

**BATIKLARDAN KAYNAKLANAN KİRLİLİK VE ULUSLARARASI
BATIKLARIN ÇIKARILMASI SÖZLEŞMESİ UYGULAMALARI**

Çetin ÇİFTÇİ

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ÇEVRE BİLİMLERİ**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

OCAK 2013

ANKARA

Çetin ÇİFTÇİ tarafından hazırlanan “BATIKLARDAN KAYNAKLANAN KİRLİLİK VE ULUSLARARASI BATIKLARIN ÇIKARILMASI SÖZLEŞMESİ UYGULAMALARI” adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Doç. Dr. Tahir ATICI

Tez Danışmanı, Çevre Bilimleri Anabilim Dalı



Bu çalışma, jürimiz tarafından oy birliği ile Çevre Bilimleri Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Hikmet KATIRCIOĞLU

Biyoloji Eğitimi Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi



Doç. Dr. Tahir ATICI

Biyoloji Eğitimi Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi



Doç. Dr. Beril SALMAN AKIN

Çevre Bilimleri Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi



Tez Savunma Tarihi : 07/01/2013

Bu tez ile G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu Yüksek Lisans derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Şeref SAĞIROĞLU

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü



TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik, davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

Çetin ÇİFTÇİ

**BATIKLARDAN KAYNAKLANAN KİRLİLİK VE ULUSLARARASI
BATIKLARIN ÇIKARILMASI SÖZLEŞMESİ UYGULAMALARI
(Yüksek Lisans Tezi)**

Çetin ÇİFTÇİ

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Ocak 2013**

ÖZET

Dünya ticaretinin önemli bir oranı gemiler ile gerçekleştirilmektedir. Gemilerin bu zorlu yolculuklarında istenmeyen durumların ortaya çıkarak en kötü koşullardan biri olan geminin batması ile sonuçlanan olaylar zincirinin son halkası ilgili batığın çıkarılması konusudur. Meydana gelen olayın devletlerin egemenlik haklarının yanı sıra bayrak devleti ve kıyı devleti gibi farklılıklar gösteren olayın bileşenleri bakımından uluslararası kurallar ile yönetilmesi gereken bu durumun özellikle insanlığın ortak mirası olarak değerlendirilmesi gereken çevre tehdidi ile beraber ifade edilerek, Nairobi Sözleşmesinin uygulamalarına yönelik çalışma yapılmıştır.

Bilim Kodu : 903.2.024

Anahtar Kelimeler : Batık, Deniz Kirliliği, Nairobi Sözleşmesi

Sayfa Adedi : 68

Tez Yöneticisi : Doç. Dr. Tahir ATICI

**POLLUTION FROM WRECKS AND APPLICATIONS OF
INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS**

(M.Sc. Thesis)

Çetin ÇİFTÇİ

**GAZİ UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY**

January 2013

ABSTRACT

A significant proportion of world trade is carried out by the vessels. Ships out of this difficult journey of undesirable situations, one of the worst conditions on the last link in the chain of events resulting in the sinking of the ship wreck is removed. Incident from occurring, as well as the flag state and coastal state sovereign rights of states, such as differences in terms of showing the components of the incident must be managed with the international rules in this situation, especially with the threat environment that should be considered the common heritage of humanity is expressed in the Nairobi Convention for the study was conducted in practice.

Science Code : 903.2.024

Key Words : Wreck, Marine Pollution, Nairobi Convention

Page Number : 68

Adviser : Assoc. Prof. Tahir ATICI

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım boyunca yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren hatta çalışmamı bitirmem konusunda beni motive eden değerli hocam Doç. Dr. Tahir ATICI'ya, zor zamanlarımda manevi desteklerini esirgemeyen eşim Güler ÇİFTÇİ, oğlum Deniz ÇİFTÇİ, kızım Zeynep ÇİFTÇİ'ye ve konu ile ilgili çalışmalarından faydalanmamı sağlayan arkadaşım Selvin YILMAZ GÜRBÜZ'e teşekkür ederim.

Çetin ÇİFTÇİ

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	x
SİMGELER VE KISALTMALAR	xi
1. GİRİŞ	1
2. GEMİ, BATIK VE DENİZ ÇEVRESİ	4
2.1. Tanımlar	4
2.2. Gemilerin Batma Sebepleri	8
2.3. Gemi Batıklarının Çeşitleri ve Bunların Kirlilik Riskleri	9
2.3.1. Tarihi batıklar	10
2.3.2. Savaş batıkları	11
2.3.3. Diğer gemi batıkları	13
2.4. Batıklardan Kaynaklanan Kirlilik Riski	13
3. DENİZ ÇEVRESİNDE KİRLİLİĞİN ETKİLERİ	15
3.1. Genel Bilgiler	15
3.2. Kirleticilerin Tipleri	19
3.3. Petrol Kirliliğinin Canlı Yaşama Etkileri	22
4. MATERYAL VE METOD	28
4.1. Çalışmanın Niteliği	28

	Sayfa
4.2. Yapılan Değerlendirmeler	28
5. BULGULAR	30
5.1. Uluslararası Batıkların Çıkarılması/Kaldırılması Çalışmaları	30
5.2. Nairobi Sözleşmesi/Konvansiyonu	30
5.3. Türkiye ve Mevcut Durum	33
5.4. Dünyada Bazı Ülkelerde İç Hukuk Uygulamaları	39
5.5. Uluslararası Batıkların Çıkarılması Sözleşmesinin Değerlendirilmesi.....	41
5.5.1. Uygulama alanı	42
5.5.2. İstisnaları	43
5.5.3. Malikin sorumluluğu, sınırlandırılması ve kaldırılma halleri	44
5.5.4. Zorunlu sigorta veya diğer mali güvenceler.....	47
5.5.5. Zamanaşımı	51
5.5.6. İhtilafların çözümü ve sözleşmenin yürürlüğe girişi.....	51
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	53
KAYNAKLAR	64
ÖZGEÇMİŞ	68

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.1. Petrol kirliliğinin canlı yaşama etkileri.....	27

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Potansiyel kirletme özelliği bulunan batıkların dağılımı	9

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklama
BUNKER	Bunkerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği için Uluslararası Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
CLC	Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme
FUND	Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme
GT	Groston
GESAMP	Deniz Çevresini Koruma Bilimsel Danışma Uzmanlar Gurubu
HNS	Uluslararası Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Sözleşme
IMDG	Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kodu
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
INTERVENTION	Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (1969)
IOSC	Uluslararası Petrol Dökülmesine İlişkin Konferans
LLMC	Uluslararası Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme
LR	Lloyd Register of Shipping
MARPOL	Uluslararası Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Sözleşmesi
PAH	Polisiklik aromatik hidrokarbon
PCB	Poliklorlü bifenil

Kısaltmalar	Açıklama
P&I	Koruma & Tazmin
RG	Resmi Gazete
SDR	Special Drawing Rights (Özel Çekme Hakkı)
SOLAS	Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi
UNDP	Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
USD	Amerikan Doları

1. GİRİŞ

Denizcilik dünyada ticari faaliyetlerin başladığı ilk günden itibaren mal ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere ulaştırılmasında önemli rol oynamıştır. Denizler bahse konu ticarete sahne olurken, bu sahnenin en önemli oyuncularını ise gemiler oluşturmuştur. Bu taşıma araçları günden güne gelişen teknolojiye bağlı olarak büyüyüp gelişirken, taşıdığı malların çeşitliliği, malın tehlikesiyle beraber artış göstermektedir.

Deniz yolu ile çok yüksek hacimlerde yük ve yolcu her gün bir coğrafi mevkiden diğerine taşınmaktadır. Taşınan malların nitelik ve hacimleri dikkate alındığında deniz ulaştırmasının önemi açıkça ortaya çıkmaktadır. Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin %90'dan fazla bölümü deniz yoluyla taşınmakta olup, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Bu nedenle deniz ulaştırması, ekonomik kaynakların ulaşımının sağlanmasında en etkin yöntem olmanın yanı sıra dünya çapındaki ekonomik gelişiminde en önemli unsurdur.

Dünya enerji ihtiyacının hızlı artışına paralel olarak petrol tankerleri ham petrolün taşınması önemlidir. Petrolün yanında türevleri ve diğer deniz çevresi için tehlike oluşturan yüklerin taşınmasının ortaya çıkardığı riskin değerlendirilmesi gerekmektedir.

Gelişen teknoloji ile beraber denizcilik başladığından beri, okyanuslar ve denizler denizciler ve taşınan yükler için sürekli olarak risk oluşturmuştur. Gelişen teknolojiye bağlı olarak yük ve denizciler için eskiden daha yüksek risk taşıyan denizler, seyir açısından zaman içerisinde giderek azalma göstermiştir.

Sadece kötü hava şartları ve olumsuz meteorolojik koşulların yanında açık denizlerde korsanlık faaliyetleri de gemiler için tehlike oluşturmaktadır.

Uluslararası ticaret önemli oranda deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu durum incelendiğinde de görüleceği üzere, gemiler bu tablodaki en aktif aktördür. Dolayısıyla sadece taşımacılıkla ilişkilendirmek suretiyle gemileri kavramak doğru ve yerinde olmayacaktır. Gemiler taşıdıkları yük özellikleri itibarıyla bu taşıma esnasında çeşitli riskler taşırlar. Bu risklerin paydaşları her ne kadar farklı alanlarda yer alsalarda paydaşların paydaşı olan ana unsur ise “çevre” dir. Hatta gemilerin bu taşıma dolayısıyla kullandıkları zeminin deniz olduğunu değerlendirdiğimizde deniz çevresi olgusunun, yerküre olarak adlandırılan ancak, gerçekte suküre olarak tanımlanabilecek dünyamız için özel bir önemi haiz olduğunu kabul etmek gerekir.

Denizcilik tarihinde en eskiden bu yana kullanılan gemilerin gerek kendi yapıları gerekse taşıdıkları yükler kapsamında deniz kazları afetler, savaş ya da çeşitli nedenlerle batmaları neticesinde deniz ortamı ciddi tehdit altında olmuştur.

İşte bu tehditlerin değerlendirilmesinde Birleşmiş Milletlerin denizcilik alanındaki İngiltere merkezli uzman kuruluşu IMO [1] tarafından gemilerin teknik niteliklerinden çevreye karşı sorumluluklarına kadar olan geniş bir yelpazede uluslararası sözleşmeler hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur.

Batan gemilerin inşa malzemelerinden taşıdıkları yüklerin özelliklerine kadar çevre tehditi olarak algılanacak bu durumda ilgili ülkelerin egemenlik haklarından geminin taşıdığı bayrağa kadar olabilecek çeşitli unsurların taşıdığı uluslararası nitelik gereği, söz konusu tehditlerin de giderilmesinde uluslararası sözleşmelerin söz sahibi olacağını kabul etmek gerekir. Zira düzenlenmesi gereken alanın uluslar arası niteliği bunu gerektirmektedir.

Bu konudaki çalışmalar, 14-18 Mayıs 2007 tarihinde Kenya'nın başkenti Nairobi'de gerçekleşen Diplomatik Konferansta “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi, 2007” (Nairobi Sözleşmesi 2007) [2] kabul edilerek vücut bulmuştur.

Bu çalışmada, gemilerin batması ile oluşan çevresel risklerin neler olduğuna değinilerek bu kapsamda hayli yeni olan Nairobi Sözleşmesinin uygulama alanı ile çevresel tehditler dikkate alınarak batıkların çıkarılmasına dair kurallar manzumesi incelenmiştir.

Bu inceleme gemilerin taşıdıkları yük ile beraber işletilmesinde kullanılan bileşenlerinin oluşturduğu tehlikelere yer verilerek, gemilerin batık olma durumunda çıkarılmalarına dair uluslararası kuralların uygulama alanına ilişkin çalışmayı içermektedir.

2. GEMİ, BATIK VE DENİZ ÇEVRESİ

2.1. Tanımlar

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun [3] 931 inci maddesi uyarınca; tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından "gemi" sayılır. Öte yandan 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna göre ise "Denizde kürekten başka bir aletle yola çıkabilen her araca, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun " gemi denilmektedir.

Uygulama alanı bakımından uluslararası metinlerde de farklı gemi tanımları yapılmıştır. Özellikle, IMO çatısı altında yapılmış olan uluslararası sözleşmelerde ilgili sözleşmenin uygulanması bakımından hangi araçların gemi olduğu açıkça belirtilmiştir. Örneğin, MARPOL'de (Uluslararası Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Sözleşmesi) gemi; hidrofoil botlar, hava yastıklı araçlar, denizaltılar, yüzer vasıtalar ve sabit veya yüzer platformlar dâhil, deniz çevresinde faaliyette bulunan her türlü tekne anlamına geleceğine işaret edilirken, SUA'da denizaltına bağlı olan platformlar hariç tutulmuştur. Bu ve benzeri örnekler diğer sözleşmelerin incelenmesinde de rastlanılabilir bir durumdur. Ancak, pek çok uluslararası sözleşmede batık tanımı yapılmamasına rağmen, 2007 tarihli Nairobi Sözleşmesinde bu tanım yapılmış olup, IMO'nun diplomatik konferansında bu tanım kabul edilmiştir. "Wreck" kelimesi hukuki metinlerde tercüme edildiğinde "enkaz" olarak kabul görmekte olup, bu konuda teknik alanda çalışanların "batık" ifadesini kullandıkları gözlenmiştir.

Nairobi sözleşmesinde kabul edilen "wreck" tanımı aşağıdaki gibi çevrilmiştir.

Enkaz, bir deniz kazasını müteakip;

(a) Batmış veya karaya oturmuş bir gemiyi; ya da

(b) Batmış veya karaya oturmuş bir gemide bulunan veya bulunmuş olan herhangi bir madde dâhil olmak üzere, batmış veya karaya oturmuş bir geminin

herhangi bir parçasını; ya da

(c) Bir gemiden ayrılarak denizde kaybolan ve karaya oturmuş, batmış ya da denizde sürüklenen bir maddeyi; ya da

(d) Tehlikedeki gemi veya her türlü eşyaya yardım etmek için etkili tedbirlerin zaten alınmadığı bir durumda batmak veya karaya oturmak üzere olan ya da makul olarak batması veya karaya oturmasının bekleneyeceği bir gemiyi ifade eder [4].

Diğer taraftan aynı sözleşme gemiyi ve deniz kazası terimlerini aşağıdaki gibi tanımlamıştır.

Gemi, her türlü deniz gemisini ifade eder ve hidrofil botları, hava yastıklı araçları, denizaltıları, yüzen tekneleri ve deniz yataklarındaki mineral kaynaklarının keşfi, çıkartılması veya işlenmesi amacıyla kullanıldıkları zaman hariç olmak üzere yüzen platformları kapsar [4].

Deniz kazası, gemilerin çatmasını, karaya oturmasını veya diğer seyir olayını ya da bir gemi veya yüküne yönelik yakın maddi zarar tehdidi ile sonuçlanan bir gemide veya geminin dışındaki diğer olayları ifade eder [4].

Deniz hukuku alanındaki en temel sözleşme niteliğiyle deniz çevresinin korunması ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin evrensel düzeyde kabul edilen kurallara yer veren UNCLOS (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) 16.11.1994 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, deniz çevresinin kirlenmesini;

Canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi olarak anlaşılabileceği şeklinde tanımlamıştır [5].

Günümüzde uygulanabilir olan uluslararası deniz hukukunda, bir devletin egemenliği ya da denetimi altındaki sularda bulunan canlı kaynaklara ilişkin rejim ilke olarak, açık denizlere ilişkin rejimden farklıdır. Eğer canlı kaynaklar kıyı devletinin iç sularında, karasularında, takımda denizinde ya da kıta sahanlığında bulunuyorsa, bu kaynaklar o devletin münhasır yetkileri altındadır. Aynı ilke münhasır ekonomik bölge içinde bulunan, yalnız deniz memleileri de dahil, göçmen türler dışındaki tüm canlı varlıklar bakımından da geçerlidir. Açık denizlerde yaşayan canlı kaynaklar bakımından geçerli olan ilke, balıkçılık serbestliğidir. Ancak bu serbestlik, sınırsız değildir. Açık denizlerin balık kaynaklarını işleten devletlerin açık denizlerdeki balık stoklarının muhafazası amacıyla gerekli önlemleri almaları ve bu amaçla işbirliğine gitmeleri gerekir. Açık denizlerde yaşayan, foklar, balinalar ile kutup ayıları gibi deniz memelilerinin korunmasına ilişkin özel rejimler ayrı ayrı antlaşmaların konusu olmuştur [6].

Ülkemiz de bir liman, kıyı ve bayrak devleti olarak deniz çevresinin korunmasına yönelik olarak bazı uluslararası metinlere taraf olmakla birlikte, deniz çevresinin geniş kapsamlı ifadesi bakımından önemli görevler üstlenmektedir. Dolayısıyla, deniz çevresinin korunmasına yönelik dünyanın izlemiş olduğu trendden uzak durması milli menfaatlerle birlikte tüm insanlığın menfaatinin söz konusu olduğu aşîkârdır. Bu manada denizlerin korunmasına yönelik gerek yaptırım gerekse kaza veya türlü nedenlerle ortaya çıkan çevresel tehditlerin bertarafına yönelik olarak hızlı ve ciddi adımlarla koruma anlayışını güçlendirmelidir.

İnsanlık tarihi boyunca batan gemilerin hikâyeleri kulaklarda yer ediyorsa da, özellikle I ve II. Dünya savaşlarında batan gemilerin, artık gözümüzde büyüklüğünü bir nebze de olsa yitirmiş olan Dünyamızda çevreyi tehdit eden unsur olarak görüldüğü söylenebilir.

IMO'da yapılan görüşmelerden de çıkarılabilecek sonuç şu olabilir; küresel toplum batık gemilerden kaynaklanan sorunun farkında ise de, bu sorunun dünya çapında büyük ölçekli olduğunu kabul etmek doğru olmayacaktır.

Pasifik Bölgesel Çevre Programı (SPREP) ile birlikte bir proje Asya / Pasifik bölgesi genelinde İkinci Dünya Savaşı batıklarına ait verilerin derlenmesi çalışmaları yapılmıştır. Güney Pasifik Bölgesel Çevre Programı, onun Pasifik Okyanusu Kirlilik Önleme Programı kapsamında (PACPOL) Pasifik Dünya Savaşı batıkları ile ilgili sorunları gidermek için çalışmalar yapmakta strateji üretmektedir.

Söz konusu batıkların zamanında kullandıkları balast sularından tutunda operasyonlarının bir parçası olan yağ, yakıt gibi kirleticiler ve taşıdıkları onca patlayıcı parlayıcı maddelerle birlikte tehlikeli birer silah gibi çevreyi tehdit etmeye devam ediyor. Hiç sanmıyorum ki; zamanında küresel bir savaşın kararını vermek üzere, ülkelerinin iradesini elinde tutanların dünyanın geleceği ile ilgili böyle bir endişeyi samimiyetle taşısınlar.

2002 yılında tamamlanan SPREP bölgesel stratejisinin amacı; Dünya Savaşı batıklarından Pasifik ve adalardaki uluslara bu gemilerin yarattığı kirlilik riskinin boyutunu değerlendirmek ve bunu tespit etmektir. SPREP resmi sitesinden yaptığı duyuruda 2011 yılı itibarıyla yaklaşık 13 000 000 tonluk bir tonaj ile 3855 gemiyi kapsayan bir veritabanına sahip olduğu ilan edilmektedir. Bu askeri gemiler ve sivil ticaret gemileri dâhil olmak üzere İkinci Dünya Savaşı sırasında Pasifik'te batmış olan pek çok farklı ülkelere gelen gemiler içerir [7].

