



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Hatice Kübra ÖZDEŞ

AÇIK DENİZLERİN ÇEVRESEL KORUNMASI VE
ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ

Kamu Hukuku Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Hatice Kübra ÖZDEŞ

AÇIK DENİZLERİN ÇEVRESEL KORUNMASI VE
ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ

Danışman

Prof. Dr. Mehmet Hanifi BAYRAM

Kamu Hukuku Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024

T.C.
Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Hatice Kübra Özdeş'in bu çalışması, jürimiz tarafından Kamu Hukuku Anabilim Dalı
Tezli Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Süleyman Dost (İmza)

Üye (Danışman) : Prof. Dr. Mehmet Hanifi BAYRAM (İmza)

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Özgür Aydın (İmza)

Tez Başlığı: AÇIK DENİZLERİN ÇEVRESEL KORUNMASI VE
ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi :
Mezuniyet Tarihi :19/12/2024

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Açık Denizlerin Çevresel Korunması ve Uluslararası Denizcilik Örgütü” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

(İmza)

Hatice Kübra ÖZDEŞ





T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER
ENSTİTÜSÜ



.... / / 20...

TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Hatice Kübra ÖZDEŞ
Öğrenci Numarası	202152028007
Anabilim Dalı	Kamu Hukuku
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Mehmet Hanifi BAYRAM
Yüksek Lisans Tez Başlığı	Açık Denizlerin Çevresel Korunması ve Uluslararası Denizcilik Örgütü
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	
Rapor Tarihi	
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %15 Alıntılar dahil: %15
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE, Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır. Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: (X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.	
Gerekçe:	
Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımca yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.	
Prof. Dr. Mehmet Hanifi BAYRAM İmza	

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR DİZİNİ.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT	vii
TEŞEKKÜR.....	viii
GİRİŞ	ix

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HUKUKTA AÇIK DENİZLERİN KİRLLENMESİ

1.1. Açık Deniz ve Deniz Çevresi: Kavramların Analizi	3
1.1.1. Açık Deniz Kavramı ve Tarihsel Gelişimi.....	3
1.1.2. Deniz Çevresi Kavramı.....	5
1.2. Açık Denizlerin Kapsamı	6
1.3. Açık Denizlerin Hukuki Rejimi	7
1.4. Deniz Kirliliği	9
1.4.1. Denizlerin Dünyamız için Önemi.....	9
1.4.2. Deniz Kirliliğinin Tanımı	10
1.4.3. Deniz Kirliliğinin Kaynakları.....	11
1.4.3.1. Gemi Kaynaklı Kirlilik	12
1.4.3.2. Kara Kökenli Kirlilik	14
1.4.3.3. Suya Batırmadan Doğan Kirlilik	15
1.4.3.4. Deniz Yatağındaki Faaliyetlerden Kaynaklanan Kirlilik	16
1.4.4. Açık Deniz Kirliliği	16
1.4.4.1. Plastik Atık Kirliliği.....	17
1.4.4.2. Kimyasal Kirlilik	18
1.4.4.3. Petrol Sızıntılarından Kaynaklanan Kirlilik	20
1.4.4.4. Nükleer Kirlilik.....	20

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HUKUKTA AÇIK DENİZLERİN ÇEVRESEL KORUNMASI

2.1. Uluslararası Sözleşmeler Bağlamında Deniz Çevresinin Korunması	22
2.1.1. Uluslararası Sözleşmeler.....	23
2.1.1.1. Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Hukuki Çerçeve Sağlayan İlke Sözleşmeler	23
2.1.1.2. Deniz Kirliliğini Önlemeye İlişkin Yapılan Uluslararası Sözleşmeler	26
2.1.1.3. Biyolojik Canlıların Korunmasına İlişkin Sözleşmeler	34
2.2. Uluslararası Sözleşmeler Bağlamında Açık Denizlerin Çevresel Korunması	35
2.2.1. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Bağlamında Açık Denizlerin Korunması : Devletlerin Yükümlükleri.....	35
2.2.1.1. Deniz Kirliliğinin Önlenmesi için Genel Yükümlülük.....	38
2.2.1.2. Devletlerin İş birliği Yapma Yükümlülüğü	39
2.2.1.3. Devletlerin Uluslararası Standartları Uygulama Yükümlülüğü	41
2.2.2. Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Biyoçeşitlilik Sözleşmesi Bağlamında Açık Denizlerin Korunması	42
2.2.2.1. Sözleşmenin Tarihsel Süreci	43
2.2.2.2. Sözleşmenin Geliştirilmesine Yol Açan Nedenler	45
2.2.2.3. Sözleşmenin Kapsamı ve Amacı	48
2.2.2.4. Sözleşme ile Kurulan Yapılar	50
2.2.2.5. Sözleşmede İşbirliği ve Entegrasyon	52
2.2.2.6. Sözleşmenin Odak Noktaları	54
2.2.2.6.1. Deniz Genetik Kaynaklarından Elde Edilen Faydaların Adil ve Eşit Paylaşımı.....	54
2.2.2.6.2. Çevresel Etki Değerlendirmesi	55
2.2.2.6.3. Kapasite Geliştirme ve Deniz Teknoloji Transferi	56
2.2.2.6.4. Deniz Koruma Alanları	57
2.3. Açık Denizlerin Çevresel Korunmasında Devletlerin Sorumluluğu	63

2.3.1. Devletlerin Uluslararası Sorumluluğu	63
2.3.2. Sorumluluk Rejimleri	64
2.3.3.Devletlere Uygulanan Yaptırımlar	65
2.3.4. Devletlere Uygulanan Yaptırımların Etkinliği	68
2.4. Açık Denizlerin Çevresel Korunmasında Uluslararası Örgütler	70
2.4.1. Birleşmiş Milletler	70
2.4.1.1. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu	71
2.4.1.2. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Bölümü	71
2.4.1.3. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü	72
2.4.1.4. Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu	72
2.4.1.5. Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi	74
2.4.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü	75
2.4.3. Diğer Uluslararası Örgütler	75
2.5. Açık Denizlerin Kirlenmesi Sonucu Uyuşmazlıkların Çözümü	76
2.5.1.Mahkemeler	79
2.5.1.1. Uluslararası Adalet Divanı	79
2.5.1.2. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi	79
2.5.2. Tahkim Heyetleri	81

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

IMO VE AÇIK DENİZLERİN ÇEVRESEL KORUNMASI

3.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü	83
3.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Organları ve Faaliyet Alanı	85
3.1.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Organları	85
3.1.1.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Faaliyet Alanları	86
3.1.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Düzenleyici Yönetişim İşlevleri	87
3.1.3. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Açık Denizlerin Çevresel Korunmasına Yönelik Girişimleri	88

3.1.4.1. Doğrudan Girişimleri.....	88
3.1.4.1.1. Deniz Kirliliğinin Önlenmesi	88
3.1.4.1.2. Deniz Yaşamının Korunması.....	90
3.1.4.1.3. Deniz Koruma Alanları Tanımlama	91
3.1.4.2. Dolaylı Girişimleri.....	93
3.1.4.2.2. İklim Değişikliği ile Mücadele	94
3.1.4.2.3. Uluslararası İş birliği ve Kapasite Geliştirme.....	96
3.1.5. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Açık Denizlere İlişkin Sorumluluk Rejimleri	97
3.1.6. Uluslararası Fonların Yönetimi	99
3.1.7. IMO'nun Çevreyi Kirleten Devletlere Yönelik Uygulamaları	101
3.1.7.1. Kara Liste Uygulamaları	101
3.1.7.2. Limanlara Girişin Kısıtlanması ve Yasaklanması	102
3.1.7.3. Denizcilik Faaliyetlerinin Durdurulması.....	103
3.1.7.4. Ağır Para Cezaları.....	103
3.1.7.5. Deniz Trafik Yönetimi ve Erişim Kısıtlamaları	103
SONUÇ.....	105
K A Y N A K Ç A.....	111
ÖZGEÇMİŞ.....	131

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
BÇS	: Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BSYS	: Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi
CADS	: Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi
COP	: Taraflar Konferansı
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
DKA	: Deniz Koruma Alanları
DYUD	: Deniz Çevresi Uyuşmazlıkları Dairesi
EMSA	: AB Deniz Güvenliği Kuruluşu
GESAMP	: Birleşmiş Milletler Deniz Kirliliğinin Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu
HNS	: Tehlikeli ve Zararlı Maddelere İlişkin Sivil Sorumluluk Sözleşmesi
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISPS	: Uluslararası Denizcilik Güvenliği Yönetim Kodu
LC 1972	: Londra Konvansiyonu
MARPOL	: Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge
OSPAR	: Kuzey-Doğu Atlantik Deniz Çevresinin Korunmasına ilişkin Oslo ve Paris Sözleşmesi
ÖDDA	: Özel Duyarlı Deniz Alanları
Paris MoU:	Paris Memorandumu
SDG	: Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri
SKA	: Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı
UDHM	: Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi
UDYO	: Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi
UNCTAD	: United Nations Conference On Trade And Development
UNDP	: Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
UNEP	: Birleşmiş Milletler Çevre Programı
UYADB	: Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Biyoçeşitlilik

ÖZET

Denizler, yeryüzünün %70'inden fazlasını kaplayan ve birçok biyolojik ve ekonomik getirisi olan kaynaklardır.¹ Bu faydalar, okyanus süreçlerine ve denizlerin biyolojik çeşitliliğine bağlıdır. Ekosistem için elzem olan denizler, çeşitli faktörlerle kirletilmekte ve yakın gelecekte fonksiyonun önemli bir kısmını kaybetme riski altındadır. Tüm mevcut deniz hukuku düzenlemeleri içerisinde çalışma konumuzu oluşturan ve küresel ortak alan, açık denizler, kuşkusuz mevcut deniz çevre hukuku kapsamında en az korunan çevredir.² Bu yüzden bu çalışma, açık denizlerin çevresel korunmasını mevcut düzenlemeler çerçevesinde değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Çalışmamızda öncelikle açık denizlerin tanımı ve kapsamı açıklanacak, sonra denizleri kirleten kaynaklar ve kirletici maddeler hem tüm deniz alanları için hem de açık deniz alanları için ayrı ayrı ele alınacaktır. Çalışmanın hedefleri arasında; 1. bölümde ele alınan deniz kirliliği sorununa ilişkin 2. bölümde açık denizlerin çevresel korunması ve muhafazasına ilişkin çabalar hakkında incelemeler yer almaktadır. Bu çabaların ilki ve en önemlisi açık denizleri koruyucu uluslararası sözleşmelerdir. Devletlerin açık denizlere ilişkin sorumlulukları büyük ölçüde Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile ele alınmıştır. Nispeten yeni bir düzenleme olan Ulusal Yetki Alanları Dışındaki Biyçeşitlilik sözleşmesi'nin, açık denizlere ilişkin en önemli katkısı geniş koruma alanları öngörüsüdür. Açık denizlerin korunması esasında bir yönetim işidir. Dolayısıyla yönetim mekanizması olan uluslararası örgütler, açık denizlerin korunmasında sağladığı katkılarla beraber ele alınmıştır. Çalışmamızın 3. ve son bölümünde açık denizlerin korunmasında en etkili yönetim örgütü olan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün; organları, faaliyet alanları, katkıları ve açık denizlerin korunmasında katkısı olan diğer uluslararası sözleşmeler ve uluslararası örgütler ile entegrasyonu irdelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Kirliliği, Deniz Çevresi, Açık Denizler, Uluslararası Denizcilik Örgütü

¹ Caflisch, L. ve Piccard, J. (2021) :881

² Akunga, (2012) : 18-294.

ABSTRACT
ENVIRONMENTAL PROTECTION OF THE HIGH SEAS
AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Oceans, covering more than 70% of the Earth's surface, are essential resources with numerous biological and economic benefits. These advantages depend on oceanic processes and marine biodiversity. However, oceans, which are crucial for ecosystems, are being polluted by various factors and are at risk of losing a significant portion of their functionality in the near future. Among all existing maritime legal regulations, the high seas, as global commons, represent the least protected environment under current marine environmental law. Therefore, this study aims to evaluate the protection of the high seas within the framework of existing regulations.

In this study, we will first explain the definition and scope of the high seas. Then, the sources of marine pollution and pollutants will be addressed separately for all marine areas and specifically for high sea areas. The objectives of the study include: in the first section, addressing the issue of marine pollution; and in the second section, examining efforts related to the protection and preservation of the high seas. The first and most significant of these efforts are international agreements aimed at protecting the high seas. States' responsibilities concerning the high seas have been largely addressed through the United Nations Convention on the Law of the Sea. The Biodiversity Beyond National Jurisdiction, a relatively recent regulation, makes its most significant contribution by proposing extensive protection areas for the high seas. Protecting the high seas is essentially a matter of governance. Therefore, the contributions of international organizations, as governance mechanisms, to the protection of the high seas are also examined. In the third and final section of our study, the International Maritime Organization, the most effective governance organization for the protection of the high seas, will be analyzed in terms of its organs, areas of activity, contributions, and integration with other international agreements and organizations that contribute to the protection of the high seas.

Keywords: Marine Pollution, Marine Environment, High Seas, International Maritime Organization

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında, tez konusunun belirlemesi aşamasından itibaren fikir ve önerileri ile büyük yardımları dokunan, benden hiçbir zaman umudunu kesmeyen, elinden geleni yaparak zorları dahi kolaylaştıran, aynı zamanda tez danışmalığımı yürüten kıymetli hocam Sayın Prof. Dr. Mehmet Hanifi Bayram’a, destek ve yönlendirmeleri ile çalışmanın ortaya çıkmasında katkısı olan kıymetli Sayın Doç. Dr. Süleyman Dost hocama ve tüm eğitim-öğretim hayatımda üzerimde emeği ve katkısı olan kıymetli hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışmayı; Hayatım boyunca her konuda desteklerini benden esirgemeyen, “yetenek nimetinin şükrünü eylemlerinle yaşa; elindeki işe, durduğun yere sadık ol ve nefesini faydalı işlerde tüket” düsturu ile beni yetiştiren canım ailem, annem Sevim Özdeş ve Babam Ali Özdeş’e, mesleki yaşantım devam ederken başladığım bu çalışmanın her aşamasında bana destek ve motivasyon kaynağı olan, saatlerini, günlerini, emeğini, sevgisini veren can ikizim ablam Büşra Özdeş’e ve son olarak yakın zamanda kaybettiğim, bana gösterdiği sevgi, ilgi, şefkat ve merhamet ile hayatımın büyük bir parçası olan, her eve geldiğimde yolda karşılayan, her evden gittiğimde gözleri dolan, yokluğunu çok hissettiren, hakikatten gelip hakikate giden temiz kalpli canım dedem Süleyman Özdeş’e armağan etmek istiyorum.

GİRİŞ

Denizler insanlığın ortak kültürel mirası ve aynı zamanda ekosistemimizin temel taşıdır.³ Yeryüzünün %70'inden fazlasını kaplayan denizler dünyadaki su kaynaklarının yüzde doksan beşini oluşturur.⁴ Okyanuslar; iklim düzenlemesi, oksijen, gıda, istihdam, rekreasyon, kültürel refah ve daha sayamayacağımız birçok faydası olan ve hem biyolojik hem ekonomik olarak insanlığa çok fazla getirisi olan kaynaklardır. Bu faydalar büyük ölçüde okyanus süreçlerine ve denizlerin biyolojik çeşitliliğine bağlıdır. Dünya ekosistemi için elzem olan denizler, çeşitli faktörlerle ve çeşitli kaynaklardan kirletilmektedir. Kirlilik öyle bir boyuta ulaşmıştır ki okyanuslar yakın gelecekte dünya için fonksiyonun önemli bir kısmını kaybetme tehlikesi ile karşı karşıyadır.⁵

Açık denizler hiçbir ülkenin egemenlik ve hak iddiasında bulunamayacağı ortak kullanıma sunulmuş deniz alanlarıdır.⁶ Bu nedenledir ki açık denizler istismara en açık deniz alanlarıdır. Hiçbir ülkenin hak iddia edemediği bir alanı, hiçbir devlet tek başına koruyamayacaktır. Bir dışsalılık sorunu ile karşı karşıya kalan açık denizler, korunmak için tek çareyi küresel uzlaş ve işbirliği noktasında bulabilmektedir.⁷ Açık denizler, 20. Yüzyılın ortalarından itibaren uluslararası toplumun gündemine çevre felaketi olarak adlandırabileceğimiz bir dizi tanker kazalarından sonra girmiştir. Uluslararası toplum, deniz çevresinin bir bütün olduğu ve tüm devletlerin hatta insanlığın kirlenmenin zararlı etkilerine maruz kalacağı gerçeği ile yüzleşmiştir.⁸ Bu kapsamda son birkaç on yıl içerisinde deniz çevresini ilgilendiren bir dizi uluslararası sözleşme yapılmıştır. Ne var ki bu sözleşmeler, teknolojinin gelişimi, kirletici maddelerin çeşitlenmesi, kirletici kaynakların çoğalması artan nakliye ihtiyacı kapsamında güncelliğini yeterince koruyamamıştır.⁹

Çoğu uluslararası sözleşme, geleneksel koruma yöntemi olarak denizlerdeki kirliliğin önlenmesi ve kontrol edilmesi anlayışı ile hareket etmiştir. Genel hüküm niteliğinde çerçeve hükümler ve hükümlerin de çoğunlukla zararın gerçekleşmesinden sonraki süreci ele alması, deniz çevresine ilişkin hükümlerin, sınırlı bir etkiye sahip olmasına neden olmuştur.

³ Caflisch, L. ve Piccard, J. (2021): 881.

⁴ Akunga, (2012):18-294.

⁵ Hall-Spencer, J., & Firth, L. (2021) : 81-190.

⁶ Kuran, 2009 ; 240.

⁷ Kütükçü, (2005): 205.

⁸ Kütükçü, (2005): 194-195.

⁹ Treves, 2009: 1-10.

Okyanusların ve açık denizlerin gün geçtikçe kötüleşen durumu mevcut anlaşmaların istenilen etkiyi yaratmadığını göstermektedir. Esasında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) de geleneksel koruma yöntemi ile oluşturulmuş bir sözleşmedir. Ne var ki sözleşme açık denizleri çevresel olarak koruyucu hükümler ihdas ederek bir nevi açık deniz çevre yönetimini ilkeselleştirmiştir. Günümüzde açık denizlerin korunma ihtiyacı geleneksel anlayışın terk edilerek ekosistem temelli bir yaklaşımın benimsenmesine neden olmuştur. Ekosistemin bütüncül yönetimini öngören bu anlayışın en iyi tezahürlerinden biri deniz koruma alanlarıdır.¹⁰

Uluslararası deniz hukukunun açık denizleri yeterince koruyamamasının temelinde devletlerin çıkar dengesi, uluslararası sorumluluk rejimlerinin yetersizliği ve şirketlerin ekonomik öncelikleri yer almaktadır. Birçok ülkede deniz çevresine yönelik düzenlemeler yetersiz kalmakta ve etkili bir şekilde uygulanamamaktadır. Bu durumda bir yönetim mekanizması olarak uluslararası örgütler devreye girmektedir. Uluslararası deniz çevresi düzenlemelerinin uygulanmasını sağlamak ancak evrensel üyeliğe sahip uluslararası örgütler tarafından mümkündür. Bu kapsamda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) evrensel üyeliğe sahip “proaktif” bir uluslararası örgüttür. Üye devletleri ve uluslararası örgütler için bir yönetim merkezidir.¹¹ IMO’nun etkinliği, IMO’nun deniz ortamıyla ilgili yasal araçlarının uygulanması ve yürürlüğe konulmasıyla yansıtılır. Bu yasal araçların kapsamına kendi geliştirdiği düzenlemelerin yansısı BMDHS’nin uluslararası hukuk ilkesi haline gelmiş hükümleri ve onun tamamlayıcısı olarak uluslararası hukuk mevzuatımıza giriş yapan 2023 Açık Deniz Anlaşması da girmektedir. Bu anlaşmalar ile entegre bir şekilde ilerleyen IMO, uygulama eksikliklerinin denetimi ve sözleşme gereklerinin kontrolü için devletler üstü bir yapı görevi görmektedir.

Gerek açık denizler için mevcut düzenlemelerin yetersizliği gerek kirlenme sonucunda sorumluluğun yükletilememesi açık denizleri insanların istismarına açık hale getirmektedir. Açık deniz çevresi, kuşkusuz mevcut deniz çevre hukuku kapsamında en az korunan çevredir.¹² Çalışmamızda deniz çevresinin korunması tarihsel süreç ile birlikte irdelenecek, açık denizlerin korunması mevcut düzenlemeler ışığında incelenecek. Ve en nihayetinde IMO’nun açık denizlerin korunmasında göstermiş olduğu aksiyonlar ve imkânlar irdelenecektir.

¹⁰ Reçber, 2022: 81-120.

¹¹ Kirk, 2018: 5-11.

¹² Akunga, 2012:18-294.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HUKUKTA AÇIK DENİZLERİN KİRLLENMESİ

Bu başlık altında açık deniz kavramının tarihsel gelişimi üzerine durulmakta ve tanımı yapılmaktadır. Akabinde kapsam olarak incelemekte ve açık denizlerin hukuki rejimi üzerinde durulmaktadır.

1.1.Açık Deniz ve Deniz Çevresi: Kavramların Analizi

Denizler, dünya ekosisteminin temel bileşenlerinden biri olarak, hem biyolojik çeşitlilik hem de ekonomik faaliyetler açısından hayati bir rol oynar. Bu bölümde, denizlerin farklı boyutlarını anlamaya yönelik iki önemli kavram ele alınacaktır: açık deniz ve deniz çevresi. Açık deniz, uluslararası hukukta tanımlanan, kıyı devletlerinin yetki alanı dışında kalan deniz alanlarını ifade ederken; deniz çevresi, bu alanların ekolojik, fiziksel ve kimyasal bileşenlerini kapsamaktadır. Bu kavramların analizi, denizlerin korunması ve sürdürülebilir kullanımı açısından kritik bir perspektif sunmaktadır.

1.1.1.Açık Deniz Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Açık deniz kavramının ilk ortaya çıkışı, 15. Yüzyılın sonlarından 17. Yüzyıla kadar egemen güçler tarafından ileri sürülen geniş denizler üzerindeki egemenlik iddiaları ile devlet egemenliğinin kıyıya bitişik dar bir deniz şeridiyle sınırlı olduğu fikri arasındaki tartışma neticesinde olmuştur. Nihayetinde ikinci görüş olan sınırlı egemenlik fikri galip gelmiştir.¹³ Bu galibiyet açık deniz kavramının şekillenmesini sağlamıştır. Uluslararası hukukun babası olarak anılan Hugo Grotius'un 1609 tarihli Mare Liberium eseri denizlerin serbestliğini ifade etmektedir.

Deniz serbestliğinden tüm ulusların gemilerinin seyrüseferine açık olan deniz anlaşılmaktadır. Deniz serbestliği ayrıca kıyı devletine, kıyılarına bitişik sularda belli faaliyetleri düzenleme hakkı tanımıştır. Bu fikre karşı olarak geliştirilen “mare clausum” iddiası ile John Seldon, kapalı deniz fikrini savunmuştur. Bu teze göre egemenlik, karadan denize doğru uzanmakta ve sadece bir yargı ve kolluk yetkisi olarak değil, deniz üzerinde “tam bir mülkiyet yetkisi” barındırmaktadır. Kısacası denizlerin karasal bölge gibi mülk

¹³ Treves, 2009: <http://www.mpepil.com> (erişim tarihi: 10.05.2024).

edinilebileceğini ifade etmektedir.¹⁴ 1703 yılında ise Van Bynkershoek, “De Dominio Maris Dissertatio” tezi ile “açık deniz serbestliğini” ve “karasularına bitişik alanlarda kıyı devletinin egemenliğini” ilk kez tanımlamıştır. Buna göre okyanuslar, hiçbir ulusun mülkiyetine bırakılamaz ve sahiplenilmeye elverişli değildir. Lakin devletin kara ülkesinin kıyılarına yakın deniz alanları, kıyı devletine ait sayılır.¹⁵

Ortaya atılan tüm bu tezler neticesinde süreç, Grotius'un karasuları ötesindeki denizlerin özgürlüğü fikrinin zaferiyle sonuçlanmış ve bu dönemde ileri sürülen zararsız seyrüsefer iddiası, karasularında sınırlı ve zararsız geçiş kuralının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Karasuları sınırının ötesinde, açık deniz olarak adlandırılan deniz alanında ise özgürlük, karasal egemenliğin yokluğunun bir yansıması olarak daha geniş yorumlanmıştır.¹⁶

Açık deniz kavramı, burada geçerli olan özgürlükler ve istisnalarla birlikte, uluslararası teamül hukukuna da uygun olarak, 29 Nisan 1958 tarihli Açık Denizlere İlişkin Cenevre Sözleşmesi'nin kurallarında düzenlenmiştir.¹⁷ Bu tarihten itibaren düzenlenen kuralların mahiyetini değiştirecek güce sahip iki önemli gelişme meydana gelmiştir. Bunlardan ilki devlet egemenliğinin karasularından daha öteye doğru yayılması ve ortaya çıkan münhasır ekonomik bölgeler (MEB) müessesidir. Bu oluşum ile açık denizlerin mekânsal boyutu küçülmüştür. MEB oluşumu, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de yer almaktadır. İkinci önemli gelişme ise teknolojik ilerlemenin bir sonucu olarak denizlerde, denizcilik ve balıkçılıktan farklı yeni faaliyetlerin ortaya çıkması olmuştur. Denizlerin salt denizcilik ve balıkçılıktan öte farklı faaliyetler için kullanılması yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur.¹⁸

Açık deniz birçok kaynakta tanımı yapılmış bir kavramdır. Bu tanımlardan birkaçına yer vermek gerekirse açık deniz;

- “Kıyıdan uzakta kalan ve bir devletin iç suları ya da karasularında sayılmayan deniz.”¹⁹
- “Ülkelerin karasularının dışında kalan uluslararası deniz.”²⁰
- “Bir devletin Münhasır Ekonomik Bölgesi'ne, karasularına ve iç sularına ve takımda devletlerinin takımda sularına girmeyen deniz kesimleri”²¹ şeklinde tanımlanmıştır.

¹⁴ Ertuğrul, 2017: 45-46.

¹⁵ Erkiner, 2012: 115 ; Renaut, 2007: 117

¹⁶ Treves, 2009: 1-10

¹⁷ Treves, 2009: 1-10

¹⁸ Treves, 2009: 1-10

¹⁹ Öztürk, 2016: 117. ; Bağdatlı, 1955: 10.

²⁰ Şafak, 1992: 3.

²¹ Öztürk, 2016: 117. ; Tekil, 2001: 502.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinde ise açık deniz terimi 1. maddede tanımlanmıştır. Tanıma göre “Açık deniz” terimi, bir devletin karasularına ve iç sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir.”²² Uluslararası Deniz Yatağı Rejiminin ayrıca sözleşmede düzenlenmesi nedeniyle, açık deniz teriminden yalnızca su alanının anlaşılması gerekmektedir.²³ BMDHS’de ise açık denizlerin açıkça tanımı yapılmamakla birlikte; “*açık deniz hükümleri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımada sularına dâhil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanır.*” düzenlemesi ile açık denizler teriminden ne anlaşılması gerektiği aktarılmaya çalışılmıştır.²⁴ Sözleşmeden çıkarım yapılarak daha kapsamlı bir anlatımla açık deniz, “*Herhangi bir devletin iç suları, karasuları, münhasır ekonomik bölgeleri, takımadalarının takımada suları dışında kalan, denize kıyısı olsun ya da olmasın bütün devletlere açık, herhangi bir parçası herhangi bir devletin egemenliğine bırakılamaz bütün deniz kısımları.*” olarak tanımlanmaktadır.²⁵

Kıta sahanlığı, bitişik bölge ve karasuları 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinde düzenlenmiştir. Fakat Münhasır Ekonomik Bölge, BMDHS ile deniz hukukuna kazandırılmıştır. Böylece kıyı devletleri sözleşme ile açık denizlerden faydalanma hususunda daha avantajlı konuma geçmiştir.²⁶

Esasen devletin deniz ülkesi, iç suları ve karasularından oluşuyor ise diğer deniz alanlarının açık deniz niteliğinde olması gerekecektir. Lakin yukarıda belirtilen özel bölgelerin varlığı açık deniz kavramını iki şekilde düşünmeyi gerektirir. Biri “bütün devletlerin eşit haklara sahip olduğu, tam bir serbestinin hâkim olduğu açık deniz bölümleri” diğeri ise “kıyı devletine bazı yetkilerin tanındığı Bitişik Bölge ve Münhasır Ekonomik Bölgeler” dir.²⁷

1.1.2. Deniz Çevresi Kavramı

BMDHS’de deniz çevresi hususi olarak tanımlanmamıştır. Lakin sözleşmenin 12. bölümünde düzenlenen “deniz çevresinin korunması” rejimi deniz çevresinin tekliği, hukuki bütünlüğü ve deniz yaşamının birbirine bağlılığı esas alınarak tasarlanmıştır. Deniz çevresi rejimi, açık denizlerin ve derin deniz tabanını da içine alarak tüm deniz çevresine ilişkin hukuki

²² BM, Convention On The High Seas, https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtmsg_no=xxi-2&chapter=21 (erişim tarihi: 20.09.2024).

²³ Pazarcı, 2004: 417.

²⁴ BMDHS, m.86.

²⁵ Öztürk, 2016: 117

²⁶ Öztürk, 2016: 117

²⁷ Öztürk, 2016: 117

koruma sağlar. Deniz çevresi kavramı, ekosistemlerin üretkenliğini ve durumunu şekillendiren fiziksel, kimyasal, biyolojik ve jeolojik unsurları, koşulları, etkenleri kapsar. Bunun yanında kavram, okyanusların üzerindeki hava sahası ile deniz tabanı ve alt katmanlarını da temsil eder.²⁸ BMDHS’de deniz çevresi, 194/5 maddesinde “*ekosistemleri ve her tür deniz canlılarının doğal yaşamlarının korunmasını da kapsayacaktır.*” ifadesi ile deniz yaşamının etkileşim alanını ifade etmektedir. Bir başka deyişle deniz çevresi, farklı unsurların birbirleriyle etkileşime girerek deniz yaşamını meydana getirdiği yerdir. Deniz çevresi tek bir alan olarak tahayyül edilmektedir. Ulusal yetki alanındaki deniz alanlarını ve uluslararası yetki alanı dışındaki tüm deniz alanlarını kapsar. Deniz çevresinin hukuki kavramı, kıyı alanlarını ve nehir ağızlarını dahi kapsayan uluslararası koruma rejimi kavramıdır.²⁹

BMDHS’de belirtildiği üzere deniz çevresinin korunması, herhangi bir tehdit veya gelecekte meydana gelebilecek olaylar neticesine meydana gelebilecek zarara karşı alınan önlemleri ifade etmektedir. Deniz çevresinin muhafazası ise deniz çevresinin mevcut durumunun muhafaza edilmesine ve iyileştirilmesine ilişkindir. Her iki kavram birbirinin tamamlayıcısı olarak deniz çevresini gelecekteki zararlardan korumak ve mevcut ekolojik dengeyi sürdürmek üzere işlevlendirilmiştir.³⁰

1.2. Açık Denizlerin Kapsamı

Açık denizlerin mekânsal sınırları zamanla değişkenlik gösterebilmektedir. Değişkenlik etkenleri çoğunlukla, karasularının sınırları ve takımda suları ile MEB'lerin kurulmasına ilişkin devlet eylemleridir.³¹ Örneğin Antarktika Antlaşması ile Antarktika'ya komşu olan tüm sular açık deniz olarak kabul edilmiş ve devletler yeni bölgesel egemenlik iddialarında bulunmamayı veya mevcut olanları genişletmemeyi kabul etmişlerdir.³² Anlaşma MEB'lerin kurulmasını da engellemektedir.

Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki egemen haklarını kullanması, kıta sahanlığı üstündeki suların açık deniz niteliğine hanel getirmez.³³ Ancak MEB ilan edildiğinde esas hattan 200 deniz miline kadar olan deniz alanı için aynı şey söylenemeyecektir. Benzer şekilde, bir MEB ilan edilmediği sürece, karasuları sınırlarının ötesindeki sular üzerinde bitişik bir

²⁸ Weckel, 2023: 6-16.

²⁹ Weckel, 2023: 1-16.

³⁰ Weckel, 2023: 1-16.

³¹ Treves, 2009: 1-10

³² Akıl, 2021: 341. ; BMDHS, m. 88.

³³ Meray, 1955: 87-90 ; Kuran, 2009: 243.

bölge kurulması, bu suların açık deniz niteliğini etkilemez.³⁴ Ulusal yargı yetkisinin ötesindeki deniz yatağı BMDHS'nin 137. maddesinde düzenlenmiş ve düzenleme sonucu "bölge" adını alan deniz yatağı insanlığın ortak mirası olarak kabul edilmiştir. BMDHS uyarınca kaynakların bütün insanlığı temsilen uluslararası deniz yatağı otoritesi tarafından kullanılması, bölgenin uluslararası deniz yatağı rejimi altında olması, deniz yatağının üstündeki suların statüsünü etkilemeyecektir. Deniz yatağının üstündeki sular açık deniz niteliğinde olacaktır.³⁵

Açık deniz kavramının deniz tabanı ile toprak altını kapsayıp kapsamadığı tartışılabilir. Açık denizler; bölgesel egemenliğinin yokluğu ile ve buna bağlı olarak yargı yetkisinin yokluğu ile açıklandığında tartışma cevap bulacaktır. Bu bağlamda hiçbir egemenlik unsuru içermeyen açık denizler, deniz tabanı ve toprak altı ile bir bütün olarak değerlendirilecektir.³⁶ Bu husus, kıta sahanlığında devletlere tanınan egemen haklarının varlığıyla veya uluslararası deniz yatağı alanı rejimi ile değişmeyecektir. Nitekim kıta sahanlığındaki egemen haklar ve deniz yatağı alanı rejimi, kaynakların araştırılması ve kullanılmasına yöneliktir.³⁷ Dolayısıyla diğer devletlerin deniz yatağındaki diğer faaliyetleri ile ilgili kalan özgürlüklerini etkilemez.³⁸

1.3. Açık Denizlerin Hukuki Rejimi

Açık denizlerin hukuki rejiminin temeli teamül hukukundan ileri gelmektedir. 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (CADS) ile bu kurallar yazılı hale getirilmiştir. Akabinde ortaya çıkan 1982 tarihli BMDHS ile açık denizler daha ayrıntılı düzenlenmiştir. Sözleşmenin 87. maddesine göre "*Açık denizler tüm devletlerin yararlanabileceği fakat hiçbir devletin kısmen veya tamamen egemenlik iddiasında bulunamayacağı deniz alanlarıdır.*" Maddeye göre açık deniz, denize kıyısı olsun veya olmasın bütün devletlere açıktır. Hukuki rejimi, serbesti ilkesine dayanır. Ancak serbestinin sınırı da belirlenmiştir. Sözleşmeye göre açık denizlerden yararlanma, sadece barışçıl amaçlar doğrultusunda olabilir. Barışçıl amaç BMDHS 88. Maddesinde "*açık denizler sadece barışçıl amaçlarla kullanılabilir.*" Şeklinde ifade edilmiştir.³⁹ Günümüzdeki uluslararası yaklaşıma bakıldığında bu maddenin barışçıl olarak nitelendirilemeyecek askeri faaliyetlere karşı düzenlendiği kabul edilmektedir.⁴⁰

³⁴ Treves, 2009: 1-10 ; Ertuğrul, 2017: 51.

³⁵ BMDHS, m. 135.

³⁶ Treves, T. (2009): 1-10

³⁷ Toluner, a.g.e.2017: 265, 266, 267,

³⁸ Topsoy, 2010: 106.

³⁹ BMDHS, m. 87-88.

⁴⁰ Kaya, 2017: 132-134.

CADS'nin 2. maddesinde “*Açık denizler, bütün milletlere açık olduğu için hiçbir devlet, bunun herhangi bir kesiminin kendi egemenliğine tabi olduğunu, muteber bir biçimde ileri süremez.*” düzenlemesi yer almıştır. Aynı şekilde BMDHS'nin 89. Maddesinde “*Hiçbir devlet, geçerli bir şekilde açık denizin herhangi bir parçasını egemenliğine tabi tutmaya kalkamaz*” hükmü ile açık denizlerin hâkimiyete konu olamayacağı ifade edilmiştir.

Açık deniz serbestisi Sözleşmenin 87. Maddesine göre aşağıda yer alan serbestileri kapsamaktadır.

“Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizlerin serbestliği, işbu Sözleşmede yer alan şartlar ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, inter alia, aşağıdakileri kapsar:

- a) Seyrüsefer serbestisi;*
- b) Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi;*
- c) IV. Kısım saklı kalmak şartıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi;*
- d) IV. Kısım saklı kalmak şartıyla, sun'i adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi;*
- e) 2. Bölümde zikredilen şartlar saklı kalmak şartıyla, balık avlanma serbestisi;*
- f) IV ve XIII. Kısımlar saklı kalmak şartıyla, bilimsel araştırma serbestisi.”*

Açık denizlerde görüldüğü üzere seyrüsefer serbestisi düzenlenmiştir. Bu ilkeye göre gemiler, açık denizlerde suyun üstünde veya altında herhangi bir müdahaleye uğramadan, serbestçe ancak zararsız olmak şartıyla seyir yapabilmektedirler. Herhangi bir zarar söz konusu olduğunda ise uluslararası hukuka göre kıyı devlet, gerekli tedbirleri alabilmektedir.⁴¹

Balıkçılık ve avlanma da tüm devletlere serbesttir. Lakin bu faaliyetler gerçekleştirilirken canlı kaynakların korunması ve makul biçimde işletilmesi gerekmektedir. Yine sözleşmeye göre açık denizlerde bilimsel araştırma yapılabilir. Fakat bu gerçekleştirilirken, diğer devletlerin haklarına hâlel getirebilecek faaliyetlerden kaçınılması gerekmektedir. Ayrıca araştırmacı devletin sözleşme kapsamında çevreye duyarlı olması ve faaliyetini barışçıl bir amaç doğrultusunda yapması gerekecektir.⁴² Bu hüküm ile devletlere, açık denizlerden askeri amaçlarla yararlanması hususunda sınırlama getirilmiştir. Lakin barışçıl amaçlardan hukuki olarak ne anlaşıldığı önem arz etmektedir. Barışçıl kelimesi geniş yorumlanırsa tüm askeri faaliyetlerin yasaklanması söz konusu olacaktır. Lakin barışçıl

⁴¹ Gök, 2017: 1.

⁴² BMDHS, m.87.

ifadesini, saldırgan olmayan askeri faaliyetler olarak yorumlarsak, savunma amaçlı faaliyetlerin bu hüküm ile yasaklanması mümkün olmayacaktır.

Günümüzde barışçıl ifadesi geniş yorumlanmakta ve devletler savunma amaçlı askeri faaliyetlerini açık denizde yapabilmektedirler.⁴³ Ancak bu hükmün açık denize nükleer silah yerleştirilmesini yasakladığı belirtilmektedir.⁴⁴ Her ne kadar uluslararası camia nükleer denemeler dışındaki denemeleri yasak kapsamında kabul etmese de BDSM'nin deniz çevresi ve deniz canlılarının korunması için ihtiva ettiği hükümler göz önüne alındığında deniz çevresine ve bu canlılara zarar verecek her türlü barıştan uzak faaliyetlerin yasak kapsamında değerlendirilmesi deniz çevresi için önem arz etmektedir.⁴⁵ Zira bir canlıya zarar verici niteliğe haiz bir eylemin barışçıl olduğundan söz etmek mümkün değildir.⁴⁶

İkinci dünya savaşından sonra ortaya çıkan açık deniz dibindeki kaynakların işletilmesi, açık denizde askeri manevralar ve nükleer denemeleri, füze atışları, radyoaktif artıkların depolanması gibi faaliyetler açık deniz serbestilerini engelleyici özellikleri barındırmaktadır.⁴⁷ Bu faaliyetler açık deniz canlılarının yok olması tehlikesini doğurmakta ve diğer ülkelerin açık denizi kullanmadaki serbestilerini ortadan kaldırmaktadır. Haliyle açık denizlerin barışçıl amaçlarla kullanılması kuralını ihlal etmektedir. Ayrıca bu faaliyetler milletlerin menfaatine aykırı çalışmalar olarak, bazı devletlere askeri alanda üstünlük sağlıyor ise açık deniz serbestisi haklarının kötüye kullanılmasına yol açmakta ve açık deniz serbestisinin ihlali olarak görülmelidir.⁴⁸

1.4. Deniz Kirliliği

Bu başlık altında denizlerin dünyamız için önemi vurgulanmakta ve deniz kirliliğinin üzerinde durulmaktadır. Öncelikle deniz kirliliğinin tanımı ve kaynakları tüm deniz alanları için incelenmekte, akabinde açık denizler için kirlilik unsurları detaylandırılmaktadır.

1.4.1. Denizlerin Dünyamız için Önemi

Gezegende okyanuslar yeryüzünün yüzde yetmişinden fazlasına tekabül etmektedir. Kapsadığı alan neticesinde dünyanın iklimini belirleyici konumdadır. Ayrıca okyanuslar, barındırdığı biyolojik çeşitlilik sayesinde dünyamızın oksijeninin yüzde yetmiş beşini

⁴³ Öztürk, 2016: 117.

⁴⁴ Pazarcı, 2004: 421.

⁴⁵ Kuran, 2009: 240.

⁴⁶ Kaya, 2017: 135. ; Kuran, 2009: 240.

⁴⁷ Öztürk, 2016: 119.

⁴⁸ Toluner, 1996: 282.

üretmektedir.⁴⁹ İnsan yaşamı için müthiş bir denge unsuru olan okyanuslar bu haliyle insanlık için elzem bir noktadadır. Daha keskin bir ifadeyle sağlıklı bir okyanus olmadan yeryüzünde insan yaşamı mümkün olamayacaktır.⁵⁰

Denizler içinde barındırdığı canlılar ve kaynaklar neticesinde yüzyıllar boyunca biyolojik ve ekonomik olarak insanlığa çok fazla getiri sağlamıştır. Teknolojinin gelişmesiyle insanlığın bu devasa su kütlelerine hâkimiyeti aynı oranda artmıştır. Hâkimiyet ile ekosistemimizin temel taşı olan okyanusların doğal dengesi insanlık aleyhine bozulmaya başlamıştır. Denizler hakkında uyuşmazlıklara ve bunun neticesinde gelen hukuki regülasyonlara baktığımızda bu düzenlemelerin, egemenlerin menfaat çatışması üzerine ortaya çıktığını görürüz. Denizlerin sınırsızca kullanımı ve sadece menfaat çatışması olduğunda sınırlanabileceği anlayışı, ilk büyük deniz kazası olan Torrey Canyon kazası olana kadar devam etmiştir.⁵¹ Sonraki süreçte ortak akıl sayesinde denizler sadece egemenler arasında paylaşımına konu olabilecek hâkimiyet unsuru olarak değil, insan faaliyetlerinden korunması gereken bir yaşam alanı olarak görülmeye başlanmıştır. Günümüzde insan kaynaklı faktörlerin okyanuslar için bir tehdit olduğunun farkına varılmıştır. Tehditin önü alınmaz ise en nihayetinde bu tehdit, gezegene ve insanlığa karşı olacaktır.⁵²

1.4.2. Deniz Kirliliğinin Tanımı

Deniz kirliliği genel bir ifade ile deniz suyuna türlü girdilerin karışması ile deniz ortamındaki doğal dengenin bozulması anlamına gelmektedir.⁵³ Deniz kirliliğinin uluslararası belgeler arasında tanımını en iyi yapan belge ise BMDHS'dir. Sözleşmenin 1. maddesinin 4. Fıkrasında “*Canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dâhil olmak üzere, deniz çevresine dâhil edilmesi, anlaşılmaktadır.*” Şeklinde tanımlama yapılmıştır. Ne var ki deniz kirliliğini ilk tanımlayan belge BMDHS değildir. Bundan önce 1969 yılında Birleşmiş Milletler Deniz Kirliliğinin

⁴⁹ National Ocean Service, https://oceanservice.noaa.gov/facts/ocean-oxygen.html?utm_source=chatgpt.com (erişim tarihi:01.08.2024).; Plumemag, <https://www.plumemag.com/dunyanin-oksijen-kaynaklari/> (erişim tarihi:01.08.2024).

⁵⁰ Kütükçü, 2001: 53.

⁵¹ Kütükçü, 2001: 50-53

⁵² Bilder, 1975: 184.

⁵³ Abdullayev, 2005: 27.

Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu (GESAMP) deniz kirliliğinin tanımını yapmış ve bu tanım BMDHS'ne kadar tüm uluslararası belgelerde kullanılmıştır. Gesamp'a göre deniz kirliliği *“Canlı kaynaklara zarar verme, insan yaşamı için tehlike oluşturma, balıkçılık dahil denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini bozma ve güzelliklerini azaltma gibi zararlı etkileri olan bir madde veya enerjinin insan eliyle doğrudan veya dolaylı olarak, haliçler dahil deniz çevresine sokulmasıdır.”*⁵⁴ Görüldüğü üzere bu tanımın BMDHS de yapılan tanımdan tek eksik tarafı zararlı etkileri olabilecek maddeler ifadesinin noksanlığıdır. Zararlı etkileri olma ihtimali bulunan maddeler ve enerjiler de bu tanıma BMDHS ile eklenmiş, bu tür maddelerin deniz çevresine sokulması deniz çevresinin kirlenmesi olarak değerlendirilmiştir.

BMDHS'de yer alan deniz kirliliği tanımının, aslında çok açık bir tanım olduğunu söyleyemeyiz. Nitekim tanımda yer alan deniz çevresinden ne anlamamız gerektiği sözleşmenin herhangi bir maddesinde açıklanmamıştır. 3. Deniz Hukuku Konferansı'nda deniz çevresinin en anlama geldiği ile ilgili değişik öneriler sunulmuşsa da bunların hiçbiri sözleşmeye yansıtılmamıştır. Sözleşmenin 194/5 maddesinde *“İş bu kısma uygun olarak alınan tedbirler, ender ve hassas olan ekosistemlerin korunması ve muhafazası için gerekli olanlar ile azalma halinde, tehdit altında ve yok olma yolunda olan deniz türlerinin ve diğer her tür deniz canlılarının doğal yaşamlarının korunmasını da kapsayacaktır.”* şeklinde düzenleme yapılmıştır. Deniz çevresi kavramı açıklanırken değinildiği üzere deniz çevresinin, bu hususları kapsayan alanlar olarak kabul edilmesi gerekecektir.⁵⁵

Tanımda “zarar verme, tehlike oluşturma, niteliğini bozma, güzelliğini azaltma” şeklinde yer alan hareketlerin “insan eliyle doğrudan veya dolaylı şekilde yapılması” ifadesi bu hareketlerin kaynağının yalnızca insan olabileceği çıkarımına götürecektir. Yani bu tanımdan deniz kirliliğinin, salt insani bir problem olduğu sonucuna varılacaktır. Böylece tanımdan da anlaşılacağı üzere deniz çevresini tehdit eder her türlü insan davranışı sözleşme kapsamında değerlendirilecektir. Bu anlamda tanımın bu kısmı kapsayıcılığı bakımından başarılı olarak değerlendirilebilir.

1.4.3. Deniz Kirliliğinin Kaynakları

Deniz kirliliğinin kaynaklarına örnek olarak; atmosfere bağlı olgular, karasal atıklar, gemilerin kirliliğe yol açan faaliyetleri ve denize bırakılan maddeler gibi pek çok neden

⁵⁴ Steele, 2019: 231-235.

⁵⁵ Abdullayev, 2005: 27.

sayılabilir.⁵⁶ Esasında denizlerin kirlenmesinin iki temel kaynak noktası vardır. Kirlenme faaliyetinin bir menşesi gemiler diğeri ise kara kökenlidir. BMDHS’de ise altı başlık halinde deniz kirliliğinin kaynakları sayılmıştır. Bunlar sırası ile karadan kaynaklanan, ulusal yetki alanına dâhil deniz yatağına ilişkin faaliyetlerden kaynaklanan, bölgede yürütülen faaliyetlerden kaynaklanan, suya batırmadan kaynaklanan, atmosferden veya atmosfer aracılığıyla kaynaklanan ve son olarak gemilerden kaynaklanan kirliliktir.⁵⁷

Biz çalışmamızda deniz çevresine en çok etki eden unsurlar olan gemi kaynaklı kirlenme, kara kökenli kirlenme, suya batırmadan kaynaklanan kirlenme ve deniz yatağındaki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme olmak üzere deniz kirliliğini dört başlık altında inceleyeceğiz.

1.4.3.1. Gemi Kaynaklı Kirlilik

Gemi kaynaklı deniz kirliliği, toplam deniz kirliliğinin ortalama %12’lik kısmına tekabül etmektedir.⁵⁸ Gemi kaynaklı deniz kirliliği, gemilerin fiziki varlığının sebep olduğu kirlilik ve taşıdıkları kimyasal maddelerin ihmal suretiyle veyahut kaza ile deniz çevresine karışması ile oluşan kirlilik olmak üzere iki sebepten meydana gelmektedir. Gemi kaynaklı deniz kirlilik nedenlerinin birkaçı aşağıda sıralanmıştır.⁵⁹

- Gemilerden bırakılan arık, sinsite suları,
- Gemide üretilen katı atıkların denize atılması,
- Karada üretilen atık suları arıtmaksızın denize deşarjı,
- Kargo yükleme ve boşaltma sırasında veya yakıt transferi sırasında yakıtın denize kazaen sızması,
- Geminin hidrolik devresinde oluşabilecek bir problem neticesinde denize yağ akması,
- Gemilerin bakımı amacıyla yapılan boya ve raspa işlemlerinin denizi kirlenmesi,
- Yangın, çatışma, karaya oturma ve patlama gibi deniz kazaları sonucunda taşınan petrolün veyahut kimyasal maddenin denize akıtılması.

Deniz yolu taşımacılığının kitlesel oluşu ve diğer taşıma sistemlerine nazaran ekonomik oluşu onu daha etkin kılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı, diğer taşıma sistemlerine nazaran daha çok tercih edilmektedir. Nitekim günümüzde dünya ticaretinin büyük bir bölümü

⁵⁶ Bodansky, 1991:773-797.

⁵⁷ Pazarci, 1990: 447.

⁵⁸ Gesamp: The State of the Marine Environment, 1990: 1-88.

