumlulukların yarışması hususu meydana gelmektedir.

Sorumlulukların yarışmasından kasıt; bir olay hakkında birden fazla kanun maddesi çözüm getirmiş ise; hangisinin daha önce uygulanacağı hususudur. Bu duruma çözüm olarak Yargıtay 3.Hukuk Dairesi 06/02/1997, 458/1307 sayılı kararında , “Davacının yarışan haklardan kendisine en uygun olana göre talepte bulunacağı” hususunu belirtmiştir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010) . Çevre Kirliliğine yönelik Çevre Kanunu düzenlemesinin yanı sıra; deniz çevresinin kirlenmesinden doğan zararların tazmini 5312 sayılı kanunla da ayrıca düzenlenmiştir.

Deniz çevresinin kirlenmesinde doğan zararların tazminine yönelik düzenlemeler; 03.03.2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” hükümlerine esas alınarak düzenlenmiştir.

5312 sayılı Kanunu’nun 3/h maddesinde “kirlenme” kavramının tanımına yer verilmiştir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010). Bu hükme göre kirlenme; 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 dahil olmak üzere; denizcilik faaliyetlerini engelleme deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde deniz çevresine karışmasını ifade eder.”

5312 sayılı Kanunu’ nun 6. maddesi ise müteselsil sorumluluk esasını getirmiştir. Anılan kanun maddesi şu şekildedir; “Zarardan dolayı sorumluluk Madde 6. "Bu Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu tarafları, uygulama alanlarında gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilsen sorumludur. Garantörün sorumluluğu, diğer sorumlu tarafların sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Garantörün tazmin etmediği zararlar diğer sorumlu taraflarca tazmin edilir. İki



veya daha fazla geminin karışmasıyla meydana gelen bir olayda ortaya çıkan zarardan tüm gemilerin sorumlu tarafları müştereken ve müteselsilen sorumludur. Olay sonucu ortaya çıkan zararı ödeyenlerin zarara neden olanlara rücu hakkı saklıdır.”

Sorumluluğun sınırı ile ilgili olarak da; Türkiye'nin taraf olduğu sözleşme hükümlerinin saklı olduğu kanunda açıkça öngörülmüştür. “Sorumluluğun sınırı Madde 7. Gemi başına sorumlu taraf yükümlülüğünün toplamı ve sorumlu tarafa yüklenecek azamî tazminat miktarı konusunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.”

Burada sorumluluğun sınırının yanı sıra ortaya çıkabilecek başka bir hususta; deniz kirlenmesi sonucu meydana gelen zararın nasıl tespit edileceğidir.

5312 sayılı Kanunu'nun 10.maddesi deniz kirlenmesinden doğan zararın tespitine ilişkin hükmü içermektedir (Parlar ve Hatipoğlu, 2010). Anılan maddeye göre; “Zararların belirlenmesi Madde 10- 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.”

Madde de yer aldığı üzere; bir zarar meydana geldiğinde zarar tespit komisyonu oluşturulacaktır ve gerek görüldüğü takdirde de; diğer kurum ve kuruluşların temsilcilerini ve uzmanları da komisyona çağırabilmektedirler. Komisyon zararın tespitini gerçekleştirdikten sonra zararların tazmini için hangi kuruma başvuracakları konusu gündeme gelmektedir.

Bu konunun çözümü ise; 5312 sayılı Kanunu'nun 11.madde hükmünde açıkça öngörülmüştür (Parlar ve Hatipoğlu, 2010). Anılan madde şu yöndedir; “Tazminat ve ücret talepleri ve ödenmesi; Madde 11. - Olaydan zarar görenlerin tazminat talepleri ile kirliliğe müdahale ve kirliliği bertaraf edenlerin ücret talepleri Müsteşarlığa bildirilir. Müsteşarlık, zararların tespitine ve uyuşmazlıkların giderilmesine bağlı olarak zararların sorumlu taraflarca tazminini ve ücretlerin ödenmesini sağlar. Komisyon tarafından belirlenen zarar miktarı üzerinde taraflarca uzlaşma sağlanması durumunda Müsteşarlık, zararların sorumlu taraf veya garantöründen talep ve tahsiline ve zarar görenlere dağıtılmasına yetkilidir. Kirletenin tespit edilememesi halinde Müsteşarlık tarafından kirliliğe müdahale edilir veya ettirilir. 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. Tazmin ve ödemelere ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle belirlenir.”

Kanun maddelerine göre; tazminat ve ücretlerin talep edilmesi yönünde düzenlemeler mevcut olup; bu taleplerin ne kadar süre ile talep edileceği hususu ise; aynı kanunun 12.maddesi ele almıştır. “Zamanaşımı Madde 12; - Bu Kanun kapsamındaki olaylar nedeniyle tazminat taleplerinde zamanaşımı süresi, diğer kanunlarda daha uzun bir süre öngörülmedikçe, zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl, her hâlde olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıldır (Parlar ve Hatipoğlu, 2010). Zamanaşımı süresine ilişkin olarak Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.”

Kanun maddesinden de açıkça görüldüğü üzere; zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren 5 yıl içinde dava açılması gerekmektedir. Her halde olayın meydana geldiği tarihten veya olay zincirinden meydana gelen bir olay mevcut olduğu halde ise; son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıl içinde zamanaşımı meydana gelmektedir. Bu durumda meydana gelen olayın veya olaylar zinciri var ise; son olayın meydana geldiği andan itibaren 10 yıl içinde dava açılmaz ise; zaman aşımı meydana gelmektedir ve bunun sonucu olarak 10 yıl geçtikten sonra zarar öğrenilir veya sorumlu taraf tespit edilirse artık zarar gören taraf tazminat talebinde bulunamayacaktır zira zamanaşımı meydana gelmiş olacaktır.