Batıklarla ilgili önemli bir örnek olarak Amerikan bayraklı USS Mississinewa isimli uçak yakıtı ve ağır deniz yakıtı taşıyan özel bir geminin durumu incelenmeye değerdir. 20 Kasım 1944 günü gemi insanlı Japon torpido tarafından saldırıya uğradı ve 50'den fazla personel ile birlikte 40 metre derinlikte battı. 2001 yılının Temmuz ayı başlarında başlayan tropik bir fırtına sonrasında 57 yaşındaki batıktan petrol sızıntısı fark edildi. Ağustos ayı sonlarına kadar devam eden bu sızıntıda günlük ortalama 300-400 US Galonu kadar olmak üzere tahminen Ağustos ayı sonlarına kadar olan 60 günlük sürede 18 000-24 000 US galon (68 000 - 91 000 litre) sızıntı meydana geldiği tahmin edilmiştir. ABD Deniz Kuvvetleri, batıkta kalan yaklaşık 9.6 Milyon US galon (36 milyon litre) petrol için bir dalış ekibi ile sözleşme yapmış sızıntının önlenmesine dair yapılan işlemin daha sonra yetersiz olduğu Amerikalı

yetkililercede itiraf edilmiştir. Zira, dalgıç marifetiyle deniz altında çalışmak, iş yapmak oldukça pahalı olmasının yanı sıra aynı zamanda çok zor olduğunu kabul etmek gerekir. Bu durumdan sonra tartışılan şey, bu işlem sonrası gemiden tekrar sızıntı ne zaman olacağı idi. Aynı şekilde basit bir kaza tropikal fırtına 2001 yılının Aralık ayında tekrar sızıntıya sebep oldu [7].

2001 yılı Eylül ayında, USS Mississinewa batığının durumu bir heyet tarafından görüşmeye alındı ve II. Dünya Savaşı batıkları ve potansiyel çevresel etkiler konusundaki endişelerini dile getirildi ve bu konunun ele alınması gerektiğinin altı çizildi. Yakın sularda bu tür batıklardan çok sayıda olduğu dikkate alınarak, özellikle Solomon Adaları heyeti diğer heyetler bir dizi, sorunu gidermek için adımlar atmak üzere toplantıya çağırdı. Toplantı sonucunda SPREP Sekreterliğince sorunu gidermek için bir taslak strateji ile diğer bölgesel kuruluşlarla çalışma yapılması talebinde bulunulmasına karar verildi. SPREP üye devletleri, ABD, Avustralya, Fransa, Yeni Zellanda gibi ülkelerle beraber ada ve takımda devletlerinin katılımı ile toplam 25 devletin üye olduğu bölgesel bir programdır.

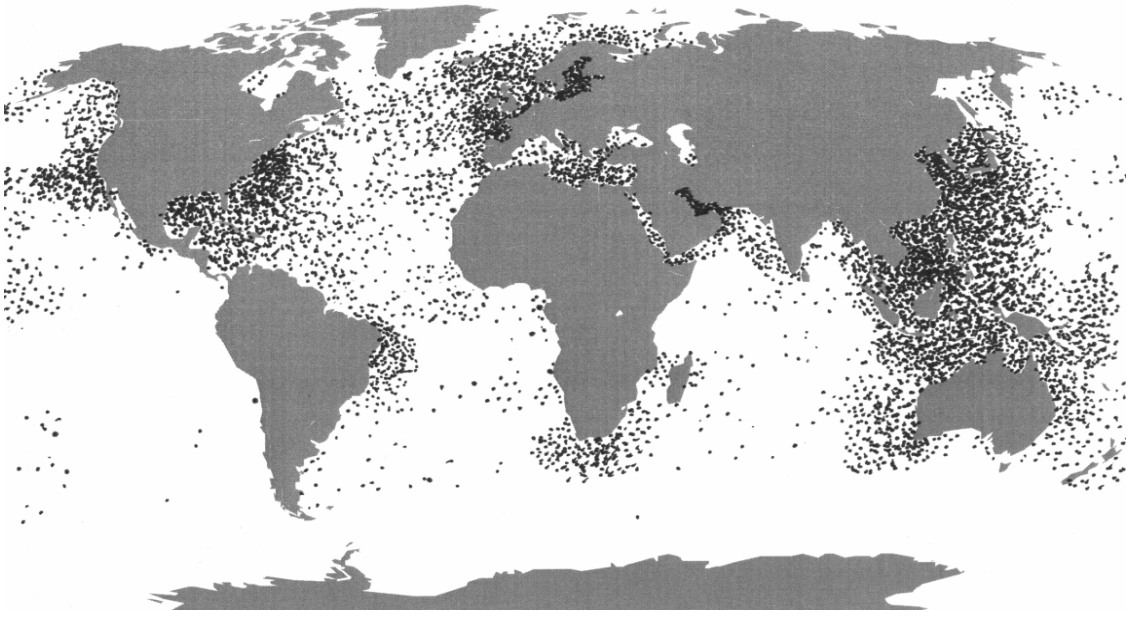
2.2. Gemilerin Batma Sebepleri

Gemiler pek çok farklı nedenden dolayı bataabilir. Genel olarak gemilerin batmasının ana nedeni olarak deniz kazası olarak ifade edilirse de tüm batma olaylarını genel bir ifade ile bir “deniz kazası” olarak söyleyip sınıflandırmak doğru olmayacaktır. Bu nedenle aşağıdaki gibi bir sınıflandırma yapmak daha doğru olur.

- 1-Seyir ve diğer insan hataları
- 2-Kötü tasarım
- 3-Kötü hava şartları
- 4-Yangın
- 5-İsyan, sabotaj ya da korsanlık
- 6-Geminin uygun yüklenmemesi
- 7-Kasıtlı olarak batırma [8].

2.3. Gemi Batıklarının Çeşitleri ve Bunların Kirlilik Riskleri

Farklı tipteki gemiler farklı türde kirliliğe sebep olur. Öte yandan, koşullardaki farklılıklarda kirliliğin boyutlarını ve oluşturması muhtemel riskleri belirleyen unsurlardandır. Bu faktörler özellikle inşa malzemesi, batığın olduğu yerdeki suyun tuzluluk oranı, batıktaki hasarın seviyesi, gemideki yükü ve bileşenlerini kurtarma girişimi, batığın bulunduğu yerdeki suyun derinliği, sıcaklığı, deniz canlılarının varlık durumu ve diğer hava şartları olarak ifade edilebilir. 150 GT'dan büyük tankerler ile 400 GT'dan büyük gemiler baz alınarak yapılan 2005 tarihli bir çalışmada tahminen 8569 adet geminin batık vaziyette bulunduğu tespit edilmiştir. Bu çalışma aşağıdaki şekilde gösterildiği gibi siyah noktalarla belirtilmiştir [9].



Şekil 2.1. Potansiyel kirlileme özelliği olan batıkların dağılımı (IOSC) [9].

Birleşmiş Milletlere danışmanlık hizmeti veren kuruluşlardan GESAMP (Deniz Çevresini Koruma Bilimsel Danışma Uzmanlar Grubu) deniz esaslı faaliyetlerden bir petrol kirliliği değerlendirmesinin bir parçası olarak, 1939 yılından 1997 yılına kadar dünya çapında batık petrol kirliliği tahmin etmek için çaba sarf etmiştir. 1939-1997 yılları arasında LR (Lloyd Register of Shipping) tarafından kaydedilmiş ticari

gemilerin toplam kaybı 76 milyona karşılık yaklaşık 21 500 GT idi. Bu kayıpların yaklaşık üçte biri savaş eylemlerinin bir sonucu olarak, 1939 ve 1946 yılları arasında kaybolan gemilerdi. 1968 yılından bu yana kayıp petrol kirliliği tüm deniz tabanlı faaliyet kaynaklardan ıslanması değerlendirilmesi altında rapora dâhil edildi. Bazı kayıtları İkinci Dünya Savaşı ve takip eden yıllarda beri var olsa da denizde kaybolan askeri gemilerin kaydı, LR tarafından muhafaza edilmemiştir. Batık askeri gemilerin belirsizliği çok yüksek olmasına rağmen, aynı dönemde rapor edilen ticari gemi tonajının nispeten küçük bir oranını temsil ettiği sonucuna varılmıştır. Bu yeterli doğruluk batıklardan petrol kayıpları hesaplamak neredeyse imkânsız olduğu sonucuna varılmıştır [10].

2.3.1. Tarihi batıklar

Savaş gemileri hariç olmak üzere tarihi batıkların çoğunun kirlilik riski oluşturmadığı düşünülmektedir. Sualtı arkeologlarının ilgisi ve tarihi değerleri münasebetiyle bu batıkların asıl oluşturduğu sorun korunmasına ilişkindir. Güney Afrika deniz yatağında bulunan bu gemiler bu durum için örnek gösterilebilir. 500 yıl öncesinden daha fazla Portekizli kâşifler 500 yıldan fazla bir zamanda doğuya gidebilmek için bir rota aramışlardır. Ancak hiçbirisi amacına ulaşamamıştır. [8].

1500'lü yıllardan bu yana tarihi araştırmaların ortaya koyduğu gerçek 2700 geminin Güney Afrika kıyılarında kaybolduğudur. Daha sonra yapılan araştırmalar bu rakamın yaklaşık 3000 civarında olduğunu ortaya koymaktadır [8].

Bu batıkların 37 farklı ülkeden oluştuğu ve genel olarak I. ve II. Dünya Savaşındaki gemiler, İngiliz Kraliyet Donanması, 19. yüzyılda yolcu ve posta gemileri, Portekizli kâşifler, Hollanda, İngiliz ve Fransız Doğu Hindistan şirket gemilerinin olduğu ifade edilebilir [8].

2.3.2. Savaş batıkları

Son bin yıl boyunca meydana gelen pek çok savaş okyanusları, binlerce batık geminin oluşturduğu mirasa dönüştürmüştür. Özellikle II. Dünya Savaşı ve Irak Savaşında binlerce gemi batmış ve şu anda çevreyi tehdit eder hale gelmiştir.

II. Dünya Savaşı batıkları

II. Dünya Savaşı tarihin tanıklık ettiği ve kısa bir zaman periyodunda en fazla geminin kaybedildiği bir özellik taşır. Sea Austarlia isimli şirketin yaptığı araştırmada II. Dünya Savaşında 8000 den fazla geminin batık durumda olduğu ve bu batıkların 34 000 000 tonluk bir hacmi kapsadığı tespit edilmiştir. Böylece, II Dünya Savaşında kaybedilen gemilerin 1890-2004 yılları arasında meydana gelen tüm kazaların % 75'ini içerdiği belirlenmiştir [8].

Bu savaşın mirası ise deniz ve kıyı alanları ile balıkçılık, bu bölgede yaşayan insanların sürdürülebilir geleceği ve hayat standartları için ciddi bir risk teşkil ettiği söylenebilir.

Amerikan donanmasına ait Misssisinewa isimli tanker 25 425 ton uçak benzini ve petrol taşıırken 1944 yılında bir Japon denizaltısı tarafından vurulmuştur. 2 ay boyunca günde 1000 litreden fazla uçak benzini ve fuel oil Ulithe lagününün sahiline yayıldı. Bu sızıntının engellenmesi için dalgıç ekibi görevlendirilmesine rağmen bu çalışma Amerika Birleşik Devleti hükümetine 4 000 000 USD'na (Amerikan Doları) mal oldu. Bu batık, yaklaşık olarak 18 000 ton yakıtın sızmasıyla çevre için saatli bomba gibi halini aldı. Bu durumda Amerika enkaz ve yük üzerindeki egemenliğini korumak ve lagünün kirlenmesini engellemek için amacıyla yükün tahliyesini sağlamıştır [8].

Buna benzer bir tehdit de yine Amerikan donanmasına ait Neosho isimli tankerin batması sonucu gerçekleşmiş olup, sadece bu iki tankerin neden olduğu çevre tehdidi, 1989 yılında meydana gelen Exxon Valdez kazası sonucunda oluşan çevre tehdidinde eşittir [8].

Rus nükleer güçle yürütülen gemi batıkları

Sovyetler Birliği ve onun ardılı olan Rusya, 250'den fazla nükleer güçle çalışan gemi inşa etmiştir. Bu gemilerin $\frac{2}{3}$ si kuzey bölgesinde yer almaktadır. Bu gemiler 476 deniz reaktörü ihtiva etmekte ve nükleer yakıt kullanılan bu gemilerde katı ve sıvı olarak yüksek miktarlarda radyoaktif atıklar üretilmektedir. Bu denizaltı filosunun sadece küçük bir kısmında tek reaktör büyük bir kısmında ise her bir denizaltıda çift reaktör bulunur. Bu nükleer denizaltıların yaklaşık 160 adedi maliyeti azaltmak için, görünüşte hizmet dışındadır. Soğuk savaşın sona ermesinden sonra eski denizaltılar nükleer yakıt ve radyoaktif maddeyi kaldırmaksızın bu denizaltılar beklemeye alınmıştır. Bu geri dönüştürülebilir milyonlarca kilo çelik ve kurşuna ilave olarak alüminyum, pirinç, bronz, bakır ve çinko demektir. Ancak durum şudur, her denizaltının inşası için 30 000 000 USD'na ihtiyaç varken böyle bir denizaltının söküm maliyeti 900 000 000 USD'nı bulmaktadır. Böyle bir gider ise Rus ulusu için ciddi bir yük haline gelmektedir [11].

Batık durumda olan denizaltılardan ziyade mevcut durumu ile işletilmeyen ya da işletilemeyen bu denizaltıların yeri elbette deniz ancak kullanılmadığı sürece bir batıktan farksız durumdadır. Bu durumları itibarıyla sökülmesine mali açıdan olanak olmayan denizaltıların akıbetini kimin nasıl belirleyeceği insanı düşündürmektedir.

Irak kıyılarında savaş batıkları

İran Körfezi boyunca yaklaşık 36 deniz mili uzunluğunda bir sahil bandına sahip olan Irak'ta Umm Qasr ve Az Zubayr limanları ithal ve ihraç yüklerin geldiği ve gönderildiği iki limandır. İran-Irak, Körfez ve 2003 yılında Amerika'nın müdahalesi sonucu bu bölgede pek çok gemi battı. Batık gemiler geçişi engellediği gibi limanın işlerliğini de sona erdirdi. Körfez savaşından bu yana yaklaşık 280 adet batık gemi yüzünden limanın etkin kullanımı engellenmiştir [8].

Bu gemilerin çoğu petrol, petrol ürünleri ve toksik kimyasal taşıyan gemilerdir. Azar azar sızan bu maddeler deniz çevresine ve insan sağlığına engel teşkil etmektedir.

Bu bağlamda, UNDP (Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı) spesifik bir proje hazırlayarak burada öncelik teşkil eden 13 adet geminin çıkarılması için(özellikle engel teşkil eden 3 adet büyük yakıt tankeri) 75 000 000 USD bütçe ayırmıştır [8].

2.3.3. Diğer gemi batıkları

Geçen yüzyıl ve son yirmi yılda birçok gemi karaya oturmak zorunda kalmıştır. Bu gemilerin önemli çoğunluğunun petrol tankeri olduğunu görebiliriz. İngiltere kıyılarında Torrey Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978), Sea Empress (1996), Güney Afrika'da Castillo del Bellver (1983), Alaska kıyılarında Exxon Valdez (1989) ve ayrıca, Fransa kıyılarında Erika (1999) ve Prestige (2002) batmıştır [12].

Bu sayılan gemilerin hepsi batmış ve binlerce ton ham petrol denizlere karışmıştır. Bunların dışında farklı türdeki gemilerin karıştığı kazalar neticesinde petrolün dışında farklı türde zehirli ve tehlikeli maddeler denize karışarak oradaki canlı hayatı önemli oranda tehdit etmiştir. Bu bağlamda, gemilerin taşıdığı yükler sonucu batma ile sonuçlanmasa bile tehlikeli veya zehirli maddelerin ana yaşam kaynağımız olduğunu söyleyebileceğimiz denizlere, okyanuslara karıştığı bilinmektedir.

2.4. Batıklardan Kaynaklanan Kirlilik Riski

Metal nesneler ve ahşap yapılar için deniz için bir kurban ve aşındırıcı özellikli kimyasal bir ortamdır. Batığın bozulma derecesi inşa malzemesi, bulunduğu derinlik, üstünün kapanma durumu gibi kimyasal, fiziksel ve biyolojik etkenlerin türüne göre değişir. Tuzlu suyun her ne kadar koruyucu özelliğinin varlığını kabul etsek bile deniz dibi akıntılar, sediment durumu gibi türlü etkenlerin sonunda bir batık, kendi petrol ya da değişik türde olabilecek diğer yükleri, yakıt, yağ veya tehlikeli kimyasalların bir kısmını veya tamamını bırakabilir ölçüde deniz altında zamanla etkinliğini yitirir.

Tropikal sularda sıcaklıklara maruz kalan sıg sulardaki batık gemi enkazları genellikle soğuk derin sularda bulunan batıklara göre daha büyük oranda bozulacaktır. Bu bozulma, öncelikle lagün veya yakınındaki kıyıya ortamlarda mikrobiyal saldırı, fırtınaların etkisi, kararsız alt sediment ve güçlü yerel hidrodinamik kuvvetlerin etkisi sıg oksijenli su içeren çevresel bir dizi faktöre bağlı olabilir. Fırtına, çatışma, karaya oturma gibi kazalar sonucu batan ticaret gemilerinin yanı sıra savaş sırasında batmış olan askeri gemiler kapsamlı yapısal hasar, yangın gibi hasarlardan başka özellikle askeri gemiler için mühimmat patlamasına uğramış şekilde beklediklerini düşünebiliriz. Zira değişen su basıncı, yük ezilmesi gibi durumlar neticesinde gemilerde batma sonrasında, savaş sırasında bile sık sık patlamaların gerçekleştiği bilinmektedir [8].

Doğal olarak bir çatışma, yangın patlama sonrasında batan geminin yapısal olarak kuvvetini yitirdiği veya aldığı hasar itibarıyla çıkarma ya da herhangi bir şekilde üzerinde operasyon yapılmasının da önemli sorunlar içereceğini kabul etmek gerekir. Taşıdığı yük ya da tahsisi edildiği gayeye uygun olarak dizayn edilip donatılan gemiler hakkında yeterli bilgiye sahip olunması önem arz etmektedir. Unutulmamalıdır ki, yıllarca denizin aşındırıcı kuvvetinin yanı sıra fırtınalar, dip akıntıları biyolojik ve kimyasal değişimlerin çeşitli bozulmalara neden olabileceği gibi bu gemi batıklarında yapılacak her türlü operasyonda türlü tehditlerin (kırılma, tehlikeli madde sızıntısı, petrol sızıntısı vb) varlığı ile müdahalenin bir o kadar da zor koşullarda yapılabilecektir.

3. DENİZ ÇEVRESİNDE KİRLİLİĞİN ETKİLERİ

3.1. Genel Bilgiler

Deniz taşımacılığında tehlikeli yüklerin sınıflandırılması:

IMO, denizcilik çevresinin deniz yoluyla taşımacılığın güvenliğini etkileyen bütün konuları analiz edildiği bir kuruluş olarak kabul edilebilir. IMO tarafından üstlenilen temel sorumluluklardan biri tehlikeli malların taşımacılığı olup, halen bu kuruluş tarafından belirlenen kurallar, kodlar, normlar ve tavsiyelere saygı duyulmakta, bunlar kabul edilmekte ve birçok ülkenin gemileri tarafından uygulanmaktadır [1].

IMDG Kod ile tehlikeli maddelerin paketlenmiş halde taşınmasına ilişkin kurallar belirlenmiş olup, tehlikeli maddeler kapsamında en yoğun çalışmanın bu kod üzerinde olduğu söylenebilir. IMDG kodunun gelişimi deniz yoluyla tehlikeli malların taşınması için tek tip uluslararası kodu tavsiye eden 1960 tarihli SOLAS'a (Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi) dayanır. 1965 yılında IMO Genel Kurul tarafından kabulünden bu yana, IMDG kodu endüstrinin değişen ihtiyaçlarına ayak uydurma için hem şekil olarak hem de içerik olarak çeşitli değişikliklere uğramıştır. IMDG Kodundaki değişikliklerin kaynağı iki tanedir: bunlardan biri üye devletler tarafından IMO'ya direk olarak verilen teklifler diğeri ise bütün taşıma durumları için temel gereksinimleri ayarlayan Tehlikeli Yüklerin Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Tavsiyelerini dikkate almak için gerekli değişikliklerdir. IMDG Kod ile yapılan sınıflandırma aşağıdaki gibidir.

Sınıf 1	Patlayıcılar
Sınıf 2	Gazlar
Sınıf 3	Parlayıcı sıvılar
Sınıf 4	Parlayıcı katılar
Sınıf 5	Organik peroksitler ve okside olabilen maddeler
Sınıf 6	Zehirli ve bulaşıcı maddeler
Sınıf 7	Radyoaktif maddeler

Sınıf 8	Korozif (aşındırıcı) maddeler
Sınıf 9	Çeşitli tehlikeli maddeler şeklinde yapılmıştır [13].