⁵⁹ Alpay, 2015: 20-30

deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Deniz yolu taşımacılığının sık ve yaygın kullanımı beraberinde kaçınılmaz olarak deniz kirliliğini ve deniz tahribatını getirmektedir.⁶⁰

Gemilerden kaynaklanan kirliliğin bir kısmı, yukarıda bahsedildiği üzere gemilerin olağan çalışması sonucu ortaya çıkmaktadır. Denizcilik faaliyetleri, ekseriyetle petrol kullanan gemilerle yürütülmektedir. Bu petrol, gemilerin sintine sularından denize ve bacasından da havaya karışması suretiyle deniz çevresinin kirlenmesine neden olmaktadır.⁶¹

Petrol gemi taşımacılığının en önemli unsurudur. Dünyadaki petrol tüketimi ve ihracatı sürekli artış gösterme eğilimindedir. Gesamp'ın 1990 yılındaki raporu, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin, denizlere karışan toplam petrolün %46'sı olduğunu ortaya koymaktadır.⁶² Gemiler akaryakıt ikmali sırasında da petrol kirliliğine sebep olmaktadır. Lakin en önemli kısmı gemilerin taşımacılık esnasında neden oldukları petrol kirliliğidir. Deniz yolu taşımacılığın sonucunda, deniz sularına her yıl ortalama 1,5 milyon ton petrol karışmaktadır.⁶³

Ancak gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin birçok çeşitti mevcuttur. Dolayısıyla petrol ile sınırlandırılmaz. Pis su, çöp ve diğer türlü atıklar da gemilerden denize bırakılmak suretiyle deniz kirliliğine sebep olmaktadır.⁶⁴ Ayrıca gemi kazaları sonucu petrol ve türevleri, sıvılaştırılmış gaz, kimyasal maddeler ve radyoaktif maddeler denize karışarak ciddi boyutta kirliliğe neden olmaktadır. Bunlardan en tehlikelisi radyoaktif maddelerdir. Radyoaktif maddelerin denizlere karışması petrolden daha ciddi bir deniz tahribatı yaratabilmektedir.⁶⁵

Oluşum durumuna göre gemi kaynaklı kirlilik, iki başlık altında incelenmektedir. Bunlar rutin kirlenme ve kaza sonucu kirlenmedir.

Rutin Kirlenmeler, gemilerin uluslararası anlaşmalar ile getirilmiş kuralları ihlal ederek atıklarını denize salmaları sonucu oluşur. Bu kirlenmenin kaynağı; sintine, balast ve evsel nitelikli, kanalizasyon, atık sularıdır. Sintine suyu, gemi makinelerinde oluşan yağlı atığı ifade eder. Balast suyu ise gemilerden boşaltılan yakıt, yağ veya kimyasal maddelerden oluşan kirli suları ifade eder. Dünyada her yıl 3 ve 10 milyar ton arasında balast suyunun taşınma yolu ile transfer edildiği tahmin edilmektedir.⁶⁶ Bu yol ile balast sularıyla beraber tehlike

⁶⁰ Küçük ve Topçu. 2012: 75-80.

⁶¹ Tütüncü, 2001: 1-15

⁶² Gesamp: The State of the Marine Environment, 1990: 1-88.

⁶³ Gorman, 1993: 121.

⁶⁴ Keskin, 2006: 2-13

⁶⁵ Churchil ve Lo-we, 1999: 330.

⁶⁶ Fitoz, 2009. :7-12

yaratabilecek birtakım istilacı türler de doğal olmayan bir diğer ekosisteme transfer olmaktadır.⁶⁷

Kaza Sonucu Kirlenme, yüksek miktarda kirleticisi maddenin kısa bir zaman zarfında denizin sınırlı bir bölgesine yayılma ile oluşmaktadır. Bir diğer ifade ile "Konsantrasyon" kaza sonucu kirlenmenin karakteristik niteliğini ifade eder. Kaza sebepleri; çatma, karaya oturma, patlama veya yangın, gemilerin yapısındaki kusurlar ve batma olarak sayılabilir.⁶⁸ Deniz kazaları bazen de seyrüsefer hatasından, gemi yönetiminde sorumlu olan şahısların hatalarından ve elbette mücbir sebeplerden kaynaklanabilmektedir. Günümüzde tanker uzunlukları 300 ve 400 metre arasında değişmektedir. Bunlar genellikle 200.000 ila 400.000 ton petrol taşıma kapasitesine sahiptir.⁶⁹ Bu boyutlar düşünüldüğünde deniz kazalarının deniz çevresi açısından sebep olacağı kirlilik, beraberinde büyük bir faciayı da getirmektedir.⁷⁰

Gemilerden kaynaklanan kirlilik uluslararası hukukta çokça yer edinmiş küresel bir sorundur. Diğer birçok hukuk belgesi gibi BMDHS de gemilerden kaynaklanan kirlilik konusuna ayrıntılı düzenlemeler ile yer vermiştir.

1.4.3.2. Kara Kökenli Kirlilik

Kara kökenli kirlenme aslında insanların günlük faaliyetlerinden kaynaklanan kirlilik türüdür. Doğrudan denize bırakılan veya nehirler aracılığı ile denizlere ulaşan pis sular ve sanayi atıkları, enerji santrallerinin kaynar suları, tarımda kullanılan gübre ve böcek ilaçları kara kaynaklı kirleticilerin en tipik örnekleridir. Yukarıda her ne kadar gemilerin denizler üzerindeki büyük hasarından bahsettiysek de gemilerden kaynaklanan kirlilik, toplam deniz kirliliğinin yüzde 12'sini oluşturmaktadır. Kara kökenli kirliliğin yüzdesi ise 44'tür. Yani toplam deniz kirliliği içerisinde en yüksek orana sahiptir.⁷¹ Dolayısıyla deniz kirliliğinin en büyük kaynağının, kara kökenli olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Kara kökenli kirliliğin esas unsurlarını ise atık sular, endüstriyel boşaltım ve tarımsal atıklar oluşturur. Yine başlıca kirleticilerden olan plastik, kalıcı organik maddeler, besin tuzları, ağır metaller, sedimanlar, petrol türevleri ve radyoaktif maddeler de kirliliğe neden olmaktadır.⁷²

⁶⁷ Fitoz, 2009. : 12-16

⁶⁸ Gezegen ve Erik, 2015: 1-11

⁶⁹ Albayrak, 2016:35-67

⁷⁰ Abdullayev, 2005 : 25-30

⁷¹ Gesamp: The State of the Marine Environment, 1990: 88.

⁷² Abdullayev, 2005: 30-35

1.4.3.3. Suyu Batırmadan Doğun Kirlilik

Suyu batırma kavramı ile anlatılmak istenen gemi ve uçaklardan boşaltılan atıklardır. Genel olarak herhangi bir maddenin kasıtlı olarak denize dökülmesini ifade eder.⁷³ BMDHS'nin 1. maddesinin 5. fıkrasında tanımı yapılmıştır. Buna göre suya batırmadan; *“Atık veya diğer maddelerin, gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizlerdeki diğer yapılardan her türlü bilinçli boşaltılması; Denizlerde gemilerin, uçakların, platformların veya diğer yapıların her türü batırılması”* anlaşılmaktadır. “Suyu batırma” terimi, gemilerin, platformların veya diğer deniz yapılarının olağan işletilmesi esnasında ortaya çıkan artık veya diğer maddelerin boşaltımını kapsamamaktadır. Ek olarak bu maddelerin imhası amacıyla gemi, uçak, platform veya diğer yapılarda işlem görmeleri sonucu ortaya çıkan artık ve diğer maddeler, suya batırma faaliyetinden hariç tutulmuştur.

Görüldüğü üzere suya batırma bilinçli yapılabilen bir boşaltım ve batırmadır. Bu sebeptendir ki suya batırma diğer kirlilik kaynaklarından farklı olarak devletin yetkisi açısından kara kökenli kirlenmeye göre çok daha farklı deniz alanlarında yapılmaktadır.⁷⁴ Gemi kaynaklı kirlenmeden farkı ise boşaltmanın her zaman bilinçli yapılmasından ve taşımanın esas amacının boşaltma olmasından ileri gelmektedir.⁷⁵ Ayrıca deniz kirliliğine sebep olan bu eylem ve faaliyetlerden doğan zararın tazmini için kastın ispatlanması gerekecektir. Lakin uygulamada kastın ispatlanması çok zordur. Dolayısıyla söz konusu hüküm deniz çevresinin korunması bakımından yetersiz görülmektedir.⁷⁶ Selami Kuran'ın görüşüne göre suya batırma eylemi bakımından kusursuz sorumluluğun kabul edilmesi deniz çevresi için daha yararlı olacaktır.⁷⁷ Suyu batırmadan kaynaklı deniz kirliliğinin istatistiklere göre toplam deniz kirliliği içerisindeki oranı yüzde 10'dur.⁷⁸ Suyu batırma, atıkları yok etme hususunda en ucuz ve kolay yöntem olarak gözükmektedir. Gemi ve uçaklardan boşaltılan maddeler genelde radyoaktif maddeler, askeri mühimmat, sanayi ve inşaat atıkları, zehirli atıklar, pis sular, kâğıt, gıda, madenler, plastik ve tekstil ürünleri gibi maddelerdir.⁷⁹

⁷³ Tütüncü, 2001: 1-28.

⁷⁴ Tütüncü, 2001: 10-11.

⁷⁵ Tütüncü, 2001: 11.

⁷⁶ Kütükçü, 2001: 53.

⁷⁷ Kuran, 2014: 306.

⁷⁸ Brubaker, 1993: 36.

⁷⁹ Brubaker, 1993: 37.

1.4.3.4. Deniz Yatağındaki Faaliyetlerden Kaynaklanan Kirlilik

Deniz yatağındaki faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik ulusal yargı yetkisi altındaki deniz yatağı faaliyetleri ve uluslararası yargı yetkisi altındaki deniz yatağı faaliyetleri olmak üzere iki başlık halinde incelenmektedir. Doğal gaz ve petrol faaliyetleri ulusal yargı yetkisine tabi deniz yatağı faaliyetleri kapsamında ele alınan faaliyetlerdir. Enerji kaynakları bakımından yükselen küresel talep, petrol ve doğalgaza olan ilginin ve talebin artmasına neden olmuştur. Teknolojinin de gelişimiyle petrol ve doğalgaz faaliyetleri karadan denize doğru genişletilmiştir.⁸⁰ Petrol ve doğalgaz endüstrisi tarafından pek çok kıta sahanlığında inşa edilen çeşitli deniz platformları ve sondaj kuleleri denizlerde faaliyet göstermektedir. Bu platformlardan genellikle her tür atık denizlere boşaltılmakta ve deniz çevresinin kirlenmesine sebep olmaktadır.⁸¹

Deniz yatağından çıkarılan petrol ve doğalgazın boru hatları ile kıyı tesise aktarılması esnasında gerçekleşen sızıntılar da önemli deniz kirliliklerine yol açmaktadır.⁸² Toplam deniz kirliliği oranı içerisinde çok fazla yer tutmamasına rağmen platformlarda yaşanabilecek kazalar denizlere ciddi boyutta zarar verebilmektedir. Tesislerde meydana gelen patlamalar, deniz yatağındaki boruların kırılması ve gemilerin bu tesislere çatması şeklinde gerçekleşen kazalar içindeki en tehlikeli olanı, elbette petrol ve doğalgaz tesislerinde meydana gelen patlamalardır. Bu tür kazaların en tipik örneklerini oluşturan 1969 tarihli “Santa Barbara”⁸³, 1977 tarihli “Ekofiks” ve 1979 tarihli “Ixtoc I” kazaları deniz çevresinde önemli derecede kirliliğe neden olmuştur.⁸⁴

1.4.4. Açık Deniz Kirliliği

Açık denizler yukarıda açıklandığı üzere bir devletin ulusal yetki alanlarının ötesindeki deniz alanlarıdır. Açık denizlerin kirlenme sebebinin arka planında devletlerin gelişimi, okyanus bazlı ekonomi stratejileri ve mavi ekonominin yer aldığı kabul edilebilir. Buna bağlı olarak açık denizler ekseriyetle deniz taşımacılığı, endüstriyel faaliyetler ve karasal faaliyetlerden dolayı kirlenmektedir. Lakin açık denizlerdeki kirlilik, bu alanların büyük ve ulaşılması zor olmasından ötürü karmaşık bir sorundur.

⁸⁰ Tabanlı, 2021 :114.

⁸¹ Kashubsky, 2006: 1-11.

⁸² Abdulayev, 2005: 32.

⁸³ Spezio, 2018: 2750. <https://doi.org/10.3390/su10082750> (erişim tarihi: 06.06.2024).

⁸⁴ Abdulayev 2005: 32

2021 tarihinde Birleşmiş Milletler bünyesinde uzman gruplar tarafından hazırlanan Dünya Okyanus Değerlendirmesinde (The World Ocean Assessment) denizlerin mevcut durumunun küresel çerçevede raporlanması mevcuttur. Rapor okyanusun çevresel, sosyal ve ekonomik olmak üzere tüm yönlerine ilişkin genel bakış açısı sağlamayı amaçlamaktadır. Rapora göre okyanusların kirlenmesinin çeşitli kaynakları vardır. Ayrıca Yoshifumu Tanaka'nın açık deniz kirliliğinin kaynağını baz alan yaklaşımına göre kaynak kapsamına; petrol, nükleer atık, plastik ve kimyasal maddeler girmektedir.⁸⁵ Bu kaynaklar ayrı başlık altında irdelenecektir.

1.4.4.1. Plastik Atık Kirliliği

Deniz çöprü, genel bir ifade ile antropojenik katı atık olarak tanımlanmaktadır. Deniz çöprü büyük ölçüde plastiklerden oluşur.⁸⁶ Bilindiği üzere plastik atıklar açık denizlerde birikerek çöp yığınları oluşturmaktadır. Büyük pasifik çöp alanı veya Kuzey pasifik girdabı olarak adlandırılan ekosfer yaklaşık 1,6 milyon kilometrekare çapında yani ülkemizin yüz ölçümünden daha büyük bir alanı kapsamaktadır.⁸⁷ Okyanus havzaları etrafından taşınan çöplerin döner girdaplar sistemi ile büyük gruplar halinde toplanması sonucu oluşan bu alan, sistemin en çok çöp bulunduran kısmıdır.⁸⁸ Okyanuslardaki katı atıkların miktarı ve boyutu dünya çapında çoğunlukla ölçülememektedir. 2. Dünya Okyanus Değerlendirmesi Raporuna göre deniz çöplüğünün %80'ini katı atıklar oluşturmaktadır. Yine rapora göre nehirlerden okyanusa yılda 1,15 ila 2,41 milyon ton katı atığın girdiği tespit edilmiştir.⁷² Büyük okyanus ortası girdaplarında biriken bu plastikler deniz memelilerini, balıkları ve deniz kuşlarını yani sudaki yaşamı doğrudan tehdit etmektedir. Deniz canlılarının atıkları yemesi ile veya zamanla ufalan, mikroplastik ve nanoplastik parçacıklara ayrılarak besin zincirine dâhil olan plastikler nedeniyle deniz canlıları yok olmaktadır.⁸⁹ Rapora göre 1400'den fazla deniz türünde deniz plastiklerinin yer aldığı tespit edilmiştir. Özellikle nanoplastikler, deniz organizmalarının

⁸⁵ Tanaka ve Yoshifumi, 2015: 243-260.

⁸⁶ The Free Library, 2010

<https://www.thefreelibrary.com/Who+is+responsible+for+marine+debris%3F+The+international+politics+of...> (erişim tarihi: 04.07.2024).

⁸⁷ National Geographic, Great Pacific Garbage Patch, 2019,

<https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/great-pacific-garbage-patch/> (erişim tarihi: 29.04.2024).

⁸⁸ Önder, Günel ve Dinçel, 2020: 181-186.

⁷² Hall-Spencer ve Firth, 2021:9.

⁸⁹ Jambeck ve ark., 2015: 768-771.

hücrelerine girerken gözlemlenmiştir.⁹⁰ Özetle plastiklerin okyanuslara karışması, milyonlarca deniz canlısını ölümüne sebep olmaktadır.⁹¹

1.4.4.2. Kimyasal Kirlilik

Endüstriyel gelişmeler ve tarımın yoğunluğu artıkça okyanuslara birçok tehlikeli madde girişi başlamıştır. Kimyasal kirleticiler olarak tarif edilen endüstriyel atıklar, ağır metaller, atık su ve tarım ilaçları deniz akıntıları ile karadan açık denizlere taşınır. Açık denizler kimyasal kirleticiler için adeta bir depo görevi görmektedir. Açık denizlere giren yeni girdi türleri arasında atık su arıtımı ile giderilemeyecek ilaçlar, kişisel bakım ürünleri ve nanomateriyaller yer almaya başlamıştır. Bu girdilerin özellikle Antik Okyanusu'nda ve Güney Okyanusu'nda artış gösterdiği tespit edilmiştir.⁹²

Zehirli metal kirleticilerin okyanuslara salınımı özellikle son iki yüzyılda artmıştır.⁹³ Bu metal kirleticilerinden biri olan cıva, insan sağlığı için en büyük endişe kaynaklarından birisidir. Kömür yakma ve küçük ölçekli altın madenciliği diyebileceğimiz iki ana kaynaktan salınır.⁹⁴ Deniz mikroorganizmaları bu kaynaklardan çevreye salınan cıvayı güçlü bir nörotoksik olan organik cıva formundaki metilcivaya dönüştürmektedir. Metilciva ise deniz ortamında kalıcı bir kirleticidir ve deniz organizmalarının besin zincirine dâhil olmuş durumdadır.⁹⁵

Kimyasal kirleticilerin büyük bölümü kara kaynaklıdır ve atmosferik taşıma, nehir birikimi, yüzey akışı ve denizlere doğrudan deşarj yollarıyla okyanusa taşınmaktadır. Atmosferik taşıma, kimyasalların atmosferde kutuplara doğru hareket etmesi ve kutup bölgelerinin serin havasında karaya ve suya çökmesiyle meydana gelir.⁹⁶ Doğrudan deşarj, endüstriyel atıkların doğrudan denize dökülmesi anlamına gelir. Örneğin, yaygın olarak DDT olarak bilinen zehirli kimyasal bileşik olan diklorodifeniltrikloroetan üretiminde üretilen tahmini 336.000-504.000 varil asit çamuru atığı, Güney Kaliforniya Körfezi'ne dökülmüştür.⁹⁷ Atık varillerinin içerdiği kimyasalların zamanla deniz tabanındaki çökeltiye yayılması sonucu

⁹⁰ GESAMP. (2015): 14-69 .

⁹¹ National Geographic, Plastik, 2018, https://www.nationalgeographic.com.tr/makale/haziran_2018/plastik/3951 (erişim tarihi: 29.04.2024).

⁹² Hall-Spencer ve Firth, 2021:9.

⁹³ Landrigan vd., 2020: 1-64.

⁹⁴ Landrigan vd., 2020: 1-64.

⁹⁵ Landrigan vd., 2011: 842–850.

⁹⁶ Atlas ve Giam, 1981: 163–165.

⁹⁷ Kivenson ve ark., 2019: 2971–2980.

deniz tabanında geniş çaplı bir kirlenme meydana gelmektedir. Dökülen kimyasalların, derin deniz ekosistemlerine uzun vadede etkileri hala tam olarak anlaşılamamış olması sebebiyle belirsizliğini korumaktadır.⁹⁸

Endüstriyel tarımın küresel boyutta yaygınlaşması ile kimyasal gübre kullanımı artış göstermiştir. Bu durum zararlı yosun patlamalarının (HAB'ler) değişik bölgelere yayılmasına neden olmuştur. HAB denizlerdeki yosun popülasyonunun hızlı bir şekilde artmasını ifade etmektedir. Yosunlar, güneş ışığının deniz canlılarına ulaşmasına engel olmakta ve sudaki oksijen seviyesinin düşmesine neden olmaktadır. Ayrıca bazı yosun türleri toksik madde üretebilir. Bu durum deniz ekosistemlerinde ciddi sorunlara yol açmaktadır.⁹⁹ Endüstriyel salınımlar, yüzey akışı ve kanalizasyon, HAB'lerin sıklığını ve şiddetini, bakteri kirliliğini ve antimikrobiyal direncini artırmaktadır. Endüstriyel atıklar, ilaç atıkları, pestisitler ve kanalizasyon suları, balık stoklarının dünya genelinde azalmasına yol açmaktadır.¹⁰⁰

Açık denizlerde besin kirliliği (nutrition pollution) tarımsal faaliyetlerden, endüstriyel atıklar ve kanalizasyon sistemlerinden kaynaklanan azot ve fosfor gibi besleyici maddelerin akıntılar, rüzgâr veya doğrudan gerçekleşen atık boşaltımları aracılığıyla açık denizlere taşınması ile meydana gelmektedir.¹⁰¹ Antropojenik nitrojen ve fosfor girişlerindeki artma ötrofikasyona dolayısıyla okyanuslarda ölü bölgelere sebep olmaktadır. Ölü bölgeler olarak bilinen bu alanlarda oksijen seviyesi o kadar düşüktür ki, balıklar ve diğer su canlıları hayatta kalamazlar. Oksijen eksikliği ve habitat kaybı, biyolojik çeşitliliği azaltmaktadır.¹⁰² Birleşmiş Milletler (BM)'in Okyanus Değerlendirmesi raporuna göre 2019 yılında 700 ölü bölge saptanmıştır. Okyanuslardaki oksijensizleşme okyanusların sıcaklığının yükselmesi, iklim değişikliğinin yol açtığı tabakalaşma ve okyanus akıntılarındaki değişiklikler nedeniyle oluşmakta ve giderek boyutunu artırmaktadır.¹⁰³

Görüldüğü üzere kimyasal kirleticiler her yerde mevcuttur ve Yüksek Arktik'ten uçurum derinliklerine kadar denizleri ve deniz canlılarını kirletmektedir. Deniz canlılarının dokularına yerleşerek deniz ekosistemine zarar vermektedir. Kimyasal atıkların yayılması kontrol edilemediği için etkilerinin uzun süreli ve geniş çaplı olabileceği tahmin edilmektedir.¹⁰⁴ Bu tehlikeli girdilerin okyanus canlıları üzerindeki negatif etkileri sınırlı da

⁹⁸ Kivenson ve vd., 2019: 2971–2980. ; Landrigan ve vd., 2020: 1-64.

⁹⁹ Landrigan ve vd., 2020: 1-64.

¹⁰⁰ Landrigan ve vd., 2020: 1-64.

¹⁰¹ Nixon, 1995: 199-219.

¹⁰² Conley ve vd., 2009: 1014-1015.

¹⁰³ Hall-Spencer ve Firth, 2021:9.

¹⁰⁴ Landrigan ve ark., 2020: 1-64.

olsa bilindiği halde okyanus mikroorganizmaları üzerindeki etkisinin boyutu bilinmemektedir.¹⁰⁵ Belirtmek gerekir ki kalıcı organik kirleticiler üzerine Stockholm Sözleşmesi yapılmıştır. Bu sözleşmenin olumlu etkileri görülmüştür. Lakin kalıcı organik kirleticilerinin üretim ve kullanım kaynaklarından uzaktaki deniz türlerindeki etkileri tespit edilmeye devam etmektedir. Bu etkilerden bir tanesi ne yazık ki deniz türlerinde üreme başarısının azalmasıdır.¹⁰⁶

1.4.4.3. Petrol Sızıntılarından Kaynaklanan Kirlilik

Açık denizlerde meydana gelen petrol sızıntıları, petrol tankerlerinin kazaları ve petrol çıkarma faaliyetlerinden kaynaklanmaktadır. Bu sızıntılar denizde geniş alanlara yayılarak ve su yüzeyini kaplamaktadır. Su yüzeyini kaplayan petrol oksijen transferini engellemekte böylece su altı canlıların oksijensiz kalmasına neden olmaktadır.¹⁰⁷ Petrol bazlı kirleticilerin oksijen üreten deniz mikroorganizmalardaki fotosentezi azaltması sonucu denizlerde karbondioksit Emilimi artmaktadır. Kıyılara ulaşan petrol sızıntısı veya Kıyılarda bulunan petrol ve gaz tesislerinin deniz ortamına hidrokarbon salınımı mercan resiflerini yok etmekte ve bazı kirleticilerin toksisitesini artırarak okyanusun asitlenmesine neden olmaktadır. Açık denizlerden bu sızıntıların temizlenmesi son derece zordur. Bu sebeple etkileri uzun süre hissedilmektedir.¹⁰⁸ Gemi kazaları son yıllarda azalma gösterse dahi BM'in Okyanus Değerlendirme Raporunda yer aldığı üzere 2014-2018 yılları arasında 100 tonu aşkın olan 88 geminin kaybolduğu bilinmektedir. 2010-2018 yılları arasında ise 7 tonun üzerinde Petrol sızıntıları meydana gelmiştir.¹⁰⁹

1.4.4.4. Nükleer Kirlilik

Açık denizlerde meydana gelen nükleer kazaların sebep olduğu tahrip etkisi çok büyüktür. 2011 tarihinde Fukushima Daiichi Nükleer Santralinde tsunami akabinde reaktörlerin erimesi sonucunda büyük miktarda radyoaktif madde Pasifik Okyanusuna karışmıştır. Radyasyonun açık denizlere yayılması deniz ekosistemlerine geri dönülemez

¹⁰⁵ Hall-Spencer ve Firth, 2021:9.

¹⁰⁶ Hall-Spencer ve Firth, 2021:9.

¹⁰⁷ National Research Council. (2003) <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK220708/> (erişim tarihi: 09.09.2024)

¹⁰⁸ National Research Council. (2003). <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK220708/> (erişim tarihi: 09.09.2024). ; UNEP, 2009: 75.

¹⁰⁹ Hall-Spencer ve Firth, 2021:9.

şekilde zarar vermiş ve uzun vadeli sağlık riskleri yaratmıştır.¹¹⁰ 2011'den bu yana nükleer kaza olmasa da şu an hala nükleer atıkların denizlere ve okyanuslara deşarj edildiği bilinmektedir.¹¹¹ Ayrıca açık denizlerde yapılan sivil nükleer testler ciddi ekolojik sorunlara yol açmaktadır. Radyoaktif maddeler sudaki yaşamı doğrudan etkilemekte ve deniz ekosistemleri üzerinde uzun vadeli ve ciddi etkiler bırakmaktadır. Ayrıca bu bölgelerde deniz suyu ve tabanında uzun süre kalan radyoaktif madde birikime yol açmaktadır. Temizlenmesi zor olan bu sızıntıların çevreye etkilerinin izlenmesi büyük zorluklar içermektedir.¹¹²



¹¹⁰ Lyman, 2013: 35-44. <https://doi.org/10.1177/0096340213477996> (erişim tarihi: 04.05.2024).

¹¹¹ Hall-Spencer ve Firth, 2021:9.

¹¹² Delaney, 2007: 329-334.

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HUKUKTA AÇIK DENİZLERİN ÇEVRESEL KORUNMASI

Bu bölümde deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası hukukta var olan anlaşmalar incelenecektir. Akabinde açık denizlerin çevresel korunması bakımından önemli olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve 2023 Açık Deniz Sözleşmesi detaylı bir şekilde açıklanacaktır. Bu kapsamda devletlerin yükümlülüklerine ve sorumluluklarına değinilecek ve deniz çevresinin korunması ile ilgilenen uluslararası örgütlerden bahsedilecektir.

2.1. Uluslararası Sözleşmeler Bağlamında Deniz Çevresinin Korunması

Uluslararası anlaşmaların bugüne kadar olan seyri incelendiğinde hemen hemen tüm uluslararası kuralların önemli kazaların gerçekleşmesiyle ve bu kazalardan çıkartılmış dersler neticesinde yapıldığı ortaya çıkacaktır. Örneğin SOLAS 1914 sözleşmesi, 1503 kişinin hayatını kaybettiği “Titanik” kazasından sonra yapılmıştır.¹¹³ Aynı şekilde IMO öndeliğinde MARPOL 1973, Manş denizini 120.000 Ton ham petrol ile kirleten “Torrey Canyon” kazasından sonra düzenlenmiştir. 1976 ve 1977 de gerçekleşen ve yine önemli ölçüde kirlilik yaratan “Amaco Cadiz” ve “Argo Merchant” kazalarından sonra MARPOL 1978 protokolü imzalanmıştır.¹¹⁴ Gemi kaynaklı olsun veya olmasın, geçmişte büyük ölçüde deniz kirliliğine sebep olan olaylar, deniz çevresinin korunması ile ilgili ulusal ve uluslararası düzeyde önlemler almanın ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermiştir. Sözü edilen kazalar, deniz çevresinin korunmasına ilişkin kuralların oluşumuna ivme kazandırmıştır. Ayrıca bu kuralların küreselleşmesini kolaylaştırmıştır.¹¹⁵ Görüldüğü üzere her bir somut olay, daha sonra yapılan uluslararası anlaşmaların düzenlemelerine doğrudan etkide bulunmaktadır. Bu kazaların yanı sıra deniz çevresinin korunması sorununun, niteliği ve kapsamı itibariyle devletlerin müstakilen yapacakları ulusal düzenlemeler ile çözüme kavuşmasının mümkün olmaması, uluslararası koordinasyonu zorunlu hale getirmiştir.¹¹⁶ Farklı bir ifadeyle deniz çevresinin bir bütün olduğu, tüm devletlerin hatta tüm insanlığın kirlenmenin zararlı etkilerine maruz

¹¹³ Alpay, 2015: 28.

¹¹⁴ Alpay, 2015: 28

¹¹⁵ Kütükçü, 2005: 204.

¹¹⁶ Abdullahzade, 2009: 696.

kalacağı hakikati düşünüldüğünde uluslararası iş birliği tek çare olarak gözükmektedir. Nitekim özellikle son on yıllık süre zarfında, devletlerin çok taraflı ve iki taraflı sözleşmelerle birtakım yükümlülükler altına girdiği gözlemlenmektedir.¹¹⁷ İmzalanan uluslararası sözleşmelere genel çerçevede bakıldığında, sözleşmelerin getirmiş olduğu yükümlülükler taraf devletlerin kurum, kuruluş, gemi ve tesis yeterliliklerinin üzerinde durmakta ve devletlerin yetki, görev ve sorumluluklarını belirleyerek deniz çevresinin korunması amaçlanmaktadır.

2.1.1. Uluslararası Sözleşmeler

Uluslararası iş birliğinin en önemli getirilerinden birisi uluslararası sözleşmelerdir. Nitekim devletler uluslararası sözleşmeler ile birtakım yükümlülükler yüklenmekte ve sorumluluk altına girmektedir. Deniz çevresinin korunması için yapılan önemli küresel anlaşmalardan bazıları aşağıda incelenecektir.

2.1.1.1. Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Hukuki Çerçeve Sağlayan İlke Sözleşmeler

1958 Tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, Cenevre’de toplanan 1. Deniz Hukuku Konferansı neticesinde kabul edilmiştir. Bu sözleşme BM örgütünün kodifikasyon çalışmaları talebi ile birlikte uluslararası hukuk komisyonunun 1950-1956 yılları arasında yaptığı çalışmalar neticesinde anlaşma taslağı olarak ortaya çıkmıştır.¹¹⁸ Konferansta deniz alanlarının kullanımı ile ilgili dört önemli anlaşma ortaya çıkmıştır. Bu anlaşmalar; Açık Denizler Sözleşmesi, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizlerde Canlı Kaynakların Korunması Sözleşmesi ve son olarak Kıta sahanlığı Sözleşmesi’dir. Bu sözleşmeler genel olarak uluslararası deniz hukukuna hâkim ilkeleri ve tanımlamaları içermektedir. Belirtmek gerekir ki CADS ile modern deniz hukukunun temeli atılmıştır ve çevre kirliliğine sebep olan geminin hangi devletin yargılamasına tabi olacağı sorunsalını ilk defa CADS ortaya koymuştur. Sözleşmeye göre, açık denizlerde bulunan gemiler hangi devletin bayrağını taşıyor ise o devletin yargı yetkisine tabi olacaktır. Böylece bayrak devletinin münhasır yargı yetkisi tanımlanmıştır.¹¹⁹ Ancak sözleşmenin sınırlı kapsama sahip olması nedeniyle 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kabul edilerek daha kapsamlı deniz hukuku çerçevesi sunmuştur.¹²⁰

¹¹⁷ Kütükçü, 2005: 193-194.

¹¹⁸ Kütükçü, 2001. : 50-54

¹¹⁹ Koca, 2007: 800-814.

¹²⁰ UN, 1958, Genevo Convention on the Law of the Sea <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html> (erişim tarihi:10.07.2024).

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, denizlerin anayasası olarak bilinen uluslararası sözleşmedir. Dolayısıyla sözleşmenin önemine binaen tarihi arka planının anlatılması önem arz etmektedir. 20. yüzyılda düzenlenen Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın öncülüğünde düzenlenen Deniz Hukuku Konferansları, deniz hukukunun tedvini ve tedrici gelişimi bakımından oldukça önemlidir.¹²¹ 24 Şubat-28 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de düzenlenen Birinci Deniz Hukuku Konferansı neticesinde konferansta milletlerarası deniz hukuku ile ilgili örf ve âdet hukuku kurallarının tedvini sağlanmış, aynı zamanda bu alana yeni kavram ve kurallar kazandırılmıştır. Bu bağlamda konferans, uluslararası deniz hukukunun tedrici tekâmülüne büyük katkıda bulunmuştur.¹²² Cenevre Deniz Hukuku Konferansı neticesinde dört temel antlaşma ve ek protokol kabul edilmiştir. 1960 yılında Cenevre'de gerçekleşen Birleşmiş Milletler II. Deniz Hukuku Konferansı ise karasuları mesafesinin belirsizliği gibi birtakım sorunlara cevap bulabilmek adına toplanmış, lakin sorunlar ve belirsizlikler herhangi bir sonuca bağlanamadan konferans sona ermiştir.

1973-1982 yılları arasında düzenlenen III. Deniz Hukuku Konferansı ise denizlerin anayasası olarak bilinen "BMDHS" ile sonuçlanmıştır. 1973'de başlayan konferans 8 yıl süren çalışmanın ardından, Karakaş'ta, 10 Aralık 1982 tarihinde BMDHS'nin imzalanmasıyla sona ermiştir.¹²³ Sözleşme sonraki iki yıl için imzaya açılmış ve 152 devlet tarafından imzalanmıştır. 16 Kasım 1994 tarihinde onay belgelerini teslim eden 65 devlette yürürlüğe girmiştir. Oylamada olumsuz oy kullanan birçok devlet de sözleşmeyi benimseme kararı almışlardır.¹²⁴ Sözleşme görüldüğü üzere yıllarca süren müzakereler sonucu ortaya çıkmıştır. Bir bütün olarak deniz hukukunun kanunlaşmasını temsil eden sözleşme, birçok kesim tarafından "Deniz ortamının korunması ve muhafaza edilmesine ilişkin Şart" olarak adlandırılmıştır. Buradan anlaşılmaktadır ki sözleşme deniz çevresinin korunmasına ilişkin oldukça önemli bir belgedir ve deniz hukuku alanında en kapsamlı hukuk normları ve sistemlerini içeren ilk uluslararası antlaşmadır.¹²⁵

Belirtmek gerekir ki küresel çevre politikaları gelişiminde önemli bir yere sahip olan 1972 tarihli Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı (Stockholm Konferansı) sözleşmenin deniz çevresini korumaya yönelik kurallarının belirlenmesinde etkili olmuştur.

¹²¹ Güneş, 2007: 1-37.

¹²² Güneş, 2007: 1-37.

¹²³ Kütükçü, 2001: 54.

¹²⁴ Kütükçü, 2001: 54.

¹²⁵ Grdinic, 2015: 173-180.

Aynı şekilde söz konusu hükümler, 1992 tarihli Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı (Rio Konferansı) ile de etkileşim halinde düzenlenmiştir.¹²⁶

BMDHS, önceden hazırlanmış metin üzerinden yapılmamıştır. Bu sebeple süreç bir hayli uzun sürmüştür.¹²⁷ Sözleşmeye taraf olan devletler, deniz hukukuna ilişkin çok sayıda ve kapsayıcı düzenlemelere taraf olmak durumundadır. Müzakere konularının parçalı (piecemeal) veya paketin bütünü (package deal) üzerinden mi olduğu tartışılması gereken bir konudur. Nitekim BMDHS'nin hukuksal etkileri her iki durumda farklılık gösterecektir. Doktrinde ekseriyetle kabul edilen görüş, BMDHS'nin geniş kapsamlı bir paket olduğu görüşüdür. Buna göre devletler sözleşmeyi bir bütün halde kabul etmek zorundadır. Devletlerin birtakım hükümleri bağlayıcı, beğenmedikleri veya menfaatlerine aykırı buldukları hükümlerine ise çekince koymaları mümkün olmayacaktır. Nitekim sözleşmeye herhangi bir çekince koyulamaması, sözleşmenin paket olarak kabul gördüğünü net bir şekilde ortaya koymaktadır.¹²⁸

Sözleşmeye taraf olmayan devletler açısından ise sözleşme hükümlerinin zamanla örf adet kuralı haline dönüşüp dönüşmeyeceğini önem arz etmektedir. BMDHS'nin bazı hükümleri teamül tedvini sonucu ortaya çıktığı için sözleşmeye katılmayan devletler için de bağlayıcıdır. Yeni kurallar getiren hükümleri ise zamanla yeni teamül kuralları haline gelirse üye olmayan devletler için de bağlayıcı olacaktır. Lakin devletler sürekli ve tutarlı bir şekilde kurala karşı çıkarsa, o kural o devlet nezdinde teamül haline gelmeyecektir. Dolayısıyla kural, devlet için bağlayıcı olmayacaktır.¹²⁹

Sözleşmedeki hükümler ekseriyetle genel nitelikteki hükümlerdir ve deniz çevresinin korunmasına yönelik olarak devletleri düzenleme yapmaya zorlayan genel bir yasal rejim oluşturmaktadır. Dolayısıyla sözleşmede yer alan normlar, asgari hak ve yükümlülüklerden öteye gitmemektedir. Deniz kirliliğin önlenmesi, kirlilikle mücadele veya kontrolüne dair hususları doğrudan düzenleyen hükümlere yer verilmemiştir. Sözleşme daha çok deniz çevresinin korunmasına yardımcı ulusal düzenlemelerin yasal çerçevesini oluşturmaktadır.¹³⁰ Bu bağlamda devletlerin yapacakları düzenlemelerde tüm uluslararası kural ve standartları gözetmeleri gerekmektedir.

¹²⁶ Öztürk, 2016: 112-132. ; Jayakumar, 2005: 10-20.

¹²⁷ Güneş, 2007: 9.

¹²⁸ Güneş, 2007: 9.

¹²⁹ Öztürk, 2016: 112-132.

¹³⁰ Nordquist, (Ed.), 2011: 3-4.

BMDHS, 320 madde ve 9 ekten oluşmaktadır. Sözleşmenin 43, 56, 145 maddeleri ve 12. bölümde yer alan 192. maddeden 237. maddeye kadar olan hükümler deniz kirlenmesinin önlenmesi için getirilmiş düzenlemelerdir. Deniz çevresinin korunması ile ilgili düzenleyici unsurları içeren 12'nci bölümü ve özellikle “deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesini, azaltılmasını ve kontrol altına alınmasını amaçlayan uluslararası düzenleme ve iç hukuk” başlığı taşıyan 5. bölüm, deniz kirliliğine müdahale açısından önem arz etmektedir.¹³¹ BMDHS, ilerleyen bölümlerde daha ayrıntılı anlatılacaktır.

2.1.1.2. Deniz Kirliliğini Önlemeye İlişkin Yapılan Uluslararası Sözleşmeler

Belirtmek gerekir ki deniz kirliliği ile ilgili ilk uluslararası sözleşmeler gemilerden kaynaklanan kirliliğe ilişkin olmuştur.¹³² 1970’li yıllarda çevre bilinci birtakım deniz kazalarının meydana gelmesi ile artış göstermiş ve Torrey Canyon Tanker Kazası ile başlayan bu bilinçlenme aşağıda sayılan sözleşmelerin kabulünde büyük rol oynamıştır.¹³³

1954 Tarihli Denizin Petrol ve Türevlerinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (OILPOL), deniz kirliliğini önlemeye yönelik ilk uluslararası sözleşmelerden biridir. 20. Yüzyılın başlarında ortaya çıkan petrol tankerleri ve deniz çevresine etkileri uluslararası nitelik kazanmış, özellikle Avrupalı kıyı devletleri deniz çevresini korumaya yönelik birtakım adımlar atmışlardır.¹³⁴ 26 Nisan ve 12 Mayıs 1954 tarihleri arasında Londra’da “Petrol Kirliliği Sebebiyle Deniz Kirliliği Konferansı” düzenlenmiştir. Konferansın ana hedefi, gemilerin sebep olduğu petrol kirliliği ile ortaya çıkan deniz kirliliğinin önlenmesi için uluslararası bir mutabakata varılması idi.¹³⁵ Nitekim 12 Mayıs 1954 tarihinde (OILPOL) imzalanmıştır. Bu sözleşme ile kıyı devleti, egemen olduğu deniz alanlarını ilgilendiren düzenlemeleri karasularında uygulama yetkisine sahip olmuştur. Karasuları ötesindeki deniz alanlarında ise uygulama yetkisi için bayrak devleti yetkili kılınmıştır.¹³⁶ Sözleşmenin 6. Maddesinde, bayrak devletinin yetkili olduğu bu alanlarda, kendi karasuları için yapmış olduğu düzenlemelerde öngörülen cezadan daha az ceza uygulanamayacağı yer almıştır. Sözleşmenin 10. Maddesinde, gemilerin sözleşme hükümlerini ihlal etmesi durumunda taraf devletin talebi halinde bayrak devletinin soruşturma yapması gerektiği düzenlenmiştir.¹³⁷

¹³¹ Cihat, 2021: 238. ; Kütükçü, 2001:50-54.

¹³² Abdullahzade, 2009: 693.

¹³³ Koca, 2007: 783-814.

¹³⁴ Kaya, 2016: 1310-1319.

¹³⁵ Mensah, 1976: 110-130.

¹³⁶ Kaya, 2016: 1311. ; Demir, 2014.:123.

¹³⁷ OILPOL, 1954: m.6-10.

Bayrak devleti, soruşturma neticesinde yeterli delil elde ederse gemi hakkında kovuşturma yapmakla yükümlü kılınmıştır. Kovuşturma sonucunun ise hem taraf devlete hem de IMO'ya bildirilmesi gerekmektedir.¹³⁸ Sözleşmede 1969 değişikliği ile tüm deniz alanlarında, gemilerden yapılacak petrol ve petrol türevlerinin boşaltımı yasaklanmıştır. 1971 yılında yapılan değişiklik ile de tankerlerin taşıma kapasiteleri sınırlandırılmıştır.¹³⁹ Böylece muhtemel deniz kazalarında ortaya çıkacak zarar minimize edilmeye çalışılmıştır. Ne var ki OILPOL sözleşmesi deniz çevresinin kirlenmesi sorununa yeterli çözüm olamamış ve uluslararası toplum yeni çözüm arayışlarını sürdürmüştür. Nitekim 1978 yılında MARPOL (73/78) sözleşmesini yürürlüğe girmesi OILPOL sözleşmesini hukuken sona erdirmiştir.

1969 Tarihli Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme, 5 Mayıs 1975'te yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin arka planına baktığımızda; 1967'de gerçekleşen Torrey Kanyon petrol kazası sonrası uluslararası toplum, bu tür kazalara karşı yapılacak müdahalenin yalnızca egemenlik alanları ile sınırlandırılmamasına, gerekirse karasularının da ötesini kapsayacak şekilde müdahale edilmesi gerektiğine kanaat getirmişlerdir.¹⁴⁰ Denize 60.000 ton petrol salınımına yol açan bu kaza sonrası IMO gemi kaynaklı deniz kirliliği sorununa daha fazla önem vermiş ve IMO öncülüğünde sözleşme imzalanmıştır.¹⁴¹ Sözleşmenin 1. Maddesinde düzenlenen *“Bir deniz kazasını veya büyük bir zararlar neticelenmesi muhtemel olabilecek böyle bir kazayla ilgili fiilleri müteakiben denizin petrolle kirlenmesi veya kirlenme tehlikesi dolayısıyla, kıyıları ve ilgili menfaatlerine olabilecek ciddi ve yakın bir zararı önlemek, azaltmak veya ortadan kaldırmak için gerekli olabilecek önlemleri alabileceklerdir.”* Hükmü ile taraf devletlerin kıyı bölgelerine yönelik ciddi ve yakın bir tehlike olduğunda gerekli önlemleri alabilmesi amaçlanmıştır.¹⁴² Ayrıca sözleşme kıyı devletlerine, menfaatlerini olumsuz etkileyen veya etkileme potansiyeli olan bir tehdittin varlığı halinde açık denizde petrol kirliliklerine müdahale etme yetkisi tanımıştır. Lakin sözleşmeye göre bu yetki savaş gemisine, devletin sahip olduğu ya da devletin ticari amaç dışında kullandığı gemilere uygulanamaz.¹⁴³ Sözleşme

¹³⁸ IMO, Uluslararası Sözleşmeler, Protokoller ve Kodlar,

<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/International-Conventions,-Protocols-and-Codes.aspx> (erişim Tarihi: 02.05.2024).

¹³⁹ ECOLEX, <https://www.ecolex.org/details/treaty/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-of-the-sea-by-oil-1954-as-amended-in-1962-and-1969-tre-000135/> (erişim tarihi: 04.05.2024).

¹⁴⁰ Tütüncü, 2004: 139.

¹⁴¹ Küçük ve Topçu, 2012: 76.

¹⁴² Kaya, İ. S. (2016): 1312

¹⁴³ Kaya, 2016: 1312.

kapsamında alınacak tedbirler, sözleşmenin 5. maddesine göre zarar veya zarar tehdidi ile orantılı olmalıdır. Ayrıca kıyı devleti, alınan önlemlerle ilgili bilgi ve belgeleri ilgili devlete ve IMO'ya gecikmeksizin göndermelidir.¹⁴⁴

Bununla birlikte sözleşme kapsamında verilen müdahale yetkisinin sınırı sözleşmede düzenlenmemiş, yetkinin açık denizlerin kaç mil ötesini kapsadığı tartışmalı ve belirsiz kalmıştır.¹⁴⁵ 1973 tarihli ek bir protokol ile kirlilik kaynağı, petrol ve türevlerinin yanında diğer zararlı maddeleri de içine alarak çeşitlendirilmiştir. Lakin kirliliğe müdahalenin yapılacağı açık denizlerdeki tatbik alanlarının belirsizliği 1982 yılına kadar giderilmemiştir. Sözleşmenin açık denizlerde müdahale yetkisi veren hükmü de sadece etkilenme potansiyeli olan kıyı devletleri hakkında olmaya devam etmiştir. Ayrıca sözleşme sadece deniz kazaları kapsamında ortaya çıkan petrol kirliliğini önlenmesi amacıyla müdahale öngörmüştür. Faaliyetlerinin işletilmesi sonucu veya faaliyetlerinin bir sonucu olarak yol açtığı petrol kirliliği kapsam dışında tutulmuştur.¹⁴⁶

Sözleşmenin tamamlayıcısı olarak “1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme” (CLC) imzalanmış, 19 Haziran 1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşme temel haliyle petrol kaynaklı deniz kirliliğinde hukuki sorumluluğu ve tazminat rejimini düzenlemektedir.¹⁴⁷ Sözleşmenin temel amacı, petrol sızıntıları nedeniyle denizlere verilen zararların sorumluluk çerçevesini belirlemektir. Bu kapsamda sözleşme, gemi sahiplerine sorumluluk yükleyerek zararların tazmini için güvence sağlamaktadır. Tazminatın kapsamı, doğrudan verilen zararın yanı sıra çevresel kirlilik ve balıkçılık sektöründeki zarar gibi dolaylı etkileri de içine alır. Deniz çevresinin restorasyon çalışmaları kapsamında yapılan harcamalar da tazminat kapsamı içerisinde yer alır. Sözleşme, zararı sınırlama yoluna giderek geminin tonajına göre tazminat belirlenmesini öngörmüştür. Bu sınırlama gemi sahiplerine altından kalkamayacağı bir yük yüklememek amacıyla getirilmiştir. Ayrıca mali güvence ile gemi sahiplerinin bu sorumluluğu yerine getirebilmesi için sigorta yapma zorunluluğu getirilmiştir. Böylece zarar hızlıca karşılanabilecektir.¹⁴⁸ Sözleşme, 1992 yılında imzalanan ek protokol ile güçlendirilmiş ve güncellenmiştir. Bu

¹⁴⁴ İslam, 2023: 29-31.

¹⁴⁵ Cihat, 2021: 238.

¹⁴⁶ Abdullajev, 2003: 229.

¹⁴⁷ Demir, 2014: 125.

¹⁴⁸ IMO, CLC, 1969,

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) (erişim tarihi: 05.05.2024) ; İncaz ve Özdemir, 2018: 416-420.

protokol kapsamında öngörülen sorumluluk sınırları artırılmış ve zararların tazmini için daha fazla kaynak oluşturulmuştur.¹⁴⁹

1972 Tarihli Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (LC 1972), 1972 yılında Londra’da IMO tarafından düzenlenen konferans neticesinde imzalanmıştır.¹⁵⁰ Londra Konvansiyonu olarak da bilinen bu sözleşme 30 Ağustos 1975’te yürürlüğe girmiştir. Sözleşmede, gemilerin atık ve çöp boşaltmasına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Sözleşme ayrıca atık ve çöp boşaltımına ilişkin uluslararası denetim ve koruma tedbirlerini ihtiva etmektedir.¹⁵¹ 7 Kasım 1996’da kabul edilen Protokol’ün 4. maddesi ile denize boşaltılmasına izin verilmiş veya sözleşme kapsamında denize boşaltılmasına engel bulunmayan maddeler dışındaki tüm maddelerin denize boşaltılması yasaklanmıştır. Protokolün 5. maddesinde düzenlenen “*Ancak zorunlu bir durumun ortaya çıkması ve insan sağlığı, gemi, uçak, liman ya da bölgede bulunan tesisler açısından riski azaltacak, tehlikeyi önleyecek ya da ortadan kaldıracak tek çözümün boşaltım olduğu durumlarda, derhal bildirim yapılarak 4. maddeye aykırı boşaltım yapılabilir*” hükmü ile de 4. maddedeki kurala istisna getirilmiştir.¹⁵²

1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme (OPRC), Londra’da IMO’nun düzenlemiş olduğu konferansta kabul edilmiştir. Sözleşme taraf devletlere petrol kirliliği olaylarına karşı hazırlıklı olma yükümlülüğünü yüklemektedir. Kirliliğine taraf devletlerden petrol kirliliğine karşı acil müdahale planlarının olması beklenmektedir. Kirliletiçi olay meydana geldiğinde ise taraf devletlerin kendi ülke kaynakları ile hızlı bir müdahale gerçekleştirmeleri gerekecektir.¹⁵³ Sözleşme taraf devletlerinin birbirleri ile bilgi paylaşımı yapmasını ve yardım etmesini zorunlu kılmaktadır. Devletlerarası bilgi akışının sağlanması müdahalenin hızlı ve etkin bir şekilde yapılması açısından önem arz etmektedir. Ayrıca taraf devletler sözleşme kapsamında petrol kirliliği olaylarını hızlı bir şekilde IMO’ya rapor etmelidir. IMO bünyesinde petrol kirliliği

¹⁴⁹ İncaz ve Özdemir, 2018: 416-417.