5312 Sayılı Kanunu'nun 1. maddesinin c fıkrasında kanunun amacı açıklanmıştır; kanunun amacı deniz emniyetinin sağlanması önlenmesi konusundaki uluslar arası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler göz önünde bulundurularak olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit tanzim ve esaslarını belirlemektir ve düzenlemenin amacına uygun olarak meydana gelen hukuki uyuşmazlıkların çözümü bu düzenlemede yer almaktadır.

#### **4.3.1. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazminine Yönelik Talepler ve Taleplerin Kabulü**

Deniz kazası neticesinde petrol kirliliği meydana geldiği anda; yapılan düzenlemeler ışığında tazminat talepleri meydana gelecektir. Bu durumda hangi zararların tazminat

kapsamında olacağı sorusu gündeme gelecektir. Temizleme ve koruyucu önlemler, mülk hasarları, petrol dökülmesi sonucu mülkün kirlenmesinden dolayı kazanç kaybına uğrayan mülk sahiplerinin zararları, kirlilik olayından olumsuz etkilerle mücadele ederek ekonomik kayıpları önlemeye yada aza indirmeyi amaçlayan kampanya gibi giderler tazminat kapsamında olmakla birlikte, örneğin mülkü petrol kirlenmemiş ancak petrol kirliliğinden kazanç kaybı yaşayan kişilerin zararları gibi saf ekonomik kayıplarda bu tazminat kapsamında olacaktır. Bununla birlikte, çevresel zararın doğal yolla iyileştirmesini hızlandırmayı amaçlamış makul çalışma ve düzenlemelerin maliyetleri de tazminat kapsamı içerisinde yer almaktadır. Son olarak, tazminat taleplerinin ilgili yerlere sunulması için talep sahipleri yardımcı danışmanlar kullanmak isteyebilirler. Bu gibi durumda, danışmanlar tarafından yürütülen çalışmanın makul masrafları da tazminat kapsamına dahil olmaktadır (DMGM, 2009) .

Tazminat taleplerinin ne zaman kabul edileceği hususunda ise, 1992 Sözleşmelerinin tek şekilde yorumlanmasının çok önemli olduğu vurgulanmasının yanı sıra, Meclis ve İdari Komite, Fon'un talep politikasını oluşturmuş ve talepler tazminat hakkı kazandıkları zaman, taleplerin kabul olunabilmesi üzerine kriterleri belirlemiştir ve bu kriterler tüm talepler için geçerlidir. Anılan kriterler şu şekildedir; herhangi bir masraf, zarar veya kayba gerçekten maruz kalınmış olunmalıdır, masrafların makul ve gerekçesi olduğu düşünülen önlemlerle alakalı olmalıdır, her masraf zarar veya kayıp yalnızca petrol dökülmesinden kaynaklanan kirliliğin sebebiyet verdiği bir durum olmalıdır, petrol dökülmesinin sebebiyet verdiği kirlilik ile talep edilen masraf, zarar ya da kayıp arasında geçerli ölçüde neden sonuç ilişkisi olmalıdır, talep sahipleri yalnızca rakamlarla net olarak ifade edebilen bir ekonomik kayıpla karşı karşıya kalmaları durumunda tazminata hak kazanabilir, talep sahibi masrafların zararının ya da kaybının miktarını, ilgili dokümanlar ve diğer kanıtları ortaya koyarak kanıtlamak zorundadır. Taleplerin tazmin edilebilmesi için açıklanan kriterlere sahip olması gerekmektedir. Bu talepler kirlenmeye maruz kalan herkes tarafından yapılabilmektedir. Zarar gören kişiler 5312 sayılı Kanunu'nun 11. maddesi uyarınca ücret talepleri Müsteşarlığa bildirilmelidir. Anılan madde şu şekildedir; "Tazminat ve ücret talepleri ve ödenmesi Madde 11; Olaydan zarar görenlerin tazminat talepleri ile kirliliğe müdahale ve kirliliği bertaraf edenlerin ücret talepleri Müsteşarlığa bildirilir. Müsteşarlık, zararların tespitine ve uyuşmazlıkların giderilmesine bağlı olarak zararların sorumlu taraflarca tazminini ve

Ücretlerin ödenmesini sağlar. Komisyon tarafından belirlenen zarar miktarı üzerinde taraflarca uzlaşma sağlanması durumunda Müsteşarlık, zararların sorumlu taraf veya garantrnden talep ve tahsiline ve zarar görenlere dağıtılmasına yetkilidir." Aynı Şekilde, 5312 sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği'nin 42. maddesinin 1. fıkrası hükmü gereğince de, zarar gören kişilerin ücret talepleri Müsteşarlığa bildirilmektedir. Zarar gören kişiler taleplerini 5312 sayılı Kanunu'nun 42/3 maddesi gereğince Denizcilik Müsteşarlığı'na yazılı olarak yapmalıdırlar ( DMGM, 2009). Yazılı olan talep ise; talep sahibinin ve varsa temsilcisinin adı ve adresi, olayda yer alan gemilerin kimlikleri, olayın yeri, tarihi ve özel detaylar, talep edilen tazminat miktarı, ilave diğer bilgi ve belgeler yer almalıdır. Meydana gelen kirlenme de; 1. ve 2. seviye olan olay ise; bildirim e-posta, posta; ve faks aracılığıyla gemi malikine ya da sigortacısına yapılmalıdır. Ancak, 3. seviye olaylarda bildirim doğrudan Müsteşarlığa yapılmalıdır. Tazminat ve ücret taleplerinde ücret talebine esas olan faaliyetin yeri, cinsi, süresi faaliyeti icra edenler ile faaliyette kullanılan malzeme ve ekipmana ilişkin bilgi ve belgelere yer verilmektedir (DMGM, 2009) .