Dünya ticaretinin çok büyük oranda denizyolu ile yapıldığından hareketle, tehlikeli yüklerinde bu bundan payını aldığı ve bu durumun deniz çevresinin ne denli risk altında bıraktığını kavranabilir.

Bu sınıflandırmaya göre tehlikeli yüklerin taşınması ile ilgili olarak “tehlikeli ürünler”, “tehlikeli maddeler”, “tehlikeli ya da tehlikeye yol açan maddeler”, “tehlikeli mallar”, vs gibi ifadelerle karşılaşılabılır. İnsanların sağlığına, kamu güvenliğine ya da çevreye yönelik risk meydana getirmesi dolayısıyla tehlikeli olarak kabul edilen mallar olarak ifade edilebilen ürünlerin nitelikleri nedeniyle insanların sağlığını bozabilen, maddi malları hasara uğratabilen veya çevreyi etkileyebilen kimyasallar içeren kimyasal maddeler, karışımlar olduğunu söyleyebiliriz.

IMO’nun normlarında ve tavsiyelerinde balya halindeki tehlikeli maddeler, dökme katı mallar ve dökme sıvılar arasında bir ayırım yapılmaktadır. Bu sonraki kategori de hidrokarbonlar, tehlikeli kimyasal ürünler ve sıvılaştırılmış gaz olarak ayrılmaktadır.

Uluslararası tehlikeli mallar ve bunları taşıyan gemiler hakkında hükümler belirleyen uluslararası normlar uluslararası sözleşmeler yoluyla düzenlenmektedir:

Bu sözleşmelerin başında, “SOLAS 1974” [14] olarak bilinen “Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi”, Bölüm VII’ de tehlikeli yüklerin taşınmasına ilişkin spesifik hükümler koyan ayrıca, sözü geçen Sözleşmenin bölüm II-2’sinin kural 54’ü tehlikeli malları balya halinde ya da dökme katı mallar halinde taşıyan gemiler için ayrıca gemi inşa hükümleri belirleyen nitelikli bir sözleşmedir. Öte yandan, IMO’nun çalışma kuralları gereğince kurulan komite ve çalışma grupları marifetiyle çalışmalar değerlendirilerek spesifik kuralların oluşturulması ve kabulü ile yayımlanmaktadır. SOLAS 1974 için denizde can emniyetine yönelik en temel sözleşme olduğu söylenebilir.

“MARPOL 73/78” olarak bilinen Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme, buna tekabül eden 1978 protokolü, Ek II ile tadil edilen versiyonunda “Zararlı Sıvı Dökme Maddeler” ve Ek III’de “Paketlenmiş Halde Taşınan Zararlı Maddeler” hakkında hükümler içermektedir. Her iki Ek’te tehlikeli maddelerden söz etmektedir ve kirlenme ile sarıh bir şekilde ilgili hususları içermektedir [15].

Tehlikeli yüklerin deniz ekosistemlerine etki alanı:

Okyanuslar yeryüzünün %70 ini kapsar ve milyonlarca balık, kabuklular, memeliler, mikroorganizmalar ve hayvanların aynı zamanda evidir. Binlerce kuş çeşidi günlük gıda kaynağı olarak denize bağımlıdır. Aynı zamanda dünya üzerinde biyolojik çeşitliliğin en fazla olduğu ortam deniz ekosistemleridir.

Ayrıca tüm dünya balıkçıları yıllık 90 000 000 ton balık yakalarlar. Bu denizlerden. Gelişmekte olan birçok ülkede balık, günlük besin bakımından önemli bir protein kaynağıdır.

İnsanlar için besin ve ilaç kaynağı bakımından okyanuslar güvencedir. Tıp için gerekli olmanın yanı sıra birçok deniz flora ve faunası insan acılarına şifa olabilecek kimyasallar içerir ve yaklaşık 500 deniz canlısı, kanser tedavisinde yardımcı olabilecek kimyasal madde kaynağıdır [16].

Denize dökülen petrol ve bazı temizleme işlemleri farklı şekillerde deniz yaşam alanlarının farklı tehdit edebilir.

Sıralamak gerekirse;

- Mercan resifleri karides, balık ve diğer hayvanların yanı sıra dalgıçlar için eğlence mekânı önemli fidanlık vardır. Mercan resifleri ve kayalık içinde ve çevresinde yaşayan deniz organizmalarının yağ gibi boğucu içinde toksik maddelere maruz kalma riski altındadır.

- Kirlenmeye (döküntüye) maruz kalmış kumlu, çakıllı veya taşlı plajlar genellikle manuel yöntemlerle temizlenir. Petrol kum ve çakıl içine nüfuz eder, ancak az sayıdaki organizmalar bu habitat yaşayabilirler. Bununla beraber, gel-git olayına bağlı olarak diğer habitatlara göre burada yaşayan hayvanlar ve besin zincirine yönelik risk diğer habitatlara göre daha azdır.
- Korunaklı plajları da çok küçük olan dalga hareketleri kirliliğin doğal dağılımını teşvik eder. Temizleme çalışmalarına eğer zamanında başlanmamış olursa, buradaki petrol kalıntıları yıllarca bu plajlarda kalabilir.
- Bu gelgit dairelerinin etki ettiği alanda genellikle zengin bitki, hayvan ve kuş toplulukları içeren düşük gelgit bölgeleri vardır. Petrol bu alanların üzerinde zararlı etkiler yaratır.
- Soğuk ve ılıman bölgelerde korunaklı sularda tuzlu bataklıklar bulunur. Burada bitki çeşitleri, kuş ve memeli hayatı, özellikle kök sistemleri, kolayca taze hafif yağlar ile zarar görürler.
- Mangrov ormanları tropikal bölgelerde bulunur ve bitki ve hayvan türlerine ev sahipliği yaparlar. Mangrov ağaçları uzun kökleri sayesinde su üzerinde tutunurlar. Bu destek kökleri üzerini kaplayan petrol mangrovlar için ölümcül olabilir ve çok yavaş büyüyen bu bitkilerin bir mangrov ağacına dönüşmesi onlarca yıl alabilir.
- Deniz dibine kontamine olan petrol ortamında yaşayan organizmalar (hayvanlar, algler ve mikroorganizmalar) üzerinde ciddi uzun ve kısa vadeli etkilere neden olabilir. Beslenmesini filtreleme suretiyle gerçekleştiren istiridye ve midye gibi canlılarda özellikle petrol ve bileşenlerinin birikmesi kuvvetle muhtemeldir. Ayrıca, bunlara ek olarak petrolün dibe kümelenmiş şekilde çökmesiyle canlı

organizmaların yanı sıra balık ve kabuklu deniz ürünlerinin bakım alanları için yaşam koşullarını yok edebilir [16].

3.2. Kirleticilerin Tipleri

Gemilerden ya da gemi işlevini kaybetmiş enkaz olarak denizdeki batıklardan kaynaklanan kirlitici tiplerini açıklamak gerekirse temel olarak petrol ve türevlerinden bahsetmek gerekir. Temel olarak ortak kirleticileri;

- Petrol
- Toksinler,
- Asbest,
- Plastik,
- Radyoaktif maddeler olarak sıralayabiliriz.

Her yıl 3 000 000 ton petrol kaçağı okyanuslara sızmaktadır. 1 100 000 ton petrol, tankerlerin yeni yük alımı öncesi yapılan operasyonlarda örneğin, tank temizliği esnasında denizlere dökülmektedir. Batıklardan kaynaklanan dökülme her ne kadar nispeten buna göre daha az olsa da, plajları boğmakta, kuşları öldürmekte ve büyük zararlar verebilmektedir [8].

1976 yılında meydana gelen Argo Merchant kazasında 25 000 ton 6 numaralı fuel oil denize dökülmüş 1978 de Kuhnhold tarafından yapılan çalışmada [17]; balık yumurtaları can çekişmekte olduğu ve larva yoğunluğunun azaldığı tespit edilmiştir. 1975-77 balık stoklarına ilişkin çalışmalarda önemli bir etki görülmemiş olup, kirliliğin balıkların yumurtlama dönemi bakımından zirvede olmadığı bir zamanda meydana geldiği anlaşılmıştır.

1978 yılında meydana gelen Amoco Cadiz isimli geminin karıştığı kazada 221 000 ton ham petrol denize dökülmüştür. Bu konu ile ilgili olarak 1982 yılında Haensley ve arkadaşları [18], tarafından yapılan çalışmalar neticesinde; birkaç ton kaya balığı

ve kum yılanının öldüğü, bir yıl boyunca pisi balığı ve dil balığının kötü etkilenen bölgede hiç görülmediği, iki yıl sonra dipte yaşayan balıkların üreme ve gelişimlerinde normalden sapmalar, girinti çıkıntılar ve pisi balıklarında hala histopatolojik bulgular görüldüğü ve ayrıca, balıkların yüzgeçlerinde küçük kusurlar meydana geldiği tespit edildiği kayıtlara geçmiştir.

Petrol içeriğindeki birçok hidrokarbon bileşikleri, benzen, propan asetilen, nafta ve gazyağı baş dönmesi, titreme, anemi ve lösemi gibi sağlık problemlerine yol açabilir.

Gemiler farklı yükler taşıdığından batık olması durumunda da denizlere bu farklı maddeler dökülür. Denize dökülen maddelerin miktarı gemilerin kondisyonuna bağlı olmakla birlikte, geminin batması ile kurtarılmasına ilişkin çalışmaların yapıldığı zaman aralığına bağlıdır. Kaza sonrasında deniz ortamına yayılan maddeler petrolün tipik farklı özellik arz eden bileşikleridir.

IAEA (Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı) ve MESL (Deniz Çevresi Çalışma Laboratuvarı) tarafından UNDP desteğiyle yapılan çalışmada, Kuveyt ve Irak sularındaki batıklara yakın mevkilerden alınan su örneklerinin analizlerinde, tüm örneklerde yüksek oranda metal ve uranyum izotopları tespit edilmiştir. Toplanan 198 örneğin 24 tanesinin kimyasal analizinde poliklorlu bifenil ve çeşitli tarım ilaçları da dahil olmak üzere klorlü bileşikler, hidrokarbonlar ve pestisitlere rastlanmıştır [8].

Tankerlerdeki petrol gibi muhtemel kirlilik risklerinin yanında batıklar tehlikeli yük ve patlamamış savaş malzemeleri taşımaları münasebetiyle bu tür gemilere yapılacak kurtarma çıkarma gibi operasyonlarda önemli oranda risk bulundurlar. Bu durum dikkate alınarak UNDP tarafından tespit edilmiştir ki; petrol en tehlikeli kirleticidir.

Toksinlerde denizyolu ile taşınan maddelerdir. Toksin adı Yunanca 'toxikon' ve oklarda kullanılan zehir anlamına gelir. O canlı hücreler veya organizmalar tarafından üretilen bir zararlıdır. Birçok toksin vucuda temas veya vucut tarafından emilimle beraber hastalık ve çeşitli zararlara yol açan proteinlerdir. Toksinler

doğrudan ölümcül olabilirler. Toksinler besin zinciri içerisinde birikirler ve bu besin zincirinde yer alan balığı yiyen diğer bir balık, memeli, kuş ya da insan da doğal olarak bu zehirlenmeden etkilenir. Bu duruma örnek olarak 1988 yılında bir virüs Kuzey Denizi ve Kuzeydoğu Atlantik'te 18 000 adet fok balığının ölümüne neden olmuştur [8].

PCB (Poliklorlu bifenil) seviyesinin yüksek olduğunu gösteren akademik çalışmalar o bölgedeki fokların virüse karşı savunmasız durumda olduğunu ortaya koymuştur. PCB elektrik ekipmanı ve diğer uygulamalarında kullanılan bir madde iken bugün birçok ülkede yasaklanmış durumdadır [8].

Asbest ısıya ve kimyasallara karşı dayanıklı bir üründür. Asbest gemi inşa sanayi başta olmak üzere inşaat sektöründe kullanılmaktadır. Birçok ülkede sağlığa etkilerinin olumsuzluğu nedeniyle yasaklanmıştır. Asbestin plöral hastalıklara ve akciğer kanserine neden olduğu iyi bilinen bir gerçektir. Ne olursa olsun hala eski gemiler ve batıklarda bulunan bu maddenin yeniden kullanımı yasaklanmalıdır. Bu kapsamda bu durum geri dönüşüm işlemi için bir sorun teşkil ettiği gibi kurtarma ve batığın çıkarma işlemi içinde aynı sorunu taşımaktadır.

Her yıl denizlerde sayısız plastik kaplar ve bantlar bulunur. Plastiklerin çoğu denize atılmış olmasına karşın, bazıları da kimselere görünmeksizin deniz kazaları ile suya gömülürler. Plastikler çabuk çürümezler ve deniz canlıları tarafından sıklıkla yenilirler veya canlılar bu plastiklere dolanırlar. Plastikler, her yıl yaklaşık 1 000 000 civarında deniz kuşunun ölümü ve 100 000 ya da daha fazla balina, fok, yunusun kombine ölümüne neden olmaktadır. Gemilerde gerek normal yaşam gerekse operasyonlarda kullanılan onca plastik, neden olduğu sonuçlar itibarıyla çevresel riski yani canlı hayatı böylece tehdit ederler.

Özellikle Rus donanmasında kullanılan nükleer yakıt ve Irak savaşı sonrası körfezde yapılan su analizi çalışmalarında rastlanılan uranyum izotopları yüksek konsantrasyon radyoaktivite ile bölgelerde kanser, kan, deri hastalığı sonucu olarak ölüm oranı daha yüksektir. Ancak, uzun vadeli etkileri ve nükleer maddelerin miktarı

suda daha dehşet verici bulunmaktadır. Konteyner içerisinde deniz altına bırakılan bu maddeler geçen zaman içerisinde korozyona uğrayarak dışarı su içine sızar ve canlı yaşamı ve ekosistemi önemli oranda risk oluşturur.

3.3. Petrol Kirliliğinin Canlı Yaşama Etkileri

Bir geminin batması ile bunun sonucu olarak birkaç ana sonuç ortaya çıkabilir. Bunlara örnek olarak petrol ve kimyasal sızıntı ve toksin deniz yaşamı ve deniz dibi için zarar oluşur. Batığın incelenmesi veya çıkarılmasına bağlı olarak batıklardan kaynaklanan ikincil sonuçlar akustik kirlilik ve deniz yatağında ileri seviyede zarardır.

Gemilerde çok iyi seviyede izolasyonlu olarak inşa edilen petrol tankları bile zaman içerisinde tuzlu su korozyonu, güçlü dip akıntıları, deniz dibi sedimentini değiştirebilir ve deniz yaşamının zarar görmesine sebep olabilir.

Diğer zararlı ürünlerin çoğu gemi batıklarından denizlere karışır. Bunlar nükleer ürünler veya uranyum, metaller ve asbest gibi yan ürünler olabilir. Bu ürünler hücrelere veya organizmalara girdiğinde, toksinler üretilir. Toksinler ve zararlı ürünler canlı hücrelerde onları gıda zincirinde yukarı taşıyacak şekilde birikebilirler. Toksinler ya da zararlı ürünler kritik bir düzeye ulaşırsa, bunlar deformasyona, kısırlığa ya da ölüme neden olabilir. Deniz yatağına yerleşen yağ veya diğer çözünürlüğü olmayan ürünlerin yerleştiği zaman, deniz altındaki bitki yaşamına etki edebilir.

Bu ürünlerin bitki yaprakları üzerine yerleşmek durumunda, fotosentez sürecinin bozulmasına ya da geçici olarak durmasına neden olur ve bitki ölümlerinin sonuçlanmasına neden olur. Gübre sularının akması ile ötrofikasyon denilen bir sürece neden olarak, deniz hayatı için hasara da neden olabilir.

ECE isimli Türk bayraklı tankerin 01 Şubat 2006 tarihinde Guernsey kıyısı açıklarında battığı zaman, 10 000 ton dan fazla fosforik asit taşıyordu. İngiliz Deniz

Sahil Güvenlik Ajansı (Maritime Coastguard Agency) tarafından Plymouth Deniz Laboratuvarı'ndan bilimadamları görevlendirilerek bir araştırma istenmiştir. Bu araştırma sonucunda, gemi her ne kadar deniz trafiği için tehlike oluşturmamış ise de, batık gemiden yüklü miktarda fosforik asit kaçağının sonuçları incelenmiştir. Bu sonuçlarda, bilinmeyen bir süratte gemiden fosforik asit sızdığı, pH'ın deniz suyu ile nötrale olması münasebetiyle değişiklik tespit edilmediği ve bunun sonucunda zararlı bir etkinin oluşmadığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte görülen etki ise fosfat konsantrasyonuna ilişkin değişikliklerdi. 2 Şubat ve 4-5 Şubat'ta yüksek fosfat konsantrasyonu tespit edilmiştir. Meteorolojik koşullara bağlı olarak yaşanan güçlü gelgitler ve sürekli yüksek rüzgârlar yatay ve dikey düzlemde herhangi bir şekilde tutarlı dağınıklık olmasının muhtemel olduğu bildirilmektedir. 19 Nisan ve 20 Nisan'da yapılan ikinci araştırma sırasında, yüksek fosfat konsantrasyonu sadece tek bir örnekte saptanmış, dağılım süreçleri ya da fitoplankton tarafından kullanım neticesinde batığın çevresinde fosfat konsantrasyonları azalmış olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak, gemi battığında önemli kaygılar dile getirilirken, pelajik ekosistem üzerinde yükün herhangi bir zararlı etkisinin olduğuna dair kanıt ortaya konulmadığı belirtilmekle birlikte, yükün denize karışması ile uzun vadeli etkilerinin ne olacağının bilinemediği ifade edilmektedir [19].

Petrol kirliliğinin özellikle canlı yaşama etkilerini bir deniz kazası sonucunda batan Exxon Valdez isimli gemiden dökülen ham petrolün meydana getirdiği felaketle örneklendirmek yerinde olacaktır. 24 Mart 1989 tarihinde Exxon Valdez adlı petrol tankeri Alaska Körfezi yakınlarında Prince William Sound açıklarındaki aysberglerden kurtulmak isterken kayalıklara çarpmış ve 306 bin varil ham petrol denize dökülmüştür. Çıkan fırtına petrolün güneye doğru yayılmasına sebep olmuş, kazanın 56 ıncı günü 750 km uzaklıktaki kıyı şeritleri bile petrole bulanmıştır. Bu olayın neticesinde meydana gelen çevre sel ve maddi tahribata yönelik bir kaç sonucu aşağıda yer almaktadır.

- Petrole bulan an midye yatakları uzunca bir üzere hidrokarbonları muhafaza etti ve midyelerin yayılımını engelledi [20].
- Daha sonra çeşitli predatör türlere bulaştığı tespit edildi [21-22].

- 20 tür balıkta genetik hasar, fiziksel deformasyon ve yetiştirme ve bereketinde önemli ölçüde azalma tespit edildi [23].
- 7-10 yıl sonra bile balıklarda hala petrol kalıntısı olduğu görüldü.
- 3 500-5 500 deniz samuru (*Enhydra lutris*) petrole bulandı.
- 200 liman foku (*Phoca vitulina*) ve yaklaşık olarak 350 000 – 390 000 kuş ölmüştür [24-25].
- Samurların rehabilitasyonunda her biri için 51 000 USD harcanmıştır [26].

Petrolün toksik grubu PAH (Polisiklik aromatik hidrokarbon) bileşikler ve bu arada benzopiren en önemli komponenttir. Deniz canlıları için %0.01 fuel oil toksiktir. Bunun yanı sıra petrolün toksik etkisinin yanında karsinojen etkisinden bahsetmek gerekir ki bu bakımdan Güney Louisiana petrolü buna örnektir. Petrolün içindeki aromatik halkalı bileşikler kansere sebep olurlar. Naftalen ve fenantren balıklarda benzen, toluen ve ksilene göre daha toksiktir. PAH, deniz organizmalarında, özellikle omurgasızlarda yığılmaktadır [27].

Türkiye sahillerindeki en büyük kaza 15 Kasım 1979'da Independenta isimli Romanya bayraklı bir ham petrol tankeri ile Evrali isimli Yunan bayraklı kuru yük gemisinin çatışmasıdır. Ülkemizde gerçekleşen kazalar ve sonuçlarına ilişkin önemli bulgulara aşağıda yer verilmiştir.