¹⁵⁰ IMO, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/London-Convention-Protocol.aspx> (erişim tarihi: 05.05.2024)

¹⁵¹ Verlaan, 2011: 185. ; Protocol to The Convention on The Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, <http://docs.imo.org> (erişim tarihi: 07.05.2024).

¹⁵² Verlaan, 2009: 129-134. ; Londra Konvansiyonu, 1972: m.4-5.

¹⁵³ IMO, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-OilPollutionPreparedness,-Response-and-Co-operation-\(OPRC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-OilPollutionPreparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx) (erişim tarihi: 12.05.2024).

olaylarına müdahale etmek üzere uluslararası destek mekanizması oluşturulmuştur. IMO ve diğer uluslararası örgütler teknik ekipman ve personel konusunda yardım sağlamaktadır.¹⁵⁴

Deniz çevresinin korunması amacıyla yapılan sözleşmelerin tarihi seyrine bakıldığında şimdiye kadar düzenlenen uluslararası anlaşmaların petrol sebebiyle kirlilik üzerine düzenlendiğini görmekteyiz. 1972 tarihli Londra Konvansiyonu ile deniz atıklarının uluslararası sözleşmeye konu olması aslında yıllar geçtikçe deniz çevresinin korunması konusunun daha geniş kapsamlı düşünüldüğünü ortaya koymaktadır.¹⁵⁵ Aynı şekilde 1974 de düzenlenen, temel amacı denizde güvenliği sağlamak olan “Denizde Can Güvenliğine Dair Uluslararası Sözleşmesi” (SOLAS) ile de ilk defa gemi güvenliği uluslararası sözleşmeye konu olmuştur.¹⁵⁶ Petrol kirliliğinin sebep olduğu zarar büyük sayılarla ifade edilmesine rağmen petrol kirliliğinin gemilerden kaynaklanan kirlilik içerisindeki yüzdesinin %25 olması yapılan bu son anlaşmaları önemli ve gerekli kılmaktadır. Söz konusu anlaşmalar BMDHS ve MARPOL gibi daha geniş kapsamlı anlaşmaların yapılmasına öncülük etmiştir.¹⁵⁷

Son olarak 1973-1978 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78) hakkında bilgi vermek gerekirse; 1973 yılı 8 Ekim–2 Kasım tarihleri arasında IMO öncülüğünde toplanan Uluslararası Konferansta, deniz kirliliği ele alınmıştır. Konferans neticesinde denizlerin sadece petrol kaynaklı kirletenlere karşı değil diğer tüm kirleticilere karşı korunmasına ilişkin MARPOL geliştirilmiştir.¹⁵⁸ 1973 Sözleşmesi, uzun bir süre yürürlüğe girebilmesi için gereken sayıya ulaşamamıştır.¹⁵⁹ 1976 ve 1977 yıllarında ise ABD kıyıları açıklarında art arda tanker kazaları yaşanmıştır. 1978 yılında İngiltere’nin Güney bölgesindeki kıyılarına yakın bir alanda Amaco Cadiz tanker kazası meydana gelmiştir. Bu kazalar, petrol dâhil olmak üzere gemi kaynaklı tüm kirleticilere karşı önlemlerin yer aldığı MARPOL 73/78 sözleşmesinin yürürlüğe girmesini tetiklemiştir.¹⁶⁰ Nitekim 1978 yılında 6-17 Şubat tarihlerinde IMO önderliğinde Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesi hakkındaki Uluslararası Konferans (TSPP Konferansı) adı altında konferans gerçekleştirilmiş ve tanker güvenliği ile deniz kirliliğinin önlenmesi için alınabilecek yeni

¹⁵⁴ IMO, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Pollution-Response.aspx> (erişim tarihi: 01.05.2024).

¹⁵⁵ Kütükçü, 2001: 53.

¹⁵⁶ IMO, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS), 1974, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea(SOLAS),-1974.aspx) (erişim tarihi: 14.05.2024).

¹⁵⁷ Kütükçü, 2001: 53.

¹⁵⁸ Cihat, 2021: 238.

¹⁵⁹ Abdullayev, 2009 : 693-710

¹⁶⁰ Micalef, 2018: 452-471.

tedbirler tartışılmıştır.¹⁶¹ 1973 protokolü bu konferansta tekrar müzakere edilerek 1978 protokolü ile tadil edilmiş ve kabul edilmiştir. Böylece konferans sonucunda deniz çevresinin korunması bakımından önemli bir yere sahip MARPOL 73/78 şeklinde anılan sözleşme uluslararası topluma kazandırılmıştır. Bu sözleşmenin temelde iki amacı vardır. Bunlar; denizlerin petrol ve türevleri, kimyasal maddeler, ambalajlı zararlı maddeler, atık sular ve diğer kirletici maddeler ile kasıtlı olarak kirletilmesini engellemek ve gemilerin sebep olduğu kazalar sonucu meydana gelen kirliliği önlemektir.

Bu iki temel amaç doğrultusunda sözleşmeye taraf olan her ülkenin gemi inşasından başlayarak geminin sevk ve idaresine kadar olan her aşamada almaları gereken önlemler düzenlenmiştir. Taraf devletler, gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesi için her türlü teknik ve işletme önlemlerini almak zorundadır. Gereken liman ve kıyı tesisleri ile ekiplerini hazırlamaları, uluslararası kabul görececek düzeyde teşkilat ve mevzuat eksikliklerini tamamlamaları gerekmektedir.¹⁶² Sözleşmede gemilerde bulunması gereken donanım cihazları, kıyı ve limanlarda bulundurulması gereken tesis ve donanımlar maddeler halinde sayılmıştır. Ayrıca belirli oşinografik ve ekolojik koşullar dikkate alınarak deniz kirlenmesinin önlenmesi kapsamında, özel zorlayıcı yöntemlerin uygulanmasını gerektiren deniz alanları, MARPOL 73/78’de “Özel Alan” olarak tanımlanmış ve Ek-I ve Ek-V ekleri ile belirlenmiştir. MARPOL 73/78’de özel alanların içinde yapılacak boşaltımlara dair sınırlandırmalar ve kurallar ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.¹⁶³ Taraf devletlerin denizel menfaatlerinin kirlenme sorununa karşı korunmasına ilişkin düzenleme yapma yetkisi, iç sular ve kara suları ile sınırlandırılmıştır.¹⁶⁴ İç sular ve karasuların ötesindeki yetki sınırlarının belirlenmesi ise 1982 Üçüncü Deniz Hukuku Konferansına bırakılmıştır.¹⁶⁵

MARPOL 73/78 toplamda dört kez tadil edilmiştir. Son olarak 1992 tarihinde tadil edilen sözleşmenin bazı eklerine yenilikler getirilmiştir.¹⁶⁶ Belirtmek gerekir ki Marpol 73/78, sadece petrol kirlenmesinden ziyade deniz çevresini tehdit eden her faaliyet ve kirletici madde için dünya çapında kurallar koymuştur. Sözleşme, deniz çevresinin korunması amacına en iyi şekilde ulaşılabilceğinin kabulü ile imzalanmıştır. Sözleşme ile 1954 tarihli OILPOL’un deniz ve sahillerin kirlenmeden korunmasında bulunduğu katkının arttırılması istenmekteydi

¹⁶¹ Sezgin, 2007. Yüksek Lisans Tezi.: 1-23.

¹⁶² MARPOL 73/78, 1978: Ek I. ; D.M. IMO Raporu, 2005: 17.

¹⁶³ D.M. IMO Raporu, 2005; 19-20.

¹⁶⁴ Cihat, 2021: 239.

¹⁶⁵ Tütüncü, 2004: 62.

¹⁶⁶ D.M. IMO Raporu, 2005; 17.

ise de istenilenden daha fazlası gerçekleşmiştir. Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra değiştirilmiş şekliyle, OILPOL'ün yerini almıştır.¹⁶⁷

Gemilerden oluşan kirlenmeyi kapsayan kurallar MARPOL 73/78'in altı ekinde tasnif edilmiştir. Bu altı ek, deniz taşımacılığında yük olarak taşınan veya gemide üretilip denizlerin kirlenmesine neden olan maddelerin esas alınması ile düzenlenmiştir. Eklerde düzenlenen hükümler ile ilgili çalışmalar, IMO'nun bir alt komitesi olan, ilerleyen bölümlerde inceleyeceğimiz, Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (DÇKK) dönem toplantılarında ele alınmaktadır.¹⁶⁸ Sözleşme 20 madde ve altı ekten oluşmaktadır.

Denizlerde Petrol ve Türevlerinden Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi Eki (EK I,) toplamda 130 ülke tarafından kabul edilerek 2 Ekim 1983'te yürürlüğe girmiştir. Ekte yer alan düzenlemeler 150 GRT üzerindeki petrol tankerleri ile 400 GRT üzerindeki tüm gemileri kapsamaktadır.¹⁶⁹ Bu ekte tanker kazaları, petrol sızıntıları ve petrol türevlerinin denize boşaltılması eylemlerine karşı alınabilecek önlemler yer almaktadır.¹⁷⁰ Bu kapsamda kirletici faaliyetlere yönelik operasyonel tedbirler ve acil müdahale planları düzenlenmiştir.¹⁷¹ Ayrıca Ekte, yasaklı bölgeler olarak tabir edilen özel hassas ekosistemlerine sahip bazı deniz alanları belirlenmektedir. Sözleşmedeki gerekleri yerine getiren gemilere 5 yıl geçerli olmak üzere IOPP sertifikası verilir. Bu sertifika yıllık sorveylerle vize edilir¹⁷²

Zehirli Sıvı Madde Atıkları Kirlenmeni Önlenmesi Eki (Ek II), Zehirli sıvı atıklarından oluşan kirlenmenin kontrol altına alınması amacıyla aynı şekilde 130 ülke tarafından kabul edilerek 6 Nisan 1987'de yürürlüğe girmiştir. Bu bölüm hükümleri başta kimyasal madde taşıyan tankerler olmak üzere Tonaj ve yaş sınırı olmaksızın tanklarında bir veya daha fazla zehirli sıvı taşıyan tüm gemileri kapsamaktadır. Taşınacak zehirli sıvılar çevrede neden olacağı tahribat derecesine göre A, B, C ve D kategorileri ile ifade edilmektedir. Sözleşmede yer alan gereklere uygun kimyasal tankerlere 5 yıl geçerli olan "Uygunluk Sertifikası" verilir.¹⁷³

¹⁶⁷ Cihat, 2021: 238-239.

¹⁶⁸ D.M. IMO Raporu, 2005; 18.

¹⁶⁹ Sezgin (2007) : 5-6.

¹⁷⁰ Khee-Jin Tan, 2006: 20-25

¹⁷¹ IMO, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-PreventionofPollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-PreventionofPollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) (erişim tarihi : 05.06.2024).

¹⁷² IMO, Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL), [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-ofPollutionfrom-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-ofPollutionfrom-Ships-(MARPOL).aspx) (erişim tarihi:02.05.2024). ; D.M. IMO Raporu, 2005; 19. ; D.M. IMO Raporu, 2005;20.

¹⁷³ D.M. IMO Raporu, 2005: 21. ; Alpay, 2015.: 59-90 ; Kaya, 2016: 1310-1319.

Ambalajlanmış Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi Eki (Ek III), ambalajlanmış zararlı maddelerin konteynır içerisinde deniz yolu ile taşınırken deniz çevresinde kirlenmeye sebep olabileceği gözetilerek Dünya ticaret filosunun büyük bir kısmına sahip olan 115 ülke tarafından kabul edilmiştir. 1 Temmuz 1992’de de yürürlüğe girmiştir. Ekte sözü edilen “zararlı maddeler” IMDG Kodunda belirtilen maddelerdir. Ek III’ün genel kapsamı belirtilen zararlı maddelerin taşınma öncesi süreçlerini ifade etmektedir. Örneğin; paketlenme, markalama, etiketleme, istifleme ve dokümantasyon ile ilgili kurallara yer verilmiştir. Ek III’de yer alan kurallarla ilgili uluslararası bir sertifika verilmemektedir.¹⁷⁴

Pis Sular ile Kirlenmenin Önlenmesi Eki (Ek IV)’nin kapsamını oluşturan husus, gemilerin olağan işletilmesi ile ortaya çıkan evsel atıklardır. IMO’ya göre iki tip evsel nitelikli atıksu oluşur; bunlardan biri kirletici oranı daha yüksek olan tuvalet, diğer adı ile siyah su (blackwater)’dur. Diğer, duş ve mutfaklardan gelen gri su (grey water) olarak adlandırılan atıksudur.¹⁷⁵ Bu atıklar su ortamında oksijeni tüketen maddelere ayrışmakta, patlayıcı gazlar oluşturmakta ve kötü kokulara sebep olmaktadır.¹⁷⁶ Deniz ortamında oluşabilecek kirlenmenin önlenmesi ve doğal yaşamın korunması için 100 ülke tarafından kabul edilen ek, bazı ülkelerin limanlarına gelen gemilerden istedikleri şartlar içerisinde yer almaya başlamıştır. Ek IV ’de yer alan kurallara uygun gemilere 5 yıl geçerli olmak üzere bir sertifika verilir.¹⁷⁷

Çöplerle Kirlenmenin Önlenmesi Eki (EK V), 119 ülke tarafından kabul edilerek 31 Aralık 1988’de yürürlüğe girmiştir. Ekte gemilerde üretilen çöpler ve bunlardan kaynaklanan kirliliği önleme yolları ele alınmaktadır. “Çöp atıkları” tabiri yiyecek atıkları, metaller, cam, kâğıt mamuller, plastikler ve sentetik halatlar vb. gibi maddeleri kapsamaktadır.¹⁷⁸ Bu atıkların tahliyesi, atığın türüne ve geminin sahil noktasına uzaklığı gibi etkenlere bağlı değişiklikler gösterir. Bu bölüm gerekleri liman devleti tarafından kontrol edilmektedir. Bir sertifika söz konusu değildir.¹⁷⁹

Hava Kirliliğinin Önlenmesi Eki (EK VI), nispeten yenidir ve dünya ticaret filosunun %60.04’na sahip olan 19 ülke tarafından kabul edilmiş olup 19 Mayıs 2005 tarihinde IMO nezdinde yürürlüğe girmiştir.¹⁸⁰ Hem kaza kaynaklı hem de rutin operasyonlardan ve

¹⁷⁴ Alpay, 2015.: 59-90 ; Türk Denizcilik Federasyonu. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/marpol-7378> (erişim tarihi: 03.06.2024).

¹⁷⁵ Marine İn Sight, <https://www.marineinsight.com/maritime-law/marpol-annex-4-explained-how-to-prevent-pollution-fromsewageat-sea/> (erişim tarihi:01.05.2024).

¹⁷⁶ Beler Baykal, v.d.,1992: 99-110.

¹⁷⁷ Şahin vd., 2020: 47-64. ; D.M. IMO Raporu, 2005: 21. ; Alpay, 2015. Yüksek Lisan Tezi.

¹⁷⁸ Alpay, 2015.: 59-90

¹⁷⁹ D.M. IMO Raporu, 2005: 21.

¹⁸⁰ Sezgin, 2007 : 5-6.

operasyonel atıklardan kaynaklanan kirliliğin önlenmesi için gerekli yolları açık bir şekilde ele almaktadır.¹⁸¹ Ek, 400 GRT 'den büyük ve uluslararası sefer yapan tüm gemilere, platformlara ve delme takımlarına sörvey, sertifika ve denetleme yükümlülüğü yüklemiştir. Kuruluşlar tarafından sörvey yapılan gemilere “Uluslararası Hava Kirliliğini Engelleme Sertifikası” verilmesi öngörülmüştür.¹⁸²

2.1.1.3. Biyolojik Canlıların Korunmasına İlişkin Sözleşmeler

Biyolojik çeşitliliğin korunması ve muhafazası uluslararası gündeme bir hayli geç dâhil olmuştur. Biyolojik çeşitlilik konusundaki riskler ve bu kapsamda alınması gereken önlemler büyük ölçüde uluslararası örgütlerin ve hatta sivil toplum kuruluşların girişimleri ile konuşulmaya başlanmış ve nihayetinde uluslararası toplumun gündemine girmiştir.¹⁸³ Bu çabaların ilk sonucu biyoçeşitliliği uluslararası hukuk bağlamında kapsamlı bir şekilde ele alan 1992 tarihli Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi(BÇS) olmuştur. Birleşmiş Milletler Çevre Örgütü (UNEP) çatısı altında kabul edilen bu sözleşmenin amacı biyoçeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımını sağlamaktır. Sözleşmenin 2. maddesinde biyolojik çeşitlilik kavramı açıklanmıştır. Sözleşmeye göre biyolojik çeşitlilik kavramı, kaynağı fark etmeksizin karasal, deniz, okyanus ve diğer su ekosistemleri içerisinde yaşayan tüm canlı çeşitlerini ifade etmektedir.¹⁸⁴ Sözleşme, genel itibarıyla ekosistem temelli yaklaşımı teşvik ederek, ekosistemlerin bütüncül bir şekilde yönetilmesini vurgulamaktadır ve taraflara biyolojik çeşitliliğin korunması için ulusal planlar geliştirme yükümlülüğü yüklemektedir.¹⁸⁵ Belirtmek gerekir ki 2010 yılında sözleşme tarafları, Aichi Biyoçeşitlilik Hedefleri kapsamında 2020 yılına kadar biyoçeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımına yönelik belirli hedefler üzerinde anlaşmışlardır.¹⁸⁶ Lakin sözleşme kapsamında belirlenen 20 hedefin yalnızca 6'sı yerine getirilebilmiştir. 2020 yılında bu hedeflenen sürenin dolmasıyla biyoçeşitliliğe ilişkin küresel bir çerçeve belirlemek üzere yeni müzakerelere başlanmış ve sonucunda COP15'de kabul edilen Kunming-Montreal Küresel Biyolojik Çeşitlilik Çerçevesi oluşturulmuştur. Bu kapsamda denizlerin yüzde 30'unun koruma altına alınması hedeflenmiştir.¹⁸⁷

¹⁸¹ Marine In Sight, <https://www.marineinsight.com/maritime-law/marpol-annex-4-explained-how-to-prevent-pollution-fromsewageat-sea/> (erişim tarihi:01.05.2024).

¹⁸² Sezgin, 2007: 5-6. ; D.M. IMO Raporu, 2005: 21. ; Şahin vd., 2020: 47-64.

¹⁸³ Topçu, 2012: 60-65.

¹⁸⁴ Convention on Biological Diversity, <https://www.cbd.int/convention/text> (erişim tarihi: 08.08.2024).

¹⁸⁵ Kurt, 2017: 825-837.

¹⁸⁶ Convention on Biological Diversity, <https://www.cbd.int/sp/targets> (erişim tarihi: 08.08.2024).

¹⁸⁷ Alliance Bioversity International – CIAT <https://alliancebioversityciat.org/stories/aichi-beyond-futureglobalbiodiversity> (erişim tarihi: 09.08.2024). ; CIFOR-ICRAF

Ulusal Yargı Alanları Dışındaki Alanların Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin Anlaşma (UYADB) okyanusların açık deniz alanlarında yani ulusal sınırların dışında kalan alanda biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımını sağlamak üzere kabul edilmiştir. Bu alanlar okyanusların yaklaşık %60'ını oluşturmaktadır. Anlaşma BMDHS'nin tamamlayıcı bir parçası niteliğindedir. Anlaşmada dört temel unsur öne çıkmaktadır. Bunlardan biri deniz alanlarının korunması kapsamında oluşturulacak deniz koruma alanlarıdır. İkincisi genetik kaynaklardan elde edilen faydaların adil paylaşımını konu eder. Sözleşmenin üçüncü odak noktası, çevresel etki değerlendirmeleridir. Son olarak kapasite geliştirme ve teknoloji transferi üzerinde durulmaktadır.¹⁸⁸ Sözleşme daha çok açık denizleri konu edindiği için açık denizlerin korunması bakımından bir hayli önem arz etmektedir. Bu sebeple ilerleyen bölümlerde sözleşme detaylı bir şekilde incelenecektir.

2.2. Uluslararası Sözleşmeler Bağlamında Açık Denizlerin Çevresel Korunması

Açık denizlerin çevresel korunması bağlamında deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz ekosistemlerinin ve biyolojik çeşitliliğin korunması gündeme gelmektedir. Açık denizler kapladığı alan bakımından global ekosistem sağlığı üzerinde kritik bir rol oynamaktadır. Bu başlık altında açık denizleri koruyucu hükümler içeren ve tüm deniz hukukuna ilişkin kapsamlı yasal çerçeveyi oluşturan BMDHS ve 2023 yılında kabul edilerek sadece açık denizler için koruyucu hükümler içeren UYADB sözleşmesi üzerinde daha detaylı bir şekilde durulacaktır.

2.2.1. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Bağlamında Açık Denizlerin Korunması : Devletlerin Yükümlükleri

Uluslararası deniz hukukunun temel amaçlarından biri deniz kirliliğini azaltmak, etkilerinin kontrolünü sağlamak ve ortadan kaldırmaktır.¹⁸⁹ Birleşmiş Milletlerin öncü olduğu birinci ve ikinci Deniz Hukuku Konferanslarında ne yazık ki deniz kirliliği çok gündeme

<https://forestsnews.cifor.org/89665/uganda-leads-sustainable-farming-biodiversity?fnl=en> (erişim tarihi: 09.08.2024).

¹⁸⁸ UN, BBNJ Overview <https://www.un.org/bbnjagreement/en/capacity-building-andtechnicalassistance/overview> (erişim tarihi: 10.08.2024). ; IUCN, BBNJ Information <https://iucn.org/our-work/informing-policy/international-policy/marinebiodiversityareas-beyond-national-jurisdiction-bbnj> (erişim tarihi: 10.08.2024).

¹⁸⁹ Rothwell ve Stephens. Uluslararası Deniz Hukuku, 2023.

alınmamış, yalnızca 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde petrol ile radyoaktif atıklar sebebiyle meydana gelen kirlenmede devletlere düşen yükümlülükler düzenlenmiştir.¹⁹⁰

1972 tarihli Stockholm Konferansı'nda ise deniz çevresi hakkında birtakım eksikliklere değinilmiştir. Değinilen eksiliklerden biri kirlilik kaynaklarını, sebeplerini ve çeşitlerini içeren hukuksal düzenlemelerin eksikliği olarak karşımıza çıkar.¹⁹¹ Bu doğrultuda devletlere kendi ulusal düzlemlerinde ve bölgesel çerçevede tavsiyelerde bulunulmuştur. Bu konferans neticesinde Birleşmiş Milletler Çevre Programı(UNEP) kurulmuş ve deniz çevresinin korunması noktasında önemli katkıları olmuştur. UNEP Yürütme Konseyi deniz çevresinin daha etkin korunması gayesiyle UNEP Bölgesel Deniz Programlarını başlatmıştır. 1975 Akdeniz Eylem Planı ise bu programın bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁹²

Deniz çevresinin korunmasına ilişkin hukuki süreç, sözleşmeler ağı şeklinde gelişmiştir. Parçalı ve dağınık gözükken bu sözleşmeler ekseriyetle deniz kazaları sonrası oluşacak muhtemel sorunları önleme açısından kaleme alınmıştır.¹⁹³ Başka bir deyişle ad hoc usulü ile deniz çevresinin korunması gündeme girmiştir. Bu sorunlara yönelik ilk geniş kapsamlı kodifikasyon BMDHS ile gerçekleşmiş, sözleşme deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesinde ve muhafazasında önemli bir dönüm noktası olmuştur. Sözleşme deniz hukukunun en önemli belgesi hatta maddi açıdan denizlerin anayasası olarak bilinmektedir.¹⁹⁴ Hükümlerinin büyük bir kısmı uluslararası deniz teamül hukukundan oluşmaktadır. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesini de içine alarak belirli bir kurumsallaşma sağladığı da açıktır.¹⁹⁵ Deniz Hukuku Sözleşmesi 1982 tarihinde kabul edilmiş ve 1994'te yürürlüğe girmiştir.¹⁹⁶

Sözleşmenin kabul edildiği Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı müzakereleri esnasında deniz çevresinden ne anlaşılması gerektiğine dair farklı tanımlamalar üzerinde durulmuştur. Lakin sözleşmede deniz çevresinin açıkça tanımlanmadığını görürüz. Daha önceki bölümlerde ifade edildiği üzere deniz çevresi tanımlanmamış olsa dahi Sözleşmenin 194/5 hükmü ile deniz çevresinin kapsam alanı açıklanmıştır. Sözleşme “hassas ekosistemleri ve nesli tükenmekte

¹⁹⁰ Güneş, 2007: 3.

¹⁹¹ Güneş, 2007: 3.

¹⁹² Algan, 2011: 37-54.

¹⁹³ Güneş, 2007: 3.

¹⁹⁴ Göçmen ve Şeker, 2019: 346.

¹⁹⁵ Göçmen ve Şeker, 2019: 346.

¹⁹⁶ BMDHS. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (erişim Tarihi: 05.07.2024).

olan deniz türleri dahil her türlü deniz canlılarının doğal yaşamlarını” korumaya dahil etmiştir. Korumanın getirdiği tedbir yükümlülükleri gözetildiğinde, deniz çevresine çok daha geniş bir açıdan bakıldığı görülecektir.¹⁹⁷

Ayrıca belirtmek gerekir ki BMDHS’nin 303. hükmü kıyı devletlerine, bitişik bölgede yer alan su altı tarihsel varlıklar üzerinde egemenliklerini genişletme hakkı vermektedir. BMDHS’nin 149. hükmü ise devletlere deniz dibinde bulunan “arkeolojik ve tarihsel nitelikteki objelerin” insanlığın tümünün çıkarına uygun olarak koruma yükümlülüğünü getirmiştir. Dolayısıyla sözleşmede doğal kaynakların yanında kültürel unsurlarının da benimsendiğini görmekteyiz.¹⁹⁸

Deniz çevrenin korunmasına yönelik düzenleyici hususları içeren BMDHS’nin XII. Kısmı sayesinde sözleşme deniz kirliliğine müdahale bakımından mühim bir yer teşkil etmektedir. Bu kısımda yer alan ve 46 maddenin ihtiva ettiği “deniz kirliliği” ile ilgili mevcut düzenlemeler tüm kirlenme kaynaklarını kapsam alanına almıştır. Sözleşmenin 1. maddesi 4. fıkrası deniz kirliliğinin tanımını ve bu kirliliğin etkileri açıklamaktadır. Tanıma göre deniz çevresinin kirlenmesinden;

- *Canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme,*
- *İnsan sağlığı için tehlike oluşturma,*
- *Balıkçılık ve diğer yasal amaçlarla kullanımı engelleme,*
- *Denizcilik faaliyetlerini engelleme,*
- *Deniz suyunun niteliğini değiştirme*
- *Güzellikleri bozma,*

Gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek kirleticilerin insan tarafından deniz çevresine dâhil edilmesi anlaşılmaktadır.

Bu hüküm deniz çevresinin korunması ve sürdürülebilir yönetimi için gerekli olan sorumlulukların ve tedbirlerin belirlenmesi açısından önem arz etmektedir. Ayrıca deniz kirliliğinin etkilerinin minimize edilmesi için uluslararası toplumu çaba göstermeye teşvik etmektedir. Özetle bu tanım ile deniz çevresinin uluslararası düzeyde korunması için temel ilke getirilmeye çalışılmıştır.¹⁹⁹

Uluslararası hukuk, kirliliğe neden olan ve kirliliğe neden olan kişi veya kuruluşların faaliyetlerinden sorumlu olan devletlere birtakım mesuliyetler yüklemiştir. Kuralların ihlali

¹⁹⁷ Güneş, 2007: 16.

¹⁹⁸ Güneş, 2007: 16.

¹⁹⁹ Kütükçü, 2001:54. ; Kaya, 2016: 1313.

durumunda ise devletler bazı sonuçlar ile karşı karşıya kalmaktadır. Uluslararası hukukun devletlere karşı doğrudan bir yaptırım gücü bulunmamasına karşın müteakiliyet ilkesi gereğince dolaylı yaptırım gücü bulunmaktadır.²⁰⁰

Deniz çevresini korumak için BMDHS ile devletlere getirilen yükümlölükler üç başlık altında el alınabilir. Öncelikle devletlere, deniz çevresinin kirlenmemesi ve kendi vatandaşlarının kirlilik yaratıcı faaliyetlerine izin verilmemesi yükümlölüğü yüklenmiştir. Devletlere ikinci olarak yüklenen yükümlölük, iş birliği yükümlölüğüdür. Buna göre devletlerden deniz çevresinin korunmasına ilişkin kurallar veya standartların oluşumunda bölgesel veya küresel iş birliği ile katkı sunmaları beklenir. Son olarak devletlere uluslararası hukuk kurallarını ve deniz çevresi ile ilgili uluslararası standartları iç hukukunda düzenleme yapmak ve uygulamak suretiyle benimseme yükümlölüğü getirilmiştir.²⁰¹

2.2.1.1. Deniz Kirliliğinin Önlenmesi için Genel Yükümlölük

BMDHS'nin 194. Maddesi devletlere genel bir yükümlölük çerçevesi çizer. Madde hükmü ile deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasına ilişkin devletlere BMDHS ile uyumlu tüm tedbirleri alma yükümlölüğü yüklenir. Yine madde hükmünün devamında devletlerin, belirtilen amaca uygun olarak kapasitelerine uygun ellerindeki en iyi uygulanabilir araçları kullanarak tedbir almaları gerekir.²⁰²

Devletler, genel yükümlölükleri çerçevesinde kendi yargı yetkilerindeki ve kontrollerindeki deniz alanlarındaki faaliyetlerini diğer devletlere ve çevrelerine zarar vermeyecek şekilde yürütmek için gerekli tüm önlemleri almalıdır. Ayrıca sözleşme uyarınca devletler, aldıkları önlemler ile kendi faaliyetlerinden kaynaklanan kirliliğin egemenlik haklarını kullandıkları bölgenin ötesine yayılmamasını sağlamakla yükümlüdürler.²⁰³

Sözleşme devletlere bu sorumluluğu yüklerken şüphesiz taraf devletlerden yargı yetkilerine tabi ve kontrolleri altındaki kuruluşlar üzerindeki yetkilerini kullanarak bu sorumluluğu yerine getirmelerini beklemektedir.²⁰⁴ Örneğin taraf devletin kendi bayrağını taşıyan bir geminin ve kendi ulusal yargı yetkisine tabi özel kuruluşların faaliyetleri yukarıda

²⁰⁰ Dost, 2016: 1-37.

²⁰¹ Güneş, 2007: 1-37.

²⁰² BMDHS, 1982: m. 194.

²⁰³ Jayakumar vd., 2015: 137-162.

²⁰⁴ Jayakumar vd., 2015: 137-162.

bahsedilen hususlar ile çelişmeyecek şekilde yürütülmelidir. Aksi takdirde taraf devletin sorumluluğuna gidilir.²⁰⁵

Sözleşmede devletlere bu genel yükümlülük yüklenirken devletlerin menfaatine de uygun olarak sürdürülebilir kalkınma anlayışı ile hareket edilmiştir. Nitekim sözleşmenin 193. maddesine bakıldığında devletlerin deniz çevresini koruma yükümlülüklerine uygun olarak doğal kaynaklarını işletme konusunda egemen haklarının olduğuna ilişkin hükümle karşılaşırız. Madde 192’de ise devletlerin deniz çevresini korumak ve muhafaza etmekle yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere devletlere tanınan egemen haklar hem 192. maddede hem de 193. maddede deniz çevresi lehine sınırlandırılmıştır. Lakin devletlerin denizleri kullanarak kalkınması önünde engel oluşturulmayarak denizlerin sürdürülebilir kalkınma neticesinde muhafazası sağlanmıştır.²⁰⁶

2.2.1.2. Devletlerin İş Birliği Yapma Yükümlülüğü

Uluslararası hukuk esasında devletlerin egemen eşitlik ilkesi uyarınca devletlerin girişimleri ile oluşturulmuş bir hukuk dalıdır. Yani uluslararası hukuk düzeni yaratıcısının ve muhataplarının aynı olduğu bir oluşumdur. Devletlerin farklı menfaatlerinin uzlaştırılmasıyla yürütülen bu düzen, iş birliği hukuku çerçevesinde başarılı olabilmektedir.²⁰⁷ Bu nedenle iş birliği yükümlülüğü uluslararası hukukun en temel ve yol gösterici ilkelerinden biri olarak kabul edilir.²⁰⁸ İş birliği yükümlülüğü, uluslararası toplumun aktörlerinden beklenen iyi niyet ve ahde vefa ilkeleri ile birlikte ele alınır. Nitekim iş birliği yükümlülüklerine uymamak somut bir yaptırım ile cezalandırılmasa dahi bu evrensel ilkelerin ihlaline yol açarak devletlerin uluslararası toplumda gözden düşmesine yol açabilir. Bu ilke doğası gereği genel bir niteliktedir ve uygulamaya konulması birçok açıdan haylice zor olmasına rağmen somutlaştırılmaya da müsait bir konumdadır.²⁰⁹

BMDHS, düzenlemiş olduğu her konu özelinde devletlerin iş birliğine dayanan ve muhteviyatındaki tüm kurallarının yalnızca iş birliği neticesinde hayata geçtiği, uygulanabilir olduğu bir uluslararası sözleşmedir.²¹⁰ İş birliği kabulünü sözleşmenin neredeyse her bölümünde görmekteyiz. Örneğin karşı karşıya bulunan devletler arasında Münhasır ekonomik

²⁰⁵ Grdinic, 2015: 173-180.

²⁰⁶ UNCLOS, 1982: madde 192-193.

²⁰⁷ Öztürk, 2017: 37-53.

²⁰⁸ Özdemir, 2023: 95-105.

²⁰⁹ Özdemir, 2023: 100.

²¹⁰ Grdinic, 2015: 173-180.

bölge belirlenirken devletlerin anlayış ve iş birliği ruhu ön plana çıkmaktadır. Sözleşme'nin pek çok maddesi muhtelif şekillerde iş birliği yükümlülüğüne yer vermiştir.²¹¹

Deniz çevresinin korunmasında ve muhafazasında iş birliği anlayışı BMDHS'nin 197. hükmü ile genel bir ilke olarak karşımıza çıkar. "Küresel veya bölgesel düzeyde işbirliği" başlığı altında devletlerin, sözleşme ile uyumlu uluslararası kuralların, standartların ve uygulamaların hayata geçirilmesi için doğrudan veya yetkili uluslararası örgütler aracılığıyla işbirliğinde bulunacakları düzenlenmiştir. 198. maddede de ise deniz çevresinin zarar görme ihtimaline binaen diğer devletlere ve uluslararası örgütlere haber verme yükümlülüğü düzenlenmiştir. Haber verme yükümlülüğü başlıca iş birliği ruhu ile bağdaşık bir sorumluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine madde 199'da düzenlendiği üzere zarardan etkilenen devletler ve yetkili

uluslararası örgütler kirliliğin etkilerini ortadan kaldırmak için mümkün merteye iş birliği halinde olacaklar, kirliliğe müdahale kapsamında acil durum planlarını birlikte oluşturacaklardır. 200. maddede devletlerden, deniz çevresinin kirlenmesiyle ilgili araştırma yapmaları ve edinilen bilgilerin aktarılması hususunda doğrudan veya yetkili uluslararası örgüt aracılığı ile iş birliği yapması beklenmektedir. Devletler; kirliliğin doğası, kirliliğe maruz kalma ve buna dair çözümler ile ilgili bölgesel veya küresel organizasyonlara aktif katılım ile iş birliğine katkıda bulunacaklardır. Bu tür programlar sayesinde edinilen vizyon ile devletler deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması için uygulama ve prosedür geliştirmeye sevk edilmektedir. Bu doğrultuda devletlere iş birliğinde bulunmaları yükümlülüğü getirilmektedir (m201).²¹²

BMDHS'nin 123. maddesinde ise kirlilikten fazlaca etkilenebilecek kapalı ve yarı kapalı denizlerde kıyı devleti bakımından iş birliği yükümlülüğü getirilmektedir. Kıyı devletleri haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken diğer sahildevletleri ile iş birliği halinde olmalıdır. Kısaca denizin canlı kaynak yönetiminde, deniz çevresinin korunmasında ve bilimsel araştırmaların koordinesinde devletlerin birbirleri ile iş birliğinde bulunmaları düzenlenmiştir. Akdeniz'de, Baltık Denizinde, Karadeniz ve Karayipler gibi kapalı veya yarıkapalı denizlerde 123. maddenin uygulanabilirliğini görmekteyiz.²¹³

²¹¹ Jayakumar, 2015: 263-405.

²¹² BMDHS, 1982: m. 197-201

²¹³ Ali, 2023: 100.

Genel olarak bakıldığında deniz çevresinin korunması için devletlere yukarıda bahsedilen maddeler ile kapsamlı bir hukuki iş birliği yükümlülüğünü yüklendiğini görmekteyiz.

2.2.1.3. Devletlerin Uluslararası Standartları Uygulama Yükümlülüğü

Devletlerin deniz çevresi ile ilgili olarak uluslararası standartları uygulamaya koyma yetkisi BMDHS ile düzenlenen çeşitli kurallara ve prensiplere dayanmaktadır. Sözleşmenin 207 ile 212. maddeleri arasında devletlerin standart oluşturmada dair hükümlere yer verilirken 213 ile 222 maddeleri arasında oluşturulan bu uluslararası standartları kendi iç hukukunda uygulamaya koyma yükümlülüklerinden bahsedilmektedir. Sözleşmenin 12. Kısım 5. bölümünde çevrenin korunmasına ilişkin ilke ve kuralların devletlerin iç hukukunda yer edinebilmesi için düzenleme yapmak devletlere yüklenmiş bir yükümlülük olarak karşımıza çıkmaktadır. Kısaca bölümü özetlersek devletlerden “evrensel ve bölgesel düzeyde kabul edilmiş uluslararası veya bölgesel kurallar ve ilkeler yanında tavsiye edilen uygulama ve usullerinin de göz önünde bulundurularak kanunları ve kuralları kabul etmeleri ve ulusal politikalarını uyumlu hale getirmeleri” istenmiştir. 207. maddede kara kökenli kirlilik, 208. maddede ulusal yetki alanına dâhil deniz yatağına ilişkin faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik, 209. maddede Bölge’de yürütülen faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik, 210. maddede suya batırma, 211. maddede gemi ve son olarak 212. maddede atmosfer kaynaklı kirlilik düzenlenerek devletlerin ulusal kanun, kural ve tedbirlerinin evrensel nitelikteki kural ve ilkelerden daha az etkili olmaması gerektiği vurgulanmıştır.²¹⁴ Ayrıca sözleşme kapsamında devletlerden küresel ve bölgesel düzeyde kural ve ilkelerin oluşumuna katkı göstermeleri beklenmektedir.

Yukarıda bahsedilen ilke ve kuralları uygulamaya koyma yetkisi sözleşmenin 6. bölümünde “uygulamaya koyma” başlığı adı altında düzenlenmiştir. 6. bölümde yer alan maddelere baktığımızda deniz kirliliğinin önlenmesi ve azaltılmasına ilişkin kuralları devletlerin yetkili olduğu kara ve deniz ülkelerinde uygulama yetkisine sahip olduğunu görürüz. Karasuları, iç sular ve limanlar devletlerin yetkileri dâhilinde kalan alanlardır. Ülkesel yetki kullanımı, kara kökenli kirlilikte ve kendi karasuları, münhasır ekonomik bölgesi veya kıta sahanlığı sınırları içerisindeki suya batırmadan kaynaklanan kirlilikte söz konusudur.²¹⁵

²¹⁴ BMDHS, 1982: madde 207-212.

²¹⁵ Güneş, 2007: 20.

Açık deniz alanlarında ise devletler kendi bayrağını taşıyan ve kendi tabiiyetinde bulunan gemiler üzerinde yetkilidir. Bu doğrultuda bayrak devleti açık deniz alanlarında kural, ilke ve kanunların etkin bir şekilde uygulanması için gayret gösterecektir. Ayrıca sözleşmenin 218. maddesi ile liman devletine, gemilerin başka bir devlet limanında veyahut kıyı ötesi bir terminal tesisine bulunduğu sırada sebep olduğu kirlilikten dolayı yetki tanınmıştır. Buna göre liman devleti kendi yetki sınırları dışında gerçekleşen kirliliğe dair kovuşturma başlatabilecektir.²¹⁶

Sonuç olarak devletler ülkesel yetki, bayrak devleti ve liman devleti olmak üzere üç farklı yetki kategorisi içerisinde deniz kirliliğine ilişkin ilke ve kuralları uygulama yetkisine sahiptir.

2.2.2. Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Biyoçeşitlilik Sözleşmesi Bağlamında Açık Denizlerin Korunması

Açık denizler, okyanusun %60'ından fazlasını ve dünya yüzeyinin neredeyse yarısını kaplamaktadır.²¹⁷ Okyanuslarda gerçekleşen insan kaynaklı değişimler, bu büyük su kütlelerinde önemli oranda kirlenme ve yıkım meydana getirmiştir. Bu yıkımın ve iklim değişikliğinin sonucunda okyanus ekosistemi büyük zarar görmüştür. Okyanus ekosistemi direkt olarak yeryüzündeki yaşamı da etkilemektedir. Nitekim okyanuslar yeryüzündeki oksijenin yüzde 70'i sağlamak ve insanlık için hayati önem taşıyan bir biyolojik çeşitlilik barındırmaktadır.²¹⁸

Açık denizler hiçbir ülkenin egemenlik sahası altında olmayan; iç sular, kara suları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan uluslararası deniz alanı olarak tanımlanmaktadır.²¹⁹ Hiçbir ülkenin tek başına hak iddiasında bulunamadığı, devletlerin ortak kullanımına sunulmuş bu bölgede serbestiyet rejimi uygulanmaktadır. Hiç kimseye ait olmayan açık denizler, hiçbir ülke tarafından tek başına korunamayacaktır. Bu durum ise tüm uluslararası aktörlerin uzlaşmasını gerektirecektir. Uzlaşma günümüze kadar devletlerin belirli hak ve yükümlülüklerinin bulunduğu alanlarda kendini göstermiştir. Bu yüzden okyanuslar, korunmak için farklı bakış açılarına ve yöntemlerine ihtiyaç duymaktadır.

²¹⁶ BMDHS, 1982: madde 213-222. ; Kütükçü, 2001: 53.

²¹⁷ The Ocean Foundation, 2023, <https://oceanfdn.org/tr/2023-a-first-step-in-protecting-the-elusive-high-seas/> (erişim tarihi: 20.06.2024).

²¹⁸ Birleşmiş Milletler Türkiye, 2023, <https://turkiye.un.org/tr/235471-d%C3%BCnya-okyanuslar-g%C3%BCn%C3%BC-ya%C5%9Fam%C4%B1n-temelini-koruma-ihtiyac%C4%B1n%C4%B1n-alt%C4%B1n%C4%B1-%C3%A7iziyor> (erişim tarihi: 05.10.2024).

²¹⁹ Kuran, 2009: 240.

2000’li yıllardan itibaren devletler, açık denizlerdeki biyoçeşitliliğin korunması için harekete geçmiştir. Çabalar sonucunda 19 Haziran 2023 tarihinde açık denizler açısından büyük fark yaratacak ulusal yetki alanı dışındaki alanlardaki deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin “Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Biyoçeşitlilik” (UYADB)²²⁰ sözleşmesi üzerinde fikir birliğine varılmıştır.²²¹

2.2.2.1.Sözleşmenin Tarihsel Süreci

Denizlerdeki kirliliğin önlenmesi ve kontrol edilmesi anlayışı, geleneksel koruma yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası geleneksel koruma anlayışı ile hareket edildiğinin bir göstergesi olarak; deniz çevresinin korunması ile ilgili uluslararası kaidelerin, genel hüküm niteliğinde olduğunu, ekseriyetle zararın gerçekleşmesinden sonraki süreci ele aldığını ve sadece ulusal yetki alanlarda uygulanabilir olduğunu söyleyebiliriz. Bu durum deniz çevresine ilişkin hükümlerin, sınırlı bir etkiye sahip olmasına neden olmuştur. Neticede BMDHS, devletlerin kendi aralarında yapmış oldukları bölgesel anlaşmalar ve her devletin kendi yetki alanlarını ilgilendiren kanun ve kuralları, açık denizler için etkin bir koruma sağlayamamaktadır.²²²

Günümüzde bu anlayış terk edilerek ekosistem temelli bir yaklaşım benimsenmiştir. Koruma alanları inşa eden, bölgelerin özellikleri dikkate alınarak öznel bir koruma yöntemi benimseyen anlayış, deniz ve okyanus ekosisteminin bütününe korunması için çaba göstermektedir.²²³ Nitekim dünyanın en büyük müşterek kullanım alanı olan açık denizlerin korunmasında başlıca düzenlemelere ve koruma rejimlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Açık denizlerin %1,2’si koruma altındadır.²²⁴ Şaşırtıcı derecede küçük bir alan koruma altına alınarak geri kalan deniz alanları korumasız bırakılmıştır. Öte yandan korumasız alanlardaki antropolojik eylemlerin biyolojik çeşitlilik ve okyanusların yapısı üzerindeki etkileri ne yazık ki okyanusların yıkıcı bir bozulma döngüsü içerisine girebileceği boyuttadır.²²⁵

Açık denizlerin, kirlletici faaliyetlerden korunabilmesi amacıyla, özel koruma alanlarının belirlenmesi 2000’li yıllarda uluslararası gündeme girmiştir. Açık denizleri ve

²²⁰ Sözleşmenin kısaltılmış resmi hali (Biodiversity Beyond National Jurisdiction) BBNJ olarak kodlanmıştır. Aynı kısaltmadan yararlanarak oluşturduğumuz Türkçe kısaltma hali olan (Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Biyoçeşitlilik) UYADB kısaltması ile devam edilecektir.

²²¹ Birleşmiş Milletler, BBNJ, <https://www.un.org> (erişim tarihi: 05.07.2024).

²²² Tanyeri, 2018: 7-10.

²²³ Reçber, 2022: 81-120. <https://doi.org/10.26650/ppil.2022.42.1.981605> (erişim tarihi: 20.06.2024).

²²⁴ Pew Charitable Trusts. 2023, <https://www.pewtrusts.org> (erişim tarihi : 04.09.2024).

²²⁵ Hall-Spencer ve Firth, 2021.: 479

içerisindeki canlıları koruyan bu koruma rejimi birkaç on yıllık süre zarfında BM'in ve diğer uluslararası örgütlerin çalışmalarına konu olmuştur. Özellikle geride bıraktığımız yüzyılın son yarısından itibaren çok sayıda karar, anlaşma ve bildiri ortaya çıkmıştır.²²⁶ Örneğin 2002 Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi'nde okyanusların büyük bir bölümü kaplayan deniz koruma alanlarının (DKA) oluşturulması tartışılmış ve Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi Taraflar Konferansı (COP) okyanusların %10'unu kapsayan DKA ağı oluşturmak için süreç başlatmıştır.²²⁷

Biyolojik çeşitliliği koruma ve okyanus sağlığını iyileştirme girişimleri Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinin (SDG) ortaya çıkmasını sağlamıştır. BM 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'nin 14. Hedefi olan "Sudaki Yaşam", okyanusları, denizleri ve deniz kaynaklarını sürdürülebilir bir şekilde korumayı ve yönetmeyi hedefleyen, açık denizlerde okyanus sağlığını iyileştirmeye ilişkin çabalara yönelik bir kılavuzdur.²²⁸ Devletlerin SDG'ler kapsamında çabalarını değerlendiren 2023 tarihli Küresel Sürdürülebilir Kalkınma Raporu (GSDR)'nin rehberliği arka planında 2023 yılında biyolojik çeşitliliği korumak adına birtakım adımlar atılmıştır. Bunlardan en önemlisi Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Kapsamında Ulusal Yargı Alanları Dışındaki Alanların Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin Sözleşme (UYADB)'dir. Aynı zamanda Açık Deniz Anlaşması olarak da bilinen sözleşme, on yıldan fazla bir süre zarfında hazırlanmıştır. Sözleşme, 2023 yılının mart ayında uluslararası müzakerelerin başarıyla sonuçlanması ile 19 Haziran 2023'de New York'taki 5. UYADB Hükümetlerarası Konferansı'nda oybirliği ile kabul edilmiştir. Okyanus ve denizlerdeki faaliyetlerin yürütülmesi için gereken yasal çerçeveyi oluşturan BMDHS'ye bir ek niteliğinde olan UYADB sözleşmesi, açık denizlerin korunması adına bir dönüm noktası olarak addedilmektedir.²²⁹ Anlaşmada BMDHS'ye bolca atıf yapılmakta ve anlaşmadaki hiçbir hususun devletlerin BMDHS kapsamındaki hak ve yetkilerine halel getirmeyeceği vurgulanmaktadır.

Anlaşmayı önemli kılan en önemli husus ise açık denizlerde büyük ölçekli deniz koruma alanları oluşturmak için gereken prosedür ihtiyacını gidermesidir. Anlaşmanın

²²⁶ Tanyeri, 2018: 10.

²²⁷ Wright, Rochette ve Druel, 2015: 272-290.

²²⁸ Birleşmiş Milletler, 2023. Küresel sürdürülebilir kalkınma raporu: Okyanus sağlığı ve sürdürülebilir deniz yönetimi. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/oceans/> (erişim Tarihi: 15.09.2024)

²²⁹ UN. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/international-ocean-governance/protecting-oceantimeaction_en (erişim tarihi: 15.09.2024)

imzalanması, Aralık 2022’de yapılan Kunning-Montreal Küresel Biyoçeşitlilik Anlaşmasında da 2030 yılına kadar kara ve denizlerin %30’unu etkili bir şekilde koruma ve yönetme hedefini kolaylaştıran bir hamle olmuştur.²³⁰

UYADB, açık deniz faaliyetlerinin daha bütünsel yönetimi için ve deniz biyolojik kaynaklarının sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasını sağlayarak korunması için bir denge oluşturmaktadır.

