



**ÇEVRESEL GÜVENLİK KAPSAMINDA
DENİZ KAZALARI VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Semra YILMAZ

Kütahya- 2023

T.C.
KÜTAHYA DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
Kamu Yönetimi Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

**ÇEVRESEL GÜVENLİK KAPSAMINDA
DENİZ KAZALARI VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ**

Danışman:
Prof. Dr. Yavuz BOZKURT

Hazırlayan:
Semra YILMAZ

Kütahya-2023

Kabul ve Onay

Kamu Yönetimi Ana bilim dalında, 201891131021 öğrenci numaralı, Semra YILMAZ'ın hazırlamış olduğu “ÇEVRESEL GÜVENLİK KAPSAMINDA DENİZ KAZALARI VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ” başlıklı yüksek lisans tez çalışması ile ilgili tez savunma sınavı jüri tarafından yapılmış ve adayın tezinin OY BİRLİĞİ ile kabul edilmesine karar verilmiştir.

08/02/2023

Tez Jürisi	İmza	
	Kabul	Red
Prof. Dr. Yavuz BOZKURT (Danışman)		
Dr. Öğretim Üyesi Barış ADIBELLİ		
Dr. Öğretim Üyesi Hakan OLGUN		

Onay

Doç. Dr. Arif KOLAY

Enstitü Müdürü

Bilimsel Etik Bildirimi

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “*Çevresel Güvenlik Kapsamında Deniz Kazaları ve Türkiye’ye Etkileri*” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

08/02/2023

Semra YILMAZ

Özgeçmiş

Lise öğrenimini Kütahya Lisesinde tamamladı. 2013 yılında girdiği Kütahya Dumlupınar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden 2017 yılında bölüm ikincisi olarak mezun oldu. Aynı yıl içerisinde Güral Porselen şirketinde insan kaynakları stajyeri olarak 1 ay çalıştı. 2019 yılında Kütahya Dumlupınar Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. Aynı dönem içerisinde çalışmaya başladığı Nursan Kablo ve Donanımları şirketinde insan kaynakları personeli olarak 10 ay çalıştı.



ÖZET

ÇEVRESEL GÜVENLİK KAPSAMINDA DENİZ KAZALARI VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ

YILMAZ, Semra

Yüksek Lisans Tezi, Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Yavuz BOZKURT

Şubat, 2023, 163 sayfa

Çevre, insanlık tarihi kadar eski bir kavramdır. Canlıların yaşamlarını sürdürebilmeleri için hayati öneme sahip olan çevrede, zaman içerisinde gerek insan eliyle gerek doğal sebeplerle çeşitli bozulmalar meydana gelmiştir. Çevre sorunları olarak adlandırılan bu bozulmalar giderek büyümüş ve canlıların hayatını tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Söz konusu tehditlerin ortadan kaldırılabilmesi adına akıllara güvenlik kavramı gelmektedir. Fakat geleneksel güvenlik anlayışında alçak politika olarak görülen çevre, bu alanda kendine yer bulmakta zorlanmaktadır. Dolayısıyla güvenlik kavramında zamanla bir dönüşüm yaşanması kaçınılmaz olmuştur. Bu dönüşüm sonucunda güvenlik kavramının kapsamı genişlemiş ve çevresel güvenlik olarak ifade edilen yeni bir kavram ortaya çıkmıştır. Bu kavram deniz kirliliği, okyanus kirliliği gibi çevresel kirlenmeler konusunda dikkat çekmiştir. Bu çalışmada, denizlerin kirlenmesinde önemli bir kirletici unsur olan deniz kazalarının çevresel güvenlik kapsamında etkileri ele alınacaktır. Ayrıca dünya sularında ve Türkiye sınırları içerisinde meydana gelen başlıca deniz kazaları incelenerek bu olayların çevresel güvenlik açısından öneminin anlaşılması adına bir değerlendirme yapılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Çevre, Çevresel Güvenlik, Deniz Güvenliği, Deniz Kazaları, Güvenlik

ABSTRACT**MARINE ACCIDENTS WITHIN THE SCOPE OF ENVIRONMENTAL
SECURITY AND THEIR EFFECTS ON TURKEY****YILMAZ, Semra****Master Thesis, Department of Public Administration****Supervisor: Prof. Dr. Yavuz BOZKURT****February, 2023, 163 pages**

Environment is a concept as old as human history. In the environment, which is of vital importance for living things to survive, various deteriorations have occurred over time, either by human or natural causes. These deteriorations, which are called environmental problems, have grown and reached dimensions that threaten the life of living things. In order to eliminate these threats, the concept of security comes to mind. However, the environment, which is seen as a low politics in the traditional security understanding, has difficulty in finding a place for itself in this area. Therefore, it has become inevitable to experience a transformation in the concept of security over time. As a result of this transformation, the scope of the concept of security has expanded and a new concept called environmental security has emerged. This concept has drawn attention to environmental pollution such as marine pollution and ocean pollution. In this study, the effects of marine accidents, which are an important pollutant in the pollution of the sea, within the scope of environmental security will be discussed. In addition, the main maritime accidents occurring in the world's waters and within the borders of Turkey will be examined and an evaluation will be made in order to understand the importance of these events in terms of environmental security.

Keywords: Environment, Environmental Security, Marine Accidents, Maritime Security, Security

ÖNSÖZ

Yüksek lisans eğitimim boyunca desteklerini esirgemeyen, bilgi ve birikimiyle bana daima yol gösteren saygıdeğer tez danışman hocam Prof. Dr. Yavuz BOZKURT'a katkılarından dolayı çok teşekkür ederim. Tez savunmamdaki jüride yer alan ve yapıcı eleştirilerde bulunan Dr. Öğretim Üyesi Barış ADIBELLİ ve Dr. Öğretim Üyesi Hakan OLGUN'na en içten teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım.

Tez yazım sürecinde tavsiyelerini ve desteğini benden esirgemeyen Arş. Gör. Dr. Özlem SARI FİDAN'a teşekkür ederim. Ayrıca çalışmamda kaynak olarak göstermiş olduğum tüm çalışmaların yazarlarına teşekkürü bir borç bilirim.

Teze başladığım andan itibaren destek olan başta ailem olmak üzere herkese teşekkürlerimi sunarım. Özellikle bugünlere gelebilmemde büyük emekleri olan canım annem Aysel YILMAZ'a ve dağ gibi arkamda duran, her daim destekçim olan canım babam Adem YILMAZ'a sonsuz minnetimi teşekkürlerin en büyüğünü sunarak ifade etmek isterim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	v
ABSTRACT	vi
KISALTMALAR	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ÇEVRE VE ÇEVRESEL GÜVENLİK İLİŞKİSİNİN KAVRAMSAL ANALİZİ

1.1. KAVRAMSAL OLARAK ÇEVRE.....5

1.1.1. Çevrenin Tanımı	5
1.1.2. Çevre Sorunları	6
1.1.2.1. Çevre Sorunlarının Nedenleri	7
1.1.2.2. Temel Çevre Sorunları.....	8
1.1.2.2.1. Toprak Kirliliği.....	8
1.1.2.2.2. Hava Kirliliği.....	8
1.1.2.2.3. Su Kirliliği.....	10
1.1.2.2.3.1. Göl Kirliliği.....	11
1.1.2.2.3.2. Deniz Kirliliği	11
1.1.2.2.3.3. Okyanus Kirliliği	14
1.1.3. Çevre Politikaları	15
1.1.3.1. Çevre Politikası Tanımı	15
1.1.3.2. Uluslararası Örgütlerin Çevre Politikaları.....	17
1.1.3.2.1. Birleşmiş Milletler (BM)'in Çevre Politikası.....	18
1.1.3.2.2. Avrupa Birliği (AB)'nin Çevre Politikası	20
1.1.3.2.3. İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)'nün Çevre Politikası	22
1.1.3.2.4. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)'nün Çevre Politikası.....	24
1.1.4. Çevre Hukukunun Çevre Sorunlarının Çözümündeki Rolü	25
1.1.5. Çevrenin Korunmasına Yönelik Türkiye'deki Yasal Düzenlemeler	27
1.1.5.1. Anayasa	27
1.1.5.2. Çevre Kanunu	28
1.1.5.3. Boğaziçi Kanunu	30
1.1.5.4. Kıyı Kanunu	30
1.1.5.5. Limanlar Kanunu	30

1.2. GÜVENLİK KAVRAMI.....31

1.2.1. Güvenlik Tanımı	31
1.2.2. Uluslararası İlişkiler Teorileri Açısından Güvenlik Algısı	32
1.2.2.1. İdealizme Göre Güvenlik.....	33
1.2.2.2. Realizme Göre Güvenlik	34
1.2.2.3. Neorealizme Göre Güvenlik	36
1.2.2.4. Liberalizme Göre Güvenlik	38
1.2.2.5. Kopenhag Okulu'na Göre Güvenlik.....	41

1.2.2.6. Yeşil Teoriye Göre Güvenlik	44
--	----

1.3. GÜVENLİK VE ÇEVRE ARASINDAKİ BAĞLANTI: ÇEVRESEL GÜVENLİK.....47

1.3.1. Değişen Güvenlik Anlayışı İçerisinde Çevrenin Rolü.....	47
1.3.2. Çevresel Güvenlik Tanımı	52
1.3.3. Çevresel Güvenlik Kavramının Tarihsel Süreci	55

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ KAZALARI

2.1. KAVRAMSAL ÇERÇEVEDE DENİZ KAZALARI 65

2.1.1. Deniz Kazası Tanımı.....	65
2.1.2. Deniz Kazalarının Oluşum Nedenleri	67
2.1.3. Deniz Kazalarının Türleri	68
2.1.3.1. Alabora Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları	68
2.1.3.2. Çatışma Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları.....	68
2.1.3.3. Çatma Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları	68
2.1.3.4. Karaya Oturma Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları	69
2.1.3.5. Yangın Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları	69
2.1.3.6. Makine Arızasından Kaynaklı Deniz Kazaları	69
2.1.3.7. Gemi Hasarı Kaynaklı Deniz Kazaları	70
2.1.4. Tarihe Geçmiş Önemli Deniz Kazaları	70
2.1.4.1. Ertuğrul Fırkateyni (1890).....	70
2.1.4.2. Titanik (1912).....	70
2.1.4.3. Torrey Canyon (1967)	71
2.1.4.4. Amoco Cadiz (1978)	72
2.1.4.5. Dona Paz (1987)	72
2.1.4.6. Exxon Valdez (1989).....	73
2.1.4.7. Estonia (1994)	73
2.1.4.8. North Cape Kazası (1996)	74
2.1.4.9. Erika Kazası (1999).....	74
2.1.4.10. Le Joola (2002).....	74
2.1.4.11. Prestige (2002).....	75
2.1.4.12. MSC Napoli Kazası (2007)	75
2.1.4.13. Chou Shan (2013).....	75
2.1.4.14. Cf Crystal (2018).....	76

2.2. GÜVENLİĞİN KONUSU OLARAK DENİZ 76

2.2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO).....	76
2.2.2. Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Kuruluşu (EMSA)	79
2.2.3. Greenpeace.....	80
2.2.4. Deniz Güvenliği Konusunda Anlaşmalar	81
2.2.4.1. Denizlerin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesi Sözleşmesi (OILPOL 1954).....	81

2.2.4.2. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78).....	82
2.2.4.3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS 1982).....	86
2.2.4.4. Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme (OPRC 1990)	87
2.2.4.5. Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Uluslararası Fonun Kurulması Hakkında Uluslararası Sözleşme (FUND 1992)	89
2.2.4.6. Petrol Kirlenmesinden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC 1992)	90
2.2.4.7. Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Sözleşme (Barselona Sözleşmesi 1976)	92
2.2.4.8. Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)	94
2.2.4.9. Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Sözleşmesi (SOLAS).....	95
2.2.4.10. Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (SALVAGE 1989)	97
2.2.4.11. Gemi Yakıtlarından Kaynaklı Petrol Kirliliği Hasarının Hukuki Sorumluluğuna Dair Milletlerarası Sözleşme (BUNKER 2001)...	98
2.2.4.12. Denizde Çatışmayı Önlemeye Yönelik Uluslararası Kurallar Sözleşmesi (COLREG)	98

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÇEVRESEL GÜVENLİK BAĞLAMINDA DENİZ KAZALARI VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ

3.1. TÜRKİYE'NİN KIYISI OLAN DENİZLERE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER.....	101
3.1.1. Karadeniz'in Coğrafi Özellikleri	101
3.1.2. Marmara Denizi'nin Coğrafi Özellikleri.....	103
3.1.3. Ege Denizi'nin Coğrafi Özellikleri	103
3.1.4. Akdeniz'in Coğrafi Özellikleri	104
3.2. TÜRKİYE'DE YER ALAN ÇEVRESEL GÜVENLİK KAPSAMINDA DENİZ KAZALARINA İLİŞKİN YASAL DÜZENLEMELER	106
3.2.1. Çevre Kanunu	106
3.2.2. Türk Ceza Kanunu	108
3.2.3. Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu.....	108
3.2.4. Denizlerin Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esasları Hakkında Kanun	109
3.2.5. Limanlar Kanunu	111
3.2.6. Türk Ticaret Kanunu	113
3.2.7. Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği	114
3.3. TÜRK KIYILARINDA YAŞANAN DENİZ KAZALARI VE ÇEVRESEL GÜVENLİĞE ETKİLERİ	116
3.3.1. Türkiye'de Meydana Gelen Başlıca Deniz Kazaları.....	116

3.3.1.1. Independenta (1979).....	117
3.3.1.2. Nassia Kazası (1994).....	117
3.3.1.3. Pel Mariner (1999).....	117
3.3.1.4. Mare - Solar Europe (2004).....	118
3.3.1.5. Roberta – Aegean Wind (2005).....	118
3.3.1.6. Sea Bright (2010).....	118
3.3.1.7. Amal – Urla 1 (2011).....	119
3.3.1.8. Akel – Şengül K (2015).....	120
3.3.1.9. Yusuf Celal (2019)	120
3.3.1.10. Baba Selavi (2020)	120
3.3.1.11. Mozi – 07, Rainbow – 07, Bahar – 07, The Last King (2021)	121
3.3.2. Deniz Kazalarının Çevresel Güvenliğe Etkileri.....	122
SONUÇ.....	127
KAYNAKÇA	134
DİZİN	147

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AÇK	Avrupa Çevre Kurumu
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AFS 2001	Kirlenme Önleyici Sistemler
AKÇT	Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
BK	Bakanlar Kurulu
BM	Birleşmiş Milletler
BUNKER	Gemi Yakıtlarından Kaynaklı Petrol Kirliliği Hasarının Hukuki Sorumluluğuna Dair Milletlerarası Sözleşme
BWM 2004	Yabancı Türlerin İstilasını Önlemek İçin Balast Suyu Yönetimi
CLC	Petrol Kirlenmesinden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme
COLREG	Denizde Çatışmayı Önlemeye Yönelik Uluslararası Kurallar Sözleşmesi
ÇatmaMS	Brüksel Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
EMCIP	Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Platformu
EMSA	Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Kuruluğu
ENCOP	Çevre ve Çatışmalar Projesi
EURATOM	Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
FAO	Gıda ve Tarım Teşkilatı
FSC	Bayrak Devleti Denetimi

FUND	Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Uluslararası Fonun Kurulması Hakkında Uluslararası Sözleşme
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GMDSS	Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi
GRT	Groston
H₂S	Hidrojen sülfür
HABİTAT	Birleşmiş Milletler Yerleşmeler Örgütü
HSS	Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
ILO	Milletlerarası Çalışma Teşkilatı
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMSO	Uluslararası Mobil Uydu Örgütü
IOPC	Uluslararası Deniz Kirliliğinden Oluşan Zararı Tazmin Fonu
IOPP	Uluslararası Petrol Kirliliğinden Korunma Sertifikası
IOPC Fonu	Petrol Kirliliği Hakkında Uluslararası Tazminat Fonu
ISM Code	Uluslararası Emniyetli Yönetimi Kodu
ISPS Code	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu
ITO	Uluslararası Ticaret Örgütü
km	Kilometre
m	Metre
M.Ö.	Milattan önce
MAP	Akdeniz Eylem Planı
MARPOL 73/78	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme
md.	Madde
MEB	Millî Eğitim Bakanlığı
MSC	Denizcilik Emniyet Komitesi
OECD	İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü

OEEC	Avrupa Ekonomi İşbirliği Örgütü
OILPOL	Denizlerin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesi Sözleşmesi
OPRC	Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme
P&I	Koruma ve Tazmin Sigorta Kulüpleri
PSC	Liman Devleti Kontrolü
REMPEC	Akdeniz İçin Bölgesel Denizin Kirlenmesine Acil Müdahale Merkezi
s.	Sayfa numarası
SALVAGE	Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi
SOLAS	Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Sözleşmesi
STCW-78	Denizciler İçin Eğitim, Sertifikalandırma ve Gözetleme Standartları Uluslararası Sözleşmesi
TDK	Türk Dil Kurumu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
UK	Birleşik Krallık
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı
UNESCO	Milletlerarası Eğitim Bilim ve Kültür Teşkilatı
UPE	Uluslararası Politik Ekonomi
vb.	ve benzeri
vd.	ve diğerleri
WHO	Dünya Sağlık Örgütü
yy	Yüzyıl



TEZ METNİ

GİRİŞ

Tüm canlılar için ortak bir yaşam alanı oluşturan çevre, kentleşme ve sanayileşme gibi nedenlerle kirliliğe maruz kalmaktadır. Zaman içerisinde bu kirlilik, canlıların ve çevrenin güvenliğini tehdit edecek boyutlara ulaşmıştır. Bu durumun farkına varan devletler kendi çevre politikalarını oluşturmaktadırlar. Bu doğrultuda ülkemiz de kendi çevre politikalarını oluşturmakta ve konuya ilişkin yasal düzenlemelerde bulunmaktadır. Çevresel problemlerin tüm dünyayı alakadar eden ortak bir sorun olması nedeniyle bu konuya uluslararası örgütlerde ilgisiz kalmamaktadır. Bu anlamda BM, AB gibi uluslararası örgütler çevreye dair çeşitli faaliyetlerde bulunmaktadır. Ulusal ve uluslararası düzeyde yapılan tüm çalışmalar, çevrenin güvenliğinin sağlanması adına büyük önem taşımaktadır. Söz konusu çevre güvenliğinin daha iyi anlaşabilmesi için güvenlik kavramının tanımlanmasının yapılması önemlidir. Güvenlik, varlığını koruma adına yapılan davranışı ifade eden bir kavramdır. Geleneksel anlayış içerisinde güvenlik, genel olarak askeri odaklı bir konu niteliğindedir. Bu anlayışta çevre konusu ikinci plandadır. Çevre sorunlarının ulusların güvenliğini tehdit edecek bir boyuta ulaşması güvenlik anlayışında dönüşüm yaşanmasına yol açmıştır. Bu çerçevede çevresel güvenlik kavramı gün yüzüne çıkmıştır. Çevresel güvenlik, çevresel tehditler karşısında çevreyi güvenli hale getirmektir.

Çevreye karşı tehdit oluşturabilecek birçok faktör mevcuttur. Söz konusu faktörlerden biri deniz kazalarıdır. Bu kazalar, deniz alanlarının çevresel güvenliğine karşı tehdit oluşturmaktadır. Deniz kazaları, doğa veya insan kaynaklı nedenler sonucunda meydana gelebilmektedir. Bu kazalar, sonuçları itibarıyla canlılar ve çevre üzerinde çeşitli zararlar oluşturabilmektedirler. Deniz kazalarının hem dünyada hem ülkemizde birçok örneği bulunmaktadır. Bu tür kazaların doğurduğu etkiler ülkelerin ve uluslararası kuruluşların dikkatinden kaçmamıştır. Konuya ilişkin birçok uluslararası sözleşme yapılmıştır. Sözleşmelerin varlığı konuya dair uluslararası iş birliği yapıldığının göstergesi olup denizlerin güvenliğinin sağlanması anlamında oldukça önemlidir.

Deniz kazalarının çevresel güvenliğe etkisi göz ardı edilemeyecek bir konudur. Bu türdeki kazalar, tüm dünyanın ortak konusu olan denizlerin güvenliğinin sağlanması hususunda dikkat çekmektedir. Özellikle üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de önemli bir taşıma türü olan deniz ulaşımında meydana gelen deniz kazalarının çevrede yarattığı etkilerin incelenmesi oldukça önemlidir. Zira söz konusu inceleme ile kazaların

oluşum nedenlerinin saptanması ve anılan kazaların çevrede yarattığı etkilerin analiz edilmesi, olayın tekrar yaşanmasının önlenmesi ve bu konuda gereken tedbirlerin alınması adına önemlidir.

Bu çalışma, çevresel güvenlik kapsamında deniz kazalarının yarattığı etkiyi analiz etmeyi ve değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, çevre ve çevresel güvenlik ilişkisinin kavramsal analizi yapılmaktadır. Bu kapsamda çevre kavramının tanımlanmasına ve buna dair yapılan sınıflandırmalara yer verilmektedir. Kavrama ilişkin somut bir çerçeve oluşturulduktan sonra çevre sorunları incelenmiştir. Bu doğrultuda, sorunların ortaya çıkış nedenlerine ve temel çevre sorunlarına değinilmiş ve meydana gelen söz konusu sorunlar karşısında izlenen adımları anlayabilmek adına çevre politikalarına yer verilmiştir. Bu konuda öncelikle çevre politikası kavramı tanımlanmış ve konuya ilişkin BM, AB gibi uluslararası örgütlerin tutumları değerlendirilmiştir. Daha sonra ise çevrenin korunmasına dair Türkiye’de yapılan başlıca yasal düzenlemeler ele alınmıştır. Çevre konusunda yapılan incelemelerden sonra çevrede oluşan sorunların güvenlik ile olan ilişkisini anlayabilmek adına güvenlik kavramı ele alınmıştır. Güvenlik kavramı tanımlandıktan sonra güvenlik anlayışını daha iyi anlayabilmek için başlıca uluslararası ilişkiler teorilerinden faydalanılmış ve süreç içerisinde kapsamında bir büyüme yaşayan güvenlik anlayışının çevreyle olan ilişkisine dair dönüşüm incelenmiştir. Bu çerçevede ortaya çıkan çevresel güvenlik kavramı analiz edilmiştir.

İkinci bölümde, deniz kazaları incelenmiştir. Öncelikle deniz kazaları tanımlaması daha sonra denizlerde çevresel güvenliğin sağlanması adına deniz kazalarına yol açan nedenler ve kazaların oluşum türleri ele alınmıştır. Konuyu somutlaştırmak için örneklere yer verilerek dünya tarihinde yaşanmış önemli deniz kazalarına değinilmiştir. Bu kapsamda denizlerin güvenliğine karşı bir tehdit niteliğinde sayılabilecek olan deniz kazalarının değerlendirilmesinde yol gösterici olacak uluslararası kurumlara yer verilerek bu kurumların denizlerin güvenliğine dair tutumları incelenmiştir. Son olarak tüm dünyada ortak bir sorun olarak görülen deniz kirliliği hakkında yapılan uluslararası sözleşmelere yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde ise çevresel güvenlik kapsamında deniz kirliliğinin oluşumunda tetikleyici unsur özelliği taşıyan deniz kazaları ve Türkiye’ye etkisi incelenmiştir. Bu kapsamda öncelikle Türkiye’nin kıyısı olduğu denizler ele alınmış ve bu alanların coğrafi özelliklerine yer verilmiştir. Daha sonra konunun Türkiye’deki

etkilerini daha iyi anlayabilmek adına Türkiye’de yer alan çevresel güvenlik bağlamında deniz kazalarına ilişkin yasal düzenlemelere yer verilmiştir. Devamında ise Türkiye’de meydana gelen başlıca deniz kazaları incelenmiştir. Son olarak genel bir çerçevede deniz kazalarının çevresel güvenliğe etkisi değerlendirilmiştir.

Çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Çalışma kapsamında doküman ve literatür araştırması yapılmıştır. Bu doğrultuda öncelikli olarak konuya ilişkin kavramsal bir çerçeve çizilmiş, devamında ise çeşitli örneklerle çalışma desteklenmek istenmiştir.

Genel itibariyle bu çalışmada, deniz kazalarının yol açtığı kirlilik çevresel güvenlik kapsamında ele alınarak bu kazaların yarattığı mevcut veya olası etkileri ve kazalara ilişkin süreç gerek uluslararası düzeyde gerekse ulusal boyutta yapılan düzenlemeler çerçevesinde incelenmiştir. Söz konusu kazalar sonucunda meydana gelebilecek çevresel güvenlik tehdidinin boyutunu gözler önüne sermek maksadıyla bu konuya geniş bir perspektiften bakılarak kavramsal analiz yapılmıştır. Meydana gelen önemli deniz kazaları ele alınıp konu hakkında yapılan düzenlemeler değerlendirilerek soruna getirilen çözüm önerilerinin incelenmesi ve bu konuya ilişkin yeni çözümlerin olup olmadığı çalışmanın temel sorunsalı olmuştur.



BİRİNCİ BÖLÜM
ÇEVRE VE ÇEVRESEL GÜVENLİK İLİŞKİSİNİN KAVRAMSAL ANALİZİ

1.1. KAVRAMSAL OLARAK ÇEVRE

Çevre ve canlılar arasındaki bağ çok eski tarihlere kadar dayanmaktadır. Bu bağın oluşum sürecinde zamanla birtakım sorunlar meydana gelmiştir. Çevresel sorunlar olarak ifade edebileceğimiz bu tür sorunlar canlıların yaşamını sürdürebilmesi noktasında birçok aksaklık yaşanmasına neden olmaktadır. Bu sorunların çözülmesi için adım atan ülkeler, konuya ilişkin kendi ulusal düzenlemelerini oluşturmaktadırlar. Ayrıca uluslararası örgütler de konuya kayıtsız kalmamaktadır. Bu doğrultuda birçok uluslararası örgüt çevreye dair çalışmalarda bulunmaktadır. Türkiye de çevre konusunda pek çok yasal düzenlemeler yapmaktadır. Çalışmanın bu kısmında çevresel sorunların daha iyi anlaşılması adına önce çevre kavramının tanımı yapılacaktır. Daha sonra çevre sorunları ele alınacaktır. Konuya ilişkin çevre politikası tanımı yapılacak ve uluslararası örgütlerin çevre hakkındaki tutumları incelenecektir. Devamında çevre hukukunun çevre sorunlarındaki rolü ele alınacaktır. Son olarak ise çevreye dair Türk Hukuku'ndaki başlıca yasal düzenlemelere değinilecektir.

1.1.1. Çevrenin Tanımı

Günlük hayatta çok sık karşımıza çıkan çevre kavramının çeşitli tanımları mevcuttur. Ancak genel bir tanımlama yapılması gerekirse çevre, insani faaliyetleri de içerisine alan ve canlılar üzerinde hemen veya bir süreç içerisinde direkt veya dolaylı etkisi olabilecek fiziksel, biyolojik, kimyasal ve toplumsal unsurların belli bir zamandaki toplamından oluşmaktadır (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 21). Çevre Yasası'nda ise çevre; canlıların hayatları süresince ilişkilerini sürdürdükleri ve müşterek bir biçimde etkileşimde oldukları fiziksel, biyolojik, ekonomik, kültürel ve sosyal ortamdır (Çevre Kanunu, 1983: 2).

Çevre Türkçe bir kavramdır (Kaypak, 2012a, s. 207). Bu nedenle Türk Dil Kurumu tarafından kavramın nasıl tanımlandığına bakılmasında yarar vardır. TDK'da yer alan bazı tanımlamalara göre çevre; bir şeyin yakını, etrafı, bireyin içerisinde olduğu toplumu meydana getiren ortamı, aynı meseleyle ilişkisi olan kimselerin hepsini, yaşamın gelişiminde etkili olan doğal, kültürel, toplumsal dış ögelerin bütünlüğünü ifade etmektedir (TDK, 2022).

Webster Sözlüğü'nde yer alan çevre kavramının tanımları ise şöyledir: Çevre; kişiyi çevreleyen şartlar, nesneler topluluğundan ya da bireyin hayatlarına dokunan sosyal ve kültürel durumların toplamından ibarettir (Merriam-Webster Dictionary, 2022).

Çeşitli tanımlamalardan da yola çıkarak baktığımızda çevre, sınırları esneyen değişken bir kavramdır (Kaypak, 2012a, s. 207). Bu nedenle çevre sınıflandırılmalarına başvurmak gerekir. Nitelik açısından sınıflandırıldığında çevre, fiziki ve toplumsal çevre olmak üzere 2 ana başlığa ayrılmaktadır. Fiziki çevre kendi bünyesinde doğal çevre ve yapay çevre olmak üzere iki başlık altında incelenebilmektedir. Mekân açısından bakıldığında ise yerleşme yerlerine ve ölçeklere göre sınıflandırma yapabilmek mümkündür (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 23-26). Sınıflandırmanın bazı kavramsal tanımları ise şu şekildedir (Bozkurt, 2013, s. 6; Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 23-26):

Fiziksel Çevre: Yeryüzünde canlıların içinde bulunduğu iklimsel, doğal veya yapay fiziki unsurlarla belirlenen ortamdır.

Doğal Çevre: Dağ, tepe, ova ve deniz gibi doğa öğelerinin meydana getirdiği oluşumdur.

Yapay Çevre: İnsanların gereksinimleri doğrultusunda yaşadıkları yerlerde oluşturdukları ortamdır.

Toplumsal Çevre: İnsanların toplumsal, siyasal ve ekonomik ilişkileri toplumsal çevreyi meydana getirir.

Mekânsal Çevre: Çevre mekân boyutu ile düşünüldüğünde coğrafi sınırlar ele alınır. Yerelden başlayarak uluslararası çevreye dek uzanan mekân boyutları ön plana çıkar. Mekânsal çevreyi de yerleşme yerlerine ve ölçeklere göre ayırmak mümkündür.

1.1.2. Çevre Sorunları

Çevre sorunları başlangıcı insanlık tarihi kadar eskidir (Özey, 2001, s. 24). Bilim insanları Sanayi Devrimi'nden bugüne kadarki zaman içinde bilhassa iklime bağlı çevre problemlerinin insan faaliyetleri nedeniyle değiştiği hususunda hemfikir olmuşlardır. Sanayileşmenin yoğun olduğu bölgelerde doğal kaynakların aşırı kullanılması bunu doğrulamaktadır. Dolayısıyla günümüzde karşılaşılan çevresel problemler, sanayi toplumuna dönüşmenin bir bedeli şeklinde vuku bulmuştur demek yanlış olmayacaktır (Karaca, 2007, s. 2).