Bu kazada 20 000 ton petrol denize döküldü ve 70 000 ton petrol ise yandı. Bu konuda petrol kirliliği ile İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi su kolonunda ve deniz canlıları üzerinde maalesef kantitatif bir ölçüm bir çalışma yapılmamıştır. İkinci büyük kaza 100 000 tonluk Nassia tankeri ile 13.03.1994 yılında 2 000 ton denize döküldü ve 20 000 ton petrol yanmıştır. Bunun doğurduğu kirlilik kazadan ancak 1 ay sonra yapılmıştır. Kaza anında kuvvetli rüzgar ve akıntı başlangıçta çok yaygın olan ve deniz yüzeyini kalın bir tabaka halinde örten petrolün süratle Marmara'ya geçerek dağıldığı görüldü. İstanbul Boğazı deniz suyunun Karadeniz girişi ve çıkışı süresi 8-12 saat olarak verilmiştir. İdari sebeplerden dolayı başlangıçta denizi

kaplayan petrol tabakasının yaptığı kirlilik tam tespit edilememiştir. Bu geç kalma sonucu gerekli sigorta tazminatını Türkiye alamamıştır [27].

Güven ark. tarafından 1998'de yapılan araştırmada, deniz canlılarında bu kaza sonrası midyede bulunan petrol kalıntısı miktarının ($\mu\text{g/g}$), Altinkum'da 250, Beykozda 144, alglerdeki miktarın ($\mu\text{g/g}$) ise *Ulva lactuca* 175.5, *Ceranium rubrum* 290; *Cystoseria barbata* 90.80 olarak tespit etmişlerdir [27].

13 Şubat 1997'de Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın maliki olduğu petrol tankeri kazası sonrasında 214.3 ton petrol döküldü ve 250 ton petrol yandı. Kirlilik ilk gün suda 33.2 mg/L, 5 gün sonra 3.7 g/L, sedimentte 15 gün sonra 636.2 $\mu\text{g/g}$, midyede 1 ay sonra 2067 $\mu\text{g/g}$ bulundu. Bunlar deniz ve midye için çok büyük değerlerdir. Öte yandan, Volganefit-248 isimli tankerin parçalanarak batması ile sonuçlanan kazada 3 086 ton fuel oil deniz akmış ve bunun doğurduğu kirlilik deniz suyunda başlangıçta 14 g/L ve 20 ay sonra 567.6 $\mu\text{g/L}$ bulunmuştur. Sedimentte ki en yüksek miktar, standardın 40 katı fazla olarak 441 $\mu\text{g/g}$ olarak tespit edilmiştir [27].

Bir geminin batması ile sonuçlanan deniz kazaları oldukça tehlikelidir. Zira oluşan kaza ile ortaya çıkan tehdit giderilebilir ya da müdahale edilebilir niteliği bakımından, geminin deniz çevresi bakımından tehdit ya da risk içeren unsurlarının henüz ortaya çıkmamış olması ile battıktan sonra şartlar tamamen değişebilecektir. Bu durumda, riskin kontrol altına alınması çok daha tehdit edici boyutlara varabilir. Muhtemel risklerin paydaşları bu durumda hareket geçmek için yeterli uyarıcı etkiyi almakta zayıf kalabilirler. Paydaşlardan bahsetmek gerekirse paydaşları şöyle sıralayabiliriz;

- Balıkçılar,
- Denizcilik camiası (deniz ulaştırması sektör çalışanları),
- Petrol ve gaz kuruluşları ve alt yapıları,
- Limanlar,
- Kıyısal endüstri ve çalışanları,

- Deniz spor ve eğlence faaliyetleri,
- Üreticiler ya da denizcilik sektöründeki destek hizmeti sağlayıcılar,
- Çevresel gruplar,
- Yerel yönetim encümen ve diğer Konseyler/Kurullar,
- Hükümet ve Hükümet organları,
- Bu sektörle ilgili olan veya bir şekilde etki alanına giren diğer paydaşlar.

Bir batıktan kaynaklanan kirliliğin direkt etkisi altında olacak en belirgin reseptörler şunlardır;

- Su sütununun lokal yada daha geniş bir alanı,
- Deniz yatağı ve civarındaki deniz araçları,
- Yerel ya da küresel atmosfer,
- Mikro- makro algler,
- Omurgasızlar,
- Balıklar,
- Kuşlar,
- Deniz memelileri,
- Deniz ya da kıyıya özgü habitat ve koruma alanları.

Petrol kirliliğinin balıkçılığa etkisi en çok üreme ve göç dönemlerinde ve İstanbul Boğazı gibi dar boğazlarda olur. Ekolojik veya biyolojik bir koridor görevi yapan bu tür boğazlarda görülebilecek petrol yayılmaları örneğin, Akdeniz ve Karadeniz arasında olan başta balık göçleri zamanında olursa göçler etkilenirler. Petrol yayılması balıkları 3 şekilde etkiler. Bunların başında balıkların letal dozun üzerine çıkan ölümler gelir. Örneğin, bentik balıklardan dil, kalkan, pisi ve diğer balıkların ölümü buna örnektir [27].

Tüm bu ifade edilen etkileri genel olarak aşağıdaki çizelgede (Çizelge 3.1) toparlayabiliriz.

Çizelge 3.1. Petrol kirliliğinin canlı yaşama etkileri [28].

Grup	Yorumlar
Memeliler	Kirlenmeden balinalar, yunuslar, foklar ve denizaslanları nadiren etki alanındadırlar. Deniz samurları ise kürk yapıları ile yaşamlarının kara ve denizde devam etmesi münasebetiyle daha savunmasızdırlar.
Kuşlar	Kuşlar su ve hava ara yüzünü kullanan kuşlar için özellikle dalıcı olanlar için risk oluşur. Petrole fena halde bulaşan kuşlar genellikle ölürlür. Şimdiye kadar bir petrol kirliliğinin kuşlarda kalıcı bir hasara neden olduğuna dair bir kanıt elde edilememiştir.
Balıklar	Petrol döküntüsü altında yumurta ve sıg koylarda bırakılmış larvalarda ciddi ölümler ortaya çıkabilir. Özellikle dispersant kullanılması halinde bu ölümler daha da ağırlaşır. Yetişkin balıklar petrolden uzaklaşma eğilimi gösterirler. Bugüne kadar herhangi bir petrol sızıntısının açık denizde önemli ölçüde yetişkin balık popülasyonlarını etkilediğine dair bir kanıt elde edilememiştir. Balık çiftliklerindeki balıklar ölebilirler ya da en azından ölmeseler dahi bu kusurdan dolayı piyasaya sürülemez pazarlanmazlar.
Omurgasızlar	Omurgasızlar kabuklu deniz hayvanlarını (yumuşakçalar vb.) kapsar. Örneğin denizkestaneleri, mercanlar ve çeşitli kurtlar. Ham petrole kaplanma gibi sonuçlarda ağır kayıplar oluşabilir.
Planktonik Organizmalar	Açık denizlerde gözlenmekle birlikte planktonlar üzerinde ciddi etkileri bulunmaktadır. Ancak planktonların yüksek üreme oranların olması dışarıdan önemli göç alabilmesi ve etkilenmiş olan alanda kısa süreli sayı azalmasının yaşanması elbette petrol nedenli olabilir.
Bataklık Bitkileri	Bazı bitki türleri petrole karşı diğerlerine nazaran daha çabuk etkilenir. Gövdeli ağaç şeklinde sağlam bir şekilde yeraltında iyi kök salmış olan bitkiler yıllık olan bitkiler ile sıg bölgede yetişen bitkilere göre daha az etkilenirler.
Algler	Yosunlarda üzerinde bulunan musilajlı tabaka nedeniyle petrolün yapışmasına imkân tanınmaması söz konusudur. Petrol kıyıda kuru bir alanda yosunlara yapışsa oluşturduğu ağırlıkla dalgaların etkisi sonucu yerinde koparılmalarına neden olur. Dalgalar arası ya da med cezir arasındaki alanlarda kalan algler yok olurlar ancak esasen petrolün temizlenmesi ile birlikte yeniden popülasyon oluşturabilirler. Birçok alg doğrudan ekonomik öneme sahip olarak gıda olarak kullanıldığı gibi laboratuvarlarda sıklıkla kullanılan Agar üretimininde kaynağıdır.
Mangrovlar	Mangrov terimi çeşitli ağaç ve çalı türlerini de kapsar. Petrole karşı aşırı derecede duyarlıdırlar. Petrolün su yüzeyindeki oluşturduğu film tabakası solunum sistemine ve oksijen sağlanmasını engelleyerek sistemin temelini zarar verir.

4. MATERYAL VE METOD

4.1. Çalışmanın Niteliği

Bu çalışmada, insanlığın ortak mirası olarak değerlendirilmesi gereken denizlerin gıda, enerji, ulaştırma, turizm gibi yaşamın tüm alanlarına temel olabilecek nitelikte hizmet verebilen bir alanın gemi batıkları neticesinde ne şekilde etkilenip tehlide maruz kaldığı ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Batık ya da karaya oturmuş olan gemilerin, meydana gelen olayın sonrasında da geçen zamana bağlı olarak, yükünün niteliğinin yanı sıra geminin işletilmesinde bulunan ve deniz çevresi için tehdit unsuru oluşturan yağ, yakıt ve çeşitli atıkları ile birlikte oluşturdukları, başta özellikle biyolojik olmak üzere fiziksel ve kimyasal etkilerinin belirlenmesi ve bu tip olumsuz etkilerinin minimum düzeyde tutulması için gerekli hukuki düzenlemelere işaret edilerek öneriler getirilmiştir.

4.2. Yapılan Değerlendirmeler

Türkiye, özellikle üç denizin suları ile çevrili, Asya ve Avrupa'nın bağlantı noktasında özel bir stratejik önemi haiz uluslararası bir su yolunu yönetmekteyken, batıklardan kaynaklanabilecek çevresel riskleri minimize edebilmeye yönelik olarak yeni uluslararası batıkların kaldırılması rejimini iyi değerlendirmelidir. Nairobi süreci önemli bir adım olmakla birlikte yeni tartışmaları da beraberinde getirebilecek niteliği haizdir.

Özellikle deniz çevresi için önemli tehdit oluşturabilecek gemi batıklarının tehlikeli olup olmadığına dair karar süreci bir devlet için en önemli işlerden biridir. Bu sürecin izleme, değerlendirme ve karar verme süreçlerinin çok iyi tasarlanması gerekmektedir. Dolayısıyla sözleşmenin uygulanmasına yönelik olarak, bir ülkenin idari, teknik ve hukuki bilgi birikimlerinin aynı zamanda teknolojik ve ekonomik olarak desteklenmesi ile yapılacak çalışmalar doğru sonuca hızla ulaşılmasını sağlayabilecektir.

Dünya ticaretinin %90'dan fazla oranda denizyolu ile yapıldığı ve bu rejimin baş figürünün gemi olduğunun yanında Türkiye'nin bulunmuş olduğu coğrafi pozisyonun ve özellikle Karadeniz ülkelerinin de ticareti bakımından değerlendirildiğinde bu yoğun gemi trafiği karşısında oluşan riski görmezden gelemeyecektir. Bu yüzden olası bir batığın operasyonla çıkarılmasına ilişkin idari, teknik ve hukuki boyutlarının iyi irdelenerek programlı hareket etmesi gerektiğinin altını çizmek yerinde olacaktır.

Gelişen teknolojiye paralel olarak gemi boyutları ile birlikte taşınabilir yük miktarının artış gösteriyor olması çevre denizlerimizde oluşacak riskinde büyüdüğüne işaret etmektedir. Ancak, bu risklerin sadece bir ülkeyi tehdit eder boyutundan bahsetmek dar kalıplı bir fikir olabilir. Örneğin; 6 ülkenin kıyı devleti olarak var olduğu Karadeniz'de bir batığın çıkarılması konusunda tek bir etkilenen devlet modelinin yerine Karadeniz için ortak bir eylem planı (batıkla ilgili izleme, değerlendirme ve karar verme vb) oluşturulması gerektiği fikrini güçlendirmektedir. Bu coğrafyanın geleceği ortak miras için ortak hareketi zorunlu kılmaktadır.

Sözleşme her ne kadar işbirliğine davet etmekte ise de fiilen uygulamaya geçiş ya da bu konu ile ilgili güncel bir hadise yaşandığında tarafların elinde bulunan çeşitli bilgi, tecrübe, teknik, araç ve gereç gibi sair hususlarda paylaşımın zaruret olduğu kavranabilecektir.

Bazı ülkelerin kendi iç hukuklarında yaptığı çalışmalar dikkate alındığında, Türkiye'nin daha duyarlı bir politika takip etmesi gerektiği kanaati oluşmaktadır. Zira Karadeniz ülkemiz balık ihtiyacının önemli oranda kaynağı olduğu, gıda ihtiyacının özel önemi haiz bir konu olması münasebetiyle konuya önderlik etmesinin menfaatleri açısından doğru bir yaklaşım olacaktır.

Özellikle, Türk Boğazları tüm gemi geçişlerine açık olmakla, kılavuzluk hizmetinin ihtiyari olduğu hidrografik yapısı, darlığı, kuvvetli akıntıları ve keskin dönüşleri ile dünyanın doğal tehlikeli suyollarından biri olarak bölgesel anlamda yoğun deniz trafiğine sahne olup, deniz kazaları için de önemli bir riski taşıdığı söylenebilir.

5. BULGULAR

5.1. Uluslararası Batıkların Çıkarılmasına/Kaldırılması Çalışmaları

IMO Hukuk Komitesi tarafından ilk defa 1974 yılında, üye devletlerin milli hukuklarındaki enkaz kaldırma faaliyetlerine ilişkin hukuki düzenlemeler incelenerek, yeknesaklığın sağlanması çalışmalarına başlanmış ancak bu çalışmalardan uzun bir süre herhangi bir sonuç alınamamıştır [29].

1993 yılında IMO'nun Hukuk Komitesinde yeniden başlatılan çalışmalar 2007 yılında Nairobi'de düzenlenen bir konferansla sonuçlandırılmıştır.

5.2. Nairobi Sözleşmesi/Konvansiyonu

Kenya'nın başkenti Nairobi'de 18 Mayıs 2007 tarihinde kabul edilen "Uluslararası Batıkların Çıkarılmasına İlişkin Sözleşme (Sözleşme kelimesi Konvansiyon olarakta kullanılmaktadır) " henüz yürürlüğe girmemiş olsa bile, gelecekte çok sözü edilen bir sözleşme olacağı tahmin edilmektedir.

30.11.2012 tarihi itibarıyla 6 ülke tarafından onaylanmıştır. Nijerya, Hindistan, İran, Palau, Bulgaristan ve İngiltere'dir. İlk onay Nijerya tarafından 23.07.2009 tarihinde yapılmıştır. Bulgaristan ve İngiltere sözleşmeye katılımlarını ayrıca birer deklarasyonla bildirmişlerdir [30].

Devletlere batıkların çıkarılması ya da çıkarılsa dahi batığın deniz çevresine olduğu kadar, deniz canlıları ile birlikte denizde can ve mal emniyetine yönelik potansiyel olumsuz etkilerinin minimize edilmesine yönelik yasal bir dayanak oluşturduğu söylenebilir. Bu sözleşme ile karasuları ve karasularının ötesinde de batıkların efektif bir şekilde kaldırılmasına yönelik tekdüze uluslararası bir kurallar dizini oluşturmaktadır. Bu haliyele önemli bir boşluğu doldurmayı hedeflediği anlaşılmaktadır. Öte yandan, sözleşmenin madde 4.4 kuralı ile kendi karasuları da

dâhil olmak üzere kendi topraklarında da bildirimde bulunarak uygulanabilmesini sağlayan bir maddeyi de içermesi yönü ile önem arz etmektedir.

Bir batık, bulunduğu konum itibarı ile diğer gemiler ve onların mürettebatının yanı sıra genel olarak seyir emniyeti bakımından potansiyel tehlike oluşturabilir. Bir başka yönü ile bakılınca ise yükün niteliğine bağlı olarak deniz çevresine önemli zararlar verebilecek potansiyel bir tehlike ve batığın konumunun işaretlenmesi, çıkarılması gibi ciddi masraflarla karşı karşıya kalınmasının kaçınılmaz olduğu bir durumdur. İşte tam bu noktada sözleşmenin bu husuları düzenlemeye ilişkin uluslararası rolünün önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Sözleşmenin ilk bölümünde tanımlar başlığı yer almaktadır. Bu başlık eksiksiz olarak tanımlanmış anahtar sözcüklerin genel yapısını içermektedir; ancak bu tanımlardan birçoğu sözleşme uygulamasının sınırlarının belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Sözleşmenin konusunu oluşturan “enkaz” kavramı; “Bir deniz kazası sonucunda batan veya karaya oturan gemi; veya geminin kaybolan veya batan veya sürüklenen herhangi bir parçası; veya batmak veya karaya oturmak üzere olan veya karaya oturacağı makul bir şekilde beklenip de, fiilen yardım edilebilecek nitelikte ve tehlike içinde bulunan gemi veya gemi parçası.”, olarak tanımlanmıştır. Bu tanımdan anlaşılacağı üzere enkaz kavramı; hem gemi, hem gemilerin yükleri hem de tehlike içerisinde bulunan gemileri kapsayacak şekilde geniş tutulmuştur. “Fiilen” ibaresi kurtarılan enkazın yetkili bir kurtarıcının elinde bulunması halinde kıyı devletinin müdahale hakkının olmadığını temin amacıyla eklenmiştir. Böyle durumlarda kurtarıcının tasarrufunda uygulanan hukuki kurallar uygulanacak ve müdahalede bulunan kıyı devleti kurtarıcıya karşı sorumluluk altına girecektir.

Tehlike kavramı, incelendiğinde sadece deniz tehlikesini değil, deniz çevresi için tehdit oluşturabilecek durumları da içerdiği görülmektedir. Sözleşmeye göre bir deniz kazası sonucunda meydana gelen enkazın tehlike oluşturup oluşturmadığı hususunda karar verecek olan, bu enkazdan etkilenen üye devlettir.

Üye devlet bu kararı verirken 6 ncı maddedeki kriterleri nazara almak durumundadır. Enkazın cinsi, büyüklüğü ve yapısı, bölgedeki su derinliği, bölgedeki gel-git sahası ve akıntı durumu, münhasır ekonomik bölge alanına ait olup olmadığı, gemilerin seyir rotalarına ve trafik düzenine yakınlığı, trafik düzeninin şekli, enkaz yükünün yapısı ve miktarı, enkazdaki petrolün türü, enkaz yükünün veya petrolün çevre kirlenmesine sebebiyet verip vermeyeceği, liman imkanlarının zarar görüp görmeyeceği, hidropatik ve meteorolojik durumlar, bölgenin topografik yapısı, enkazın su yüzeyinden yüksekliği, enkazın akustik ve magnetik profili, kıyı tesisatlarına, petrol hattına ve haberleşme kablolarına veya benzer yapılara yakınlığı ve enkazın kaldırılmasını gerektirecek bunun dışındaki diğer durumları inceleyerek karar verir.

Gerçekte, 6 ncı madde de belirtilen kriterler yeteri kadar açık değildir. Bu kriterlerin kesin nitelikli tam anlaşılır olduğunu söylemek yanıltıcı olabilir. Yanlış veya yeterli gerekçe olmaksızın saptamalar yapılabilir. Etkilenen devletin uygulama ve değerlendirmeleri farklı olabilir ve konunun tarafları buna karşı itiraz edebilirler. Burada belirlenmiş olan 14 adet kriterin ağırlıkları ve aralarındaki ilişkiyi (korelasyon) açıkça belirtilmediği gibi tehlikenin tespit edilmesine yönelik olarak sınırlı bir süre zarfında kolaylıkla uygulanabilir olduğu tartışılabilir bir durumdur. İşte bunun için maddenin bir rehber ile birlikte daha fazla detaylandırılması ve bu konuda bir el kitabı çalışmasının zaruret olduğu ifade edilebilir.