2.2.2.2.Sözleşmenin Geliştirilmesine Yol Açan Nedenler

Sözleşmenin kapsadığı alan kaynaklar bakımından oldukça zengindir. Denizlerdeki canlı yaşam ve deniz yataklarındaki madenler bu kaynaklardan birkaçıdır. Açık denizlerde endüstriyel balıkçılığın oldukça fazla olması ve denizdeki maden yataklarının işletilmesi ve sömürülmesi biyoçeşitlilik üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. UDYO, şimdiye kadar Pasifik, Hint ve Atlantik Okyanuslarında 1.3 km²den büyük deniz tabanı alanı için 28 adet arama izni vermiştir.²³¹ Deniz genetik kaynakları kozmetik, antibiyotik ve antiviraller gibi biyolojik iyileştirme ve daha birçok alanda kullanılmaktadır. Şuana dek deniz genetik kaynaklarına dayalı 15 ilaç onaylanmıştır.²³² Mevcut verilere göre, deniz canlılarının yaklaşık 250.000 türü kayıt altına alınmıştır. Ancak, bu sayının 1 ila 10 milyon arasında bir değere ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Bu alandaki araştırmaların büyük bir kısmı, deniz organizmalarının genleriyle ilgili patent başvurularının %90’ına sahip olan 10 ülke tarafından yürütülmektedir. Bu organizmaların bazıları, ulusal yargı yetkisi ötesindeki bölgelerden elde edilmiştir.²³³

Ulusal yargı yetkisinin ötesindeki alanlar açık denizler ve Bölge’yi kapsamaktadır. Bölge ve açık denizler farklı rejimlere tabidir. Okyanus tabanındaki maden kaynaklarını konu edinen Bölge, “insanlığın ortak mirası ” statüsündedir. Hiçbir devlet, ulusal yetki alanlarının dışında kalan ve "Bölge" olarak tanımlanan deniz tabanları veya bunların altındaki kaynaklar üzerinde egemenlik iddiasında bulunamaz, hak talep edemez ya da bu kaynaklara el koyamaz. Bu alandaki maden kaynakları tarafından ortak şekilde yönetilmektedir. UDYO, BMDHS’ne

²³⁰ Convention on Biological Diversity, 2022, <https://www.cbd.int/article/cop15-final-text-kunming-montrealgbf-> (erişim Tarihi: 15.09.2024)

²³¹Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi (UDYO), <https://www.isa.org.jm/exploration-contracts/> (erişim tarihi: 13.07.2024).

²³² Baytaşoğlu ve Başusta, 2015: 71-80.

²³³ Sénat de France. 2023, <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html>; UNESCO. 2020, <https://www.unesco.org> (erişim tarihi: 08.10.2024).

taraf devletlerin Bölgedeki faaliyetlerini düzenlemek ve denetlemekle yetkilendirilmiş özerk bir uluslararası kuruluş olarak görev yapmaktadır.²³⁴

Açık denizler ise tam anlamıyla özgürlükler alanıdır. Bu özgürlüklerden birkaçı; gemilerin seyrüsefer özgürlüğü, uçuş özgürlüğü, denizaltı kablolarının döşenme serbestliği, balıkçılık veya bilimsel araştırma özgürlüğüdür. Açık denizlerdeki faaliyetler, IMO ve BM Gıda ve Tarım Örgütü gibi sektörel kuruluşlar, bölgesel kuruluşlar ve BMDHS, BÇS ve MARPOL gibi birtakım araçlar ile yönetilmektedir. Bölgesel kuruluşlara, bölgesel balıkçılık yönetim organizasyonları, OSPAR(Kuzey-Doğu Atlantik Deniz Çevresinin Korunmasına ilişkin Oslo ve Paris Sözleşmesi), CAMLR (Antarktika Deniz Yaşamı Kaynaklarının Korunmasına İlişkin Sözleşme), UNEP (Birleşmiş Milletler Çevre Programı) örnek verilebilir.²³⁵ Lakin açık denizleri yöneten bu kuruluşlar arasında hakiki bir istişare yoktur. Bu nedenle yönetim parçalanmış haldedir ve sektörel çıkarlar daha kapsamlı bir yönetim önünde engel oluşturmaktadır.²³⁶ Bu eksik yönetim sorunu, açık denizlerin çevresel olarak yeterince korunamamasına neden olmaktadır. Ayrıca açık denizlerdeki faaliyetlerin artması ve geniş alanlara yayılması, yönetim otoriteleri ile diğer paydaşlar arasında çatışma riskini artırırken, biyolojik çeşitliliğin kaybını daha da hızlandırmaktadır.²³⁷

Ulusal yetki ötesindeki alanlar, antropojenik faaliyetler, kirlilik, kaynakların aşırı tüketimi, biyolojik çeşitliliğin azalması ve iklim değişikliği sebebiyle risk altındadır. BMDHS'nin 192. Maddesi, devletlere genel bir yükümlülük yükleyerek, kendi ulusal yetki alanlarından olmayan alanlar için de deniz ortamını koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü getirmiştir.²³⁸ Ancak bu zorunluluğun genel nitelikte olması ve kıyıdan bir hayli uzak olan bir alanda kontrollerin zor ve maliyetli olması bu yükümlülüğün yerine getirilmesini zorlaştırmakta ve devlet uygulamalarının eksik kalmasına neden olmaktadır. Ancak Virginie Tilot'un ısrarla belirttiği üzere, deniz kanunlarının yarattığı yapay sınırlara rağmen okyanuslar bir bütündür.²³⁹ Bu nedenle, devletler her ne kadar kendi ulusal yetki alanlarında biyolojik çeşitliliğinin korunması için önlem alsalar dahi ulusal yetki alanları dışındaki alanların korunmaması bu önlemleri etkisiz kılmaktadır. Nitekim kirlilik, uluslararası toplum tarafından belirlenen yapay sınırlardan etkilenmez.

Pascale Ricard, 2011 yılında deniz hukukunun eksik kaldığı dört tematik alan tespit etmiştir. Bunlar; deniz koruma alanlarının oluşturulması, çevresel etki çalışmalarının

²³⁴ Güneş, 2020: 101-124.

²³⁵ Algan ve Gönülal, 2019: 4-5.

²³⁶ Gjerde ve Rulska-Domino, 2012: 351-373.

²³⁷ Ban vd., 2014: 41-54. ; Abegón-Novella, 2024: 439-458.

²³⁸ BMDHS, 1982: madde 192.

²³⁹ Virginie Tilot, 2008 : 1-9.

yürütülmesi, deniz genetik kaynaklarının kullanımı ve gelişmekte olan devletlerin kapasitelerinin geliştirilmesidir.²⁴⁰ Tespit edilen bu tematik başlıklara değinmekte fayda vardır.

2022 Kuming-Montreal Anlaşması, 2030 yılına kadar denizlerin en az %30'unun korunmasını hedeflemiştir. Lakin şu ana kadar hiçbir yasal rejimde, ulusal yetki ötesindeki alanlarda deniz koruma alanlarının oluşturulmasına yönelik düzenleme yapılmadığı görülmektedir.²⁴¹ Küresel deniz alanlarının korunma oranları, farklı kaynaklarda ve bağlamlarda değişiklik gösterebilir. Okyanusların yüzde 7,5 ile 8'inin koruma altında olduğu bilinmektedir.²⁴² Lakin açık denizlerin deniz alanlarının korunma oranı daha düşüktür. Fransa Senatosu'nun 2023 tarihli raporuna göre, bu alanların yalnızca %1'i koruma altındadır.²⁴³ Uluslararası suların korunması için uluslararası iş birliği ve anlaşmalar gerekirken kıyı devletleri, kendi yetki alanındaki deniz koruma alanlarını bu prosedüre ihtiyaç duymaksızın oluşturabilirler. Bu durum ulusal yetki alanlarındaki deniz koruma alanlarının daha yaygın olmasına yol açmıştır.²⁴⁴

Devletlerin yürüttüğü faaliyetlerin biyolojik çeşitliliğe yönelik oluşturduğu riskler dikkate alındığında, belirli faaliyetler için çevresel etki değerlendirmesi yapılması gerekmektedir. Bu gereklilik genel bir yükümlülük olarak BMDHS'nin 206. Maddesi ve BÇS'nin 15. Maddesi kapsamında düzenlenmiştir. Ancak, bu yükümlülüğün uygulanmasını sağlayacak özel bir prosedür bugüne kadar oluşturulmamıştır.²⁴⁵

Deniz genetik kaynaklarının kullanımı ve kaynaklara erişim konusunda da herhangi bir standart geliştirilememiştir. Bir standart tarafından yönetilmeyen kaynaklar "ilk gelen ilk alır" ilkesine tabi olmaktadır. Kaynaklarla ilgili ticari faaliyetlerin %98'inin sadece on devlet tarafından yürütülmesi, deniz genetik kaynaklarına erişimin oldukça eşitsiz olduğunu göstermektedir.²⁴⁶

Gelişmekte olan devletlerin ise deniz çevresini koruma hususunda insan kaynağı, finansman ve teknik yeterliliklerinin bulunmaması nedeni ile zayıf kaldığı gözlemlenmiştir. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) tarafından yayımlanan 2014 tarihli raporda, Akdeniz Bölgesindeki deniz koruma alanlarının etkin yönetimi için kapasite geliştirme ve finansman eksikliklerine dikkat çekilmekte ve gelişmekte olan ülkelerin deniz koruma çabalarını desteklemek amacıyla uluslararası iş birliğinin ve somut adımların önemi

²⁴⁰ Sénat de France. (2023) <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 05.07.2024).

²⁴¹ Sénat de France. (2023) <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 05.07.2024).

²⁴² WWF Türkiye. (t.y.). *Deniz koruma alanları*. WWF Türkiye. Erişim adresi: https://www.wwf.org.tr/kesfet/denizler/deniz_koruma_alanlari/

²⁴³ Sénat de France. (2023) <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 05.07.2024).

²⁴⁴ Ricard, 2019: 249-267.

²⁴⁵ Ricard, 2024: 427-437.

²⁴⁶ Sénat de France. (2023) <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 05.07.2024).

vurgulanmaktadır.²⁴⁷ Lakin uluslararası toplum, bugüne kadar tespit edilen bu gözleme yönelik herhangi bir somut bir yanıt vermemiştir.²⁴⁸

Tüm bu farklı nedenler, deniz ekosistemlerinin korunması ve sürdürülebilir kullanımı için önemli bir engel teşkil etmektedir. Ayrıca ulusal yetki ötesindeki deniz alanlarının yönetimini güçlendirmek ve okyanusun etkin korunmasını ve sürdürülebilir kullanımını sağlamak için gerekli araçları geliştirecek yasal bağlayıcılığı olan uluslararası bir belgenin gerekliliğini ortaya koymaktadır. UYADB bahsedilen gerekliliklerin sağlanması ihtiyacından doğmuş ve ÇED’lerin hazırlanması, DKA’ların oluşturulması ve deniz genetik kaynaklarının paylaşılmasına ilişkin prosedür ihtiyacını büyük oranda gidermiştir.²⁴⁹

2.2.2.3. Sözleşmenin Kapsamı ve Amacı

UYADB sözleşmesi ulusal yargı yetkisinin ötesindeki alanlardaki deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin uluslararası bir sözleşmedir. Ulusal yetki alanına girmeyen deniz alanları, devletlerin MEB’in ötesindeki su kütlesi ve kıtasahanlığının ötesinde yer alan “Bölge” olarak adlandırılan deniz yatağını kapsamaktadır. Yani ulusal yargı yetkisinin ötesindeki alanlar, sözleşmeye göre açık denizleri ve Bölge’yi kapsayacaktır.²⁵⁰ Bu alanlar okyanus yüzeyinin 2/3’ünü oluşturmakta ve okyanus hacminin %95’ine tekabül etmektedir.²⁵¹ Sözleşmenin 4. maddesi ile uygulama kapsamına birtakım istisnalar getirilmiştir. Buna göre savaş gemisi, askeri uçak donanma yardımcı gemileri kapsam alanı dışında kalacaktır. Aynı şekilde taraf devletin sahip olduğu veya işlettiği ticari olmayan kendi hizmetlerinde kullanılan gemi ve uçaklarda da sözleşme uygulanmayacaktır. Lakin maddenin son cümlesinde, taraflara gemi ve uçaklarının operasyonel yeteneğini bozmayacak şekilde sözleşme ile tutarlı hareket etme yükümlülüğü yüklenmiştir.²⁵²

2. maddede sözleşmenin genel amacı düzenlenmiştir. Buna göre sözleşmenin amacı, söz konusu alanlarda deniz biyolojik çeşitliliğinin uzun vadede korunmasını ve sürdürülebilir kullanımını sağlamaktır.²⁵³ BMDHS çerçevesinde geliştirilen bu yeni açık deniz sözleşmesi,

²⁴⁷ United Nations Development Programme (UNDP), 2014, <https://www.undp.org/tr/turkiye/publications/deniz-koruma-alanlarinin-basarisini-saglamak-akdenizden-alinan-dersler> (erişim tarihi: 05.07.2024).

²⁴⁸ Sénat de France. (2023) <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 05.07.2024).

²⁴⁹ Ricard, P. (2024) : 427-437.

²⁵⁰ BM. (2023). https://treaties.un.org/doc/Treaties/2023/06/20230620%2004-28%20PM/Ch_XXI_10.pdf (erişim tarihi: 05.07.2024).

²⁵¹ BM. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/international-ocean-governance/protecting-oceantimeaction_en (erişim tarihi: 05.07.2024).

²⁵² BBNJ, 2023: madde 4.

²⁵³ Birleşmiş Milletler, 2023, <https://www.un.org/bbnj/> (erişim tarihi: 05.07.2024).

çevresel bozulma ve iklim değişikliği ile mücadele kapsamına geliştirilmiştir. Okyanusu korumak, açık denizlerdeki biyolojik çeşitlik kaybına engel olmak ve okyanus kaynakları bakımından eşitliği, adaleti teşvik etmek amaçlarından birkaçını oluşturmaktadır.²⁵⁴

Biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımını sağlamak üzere, gelişmekte olan ülkelerin çıkarlarını dikkate alan kapsayıcı ve çok taraflı bir yönetim modeline ihtiyaç duyulmaktadır. Devletlerin açık denizlerdeki egemen özgürlüğüne rağmen sözleşme, biyolojik çeşitliliğin korunması için çok taraflı bir yönetim sistemi geliştirerek taraflara, uzlaşma olmaksızın bile koruma alanları oluşturma yükümlülüğü getirmektedir. Sözleşme, yönetişimin kapsayıcı doğası ile uyumlu olarak öncelikle gelişmekte olan ülkelerin yükümlülüklerini ifa etmek üzere teknik, mali ve insani kapasitelerinin güçlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Ayrıca DKA'ların oluşturulması veya çevresel etki çalışmalarının geliştirilmesi gibi konularda karar almadan önce tarafların önerilerini dikkate alan danışma ve değerlendirme süreçleri öngörmektedir. Bu yönetim modeli, deniz genetik kaynaklarına ilişkin faaliyetlerden elde edilen kazançların paylaşımı, gelişmekte olan ülkelerin kapasitelerinin güçlendirilmesi ve deniz teknolojilerinin transferi yoluyla daha zayıf devletlerin haklarını savunmayı hedeflemektedir. Ayrıca, yerli halklar ve yerel topluluklar da UYADB'nin 13. maddesi ile korunmaktadır; bu madde, ulusal yargı yetkisi dışındaki deniz alanlarındaki genetik kaynaklarla ilgili geleneksel bilgilerin bu toplulukların ön onayı olmadan erişime açılmamasını şart koşmaktadır.²⁵⁵

Sözleşme, balıkçılık ve maden kaynaklarını uygulama kapsamı dışında tutması nedeniyle eleştirilere maruz kalmıştır ve kapsamı sınırlı bir sözleşme olarak görülmüştür.²⁵⁶ Deniz koruma alanları tasarımı ve yönetimi konularında uzmanlaşmış Rodolphe Devillers başta yavrular olmak üzere hedeflenen türlerin aşırı avlanılmasına yol açan açık deniz balıkçılık faaliyetinin deniz biyoçeşitliliğini olumsuz etkilediğini savunmaktadır.²⁵⁷ Deniz biyolojisi ve balıkçılık yönetimi alanlarında uzmanlaşmış Mariana Travassos Tolotti ise ton balığı stoklarının %17'sinin aşırı avlanma oranı olarak kabul edildiğini iddia etmektedir.²⁵⁸ Deniz balık stoklarının büyük bir kısmını, bir veya daha fazla bölgesel balıkçılık yönetim örgütü (RFMOs) yönetmektedir. Lakin örgütlerin ekosistemi tüm yönleri ile bütünsel bir şekilde yönetememesi, açık denizlerdeki balık stoklarının tükenme riskini artırmaktadır. Balıkçılık

²⁵⁴ Wright vd., 2018: 1-38.

²⁵⁵ BBNJ, 2023 : madde 13, 44, 45.

²⁵⁶ Roach, 2019: 504-523.

²⁵⁷ Devillers vd., 2015: 504-523.

²⁵⁸ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024)

faaliyetini bireysel olarak değerlendiren dar bakış açılı yaklaşım, ekosistemin diğer unsurları bakımından beklenmedik olumsuz etkilere neden olabilir. Hedef dışı av olan yan av bu duruma örnek oluşturmaktadır.²⁵⁹

Balıkçılıkla ilgili konuların sözleşme kapsamı dışında kalması, ulusal yetki ötesindeki deniz alanlarında biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımını sağlayacak tedbirlerin etkinliğini büyük ölçüde azaltmaktadır. Sözleşme müzakerelerinde birçok katılımcı, endüstriyel balıkçılık faaliyetlerinin sıkı bir şekilde düzenlenmediği koruma alanlarının oluşturulmasının etkili olmayabileceğini vurgulamıştır.²⁶⁰

Maden kaynaklarının keşfi ve işletilmesi ile ilgili faaliyetler de sözleşme kapsamı dışında tutulmuştur. Bu alanların BMDHS’de düzenlenmiş olması ve UDYO’nin deniz tabanı ile ilgili faaliyetlerin yönetmesi bu sonuçta etkili olmuştur. UYADB, ulusal yargı yetkisi ötesindeki deniz alanlarındaki faaliyetlerin ÇED sürecini belirlerken maden faaliyetlerine ilişkin çevresel değerlendirmeler UDYO yetkisi altındadır. Sonuç olarak UDYO deniz tabanını işletmek isteyen devletlere çevresel açıdan katı gereklilikler getirmesi halinde deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması sağlanabilecektir.²⁶¹

2.2.2.4. Sözleşme ile Kurulan Yapılar

Sözleşme ile çeşitli organlar ve komiteler kurulmuştur. Ana meclis niteliğine olan Taraflar Konferansı 47. madde ile kurulmuştur. Sözleşmede Taraflar Konferansının karar alma sürecinde tek yolun fikir birliği olmadığı, oybirliği şartı aranmayacağı düzenlenmiştir. Eğer konsensus sağlanamazsa, oybirliğine varılması için tüm yolların tükendiği üçte iki çoğunluk ile belirlenir. Akabinde hazırda bulunan ve oy kullanan tarafların dörtte üç çoğunluğuyla kararlar ve tavsiyeler alınabilecektir.²⁶²

Sözleşme, karar destek aracı ve işbirliği aracı olarak bilimi görmektedir. Bu doğrultuda Bilimsel ve Teknik Organ, Taraflar Konferansına bilimsel ve teknik tavsiyeler sunmak üzere kurulmuştur. Bilimsel ve teknik uzmanlığa sahip üyelerden oluşacak olan bu yapı, çevresel etki çalışmalarının yürütülmesinde ve DKA’ların oluşturulmasında merkezi bir rol oynamaktadır. Bilimsel ve Teknik Organ, DKA önerilerinin içeriğini gözden geçirme ve tamamlama, önerilerin ön değerlendirmesini yapma ve son öneriye dâhil edilecek geri

²⁵⁹ Indian Ocean Tuna Commission, 2016: <http://www.iotc.org/documents/report-20th-session-iotc-scientific-committee> (erişim tarihi: 20.10.2024)

²⁶⁰ Marciniak, 2017: 320-326. ; Crespo ve diğerleri, 2019: 1273-1276.

²⁶¹ Anlar Güneş, 2020: 101-124.

²⁶² BBNJ, 2023: madde 48.

bildirimlerde bulunma gibi birtakım görevlere sahiptir. DKA'ların oluşturulmasından sonra ise bu alanların takibini sağlar, etkinliklerini değerlendirir ve Taraflar Konferansı'na tavsiyelerde bulunur.²⁶³ Görüldüğü üzere Bilimsel ve Teknik Organ, DKA oluşumunun tüm aşamalarında görev yapacak şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca organ, ulusal yargı yetkisi ötesindeki alanlarda biyolojik çeşitlilik için ciddi tehditler mevcutsa devreye girecektir. Bu durumlarda acil önlemler alınması gerekiyorsa hangi tedbirlerin alınması gerektiğini önerebilir ve bu tedbirlerin uygulanması için gerekli prosedürleri ve kılavuzları belirleyerek Taraflar Konferansı'na sunar.

Son olarak organ, ÇED sürecinde de aktif rol oynamaktadır. ÇED için ön değerlendirme ve etki değerlendirmesinin eşiklerini belirleme, planlanan faaliyetin etkilerini değerlendirme ve izin verilen faaliyetlerin etkilerini izleme gibi konularda standartlar veya kılavuzlar geliştirmekle görevlidir. Klavuz, ÇED raporlarının toplanarak en iyi ÇED uygulamalarının belirlenmesi için geliştirilmektedir. Bilimsel ve Teknik Organ, taraf devletlere ÇED çalışması için önerilerde bulunacaktır. Eğer taraflar arasında ön kontrole ilişkin anlaşmazlık çıkarsa, faaliyetin potansiyel etkileri incelenerek taraf devletlere sonuçlar gönderilecek ve aynı zamanda bu değerlendirmeler kamu ile bilgi paylaşım merkezi niteliğinde olan takas odasında paylaşılacaktır. İzin verilen faaliyetin başlangıçtaki ÇED raporunda öngörülmeleyen ya da faaliyet için verilen onay koşullarına aykırı etkiler oluşturan bir durum söz konusu ise organ bu durumu yetki veren tarafa bildirir ve öneriler sunar. Ayrıca, yetkilendirilmiş faaliyetlerin ciddi zararlı etkileri konusunda endişe duyan herhangi bir taraf da bu organa başvurabilir.²⁶⁴

Sekreteryaya, Taraflar Konferansı'na ve diğer organlara idari ve lojistik destek sağlayacaktır. Takas Merkezi Mekanizması 51. madde ile kurulmuştur. Orijinal ismi Clearing House Mechanizm(CHM) olan bu oluşum, taraflar arasına işlevsel bir ağ kurma ihtiyacından ortaya çıkmıştır. Takas Merkezi, bilgi alışverişinin gerçekleştiği açık erişimli bir platform görevi görecektir. Bu mekanizma Sekreteryaya tarafından yönetilecek ve Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu, Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi, Uluslararası Denizcilik Örgütü ile iş birliği halinde yönetilecektir. Sözleşme kapsamına kurulan bir diğer oluşum olan Mali Mekanizma, finansman kaynaklarının belirlenmesinde, tarafların mali katkılarının yönetimi gibi hususlar ile ilgilenecektir. Uygulama ve Uyum Komitesi, sözleşmenin hükümlerinin uygulanmasını kolaylaştırmak ve teşvik etmek amacı ile kurulmuş, şeffaf ve uzlaştırmacı bir

²⁶³ BBNJ, 2023: madde 16-17.

²⁶⁴ BBNJ, 2023: 34-35.

şekilde işlev görecektir. İleride ayrı başlıklar halinde incelenecek olan sözleşmenin ana odak noktaları için kurulan komiteler ise ilgili bölümlerde düzenlenmiştir. ²⁶⁵

2.2.2.5. Sözleşmede İşbirliği ve Entegrasyon

Denizcilik, deniz tabanının araştırılması veya kaynakların kullanımı ile ilgili mevcut küresel veya bölgesel sözleşmeler ile UYADB arasındaki uyumun sağlanması sözleşmenin etkinliği noktasında önem arz etmektedir. Sözleşmenin 5. Maddesinde “bu sözleşmenin, ilgili yasal çerçevelere ve küresel, bölgesel, alt bölgesel ve sektörel organlara zarar vermeden ve bu yapılarla uyum ve koordinasyonu teşvik edecek şekilde yorumlanması ve uygulanması gerektiği” şeklindeki düzenleme ile açık denizler için önem arz eden diğer oluşum ve araçlar ile uyum yakalanmaya çalışılmıştır. ²⁶⁶ UYADB hükümleri ile diğer sözleşme hükümleri aynı hukuki değere sahiptir. ²⁶⁷ Bu doğrultuda UYADB yükümlülükleri diğer sözleşme yükümlülükleri ile bir arada uygulanması gerekecektir.

UYADB, 8. maddesinde vurguladığı üzere "ulusal yargı yetkisi ötesindeki deniz alanlarındaki biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımı için araçlar, çerçeveler ve organlar arasındaki işbirliğini teşvik etmeyi" amaçlamaktadır. DKA'ların oluşumunda UYADB ile diğer araçlar arasındaki işbirliği, 22. maddede vurgulanmıştır. Buna göre Taraflar Konferansı, deniz koruma alanları gibi alan yönetim araçlarına ilişkin konularda diğer yasal çerçevelerle uyum ve iş birliğini sağlamak amacıyla düzenli olarak istişarelerde bulunmalıdır. DKA önerileri, ilgili küresel ve bölgesel organlar ile işbirliği içinde oluşturulmalıdır. Taraflar Konferansı kural olarak mevcut yasal çerçevede DKA'lar dâhil alan yönetim araçları ve tüm tedbirler hakkında karar verebilir. Lakin bu tedbirler başka bir organın yetki alanındaysa Taraflar Konferansı sadece bu tedbirin kabul edilmesini tavsiye edebilir. ²⁶⁸ Taraflar Konferansında alınan bir karara itiraz ilgili organlara bildirilir. Akabinde istişare süreci, arabuluculuk ve uzlaştırma sonucunda bir uzlaşma gerçekleştirilerek işbirliği sağlanmış olur. ²⁶⁹ Ayrıca deniz biyolojik çeşitliliğe ciddi zarar verilmesi halinde IMO, FAO, bölgesel

²⁶⁵ Wright vd., 2018: 9-30. ; UN. 2023, <https://www.un.orh/bbnj/> (erişim tarihi: 05.07.2024). ; IUCN, <https://iucn.org/story/202406/bbnj-agreement-ocean-conservation> (erişim tarihi: 05.07.2024). ;

²⁶⁶ BBNJ, 2023: madde 5.

²⁶⁷ Nguyen, 2023: <https://cil.nus.edu.sg/blogs/the-bbnj-agreement-links-between-the-new-and-existing-laws-on-protecting-marine-biodiversity> (erişim tarihi: 20.10.2024)

²⁶⁸ BBNJ, 2023: madde 19-20.

²⁶⁹ BBNJ, 2023: madde 23.

balıkçılık yönetimi kuruluşları gibi küresel ve bölgesel kuruluşlar, alınacak acil durum tedbirleri hakkında bilgilendirilir.²⁷⁰

Sözleşme tarafları, taraf oldukları farklı kuruluşlarda alınan önlemleri UYADB hükümleri ile herhangi bir uyumsuzluk çıkmaması için etkin bir şekilde koordine etmekle yükümlüdür. Bu bağlamda madde 25, “Tarafların, bulundukları bölgesel, alt bölgesel ve sektörel organları, Taraflar Konferansı tarafından alınan kararların ve önerilerin uygulanmasını destekleyecek önlemler almaları konusunda teşvik etmeleri gerektiğini” ifade eder. UYADB, ilgili yasal çerçevelerin üyeleri ve çeşitli organların üyelerinden, koruma alanlarının takibine katkı sağlamaları ve belirlenen hedeflere ulaşmak için aldıkları önlemler hakkında Taraflar Konferansına bilgi sağlamalarını istemektedir.²⁷¹

Planlanan faaliyetlerin ÇED raporu bakımından UYADB ile diğer yasal araçlar arasındaki işbirliği sözleşmenin 29. maddesi ile kurulmuştur. Düzenleme, Bilimsel ve Teknik Kurulun açık denizdeki faaliyetleri düzenleyen yasal araçlar ile küresel ve bölgesel organlarla iş birliği içinde çalışmasını teşvik etmektedir. Bu süreç, normların ve kılavuzların oluşturulmasını da kapsamaktadır. Böylece UYADB ile diğer yasal düzenlemeler arasında tamamlayıcı bir ilişki kurulmuştur.²⁷²

Kapasite geliştirme ve deniz teknolojilerinin transferi konusunda UYADB ile diğer yasal araçlar arasındaki işbirliği 41. madde ile kurulmuştur. Madde 42 ise, mevcut programlardan yararlanarak tekrarları önleme ve diğer yasal çerçeveler altında yapılan kapasite geliştirme ve deniz teknolojisi transferi faaliyetlerinden alınan derslerden faydalanma gerekliliğini vurgulamaktadır.²⁷³

Görüldüğü üzere UYADB’nin etkinliğinin sağlanması için yerine getirilmesi gereken en önemli gereklilik, işbirliğidir. Sözleşme, ulusal yetki alanı dışındaki deniz alanlarında gerçekleştirilecek tüm faaliyetlerin işbirliği içinde yürütülmesini öngörmekte ve açık denizlerin korunmasına yönelik çabaların uzlaşılı yoluyla başarılı olabileceği anlayışına dayanmaktadır. Açık denizlerin korunması ile ilgili en etkili uluslararası kuruluşlardan biri olan IMO ile de işbirliği halinde hareket edilmesi sözleşmenin etkinliği açısından kritik bir öneme sahiptir. IMO hali hazırda diğer uluslararası ve bölgesel kuruluşlarla işbirliği halinde olan bir yapıdır. Uluslararası işbirliğinin teşvik edilmesi konularındaki deneyimi ve yetkinliği sayesinde, UYADB sözleşmesinin etkin bir şekilde uygulanmasına katkı sağlayabilir. Bu işbirliği, deniz

²⁷⁰ BBNJ, 2023: madde 21.

²⁷¹ BBNJ, 2023: madde 19-22.

²⁷² BBNJ, 2023: madde 29.

²⁷³ BBNJ, 2023: madde 41-42.

biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanımının sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır.²⁷⁴

2.2.2.6. Sözleşmenin Odak Noktaları

Sözleşme 4 temel konu üzerine inşa edilmiştir. Bunlar sırası ile deniz genetik kaynakları, çevresel etki değerlendirmeleri, kapasite geliştirme ve deniz teknolojisinin transferi ve son olarak deniz koruma alanlarıdır.

2.2.2.6.1. Deniz Genetik Kaynaklarından Elde Edilen Faydaların Adil ve Eşit Paylaşımı

Sözleşmenin ikinci bölümünde deniz genetik kaynaklarından elde edilen faydaların adil ve hakkaniyetli paylaşımı konu edilmiştir. Okyanus kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı alanında çalışmalar yapan Robert Blasiak'a göre çok az sayıda devletin deniz genetik kaynaklarına ilişkin faaliyetleri yürütecek insani, mali ve teknik yeterliliği vardır.²⁷⁵ Bu nedenle bu faaliyetlerden elde edilen faydaların adil ve hakkaniyetli bir şekilde paylaşılmasını sağlayacak mekanizmalara ihtiyaç duyulmuştur. Sözleşmenin 9. maddesine göre, denize kıyısı olmayan coğrafi olarak dezavantajlı ülkeler ile en az gelişmiş devletler başta olmak üzere küçük ada devletleri, kıyı Afrika devletleri ve diğer orta gelirli devletler ile deniz genetik kaynaklarına ilişkin dijital dizi bilgileri paylaşılacak, bu ülkelerin ilgili faaliyetleri yürütme kapasitelerinin oluşturulması ve geliştirilmesi desteklenecektir. Deniz teknolojisini iyileştirilmesi ve sözleşmede bahsedilen ülkeler ile teknoloji transferinin gerçekleştirilmesi sözleşmenin temel amaçlarından birisidir. Bu kapsamda Ulusal yargı yetkisi ötesindeki denizlerde genetik kaynaklarla ilgili bilgilerin toplanacağı bir bilgi paylaşım merkezi, bir takas odası kurulması planlanmıştır.²⁷⁶

Ayrıca sözleşmenin diğer maddelerinde deniz kaynakların kullanımından doğan faydaların insanlık yararı için kullanılması öngörülmüştür. Faaliyetlerin, insanlığın bilimsel bilgi birikimini ilerletmek, okyanusun korunması ve sürdürülebilir kullanımını teşvik etmek amacıyla yürütülmesi vurgulanmıştır. 11. maddenin 7. fıkrasında kaynaklara ilişkin dijital sekans bilgileriyle ilgili faaliyetlerin yalnızca barışçıl amaçlarla yürütüleceği düzenlenmiştir. Bu kaynaklara ilişkin araştırma faaliyetlerinin şeffaflığını teşvik etmek, gelişmekte olan ülkeler dahil tüm ülkelerin deniz bilimsel araştırma kapasitelerini güçlendirmek, en nihayetinde okyanusların sağlıklı ve sürdürülebilir kullanımına katkı sağlayacaktır. Bu amaç

²⁷⁴ De Lucia, 2017: 234-241.

²⁷⁵ Blasiak vd., 2020: 588-596.

²⁷⁶ BBNJ, 2023: madde 42-46.

için güvenilir bir finansman mekanizması oluşturmanın önemi vurgulanmış ve sözleşmede bu husus ele alınmıştır.²⁷⁷

Deniz genetik kaynaklarının kullanımıyla elde edilen maddi kazançların paylaşılmasının iki farklı rejim ile yönetilmektedir. Bunlardan biri yukarıda bahsedildiği üzere gelişmekte olan ülkelerin deniz genetik kaynakları üzerine analiz yeteneklerini geliştirmelerine yardımcı olmak için oluşturulacak özel bir fondur. Bu fon, gelişmiş ülkelerin UYADB bütçesine yaptıkları katkının %50'si oranındaki ödemeleriyle desteklenecektir.²⁷⁸ Diğerisi ise deniz genetik kaynakları ile ilgili faaliyetlerden kâr elde edilmesi durumunda söz konusu olur. Bu kazançların paylaşım şartlarını Taraflar Konferansı belirleyecektir. Kazanç paylaşım yönergelerini belirleme ve hem parasal hem de parasal olmayan faydaların paylaşımına ilişkin oran ve mekanizma geliştirme görevi ise sözleşmenin 15. maddesi ile kurulan Erişim ve Paylaşım Komitesi'ne ait olacaktır. Ayrıca tarafların komiteye bu faaliyetleri ile ilgili düzenli rapor sunmaları gerekecektir.²⁷⁹

Sözleşmenin 12. maddesi, kaynak toplama faaliyetinden önce bildirim yapma usulünü anlatmaktadır. Maddeye göre kaynaklar toplanmadan önce; toplanma amacı, coğrafi alan, araç ve yöntem, veri yönetim planı gibi konuları içeren rapor tanzim edilmesi gerekmektedir. Toplama sırasında ve sonrası da aynı şekilde raporlanması gerekecektir.²⁸⁰

2.2.2.6.2. Çevresel Etki Değerlendirmesi

Çevresel etki değerlendirmesi (ÇED), sözleşmenin 1. maddesinde açıklandığı üzere bir faaliyetin potansiyel etkilerini belirlemeye ve değerlendirmeye yönelik bir süreci ve prosedürü ifade etmektedir. Sözleşmenin 4. bölümünde yer verilen çevresel etki değerlendirmesi, denizlerde herhangi bir faaliyete girişmeden önce etkili denetim öngörmektedir. 28. madde, deniz ortamına olumsuz etki yaratma potansiyeline sahip faaliyetler için taraflara, eşik ve kriterlere uygun çevresel etki değerlendirmesi yapmayı ve şeffaf bir şekilde rapor düzenleme yükümlülüğü yüklemektedir. Prosedür, planlanan faaliyetin potansiyel etkileri hakkında fikir ve gözlemlerin aktarılmasını ve değerlendirmek için paydaşlarla istişare edilmesini kapsar. Şeffaflık ilkesi doğrultusunda taraflar, süreç boyunca faaliyetleri kamuya duyurmayı ve çevresel etki değerlendirme raporunu herkesin erişimine sunmayı taahhüt etmektedir.²⁸¹

²⁷⁷ BBNJ, 2023; madde 11.

²⁷⁸ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024)

²⁷⁹ BBNJ, 2023; madde 15.

²⁸⁰ BBNJ, 2023; madde 12.

²⁸¹ BBNJ, 2023; madde 1-4-28.

Bir önleme mekanizması olarak adlandırabileceğimiz bu süreç, faaliyete ve lokasyonuna ilişkin detaylı bir analiz ve faaliyetin potansiyel etkilerini içeren öngörü raporunu kapsamaktadır. Raporun detayları sözleşmenin 33. maddesinde düzenlenmiştir. 38. maddeye göre Bilimsel ve Teknik Kurul, ilgili yasal belgeler çerçevesinde ÇED standartları ve sürece rehberlik edecek kılavuzlar geliştirecektir.²⁸²

UYADB, komşu kıyı devletleri gibi faaliyetten en fazla etkilenecek ülkelerin de çevresel etki değerlendirmesine katılımını sağlama hedefindedir. Ayrıca iklim değişikliğinin ve denizlerdeki çeşitli faaliyetlerin kümülatif etkilerinin dikkate alınmasını önemle vurgulamaktadır.²⁸³ BMDHS 206. maddesinde devletlerin, kendi yetki alanları veya kontrolleri dahilinde planlanan faaliyetin “önemli kirlilik ya da deniz ortamında ciddi ve zararlı değişiklikler yaratma riski taşıması” halinde değerlendirme yapmaları gerektiği belirtilmiştir. Görüldüğü üzere BMDHS’nde ÇED prosedürünün başlatılması için yüksek bir eşik belirlenmiştir. Buna ek olarak UYADB ara bir eşik öngörmektedir. Bu eşik, taraf devletin planlanan faaliyetin etkilerinin daha düşük olduğundan emin olmak için ön inceleme yapmasını gerektirir. Eşiğe, “planlanan faaliyetin deniz çevresi üzerinde küçük veya geçici etkilerin ötesine geçme riski taşıması veya etkilerinin belirsiz ya da tam olarak anlaşılmadığı durumlarda” ulaşılmaktadır.²⁸⁴

2.2.2.6.3. Kapasite Geliştirme ve Deniz Teknoloji Transferi

5. bölümde düzenlenen bu amaç; tarafların, deniz teknolojilerinin transferi yolu ile tüm kaynaklara erişimlerinin sağlanması üzerine toplanmıştır. Bu amaç iki yönlüdür. Öncelikle bilimsel araştırma hususunda devletler arasında var olan eşitsizliğin giderilmesi ve küçük ada devletleri başta olmak üzere gelişmekte olan devletlerin sürdürülebilir ekonomi ve sosyal kalkınmasını destekleyerek uluslararası yardıma olan bağımlılıklarını sınırlamaktır. Bunun yanında gelişmekte olan devletlerin, DKA’ların oluşturulması ve yönetimi gibi sözleşmede yer alan yükümlülükleri yerine getirme becerilerini geliştirmektir.²⁸⁵ Böylece taraflar, deniz biyolojik çeşitliliğini korunması ve sürdürülebilir şekilde kullanımının sağlanması için deniz bilimsel ve teknolojik kapasitelerini geliştirecektir. Sözleşmenin 44. maddesinde transferlerin kapsamı detaylı bir şekilde düzenlenmiştir. Maddede “insan kaynakları, finansal yönetim,

²⁸² BBNJ, 2023: madde 33-38.

²⁸³ Ricard, 2024: 427-437.

²⁸⁴ BBNJ, 2023: madde 30 ; BMDHS, 1982: madde 206.

²⁸⁵ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024)

bilimsel, teknolojik, idari, kurumsal ve diğer alanlarda tarafların kapasitesinin güçlendirilmesi" için öngörülen araçlar sıralanmaktadır.²⁸⁶

Sözleşmenin ek II'sinde kapasite geliştirmenin çeşitli yollarını içeren kapsamlı bir liste mevcuttur. Bu listede açık denizlerde yürütülen araştırmalarla toplanan çevresel ve biyolojik veriler, teknolojik ekipman sağlanması, araştırma ve geliştirme kapasitelerini desteklemek ve geliştirmek için gerekli donanımın geliştirilmesi, ulusal ve bölgesel bilim merkezlerinin oluşturulması yer almaktadır. Ayrıca, deniz bilimleri alanında ortak araştırma projeleri geliştirme gibi iş birlikleri ve gelişmekte olan ülkelerin kurumlarıyla ortak projeler geliştirme de bu listeye dâhil edilmiştir.²⁸⁷

Bu amaç için finansman ihtiyacı 45. maddede öngörülmüştür. Finansman ihtiyacı, uluslararası finans kuruluşları ile iş birliğine gidilmek suretiyle karşılanmaya çalışılacaktır. 46. maddede Kapasite Geliştirme ve Deniz Teknolojisi Transferi Komitesi'nin kurulduğu yer almıştır. Bir süreç şeklinde ilerleyecek olan bu yöntem, komite tarafından izleme ve değerlendirme yolu ile düzenli olarak denetlenecektir.²⁸⁸

2.2.2.6.4. Deniz Koruma Alanları

Sözleşmede deniz koruma alanları(DKA) dâhil "alan bazlı yönetim araçları" düzenlenmiştir. Koruma gerektiren alanların korunması ve sürdürülebilir bir şekilde kullanılması için alan temelli yönetim araçlarının ve deniz koruma alanlarının kurulması öngörülmektedir. Sözleşmenin 1. maddesinde açıklandığı üzere "Deniz koruma alanı, belirli uzun vadeli biyolojik çeşitlilik koruma hedeflerine ulaşmak için belirlenmiş ve yönetilen ve uygun olduğunda koruma hedefleriyle tutarlı olması koşuluyla sürdürülebilir kullanıma izin verebilen coğrafi olarak tanımlanmış bir deniz alanı"²⁸⁹ anlamına gelir. DKA'lar öncelikli olarak okyanustaki biyolojik çeşitliliğin korunması için oluşturulmuş bir araçtır. Bu alanlar açık deniz ekosistemlerinin sürdürülebilmesi açısından kritik bir öneme sahiptir. Sözleşme yürürlüğe girdiğinde devletler, kolektif veya bireysel olarak koruma alanları ya da diğer alan yönetim araçlarını tanımlayabileceklerdir.²⁹⁰

Koruma alanlarında balıkçılık, gemi taşımacılığı ve derin deniz madenciliği daha sınırlı kurallara bağlanmaktadır. Bu alanlardaki faaliyetlerde çevresel değerlendirme gereklilikleri

²⁸⁶ BBNJ, 2023: madde 40-46.

²⁸⁷ Çoban, 2019: 105-125.

²⁸⁸ BBNJ, 2023: madde 40-46.

²⁸⁹ United Nations. 2023, <https://www.un.org/bbnj/> (erişim tarihi: 07.08.2024).

²⁹⁰ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024)

daha kapsamlı ve denizler için daha korumacı bir rol üstlenmektedir.²⁹¹ DKA'lar kendi içerisinde gruplara ayrılmıştır. Bunlardan biri olan No-take deniz koruma alanları, herhangi bir çıkarımın yasak olduğu yüksek korumaya sahip bölgelerdir.²⁹² Araştırmalar, en etkili deniz koruma alanının, uygulanabilirliği yüksek olan, uzun süreli, geniş ve coğrafi olarak izole edilmiş No-take deniz koruma alanlarının olduğunu göstermiştir.²⁹³ Sözleşmede deniz koruma alanlarının türleri hakkında herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Lakin DKA oluşturulması için verilecek teklifin içerisinde uygulanacak koruma türünün ve koruma düzeyinin de yer alması öngörülmüştür. Koruma düzeyi, bölgenin koruma gereksinimlerine bağlı değişiklik göstermektedir. Bazı DKA'lar deniz rezervlerini kısmen veya tamamen yasaklayabilir. Bazıları ise denizde yapılan herhangi bir faaliyeti yasaklayabilir.²⁹⁴

Bu doğrultuda sözleşmenin eksik ve uzlaşamayan noktasının etkin koruma kavramı etrafında toplandığını söyleyebiliriz. Faaliyet ve hakların regülasyonunda etkili etkin koruma kavramı, koruma düzeylerine bağlı olarak bazı alanlar için endüstriyel hiçbir faaliyete izin vermeyeceği gibi kaynakların sürdürülebilir kullanımına da cevaz verebilir. Ek olarak etkin koruma kapsamında izin verilecek faaliyetlerin kim tarafından ve nasıl yapılacağı ve kim tarafından denetleneceği de sözleşmede yer almayan fakat sözleşmenin niteliği gereği çok mühim olan bir başka konudur. Ulusal yargı yetkisi ötesindeki alanlarda birtakım uluslararası örgütler sektörel düzeyde DKA veya alan temelli yönetim araçları oluşturma yetkisine sahiptirler. Bunlardan biri olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) denizcilik faaliyetlerine karşı hassas deniz alanlarını koruyabilmek adına deniz koruma alanlarının bir türü olan “Özellikle Duyarlı Deniz Alanları”(ÖDDA) belirleyebilmektedir. Lakin çok amaçlı veya çok sektörlü deniz koruma alanlarının oluşturulmasına yönelik küresel bir mekanizma şimdiye kadar oluşturulmamıştır.²⁹⁵ Sözleşme kapsamında devletlerin veya uluslararası örgütlerin, DKA tekliflerini Taraflar Konferansının değerlendirmesine sunması öngörülmüştür. Öngörülen sistemin DKA'lara yönelik küresel mekanizma ihtiyacını giderip gidermeyeceği tartışılması gereken bir konudur. Açık denizlerde oluşturulacak DKA'lar için “entegre okyanus yönetim” modeli bu probleme çözüm olarak düşünülebilir. Entegre okyanus yönetiminin bir parçası olarak IMO, ÖDDA'ların belirlenmesi ve yönetimi konusundaki

²⁹¹ Wright vd., 2015: 272-290.

²⁹² Wright vd., 2015: 273.

²⁹³ Edgar vd., 2014: 216-220.

²⁹⁴ IUCN, <https://www.iucn.org/theme/marine-and-polar/our-work/international-agreements/bbnj> (erişim tarihi:07.07.2024).

²⁹⁵ Tanaka, 2012 : 583-591. ; Wright vd.,2018: 9-30.

deneyimi sayesinde deniz koruma alanlarının etkin bir şekilde planlanması ve yönetilmesine katkı sağlayabilir.

Sözleşmenin 19. maddesine göre bir yeri koruma altına alabilmek için o yerin biyolojik çeşitlilik durumu, ekolojisi, iklimi, o yerde yapılan mevcut insani faaliyetler, alana uygulanacak koruma, kıyısı varsa kıyı devletleri vs. gibi unsurları içeren bir teklif hazırlanmalı ve taraflar konferansına sunulmalıdır. Teklifi gerektiğinde Bilimsel ve Teknik Organ geliştirebilecektir. Etkili yönetim planları çerçevesinde oluşturulan bu alanların 17. maddede yer alan amaçlar çerçevesinde ekolojik ve sürdürülebilir kullanımı sağlanacaktır.²⁹⁶

Alan bazlı yönetim araçlarının düzenlendiği bölümde bir yönetim aracı olarak addedebileceğimiz acil tedbirlere de yer verilmiştir. 24. maddede düzenlenen bu araç kapsamında doğal veya insan kaynaklı, denize ciddi zarar verici bir olay meydana geldiğinde Taraflar Konferansı acil uygulanacak tedbir kararları alabilecektir. Bu tedbirlerin kapsamı sözleşmede düzenlenmemiştir. Belirtmek gerekir ki tedbirler kıyı devletlerin MEB'leri üzerindeki haklarını etkileyecekse kıyı devletinin egemen hakları gözetilecektir. Ulusal yetki alanını etkileyen bir tedbir ise ulusal yetki alanına giren kısmı için derhal sona erecektir.²⁹⁷

Sözleşmenin 25. maddesi sözleşmeye taraf olmayan devletlerin de deniz biyolojik çeşitliliğinin korunmasına yönelik iş birliği yapmaları gerektiğini böyle bir yükümlülüğün muaf tutulamayacaklarını vurgulamıştır.²⁹⁸

Alan temelli yönetim araçları ve bunlara ilişkin tedbirler, Bilimsel ve Teknik Organ tarafından izlenecek, periyodik bir gözden geçirme yapılacaktır. Gözden geçirme sonucunda Taraflar Konferansı deniz koruma alanlarının veya diğer alan temelli yönetim araçlarının genişletilmesi, değiştirilmesi veya iptal edilmesine karar verebilir.²⁹⁹

Sözleşme ile açık denizler için geniş çaplı koruma alanlarının faaliyete geçmesi kararlaştırılmıştır. Buna göre 2030 yılına kadar açık denizlerin %30'unun korunma altına alınması amaçlanmıştır. Bu kapsamda koruma altına alınan deniz alanlarında balıkçılık, gemi taşımacılığı ve araştırmaya yönelik hakların yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.³⁰⁰

Sonuç olarak sözleşmenin uluslararası hukukta yer alan büyük bir boşluğu kapatma görevi üstlendiğini söyleyebiliriz. Birçok kesim tarafından sözleşme; ülkelerin okyanus

²⁹⁶ BBNJ: m.17, m.19.

²⁹⁹ BBNJ: m.24.

²⁹⁷ BBNJ: m.24. ; Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024).

²⁹⁸ BBNJ: m.25.

²⁹⁹ BBNJ: m.26.

³⁰⁰ Marr, 2003: 110-117.

sağlığı, risk altında olan türlerin iyileşmesi ve uzun vadede deniz kaynaklarının daha iyi bir şekilde yönetilmesi için önemli bir gelişme olarak görülmektedir.³⁰¹

2.2.2.7.Sözleşmenin Devletler Açısından Etkinliği

UYADB, yukarıda belirtildiği üzere ÇED ve DKA'ların oluşturulması gibi süreçleri uluslararası hukukta uygulanabilir hale getirmektedir. Ancak bir uluslararası anlaşma, nihayetinde yalnızca onaylayan devletler bakımından bağlayıcı olacaktır. Bu doğrultuda UYADB müzakerecileri, nihai anlaşmanın başta açık denizlerde faaliyetlerde bulunan gelişmiş devletler olmak üzere birçok devlet tarafından kabul edilebilir olması için çabalamışlardır. Bu doğrultuda, devletlerin egemenlik hakları ve siyasi bağımsızlıkları gibi dengeler gözetilmiştir.

Sözleşmenin devletler bakımından etkinliğinin sağlanabilmesi için yeterli uzlaşmanın sağlanması gereklidir. Sözleşme müzakerelerinde birkaç konu üzerinde birtakım görüş farklılıkları ortaya çıkmıştır. Müzakerelerde bazı devletler çevresel etki çalışması gerektiren bir faaliyete izin verilip verilmeyeceği kararını Taraflar Konferansı'nın alması gerektiğini savunmuş olsa da, sonuç olarak sözleşmenin karar yetkisi devletlere bırakılmıştır.³⁰² Böylece her egemen devlet, çevresel etki çalışması gerektiren bir faaliyete izin verip vermeyeceğine kendisi karar verecektir. UYADB, DKA oluşturulmasına ilişkin kararların üçte iki çoğunlukla alınacağını öngörmektedir. Ancak, devletler bu karara itiraz ederek, kararın kendisi için bağlayıcı olmamasını sağlayabilir.³⁰³ Lakin taraf devletlerin çekilme maddesini devreye sokabilmesi sıkı bir denetime tabidir. İtiraz için geçerli sebepler açıkça belirtilmiştir ve itiraz eden devletin mümkün mertebe alınan karara eşdeğer bir etki yaratacak alternatif önlemler alması beklenir. Ayrıca üç yılda bir bu itirazın açıkça yenilenmesi gerekmektedir.³⁰⁴

Müzakerelerde deniz genetik kaynaklarıyla ilgili faaliyetlerden elde edilen kazançların adil ve hakkaniyetli bir şekilde paylaşımı konusunda da farklı görüşler ortaya çıkmıştır. Gelişmekte olan ülkeler, deniz genetik kaynaklarının insanlığın ortak mirası olarak tanınmasını ve kaynaklara ilişkin uluslararası bir erişim sistemi temelinde ortak yönetim istemişlerdir. Lakin gelişmiş ülkeler, ortak yönetim ile bu kaynaklara erişim özgürlüklerinin kısıtlanmasını istememiştir.³⁰⁵ Sonuç olarak, deniz genetik kaynaklarının hukuki statüsü üzerinde anlaşmaya

³⁰¹ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024).