Yapılacak olan bu taleplerin sözleşmelerde belirlenen süreler içerisinde talepte bulunulmalıdır. Bu süre ise; FUND-92 sözleşmesine göre, hasarın meydana geldiği tarihten itibaren üç yıl içerisinde taleplerine ilişkin bildirimde bulunmadıkları takdirde veya Fon aleyhinde mahkemede bir dava ağılmaması ya da üç yıllık süre zarfında gemi ya da sigortacısı aleyhinde açılan bir dava hakkında Fon'a resmi bir ibrazda bulunulmaması durumunda tazminat hakkı tamamen kaybolacaktır. 5312 sayılı Kanunu'nun 12. maddesi uyarınca bu kanun kapsamındaki olaylar nedeniyle tazminat taleplerinde zamanaşımı süresi, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri geçerli olmakla birlikte, Türkiye FUND-92 sözleşmesine 15.06.2001 tarihinde sözleşmeye taraf olmuştur (DMGM, 2009) .

Talepler süresi içerisinde Denizcilik Müsteşarlığı'na Uygulama Yönetmeliği'nin 42/6 maddesine göre kendisine ulaşan talepleri; zararın geręekleřmiř olup olmadığı ve talep edilen ücrete ilişkin hizmetin verilip verilmediği, zararın olayla ilgili olup olmadığı ve ücretin alınan tedbirle ilgili olup olmadığı talep sahibinin zarar gören veya talep etmeye yetkili olup olmadığı, zararın uygun incelemeler sonucu oluşturulmuş belge ve raporlara dayanıp dayanmadığı, zararın genel olarak makul olup olmadığı hususu değerlendirilerek talepleri değerlendirilir.

Talebin değerlendirilmesi sonucunda uzlaşmaya varmak mümkün olmuyorsa, talep

sahibi talebini zararın meydana geldiği devletteki yetkili mahkemeye sunabilir. 5312 sayılı Kanunu'nun 20. maddesi hükmünce Denizcilik Müsteşarlığı ile sorumlu taraf veya garantörün uzlaşması halinde bu kanunun uygulanmasında doğacak uyuşmazlıkların çözümü için hakem veya hakem heyeti tayin edilebileceği belirtilmiştir. Tayin edilen hakemler Türk Hukuku'nu uygular. Tahkim, ilgisine göre 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu veya 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu Hükümlerine tabidir (DMGM, 2009) .

#### **4.3.2. Turizm Sektöründeki Ekonomik Zararların Tazminine Yönelik Talepler ve Taleplerin Kabulü**

Deniz kazası neticesinde sadece çevrenin etkilenmediği çevre ile birlikte ülkenin ekonomisinin de etkilendiği yadsınamaz bir gerçektir. Denizin kirlenmesinden deniz çevresi ve deniz canlıları etkilenmesi dışında turizm açısından da kayıplara neden olmaktadır.

Turist ve turizm gelişmiş ve az gelişmiş günümüz ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. Bilindiği üzere, ülkelerin gelişmesinde ve refah düzeyinin artmasında turizmin önemi çok büyüktür. İşte bu nedenle, turizm özelliği olan bir yerde; doğal kaynaklar var ise; o yörenin insanları doğal kaynakları korumaya çalışmaktadırlar çünkü bilmektedirler ki; kaynakları korudukları zaman turizm o yerde gelişecek ve o yere kazanç getirecektir ve ekonomi canlanacaktır. Bu nedenle, doğal kaynakların devamlılığının sağlanması da ekonomi ve turizmin gelişmesi yönünden çok büyük önem arz etmektedir.

Deniz kazası neticesinde eğer insanlar artık denize giremiyor ise, turizm sektörünün olumsuz yönde etkilenmiş demektir. Tazminatın kapsamına bu nedenden ileri gelen kayıplarda aşağıda yer alan şartlar gerçekleşmişse girmektedir talep sahibinin ticari faaliyetleri ve kirlenme bölgesi arasındaki coğrafi yakınlık otelinin kamp alanının restoranın ya da barın etkilenen kıyıda ya da oraya yakın bir yerde olup olmadığı; bir talep sahibinin etkilenen kaynağa olan ekonomik bağlılığın derecesi (örneğin, etkilenen kıyıya yakın olan restoran ya da otelin sadece ya da genel olarak eğlence amaçlı turistleri mi yoksa iş için seyahat edenlere mi hitap ettiği, bir talep sahibinin kaynak yada ticaret olanaklarının alternatif kaynaklarının kapsamı örneğin, turistlerden elde edilen gelirin düşüşünün, temizlik operasyonu için bulunan personeli ve medyadan temsilciler gibi kirlilik olayına müdahale operasyonlarında yer almış olanlardan elde edilen gelir ile telafi edilip edilmediği; bir talep sahibinin petrol dökülmesinden etkilenen alan içerisindeki ekonomik faaliyetlerin, entegre bir

parçasını ne dereceye kadar oluşturduğu örneğin talep sahibinin iş yerinin etkilenmiş alanda olup olmadığını ya da o bölgede yaşayan insanlara iş imkanı sağlayıp sağlamadığı; tazminat talep edebilmek için maddelerin kapsamı incelediğinde; ülkenin turizm yönünden ekonomisinin ne kadar etkilendiği açıkça görülmektedir. Zira taleplerde dikkat edilen hususlardan biri; talep sahibinin iş yerinin etkilenmiş alanda olup olmadığı veya o bölgede yaşayan insanlara iş imkânı sağlayıp sağlamadığına da bakılmaktadır (DMGM, 2009).

Tazminat talep edebilmek için maddelerin kapsamı incelediğinde; ülkenin turizm yönünden ekonomisinin ne kadar etkilendiği açıkça görülmektedir. Zira taleplerde dikkat edilen hususlardan biri; talep sahibinin iş yerinin etkilenmiş alanda olup olmadığı veya o bölgede yaşayan insanlara iş imkânı sağlayıp sağlamadığına da bakılmaktadır.

Bu konuda önemli bir hususta, Yargıtay 7.Hukuk Dairesi'nin 2005/2919 E. 2005/3186 K. 18.10.2005 Tarihli kararında; " Uzman bilirkişi kurulundan davacıya ticari defter, kayıt ve belgelerini ibraz etme olanağı da sağlanarak dosya üzerinde inceleme yapılmak suretiyle davaya konu kirliliğin işletmeyi ne kadar süre etkileyebileceğine ve davacı zararının nelerden ibaret olduğuna ilişkin hükme esas almaya elverişli rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekir." Şeklinde (http://www.legalbank.net) .