Batıkların çıkarılmasına ilişkin durumun değerlendirilmesinde en önemli unsurlardan birisi bu konuda alınacak danışmanlık hizmetleri ile birlikte gemi malikinin LLMC (Uluslararası Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme) gereğince sınırlı sorumlu olduğudur. Örneğin, bir batığın çıkarılması işlemlerine yönelik olarak karar tehlikeli kavramına oturtulabilen bir geminin çıkarma işlemlerine girildiğinde karşı tarafın itirazından, tahmini çıkarma masraflarının geminin LLMC ile belirlenmiş limitler bakımından değerlendirilmesi, çıkarma dışında başka bir yöntemle bertaraf etme yöntemi kullanılıp kullanılmayacağı ya da kısmen uygulamak gibi çeşitli seçenekler ile birlikte bir karar destek sisteminin hayata geçirilmesi uygun olacaktır. Yani, her şartta bir SWOT

(Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) analizinin yapılması gerekmektedir.

Enkaz kavramına, gemide bulunan yük dahildir. Şöyle ki, 1 inci maddenin 3 üncü paragrafında “deniz kazası” kavramı tanımlanmaktadır ve bu tanım gereğince deniz kazası; “Geminin veya yükün maddi hasara uğramasına veya maddi hasarın oluşacağı hususunda yakın bir tehlike içinde bulunmasına sebebiyet veren gemilerin çarpması, karaya oturması, diğer seyir olayları veya gemide veya gemi dışında meydana gelen diğer olaylardır.” Söz konusu bu tanım, gemi ve yükünü kapsayacak niteliktedir [29].

5.3. Türkiye ve Mevcut Durum

Ülkemizde batıkların çıkarılmasına ilişkin olarak yeterli detayı ihtiva eder şekilde bir mevzuat bulunduğunu söylemek iddialı olabilir. Bu konuda, Cumhuriyet tarihinin en önemli ve köklü düzenlemesi 618 sayılı Limanlar Kanunu ile yapılmıştır.

Limanlar Kanunu’nun 7 nci maddesi şöyledir [31];

“Limanlar dahilinde seyir ve seferin selametine engel olabilecek suret ve vaziyette batan bilcümle gemileri ve eşyasını liman reisleri tarafından tayin olunacak kısa bir müddet zarfında çıkarmağa bunların sahip, kaptan ve acenteleri mecburdurlar. Bu müddet gazetelerle ilan ve ilişkililer malüm olduğu takdirde kendilerine noterlik marifet ile de tebliğ edilir.

Fenni zaruret veya eşya ve gemiler üzerindeki hukuki vaziyet ve ihtilaf gibi sebeplerle ilişkililer tarafından yapılacak itirazlar üzerine bu müddet İktisat Vekâletince lüzumu kadar uzatılabilir. Sahip, kaptan veya acenteleri tarafından tayin edilen müddetler içinde, çıkarılmayan gemi ve eşyasını, liman idareleri istedikleri gibi çıkartmağa veya imha ettirmeğe salahiyetlidir. Liman idarelerince imha edilmeyerek çıkarılabilen enkaz ve eşyayı çıkarma masraflarını ödeyerek almak üzere sahipleri gazetelerle ilan sureti ile çağrılırlar. Bu ilandan sonra on beş gün geçtiği halde sahiplerince çıkarma masrafı ödenerek alınmayan enkaz ve eşya liman idarelerinin müracaatı üzerine mal memurları tarafından satılarak bedeli Hazineye irat kaydedilir. Satış bedeli çıkarma masrafından fazla olursa farkı, müracaatlarında, Hazinece hak sahiplerine verilir.

Batmış olan gemi ve eşyası Devlete ait olduğu surette ilana lüzum kalmaksızın liman idarelerince çıkartılarak mal memurlarına teslim edilir ve çıkarılamayacak vaziyette olanları imha ettirilir.”

Görüldüğü gibi, Limanlar Kanunu’nda seyir ve seferin selametine engel olabilecek suret ve vaziyette batan tüm gemiler ve eşyasının çıkarılmasına ilişkin bir zorunluluk getirilmiştir. Batığın yükü için de çıkarma rejimine dahil edildiği görülmektedir. Bunların dışında kalan, yani seyrüsefere engel olmasa bile deniz çevresini olumsuz yönde etkileyen gemiler kapsam dışı tutulmuştur. Dolayısıyla, maddenin uygulanabilirliğine yönelik alanı hayli daralttığı görülmektedir

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler göz önünde bulundurularak, Acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını, Olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını, uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını, Kanun kapsamına giren kişilerle kurum, kuruluş, gemi ve tesislerin Kanunda belirtilen ilgililerinin yetki, görev ve sorumluluklarını belirlemektedir. 500 GT ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının yetki, görev ve sorumluluklarını kapsamaktadır. Uygulama alanları ise “Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz yetki alanlarını ve bu Kanunda öngörülen acil durumlarda, bu durumlara müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla, Müsteşarlığın, Bakanlık, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak vereceği karara bağlı olarak karasularının ötesindeki açık deniz alanları” olarak tanımlanmıştır.

5312 sayılı Kanun ile Türk karasularına giriş öncesi bildirim yükümlülüğü ile mali sorumluluk sigortası zorunluluğu getirilmiş ve bu sigortayı ibraz edemeyen gemilerin karasuları dışına çıkarılması öngörülmüştür.

Kanun kapsamındaki olaylar nedeniyle tazminat taleplerinde zamanaşımı süresi, diğer kanunlarda daha uzun bir süre öngörülmedikçe, zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl, her hâlde olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıl olarak tespit edilmiştir. Radyoaktif maddelerin bulaşma, kirlenme ve yayılma parametrelerinin petrol ve kimyasal maddelerden çok farklı olduğu ve çok özel bir ihtisaslaşma gerektirdiğinden radyoaktif maddeler kapsam dışında bırakılmıştır. Kanunun genel gerekçesinde Türk boğazlarında ve Türkiye'nin deniz yetki alanlarında meydana gelen olaylarda, müdahale ve tazmin konularında yaşanan olumsuzlukların giderilmesi amacıyla hazırlandığı belirtilmektedir [32].

655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 41 inci maddesi ile Türk boğazlar bölgesinde ve diğer kıyılarımızda; gemiler, tankerler ve her türlü deniz aracı ile tersaneler ve kıyı tesislerinde meydana gelen yangın ve kaza halleri ile doğal afetlerde denizde seyir güvenliğini sağlamak ve çevre kirliliğini önlemek, bu hallerin karada sebep olabileceği yıkım ve zararları engellemek amacıyla deniz ulaştırması, liman ve tersane hizmetlerinin planlanmasına yönelik faaliyet gösteren tüm kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşların faaliyetlerinin düzenlenmesi, koordinasyonu, sevk ve idaresi, krize neden olan olayların başlangıcından neticelerinin ortadan kalktığına belirlenmesine kadar geçecek süre içerisinde yetki Ulaştırma, denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına verilmiştir. Ayrıca, Bakanlık acil durum yönetimine geçildiği hallerde, 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi Kanunu ve 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın eleman, malzeme ve her türlü kara, deniz ve hava aracını temin etme veya ettirme, alınacak mal ve hizmetlerin bedelini belirleme ve ödemeleri yapma veya yaptıрма konusunda yetkili kılınmıştır.

Batıkların çıkarılması hususunda çeşitli yükümlülükler 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile yeniden düzenlenmiş olup, bu düzenleme ile kavramsal olarak “enkaz” kelimesi kabul edilmiştir. 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren Kanunun 1003 üncü maddesi ile malikin, yararlanılabilir enkaz üzerindeki taşınır mülkiyeti ile her türlü enkazın kaldırılmasına, çevrenin korunmasına ve benzer hususlara ilişkin yükümlülük ve borçların devam edeceği, 1319 uncu maddesi bir sözleşmeye dayanıp dayanmadığına bakılmaksızın kurtarma faaliyeti ile enkazın kaldırılmasından doğan bütün alacaklar iki yılda zamanaşımına uğrayacağı, 1331 inci maddesi ile LLMC ile belirlenmiş olan sorumluluk limitlerinin enkazın kaldırılmasına ilişkin olarak sınırlandırılmayacağı, 1352 nci maddesi ile Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iâşesi ile ilgili giderler ve harcamaların deniz alacağı olarak tanımlanmasına yer verilmiştir [3].

Bir geminin enkazının kaldırılmasından çevrenin korunmasına kadar olan süreç için alt düzenlemelere bakıldığında, söküm bölgesi olarak belirlenen veya belirlenecek olan alan içinde, hurda gemilerin demirlemeleri, sahile baştankara, kıçtankara veya Lok ve Dok gibi diğer teknik imkanlarla gerekli tedbirlerin alınarak, insan ve çevre sağlığı açısından ilgili mevzuat hükümlerine göre gemi söküm işleminin yerine getirilmesi amacıyla Gemi Söküm Yönetmeliği [33] yayımlanmıştır.

Öte yandan, limanlar, karasuları ve göller içerisinde muhtelif tarihlerde batmış olan, devlete ait veya sahipleri tarafından çıkarılmayarak terk olunan ve uzun zaman geçmesiyle sahipsiz mal durumuna giren ve evvelce çıkarılma işi Hazinece başkalarına verilmemiş veya verilmiş olup da tamamen çıkarılmayarak bırakılmış olan, isimleri bilinen veya bilinmeyen batık gemiler ile denize düşmüş diğer (zincir, kablo, demir vb. gibi) şeylerin çıkarılma şekil ve şartlarını belirlemek üzere, Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından 02.01.1990 tarihli 158 sayılı Genel Tebliğ uygulamaya konulmuştur.

Batık çıkarma ile ilgili olarak, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne “Kılavuzluk, römorkörcülük, palamar ve balıkadam hizmetlerini yapmak, işletmecilik esasları çerçevesinde batık çıkartmak, çıkarttırmak” görevi tevdi edilmiştir [34].

Bu durumun elbette enkaz değerinin çıkartma masraflarından daha yüksek olacağı fizibilitesine dayandığı durumlarda gerçekleşebileceği düşünülebilir.

2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 28 inci maddesi ile çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenlerin sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumlu oldukları, kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğunun saklı olduğu yönünde hüküm tesis edilmiştir. 2006 yılında yapılan değişiklik ile zamanaşımına yönelik hususta düzenleme yapılmış ve burada çevreye verilen zararların tazminine ilişkin taleplerin zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl sonra zamanaşımına uğrayacağı yönünde düzenleme yapılmıştır.

Doğrudan çevrenin olumsuz etkilenmesiyle ortaya çıkan, üzerinde tartışmaların devam ettiği ekolojik zararlardan sorumluluk özel düzenlemeleri gerektirmektedir. Bu zararlara ilişkin düzenlemelere Çevre Kanunu'nda yer yer verilmemiş, 28 inci madde de kullanılan “zarar” kavramının sorumluluk hukuku anlamında zarar olarak anlaşılması, dolayısıyla çevre kirliliği nedeniyle üçüncü kişilerin uğrayacakları zararların tazminin istenebileceğinin kabulü yerinde olacaktır [35].

Çevre Kanunu, kirlenme öncesinde önleme, kirlenme sonrasında durdurma ve kirlenme sonrasında kirletenin kirlenmeyi durdurması, etkilerini gidermesi veya azaltılması için gerekli önlemlerin alınmasını emretmektedir. Ayrıca, önlem alma yükümlülüğüne ilişkin düzenleme ile kirleten ve yetkili makamlar için hukuki ödev getirilmiş ancak, bu ödevin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi sonucunda çevre kirliliği dolayısıyla çevre zararına yol açılmış ise uğrayanların, kirletenden zararlarının tazmini isteme hakları vardır [35].

Bununla ilgili olarak Çevre Kanunu zamanaşımı konusunda, zararın ve tazminat yükümlüsünün öğrenildiği tarihten itibaren geçerli olmak üzere 5 yıllık süre ile sınırlandırmıştır. Çevre Kanunu'nun 3 üncü maddesi ile kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamaların daha etkili ve hızlı tahsil işlemi yapılabilmesini teminen, 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edilmesi yöntemi seçilmiştir.

Ulla isimli geminin İskenderun Limanında batması ile sonuçlanan olay sonrasındaki gelişmeler, sorumluluk, yükümlülük malik gibi unsurlar bakımından yeteri kadar uygulama detaylarının yer almadığı bir mevzuata işaret etmektedir. 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 7 nci maddesine göre; batan gemiyi ve eşyasını, Liman Başkanlığı tarafından belirlenen süre zarfında bu gemilerin sahipleri, kaptanları ve acenteleri çıkarmadıkları takdirde, enkazın kaldırılma faaliyeti sırasındaki sahibi devlet makamları olmaktadır. Nitekim, St. Vincent bayraklı "M/V Ulla" gemisinin enkazın kaldırılması sözleşmesinin gemi sahibi tarafında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü yer almaktadır [36].

Türkiye karasularının genişliği 2674 sayılı Karasuları Kanunu ile altı deniz mili olarak belirlenmiştir. Öte yandan, 29.05.1982 tarihli ve 8/4742 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 2674 sayılı Kanunun verdiği yetki uyarınca Türkiye'yi çevreleyen denizlerin özellikleri ile hakkaniyet ilkesi göz önünde bulundurulmak suretiyle Akdeniz ve Karadeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesine karar verilmiştir.

Temel olarak, altı deniz mili olarak belirlenmiş olan karasuları, Akdeniz ve Karadeniz'de on iki deniz mili olarak düşünülmelidir. Ege Denizi'nde Yunanistan ile ilgili karasuları sorun olarak durmaya devam etmektedir.

Türkiye Karadeniz'de 05.12.1986 tarihli ve 86-11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı UNCLOS ile belirlenmiş hukuk kurallarına ve tanınan yetkilerle uyumlu olarak Türk Münhasır Ekonomik Bölgesinin sınırlarının karasularının ölçülmeye başladığı esas

hattan itibaren 200 deniz miline kadar uzanacağını, Karadeniz'in boyutları göz önünde bulundurularak, bu denizde sahillerimiz bitişik veya karşı karşıya olan devletlerle Münhasır Ekonomik Bölge alanlarının tespiti için sınırlandırma anlaşmaları yapılmasını öngörmüştür.

5.4. Dünyada Bazı Ülkelerde İç Hukuk Uygulamaları

Sözleşme henüz yürürlüğe girmemiş olmasına rağmen, birçok ülkede (Yeni Zellanda, Estonya, İngiltere, Letonya, İsveç vd.) iç hukukta yerini almıştır. Benzer olarak sözleşmedeki anlayışın yeni TTK'da da yerini aldığı ifade edilebilir. Buna örnek olarak, Kanunun 1003, 1319, 1331 ve 1352 nci maddeleri gösterilebilir.

Devletlerin kendi iç hukuklarında yaptığı düzenlemelerde önemli ayrıntılara yer vermeleri ve kapsamlı bir çalışma içine girdikleri görülmektedir. İngiltere, sözleşmeyi onaylama süreci ile birlikte The Merchant Shipping Act 1995 düzeltmelerinde yaptığı düzenlemede; sözleşmenin 5 inci maddesine atıfla bildirim yükümlülüğü ile birlikte aykırı fiilleri 50 000 Pound'luk para cezası ile cezalandırma, sözleşmenin 7 ve 8 inci maddelerine atıfla yapılacak işlemlerde yöntem ve yetkili tespit etme, batığın ya da enkazın kaldırılmasına yönelik bir karar verilmişse bu kararın bildirimi ile verilen sürede başvuru yapmayan geminin malikine 50 000 Pound'a kadar para cezası ile cezalandırmak, sözleşmenin 9 uncu maddesi kapsamında herhangi bir mazeret olmaksızın savunma yapmaması gibi durumlarda yine benzer para cezalarını yürürlüğe koyarak uygulamada ayrıca caydırıcılığı hedeflediği gözlemlenmektedir [37].

Yine, Nijerya Hükümeti 26.06.2007 tarihli Resmi Gazete'de yayımlayarak yürürlüğe koyduğu 17 numaralı Nijerya Denizcilik İdaresi ve Emniyet Ajansı Kanununda (Nigerian Maritime Administration and Safety Agency Act) tehlike arz edecek şekilde seyre engel teşkil eden veya deniz çevresini tehdit eden batıkların çıkarılmasına yönelik ihlallerin Ajansın belirleyeceği miktarda para cezası ile 2 yıldan fazla olmayan hapis cezası veya her ikisinin uygulanacağına ilişkin hükmü iç hukukunda uygulamaya koymuştur [38].

Öte yandan İsveç tarafından yapılan kanuni düzenlemede sorumlusuna ulaşamayan durumlarda sorumluluğu devletin alacağına, setre engel teşkil edecek şekilde batan batıkların bulunduğu alanı dalışa yasaklama gibi çeşitli önlemleri alma görev ve sorumluluklarını ilgili kuruluşlara paylaştırmıştır.

Letonya ise 01.08.2003 tarihinde yürürlüğe koymuş olduğu Denizcilik Kodu (Maritime Code) isimli kanunla batıkların konseptini, tehlike durumuna ilişkin kriterler, batığın işaretlenmesi markalanmasını, sahipsiz gemilere uygulanacak prosedür, batık sahibinin sorumluluklarını, kaldırılması ile liman havzası içerisindeki batıklarla ilgili görev ve sorumluluklarını belirlemiştir [39]. Letonya tarafından uygulamaya konulan bu düzenlemede dikkat çeken husus şudur ki; 2007 yılında kabul edilen sözleşme içeriğindeki tehlikenin tespiti, batığın işaretlenmesi, ilgiliye bildirim gibi hususlar ile birebir örtüşmektedir. Letonya'nın söz konusu sözleşmenin çalışmaları devam etme sürecindeyken üzerinde mutabık kalınan hususları kendi iç hukukuna taşıdığı görülmektedir.

Avrupa Birliğinde de batıklardan kaynaklanan kirlilik üzerine araştırmalar sürdürülmektedir. Avrupa Komisyonu tarafından CEDRE (Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution) ve ICRAM'a (Istituto Centrale Per La Ricerca Scientifica E Tecnologica Applicata Al Mare) yaptırılan "Potansiyel Kirletici Batıklar İçin Avrupa Rehberinin Geliştirilmesi" çalışması ile söz konusu batıklar için veri toplanması, değerlendirilmesi ve müdahale edilebilirlik hususları incelenmiştir. Bu çalışma ile Avrupa kıyı devletleri ve ulusal idareler arasında potansiyel kirletici batıklardan kaynaklanan çevresel tehditlerle karşılaşma durumu için bir rehber hazırlığı yapılmıştır. Bu rehberle birlikte, deniz kirliliği sorunu ile ilgili olarak Bakanlık çalışanları, yerel makamlar ve otoritelerin sorumlulukları, deniz çevresindeki zararlara yönelik farklı alanlardaki uzmanlar ve bilim adamları, sivil toplum kuruluşları (özellikle balıkçılık, çevre, turizm, petrol sanayii, ulaşım) hedeflenen gruplar arasındadır. Projenin ilk önerilerinden biri pilot proje ile veri tabanı geliştirme üzerinedir. Diğer bir öneri ise potansiyel kirletici

batıkların uluslararası uzmanlarla birlikte konunun çözümüne yönelik teknik, hukuki ve finansal açıdan değerlendirme yapılacak bir çalıştay yapılmasıdır [40].

İngiltere, Fransa, Amerika, Kanada gibi ülkelerin iç hukuklarında batıkların kaldırılmasına ilişkin yapılan çeşitli düzenlemelerde, gemi sahibinin belirlenmiş bir süre içinde kaldırmaya yönelik niyetinin olumsuz olması halinde ilgili makamlara kaldırma yükümlülüğünü verdiği gibi satış, enkazın mülkiyeti üzerinde idarelere önemli hakların tanındığı görülmektedir [41].

Batıkların çıkarılmasına ilişkin faaliyetlerin gerçekleştirildiği gerek alan gerekse şartlar bakımından oluşan çeşitli masraflar (dalış, sualtı çıkarma işleminde kullanılan malzeme ile kullanılan özel maksatlı gemi ve sair deniz araçları vb.) gerçekten ciddi boyutlara ulaşabilmektedir. LLMC ile getirilen malikin sınırlı sorumluluğunu tanımayan ülke sayısının da giderek artacağı ihtimalinin kuvvet kazanabileceği değerlendirilmektedir.

Başta İngiltere'nin açtığı bu yolun özellikle Erika ve Prestige tanker kazaları sonrasında gelişen anlayışın genişleyerek gemi sahiplerinin sınırlı sorumluluğunu tartışılır kılabilir. Türkiye'nin de bu anlayışı benimsediğinin yeni 6102 sayılı TTK ile getirilen rejim ile öngörüldüğü anlaşılmaktadır.