Çevre sorunları tanım olarak; hava, su ve toprakta oluşan ve tüm canlıların sağlığını kötü etkileyen bozulmalardır (Keleş ve Ertan, 2002, s. 24). Bu tür bozulmaların nedeni, insanların farkında olarak veya olamayarak ya da yanlış tutumları olmakla beraber, doğadan kaynaklı olağanüstü değişiklikler de olabilmektedir. Bir başka ifadeyle

evre sorunları; insanoğlunun çalışmalarının neticesinde meydana gelen yapay çevrenin doğal çevrede oluşturduğu olumsuzluklarla doğal evre üzerinde, doğal bir biçimde meydana gelen olumsuzluklar ile tüm bunların neticesinde çevrede oluşan sorunların bütünüdür (Yıldırım, 1997, s. 10-11).

evre kirliliği kavramını 1869 tarihinde ilk kez Massachusetts Halk Sağlığı Komitesi ele almış ve bu hususta dikkat çeken bildiri yayınlanmış olup anılan bildiride her bir bireyin temiz bir toprak, su ve hava gereksinimi duyduğunu, bu nedenle bunlar üzerinde bir kirlilik oluşturulmamasının gerekliliği vurgulanmıştır (Ağacan, 2014, s.19). Net bir tanımla ile açıklamak gerekirse evre kirliliği, insanlığın esenlik ve sağlığına karşı bir zarar oluşturan hatta tüm canlılara karşı gerçek ya da potansiyel zarar verecek bir biçimde oluşan hava, su ya da yiyecek kirlenmesidir (Peirce, Weiner ve Vesilind, 1998, s. 1).

1950’li yıllarda dünya nüfusunun artışıyla birlikte insanların yapmış olduğu faaliyetler neticesinde evre sorunları dikkat çekici bir hal almıştır (Akın, 2007, s.43). evre problemlerinin niteliğini toplumlara tanıtan ilk olaylardan biri, 1952 yılının aralık ayında Londra’da kirliliği havadan dolayı yaklaşık 4000 kişi bir hafta içinde yaşamını yitirmesidir (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 15). 1970’li yıllarda, evre sorunları bütün dünyayı ilgilendiren bir problem olarak görülmüştür ve söz konusu dönemden başlayarak evre bilinci yavaş yavaş oluşmaya başlamıştır. Seksenli yıllara gelindiğindeyse çevresel problemlerin tüm canlılara karşı olumsuz etki oluşturduğu kanıtlar ile ortaya konulmuştur (Akın, 2007, s. 45).

evre sorunlarının gündeme geliş sebeplerinden biri bu tür sorunların ekonomik bunalımlar meydana getirmesidir. Enerji kaynaklarının sınırlı olması, kaynakların kıtlığı, dünyadaki besin miktarının adaletsiz paylaşımı bazı bölgelerde kıtlığa sebep olmaktadır (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 15-16). Günümüzde çeşitli yönleriyle hala ciddi bir tehdit unsuru oluşturan evre sorunları veya evre kirliliği olarak da adlandırılan bu sorunlar sadece bir bölgeye ait olmamakla birlikte insanlığın temel varlığını sürdürebilmesinde önemli bir engel teşkil eden evrensel bir problemdir.

1.1.2.1. evre Sorunlarının Nedenleri

Dünyanın geleceği hakkında önemli bir tehdit unsuru olan evre sorunlarının nedenleri arasında; sanayileşme, turizm, düzensiz ve aşırı bir biçimde meydana gelen nüfus artışı, endüstrileşme ve iktisadi gelişime bağlı olarak artan kentleşme gibi konular

yer almaktadır (Bozkurt ve Kaman, 2018, s. 12-13). Çevre sorunlarının birçoğu insan elinden çıkmıştır ancak bunların arasına ana sebebin doğa olduğu etmenleri de eklemek doğru olacaktır. Bu durumun başlıca örnekleri arasında erozyon, deprem vb. doğal afetler yer almaktadır.

1.1.2.2. Temel Çevre Sorunları

Çevresel kirlilik, insanlık için hatta tüm canlılar için tehdit niteliğinde önemli bir sorundur. Bu sorunlar; hava, su ve toprak kirliliği şeklinde üç ana başlıkta toplanabilir (Özey, 2001, s. 29).

1.1.2.2.1. Toprak Kirliliği

Organik maddelerin ve kayaların birçok ayrışma unsurlarının birleşiminden meydana gelen toprak, üzerinde ve içerisinde türlü canlıyı barındıran, bitkilere yaşam ortamı oluşturan, belirli miktarda hava ve su barındıran maddedir (Yıldırım, 1997, s. 44). Toprak, yeryüzünde bulunan canlı ve cansız tüm varlığın evidir ancak bu ev zamanla tahrip olmaya başlamıştır. Söz konusu tahribatın yarattığı etki toprak kirlenmesi olarak nitelendirilebilir.

Kavramsal tanım olarak toprak kirlenmesi (degradasyon), insani faaliyetler sonucunda toprakta meydana gelen kimyasal, fiziksel, jeolojik ve biyolojik bozulmadır (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 106). Bir başka ifadeyle toprak kirliliği, toprağın değer kaybetmesidir (Özey, 2001, s. 164). Toprağın değer kaybetmesinde; yanlış ve gereğinden fazla gübre ve tarımsal mücadele ilaçlarının kullanımı, atıklar, erozyon, toprağa uygulanan yanlış tarım teknikleri, tehlikeli ve zehirli maddelerin toprağa salınımı gibi unsurlar etkili olmaktadır (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 106). Etkili olan bu unsurların oluşması durumunda toprağın kalitesinde bozulmalar meydana gelmektedir.

1.1.2.2.2. Hava Kirliliği

Hava kavramı anlam olarak yer atmosferini meydana getiren gazlardan oluşan, kendine has doğal bileşenlere sahip akışkan bir maddedir ve aslında olağan bileşiminde tatsız, kokusuz bir tür gazdır (Güney, 2004b, s. 1). Hava birçok elementin bileşimidir ve onu meydana getiren bileşenler ve oranları şu şekildedir: % 78,084 Azot, % 20,946 Oksijen, % 0,934 Argon, % 0,035 Karbondioksit' dir. Geriye kalan % 0,001'i Neon, Kripton, Hidrojen, Helium ve Metan'dır (www.hsgm.saglik.gov.tr, 2022).

Atmosfer, canlıların yaşam temelini oluşturan solunum, fotosentez ve sindirim gibi süreçlerin temel dayanağıdır. Belirli bir noktadan atmosfere bırakılan kirleticilerin atmosferde yarattığı etki sonucu havanın doğal bileşiminde bozulmalar meydana gelmesi ve onu dünyadaki tüm canlılara zararı dokunacak bir şekle getirmesine hava kirlenmesi denir (Ağacan 2014, s. 28). Belirli bir başlama yeri olmaksızın herhangi bir noktadan havaya yayılan bu kirleticiler birinci ve ikinci dereceden kirletici olmak üzere iki grupta toplanmaktadır. Birinci dereceden kirleticiler, belli kaynaktan atmosfere bırakıldıkları andan itibaren havada bozulmalara sebebiyet veren kirleticilerdir. İkinci dereceden kirleticiler ise atmosferdeki kimyasal tepkimeler sonucunda meydana gelen kirleticilerdir (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 82-83). Bu kirleticilerin, havada belli ölçülerin üzerine çıkılması durumunda hava kirliliği oluşmaktadır (Türkiye Çevre Vakfı, 2003, s. 27).

Hava kirliliğinin oluşumuna neden olan başlıca etmenler içerisinde fabrika, işletme, santral gibi endüstri kuruluşlarının havaya yaydığı zehirli gazlar, rüzgâr aşındırması sonucu oluşan tozlar, ısıtma sistemleri tarafından yayılan dumanlar, yangınlar, egzoz gazları, volkanik patlamalar sonucu atmosfere yayılan gazlar yer almaktadır (Güney, 2004a, s. 21). Kısacası hava kirliliğinin kaynaklarını; duman, gaz, toz, is, buhar ve kimyasal maddeler oluşturmaktadır (Keleş ve Ertan, 2002, s. 27).

Aslında tüm bu hava kirliliği kaynakları içerisinde en başta gelen kontrolsüz ve plansız gelişmekte olan endüstridir. Endüstrileşme sonucu oluşan hava kirlenmesinin en önemli nedenleri, endüstri kuruluşları için yanlış mekân tercih edilmesi ve bu sanayi tesislerinin atık gazlarının arıtma işlemleri uygulamadan atmosfere salıverilmesidir (Ağacan, 2014, s. 30).

Hava kirliliği iki tip şeklinde kategorize edilmektedir. Bunlardan ilki; petrol, kömür vb. yakıtların sise karışması sonucu oluşan Londra tipi hava kirlenmesidir (Londra ve Los Angeles tipi hava kirliliği, 2022). Bu tip hava kirliliğinin ilk defa en etkili görüldüğü bölge Londra olduğu için bu kirlenmeye Londra tipi hava kirlenmesi denilmiştir (Özdemir, 1997, s. 124). İkinci tip kirlenme ise motorlu taşıtlardan çıkan hidrokarbon, karbon monoksit, azot oksit, sülfür oksit gibi gazların güneş ışınlarının da etkisi ile birlikte karbondioksit dönüşmesi sonucu oluşan Los Angeles tipi hava kirlenmesidir (MEB, 2011, s. 8). Bu tip hava kirliliği genelde nem miktarının düşük olduğu sıcaklığın ise yüksek olduğu ve havanın açık olduğu günlerde, bilhassa da çanak şeklindeki yerleşim bölgelerinde meydana gelen bir kirliliktir (Özdemir, 1997, s. 125).

Söz konusu Los Angeles ve Londra tipi hava kirliliği birçok hastalığın gün yüzüne çıkmasında etkili olmaktadır.

1.1.2.2.3. Su Kirliliği

Su, yeryüzündeki tüm canlıların temel yaşam kaynağıdır ve günlük hayatın hemen hemen her alanında (yemek, temizlik ve enerji elde etme gibi) kendisine geniş yer bulmaktadır. Suyun kullanım alanı bu kadar geniş olmasına rağmen kaynağı bu denli geniş ve sonsuz değildir. Dünyada yer alan toplam su miktarının %0.74'ü kullanılabilir tatlı sudan oluşmaktadır. Kullanılabilir kısmın da %0.74'ünün yaklaşık %70'inden fazla kısmı kirlenmiş durumdadır (Akın, 2007, s. 49). Ayrıca hızla artan dünya nüfusuyla birlikte suya olan ihtiyaç gün be gün artmaktadır. Bu kadar önemli bir madde olan su; sanayi atıkları, tarımsal ilaç ve gübreler, kentsel atıklar gibi faktörlerden dolayı kirlenmektedir. Meydana gelen bu su kirliliğinin kavram tanımı ise şu şekildedir: Su kaynaklarının kullanımını bozacak raddede radyoaktif, biyolojik, organik ve inorganik maddelerin suya karışması sonucu oluşan kirliliğe su kirliliği denilmektedir (Özdemir, 1997, s. 111). Diğer bir ifadeyle suyun kalitesinde bozulma ve sonuç olarak da su ortamındaki bozulmadır (Akman, vd., 2000, s. 168). Bahse konu olan kirlilik, havada bulunan kirleticilerin rüzgâr ve yağışlar gibi etkilerle uzun mesafelere taşınması ve yerüstü sularına karışmasıyla oluşmaktadır (Ertürk, 2005, s. 35).

Su kirlenmesi, uzun vadede su içerisindeki canlıların dağılımında ve yaşamında değişikliklere neden olmaktadır. Şöyle ki kirleticilere karşı dirençli canlıların sayısı artarken bazı canlıların sayısı ise azalmaktadır (Güney, 2004a, s. 61).

Toprak kirliliği, hava ve su kirliliğine sebep olabilmektedir. Bu durum çevreyle ilgili ortamların birbirleriyle denge ve uyum içinde olduklarının bir kanıtıdır. Öyle ki herhangi birinde oluşacak bir kirlilik hepsini bir bütün şeklinde etkileyecektir. Bu durumu çok iyi özetleyen bir örnek ise “çöp depo alanlarından anaerobik ayrışma sonucunda oluşan metanın kontrolsüzce havaya karışması ile meydana gelen hava kirliliği ve çöp sızıntı sularının yeraltı sularına karışması” sonucu meydana gelen su kirliliğidir (Özdilek, 2004, s. 92).

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) suların kirlenmesine neden unsurlar içerisinde bakteriler, virüsler ve diğer hastalık yapıcı canlılar, tarımsal gübreler, sentetik deterjanlar, pestisitler, radyoaktivite, organik yapay kimyasallar, anorganik tuzlar, endüstriyel atıklar,

yağlar vb. maddeler, atık ısı ve organik maddelerden kaynaklı kirlenmeleri görmektedir (Bozkurt, 2013, s. 33-34).

1.1.2.2.3.1. Göl Kirliliği

Kara kütleleri üzerinde oluşan çukur bölgeleri veya çanakları dolduran su kütlelerine göl denir. Göller canlıların yaşamını idame ettirebilmesi noktasında pek çok katkı payına sahiptir. Şöyle ki göller; içme ve kullanma suyu, ulaşım, avcılık, balıkçılık ve enerji elde etme gibi çeşitli alanlarda insanlığın yararına açık ortamlardır (Hoşgören, 1994, s. 20). İnsanlık kendi yararına olan bu kaynağı yine kendi faaliyetleri sonucu kirlenmektedir. Söz konusu kirlenici kaynakların başlıca ögeleri; ev ve endüstri atıkları, tavuk çiftlikleri, mandıralar ve tarım arazilerinde kullanılan tarımsal ilaçlardır (Yıldırım, 1997, s. 43). Kirlenici unsurları detaylandırmak gerekirse bunlar arasında mikroorganizmalar, organik ve inorganik maddeler, tozlar, petrol ürünleri, yağlar, pestisitler, ağır metaller, deterjanlar, askıda katı maddeler, radyoaktivite gibi ögeler yer almaktadır (Oruçoğlu ve Beyhan, 2019, s. 11). Bahse konu olan ögeler, göl sularının kirlenmesine neden olmakla birlikte göllerin florasını ve faunasını da önemli ölçüde etkilemektedir ki bu duruma örnek olarak endüstriyel zehirli atıkların göllere bırakılması sonucunda sazlar, kamışlar gibi göl içerisinde yer alan bitkilerin kuruması verilebilir. Böylelikle geçimini bu bitkilerden sağlayan insanlar müşkül duruma düştüğü gibi kamış ve saz arasına yumurta bırakan veya yuva yapan canlıları da olumsuz etkilenmekte, göl ekosisteminin bozulması ile birlikte bölgeden uzaklaşmaktadırlar (Güney, 2004b, s. 75). Göl kirliliğinin ana taşınım yolları ise akarsular, endüstriyel atıklar, drenaj ve atmosferdir (Ertürk, 2005, s. 35; Göksu, 2003, s. 22).

Ötrofikasyon, göllerde meydana gelen en yaygın kalite bozulmalarından biridir ve fosfor ve azotun göle aşırı miktarda girişi sonucunda ortaya çıkmaktadır (Kasap, 2018, s. 1; Türkiye Çevre Vakfı, 2003, s. 134). Bu durum biyolojik çeşitlilikte azalma ve su kalitesinde bozulmalara yol açmaktadır (Kasap, 2018, s. 1). Ötrofikasyonun hızla ilerleme olayına göllerin yaşlanması denilmektedir (Göksu, 2003, s. 23).

1.1.2.2.3.2. Deniz Kirliliği

Deniz, okyanus ile bağlantısı olan çoğunlukla tuzlu olan su kütleleridir. Denizleri okyanusların kolları olarak nitelendirebiliriz. Dünyanın büyük bir alanı (yaklaşık % 70'i) denizlerden oluşmaktadır (Karaca, 2018).

1970 yılında Birleşmiş Milletler Örgütü'nün yaptığı çevre kirliliği hakkındaki bir toplantıda yapılan tanıma göre: Haliçleri de içerisine alan deniz ortamına ve biyolojik kaynaklara zararı olacak, insan sağlığına karşı tehlike yaratacak, denizden ekonomik olarak faydalanma imkânlarına kısıtlama getirecek ve denizin kalitesini bozarak onun dinlenme gibi amaçla kullanımını engelleyecek bir biçimde insanların doğrudan veya dolaylı şekilde enerji veya madde bırakması sonucu oluşan olaya deniz kirliliği denilmektedir (aktaran Alpay, 2015, s. 7).

Denizi kirleten birçok etmen mevcuttur ve bu kirletici etmenler arasında tarımsal üretimin gerçekleştiği bölgelerden geçen nehirler aracılığıyla taşınan tarımsal atıklar, evsel ve endüstriyel atıkların arıtılmadan denize bırakılması ve deniz kazaları sonucunda ortaya çıkan petrol vb. ögeler sayılabilmektedir (Alkan, Serdar ve Fidan, 2008, s. 6). Tanker filosunun dışındaki gemiler de denizleri ve okyanusları tehlikeli bir şekilde kirletmektedirler. Ayrıca böyle gemilerin temizlik ve bakımı sonucu toplanan kirli veya kullanılmış yağların da denizlere boşaltılması kirliliğe yol açmaktadır (Gündüz, 1994, s. 151). Bu kirletici etmenler arasında denizlerin en büyük kirleticisi ve en büyük tehdit teşkil edeni olan petroldür ve bu kirletici unsur insan sağlığına karşı ciddi bir tehdit ögesi haline dönüşebilmektedir. Şöyle ki sulara karışan petrol, balıkların vücuduna su veya yosunlar vasıtasıyla girer ve besin zinciri aracılığıyla zararlı hidrokarbonlar insan vücuduna geçer ve orada birikime neden olur (Ertürk, 1998, s. 74).

Genel anlamda denizlerde meydana gelen kirliliğin başlıca nedenleri şu şekilde sıralanabilmektedir (Demiray, 2006, s. 4-6; Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 98; Peker, 2007, s. 13):

- Kara kaynaklı kirlilik: Bu kirliliği meydana getiren kaynakları; yerleşim yerlerinden denize bırakılan kirlilik, sanayi tesislerinin denize bıraktığı atıkların yarattığı kirlilik, tarımda kullanılan zehirli ilaçlardan kaynaklanan kirlilik, enerji üretimi sonucu oluşan kirlilik ve turizm kaynaklı kirlilik olmak üzere beş ana kategoride sınıflandırabiliriz.
- Denize akan derelerin taşımaları sonucunda ortaya çıkan kirlilik
- Gemi kazaları sonucunda meydana gelen kirlilik
- Deniz yatağının işletilmesiyle ortaya çıkan kirlilik
- Denizlere boşaltılan atıklardan kaynaklanan kirlilik

Deniz ekosisteminde de yaşanan bozulmayla bazı fitoplankton türünün ani artışı sonucu deniz suyu kırmızı-kahverengi renge dönüşmektedir. Ortaya çıkan bu olay “Red-tide” olarak adlandırılır. Red-tide oluşturan canlıların ürettiği zehirli maddeler başka canlıların ölümüne neden olmaktadır (Çokadar, Türkoğlu ve Gezer, 2006, s. 87).

Deniz kirliliğinin neden olduğu zehirlenmelerden en göze çarpanı civa zehirlenmesidir. Bu zehirlenme olaylarından en tehlikeli olanı 1953 senesinde Japonya’da yaşanan “Minamata Trajedisi”dir. Bu olay birçok insanın hayatını olumsuz şekilde etkilemiştir. Şöyle ki 1951 senesinde Minamata körfezine kurulmuş olan plastik fabrikasının körfeze bıraktığı atıklardan dolayı yaklaşık iki sene sonra bölgedeki birçok insanda felç, körlük, şuur kaybı vb. hastalıklar yaygın olarak belirmeye başlamıştır. Civa kaynaklı zehirlenme vakaları sadece Japonya da değil ABD, Kanada ve İsveç gibi dünyanın çeşitli bölgelerinde de ortaya çıkmıştır (Çokadar, Türkoğlu ve Gezer, 2006, s. 87).

Denizlerde meydana gelen kirlenmenin en büyük tetikleyicilerinden biri, ırmaklar yoluyla taşınan zararlı atıklardır. Tarım ve sanayi kesiminden gelen kimyasal maddeler ve kanalizasyon suları denizleri kirleten ve zehirleyici işlev gören önemli kirletici unsurlardır. Bir diğer unsur da işletilen maden yatağı atıklarının ırmaklar aracılığıyla taşınmasıdır. Bu durum, deniz tabanında kalın bir katman oluşmasına neden olmakta ve deniz içerisinde bulunan organizmaların soluk almalarını önlemektedir (Güney, 2004a, s. 65).

Birleşmiş Milletler bünyesinde yer alan Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü’nün yaptığı bir tanımlamaya göre deniz kirliliği; insanlık için tehlike oluşturan, canlı kaynaklara zarar veren, balıkçılığı olumsuz etkileyen ve su kalitesinde bozulmalar meydana getiren maddelerin denize bırakılması durumudur (Karacan, 2007, s. 416).

Denizlerde kirlenme olayı; termal kirlenme, biyolojik kirlenme, fiziksel kirlenme, kimyasal kirlenme, radyoaktif kirlenme şeklinde farklı yollarla olmaktadır (Karacan, 2007, s. 417). Aslında çevreye atılan her türlü kirletici faktör, herhangi bir yol ile denizlere ulaşmaktadır. Bu sebeple deniz kirliliği bütün çevre kirlenmelerinin doğal bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır (Ertürk, 1998, s. 73).

1.1.2.2.3.3. Okyanus Kirliliği

Dünyanın % 29'u karalardan, % 71'i sulak alanlardan oluşmaktadır. Sulak alanların % 97'sini ise okyanuslar oluşturmaktadır (Okatan, 2019). Yeryüzündeki büyük kara parçalarının birbirlerinden ayrılmasını sağlayan su birikintisine okyanus denir. Bu sular, kıtaların birbirinden ayrılmasını sağlamaktadır. Okyanuslar denizler ile kıyaslandığında denizler, çok daha küçük olan ve çoğunlukla okyanuslar ile karaların bir araya geldiği bölgede oluşan su birikintileridir (Bakırcı, 2017).

Okyanuslar uzun bir süre önce “sonsuz lavabolar” olarak nitelendirilmiştir. Çünkü denizlerin ve okyanusların sahip olduğu o eşsiz enginlik, her çeşit saldırıya karşı dayanıklı görülmekteydi. Fakat zamanla bu durumda birtakım değişiklikler olmuştur. Şöyle ki artık denizler ve okyanuslar hassas ortamlar olarak değerlendirilmeye başlanmıştır ve aynı zamanda da zararlı etkileri de ölçülebilmektedir. Okyanus suyu karmaşık kimyasal bir çözülmedir. Aslında milyonlarca yıl geçmiş olsa da bu alanda çok az değişim olmuştur. Ancak bu istikrar deniz organizmalarını uzmanlaştırmış ve çevresel değişimler karşısında hoşgörülü tavır ortandan kalkmıştır. Dolayısıyla da okyanuslar, kirliliğe karşı oldukça duyarlı hassas ekosistemler haline gelmiştir (Peirce, Weiner ve Vesilind, 1998, s. 49).

Dünyada milyonlarca insan için geçim kaynağı niteliğinde olan okyanuslar, toplumsal ve ekonomik faaliyetler neticesinde baskı altına girmiştir (Delibalta ve Yıldız, 2021). Okyanuslara zararı dokunan başlıca ögeler şunlardır; atmosferde artan karbondioksit miktarı, iklim değişikliği, plastik atıklar, deniz biyolojik kaynakların kullanımı ve deniz taşımacılığı sonucu okyanuslara dökülen petrol vb. (Delibalta ve Yıldız, 2021; Okatan, 2019). Okyanus kirlenmesi olayında en kritik noktalardan biri olan petrol taşıyan tanklardır. Bunların yol açtığı okyanuslardaki petrol kirliliğinin nedeni, insan kaynaklı hatalar ve doğadır. Örneğin; kasırga, sel, deprem gibi doğal afetler petrol boru hatalarında çeşitli zararlar meydana getirebilmekte ya da deniz kazalarına neden olabilmektedir ve tüm bu olaylar sonucunda okyanuslarda petrol kirliliği artışı yaşanmaktadır (Okatan, 2019).

Okyanuslara bırakılan lağım, kalıntı metaller, istenmeyen kimyasallar ve radyoaktif maddeler gibi unsurlar okyanus kirliliğinin oluşumunda etkili olan önemli faktörlerdir (Karacan, 2007, s. 420). Bu tür faktörler neticesinde meydana gelen okyanus kirlenmesi, okyanus sularında yaşayan yengeçler, balıklar, yunuslar, köpekbalıkları,

deniz kuşları, deniz kaplumbağaları gibi canlılar için ciddi bir tehdit haline dönüşmesi özellikle yaklaşık son otuz yılı aşkın sürede olmuştur (Okatan, 2019). Giderek büyük bir problem haline dönüşen okyanus kirliliğinin boyutunu ifade edebilecek en güzel örnek, Pasifik Okyanusu'nda devasa büyüklükte bir plastik yığınının oluşmasıdır (Sevim ve Tan, 2020, s. 162). Böylesi bir kirlenmenin oluşması, okyanus kirliliğinin ne denli önemli boyutlara geldiğini gözler önüne sermektedir.

Son zamanlarda okyanuslar, sera gazlarının yaklaşık % 20-30'unu soğurmuş. Bu durum ekosistemleri iklim değişikliği karşısında daha dirençli bir hale getirme hususunda sağlıklı okyanusların büyük önem arz ettiğini açıklar niteliktedir (Delibalta ve Yıldız, 2021).

Dünyanın her yerinden birçok kişi ve kuruluş söz konusu kirlenmeyle alakalı yeni yöntemler ve teknikler geliştirmek ve var olan bu probleme çözüm önerileri sunmak için çalışmalar yürütmektedir. Konuya dikkat çekmek amacıyla çeşitli faaliyetler gösteren kuruluşlardan bazıları ise şu şekildedir: Greenpeace, Coral Reef Alliance, The Ocean Conservancy, Wildlife Conservation Society, World Wildlife Fund, National Geographic (Sevim ve Tan, 2020, s. 162).

1.1.3. Çevre Politikaları

Dünyayı tehdit eden ve giderek çeşitli yönleriyle canlıların yaşayışını sekteye uğratan çevre sorunlarının çözümüne yönelik ülkeler ve uluslararası örgütler birçok çalışma yapmaktadır. Bu anlamda çevre politikasının kavramsal açıklamasına, uluslararası örgütlerin çevre konusunda yaptığı çalışmalara, çevre hukuku çerçevesinde çevre sorunlarının konumuna ve söz konusu çevresel sorunlar hakkında Türkiye'de yer alan temel yasal düzenlemelere bakmakta fayda vardır.

1.1.3.1. Çevre Politikası Tanımı

TDK'da yer alan politika kavramı; siyaset, devletin etkinliklerini yöntem, amaç ve içerik olarak düzenleme ve uygulama esaslarının tümünü ifade etmektedir (TDK, 2022). Başka bir bakışa göre belli bir sorunun çözümü için geleceğe yönelik olarak alınması gereken önlemlerin ve benimsenen ilkelerin tümü politika olarak ifade edilir (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 239).

Çevre politikası kavramı, bir ülkede çevreye dair eylemleri özümsemiş felsefe yönünde yapılandırma ve düzenleme olarak tanımlanabilmektedir (Akdur, 2005, s. 29). Başka bir ifadeye göre çevre politikası, bir ülkenin çevre konusundaki tercih ve hedeflerinin belirlenmesidir. Çevresel problemlerin çözümü hususunda geleceğe dair alınması gerekli olan önlemlerin ve benimsenen ilkelerin bütünüdür (Budak, 2000, s. 22).

Çevre politikasının uygulanabilmesi için birtakım araçlara ihtiyaç duyulmaktadır ve bu araçları; yasal sorumluluklar, parasal sorumluluklar ve genel destekleme olmak üzere üç grupta toplamak mümkündür. Araçların biçimlendirilmesi seçeneklerine ve yöntemine de ikincil veya alt çevre politikaları adı verilmektedir (Akdur, 2005, s. 29).

Çevre politikası, aslında bir organizasyonun tüm çevre performansına dair niyet ve ilkelerini ifade eden bir beyan olmakla birlikte çevre yönetim sisteminin yönünü de göstermektedir (Karacan, 2007, s. 620).

Çevre politikaları ülkeden ülkeye çeşitlilik gösterebilmektedir, ancak dünyanın hemen hemen her yerinde birtakım müşterek hedefler var olabilmektedir. Oluşan bu müşterek hedefleri; kişilerin sağlıklı bir çevrede yaşaması adına gereken koşullarının sağlanması, toplumların bünyesinde taşıdığı, sahibi olduğu çevresel değerlerin muhafaza edilmesi ve geliştirilmesi, gerçekleştirilen çevresel politikaların adalet ilkeleri uyarınca uygunluğunun sağlanması şekilde sıralamak mümkündür. Toparlamak gerekirse çevre politikalarının ana amacı, toplumsal perspektiften çevre kalitesini etkin düzeyde tutarak toplumsal refahı maksimize etmeye çalışmaktır (Ertürk, 1998, s. 257).

Çevre politikalarının tespit edilip uygulanabilmesi için birtakım şartlar gerekmektedir ve bunlar arasından temel şart olarak nitelendirilebilecek unsur teşhistir. Burada toplumun çevreye verdiği değerin ölçülmesi büyük önem arz etmektedir. Çünkü halkın değer yargıları, politikaların hedeflerini belirleme hususunda göz ardı edilmemesi gereken bir araçtır. Bir diğer şart ise müdahale yöntemlerinin incelenmesi, karşılaştırılması ve içlerinden en uygunun seçilmesidir. En son şart ise belirlenen politikaların karar mekanizması içerisinde hayata geçirilmesinin sağlanmasıdır (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 240).

Emre Gönen'e göre doğru bir çevre politikasının uygulanabilmesinin birtakım şartları vardır. Bu şartlar şu şekildedir: Çevre sorunları, bütün ülkelerin ortak ve özverili çabaları neticesinde çözüme kavuşturulabilir. Çevre konusunda uluslararası iş birliğinin

oluşabilmesi de karşılıklı güven ortamının oluşmasına bağlıdır. Karşılıklı güven ortamının oluşabilmesi de dünyadaki bütün ülkelerdeki bireylerin doğru bilgi edinme haklarına saygı gösterilmesi neticesinde gerçekleşebilecektir. Bu açıdan uluslararası planda yoğun bilgi alışverişi ve şeffaf çevre programları çok önemli unsurlar olacaktır. Ancak çevre programının başarılı olabilmesi için gerekli ekonomik destek sağlamalı ve yeterli kaynak oluşturulmalı aksi halde bir başarıdan bahsetmek mümkün olmayacaktır. Bu durum araştırma ve geliştirme çalışmalarını da kapsamaktadır. Kirlilik mevzuu ise hızlı karar almayı ve bu kararları hemen gerçekleştirmeyi gerektiren bir alandır. Bu sebeple hem ulusal hem de uluslararası alanda her ülkeye kirliliği önleme konusunda bazı görevler düşmektedir (aktaran Budak, 2000, s. 23-24). Bireyler de bu görevleri yerine getirme sorumluluğunun sadece devletlerde olmadığını idrak etmeli, üzerine düşen görevi yerine getirmesi gerektiğinin bilincinde olmalı ve çevresel kirlenmeyi önleme hususunda gerekli hassasiyeti göstermelidir.

1.1.3.2. Uluslararası Örgütlerin Çevre Politikaları

Küresel bir problem haline dönüşen çevre sorunları tek bir bölgeye ait olmaksızın sınır tanımayan bir problemdir. Bu sebeple sorunun çözümü için sınır tanımayan çok yönlü bir iş birliğine gereksinim vardır. Dolayısıyla sorunun çözümünde devletler üstü örgütlerin konuyla ilgili çalışmalar yapması kaçınılmaz olmuştur.