Görüleceği üzere, meydana gelen bir zararda işletmenin açmış olduğu bir tazminat davasında uzman bilirkişiden alınacak bir rapor doğrultusunda mahkeme nihai kararını verecektir.

İş yerinin etkilenmesi o yöredeki istihdamı da doğrudan etkilemektedir. Bir yöreye turizm açısından çok yoğun olduğu takdirde, turizm sektöründe çalışan sayısı da artmaktadır. Bu nedenle turizmin yöreye katkısı ekonomik açıdan çok önem taşımaktadır. Hatta yetiştirilen ürün sayısı dahi; yazın daha fazla kişinin geleceği düşünülerek artış olabilmektedir. Turizm ekonomi açısından üretim ve tüketimden meydana gelmektedir ve turizm amaçlı tüketim ise; o yörenin ekonomisine katkıda bulunmaktadır. Bunların yanı sıra; turizm o yörenin üretim faktörlerini de etkilemektedir. Turizmde yer alan üretim faktörleri ise şu şekildedir; emek; faydalı bir mal ve hizmet üretmek amacıyla sarf edilen her türlü insan çabası emek faktörü içerisine girmektedir. Mal ve hizmet üretiminde kullanılan insanın her türlü fiziksel ve zihinsel yetenekleridir. Turizmin gelişmiş olduğu veya gelişmekte olduğu bir yörede, hizmet sektörünün de hizmet üretmek amacıyla sarf edilen her türlü insan çabası emek faktörü

içerisine girmektedir. Mal ve hizmet üretiminde kullanılan insanın her türlü fiziksel ve zihinsel yetenekleridir. Toprak; üzerinde üretimin gerçekleştirildiği fiziki yüzeydir. Toprak altında ve üstünde doğal kaynaklar da bu faktör kapsamında değerlendirilmektedir. Turizme dönük bir üretim için gerekli olan doğa, orman, plajda örnek olarak verilebilir. Girişimcilik; girişimcilik; diğer üretim faktörlerini toplumun beklentilerine yönelik organize ederek istenilen mal ve hizmetin üretimini gerçekleştirilen faktördür. Emek, toprak, sermaye faktörlerini mal ve hizmet üretmek amacıyla bir araya getirmek yeni iş olanakları ile mevcut işleri yapmadaki yöntemleri geliştirmek için bazı insanların sahip olduğu özel yetenekler girişimcilik şeklinde tanımlanmaktadır. Paket tur için üretmek için kurulan bir tur operatörü insanların konaklama gereksinim için kurulan bir otel işletmesi girişimcilik sonucu ortaya çıkan ekonomik birimlerdir. Deniz kazası neticesinde meydana gelebilecek bir deniz çevresi kirlenmesinde tüm bu ekonomik birimler kayıplara uğrayacak ve otel işletmesi artık kâr etmeyecek ve bu nedenle çalıştırdığı kişilerde işten ayrılacak ve işsizlik yine baş gösterecektir. Görüldüğü üzere deniz kazaları ekonomiyi çok yakından etkilemektedir. İstihdam; istihdam sözlük anlamıyla kişiyi bir görevde; işte kullanma, çalıştırma hizmete alma anlamına gelmekle beraber ekonomik anlamda bakıldığında; tüm üretim faktörlerinin gelir sağlamak amacıyla mal ve hizmet üretiminde kullanılması ya da çalıştırılmasıdır. Emek faktörü eksik olduğunda o yerde işsizlik olduğu anlamına gelmektedir (Bahar ve Kozak, 2008).

Buradan anlaşılacağı üzere; deniz kazası meydana geldiğinde ekonominin turizm yönünden ne kadar çok etkilendiği hatta birbiri ile ne kadar fazla bağlı olduğu açıkça görülmektedir.

#### **4.3.3. Çevresel Hasar Çalışmaları ve Petrol Dökülmesinden Sonraki Yapılan**

##### **Çalışmalara Yönelik Masrafların Talepleri ve Taleplerin Kabulü**

1992 Sözleşme kapsamında çevrenin zarara uğramasından dolayı talep edilebilecek tazminatın kapsamı sadece talep sahibinin bu bozulmadan kaynaklı kar kaybı var ise ve çevrenin bozulmasına ilişkin gerçekten uygulanan ya da uygulamaya konulacak makul önlemlerle sınırlıdır. Çevresel hasar denildiği zaman; deniz parkı veya doğa rezervine ilişkin gelirlerde meydana gelen düşme; ya da petrol tarafından doğrudan etkilenen ticari deniz ürünlerinin avlanma miktarındaki azalma gösterilebilir (DMGM, 2009). Deniz kazası neticesinde hasar görmüş deniz alanının eski hale getirmek çok zor olduğu gibi; eski hali

alması çok zordur. Ancak, yapılacak olan tedbirler eğer gerçekten amacına ulaşacak ise; kaza meydana geldikten sonra eğer denizdeki canlıların hayatta kalmaları alınan bir takım tedbirlerle devam edebileceyse; bunun sağlamak için alınan tedbirler de tazminatın kapsamında yer almaktadır. Tazminat talep edebilmek için aşağıda yer alan şartların gerçekleşmesi aranmaktadır; a)Tedbirler iyileşmenin doğal sürecini önemli ölçüde hızlandırma eğiliminde olmalıdır, b)Tedbirler olayın sonucu olan zararın daha ileri boyutlara taşmasını önlemeyi amaçlamalıdır, c) Tedbirler mümkün oldukça diğer habitatların bozulmasıyla sonuçlanmamalı ya da diğer doğal ve ekonomik kaynaklar için olumsuz etkiler teşkil etmemelidir, d)Tedbirler teknik anlamda mümkün olmalıdır, e)Tedbirlerin maliyetleri zararın süresi ve boyutu ile orantılı ve fayda sağlama eğiliminde olmalıdır (DMGM, 2009).