Görülen odur ki; bu sözleşmenin en önemli özelliği yukarıda bahsedilen çeşitli yaptırımların yanında, birde çıkarma masraflarının karşılanamadığı özel durumlar için ayrıca bir ulusal ya da uluslararası fon oluşturulması dahi yakın gelecekte düşünülebilir hale gelecektir.

5.5. Uluslararası Batıkların Çıkarılması Sözleşmesinin Değerlendirilmesi

Uluslararası Batıkların Çıkarılmasına İlişkin Sözleşme olarak ele alınan sözleşme değerlendirmesinde yararlanılan kaynaklarda özellikle hukuki metinlerde “enkaz” kelimesini kullandıklarından bu bölümde bu kelimeye sadık kalınmaya çalışılmıştır.

Sözleşmenin başlangıcında yer aldığı üzere; sözleşmenin önemli özelliklerinden biri, tehlike arz eden gemi batığının kaldırılmasına ilişkin sorumluluk ve yükümlülük hususlarının düzenlendiği hukuk sistemlerinde tekdüzeliğin sağlanmasının ülkelerin menfaatlerine olacağıdır.

“Enkazın kaldırılması” kavramının sözleşmenin 1 inci maddesinin 7 nci fıkrasında belirtildiği gibi; bir enkazın yarattığı tehlikenin önlenmesi, azaltılması veya ortadan kaldırılması eylemlerinden herhangi bir şeklini ifade ettiği ile yine taraf devletler için menfaatten ne anlaşılması gerektiğine dair unsurların belirtildiği aynı maddenin 6 ncı fıkrası uygulama bakımından önemli birer ayrıntı olarak göze çarpmaktadır.

5.5.1. Uygulama alanı

Sözleşmenin 1 inci maddesinin 1 inci fıkrası gereğince, sözleşme özellikle taraf devletlerin uluslararası hukuka uygun olarak belirlediği münhasır ekonomik bölgesinde seyir güvenliğini ve/veya yükün niteliği gereği, deniz çevresine tehlike verebilecek nitelikteki enkazların kaldırılmasına ilişkin olarak uygulanacaktır. Eğer üye devlet böyle bir sınır belirlememiş ise, Sözleşme, üye devletin uluslararası hukuka uygun olarak belirlediği karasularının ötesinde veya dışında kalan ve karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine kadar olan bölgede uygulanması öngörülmektedir.

Bir başka ifade ile bu sözleşme üye devletin karasularında bulunan enkazlara uygulanmaz, bu durumda üye devletin enkazın kaldırılmasına ilişkin uygulayacağı sorumluluk rejimi, kendi milli hukukuna tabi olacaktır [29].

Ancak, sözleşmenin 3 üncü maddesinin 2 nci fıkrası gereğince, üye devlet 4 üncü maddenin 4 üncü fıkrasına uygun olmak şartı ile sözleşmenin uygulama alanını genişleterek, içsu ve karasularında Sözleşme hükümlerini uygulayabilme hakkına sahiptir. Bu durumda üye devlet, içsu ve karasularında belirlenen enkazlar hakkında Sözleşme hükümlerine tabi olacağını, Genel Sekreterliğe bildirir ve üye devletin karasularında belirlenen enkazlara ilişkin kendi önlemlerini almasındaki hak ve

yükümlülüklerine hâlel gelmeksizin, enkazların belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılması sözleşme hükümlerine tabi olur. Sözleşmenin gemi malikinin sorumluluğu, sorumluluğun istisnaları ve sigorta ve diğer mali güvenceyi belirleyen 10, 11 ve 12 nci maddelerine; enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılmasındaki önlemlere ilişkin sözleşmenin 7,8 ve 9 uncu maddelerinin uygulanması halinde başvurulabilmesi mümkündür [29].

30.11.2012 tarihi itibarı ile sözleşmeyi onaylayan ülkeler arasındaki Bulgaristan ve İngiltere, Genel Sekreterliğe sunduğu deklarasyonla sözleşmenin uygulama alanını genişlettiğini içsular ve karasularında uygulayacağını beyan etmiştir [30].

5.5.2. İstisnaları

Sözleşmenin uygulama alanında istisnalar mevcuttur. Buna göre;

- 1969 tarihli INTERVENTION¹ ve onu tadil eden 1973 tarihli Protokol ile belirlenen önlemlere uygulanmaz.
- Üye devlet tarafından aksi öngörülmedikçe, savaş gemilerine veya üye devletin ticari olmayan, sadece devlet hizmetlerine tahsis edilen maliki veya işleteni olduğu gemilere uygulanmaz. Ancak, üye devletin Sözleşmenin bu tür gemilerine de uygulanacağına karar vermesi halinde, bu uygulamanın şart ve koşullarını belirleyerek Genel Sekreterliğe bildirmesi gereklidir.
- Bir üye devletin 3 üncü maddenin 2 nci fıkrası gereğince, Sözleşmeyi karasuları da dahil olmak üzere içsuların da uygulayacağını bildirmesi halinde dahi, sözleşmenin bazı maddelerinin karasularında uygulanması mümkün değildir.

Bunlar ise;

¹ Açık Denizlerdeki Petrol Kirliliği Olaylarında Müdahale Hakkında Sözleşme. Bu sözleşme, sahil devletlerinin açık denizlerde meydana gelen ancak petrol kirliliğine yol açması olasılığı bulunan kazalara müdahale etme haklarını düzenlemektedir. 1975 yılında yürürlüğe girmiştir.

- Sözleşmenin uygulanması, üye devlete açık denizler üstünde egemenlik veya egemenlik haklarını kullanma veya talep etme hakkı vermeyeceğini düzenleyen 2 nci maddenin 4 üncü fıkrası,
- Enkazın Kaldırılmasının kolaylaştırılmasına ilişkin önlemleri düzenleyen, 9 uncu maddenin 1, 5, 7, 8, 9 ve 10 uncu fıkraları,
- Üye devletler arasında bu sözleşmenin uygulanmasına ilişkin herhangi bir ihtilaf çıkması halinde, ihtilafın çözülme şekli ve şartlarını düzenleyen 15 inci maddesidir [29].

Bu madde bir şekilde birbiriyle ilgisi bulunmayan paragrafların yer aldığı ender derlemelerden biridir. 1 inci fıkra, INTERVENTION kapsamında ele alınan önlemlere uygulanamayacağını belirtmektedir. INTERVENTION, açık deniz müdahaleleri için geçerlidir. Bu sözleşme çalışmaları ile birlikte 1973 tarihli protokolün hazırlandığı dönemde birçok ülkenin karasularının 3 mil ile sınırlı olduğu ve Münhasır Ekonomik Bölge tanımının yerleşik olmadığı bir dönemde hazırlanmıştır. UNCLOS, açık deniz ile ilgili olan maddelerin, “Münhasır Ekonomik Bölge karasuları kapsamında yer almayan diğer tüm deniz alanları veya bir devlete ait iç sular için geçerli olmasını...” şart koşturmaktadır. Nairobi Sözleşmesi ve INTERVENTION ilgili münhasır ekonomik bölgenin net bir şekilde nihai sınırını oluşturmaktadır. Münhasır ekonomik bölgesi içinde acil durumda bulunan bir geminin tehdidi altındaki bir devlet muhtemelen INTERVENTION ile hukukunu yürürlüğe sokarak uygun olan eylemi gerekçelendirebilir.

5.5.3. Malikin sorumluluğu, sınırlandırılması ve kaldırılma halleri

Malik, meydana gelen deniz kazasının;

- Savaş hali, düşmanlık, iç savaş, ihtilal ya da karşı konulamaz ve kaçınılamaz nitelikteki olağanüstü doğal olaylardan,
- Üçüncü bir şahsın zarar verme niyeti ile yaptığı şahsi, fiili veya ihmali neticesinde doğduğunu,

- İdarenin veya fener ya da diğer seyir yardımlarının yerine getirilme sırasında görevli olan yetkili makamların kusur veya haksız fiili sonucunda meydana geldiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulur.

Sözleşmenin 1 inci maddesinin 8 inci fıkrasına göre; “Gemi siciline geminin maliki olarak tescil edilen kişi veya kişiler; gemi siciline tescil edilmemiş bir gemi söz konusu ise, deniz kazasının olduğu tarihteki geminin maliki; üye devletin maliki olduğu geminin üye devlet siciline tescil edilmiş olan işleteni, “kayıtlı malik” olarak kabul edilmektedir.”

Sözleşmenin 10 uncu maddesi, maliki 7, 8 ve 9 uncu maddeler kapsamında enkazın yerini tayin etme, işaretleme ve kaldırma ile ilgili masraflardan sorumlu tutmaktadır. Bunun yanı sıra malik CLC¹, HNS² ve BUNKER³ Sözleşmelerinde yer alan sorumluluklardan muaf tutulmuştur. Ayrıca, maliki sorumluluktan kurtaran hususlar arasında “terör” unsurunun bulunmaması dikkate değerdir. Terörizm riskinin olağan sigorta kapsamının içerisinde olmaması hususu, bu konu P&I (Koruma ve Tazmin) kulüplerin 12 nci maddede belirtilen sertifikaları düzenleyebilmesiyle ilişkilendirmiştir.

Sözleşmenin 10 uncu maddesi gereğince, malik enkazın yerini tayin etme, işaretleme ve kaldırılması ile ilgili masraflardan sorumludur ve malik bu masraflar dışında herhangi bir talepte bulunulamaz. Ancak, 3 üncü maddenin 2 nci paragrafı gereğince, sözleşmeyi içsu ve karasularında da uygulayacağını bildiren Üye devletin, bu talepler

¹ 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC 92) hidrokarbon türü petrol kirliliğinden kaynaklanan zararların donatan veya donatan garantörü tarafından tazminat talebinde bulunanların zararlarının karşılanması için oluşturulmuş bir sözleşmedir. Türkiye, sözleşmeye 4658 sayılı Kanunla katılımı uygun bulmuştur.

² 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Sözleşme ile sınıflandırılmış gazlar, zararlı veya tehlikeli olarak tanımlanan diğer sıvı maddeler, parlama noktası 60 ° C’yi geçmeyen sıvı maddelerin, paketlenmiş halde taşınan tehlikeli ve zararlı maddeler ile kimyasal zararları olan katı dökme maddelerin denize dökülmesi ile oluşan zararın karşılanmasını sağlamaktadır. Türkiye bu sözleşmeye henüz taraf değildir.

³ Bunker, gemilerde yakıt olarak taşınan petrole verilen addır. Bunker Sözleşmesi, bu petrolün denize dökülmesinin verdiği zarardan hukuki sorumluluğu düzenlemekte ve bu sorumluluk için zorunlu sigorta öngörmektedir. Türkiye henüz taraf değildir.

dışındaki hak ve yükümlülüklerine hâlel gelmez ve enkazdan etkilenen devletin enkazın meydana gelmesi nedeniyle malik dışında üçüncü şahıslara karşı bir talep hakkı varsa, bu talep hakkı sözleşme kapsamında değerlendirilmez [29].

Sözleşme, malike doğrudan doğruya sorumluluğunu sınırlama hakkı vermez. Ancak, malikin sorumluluğunu milli ve milletlerarası sorumluluk rejimi gereğince sınırlandırabilme imkânı varsa, bu hakkını kullanabilecektir. Aksi halde sözleşme, ayrı bir hak olarak sorumluluğunu sınırlama hakkı sağlamamaktadır [29].

Sözleşmenin 10 uncu maddesinin 2 nci fıkrasında uygulanmakta olan yasalar doğrultusunda malikin, sorumluluğun sınırlandırılması için talepte bulunma hakkını saklı tutmaktadır. Fakat İngiltere'nin de aralarında bulunduğu birçok ülke; 1976 LLMC Sözleşmesinde bu konuyla ilgili rezerv koyarak; malikin enkazın kaldırılmasına ilişkin sorumluluklarının sınırlandırılması için talepte bulunulmasını engellemektedir. Türkiye, LLMC ile ilgili olarak batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar ile gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacakların sınırlandırılmasına rezerv koyarak taraf olmuştur [30].

Sözleşmenin 11 inci maddesi gereğince, Akaryakıt İle Kirlenmeden Doğan Zararlardan Hukuki Mesuliyete Dair 1969 tarihli Brüksel Antlaşması ve bunu tadil eden Protokol, 1996 tarihli Tehlikeli Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Anlaşma ve bunu tadil eden Protokol, Nükleer Enerji Alanında Üçünü Şahısların Sorumluluğu Hakkında Sözleşme, 1960 ve bunu tadil eden Protokol veya 1963 tarihli Nükleer Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk Hakkında Viyana Sözleşmesi ve bunu tadil eden Protokol veya nükleer zararlardan doğan sorumluluğu düzenleyen veya sorumluluğun sınırlandırılmasını yasaklayan milletlerarası sözleşmeler veya milli kanunlara tabi olan alacaklar ve Bunker Sözleşmesi (Bunkerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği için Uluslararası Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi) gereğince malikten talep

edilecek masrafların, kendileri ile ilgili sözleşmelere veya milli kanunlara göre talep edileceği kabul edilerek, Sözleşme gereğince sorumluluk dışında tutulmuşlardır [29].

Ayrıca, madde 11/2 kapsamında enkazın kaldırılmasına ilişkin önlemlerin mahiyeti milli veya milletlerarası hukuk bakımından bir kurtarma faaliyeti olarak kabul edilmesi durumunda da, kurtarıcılara ödenecek ücret veya özel tazminat sözleşme hükümleri dışında tutulmuştur [29].

5.5.4. Zorunlu sigorta veya diğer mali güvenceler

Sözleşmenin en önemli özelliklerinden birisi de, malikin tehlike teşkil eden enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılması masrafları dolayısıyla enkazdan etkilenen devletin uğrayabileceği zararı teminat altına alacak mali bir güvence sağlaması ve sigorta yaptırma zorunluluğunun getirilmesidir.

Enkazdan etkilenen devletin uğrayabileceği zararı teminat altına alacak nitelikteki sigorta sertifikalarının, IMO'nun önceki sorumluluk ve tazminata ilişkin sözleşmelerinde¹ öngörülen şekilde ve bunlara uygun olarak her bir gemi için hazırlanması ve sertifika örneğinin, Hukuk Komitesi tarafından geliştirilerek üye devletlere bildirilmesi, Sözleşme sonucunda alınan kararlardan biridir.

Üye devletin Sözleşmeyi uygulaması halinde, üye devlet sözleşmenin mali güvence, zorunlu sigorta ve doğrudan dava hakkına ilişkin düzenlemelerinin milli hukukundan farklı veya milli hukukunda öngörülmemiş olsa dahi, sözleşmeye başvurma imkânına sahip olacaktır [29].

Sözleşmeye göre, üye devletlerden birinde tescil edilen ve bayrağını taşıyan 300 groston veya yukarısı gemiler, bu Sözleşme kapsamında belirtilen sorumluluğunu, milli ve milletlerarası sorumluluk rejimine uygun olarak ve 1976 tarihli LLMC'yi

¹ IMO'da denizlerde sorumluluk ve tazmine ilişkin düzenlenen sözleşmelerini kısa adları ile CLC 92, FUND 69/92, NUCLEAR 71, PAL 74, LLMC 76, HNS 1996/2010, BUNKER ve ROW (Removal of Wrecks-Nairobi Convention) olarak sıralayabiliriz. Daha fazla bilgi için bkz. : www.imo.org

tadil eden 1996 tarihli Protokol'ün 6 ncı maddesinin 1 inci fıkrasının (b) bendine uygun olan hesaplama sınırlarını aşmayacak şekilde karşılanması amacıyla, sigorta teminatının, banka garantisinin ya da benzer mali kuruluşlardan alınan diğer mali güvencelerin sağlanması gerekmektedir. Üye bayrak (sicil) devleti tarafından yetkilendirilen makam veya kuruluşlar, bu sigorta ve diğer mali güvencelerin belirlenen şartlara uygun olduğunu gösterir bir belge tanzim ederler [29].

LLMC 76 ile tonajı, 2000 GT'dan az olan bir gemi için 1 milyon hesap birimi (SDR); tonajı 2000 GT'u geçen bir gemi için 1 milyon SDR ve: 2 001 den 30 000 GT'a kadar her GT için 400 SDR ilave, tonajı 30 001 den 70 000 tona kadar olan gemiler için her GT için 300 SDR ve tonajı 70 000 GT'dan yukarı her GT için 200 SDR ilave hesaplama bulunacak miktarda malikin sorumluluğu sınırlandırılmaktadır.

Dünya ticaret filosu ile beraber, her ülkenin deniz ticaret filosu bu sözleşmenin tarafları ile birlikte, sözleşmenin yürürlüğe girmesine bağlı olarak değişik şekillerde hareket etmeye başlayabilecektir. Artık yaşlanmış, ekonomik ömrünü bitirmeye yaklaşmış gemi malikleri sigorta külfetinden kaçmak, bunun getirdiği ekonomik baskıdan kurtulmak için çeşitli yollara başvurabilecektir. Zira tüm gemiler sigortalı değildir. Bu durum dikkate alındığında, işletme maliyetlerinin artışına neden olacak her türlü işlemde uzak durmak malikleri eylemsizliğe ve daha sonra içsularda veya daha dar kapsamlı deniz alanlarında kendilerine tanınabilirse bazı imtiyazlardan faydalanmak isteyebilecek hatta bunun için ekonomik, politik baskı yapabileceklerdir.

Görüldüğü üzere, sözleşme içerisinde geniş bir yer tutan 12 nci madde CLC, HNS ve BUNKER sözleşmelerinde de yer alan maddeler kendisiyle karşılaştırılabilir maddelere büyük oranda benzemektedir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken hususlardan birisi 1 inci fıkrada gerekli görülen sertifika için belirlenen GT sınırı konusunda alt sınırın 300 GT ile sınırlandırılmış olması ve bu oranın diğer sözleşmelerde belirtilen oranlara göre daha düşük olmasıdır. Bu durum malikin ve bayrak devletinin üzerine düşen sorumluluklarını arttırmakta; koster ve troller gibi küçük tonajlı gemiler için de uygun sertifikaların düzenlenmesi gerekliliğini

beraberinde getirmektedir. Türkiye, LLMC ile ilgili olarak 14.11.2010 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak 01.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmesini öngördüğü Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik ile bir düzenleme getirmiştir.

Düzenleme, acentelere Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya Türk karasuları dâhilinde bir yükleme, boşaltma veya demirleme yerine gelen gemilerin Türk karasularına girişten önce poliçelerinin bir suretini gidecekleri veya geçecekleri Liman Başkanlığı’na ancak talep halinde ulaştırılacağını emretmektedir. Bildirim zorunluluğuna uymayan gemilere yanaşma veya liman çıkış izni verilmemesi yine aynı 6 ncı madde ile düzenlenirken bildirimin acentelerce Liman Başkanlığı’nın talep etmesi halinde yapılması hususu ile uyuşmadığı dikkat çekicidir.

Devletler ve hükümetler haklı olarak risk altındaki bir geminin kendi karasuları içerisinde batmasından veya deniz ulaşımı açısından engel teşkil etmesinden endişe etmektedir. Eğer söz konusu ülkenin hükümeti sözleşmenin 3 üncü maddesinin 2 nci paragrafında öngörülen sözleşme hükümlerinin kendi karasuları içerisinde de geçerli olması seçeneğini uyguluyorsa, bu durum kendilerine değersiz bir enkaz kalacağı ve geminin sahiplerinden herhangi bir tazminat elde edemeyecekleri endişesinin azalmasını sağlayabilecektir.

12 nci maddenin 13 üncü fıkrasında belirtilen durum, daha önce sorumluluklara ilişkin oluşturulmuş diğer sözleşmelerde yer almayan, yeni bir durum olup, bayrak devletlerinin ilgili maddi teminatı elektronik formatta saklamasına ve IMO ile diğer devletlere bildirmesine izin vermektedir. Bununla birlikte kıyı veya liman devleti teminatı bu formatta kabul edeceği yönünde IMO’ya bildirimde bulunmadıkça bu fıkra uygulanamaz. Şüphesiz ki izlenmesi gereken yöntem budur ve hükümetler tarafından bu yöntemin benimsenmesi ve nihayetinde CLC, HNS ve BUNKER Sözleşmesinde öngörülen teminatlar için de aynı yöntemin uygulanması arzu edilmektedir.