1970'lerden itibaren uluslararası ilişkilerde hızla bir çevre örgütlenmesi başlamıştır. Kurulan uluslararası örgütler çevre hakkında çalışmalarına başlarken yeni örgütlerin kuruluşları da devam etmektedir (Görmez, 2003, s. 115). Çağımızda kilit rol oynan çevrenin korunması konusu ulusal, bölgesel ve uluslararası düzeyde müzakerelerde de söz konusu olmaktadır (Ekmeztoglou, Balodimos ve Budak, 2001, s. 9).

Çevrenin korunması ve geliştirilmesi hususunda ülkeler arasındaki iş birliğinin güçlenmesine yardımcı olan etkinlikler milletlerarası örgütlerin eliyle yürütülmüştür (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 153).

Uluslararası örgütler birbirlerinden farklı yaklaşımlara sahip olabilmektedirler. Fakat söz konusu ortak sorunlar olunca bazı prensip ve önlemler noktasında birleşmişlerdir. Bu hususları ise beş ana grupta toplamak mümkündür: Bunlardan birincisi; teknik, bilimsel, mali önlem ve planların birleştirilmesi gibi hususlarda çevrenin korunması adına ortak hareket edilmesidir. İkincisi, kirlenme ve gürültüye uluslararası düzeyde karşı duruş sergilenmesidir. Üçüncüsü, çevre sorunlarına ilişkin eğitim

faaliyetlerinin yapılmasıdır. Dördüncüsü, bölge planlaması aracılığıyla çevre yönetiminin gerçekleştirilmesidir. Son olarak ise çevre sorunlarına dair araştırmaların önem ve hızla neticelendirilmesidir (Ertürk, 1998, s. 235-236).

Dünyada meydana gelen önemli problemlerin çözümü konusunda, küresel koruma kampanyaları önemli rol oynamaktadır (Özey, 2001, s. 193). Bu anlamda günümüzde oluşturulmuş olan başlıca uluslararası kuruluşların bünyesinde çevreyle ilgili çeşitli birimler kurulmaktadır. Bu tür uluslararası örgütler arasında BM, AB, OECD ve DTÖ gibi kuruluşları sıralamak mümkündür.

1.1.3.2.1. Birleşmiş Milletler (BM)'in Çevre Politikası

Birleşmiş Milletler (BM), II. Dünya Savaşı neticesinde galip olan ülkelerin liderliğinde 1945 yılında New York merkezli kurulan uluslararası bir örgüttür. Teşkilatın amacı, 20. yüzyılın ilk yarısında yaşanan savaşların ve barışa karşı tehditlerin tekrarını önlemek, devletlerarasında dostça bağlar kurmak ve milletlerarası barış ve güvenlik ortamını korumaktır (www.disisleri.gov.tr, 2022).

Birleşmiş Milletler Örgütü, kurulmasını takiben çevre sorunları konusunda birçok faaliyet yürütmeye başlamıştır (Görmez, 2003, s. 116). 1970'lerden sonra yayımlanmaya başlayan uluslararası iş birliğine dayalı metinler ve düzenlemelerden ilki BM'ye aittir (Akdur, 2005, s. 42). 05.06.1972 tarihinde Stockholm'de toplanan BM İnsan Çevresi Konferansı'na içerisinde Türkiye'nin de olduğu yüz on üç ülke katılmıştır (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 154). Konferans sonunda yayımlanan "Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Deklarasyonu" konu hakkındaki ilk metinlerden biridir (Akdur, 2005, s. 42). Yayımlanan bildiride; insan ile çevre ilişkileri, insanların yapmış olduğu faaliyetlerin çevre üzerinde oluşturduğu olumsuz etkiler, hayat şartlarının geliştirilmesi, milletlerarası örgütler gibi konulara değinilmiş ve bilhassa uluslararası iş birliğine ve dayanışmaya vurgu yapılmıştır. Bildirgede yer alan çevre konusundaki önemli bir kaç maddeye değinmekte yarar vardır: Bu doğrultuda bildirgenin ikinci maddesi; tüm insanların esenliği, ekonomik gelişmenin temel ögesi çevrenin korunup geliştirilmesine ve bunu gerçekleştirmenin tüm hükümetlerin görevi olduğuna ilişkindir. Yirmi dördüncü madde, çevre korunması ve geliştirmesi adına milletlerarası meselelerin bütün ülkeler tarafından iş birliğine imkân verecek biçimde değerlendirilmesini öngörmektedir. Yirmi beşinci madde, devletlerin ve milletlerarası kuruluşların, çevrenin korunması ve geliştirilmesi hususunda aynı ölçüde etkili ve etkin çalışmalarını garanti etmelerine dairdir. Yirmi

altıncı madde ise nükleer silahların ve kitle imha araçlarının kaldırılmasını istemektedir (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 154).

Stocholm'deki konferansın hemen ardından gelişen bir önemli olay ise Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP)'nin kurulmasıdır (Akdur, 2005, s. 42). Kurum, 1973 senesinde Kenya'nın başkenti olan Nairobi'de kurulmuştur. Bu kurumun ortaya çıkış amacı, uluslararası düzeyde çevrenin korunmasına dair çabalarda bir koordinasyon ve yönetim organı oluşturabilmektir (Görmez, 2003, s. 116).

Çevre hakkı kavramının yerleşmesi ve kabullenilmesi konusunda da UNEP'in gayretleri, DSÖ ve UNESCO gibi diğer Birleşmiş Milletler kuruluşlarının da katkıları yadsınamaz bir önemliliktedir (Akdur, 2005, s. 42).

Tüm bunların haricinde Birleşmiş Milletler Teşkilatı bünyesine bağlı birçok kuruluş, çevre sorunları alanında çeşitli faaliyetler yürütmektedir. Örneğin Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, gelişmekte ve azgelişmiş ülkelere karşı çevresel eğitim ve teknoloji hususunda desteklerini esirgememektedir. Bir diğer çevre alanında uluslararası iş birliğine katkıda bulunan başlıca kuruluşlar ise şunlardır; UNESCO (BM Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü), ILO (Milletlerarası Çalışma Örgütü), FAO (BM Gıda ve Tarım Örgütü), WHO (Dünya Sağlık Örgütü) (Görmez, 2003, s. 116).

Birleşmiş Milletler, 1987 yılında kabul ettiği “2000 Yılı İçin Çevre Perspektifi” ve yine aynı yıl Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun hazırladığı “Ortak Geleceğimiz” isimli rapor o dönemki en önemli milletlerarası metinler arasındadır. Çevre koruma hususunda adeta milletlerarası iş birliğinin dönüm noktası olarak kabul edilebilecek bir olay da 1992 tarihinde Rio'da gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı'dır. Bu konferans sonunda çevreyi koruma hususunda milletlerarası iş birliğinin temel belgeleri olan metinler yayımlanmıştır. Bu metinler genel olarak Rio Deklarasyonu olarak bilinmektedir (Akdur, 2005, s. 42-43).

Çevrenin milletlerarası düzeyde örgütlenmesinde en önemli kurum niteliği taşıyan BM, uluslararası topluluğun bütün üyelerini aralarındaki çatışma ne olursa olsun çevre meselesinde ortak bir tavır takınmaya yöneltmek istemiştir. Fakat Örgüt, çevreye dair almış olduğu kararları devletlere uygulatabilecek bir yaptırım yetkisine sahip değildir (Karacan, 2007, s. 705). Buna rağmen çevre konusunda yaptığı çalışmalar ile uluslararası düzeyde önemli bir yere sahiptir.

1.1.3.2.2. Avrupa Birliği (AB)'nin Çevre Politikası

II. Dünya Savaşı'ndan sonra 1951 senesinde Fransa, Belçika, Lüksemburg, İtalya, Federal Almanya ve Hollanda'dan oluşan altı üye ülke ile Schuman Deklarasyonunun bir sonucu olarak Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) kurulmuştur. 1957 yılına gelindiğinde ise kurucu altı üye devlet; malların, işgücünün, hizmetlerin ve sermayenin serbest bir şekilde dolaştığı bir ortak pazarın kurulması ve nihayetinde siyasi bütünlüğe gidilmesi maksadıyla 1957 yılında Roma Antlaşması'nı imzalayarak Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)'nu kurmuştur. 01.01.1958 tarihinde yürürlüğe giren Roma Antlaşması ile Avrupa Ekonomik Topluluğu gibi Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (EURATOM) da kuruldu. Topluluğun maksadı nükleer enerjinin barışçıl amaçlarla ve güvenli biçimde kullanılmasını sağlamak için üye devletlerin araştırma programlarını koordine etmektir. 1965 yılında imzalan Füzyon Antlaşması (Birleşme Anlaşması) ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu tek Konsey ve Komisyon şeklinde Avrupa Toplulukları adını almıştır (www.disisleri.gov.tr, 2022).

AB hem birliğe üye olan ülkeler hem de birliğe üye olmayan ülkelere sahip olduğu standartlar ve kurallar yoluyla yoğun ilişkiler kurarak çevre sorunlarına dair çevre politikaları oluşturma noktasında önemli rol oynamaktadır. Bu açıdan kuruluş, uluslararası seviyede standartlar belirleyen ve diğer ülkeleri de sürdürülebilirlik politikalarıyla bir araya getiren ve yönlendiren bir güçtür (Aydın ve Çamur, 2017, s. 27).

Topluluk, çevre konusunda 1970 senesine dek pek ilgili olmamış ve bu hususta herhangi bir kurumsal düzenleme de gerçekleştirilmemiştir. 1970'li yıllara gelindiğinde ise “çevre sınır tanımaz” sloganı ile birlikte çevre ve çevre kirliliği AB'nin ilgi alanlarından biri haline gelmiş ve çevreyi korumaya dair düzenlemelere başlanmıştır (Akdur, 2005, s. 149). Bu doğrultudaki düzenlemelerden dikkat çeken, Çevre Eylem Programları'dır. Bu programlar; düzenleyici araçların, yatay önlemlerin, mali destek mekanizmalarının geniş kapsamlı birleşimini sağlamak maksadıyla Avrupa Komisyonu tarafından ortaya koyulmuştur. Hukuki anlamda bağlayıcı nitelikte değildirler. İlk Çevre Eylem Programı, 1972'de düzenlenen Paris Zirvesinden sonra 1973 yılında yayımlanmıştır (Durmaz, 2004, s. 7-8). 17.01.2014 tarihinde yürürlüğe giren “Gezegenin Sınırları İçinde, Daha İyi Yaşamak” sloganı olan Yedinci Çevre Eylem Programı, kuruluş açısından önemlidir (Aydın ve Çamur, 2017, s. 38). 14.10.2020 tarihine gelindiğinde ise Avrupa Komisyonu, 8. Çevre Eylem Programı'nın hazırlaması doğrultusunda bir teklif sunmuştur. Bu

Programın amaçları ise şu şekildedir: 2030 sera gazı emisyonunun azalımı ve 2050 yılına dek iklim-nötr düzene geçişin hayata geçirilmesi; iklim değişikliği konusunda adaptasyon kapasitesi ve direnç gücünün artırılması ile birlikte kırılganlığın azalımı; yenileyici büyüme modeline geçişin gerçekleştirilmesi, ekonomik olarak büyümenin çevresel bozulma ve kaynak kullanımından ayrıştırılması, döngüsel ekonomiye doğru geçişin hızlandırılması; toprak, su ve havada oluşan kirliliği sıfıra indirmek ile birlikte vatandaşların sağlığının ve refahının korunması; doğal sermayenin güçlü kılınması, biyolojik çeşitliliğin korunması, güçlendirilmesi ve muhafaza edilmesi; üretim ve tüketim faaliyetlerinin çevre ve iklim üzerinde oluşturduğu baskısının azaltılması (www.disisleri.gov.tr, 2022).

1987’de yürürlüğe giren Tek Senedi 130. maddesi, Avrupa Birliği’nin çevre koruma politikasının gelişmesi konusunda en önemli kırılma noktalarından bir tanesidir. Çevrenin korunması, insanların sağlığı ve doğal kaynakların akılcı kullanımı hususunu öngören bu madde, çevrenin korunması konusunu topluluğu oluşturan antlaşmalar seviyesine çıkaran ilk düzenleme olarak görülebilmektedir. Ayrıca bu maddenin bir diğer önemi, daha ileriki zamanlarda yapılan çevresel koruma mevzusundaki düzenlemelere resmi ve hukuksal bir dayanak oluşturarak hukuki destek görevi görmesidir (Akdur, 2005, s. 151). Avrupa Birliği’ni kuran Maastricht Anlaşması da çevre alanına politika statüsü verilmesi açısından büyük önem arz etmektedir (Durmaz, 2004, s. 7).

1990 yılında Avrupa Çevre Kurumu (AÇK)’nin kurulması, Avrupa Birliği’nde çevreyi koruma konusundaki önemli gelişmeler arasındadır. Kopenhag’da bulunan bu kurumun kuruluş amacı, Avrupa çevresi hususunda nesnel, güvenilir, bağımsız ve karşılaştırmalı bilgi üretmek ve topluma sunmaktır. AÇK, özerk bir yapıya sahiptir. Ayrıca AB’ye üye olmayan Avrupa ülkeleri de AÇK kurumuna üye olabilmekte ve çalışmalarında yer alabilmektedir. Bu durum AÇK’yi daha kapsamlı bir hale getirmektedir (Akdur, 2005, s. 151). Çevre konusunda AB’nin attığı bir diğer önemli adım ise 1998’de imzalanan Kyoto Protokolü’dür. AB, bu protokolü faaliyete geçirmek maksadıyla stratejileri içeren Yeşil Kitap ve bir Tebliğ kabul ederek yayımlamıştır. Yayımlanan bu belgelerde “Avrupa İklim Değişimi Programı” esasları belirlenmiştir. Ayrıca Kyoto Protokolünde yer alan “emisyonların, 1990 ile 2008-2012 yılları arasında % 8 oranında azaltılması” amacını gerçekleştirebilmek maksadıyla birçok stratejiye de yer verilmiştir (Akdur, 2005, s. 153).

Avrupa Birliği'nin çevre politikası konusundaki temel hedefleri arasında; insan sağlığının korunması, çevrenin korunması ve çevre kalitesinin artırılması, doğal kaynakların akılcı ve dikkatli bir biçimde kullanarak ekolojik dengeye karşı zarar oluşturmamasının önüne geçilmesi, hem ulusal hem de uluslararası çevre problemleri hakkında uluslararası düzeyde tedbirlerin alınması yer almaktadır (Ekmeztoglou, Balodimos ve Budak, 2001, s. 12).

Avrupa Birliği çevre politikasının temel ilkeleri içerisinde; çevreyi koruma ve ona karşı özenli olma, çevre politikasının sektörel politikalar ile birlikte bütünleşmesi, zarar verenin bu zararını düzeltmesi/kirletenin ödemesi, kaynakta önleme, sorumlulukların paylaşılması ve sürdürülebilir kalkınma yer almaktadır (Akdur, 2005, s.149).

Avrupa Birliği çevre politikasının teknik araçları şu şekildedir: Çevre politikasının diğer politikalar ile birlikte bütünleştirilmesi, uygulama ve denetim, entegre kirlilik önleme ve kontrolü, Avrupa Çevre Ajansı ve çevre konusunda diğer kuruluşlar, çevre yönetimi ve denetimi sistemi, Avrupa Birliği çevre etiketi, çevre etki değerlendirmesi (Durmaz, 2004, s. 4-6).

Üye devletlerin çevre politikaları arasında uyum sağlanması konusuyla ilgilenen Avrupa Birliği'nin bir organı olan Avrupa Komisyonu'nun varlığı, Topluluğun çevre politikalarına ne denli değer verdiğinin en önemli göstergelerinden biridir. Ayrıca çevre sorunlarına dair yaptığı düzenlemelere uymayan devletleri Adalet Divanı'na sevk edebilme gücü yönünden de AB önemli bir kurumdur (Görmez, 2003, s. 96). Görüldüğü üzere AB, gerek bünyesinde oluşturduğu kurumlar gerekse yürüttüğü çalışmalar ile çevre konusunda dünyayı etkileyen önemli kuruluşlardandır.

1.1.3.2.3. İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)'nün Çevre Politikası

Paris merkezli 30.09.1961 tarihinde kurulan OECD, II. Dünya Savaşı'ndan sonra Batı Avrupa ekonomilerinin onarımı ve desteklenmesi maksadıyla Marshall Planı kapsamında Amerika ve Kanada'nın o zamanda yaptıkları aşağı yukarı 12 milyar dolar olan mali desteğin dağıtılmasına yardımcı olmak ve Avrupa devletleri arasındaki ticari ödemeleri serbestleştirerek gelişimini sağlamak maksadıyla 1947 ve 1960 tarihleri arasında faaliyette olan OEEC (Avrupa Ekonomi İşbirliği Örgütü)'nin görevini tamamlaması üzerine söz konusu kuruluşun yerine gelmiş olup daha kapsamlı görev tanımı çerçevesinde Türkiye'nin de içerisinde olduğu yirmi kurucu ülke ile

oluşturulmuştur. OECD hâlihazırda otuz yedi devletin; küreselleşmenin yönetim, ekonomik ve sosyal problemlerini halletmek ve bu sürecin fırsatlarından yararlanmak için beraber faaliyette bulundukları bir kuruluştur (www.disisleri.gov.tr, 2022). Örgüt, hükümetlerin politika konusundaki deneyimlerini kıyaslayabilecekleri, ortak problemlere çözüm arayabilecekleri, ulusal ve uluslararası politikaların eşgüdümü için beraber çalışabilecekleri bir ortamı oluşturmaktadır (OECD, 2008, s. 3). Kuruluş, kalkınma konusundaki çabaları yaygınlaştırmak ve kaynakları daha verimli kullanabilmek maksadıyla genel bir ekonomi politikasının görüşebileceği bir merkezdir (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 160). Ayrıca ortak yönetim ve yaşlanan nüfusun yarattığı sorunlar gibi yeni gelişme ve endişeleri anlama ve bunlara cevap verme konusunda hükümetlere yardımcı olmaktadır (OECD, 2008, s. 3).

Örgüt, kalkınma ve çevre etkileşiminin kirliliğe karşı izlenen politikaların ülkelerin ödeme dengelerine ve rekabet koşullarına etkiye bulunması vb. konuların önem kazanması sonucu çevre konularıyla ilgilenmeye başlamıştır (Ertürk, 1998, s. 240). Hatta Örgüt, bünyesinde çevre konularında çalışan Tarım, Deniz Taşımacılığı, Endüstri, Balıkçılık, Enerji, Çevre, Bilimsel ve Teknolojik Yöntemler Komiteleri oluşturmuştur (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 160).

OECD, ülkeler arasında bilgi iletişimini sağlamak amacıyla bünyesinde “Çevre Sorunları Komitesi” kurmuştur. Daha sonraki süreçte bu Komite’nin çalışma alanı giderek genişletilmiş ve üye devletlerin çevre politikalarının karşılaştırılması ve doğal kaynakların korunmasına dair çalışmaları da kapsar hale dönüştürülmüştür (Ertürk, 1998, s. 240-241).

OECD Çevre Bölümü; çevre, mübadele, tarım ve enerji arasındaki faaliyetleri gözlemlemekte, iklim değişikliklerinin iktisadi yönlerinin tahlilini oluşturmaktadır. Çevrenin durum seyrini sürekli bir şekilde takip etmekte ve çevreye dair bütün verileri düzenli olarak çevre durumu başlıklı yayınında aktarmaktadır. OECD, üye devletlerdeki çevre politikaları incelemelerini de yayımlamaktadır (Karacan, 2007, s. 708). Bu anlamda kuruluş, Çevre Performans İncelemeleri adında bir program yapmıştır. Bu programın temel maksadı, üye ülkelerin çevre yönetimi hakkında hem ayrı ayrı hem de toplu bir şekilde performanslarında gelişme sağlanması noktasında yardımcı olmaktır. Programın hedefleri ise şöyledir; ülkelerin kendi başarılarına ilerlemeyi değerlendirmeleri noktasında onlara yardımcı olmak, bir emsal tarama süreci vasıtasıyla üye devletler arasında devamlı bir politika diyalogu hususunda teşvik edici olmak, gelişmiş devletlerde ve hatta bunlar

ötesinde üye devletlerdeki hükümetlerin kendi kamuoylarına karşı daha çok hesap verilebilirliğini gerçekleştirmektir (OECD, 2008, s. 7).

Örgüt, çevre sorunları noktasında sorunların tek bir bölgeye ait olmaktan ziyade küresel olduğunu, bu sorunların çözümünde de uluslararası iş birliğinin yattığını düşünmektedir. Ayrıca ülkeler arasındaki farklı çevre politikalarının politik ve ticari ilişkileri olumsuz etkileyeceği varsayımına ilgilidir (Ertürk, 1998, s. 240). Bu doğrultuda OECD'nin temel çevre politikaları şu üç ana ilke üzerinde şekillenmiştir: Bu ilkelerden birincisi, ekonomik büyümeyi gerçekleştirirken çevrenin umursanmamasının gerekçesi yoktur. İkincisi, önleyici politikalar doğrultusunda çevre sorunları meydana gelmeden önce önlenebilirliktir. Son ilke ise ekonomik büyüme ile çevrenin geliştirilmesi konuları birbirine güçlü bir bağ ile bağlı oluşudur (Keleş ve Hamamcı, 1993, s. 161).

1.1.3.2.4. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)'nün Çevre Politikası

Uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi hakkında iş birliğine gereksinim duyulması sonucunda yaklaşık elli ülkenin temsilcisi tarafından “Uluslararası Ticaret Örgütü” (ITO) olarak isimlendirilen bir uluslararası örgütün kurulması hedeflenmiştir. ITO'nun ülkeler tarafından onaylanmasına kadar geçecek zaman zarfında belirli mallar üzerinde tarife indirimlerinde bulunmak ve bu indirimleri gerçekleştirmek maksadıyla yirmi üç ülke Cenevre'de 1947 tarihinde geçici bir anlaşma niteliği taşıyan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) imzalamışlardır. DTÖ, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'na istinaden yürütülen son çok taraflı ticaret müzakere turu olan Uruguay Turu'nun sonucunda 1995 yılında kurulmuştur. Türkiye GATT'a 1951'de Torquay Turu esnasında taraf olarak DTÖ'nün kurucu üye ülkeleri arasında yerini almıştır (www.ticaret.gov.tr, 2021).

DTÖ, üyelerinin yaşam standartlarını ve gelirler düzeylerini yükseltmeyi, tam istihdama ulaşmayı, dünya kaynaklarının en uygun kullanımını, ticaret ve üretimi yaygınlaştırmayı hedeflemektedir. Örgüt, sürekli kalkınmanın gerçekleşebilmesi için dünya kaynaklarının etkin kullanımın zorunlu olduğunu, farklı ekonomik kalkınma seviyesindeki devletlerin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde çevrenin korunması gerektiğinin altını çizmektedir (Palabıyık, 2004, s. 262).

Giderek artan çevresel sorunlara karşı duyarlılık, DTÖ'nün çevre konularına değinmesine sebep olsa da bu oldukça yeni bir yaklaşımdır (Meydan Yıldız ve Şengün, 2018, s. 240). GATT kapsamında kurumsal manada ilk kez çevrenin korunması, sanayi

kirliliği ve ticari kurallar konularının ele alınışı 1971 yılında kurulan Çevre Önlemleri ve Uluslararası Ticaret Çalışma Grubu ile olmuştur (Palabıyık, 2004, s. 263). 1994 senesine gelindiğindeyse Uruguay'da toplanan ticaret bakanları, ticari ve çevresel konular üzerinde ayrıntılı ve geniş kapsamlı bir programın yapılmasına karar vermiştir. “Dünya Ticaret ve Çevre Komitesi”nin kuruluşuyla ilk defa Dünya Ticaret Örgütü’nün içeriğine çevresel konular da resmi olarak alınmıştır. DTÖ kapsamında ortaya konulan ilgili yaptırımlar, çevre ve ticaret açısından milletlerarası alanda en çok tartışılan sorunlar arasındadır. Çevre bilincine paralel olarak yüksek çevre ölçünlerini belirleyen gelişmiş ülkelerdeki üreticiler, bu ölçünlere uymak için oldukça masraflı üretim yatırımları yapmak durumunda kalmaktadırlar. Durum böyle olunca maliyetlerde bir artış yaşanmaktadır. Ama çevre ölçünleri noktasında düşük olan devletler, çevre hususunda herhangi bir koruma kaygısına düşmeden yahut yatırımda bulunma mecburiyeti olmadan aynı şeyleri daha da ucuz bir şekilde halledebilmektedirler (Meydan Yıldız ve Şengün, 2018, s. 240).

Çevre koruması hedefiyle uygulanan, fakat ticareti doğrudan veya dolaylı bir şekilde etkileyen bütün tedbirler “Ticaretle Bağlantılı Önlemler” olarak adlandırılmaktadır. Herhangi bir sözleşme tarafı, sözleşmede yer alan kendisine sağladığı bir çıkarın kaybolması yahut sözleşmenin amaçlarından birine uyulmaması durumunda taraflardan görüşme isteğinde bulunabilmektedir. Yapılan görüşmelerden olumlu bir netice çıkmaması durumunda GATT üyelerine başvurulmaktadır (Meydan Yıldız ve Şengün, 2018, s. 242).

1.1.4. Çevre Hukukunun Çevre Sorunlarının Çözümündeki Rolü

Toplumların hukuk kurallarını oluşturma maksadı, toplum içinde bir düzen sağlamaktır. Böylelikle devletin kişilerle ve kişilerin devletle olan ilişkisi belirli kurallar etrafında şekillenmektedir. Oluşturulan kurallara uyulmadığı takdirde kurallara uymayanların cezalandırılması hukuk devleti olmanın bir sonucudur. Bu anlayışın uluslararası alanda egemenlik sorunları sebebiyle uygulanabilirliği zordur. Fakat uluslararası platformda devletlerin ve örgütlerin ilişkilerinin belirli kurallar etrafında yürütüldüğünü de unutmamak gerekir. Bu tür kurallara dair düzenlemeler ise uluslararası hukukun konusunu oluşturmaktadır (Kılıç, 2001, s. 134).

Çevre hukukunun gelişmesinde uluslararası hukukun yeri yadsınmaz derecede önemlidir. Şöyle ki çevre sorunlarının belirli bir bölgeye ait olmaksızın uluslararası bir

problem olmasından kaynaklı bu tür sorunların uluslararası düzeyde değerlendirilmesi kaçınılmazdır. Dolayısıyla küresel problemler, uluslararası düzlemde devletlerarası anlaşmalara konu olmaktadır. Bu konuda yapılan düzenlemeler ise uluslararası çevre hukukunun en önemli belgeleri niteliğindedir. Uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde çevre hukuku hususunda düzenlemeler yapmak çevresel problemlere ulusal boyuttaki düzenlemelerden farklı çözümler üretmek anlamına gelmektedir (Kılıç, 2001, s. 135). Uluslararası düzenlemelere gidilmesinin sebebi de çevresel değerlerin uluslararası seviyede korunması ihtiyacıdır. Milletlerarası sorumluluk, milletlerarası alanların yönetimi ve çevresel sorunların uluslararası boyut kazanması uluslararası hukukun çevre bağlamında gelişme göstermesinin temel belirleyicisidir (Hamamcı, 1997, s. 410).

Çevre konusunun hukuksal bir boyut elde etmesi, toplumsal alanda meydana gelen bazı gelişmelerin neticesinde olmuştur. Bu gelişmelerden en dikkat çeken, yirminci yüzyılın ikinci yarısından sonra çevresel problemlerin tehlikeli bir seviyeye ulaşması sonucunda sorunun tek bir bölgeye ait olmamakla birlikte tüm toplumlar için çok yönlü ve çok boyutlu bir problem haline dönüşmesidir. Bu noktaya gelinceye kadar elbette birtakım çevre sorunları insanların hayatındaydı, fakat 20. yüzyıla gelinceye kadar tüm canlı yaşamını ve hatta ekolojik dengeyi tehdit edecek bir seviyede çok ciddi çevresel problemler meydana gelmemişti. Çevre sorunlarının giderek kendini yoğun bir şekilde fark ettirmesiyle bu sorunların bütün insanlığı ve dünyanın geleceğini etkilediği gün yüzüne çıkmıştır (Kaypak, 2012a, s. 213). Bu doğrultuda uluslararası hukukta çevre sorunlarına çözüm bulmakla ilgili çevresel değerleri korumaya ilişkin birtakım olumlu gelişmeler olsa da tam olarak yeterli değildir. Uluslararası seviyede bir çevre hukukunun gerçekleşmesi ise henüz uzak bir ihtimal olarak görülmektedir. Böylesi bir gelişmenin olabilmesi için en azından bazı koşullar vardır. Bu koşullar; çevrenin üst seviye bir hukuk normu olarak kabul edilmesi, çevresel değerlerin uluslararası bir varlık olarak algılanması ve bu seviyede koruma kurallarının oluşturulması, meydana gelen zararların sorumluluğunun yüklenilmesi, bilim tekniklerinde gelişmelerin gerçekleştirilmesi, koruma politikalarının kitlelere hitap edilmesinin sağlanması, ceza mevzuatının bütün sorumluluk alanını kapsaması gerekmektedir. Bu açıdan iç hukukun gelişmesi uluslararası hukukun gelişebilmesi anlamında önemlidir. Çünkü bireylerin kendi iç düzeninde benimsemedikleri kuralları uluslararası düzlemde hayata geçirebilme ihtimali zor görünmektedir (Hamamcı, 1997, s. 411).

Çevre hukukunun ana amacı, çevrenin korunmasını sağlamaktır. Çevre koruma ifadesi de çevrenin kirlenmesinin önüne geçmek ve kirliliği yok etmek manasına gelmektedir. Çevre koruması şu üç ana unsuru içermektedir; oluşan kirliliği tedavi etmek, kirliliği meydana gelmeden önce önlemek ve çevrenin geliştirilmesini sağlamak. Çevrenin geliştirilmesi hususuna verilebilecek en güzel örnek ise bitki örtüsü ve orman varlığının iyileştirilmesidir (Ertan, 2004, s. 372-373). Bu anlamda çevre hukuku çevre sorunlarının çözümü noktasında aktif rol almaktadır. Bunu direkt çözüm odaklı bir çevre politikası ile hayata geçirerek gerçekleştirebilir. Çevre hukukunda çevre kavramı, en geniş anlamıyla ve dinamik tarafla kullanılmaktadır. Çünkü çevre hukuku, zamana ve mekâna uyan çözümler geliştirebilmek için sabit kalmamalı, toplumsal koşullara uyum sağlama yeteneğine ve esnekliğine sahip olmalıdır (Kaypak, 2012a, s. 215).

Çevre hukukunun kaynakları, ulusal ve milletlerarası kaynaklar şeklinde iki ana çerçevede incelemek mümkündür. Ulusal kaynaklar arasında anayasal düzenlemeler, yasal düzenlemeler ve diğer düzenlemeler yer almaktadır. Anlaşmalar, sözleşmeler ve uluslararası teamül hukuku ise milletlerarası kaynaklar kapsamındadır (Kaypak, 2012a, s.216).

1.1.5. Çevrenin Korunmasına Yönelik Türkiye’deki Yasal Düzenlemeler

Çalışmanın bu kısmında Türkiye’de çevrenin korunmasına yönelik politikaların belirlenmesini sağlayan başlıca yasal düzenlemelere değinilecektir.