Burada dikkat edilmesi gereken husus; tazminatın soyut veya teorik bir ölçüme dayalı olarak hesaplanması halinde tazminatın ödenmeyeceğidir. Bu nedenle tazminatın hesaplanması uygulamaya konulmuş veya konulacak ya da makul bir iyileştirme önlemi olduğu takdirde ödeme yapılacağı hususu önem taşımaktadır.

Görüleceği üzere; bir deniz kazası meydana geldiğinde zarar meydana geldiği anda tazminat söz konusu olacak olup; ekonomide bu husustan yakından bağlantılı olacaktır.

Çevresel hasar çalışmaları ve petrol dökülmesinden sonra yapılan çalışmalar neticesinde talep edilecek olan tazminata yönelik talepler aşağıda yer alan unsurları içermektedir, a)Petrol dökülmesi tarafından etkilenen alanın, olayın boyutunun, yayılımının ve kirliliğin seviyesini ve petrol tarafından etkilenen kaynakların betimlenmesi, b)Olayda yer alan gemi ve buna bağlı olarak petrol kirliliğini ilişkilendiren kanıtlar; c)Çevresel hasarın değerlendirilmesi ve teklif edilen herhangi bir eski haline getirme önlemlerinin uygulamasının etkisini olayla bağlantılı yapılan çalışmaların detaylarıyla birlikte sonuçları; d)Uygulamaya konmuş veya konulacak eski hale getirme önleminin detaylı bir şekilde anlatımı ve harcamaların dökümü. Çevresel hasardan kaynaklanan ekonomik kaybın tazmini için yapılacak olan talepler genel ekonomik kayıplar ile hemen hemen benzer şartları içermektedir (DMGM, 2009).



#### **4.3.4. Mülk Hasarlarının Tazminine Yönelik Talepler ve Taleplerin Kabulü**

Petrol tarafından kirletmiş mülkün, örneğin yatları da içeren deniz taşıtlarının, balıkçılık malzemelerinin ve deniz kültür tesislerinin temizlenmesi, onarılması veya değiştirilmesi masrafları makul masraflar içerisinde görülmektedir (DMGM, 2009) .

Bu tip bir olaya maruz kalan kişiler, mülklerinin zarar gördüğüne dair kanıt ve tamirlerin, temizlemenin ve değiştirmenin ve bunların gerçekten uygulandığını gösteren belgeler ya da çalışmanın yapıldığına dair deliller ile birlikte başvurusunu yapmalıdır. Talepler dahilinde zararların tazmini için, şu incelemeler yapılmaktadır; mülkün kirlilik hasar boyutu ve hasarın nasıl meydana geldiğini gösteren bir açıklama, kullanılmayacak hale gelen ve zarar gören ya da temizlik, tamir veya değişim gerektiren mülkün, tanımlanması ve bulunduğu yerleri içeren fotoğrafları, tamir işinin, temizlemenin ya da değişimin maliyeti, değiştirilen öğenin yaşı, temizlik operasyonları sırasında hasar gören yolların, rıhtımların ve setlerin tamirleri temizlik işleminden sonraki tadilatların maliyetinin normal bir tamir çizelgesi üzerindeki bilgiler (DMGM, 2009) .

#### **4.3.5. Balıkçılık Sektörü Yönünden Meydana Gelen Hasarların Tazminine Yönelik Talepler ve Taleplerin Kabulü**

Balıkçılık, deniz kültür ve balık işleme sektörlerinde, petrol tarafından kirletilen mülkün sahiplerine, uğramış oldukları gelir kayıpları için tazminat ödenebilmektedir. Denizin deniz kazası neticesinde petrol kaynaklı kirlenmesinde balıkların, midyelerin ve diğer deniz ürünlerinin doğal ve kültür stoklarının da petrol yüzünden kaynaklanması nedeniyle avlanma yasağı konulduğunda, bu durumda avlanamama nedeniyle ekonomik olarak zarara uğrayacak olan kişilerin zararları da tazminat kapsamı dahilindedir. Bununla birlikte, doğrudan balıkçılık ve deniz kültür aktivitelerime bağımlı olan işletmelerden yapılan talepler, zarara petrol kirliliğinin neden olması halinde kabul edilebilmektedir. Böyle bir bağlantının olup olmadığına karar vermek için aşağıdaki faktörlerinde etkisi büyüktür (DMGM, 2009) .Talep sahibinin ticari faaliyetleri ve kirlenme bölgesi arasındaki coğrafi yakınlık otelinin kamp alanının restoranın ya da barın etkilenen kıyıda ya da oraya yakın bir yerde olup olmadığı, bir talep sahibinin etkilenen kaynağa olan ekonomik bağlılığın derecesi, örneğin etkilenen kıyıya yakın olan restoran ya da otelin sadece ya da genel olarak eğlence amaçlı turistleri mi yoksa iş

için seyahat edenlere mi hitap ettiği, bir talep sahibinin kaynak yada ticaret olanaklarının alternatif kaynaklarının kapsamı örneğin turistlerden elde edilen gelirin düşüşünün, temizlik operasyonu için bulunan personeli ve medyadan temsilciler gibi kirlilik olayına müdahale operasyonlarında yer almış olanlardan elde edilen gelir ile telafi edilip edilmediği, bir talep sahibinin petrol dökülmesinden etkilenen alan içerisindeki ekonomik faaliyetlerin, entegre bir parçasını ne dereceye kadar oluşturduğu örneğin talep sahibinin iş yerinin etkilenmiş alanda olup olmadığını ya da o bölgede yaşayan insanlara iş imkanı sağlayıp sağlamadığı faktörleri önem taşımaktadır.

Balık ya da kabuklu deniz ürünleri çiftliği zarar görmüş ise, zarar iddiasının desteklenmesinde bilimsel ya da diğer kanıtların temin edilmesi önemlidir. Balık avlama veya toplama yasaklarının kamu yetkilileri tarafından belirlenmesi bir yasaktan etkilenen ürünün imha edilmesi nihai bir gerekçe olarak kabul edilemez. Bu taleplerin imha edilmesinin bilimsel kanıtlar ve diğer kanıtlar eşliğinde makul olması halinde kabul edilmektedir (DMGM, 2009) .

