**I. HAFTA**

**DENİZ KİRLİLİĞİ HUKUKU**

**G İ R İ Ş**

Sanayi ve teknolojide gerçekleşen hızlı ve baş döndürücü gelişmelere paralel biçimde 20. yüzyılın başlarından itibaren petrol ve diğer tehlikeli ve zararlı maddeler, yoğun biçimde enerji kaynağı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Başta petrol ve türevleri olmak üzere tehlikeli ve zararlı maddelerin gemilerle bütün dünyaya ulaştırılması, denizlerin kirletilmesi sorununu ortaya çıkarmıştır.

Diğer ulaştırma türlerine nazaran bir hayli ucuz ve kolay olan deniz yoluyla taşıma, Dünyanın ihtiyaç duyduğu enerjinin karşılanmasını kolaylaştırmış, deniz yoluyla taşıma hacmi çok büyümüştür. Deniz yoluyla taşımanın gelişmesi, deniz ticaret hacminin büyümesi, aynı zamanda deniz trafiğini de artırmıştır. Ne var ki, deniz ticaret hacminin büyümesi, deniz kazalarında da büyük artışlara sebep olmuştur. Eskiden farklı olarak deniz kazalarının olumsuz sonuçları korkunç boyutlara ulaşmıştır. Özellikle petrol ve diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin taşındığı gemilerin karıştığı deniz kazaları, büyük çevre felaketlerine yol açmaya başlamış, deniz kirliliğinin olumsuz sonuçlarını gidermek imkânsız veya çok güç hâle gelmiştir.

Deniz kirliliği, kara, hava ve denizlerde gerçekleştirilen muhtelif faaliyetlerden, özellikle gemilerin işletilmelerinden kaynaklanmaktadır. Deniz kirliliğinin en önemli kaynaklarından birisi, çok hızlı gelişme gösteren ve giderek artan deniz yoluyla taşımanın zorunlu unsuru olan gemilerin sebep olduğu kirliliktir. Gemilerin gerek işletilmesi, gerekse karıştığı kazalar sonucunda taşınan petrol ve diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin denize bırakılması, ciddi ve geri dönülemez deniz kirliliği zararlarına yol açmaktadır.

Kuşkusuz deniz çevresinin korunmasında bütün insanlığın menfaati vardır. Gerek sayı, gerekse hacim olarak çok yüksek miktarlarda taşınmakta olan petrol ve türevleri ile diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin denize bırakılmasının doğurduğu olağanüstü boyutlardaki kirliliğin önlenmesi, başta kıyı devletleri olmak üzere uluslararası deniz topluluğu için ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Tek başına ulusal hukuk düzenlemeleriyle sorunun çözümü imkânsızdır. Çoğu deniz kirliliği olaylarında kirlenmenin boyutu devletlerin milli deniz yetki alanlarını aşmakta, birden fazla devletin deniz alanlarında, hatta kara ülkesinde ciddi kirlenme zararlarına yol açmaktadır. Dolayısıyla, deniz çevresinin kirletilmesi sorunu, sadece millî hukukların değil, aynı zamanda milletlerarası hukukun da önemli gündem maddesini oluşturmaktadır. Sorunun çözümü milletlerarası seviyede en üst düzeyde işbirliğini zorunlu kılmaktadır.

Deniz kirliliği sorunu, özellikle 1960’lardan itibaren uluslararası kamuoyunun gündemine gelmiş ise de deniz çevresinin korunmasına, özellikle gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine yönelik oldukça gerilere giden ilk düzenlemeler, millî hukuklarda kendisini göstermektedir.

18.03.1967 günü İngiltere’nin güneybatı sahillerinde meydana gelen TORREY CANYON felaketi, deniz kazalarının ve deniz kirliliğinin önlenmesi, kirliliğin azaltılması, asgariye indirilmesi, deniz kirlenmesi sonucu ortaya çıkan zararların hızla ve yeterli biçimde tazminine dair birçok milletlerarası sözleşmelerin hazırlanması ve kabulü sürecinde adeta bir dönüm noktası olmuştur.

Ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrilidir. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından oluşan Türk Boğazları, Avrupa ile Asya’yı birbirinden ayırmakta, Karadeniz ile Akdeniz’i birleştirmektedir. Hem Türkiye’nin, hem de bulunduğu bölgenin tek doğal suyolu olarak Türk Boğazları yoğun deniz trafiğine sahne olmaktadır. Türk Boğazları’ndan geçmekte olan gemi sayısı, hızla artmaktadır. Sadece gemi sayısında artış yaşanmamakta, fakat gemilerde taşınan petrol ve türevleri ile diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin hem hacmi, hem de türleri artmaktadır.

2015 yılında İstanbul Boğazı’ndan geçen gemi sayısı 43.544’dür. Bu gemilerin toplam net tonajı 565.216.784 olup, bunlardan tehlikeli madde taşıyanların sayısı 10.153’dür. 2015 yılında Çanakkale Boğazı’ndan geçen gemi sayısı 43.230’dur. Bu gemilerin toplam net tonajı 777.989.382 olup, bunlardan tehlikeli madde taşıyanların sayısı 9.524’dür. Türk Boğazlarının doğal kıvrımları, adaları, kablo ve boru döşenmiş alanları, diğer enerji nakil hatları, köprüler, demir yerleri, oşinografik ve meteorolojik şartlar, akıntılar ve akıntıların nitelikleri, kaptanların bilgi ve tecrübe eksikliği gibi sebepler, kazaların başlıca sebepleri arasındadır. Boğazları kuzeyden güneye veya güneyden kuzeye geçen gemilerin 12 kez rota değiştirmeleri gerekmektedir. Kazaların çoğunda önemli çevre kirliliği meydana gelmiştir.