1.1.5.1. Anayasa

Türk Anayasası’nda çevreye dair düzenlemeler yer almaktadır. Şöyle ki Anayasanın 56. maddesinde yer alan şu ifadeler; “Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir...” çevrenin önemine vurgu yapmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1982: 56).

Çevreye ilişkin Anayasa’nın bazı önemli maddeleri şunlardır: Anayasanın 43. maddesi kıyılardan yararlanmaya, 44. maddesi toprağın korunmasına, 45. maddesi tarih, kültür ve tabiat varlıklarının korunmasına, 63. maddesi tabii servetler ve kaynakların korunmasına, 168. maddesi ormanların korunmasına ve geliştirilmesine değinmektedir (Karacan, 2007, s. 710).

Türkiye'nin 1961 Anayasası'nın 49 uncu maddesinde "Devlet, herkesin, beden ve ruh sağlığı içinde yaşamasının sağlamakla ödevlidir" denilmektedir. Bu madde o döneme ait çevre konusunda oluşturulan düzenlemelerin tüzel kaynağı niteliğindedir (Ertürk, 1998, s. 299).

1982 Anayasası'nda bulunan ve çevre konusuyla dolaylı bir şekilde ilişkili olan maddelerden bazıları devlete önemli görevler yüklemektedir, bazıları da çevre politikasının hayata geçirilmesinde kullanılabilecek birtakım temel yetkiler vermektedir. Mesela Anayasa'da yer alan "Yerleşme ve Seyahat Özgürlüğü" adlı 23. madde, bu özgürlüğün "sağlıklı ve dengeli kentleşmeyi gerçekleştirmek ve kamu mallarını korumak..." amaçlarıyla kanunla sınırlanabileceğini ifade etmektedir. Bu madde, çevre sorunlarının ana sebeplerinden biri olan sağlıklı ve dengesiz kentleşmenin önüne geçilmesi anlamında önemli bir yetkiyi içerisinde barındırmaktadır (Ertürk, 1998, s. 300).

1.1.5.2. Çevre Kanunu

Anayasanın 56. maddesine dayanılarak çıkarılan 2872 sayılı Çevre Yasası, Türkiye'de çevre politikalarının temel dayanağı niteliğindedir. Çevrenin korunmasına dair oluşturulan Çevre Kanunu, Anayasada bulunan ilke doğrultusunda hukuk sistemimizdeki yerini almıştır. 26.04.2006 tarih ve 5491 sayılı yasayla birçok maddesi değiştirilen ve 26 Nisan 2006'da yürürlüğe giren yeni 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 3/a maddesine göre çevre koruması tüm yurttaşların ortak bir ödevi olarak kabul edilmiştir. Çevre Yasası'nın amacı; çevrenin korunması, iyileştirilmesi, arazinin ve doğal kaynakların en uygun biçimde kullanılması ve korunması, toprak, su ve hava kirliliğinin önüne geçilmesi, ülkenin bitki ve hayvan varlığıyla birlikte doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak bugün ve gelecek kuşakların sağlık, uygarlık ve yaşam seviyesinin iyileştirilmesi amacıyla yapılacak düzenlemeleri ve alınacak tedbirleri, ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleri ile uyumlu bir biçimde hukuksal ve teknik esaslar doğrultusunda düzenlemektir (Kaypak, 2012a, s. 218).

Çevre Kanunu'nda yer alan çevre korunması, çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin korunması ve meydana gelen bozulmaları gidermeye çalışarak çevrenin iyileştirilmesi, geliştirilmesi ve çevre kirliliğinin önüne geçilmesi adına yapılan çalışmaların tümünü ifade etmektedir (Çevre Kanunu, 1983: 2).

Çevre Kanunun 3. maddesinde çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin şu ilkeler yer almaktadır: Çevre kirliliğinin önlenmesi ve çevrenin

korunması hususunda başta idare, meslek odaları, sivil toplum kurumları ve birlikler olmak üzere herkes görevlidir ve bunlar bu hususta alınacak önlemlere ve belirlenen esaslara itaatle sorumludurlar. Çevresel bozulmanın engellenmesi, çevrenin korunması ve kirlenmenin giderilmesi konularındaki her çeşit faaliyette; Bakanlık ve yerel yönetimler, lazım gelen durumlarda meslek odaları, sivil toplum kurumları ve birliklerle iş birliği içinde olurlar. Kaynak ve arazi kullanımı hakkında karar vericiler ve proje değerlendirmesini yapan yetkili kurumlar, karar alım aşamalarında sürdürülebilir kalkınma ilkesini göz önüne alırlar. Yapılacak olan ekonomik faaliyetlerin yararıyla tabii kaynaklara etkisi sürdürülebilir kalkınma ilkesi kapsamında uzun dönemli olarak değerlendirilir. Çevre politikaları oluşumunda katılım hakkı esastır. Bakanlık ve yerel yönetimler; meslek odaları, sivil toplum kurumları, birlikler ve vatandaşların çevre hakkını kullanacakları katılım ortamını oluşturmakla sorumludur. Her çeşit faaliyet esnasında tabii kaynakların ve enerjinin etkin bir biçimde kullanımı maksadıyla atık oluşmasını kaynağında azaltan ve atıkların tekrar kazanımını gerçekleştiren çevreyle uyum içerisinde olan teknolojinin kullanımı esastır. Kirliliğe ve bozulmaya yol açan taraf bundan dolayı yapılacak olan harcamalardan sorumludur. Eğer ki kirleten, kirliliği ya da bozulmayı durdurmak, gidermek ya da azaltmak adına gereken tedbirleri almıyorsa ya da bu tedbirlerin yetkili makamlar tarafından direkt alınmasından dolayı kamu kurum ve kuruluşları tarafından yapılan gerekli harcamalar, Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkındaki Kanun hükümleri uyarınca kirleticiden tahsil olunur. Çevresel kirlenmenin önüne geçilmesi ve giderilmesi, çevrenin emniyetinin sağlanması, sıfır atığın yaygın hal alınmasının sağlanması, döngüsel ekonomi ilkelerinin uygulanması ve iklim değişikliğiyle mücadele adına uyulması cebrî standartlarla vergi, katılma payı, harç, yenilenebilir enerji kaynaklarının ve temiz teknolojilerin teşviki, motorsuz ya da elektrikli taşıtların teşviki, atıkların tekrar kazanımıyla arıtılmış atık suların tekrar kullanılmasının teşviki, tekrar kazanım katılım payı, depozito uygulaması, plastik içeren poşet ya da ambalaj ve bir sefer kullanımlık malzemelerin kullanılmasının azaltılması, emisyon ücreti, kirlilik bedeli ve kirlenmenin engellenmesine dair teminat alınması ve sera gazı emisyonlarının takibine dair karbon ticareti gibi piyasaya dayalı mekanizmalarla ekonomik araçlar ve teşvikler kullanılır. Söz konusu kanunun 3. maddesinin “h” bendindeki uygulamalara dair usul ve esas Bakanlık tarafından belirlenmektedir. Global ve bölgesel çevresel problemlerin halledilmesine dair taraf olduğumuz milletlerarası anlaşmalar neticesinde meydana gelen ulusal hak ve sorumluluklara dair gereğinin yapılması için Bakanlığın koordinasyonunda gerekli mali, idari, hukuki ve teknik

düzenlemeler yapılır. Bu düzenlemeler neticesinde oluşabilecek maliyetleri karşılamakta sorumlu olan gerçek ve tüzel kişilerdir. Çevresel kirlenmeyi engellemek ve çevrenin korunmasının sağlanması ve çevresel problemlerin çözülmesine ilişkin gereken düzenlemeler Bakanlığın koordinasyonunda yapılmaktadır (Çevre Kanunu, 1983: 3).

1.1.5.3. Boğaziçi Kanunu

Türkiye tarihinde önemli bir yere sahip olan Boğaziçi'nin korunmasına yönelik çıkarılan 1983 tarihli ve 2960 sayılı Kanun'un da amaç, İstanbul Boğaziçi Alanının doğal güzelliklerini, tarihi ve kültürel değerlerini kamunun faydasını göz önünde tutarak geliştirmek ve emniyetini sağlamak ve bu alandaki nüfusun yoğunluğunda artma yaşatacak yapılanmayı kısıtlamak amacıyla uygulanacak imar mevzuatını saptamak ve düzenlemektir (Boğaziçi Kanunu, 1983: 1).

1.1.5.4. Kıyı Kanunu

3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun kapsamına; doğal ve yapay göller, denizler ve akarsu kıyıları ile birlikte denizlerin ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ilişkin düzenlemeler ve bu alanlardan kamu yararı için faydalanma imkân ve şartlarına dair hususlar girmektedir (Kıyı Kanunu, 1990: 2).

Bahse konu olan kanunun amacı; denizler, doğal ve yapay göller ve akarsu kıyılarıyla bu alanların bir devamı özelliğinde olan ve etkisi altındaki sahil şeritlerinin kültürel ve tabii niteliklerini göz önüne alarak koruma ve toplumun faydalanmasına açık, kamunun faydasına kullanım hususlarını tespit etmektir (Kıyı Kanunu, 1990: 1).

Kıyı Kanunu'nun 5. maddesinde kıyılar konusuna ilişkin genel esaslara değinilmiştir. Bu esaslardan bazıları şunlardır: Kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufu altında olup herkesin serbest olarak eşit bir şekilde faydalanmasına açıktır. Sahil ve kıyı şeritlerinden faydalanmada öncelik kamu yararıdır. Kıyılarda ve sahil şeritlerinde planlama ve uygulama yapabilmek adına kıyı kenar çizgisinin tespiti mecburidir. Kıyı kenar çizgisinin tespitinin yapılmadığı alanlarda istek vukuunda, istek tarihini takip eden üç ay içerisinde kıyı kenar çizgisi tespitinin yapılması mecburidir (Kıyı Kanunu, 1990: 5).

1.1.5.5. Limanlar Kanunu

1341 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. maddesi, limanların işleyişine ilişkin şu bilgiyi içermektedir: Türkiye limanlarına girip çıkan tüm deniz araçları ve

gemiler söz konusu kanunun hükümlerine tabidirler. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından çıkartılacak yönetmelikle; limanların sınırları ve kamu limanlarının yetki alanlarını belirleyen deniz koordinatları, limanlara uğrayan gemilerin ve gemi dışındaki her çeşit deniz aracının liman içerisinde demirleme, seyir, rıhtım ve iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama ve buralardan ayrılmaları esnasında uyulacak kurallar ile ticaret eşyası, yanıcı, patlayıcı vb. tehlikeli madde boşaltma ve yükleme yöntemini, zaman ve yerini, geminin limanda kalabileceği zamanı, çevre kirlenmesinin önüne geçilmesi ile limanda disiplin ve düzenin sağlanmasına dair diğer hususlar düzenlenir (Limanlar Kanunu, 1341: 2).

1.2. GÜVENLİK KAVRAMI

Çevresel sorunların giderek tüm dünyayı tehdit eder boyutları ulaşması, çevre ve güvenlik kavramlarını bir araya getirmektedir. Çalışmanın bu kısmında iki kavram arasındaki ilişkinin daha iyi anlaşılabilmesi adına güvenlik kavramı hakkında yapılan tanımlamalara yer verilecektir. Bu doğrultuda söz konusu kavram, uluslararası ilişkiler teorileri ışığında incelenecektir.

1.2.1. Güvenlik Tanımı

Güvenlik kavramı birçok duruma bağlı değişkenlik göstermektedir. Ancak güvenlik kavramı hakkında genel bir tanımlama yapmak gerekirse güvenliği, varlığını korumak ve sürdürmek maksadıyla oluşan her davranış biçiminde karşılaşılan bir olgu olarak ifade etmek mümkündür (Dedeoğlu, 2008, s. 21). TDK'ya göre güvenlik, toplumda yasal düzenin herhangi bir sekteye uğramadan yürütülmesi, bireylerin korku duymadan yaşamını sürdürmesi durumudur (TDK, 2022).

Geleneksel bir güvenlik tanımı, kişisel güvenlik ya da toplum sağlığı adına insanların, bilgilerin ve varlıkların korunmasında özel hizmetlerin sağlanması olabilir (Brooks, 2010, s. 2).

Tehdit varlığının olmamasını düşündüren güvenlik kavramı, bir noktaya dek eskiden edinilmiş değerlerin muhafaza edilmesi hakkındadır. Bu açıdan güvenlik kavramı nesnel ve öznel olarak sınıflandırabilmektedir. Nesnel anlamdaki güvenlik, bahse konu olan değerler hakkında herhangi bir tehdit ögesinin var olmaması durumunu ifade etmektedir. Öznel anlamda ise ilgili değerlere karşı bir saldırı meydana geleceği hususunda bir korku durumunun bulunmaması halidir (Ergüven, 2016, s. 774-775).

Bireyler, gruplar ve ülkelerin arasında devamlı güvenlik ve tehdit ilişkisiyle doğru orantılı olan çatışma ve anlaşma ilişkisi mevcuttur. Bu açıdan bakıldığında uluslararası olaylar bağlamında güvenlik, ilk uygarlıklarda M.Ö. Sümer site devletlerine kadar uzanmaktadır. Güvenliği oluşturma endişesinin ilk resmi şeklini Hititler, M.Ö. 16. yüzyılda ilk monarşik yapıyı kurarak oluşturmuştur. Şöyle ki M.Ö. 1340 yıllarında Hititler ve Mısır arasında yaşanan Kadeş Savaşı sonrasında ilk yazılı anlaşma olan “Kadeş Antlaşması” neticesinde sınır güvenliği sağlanmıştır. Başka bir örnek ise M.Ö. yaşayan Perslerin, Yunan Sitelerine karşı tehdit oluşturmalarıdır. Yunan Siteleri de Perslere karşı birlikte hareket ederek ilk uluslararası örgütlenme nezdinde olan bir tür deniz savunma örgütü olarak nitelendirebileceğimiz M.Ö. (478) Attik Delos Deniz Birliği’ni kurmuşlardır. Güçlü Pers ordularına karşı daha zayıf olan Yunan sitelerinin başarılı olmalarında etkili olduğu düşünülen bu site birliği oluşumudur (Bakan ve Şahin, 2018, s. 136-137).

Genel itibariyle bakıldığında güvenlik kavramının farklı tanımları mevcuttur. Hatta kavram hakkında net bir tanımlama yapmak güçtür. Çünkü kişilerin ve toplumların güvenlik anlayışına, içinde bulunulan durumun kendilerinde yarattığı algılara, çıkar çatışmalarına, çevresel şartlara ve tehdit tanımlamalarına, fiziksel nedenlere, sahip olunan güç ve olanaklara bağlı olarak değişiklik gösterebilmektedir (Sarı ve Ak, 2018, s. 620).

Devletler güvenlik politikalarını oluşturma esnasındaki en önemli kriterlerin başında tehdit algısı gelmektedir. Bu nedenle devletlerin tehdit algılamaları, elinde bulundurduğu imkânlardan, kendi çıkarlarından, güvenlik kültürlerinin farklılığından, tehdit analizlerindeki anlayışlarının değişiminden dolayı farklılık göstermektedir (Özkan, 2018, s. 27-28). Bu doğrultuda Ullman, güvenliğin askeri alan haricindeki tehditler içerisinde fakirlik, göç, kıtlık, salgın hastalıklar, hızla artan nüfus ve Üçüncü Dünyanın güvenlik açısından tehdit niteliğinde görülebileceğini belirtmiştir (aktaran Özkan, 2018, s. 28). Buzan da tehdit oluşumlarını şu şekilde kategorize etmiştir: askeri, siyasal, toplumsal, ekonomik ve çevresel güvenlik (aktaran Özkan, 2018, s. 28).

1.2.2. Uluslararası İlişkiler Teorileri Açısından Güvenlik Algısı

Deney ve gözlem temelli, sınanabilir nitelikteki birtakım olgulardan yola çıkarak yapılan yasalardan veya yasa benzeri genellemeler bütününden oluşan sisteme teori denir (Arı, 2006, s. 22). Teoriler, olaylar ve olguları genel anlamıyla içerisinde yaşadığımız dünyayı daha iyi anlayabilmemizde önemli rol oynamaktadır. Uluslararası İlişkiler

disiplininin temeli de dünyayı algılamaya ve tanımlamaya dayanmaktadır (Yorulmaz, 2014, s. 105). Bu anlamda teoriler Uluslararası İlişkiler alanının mihenk taşı niteliğindedir.

Uluslararası İlişkiler disiplini içerisinde uluslararası sistemin temel aktörlerinin ve dinamiklerinin içsel ve dışsal değişkenlerinin belirlenmesiyle beraber bunlar arasındaki karşılıklı ilişkilerin ortaya konulması da bir hayli önem taşımaktadır. Bu açıdan disiplin, birçok düzlemde ve çok değişkenli bir alanda çeşitli konularda çalışma imkânı bulmaktadır. Bu konuların en önemlilerinden biri güvenlidir. Şöyle ki disiplinin temel aktörlerinden olan devletlerin önceliği güvenlidir (Yorulmaz, 2014, s. 105). Ancak Uluslararası İlişkiler disiplininde güvenlik, kavramın günlük hayattaki kullanımından ayrı bir anlamda kullanılmaktadır. Çünkü genel itibariyle uluslararası alandaki güvenlik büyük oranda güç politikalarına dayanmaktadır (Yorulmaz, 2014, s. 108). Ancak zamanla ortaya çıkan birtakım teoriler temel anlamdaki güvenlik anlayışını geniş bir yelpaze içerisine alarak güvenlik kavramını çeşitli yönleriyle değerlendirmiştir.

1.2.2.1. İdealizme Göre Güvenlik

İdealizm, Uluslararası İlişkiler disiplinin meydana gelişinde önemli roldedir (Gözen, 2014, s. 68). İdealizmi kelime olarak ilk kez kullanan kişi Birkenhead'dir (Gözen, 2014, s. 70). İdealizm, iki dünya savaşı arası dönemde (1919-1939) ortaya çıkmış olup uluslararası ilişkileri barışçı bir yöntemle düzenlenmesi anlamında ortaya atılan fikirlerin meydana getirdiği bir teoridir (Gözen, 2014, s. 68).

İdealizmin iddiasına göre gerçekler, maddi nesneler ve güçlerden ziyade düşüncelerden oluşmaktadır (Büyükdüvenci, 1987, s. 343). Bu perspektif doğrultusunda idealizmin ortaya çıkış sürecinde üzerinde durduğu başlıca konular şöyledir: Uluslararası polis gücünün kurulması, bir dünya hükümetinin kurulması, uluslararası kamuoyunun dünya mahkemesi gibi etkili olması, uluslararası ilişkilerde pasifist olunması, Milletler Cemiyeti ve müşterek güvenlik sistemine destek ve saygı gösterilmesi, silahsızlanma, kapsamlı bir hukuk düzeninin kurulması, yatıştırıcı politikalar izlenmesi, gizli diplomasi ve güç dengesi gibi geleneksel devlet yönetimi araçlarına itibar edilmemesi, uluslararası karşılıklı bağımlılığın geliştirilmesi (Gözen, 2014, s. 78).

İdealizm hususunda genel bir kanıya varabilmek için bu görüşün oluşumunda etkili olan çalışmaların ortak özelliğine bakmakta fayda vardır. Bu anlamda, uluslararası örgütlerin uluslararası ilişkilerde barış ve güvenlik sağlama fonksiyonları, devlet merkezilik ve uluslararası savaşların önlenmesi için normatif öneriler idealizmin

oluşumunda etkili olan çalışmaların ortak noktası niteliğindedir (Gözen, 2014, s. 78). İdealizm; barış, iş birliği, insan doğasının iyiliği, istikrar ve düzen olan bir uluslararası ilişkiler istemektedir (Gözen, 2014, s. 71). Bu açıdan bakıldığında idealizm temsilcilerinin düşünceleri, iyimser görüşleri yansıttığını söylemek yanlış olmayacaktır. Teorinin dayanağını, Immanuel Kant felsefesinin gelenekleri oluşturmaktadır. Kant felsefesine bakıldığında barış içinde bir yaşamın mümkün olduğu ve bunun için de çatışmanın ve şiddetin aşılması gerektiği vurgulanmaktadır (Vural, 2018, s. 23). Savaş ve çatışmaların aşılabilmesi adına dikkat çeken adım I. Dünya Savaşı sonrasında Milletler Cemiyeti'nin oluşturulması olmuştur. Milletler Cemiyeti, ABD Başkanı Wilson'un geliştirdiği ilkelere dayanarak kurulmuş olup gayesi devletler arasındaki problemleri ve çatışmaları barışçıl yollar ile politik uzlaşa sağlayarak çözmektir. Bu anlamda Milletler Cemiyeti, idealist bir yaklaşımla kurulmuştur. Fakat Cemiyet, İkinci Dünya Savaşı'nın çıkmasına engel olamayınca 1945 sonrası Soğuk Savaş süresince realist görüş temelli bir ekol haline gelmiştir (Vural, 2018, s. 23).

1.2.2.2. Realizme Göre Güvenlik

Realizm, köken olarak Thucydides'e kadar dayanmakla birlikte sistemselsel olarak temelleri İkinci Dünya Savaşı sonrası Morgenthau tarafından atılmıştır (Özdoğan, 2019, s. 6). Realizm klasik felsefenin Hobbesçu ve Kantçı gelenekleri içerisinde Hobbesçu anlayış içerisinde yer almaktadır. Hobbes felsefesine göre içinde yaşadığımız dünya şiddete eğilimlidir ve bunun ötesine geçme olasılığı yoktur (Baylis, 2008, s. 70).

İdealizm, I. Dünya Savaşı sonrasında güvenlik çalışmalarında baskın bir rol üstlenirken II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi ve bu durumu idealizmin engelleyememesi üzerine realizm gelişme göstermiş ve idealizmin iddia ettiği ortak güvenlik ve iş birliği gibi konulara karşılık devletler güvenlik oluşumlarını kendi olanakları doğrultusunda temellendirmiştir (Ergüven, 2016, s. 785).

Realizm, güvenlik kavramını devleti merkez alarak değerlendirmiştir. Bu yaklaşıma göre devletlerin gayesi güçlerini olabildiğince artırmaktır. Bu anlamda devletlerin diğer devletlere karşı doğal politikası, onların hegemonik bir güç olmasına engel olmaktır (Özdoğan, 2019, s. 8).

Realist güvenlik yaklaşımına göre düzeni garanti altına alacak bir otoriteden yoksun olan anarşik uluslararası sistemde, hiçbir devlet kendini tam anlamıyla güvende hissetmediğinden dolayı rekabet sürmekte olup sonucunda da ülkeler arasında giderek

büyüyen güvensizlik sarmalı, “güvenlik ikilemi” meydana gelmektedir (Şahin, 2017, s. 62). Güvenlik ikilemi neticesinde devletler sürekli güç arttırmaya yönelmiştir. İnsanların gücün ardından gitme dürtüsü birbirleriyle çatışma ihtimalini yükseltmektedir. Devletler güvenliklerini arttırma gayesinde ilerlemesi bütün devletler için daha az güvenli bir ortamın oluşumuna neden olacaktır (Tokatlı, 2022, s. 127).

Realizmin güvenlik algısı Soğuk Savaş boyunca etkili olmuştur. Realistlere göre bir dünya hükümetinden bahsetmek mümkün değildir. Çünkü uluslararası alan tehlikelidir ve her zaman çatışmaya yönelik eğilimler taşımaktadır. Barışın sağlanması ise güç dengesiyle gerçekleşmektedirler. Bu anlamda uluslararası ilişkilerde anlaşmazlıkların çözümünde etkili olan tek aktör, devlettir. Devletler bunu güç kullanarak gerçekleştirmektedir. Ayrıca güvenliği, askeri ve stratejik araçlarla sağlamaya çalışmaktadırlar. Bu açıdan bakıldığında Soğuk Savaş döneminde güvenlik anlayışı genel olarak askeri konular etrafında şekillenmiştir. Durum böyle olunca bir sorun askeri kuvvet hakkındaysa güvenlik sorunu diğer bir ifadeyle “yüksek politika” konusu sayılmış, ancak sorun askeri kuvvetle alakalı değil ise “alçak politika” konusu olarak görülmüştür (Vural, 2018, s. 23). Haliyle realist teoriye göre doğa sadece tek başına bir öneme sahip değildir. Bir devletin güvenliği, ulusal çıkarı ve gücü doğadan daha önemlidir. Bu açıdan realizm, doğayı bir araç olarak görmektedir. Şöyle ki önemli realist düşünürlerden Hans Morgenthau, sanayinin gelişmesi ve savaşların finansmanı için para kaynağı anlamında doğal kaynakları önemli görmektedir (Ateş Aksu, 2022, s. 18).

Çevresel gelişmelerin askeri teknolojiler üzerindeki önemine vurgulayan realistler için aslında jeopolitik önemli bir konudur. Ancak realistler, çevre hususundaki sürdürülebilirlik yerine varlığın devamı anlayışına sahiptirler (Tarhan, 2018, s. 166). Dolayısıyla devleti merkez alan realist anlayış, çevre konusunu ikinci plana atmaktadır.

Realistlerin çevreye karşı tutumunu Garrett Hardlin’in 1968’de yayınladığı “Ortak Varlıkların Trajedisi” adlı çalışmada görmek mümkündür. Hardlin, yeryüzündeki ortak kullanım alanlarını her devlet kendi çıkarları için daha fazla kullanmak isteyeceğini belirterek bu durumun sonucunun çevre için bir felaket olacağı görüşündedir. Çevreyi korumak için devletler arasında anlaşmayı zorunlu gören Hardlin, uluslararası sistemde devletlerin birbirine güvenmemesi ve kendi ulusal çıkarlarını öncelik olarak görmelerinden dolayı bunu imkân dâhilinde görmemektedir (Ateş Aksu, 2022, s. 19).

Realistlerin en çok eleştirildiği nokta, yüksek politika ve alçak politika ayrımıdır. Eleştirenler, bu tür bir ayrımın olamaması gerektiğini 1973'te yaşanan petrol krizi, uluslararası para ve ödemeler sisteminin çöküşü ve uluslararası ticaretten kaynaklanan sorunların uluslararası politikanın ana gündemini oluşturan konular haline gelişine vurgu yaparlar (Arı, 2006, s. 207). Buradan da anlaşılacağı üzere realistler; çevresel, ekonomik, siyasi ve toplumsal konuları alçak politika kapsamında değerlendirmiştir. Fakat çevresel, ekonomik ve toplumsal sorunların mevcut güvenlik yaklaşımıyla ele alınamaması sonucu 1980'lerin sonlarına doğru uluslararası sistemdeki değişimlerle beraber uluslararası güvenlik tartışmalarında birtakım radikal değişimler yaşanmıştır. Bu süreçte geleneksel anlamdaki güvenlik anlayışına alternatif olarak “yeni” olarak nitelendirilen güvenlik yaklaşımları ortaya çıkmıştır. Bakış açıları ve analiz metotları farklı olan bu tarz yaklaşımlar, güvenlik konusunun yalnızca askeri sorunlar olarak değerlendirilmesi hususunda eleştiriler getirmiştir. Bu tür eleştirilerin artışıyla beraber güvenlik kavramı, içerisine yeni unsurları da katarak genişleme sürecine girmiştir (Vural, 2018, s. 23-24).

Özetle realist teoriler, konular arasında hiyerarşi gözetip askeri ve güvenlik konularına öncelik vererek uluslararası ilişkileri anlamada güç unsurunu temel almaktadır. Onlara göre uluslararası istikrarın gerçekleşmesi ve anlaşmazlıkların çözümünde güç faktörü önemli rol oynamaktadır. Ancak realizmi benimseyen yazarlar, devletin kapasitesi ve askeri gücünü bir çerçevede ele alarak özleştirse de bu konunun sadece askeri ögelere indirgenemeyeceğinin, bunun dışında ulusal gücün ögeleri arasına birçok unsuru dâhil edilebileceğinin farkındadırlar (Arı, 2010, s. 22-23). Yine de çevresel sorunlar, realist teorinin birincil konuları arasında kendine yer bulmakta zorlanmaktadır.

1.2.2.3. Neorealizme Göre Güvenlik

Neorealizmin diğer bir deyişle yapısal realizmin ortaya çıkışı, realizmin çeşitli çelişkiler ve eksikliklerden dolayı eleştirilmesiyle olmuştur (Acar, 2017, s. 40). Realizm ve liberalizmin argümanlarının birleşimiyle bir sentez oluşturan neorealizm, yapısal vurgunun altını çizerek uluslararası ilişkileri insan doğası ve davranışıyla açıklayan klasik realizme yeni kavramlar eklemiştir. Realizmin savunduğu devlet merkezli bir yaklaşımı göz ardı etmiştir (Tokatlı, 2022, s. 128). Dolayısıyla neorealizmin amacı, realizmin uluslararası sistemi açıklamada başvurduğu etik değerler ve insan doğası kavramlarını kullanmak yerine sistem içerisindeki etmenleri temel alan yapısal bir teori oluşturmaktır (Ergüven, 2016, s. 793).

Aslında realist olan Kenneth N. Waltz, neorealizmin en önemli temsilcilerindendir. Waltz, teorisinin temel yapı taşı olan güç ve anarşik yapı gibi kavramlara yeni yaklaşımlar getirmiştir (Acar, 2017, s. 40).

Waltz’a göre uluslararası sistem, devletler topluluğudur ve devletlerde uluslararası sistemin birer birimidir. Devletlerin kendi güç bileşenlerine ve sahip olduğu kaynaklarına güvenme nedeni, uluslararası sistem içerisinde varlığını idame ettirmek ve kendi çıkarlarını korumaktır. Yapı, ülkelerin karakterlerini belirler. Savaşın temel nedeni de insan doğası değil yapının anarşik olmasıdır. Yapı, daha çok büyük aktörlerin gücünde meydana gelen değişimlere göre şekillenmektedir. Uluslararası sistemin anarşik yapısı nedeniyle bütün devletler hayatta kalmak için güvenliklerini artırma yolunu seçeceklerdir (Tokatlı, 2022, s. 128). Diğer bir ifadeyle neorealizme göre devletlerin temel gayesi güvenliklerini sağlamaktır. Uluslararası sistemin anarşik yapısı, devletleri uluslararası ortamda genel bir güvenlik oluşturma doğrultusunda faaliyet göstermekten alıkoymaktadır (Ergüven, 2016, s. 794).

Waltz, güç dengesini uluslararası anarşik sistemde düzen olmasını sağlayan olgu ve mekanizma olarak ifade etmektedir. Bir “güç dengesi teorisi” asgari seviyede dünyada kalmak ve azami seviyede evrensel nitelikte bir hâkimiyeti temin etmek için eylemde bulunan üniter yapıdaki devletlerin hedeflerine ulaşmak adına uygun araçları makul denilebilecek yollar ile kullanma çabalarının neticesinde ortaya çıkmaktadır. Waltz, bu çabaları iki tür şeklinde kategorize etmektedir. Bu türler; ekonomik olanakları artırma, daha akıllıca stratejiler geliştirme ve askeri gücü artırma gibi örnekler ile ifade edilen dâhili çabalar ve bir devletin içerisinde yer aldığı ittifakı genişletme ve güçlendirme veya muhalif bir ittifakı daraltma veya zayıflatma örnekleri ile ifade edilen harici çabalardır. Birinci türdeki çabalar, dâhili dengeleme kavramıyla ikinci türdeki çabalar, harici dengeleme kavramıyla ifade edilmektedir (Ersoy, 2014, s. 176).