Bu zararlar yönünden yapılacak olan talepler deniz kültür ve balık işleme sektörlerindeki ekonomik kayıplar için, yapılan taleplerin talep süreci ve önceki süreçler boyunca, örneğin olaydan üç yıl öncesi için, talep sahibi bireyin denetlenmiş hesaplarının ya da vergi iadelerinin durumu gibi, gerçek finansal sonuçlar arasındaki bir karşılaştırmaya dayanmalıdır. Talep sahibinin zararlarının tazmini için aşağıda yer alan şartları sağlaması gerekmektedir; zararın kirlilikten kaynaklandığını gösteren kanıtları içeren kaybın niteliği, zarar süreci içinde ve önceki 3 yıl boyunca ki, yakalanan, toplanan ya da işlenen her bir deniz ürününün miktarındaki kg aylık dökümü, tasarruf edilen umumi masraflar ya da çeşitli normal harcamalar, zarar hesaplamasında kullanılan yöntem bilgilerini içeren bir kanıtla başvurulmalıdır (DMGM, 2009).

## V. SONUÇ

Gelişen dünyada, ulaştırma ülkenin ekonomisi açısından çok büyük bir önem taşımaktadır. Ulaştırma türleri içerisinde ise, ucuz ve bir seferde daha fazla yük taşıma imkânı sağlaması açısından, deniz taşımacılığı daha fazla tercih edilmektedir.

Dünya ticaretinde gelişmelerin artmasıyla deniz taşımacılığına yönelen talepler de artmaya başlamıştır. Deniz ticaretinin maliyetinin kara taşımacılığı ve diğer taşıma yöntemlerine göre daha az olması nedeniyle de, ithalat ve ihracat taşımalarının %90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Ancak, deniz taşımacılığının gelişmesi ile birlikte deniz trafiğinde artış meydana gelmesi nedeniyle deniz kazalarında artış meydana gelmiştir.

Deniz kazalarında meydana gelen artış, çevre sorunlarının gündeme getirmiştir. Özellikle, çevre felaketine yol açan tanker kazaları da çevrenin kirlenmesi ve deniz canlılarının yok olmasında çok büyük rol oynamıştır. Bu nedendir ki, meydana gelen bu kazalar neticesinde, devletler konu hakkında daha fazla duyarlı hale gelmiştir ve uluslararası sözleşmelere imza atmışlardır. Çevre kirlenmesinin önlenmesi ve çevrenin korunması devletler yönünden de ön plana çıkmış olup, devletlerin çevrenin korunması ve özellikle petrol kirlenmesine karşı çevrenin korunmasına yönelik yasan düzenlemeler yapmışlardır. Meydana gelen her bir yeni olay da, sözleşmelerin şekillenmesinde yardımcı olmuş ve ek maddeler halinde sözleşmelere eklenerek deniz çevresi koruma altına alınmaya çalışılmıştır. Yasal düzenlemelerin yapılış amacı kazaların meydana gelmesini önlemek, kaza meydana geldiği anda gerekli önemleri almak ve zararın tazminini sağlamak olmuştur. Kaza olması halinde devletler iş birliği yoluna gidilerek acil plan durumlarının hazırlanması içinde düzenlemeler yapılmıştır

Deniz kazalarının çevre üzerinde etkisi ve ülke ekonomisi üzerindeki etkisi çok büyüktür. Deniz kazaları, ilk etapta deniz çevresini etkiliyor gibi görünse de aslında, ülke ekonomisinin lokomotifleri olan sanayi sektörleri üzerinde de olumsuz etkileri çıkmaktadır. Turizm sektörü, tarım, sanayi sektörleri dahi deniz kazası neticesinde ekonomik anlamda olumsuz olarak etkilenmektedir. Bunlara ek olarak, su sporları ve balıkçılık sektörleri üzerinde de çok olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Deniz çevresinin zarar görmesi neticesinde, ekonomiyi olumsuz yönde etkileyeceği açık olmakla birlikte, insanoğlunun kendi doğal kaynağını kendi elleriyle yok etmesinin de olumsuz etkileri vardır. Öncelikle, deniz canlıları önemli bir besin kaynağı olması nedeniyle bu besin kaynaklarını yok etmiş olacak ve bazı deniz canlıları hastalıklarla savaşmada ilaç yapımında etken madde olarak kullanıldığından doğal olan ecza depolarını da kendisi yok etmiş olacaktır. Bu nedenle, kazalar sadece ekonomik yönden ülkeyi etkilememekte, buna ek olarak çevreye ve insanoğluna da zarar vermektedir.

Deniz kazasının meydana geldiği bir turizm beldesi düşündüğümüz anda, turizm bölgesine turist gelmeyeceğinden o bölgede ekonomik anlamda bir gerileme meydana gelecek ve o bölgede konaklama yerleri yapılmayacağından inşaat sektörü zarara uğrayacak ve otel yapımı olmayacağından, o bölgede tarım ürünleri yetiştirip konaklama yerlerine satan işçilerde ekonomik anlamda zarara uğrayacaktır. Her ne kadar buz zararlar meydana geldiği takdirde, örneğin petrolden kaynaklı kirlenme neticesinde meydana gelen zararlar, turizm sektörü yönünden meydana gelen zararların, çevresel hasar ve petrol dökülmesinden sonra yapılan çalışmalara ait masraflar, balıkçılık ve mülk hasarlarından kaynaklı tazminat taleplerine yönelik düzenlemeler mevcut olsa da, önemli olan bu zararlar meydana gelemeden gerekli önlemleri alabilmektir.