³⁰² IISD Earth Negotiations Bulletin, <https://enb.iisd.org/negotiations/conservation-and-sustainable-use-marine-biological-diversity-beyond-areas-national> (erişim tarihi: 19.11.2024).

³⁰³ BBNJ, madde 19.

³⁰⁴ BBNJ, madde 19-20.

³⁰⁵ IISD Earth Negotiations Bulletin, <https://enb.iisd.org/negotiations/conservation-and-sustainable-use-marine-biological-diversity-beyond-areas-national> (erişim tarihi: 19.11.2024).

varılmamış, ancak bu kaynaklara erişim sağlanırken tüm faaliyetlerin şeffaflığını ve izlenebilirliğini sağlamak amacıyla kapsamlı bir bilgi paylaşım sistemi oluşturulmuştur.³⁰⁶ Böylece kaynaklara erişim sırasında geniş kapsamlı bilgi paylaşımı yapılması gerekecektir. Buna ek olarak, UYADB, gelişmekte olan ülkelerin kapasitelerini güçlendirmek ve deniz teknolojisi transferini sağlamak için birçok düzenleme öngörmektedir. Bu düzenlemeler, gelişmekte olan ülkelere deniz genetik kaynaklarını araştırmaları için gerekli insan gücü ve teknik altyapıyı sağlamayı hedeflemektedir.³⁰⁷

UYADB her ne kadar devletlerin siyasi iradeleri nezdinde uygulanabilir düzeyde ise de bu durum tek başına sözleşmenin etkinliğinin sağlanabilmesi için yeterli değildir. Devletler tarafından sözleşme esasları anlaşılmalı ve deniz ekosistemlerine ilişkin mevcut bilgi eksiklikleri giderilmelidir. Sonuç olarak UYADB'ün etkinliğinin sağlanması birtakım engellerin ortadan kaldırılmasına bağlıdır.

Deniz koruma alanlarının etkinliği, yukarıda bahsedildiği üzere koruma düzeylerinin yeterliliği ile ortaya çıkacaktır. Etkin koruma kavramı her deniz alanı için farklılık göstereceği gibi neredeyse tüm insan faaliyetlerinin yasak olduğu koruma düzeyinin, en etkin DKA'ları oluşturacağı kesindir.³⁰⁸ Fransız Senatosu'nun UYADB Anlaşması'na ilişkin raporuna göre endüstriyel balıkçılığa izin veren, minimum veya düşük düzeyde koruma sağlayan DKA'ların ise uygulamada hiçbir etkisi yoktur.³⁰⁹ Devletler denizlerin yüzde otuzunun korunması hedefini gerçekleştirmek üzere DKA'ların niteliğinden ziyade niceliğine yönelme eğilimindedirler.³¹⁰ Buna ek olarak açık denizlerdeki DKA'ların korunma düzeyiyle ilgili sorun, bu bölgelerde endüstriyel balıkçılığın yoğunluğu ve biyolojik çeşitliliğin korunması bakımından, yönetişimin bölgesel ve sektörel kuruluşlar arasında dağınık bir yapıda olması nedeniyle daha da karmaşık hale gelmektedir. Bu bağlamda DKA'ların izlenmesi ve denetimi, öngörülen tedbirlerin etkin şekilde uygulanmasını sağlamak için zorunludur. Fakat bu denetim, mevcut durumda devletlerin bayraklarını taşıyan gemilerin faaliyetlerini denetleme yeteneklerine ve siyasi kararlılıklarına dayanmaktadır.³¹¹

Bunun yanında derin deniz ekosistemlerine ilişkin elde edilen bilimsel bilgi oldukça sınırlıdır. Derin deniz madenciliğinin uygunluğu ve olası etkileri konusunda bilimsel açıdan güvenilir kararlar alınabilmesi için bu ekosistemler hakkındaki bilgi düzeyinin yüksek olması

³⁰⁶ Ricard, 2024: 427-437.

³⁰⁷ Harvard University. (t.y.). <https://bbnj-mgr.fas.harvard.edu/cbmtt> (erişim tarihi: 10.10.2024); BBNJ, m.44-45, Ek II.

³⁰⁸ Enric vd.,2018: 1166-1168.

³⁰⁹ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024).

³¹⁰ Devillers vd., 2015: 480-504.

³¹¹ Devillers vd.,2014:41-54.

gerekmektedir. UYADB, çevresel etki değerlendirmesi için oldukça ayrıntılı ve resmi bir prosedür geliştirmiş olmasına rağmen mevcut bilimsel veri eksikliği devam ettiği müddetçe kaynakların sürdürülebilir kullanımı mümkün gözükmemektedir.³¹²

Sözleşmenin biyolojik çeşitliliğin korunması için gerçek bir ilerleme kat edebilmesi bahsettiğimiz engellerin kaldırılması ile mümkündür. Bunun yanında sözleşmenin devletleri ve uluslararası toplumu bağlayabilmesi için hızlı bir şekilde devletler ve uluslararası kuruluşlar nezdinde yürürlüğe girmesi ve uygulanması gerekmektedir. Fakat Fransız Senotusunun 4 Nisan 2024 tarihli raporunda belirtildiği üzere sözleşmenin gerektirdiği araçların uygulanması son derece maliyetli prosedürler gerektirmektedir.³¹³ DKA'ların önerilmesi için düzenlenmesi gereken belgeler ileri düzeyde bilimsel ve teknik beceri gerektiren maliyet açısından ise pahalı belgelerdir. Aynı durum ÇED için de geçerlidir. Sözleşmeye göre değerlendirme; istişareyi, kamuya duyurulmayı ve periyodik gözleme tabi tutulmayı içermektedir. Deniz genetik kaynaklarının araştırılması faaliyeti de yüksek miktarda insani ve mali kaynak gerektiren bildirim usulüne tabidir. Ayrıca devletler sözleşmenin tatbiki için sözleşmenin gerektirdiği komiteleri de oluşturmak zorundadır. Tüm bu hususlar dikkate alındığında UYADB, yeterli insani, teknik ve mali kaynağın sağlanmaması durumunda özellikle gelişmekte olan ülkeler için uygulanması oldukça zor bir sözleşmedir. Bu anlamda uluslararası toplumun güçlü siyasi irade göstererek bu engelleri ortadan kaldırması gerekmektedir.³¹⁴

Anlaşmanın son durumuna bakacak olursak; 20 Eylül 2023 tarihinde Avrupa Birliği adına Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen, UYADB Anlaşması'nı imzalamıştır. Avrupa Birliği ülkeleri olan 27 ülke ile 105 ülke sözleşmeye imzalamış, 13 ülke ise resmen onaylamıştır.³¹⁵ UYADB anlaşmasının imzalanmasının onaylanması için Avrupa komisyonu da 12 Ekim 2023 tarihinde AB Konseyine teklif sunmuştur. Böylece AB düzeyinde onay süreci başlatılmıştır. Avrupa Parlamentosu'nun onayı ile teklif kabul edilecek, onay ve uygun bulma belgelerinin BM Genel Sekreterine tevdi edilmesi ile anlaşma yürürlüğe girecektir. Avrupa birliği, anlaşmanın onay sürecinin sonuçlanmasını beklemeden AB Okyanus programı ya da diğer programları ile erken uygulamaya geçmek istemekte ve imzacı devletlere de imkânları

³¹² Arnaud-Haond, 2020: 29-39.

³¹³ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024).

³¹⁴ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024).

³¹⁵ UN. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-10&chapter=21&clang=en erişim tarihi : (20.10.2024)

dâhilinde aynı şeyi yapmalarını tavsiye etmektedir. Sözleşmenin en geç Haziran 2025'teki Birleşmiş Milletler Okyanuslar Konferansı'ndan önce yürürlüğe girmesi hedeflenmiştir.³¹⁶

2.3. Açık Denizlerin Çevresel Korunmasında Devletlerin Sorumluluğu

Bu başlık altında öncelikle devletlerin uluslararası hukukta sorumluluğunun hangi kapsamda olduğu açıklanacak ve uygulanabilirliği tartışılacaktır. Daha sonra açık denizlerin korunmasına yönelik BMDHS kapsamında sorumluluk rejimleri incelenecek, son olarak devletlere uygulanan yaptırımlar örnek olaylar ile açıklanacaktır.

2.3.1. Devletlerin Uluslararası Sorumluluğu

Uluslararası hukuk, hukuk düzeninin devamlılığı için sorumluluk müessesini benimsemiştir. Uluslararası sorumluluk müessesesi, öngördüğü hukuk kurallarının ihlali halinde devletlerin hukuka aykırı davranışlarını ve bu davranışların zararlı etkilerini ortadan kaldırmaya ilişkin bir müessesidir ve uluslararası hukukun her alanı için geçerli bir ilkedir. Bu anlamda ortaya çıkan zararın uluslararası düzeyde giderilmesi mümkün olmaktadır.³¹⁷ Sorumluluk hukuku, uluslararası hukuk için hayati bir önem arz eder. Nitekim uluslararası hukukta devletler zorunlu yargı ilkesinden muaftırlar ve uluslararası hukuk düzeninin salâhi için devletlerin keyfi davranışlarını engelleyecek etkinlikte müeyyideler öngörülmelidir.³¹⁸ Uluslararası Hukuk Komisyonunun 31 Mayıs 2001'de kabul etmiş olduğu “Devletlerin Uluslararası Haksız Fiillerinden Kaynaklanan Sorumluluğunu Düzenleyen Maddeler Metni”nin 33. maddesine göre devletlerin uluslararası sorumluluğu, ihlal edilen uluslararası yükümlülüğün niteliğine, içeriğine ve ihlal koşullarına bağlı olarak değişebilir. Bu sorumluluk başka bir devlete veya devletlere ve uluslararası topluma karşı doğabilir.³¹⁹ Bu taslak metinde uluslararası hukukta “yapma” veya “yapmama” davranış normlarını içeren hükümlerin yükümlülükler kapsamında olduğu; bu yükümlülüklerin ihlali halinde uygulanacak ikincil hükümlerin ise sorumluluk kapsamında olacağı yer almaktadır.³²⁰

1976 yılında Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na sunulan raporun 19. maddesinde uluslararası suç olarak telakki edilen haksız fiiller

³¹⁶ Sénat de France, 2023: <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 20.10.2024). ; The Ocean Foundation, <https://oceanfdn.org/tr/2023-a-first-step-in-protecting-the-elusive-high-seas/> (erişim tarihi: 20.06.2024).

³¹⁷ Pazarcı, 2015: 167. ; Hüseyinov, 2012: 289.

³¹⁸ Pirim, 2012: 150.

³¹⁹ Pirim, 2012: 154.

³²⁰ ITLOS. 2011. <https://www.itlos.org/index.php?id=109> (erişim tarihi : 20.08.2024).

düzenlenmiştir.³²¹ Maddenin 3. Fıkrasının d bendine göre; “*Atmosferin ve denizlerin ağır şekilde kirletilmesinin yasaklanması gibi, çevrenin korunması için temel önemi haiz bir uluslararası yükümlülüğün ihlali*” uluslararası suçun kaynağı olabilir. Sunulan raporda uluslararası suç kavramı ile uluslararası haksız fiil kavramı ayrılarak farklı sorumluluk rejimlerine tabi kılınması amaçlanmıştır.³²² Ne var ki “crime” (suç) kelimesi uluslararası hukukun yapısı ile bağdaşmadığı gerekçesiyle nihai metin içerisinde yer almamıştır. Nihai metinde suç yerine özetle emredici bir hükmün ağır ihlali ifadesi kullanılmıştır.³²³ Böylece ağırlaştırılmış sorumluluk kavramı ortaya çıkmış ve uluslararası toplumun genelinin menfaatlerinin zedelendiği durumlarda; devletlerin, yükümlülüğünü ihlâl eden devletin sorumluluğunu ileri sürmesine imkân tanınmıştır.

Söz konusu Taslak Metin devletlerin sorumlulukları ile ilgili birçok örf ve adet kuralını ve hukukun genel ilkelerini ihtiva etmektedir. Dolayısıyla bağlayıcı olmasa dahi uluslararası toplumda opinio juris oluşturulması bakımından önemli bir kaynaktır.³²⁴

2.3.2. Sorumluluk Rejimleri

Devletlerin açık denizler üzerindeki sorumlulukları hem uluslararası deniz hukuku hem de ulusal yasal düzenlemeler çerçevesinde ele alınır. Devletlerin açık denizlerdeki faaliyetleri, özellikle deniz çevresinin korunması, deniz kaynaklarının sürdürülebilir yönetimi ve deniz güvenliğinin sağlanması gibi konularda sorumluluklarının doğmasına neden olabilmektedir. Bu sorumluluk, tazminat ödeme veya uluslararası yargı organları önünde hesap verme şeklinde sonuçlanabilir. BMDHS sorumlu devletleri Bayrak devleti, kıyı devleti ve liman devleti olmak üzere üç kategoride sınıflandırmıştır. Bayrak devletinin faaliyet alanları açık denizler olduğu için açık denizlerle doğrudan ilgilidir. Liman ve kıyı devleti ise önleyici denetimleri yapmamasından dolayı açık denizleri etkilemektedirler.

Kıyı devleti, karasularında ve MEB alanlarında denizcilik faaliyetlerini düzenlemek ve denetlemekle yükümlüdür. Bu kapsamda ulusal düzenlemeler yapmalı ve MEB yönetiminde balıkçılık, petrol ve gaz çıkarımı faaliyetleri ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olmalıdır. Ayrıca kendi karasularından geçen yabancı gemilerin zararsız geçiş haklarını kontrol ederek bu

³²¹ UN, “Annuaire Dela Commission Du Droit International 1996”.

https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/french/ilc_1996_v2_p2.pdf (erişim tarihi: 20.06.2024).

³²² Pirim, 2012: 150-161.

³²³ UN, Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries 2001. https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf (erişim tarihi: 22.06.2024).

³²⁴ Cécancin, 2018: 65 120.

gemilerin kendi karasularını kirletme dâhil ulusal güvenliğini tehdit etmediğinden emin olması gerekmektedir. Gerekli denetimden yoksun bir yabancı geminin kirletici faaliyetlerinden kıyı devleti de bir nevi sorumlu tutulmalıdır. Lakin bu durum kirleten geminin sorumsuzluğu kapısını aralayacağı için uygulamada geminin kirletme eylemi sırasında, sorumluluk genellikle geminin işletmecisine aittir.³²⁵

Liman devleti, kendi limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin kendi ulusal ve uluslararası ve denizcilik kurallarına uygunluğunu denetlemekle mükelleftir. Bu denetim kapsamında gemilerin yakıt, atık ve emisyon yönetimi de vardır. Liman devleti gemilere IMO'nun ve diğer uluslararası anlaşmalar çerçevesinde geliştirilen çevre standartlarını uygular. Bu standartlara uygun olmayan gemiler liman devleti tarafından kara listeye alınarak gemilerin limanlara girişi engellenebilir.³²⁶

Bayrak devleti, gemilerinin çevre standartlarına uygunluğunu denetlemekle yükümlüdür. Bu kuralların ihlali halinde gemilere yaptırım uygulamalı veya bayrağını geri çekmelidir. Bayrak devletinin gemisi çevreyi kirletirse, öncelikle bu faaliyetin durdurulması için uluslararası baskılar devreye girecektir. Akabinde bayrak devleti bu kirlilikten doğan zararı tazmin etmek üzere uluslararası mahkemeler veya tahkim aracılığıyla tazminat ödemek zorunda kalmaktadır. Bayrak devleti yükümlülüklerini yerine getirmediği takdirde liman devletinin müdahalesi ile gemilerin limanlara girişi kısıtlanabilir veya engellenebilir.³²⁷

Görüldüğü üzere devletler açık denizlere ilişkin ulusal ve uluslararası mevzuatta aykırı davrandığında uluslararası hukuki yaptırımlarla karşılaşabilir. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (UDHM) veya Uluslararası Adalet Divanı (UAD) gibi uluslararası mahkemelerde hesap verirler. Bir devlet denizlerde çevreyi kirleten faaliyetlerde bulunursa zarar gören diğer devlete karşı tazminat ödemek durumundadır. Açık denizlerde kirliliğe sebep olursa ise çeşitli restorasyon faaliyetleri kapsamında yaptırım uygulanabilmektedir.

2.3.3.Devletlere Uygulanan Yaptırımlar

Devletler, yukarıda bahsedildiği üzere BMDHS çerçevesinde tazminat yaptırımı ile karşı karşıya kalmaktadır. MARPOL sözleşmesi kapsamında para cezaları ve faaliyet yasakları gibi yaptırımlar söz konusu olabilmektedir. Londra Konvansiyonu denizlerin atıklarla kirlenmesine karşı yapılan bir uluslararası anlaşmadır ve anlaşmada yasa dışı atık boşaltımı yapan gemilere ve devletlere yaptırım uygulanacağı düzenlenmiştir. UYADB

³²⁵ Yılmaz, F., 2010. Yüksek Lisans Tezi. ; Grdnic, 2015: 173-180.

³²⁶ Okur, 2008: 216-229. ; Açıkgöz ve Deniz, 2007: 5-23. ; Grdnic, 2015: 173-180.

³²⁷ Öztürk, 2016: 112-132. ; Okur, 2008: 216-229. ; Açıkgöz Ve Deniz, 2007: 5-23. ; Grdnic, 2015: 173-180.

anlaşması BMDHS ile uyumlu bir şekilde oluşturulmuştur. Dolayısıyla taraf devletlerin anlaşmayı ihlal edici eylemleri bakımından doğan hukuki sorumluluğu, BMDHS kapsamında ele alınır.

Deniz kirliliği ihtilafları, Uluslararası Adalet Divanına (UAD) konu olabilmektedir. UAD; devletlere para cezaları, tazminat ve zararın ortadan kaldırılması için rehabilitasyon projelerini finanse etme gibi yaptırımlar uygulayabilir.³²⁸ Deniz çevresine zarar veren devletlerin davaları esasen UDHM’de görülmektedir. UDHM, BMDHS uyarınca deniz hukuki meselelerini çözmekle görevlendirilmiştir. Dava sonucunda zarar veren devlete para cezaları verilmekte veya devletlerin zararlarını düzeltmelerine yönelik yaptırımlar uygulanabilmektedir. Örneğin bir devlet petrol sızıntısına yol açmışsa, zarar gören devletlere veya bölgesel ekosistemlere tazminat ödemesi kararlaştırılabilir.³²⁹ 2010 yılında Nauru, Almanya’nın açık denizlerdeki deniz madenciliği faaliyetlerinin çevreye zarar verdiğini ileri sürerek mahkemeye başvurmuştur. Mahkeme, Almanya hakkında deniz madenciliği faaliyetlerinde çevreyi koruma önlemlerini alması ve zararları tazmin etmesi yönünde karar vermiştir.³³⁰ UDHM, ayrıca ihtiyati tedbirler kapsamında, deniz çevresini tehdit edici faaliyetlerin durdurulmasına veya kısıtlanmasına karar verebilir.³³¹

Mahkeme, zarar verici faaliyetin tekrarının önlenmesi yönünde emirler vererek bölgenin doğal dengesine geri dönebilmesi için sorumlu devletin çevresel restorasyon faaliyetlerinin yerine getirmesi yönünde karar verebilir.³³² Çin’in Güney Çin Denizindeki yapay ada inşaatlarının mercan resiflerine ve deniz ekosistemine zarar verdiği iddiası ile Filipinler UDHM’ye başvurmuş, mahkeme Çin’in faaliyetlerine son vermesi ve restorasyon çalışmaları yapması yönünde karar vermiştir.³³³ Aynı şekilde Nicaragua v. Kolombiya davasında mahkeme, Kolombiya’nın Karayip’lerdeki Sevim Adaları açıklarında petrol sondaj faaliyetlerinin çevreye zarar verdiğini belirterek Kolombiya’nın uluslararası deniz hukuku

³²⁸ Bratspies, 2009. Transboundary Harm in International Law. Manchester University Press.

³²⁹ Churchill ve Lowe, 1999: 330

³³⁰ International Tribunal for the Law of the Sea, 2011.

³³¹ Boyle, 1999: 1-23.

³³² Tanaka, 2012: 583 591. ; Sands, 2012. Principles of International Environmental Law. Cambridge University Press.

³³³ Permanent Court of Arbitration, 2016. The South China Sea Arbitration.

İhlali yaptığını kararlaştırmış. Nikaragua'ya tazminat ödenmesine ve Kolombiya'nın restorasyon faaliyetleri yürütmesine hükmetmiştir.³³⁴

Mahkeme kararları neticesinde yaptırımların yanısıra devletler diplomatik baskılar sonucunda da yaptırımlara maruz kalabilmektedir. Uluslararası topluluk, devletler ve uluslararası organizasyonlar ticari ve diplomatik ilişkilerini kısıtlamak suretiyle açık denizleri kirleten devlete karşı ekonomik yaptırımlar uygulayabilir. Bu tür yaptırımlar devletlerin uluslararası ilişkilerini, ticaretlerini veya ekonomik çıkarlarını doğrudan etkileyebilecek güçtedir. Ticaret yaptırımları, özellikle petrol, deniz taşımacılığı ve balıkçılık sektörlerinde ticari anlaşmaların askıya alınması veya kısıtlanması suretiyle gerçekleştirilmektedir. Ekonomik yaptırımlar, Dünya Bankası veya IMF gibi uluslararası finans kurumları tarafından kirleten devletlere yönelik kredi ve mali yardımlarının askıya alınması suretiyle olabilmektedir. Devletlerin uluslararası piyasalara ve uluslararası bankacılık sistemlerine erişimi kısıtlanabilmekte veya devletlere yönelik yatırımlar azaltılabilmektedir. Bir diğer yaptırım türü olan ambargolar ile devletin stratejik kaynaklarına yönelik veyahut belirli endüstriler kapsamında diğer devletler tarafından ambargo faaliyetleri uygulanabilir. Devletler, sivil toplum örgütleri veya uluslararası kamuoyu bu devletleri ve iş birliği yapan uluslararası şirketleri boykot etmek suretiyle mali kayıplara neden olabilmekte ve devletin politikalarını değiştirmesini sağlayabilmektedirler.

Uluslararası diplomatik izolasyon yöntemi ile çevreye zarar veren devletin uluslararası kuruluşlarda, karar alma süreçlerinden dışlanması da bir yaptırım olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu devletlerin uluslararası kalkınma fonlarına erişimi kısıtlanabilir ya da dondurulabilir. Bu tarz yaptırımların uygulandığı olayların birkaçından bahsetmek gerekirse, 2011'e gerçekleşen Japonya-Fukushima Nükleer Santrali olayında tsunami sonrası Fukushima nükleer santralinde nükleer sızıntı meydana gelmiş ve sızıntı açık denizleri büyük ölçüde kirletmiştir. Bu olay

Japonya'nın uluslararası düzeyde eleştirilmesine, bazı ülkelerin Japonya ile nükleer iş birliği projelerini askıya almasına ve ithal edilen Japon deniz ürünlerine kısıtlamalar getirilmesine neden olmuştur.³³⁵ Bir başka olay Çin'in açık denizdeki plastik kirliliğine olan katkısı

³³⁴ International Tribunal for the Law of the Sea, 2012. Case concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Nicaragua and Colombia.

³³⁵ IMO. 2011. Fukushima nuclear disaster: International marine response and lessons learned. <https://www.imo.org> (erişim tarihi: 10.09.2024).

üzerinedir. Çin, dünya genelinde denizlere en fazla plastik atık boşaltan ülkelerden biridir.³³⁶ Bu sebeple uzun zamandır eleştirilmekte, BM ve diğer çevre örgütleri tarafından çevre politikalarını sıkılaştırma üzerine çağrıya maruz kalmaktadır. Bazı ülkeler Çin'den ithal edilen ürünlere çevre vergileri getirmiştir. Bunların sonucunda Çin, plastik atıkların üretimi ve kullanımına yönelik kısıtlamalar getirmiştir.³³⁷ Ne var ki Çin hakkında şu ana kadar plastik kirliliği ile ilgili doğrudan verilmiş bir mahkeme kararı veya cezai yaptırım yoktur. Sözü edilen yaptırımlar zarar verici faaliyetin ciddiyetine göre uygulanabilmekte ve devletleri deniz alanlarının koruma standartlarına uymaya zorlamak için etkili bir baskı aracı mahiyetindedir.

Son olarak belirtmek gerekir ki yukarıda örnek olaylar ile açıklanan deniz alanları ile ilgili uluslararası yaptırım mekanizması, devletlerin eylemlerinin tespit edilmesi ve bu eylemlerin sonuçlarının devletlere atfedilir olması koşuluyla geçerlidir. Nitekim devletlerin, organları ve ajanlarının eylemleri sebebi ile sorumlu tutulmalarının temelinde, söz konusu eylemlerin değil, bu eylemlerin “sonuçlarının” devletlere atfedilebilir olması yatmaktadır.³³⁸ Örneğin 2002 yılında meydana gelen Prestige Petrol Tankeri felaketinde tankerin hava koşullarından dolayı hasar alması nedeniyle limana yanaşmak istemesi üzerine İspanyol yetkililerinin ham petrol sızdırmaya başlayan gemiyi açık denizlere yönlendirmesi ile tanker açık denizlerde ikiye bölünerek tüm yükü denize boşaltmıştır. Bu somut olayda İspanyol hükümetinin kararı, çevresel zararın büyümesine yol açmış ve zararın bir parçası olmuştur.³³⁹ Fakat her olayın buradaki gibi belirgin olmadığını belirtmekte fayda vardır. Mesela Deepwater Horizon Petrol sızıntısı ABD hükümetine atfedilememiştir. Her ne kadar ikincil sorumluluk kapsamında denetim ve çevresel riskleri önleyici düzenlemelerde yetersiz kaldığı tartışılrsa da doğrudan sorumluluğuna yol açmamıştır.³⁴⁰

2.3.4. Devletlere Uygulanan Yaptırımların Etkinliği

Uluslararası hukukun varlığını gösteren bir kanıt olarak sorumluluk, onun etkinliğini sağlayan temel unsurdur.³⁴¹ Ne var ki sorumluluk kavramının uluslararası hukukta çok etkin olduğu söylenemez. Uluslararası hukuk düzeni, yaratıcının ve muhataplarının aynı olduğu bir oluşumdur. Devletlerin farklı menfaatlerinin uzlaştırılmasıyla yürütülen bu düzen, elbette iç

³³⁶ Jambeck vd., 2015: 768-771.

³³⁷ Liu vd., 2020. <https://doi.org/10.1016/j.envdev.2020.100581>.

³³⁸ Pazarcı, 2004: 399-416

³³⁹ Doelle, 2003: 327-333.

³⁴⁰ Mauer, 2011: 397 440.

³⁴¹ Kayhan, 2017: 56.

hukukta olduğu gibi etkili bir yaptırım içermemektedir. Quis custodiet ipsos custodes³⁴² ilkesi kapsamında kural koyucu ile kurula riayet edenin aynı kişi olması ihlal kapsamında gündeme gelecek müeyyidenin etkinliğini kural koyucunun tavrına göre şekillendirilmesine yol açacaktır.³⁴³ Uluslararası hukukta bu konudaki engellerin aşılamaı, uluslararası hukuk sisteminde özellikle BM aracılığıyla gerçekleştirilen yaptırım mekanizması zayıf ve etkisiz kalmaktadır.³⁴⁴

BMDHS’ye şu ana kadar 174 devlet ve bir uluslararası örgüt (AB) katılmış olsa dahi sözleşmede yer alan yükümlölüklerin farklı yorumlanması sözleşmeyi etkisiz kılmaktadır. Bazı hükümlerin örtölü niteliğı bu sonucu doğurabilmektedir.³⁴⁵ Nitekim yaklaşık 42 yıl önce imzalanan okyanuslar için yasal düzen tasarlayan bu sözleşmenin hedeflerine ulaşmada açık bir şekilde başarısız olduğu gözlemlenmiştir.³⁴⁶ Bunun en büyük sebebi ise birçok taraf devletin, sözleşme hükümlerine uymamasından ileri gelmektedir. BMDHS bağlayıcı hukuk olarak kabul edilse dahi sözleşmenin birçok hükmüne birçok devlet tarafından riayet edilmemesi sözleşmenin fiilen bağlayıcı olmadığını göstermektedir.³⁴⁷ Sözleşme hükümleri ile devletlerin

uygulamaları arasındaki uyumsuzluk ve uygulamaların tatbik edilmemesi göz önüne alındığında sözleşmeyi uygulanamaz hale getiren hususların, sözleşmeyi geçersiz kılacağı mantıksal bir yaklaşımdır. Sözleşmenin etkisiz icra edilebilirliğı sözleşmeyi bir anlamda işlevsiz kılmaktadır. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin genel veto yetkisine sahip beş ülkenin özellikle Abd ve Çin’in deniz faaliyetlerine bakacak olursak bu husus daha iyi anlaşılacaktır.³⁴⁸

BMDHS’de denizlerle ilgili hukukun üstünlüğü ilkesinin metin üzerinde kaldığı görölmektedir. Anlaşma metninde bağlayıcı kelimesinin vurgulanmaması ve devletlerin sorumluluğına ilişkin (shall, may vb.) muğlak ifadelerin kullanılması imzacı devletlerin metni kapsamlı bir şekilde bağlayıcı hale getirmeyi düşünmediklerini ortaya koymaktadır.³⁴⁹ Ne var ki bu sorun uluslararası hukukun temel bir sorunudur ve her uluslararası sözleşmede olduğu gibi BMDHS için de devletlerin kabul etmiş oldukları kurallara uymaları “beklenti” şeklinde

³⁴² Kenny, 2005: 775.

³⁴³ Pirim, 2012: 150.

³⁴⁴ Reçber, 2014: 203.

³⁴⁵ Lee ve Kim, 2019: 11-29.

³⁴⁶ Vaangal, 2022: 7.

³⁴⁷ Vaangal, 2022: 7.

³⁴⁸ Paul ve Sheetz, 2018: 6. ; Law vd., 2020: 288. ; Brooks, Wang ve Jambeck, 2018: 131. ; Dillon, 2011: 54.

³⁴⁹ Vaangal, 2022: 7. ; Grdinić, 2015: 173-180.

tezahür edebilir. Devletler esasında, BMDHS'nin ve genel olarak uluslararası hukukun, bir devletin kurallara uymayan başka bir devlete karşı durmasını sağlayacak çeşitli araçlar, kurallar ve prosedürler sunduğu konusunda hemfikirdir. Bununla birlikte esas problem devletlerin kuralları ve prosedürleri tam olarak anlamakta eksik kalmaları ve yetersiz iş birliği içinde olmalarıdır. Bu problemin çözümü ise etkili bir yönetim organının varlığında yatmaktadır.

2.4. Açık Denizlerin Çevresel Korunmasında Uluslararası Örgütler

Bu başlık altında açık denizlerin korunması katkı sağlayan uluslararası kuruluşlar incelenecek, bu kapsamda daha sonra ayrıntılı incelenecek olan IMO'dan kısaca bahsedilecektir.

2.4.1. Birleşmiş Milletler

Birleşmiş Milletler denizlerin korunması için çeşitli organlar ve ajanslar aracılığıyla çalışmalar yürütmektedir. Bu organlar deniz hukukunu düzenlemenin yanı sıra deniz kirliliği ile mücadele etmekte, biyolojik çeşitliliğini koruma ve deniz kaynaklarının sürdürülebilir yönetimini sağlamak amacıyla çeşitli politikalar ve programlar geliştirmektedirler. Açık denizlerin korunması bakımından geliştirilen sözleşme ve programlardan kısaca bahsetmek gerekirse;

BMDHS sözleşmesi BM çatısı altında gelişmiş bir sözleşmedir. Yukarıda detaylı bir anlatımı olduğu için kısaca değinmek gerekirse, sözleşme devletlere deniz kaynaklarını ve çevreyi koruma sorumluluğu yüklemektedir. BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SDG 14), deniz ekosistemlerinin korunması ve sürdürülebilir kullanımını teşvik eden bir küresel çerçeve geliştirir.³⁵⁰ UYADB anlaşması, daha önceki bölümlerde bahsedildiği üzere BMDHS'nin bir uzantısı olarak açık denizlerde deniz biyoçeşitliliğinin korunmasını ve sürdürülebilir yönetimini kapsamaktadır. Deniz koruma alanlarının kurulması, çevresel etki değerlendirmeleri ve genetik kaynakların paylaşımı konularını ihtiva etmektedir.³⁵¹

³⁵⁰ United Nations, 2015. <https://sdgs.un.org/goals/goal14> (erişim tarihi: 08.07.2024).

³⁵¹ United Nations General Assembly, 2022. <https://www.un.org/bbnj/> (erişim tarihi: 08.07.2024).

BM Okyanus Konferansı, 2017 başlatılmış deniz kirliliği ile mücadelede önemli bir platformdur. 2017 başlatılan bu konferans, deniz kirliliği konusunda küresel işbirliği ile ve ulusal düzeyde alınacak önlemlerin müzakere edildiği bir oluşumdur.³⁵² BM Çevre Programı (UNEP), deniz kirliliğini önlemek, deniz ekosistemlerinin sürdürülebilir kullanımını sağlamak ve deniz biyoçeşitliliğini muhafaza etmek için birtakım projeler yürütmektedir.³⁵³ BM Kalkınma Programı (UNDP), iklim değişikliğinin denizler üzerindeki etkilerini minimize etmeyi amaçlayan iklim uyum stratejileri geliştirmektedir. Ayrıca sürdürülebilir kalkınma Amaçları (SKA) çerçevesinde deniz çevresinin korunması ve deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını gerçekleştirmeye çalışmaktadır.³⁵⁴ UNDP çatısı altında “Küresel Çevre Tesisi” adında çevre projelerini finanse eden bir fon mekanizması kurulmuştur. UNDP, bu fon sayesinde deniz koruma projelerini ve diğer okyanus girişimlerini finanse etmektedir.³⁵⁵

2.4.1.1. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu

Genel kurul, denizlerle ilgili genel politikaların ve anlaşmaların müzakere edildiği en üst düzey organdır. Açık denizlerin korunması, deniz kirliliğinin önlenmesi ve deniz biyoçeşitliliğinin muhafazası gibi konularda BM’ye üye ülkeler arasında diyalogu teşvik etmektedir. Deniz kaynaklarının yönetimine ait kuralların geliştirilmesine öncülük etmekte ve geliştirilen kuralları kabul etmektedir.³⁵⁶

2.4.1.2. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Bölümü

BM’in Hukuk İşleri Ofisinin altı bölümünden biri olan Okyanus İşleri ve Deniz Hukuku Bölümü (DOALAS), 1992 yılında Hukuk İşleri Ofisine dâhil edilmiştir. Bölümün esas amacı devletlere ve hükümetlerarası kuruluşlara BMDHS ile ilgili bilgi, tavsiye ve yardım gibi bir dizi yasal ve teknik hizmet sağlamaktır. Böylece BMDHS’nin daha iyi anlaşılmasını, daha geniş kabul görmesini ve tek tip, tutarlı bir şekilde uygulanması sağlanır. Kısacası Okyanus İşleri ve Deniz Hukuku Bölümü, BMDHS’nin sekreteryasıdır. Deniz sınırları ve deniz kaynakları üzerindeki hakların belirlenmesinde rol oynamaktadır. Devletlerin deniz kaynakları, kıta sahanlığı ve deniz çevresini korunmasına bakımından hak ve sorumluluklarını

³⁵² United Nations, 2017. <https://www.un.org/en/conferences/ocean> (erişim tarihi: 08.07.2024).

³⁵³ UNEP, <https://www.unep.org/who-we-are/about-us> (erişim tarihi: 09.07.2024).

³⁵⁴ UNDP, <https://www.undp.org/sustainable-development-goals> (erişim tarihi: 03.05.2024).

³⁵⁵ Kirk, 2018. 5-11.

³⁵⁶ Treves, 2013: 1-23.

da denetlemektedir.³⁵⁷ Deniz kirliliği, deniz biyoçeşitliliğin muhafazası ve deniz kaynaklarının sürdürülebilir yönetimi konularında uluslararası iş birliğini ve buna ilişkin politikaların uygulanmasını koordine etmektedir.³⁵⁸

2.4.1.3. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü

Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO), denizlerde balıkçılık ve su ürünleri kaynaklarının verimli ve sürdürülebilir kullanımı için ülkeler ile iş birliği yapan politikalar geliştiren bir BM organıdır. Deniz çevresi ile ilgili çalışmaları özellikle balıkçılık ve deniz ekosistemini korunması etrafında toplanmıştır. Faaliyetlerine kısaca değinmek gerekirse; FAO, deniz ekosistemini tehdit eden aşırı avlanma ile mücadele kapsamında ulusal ve bölgesel düzeyde balıkçılık yönetim planları geliştirmektedir. Deniz biyoçeşitliliğinin korunması için ve balıkçılık faaliyetlerinin ekosisteme zarar vermesini önlemek amacıyla ekosistem temelli balıkçılık yönetimi anlayışı ile yaklaşmaktadır.³⁵⁹ Balıkçılık ve su ürünleri üretimi üzerinde ciddi etkileri olan deniz kirliliği ile mücadele etmeye yönelik çalışmalar yapmakta ve bu doğrultuda üye ülkelerde işbirliğinde bulunmaktadır. Ayrıca üye ülkelerin deniz kaynaklarını sürdürülebilir kullanımını sağlamak üzere kapasite geliştirme çalışmaları yapmakta ve deniz kirliliğini önlemek için eğitim ve teknik destek sağlamaktadır. Son olarak sürdürülebilir kalkınma çerçevesinde ekonomik faaliyetlerin mavi ekonomi kapsamında yürütülmesini teşvik etmektedir.³⁶⁰

2.4.1.4. Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu

UNESCO'nun bir parçası olan Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu (IOC-UNESCO), oşinografi ve deniz bilimleri konusunda uzmanlaşmıştır. Okyanusların bilimsel araştırmalar neticesinde daha iyi korunması için ve bilimsel temelli sürdürülebilir yönetiminin sağlanması için çok yönlü çalışmalar yapmaktadır. Komisyon, araştırmacıların, deniz bilimcilerinin ve devletlerin okyanuslar hakkında ulaştıkları verileri paylaşmaları için ortak bir

³⁵⁷ UN, DOALOS, 2020. https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/maritime_boundaries.htm (erişim tarihi: 05.05.2024).

³⁵⁸ Hanhimäki, 2008: 8-26.

³⁵⁹ Food and Agriculture Organization, 2022. <https://www.fao.org/fishery/en> (erişim tarihi: 08.08.2024).

³⁶⁰ United Nations Development Programme, 2021. <https://www.undp.org/publications> (erişim tarihi: 09.08.2024).

veri tabanı oluşturmıştır. Ayrıca küresel deniz veri izleme programlarını geliştirmiştir.³⁶¹ Böylece ülkeler arası bilgi ve teknoloji transferi ile okyanus biliminin ilerletilmesi sağlanmaktadır.³⁶² Bunların yanında üye ülkelere, eğitim programları, teknik yardım ve bilgi paylaşımı aracılığı ile kapasite geliştirme desteği de vermektedir. Bu kapsamda gelişmekte olan ülkeler için çeşitli fonlar ve iş birliği projeleri yürütmektedir.

Komisyon ayrıca iklim değişikliği ile de ilgilenmektedir. Denizlerin asitlenmesi, deniz seviyesinin yükselmesi ve mercan resiflerinin yok olması iklim değişikliğinin çeşitli tezahürlerindendir. Bu doğrultuda İklim değişikliğinin okyanuslar üzerindeki etkilerini incelemek üzere çalışmalar yürütmektedir.³⁶³

Komisyonun başlatmış olduğu deniz kirliliği izleme programları, özellikle açık denizlerdeki plastik kirliliğini ve kimyasal atıkları izleme ve analiz etme üzerine oluşturulmuştur. Deniz Çöpleri İzleme Programı, deniz yüzeyindeki biriken kirleticilerin kaynaklarını tespit edilmesini ve etkilerinin analiz edilmesini içerir. Gemi kaynaklı kirlilik izleme programı, IMO iş birliği ile geliştirilmiştir. İzleme programı, gemilerden yayılan yağ, kimyasal maddeler, balast suyu gibi gemi atıklarının izlenmesini, kirlilik kaynaklarının tespitini ve yönetilmesini içermektedir. Son olarak küresel deniz izleme sistemi, okyanuslarda meydana gelen fiziksel, kimyasal, biyolojik ve jeolojik değişiklikleri izlemeyi amaçlayan deniz izleme sistemidir. Okyanusların yüzey sıcaklığı, deniz seviyesi, okyanus asitlenmesi gibi parametreler izlenmektedir.³⁶⁴

Görüldüğü üzere IOC'un temel amacı okyanusların bilimsel yöntemlerle keşfedilmesi ve bu keşfin sonucunda etkin bir şekilde yönetilmesini sağlamaktır. Bu doğrultuda deniz araştırmalarını, izleme sistemlerini, tehlike azaltma ve kapasite geliştirme programlarını koordine etmektedir.

³⁶¹ Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC), 2021. <https://ioc.unesco.org/topics/ocean-dataandinformation-systems> (erişim tarihi: 08.08.2024).

³⁶² Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC), 2022. <https://ioc.unesco.org/about-ioc> (erişim tarihi: 06.09.2024).

³⁶³ Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC), 2020. <https://ioc.unesco.org/news/oceans-andclimatechange> (erişim tarihi: 07.07.2024).

³⁶⁴ UNESCO-IOC, 2020. <https://goos.ioc-unesco.org/> (erişim tarihi: 07.07.2024).

2.4.1.5. Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi

BMDHS 12. bölümünde yer alan deniz kesimi olan Bölge, ulusal yetki alanlarının ötesindeki deniz yatağı ve toprak altı olarak tanımlanmıştır. Esasında bir açık deniz alanı olan Bölge, açık denizlerin serbestisi rejimine tabidir. Lakin BMDHS'nin Bölge için barındırdığı kaynaklarla birlikte “insanlığın ortak mirası” hüviyetini kazandırmasından sonra deniz yatağı madenciliği faaliyetleri bakımından yeni bir hukuki rejim öngören küresel yönetim modeli benimsenmiştir.³⁶⁵

Sözleşme ile insanlığın ortak mirası olan Bölge’de yapılacak tüm faaliyetlerin tüm insanlık yararına olacak şekilde ve deniz çevresinin dikkate alınarak yürütülmesi gerektiği ortaya konulmuştur. Bu amaçla BMDHS, Bölge’deki madencilik faaliyetlerini yönetmesi için uluslararası organizasyon olan Uluslararası Deniz Tabanı Otoritesini (UDYO) oluşturmuştur.³¹⁸

Derin deniz madenciliği deniz ekosistemleri üzerinde habitat ve biyoçeşitlilik kaybı gibi yıkıcı etkileri olabilecek bir faaliyettir. UDYO, bu kapsamda okyanusların toplam alanının yaklaşık %54'üne tekabül eden Bölge’deki faaliyetlerin organizasyonunu ve kontrolünü sağlamaktadır.³⁶⁶ Başlıca görevlerinden biri Bölge’deki kaynakları korumak ve sürdürülebilir kullanımını sağlamaktadır. Bu bağlamda deniz tabanında yapılan araştırma ve çıkarma faaliyetlerinin çevreye zarar vermesini önlemek için uluslararası standartlar belirler ve deniz ekosistemlerinin korunmasına yönelik stratejiler geliştirmektedir.³⁶⁷ Bu stratejilerden bazıları, madencilik ve araştırma faaliyeti öncesi çevresel etki değerlendirme yapılmasını zorunlu kılmasıdır. Ayrıca deniz yatağında belirli bölgelerin biyolojik çeşitliliğinin korunması için koruma altına alınan hassas alanlar tanımlayabilir. Bu alanlarda madencilik faaliyetini sınırlandırabilir veya yasaklayabilir. UDYO ek olarak Bölge’de yapılan faaliyetlerin izlemek için araştırma ve izleme faaliyetleri yürütmektedir. Böylece faaliyet sonrası ekosistemleri inceleyerek zarar görüp görmediğine ilişkin analizler sunar.³⁶⁸ Belirtildiği üzere derin deniz madenciliği faaliyetlerinin açık denizlere ve ekosistemlere verebileceği zararlar denetlemeyi ve izlemeyi zorunlu kılmaktadır.

³⁶⁵ Güneş, 2020: 101-124.

³¹⁸ Pecoraro, 2022: 4-5.

³⁶⁶ ISA, <https://www.isa.org.jm/about-isa/> (erişim tarihi: 24.09.2024).

³⁶⁷ Tuerk, 2018: 4-6.

³⁶⁸ Pecoraro, 2022: 53.

BMDHS ile UDYO'nun yargısal denetiminin UDHM'ye bağlı Deniz Çevresi Uyuşmazlıkları Dairesi (DYUD) tarafından yapılacağı kararlaştırılmıştır. DYUD'un yargılama yetkisinin bulunduğu konular, BMDHS 11. kısmı ve bu kısma ilişkin Ek'lerin uygulanması ve yorumu hakkındaki uyuşmazlıklar hakkındadır.³⁶⁹

2.4.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü

Uluslararası Denizcilik Örgütü kısaca deniz taşımacılığının güvenliği ile gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla BM çatısı altında kurulmuş uzman bir kuruluştur. IMO genel olarak deniz çevresinin korunmasına yönelik kurallar ve standartlar geliştirmekte ve bu kuralların uygulanmasını sağlamaktadır. IMO'nun çalışmaları BM'in sürdürülebilir kalkınma hedeflerini destekler niteliktedir. IMO ile ilgili detaylı bilgi ilerleyen bölümde verilecektir.

2.4.3. Diğer Uluslararası Örgütler

Açık denizlerin korunmasına ilişkin çalışmalar yapan birçok uluslararası kuruluş bulunmaktadır. hepsinden bahsetmek mümkün olmasa dahi açık denizlerdeki önemli çalışma alanlarına yönelik kurulmuş birkaç örgüte değinmekte fayda vardır.

İlk olarak Kıtalararası Balıkçılık Yönetim Örgütleri, uluslararası iş birliğini teşvik ederek açık denizlerdeki balık stoklarının sürdürülebilir şekilde yönetilmesini sağlamayı ve aşırı avlanmayı önlemeyi hedeflemektedirler. Bu örgütler, belirli türler veya bölgeler üzerinde yetki sahibi olup, üye ülkeler arasında iş birliğini artırarak koruma önlemleri geliştirirler. Balıkların boyut ve tür sınırlamaları gibi düzenlemeler, bilimsel değerlendirmeler ve izleme çalışmaları sonucunda belirlenir. Açık denizlerin ulusal yetki alanlarının dışında yer alması nedeniyle bu bölgelerdeki balıkçılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi oldukça zordur. Balıkçılık Yönetim Örgütleri, bu ihtiyacı gidermek üzere uluslararası koordinasyonu sağlayarak balık stoklarının korunmasını ve sürdürülebilir kullanımını destekler.³⁷⁰

Deniz biyoçeşitliliğinin korunmasında öncü kuruluşlardan biri olan Uluslararası Doğa Koruma Birliği (IUCN), deniz koruma alanlarının oluşturulmasını teşvik eder ve tehdit altındaki türlerin korunmasına yönelik araçlar geliştirir. Özellikle "Kırmızı Liste" gibi bilimsel değerlendirme mekanizmalarıyla türlerin tehdit düzeylerini belirler ve koruma önceliklerini ortaya koyar. IUCN, deniz koruma alanlarının sayısını ve etkinliğini artırmayı hedeflerken, yerel toplulukların ve koruma alanı yöneticilerinin kapasitelerini geliştirmeye yönelik

³⁶⁹ Güneş, 2020: 116.

³⁷⁰ Fischer, 2022:1-11.

programlar yürütmektedir. Bu çalışmalar, deniz koruma çabalarının etkinliğini artırarak küresel ölçekte DKA girişimlerine önemli bir katkı sağlar.³⁷¹

Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı ise denizlerdeki radyoaktif kirliliğin izlenmesi ve bu soruna yönelik çözümler geliştirilmesinde kilit bir rol oynamaktadır. Ajans, deniz ortamındaki radyoaktif maddelerin seviyelerini düzenli olarak takip ederek çevresel radyasyonun kontrol altına alınmasını sağlar ve halk sağlığını korumak amacıyla uluslararası standartlar belirler. Bu çabalar, deniz ekosistemlerinin güvenliği ve insan sağlığı açısından kritik öneme sahiptir.³⁷²

Son olarak Greenpeace ve Dünya Doğayı Koruma Vakfı (WWF) gibi sivil toplum örgütleri, deniz ekosistemlerinin sürdürülebilir yönetimini desteklemek amacıyla çeşitli projeler yürütmektedir. Örneğin Greenpeace'in "Save the Arctic" kampanyası, Kuzey Kutbu'ndaki petrol arama faaliyetlerine karşı küresel farkındalık oluşturmıştır. Bu kuruluşlar, hükümetlere deniz koruma alanında daha etkin adımlar atılması için baskı yaparak, kamuoyu desteğiyle çevre koruma faaliyetlerini güçlendirmektedir.³⁷³

2.5. Açık Denizlerin Kirlenmesi Sonucu Uyuşmazlıkların Çözümü

Deniz hukuku kapsamında çevresel ihtilafların çözüm mekanizmaları en kapsamlı BMDHS'de düzenlenmiştir. BMDHS ile Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesinin kurulmuş olması, BM şartı ve Uluslararası Adalet Divanının kabul edilmesinden sonra uluslararası uyuşmazlıkların çözümünde en önemli gelişme olarak kabul edilmektedir.³⁷⁴ Bunun yanında sözleşme; Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi (UDYO), deniz yatağı madencileri yüklenicileri ve diğer çeşitli aktörler için zorunlu uyuşmazlık çözüm mekanizmalarına yer vermiştir. Bu çözüm mekanizmalarına değinmeden önce uluslararası ihtilaf kavramı üzerinde durulması gerekecektir. Uluslararası Adalet Divanı'na konu olan birtakım davalarda uluslararası uyuşmazlık "*İki kişi arasındaki bir hukuk veya olgu hususunda anlaşamaması, hukuki görüş veya çıkar çatışması*" şeklinde tanımlanmıştır.³⁷⁵ Ayrıca 1950 tarihli danışma görüşünde de "*iki tarafın belirli antlaşma yükümlülüklerinin yerine getirilmesi veya yerine getirilmemesi sorunu hakkında açıkça zıt görüşlere sahip olduğu bir durum*"³⁷⁶ şeklinde tanımlamıştır. UAD'nin ihtilaf kavramı konusundaki görüşü, diğer uluslararası mahkemelerde

³⁷¹ Cazalis, 2022: 359-370.