Neorealistler, güç kavramından kastedilenin askeri boyut olduğunu belirtmektedirler. Uluslararası sistemde nihai amaç, güvenliği sağlama ve hayatta kalma olup askeri güç bunlara erişebilmek adına gereken en önemli ulusal güç boyutudur (Çakır, 2019, s. 26).

Neorealist kuramda devletlerin uluslararası sistem içerisindeki konumları güvenlik kavramını şekillendirmektedir. Bu anlamda devletler, mevcut konumlarını muhafaza etmek veya geliştirmek amacıyla savunma içerikli faaliyetler yerine daha etkin

eylemlerde bulunmalıdırlar. Devletlerin aktif nitelikte olduğu uluslararası sistemde ise mutlak güvenlikten bahsetmek pek mümkün olmamakla birlikte göreceli güvenlikten bahsedilebilmektedir (Ergüven, 2016, s. 790).

Güvenlik ikilemi ve kendine güvenme kavramları üzerinde duran neorealistler, bir devletin kendi güvenliğini sağlamaya yönelik faaliyetleri var olan veya olası düşmanlarının güvenliğine tehlike oluşturduğunu, bir ülkenin mutlak güvenliği diğer ülkelerin mutlak güvensizliği olduğunu ve bu nokta da diğer devletleri silahlanmaya veya başka türlü düşmanca davranışlara ittiğini belirtmektedirler (Arı, 2006, s. 198). Ayrıca neorealistler, değişmez nitelikte olduğu kabul edilen insan doğası kavramının uluslararası sistemin çeşitliliğini açıklamada yetersiz kalacağını ileri sürmektedirler. Onlara göre güvenlik ikilemi kavramı, uluslararası güvenlik için uluslararası sistemin yapısı ve onun devletleri gerçekleştirmek mecburiyetinde bıraktığı eylemlerle açıklanabilmektedir (Ergüven, 2016, s. 793). Uzun vadede, devletlerin rekabette olmadığı bir alanın oluşmasının mümkün görülmediği kanaatinde olan söz konusu kuram, uluslararası güvenliğin gerçekleştirilmesinde ülkeler arasında kurumsallaşmış iş birliğinin olası olduğunu ve böylece güvenlik ikileminin ortadan kaldırılabilirliğini vurgulayan Soğuk Savaş'tan sonraki güvenlik kavramına dair güncel yaklaşımlarca eleştirilmiştir (Ergüven, 2016, s. 794).

Neorealist kuram, zamanla önemi artan çevre güvenliği, birey güvenliği vb. devlet dışı güvenlik meselelerini önemsememekle birlikte göç, küresel ısınma gibi ortak sorunlara karşı da birlikte hareket etmeye yanaşmamaktadır. Ulus devlet kavramını ön planda tutan neorealistler, devlet dışı organların sistem içerisinde giderek artan gücünü açıklama hususunda yetersiz kalmaktadır (Tokatlı, 2022, s. 133). Çünkü neorealist kurama göre uluslararası sistemde bir üst otoritenin mevcut olamaması nedeniyle devletlerin varlıklarını sürdürebilme maksadıyla tek taraflı uygulamalara başvurmaları, uluslararası sistemin rekabetçi niteliğini göstermektedir. Bu nitelik nedeniyle de devletler ancak varlıklarını devam ettirebilecek kadar güvenliği sağladıktan sonra kaynaklarını bir başka amaçlar için kullanabileceklerdir (Ergüven, 2016, s. 790).

1.2.2.4. Liberalizme Göre Güvenlik

Klasik liberalizmin temelinde özgürlük, eşitlik ve mülkiyet gibi kavramlar yer almaktadır (Uğuz, 2016, s. 89). Liberalizm kuramı, 1688-1789 yılları arasını kapsayan aydınlanma çağı filozoflarının temel felsefelerini oluşturmaktadır. Locke, David Hume,

Adam Smith, Montesquieu, Voltaire gibi bilim insanları bu döneme damgasını vuran isimlerden başı çekenlerdir (Arı, 2010, s. 27). Aslında liberal düşünce, Soğuk Savaş döneminin başlangıcından itibaren 1960'ların sonuna kadar realizmin gölgesinde kalmıştır. İki kutuplu sistemin yumuşama dönemine girmesiyle devlet dışı aktörler ön plana çıkmaya başlamıştır. Uluslararası sistemde karşılıklı bağımlılık temelinde meydana gelen ilişkilerin ivme kazanması ve güvenliğin askeri odaklı bir anlayıştan sıyrılarak farklı konuların da dünya gündemine taşınmaya başlaması ile liberalizm düşünceleri hız kazanmıştır (Uğuz, 2016, s. 90).

Liberalizm' in en önemli temsilcilerinden birisi olan John Locke' a göre birey, doğa durumunda yani devlet oluşumunun meydana gelmediği durumda tam anlamıyla özgürdür. Doğa durumunda özgür bulunan bireylerin devleti oluşturma amacı, özgürlüklerini daha iyi bir şekilde güvence altına alınmasını sağlamaktır. Dolayısıyla devletin temel gayesi, bireylere özgürlüklerini güvenlik içinde geliştirebilmesi için bir ortam oluşturmaktır (Arı, 2010, s. 28). Ayrıca John Locke' a göre devletin kaynağı ve meşruiyetinin dayanağı toplum sözleşmesindedir (Uğuz, 2016, s. 89). Ona göre liberalizmin temel kuralları genel anlamda dört ana başlık altında toplanabilmektedir. Birinci kural, zenginliğin ve kaynakların eşit bir şekilde dağılımının olmadığı ifade eden fırsat eşitliğidir. İkinci kural, bireyin doğal ihtiyaçlarını rasyonel bir şekilde temin etme ve isteme yetisine sahip oluşudur. Üçüncü kural, temel olarak bireyin değerlendirilmesi ve özgürleştirilmesidir. Dördüncü kural ise bireyin özel amaçlarına ulaşabileceği böylelikle de mutluluğunu ve bireyselliğini gerçekleştirebileceği özel mülkiyetin önemidir (Arı, 2010, s. 28).

A. Smith, bireylerin çıkarları için uğraşarak toplumsal çıkarı arttırdığını ifade eder. Ayrıca ona göre devlet, güvenlik haricinde başka hiçbir şeye müdahil olmamalıdır (Uğuz, 2016, s. 89).

Liberalizm uluslararası ilişkilerde iş birliği oluşumunu incelemektedir. Ancak bunu yaparken uluslararası sistemin anarşik yapısını da reddetmez (Uğuz, 2016, s. 90). Bu doğrultuda liberalizm, devlet dışı aktörlerin altını çizmekte askeri güçten ziyade yumuşak güç kullanımını vurgulayarak çatışmadan ziyade iş birliğini desteklemektedir. Şöyle ki kolektif güvenlik bir anarşi ortamında herhangi bir saldırı durumuna karşı etkili mekanizma olarak iş birliğini sağlar. Doğrudan bir tehdit ile yüz yüze kalan devletler bu duruma karşı beraber hareket ederler (Bakan ve Şahin, 2018, s. 143). Söz konusu olan teoriye göre mutlak kazanç varsayımı doğrultusunda aktörlerin iş birliğini

seçmeleri taraflara kazanç sağlamaktadır. Liberalistlere göre çatışmalar yanlış algılamalar sonucunda oluşmaktadır. Liberalizm, kolektif güvenliğin sağlanabilmesi durumunu uluslararası hukuk kurallarının tesis edilmesi sonucunda oluşacağını ileri sürmektedir. Çünkü onlara göre sistemin anarşik yapısına düzen getirerek barışı sağlayabilen uluslararası hukuktur. Bu anlamda liberalizm, uluslararası kurumların uluslararası düzeni sağlayabileceğini iddia ederek kurumsallaşmaya önem vermektedir (Uğuz, 2016, s. 91).

Liberalizm için güvenlik ve özgürlük arasındaki dengeyi sağlamak önemlidir. Bu anlamda bireysel özgürlüğe zarar vermeden iç ve dış güvenliği sağlamak devletin amacıdır. Bunu yaparken özgürlükleri belirli bir ölçüye kadar sınırlayabilmektedir. Bu doğrultuda ülkelerce işletilecek güvenlik mekanizması oluşturulmalıdır (Uğuz, 2016, s. 90).

Liberalizme göre doğa, insanın egemenliğinde olması gereken bir varlıktır. Çünkü liberal görüş, insan merkezli bir yaklaşıma sahiptir. Bu noktada ekolojistler ve çevreciler, liberal ve sosyalist adalet anlayışlarının çevresel problemler konusunda bir çözüm getirmeyeceğini düşünerek “çevre odaklı” bir adalet anlayışı öngörürler. İşte tam bu çatışma zemininde “ekolojik adalet” yaklaşımı kendini gösterir ve çevresel adalet anlayışındaki insan merkezli paradigmaya alternatif olacak “ekomerkezli” bir perspektifle “doğa hakları” çerçevesinde insan ile tabii çevre arasındaki dengenin korunmasını önemser (Çiftçi, 2020, s. 470).

Liberalizm, çevresel problemlere realizme kıyasla daha hassas yaklaşmış ama yeşil teorisyenlere göre liberalizm temelinde olan ulusal çıkar düşüncesi, çevresel sorunları yeterince inceleyememelerine neden olmaktadır. Yine de çevre sorunlarına karşı alınan önlemlerin küresel boyutta yapılan milletlerarası kuruluşlar ile birlikte yürütülmesini desteklemektedir. Bu kapsamda, birçok teşvik ve ceza yöntemlerinin geliştirilmesi yönünde fikirlerini öne sürmüştür (Ateş Aksu, 2022, s. 19). Bu doğrultuda liberal ekonomik öğretilerde yer alan bırakınız yapsınlar politikası çevre konusuna da yansımıştır. Liberal kapitalizmin çevresel değerlerin sürdürülebilirliği adına öne sürdüğü çözüm, liberalist ekonominin şartlarına uyacak bir şekilde uygulanacak olan “Serbest Piyasa Çevreciliği” olmuştur. Liberalizm anlayışının bir politikası haline gelmiş denilebilecek bu uygulamaların ve anlayışların amacı, yeryüzünün her yerinde ekolojik dengeyi sağlama hususunda bir eşitlik anlayışından ziyade gelişmiş devletlerdeki çevresel sorunları engellemektir (Çiftçi, 2020, s. 465).

Liberal bir anlayışın ekolojik sorunlara karşı bakışında “serbest piyasa çevreciliği” dikkat çekmektedir. Bu anlayış, liberalleşmenin daha da arttırılmasıyla çevreyle ilgili problemlerin üstesinden gelinebileceği gibi önerileri konu edinir. Liberalizmde yer alan çevresel değerler özel mülkiyete konu değildir. Serbest piyasa çevreciliği anlayışında doğal kaynaklar üzerinde mülkiyet hakları bahsetmek mümkündür. Söz konusu kaynaklara sahip olanlar, mülkiyet haklarını korumak için kaynakların kullanımı noktasında disiplinli olup isabetli kararlar alma eğilimindedirler. Serbest piyasa çevreciliği anlayışının önemli temsilcilerinden olan Garret Hardin, Lynch ve Alcorn’ a göre çevresel kaynakların genelde müşterek mülkiyete söz konusu olması çevresel sorunların ana nedenini oluşturmaktadır. Çünkü hiç kimseye ait olmayan herkese ait demektir. Müşterek mülkiyet dâhilinde olan denizlerin ve okyanusların kirlenmesinin nedeni, bireylerin sorumsuz davranışlarıdır. Serbest piyasa çevrecileri, bu durumun çözümünü müşterek kullanım düşüncesini bırakmak olarak görmektedir (Çiftçi, 2020, s. 469).

Liberalizmde yer alan insan merkezli çevresel etik, bireyselliğe verdiği değer ve kapitalist ekonomik model anlayışı çevre konusuna uyarlandığında daima bireyi çevreden daha çok önemseyen, çevresel sorunları ise ekonomi temelinde ele alan bir anlayış karşımıza çıkmaktadır. Buradaki amaç müdahaleden uzak, serbest piyasa etrafında çözüm arayan birey mutluluğudur (Konyar, 2009, s. 94).

Klasik liberal anlayışta bireyler, çevre veya herhangi bir şeyi korumakla sorumlu değildir. Onların yeni bir kaynağa sahip olma hususunda ve hangi kaynaktan ödün vermeleri ve hangi kaynağı korumaya değer bulduklarını kişisel olarak belirleme hakları bulunmaktadır (Çiftçi, 2020, s. 471). Anlaşılacağı üzere bireyselliğin daha çok önemli olduğu liberalizmde çevresel sorunlar geri planda yer almaktadır.

1.2.2.5. Kopenhag Okulu’na Göre Güvenlik

Kopenhag Ekolü’ nün uluslararası ilişkilere güvenlik çalışmaları açısından bakmasını sağlayan olay, ortaya çıktıkları dönemin içinde bulunduğu dönüşümdür. Kopenhag Ekolü, Conflict and Peace Research Institue içerisinde meydana gelmiştir. Barry Buzan, Ole Wæver ve Jaap de Wild gibi önemli isimler Ekolün önde gelenleridir. Bu üç isim tarafından yazılan “Güvenlik: Yeni Bir Analiz Çerçevesi” isimli kitapta Kopenhag Ekolünün güvenlik çalışmalarına ilişkin görüşü başta olmak üzere Uluslararası İlişkilerin katı realist argümanlardan neden arınması gerekliliği anlatılmıştır. Eserde,

Barry Buzan' ın Sektörel Güvenlik Analizi ve Ole Wæver'ın Güvenlikleştirme kavramı olmak üzere iki önemli kavram güvenlik çalışmalarına kazandırılmış ve bu iki kavram sayesinde dönemin güvenlik çalışmalarının yetersizliğinin nedeni kanıtlanmaya çalışılmıştır (Kıyıcı, 2012, s. 58-59).

Kopenhag Okulu, güvenliğin söylemsel olarak inşa edilen bir kavram olduğunu ilk olarak gündeme getirendir. Ayrıca güvenliğin ulus devletin savunma anlayışının da ötesinde çok boyutlu bir hale gelmesi, “güvenlikleştirme” görüşü çerçevesinde kavramsallaştırılmıştır (Şahin, 2017, s. 62). Güvenliğin sadece askeri güvenliğe indirgenemeyeceğini, yeni güvenlik ortamlarının genişlemesinin daha uygun olacağını iddia eden Kopenhag Okulu, bu doğrultuda sektörel analiz yaparak şu beş güvenlik alanına değinmektedir: askeri, ekonomik, siyasal, toplumsal ve çevresel güvenlik (Kurnaz, 2018, s. 319; Şahin, 2017, s. 62). Bu güvenlik sektörlerinden herhangi birinde güvenlik problemi oluştuğunda bahsi geçen sektörler iç içe geçebilir ve herhangi biri öncelik olarak diğerinin yerine ikame edilebilir (Kurnaz, 2018, s. 319).

Barry Buzan, sektörlerin bütün sisteme seçici bir biçimde bakılmasını sağladığını belirtmektedir. Böylelikle Buzan, sektörlerin yalnız bir boyutunun belirli üniteler arasında belirli ilişki ya da etkileşim türlerini meydana getirmede yarar sağladığından bahsetmiştir. Bu anlamda Kopenhag Okulu temsilcileri, sektörde değişen ilişki modellerini, askeri sektör kapsamında kuvvete dayalı baskı ilişkileriyle; siyasi sektör kapsamında yönetim statüsü, yetki ve tanınmaya yönelik ilişkilerle; ekonomik sektör kapsamında ticaret, üretim ve finans ilişkileriyle; toplumsal sektör kapsamında kolektif kimlik ilişkileriyle ve son olarak çevresel sektör kapsamında ise insan faaliyetleri ile gezegenin biyosferi arasındaki ilişkilerle alakalı şeklinde ifade etmektedirler (aktaran Kurnaz, 2018, s. 319).

Kopenhag Okulunun bir diğer önemli düşünürü Ole Waever, toplumsal güvenlik kavramını kullanarak devlet güvenliğinin haricinde de bir güvenlik tanımlamasına gereksinim olduğunu vurgulamıştır (Şahin, 2017, s. 63).

Risk olarak nitelendirilen bazı durumlar, yetkililerce güvenlik sorunu olarak addedilmesi halinde normal birer sorun veya senaryo olmaktan çıkarak tehdit seviyesine ulaşmakta ve önemli bir güvenlik sorunu olarak düşünülmektedir (Şahin, 2017, s. 63).

Zamanla değişen dünya algısıyla birlikte birtakım değişiklikler oluşmuştur. Bu doğrultuda, tek aktörü devlet kabul eden güvenlik yaklaşımlarının, ortak güvenliğe karşı

tehdit teşkil eden sorunlarla başa çıkma hususunda yeterli olmamaktadır. Sonuç itibariyle de güvenlik kavramının kapsamında bir büyüme yaşanması kaçınılmaz olmuştur. Nitekim bu noktada Kopenhag Okulu ön planda yerini almıştır. Şöyle ki Kopenhag Okulu, geleneksel güvenlik yaklaşımlarının alçak politika olarak nitelendirdiği tehdit ve sorunları güvenliğin içerisine almıştır. Okulun getirdiği temel eleştiri, güvenliğe ilişkin yaklaşımlarda devletin temel ve tek aktör olması ve sadece askeri sorunların güvenlik tehdidi olarak değerlendirilmesidir. Bu açıdan okulun çalışmalarında güvenlikleştirme ve sektörel analiz kavramları dikkat çekmektedir. Güvenlik kavramının genişletip çok yönlü ele alınma çabalarıyla birlikte güvenlik kapsamı çeşitlendirilmiştir. Bu durum ise güvenlik konusuna neler dâhil edilecek sorusunu gündeme getirmiştir. Okul, ortaya çıkan bu sorunsalı çözmek adına “güvenlikleştirme” kavramını geliştirmiştir. Kavramın açıklanabilmesi için ilk olarak başvuru nesnesi ve aktörlere değinilmelidir. Öncelikli olarak başvuru nesnesi, varoluşsal anlamda bir tehdit unsuru sezilmesi ve hayatta kalmak adına yapılacakları meşrulaştıracak şeyleri ifade etmektedir. Güvenlikleştirici aktörler ise problemleri güvenlikleştiren aktörlerdir. Söz konusu aktörler bunu başvuru nesnesinin varoluşsal anlamda tehdit edildiğini ilan ederek gerçekleştirmektedir (Vural, 2018, s. 24).

Okul, güvenliği var olmakla ilişkilendirmektedir. Bu açıdan başvuru nesnesinin mevcudiyetine dair herhangi bir tehdit oluştuğunda, bu durum güvenlik problemi olur. Dolayısıyla başvuru nesnesine karşı bir zarar gelmemesi için önlem alma mecburiyeti ortaya çıkmaktadır. Alınan önlemlerin meşruluğu ise söz konusu ortaya çıkan tehditlerin başarılı bir biçimde sunulup kabul görmesiyle sağlanmaktadır. Böylelikle güvenlikleştirme süreci gerçekleşmektedir. Bir konunun güvenlik olayı olması, bireylerin tek başına verdikleri bir karar neticesinde olmamaktadır. Şöyle ki güvenlikleştirme sürecinde konuşmacı ve izleyiciler yer almaktadır. Konuşmacının konumu, güvenlikleştirici aktör olmaktır. İzleyicilerin konumu ise problemi güvenlik olayı olarak algılayan ve kabul eden kitle olmaktır. Başarılı bir güvenlikleştirme için yalnızca güvenlikleştirici aktörün sorunu sunmasıyla bir karara varılmamaktadır. Sürecin tamamlanması ve bir sorunun güvenlik olayı olması, izleyicinin varoluşsal bir tehdit olduğunu kabul etmesine bağlıdır (Vural, 2018, s. 24-25).

Kopenhag Okulu’nun ileri sürdüğü güvenlikleştirme teorisi detaylı bir biçimde incelendiğinde yeterince bir analiz yapılmamış olmasından dolayı eleştirilmiştir. Güvenlikleştirmenin içerisinde geliştiği koşullar iki değişik biçimde dikkate alınmıştır. Bunlardan birincisi, sektörel yaklaşımdır. Okulun yazarları, farklı sektörlerde oluşan

güvenlik dinamiklerinin birbiriyle aynı olmadığı görüşündedirler. Mesela, çevre sektöründeki güvenlik askeri sektördekinden bir hayli başkadır (Baysal ve Lüleci, 2015, s. 88-89).

1.2.2.6. Yeşil Teoriye Göre Güvenlik

Yeşil teori, Robert Cox' un 1981 senesinde yapmış olduğu sorun çözücü teoriler ve eleştirel teoriler ayrımıyla eleştirel teoriler içinde kendine yer bulmuştur. Başlangıçta sosyal bir düşünce olarak doğan kavram, zamanla birtakım yazar ve akademisyenlerin çalışmalarıyla 1990'ların başında Uluslararası İlişkiler disiplini bünyesinde yerini almaya başlayarak disipline dâhil olmuştur. Yeşil Politika Teorisi kitabı ile R.E. Goodin 1992 senesinde yazmış olduğu kitabı, yine aynı sene Peter Dickens'in "Society and Nature Towards A Green Social Theory" isimli kitabı, düşüncenin teorileşmesinde önemli ölçüde etkili olmuştur. Teorinin ana hedefi, çevresel problemleri, dar bir anlayışın ötesine taşıyarak ekolojiksel bir bakış açısıyla normatif değerleri ön planda tutarak problemlere çözüm olabilecek eleştirilerde bulunmaktır (Tarhan, 2018, s. 164).

Yeşil teori, uluslararası ilişkiler teorileri içerisinde yeni bir oluşum niteliğindedir. Söz konusu teori, merkezinde çevre olan eleştirel bir teoridir. Yeşil teorinin yeni bir yaklaşım olmasına karşın onun dayandığı temeller sağlamdır. Şöyle ki bu teori diğer uluslararası ilişkiler teorileri gibi güncel hayatta etkinliği az olan konulardan ziyade insanların yaşamlarına dokunan konularla ilgilenmektedirler. Temel uluslararası ilişkiler teorileri; devlet ilişkileri, güç, ekonomi, çıkarlar vb. konularda üzerinde yoğunlaşırken yeşil teori bütün bu terimleri çevre bağlamında ele almış ve uluslararası ilişkileri düzenlemeye çalışmıştır. Bu noktada söz konusu teori, realizmde vurgulanan yüksek ve alçak politikayı birbirine bağlama özelliğine sahiptir (Ateş Aksu, 2022, s. 4).

Çevresel sorunların Uluslararası İlişkiler disiplini içerisinde ilk olarak yer alışı devlet güvenliğine karşı tehdit oluşturduğu düşüncesiyle olmuştur. Askeri güvenlik algısının ön planda olduğu disiplinde, güvenlik anlayışı gelişmiş ve çevresel güvenlik de ele alınmaya başlanmıştır. Dolayısıyla çevre kavramı ilk başta güvenlik odaklıdır. Ancak Yeşil teorinin ortaya çıkışı bu anlayışı güvenlik odaklı olmaktan çıkarmıştır (Tarhan, 2018, s. 163-164).

Yeşil teorinin savı, insanoğlunun neden olduğu çevresel yıkıma karşı doğayı insana karşı korumaktır. Söz konusu teori, yine bu korumanın insanlık için olduğunu belirtmektedir. Dyer' in de bahsettiği gibi yeşil teori, bir uluslararası ilişkiler teorisi olarak

insanın çıkarları veya insan merkezli bir anlayıştan daha çok çevre konusunda kaygıları bulunan çevre odaklı bir yaklaşımdır. Böylece bu teori, diğer uluslararası ilişkiler teorileriyle birlikte normatif ve deneysel olan bilimsel öğelerin bir araya getirilmesi yönüyle öteki teorilerden ayrı bir konuma sahiptir. Aslında Yeşil teori, uluslararası siyasetin pozitivist ana akımda olan teorilerine eleştirel bir anlayışla farklı bir perspektif sunmaktadır. Ayrıca teori, gelecekteki çevre ve bununla ilişkili olarak siyaseten “dönüşümler” adına yapılması gerekenler noktasında fikirler üretmesi bağlamında değerlendirildiğinde önemli imkanlar sunmaktadır (Mutlu ve Zenginoğlu, 2019, s. 462). Dünyanın var olan düzenine eleştirel bir perspektifle bakan yeşil teori, çevre sorunlarının azaltılması ve ortadan kaldırılması adına çözümler sunmaktadır. Bu anlamda söz konusu teori, çevrecilik düşüncesinden farklı olarak normatif değerleri de dikkate alarak yalnızca duyarlılığı artırmaktan ziyade çevresel konularda devletlerin ve uluslararası kuruluşların dikkatini çekerek sistematik bir çözüm üretmek hedefindedir (Ateş Aksu, 2022, s. 5).

Uluslararası ilişkiler teorilerinin klasik devlet merkezli düşünce yapısında önemli bir değişiklik yapma gayesinde olan yeşil teori, küresel nitelikteki çevresel problemlere karşı daha çok çözüm odaklı ve problemlerin merkezine inen bir anlayışı benimseyerek normatif bakışı güçlendirmeye çalışmaktadır (Tarhan, 2018, s. 166).

Erckersley’ a göre yeşil teori, neo-marksist anlayıştan ilham alan Uluslararası Politik Ekonomi (UPE) ve kozmopolitan temellerden gelen normatif uluslararası ilişkiler teorilerini eleştirel bakış açısıyla ele alarak geliştiren bir yaklaşımdır. Erckersley, yeşil teorinin temelde neorealizm, neoliberalizm gibi ana akım akılcı yaklaşımlara yönelik eleştiriden yola çıktığını ifade etmektedir (aktaran Ateş Aksu, 2022, s. 18).

Yeşil teori, açıklayıcı bir teori olarak kabul edilmektedir. Söz konusu teori, uluslararası sistemin ortaya çıkardığı çevresel problemlere karşı çözüm önerilerini ele almaktadır. Bu doğrultuda teori, ana akım uluslararası ilişkilerin teorilerinin öne sürdüğü düşünceler arasında yer alan devletlerin çıkarlarıyla paralel olan yüksek politika ve devletin çıkarları için çok önemli olarak görülmeyen alçak politika konularının arasında bir konuma sahiptir (Mutlu ve Zenginoğlu, 2019, s. 462).

Yeşil teori kapsamında değerlendirilebilecek çeşitli yaklaşımlar bulunmaktadır. Bunlar içerisinde en dikkat çeken Paterson’ un ayrımıdır. Çevresel sorunlar uluslararası siyaset bağlamında ele alındığında yalnızca çevresel kirlilik, karbonmonoksit salınımının azaltılması ya da küresel ısınma gibi çevresel etkiler açısından yapılan değerlendirmeler

çevresel problemlere karşı kalıcı çözümler getirme noktasında yetersiz kalabilmektedir. Çevresel problemlerin neden olduğu meselelerin çözümü için bu problemlerin siyaset açısından da kökenine inmeye çalışan iki yaklaşım bulunmaktadır. Bunlardan ilki, sorun yaratan konular noktasında uluslararası kuruluşların nasıl davranacağına dair fikirler üreten ve genellikle yeşil teorinin oluşumunda düşünsel açıdan en kapsamlı düşüncelerini oluşturan kurumsalcılıktır. İkincisi, çevresel problemlerin çözümü için siyasal bir dönüşümün gerçekleştirilmesi gerekliliğine inanan biyoçevreciler ve sosyal çevrecilerdir (Mutlu ve Zenginoğlu, 2019, s. 462-463).

Yeşil teorinin hedefi, hâlihazırda bulunan bir düzenin içerisinde durarak problemlere çözüm bulmaktan ziyade var olan düzenin problemlere neden olan sisteminin değiştirilmesidir. Bu anlamda yeşil teorisyenlerin amacı, çevresel ilişkiler bütünlüğüne karşı saygılı yeni bir sistem kurmaktır (Ateş Aksu, 2022, s. 20). Aslında söz konusu teorinin bünyesinde çeşitli düşüncelerin yer alması onun gelişimine katkı sağlasa da beraberinde devletlerin egemenlik alanıyla ilgili tartışmaları da getirmektedir. Bu açıdan çevre ve insan arasındaki özgürlükler ve haklar ile bu özgürlükler ve hakların sınırı, devletlerin egemenlik ilkesiyle yakından ilişkilidir. Çünkü Paterson' un da dediği gibi Yeşil partilerin bir sloganı olan “küresel düşün, yerel hareket et” sloganı, devletlerin ulusal seviyede çevreye karşı olan sorumluluklarını da beraberinde getirmektedir. Sınırlı olan doğal kaynakların sorumsuzca tüketilmesi günümüzde birçok alanı etkilediği gibi devletlerin de egemenlik alanlarında etkiler bırakmaktadır. Şöyle ki uluslararası düzeydeki çıkarları göz önüne alındığında devletlerin hareket alanı da daralmaktadır. Bu durum ise gelecekte Yeşil teorinin uluslararası ilişkiler arenasında önemli bir geleceği olacağının göstergesini oluşturmaktadır (Mutlu ve Zenginoğlu, 2019, s. 463).

Küresel çapta siyasi bir dönüşüm ihtiyacının olduğunu belirten yeşil teoriye göre çevresel problemlerin halledilebilmesi için ortak bir çözüm üreten politikaların ve mekanizmaların oluşumuyla ekolojik modernizasyon sağlanmalıdır (Kakışım, 2022, s. 7).

Yeşil teorisyenler arasında gösterilen Eckersley, liberal demokratik sistemin ekolojik demokrasiye dönüştürülebileceğini yani devletin “yeşillendirilebileceğini” iddia etmektedir. Ona göre devletin ekolojik demokrasiye erişebilmesi bir başka ifadeyle devletin yeşillendirilebilmesi için anayasa ve yasaların yeşillendirilmesi gerekmektedir. Eckersley, insanların ve biyoçeşitliliğin korunmasına ihtiyaç olduğunu belirterek ekosistemin tamamını kapsayacak bir biçimde vatandaşların çevresel hakları ve

sorumlulukları gibi daha geniş haklar düzeninin oluşturulmasını savunmaktadır (aktaran Kakışım, 2022, s. 7).

Sorunları eleştirirken bunların önüne geçilmesi için sistemin değişmesi gibi radikal değişimlerin olmasının gerektiğini savunan yeşil teori, bu düşüncelerinde tam manasıyla başarı elde edememiştir. Belki bu etkinin az olmasının nedeni henüz yeni bir teori oluşudur (Tarhan, 2018, s. 167).

1.3. GÜVENLİK VE ÇEVRE ARASINDAKİ BAĞLANTI: ÇEVRESEL GÜVENLİK

Çevresel problemler, insanlığın ortak bir sorunudur. Bu tür sorunların varlığı, çevrenin güvenliğini tehdit etmektedir. Bu noktada çevre ve güvenlik kavramlarıyla karşı karşıya kalınmaktadır. Bu iki kavram arasındaki bağ, bir süreç sonucunda oluşmuştur. Geleneksel güvenlik anlayışı içerisinde çevrenin yeri zamanla değişime uğramıştır. Bu değişim sürecinde çevresel güvenlik kavramı meydana gelmiştir. Çalışmanın bu kısmında zamanla değişen güvenlik anlayışı içerisindeki çevrenin konumu incelenecektir. Bu doğrultuda çevre ve güvenlik ilişkisi analiz edilerek çevresel güvenlik kavramı tanımı yapılacaktır. Daha sonra çevresel güvenlik kavramını daha iyi anlayabilmek adına söz konusu kavramın tarihsel süreci incelenecektir.