Meydana gelen önemli deniz kazaları incelediğinde, boğazlarda meydana gelen kazaların nedeni ise, halen kılavuz kaptanlığın zorunlu olmaması sebebi ağır basmaktadır. Boğazlardan geçiş Montreux Sözleşmesi ile sağlanmakta olup, sözleşmeye göre boğazlardan geçişlerde kılavuz kaptan alınması zorunlu değildir. Bu husus çok önemli bir eksikliklerdir. Sözleşmenin ilgili maddesinde uğraksız geçiş yapacak gemilerin kılavuz kaptan alması önemle tavsiye olunur şeklinde bir düzenleme mevcut olup, bu düzenlemenin kılavuz kaptan alınması zorunlu olmalıdır şeklinde olmalıdır. Kılavuz kaptanlık zorunlu duruma getirilmedikçe boğazlarda meydana gelebilecek deniz kazaları kaçınılmaz olacaktır.

Kılavuz kaptanlığın çıkış noktası da, bir yerden geçiş yapacak olan geminin o yerin özelliklerini bilmemesinden kaynaklı kazaları önlemek amacıyla ortaya çıkmış olan bir kavramdır. Kılavuz kaptanlığın ülkemizde isteğe bağlı olması çevre felaketine yol açan kazalara sebebiyet vermektedir.

Deniz çevresinin korunması hem ülkelerin ekonomileri için hem de, insanoğlunun kendi yaşamını idame ettirebilmesi bakımından çok büyük bir önem arz etmekte olduğundan,

öncelikle insan hatasından kaynaklı deniz kazalarının önlenmesi için ve tabii ki meydana gelen zararların tazmini bakımından yasal düzenlemeler yapılmış olup, bu yasal düzenlemeler içerisinde şu anda günümüzde çok büyük sorun arz eden boğazda meydana gelen deniz kazalarının önlenmesi için ise, kanaatimce kılavuz kaptanlığın zorunlu bir hale getirilmesi hususu gündeme taşınarak yasal düzenleme kapsamına alınmalıdır. Ancak, Montreux Sözleşmesi uluslararası bir sözleşme niteliği taşıdığından ve Anayasa'nın 90. maddesi hükmü gereği; "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.)" bu sözleşmeye taraf olan ülkeler yönünden kılavuz kaptan alma zorunluluğu hususu devam ve çözülmeyi bekleyen bir problem halini almaktadır.

Açıklanan bu nedenlerle, en azından bu kazaları aza indirmek amacıyla, ülkeler arası yeni bir düzenlemeye gidilmesi ve kılavuz kaptanlığı ayrı bir kanun halinde tüm ayrıntılarıyla düzenlenmesi deniz kazalarının azalmasında önemli bir rol oynayacaktır.

## KAYNAKLAR

AKTEN, N. (2008): Çatma Kazaları ve Çatma Bilirkişiliği, İstanbul Barosu Dergisi 82 (3), 1285-1304.

ASLAN, S. ve AYMUTLU, E. (2008) : Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği (Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı), 1. Baskı, ISBN 978-975-295-933-0 Beta Yayın Evi, İstanbul.

ATAERĞİN, S. ve CANER O. (2006) : Türk Deniz Mevzuatı Cilt II Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler ve Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları, 1. Baskı, ISBN 975-295-528-2, Beta Yayın Evi, İstanbul.

BAHAR, O. ve KOZAK, M. (2008) : Turizm Ekonomisi, Genişletilmiş 2. Baskı, ISBN 978-975-8969-67-8, Detay Yayın Evi, Ankara.

BAŞOL, K. , DURMAN, M. ve ÖNDER H. (2007) : Doğal Kaynakların ve Çevrenin Ekonomik Analizi, 1. Baskı, ISBN 978-975-253-111-6, Alfa Aktüel Yayın Evi, Bursa.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, (2000 a): 19.Bölüm Deniz Kirliliğinin Deniz Ortamına Etkisi Alt Grup Raporu Deniz Kirliliğinin Canlı Kaynaklara Etkileri, Deniz Kaynakları 28-30 Eylül, İstanbul, 220-239.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, (2000 b) :18.Bölüm Deniz Kirliliğinin Deniz Ortamına Etkisi, Deniz Kaynakları 28-30 Eylül, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Samsun Bölge Müdürlüğü, İstanbul, 213-216.

ÇAĞA, T. ve KENDER, R. (2005) : Deniz Ticareti Hukuku I, Gözden Geçirilmiş 14. Baskı ISBN 975-6145-46-3, Arıkan Yayın Evi, İstanbul.

ÇELİKKAYA, A. (2008): Dünya'da ve Türkiye' de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri, 1. Baskı, ISBN 978-975-295-832-6, Beta Yayın Evi, İstanbul.

DAĞLI, İ. ve ERDAL, M. (2008) : Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği (Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı), 1. Baskı, ISBN 978-975-295-933-0 Beta Yayın Evi, İstanbul.

ERTEK, T. (2003): Mikroekonomiye Giriş, 1. Baskı, ISBN 975-295-253-4, Beta Yayınevi, İstanbul.

GÜNEY, E. (2004) :Çevre Sorunları, 1. Baskı, ISBN 975-591-618-0 Nobel Yayın Evi, Ankara.

HAZAR, A. (2007) : Spor ve Turizm, 1. Baskı, ISBN 975-8969-93-7,Detay Yayın Evi, Ankara.