³⁷² Kwiatkowska, 2004: 771-830

³⁷³ Greenpeace. (2023) <https://www.greenpeace.org> (erişim tarihi: 06.09.2024). ; WWF. (2023). <https://www.worldwildlife.org> (erişim tarihi: 06.09.2024).

³⁷⁴ Boyle, 1997: 37-54.

³⁷⁵ Mavrommatis Palestine Concessions, 1924

https://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1924.08.30_mavrommatis.htm (erişim tarihi: 06.06.2024).

³⁷⁶ ICJ, 1950. <https://www.icj-cij.org> (erişim tarihi: 06.06.2024).

benimsemiştir.³⁷⁷ Görüldüğü üzere uluslararası hukukta hukuki ihtilafın ne olduğu konusunda bir belirsizlik bulunmamaktadır.

BMDHS'nin uyuşmazlık çözüm mekanizması 15. bölümde düzenlenmektedir. Bu bölümün hükümleri, ihtilaf söz konusu ise veya sözleşmenin yorumlanması ve uygulanması ile ilgili sorun olduğunda uygulanabilir.³⁷⁸ Bunun yanında var olan uyuşmazlığın, uluslararası hukuk ve ilkeler kapsamında çözülebilir olduğunu ifade eden yasallık ve yargılanabilir olması unsurlarını taşıması gerekmektedir. Sözleşmedeki uyuşmazlık çözüm rejimi, üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde uyuşmazlık çözümünün genel hükümleri düzenlenmiştir. İkinci bölümde ise bağlayıcı olan zorunlu usuller düzenlenmektedir. Son bölüm olan üçüncü bölüm ise ikinci bölümdeki usullerin sınırlamalarını ve istisnalarını düzenlemektedir. Sözleşmenin 279. maddesinde belirtildiği üzere taraflar aralarındaki anlaşmazlıkları “barışçıl yollarla çözmekle yükümlüdür.” Taraf devletler BM şartında belirtilen “müzakere, soruşturma, arabuluculuk, uzlaştırma, tahkim, yargısal çözüm, bölgesel organlara başvurma veya diğer barışçıl yöntemlerden herhangi birini uygulamaları gerekmektedir.”³⁷⁹

Devletler, aralarındaki anlaşmazlığın çözümü için bölgesel veya ikili anlaşmalar ile başkaca bir yöntem kararlaştırmışlar ise bu yöntem uygulanabilir. Sözleşme, tarafların makul bir süre içinde anlaşmaya varamaması durumunda “bağlayıcı kararlar ile sonuçlanan zorunlu prosedürler sistemine yani tahkim veya mahkeme yoluna tabi olduğu” genel kuralını öngörmektedir.³⁸⁰ Ne var ki madde 298’de belirtilen ve devletlerin egemenliğini ilgilendiren birtakım istisna konular bu yükümlülük kapsamı dışında tutulmuştur. Zorunlu çözüm mekanizması, tarafların barışçıl yöntemler ile çözemedikleri konular hakkında bir seçenek olarak devreye girmektedir.³⁸¹ Lakin en nihayetinde uyuşmazlığın böyle bir platforma sunulması dahi uyuşmazlık taraflarının isteğine bağlıdır. Uluslararası hukukta zorunlu yargı yetkisine sahip yargı merciinin yokluğu bu sözleşme kapsamında da karşımıza çıkmaktadır. Sözleşmede de zorunlu yargı mercilerine sunulma zorunluluğu yoktur. Bu durumda sözleşmenin uyuşmazlık çözüm mekanizmalarının çok da etkili olduğu söylenemeyecektir.³⁸² Lakin sözleşme, taraf devletlerin sözleşmeyi onayladıkları takdirde zorunlu prosedürlere otomatik olarak bağlı hale gelmelerini ifade eden “isteğe bağlı protokol sistemini” ortaya

³⁷⁷ Schreuer, 2008: 960.

³⁷⁸ BMDHS, 1982: madde 286.

³⁷⁹ BM, 1945. Birleşmiş Milletler Şartı: madde 33/1.

³⁸⁰ BMDHS, 1982: 281, 282.

³⁸¹ BMDHS, 1982: 286, 298.

³⁸² Tanaka, 2015: 531-583.

koymuştur. Yani sözleşme ile bağlı olma rızası, bağlayıcı kararlar gerektiren zorunlu prosedürlere rızayı da içerir. Ya da devletler yalnızca protokole taraf olduklarında bağlı hale gelmektedirler.³⁸³ Fakat bu sistem de ancak davacı devletlerin bu prosedürü resmen uygulamaya istekli olduğu zaman işleyecektir. Yani anlaşmazlık içindeki devletlerden birinin talebi üzerine mahkemeye veya yargı organına sunulabilir. Bu durumda sözleşmenin uyuşmazlık rejiminin etkinliği ve işlevselliği davacı devletin inisiyatifine kalmış durumdadır.³⁸⁴

Zorunlu çözüm mekanizması madde 287’de belirtildiği üzere, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, mahkemenin bünyesinde yer alan Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, Uluslararası Adalet Divanı, Tahkim Heyeti ve Özel Tahkim Heyetinden oluşmaktadır.³⁸⁵ Taraf devletler, uyuşmazlıklarını çözmek için bu mekanizmalardan birini seçme konusunda gerçek bir özgürlüğe sahiptirler. Herhangi bir tercih yapılmadığında veya uyuşmazlık tarafları farklı seçimlerde bulunmuşsa, aksi kararlaştırılmadığı müddetçe, tahkim kalıcı bir yöntem olarak kabul edilecektir. Kısacası taraflar önceden veya ad hoc olarak başkaca bir çözüme rıza göstermezse tahkim zorunlu hale gelir.³⁸⁶ Mahkemeler ve tahkim heyetleri, sözleşmeye taraf devletler arasındaki uyuşmazlıklarda yetkilidir. Ayrıca mahkeme veya tahkim heyetine başvurulmadan önce ulusal hukuk veya başka bir anlaşmaya göre çözüm yolları tükenmiş olmalıdır.³⁸⁷ Mahkemelerin ve tahkim heyetlerinin vermiş olduğu kararlar bağlayıcıdır. Bu doğrultuda taraf devletler kararı uygulamakla yükümlüdür. Belirtmek gerekir ki, zorunlu çözüm taahhüdünün tartışmasız olduğu en önemli alan, denizcilik serbestisti ve deniz çevresinin korunmasıdır.³⁸⁸

Daha önce bahsedildiği üzere sözleşme bir paket anlaşma niteliğindedir. Yani sözleşme hükümleri ya tamamen onaylanmalı ya da hiç onaylanmamalıdır. Ayrıca sözleşme yıllardır çözüme kavuşturulamayan ihtilafli konuların birçoğunu ele aldığı için karmaşık bir çıkar dengesini oluşturmaya çalışmış, bu sebeple birçok belirsiz ve muğlak ifade kullanmıştır. Bu doğrultuda zorunlu uyuşmazlık çözümleri, sistemi bir arada tutan, süreklilik ve kabul edilebilirlik sağlayan çimento vazifesi görmektedir.³⁸⁹ Dolayısıyla önemine binaen zorunlu uyuşmazlık mekanizmasını ayrı başlıklar halinde incelenecektir.

³⁸³ Bautista, 2014: 375-396.

³⁸⁴ Klein, 2009: 53.

³⁸⁵ BMDHS, 1982: 287.

³⁸⁶ Boyle, 1997: 37-54. ; BMDHS, 1982: 287

³⁸⁷ BMDHS, 1982: 291, 295.

³⁸⁸ Güneş, 2007: 25-32.

³⁸⁹ Boyle, 1997: 37-54.

2.5.1. Mahkemeler

Uluslararası deniz hukuku ile ilgili uyuşmazlıkların çözümünde başvurulacak zorunlu çözüm mekanizmalarından biri olan mahkemelerin yetkisi, BMDHS ve BM Şartı gibi uluslararası anlaşmalarla belirtilmiştir. Bu mahkemeler UAD ve UDHM'dir. Taraflar uyuşmazlıkları için hangi mahkemenin yetkili olacağını kendileri belirlemektedir.

2.5.1.1. Uluslararası Adalet Divanı

Birleşmiş Milletlerin başlıca yargı organı olan UAD'nin yargı yetkisi yalnızca devletleri kapsamaktadır. Divan, yürürlükteki tüm anlaşmalar kapsamında tarafların kendisini yetkili kıldığı tüm davalara bakma yetkisine sahiptir. Ayrıca taraflar Divan'a havale ettikleri davalarda uyuşmazlığa uygulanacak hukuku seçme konusunda özgürdür. Divan, bir anlaşmanın yorumlanması, anlaşmaya ve deniz hukukuna dair herhangi bir soru, uluslararası hukuku ihlal edici bir olgunun tespiti veya uluslararası hukukun ihlali neticesinde uygulanacak tazminatın niteliği ile ilgili konularda karar vermektedir. Ayrıca şartları varsa geçici hukuki tedbirlere de hükmedebilir. Kararlar, uyuşmazlık taraflarını bağlayıcıdır ve kesindir.³⁹⁰ Belirtmek gerekir ki UAD ile UDHM arasında hiyerarşi ilişkisi yoktur. Ne var ki UDHM'nin kuruluş amacının uzmanlık mahkemesi olması göz önüne alındığında, mahkemenin sözleşmenin kapsamına giren bir konu ile ilgili davalara bakması daha uygun görülmektedir.³⁹¹

2.5.1.2. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi

UDHM, 1982 BMDHS ile kurulmuş ve sözleşme kapsamındaki uygulamalarda yargılama yetkisine sahip olan uluslararası mahkemedir. Mahkeme Tüzüğü'nün 21. maddesinde "Mahkeme'nin yargı yetkisi bu sözleşme uyarınca kendisine sunulan tüm uyuşmazlıklar ve başvurular ile yargı yetkisini kendisine veren diğer herhangi bir anlaşmada özel olarak öngörülen tüm konuları kapsar" hükmü yer almaktadır.³⁹² Görüldüğü üzere, zorunlu yargı yetkisi hükümleri kapsamında yetkili olan mahkeme ayrıca bu hükümler dışında kalan bir uyuşmazlıkta da tarafların tercihi ile yetkili hale gelebilir. Zorunlu yargı yetkisinde mahkeme, sözleşmeyi ve sözleşme ile uyumsuzluğu olmayan başka bir anlaşmayı uygulayabilecektir. Fakat rıza ile mahkemeye götürülen davalarda tarafların uygulanacak

³⁹⁰ ICJ, 1945. Statute of the International Court of Justice. <https://www.icj-cij.org/en/statute> (erişim tarihi: 01.06.2024).

³⁹¹ Cecenpınar, 2018: 65-120. ; Tullio Treves, 1999: 354.

³⁹² ITLOS 1996. https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/basic_texts/statute_en.pdf (erişim tarihi: 06.07.2024).

hukuku seçmeleri hususunda özgürlük tanınmıştır.³⁹³ Bu doğrultuda uygulanacak hukukun sözleşme ile uyumlu olması aranmayacaktır.

Mahkemenin kişi bakımından yargı yetkisine bakılacak olursa, mahkemeye ilişkin taraf ehliyeti, uyuşmazlığın konusuna göre değişiklik göstermektedir. Mahkeme genel kural olarak, BMDHS'den doğan uyuşmazlıklarda sözleşme ile bağlanma rızası göstermiş taraf devletler açısından yargı yetkisine sahiptir. Buradaki taraf devletler ifadesi, devletlerin yanında grupları da kapsayacak şekilde kullanılmıştır.³⁹⁴ Örneğin Avrupa Birliği, sözleşmeyi onaylayarak sözleşmenin taraflarından biri haline gelmiştir. Lakin Bölge'ye ilişkin uyuşmazlıklarda, taraf devlet olmasalar dahi devlet, Deniz Yatağı Otoritesi, Deniz Yatağı Otoritesinin organlarından Teşebbüs, devlet teşebbüsleri, gerçek ve tüzel kişilerin uyuşmazlığa taraf olması mümkündür. Ayrıca uyuşmazlık, mahkemeye yetki veren başka bir anlaşmadan doğmuşsa; devletler, devlet dışı kurumlar, gerçek kişiler ve tüzel kişilerin taraf ehliyetine sahip olması mümkündür.³⁹⁵ Bu bağlamda UDHM'ye potansiyel olarak UAD'den daha geniş bir erişim imkânı tanınmıştır.

Sözleşmenin 290. maddesinde mahkemenin ihtiyadi tedbir yetkisinden bahsedilmektedir. Devletlerin haklarını korumak için ve deniz çevresine ciddi zarar verilmesini önlemek için mahkeme, ihtiyati tedbir emredilmektedir. Geçici tedbire ilişkin mahkemenin tam takdir yetkisi vardır.³⁹⁶

Mahkemenin yapısı içerisinde özel daireler bulunmaktadır. Bu daireler kendi ihtisas alanları olan ve kararlarının mahkeme hükmü ile eşdeğer düzeyde olduğu dairelerdir. Mahkemenin iç tüzüğünün 15. maddesinde düzenlenen özel daireler; Daimi Uzmanlık Daireleri, Ad Hoc Daireleri ve Basit Usul Daireleri olmak üzere üçe ayrılır. Mahkeme bünyesinde üç daimî daire mevcuttur. Sırasıyla, Balıkçılık Uyuşmazlıkları Dairesi, açık denizlerdeki canlı kaynakların yönetimi ve korunması ile ilgili uyuşmazlıklara, Deniz Çevresi Uyuşmazlıkları Dairesi, deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin hükümler ile ilgili uyuşmazlıklara ve Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Uyuşmazlıkları Dairesi, deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin uyuşmazlıklara bakmaktadır.³⁹⁷

Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi (DYUD) de mahkemenin yapısı içerisinde bulunan özel dairelerden biridir. DYUD, mahkeme bünyesinde daimî olarak görev yapmaktadır Lakin Deniz Yatağı Otoritesi ile de ilişkilerini devam ettirmektedir. Daire

³⁹³ Boyle, 1997: 37-54.

³⁹⁴ Cekanpınar, 2018: 65-120.

³⁹⁵ Cekanpınar, 2018: 65-120.

³⁹⁶ BMDHS, 1982: madde 290.

³⁹⁷ BM Şartı, 1945: madde 15.

sözleşmenin XI. kısmının uygulanması ve yorumlanması hususunda yani Bölge'ye ilişkin uyuşmazlıklarda münhasır yargı yetkisine sahiptir. Bu dairenin kurulma sebeplerinden biri hem devletlerin hem de diğer aktörlerin anlaşmazlıklarını ele alabilecek bir yapının gerekliliğidir. Sözleşme Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesine birtakım yetki ve sorumluluklar vermiştir. Bu bağlamda UDYO, anlaşmanın belirli hükümlerinin uygulanabilmesi için devletlere karşı dava açabilmekte veya yetkilerini kötüye kullandığında devletler ile deniz yatağı madencileri yüklenicileri tarafından kendisine dava açılabilir. UDHM, ekseriyetle devletler arasındaki uyuşmazlıklarla sınırlıdır. Lakin DYUD, taraf devlet olmasalar dahi devlet, devlet teşebbüsü, uluslararası örgütler, sivil toplum kuruluşları gibi aktörleri de içeren geniş bir yargı yetkisine sahiptir. Uluslararası dava sürecine katılan aktörlerin çeşitlenmesi, sözleşme kapsamında birliği, bütünlüğü ve kapsayıcılığı sağlamaktadır.³⁹⁸

2.5.2. Tahkim Heyetleri

Uluslararası tahkim, uluslararası hukuku ilgilendiren uyuşmazlıklarda tarafsız bir üçüncü taraf mahkemesine başvurularak bağlayıcı karar elde edilmesini sağlayan uluslararası uyuşmazlık çözüm yöntemidir. Bu tarafsız mahkeme bir tahkim mahkemesi olacağı gibi uluslararası bir mahkeme de olabilir. BMDHS Ek VII'ye göre tahkim, devletlerin deniz hukuku ile ilgili anlaşmazlıklarını çözmek için başvurabileceği bir yoldur. Taraflar tahkimde uygulanacak hukuk konusunda önemli bir özgürlüğe sahiptir. BMDHS'de tahkim genel tahkim ve özel tahkim olmak üzere ayrıma tabi tutulmuştur. Özel tahkim mahkemesinin farkı, sözleşmede yer alan belirli konularda yapılabilecek olmasından kaynaklanmaktadır. Bunlar, balıkçılık, deniz çevresinin korunması, denizde bilimsel araştırmalar ve seyrüsefer konularıdır.

Deniz çevresinin korunmasına ilişkin tahkim mekanizması, ekseriyetle deniz kirliliği, kaynakların sürdürülebilir kullanımı ve deniz alanlarının sınırlandırılması ile ilgili uyuşmazlıklarda işletilmektedir. Örneğin Filipinler v. Çin davasında, Çin'in Güney Çin Deniz çevresinde zarar verici faaliyetlerde bulunduğuna yönelik tahkim başvurusunda bulunmuştur. Bunun üzerine oluşturulan tahkim heyeti Çin'i çevresel zararlardan sorumlu olduğuna karar vermiştir.

³⁹⁸ Tutak, 2022: 15. ; Kaya, 2017: 153-163. Akince, 2021: 99-114.

Son olarak belirtmek gerekir ki, Nwachukwu ve Nwakoby'un 2021 yılında deniz anlaşmazlıklarını çözmenin en uygun yollarını belirlemek amacıyla yapmış oldukları çalışmada, denizleri ilgilendiren uyuşmazlıkları çözüm yollarının karşılaştırmalı analizleri sonucunda tahkim yolunun en uygun yol olduğu tespit edilmiştir.³⁹⁹ Alanında uzman beş akademisyen ile görüşmeler sonucunda hazırlanan bir istatistiğe göre ise yargısal çözüm yolları uyuşmazlıklarda en etkin çözüm yolu olarak belirlenmiştir.⁴⁰⁰

³⁹⁹ Nwachukwu ve Nwakoby, 2021: 184.

⁴⁰⁰ Tutak, 2022: 15.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

IMO VE AÇIK DENİZLERİN ÇEVRESEL KORUNMASI

3.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) temeli 1948 yılında Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilen bir konvansiyon ile oluşturulmuştur. IMO'nun (eski adıyla IMCO) kuruluş sözleşmesi, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir.⁴⁰¹ “Hükümetlerarası Denizcilik Örgütü'nün Kurucu Sözleşmesi” 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Yani 10 yıl sonra resmen çalışmalarına başlamıştır.⁴⁰² Toplanmaların bu kadar uzun sürmesinin nedeni üye devletlerin sadece gemi inşası ve ekipmanları için standart oluşturacak oluşum için istekli olması ve küresel nakliye topluluğunun ilgisinin sınırlı kalmasıdır.⁴⁰³ Bu durum başlangıçta IMO'nun neden düşük profilde tutulduğunun açıklamaktadır. IMO 1958'de deniz güvenliğini artırmak gayesi ile kurulmuştur. Lakin 1960'ların sonundan itibaren gelişen bazı olaylar, IMO'nun kapsamlı bir profil geliştirmeye ve bunun bir göstergesi olarak gemilerden kaynaklanan kirlilik ile mücadele alanına itmiştir.⁴⁰⁴

Bu dönemde yapılan ilk büyük çevre konferansında deniz ortamı ile ilgili bilimsel verilerin yetersizliği tartışılmış ve konferans sonucunda 1969'da Deniz Çevresinin Korunması ile İlgili Bilimsel Danışmanlık sağlayacak olan uzmanlar grubu “Deniz Çevresinin Korunmasının Bilimsel Yönleri Üzerine Ortak Uzmanlar Grubu” (GESAMP) kurulmuştur. IMO, GESAMP'ın sekreteryasını yürütmektedir.⁴⁰⁵ Aralarında karşılıklı bağlılık ve oldukça güzel işleyen bir işbirliği vardır. IMO, GESAMP'ın çalışmaları için deniz taşımacılığı ve kirlilikle mücadele konularında veri ve uzmanlık sağlarken GESAMP da IMO tarafından geliştirilen tüm uluslararası sözleşme ve protokollere rehberlik etmiştir.

GESAMP'ın kurulmasıyla aynı döneme denk gelen bir dizi tanker kazası sonrası deniz kirliliğine ilişkin farkındalık artmış ve deniz yolu ile taşınan hidrokarbon miktarının ve tanker büyüklüğünün artması ile IMO tarafından GESAMP'ın da desteği ile bir dizi yasal düzenlemeler kabul edilmiştir. Yukarıda incelenen bu sözleşmeler tekrar anlatılmayacaktır. Lakin IMO'nun deniz kirliliği ile mücadelesi kapsamında yasal çerçeveyi oluşturan iki

⁴⁰¹ Ayan ve Baykal, 2010: 275-297.

⁴⁰² Schröder-Hinrichs vd., 2013: 243-260.

⁴⁰³ Schröder-Hinrichs vd., 2013: 243-260.

⁴⁰⁴ Gambardella, 2021: 1-3.

⁴⁰⁵ Kwiatkowska, 2004: 831-942.

sözleşmesi bulunmaktadır. Bunlar 1972 tarihli Londra Konvansiyonu ve MARPOL'dur. Londra Konvansiyonu, atıkların yönetimi hususunda yasal çerçeve oluşturmaktadır. MARPOL ise petrol kirliliği, kimyasallar, plastikler, atık sular gibi tüm zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliği ele alması bakımından çevresel korumanın yasal çerçevesini oluşturmaktadır. Ayrıca “Özel Duyarlı Deniz Alanı (ÖDDA)” belirleyerek bu alanlarda boşaltım yapılmasını veya sair faaliyetleri sınırlandırabilmekte ya da tamamen yasaklayabilmektedir. IMO ilk “Özel Duyarlı Deniz Alanı” belirlemesini 1954 tarihli “Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesinde” yapılan 1972 değişikliği ile yapmıştır. Küba'nın Sabana-Camaguey Takımadaları ve Avustralya'daki Büyük Set Resifi özel duyarlı deniz alanı olarak belirlenmiştir.⁴⁰⁶ Daha sonra MARPOL ile Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz gibi bir dizi deniz alanını ÖDDA kapsamına almıştır.⁴⁰⁷

IMO'nun ayrı bir uluslararası hukuk tüzel kişiliği vardır. Lakin uluslararası toplumda IMO'nun BM'in uzmanlık kurumu olarak vasıflandırılmasının nedeni, BM ile özel iş birliği ilişkileridir.⁴⁰⁸ IMO, toplamda 164 üye devletten oluşmaktadır. Ayrıca 3 ortak üyesi bulunmaktadır. IMO teknik bir örgüttür ve çalışmaları ekseriyetle Komite ve Alt Komiteler tarafından yürütülür. Örgütün temel amacı, denizde güvenliği sağlamak ve seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamaktır.

IMO belirlemiş olduğu amaçları doğrultusunda bugüne kadar, deniz güvenliğini sağlamak için, deniz çevre kirliliğinin azaltılması-önlenmesi için ve deniz çevresi ile ilgili benzeri konularda 40 uluslararası sözleşmenin kabul edilmesi üzerine çalışmalarda bulunmuştur. Yine deniz çevresini ilgilendiren 700'den fazla Kod ve Karar kabul etmiştir.⁴⁰⁹ Bu kod ve kararlar IMO'nun gemilerden kaynaklanan açık deniz kirliliği hususunda önleyici standartlar oluşturmaya yardımcı olmuştur. Tüm bu çabalar deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda kritik rol oynamıştır.⁴¹⁰ Ayrıca IMO üye devletleri için düzenleyici denetim formu sağlayarak gemilerden kaynaklanan kirliliğin büyük oranda kontrol altına alınmasına ve deniz yaşamının korunmasına katkıda bulunmuştur. IMO bu doğrultuda küresel deniz çevre yönetiminde etkili bir pozisyonudadır.⁴¹¹

⁴⁰⁶ Dalar, 2022: 42.

⁴⁰⁷ Ögüt, 2014: 195-222.

⁴⁰⁸ Ayan ve Baykal, 2010: 275-297.

⁴⁰⁹ Ayan ve Baykal, 2010): 3. (IMO'nun komitesi olan MEPC ve Özel Duyarlı Deniz Alanları hak.)

⁴¹⁰ IMO, 2019, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx> (erişim tarihi: 21.09.2024).

⁴¹¹ Bai ve Li, 2021: 1-25.

3.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Organları ve Faaliyet Alanı

IMO, dünya genelinde deniz taşımacılığı ve açık denizlerin çevresel sürdürülebilirliği konusunda çalışan en önemli kuruluşlardan biridir. Küresel ölçekteki etkisi ve sorumlulukları, kurumsal yapısına ve evrensel oluşuna bağlıdır. Bu noktada IMO'nun organlarının görev yapısı ve faaliyet alanlarının açıklanması önem arz etmektedir.

3.1.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Organları

IMO bünyesini oluşturan temel ve yardımcı organları marifetiyle kuruluşundan itibaren çeşitli faaliyetlerde bulunmaktadır. IMO'nun temel organları Genel Kurul, Konsey, Sekretarya, Komiteler, Deniz Güvenliği Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Hukuk Komitesi, Teknik İş birliği Komitesi ve son olarak Kolaylaştırma Komitesi olarak sıralanabilir.⁴¹²

Genel kurul IMO'nun en yüksek karar organıdır ve yasama organı görevini görür. Kurul tüm üye devletlerin temsilcilerinden oluşur ve bünyesinde konsey ile beş ana komite mevcuttur. İki yılda bir toplanan kurul örgütün genel politikalarını belirler ve bütçeyi ve mali politikaları onaylar. Konvansiyonların ve diğer yasal belgelerin oluşturulmasında da karar mercidir.⁴¹³ Konsey, Genel Kuruldan sonra en önemli ve en yetkili organ olarak karşımıza çıkar. Genel Kurul tarafından seçilen 40 üye hükümetin oluşturduğu konsey, genel kurul toplantıları arasında örgütün yönetimini sağlar. Konsey komite ve alt komitelerin raporlarını teklif ve tavsiyelerini inceler ve genel kurula rapor verir. Ayrıca örgütün bütçe ve programlarını hazırlar ve Genel Kurul'a iletir.⁴¹⁴ Genel kurulun onayı ile genel sekreter tayin eder.⁴¹⁵ Sekretarya, IMO'nun idari organıdır. Örgüt genel sekreter tarafından yönetilir. Üye devletler ve diğer uluslararası örgütlerle iletişimin sağlanması ve toplantılar ve etkinliklerin organizasyonunun yapılması gibi görevleri vardır.⁴¹⁶ Teknik Komiteler, IMO'nun çeşitli teknik konuları ele almak için oluşturulmuş komitelerdir.

Deniz Güvenliği Komitesi ile Deniz Çevresi Koruma Komitesi, IMO'nun en önemli komitelerindendir. Deniz Güvenliği Komitesi deniz güvenliği ve deniz emniyeti konularında

⁴¹² IMO. <https://www.imo.org/en/about/pages/default.aspx> (erişim tarihi: 21.09.2024). ; The Free Library 2010, [https://www.thefreelibrary.com/International+Maritime+Organization.\(ehp+net\)a0158524131](https://www.thefreelibrary.com/International+Maritime+Organization.(ehp+net)a0158524131) (erişim tarihi 06.01.2024).

⁴¹³ IMO. <https://www.imo.org/en/about/structure/pages/assembly.aspx> (erişim tarihi: 21.09.2024).

⁴¹⁴ Kwiatkowska, 2004: 831-942.

⁴¹⁵ IMO. <https://www.imo.org/en/about/structure/pages/assembly.aspx> (erişim tarihi: 21.09.2024).

⁴¹⁶ IMO. <https://www.imo.org/en/about/pages/secretariat.aspx> (erişim tarihi: 22.09.2024).

çalışmalar yaparak güvenlik standartlarını geliştirir.⁴¹⁷ Deniz Çevresi Koruma Komitesi ise deniz kirliliğinin önlenmesi konularında çalışma yapmaktadır. Tüm üye devletlerden oluşan komite yılda bir kez olmak üzere toplanmakta ve deniz çevresini korumak üzere yasal araçları geliştirmek ve uygulanmasını sağlamakla yükümlüdür. Bu doğrultuda komite, MARPOL ve diğer çevresel konvansiyonlar ile ilgili düzenlemelerin yanında birçok teklif, tavsiye, kılavuz ve raporlar hazırlamıştır.⁴¹⁸ Deniz Güvenliği Komitesi ve Deniz Çevresi Koruma Komitesinin belirli konularda çalışma yapmak üzere kendi alt komiteleri vardır. Bunlardan Biri Kirliliğin Önlenmesi ve Müdahale Alt Komitesi, bir diğeri IMO Enstrümanlarının Uygulanması Alt Komitesidir. Bu alt komiteler deniz çevre yönetimi ile doğrudan veya dolaylı olarak ilişkilidir.

Hukuk Komitesi ise denizciliği ilgilendiren yasal konuları ele almaktadır. 1967'de meydana gelen Torrey Canyon kazasından sonra gündeme gelen yasal problemler ile ilgilenmek üzere kurulmuştur. Fakat daha sonra komite daimî bir komite haline gelmiştir.⁴¹⁹ Teknik İş birliği Komitesi, gelişmekte olan ülkelerin denizcilik sektöründeki kapasitelerini artırmalarına yardımcı olmak için ve teknik yardımların sağlanması için kurulmuştur. Teknik iş birliği ve eğitim programlarını bu komite geliştirmektedir. BM sözleşmesinde ilk tanınan komite olarak karşımıza çıkar. Bu husus IMO'nun önemli çalışma alanlarından biri olduğunu göstermektedir.⁴²⁰

Kolaylaştırma Komitesi, deniz taşımacılığının ve deniz trafiğinin kolaylaştırılması doğrultusunda IMO faaliyetleri ve fonksiyonundan sorumludur. Ayrıca gereksiz formalitelerin azaltılması için çalışmakta olan komite ticari gemi operasyonlarının verimliliğini artırmak için düzenlemeler yapmaktadır.⁴²¹

3.1.1.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Faaliyet Alanları

IMO'nun temel amaçları arasında deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması, deniz hukuku ve teknik iş birliği vardır. Bu amaçlar doğrultusunda, yukarıda bahsedilen yetki kapsamında, deniz çevresinin korunması için gemi inşasından işletme prosedürlerine kadar

⁴¹⁷ IMO. <https://www.imo.org/En/Ourwork/Safety/Pages/Default.aspx> (erişim tarihi: 22.09.2024).

⁴¹⁸ Bai ve Li, 2021: 1-25. ; IMO. (N.D.). Marine Environment Protection Committee (MEPC). <https://www.imo.org/En/Ourwork/Environment/Pages/Default.aspx> (erişim tarihi: 22.09.2024).

⁴¹⁹ IMO. (N.D.). Legal Committee. <https://www.imo.org/En/Ourwork/Legal/Pages/Default.aspx> (erişim tarihi: 02.09.2024).

⁴²⁰ IMO. (N.D.). Technical Cooperation Committee. <https://www.imo.org/En/Ourwork/Technicalcooperation/Pages/Default.aspx> (erişim tarihi: 23.09.2024). ; USCG, 2010.

⁴²¹ IMO. Facilitation Committee. <https://www.imo.org/En/Ourwork/Facilitation/Pages/Default.aspx> (erişim tarihi: 23.09.2024).

uluslararası standartlar belirler. Deniz kirliliğinin önlenmesi için başta MARPOL olmak üzere sözleşmeler ve kurallar oluşturur. Denizcilik sektöründe adil ve etkin bir hukuk sisteminin tesisinde önemli rol oynamaktadır. Teknik iş birliğini sağlayan girişimleri ile de gelişmekte olan ülkelerin kapasitelerinin gelişmesine yardımcı olmaktadır. Tüm bu amaçlar doğrultusunda IMO deniz çevresinin denizcilik sektöründen zarar görmemesi için önemli ölçüde çaba harcamakta; denizlerdeki faaliyetlerin güvenli ve sürdürülebilir şekilde işlenmesini sağlamak üzere çalışmalar yapmaktadır.⁴²²

3.1.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Düzenleyici Yönetişim İşlevleri

IMO küresel deniz çevre yönetişimi aracıdır. Nitekim uluslararası örgütler, hukukun amaçlarına katkılar sunar, uluslararası aktörlerin koordinasyonunu sağlar, küresel bir düzen oluşturur ve uluslararası iş birliğini teşvik ederek ortak çıkarların korunmasını sağlar. Bu kapsamda IMO, evrensel üyeliğe sahip “proaktif” bir uluslararası örgüttür. Üye devletleri ve çevre koruma ile ilgilenen uluslararası örgütler için bir yönetim sistemi niteliğindedir.⁴²³

IMO, deniz çevresinin korunması ile ilgili yasal araçları belirleyerek izlenmesini ve uygulanmasını sağlayarak deniz çevre yönetimini sağlamaktadır. Bu anlamda “muhtemelen deniz hukuku üzerinde doğrudan en önemli etkiye sahip olan örgüt” olarak bilinmektedir.⁴²⁴ Etkili düzenleyici yönetim, ancak yasal araçların uygulanabilmesini sağlamakla mümkündür. Bu kapsamda bayrak devletinin uyumu ve liman devletinin denetimi önem arz eder. IMO'nun üye devletleri; kıyı devletler, liman devletleri ve bayrak devletleri olmak üzere ayrıma tabi tutulmuştur.⁴²⁵ Bu ayırım esasında BMDHS'ne dayanmaktadır. Nitekim BMDHS'nin 211. maddesinde “Devletler, yetkili uluslararası örgüt (IMO) aracılığıyla hareket ederek, uluslararası kurallar ve standartlar oluşturacaklardır.” Şeklindeki düzenleme ile sözleşme IMO'yu yetkilendirmiş ve IMO için yargısal bir çerçeve oluşturmuştur.⁴²⁶ Yasal araçların uygulanması için etkili bayrak, kıyı ve liman devletlerinden oluşan üçlü rejim, MARPOL ve BMDHS çerçevesinde ortaya çıkmıştır. MARPOL, IMO tarafından benimsenen ve uygulanan somut önlemleri düzenlemektedir. Kısacası IMO, bazı yetkilerini BMDHS'den almış ve bu yetki ile antlaşmalar ile diğer düzenleyici kuralları deniz hukukuna kazandırmıştır.⁴²⁷ Belirtmek gerekir ki açık denizler, düzenleyici, kontrollü ve kapsamlı bir hukuk sistemi gerektirmektedir. Bu

⁴²² Ayan ve Baykal, 2010: 275-197. ; IMO. <https://www.imo.org> (erişim tarihi:22.09.2024).

⁴²³ Dirks, 2004: 217-230. ; Henkin, 1969: 656-682.

⁴²⁴ Singh, 2018: 563-584.

⁴²⁵ Karim, 2015:50-75.

⁴²⁶ Rothwell ve Stephens, 2010: 347–358.

⁴²⁷ Tanaka, 2023: 348–357.

hukuk sistemi için BMDHS, yasal bir çerçeve sağlayarak IMO'yu görevlendirmektedir. İyi bir hukuk, iyi bir yönetişimin gerçekleşmesi için ön koşuldur.⁴²⁸

IMO'nun küresel deniz çevre yönetişiminin merkezi otoritesi olarak işlevi, deniz düzenlemelerinin oluşturulması, geliştirilmesi, üye devletlerin uygulamalarının ve yaptırımının kolaylaştırılması suretiyle ortaya çıkmaktadır. IMO'nun en önemli işlevlerinden biri yarı yasama gücüne sahip olmasıdır. IMO, deniz kirliliğinin kontrolü ve üye devletlerin düzenlemelere uyumunun denetimi için uygun bir yasal çerçeve sağlayarak uluslararası düzenleme yapma platformu olarak görevini başarıyla yerine getirmektedir.⁴²⁹ IMO düzenleyici yönetim misyonu kapsamında sert ve yumuşak yasal araçlar kullanmaktadır. Denizleri korumak ve kirlenme durumunda tazminat sorumluluğunu belirlemek için birçok yasal düzenlemeye sahiptir. Bunun yanında diplomatik konferansları ve bağlayıcı olmayan kodları deniz çevresinin korunmasında önemli rol oynar.⁴³⁰

3.1.3. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Açık Denizlerin Çevresel Korunmasına Yönelik Girişimleri

Deniz kirliliğinin önlenmesinde, deniz çevresinin korunması ve güvenliğinin sağlanmasında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) önemli bir yere sahiptir. IMO'nun deniz yaşamının sürdürülebilirliği ve korunması ayrıca iklim değişiklikleri gibi birçok alanda çalışmaları bulunmaktadır. Bu çalışmalar IMO'nun açık denizlerin korunmasına ilişkin doğrudan girişimleri ve dolaylı girişimleri olmak üzere iki başlık halinde incelenecektir.

3.1.4.1. Doğrudan Girişimleri

IMO'nun açık denizler ile ilgili doğrudan girişimleri olan deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz yaşamının korunması ve deniz koruma alanları bu başlık altında incelenecektir.

3.1.4.1.1. Deniz Kirliliğinin Önlenmesi

IMO'nun deniz kirliliği ile mücadele süreci daha önce bahsedildiği üzere çevre felaketleri olarak nitelendirebileceğimiz bir dizi deniz kazaları neticesinde başlamıştır. Bu durum, 20. yüzyılın sonlarına doğru uluslararası aktörlerin denizleri etkileyen küresel değişikliklere karşı uyum sağlayabilecek yeni bir hukuk rejimi kurma çabalarına girmelerine neden olmuştur. Tehlikeli maddelerin taşındığı gemilerin geliştirilmesi veya deniz kazaları

⁴²⁸ Beckman ve Sun, 2017: 201-246. <https://doi.org/10.1163/24519391-00202003>

⁴²⁹ Harrison, 2011: 190-196.

⁴³⁰ Chircop, 2015:417-430.

sonucunda acil eylem planları gibi çözüm önerileri tartışılmıştır. IMO'nun sorumluluklarından biri yukarıda bahsedildiği üzere kısaca “Uygulama, Kontrol ve Koordinasyon” dur. Bu doğrultuda IMO, deniz çevresini olumsuz etkileyen sorunu tespit etmeli, soruna ilişkin mevzuat oluşturmalı ve akabinde hükümetleri bu kuralları uygulamakla yükümlü kılmalıdır.⁴³¹ IMO’nun deniz kirliliğinin önlenmesi için geliştirmiş olduğu mevzuat, deniz kazalarından etkilenecek başlangıçta yalnızca petrol kirliliğine ilişkin olmuştur. Lakin açık deniz kirliliğinin birçok sebebi ve çeşitli kaynakları vardır. Biz çalışmamızda, açık deniz kirliliklerini, petrol ve nükleer atık, katı atıklardan plastik kirliliği ve son olarak kimyasal atıklar şeklinde ayırmıştık. Deniz çöpu olarak da nitelendirilen antropojenik katı atıklar, klasik bir “ortakların trajedisi” olarak tanımlayabileceğimiz çevre sorunudur. Bu sorun büyük ölçüde sahipsiz kalan bir sorundur. Nitekim okyanuslardaki mülkiyet haklarının eksikliği ve çöpün ulusötesi hareketliliği, devletlerin ve özel şirketlerin deniz çöpünün önlenmesi ve temizlenmesi için harekete geçmesini engellemektedir.⁴³² Bu dışsallık sorunu, IMO tarafından fark edilmiş ve 1970’lerde düzenlenen bir dizi kongre sonucunda MARPOL ve Londra Konvansiyonu kabul edilmiştir.

MARPOL daha önce de bahsedildiği üzere deniz çevresini tüm kirletici maddelere karşı koruyan kapsamlı bir sözleşmedir. Petrol, kimyasal maddeler, çöp ve diğer zararlı maddelerin denize deşarjını sınırlamakta, gemilerin operasyonlarından kaynaklanan kirliliklerin önlenmesi için belirli gereklilikler ve standartlar getirmektedir.⁴³³ Bu standartlar, denizcilik sektörünün iklim değişikliği üzerindeki olumsuz etkilerinin azaltılmasında önemli bir rol oynamaktadır. MARPOL, gemilerden kaynaklanan çeşitli kirlilik türlerini önlemek amacıyla oluşturulmuş altı farklı ekten oluşmaktadır. Petrol ve diğer zararlı maddeler, ambalajlar, pis sular, çöpler ve hava kirliliği ile ilgili olan bu ekler yukarıda ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. Tüm bu düzenlemeler, denizlerde meydana gelen petrol sızıntılarının ve kimyasal kirlenmenin ciddi çevresel ve ekonomik zararlarını en aza indirmeyi amaçlamakta ve deniz ile hava kirliliğini bütüncül bir yaklaşımla ele alarak, gemi operasyonlarının çevresel etkilerini minimize etmeyi hedeflemektedir.⁴³⁴

⁴³¹ Álvarez, 2021: 3.

⁴³² The Free Library, 2010,

<https://www.thefreelibrary.com/Who+is+responsible+for+marine+debris%3F+The+international+politics+of...a0140163631> (erişim tarihi: 23.08.2024).

⁴³³ Gorman vd., 2022: 301-334.

⁴³⁴ Miola ve Ciuffo, 2011: 2242-2251. ; Gollasch ve David, 2011: 397-405.

IMO'nun plastik kirliliğine karşı geliştirmiş olduğu birtakım iş birlikleri ve projeleri vardır. Bunlardan biri olan “Küresel Deniz Çöpleri Ortaklığı” 2012 yılında Rio’da kurulmuştur. Ortaklık, deniz çöplerinin ve mikroplastiklerin önlenmesi için tüm paydaşları bir araya getiren çok taraflı bir yapıdır.⁴³⁵ Aynı şekilde “GloLitter projesi” de deniz taşımacılığı ve balıkçılık sektörlerinden kaynaklanan plastik kirliliği üzerine geliştirilmiş bir projedir. Bu sektörlerde plastik kullanımı azaltılarak geri dönüşüm olanaklarını araştırılmasını konu edinmiştir. Ayrıca MARPOL V. Ekinin ve Londra Konvansiyonun uygulanmasına teşvik etmektedir.⁴³⁶

Ayrıca IMO, FAO ile iş birliği neticesinde balıkçılık ekipmanlarının işaretlenmesi ve kaybolan balıkçı ağlarının takibi hususunda çalışmalar yapmaktadır. Gemicilik atıkların kontrolüne ilişkin çabalarının sadece gemicilik sektörü ile sınırlı kalmamasını, daha geniş çaplı bir çerçevede yürütülmesini sağlamaktadır.⁴³⁷

3.1.4.1.2. Deniz Yaşamının Korunması

IMO'nun, deniz yaşamının korunmasına yönelik çeşitli girişimleri bulunmaktadır. Özellikle, "Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi" (BSYS) gibi sözleşmeler ile balast suyu yoluyla yayılan istilacı türlerin yayılmasını önler ve deniz ekosistemlerinin ıslahını sağlar. Gemilerin dengesini korumak için kullanılan balast suyunun taşınması sırasında farklı ekosistemlere istilacı türler yayılabilmektedir. BSYS, gemilerin balast suyu yönetimi hususunda sıkı standartlar ve prosedürler getirmekte, gemilerin balast suyu deşarjı öncesinde belirli arıtma yöntemlerini kullanmasını zorunlu kılarak istilacı türlerin deniz ekosistemlerine zarar vermesini engellemektedir.⁴³⁸

Bu konuda yapılan birçok çalışmada bu yöntemin etkinliği araştırılmıştır. Örneğin Gollasch ve David'in çalışması, Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi'nin Baltık Denizi'ndeki uygulamalarını ve etkinliğini değerlendirmektedir.⁴³⁹ Çalışmada, Baltık Denizi'nde balast suyu yönetim uygulamalarının etkinliği ve bu uygulamaların deniz ekosistemlerini nasıl koruduğu ele alınmıştır. Araştırma, Baltık Denizi'nde yönetimi tedbirlerinin, istilacı türlerin yayılmasını önemli ölçüde azalttığını ortaya koymaktadır. Ayrıca bölgedeki limanlarda ve açık denizde gerçekleştirilen balast suyu değişimlerinin ve arıtma teknolojilerinin etkinliği

⁴³⁵ Gambardella, 2021: 4-5.

⁴³⁶ Gambardella, 2021: 4-5.

⁴³⁷ Álvarez, 2021: 3-10.

⁴³⁸ International Maritime Organization [IMO], 2023.

⁴³⁹ Gollasch ve David, 2010.

gösterilmektedir. Saluveer ve arkadaşlarının çalışması da aynı şekilde uygulanan yöntemin Avrupa denizlerinde istilacı türlerin girişini önemli ölçüde azalttığını ve deniz biyolojik çeşitliliğinin korunmasına katkı sağladığını vurgulamaktadır. Ayrıca araştırmada BSYS'nin etkinliğini artırmak için daha sıkı denetim ve uyum prosedürlerinin gerekliliği ortaya konmuştur.⁴⁴⁰

IMO'nun deniz yaşamının korunmasına ilişkin diğer önemli girişimlerinden biri de "Gemilerde Zararlı Anti-fouling Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS)"dir. Bu sözleşme, gemilerin gövdelerine uygulanmakta olan ve deniz organizmalarının yapışmasını önleyen zararlı kimyasalların kullanımını düzenler. Bu kimyasallar, deniz ekosistemleri üzerinde toksik etkileri olan maddelerdir. IMO, bu tür zararlı maddelerin kullanımını yasaklayarak alternatif çevre dostu antifouling sistemlerinin kullanımını teşvik etmektedir. Böylece deniz yaşamını korumak için çabalamaktadır.⁴⁴¹

IMO'nun yapmış olduğu deniz yaşamının korunması açısından önemli bir diğer düzenleme ise "MARPOL Ek VI" kapsamındaki hava kirliliği kontrol önlemleridir. Gemilerden kaynaklanan emisyonların deniz ortamına ve deniz yaşamına olan zararlarının azaltılmasını öngören bu düzenleme deniz organizmalarının yaşam koşullarının bozulmasını önlemeye yardımcı olur. Görüldüğü üzere tüm bu tedbirler, deniz ekosistemlerinin korunmasına yönelik bütüncül bir yaklaşımın parçasıdır.⁴⁴²

3.1.4.1.3. Deniz Koruma Alanları Tanımlama

Deniz koruma alanları (DKA), doğal yaşamın korunması bakımından denizlerin belirli veya belirlenebilir bölgelerinin insan faaliyetlerine yönünden kısıtlanması anlamına gelir. Bu alanların, kendine has özellikleri bu kısıtlamaları mümkün kılmaktadır. DKA'lar, deniz ekosisteminin korunmasına, deniz biyoçeşitliliğinin artırılabilir ve sürdürülebilir kullanımının sağlanmasına katkı sağlamaktadır.⁴⁴³

Deniz koruma alanlarının birtakım özellikleri vardır. Deniz koruma alanları, mercan resifleri ve deniz çayırları gibi hassas ekosistemlerin korunmasını sağlar. Bu alanlarda, balıkçılık, turizm ve diğer insan faaliyetlerinin sınırlandırılması yoluyla deniz biyoçeşitliliği

⁴⁴⁰ Saluveer vd., 2020: 159.

⁴⁴¹ United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2021.

⁴⁴² EMSA, 2023. <https://www.emsa.europa.eu/about/mission-statements.html> (erişim tarihi: 20.06.2023).

⁴⁴³ The Free Library, 2014.

<https://www.thefreelibrary.com/marine+biodiversity+conservation%3a+the+international+legal+framework...a0584177012> (erişim tarihi: 07.09.2024).

artırılır. Ayrıca deniz koruma alanları, bilimsel araştırmalar için ideal yerlerdir ve deniz ekosistemlerinin korunması hakkında toplum bilincini artırır. Son olarak koruma altına alınan özellikle aşırı avlanma bölgelerinde, balık stoklarının yenilenmesine yardımcı olur.⁴⁴⁴

IMO, denizcilik faaliyetleri ile deniz koruma alanları arasında bir denge kurmak için uluslararası standartlar koyarak bu alanların sürdürülebilirliğini ve korunmasını sağlamaya çalışır. IMO, DKA'ların tanımlanmasına yardımcı olmakta ve buna ilişkin uluslararası standartlar belirlemektedir. Bu alanlar açık denizlerde veya ulusal yetki sınırları içerisinde olabilir. Bu alanların tanınması hususunda da IMO çaba göstermektedir. IMO ayrıca bazı deniz alanlarını, deniz koruma alanının özel bir görünümü olan özel duyarlı deniz alanları (ÖDDA) olarak tanımlayabilmektedir. Bu bölgeler, gemi faaliyetlerinden doğacak risklere karşı özel olarak korunmaktadır. Deniz trafiği nedeniyle özellikle hassas olan bu ekosistemler, korunması için düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu alanlardır.⁴⁴⁵ IMO, MARPOL kapsamında deniz kirliliğini önlemek için bir dizi katı kurallar koymaktadır. Örneğin, İMO'nun MARPOL Sözleşmesi deniz koruma alanlarındaki petrol ve diğer zararlı maddelerin dökülmesini yasaklayan kuralları içerir.⁴⁴⁶ IMO, gelişmekte olan ülkeler için de deniz koruma alanlarının yönetimine ilişkin teknik yardım sağlamaktadır. Bu doğrultuda ülkeler arası iş birliği çabalarında da bulunmaktadır.⁴⁴⁷

IMO'nun alt komitesi olan Deniz Çevresi Koruma Komitesi, deniz koruma alanlarının yönetimi ve korunmasında önemli rol oynamaktadır. İMO genel denizcilik düzenlemelerinden sorumlu olurken, komite, deniz çevresinin korunmasıyla ilgili daha teknik ve spesifik görevleri üstlenir. Komite, deniz koruma alanlarının korumak için, belirli bölgelerde ek tedbir uygulanmasına karar verebilir. Bu tedbirler, gemi hızının sınırlandırılması, belirli rotalardan kaçınma ve belirli tehlikeli maddelerin taşınmaması üzerine yasaklar içerebilmektedir. Komite, ÖDDA belirleme görevini yürütmektedir. Bu alanlar deniz kirliliğine karşı yüksek koruma içeren alanlardır. Dolayısıyla ÖDDA olarak tanınan bir bölge, daha sıkı kirliliği önleme tedbirleri alınmasını gerektirir.⁴⁴⁸ Sonuç olarak, İMO ve Komite, deniz koruma alanlarının oluşturulması için uluslararası düzeyde etkili düzenlemeler yaparak, deniz kirliliğini azaltmaya ve deniz ekosistemlerinin sürdürülebilirliğini sağlamaya katkı sağlar.

⁴⁴⁴ Kachel, 2008: 1-184. ; Gjerde ve Freestone, 1994: 425-468.

⁴⁴⁵ Prior, Chircop ve Roberts, 2010: 483-522.

⁴⁴⁶ Kachel, 2008: 1-184.

⁴⁴⁷ Lefebvre-Chalain, 2007: 47.

⁴⁴⁸ Kachel, 2008: 1-184. ; Lefebvre-Chalain, 2007: 47.