1.3.1. Değişen Güvenlik Anlayışı İçerisinde Çevrenin Rolü

Çevre ve güvenlik kavramları arasında bir ilişkinin olabileceği savı, Thomas Robert Malthus’a kadar gidebilmektedir. Malthus, 1789’da yayımladığı “Nüfus Artışı Hakkında Araştırma” adlı çalışmada salgınlar gibi kısıtlayıcı unsurların olmadığı durumlarda herhangi bir nüfusun gıda artışından daha hızlı artacağını, böylelikle zaman geçtikçe kişi başına düşen gıda miktarının azalacağını ve bu durumun sonucunda yoksulluk ve kriz çıkacağını “var olma mücadelesi” ifadesini kullanarak anlatmıştır (Met, 2011, s. 34).

Çevre ve güvenlik konuları arasında bir bağ oluşturma konusunda eski tarihli birtakım çalışmalar yapılmış olsa da asıl bu konunun başlangıç çalışması, Richard H. Ullman’ın dar ulusal güvenlik yaklaşımına karşı eleştirisidir. Ullman, ulusal güvenlik tanımlaması hususunda bir ülkeye karşı dışarıdan gelen askeri tehditlerden korunma şeklinde dar bir biçimde kullanımdan ziyade daha geniş bir ulusal güvenlik kavramına ihtiyaç olduğu görüşündedir. Çünkü Ullman, dar anlamdaki ulusal güvenlik anlayışının

yanlış yönlendirmelere neden olduğu kanaatindedir ve ulusların istikrarını bozma ihtimali taşıyan askeri nitelikte olmayan tehditlerin dikkatten kaçtığını belirtmektedir (Mazlum, 2003, s. 20).

“Nihai Güvenlik” isimli eserinde Norman Myers, çevrenin güvenlik konularının içerisine katılması gerektiğini savunmuştur. Ayrıca o, meydana gelen çevresel bozulmaların şiddetli çatışmalara yol açacağını ifade etmiştir. Myers, çevresel bir güvenliğin “nihai güvenlik” olduğunu savunmuş ve güvenlik kavramının çevresel yönü olmazsa diğer yönlerinin değersizleşeceğini vurgulamıştır (Vural, 2018, s. 29).

Graeger, güvenlik ve çevresel değişiklikler arasında teorik bir bağın oluşmasının dört nedeni olduğunu ileri sürmektedir. Bahsi geçen nedenlerden ilki, çevresel güvenliğin dünyadaki bütün canlılar için bir tehlike oluşturmastır. İkincisi, çevresel sorunların çatışmaların hem sebebi hem de neticesi olabileceği gerçeğidir. Üçüncüsü, askeri güvenlik endişelerinin başlıca ögesini oluşturan kontrol ve öngörülebilirlik unsurları, çevrenin koruması için de oldukça önemlidir. Söz konusu nedenlerden sonuncusu ise çevre ve güvenlik arasında bilişsel bir ilişkinin kurulması durumudur. Böylece çevresel güvenlik kavramı siyaset alanında cazip bir kavram haline gelmeye başlamış ve çevresel sürdürülebilirlik Batı’da yüksek siyasetin bir ögesi durumuna gelmiştir (aktaran Sençerman, 2013, s. 13).

Altmışlar ve yetmişler, çevresel bozulmalar ile bireylerin, toplumların ve biyosferin güvenliği arasındaki ilişkinin kurulduğu ve güvenlik ile çevre arasında açık ve kesin bağın meydana geldiği zamanlardır. 1972 yılında Stockholm’de gerçekleşen Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı çevresel sorunların uluslararası gündemde temel bir mesele olduğu ilk konferanstır. Konferans sonrası yayınlanan bildiride vurgulanan nokta genel itibariyle çevrenin geliştirilmesi ve korunmasıdır (Vural, 2018, s. 28).

1977’de Lester Brown’un yayınladığı “Ulusal Güvenliğin Yeniden Tanımlanması” adlı çalışması, güvenlik ve çevre sorunları arasındaki bağlantı konusunda önemlidir. Brown, çalışmasında ulusal güvenlik kavramının politik, ekonomik ve ekolojik açıdan birbirine karşı bağımlı olan bir hayatta yeterli olmadığını ifade etmiştir. Ona göre ortaya çıkan küresel nitelikteki krizlerde en önemli karar vericiler hâlâ devletler oldukları için bizzat devletler kendileri tepki göstermelidir. Ancak küresel boyuttaki problemlerin çıkardığı güvenlik sorununun çözümü için uluslararası iş birliğinin gerekli

olduğu da belirtilmiştir. Ayrıca bu çalışmada, 1973 yılında yaşanan petrol ambargosuna değinilip alternatif enerji kaynakları ile sürdürülebilir ekonomiye vurgu yapılmıştır. Ek olarak biyolojik sistemdeki sorunlara da değinilmiş ve iklim değışikliği üzerinde durulmuştur. Bu anlamda insanoğlu etkinlikleri sorgulanmış ve gıda güvenliğinden de bahsedilmiştir (aktaran Vural, 2018, s. 28). Bahsi geçen Soğuk Savaş döneminin ortasına tekâmül eden 1973 yılında meydana gelen petrol krizi, çevresel güvenlik kavramını derinleştirerek geleneksel güvenlik kavramının dışına çıkan güvenlik yaklaşımının gelişmesine de neden olmuştur. Petrol kriziyle birlikte kaynak kıtlığı, iklim değışikliği, atmosferin aşırı ısınmasından kaynaklı meydana gelen bozulma gibi problemler gündeme gelmeye başlamıştır. Bu anlamda geleneksel güvenlik anlayışı içerisinde çevresel güvenliğin yeri de gündeme gelmiştir. Bu açıdan çevresel güvenlik alanın yüksek politika alanı olarak tartışılması ve kabul edilmesi hususu ulusal ve uluslararası alanda tartışma konusu olmuştur. Yaşanan petrol krizinin etkisiyle başlayan farkındalık ve çevresel güvenlik, devletlerin ulusal güvenliğini tehdit etmeye başlaması iş birliğinin önemini göstermiştir. Çünkü çevresel sorunlar sınır aşan niteliktedir ve idari ve/veya coğrafi olarak çizilmiş sınırların çevre sorunları noktasında çaresiz kalmaktadır. Bu durum, ortak bir çevre politikasının oluşumunu gerekli kılmıştır. Buradaki iş birliği anlayışı, sadece devletlerin kendi aralarında yaptıkları bir birliktelik demek değildir. Çünkü böyle birliktelik yetersiz kalmaktadır. Dolayısıyla sivil toplum örgütleri, hükümet dışı örgütler ve hatta vatandaşların da bu iş birliğine katılması büyük önem arz etmektedir (Çınar, 2022, s. 16).

Güvenlik kavramının geleneksel olarak yapılan tanımında ulusal egemenliğe karşı askeri ve siyasal tehditleri ifade eden anlayışında bir genişleme yaşanmıştır ve bu durumun en önemli nedenlerinde biri yaşanan çevresel bunalımların ulusların güvenliğini ve sürekliliğini tehdit etme noktasına gelmiş olmasıdır (Keleş ve Ertan, 2002, s. 237-238). Bu anlamda, 1990’larda “yeni güvenlik” diye adlandırılan yaklaşım göze çarpmaktadır. Bu yaklaşım, güvenlik kavramının kapsamının salt askeri konulardan başka insan, devlet, gezegenin güvenliğine dair konuları da içerecek şekilde genişlemesi ve geliştirilmesi için yapılan çağrılarla ortaya çıkmıştır (Bilgin, 2010, s. 73).

Güvenliğin yeniden kavramsallaşmasında; güvenlik kavramlarının genişlemesi, derinleşmesi ve sektörleşmesi, odağın devletten insani güvenliğe doğru kayması, yeni tür güvenlik tehditlerinin fark edilmesi, yeni çevresel tehlike, risk ve afetlerle yüzleşerek

bunlarla başa çıkabilmek için yeni askeri nitelikte olmayan stratejiler araştırmak gibi eğilimler yer almaktadır (Brauch, 2008, s. 22-23).

Geleneksel güvenlik yaklaşımları, güvenlik tehditleriyle baş edebilme hususunda yalnızca askeri araçlara odaklanmalarından dolayı eleştirilmişlerdir. Özellikle eleştiriler, askeri odaklı yaklaşımın yeterli olmayacağı doğrultusunda olmuştur. Çünkü güvenlik noktasında yaşanan problemlerin algılanışındaki yaşanacak bir değişim problemin çözüme kavuşturulmasında da bir değişime neden olacaktır. Bu anlamda yeni güvenlik yaklaşımları güvenlik sorunlarının çözümünde askeri olmayan; demokratikleşme, karşılıklı bağımlılığın teşviki, çatışmalara çözüm, ekonomik kalkınma, bireysel hak ve özgürlüklerin korunması vb. çözümleri en geçerli yöntemler olarak görmektedirler. Bu açıdan eleştirel/yeni yaklaşımlar, güvenlik ilişkileri noktasında karşılıklı bağımlılığın altını çizerek güvenliğin bütün insanlık için olduğunu düşünmektedir (Ağır, 2011, s. 108).

Meydana gelen yeni güvenlik kavramsallaştırmalarının amacı, güvenlik kavramının kapsamının yeni üç boyut ile birlikte genişletilmesidir. Bu boyutlardan ilki; doğal kaynakların, ekonomik kısıtlıkların ve insan haklarının ulusal değerler bünyesine dâhil edilmesidir. İkincisi, ulusal çaptaki uygulamaların yerel ve global seviyeleri de içerisine alarak genişlemesidir. Üçüncüsü ise çevre politikalarının ve diğer askeri nitelikte olmayan çatışmaya karşı önlemleri de kapsayacak bir şekilde askeri ve müttefik sınırlandırmaların durdurulmasıdır (Türk, 2008, s. 37).

Geleneksel güvenliğin içerisine çevre gibi konuların girmesiyle kapsamı büyüyen güvenlik algısı, birtakım sonuçlar doğurmuştur. Bu sonuçlar içerisinde ulusal güvenlik anlayışından birey ve grup güvenliğine geçiş, uluslararası güvenliğin ön plana çıkmaya başlaması, ulus devletlerin siyasi yetki ve sorumluluklarını uluslararası kurumlara, sivil toplum kuruluşlarına ve bölgesel ve yerel yönetimlere doğru dağıtma baskısı yer almaktadır (Ak, 2013, s. 109).

Güvenlik ve çevre konuları arasındaki bağlantıyı oluşturan birçok neden mevcuttur ve bu nedenlerden en dikkat çeken var olan çevresel kaynak kalitesinin bozulması ve miktarında meydana gelen azalmadır. Örneğin, su kaynaklarıyla ilgili problemler, erozyon, ormansızlaşma vb. çevresel problemler insanlık açısından önemli tehdit niteliğindedir (Mazlum, 2003, s. 18). Bir başka neden de insanların çevrelerini güvenlik durumlarıyla birlikte düşünmeleridir. Böylece güvenliğe karşı tehlike ve

tehditlerin kapsamı genişlemiş ve çevresel etkenlerin de değerlendirilmesi gerekliliği doğmuştur. Sonuç olarak da ekolojik güvenliğini de içerisine dâhil eden çevresel güvenlik kavramı ortaya çıkmıştır (Kaypak, 2012b, s. 2).

Güvensizlik, çevre ve çatışma kavramları arasındaki bağlantının ilk defa dile gelişi, 1990'lı yılların başlarında Thomas Homer-Dixon önderliğini üstlendiği Toronto Üniversitesi tarafından yürütülen çalışmalarda ve Günter Bachler gözetiminde Çevre ve Çatışmalar Projesi altında İsviçre Bern ve Zürih'te yürütülen faaliyetlerde olmuştur. Burada birçok vaka çalışması üzerinde durulmuş olup çevresel problemler, doğal kaynakların aşırı tüketimi ve ekosistemin bozulmasıyla bunların insanların refahları ve yaşamları üzerinde oluşturdukları dengesizlik ve yol açtıkları şiddetli çatışmalara vurgu yapılmıştır (Sençerman, 2013, s. 22).

Çevre konularına ilişkin hassasiyeti, Homer-Dixon birkaç faktörün açıkladığını ileri sürmüştür. Bu faktörlerden ilki, süper güçler arasında yaşanan askeri ve ideolojik çatışmanın azalmasıyla birlikte Batılı ülkelerde başka konular için de yeni bir alanın meydana çıkması; ikincisi, bilhassa 1988 senesinde Amerika'nın kuzeyinde geçen kuru ve sıcaklığın harekete geçirdiği küresel çevresel değişiklik hususunda kamu ve medyadaki bilinçlilik ve sonuncusu ise 1980'li yıllardan itibaren bilim toplumunun küresel nitelikteki çevresel problemler konusundaki değişen algısıdır (aktaran Sençerman, 2013, s. 21).

Çevresel problemlerin güvenlik yönü olup olmadığını anlayabilmek için çevresel problemlerin türünün güvenlik konusunda ne tür tehdit oluşturduğunun araştırılmasının iyi yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla güvenlik ve çevre konuları arasında ilişki kurarken ilk güvenlik kavramının içeriği saptanmalıdır. Dünya da Soğuk Savaş döneminin hüküm sürdüğü yıllarda çevre konusu, sadece askeri tehditleri odağına alan geleneksel güvenliğin kapsamına dâhil olmamıştır (Özkan, 2018, s. 13).

Çevre kavramını güvenlik konularında ön plana çıkaran husus, Soğuk Savaş'ın sonrasında güvenliğin yeniden değerlendirilmesi sonucu ulusal güvenlik unsurunun tanımında yapılan değişimlerdir (Sençerman, 2013, s. 14). Soğuk Savaş'tan sonra güvenlik kavramı hakkındaki geleneksel güvenliğe dair tartışmalar azalmaya başlamışken sanayileşmenin artmasının çevre üzerindeki olumsuz etkileri çevre konusundaki endişeleri arttırmıştır. Böylelikle çevre konusu, güvenlik araştırmaları radarına girmiş ve kapsamlı çalışmalar ile ele alınıp incelenmiştir. Bu gelişmeler sonucunda çevresel güvenlik konulu araştırma alanı meydana gelmiştir. Çevresel güvenlik, çevre konulu

etmenlerin ortaya çıkaracağı güvenlik sorununun çatışmayla sonlaması noktasını incelemektedir (Met, 2011, s. 37).

Özetle çevre ve güvenlik kavramlarının ilişkisi çevrede yaşanan bozulmaların doğa, devlet, insan gibi varlıklarda ortaya çıkardığı etkilerle izah edilebilir. Bu ilişkinin kurulması uzun bir gelişim süreci sonucunda oluşmuştur. Şöyle ki çevre ve güvenlik arasındaki bağın oluşum süreci yaklaşık son otuz senede daha da belirgin hale gelmiştir. Bu belirginleşmeyi gerçekleştiren, çevresel sorunların ve iklim değişikliğinin toplumlar üzerinde yarattığı etkinin farkına varılıp artık çevresel sorunların güvenlik boyutuyla ele alınmaya başlanmasıdır. Bu doğrultuda çevre ile güvenlik kavramı arasındaki bağı çevresel problemler ve toplumsal problemler kapsamında en iyi ifade eden kavram çevresel güvenliktir. Milletlerarası güvenlik ortamında değişen süreçler ve aktörler, geleneksel güvenlik yaklaşımları ve tanımları haricinde zamanla bireye öncelik veren güvenlik yaklaşımları meydana gelmiştir. Aslında tüm bu süreç çevresel güvenlik kavramının ortaya çıkmasında rol oynamaktadır (Vural, 2018, s. 20-21). Yerel çerçevede oluşan toprak, hava ve su kirliliği ile başlayan ozon tabakasının incilmesi ve sera gazı etkisi gibi küresel nitelikteki çevresel problemlerin zamanla tüm insanlığı tehdit eder duruma gelişi dünyanın çevresel güvenlik gibi bir problemle yüz yüze geldiğinin göstergesidir (Keleş ve Ertan, 2002, s. 238).

1.3.2. Çevresel Güvenlik Tanımı

Çevresel güvenlik kavramının açıklanmasına ilişkin iki önemli tanımlama mevcuttur. Bunlardan birinci tanımlamaya göre çevresel güvenlik, ulusal sınırlar çerçevesinde ya da bu sınırların dışında kötü yönetimden, kazalardan, planlardan ya da cehalet gibi unsurlardan kaynaklı doğal ya da insani süreç sonucunda meydana gelen çevresel tehlikelerden görelî olarak korunmadır. İkinci tanıma göreyse çevresel güvenlik, insan ve çevre dinamikleri durumundan oluşmaktadır. Bu tanımlama, bahsi geçen kavramın insani tarafıyla alakalıdır. Bu doğrultuda söz konusu tanım askeri davranışlar neticesinde çevrede meydana gelen bozulmanın düzeltilmesi, sosyal düzensizlik ve çatışmaya neden olan kaynak kıtlığı, bozulan çevrenin ve biyolojik tehditlerin düzeltilmesi hususlarını içermektedir. Çevresel güvenlik, yeryüzünün fonksiyonel bütünlüğünü baltalayan tehditlerde azalma olmasını ifade etmektedir (Türk, 2008, s. 59).

Son zamanlarda çevresel güvenlik, yorumlamalarda kısıtlama getirilmeksizin insan, sosyal, ekonomik refah, fiziksel de dâhil olmak üzere geniş kapsama sahip bir kavramı çağrıştırmaktadır (Vural, 2018, s. 31).

Bireylerin, grupların ve toplumların çevresel değişiklikler noktasında hassas olmamasını sağlayıp olumsuzluklarla karşı karşıya kalmasını engelleme durumuna bir başka ifadeyle çevrenin güvenli hale gelmesine çevresel güvenlik denilmektedir. Çevreyi güvenli hale getirmek yönetime bağlı kalmıştır. Şöyle ki çevresel güvenliğin sağlanması için ulusal devletler çevre bozulmaları ve bununla ilgili her çeşit şiddet hareketleri noktasında önlem geliştirmesi gerekmektedir. Ayrıca çevresel güvenlik için küresel çapta çevresel politikalar oluşturulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır (Ak, 2013, s.101).

Çevresel güvenlik, çevresel bozulmalara neden olan askeri zararların engellenmesi veya onarılması, çevresel kaynaklı çatışmaların engellenmesi ve bunlara karşılık verilebilmesi ve çevrenin etik değerlerine bağlı şekilde çevrenin korunması olmak üzere üç alt ögenin oluşturduğu çevresel yaşam desteğidir (Türk, 2008, s. 61).

Çevresel güvenliğin iki yönü vardır. Bu yönlerden birincisi, çevresel perspektiften güvenlik, ekolojik dengenin gerçekleştirilmesidir. İkincisi, çevresel bozulmaların yol açtığı çatışmaların önlenmesi ve yönetilmesidir. Ekolojik dengenin sağlanması durumunda kaynaklar korunur. Ayrıca stoklar garanti altına alınır ve çatışma çıkma ihtimali düşer (Türk, 2008, s. 66).

Çevresel güvenlik hem bir kavramı hem de bir süreci ifade etmektedir. Süreç anlamında çevresel güvenlik, dünya barışını ve istikrarını bozma ihtimalini oluşturan değişen çevresel koşullara karşı etkin bir biçimde cevap verebilme sürecini ifade etmektedir. Bahsi geçen bu süreç, oluşabilecek çevresel sorunların etkisini azaltmayı ve çevre üzerinde insanların neden olduğu değişikliklerin önüne geçebilmek için önemli konuları belirlemeyi ve çevre konusundaki eylemleri uygulamayı kapsamaktadır (Sençerman, 2013, s. 23).

Çevresel güvenlik kavramı Norman Myers'a göre şöyledir: Ulusal güvenlik yalnızca savaşan kuvvetler ve silahlardan ibaret olmayıp sulak alanlar, ormanlar, iklim gibi ögelerle de alakalıdır (aktaran Sençerman, 2013, s. 23).

Opschoor'un yaptığı tanıma göre çevresel güvenlik; sürdürülebilir kaynakların kullanım durumunu, güvenli sınırlarda kirliliği, uygun çevresel kriz yönetimini ifade etmektedir (Türk, 2008, s. 60).

Renner da çevresel güvenlik tanımlaması yapmıştır hatta ona göre bu kavramın birçok tanımı mevcuttur. Bunlardan ilki, çatışma nedeni ve/veya hedefi olarak çevre; ikincisi, savaş aleti olarak çevre; üçüncüsü, askeri faaliyetlerin neden olduğu çevresel bozulmalar; dördüncüsü, refah ve kalkınma konuları üzerinden çevre sorunlarının güvenliğe dolaylı etki etmesi; son olarak ise siyasi ve güvenlikle alakalı çıkarımlardan ayrı çevresel bozulma ve korumadır (aktaran Sençerman, 2013, s. 24).

Barnett, çevresel güvenlik konusunda uzlaşılmış bir tanımın mevcut olmadığını belirtmiştir. Ona göre bu kavramı anlayabilmek için önce “çevresel güvensizlik” kavramının anlaşılması ve tanımlanması gereklidir. Çevresel değişikliklerden kaynaklı olumsuzluklar karşında grupların ve bireylerin savunmasız kalması durumu bir başka deyişle grupların ve bireylerin çevrede meydana gelen değişimlerden kaçınmadığında gerçekleşen duruma çevresel güvensizlik denir. Buradan hareketle çevresel güvenlik kavramı, bireylerin çevresel değişikliği önleme ya da yaşanan bu tür değişikliklere uyum sağlama kabiliyetini ifade etmektedir (aktaran Vural, 2018, s. 31). Barnett çevresel güvenliğin; güvence altına alma, güvenlik kavramının yeniden tanımlanması, şiddetli anlaşmazlıklarda çevresel öğelere dair teoriler, toplumun çevre güvenliğinin tanımlanması, çevre konularıyla savunma güçlerinin arasındaki bağ, ekolojik güvenlik ajandası, insanoğlunun çevresel güvenliği olmak üzere yedi önemli alanı kapsadığını belirtmektedir (Met, 2011, s. 41).

Çevresel bozulmalar ve çevresel güvenlik ile alakalı yaklaşımlar genel anlamda dört başlıkla ifade edilebilir. Bunlardan ilki, siyasi istikrarsızlık ve çatışma sebebi olarak çevresel kıtlık. İkincisi, savaş davranışının yol açtığı çevresel bozulmalar. Üçüncüsü, insanlığın refahına ve sağlığına karşı tehlike olarak çevresel bozulmalar. Son olarak ise egemenliğin ihlali olarak çevresel bozulmalar (Türk, 2008, s. 67).

Aslında özetle, çevresel güvenliğin başlıca belirgin özelliklerini şöyle sıralamak mümkündür: Çevresel problemlerin meydana gelişinin bir sürece yayılması ve olumsuz etkilerinin çoğunlukla geç ortaya çıkması nedeniyle çevresel güvenliğe karşı tehlike yaratan unsurları önceden görebilmek zordur. Çevresel sorunlar küresel iş birliği gerektirir. Çevreyi koruma politikaları maliyetlidir. Çevresel sorunlar, uzun vadeli mücadele ve tedbirler gerektirir. Konusu sivil olduğundan dolayı daha çok sivil toplum kuruluşları faaliyetleri kapsamına girer. Tüm insanlığı hatta tüm canlıları ilgilendirir. Çevresel tehdit bir başka alanı da olumsuz etkileyebilir ki bu nedenle yalnızca kendi sınırları çerçevesinde değerlendirilmemelidir (Acar, 2017, s. 37-38).

1.3.3. Çevresel Güvenlik Kavramının Tarihsel Süreci

Birçok araştırmacı ve yazara göre çevresel güvenliğin kökenleri 1970’li yıllara kadar gitmektedir. Richard Falk’ın Tehlike Altındaki Gezegen adlı eserinde iklim değişikliği ve güvenlik bağlantısına yer vermesi, bu noktadaki çalışmalara temel oluşturmaktadır. Eserde, Avrupa ve hatta üçüncü dünya ülkelerinin çevre politikalarına, ortaya çıkarabileceği yan etkilerden dolayı zamanla daha çok önem verdiğinin altı çizilmekte olup toplumların kapsamlı araştırmalara yönelmesiyle çevresel felaketlerin engellenebileceği vurgulamaktadır. Ayrıca çalışmada güvenlik konusunda önemli değişikliklerin kendiliğinden meydana geleceği belirtilmektedir (Met, 2011, s. 33). Falk’ın çalışmasından sonra çevre konusu ve güvenlik daha çok bağdaştırılmaya başlanmıştır. Bilhassa kaynak kıtlığı meselesi ve bu durumun yol açabileceği çatışmalar hususu, Falk’ın çalışmasıyla bilinen bir hal almıştır. Milletlerarası politik sistemi, ulusal refahı ve milletlerarası istikrarı etkileyebilecek ortak çevresel problemleri anlama ve bunlara tepki gösterme gerekliliği noktasında bir bilinç oluşmaya başlamıştır (Çınar, 2022, s. 20). Ancak çevreci hareketlerin başat noktası olarak sayılabilecek çalışma; 1962 yılında bilim insanı, ekolog ve yazar Rachel Carson tarafından yazılan kimyasal böcek ilaçlarının hatalı kullanımının çevreye karşı kalıcı etki ettiği ve bu durumun insanların hayatına ve güvenliğine karşı tehdit oluşturacağı hakkındaki ibareleri çok erken zamanlarda anlatan “Sessiz İlkbahar” isimli eserdir. Eser yayınlandığında çevre bilincinin literatürde adı dahi yer almazken çalışmada kullanılan bilimsel bakış ve yapılan analizlerin, günümüze gelip baktığımızda dahi ne kadar yerinde olduğunu ve Carson’un öngörüye sahip biri olduğunu anlıyoruz (Çınar, 2022, s. 18-19).

Falk’dan sonra güvenliğe karşı tehlike oluşturulabilecek problemlerle baş edebilmek adına geleneksel güvenlik anlayışının içerisine çevre gibi konuları alacak bir biçimde kapsamının genişletilmesi gerekliliği noktasında Richard H. Ullman, Norman Myers, Lester Russell Brown gibi önemli isimler ve birçok bilim insanları görüşlerini bildirmişlerdir. Bahsi geçen bilim insanlarının geliştirdiği çevresel güvenlik kavramı, çevre ve bireyin birlikte varlıklarını güvence altına alma düşüncesidir. Buradaki söz konusu güvenliğin, geleneksel olarak devlet ve milli çıkarların korunması görüşünü taşıyan bir yönü olduğu da belirtilmektedir (Başkan, 2020, s. 19).

Çevresel problemlerin çözümü hususunda askeri yöntemler yeterli gelmemektedir. Bu doğrultuda geleneksel güvenlik yaklaşımının kapsamı, çevreyle alakalı politik yaklaşımları da kapsayacak bir biçimde genişletilmesi gerekmektedir.

Çevresel güvenlik anlayışı bu tür problemlerin çözümü noktasında bir araç olarak görülmektedir. Ancak çevresel olarak sorun çıkaracak olan ögelerin oluşum süreci çoğunlukla on yıllar almakta ve kısa bir süreçte çözüme kavuşturulamamaktadır. Dolayısıyla çevresel güvenlik kavramını ülkelerin gündemlerine alması bir anda olmamış, biraz zaman almıştır (Akgün, 2013, s. 11). Bu anlamda çevresel güvenliğin aşamalardan meydana geldiğini söylemek yanlış olmayacaktır. İlk aşama olarak kabul edilen 1970'ler ve 1980'lerde yapılan çalışmalarda savaşın çevre üzerinde yarattığı etkiler ele alınmıştır. 1990'lardan itibaren ise kaynakların kullanımı konusundaki sorunlara ilişkin çatışmalardan ayrı bir aşama meydana gelmiştir. 21.yy küreselleşmesi diye adlandırılan günümüzde ise mevzu daha derin ve kapsamlı bir durum haline gelmiştir. Çevresel güvenliğin içerisine atmosferde yaşanan ısınmaya bağlı olarak artan küresel iklim değişikliği, toprak ve su kaynaklı nüfus, kentsellik, kırsallık ve bunlara ek daha çeşitli yeni ve/veya kronik problemler dâhil edilebilmektedir. Ayrıca nükleer atıklar, artan teknoloji, doğanın kirletilmesi, ekonomik milliyetçiliğin küresel dünyada baskınlaşması; denizin, kullanılabilir su kaynaklarının, tarım topraklarının, doğanın sanayileşme ve yapılaşma için zarar görmesi çevre güvenliğini ekonomi güvenliğinin içine dâhil etmiş hatta daha baskın bir duruma getirmiştir (Çınar, 2022, s. 17).

Çevresel güvenlik kavramının literatüre girişi 1987'de Birleşmiş Milletler Genel Komitesi tarafından olmuştur. Çevresel güvenlik olarak addedilen bu kavram, çevresel sorunların bir güvenlik politikası olarak çözümü olarak ifade edilebilmektedir. Aslında bugün de ele alınan güvenlik kavramı, çevresel güvenliktir. Şöyle ki ortak bir tehlike olarak görülen tüm canlıların ortak düşmanı olarak ifade edebileceğimiz çevresel bunalımların artık askeri bir çözümü yoktur. Çözüm ortak bir güvenlik sistemi oluşturmaktadır (Türk, 2008, s. 42).

Arthur H. Westing, 1989'da fakirlik, nükleer savaş ve küresel çevresel sorunlar gibi çevresel tehditlerden korunma anlamında kapsamlı güvenlik kavramını ortaya atmıştır. Bu kavram; ekonomik, askeri ve insani alt ögeleri içeren siyasal güvenlik ve çevre korumasını içinde barındıran çevresel güvenlik olmak üzere iki unsurdan meydana gelmektedir (Türk, 2008, s. 42).

Westing, kaynak savaşlarının önüne geçilmesi için gerekli olan uluslararası güvenlik hususunun güçlendirmesini odağına almaktadır. O, çevresel problemler hakkında ülkeler arasında iş birliğine gidilmesi gerektiğini savunmaktadır. Ayrıca kalkınma gerçekleşirken çevre ile uyum içerisinde olması gerektiği görüşündedir. Bu

doğrultuda ilk önemli belge, 1987'deki BM ve Çevre Komisyonu'nun yayınladığı "Ortak Geleceğimiz" olarak da bilinen Brundtland Raporu'dur. Söz konusu raporda çevresel sorunların politik gerginliklerin ve askeri çatışmaların hem nedeni hem de sonucunu oluşturduğu belirtilmiştir. Ayrıca çevresel güvenlik ifadesinin açık biçimde kullanımı ilk defa bu rapor içerisinde olmuştur (Vural, 2018, s. 29). Çevresel meselelerin güvenlik kapsamına girmesi ve politika basamaklarında öneminin yükselmesi yine söz konusu raporla olmuştur. Şöyle ki bahsi geçen raporda güvenlik ve çevre konularının ilişkisinden, ülkelerin devam etmekte olan çevre bozulmasındaki sorumluluklarından bahsedilmiştir. Bu durum siyasi öncelik listelenmesinin yenilenmesini sağlamış çevreye dair kavramlar stratejik tartışma konusuna dâhil edilmiştir. Ortak Geleceğimiz adlı rapora göre çeşitli bölgesel nitelikteki kuruluşlar çevreyi faaliyetlerine ve hedeflerine tam anlamıyla bütünleştirebilmek adına daha fazla gayretli olmalıdırlar. Çevre sorunlarının sınır tanımaz tutumuyla baş edebilmek için özellikle gelişmekte olan ülkeler arasında bölgesel çapta düzenlemelere gereksinim vardır. Raporda, ulusal egemenliğe karşı askeri ve siyasi tehdit algısına sahip geleneksel güvenlik anlayışı içerisinde artan çevresel sorunların etkilerini de alarak uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel bir biçimde güvenliğin kapsamının genişletilmesi gerektiğine değinilmektedir (World Commission on Environment and Development, 1987).