- ILGIN, S. (1996) : Gemilerden Doğan Deniz Kirliliği İle İlgili Olarak CMI Tarafından Son Yıllarda Yapılan Çalışmalar ve Hazırlanan Rehber, Deniz Hukuku Dergisi, 1(1), 14-20
- BOORSTIN, J.D. (1996) : Keşifler ve Buluşlar (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları), 2. Baskı, ISBN 975-458-056-1, Tisamat Basım Sanayi, Ankara,
- KARA, H. (2005) : Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, 5. Baskı, ISBN 975-98139-0-4, Yamaner Yayınevi Evi, İstanbul.
- KENDER, R. ve ÇETİNGİL, E. (2009): Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), Gözden Geçirilmiş 11. Baskı, ISBN 978-605-5865-46-7, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- KÖKSAL, A. (1994) : Türkiye Turizm Coğrafyası, Birinci Baskı, Gazi Büro Kitap Evi, Ankara.
- LIGHT A. , S. D. (2006) : Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, 2. Baskı, ISBN 9944-322-18-0, Arıkan Yayınevi, İstanbul.
- MOROĞLU, E. ve KENDİGELEN A. , (2007) : Notlu Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat, ISBN 978-9944-716-09-3, Arıkan Basım Yayım, İstanbul.
- PARLAR, A. ve HATİPOĞLU, M. (2010) : Cezai ve Hukuki Sorumluluk Boyutlarıyla Çevre Hukuku, 1. Baskı, ISBN 978-605-4378-73-9, Adalet Yayın Evi, Ankara.
- SUR, M. ( 2008): Uluslararası Hukukun Esasları, Güncellenmiş 3. Baskı, ISBN 978-975-295- 917-0, Beta Basım A.ř. İstanbul.
- SAATÇİOĞLU, C. (2006) : Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye ve Avrupa Birliği Uygulamaları, 1. Baskı, ISBN 975-6009-13-6, Gazi Kitap Evi, Ankara.
- SAATÇİOĞLU, C. (2011): Ulaştırma Ekonomisi Teori ve Politika,1. Baskı, ISBN 978-605-5543-74-7, Gazi Kitapevi, Ankara.
- TÜTÜNCÜ, A.N. (2004): Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, 3. Baskı, ISBN 975-295-362-X, Beta Yayınları, İstanbul.
- TOLAY, M. (2000): Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Kaynakları 28-30 Eylül 20. Bölüm Deniz Canlılarını Etkileyen Kirliliklerin Önlenmesi İçin Öncelikli Tedbirler, İstanbul 252-256
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2009) : Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazmini İçin Talepler El Kitabı

2. Ulusal Denizcilik Kongresi, (1990 a) : Deniz Sporları Sektör Raporu, İTÜ Eğitim, Öğretim Koordinatörlüğü Komitesi İstanbul Yelken Grubu Derneği, İstanbul, 103-385

2.Ulusal Denizcilik Kongresi, (1990 b) : Ulusal Deniz Ticaretimizin Sektörel Bir Değerlendirmesi, Deniz Ticaret Odası (Yayın No: 21), İstanbul, Genişletilmiş 3. Baskı, 3-8

### **İnternet Kaynakları**

<http://sonmucid.wordpress.com/2010/04/22/kanserin-caresi-denizlerin-altinda-mi/>: Sonmucid's Blog, (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

<http://www.greenpeace.org/turkey/tr/news/petrol-s-z-nt-lar-filipinler/> : Greenpeace (Erişim Tarihi , 04.11.2011)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Torrey\\_Canyon](http://en.wikipedia.org/wiki/Torrey_Canyon) : Wikipedia (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Independenta\\_tanker\\_kazası](http://tr.wikipedia.org/wiki/Independenta_tanker_kazası) : Wikipedia (Erişim Tarihi, 26,11,2011)

[www.mozturk.net/?Type=1&Id=1303](http://www.mozturk.net/?Type=1&Id=1303) : Mustafa Öztürk (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

[www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=693](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=693) : Türkiye İstatistik Kurumu (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

<http://toxipedia.org/display/toxipedia/Torrey+Canyon> : Toxipedia (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

<http://www.conwaypublishing.com> : Conway Publishing (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

<http://www.usask.ca/> : University of Saskatchewan (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

<http://www.denizhaber.com.tr/index.php> : Deniz Haber (Erişim Tarihi, 20.11.2011)

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Cidar> : Wikipedia (Erişim Tarihi, 26.11,2011)



[http://tr.wikipedia.org/wiki/Exxon\\_Valdez\\_kazası](http://tr.wikipedia.org/wiki/Exxon_Valdez_kazası) : Wikipedia  
(Erişim Tarihi, 20.11.2011)

<http://seawayblog.blogspot.com/2009/03/exxon-valdez-20-years-after-ecological.html> :  
The Straight Goods  
(Erişim Tarihi, 04.11.2011)

[www.yeniaktuel.com.tr/tur105,222@2100.html](http://www.yeniaktuel.com.tr/tur105,222@2100.html) : Yeni Aktüel  
(Erişim Tarihi, 18.11.2011)

[http://en.wikipedia.org/wiki/MV\\_Erika](http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Erika) : Wikipedia  
(Erişim Tarihi, 05.11.2011)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige\\_oil\\_spill](http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_oil_spill): Wikipedia  
(Erişim Tarihi, 04.11.2011)

[www.denizhaber.com.tr/Fotograf-Galerisi/47/rena-gemisi-zehir-saciyor/?image=15](http://www.denizhaber.com.tr/Fotograf-Galerisi/47/rena-gemisi-zehir-saciyor/?image=15):  
Deniz Haber (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/PETROL%20K%C4%B0RL%C4%B0L%C4%B0%C4%9E%C4%B0NDEN%20DO%C4%9EAN%20ZARARLARIN.PDF>  
Denizcilik Müsteşarlığı (Erişim Tarihi 04.11.2011)

<http://www.denizhaber.com.tr/Fotograf-Galerisi/47/rena-gemisi-zehir-saciyor/?image=15> :  
Deniz Haber (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

[www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/3550/oik678.pdf](http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/3550/oik678.pdf)20,11,2011:  
T.C. Kalkınma Bakanlığı (Erişim Tarihi, 04.11.2011)

## **ÖZGEÇMİŞ**

**Doğum Tarihi** : 27/07/1984

**Doğum Yeri** : İstanbul/ Üsküdar

**Lise** : 1999- 2002 Kadıköy Kız Lisesi ( Yabancı Dil Ağırlıklı)

**Lisans** : 2002-2007 ( Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi)

**Çalıştığı Kurumlar** : 2008-2010 ( Bilgi Hukuk Bürosu)

2010- (LBT Varlık Yönetim A.Ş.)