UYADB anlaşması kapsamında da alan bazlı yönetim araçları içerisinde, deniz koruma alanları (DKA) ve özellikle duyarlı deniz alanları (ÖDDA) yer almaktadır. Belirtmek gerekir ki IMO, BMDHS ile bağlı bir kuruluştur. Nitekim yasal çerçevesini BMDHS oluşturmaktadır. BMDHS'ye bir ek niteliğinde tamamlayıcı olarak kabul edilen UYADB kapsamında da IMO'nun yetkili bir uluslararası örgüt olarak kabul edilmesi mantıksal bir yaklaşımın sonucudur. IMO'nun UYADB sözleşmesi kapsamında deniz koruma alanlarının belirlenmesinde önemli bir rol oynayacaktır.⁴⁴⁹

3.1.4.2. Dolaylı Girişimleri

Deniz çevresinin korunmasına ilişkin doğrudan olmasa dahi dolaylı olarak katkıları bulunan birtakım girişimler bu başlık altında incelenecektir.

3.1.4.2.1. Deniz Güvenliğinin Artırılması

Deniz kazalarının önlenmesi ve kaza tehlikelerinin azaltılması, IMO'nun bir diğer önemli çalışma alanıdır. IMO, deniz güvenliğini artırmak amacıyla "Uluslararası Denizcilik Güvenliği Yönetim Kodu" (ISPS Kodu) ve "Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi" (SOLAS) gibi düzenlemeleri tatbik etmektedir. ISPS Kodu, gemi ve liman tesislerine yönelik güvenlik tehditlerine karşı koruma sağlanması amacıyla oluşturulmuş bir güvenlik önlemidir. Bu kod, özellikle terörizm, korsanlık ve kaçakçılık gibi tehditlere karşı gemi ve liman güvenliğini sağlar. ISPS Kodu, IMO'nun oluşturmuş olduğu uluslararası standartlara uygun güvenlik değerlendirmeleri, güvenlik planları ve güvenlik personelinin eğitimi gibi unsurları ihtiva etmektedir.⁴⁵⁰

SOLAS ise gemilerin yapısal bütünlüğü, yangın risklerinin azaltılması, can kurtarma ekipmanları ve seyir güvenliği gibi konularda uluslararası standartları belirleyen anlaşmadır. SOLAS'ın en önemli amaçlarından biri, denizcilik operasyonlarının emniyetini artırmak böylece deniz kazalarını en aza indirmektir. Gemilerin inşası, donatılması ve işletilmesi ile ilgili teknik ve operasyonel gereklilikler SOLAS kapsamında düzenlenmektedir. Bu gereklilikler ile gemilerin seyrüsefer güvenliğinin sağlanması amaçlamaktadır.⁴⁵¹

⁴⁴⁹ Bilgili ve Ölçer, 2024: 160.

⁴⁵⁰ IMO, 2021, Maritime Safety Committee (MSC), <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-Default.aspx> (erişim tarihi: 20.06.2024).

⁴⁵¹ Canton, 2021: 172-176.

Deniz güvenliğinin artırılması, insan yaşamını korumaktan ziyade çevresel felaketlerin önlenmesini sağlayacaktır. Deniz kazaları neticesinde petrol sızıntıları, kimyasal dökülmeler ve diğer zararlı maddelerin denize yayılması gibi ciddi çevresel sonuçlar ile karşı karşıya kalılabilmektedir. SOLAS ve ISPS Kodu, gemi operasyonlarının ve liman güvenliğinin ıslahına yönelik çeşitli tedbirler ve uygulamalar ihtiva etmektedir.⁴⁵²

Deniz güvenliğinin artırılması, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren tüm paydaşların iş birliğini gerektirmektedir. IMO, üye ülkelerle birlikte çalışarak deniz güvenliği standartlarının küresel ölçekte uygulanmasını sağlar. Bu iş birliği, ulusal ve uluslararası düzeyde deniz güvenliğini artırmaktadır. Üye ülkelerin en iyi uygulamalarının paylaşılmasını da teşvik etmektedir. Deniz güvenliğinin sağlanması mavi ekonominin sürdürülebilir kapsamda devam etmesini ve deniz çevresinin korunmasını sağlamaktadır.⁴⁵³

3.1.4.2.2. İklim Değişikliği ile Mücadele

İklim değişikliği, küresel denizcilik sektörünü önemli ölçüde etkilemektedir. Artan sera gazı emisyonları deniz seviyelerinin yükselmesine, deniz suyunun ısınmasına, okyanus asitlenmesine ve daha birçok olumsuz sonuçlara yol açmaktadır. Bu durum, deniz ekosistemlerini etkilemektedir. IMO, çeşitli stratejiler geliştirerek denizcilik sektörünün iklim değişikliği üzerindeki etkilerini azaltmaya çalışmaktadır. 2018 yılında "IMO Stratejisi" kabul edilmiştir. Buna göre denizcilikten kaynaklanan sera gazı emisyonlarının 2050 yılına kadar yarıya indirilmesi hedeflenmektedir. Bu strateji, denizcilik sektörünün sürdürülebilirliğini sağlamak ve küresel iklim değişikliği ile mücadele için önemli bir adım olarak görülmektedir.⁴⁵⁴

Strateji kapsamında, düşük karbonlu teknolojilerin ve enerji verimliliği tedbirlerinin benimsenmesini teşvik edilmekte, böylece denizcilik sektörünün çevresel etkilerinin azaltılması amaçlanmaktadır. IMO stratejisi ile gemi tasarımlarının iyileştirilmesi, yakıt tüketiminin azaltılması ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı gibi yenilikçi çözümler geliştirilmektedir. Bu kapsamda yapılan Buhaug ve arkadaşlarının çalışması, denizcilik sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının kapsamlı bir analizini sunmakta ve enerji

⁴⁵² EMSA, 2023. <https://www.emsa.europa.eu/about/mission-statements.html> (erişim tarihi: 20.06.2024).

⁴⁵³ IMO, 2021. Maritime Safety Committee (MSC), <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-Default.aspx> (erişim tarihi: 20.06.2024).

⁴⁵⁴ IMO. (2018). <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Vision-and-level-of-ambition-of-the-Initial-IMO-Strategy.aspx> (erişim tarihi: 09.10.2024).

verimliliği tedbirlerinin önemini ortaya koymaktadır.⁴⁵⁵ Çalışma, deniz taşımacılığında enerji verimliliğini artırarak, karbon ayak izinin nasıl azaltılabileceğine dair somut öneriler sunmaktadır.

Bunlara ek olarak, "Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi" ve "Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı" gibi uygulamalar, gemilerin enerji verimliliğini artırmak için düzenlenmiştir. Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi, yeni inşa edilen gemilerin enerji verimliliği standartlarını belirlemekte, Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı ise mevcut gemilerin operasyonel verimliliğini artırmayı amaçlamaktadır. Gemi sahipleri ve işletmeciler enerji verimliliği tedbirlerini benimsemek mecburiyetindedir. Bazı akademik çalışmalarda, bu uygulamaların denizcilik sektöründe karbon emisyonlarını azaltmadaki etkinliği irdelenmiştir. Çalışmalar sonucunda bu tür düzenlemelerin sektörde sürdürülebilir uygulamaların yaygınlaşmasına önemli katkılar sağladığı vurgulanmıştır.⁴⁵⁶ İklim değişikliği ile mücadelede, alternatif yakıtların kullanımı da önem teşkil etmektedir. Denizcilik sektöründe fosil yakıtların yerini alabilecek düşük karbonlu yakıtlar arasında sıvılaştırılmış doğal gaz, biyoyakıtlar ve hidrojen gibi seçenekler vardır. Bouman ve arkadaşlarının çalışması, denizcilik sektöründe alternatif yakıt kullanımının potansiyelini ve bu yakıtların çevresel etkilerini değerlendirmekte bu yakıtların kullanımının denizcilik sektöründe karbon emisyonlarının nasıl azaltacağına dair kapsamlı bir analiz sunmaktadır.⁴⁵⁷

IMO, ayrıca “Düşük Karbonlu Deniz Taşımacılığını Desteklemek için Küresel Endüstri Birliği (Düşük Karbonlu GIA)” girişimi ile sektör genelinde düşük karbonlu gemi teknolojileri ve operasyonel tedbirler teşvik edilir. Bu girişim ile denizcilik sektöründeki paydaşların işbirliği ile düşük karbonlu çözümler geliştirilmesinin ve bu çözümlerin küresel ölçekte yaygınlaştırılması hedeflenmektedir.⁴⁵⁸

Son olarak, "Poseidon Principles" gibi finansal girişimler ile denizcilik sektörünün karbon ayak izini azaltmaya yönelik sürdürülebilir yatırımlar yapılması teşvik edilmektedir. Bu ilkeler ile gemi finansmanın çevresel sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda ilerlenmesi sağlamaktadır.⁴⁵⁹ Denizcilik sektörünün düşük karbonlu çözümleri benimsemesi ve sektördeki

⁴⁵⁵ Sherbaz ve Duan, 2012: 335-340. ; Buhaug vd., 2009: 1-40, 46-51.

⁴⁵⁶ Tokuşlu, 2020: 114-119. ; Perera ve Mo, 2016: 29-46. ; Im vd.,2019: 185-194.

⁴⁵⁷ Bouman vd., 2017: 408-421.

⁴⁵⁸ International Maritime Organization, 2023 <https://greenvoyage2050.imo.org/about-the-gia/> (erişim tarihi: 06.08.2024).

⁴⁵⁹ Poseidon Principles, 2023. <https://www.poseidonprinciples.org/finance/> (erişim tarihi: 06.08.2024).

sürdürülebilirlik çabalarının desteklenmesi için bu tür finansal düzenlemeler önem taşımaktadır.

3.1.4.2.3. Uluslararası İş birliği ve Kapasite Geliştirme

Uluslararası Denizcilik Örgütü, deniz çevresinin korunması konusunda uluslararası iş birliğini teşvik ederek gelişmekte olan ülkelere teknik destek ve eğitim sağlamaktadır. Bu çabalar ile küresel deniz çevresinin korunmasına yönelik kapasite geliştirilmekte ve denizcilik sektöründe sürdürülebilir uygulamaların yayılması amaçlanmaktadır.

Teknik iş birliği programları ve eğitim kursları sayesinde deniz çevresinin korunmasına yönelik en iyi uygulamaların kullanılması ve bu ülkelerin uluslararası standartlara uyum sağlaması hedeflenmektedir. Denizcilik sektöründeki bilgi ve deneyim paylaşımı küresel çevre sorunlarının çözümünde kritik bir rol oynamaktadır. IMO'nun "Entegre Teknik İşbirliği Programı" gelişmekte olan ülkelerde deniz güvenliği, deniz kirliliğinin önlenmesi ve denizcilik yönetimi konularında kapasite geliştirme faaliyetlerini destekler niteliktedir.⁴⁶⁰

IMO nezdinde bölgesel iş birliği inisiyatifleri ile de deniz çevresinin korunması amaçlanmaktadır. Bölgesel düzeyde denizcilik yönetimi ile çevresel koruma konularında iş birliği sağlanabilmektedir. Örneğin, "Akdeniz Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Durum Müdahale Merkezi" (REMPEC) gibi merkezler, Akdeniz bölgesinde deniz kirliliği ile mücadele ve acil durum müdahale kapasitesinin artırılması için projeler yürütmektedir.⁴⁶¹

IMO kapsamında "Küresel Denizcilik Teknolojisi İşbirliği Merkezleri" network, denizcilik sektöründe enerji verimliliğini artırma ve sera gazı emisyonlarını azaltma hedefleri doğrultusunda teknolojik iş birliği son olarak kapasite geliştirme faaliyetlerini yürütmektedir.⁴⁶² IMO'nun yapmış olduğu çalışmalar ve girişimler deniz çevresinin korunması ve denizcilik sektörünün sürdürülebilirliği açısından büyük önem teşkil etmektedir. MARPOL, ISPS Kodu, SOLAS ve Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi gibi düzenlemeler, deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz güvenliğinin artırılması ve deniz yaşamının korunmasına yönelik önemli gelişmeler olarak görülmektedir. Ayrıca, IMO'nun iklim değişikliği ile mücadele stratejisi, denizcilik sektörünün sürdürülebilirliğini artırmanın yanında deniz çevresinin korunmasına ve sağlıklı deniz ekosistemlerinin sürdürülmesine yönelik önemli katkılar ortaya koymaktadır.

⁴⁶⁰ International Maritime Organization.

<https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/ITCP.aspx> (erişim tarihi: 06.08.2024).

⁴⁶¹ REMPEC, 2023. <https://www.rempec.org> (erişim tarihi: 04.05.2024).

⁴⁶² MTCC, 2023. <https://www.imo.org> (erişim tarihi: 04.05.2024).

IMO'nun uluslararası iş birliği ve kapasite geliştirme çabaları, küresel deniz çevresinin korunmasına yönelik farkındalığın artırılmasını sağlamakta ve gelişmekte olan ülkelerin deniz çevresini koruma kapasitelerini kuvvetlendirmektedir. Bu bağlamda, IMO'nun deniz çevresinin korunmasındaki rolü deniz ekosistemlerinin uzun vadeli sağlığını güvence altına almaktır.⁴⁶³

3.1.5. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Açık Denizlere İlişkin Sorumluluk Rejimleri

Uluslararası sorumluluk rejimi, uluslararası aktörlerin belirli eylemleri sonucu aynı ya da benzer durumlarda ne şekilde sorumlu tutulacaklarını belirleyen hukuki düzenlemelerdir.⁴⁶⁴ IMO'nun devletlere açık denizlerin korunmasını ve güvenliğinin sağlanması hususunda sorumluluk yüklemiş olduğu bir dizi uluslararası sözleşmesi vardır. Bu sözleşmeler, açık denizlerle ilgili çeşitli sorumluluk rejimlerini belirleyerek deniz çevresinin korunmasını sağlamaktadır. IMO'nun sorumluluk rejimleri, gemilerin neden olabileceği çevresel zararlar, kazalar veya kirlilik durumlarında taraf ülkelerin ve gemi sahiplerinin yükümlülüklerini düzenler.⁴⁶⁵

MARPOL, petrol, kimyasal maddeler, zararlı sıvılar ve katı atıklar gibi çeşitli kirlilik türlerine karşı koruma sağlar ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği ile ilgili sorumlulukları belirler. Üye devletler ve gemi sahipleri, kirliliği önlemek için belirli standartlara uymak zorundadır. Sözleşmenin 14. maddesinde, tarafların sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmek için gereken önlemlerin alınması düzenlenmiştir. Bu kapsamda devletler kendi iç hukuklarında düzenleme yapmalı ve sözleşmenin uygulanmasını sağlamalıdır.⁴⁶⁶ İhlallere yönelik yaptırımlar yine ulusal düzenlemede cezai veya hukuki olarak düzenlenmelidir. Madde 15'in devamında sözleşmeye uygun hareket etmeyen diğer tarafların eylemlerine karşı gereken tedbirlerin alınması hususunda taraf devletlere yükümlülük yüklenmiştir. Böylece taraf devletlerin birbirilerini denetleme mekanizması getirerek ihlal edici eylemler hakkına sorumluluk rejimlerinin uygulanmasını sağlamaktadır. MARPOL kapsamında ihlal edici eylemlere, m.16'ya göre zararı tazmin yolu ile yaptırım uygulanmaktadır.⁴⁶⁷

1969 tarihli Sivil Sorumluluk Sözleşmesi, deniz kazalarında meydana gelen petrol kirliliğinden kaynaklanan zararlar için gemi sahiplerine yükümlülükler getirir. Bu sözleşme,

⁴⁶³ Tanaka, 2020: 567-588. ; IMO, 2021, <https://www.imo.org> (erişim tarihi: 04.05.2024).

⁴⁶⁴ Erkiner ve Kavak, 2022: 1-30.

⁴⁶⁵ Tanaka, 2012: 583-591.

⁴⁶⁶ MARPOL, 1973-1978: madde 14.

⁴⁶⁷ MARPOL, 1973-1978: madde 15, 16.

petrol tankeri kazalarında çevreye verilen zararın tazmini konusunda sorumluluğun gemi sahibine ait olduğunu belirtir. Gemi sahipleri, kazalardan doğan çevresel zararlardan katı bir şekilde ve maddi olarak sorumlu tutulur. Bu sorumluluk, temizlik masraflarını, balıkçıların uğradığı zararı ve alınan önlemleri kapsamaktadır. Bu zararların tazmini için zorunlu sigorta yapılması gerekir.⁴⁶⁸

1992 Uluslararası Petrol Kirliliğinden Doğan Tazmin Fonu, Sivil Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında belirlenen tazminat miktarının yetersiz kaldığı durumlarda devreye girer. Bu sözleşme, uluslararası bir tazminat fonu oluşturur ve kazalarda zarar gören taraflara ek ödeme yapılmasını sağlar. Petrol kirliliği vakalarında zararın karşılanması için gemi sahiplerinin dışında petrol yükleyiciler de bu fona katkıda bulunur.⁴⁶⁹

Bu iki anlaşma, sivil sorumluluk modeli olarak oldukça başarılıdır. Sivil tazminat sistemini oluşturan Tazmin Fonu ve Sivil Sorumluluk Sözleşmeleri iki aşamalı sorumluluk rejimini oluşturmaktadır. İlk olarak sorumluluk gemi sahibine yöneltilir. Gemi sahibi yalnızca kasti olarak kişisel eylemi veya ihmali neticesinde sorumlu tutulabilir. İkinci aşama, ilk aşamada zararın tazmin edilemediği durumlarda devreye girmektedir. Tazmin Fonu çerçevesinde hem petrol veya ağır yakı alan şirketlerde katkı payları toplanır.⁴⁷⁰

1996 yılında kabul edilen Tehlikeli ve Zararlı Maddelere İlişkin Sivil Sorumluluk Sözleşmesi (HNS), tehlikeli ve zararlı maddelerin taşınması sırasında meydana gelen kazalardan doğan zararlara ilişkin bir sorumluluk rejimi oluşturur. Kimyasal maddeler, sıvılaştırılmış gazlar ve diğer tehlikeli maddelerin deniz taşımacılığı sırasında çevreye veya insanlara verilen zararlar bu sözleşme kapsamında tazmin edilir. Sorumluluk rejimi sivil sorumluluk sözleşmeleri ile benzerlik taşır. İlk aşama, gemi sahibinin katı sorumluluğunu gerektirir. İkinci aşama, HNS maddelerinin alıcılarının yaptıkları katkılar ile zarar giderilmeye çalışılır.⁴⁷¹

Yakıt Kirliliğine İlişkin Sorumluluk yani Bunker Sözleşmesi de aynı şekilde petrol dışındaki gemi yakıtlarının sebep olduğu kirlilikten gemi sahiplerinin sorumlu tutulmasını sağlar ve gemi sahiplerine sigorta yaptırma zorunluluğu getirir.⁴⁷²

Balast Suyu Yönetimi Hakkında Sözleşme, gemilerin balast sularının deniz ekosistemine zarar vermesini önlemeyi amaçlar. Balast sularında taşınan istilacı türlerin deniz

⁴⁶⁸ Kiran ve Krishna, 2010: 399-420. ; Hadavand, Azadbakht ve Ghazanfari, 2022: 161-177.

⁴⁶⁹ Kiran ve Krishna, 2010: 399-420.

⁴⁷⁰ Bleyen, 2011: 16.

⁴⁷¹ Bleyen, 2011: 16.

⁴⁷² Demir, 2016: 239-325.

çevresine yayılması, ciddi çevresel sorunlara yol açabileceğinden bu sorumluluk rejimi, gemilerin balast suyu yönetimi ile ilgili yükümlülüklerini belirler.⁴⁷³

Batıkların Kaldırılmasına İlişkin Sözleşme, denizlerdeki batıkların yarattığı tehlikelerden gemi sahiplerinin sorumlu tutulmasını sağlar. Bu sözleşme, gemi kazaları sonucunda batıkların çevreye zarar vermesini önlemek amacıyla, batıkların kaldırılması ve bu operasyonun masraflarının karşılanması ile ilgili sorumlulukları düzenler.⁴⁷⁴

Londra Sözleşmesi, denizlere atık boşaltılmasının düzenlenmesi amacıyla kabul edilmiştir. Bu sözleşme, deniz dibi kirliliğinin önlenmesi için devletlerin ve gemi sahiplerinin yükümlülüklerini tanımlar. Bu kapsamda gemilerin ve diğer faaliyetlerin denizlere atık veya zararlı maddeler boşaltmasını sınırlamak ve denetlemek için mekanizmalar oluşturulmuştur.⁴⁷⁵

IMO'nun bu sorumluluk rejimleri, kirleten öder ilkesine dayanarak denizcilik endüstrisini sorumlu tutmaktadır. IMO rejimi, gemi sahiplerini ve devletleri deniz çevresine verilen zararlardan doğrudan sorumlu tutarak, uluslararası deniz hukukunda deniz çevresini korumaya yönelik etkili bir yasal çerçeve sağlar. Medeni sorumluluk sözleşmeleri, gemi sahipleri için katı bir sorumluluk ilkesi çerçevesinde zorunlu sorumluluk sigortası sistemini oluşturur. Uluslararası sorumluluk çerçevesinde ihlali yapan devlete karşı hukuki süreç başlatma hakkı doğar. Bunun yanında taraf devletler, kirleten devlet aleyhine yasal işlem başlatabilir ve devletin faaliyetlerinin denetlenmesini sağlayabilir. Kirleten devlet, tazminat, diplomatik izolasyon, liman devletinin sıkı denetimi, belirli deniz kaynaklarına erişimin kısıtlanması gibi sonuçlar ile karşılaşabilir.⁴⁷⁶

Bu rejimler, çevre koruma, deniz güvenliği ve tazminat sorumluluklarını düzenleyerek, açık denizlerde meydana gelebilecek çevresel ve ekonomik zararların en aza indirilmesine yardımcı olur.

3.1.6. Uluslararası Fonların Yönetimi

IMO, denizcilik sektörüyle ilgili uluslararası fonların yönetimi konusunda çeşitli roller üstlenir. IMO'nun kendisinin doğrudan yönettiği bazı fonlar bulunmakla birlikte, bazı sorumluluk rejimleri kapsamında oluşturulan uluslararası fonlar da IMO gözetiminde veya

⁴⁷³ Gollasch ve David, 2019: 237-250.

⁴⁷⁴ IMO, <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx> (erişim tarihi: 09.09.2024).

⁴⁷⁵ IMO, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/London-Convention-Protocol.aspx> (erişim tarihi: 09.09.2024).

⁴⁷⁶ Tsimplis, 2024: 178-204. ; IMO, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/05MARPOL.aspx> (erişim tarihi:22.09.2024).

rehberliğinde işler. Aşağıda IMO'nun fon yönetimiyle ilgili temel mekanizmalar ve sorumlulukları açıklanmaktadır.⁴⁷⁷

Uluslararası Petrol Kirliliğinden Doğan Tazmin Fonu (IOPC Fonu), IMO'nun sorumluluk rejimlerinden biridir. 1971 CLC ve 1992 FUND Sözleşmesi kapsamında petrol kirliliği kazalarında mağdurlara tazminat ödenmesini sağlar. Bu fon, petrol tankerlerinden kaynaklanan petrol sızıntılarının çevreye verdiği zararların tazmin edilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Fon, tankerlerle taşınan petrolün sahiplerinden alınan katkı payları ile finanse edilir.⁴⁷⁸

Tehlikeli ve Zararlı Maddelere İlişkin Uluslararası Tazminat Fonu (HNS Fonu), 1996 yılında oluşturulan HNS Fonu deniz taşımacılığında tehlikeli maddelerin neden olduğu kazalarda zarar görenlere tazminat ödenmesi için kurulan bir fon sistemidir. Bu fon, HNS Sözleşmesi kapsamında yürütülür ve kimyasallar, gazlar, sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ve diğer zararlı maddelerle ilgili kazalar için kullanılır. HNS Fonu, ilgili maddelerin taşınmasına katkıda bulunan şirketlerden alınan primlerle finanse edilir.⁴⁷⁹

Teknik İş birliği Fonu, IMO'nun Teknik İş birliği Programı kapsamında, gelişmekte olan ülkelerin denizcilik güvenliği, deniz çevresinin korunması ve denizcilik kapasitesini geliştirmelerine yardımcı olmak amacıyla fonlar sağlanır. Bu fonlar, denizcilik yönetimde yetenek geliştirme ve eğitim programlarına destek verir. Teknik iş birliği fonları, IMO'nun uluslararası bağışçılardan aldığı yardımlarla ve devletler arası iş birlikleriyle finanse edilir.⁴⁸⁰

Deniz Güvenliği ve Çevre Koruma İçin Kapasite Geliştirme Fonu, IMO'nun kapasite geliştirme programının bir parçasıdır ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde deniz güvenliği ve çevre koruma kapasitesini artırmayı amaçlar. Fon; eğitim, danışmanlık ve teknoloji transferi yoluyla denizcilik sektöründe güvenli ve çevreye duyarlı uygulamaların yaygınlaştırılmasını hedefler. Fonlar, bağışlar ve üye ülkeler tarafından sağlanan katkılarla finanse edilir.⁴⁸¹

Bunker Yakıt Kirliliği Fonu, IMO'nun gözetiminde olan bu fon, Bunker Yakıt Kirliliği Sözleşmesi (2001) çerçevesinde denizlerdeki yakıt kirliliğinden doğan zararların tazmini için kullanılır. Gemi yakıtlarından kaynaklanan kirlilik vakalarında mağdurların zararlarının karşılanmasını sağlar ve sigorta gereklilikleri ile finanse edilir.⁴⁸²

⁴⁷⁷ Basaran, 2016: 101.

⁴⁷⁸ VI, M. A. IMO, 2020: 1-58.

⁴⁷⁹ Bleyen, L. 2011: 16.

⁴⁸⁰ IMO, Technical Cooperation Committee (TCC) reports. <https://www.imo.org> (erişim tarihi:08.09.2024).

⁴⁸¹ IMO (n.d.). Capacity Building for Maritime Safety and Environmental Protection. <https://www.imo.org> (erişim tarihi: 04.03.2024).

⁴⁸² Wu, 2002: 553.

Kaza Sonrası Müdahale ve Tazmin Fonları, IMO, büyük deniz kazalarına müdahale amacıyla kullanılan ve kaza sonrası temizleme operasyonları ile ilgili fonların yönetiminde de rol oynar. Bu kapsamda, denizcilik kazalarından kaynaklanan çevresel zararların giderilmesi için oluşturulan çeşitli uluslararası tazmin fonları bulunur. Bu fonlar, genellikle gemi sahiplerinden, petrol şirketlerinden ve diğer denizcilik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerden alınan katkılarla finanse edilir.⁴⁸³

Donör Fonları ve Gönüllü Katkılar, IMO, çeşitli donör ülkeler ve kuruluşlardan gönüllü katkılar alarak denizcilik güvenliği ve çevre koruma projelerini finanse eder. Bu katkılar, IMO'nun kapasite geliştirme, teknik iş birliği ve eğitim programlarının yürütülmesinde önemli bir rol oynar. IMO, kendi teknik iş birliği fonları ve sorumluluk rejimleri kapsamında oluşturulan uluslararası tazminat fonları aracılığıyla uluslararası denizcilik çevresini koruma ve kazalardan kaynaklanan zararların tazmini için önemli bir fon yönetimi rolü oynar. Bu fonlar, denizcilik sektörünün daha güvenli ve çevreye duyarlı olmasını sağlamayı amaçlayan mekanizmalar olarak hizmet eder.⁴⁸⁴

3.1.7. IMO'nun Çevreyi Kirleten Devletlere Yönelik Uygulamaları

IMO esas itibarıyla denizcilik faaliyetlerini kısıtlama ya da durdurma yetkisine haiz değildir. Lakin IMO tarafından belirlenen deniz güvenliği ve denizleri koruma standartlarına uyan devletler, gemi sahipleri veya gemi işletenler üzerinde dolaylı yaptırımlara yol açabilmektedir. Bu yaptırımlar ekseriyetle deniz çevresini korumaya yönelik uluslararası düzenlemeler ve bu düzenlemelerin gerektirdiği denetimlerle ilgilidir. IMO doğrudan cezalar vermese de çevreyi kirleten gemilere ve devletlere yönelik kurallar getirebilmektedir. IMO'nun yaptırımları MARPOL gibi uluslararası anlaşmalara uyulmaması durumuna gemilerin denetlenmesi, liman erişimlerinin kısıtlanması ve kara listeye alınmalarını içerebilir. Bu dolaylı yaptırımlar beş başlık altında incelenecektir.

3.1.7.1. Kara Liste Uygulamaları

IMO, deniz çevresini koruma standartlarına uymayan gemilere ve devletlere karşı kara liste uygulamalarını destekleyebilir. Kara listeye tabi gemiler, liman devleti kontrolü kapsamında daha sıkı denetimlere tabi tutulmakta veya limanlara girişleri

⁴⁸³ IMO, Chapter, X. I. V. 2002: 998-1001.

⁴⁸⁴ Blanco-Bazán, 2003: 31

yasaklanabilmektedir. Paris Memorandumu (Paris MoU) bu denetim kapsamında 27 deniz otoritesinin katılım sağladığı uluslararası anlaşmadır. Paris MoU kapsamında gemilere ilişkin yıllık denetim raporları yayınlanmaktadır. Bu raporlarda gemilerin performansları değerlendirilir. Rapor sonucu uygunsuzluk tespit edilen, IMO kurallarına uymayan bir geminin limanlara girişleri kısıtlanabilir. Özellikle Avrupa limanları tarafından sıkı bir denetime maruz kalan bu gemilerin belirli limanlara girişi tamamen engellenebilmektedir. Bayrak devleti Togo olan MV Lintan gemisi, çevre standartlarını ihlal edici ciddi uygunsuzlukların tespit edilmesi üzerine Paris MoU'nun kara liste uygulamaları kapsamında liman erişimi engellenen gemilere bir örnek teşkil eder.⁴⁸⁵

3.1.7.2. Limanlara Girişin Kısıtlanması ve Yasaklanması

Açık denizlerde faaliyet gösteren gemiler IMO'nun belirlediği uluslararası standartlara uygun olmak zorundadır. Bu standarta uymayan gemiler limanlar tarafından kabul edilmeyebilir. Açık denizlerde seyreden gemilerin denetimi bayrak devleti ve liman devleti tarafından yapılmaktadır. IMO, açık denizlerde denizcilik faaliyetlerinden bayrak devletini sorumlu tutmaktadır. Bayrak devleti bu doğrultuda geminin uluslararası standartlara uygunluğunu denetlemek zorundadır. Aksi takdirde uluslararası yaptırımlarla karşılaşabilmektedir. Eğer bir devletin gemisi sürekli olarak açık denizleri kirletici faaliyetlerde bulunursa, IMO devlete gemiyi denetlemesi ve gerekli önlemleri alması için baskı yapabilir. Eğer gemi zarar verici faaliyetlerine devam ederse geminin limanlara girişi kısıtlanabilir veya tamamen yasaklanabilir.⁴⁸⁶ IMO'nun bayrak devletini denetimle sorumlu olmasını zorunlu kılması, özellikle “açık deniz bayrağı” altında faaliyet gösteren denetimsiz gemiler ile mücadelede önemlidir. IMO'nun bayrak devletine uygulamış olduğu yaptırım, devletin denizcilik itibarını zedeleyerek devlete bağlı gemilerin limanlarda sıkı denetimlere maruz kalmasına ve sertifika alamamalarına yol açabilir.⁴⁸⁷ IMO bayrak devletinin performansını gözlemlemekte ve performansları düşük olan devletleri uluslararası denizcilik toplumuna bildirmektedir. Bunun sonucunda gemiler daha sıkı denetim geçirir veya ticari faaliyetlerine sınırlama getirilebilir.⁴⁸⁸

⁴⁸⁵ ParisMou, Annual Report 2019, <https://www.parismou.org> (erişim tarihi: 10.09.2024).

⁴⁸⁶ Tanaka, 2012: 485-580. ; IMO, 2019. <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/MARPOL.aspx> (erişim tarihi: 20.09.2024).

⁴⁸⁷ Winston, 2017: 622-635.

⁴⁸⁸ International Maritime Organization, 2019. Annual Report on Port State Control. <https://www.imo.org>, (erişim tarihi: 20.09.2024). ; Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 2019. <https://www.parismou.org>, (erişim tarihi: .09.2024). Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 2019. <https://www.parismou.org>, (erişim tarihi: 01.09.2024).

IMO'nun balast suyu yönetimi sözleşmesi, gemilerin denge unsuru olan balast suyunun boşaltılması esnasında deniz ekosistemlerine zarar veren zararlı organizmaların taşınması, bu sözleşmedeki standartlara uygun olmayan gemilerin limanlara girişleri kısıtlanabilmektedir. Aynı şekilde IMO'nun 2020 yılında yürürlüğe koyduğu Sülfüt Oksit emisyonlarına yönelik kısıtlamalar ile gemilerin sülfür emisyonlarını kontrol altına alma zorunluluğu hasıl olmuştur. Bu kısıtlamalara uymayan gemilerin de limanlara girişleri kısıtlanabilmektedir.

3.1.7.3. Denizcilik Faaliyetlerinin Durdurulması

Öncelikle belirtmek gerekir ki IMO'nun yaptırım yetkisi yoktur. Dolayısıyla doğrudan bir geminin denizcilik faaliyetlerini durdurma kararı alamaz. Ancak belirlemiş olduğu standartların ihlali durumunda diğer devletler veya uluslararası organlar bu faaliyetin durdurulmasını sağlayabilecektir. IMO bu anlamda ciddi çevre ihlalleri yaşıtan gemilerin veya işletmelerin denizcilik faaliyetlerinin kısmen veya tamamen durdurulmasını bu otoritelerden talep edebilmektedir. Talep sonucunda çevresel felaketlere sebep olan petrol sızıntıları veya kimyasal atık boşaltımlar yapan gemilerin faaliyetleri uluslararası mahkemeler, liman ve bayrak devletleri aracılığı ile durdurulabilir veya bu gemiye yönelik faaliyet yasakları getirilebilir.⁴⁸⁹

3.1.7.4. Ağır Para Cezaları

IMO geliştirmiş olduğu standartlara uygun hareket etmeyen gemilere veya sahiplerine ağır para cezaları uygulanmasını destekler. Özellikle MARPOL ve SOLAS gibi sözleşmelere uymayan gemiler, deniz kirliliğine yol açarlarsa yüksek para cezaları ile karşı karşıya kalmaktadır. Sülfür emisyonları ile ilgili IMO 2020 düzenlenmelerine aykırı hareket eden, yakıtında sülfür içeriğinin belirlenen sınırların üstünde olan gemilere liman devletleri tarafından ağır para cezaları uygulanabilmektedir.⁴⁹⁰

3.1.7.5. Deniz Trafik Yönetimi ve Erişim Kısıtlamaları

Bir yaptırımdan ziyade IMO'nun tanıdığı bazı deniz koruma alanları ile ilgili gemilere uygulanan birtakım kısıtlamalar vardır. Buna göre IMO belirli deniz yollarının ve deniz trafik

⁴⁸⁹ Tanaka, 2012: 201-296.

⁴⁹⁰ Winston, 2017: 622-635.

koridorlarının çevresel hassasiyetine göre veya güvenlik ihtiyacına göre erişimini kısıtlayabilmektedir. Deniz koruma alanları gibi hassas ekosistemlerde gemi trafiği kısıtlanabilmekte ve hatta yasaklanabilmektedir. Arktik okyanusunda bu kapsamda gemi faaliyetleri kısıtlanmıştır. Ayrıca bu bölgede deniz trafiği ile ilgili getirilen düzenlemeler ile gemilerin deniz yollarına erişimi kısıtlanabilmektedir.⁴⁹¹

⁴⁹¹ Tanaka, 2012: 201-296. ; IMO, 2017. <https://www.imo.org> (erişim tarihi: 10.09.2024).

SONUÇ

Okyanuslar, barındırdığı kaynaklar sayesinde dünya üzerindeki yaşamın devamını sağlamaktadır ve tarih boyunca hem insan kültürünü hem de ekonomik ilerlemeyi yönlendiren değerli kaynaklar olmuşlardır. Okyanusların tüm canlı varlıkların hayatı için bariz önemi göz önüne alındığında, insanlık kendi varlıklarını korumak için çok az çaba göstermiştir. Okyanus kirliliği on yıllardır birikmektedir ve dünyanın tuzlu su kütlelerinin mevcut durumu insan ihmalkârlığının bir sonucudur.⁴⁹²

2021 tarihinde Birleşmiş Milletler bünyesinde uzman gruplar tarafından hazırlanan 2. Okyanus Değerlendirme Raporu, denizlerin mevcut durumunu küresel bazda raporlamaktadır. Rapor açık denizlerin kirliliğini; deniz çöpleri, plastik kirliliği, gemi kazaları ve petrol sızıntıları, kimyasal kirlenme ve radyoaktif kirlenme olmak üzere başlıklar halinde incelemiştir. Rapora göre 2018 yılında 348 milyon ton plastik atık üretilmiştir. Ve 2010 yılı verilerine göre her yıl 4,8-12,7 milyon ton plastik atığı okyanuslara karışmaktadır. 2019 yılı itibarıyla, deniz çöpleri 1.400'den fazla tür üzerinde olumsuz etki yarattığı tespit edilmiştir. 2019 yılında okyanuslarda 700 ölü bölge tespit edilmiştir.⁴⁹³ Tüm bu tespitler açık deniz ekosisteminin ne derece zarar gördüğünü ortaya koymaktadır. Okyanuslar günden güne daha fazla kirletilmekte ve deniz ekosistemi geri dönülemez bir zarara uğratılmaktadır. Okyanusların bir parçası olan açık denizler, kıyı devletinin deniz yetki alanları dışında kalan deniz alanları olarak tanımlanmaktadır. Bu deniz alanları "serbestiyet rejimi" altında faaliyet gösteren ve tüm insanlığa açık bir statüye sahiptir. Açık denizlerin bu statüsü, denizlerin özgür kullanımını teşvik ederken aynı zamanda yönetim ve koruma açısından ciddi zorluklar yaratmaktadır. Hiçbir devletin egemenlik iddiasında bulunamadığı bu alanlar, küresel ortaklık anlayışına dayanarak herkesin kullanımına açık olmakla birlikte, tam da bu özellikleri nedeniyle korunmasız kalmaktadır. Ciddi koruma ve yönetim eksiklikleri bulunan açık denizlerde hiçbir devletin doğrudan sorumluluk üstlenmemesi bu alanları istismara açık hale getirmekte ve çevresel sorunların ve biyolojik çeşitliliğin korunması gibi konuların ihmal edilmesine yol açmaktadır. Açık denizlerdeki bu kontrolsüzlük, deniz ekosistemlerinin sürdürülebilir yönetimini neredeyse imkânsız hale getirmektedir.

⁴⁹² GOC. <http://www.globaloceancommission.org/> (erişim tarihi: 02.07.2024).

⁴⁹³ Hall-Spenser ve Firth, 2021: 153-176.

Uluslararası toplumun okyanus kirlenmesine dolayısıyla açık deniz kirliliğine karşı tepki alması, tarihsel süreç içerisinde belki de açık denizlerin korunmasının güç olması sebebiyle çok geç olmuştur. Tarihsel sürece bakıldığında uluslararası hukukta ilk düzenlemeler bir dizi tanker kazası sonrası petrol kirliliğine karşı olmuştur. Daha sonra diğer atıklar nezdinde uluslararası sözleşmeler yapılmaya başlanmıştır. 1972 Londra Konvansiyonu ve akabinde gelen 1973-1978 MARPOL tüm atıklara ve kirleticilere karşı deniz çevresinin korunması için oluşturulmuştur. Aynı şekilde gemi operasyonlarının ıslahını, deniz trafiğinin düzenlenmesi ve çatmaların önlenmesini öngören SOLAS, deniz güvenliği için oluşturulmuştur. Böylece hem kirletici kaynakların kapsamı genişlemiş hem de deniz çevresinin korunması kavramına daha geniş ve daha vizyonlu bakılmaya başlanmıştır. Nitekim deniz çevre yönetimi, deniz çevresinin korunması için kirlenme halinde acil eylem planları öngören sözleşmeler kadar önem arz etmektedir. Deniz çevresinin korunmasında hukuki süreç, sözleşmeler ağı şeklinde ve geleneksel bakış açısı ile deniz kazaları sonrası muhtemel sorunları önleme şeklinde gelişmiştir.⁴⁹⁴ Sorunlara yönelik ilk geniş kapsamlı kodifikasyon BMDHS ile gerçekleşmiş, sözleşme deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesinde, korunmasında ve muhafazasında önemli bir dönüm noktası olmuştur. Sözleşme UDHM'yi de içine alarak belirli bir kurumsallaşma sağlamıştır.⁴⁹⁵ Lakin sözleşmenin yukarıda bahsedildiği üzere “etkisiz icra edilebilirliği” tartışılan bir konudur. Ancak devletler genel olarak BMDHS'nin, bir devletin kurallara uymayan başka bir devlete karşı durmasını sağlayacak çeşitli araçlar, kurallar ve prosedürler sunduğu konusunda hemfikirdir.

Mevcut yasal düzenlemeler ile ilgili tespit edilen temel sorun, devletlerin açık deniz alanlarının kirlenmesiyle ilgili düzenlemeleri uygulama noktasındaki isteksizliğidir. Açık deniz alanlarında bir devlete tek başına sorumluluk atfedilememesi bu sorunun kaynağı olabilir. Genel anlamda uluslararası hukukta devletlerin herhangi bir cezai sorumluluğunun olmaması da bu tepkisizliği güçlendirmektedir. Üstelik karar alıcı merci ile bu kararları uygulayacak otoritelerin aynı olması kuralların uygulanmasını güçleştirmektedir. Bu noktada uluslararası yasal düzenlemelerin denetim ve yaptırım mekanizmaları yeterince güçlü değildir. Nitekim BMDHS gibi yasal çerçeveler, devletlerin deniz çevresini koruma sorumluluklarını belirlemekle birlikte, uygulama ve denetim aşamalarında zorluk yaşamaktadırlar. Özellikle deniz kirliliği, biyolojik çeşitliliğin kaybı ve yasadışı balıkçılık gibi sorunlarla mücadelede, devletlerin kendi çıkarlarını ön planda tutarak hareket etmeleri ve yaptırımların caydırıcı

⁴⁹⁴ Güneş, 2007: 3.

⁴⁹⁵ Göçmen ve Şeker, 2019 : 346.

olmaması gibi nedenlerle uluslararası düzenlemeler etkisiz kalmaktadır. Ayrıca sözleşmenin açık denizlerin korunmasına dair hükümlerinin yeterince spesifik olmaması da bu sonuca etki etmektedir. BMDHS dâhil mevcut uluslararası mevzuatlar ve anlaşmalar, açık denizler ile ilgili koruma çabalarına önemli bir temel sağlasa da, açık denizlerin sürdürülebilir şekilde yönetilmesi ve korunması için yeterli değildir. Açık denizlerin sınır ötesi yapısı, bu alanların korunmasını yalnızca bireysel devletlerin değil, uluslararası toplumun ortak bir sorumluluğu haline getirmektedir.⁴⁹⁶

Her ne kadar BMDHS ile ilgili eleştiriler olsa da denizlere has uluslararası araçlar belirleyerek bir hukuki sistem oluşturduğu da bir gerçektir. Sözleşmenin uluslararası araçlarından birisi sorumluluk rejimleridir. Sorumluluk araçları, deniz çevresinin korunmasında önem arz eder. Üçlü rejim; liman, kıyı ve bayrak devletinden oluşmaktadır. Liman devleti, gemilerin limanlara giriş çıkışını denetleyerek kirlilik kontrolünü sağlarken, bayrak devleti gemilerinin deniz çevresine zarar vermemesini ve belirli standartlara uygun şekilde faaliyet göstermesini temin eder. Kıyı devleti ise kendi kıyı şeridi ve yakın çevresinde, deniz kaynaklarının sürdürülebilir şekilde kullanılmasını ve deniz kirliliğine karşı önleyici tedbirler alınmasını sağlamaktadır. Ancak, bu sorumluluk rejimlerinin açık denizlerde tam anlamıyla uygulanabilmesi ve denetimin etkin olabilmesi konusunda birtakım sınırlamalarla karşılaşmaktadır. Üçlü rejimin sorumluluklarının açık denizleri çevresel olarak koruma bakımından yeterli olup olmadığı üzerine tartışılabilir. Genellikle bu sorumluluk rejimlerinin yeterli denetim ve yaptırım gücüne sahip olmadığı, özellikle bayrak devletlerinin kendi gemilerini yeterince sıkı denetlememesi ve standartlara uyum sağlayamaması durumlarında açık denizlerin korunmasının zayıf kaldığı gözlemlenmektedir. Ayrıca, bayrak devletlerinin bazı durumlarda gemi sahiplerine ekonomik avantaj sağlamak amacıyla "rahat bayrak" uygulamalarını kullanması, çevre koruma standartlarının uygulanmasını daha da zorlaştırmaktadır.⁴⁹⁷

Bu bağlamda, IMO'nun bu devletlerle olan ilişkisi ve onlara sorumluluk atfetme işlevselliği önem kazanmaktadır. IMO güçlü bir yönetim mekanizması olarak karşımıza çıkar. Örgüt, deniz çevre yönetimi kapsamında deniz çevresinin korunması ile ilgili yasal araçları belirleyerek izlenmesini ve uygulanmasını sağlamaktadır. Bu anlamda “muhtemelen deniz hukuku üzerinde doğrudan en önemli etkiye sahip olan örgüt” olarak bilinmektedir.⁴⁹⁸

⁴⁹⁶ Gambardella, 2021: 1-13. ; Ayan ve Baykal, 2010: 275-297.

⁴⁹⁷ Scovazzi, 2000: 34-56.

⁴⁹⁸ Singh, 2018: 563-584.

Nitekim etkili düzenleyici yönetim, ancak yasal araçların uygulanabilmesini sağlamakla mümkündür. IMO, denizcilik standartlarını belirleyerek ve devletler arasında iş birliğini teşvik ederek, bu sorumluluk rejimlerinin uygulanmasını güçlendirmektedir. Ancak, IMO'nun da mevcut yapısıyla sınırlı bir yetki alanı bulunmaktadır ve devletlerin egemenlik haklarına saygı duyma zorunluluğu nedeniyle, doğrudan yaptırım gücüne sahip değildir. Bu durum, açık deniz çevresinin korunmasında daha etkili ve bağlayıcı mekanizmalar geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Sorumluluk rejimlerinin, açık denizleri korumada yetersiz kalmasına karşın, uluslararası toplum çeşitli çözümler önermektedir. Bunlar arasında, bağlayıcı uluslararası anlaşmaların güçlendirilmesi, devletler arasında daha sıkı iş birliği ve bilgi paylaşımı yapılması, çevresel izleme ve raporlama sistemlerinin geliştirilmesi ve çevre standartlarının uygulanmasında daha güçlü denetim ve yaptırım mekanizmalarının oluşturulması yer almaktadır. Ayrıca, açık denizlerde biyolojik çeşitliliğin korunması için yeni kabul edilen UYADB sözleşmesi gibi küresel girişimler, mevcut sorumluluk rejimlerinin eksik kaldığı alanlarda yeni çözümler sunarak deniz çevresinin korunmasına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.⁴⁹⁹

Biyolojik Çeşitliliğin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımı için Açık Denizlerin Hukuki Statüsü (UYADB) Anlaşması, açık denizlerdeki biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir yönetimi konusunda önemli bir eksikliği gidermiştir. Bu anlaşma, ekosistem temelli yaklaşımın bir tezahürü olarak açık denizlerde deniz koruma alanlarının tanımlanması ve yönetimi için yeni bir çerçeve sunmakta ve uluslararası toplumun çevreyi koruma çabalarını güçlendirmektedir. Okyanus kirliliği mevcut düzende iki aşamalı bir çözüm gerektirmektedir. Bunlar, mevcut kirlilik kütesinin temizlenmesi ve okyanusa gelecekteki atık girişlerinin azaltılmasıdır.⁵⁰⁰ Bu kapsamda sözleşmenin geniş DKA'lar ile okyanusların ıslahına yardımcı olacağı öngörülmektedir. Lakin sözleşme ile ilgili tespit edilen sorun, koruma alanlarından sorumlu bir komitenin kurulmaması olmuştur. DKA'lara ilişkin kısıtlamaların uygulanmasını ulusal yetki sınırlarında devletler yapacaktır. Lakin açık denizlerde, kısıtlama ve yasaklama uygulamalarının kim tarafından yapılacağı ve kim tarafından denetleneceği sözleşmede yer almamıştır. Bölgesel ve sektörel olarak bölünmüş DKA'ların yönetimi halihazırda zor iken bu sistemi devam ettirmek, DKA'ların etkinliğinin artırılmasını zorlaştıracaktır. DKA'ların yönetimine ilişkin teknik bir yapı halinde "Entegre Okyanus Yönetimi" oluşturmanın koruma

⁴⁹⁹ Harrison, 2023: 179-180.

⁵⁰⁰ Paul ve Sheetz 2018: 6.

alanlarının niteliğini artırıcı bir etkisi olacaktır. Ayrıca açık denizlerdeki deniz koruma alanlarındaki gemi faaliyetleri için IMO'nun yetkili kılınması, bu sorunun çözümünde yardımcı olacaktır.⁵⁰¹

UYADB sözleşmesi'nin uluslararası denizcilik yönetimindeki önemi, koruma alanlarının yönetiminde ve uygulanmasında uluslararası örgütlerin, özellikle de IMO gibi kuruluşların katkısı ile daha da pekişebilir. UYADB sözleşmesi kapsamında tanımlanacak DKA'ların yönetiminde IMO'nun mevcut görev ve sorumlulukları kapsamında katkısı, anlaşmayı daha uygulanabilir kılacaktır. UYADB sözleşmesi çerçevesinde deniz koruma alanlarının ilanında IMO'nun doğrudan bir rolü olmasa bile, bu alanların korunmasında, belirli düzenlemelerin uygulanması ve denetim süreçlerinde dolaylı olarak önemli bir etkiye sahip olabilir. Örneğin, deniz taşımacılığı faaliyetlerinin yönetimi ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi gibi konularda IMO'nun belirlediği standartlar, UYADB sözleşmesi kapsamındaki koruma alanlarının etkin bir şekilde korunmasına doğrudan katkı sağlayabilir. IMO'nun ve diğer üye devletlerin bu sözleşmeyi kabul etmesi ve ulusal mevzuatlarına entegre etmeleri, deniz çevresinin korunmasında uluslararası uyumu ve iş birliğini artıracak önemli bir adımdır. Eğer IMO, UYADB sözleşmesi'nin deniz koruma alanları ile ilgili düzenlemelerine uyum sağlarsa, bu alanların ilanında, yönetiminde ve korunmasında daha aktif ve kapsayıcı bir rol üstlenebilir. Bu doğrultuda UYADB sözleşmesi IMO'nun deniz çevresinin korunmasındaki etkisini artırarak küresel denizcilik politikalarının daha sürdürülebilir hale gelmesine katkıda bulunabilir.⁵⁰²

Açık denizler, sınır ötesi özellikleri nedeniyle tüm devletlerin ortak mülkiyeti olarak kabul edilir; bu da hiçbir devletin tek başına tam yetkiyle müdahale edemeyeceği anlamına gelir. Dolayısıyla, açık denizlerin korunması için etkili bir uluslararası yönetim mekanizmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Deniz çevresinin sürdürülebilir şekilde korunması için uluslararası iş birliği, sadece ulusal çıkarlar çerçevesinde hareket eden devletlerin değil, tüm insanlığın ve gelecekteki nesillerin çıkarlarını koruma sorumluluğuyla hareket edilmesini gerektirir. Bu kapsamda, IMO'nun ve diğer ilgili aktörlerin, uluslararası iş birliğini teşvik eden ve açık denizlerin korunmasını hedefleyen bir yönetim mekanizması oluşturması büyük önem taşımaktadır. Bu noktada IMO, deniz çevresinin korunmasına yönelik küresel bir yönetim mekanizması oluşturur. IMO, evrensel üyeliğe sahip “proaktif” bir uluslararası

⁵⁰¹ Wright vd., 2018: 1-82. ; Harrison, 2017: 1-17

⁵⁰² Wright vd., 2018: 1-82. ; Druel ve Gjerde, 2014: 90-97.