Özetle, Brundtland Raporu iki önemli konuyu vurgulamaktadır. Bunlardan ilki, gelişimin var olan durumuyla devam edemeyeceğinin ve değişime gidilmesinin gerekliliğidir. İkinci olarak ise değişimin sadece bir gereklilik olmadığı aynı zamanda mümkün olduğudur (Met, 2011, s. 35).

Aslında Brundtland Raporu'nun öncesinde 1972 yılında Roma Kulübü'nün "Büyümenin Sınırları" isimli raporuyla birlikte çevresel güvenlik kavramı meydana gelmiştir. Bu raporun içerdiği başlıca konular içerisinde; kirlilik, endüstrileşme, nüfus, gıda üretimi ve yenilenemeyen kaynakların tükenmesi yer almaktadır. Lester Brown'un 1977 yılında "Ulusal Güvenliğin Yeniden Tanımlanması" isimli çalışmasında doğal kaynakların kıtlığı ve çevrenin bozulması yer almıştır. Bu konulara yer verilmesinin nedeni, yeni tehditlerin varlığıdır. Söz konusu bu yeni tehditler askeri güçlerin baş edemeyeceği türdendir (Türk, 2008, s. 33). Ayrıca Brown, ulusal güvenlik kavramını yeniden tanımlamasını yapmaya çalışmıştır. Daha sonra da "Güvenliği Yeniden Tanımlamak" isimli makalesiyle Richard Ullman, ulusal güvenliği askeri tehditler dışında genişletmeye çalışmıştır. Ullman'a göre ulusal güvenliğin tehdit edilmesi; belirli bir

yerde yaşayan insanların hayat kalitesinde ani, şiddetli ve açık bir biçimde değişiklik meydana getiren tehditler ve özel, kamu veya devlet dışı kişi, grup gibi ögelerin devlet siyasasındaki tercih seçeneklerinin daraltılması şeklinde ifade edilmektedir. Ullman, güvenliğin sadece askeri ve ekonomi boyutta çevresel bir konu olmadığını belirterek gerçek anlamda güvenliğin bütün bu unsurların müşterek etkileşimi sonucunda ortaya çıkan bir konu olduğunu ifade eder. Ayrıca Ullman'a göre sadece askeri tehditlere odaklanmak diğer tehditleri gözden kaçırmaya neden olmaktadır. Ona göre askeri tehditlerin dışındaki tehditleri de ulusal güvenliğe dâhil edilmesi gerekmektedir. Ullman'ı takip eden çevresel güvenlik kavramını geleneksel güvenlik anlayışının içerisinde bir yere konumlandırmaya çalışanların yanı sıra çevresel güvenlik ve geleneksel güvenlik kavramlarının farklı birer kavram olduğunu belirten düşünürler de vardır (Uğurlu, 2009, s. 84-85).

Çevre ve güvenlik arasındaki ilişkiye dair tartışma, 1980'li yıllarda Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından sürdürülebilir kalkınmanın önemli bir unsuru olarak belirtmesinden itibaren gelişim göstermiştir. Çevre ve güvenlik kavramları arasındaki ilişkiye karşı kuşkuyla yaklaşanlar ve bu ilişkiyi destekleyenler metodolojik, kavramsal ve politik platformlarda tartışmayı sürdürürken tartışmanın bağlamı da jeopolitik olayların gelişimi ve bilimin bilhassa iklim değişikliğiyle alakalı araştırmaların gelişimiyle eş zamanlı bir biçimde kendiliğinden değişmiştir (Dalby, 2008, s. 180).

Çevresel güvenlik hakkındaki tartışmaları Simon Dalby dönemsel olarak incelemiştir. Bu inceleme beş farklı dönemi içermektedir. Birinci dönem, Gorbaçov döneminin sonudur ki bu dönem çevresel güvenlik konusunun öneminin arttığı süreçtir. İkinci dönem, Homer-Dixon'ın önünü çektiği Toronto ekolünün çevresel kıtlıkla toplumsal tehdit ve çatışma arasında sıkı bağların teşhis edildiği dönemdir. Üçüncü dönem; Avrupa'da, İsviçre'de, Çevre ve Çatışmalar Projesi (ENCOP)'nin yaptığı çalışmalarda çevresel çatışmaları kalkınma sorunlarına ve ticari toplumların genişleyen etkisine bağladığı dönemdir. Dördüncü dönem, çevresel kıtlığın çatışmaya neden olduğuna dair argümanların politik ekoloji araştırmalarına meraklı bir grup araştırmacının yürüttüğü politik ekonomi çoğunluğundaki çalışmaların olduğu dönemdir. Beşinci dönem ve aynı zamanda son dönem ise 1990'lı yılların sonunda kaynak kıtlıklarının çatışmasıyla ilişkisinin olmadığını ileri süren karşı argümanların dillendirildiği bir dönemdir (aktaran Sençerman, 2013, s. 22-23).

1989 yılında, çevresel manadaki değişikliklerin devletler ve toplumlar açısından bir güvenlik tehdidi niteliğinde olması güvenlik ve çevre konularında yayımlanan yayınların tartıştığı temel konu olmuştur. Toplumların gündemlerinde çevreye dair endişeler yer almaya başlamasıyla birlikte NATO da geleneksel güvenlik tehditlerine ilişkin tanımların çevre konusunu da kapsayacak şekilde genişletilmesi gerektiğini düşünmeye başlamıştır (Met, 2011, s. 35). Hatta NATO, Soğuk Savaş'ın bitiminden sonra güvenlik kavramının tanımında birtakım değişikliklere gitmiş ve kavramın kapsamında büyüme yaşanmıştır. Bu anlamda kuruluş, 1991 senesinde ilk kez çevresel güvenliği stratejik kavramlar tasnifinde sayıp aşırı hava olayları, doğal kaynakların azalması, kirlilik gibi çevreye dair konuların bölgesel gerilim ve çatışma riski içerdiğini belirtmiştir. Söz konusu kuruluş, gelişmekte olan ekonomiye ve geçiş ekonomisine sahip devletlerin çevre konusunda baskı hisseden bölgelerden olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca NATO, çevresel güvenliğin bahsi geçen bu bölge ve devletler için yüksek politika olarak görülebileceğini dile getirmiştir. 2004'te Örgüt, Çevre ve Güvenlik Girişimi'ni oluşturmuştur. NATO, 2012 senesinde çevresel güvenlik hakkında enerji etkinliği, yenilenebilir enerji konuları, acil sivil durumlar ile hassas bölgelerdeki iklim değişikliği etkilerine maruz kalan ortaklar ve üyelere yardım edilmesine dair gayretli olmaya vurgu yaparak çevre güvenliği kapsamında Soğuk Savaş döneminden sonra politikalarını devam ettirmektedir (Çınar, 2022, s. 18).

Araştırmacılar, Soğuk Savaş döneminden sonra kapsamı genişleyen güvenlik anlayışıyla beraber çevresel güvenlik meselesini de çalışmalarına eklemeye çalışmışlar ve göç, çevre, doğal kaynaklar gibi tehditleri ulusal güvenlik için önemli tehdit olarak kabul etmişlerdir. Bu anlamda ekolojik tehditleri; çevresel tehditler, çevresel mülteci veya toplumsal çalkantılarla ilgili tehditler ve kıt kaynaklarla ilgili olan tehditler olmak üzere üçe ayırmak mümkündür. Çevresel tehditler; deniz kirliliği, hava kirliliği ve illegal zehirli madde ticaretiyle alakalıdır. Çevresel mülteciler ve toplumsal çalkantı, ekolojik felaketler veya doğal kaynaklarda oluşan kıtlığın yol açtığı insani göçler ile alakalıyken kıt kaynaklar; enerji, su, mineraller, balık avlama havzaları ve deniz geçitleri gibi başlıca kaynakların kıtlığıyla alakalıdır. Çevresel güvenliğe ilişkin çalışmalar, küreselleşme ve diğer uluslararası değişim süreçlerin toplumsal ve politik etkileri hakkında yapılan bu tartışmaların arasında daha geniş sınırlara sahip ve mühim bir tartışma ileri sürmektedir (Sençerman, 2013, s. 20).

Çevresel güvenliğin süreçlerin geliştirilmesi noktasındaki öngörüsü, toplumların içerisinde belli bir azınlık gruplarının ve çıkar gruplarının yararı yerine büyük çoğunluğun güvenliği adınadır. Dolayısıyla devleti ve güçlü toplumsal grupları önceleyen yaklaşımlar yerine, her bir bireyin yaşamının güvenliğini temel almaktadır (Ak, 2013, s.101-102).

Bir bireyden başlayıp içerisine ulus devletleri, uluslararası arenada ise bütün toplumları ve gezegenin tamamını etkisi altına alabilen çevresel güvenlik; sosyal, ekonomik ve çevresel konuları da bünyesinde barındırmaktadır (Ak, 2013, s. 103). Söz konusu kavram birey merkezli olup kişisel tercihlerini yaşatabilen, sosyal ve iktisadi olanakları bulunan toplumsal yapıların değerlerine artı değer katarak ulus devletlere insan hakları ve demokratikleşme hususunda destek vermektedir (Ak, 2013, s. 106).

Çevresel güvenlik, ekolojik sistemi ve bireyi güvence altına alma düşüncesi temelindedir. Dolayısıyla çevresel güvenlik kavramından bahsedildiğinde ekolojik güvenlik ilk akla gelen kavram olmaktadır. Ekolojik güvenlik, devletlerin çıkarlarına ve halkının varlığına ve geleceğine dair herhangi bir tehdit oluşumunun önüne geçilmesi olarak ifade edilen ulusal güvenlik kavramına ek olarak küresel ısınma, kirlilik gibi öğelerden kaynaklı tehditlerinde eklenebilmesiyle ortaya çıkmıştır ve aslında çevresel güvenlik kavramının yerine de kullanılmaktadır. Doğal yaşantının güvenliğini, ekosistemin zarar görmemesini anlatan ekolojik güvenlikten daha geniş kapsama sahip çevresel güvenlik; denizlerin, boğazların, doğal kaynakların güvenliği gibi konuları da bünyesinde barındırmaktadır (Kaypak, 2012b, s. 13-14). Çevresel güvenlik, insanlık ve doğa ilişkisindeki doğal kaynakların kullanımı ve bu kaynakların mal, gıda, hizmet ve kazanca dönüşümü biçiminde oluşan etkileşimin sonucu ortaya çıkan tehditlerin ve çatışmaların oluşmasının önüne geçilmesiyle ilgilidir (Sençerman, 2013, s. 21).

Çevre güvenliği; çevre, hem güvenliği sağlanacak alan hem de risk alanı niteliğindedir; kavramın anlamı kişiden kişiye değişmektedir; güvenliğin kapsamının büyümesine ve derinleştirilmesine neden olmuştur; eleştirel ve uygulamaya yönelik alanları vardır; bireyden başlayarak devlete oradan da küresele dek etkileri ve sonuçları vardır; ortak güvenliğe ve karşılıklı bağımlılığa sahiptir; çözüm hususunda iş birliğini esas almaktadır; yalnızca çevre tahribatının oluşması, balık avlanmaları, nükleer çalışmalar ve atıklar, salgın hastalıklar, iklimde meydana gelen değişiklikler ve tarım sahasındaki etkilerle değil; aynı zamanda kaynak kıtlığı hususunun çatışmalara neden

olabileceği öngörüsü ile milletlerarası ve ulusal güvenliğe tehdit şeklinde değerlendirilmektedir (Çınar, 2022, s. 20-21).

Çevresel problemler içinden çevresel güvenlik tehdidi yaratabilecek sorunlardan biri de, senelerce okyanusların ve denizlerin çeşitli sebeplerle kirletilmesi sonucunda deniz biyoçeşitliliğin azalması, tehdit edilmesi, deniz ekosisteminin değişimidir. Okyanusların ve denizlerin çevresi, dünya çapında yaşanan iklim değişikliği ve bu problemin hem tetiklediği hem de etkilendiği diğer çevresel problemlerin de etkisiyle ciddi bir tahribatla karşı karşıya kalmaktadır (Başkan, 2020, s. 21).

Tüm dünyayı ilgilendiren çevresel risklerin yanı sıra yerel riskler de çevresel güvenliğe karşı tehdit oluşturmaktadır. Şöyle ki dünyanın pek çok bölgesinde bölgesel nitelikteki problemlerden dolayı canlıların sağlığı tehdit altındadır. Türkiye’de bulunan boğazlardan geçen tehlikeli madde taşıyan tankerlerin geçişi ve bu hususta yaşanan kazaların yol açtığı kirlilik ve potansiyel çevresel riskler bu konuya örnek gösterilebilir (Keleş ve Ertan, 2002, s. 239).

Genel itibarıyla çevresel güvenlik yerel ve küresel nitelikte bütün riskleri içeren üç boyuta sahiptir. İlk boyutu, dünya çapında tüm canlıların varlığını sürdürme noktasında tehlikeye düşürecek olan çevresel krizdir. İkinci boyut, çevre problemlerinin ekonomik ve siyasal istikrara karşı tehdit özelliğidir. Söz konusu boyut, ekonominin kaynağı ve sınırı olarak çevrenin görülmesinden türemiştir. Bu boyut, barışın çevresel kriz nedeniyle tehdit altında olduğunu göstermektedir. Son boyutu, çevresel kaynakların paylaşılması ve çevre kaynaklı problemlerin ülkeler ve topluluklar arasında çatışmalara neden olma riski oluşturmaktadır (Keleş ve Ertan, 2002, s. 240-241).

Çevresel güvenlik anlayışı, çevre konularının temelini barışla oluşturulmuş bir güvenlik ortamı olarak değerlendirmektedir. Şöyle ki bahse konu olan anlayış; su, enerji, gıda ve diğer tabii kaynakların temin edilmesi ve korunması, söz konusu kaynaklara erişimin sağlanması, hastalıkların yayılmasının engellenmesi, sürdürülebilir kalkınmanın gerçekleştirilmesi, balıkçılık ve ormanlar gibi yenilenebilir nitelikteki kaynakların kullanılabilirliğinin barışçıl yöntemlerle halledilebilmesine yoğunlaşmaktadır (Ak, 2013, s. 102).

Çevresel güvenlik kavramının milletlerarası güvenliğe eklenmesi olayına bakıldığında bu durum iki görüşün neticesinde olmuştur. Bu görüşlerden ilki, ülkelerin ulusal güvenliklerini korumak adına tedbir almaları sonucunda çevrede yarattığı

zararlarla ilgilidir. İkinci görüş ise çevresel güvenlikle ilgili konuların çeşitlenmesiyle alakalıdır. Bunlara örnek, Körfez Savaşı'nda gerçekleşen Irak'ın petrolerin bir bölümünü yakması ve kalanını da denize dökmesi, ülkemizin Boğazlar trafiğini düzenleyerek çevre güvenliğini gerçekleştirebilmek istemesidir (Haser, 2018, s. 38)

Çevresel güvenlik kavramına uluslararası çevre hukuku açısından bakıldığında ise yeterli düzeyde bir yol alınamadığı görülmektedir. Nedeni çevresel güvenlik yaklaşımının ekosistem yaklaşımına uyarlamadaki başarısızlığıdır ki bu başarısızlık iki yaklaşımın birbirinden ayrı değerlendirilmesinden kaynaklanmaktadır. Bu konuyla ilgili bir örnek gösterilmesi gerekirse tatlı su kaynakları açısından çevresel güvenlik şartlarının uygulanması ilk önce su akış rejimlerinin ekosistem yaklaşımı ile incelenmesi ve sonrasında bu konuyla ilgili geliştirilmiş güvenlik planlarının özümsemesiyle olabilmesi durumudur. Bu hususta çevresel güvenlik hakkında iki varsayımın olduğunu söylemek mümkündür. İlk varsayım, ana veya yardımcı amaçlar için dahi olsa su kaynaklarını korumak üzerinde durulacak kadar önemli ve “iyi” dir. İkinci varsayım ise su kaynağının bozulabilir ya da kolay tüketilebilir olduğundan su paylaşımı hususunda devletlerarasında yaşanacak anlaşmazlığın kaçınılmaz olacağına dairdir. Burada önemli olan, sorunların güvenlik yönünün anlaşmazlıkların belirleme ihtimaliyle ele alınmasıdır. Böylelikle kaynak kıtlığı, toplumların yaşam biçimlerini değiştirme tehdidini doğurmuş olup anlaşmazlıkları kuvvetlendirerek hükümetin işlerine karışma imkânı ve seçeneklerini azaltabilmektedir (Met, 2011, s. 43).

Çevresel güvenlik kavramının dayandığı analizlere dair eleştiriler de mevcuttur. Su, toprak, mineraller ve balık gibi kıt kaynakların zarar görmesi genel olarak çatışma kaynağını oluşturmaktadır. Son dönemlerde çevre bozulmasının kaynaklardaki kıtlığı zamanla artıracığı ve bundan dolayı silahlı çatışma oluşacağına dair iddialar vardır. Çevre konusunda endişelerin artması bu tür iddialarda bulunulmasını ortaya çıkarmışsa da bu iddialara ilişkin sistematik çalışma oldukça azdır (Met, 2011, s. 46).

Özetle çağımızda çevresel güvenliğin amacı; bireyi uygunsuz koşullardan arındırarak onun için daha yaşamaya uygun ortamı temin etmek, barınak, sağlık, su, yiyecek gibi gereksinimlerinin bir insandan başlayarak bütün uluslara ve insanlığa doğru kapsayıcı bir hâl almasını sağlamak ve güvenli bir yaşam ortamı inşa etmektir (Ak, 2013, s. 101). Genel bir çerçeveden bakıldığında çevresel güvenlik ile ilgili sorunlar çoğu zaman ihmal edilmektedir. Bu durumun nedeni ekosistemde meydana gelen bozulmaların uzun zaman almasıdır (Shi, Zhao ve Zhiyun, 2005, s. 246). Bu anlamda dikkat çeken bir

kavram olan çevresel güvenliğin hayat bulabilmesinin kriterlerine bakılacak olursa sırasıyla şöyledir: Ekolojik tahribatın yasaklanması, doğal kaynakların üzerindeki hak eşitliği, bölgesel ve ulusal gelişmelere ilişkin bilgi akışının düzenli olması, ekolojik güvenliğin izlenmesi, ekolojik anlamda acil hallerde iş birliği yapılması, çevrenin tahrip edilmesinin önüne geçilmesi, sınır aşan ekolojik anlaşmazlıkların barışçıl yöntemlerle çözüme ulaşması, çevreye ilişkin sorumlulukların uluslararası düzeyde üstlenilmesi, teknolojik ve bilimsel iş birliği, toplumların sahip olduğu kaliteli bir çevrede yaşayabilme haklarının gerçekleştirilebilmesi, sürdürülebilir kalkınmasının uygulanması (Met, 2011, s. 40).





İKİNCİ BÖLÜM
DENİZ KAZALARI

2.1. KAVRAMSAL ÇERÇEVEDE DENİZ KAZALARI

Eski zamanlardan bu yana tüm dünyada deniz ulaşımı tercih edilen bir ulaşım türü olmuştur. Bu ulaşım türünde doğanın veya insanın sebep olduğu pek çok deniz kazası meydana gelmektedir. Bu kazaların incelenmesi olası kazaların engellenmesi adına oldukça önemlidir. Çalışmanın bu kısmında deniz kazası tanımı yapılarak bu kazaların oluşum nedenleri ve türleri incelenecektir. Konunun daha somut bir hal alması adına dünya tarihine geçmiş önemli deniz kazaları ele alınacaktır.

2.1.1. Deniz Kazası Tanımı

Küreselleşmenin etkisiyle birlikte dünya da artan ticaret hacmi denizler üzerinde faaliyetlerin yoğunlaşmasına yol açmıştır. Bu yoğunluk deniz kazaların oluşmasında önemli bir etkidir. Söz konusu kazaların önüne geçmek için bütün önlemler alınmasına ve devletlerarası güvenlik kuralları oluşturulmasına rağmen kazaların oluşumuna engel olunamamaktadır. Sonuç olarak da deniz kazalarının doğaya, ekonomiye ve çevreye ciddi ölçüde zararı dokunmaktadır (Mert, 2014, s. 18). Böyle etkiler meydana getiren kavramın tanımına değinmeden önce genel itibariyle kaza kavramına bakmak gerekirse kaza kavramı herhangi bir kimsenin istemsizce ya da beklenmedik bir durum nedeniyle bir araçta ya da nesnede oluşturduğu zararı ifade etmektedir (TDK, 2022). Deniz kazası ise genel itibariyle kıyıya yakın bölgelerde, deniz trafiğinin yoğunlukta olduğu boğaz ve kanal gibi noktalarda oluşan mal ve can güvenliğine karşı tehdit niteliğinde deniz kirliliği oluşumuna neden olabilecek olayları ifade etmektedir (Akanpınar, 2020, s. 19).

Denizcilik tekniğindeki deniz kazası, esasta gemiyle alakalı olaylar meydana gelmesi ve bunun neticesinde de bedensel veya maddi bir zarar ortaya çıkması durumudur (Canatan, 2009, s. 18).

Geminin hareketinde bozulma yaratan mekanik arıza, bindirme, çarpışma, oturma ve yangın gibi olaylar denizcilik terminolojisinde kaza kavramını ifade etmektedir (Kızılkapan, 2010, s. 44).

Türkiye’de 31.12.2005’te yürürlüğe giren Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik’te deniz kazası kavramı, gemideki olaydan kaynaklı veya/ve gemiyle alakalı olarak; ölüm ya da ölüm tehlikesi olan, kısmi/tam uzuv kaybıyla neticelenen yaralanmalar; geminin terk edilmesi, batması veya kayıp sayılması; insan kaybı; gemide ağır maddi hasar oluşması; geminin karaya oturması, çatışmaya uğraması; gemilerin

neden olduğu çevresel zararlar gibi sonuçlardan bir ya da daha fazlasının oluşması şeklinde belirtilmiştir (Kızılkapan, 2010, s. 44-45).

Gemi kazasının tanımlanmasında Türk Ticaret Kanunu da yer alır ki bu kanuna göre gemi kazaları; geminin alabora olması, çatması, karaya oturması, gemideki infilâk, arıza ve yangın biçimindeki oluşumlardır (Türk Ticaret Kanunu, 2011: 1256/5/a).

Deniz kaza tipleri şu şekildedir: Gemilerin kaybı, ölüm ya da şiddetli kirlenmeyle son bulmuş kazalar olan “çok ciddi deniz kazaları”. Çok ciddi kaza özelliğinde bulunmayan ama; çatışma, yangın, karaya oturma, kötü hava şartlarının neden olduğu hasar, buzula çarpma, teknede çatlak ve tekne zararından kuşku duyulması; gemide oluşan onu denize elverişsiz duruma sokan yapısal zarar, zararın geminin suyun altındaki kısmında oluşması, ana makinenin çalışmaması durması, yaşamsal alanda önemli zarar vb.; nicelik ve nitelik hususuna bakılmaksızın kirlenme; 7 günün üzerinde iş gücünden alıkoyan yaralanmalar; römorkör ya da kıyı yardımını gerekli kılan arıza vb. olaylarla neticelenen “ciddi kazalar”. Çok ciddi ya da ciddi kaza özelliği taşımayan, gemi ya da herhangi bir insanı tehlike içine düşüren, kıyı ve açık deniz yapılarına, gemiye ya da çevreye karşı önemli hasar oluşturabilecek olan “deniz olayı” (Sezgin, 2007, s. 106-107).

Deniz kazasının tanımlaması birey, çevre ve gemi emniyeti noktasında zarar oluşturma niyetiyle yapılan kasıtlı olasılıkları ve eylemleri içermemektedir. Deniz kazalarından farklı olarak deniz olayı, geminin operasyonu ile doğrudan alakalı olarak eğer düzelmezse gemidekilerin, geminin, diğer kimselerin ya da çevrenin güvenliğini tehlikeye düşüren yaşanan olaylar ya da olaylar silsilesidir (Yıldırım, 2016, s. 7).

Deniz kazaları insanların yaralanması veya ölümü olmadan da oluşabilmektedir. Yük taşıyan gemilerin deniz ve okyanuslarda kaza yapması sonucu taşıdıkları yüklerin sulara karışmasıyla deniz yaşamında ve kıyılarda çevresel kirlilik ve çeşitli hasarların oluşması da deniz kazalarıdır ki bu durumun en yaygın örneği petrol tankerlerinin yaptığı kazalardır (Koçak, 2014, s. 12).

Denizlerde güvenliğin sağlanması noktasında meydana gelen deniz kazalarında kazaya yol açan unsurların tespiti ve olayların araştırılması oldukça önemlidir (Akanpınar, 2020, s. 19).

2.1.2. Deniz Kazalarının Oluşum Nedenleri

Deniz kazalarının oluşmasının temel nedenlerini şöyle sıralayabiliriz: Birinci olarak insanlardan kaynaklanan hatalar ki bu hatalar; beceri ve bilgi noksanlığı, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne uymama, serdümen ve kaptanın iletişimsizliği, haritaların güncellenmemesi, düzeltme yapılmaması ya da kullanılmaması, kontrol eksikliği, yanlış kararlar, kılavuz kaptan kullanımında keyfiyet gibidir. İkincisi; sis, tipi ve fırtına gibi meteorolojik durumlar ve akıntı, buzullar ve orkoz gibi hidrografik durumlar olmak üzere ikiye ayrılan kötü doğa şartlarıdır. Bu durumun en iyi örneği ileride de bahsedeceğimiz Titanik kazasıdır. Üçüncüsü; düşük kondisyonlu gemiler, makine arızası, yalancı radar ekoları, bakımsız seyir ve dümen donanımı, yangın güvenliğindeki eksiklikler gibi teknik hatalardır. Örneğin, Türk Boğazlar Sisteminde seyreden düşük kondisyonlu, yaşlı ve ehliyetleri tartışma konusu olabilecek gemiler büyük birer risk niteliğindedir. Dördüncüsü GPS sistemi, radar, ve plotlama yetersizliği, racon ve fener eksikliği, klavuz hizmetlerindeki eksiklik gibi seyir yardımcılarının eksikliğidir. Beşincisi tel veya halat parçaları, kütükler, variller gibi denize bırakılan yahut düşen tehlikeli cisimlerdir. Sonuncusu kayalık, banklar ve sığlıklar, sığ sulardan kaçınma manevraları vb. kıyıya yakın seyir sığ su durumlarını anlatan topografik ve morfolojik yapıdır (Tatlısuluoğlu, 2008).

Deniz kazalarının oluşum nedeni hem doğa hem de insan hataları olabilmektedir. Şöyle ki gemi adamlarının yaptıkları manevra hatası ya da deniz akıntıları, sis, seyir kurallarına uymama, gemi adamlarının becerisinin ve bilgisinin eksikliği kazaların oluşumuna yol açmaktadır (Muşul, 2012, s. 10).

Deniz kazalarının oluşumlarının en önemli nedeni insan ögesidir. Uluslararası Denizcilik Örgütü alt komitesi, bayrak devleti uygulamalarına dair çalışmaktadır. Bu komite, yüz seksen yedi tane çatışma ve karaya oturma kazasını incelediğinde kazaların 150'si oransal olarak karşılığı ise % 80'i insan hatası sonucunda olmuştur. Yalnızca birkaç kazanın kaynağı teknik hatadır. Ancak insan hatası, bakım eksikliği, gemi tasarımı ve donanım dizaynı gibi sebeplerle de olabildiğini belirtmekte de yarar vardır. Gemi tasarımının gürültü, ışık seviyesi vb. çoğu yönü insanların performansına doğrudan tesir etmektedir. UK P&I kulübü, denizcilik endüstrisine insan hatasının bir yıllık maliyetinin 541 milyon dolar olduğunu belirtmiştir. On beş yıllık bir süreçte 100 bin doların üzerindeki 6091 büyük hak talebinin üyelere maliyeti 2.6 milyar dolar olup bu durumun oluşum nedenlerinden % 62 oranı insan hatasıdır (Asyalı ve Kızılkapan, 2012, s. 30).

Çevre, teknoloji, örgütsel yapı ve kişi ögelerinden oluşan deniz ulaştırması karışık bir sosyo-teknik sistemden oluşmaktadır. Ayrıca bahsi geçen ögelerin hepsi deniz kazalarının oluşumu üzerinde dolaylı ya da doğrudan etkilidir. Altmışlarda kazalarının oluşumunun % 30'u insan hatasıdır ki bu oran zamanla büyümüş ve artık günümüzde % 70-90 oranlarını görmüştür. UK'de 1836 tarihinde on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında çoğalan gemi kayıplarının nedenlerini araştırmak amacıyla bir komite oluşturulmuştur. Bu komite, yaptıkları araştırma neticesinde kazaların ortaya çıkış nedenlerini başlıklar altında açıklamıştır. Bu başlıklar şöyledir: Gemilerin hatalı yapıları; tayfaların ve zabıtların aldıkları yetersiz eğitim standartları; bitmemiş, eksik bakım veya onarımlar; uygunsuz ve fazla yükleme; yeterli ekipmanın olmaması. Deniz kazalarının nedenlerini araştırıp öğrenmek tekrar bir kazanın yaşanmaması adına gerekli tedbirleri alma noktasında oldukça önemlidir. Yapılan araştırmalarla denizlerde can ve mal güvenliği artacak, kazaların yaşanmasının önüne geçilecek, yeni kurallar oluşturularak ya da yeni güvenlik önlemleri alınarak çevre ve güvenlik mevzularında daha iyi standartlara ulaşılabilecektir (Asyalı ve Kızılcı, 2012, s. 30-31).

2.1.3. Deniz Kazalarının Türleri

Denizde meydana gelen gemi kaza türlerini; alabora, çatışma, çatma, karaya oturma, yangın, makine arızası ve gemi hasarı kaynaklı kazalar olarak sıralamak mümkündür.

2.1.3.1. Alabora Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları

Geminin yana doğru yatmasına ya da ters dönmesine alabora biçiminde oluşan deniz kazaları denir (Aykanat, 2010, s. 53).

2.1.3.2. Çatışma Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları

Gemilerin ya da bir geminin, diğer bir gemi ya da gemilere çarpması durumuna çatışma şeklinde oluşan deniz kazaları denir (Aykanat, 2010, s. 50).

2.1.3.3. Çatma Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları

Çatmayı çatışmadan ayıran durum, geminin sabit yahut yüzen bir yapıya ya da nesneye çarpmasıdır (Aykanat, 2010, s. 51).