Sözleşme tarafından getirilen önemli düzenlemelerden bir diğeri de, bu Sözleşme gereğince doğan her türlü dava hakkının, doğrudan doğruya malikin sorumluluğunu

güvence altına alan sigortacısına veya mali güvence veren kuruluşa karşı ileri sürebilmesidir.

Malikin sorumluluğunu sınırlama hakkının bulunmaması halinde dahi, davalı sigortacının veya mali güvence veren kuruluşun verdiği güvence miktarına kadar sorumluluğunu sınırlama hakkı mevcuttur.

Ayrıca, davalı sigortacı veya mali güvence veren kuruluş, deniz kazasının malikin kasti davranışından meydana geldiği savunmasında da bulunabilir. Bunun dışında, doğrudan malike karşı ileri sürebileceği savunmaları zarar gören devlete karşı ileri süremez. Ancak davalı sigortacı veya mali güvence veren kuruluşun, her durumda malikin yargılamaya katılmasını talep etme hakkı mevcuttur [29].

IMO, 27 nci Genel Kurul toplantısı neticesinde sözleşmenin uygulanmasına yönelik olarak taraflara aşağıdaki tavsiyelerde bulunmaktadır;

- Her gemi bayrak devleti tarafından düzenlenmiş sözleşme ekinde yer alan sertifikayı taşıyacak ve taraf devletler de ilgili bayrak devletinin düzenlediği sertifikaya itibar edilmesi,
- Sözleşmenin taraflarının, sözleşmenin 12 nci maddesinin 9 uncu fıkrası gereğince bir başka tarafın siciline kayıtlı mürettebatsız kiralanan gemilerde dahil olmak üzere gemilerden birden fazla Batık Çıkarma Sertifikası talep etmeyeceği,
- Tarafların gereksiz bürokrasiye neden olabilecek eylemlerden kaçınması,
- Tarafların anlayış ve işbirliği içinde mürettebatsız kiralanan gemilerin kaydına izin vermesi, farklı yorumlara yol açabilecek sorunlara uygulanabilir çözümler bulunması [42].

Sözleşmenin öngördüğü bir maddi sorumluluk sertifikası, gemilerin tehlike anında belirlenen/belirlenecek sığınma alanlarına sığınmalarına ilişkin halen gündemi

meşgul eden sorunlar üzerinde de etkili olabilecek ve bir enkaz haline gelme hususunda ilgili devlete güvence oluşturabilecektir.

5.5.5. Zamanaşımı

Sözleşme dahilinde yer alan tazminat talep hakkı, sözleşmeye uygun olarak tehlikenin belirlendiği tarihten itibaren 3 yıl içerisinde sona erer. Her halükarda, bir talep hakkı enkaz sonucuna varan deniz kazasının gerçekleştiği tarihten itibaren 6 yıl sonra dava edilemez. Ancak deniz kazasının seri olaylar sonucu meydana gelmesi halinde, 6 yıllık süre, ilk olayın gerçekleştiği tarihten itibaren başlar [29].

Sözleşmede tazminat talep hakkı tehlikenin tespit edilmesini izleyen 3 yıl ve enkaz sonucuna varan deniz kazasının gerçekleşmesinden itibaren 6 yıl ile sınırlandırılmıştır. Bu sınırlama daha önce oluşturulan sorumluluk sözleşmelerindeki süre sınırlamaları ile benzerlik göstermektedir. 1992 FUND (Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme) sözleşmesinin eş hükümlerinin tazminat hakkını ortadan kaldırdığı ve söz konusu sürenin sözleşmeyle uzatılmasının mümkün olmadığı görüşünü benimsemiştir. Bu, büyük çaplı olaylarda tarafları süre sınırlamasını korumak amacıyla Fona karşı yasal işlem başlatma zorunluluğuyla karşı karşıya getirmekte olup, konuyla ilgili olarak yapılandırma çalışmaları hala sürmekte ve bu durum da zaman zaman zor koşullarla karşılaşılmasına neden olabilecektir.

5.5.6. İhtilafların çözümü ve sözleşmenin yürürlüğe girişi

Sözleşmenin 15 inci maddesine göre; bir üye devletin, aralarında ihtilaf olduğunu diğer üye devlete bildirim tarihinden itibaren, 12 ay sonunda ihtilaf çözümlenmediği takdirde, bu ihtilafın çözümlenmesi, 1982 tarihli UNCLOS'a taraf olmasalar bile, XV inci Kısım gereğince ihtilafın çözümlenmesi yoluna başvurulacaktır.

Sözleşmenin yürürlüğe girebilmesi için 10 ülke tarafından onaylanması gerekmektedir. 30.11.2012 tarihi itibarıyla 6 ülkenin onayladığı ancak, konu imza

sürecinde imza koyan Danimarka, Almanya, Fransa, Hollanda, Estonya ve İtalya tarafından sözleşmenin genel kabul gördüğü ifade edilebilir [31].

Sözleşmenin 19 uncu maddesi gereğince, 10 devletin sözleşmeye bağlı olduğuna ilişkin rızalarının açıklandığı tarihten itibaren 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Batıklar, okyanus asitlenmesi ve okyanusların içine atık boşaltılması deniz kirliliğinin en büyük kaynaklar arasında yer almaktadır. Batık gemilerin %75'i II. Dünya Savaşı'na kadar uzanmaktadır. Bu batıkların metal yapıları yaşlandıkça metal levhalarda bozulma meydana gelir ve böylece korozyonun etkisi ile birlikte okyanusları içeriklerini serbest bırakarak tehdit altında bırakırlar. Kuzey Atlantik Okyanusu dünyanın potansiyel kirletici batıklarının %25'ini barındırır. Bu batıkların, toplam batık gemiler içinde sıkışan petrolün yaklaşık %38'ini içerdiği tahmin edilmektedir. Akdeniz, dünyadaki batık gemilerin toplamının %4'ünü oluştururken, batık halde bulunduğu tahmin edilen petrol hacminin de %5'ini oluşturmaktadır. Bu sayılar, Akdeniz'in kırılgan deniz çevresi, büyüklüğü ve bir iç deniz olduğu dikkate alındığında yüksektir. Petrol, denizlerde biyolojik çeşitlik için tek tehdit değildir. II. Dünya Savaşı'nda kullanılan savaş gemileri de, yıllarca cephane taşıdılar ki, şimdi yıllarca korozyonla beraber geline nokta zehirli maddelerin sızmaya başlamasından da sorumludurlar. Bu zehirli maddelerden cıva biyolojik bozulmaya uğramaksızın deniz ortamına karışıp besin zincirine karışabilirler [43].

Avrupa Konseyi Parlamentosu Genel Kurulunda özellikle doğa için WWF tarafından hazırlanan araştırma raporlarına atıfla, kasıtlı olarak Akdeniz'de batırılan eski gemilerin taşınan zehirli ve radyoaktif atıkları yasadışı tasfiyesi hususunda kuvvetli bir endişe duyduğunu dile getirmiştir. Öte yandan, Genel Kurulun haritalar olmaksızın, tehdidin net ve doğru bir değerlendirmesinin yapılamayacağını altını çizmektedir [43].

Ülkemizde batıkların çıkarılmasına yönelik olarak TTK ile yapılan düzenlemede enkazın kaldırılmasına yönelik özellikle LLMC ile getirilen sınırlı sorumluluğun kabul edilmeyeceği yönünde hükme yer verilmiştir.

Bunun dışında, 618 sayılı Limanlar Kanununun 7 inci maddesinde yapılan ve sınırlı olduğu söylenebilecek şekilde seyrüsefere engel teşkil edecek şekilde batmış gemiler hedef alınmakla birlikte, batık yarı batık şekilde olan enkazların çıkarılması çevresel

riskin bertaraf edilmesine yönelik olarak hukuki problemleri aşılmasını müteakip Gemi Söküm Yönetmeliği ile bir ara rejim oluşturulduğu söylenebilir.

Öte yandan, 5312 sayılı Kanun ile yapılan düzenleme gemilerden kaynaklanan petrol ve diğer zararlı maddelerin oluşturduğu kirlenmeyi odak noktası olarak belirlemenin yanı sıra belli bir tonaj değerinin üzerindeki gemilere müdahale edilmesini öngörmektedir. Radyoaktif maddeler bu kapsamın dışında tutulmaktadır. 5312 sayılı Kanun hayli önemli bir alanda müdahale, önleme gibi sorumlulukların yanında tazmin gibi önemli bir konuyu da işlemiştir. Ancak, enkaz ya da batık olarak nitelendirilecek olan bu gemi artığının hukuken gemi olmaması gibi bir durum karşısında tazmin yükümlülüklerin açıkçası işleyeceğine dair cevap verip veremeyeceği konusu tartışılabilir.

Türk mevzuatında enkazın kaldırılmasına ilişkin sorumluluğun sınırsız oluşuna dair TTK ile getirilen düzenleme uygulama bakımından desteklenerek detaylandırılması gereken bir husustur. Nairobi Sözleşmesinin öngördüğü bir maddi sorumluluk sertifikası gemilerin tehlike anında sığınmalarına ilişkin gündemde olan sorunlar üzerinde etkili olabilir. Devletler ve hükümetler haklı olarak risk altındaki bir geminin kendi karasuları içerisinde batmasından veya deniz ulaşımı açısından engel teşkil etmesinden endişe etmektedir. Eğer söz konusu ülkenin hükümeti Madde 3(2)'de öngörülen Enkaz Kaldırma Sözleşmesi'nin kendi karasuları içerisinde de geçerli olması seçeneğini uyguluyorsa, bu durum kendilerine değersiz bir enkaz kalacağı ve geminin sahiplerinden herhangi bir tazminat elde edemeyecekleri endişesinin azalmasını sağlayacaktır. Bu durumun taraf olmaya yönelik yapılan çalışmalarda özellikle değerlendirilmelidir.

Gerek prosedürlerin oluşturulmamış olması gerekse konu ile ilgili detayların yanı sıra bürokratik iş ve işlemlere yön verecek yol ve yöntemlerin belirlenmemiş olması bu konuda ki boşluklardan gemi ilgililerin faydalanmak için gereğinden fazla çaba göstereceğine işaret etmektedir.

Hassas deniz alanları, özel çevre koruma alanları gibi çeşitli imtiyazlarla koruma

altında bulunan alanlar gibi öncelik tanınacak deniz alanları için çeşitli simülasyon ve modelleme çalışmalarının yapılması faydalı olacaktır. Bu durumlar için simülasyon, modelleme gibi bilimsel çalışmaların yürütülmesi önem arz etmektedir. Ancak, bir gemi battığında ve bu batma nihayetinde yük bilgisini elimize aldığımızda henüz sızıntı olmayan ya da dökülmeyen tehlikeli bir yükün battığı yer, konumu, deniz altındaki akıntı, sıcaklık, korozyon gibi çeşitli parametreler bakımından teknik bir değerlendirme yapılması zarureti bulunmaktadır. Bu şartlarda ne zaman ortaya çıkacağı belli olmayan bir tehdidin ortadan kaldırılması için, çevre felaketine dönüşmemesini teminen, hem teknik hem de hukuki olarak hazırlıklı olmak ve tüm insanlığın ortak varlığı olduğunu kabul ettiğimiz çevre için yapılan masrafların tümüyle tazmin edilmesiyle sonuçlandırılabilir bir uygulama bütünlüğüne ihtiyaç bulunduğunu söyleyebiliriz.

Gemi sahiplerince batığın çıkarılması, çevreye olası tehdidin, tehlikenin bertaraf edilmesine yönelik çalışmaları sürünceme de bırakacak çeşitli yolları denemesi, bunun için şartları zorlaması beklenen bir davranış olarak kabul edilebilir.

Türk Boğazlar Bölgesi ve kıyı bandındaki yerleşim yerleri ile düşünüldüğünde Türkiye'nin ticaret, turizm, enerji, gıda gibi alanlar bakımından can damarı niteliğinde olduğu söylenebilir. Bu bölgede gerçekleşebilecek bir kaza ve sonrasında denizdeki canlı yaşam dahil olmak üzere kıyı bandındaki yerleşim alanlarının tehdit altında kalması kaçınılmaz olacaktır. İşte bu nedenle büyük bütçe ve kapsamlı çalışma gerektiren bir enkazın kaldırılması tehlikenin engellenmesine yönelik iş ve işlemler çok iyi bir şekilde tasarlanmalıdır. Öyle ki; bir deniz kazasının çevre tehdidi olmasa bile seyrüsefer engeli olarak batmış olması çok daha büyük bir deniz kazasına sebebiyet verebilir. Aynı seyir güzergâhından amonyum nitrat, amonyak yüklü çok daha büyük tonajlı bir geminin geçerken şiddetle enkaza çarpması ile oluşabilecek sonuçlar bu konu ile ilgili düzenlemelerin bir an önce hayata geçirilmesinin önemini kavramakta yardımcı olabilir.

Gemilerin mali sorumluluk sigortalarının yetkili makamlarca belirlenmiş sigorta şirketlerinden yapılması sağlanmalıdır. Bu konu ile ilgili olarak Japonya'nın Kara,

Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından Petrol Kirliliğinden Doğan Zararlar İçin Sorumluluk Kanunu ile isim isim sigorta şirketlerini ilan ederek yapılan sorumluluk sigortalarını kabul etmektedir [44].

Japonya, 2005 yılının Mart ayından itibaren tanker sınıfının dışındaki 100 GT ve üzerinde bayrağına bakılmaksızın uluslararası sefer yapan tüm gemilere yönelik uygulamayı başlatmıştır. Japon limanlarına girmek için bir P&I sigortası talep edilmekte olup, belirlenmiş olan şirketlerden sağlanmamış veya sigortasının bulunmadığı hallerde limana girişini kabul edilmemektedir. Geminin akaryakıtından kaynaklanan zararlar ile enkazın çıkarılmasına yönelik masrafları karşılayacak şekilde de sigorta içeriğini belirlemiştir.

Akaryakıtın denize boşalmasından dolayı kişisel sorumluluk ile enkaz haline gelmeden dolayı sorumluluğu belirleyen bu düzenlemede 100 GT bir gemiye yapılacak uygulamada yakıt kirliliğinde 500 000 SDR (Special Drawing Rights), enkazın çıkarılması için 167 000 SDR olarak toplam sigorta değerini minimum 667 000 SDR olarak uygulamaya koyduğu görülmektedir [45].

Bu uygulamaya bağlı olarak yapılan güncel hesaplamada, 20.12.2012 tarihi itibarıyla 100 GT'luk bir gemi için belirlenmiş olan 667 000 SDR'lik miktarın yaklaşık olarak değerinin 431 648 USD olduğu görülmektedir [46].

Bir sigorta kuruluşunun sahte belge düzenlemesi ya da pek tanınmayan bir kuruluş olması gibi çeşitlendirilebilecek durumlarda, bir gemi enkazı ile ilgili tazmin yükümlülüğünde ciddi sorunlar yaşanabilir. Dolayısıyla, tanınmış kuruluşlardan sigortalandırılmış bir geminin yaratacağı tehdidin ortadan kaldırılmasında ödemelere ilişkin sorunlar azalabilecek, böylece Türkiye tarafından tazmine ilişkin açıktan kasıtlı olumsuzluk yaşanan sigorta şirketleri için de bir karşı güç elde edilebilecektir.

Bir deniz kazası sonucunda oluşan batığın takip edilmesinden çıkarılmasına, batık içindeki tehlikeli olabilecek yüklerin tahliyesinden, tehlikenin çeşitli yollarla bertaraf

edilmesine ilişkin çalışmalar öncesinde yeterli bilgi toplanması, karar verme sürecinde önemli bir rol oynayacaktır.

Bugün birçok kıyı devleti seyre engel veya tehlike oluşturduğu değerlendirilen herhangi bir enkazın kaldırılmasını talep etmektedir. Bu talep, genel olarak yasal bağlayıcılığı olan kaldırma emri şeklinde olmaktadır. Bir enkaz böyle bir tehlike yaratmasa dahi kaldırılması talep edilebilmeli ancak, bulunduğu mevki itibarıyla ekolojik anlamda fayda sağlayabilecek bir hale getirilmesi için risklerden arındırılması ve buna yönelik masrafların malik tarafından karşılanması kaydıyla enkazın kaldırılması zorunlu tutulmayabilir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin stratejik pozisyonu kaynaklarının korunmasına yönelik olarak katı bir tutum içerisinde olmasını gerektirmektedir. Nüfusunun önemli bir kısmı sahil bandında yaşayan Türkiye'nin, temel olarak deniz taşımacılığı, balıkçılık ve turizm kaynağı olan denizlerinde tehlikelere karşı koruma anlayışını sertleştirmesini gerektirmektedir.

Bir enkazın tehlike yaratıp yaratmadığını belirleyecek herhangi bir standart veya belirleyici öge, tehlike unsurunun tanımı ve de derecesi Türk yasaları veya düzenlemelerinde yer almamaktadır.

Enkazın yerinin belirlenmesi ve enkaz işaretleme konuları kesin hükümlerle belirlenmelidir. 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 7 nci maddesinin uygulanabilmesi için öncelikle seyrüsefere engel olacak şekilde batan veya karaya oturan gemiler söz konusu olmalıdır. Bunların dışında kalan, batmasa bile batma tehlikesi ile karşı karşıya olan ya da seyrüsefere engel olmasa bile deniz çevresini olumsuz yönde etkileyen gemiler kapsam dışı tutulmuştur. Dolayısıyla bu madde, uygulama imkanını oldukça daraltmakta hatta imkansız hale getirmektedir. Ayrıca batıkların çıkarılması faaliyeti için gemi üzerinde hak iddia eden şahısların, tayin edilen süre içerisinde müracaat etmemeleri halinde liman başkanlıkları personel, araç, gereç ve ödenek sorunu nedeni ile bu faaliyetleri gerçekleştirememektedir.

Sözleşme altında bulunan zorunlu sigorta rejimi, eğer birçok ülke kendi karasuları için sözleşmeye başvuramazlarsa, sadece birkaç enkazın kaldırılmasını kapsayabilecektir.

Sözleşmenin 1 inci maddesi gereğince enkazın yerinin belirlendiği devlet, enkazdan etkilenen devlet olarak kabul edilmektedir. Oysa aynı enkazdan başka devletlerin de etkilenmesi halinde Sözleşmenin ne şekilde uygulanacağı hakkında açık bir hüküm bulunmamaktadır.

Sözleşme, enkazdan etkilenen devlete doğrudan doğruya enkazın tehlike yaratıp yaratmadığı konusunda karar verme yetkisi tanımaktadır. Enkazdan etkilenen devletin bu konuda tek yetkili olması ve tehlikenin varlığına karar vermesi halinde, Sözleşmenin uygulama alanı bulması nedeniyle gemi bayrak devleti, gemi maliki, sigortacısı ve özellikle enkaz nedeniyle zarar gören diğer devletler varsa, bu devletlerin menfaatleri olumsuz etkilenebilecektir.

Batıkların Çıkarılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme ile belirlenmiş “tehlike” kavramı çok açık değil aksine belirsizdir. Bir batığın tehlikeli olduğuna ilişkin karar verilmesi etkilenen devletin vereceği bir karardır. İtiraz edilebilir ve tartışılabilir diğer emsal olaylarla karşılaştırılabilir ve tazmine ilişkin yükümlülükler bakımından yeni sorunların doğmasına neden olabilir. Bu amaçla, etkilenen devletin batığın tehlikeli olduğuna ilişkin karar verme sürecinin işleyişi ile beraber bu kararın verilmesinde bir prosedür ve rehberin oluşturulması uluslararası kuralların tekdüzeliğine katkı sağlayabilecektir. Sözleşme ile belirlenen 3 yıllık süreç içerisinde dava açılması gerekliliği konusunun temelinde izleme ve sonuçlarına dair bilgiler ile yapılacak inceleme ve araştırma sonuçları önemli bir kaynak oluşturacaktır.

Batıkların Çıkarılmasına ilişkin Uluslararası Sözleşmesi’nin Türkiye tarafından kabulü ile ilk aşamada, uygulamada dışarıdan gelecek olan tehditlere karşı özellikle sorumluluk sigortası ile önemli bir koruma kalkını kazanılabilecektir.