örgüttür. Deniz güvenliği, gemi kaynaklı kirlilik ve denizcilik faaliyetlerinin düzenlenmesi konularında standartlar belirleyerek, üye devletler arasında koordinasyonu sağlamaktadır. Ancak, IMO'nun mevcut yetkileri ve uygulama kapasiteleri de sınırlıdır ve deniz çevresinin korunmasında daha etkili bir rol oynayabilmesi için yapısal reformlara ihtiyaç duyulmaktadır.⁵⁰³

IMO'nun deniz çevresinin korunması konusundaki çalışmalarını daha ileriye taşıyabilmesi için devletlerarası iş birliğinin güçlendirilmesi, finansal kaynakların arttırılması ve bilimsel verilerin daha etkin kullanılması gerekmektedir. Denizcilik sektörü hızla dijitalleşirken IMO'nun da dijitalleşme ve otonom gibi yenilikçi teknolojilere yönelik daha hızlı düzenlemeler geliştirmesi gerekmektedir. Mevcut düzenlemelerin uygulanmasında zorlukların aşılabilmesi için IMO'nun denetim kapasitelerini artırarak, kuralların etkin uygulanmasını sağlayacak bağımsız bir denetim birimi kurması şarttır. Ayrıca, IMO'nun karar alma süreçlerine; sivil toplum kuruluşları, bilim insanları ve özel sektör gibi paydaşların daha fazla dâhil edilmesi, deniz çevresinin korunmasında daha kapsayıcı ve şeffaf bir yönetim anlayışını teşvik edebilir. Bu kapsamda deniz çevresinin etkin korunabilmesi amacıyla, IMO öncülüğünde, hâlihazırda geliştirmiş olduğu stratejiler dâhilinde “Entegre Okyanus Yönetimi” geliştirilebilir. Bu yapıya dâhil olarak IMO, bölgesel denizcilik kuruluşları ve diğer uluslararası örgütler tarafından ortak bir açık deniz haritalama programı başlatılabilir. Açık denizlerde DKA'ların yönetimi için yeterli denetim ve uyum mekanizmaları eksikliği de bu yönetim yapısı içerisinde bağımsız bir deniz koruma denetim birimi kurularak giderilebilir.

Sonuç olarak, açık denizlerin korunması için mevcut uluslararası mevzuatlar önemli bir başlangıç noktası olmakla birlikte, yeterli değildir. Bu bağlamda, devletlerin daha fazla iş birliği yapması ve küresel düzeyde daha güçlü bir yönetim mekanizmasının oluşturulması elzemdir. IMO gibi kuruluşlar, bu sürecin merkezinde yer almalı ve deniz çevresinin sürdürülebilir şekilde korunması için daha etkin ve bağlayıcı politikalar geliştirmelidir. Açık denizlerin korunmasında başarılı olunması, sadece mevcut nesillerin değil, gelecek nesillerin de bu doğal kaynaktan yararlanabilmesi için kritik bir öneme sahiptir.

⁵⁰³ Kirk, 2018: 511.

KAYNAKÇA

- Abdullahzade, C. (2009). Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği: Türk hukukundaki son gelişmelerin değerlendirilmesi. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 58(4), 693-710.
- Abdullayev, C. (2003). *Uluslararası Hukuk Açısından Denizyolu ile Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı.
- Abdullayev, C. (2005). *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tanzimi)*. Yetkin, Ankara.
- Abegón-Novella, M. (2024). Making Sense of the Agreement on Biodiversity Beyond National Jurisdiction: The Road Ahead. *Environmental Policy and Law*, 53(5-6): 439-458.
- Açıkgöz, R., & Deniz, C. (2007). *Türkiyenin Bayrak Ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi Ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli*. (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü). 5-23.
- Akıl, A. (2021). Uluslararası Hukuk Çerçevesinde İnsanlığın Ortak Mirası Olarak Antarktika. *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 16(2), 339-363.
- Akince, B. (2021). Uluslararası Hukuk'ta Çözüm Mekanizmaları ve Uygunluğun Sağlanması Mekanizmaları: Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(1), 99-114.
- Akunga, N. M. (2012). *The international legal, policy and institutional framework for the high seas environment: an evaluation*. (Doctoral dissertation, University of Nairobi). S.18294
- Albayrak, S. (2016). *Denizyolu Taşımacılığında Tanker Piyasası Analizi Ve Ekonomik Kriz Dönemlerinin Değerlendirilmesi*, Master's thesis, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, S.35-67.
- Algan, N. (2011). Akdeniz Eylem Planı, Sürdürülebilir Kalkınma ve Türkiye. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 17(1-2), 37-54.
- Algan, N., & Gönülal, O. (Eds.). (2019). Ulusal yetki alanları dışında kalan açık denizlerin korunması ve yönetilmesi. *Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları*. S: 4-5.
- Ali Şafak, Hukuk Terimleri Sözlüğü, Rehber Yayınları, Ankara, 1992, S.3.

- Ali, Ö. (2023). Kapalı ve Yarı-Kapalı Denizlerde İş birliği ve Akdeniz, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi, Ankara, Türkiye S.95-105
- Alpay, C. G. (2015). *Büyükşehir Belediyeleri Deniz Kirliliği Önleme Çalışmaları Ve Öneriler*. Yüksek Lisans Tezi. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. S:28.
- Álvarez, P. S. (2021). From Maritime Salvage To IMO 2020 Strategy: Two Actions To Protect The Environment. *Marine Pollution Bulletin*, 170, 112590. S.3
- Anlar Güneş, Ş. (2020). Maden Kaynaklarının Yönetimi Bağlamında Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesinin Rolü. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 17(65), 101-124. <https://doi.org/10.33458/uidergisi.655161>
- Arnaud-Haond, S. (2020). Mind the Gap between Biological Samples and Marine Genetic Resources in Areas beyond National Jurisdiction: Lessons from Land. In *New Knowledge and Changing Circumstances in the Law of the Sea* (pp. 29-39). Brill Nijhoff.
- Ayan, M., & Baykal, T. (2010). Uluslararası denizcilik örgütü ve çevre: Türkiye'nin örgüt içindeki durumu/International maritime organization and the environment: Turkey's in status the organization. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(13), 275-297.
- Aydın Okur, D. Günel, R. V. Sarıbeyoğlu Skalar, M. & Kuran, S. (2009). *Uluslararası Hukuk Temel Metinler*. Türkmen, İstanbul. 240
- Atlas, E., & Giam, C. S. (1981). Global transport of organic pollutants: ambient concentrations in the remote marine atmosphere. *Science*, 211(4478), 163-165.
- Bai, J., & Li, X. (2021). IMO's marine environmental regulatory governance and china's role: An empirical study of china's submissions. *Sustainability*, 13(18), 10243.
- Ban, N. C., Bax, N. J., Gjerde, K. M., Devillers, R., Dunn, D. C., Dunstan, P. K., ... & Halpin, P. N. (2014). Systematic conservation planning: A better recipe for managing the high seas for biodiversity conservation and sustainable use. *Conservation Letters*, 7(1), 41-54.
- Basaran, I. (2016). The evolution of the International Maritime Organization's role in shipping. *J. Mar. L. & Com.*, 47, 101.
- Bautista, L. (2014), Güneydoğu Asya'da Losc ve Anlaşmazlıklar. *Asya Politikası ve Politikası*, 6: 375-396. <https://doi.org/10.1111/Aspp.12116>.

- Baytaşoğlu, H., & Başusta, N. (2015). Deniz Canlılarının Tıp ve Eczacılık Alanlarında Kullanılması. *Aquaculture Studies*, 15(2), 71-80.
<https://doi.org/10.17693/yunusae.v15i21956.235767>
- BBNJ Treaty (2023). Intergovernmental Conference on Marine Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction. United Nations. Erişim adresi: <https://www.un.org/bbnj/> (erişim tarihi: 01.01.2024)
- Beckman, R., & Sun, Z. (2017). The relationship between UNCLOS and IMO instruments. *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*, 2(2), 201-246.
- Belçer Baykal, B., Baykal, M. A., & Demir, A. (1992). The Impact of Ship Based Pollutants and their Implications in the Marina Environment. In *Marina Technology* (pp. 99-110). Thomas Telford Publishing.
- Bilder, R. (1975). The Settlement of Disputes in the Field of the International Law of the Environment. *Hague Academy of International Law, Recueil des Cours*, 1, 140-239.
- Bilgili, L., & Ölçer, A. I. (2024). IMO 2023 Strategy-Where Are We And What's Next?. *Marine Policy*, 160, 105953.
- Birleşmiş Milletler (2023). Treaty On The Prohibition Of Nuclear Weapons. https://Treaties.Un.Org/Doc/Treaties/2023/06/20230620%2004-28%20pm/Ch_Xxi_10.Pdf
- Birleşmiş Milletler. (1945). Birleşmiş Milletler Şartı, Madde 33(1).
- Birleşmiş Milletler Türkiye. (2023). Dünya Okyanuslar Günü: Yaşamın temelini koruma ihtiyacı. Erişim adresi: <https://turkiye.un.org/tr/235471> (erişim tarihi: 09.09.2024).
- Blanco-Bazán, A. (2003). *The environmental UNCLOS and the work of the IMO in the field of prevention of pollution from vessels* (Vol. 64, p. 31). London/The Hague/Boston: Kluwer Law International.
- Blasiak, R., Wynberg, R., Grorud-Colvert, K., Thambisetty, S., Bandarra, N. M., Canario, A. V., ... & Wabnitz, C. C. (2020). The ocean genome and future prospects for conservation and equity. *Nature Sustainability*, 3(8), 588-596.
- Bleyen, L. (2011). Liability for pollution from hazardous and noxious substances: The revival of the 1996 HNS Convention (Master's thesis).
- Bodansky, D. (1991). Protecting the marine environment from vessel-source pollution: UNCLOS III and beyond. *Ecology LQ*, 18, 719-724.

- Boyle, A. E. (1999). Problems Of Compulsory Jurisdiction And The Settlement Of Disputes Relating To Straddling Fish Stocks. *International Journal Of Marine And Coastal Law*, 14(1), 1-23.
- Boyle, A. E. (1997). Dispute settlement and the Law of the Sea Convention: Problems of fragmentation and jurisdiction. *International & Comparative Law Quarterly*, 46(1), 37-54.
- Bouman, E. A., Lindstad, E., Rialland, A., & Strømman, A. H. (2017). State-of-the-art technologies, measures, and potential for reducing GHG emissions from shipping—A review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 52: 408-421.
- Bratspies, R. (2009). *Transboundary Harm In International Law: Lessons From The Trail Smelter Arbitration*. Cambridge University Press.
- Brooks, A. L., Wang, S., & Jambeck, J. R. (2018). The Chinese Import Ban And Its Impact On Global Plastic Waste Trade. *Science Advances*, 4(6), Ea0131.
- Brubaker, Douglas: *Marine Pollution And International Law-Principles and Practice*, Belhaven Press, London/Florida 1993, S. 36-37.
- Buhaug Ø, Corbett JJ, Endresen Ø, Eyring V, Faber J, Hanayama S, Lee DS, Lee D, Lindstad H, Mjelde A, Pålsson C, Wanquing W, Winebrake JJ, Yoshida K (2009). Second IMO GHG study. International Maritime Organization (IMO), London, UK, 1-40, 46-51, 185-200.
- Caflisch, L. ve Piccard, J. (2021). Deniz Bilimsel Araştırmalarının Yasal Rejimi Ve Üçüncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı. S.881
- Canton, H. (2021). United nations conference on trade and development—unctad. In *The Europa directory of international organizations 2021* (pp. 172-176). Routledge.
- Cazalis, V., Di Marco, M., Butchart, SH, Akçakaya, HR, González-Suárez, M., Meyer, C., ... & Santini, L. (2022). “IUCN Kırmızı Liste değerlendirmelerinde araştırma-uygulama boşluğunu kapatmak”. *Ekoloji ve Evrimdeki Eğilimler*, 37 (4), 359-370.
- Chircop, A. (2015). The international maritime organization. In *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*; Oxford University Press: Oxford, UK, 2016; pp. 417–430.
- CECANPINAR, H. (2018). *Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi: Usul ve Pratik*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). *The Law Of The Sea*. Manchester University Press.
- CIFOR-ICRAF <https://forestsnews.cifor.org/89665/uganda-leads-sustainable-farming-biodiversity?fnl=en> (erişim tarihi: 09.08.2024).

- Cihat, A. Ş. A. N. (2021). Türkiye'nin Denizel Çevre Kirliliğine Müdahale Sahaları. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 13(2), 238
- Conley, D. J., Paerl, H. W., Howarth, R. W., Boesch, D. F., Seitzinger, S. P., Havens, K. E., ... & Likens, G. E. (2009). Controlling eutrophication: nitrogen and phosphorus. *Science*, 323(5917): 1014-1015.
- Convention On Biological Diversity. Cop15: Final Text Of Kunming- Montreal Global Biodiversity Framework. <https://www.cbd.int/article/cop15final-text-kunming-montreal-gbf-221222> (erişim tarihi: 09.10.2024).
- Cogliati-Bantz, V. P. (2016). The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China). *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 31(4), 759-774.
- Crespo, G. O., Dunn, D. C., Gianni, M., Gjerde, K., Wright, G., & Halpin, P. N. (2019). "High-seas fish biodiversity is slipping through the governance net". *Nature Ecology & Evolution*, 3(9): 1273-1276.
- Çoban, Burak. (2019). Okyanus Ve Denizlerin Genetik Kaynakları. S. 105-125. Erişim adresi: https://www.academia.edu/43016080/Okyanus_ve_denizlerin_genetik_kaynaklar%C4%B1 (erişim tarihi: 09.08.2024).
- Dalar, M. (2022). *Uluslararası hukukta özel hassas deniz alanları ve Türk suları*. Denizci Kitaplığı.: 42.
- De Lucia, V. (2017). The Arctic environment and the BBNJ negotiations: Special rules for special circumstances? *Marine Policy*, 86, 234–241. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.09.011>
- Delaney, J. (2007). Nuclear Accidents And The Sea: Consequences And Responses. *Marine Pollution Bulletin*, 54(3), 329- 334. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2006.12.005>
- Demir, İ. (2014). Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk Ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri. *Ankara Barosu Dergisi*, (4): 119-152.
- Demir, İ. (2016). "Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi". *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2(1): 239-325. <https://doi.org/10.21492/inuhfd.239794>
- Devillers, R., Pressey, R. L., Grech, A., Kittinger, J. N., Edgar, G. J., Ward, T., & Watson, R. (2015). Systematic conservation planning: A better recipe for managing the high seas

- for biodiversity conservation and sustainable use. *Conservation Letters*, 8(6), 504-523.
- Devillers, R., Pressey, R. L., Grech, A., Kittinger, J. N., Edgar, G. J., Ward, T., & Watson, R. (2015). Reinventing residual reserves in the sea: are we favouring ease of establishment over need for protection? *Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystems*, 25(4), 480-504.
- Dillon, D. R. (2011). Countering Beijing in the South China Sea. *Policy Review*, (167).
- Druel, E., & Gjerde, K. M. (2014). Sustaining marine life beyond boundaries: options for an implementing agreement for marine biodiversity beyond national jurisdiction under the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Marine Policy*, 49, 90-97.
- Doelle, M. (2003). The Prestige Oil Spill: Liability And Compensation Issues. *Marine Policy*, 27(4), 327-333. [https://doi.org/10.1016/S0308-597x\(03\)00043-7](https://doi.org/10.1016/S0308-597x(03)00043-7)
- Dost, S. (2016). Milletlerarası Hukukta Mütakabiliyet İlkesi. Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 5(2), 1-37.
- ECOLEX, “Denizin Petrol Kaynaklı Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1954, 1962 ve 1969'da Değiştirilen Şekliyle”. <https://www.ecolex.org/details/treaty/international-convention-for-the-preventionofpollution-of-the-sea-by-oil-1954-as-amended-in-1962-and-1969-tre-000135/> (erişim tarihi: 01.05.2024).
- Edgar, G. J., Stuart-Smith, R. D., Willis, T. J., Kininmonth, S., Baker, S. C., Banks, S., ... & Thomson, R. J. (2014). Global Conservation Outcomes Depend On Marine Protected Areas With Five Key Features. *Nature*, 506(7487), 216-220.
- EMSA, 2023. Mission Statements The Agency. <https://www.emsa.europa.eu/about/missionstatements.html>
- Enric Sala, Sylvaine Giakoumi. (2018). No-take marine reserves are the most effective protected areas in the ocean. *ICES Journal of Marine Science*, 75(3), 1166–1168. <https://doi.org/10.1093/icesjms/fsx059>
- Erkiner, H. H. (2012). “Uluslararası Hukuk Düşüncesinde Klâsik Öğretinin Kuruluşu: Hugo Grotius Ve Postgrotien Yazarlar Samuel Von Pufendorf, Richard Zouche, Cornelius Van Bynkershoek Ve Samuel Rachel’e İlişkin İnceleme Ve Değerlendirme”. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18(3): 3-142.

- Erkiner, H. H., & Kavak, M. H. (2022). “Uluslararası Sorumluluk Hukukunda Devletlerarası Zararlara Yönelik Tazminatın Belirlenmesi”. *Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi*, (1), 1-30.
- Ertuğrul, Ü. E. (2017). “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Kıyı Devletinin Egemen Hakları”. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21(1), 41-81.
- European Commission. (N.D.). Protecting The Ocean: Time For Action. https://Oceans-And-Fisheries.Ec.Europa.Eu/Ocean/InternationalOcean-Governance/Protecting-OceanTime-Action_En (erişim tarihi: 06.07.2024).
- Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, Alkım Yayınları, 6. Bası, İstanbul, 2001, S.502
- Fischer, J. (2022). How transparent are RFMOs? Achievements and challenges. *Marine Policy*, 136, 104106.:1-11.
- Fitoz, C. (2009). Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ve Türk Boğazlarına Yönelik Çözüm Önerileri. Yüksek Lisans Tezi. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, Çanakkale
- Food And Agriculture Organization. (2022). Sustainable Fisheries And Aquaculture. Fao. <https://Www.Fao.Org/Fishery/En> (erişim tarihi: 06.07.2024).
- Gambardella, S. (2021). L’Organisation maritime internationale et la lutte contre la pollution des océans par les plastiques. *Confluence des droits_La revue*.
- Global Ocean Commission. (2014). From decline to recovery: A rescue package for the global ocean. *Global Ocean Commission*. https://www.some.ox.ac.uk/wp-content/uploads/2016/03/GOC_report_2015.July_2.pdf 4-76.
- Gesamp. (1990). The State Of Marine Environment, Unep Regional Seas Reports And Studies, No:39, S. 4-94. <http://Www.Gpa.Unep.Org/Documents> (erişim tarihi: 09.07.2024).
- Gesamp. (2015). Sources, Fate And Effects Of Microplastics İn The Marine Environment: A Global Assessment. Imo/Fao/Unesco-Ioc/Unido/Wmo/Iaea/Un/Unep/Undp Joint Group Of Experts On The Scientific Aspects Of Marine Environmental Protection.
- Erik, N. Y. (2015). “Petrol tankeri kazaları ve neden olduğu çevre kirliliği”. *Mavi Gezegen Dergisi*, 20: 1-11.
- Gorman, Martha (1993). “*Environmental Hazard-Marine Pollution, Contemporary World Issues*”. Santa Barbara, S.121.
- Gorman, D., Jayakody, S., Kodikara, S., Udagedara, S., Dahanayaka, D. D. G. L., Ranawana,

- K. B & Vanderklift, M. A. (2022). Past, Present And Future Of Sri Lankan Coastal Macrophyte-Dominated Ecosystems: Blue Carbon, Conservation, Restoration And Policy. In *Oceanography And Marine Biology* (Pp. 301-334). CRC Press.
- Gollasch, S., & David, M. (2011). Sampling methodologies and approaches for ballast water management compliance monitoring. *Promet - Traffic & Transportation*, 23(5): 397–405.
- Gollasch, S., & David, M. (2019). Ballast water: problems and management. In *World seas: An environmental evaluation* (pp. 237-250). Academic Press.
- Göçmen, İ. ve Şeker, E. Ö. (2019). Avrupa Birliği Bakımından Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Hukuki Etkileri. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10(2), 345-361.
- Gök, Ali. (2017). Intervention Rights Of States For High Seas As Per International Law: Mavi Marmara Case, S.1
- Grdinic, J. N. (2015). Rights And Obligations Of States In Prevention Of Marine Pollution From Ships Through The Prism Of The United Nations Convention On The Law Of The Sea (Los Convention). *International Journal Of Ecosystems & Ecology Sciences*, 5(2).
- Greenpeace. (2023). *Save the Arctic campaign*. <https://www.greenpeace.org> (erişim tarihi: 06.09.2024).
- Güneş, Ş. A. (2020). Maden Kaynaklarının Yönetimi Bağlamında Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesinin Rolü. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 17(65), 101-124.
- Güneş, Ş. (2007). “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 56, Sayı 1, s. 1-37.
- Gjerde & Rulska-Domino. (2012). Marine protected areas beyond national jurisdiction: Some practical perspectives for moving ahead. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 27(2), 351-373.
- Gjerde, K., & Freestone, D. (1994). Particularly Sensitive Sea Areas-An Important Environmental Concept At A Turning-Point. *The International Journal Of Marine And Coastal Law*, 9(4): 425-468.
- Hadavand, M., Azadbakht, F., & Ghazanfari, H. (2022). International Maritime Organization And Civil Liability For Offshore Oil Pollution. *International Studies Journal (ISJ)*, 18(4), 161-177.

- Hall-Spencer, J. ve Firth, L. (2021). The Second World Ocean Assessment Volume 1.
- Hanhimäki, J. M. (2008). The United Nations: A Very Short Introduction. *Oxford University Press*. 8-26
- Harrison, J. (2017). Saving the oceans through law: the international legal framework for the protection of the marine environment. Oxford University Press. 1-17.
- Harrison, J. (2023). The Law of the Sea, written by Robin Churchill, Vaughn Lowe, and Amy Sander. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 38(1), 179-180.
- Harvard University. (t.y.). Capacity-building and the transfer of marine technology. Erişim adresi: <https://bbnj-mgr.fas.harvard.edu/cbmt> (erişim tarihi:01.09.2024).
- Harvard University. (t.y.). Background information: Ocean governance. Retrieved from <https://bbnj-mgr.fas.harvard.edu/background-information-ocean-governance> (erişim tarihi: (05.09.2024).
- Im, NK, Choe, B. ve Park, CH (2019). SEEMP kullanarak bir gemi operasyon enerji verimliliği değerlendirme endeksi geliştirme ve uygulama: Güney Kore'de bir vaka çalışması. *Deniz Bilimi ve Uygulama Dergisi* , 18 : 185-194.
- IMO. <https://www.imo.org/> (erişim tarihi:01.05.2024)
- Imo ve Ipieca. (2005). Guide To Oil Spill Exercise Planning, <https://www.amn.pt/DCPM/Documents/ExercisePlanning.pdf> (erişim tarihi:05.10.2024).
- IMO, “Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter”,<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/London-Convention-Protocol.aspx> (erişim tarihi: 05.05.2024).
- IMO. (2018). *Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships*. Retrieved December 3, 2024, from <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Vision-and-level-of-ambition-of-the-Initial-IMO-Strategy.aspx> (erişim tarihi: 09.10.2024).
- IMO. (2023). Low Carbon Global Industry Alliance (Low Carbon GIA). <https://greenvoyage2050.imo.org/about-the-gia/> (erişim tarihi: 06.08.2024).
- IMO. *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter* <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/London-Convention-Protocol.aspx> (erişim tarihi: 09.09.2024).

- IMO. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (2007). <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx> (erişim tarihi: 09.09.2024).
- Indian Ocean Tuna Commission. (2016). Report of the 20th session of the IOTC scientific committee. Seychelles: Indian Ocean Tuna Commission.
- Intergovernmental Oceanographic Commission (Ioc). (2022). <https://www.ioc.unesco.org/en> (erişim tarihi:01.09.2024).
- ITLOS. (2011), Responsibilities And Obligations Of States Sponsoring Persons And Entities With Respect To Activities In The Area (Nauru V. Germany).
- ITLOS. (2012), Case Concerning Delimitation Of The Maritime Boundary Between Nicaragua And Colombia.
- ITLOS. (1996). Statute Of The International Tribunal For The Law Of The Sea. https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/basic_texts/statute_en.pdf (erişim tarihi:01.09.2024).
- ITLOS. (2011). Responsibilities and obligations of states with respect to activities in the Area (Advisory Opinion). ITLOS Reports 2011, 10, paragraph 66.
- ISA. (2016). Marine Mineral Resources: Scientific Advances And Economic Perspectives. ISA Publications. <https://www.isa.org.jm/> (erişim tarihi: 05.04.2024).
- IISD Earth Negotiations Bulletin. (n.d.). Conservation and sustainable use of marine biological diversity beyond areas of national jurisdiction. <https://enb.iisd.org/negotiations/conservation> (erişim tarihi: 06.08.2024).
- IUCN, Uluslararası Doğa Koruma Birliği, <https://www.iucn.org/theme/marine-and-polar/our-work/international-agreements/bbnj> (erişim tarihi: 04.07.2024).
- İncaz, S., & Özdemir, P. (2018). International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage (Clc), 1969 And Its Applications. Oil Spill Along The Turkish Straits, 416.
- İslam, Mn (2023). *Petrol Kirliliği Kazalarında Açık Denizlerde Müdahaleye İlişkin 1969 Uluslararası Sözleşmesi'nin Açık Denizlerin Petrol Sızıntısı Yoluyla Kirlenmesinin Önlenmesindeki Rolü: Eleştirel Bir Analiz*. Doktora Tezi. East West Üniversitesi. S:29-31
- Jambeck, J. R., Geyer, R., Wilcox, C., Siegler, T. R., Perryman, M., Andrady, A., & Law, K. L. (2015). Plastic waste inputs from land into the ocean. *science*, 347(6223), 768-771.
- Jayakumar, S. (2005). Unclos: Two Decades On. In Recent Developments In The Law Of The Sea And China (Pp. 11-23). Brill Nijhoff.

- Jayakumar, S., Koh, T., Beckman, R., & Phan, H. D. (Eds.). (2015). *Transboundary Pollution: Evolving Issues Of International Law And Policy*. Edward Elgar Publishing. S. 137-162.
- Kachel, M. J. (2008). Particularly Sensitive Sea Areas. The IMO's Role In Protecting Vulnerable Marine Areas, 1-184.
- Kashubsky, M. (2006). Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry: Review of Major Conventions and Russian Law (Part I). *Maritime studies*, 2006(151), 1-11.
- Kaya, İ. S. (2016). Gemi kaynaklı deniz kirliliğini önleme amaçlı sözleşmelerin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *International Journal of Social Sciences and Education Research*, 2(4), 1310-1319.
- Kaya, İ. S. (2017). *Uluslararası Hukuk Temel Bilgiler*, Adalet Yayınevi, Ankara.
- Kayhan, A. K. (2017). *Uluslararası Hukukta atmosferin korunması ve devletlerin sorumluluğu*. On İki Levha Yayıncılık.
- Keskin, H. A. (2006). Gemilerden Kaynaklanan Atıkların Kontrolü Kapsamında Liman Atık Kabul Tesisi ve Ambarlı Limanı Örneği.
- Kirk, E. A. (2018). *Undp And Ocean Governance*.
- Kiran, R., & Krishna, B. (2010). Liability And Compensation For Oil Pollution Damage: An Examination Of Imo Conventions. *NUJS L. Rev.*, 3: 399-420.
- Kivenson V, Lemkau Kl, Pizarro O, Et Al. Ocean Dumping Of Containerized Ddt Waste Was A Sloppy Process. *Environmental Science & Technology*. 2019; 53(6): 2971–2980.
- Klein, N. (2009). *Maritime Security And The Law Of The Sea*, Oxford University Press.S:53.
- Koca, S. Ç. (2007). Milletlerarası Özel Hukuka Göre Açık Denizlerde Meydana Gelen Çevre Kirliliğine Uygulanacak Hukuk. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 9: 783-814.
- Kuran, S. (2014). *Uluslararası Deniz Hukuku*. Türkmen Yayınevi, İstanbul.
- Kurt, H. (2017). “Çevre Sorunlarının Kavşağında Biyolojik Çeşitlilik”. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(3): 825-837.
- Küçük, Y. K., & Topçu, A. (2012). Deniz taşımacılığında kaynaklanan kirlilik. *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi*, 4(2): 75-80.
- Kütükçü, M. A. (2001). Uluslararası hukukta gemi kaynaklı kirlenme ve devlet gemilerinin egemenlikten doğan bağımsızlığı. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(2).
- Kütükçü, M. A. (2005). Denizi Kirleten Olaylarda Acil Durumlara Uygulanacak Uluslararası

- Rejim. *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 9(1-2): S.193204.
- Kwiatkowska, B. (2004). International Atomic Energy Agency (IAEA). In *International Organizations and the Law of the Sea 2001* (pp. 771-830). Brill Nijhoff.
- Landrigan Pj, Goldman Lr. Children's Vulnerability To Toxic Chemicals: A Challenge And Opportunity To Strengthen Health And Environmental Policy. *Health Affairs*. 2011; 30(5): 842–850. Doi: 10.1377/Hlthaff.2011.0151
- Landrigan, P. J., Stegeman, J. J., Fleming, L. E., Allemand, D., Detrick, R., Goldstein, B. D., ... & Whitman, W. B. (2020). Human Health And Ocean Pollution. *Annals Of Global Health*, 86(1), 1-64. <https://doi.org/10.5334/Aogh.2831>
- Law, K. L., Starr, N., Siegler, T. R., Jambeck, J. R., Mallos, N. J., & Leonard, G. H. (2020). The United States' contribution of plastic waste to land and ocean. *Science advances*, 6(44): eabd0288.
- Lefebvre-Chalain, H. (2007). Özellikle Hassas Deniz Alanlarının On Beş Yılı: Geliştirilmekte Olan Bir Kavram. *Ocean & Coastal LJ*, 13: S.47.
- Lee, S., & Kim, J. W. (2019). Unclos And The Obligation To Cooperate: International Legal Framework For Semi-Enclosed Seas Cooperation. In *Maritime Cooperation In SemiEnclosed Seas* (Pp. 11-29). Brill Nijhoff.
- Leous, J. P., & Parry, N. B. (2005). "Who is responsible for marine debris? the international politics of cleaning our oceans". *Journal of International Affairs*, 257-269.
- Liu, T., Wu, Y., Zhang, W., Li, J., & Xue, Y. (2020). Marine Plastic Pollution Management In China: Progress, Challenges, And Prospects. *Environmental Development*, 36, 100581. <https://doi.org/10.1016/J.Envdev.2020.100581>
- Lyman, E. S. (2013). Fukushima And The Ocean: How The Nuclear Disaster Affected The Marine Environment. *Bulletin Of The Atomic Scientists*, 69(2): 35- 44. <https://doi.org/10.1177/0096340213477996>
- Marciniak, K.J. (2017). New implementing agreement under UNCLOS: A threat or an opportunity for fisheries governance? *Marine Policy*, 84, pp. 320-326.
- Marr, S. (2003). Marine Biodiversity. In *The Precautionary Principle in the Law of the Sea* (pp. 100-117). Brill Nijhoff.
- Marie-Hélène Renaut, *Histoire Du Droit International Public*, Ellipses, Paris, 2007, S. 117
- Marine In Sight, "Marpol (The International Convention For Prevention Of Marine Pollution

- For Ships): The Ultimate Guide” <https://www.marineinsight.com/Maritime-Law/Marpol-Convention-Shipping/> (erişim tarihi: 01.05.2024).
- Marine İn Sight. (t.y.). “Marpol Annex 4 Explained.” <https://www.marineinsight.com> (erişim tarihi: 01.09.2024).
- Mauer, L. (2011). The Deepwater Horizon Spill: The Role Of Bp And The U.S. Government İn Regulating Risk. *Ecology Law Quarterly*, 38(2), 397-440.
- Mavrommatis Palestine Concessions, 1924 https://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1924.08.30_mavrommatis.html (erişim tarihi: 06.06.2024).
- Mensah, T. A. (1976). International Environmental Law: International Conventions Concerning Oil Pollution at Sea. *Case W. Res. J. Int'l L.*, 8(1): 110-130.
- Meray, S. L. (1955). Devletler Hukukunda" Kıt'a Sahanlığı" Meseleleri (Continental Shelf). *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 10(01).
- Hughes, E., Flagg, S., Deggim, H., & Micallef, S. (2017). Control of emissions to air from international shipping. *Ocean Yearbook Online*, 31(1): 452-471.
- Miola, A., & Ciuffo, B. (2011). “Estimating Air Emissions From Ships: Meta-Analysis Of Modelling Approaches And Available Data Sources”. *Atmospheric Environment*, 45(13): 2242-2251.
- National Ocean Service. (n.d.). *How much oxygen comes from the ocean?* <https://oceanservice.noaa.gov/facts/ocean-oxygen.html> (erişim tarihi: 01.08.2024.)
- National Research Council. (2003). “Oil İn The Sea Iı: Inputs, Fates, And Effects”. *The National Academies Press*. <https://doi.org/10.17226/10388>
- National Research Council. (2003). <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK220708/> (erişim tarihi: 20.09.2024)
- Nguyen, T. T. (2023). “The BBNJ Agreement: Links between the New and Existing Laws on Protecting Marine Biodiversity”. *Centre for International Law*. 1(73), 104-114.
- Nixon, S. W. (1995). Coastal Marine Eutrophication: A Definition, Social Causes, And Future Concerns. *Ophelia*, 41(1), 199-219.
- Nordquist, M. (Ed.). (2011). United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982, Volume Vıı: A Commentary (Vol. 7). Brill.
- Nwachukwu, T. N., & Nwakoby, I. (2021). Maritime Dispute Resolution Mechanisms And Their Downsides. *Lasjure*, 2, 184.

- Okur, D. A. (2008). Gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesinde değişen yetki dengeleri bağlamında liman devleti yetkisinin artan önemi ve liman devleti denetimi. (Doctoral dissertation, Marmara Üniversitesi (Turkey)).
- Öğüt, A. A. (1999). Denizlerin Gemi Kaynaklı Kirlenmesi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. (Doctoral dissertation).
- Öğüt, S. (2014). “Uluslararası hukukta özel hassas deniz alanları”. *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 9(119-120): 195-222.
- Önder, S., Günal, Ç., & Dinçel, A. S. (2020). Plastikleri Attığımızda Ne Oluyor? Mikroplastikler. *Ulusal Çevre Bilimleri Araştırma Dergisi*, 3(4), 181-186.
- Öztürk, C. (2016). Açık Denizlerde Düzen ve Güvenlik. *Akademik İzdüşüm Dergisi*, 1(1), 112132.
- Öztürk, Y. (2017). Uluslararası Hukukta Devletlerin Egemen Eşitliği Kavramının Jus Cogens Niteliği. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 31(42), 37-53.
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 2019. <https://www.parismou.org>, (erişim tarihi: 20.09.2024).
- Paul, S., & Sheetz, A. (2018). Assigning Responsibility to Ocean Pollution. *Purdue Policy Research Institute (PPRI) Policy Briefs*, 4(1), 6.
- Pazarcı, H. (2004). *Uluslararası Hukuk*, Ankara, Turhan Kitabevi.
- Pazarcı, H. (2015). *Uluslararası Hukuk*, Ankara, Turhan Kitabevi.
- Pecoraro, A. (2022). Deep Seabed Mining In The Area: Investment Protection And The Common Heritage Of Mankind (Doctoral Dissertation, University Of Antwerp).
- Perera, LP ve Mo, B. (2016). “Gemi operasyonlarında emisyon kontrolüne dayalı enerji verimliliği önlemleri”. *Uygulamalı Okyanus Araştırması* , 60: 29-46.
- Permanent Court Of Arbitration (2016), The South China Sea Arbitration (Philippines V. China).
- Pew Charitable Trusts. (2023). What You Need To Know About The High Seas Treaty. <https://www.pewtrusts.org> (erişim tarihi: 20.06.2024).
- Pirim, Y. D. D. C. Z. (2012). Uluslararası Sorumluluk Hukukunda Devletlerin Ağırlaştırılmış Sorumluluğu: Kuramsal Bir Değerlendirme. *Public And Private International Law Bulletin*, Volume: 32, Issue: 2, S.150
- Prior, S., Chircop, A., & Roberts, J. (2010). “Area-based management on the high seas: possible application of the IMO’s particularly sensitive sea area concept”. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 25(4), 483-522.

- Plumemag. (2023). *Dünyanın oksijen kaynakları*. <https://www.plumemag.com/dunyanin-oksisjen-kaynaklari/> (erişim tarihi: 01.08.2024).
- Poseidon Principles. (2023). *Poseidon Principles for Financial Institutions*. <https://www.poseidonprinciples.org/finance/> (erişim tarihi: 06.08.2024).
- Reçber, S. (2022). Açık Denizlerin Korunması ve Deniz Koruma Alanları. *Public and Private International Law Bulletin*, 42(1), 81-120.
- REMPEC. (2023). <https://www.rempec.org> (erişim tarihi: 04.05.2024).
- Ricard, P. (2019). “Açık denizlerdeki deniz koruma alanları ve deniz hukuku ile çevre hukuku arasındaki zor uzlaşma”. *Okyanus Yasasının Deniz Çevresinin Korunması Gereğine Göre Dönüştürülmesi*, 249-267.
- Ricard, P. (2024). “The Advent of the 2023 “BBNJ” Agreement: A Preliminary Legal Analysis”. *Environmental Policy and Law*, 53(5-6), 427-437.
- Roach, J. A. (2019). Chapter 4: BBNJ treaty negotiations 2019. In *Marine biodiversity of areas beyond national jurisdiction* (pp. 31-32). Brill.
- Rothwell, D.R. ve Stephens, T. (2023). *The International Law of the Sea*. Bloomsbury Publishing, London. 656 p. <http://digital.casalini.it/9781509958405> (erişim tarihi: 04.09.2024).
- Saluveer, M., Baringer, C., Ojaveer, H., & Lehtiniemi, M. (2020). “The effectiveness of the Ballast Water Management Convention in reducing the risk of invasive species introduction: The Baltic Sea case study”. *Marine Pollution Bulletin*, 159, 111516.
- Sands, P. (2012). *Principles Of International Environmental Law* (3rd Ed.). Cambridge University Press.
- Schreuer, C. (2008). *The Icsid Convention: A Commentary* (S. 960). Cambridge University Press.
- Schröder-Hinrichs, J. U., Hollnagel, E., Baldauf, M., Hofmann, S., & Kataria, A. (2013). “Maritime Human Factors And IMO Policy”. *Maritime Policy & Management*, 40(3), 243-260.
- Scovazzi, T. (2000). *The evolution of international law of the sea: new issues, new challenges*, Martinus Nijhoff Publishers, Netherland.: 34-56.
- Selahattin Bağdatlı, *Temel Hukuk Kavramları*, Tabevi Yayınları, İstanbul, 1955, S. 10.
- Sénat de France. (2023). Rapport d'information fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire. (Rapport No. 23-511). Sénat de France. <https://www.senat.fr/rap/r23-511/r23-5111.html> (erişim tarihi: 09.10.2024)

- Sezgin, M. (2007). *Deniz kirliliğine neden olabilecek deniz kazalarında sahil güvenlik birimlerinin koordinatör rolü ve kriz yönetimi*. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Sherbaz, S., & Duan, W. (2012). Operational options for green ships. *Journal of Marine Science and Application*, 11(3): 335-340.
- Spezio Ts. (2018) "The Santa Barbara Oil Spill And Its Effect On United States Environmental Policy". *Sustainability*, 10(8): 2750.
- Steele, J. H., Thorpe, S. A., & Turekian, K. K. (Eds.). (2019). *Encyclopedia of ocean sciences*. Academic Press. London.
- Şahin, V., Bilgili, L., & Vardar, N. (2020). "An Examination Of Focus Progress Of Studies On Marpol Annex IV And Annex VI". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 12(1): 47-64.
- Tabanlı, F. (2021). *Uluslararası hukukta deniz yatağı faaliyetlerinden kaynaklı deniz kirliliği ve devletlerin sorumluluğu*. Doktora tezi. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler enstitüsü, Ankara.
- Tan, A. K. J. (2005). *Vessel-source marine pollution: the law and politics of international regulation* (Vol. 45). Cambridge University Press.
- Tanaka, Y. (2012). *The international law of the sea*. Cambridge University Press. Cambridge.
- Tanaka, Y. (2015). *The international law of the sea*. Cambridge University Press. Cambridge.
- Tanaka, Y. (2020). "International cooperation and capacity-building for marine environmental protection: The role of IMO". *International Journal of Marine and Coastal Law*, 35(4), 567-588. <https://doi.org/10.1163/15718085-12341015>
- Tanyeri, A.E. (2018). *Uluslararası Hukukta özel hassas deniz alanları ve Türk sularına uygulanması*. (Master's thesis, Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- The Free Library, (2014). "Marine Biodiversity Conservation: The International Legal Framework And Challenges". <https://www.thefreelibrary.com/MARINE+BIODIVERSITY+CONSERVATION%3a+THE+INTERNATIONAL+LEGAL+FRAMEWORK...-a0584177012> (erişim tarihi: 05.07.2024).
- The Ocean Foundation, <https://oceanfdn.org/tr/2023-a-first-step-in-protecting-the-elusive-high-seas/> (erişim tarihi: 20.06.2024).
- The Ocean Foundation, "2023: Bulunması Zor Açık Denizlerin Korunmasında İlk Adım" <https://Oceanfdn.Org/Tr/2023-A-First-Step-In-ProtectingTheElusive-High-Seas/> (erişim tarihi: 15.06.2024)

- Tilot, V. (2008). Marine spatial planning in the high seas: Ensuring a holistic approach. In *The Management of High Seas Marine Resources: A Comparative Analysis of Legal and Institutional Frameworks*. [\(PDF\) Marine spatial planning in the high seas | Virginie Tilot - Academia.edu](#)
- Tokuşlu, A. (2020). “Analyzing the Energy Efficiency Design Index (EEDI) performance of a container ship”. *International Journal of Environment and Geoinformatics*, 7(2): 114-119.
- Toluner, S. (1996). *Milletlerarası hukuk dersleri*. Beta, İstanbul.
- Topçu, F. H. (2012). “Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi: Müzakereden Uygulamaya”. *Marmara Üniversitesi Avrupa Araştırmaları Enstitüsü, Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 20(1), 57- 97.
- Topsoy, F. (1982). 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (Unclos) Bağlamında Denize İlişkin Bilimsel Araştırma (Msr) Kavramı Ve Hukukî Statüsü. *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(1), 91-122.
- Treves, T. (2009). *High Seas*. Max Planck Encyclopedias Of International Law.
- Treves, T. (2013). “Historical Development Of The Law Of The Sea”. In D. Rothwell, A. Oude Elferink, K. Scott, & T. Stephens (Eds.), *The Oxford Handbook Of The Law Of The Sea* (Pp. 1-23). *Oxford University Press*. Oxford.
- Treves, T. (1999). Private Maritime Law Litigation and the International Tribunal for the Law of the Sea. *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht/The Rabel Journal of Comparative and International Private Law*, Vol. 63, No.2, 354.
- Tsimplis, M. (2024). “The Role Of The IMO İn Promoting Environmental Protection”. In *The Elgar Companion To The Law And Practice Of The International Maritime Organization*, *Edward Elgar Publishing*, 178-204.
- Tuerk, H. E. L. M. U. T. (2018). *Unclos Institutions And Their Roles*.4-6
- Tutak, E. (2022). “Uluslararası deniz hukukunda deniz uyuşmazlıklarının çözümüne ilişkin en etkin başvuru yolunun bulanık AHP yaklaşımıyla belirlenmesi”. *Paradigma: İktisadi ve İdari Araştırmalar Dergisi*, 11(1): 1-20.
- Türedi, Oğuzhan. (2006). *Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği ve Mücadele Kapsamında Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın Görevlerinin Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Türk Denizcilik Federasyonu. (t.y.). *MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek III: Deniz yolu ile ambalajlı zararlı maddelerin taşınması*.

<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/marpol-7378> (erişim tarihi: 09.10.2024).

Tütüncü, A. N. (2001). *Gemi kaynaklı deniz kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasında devletin yetkisi*. Beta Yayınları.

Tütüncü, A. N. (2004). *Gemi kaynaklı deniz kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasında devletin yetkisi*. İstanbul-1996.

Uluslararası Adalet Divanı. (1945). Statute Of The International Court Of Justice. United Nations. <https://www.icj-cij.org/en/statute>

Uluslararası Adalet Divanı. (1945). Statute of the International Court of Justice. United Nations. <https://www.icj-cij.org/en/statute> (erişim tarihi: 06.06.2024).

International Court of Justice. (1974). *Reports of judgments, advisory opinions and orders*. <https://www.icj-cij.org> (erişim tarihi: 06.06.2024).

UNESCO. (2020). The Global Ocean Science Report: The current status and future trends. <https://www.unesco.org> (erişim tarihi: 06.06.2024).

Unesco-Ioc. (2020). Global Ocean Observing System (Goos). Unesco. <https://goos.iocunesco.org/>

United Nations. (1996). *Annuaire de la Commission du droit international 1996: Rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa quarante-huitième session* (Vol. 2, p. 64). https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/french/ilc_1996_v2_p2.pdf (erişim tarihi: 06.07.2024).

United Nations. (2001). Draft articles on responsibility of states for internationally wrongful acts, with commentaries. https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf (erişim tarihi: 06.07.2024).

United Nations Development Programme. (2021). Blue Economy And Marine Resources. Undp. <https://www.undp.org/publications> (erişim tarihi: 06.07.2024).

United Nations Development Programme (UNDP). (2014). Deniz koruma alanlarının başarısını sağlamak – Akdeniz’den alınan dersler. UNDP Türkiye. <https://www.undp.org/tr/turkiye/publications/deniz-koruma-alanlarinin-basarisini-saglamak-akdenizden-alinan-dersler> (erişim tarihi: 06.09.2024).

- United Nations Division For Ocean Affairs And The Law Of The Sea (DOALAS). (2020). Maritime Boundary Delimitation. United Nations. https://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/maritime_boundaries.html
- United Nations General Assembly. (2022). Intergovernmental Conference On Marine Biodiversity Of Areas Beyond National Jurisdiction (Bbnj) – Fourth Session. United Nations. <https://www.un.org/bbnj/>
- United Nations. (2015). Sustainable Development Goals: Goal 14- Life Below Water. United Nations. <https://sdgs.un.org/goals/goal14>
- United Nations. (2017). The Ocean Conference. United Nations. <https://www.un.org/en/conferences/ocean>
- United Nations. (2023). Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction. United Nations Treaty Series. https://treaties.un.org/doc/treaties/2023/06/20230620%2004-28%20pm/ch_xxi_10.pdf (erişim tarihi: 25.07.2024).
- UNEP, <https://www.unep.org/who-we-are/about-us> (erişim tarihi: 09.07.2024).
- Verlaan, P. (2009). “Atıkların ve Diğer Maddelerin Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme 1972 (Londra Sözleşmesi 1972) Ve 1996 Londra Protokolü 3. Akit Taraflar Toplantısı'nın (Lp3) 30. İstişare Toplantısından (Lc30) Seçilmiş Özet Özetler) Londra Sözleşmesine (Londra Protokolü), 27–31 Ekim 2008, Londra'da Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde”. *Sualtı Teknolojisi*, 28 (3), 129-134.
- Verlaan, P. (2011). Londra Konvansiyonu ve Londra Protokolü. *Uluslararası J. Deniz ve Kıyı L.*, 26, 185.
- Yılmaz, F., 2010, “Karasularından Zararsız Geçişte Kıyı Devletinin Müdahale Yetkisi” Yüksek Lisans Tezi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul Üniversitesi.
- Yönsel, F. (2002). *Deniz ulaşımı ve deniz kirliliği*. http://www.turkishpilots.org.tr/haberdetaymansetsiz.asp?kategori_no=49&id=123 (erişim tarihi: 07.08.2024).
- Weckel, P., & Didillon, R. (2023). “L'obligation des États de protéger et préserver le milieu marin: Résumé du rapport général”. Institut du Droit Économique de la Mer. <https://www.researchgate.net/publication/370591602> (erişim tarihi: 07.09.2024).

- World Health Organization. GESAMP: The State of the Marine Environment-UNEP Regional Seas Reports and Studies No. 115, Nairobi. No. 75 Gesamp. (2001). Reports And Studies.
- Wright, G., Rochette, J., & Druel, E. (2015). "Marine protected areas in areas beyond national jurisdiction". In Research handbook on international marine environmental law (pp. 272-290). Edward Elgar Publishing.
- Wright, G., Rochette, J., Druel, E., & Gjerde, K. (2018). "The Long Journey Towards An International Agreement On Marine Biodiversity In Areas Beyond National Jurisdiction". *Ocean Yearbook*, 32(1): 1-38.
- Wright, G., Rochette, J., Gjerde, K., & Seeger, I. (2018). "*The long and winding road: negotiating a treaty for the conservation and sustainable use of marine biodiversity in areas beyond national jurisdiction*". Paris: IDDRI.
- Winston, C. (2017). "Port State Control: The Impact On Maritime Safety And Environmental Protection". *Journal Of Maritime Policy & Management*, 44(5): 622-635. <https://doi.org/10.1080/03088839.2017.1353708>
- Wu, C. (2002). Liability and compensation for bunker pollution. *J. Mar. L. & Com.*, 33: 553.
- WWF. (2023). *Marine conservation projects and sustainable practices*. <https://www.worldwildlife.org> erişim tarihi: 06.09.2024).

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Hatice Kübra ÖZDEŞ
EĞİTİM DURUMU	
Lisans Diploması	Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi (2016-2020)
Yüksek Lisans	Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı (2021-2024)
Yüksek Lisans Tez Konusu	Açık Denizlerin Çevresel Korunması ve Uluslararası Denizcilik Örgütü
Yabancı Dil / Diller	İngilizce
İŞ DENEYİMİ	
2023-....	Adalet Bakanlığı, Hakim-Savcı Adayı