Nairobi Sözleşmesinde “enkaz” kavramı açıkça belirtilmiştir. Buna göre, sözleşmenin konusunu oluşturan “enkaz” kavramı; “Bir deniz kazası sonucunda batan veya karaya oturan gemi veya geminin kaybolan veya batan veya sürüklenen herhangi bir parçası veya batmak veya karaya oturmak üzere olan veya karaya oturacağı makul bir şekilde beklenip de, tehlikedeki gemi veya her türlü eşyaya yardım etmek için etkili tedbirlerin zaten alınmadığı bir durumda batmak veya karaya oturmak üzere olan gemi veya gemi parçasıdır.” olarak tanımlanmıştır. Bu tanımdan anlaşılacağı üzere enkaz kavramı; hem gemi, hem gemilerin yükleri hem de tehlike içerisinde bulunan gemileri kapsayacak şekilde geniş tutulmuştur. “Etkili” ibaresi kurtarılan enkazın yetkili bir kurtarıcının elinde bulunması halinde kıyı devletinin müdahale hakkının olmadığını temin amacıyla eklenmiştir. Böyle durumlarda kurtarıcının tasarrufunda uygulanan hukuki kurallar uygulanacak ve müdahalede bulunan kıyı devleti kurtarıcıya karşı sorumluluk altına girecektir. Burada Türk hukukunda yer almayan temel bir farklılık göze çarpmaktadır. Kıyı devletinin kurtarıcıya karşı sorumluluk altına girmesi konusu mevcut düzenlemelerimizde yer almamaktadır.

Malikin, tehlike teşkil eden enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılması masrafları dolayısıyla enkazdan etkilenen devletin uğrayabileceği zararı teminat altına alacak mali bir güvence sağlamak ve sigorta yaptırmaya zorunluluğunu getirmektedir. Böylece sözleşme, enkazdan etkilenen devletlerin sigortacılarla direkt eylemde bulunabilmesinin yolunu açmıştır. Bu durumun Sözleşmenin yürürlüğünü ve verimliliğini arttıracak ve enkaz kaldırmadan doğan anlaşmazlıkları azaltılacağı düşünülmektedir.

Özellikle kolay bayrak ülkesi bir ülkenin bayrağındaki gemiler için sorumluluk sınırlarının üzerinde ortaya çıkacak masrafların tehdit oluşturabileceği gözlemlenmektedir. Sözleşme kapsamındaki sigorta değeri ile sınırlandırılmış mesuliyeti tanımayan ülkeler için hazinesinden yüklü miktarda yapılacak harcama durumlarında muhatap bulunamaması, malike ulaşılamamasının konu olacağı dikkate alınmalıdır.

Batıkların çıkarılması oluşturduğu tehditlerin bertaraf edilmesine yönelik iş ve işlem masraflarının yüksek oluşu, izleme, kontrol faaliyetlerinin yürütülmesinde kamu gücüne ihtiyaç olduğu açıktır. Bu kapsamda, bir kamu otoritesi tarafından yönetiminin gerçekleştirilmesi için imkan ve kabiliyetlere yönelik ayrıca bir veri tabanı hazır olmalıdır. Batan gemi ve yüküne ilişkin bazı karakteristik özelliklerin diğer çevresel şartlarla birlikte değerlendirilebilmesi için dalgıçlık hizmetleri, farklı uzmanlık alanlarından faydalanma gereği dolayısıyla bilim adamları, araştırma faaliyetleri için deniz araç ve gereçleri gibi birçok alanda ülkenin olanaklarının neler olduğu iyi bilinmelidir. Kamu kuruluşlarının bu alana yönelik imkan ve kabiliyetlerinin yanı sıra farklı alanlarda akademik çalışmalar yürüten kişi ve kuruluşlara ilişkin bilgiler karar alma ve uygulama süreçlerini hızlandırabilir.

Batıkların Çıkarılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmesinin 6 ncı maddesinde belirtilen durumun tespiti için sınırlı bir sürede bu tehlikeyi belirleme şansı olmayabilir ve sonucu belirleyecek olan faktörler çok açık değildir.

Yunanistan ile Türkiye arasında ulusal yetki alanlarının sınırlandırılması sorunu kapsamında Ege Denizi'ndeki karasuları tartışmalı, kıta sahanlıklarının ise sınırlanmamış olmasından başka hangi kıyı devletine ait olduğu kesinleşmemiş olan adacıklar ve kayacıklar sorunu sürmektedir [6].

Ege Denizi'ndeki karasuları konusunda mevcut durumun Batıkların Çıkarılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin uygulamalarına bağlı olarak Yunanistan tarafı ile olan anlaşmazlığın uygulamada konuyu daima güncel tutabilecektir.

Terk edilmiş gemilerle ilgili olarak, muhatap bulunamaması, üzerinde çeşitli takyidatlar dolayısıyla tasarrufta bulunulamamasından dolayı önemli sorunlar yaşanmaktadır. Bu sorunların temelinde yatan önemli bir unsur da ilgiliye ulaşılmamasıdır. Kamu alacağı niteliğindeki alacakların tahsili için tebligata yönelik kuralların uygulanmasında önemli gecikmeler yaşanmakta ve bu durum sorunu daha da büyötmektedir. Üzerinde bulunan seferden men, haciz gibi takyidatlar dolayısıyla tasarruf kullanılması imkansız hale gelebilmektedir. Terkedilmiş vaziyetteki bu tür

gemilerin ileride bir batık ya da enkaz haline gelebilecek ciddi birer tehlike olduğunu, o durumda kamuya maliyetinin katlanarak yükseleceğinden hareketle, Liman Başkanlıklarınca seyir, can, mal ve çevre emniyetine yönelik olarak alınacak tedbirlerin önemini ortaya koymaktadır.

Yukarıda ifade edilen sonuçlar çerçevesinde oluşturulan öneriler aşağıda sıralanmıştır.

- Türkiye sözleşmeye taraf olmalı ve ayrıca İngiltere, gibi diğer ülkelerin tecrübelerinden de faydalanılarak bir “Uygulama Kanunu” çıkarılmalıdır.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı batıklarla ilgili veri bankası oluşturmadan, markalanmasına, tehlikeli olup olmadığına karar vermeden, masrafları tazmin etmeye, satış, mülkiyetin kamuya geçirilmesine kadar yetkili kılınmalıdır.
- LLMC ile sınırlandırılmış olan malikin sorumluluğunu enkaz kaldırmaya yönelik olarak tanımayan Türkiye’nin, maddi anlamda külfetli olan enkaz kaldırmaya yönelik faaliyetler için Türk limanlarını kullanacak olan gemilerin cinsi, yaşı, bayrağı gibi çeşitli unsurlar dikkate alınarak ulusal bir “Enkaz Kaldırmaya Yönelik Sigorta Havuzu” oluşturulmalıdır.
- Türkiye’nin deniz yetki alanlarında, batıklarla ilgili elde edilebilecek tüm veriler için detaylı bir çalışma yapılarak batıklarla ilgili aşağıdaki temel bilgileri içeren, ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilmeye müsait bir veri tabanı oluşturulmalıdır. Bu veri tabanında, batığın kaldırılmasına ilişkin durum değerlendirmesinde kullanılabilecek şekilde zorluk ve riskin kolay anlaşılabilir olmasını teminen, geminin cinsi, statüsü, battığı yerin özellikleri gibi parametreler ayrıca sınıflandırılarak kullanılmalı ve grafiklerle desteklenerek görsel zenginliği barındırmalıdır. Veri tabanında aşağıdaki bilgiler mümkün olduğunca yer almalı ve risk derecelendirmesine ilişkin formül oluşturulmalıdır.

- Adı,

- Batığın cinsi,
 - Batığın tanımlanması,
 - Batığın nedeni, deniz raporu ve varsa beyanlar,
 - Batış tarihi,
 - Boy, En ve GT bilgileri,
 - Yük kapasitesi ve yükün sınıfı,
 - Bayrak devleti, inşa tarihi, inşa yeri,
 - Sahibi, işleteni varsa acentesi,
 - Mali sorumluluk sigorta bilgileri,
 - Batığın koordinatları ve deniz yetki alanının statüsü
 - Bulunduğu deniz yetki alanı,
 - Batık derinliği (zorluk derecesine göre sınıflandırılmalı),
 - Hassas deniz alanları / deniz koruma alanlarına olan mesafesi ve ilişkisi,
 - Batığın bulunduğu yer ve çevresine ait hidrografik ve oşinografik bilgileri (akıntı, rüzgar vs.),
 - Batıktaki yağ ve yakıt miktar ile özellikleri,
 - Riskin derecesi.
- Batıkla ilgili olarak geleceğe yönelik senaryolarla, tahminler öngörmek amacıyla batık ve çevresi üzerine yapılacak bilimsel araştırmalar yaptırılmalı ve desteklenmelidir. (Batıkla ilgili bozulma, korozyon oranının tespiti vb.)
 - Akdeniz ve Karadeniz’de bölgesel olarak ilgili kıyı devletlerinin katılımı batıklara yönelik olarak işbirliği ve uygulamaların hızlandırılmasına yönelik istişarelerde bulunulmalı ve bölgesel sözleşmelerle ortak mirasın korunmasına yönelik eylem planları geliştirilmelidir.
 - Gereksiz anlaşmazlıkları önlemek için uygulamaya ilişkin bir rehber ve bölgesel taraflarla görüşmeler yoluyla "Bir Enkaz Kaldırılması İçin Aktif İşbirliği Anlaşması" için ikili veya bölgesel çalışmaları desteklemeli hatta bu konuda çalışmaların başlatılmasında öncü rol oynamalıdır.

- Gemi enkazlarının kaldırılmasına yönelik faaliyette bulunan özel kuruluşlar ve imkanları, deniz hukuku, gemi batıklarının deniz çevresinde oluşturacağı muhtemel tahribat ve riskleri ile bertarafına yönelik çalışmaları olan kişilerin (akademisyenler, uzmanlar vb) yer aldığı web tabanlı bir bilimsel karar destek amaçlı envanter hazırlanmalıdır.
- Türk limanlarına gelecek olan yabancı bayraklı gemilerden tüzel kişiler üzerine kayıtlı olan tüm gemi maliklerinden usulüne uygun olarak elektronik ortamda kendilerine tebligat yapılabilmesi için uygun bir e-posta adresi verilmesi zorunlu hale getirilmelidir.

KAYNAKLAR

1. İnternet: International Maritime Organization “IMO-What it is”,
<http://imo.org/About/Documents/IMO%20What-it-is%20web%202009.pdf>
(2010).
2. İnternet: International Maritime Organization “Nairobi International Convention On the Removal of Wrecks”,
[http://www.imo.org/About/Conventions/List Of Conventions/Pages/Nairobi International - Convention on the Removal of Wrecks.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/List%20Of%20Conventions/Pages/Nairobi%20International%20Convention%20on%20the%20Removal%20of%20Wrecks.aspx), (2011).
3. Başbakanlık, “Türk Ticaret Kanunu, Kanun No: 6102”, RG Sayısı:27846 (2011).
4. Demir, İ., “ 2007 Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu (Çeviri)”, Eylül 2010, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 26 (3): 187-223 (2010).
5. İnternet: Birleşmiş Milletler Enformasyon Merkezi, “Birleşmiş Milletler deniz hukuku sözleşmesi ”,
http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf (2010).
6. Say, Ö., “Akdeniz deniz çevresinin korunması ve bölgesel bir düzenleme örneği”, Doktora Tezi, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, 45- 46: 175 (2000).
7. Monfils, R., “The Global Risk Of Marine Pollution From WWII Shipwrecks: Examples From The Seven Seas”, *International Oil Spill Conference*, (2005).
8. Kamm, N., “An overview of pollution from shipwrecks”, Yüksek Lisans Tezi, *Cape Town Üniversitesi Hukuk Fakültesi*, Cape Town, 6-23, 54-56 (2008).
9. Michel, J., Gilbert T., Etkin, D.S., Urban, R., Waldron, J and Blocksidge, C.T, “Potentially polluting wrecks in marine waters”, *International Oil Spill Conference*, Miami Beach, Florida, (15-19 May 2005).
10. Swensoon, E., “Potential shipwreck pollution in the baltic sea”, *Swedish Maritime Administration*, 7-8, Gothenburg, (2010).
11. İnternet : U.S. Department of State, “Environmental security threat report”,
<http://2001-2009.state.gov/p/eur/rls7rpt200175883.htm> (2011).
12. İnternet: ITOPF Information Services, “ Major Oil Spills”,
<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/> (2011).
13. İnternet: International Maritime Organization, “International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code”,
<http://www.imo.org/ourwork/safety/cargoes/pages/dangerousgoods.aspx> (2012).

14. Internet: International Maritime Organization, “The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)”,
<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx> (2011).
15. Internet : International Maritime Organization, “The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)”,
[http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx) (2011)
16. Internet: UNEP, Global Marine Oil Pollution Information Gateway, “Effects of Oil Pollution Coastal Habitats”,
<http://oils.gpa.unep.org/facts/habitats.htm> (2011).
17. Kuhnhold, W. W., “Impact of the Argo Merchant Oil Spill on Macrobenthic and Pelagic Organisms” *Conference on Assessment of the Ecological Impacts of Oil Spills*. Washington D.C., American Institute of Biological Science (1978).
18. Haensly, W.E., Neff, J.M., Sharp, J.R., Morris, A.C., Bedgood, M.F., and Boem, P.D. 1982, “Histopathology of *Pleuronectes platessa* L. from Aber Wrac’h and Aber Benoit, Brittany, France: long-term effects of the Amoco Cadiz crude oil spill”, *Journal of Fish Disease*, 5: 365–391 (1982).
19. Joint, I., Rees A., “Ecosystem assessment following the sinking of Tanker ECE”, *Plymouth Marine Laboratory, Maritime and Coastguard Agency, Research Project No:580, Plymouth*, 1-4 (Mart 2007).
20. Carls, M.G., Babcock, M.M., Harris, P.M.,; Irvine, G.V., Cusick, J., Rice, S.D., “Persistence of oiling in mussel beds after the Exxon Valdez oil spill”, *Marine Environmental Research*, 2: 51 (2001).
21. Duffy, L.K., Bowyer, R.T., Testa, J.W., and Faro, F.B., Acute phase proteins and cytokines in Alaska mammals as markers of chronic exposure to environmental pollutants. *American Fisheries Society Symposium*, 18: 809-813 (1996).
22. Fukuyama, A.K., Shigeneka, G. and Hoff, R.Z., “Effect of residual Exxon Valdez oil on intertidal *Protothaca staminea*: mortality growth, and bioaccumulation of hydrocarbons in transplanted clams”, *Marine Pollution Bulletin*, 40: 1042-1050 (2002).
23. Jewett, S.C., Dean, T.A., Woodin, B.R., Hoberg, M.K. and Stegeman, J.J. , “Exposure to hydrocarbons 10 years after the Exxon Valdez oil spill: evidence from cytochrome P4501A expression and biliary FACs in nearshore demersal fishes”, *Marine Environmental Research*, 54: 21-48 (2002).

24. Monson, D.H., Doak, D.F., Ballachey, B.E., Johnson, A. and Bodkin, J.L., “Long-term impacts of the Exxon Valdez oil spill on sea otters, assessed through age-dependent mortality patterns” *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 97: 6562-6567 (2000).
25. Dean, T.A., Bodkin, J.L. Fukuyama, A.K. Jewett, S.C. Monson, D.H. O'Clair, C.E. and VanBlaricom, G.R. “Sea otter perspective: mechanisms of impact and potential recovery of nearshore vertebrate predators, following the 1989 Exxon Valdez oil spill”, *Marine Ecology Progress Series*, 241: 255-270 (2002).
26. Bodkin, J.L., Ballachey, B.E., Dean. T.A., Fukuyama, A.K., Jewett, S.C., McDonald, L., Monson, D., O'Clair. C.E. and VanBlaricom, G.R., , “Sea otter population status and the process of recovery from the 1989 Exxon Valdez oil spill”, *Marine Ecology Progress Series*, 241: 237-253 (2002).
27. Güven, K.C., Öztürk, B., (Editörler) “Deniz Kirliliği”, *TÜDAV Yayınları No:21*, İstanbul, 118-119; 138-139; 147-160 (2002).
28. International Petroleum Industry Environmental Conservation Association, “Guidelines on Biological Impacts on Oil Pollution”, *IPIECA Report Series*, 1: 1-20 (2008).
29. Algantürk, S.D., “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu, 2007”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Hukuk Özel Sayısı*, Y.6, S.12 Güz, 149-161 (2007).
30. İnternet : International Maritime Organization, “Status of Multilateral Conventions”,
<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf> (2012).
31. Başbakanlık, “Limanlar Kanunu, Kanun No: 618”, RG (Resmi Gazete) Sayısı: 95 (2010).
32. İnternet : Türkiye Büyük Millet Meclisi, “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Tasarısı ve Çevre Komisyonu Raporu (1/876)”,
<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm> (2011).
33. Ulaştırma Bakanlığı, “Gemi Söküm Yönetmeliği”, RG Sayısı: 25396 (2011).
34. İnternet : Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, “Ana Statü”,
<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/file/Ana%Stat%C3%BC.pdf> (2012).
35. Yongalık, A., “Çevre Sorumluluk Sigortası”, *Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü*, Ankara, 26-27; 92-93 (1998).

36. Akan, P., “Deniz Hukukunda Geminin Enkaz Haline Gelmekinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları”, *Kazancı Kitap Yayınevi*, İstanbul, 51, (2005).
37. İnternet : The National Archives UK “ Wreck Removal Convention Act 2011”
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2011/8/section/1> (2012).
38. İnternet : Legal Office FAOLEX, “Federal Republic of Nigeria Official Gazette”,
<http://faolex.fao.org/docs/pdf/nig92403.pdf> (2012).
39. İnternet : Maritime Administration of Latvia “Maritime Code”
http://www.vvc.gov.lv/export/sitesdefault/docs/LRTA/Likumi/Maritime_Code.doc (2012).
40. İnternet : Civil Protection Unit of the European Commission, “Development of European guidelines for Potentially Polluting shipwrecks”,
<http://ec.europa.eu/echo/civilprotection/civil/marin/pdfdocs/EuropeanGuidelinesproposal.pdf> (2012).
41. İnternet : Maritime Law Symposium “Special Legislative Rights and Wreck Removal,” 55: 4,
<http://digitalcommons.law.lsu.edu/lalrev/vol55/iss4/7> (2012).
42. İnternet : International Maritime Organization, “List of Assembly Resolutions”, A.27 (1057),
<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMO/Information/IndexofIMOResolutions/Documents/A%2020Assembly/1058%2827%29.pdf> (2012).
43. İnternet : Council of European, Parliamentary Assembly, “ The environmental impact of sunken shipwrecks- Resolution 1869”,
<http://www.assembly.coe.int/ASP/Doc/XrefViewHTML.asp?FileID=EN> (2012).
44. İnternet : The Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT), “New Insurer to the designated insurer December 26.2007”,
http://www.mlit.go.jp/English/maritime/Web/insurance_portal3eng.htm (2011).
45. İnternet : The Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT), “ Outline Of Compulsory Insurance Requirement for Non-tankers Vessels”,
http://www.mlit.go.jp/kaiji/insurance/brochure_english.pdf (2011).
46. İnternet : International Monetary Fund, “Data and Statistics , SDRs per Currency Unit”,
http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx (2012).

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : ÇİFTÇİ, Çetin
 Uyruğu : T.C.
 Doğum tarihi ve yeri : 03.02.1973 - Artvin
 Medeni hali : Evli
 Telefon : 0 (312) 203 10 00
 Faks : 0 (312) 232 09 21
 e-mail : cetinc@denizcilik.gov.tr

Eğitim

Derece

Lisans

Lise

Eğitim Birimi

KTÜ Deniz Bilimleri Fak.

Kuyucak Lisesi

Mezuniyet tarihi

1993

1989

İş Deneyimi

Yıl

2011-.....

2007-2011

2005-2007

1997-2005

1993-1997

Yer

UDH Bakanlığı

Denizcilik Müsteşarlığı

Marmaris Liman Başkanlığı

Denizcilik Müsteşarlığı

Gemi ve yatlar

Görev

Denizcilik Uzmanı

Denizcilik Uzmanı

Liman Başkanı

Denizcilik Uzmanı

Kaptan

Yabancı Dil

İngilizce

Hobiler

Denizcilik, merak etmek / araştırmak