23.09.1910 tarihli “Brüksel Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (ÇatmaMS) de çatma terimi yer almıştır ancak tanımı yer almamaktadır. “Deniz gemileri arasında deniz gemileri ile içsular gemileri arasında olan çatmalar” söz konusu sözleşmenin 1. maddesinde ifade edilir ki bu ifadeden “çatma”nın tanımlaması yapılabilir ve unsurları saptanabilir. TTK’nin 1216 maddesi ve 1218 maddesinde yer alan “çarptırma gemilerin” ifadesiyle “iki veya daha çok geminin çarpışması” anlaşılabılır. TTK ile ÇatmaMS arasındaki çatma tanımı hakkındaki uyumsuzlukların düzeltilmesi adına çatmanın tanımı Tasarı md. 1286’da ÇatmaMS’ye uygun biçimde yapılmıştır. Tasarının Deniz Ticareti Kitabının beşinci kısmının ikinci bölümünde düzenlenen md.1286’da “çatma” ya ilişkin yapılan düzenleme şöyledir: Bu bölüm hükümleri, iki ya da daha çok geminin çarpışması “çatma” neticesinde gemilerde bulunan insanlara ya da eşyaya ve gemilerde meydana gelen zararın tazmini hususunda uygulanmaktadır. Geminin, bir manevra yaptığı ya da yapmadığı veya seyir kurallarına uymadığı için diğer bir gemiye yahut gemide bulunan insanlara ya da eşyaya çatma olmaksızın zararı dokunması durumunda da çatmaya dair hükümler uygulanır. Tasarıdaki düzenlemeyle TTK’de çatmanın tanımına ilişkin 1218 ve 1220 maddeleri bir araya toplanmıştır (Canatan, 2009, s. 23-24).

2.1.3.4. Karaya Oturma Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları

Geminin denizin dibinde yer alan bir çıkıntıya çarpması ya da denizin dibine oturması karaya oturma şeklinde oluşan deniz kazalarıdır (Aykanat, 2010, s. 51).

2.1.3.5. Yangın Şeklinde Oluşan Deniz Kazaları

Gemide herhangi bir nedenden dolayı yangın çıkması durumunda oluşan kazalara yangın şeklinde oluşan deniz kazaları denir (Aykanat, 2010, s. 52).

2.1.3.6. Makine Arızasından Kaynaklı Deniz Kazaları

Makine arızası kaynaklı deniz kazaları, gemiyi hareket ettirmeye ya da manevra yapmaya, geminin dengesinin kontrolden çıkmasına neden olan veya şartlar zorlandığında kontrolden alıkoyabilecek donanımda, sistemde veya teçhizatla herhangi bir arızanın olması durumunda oluşan kaza türüdür (Kızıkan, 2010, s. 47).

2.1.3.7. Gemi Hasarı Kaynaklı Deniz Kazaları

Geminin gövdesinde ya da baş çatışma ve öteki su geçirmez bölümlerinden birinde hasar oluşması durumuna gemi hasarı kaynaklı deniz kazaları denilmektedir (Aykanat, 2010, s. 54).

2.1.4. Tarihe Geçmiş Önemli Deniz Kazaları

Denizlerin güvenliğinin sağlanması küresel nitelikte bir problemdir. Çalışmanın bu kısmında deniz güvenliğine karşı bir tehdit unsuru olan deniz kazalarının oluşum nedenlerinin ve sonuçlarının anlaşılması adına dünya tarihine geçmiş önemli deniz kazaları incelenecektir.

2.1.4.1. Ertuğrul Fırkateyni (1890)

Türk tarihinin en mühim deniz kazalarından biri 16.09.1890 tarihinde yaşanan Ertuğrul Fırkateyni kazasıdır. 1887 yılında Osmanlı döneminin Sultanı II. Abdülhamid, Japon İmparatoru Komeii'nin yeğeninin bir savaş gemisiyle birlikte İstanbul'u ziyaretinden sonra Japonya'ya iadeiziyaretin yapılmasını emretmiştir. Ertuğrul Fırkateyni isimli dönemindeki donanmanın en güzel gemisi, Sultan II. Abdülhamid'den Japonya imparatoruna çeşitli hediyeler iletecekti. 1889 yılının temmuz ayında İstanbul'dan yola koyulan gemiyi, uğradığı devletlerin halkları törenlerle karşılamıştır. Gemi, on bir ay süren yolculuk sonrasında 07.06.1890 tarihinde Japonya'nın Yokohama Limanı'na ulaşmış ve orada üç ay kaldıktan sonra İstanbul'a geri dönmek için 15.09.1890 tarihinde Yokohama Limanı'ndan ayrılmıştır. Gemi, Kuşimoto Adası açıklarında tayfuna yakalanmış ve 16.09.1890 tarihinde kayalara çarpması sonucu bir deniz kazası meydana gelmiş ve batmıştır. Beş yüz seksen yedi denizci olayda şehit olmuştur. Kazadan altmış dokuz denizci kurtulabilmiş ve Japon imparatorunun emriyle Hiei ve Kongo isimli iki askeri gemiyle birlikte İstanbul'a gönderilmiştir. 1891 yılında Kuşimoto da Türk ve Japon halkları birbirlerine yakınlaştıran kazanın kurbanları adına bir anıt yapılmıştır (Anadolu Ajansı, 2022).

2.1.4.2. Titanik (1912)

Titanik adlı gemi, İngiltere'nin Southampton limanından yola koyulmuş ve 15.04.1912 tarihinde Newfoundland'de bir buzdağına çarpması sonucunda iki saat kırk dakikalık bir süreçte batmıştır. Kaza sonucunda gemideki 2223 yolcu ve mürettebattan

1517'si yaşamını kaybetmiştir. Bu kazanın oluşumunda başlıca etmenler arasında geminin yapılmasında esnekliği çok az olan kaliteli çeliğin kullanılması, gemide yeterince tahliye sandalının bulunmaması, su sızdırmazlığının yeterli olmaması durumları sayılabilir (Aykanat, 2010, s. 55). Söz konusu kazanın meydana gelişinden sonra buz devriyeleri, filikaların sayısı, tehlike alarmları, can filikalarının tasarımı mevki belirleyiciler, buzlu kesimlerde seyir hızı, dalma giysileri gibi unsurlar ilk defa 1914 Denizde Can Emniyeti Devletler Arası Sözleşmesi (SOLAS)'nde gündeme gelmiştir (Akanpınar, 2020, s. 21).

2.1.4.3. Torrey Canyon (1967)

Torrey Canyon adlı gemi, yaklaşık 120 bin ton ham petrol taşıma kapasitesine sahip tanker olup 18.03.1967'te navigasyon hatası sonucunda batmıştır (Koçak, 2014, s. 25). İngiltere'nin Cornwall kıyılarında yer alan Seven Stones'de büyük oranda petrol denize boşalmış ve böylece Fransa ve İngiltere kıyılarında ciddi bir kirlilik meydana gelmiştir. Kazadan sonraki iki gün içinde 30.000 ton ham petrol denize yayılmıştır. Her ne kadar gemi sahibinin geriye kalan petrolün denize karışmasını engellemek ve gemiyi kayalıklardan çıkarmak amacıyla kurtarma ve yardım şirketiyle anlaşmış olsa da gemi üç parçaya ayrılmış ve ham petrol denize karışmıştır. Kalan petrolün yok edilmesi amacıyla İngiltere hükümeti hava kuvvetleri gemiyi bombalamıştır. Bir devletin açık denizler üzerinde münhasır egemenlik yetkisi yoktur. İngiltere'nin açık denizler üzerinde yaptığı bu müdahalesinin sonucunda Brüksel'de 1969 yılında iki konvansiyon imzalanmıştır ve bunlardan biri olan Açık Denizde Müdahale Konvansiyonu'dur ve buna göre açık denizde petrol nedeniyle ortaya çıkan kirlilik kıyı devletine ait deniz sahasında oluşumuna kesin gözle bakılmaktaysa ve ciddi bir tehlike oluşturuyorsa kıyı devleti söz konusu tehlikeyi uzaklaştırmak, hafifletmek ve engellemek adına önlem alma noktasında yetkilidir. Ama geminin savaş gemisi ya da devlete ait bir gemi olmaması gerekmektedir. Söz konusu kazadan sonra çok miktarda petrol ve gaz tüketimi yapmakta olan ABD, tükettiği bu petrol ve gazın çoğunu mavra ve tanker ile tedarik ettiğinden dolayı harekete geçmiştir. O döneme kadar bilinen en büyük gemi kazası özelliğine sahip olan Torrey Canyon kazası sonucu MARPOL'ün kabulüne kadar giden bir süreç başlamıştır. 1954'te ki OILPOL'da birtakım değişiklikler yapılarak kaza zamanında gemideki bütün petrolün denize dökülmemesi amacıyla bazı kısıtlamalara gidilmiştir. Amerika, kazanın meydana gelişinin ardından deniz sularının petrol ile kirlenmemesi amacıyla gerekli yasal süreçleri

başlatmış ve on yılı aşkın bir zaman diliminde bu meseleyi görüşmüştür. Bu anlamda konuya ilişkin 1990'da Petrol Kirliliği Sözleşmesi yürürlüğe girmiştir (Kahraman, 2018, s. 14-15).

2.1.4.4. Amoco Cadiz (1978)

223.000 ton ham petrol taşıyan Amoco Cadiz adlı gemi, Manş Denizi'ne girerken bir dümen arızası yaşamış ve 16.03.1978'te Fransa'nın açıklarında karaya oturmuştur. Söz konusu kaza, Torrey Canyon kazasının yaklaşık iki katı büyüklüğünde kirliliğe neden olan bir olaydır ve sonucunda gemide bulunan tüm petrol denize boşalmış, böylece bu kaza tarihe geçmiş en büyük deniz kazalarından biri olmuştur. Kazanın sonucunda bir yağ tabakası ortaya çıkmış ve Fransa'nın kıyılarının yüz otuz millik kısmı kirlenmiş ve yüz otuzu aşkın kumsal petrole bürünmüştür. Hatta bazı bölgelerde petrol kalınlığı otuz santimetreye kadar ulaşmıştır. Kazanın neden olduğu tahribatın çoğunluğu üç yılda onarılsa da kazanın bütün izlerinin giderilmesi on iki yıla kadar sürmüştür. Kazanın etkisiyle Fransa'nın deniz mahsulü üretiminin % 30'u ve birçok deniz kuşu zarar görmüştür. Kazanın sonucunda liman devleti denetimi hakkında bölgesel bir düzenleme niteliğinde olan Paris Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Ayrıca kazanın ardından Amerika'da Amoco şirketlerine Fransa Hükümeti, Fransız yönetim yetkilileri, birçok belediye, vatandaşlar, şirketler ve ticari işletmeler oluşan kirliliğin yarattığı zararının giderilmesi ve temizlik masrafları için dava açmıştır. Açılan bu davaların önemli iki sonucu vardır ki bu sonuçlardan biri kusurun kanıtlanması durumunda mahkemenin, sorumluların Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (HSS) içerisinde yer alan sorumluluk sınırının da üstünde sorumlu olabileceklerine karar vermesidir. Diğer sonuç ise mahkemenin HSS hükümlerinden faydalanmış olmasıdır. Bu dava, HSS'ye taraf olan bir devlette oluşan kirlilik sonucuna dair, taraf olmayan ABD vb. bir devletin dava açılabileceği ve hakkında dava açılan devletin kendi yargı sistemini uygulamada yeterince bir dayanağı olması durumunda HSS'nin hükümlerinin uygulanmayabileceği sonucunu da çıkarmıştır (Kahraman, 2018, s. 15-16).

2.1.4.5. Dona Paz (1987)

Dona Paz adlı 2324 gros ton ağırlığında Filipinler bayraklı bir yolcu gemisi, MT Vector isimli 1130 ton benzin ve diğer petrol ürünlerini taşımakta olan petrol tankeriyle çarpışması sonucunda batmıştır. Çarpışmadan sonra Vector gemisinin üzerinde yer alan

kargo tutuşarak Dona Paz gemisinin üzerine yayılmış ve bir yangına yol açmıştır. Patlama ve çarpışmanın sonucunda yaklaşık 4.375 kişi yaşamını yitirmiştir. Ayrıca Dona Paz geminin yolcu kapasitesi 1.518'dir ve kazada resmi olarak gözüken rakam 1493 olmasına karşın kazanın arkasından yapılan incelemelerde takriben gemide 4321 yolcu ve 58 personelin olduğu belirlenmiştir (Koçak, 2014, s. 25).

2.1.4.6. Exxon Valdez (1989)

Exxon Valdez isimli gemi, Alaska'dan yüklenen petrolü taşımaktayken 24.03.1989'da kanal işaretinin yanlış yönüne geçmesiyle sürüklenmeye başlamış ve sonuç olarak karaya oturmuştur. Kazanın oluşumuyla birlikte gemiden 257.000 fıçı ham petrol denize boşalmıştır. Amerika'da yaşanmış en büyük deniz kazası olan bu kazada 250.000 deniz kuşu, balina ve birçok fok balığı hayatını kaybetmiştir. Kazaya gerekli müdahalelerde bulunulana kadar 42 milyon litre petrol deniz sularına sızmış ve kumsalların temizlenmesi amacıyla 10 bin kişi görev üstlenmiştir. Bu kadar mücadeleye karşın ilk yılın bitiminde kumsalların sadece %3'ü kirlilikten temizlenebilmiştir. Resmi makamların belirttiğine göre 1992'de kirliliğin temizlenmesi bitmiştir. Fakat Prince William Sound da 2001'de yapılan bilimsel bir çalışma, kirliliğin sürdüğünün ve bölgedeki yabani hayat için tehlike oluşturduğunu ifade etmiştir. Exxon Valdez kazası sonucunda Petrol Kirliliği Kanunu, kamuoyunda meydana gelen endişeleri gidermek adına çıkarılmıştır. Bu kanunla birlikte bir milyar dolar değerinde bir fon kurulması öngörülmüş olup ayrıca Amerika limanlarına giriş yapacak gemilerin çift cidarlı olması noktasında bir koşul getirilmiştir. Kaza sonucunda 1992'de MARPOL sözleşmesinde çift cidarla alakalı değişiklik olmuştur (Kahraman, 2018, s. 17).

2.1.4.7. Estonia (1994)

Estonia kazası, 1994 yılında Baltık Denizi'nde meydana gelmiştir. Kaza, baş vizör kilidinin arıza yapmasından dolayı oluşmuştur. Söz konusu kaza sonucunda 852 kişinin kaybolması bu kazayı en çok insan kaybının yaşandığı kazalardan biri yapmıştır. Estonia kazasının ardından birçok değişiklik gündeme gelmiştir. Bu değişiklikler; yolcu feribotu denge şartları, kriz yönetimi, mürettebat eğitimi, özel eğitim ihtiyaçları, hızlı kurtarma botları ve denize adam düştü botları vardiya standartları hakkındadır (Akanpınar, 2020, s. 22).

2.1.4.8. North Cape Kazası (1996)

1996 yılında Scandia adlı gemi Rhode adalarının Providence şehrinden çıkıp New Jersey'in Bayonne şehrine doğru yol alırken North Cape'de karaya oturmuştur. Gemide hava şartlarının da hızla kötüleşmesiyle birlikte bir yangın oluşmuş ve söndürülemeyen bu yangından dolayı da gemiyi terk etme emri verilmiştir. Gemideki iki mürettebat gemiyi ve çevreyi muhtemel zararlardan korumak için demir atmayı denemiş olsalar da geminin sürüklenmesinin önüne geçememişler ve böylece 828 bin galon petrol deniz sularına karışmıştır. North Cape kazasının ardından Amerika'da gerek ulusal gerek uluslararası çeşitli yasal düzenlemeler yapılmıştır (Kahraman, 2018, s. 18).

2.1.4.9. Erika Kazası (1999)

16.999 groston büyüklüğünde Malta bayrağı taşıyan Erika adlı tanker, 31.000 ton ağırlığındaki petrolü taşımaktayken 12.12.1999'da Fransa'nın Biskay Körfezi açıklarında iki parça haline gelmiştir. Geminin baş bölümü batmadan önce yaklaşık olarak yüz metre yatar durumda suda kalmıştır. Bir römorkör şirketi, geminin arka kısmından halat bağlayarak kıyıya çekmek istenmiş ama geminin kırılan diğer parçasından yaklaşık olarak on mil uzaklıkta denizin yüz otuz metre derinine doğru batmıştır. Kazanın sonucunda yaklaşık 19.800 ton petrol denize yayılmıştır. Kazadan on bir yıl sonra 1992 Fonu yaklaşık 130.000.000 euro bir ödeme yapmıştır. Başlangıçta ödemelerin miktarı maruz kalınan fiili zararın % 50'si şeklinde düzenlenmişse de daha sonraları basın ve kamuoyu yoluyla yapılan eleştirilerden dolayı zararın % 60'ı, bir süre sonra da % 80'i ve en son olarak da % 100'ünü tazmin edilmesiyle ödemeler sürmüştür. Olaydan sonra 2003 yılında IMO'nun öncü olduğu konferansta 1992 HSS ve 1992 FS'ye ek olarak "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü" imzalanmış (Kahraman, 2018, s. 19).

2.1.4.10. Le Joola (2002)

Senegal'e ait Le Joola isimli feribot, Gambia açıklarında 26.09.2002 tarihinde alabora olmuştur. Feribotun kapasitesi altı yüz kişiye kadar feribotta yaklaşık iki bin kişi bulunmaktaydı. Fazla yüklü gemi, fırtınadan dolayı beş dakika içerisinde batmıştır. Barış döneminin en büyük ikinci deniz kazası şeklinde tarihe geçen olayda 1.863 kişi hayatını kaybetmiştir. Kazadan kurtulmayı başarabilen altmış dört kişi arasında yalnızca bir kadın olduğu da ayrıca belirtilmiştir (Anadolu Ajansı, 2022).

2.1.4.11. Prestige (2002)

Prestige tankeri, İspanya'nın Atlantik kıyısı açıklarında 13.11.2002 tarihinde ağır hava şartlarından dolayı borda saçıında çatlak oluşmuş ve yakıt sızdırmaya başlamış. Bu durum sonucunda gemi, İspanyol mercilerinden sığınma talep etmiş ancak bu talep İspanyol mercileri tarafından geri çevrilmiş. Gemi o halde tam altı gün süresince ağır hava şartlarıyla birlikte Atlantik'te beklemiş ve sonunda da daha fazla dayanamayarak 19.11.2002 tarihinde İspanyol kıyılarından 133 mil açıkta ortadan ikiye ayrılmıştır. Kaza sonucunda 77.000 ton ham petrol deniz sularına karışmış olup Fransa ve İspanya kıyılarında büyük bir çevresel felaket meydana gelmiştir. Olay sonucunda çift cidar olmayan mevcut tankerlerin servis dışına çıkarılması durumu hızlandırılmıştır. Ayrıca Yardıma İhtiyaç Duyan Gemiler için Sığınma Alanları Konusunda Rehber Bilgiler ve Deniz Yardım Hizmetleri olmak üzere sığınma alanlarıyla alakalı iki karar kabul edilmiştir (Aykanat, 2010, s. 57).

2.1.4.12. MSC Napoli Kazası (2007)

İngiliz bandıralı MSC Napoli isimli konteyner gemisi, Belçika'dan Portekiz'e 1.684 ton tehlikeli yük dâhil toplamda 41.773 ton yük ile birlikte gitmekteyken 18.01.2007'de Manş Denizi'nde Kyrill Fırtınası'na yakalanarak fırtınanın oluşturduğu büyük dalgalar sırasında geminin gövdesinde ciddi boyutta bir zarar oluşmuş ve gövdede oluşan çatlak ile makine dairesi su almıştır. Olay üzerine gemiden yardım çağrıları yapılmış ve bunun üzerine olay yerine İngiliz ve Fransız Kıyı Emniyeti ve Sahil Güvenlik botları ulaşmış ve yoğun bir mücadelenin ardından yirmi altı mürettebatın hepsi helikopterler ile kurtarılmıştır. Gemi de önce yedeklenerek Devon sahillerinde karaya oturtulmuştur. Gemi, Hollandalı kurtarma şirketine emanet edilmiş olup gemi suya gömülmesine rağmen gemiden yağmalanan ve denize dökülen yükler haricindeki bütün yük tahliye edilmiştir. Gemi, 20.07.2007'de patlatılarak ikiye parçalanmıştır. Kaza sonrasında konteyner gemilerinin denize elverişliliğine dair tartışmalar bir kez daha gündeme gelmiştir (Aydın Okur, 2008, s. 86).

2.1.4.13. Chou Shan (2013)

Doğu Çin Denizi'nde Birleşik Krallık bayraklı Cma Cgm Florida isimli konteyner gemisi ve Panama bayraklı Chou Shan isimli dökme yük gemisi arasında 19.03.2013'te çatışma olmuştur. Kazanın neticesinde Cma Cgm Florida adlı geminin

iskele küpeştesinde orta hattan köprü üstünün olduğu alana kadar ciddi zarar olduğu bildirilmiştir. Kaza sonucunda yakıtın deniz sularına dökülmesi denizde kirlenme oluşturmuştur. Chou Shan adlı geminin iskele baş küpeştesinde birtakım göçük ve zarar belirlenmiştir. Söz konusu kaza sonucunda ekonomik kayıp ve çevre kirlenmesi meydana gelmiştir (Tunçel, 2020, s. 18).

2.1.4.14. Cf Crystal (2018)

Doğu Çin Denizi'nde 06.01.2018'de Sanchi ve Cf Crystal dökme yük gemisi arasında çatışma meydana gelmiştir. Kazada yoğun petrol (condensate oil) yükü taşımakta olan Sanchi gemisinin kargo tankında yarılma olduğu belirtilmiştir. Söz konusu kazanın neticesinde deniz sularına yoğun petrol karışmıştır. Kazada Sanchi gemisinde yangın ve patlama oluşmuş. Bunun sonucunda da Sanchi gemisi batmıştır. Bahse konu olan kaza neticesinde Sanchi gemisinde bulunan üç mürettebat hayatını kaybetmiş ve yirmi dokuzu da kaybolmuştur. Ayrıca denizde önemli bir kirlenme oluşmuştur. Cf Crystal gemisinin de baş ve öteki kısımlarında önemli hasarlar olduğu belirtilmiştir (Tunçel, 2020, s. 21).

2.2. GÜVENLİĞİN KONUSU OLARAK DENİZ

Denizler birçok nedenden dolayı kirlenmektedir. Bu kirliliğe yol açan faktörlerin başında deniz kazaları gelmektedir. Bu kazaların meydana gelişi deniz güvenliğine karşı tehdit oluşturmakta olup pek çok alanı olumsuz etkilemektedir. Söz konusu kazalardan deniz ve çevresi zarar görmektedir. Bu durumun çözümü adına uluslararası önlemler alınmaktadır. Çalışmanın bu kısmında konuya ilişkin başlıca uluslararası kurumlar ve sözleşmeler ele alınacaktır.

2.2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün temeli, BM tarafından 1948'te kabul edilen bir sözleşmeye dayanmakta olup 1958'te resmen çalışmalarına başlayan bir Birleşmiş Milletler kuruluşudur. IMO'nun kuruluşuna dair sözleşmeyi, 06.03.1948'te Cenevre'de toplanan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı kabul etmiştir. "Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü'nün Kurucu Sözleşmesi" 1958'de yürürlüğe koyulmuştur. Anılan sözleşmede yapılan birtakım değişiklikler sonucunda örgütün ismi 1982'de Uluslararası Denizcilik Örgütü şeklinde değişmiştir (Mert, 2014, s. 3).

Genel itibariyle IMO'nun amaçlarına değinilecek olursa bu amaçlar şöyle sıralanabilir: Uluslararası ticaret ile uğraşan deniz taşımacılığına etki eden tüm teknik meselelerle ilgili hükümet uygulamaları ve düzenlemeleri hususunda devletler arasında iş birliği yapmak için makineler sağlamak; seyir verimliliği, denizlerin güvenliği ve gemi kaynaklı denizlerde oluşan kirliliğin kontrolü ve önlenmesiyle alakalı meselelerde uygulanabilir en yüksek standartların genel anlamda benimsenmesi noktasında teşvik edici rol almak ve bu durumu kolaylaştırmak. Ayrıca kuruluş, bahsi geçen amaçlarla ilgili yasal ve idari meselelerle ilgilenme hususunda yetkilidir. Birleşmiş Milletler uzman kuruluşu olarak IMO'nun misyonu ise iş birliği aracılığıyla güvenli, çevresel duyarlılığı olan, sürdürülebilir ve verimli deniz taşımacılığına teşviktir. Bu, seyrüsefer ve gemicilik kaynaklı kirliliğin önüne geçmek, kontrolünü sağlamak ve bunların yanı sıra ilgili yasal konuları göz önüne alarak IMO araçlarının küresel ve tek tip uygulama adına etkili bir biçimde kullanımıyla uygulanabilir en yüksek deniz emniyeti ve güvenliği standartlarını benimseyerek oluşacaktır (IMO, 2022).

1958'de Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün faaliyete geçmesiyle uluslararası kuralların oluşması ve deniz güvenliğinin daima geliştirilmesi imkânı sağlanmıştır. IMO'nun yayınladığı sözleşmeler sonucunda ortaya çıkan yükümlülüklerin gereği, uluslararası sefer yapan gemiler üzerindeki asgari standartların kontrolü yapılmalıdır. Bu anlamda gemilerin uğrak yaptığı limanlarda olan Liman Devleti Denetimi (PSC) ve gemilerin kayıtlı oldukları denizcilik idarelerinin yaptığı Bayrak Devleti Denetimi (FSC) sistemleri yapılmıştır. Söz konusu bu denetimler sonucunda asgari standartları yerine getiremeyen gemilere karşı bazı yaptırımlar getirilmeye başlanmıştır. Liman Devleti Denetimi (PSC), bölgesel anlaşmalar ile birlikte koordinasyon içinde olan devletler tarafından belli ölçütlere göre gerçekleştirilmektedir. PSC ve FSC denetimlerinin ana hedefi, gemilerde emniyet standartlarını yükseltmek ve deniz kazalarının oluşumuna engel olmaktır. Çünkü oluşumuna engel olunabilecek her kaza, olası büyük can kayıplarının ve ekonomik kayıpların önüne geçebileceği gibi aynı zamanda çevresel kirliliği de azaltacaktır (Mert, 2014, s. 1-2).

IMO, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS)'nin yeni bir versiyonunu kabul ederek ilk görevini gerçekleştirmiştir. Kuruluş daha sonra odağına uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması, yük hatları ve tehlikeli maddelerin taşınması vb. meseleleri almış olup bu anlamda da gemilerin tonajını ölçme sistemini revize edilmesini sağlamıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün en önemli sorumluluğu

güvenliktir ama zamanla yeni bir problem oluşmaya başlamıştır ki bu problemin adı kirliliktir. Şöyle ki deniz taşımacılığındaki petrol miktarı ve petrol tanker boyutundaki büyüme kirlilik noktasında endişe verici bir konu olmaya başlamıştır ve 1967 yılında 120 bin ton petrolün deniz sularına karıştığı Torrey Canyon felaketi de söz konusu problemin boyutunu gözler önüne sermiştir. Bu anlamda IMO, tanker kazalarının önüne geçmek ve kazaların sonuçlarını en aza indirmek amacıyla tasarlanmış birçok önlemi uygulamaya koymuştur. Ayrıca kuruluş, petrol kargo tanklarının temizlenmesi ve makine dairesi atıklarından kurtulma gibi rutin operasyonların yol açtığı çevresel tehlikeleri, tonajla ilgili kaza sonucu kirlenmeden daha büyük bir tehlike olarak görmüştür. IMO'nun aldığı önlemlerden en önemlisi olarak nitelendirilebilen, 1978 tarihli protokol ile değiştirilen 1973 Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78)'dir. IMO'ya kirlilik nedeniyle maddi zarara uğrayanlara tazminat sağlamak için bir sistem kurma görevi de verilmiştir. 1969 ve 1971 yıllarında yapılan anlaşmalar kapsamında petrol kirliliği mağdurlarının daha önce mümkün olandan çok daha basit ve hızlı bir şekilde tazminat almaları sağlanmıştır. Her iki anlaşma da kirlilik mağdurlarına ödenecek tazminatın sınırlarını artırmak için 1992'de ve yine 2000'de değiştirilmiştir. Çoğu sorumluluk ve tazminat hususlarını ilgilendiren birçok yasal sözleşme geliştirilmiştir. Bu anlamda 1970'li yıllarda Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (IMSO), gemilere radyo ve diğer mesajların sağlanması olayını büyük ölçüde geliştirmiştir ve bu örgütün kurulmasıyla beraber küresel düzeyde bir arama ve kurtarma sistemi başlatılmıştır. Bir diğer gelişme olan Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS), 1988 yılında kabul edilmiş olup aşamalı olarak 1992 yılından itibaren uygulanmaya başlanmıştır ve tam olarak faaliyete geçmesi 1999 yılında olmuştur. GMDSS sayesinde dünyanın herhangi bir noktasında tehlikede olan bir geminin, bildirim mesajının otomasyonu sağlanır, böylece gemi mürettebatının vakti olmasa dahi telsiz aracılığıyla yardım istenebilmektedir. Bir başka gelişme, 01.07.1998 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Emniyetli Yönetimi Kodu (ISM Code)'dur. Buna göre; yolcu gemileri, dökme yük gemileri, petrol ve kimyasal tankerler, gaz taşıyıcılarıyla 500 groston ve üstünde yüksek hızlı yük gemileri için geçerli duruma gelmiştir. Sözleşme, diğer kargo gemileri ile 500 grosston ve üzeri mobil açık deniz sondaj gemileri için 01.07.2002'den itibaren geçerli hale gelmiştir. Bir başka önemli bir gelişmede Denizciler İçin Eğitim, Sertifikalandırma ve Gözetleme Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW-78) üzerinde 1995'de yapılan değişikliklerdir ki bu da 01.02.1997'de yürürlüğe girmiştir. Denizci standartlarının gelişmesine önemli katkı sağlayan ve ilk defa IMO'ya bahsi geçen

sözleşmeye uymaları hususunda bilgilendirmesi gereken taraflarla, hükümet eylemlerini kontrol etme yetkisi tanınmıştır. STCW-78 sözleşmesinde Manila değişikliklerin kabulüyle STCW-78 sözleşmesi büyük bir yenilenmeyle 2010'da tamamlanmıştır. 2000'li yıllarda ise denizlere dair; Kirlenme Önleyici Sistemler (AFS 2001), Yabancı Türlerin İstilasını Önlemek İçin Balast Suyu Yönetimi (BWM 2004) ile Gemilerin Emniyetli, Çevreye Zarar Vermeden Geri Dönüşümüne İlişkin Sözleşme (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships-Hong Kong International 2009) IMO tarafından kabul edilmiştir. Genel itibariyle 2000'lerde denizlerin güvenliği konusuna odaklanılmış olup SOLAS'ta kabul edilen 2002 senesi değişikliklerinin 2004 tarihinde yürürlüğe girmesiyle, zorunlu olan uluslararası gemi taşımacılığına dair yeni ve kapsamlı bir güvenlik rejiminin yürürlüğe girmesi, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu (ISPS Code) ile gerçekleşmiştir (IMO, 2022).

IMO, üyelerin denizcilik uygulamaları konusunda tutumlarını tartıştıkları forum ve yasa koyucu bir yapılanmadır. IMO kararları konvansiyonlar, kodlar ve kararlar olmak üzere üç şekilde oluşur. Genelde kararlar üye ülkelere tavsiye niteliği taşıırken konvansiyonlar taraf olan devletler için yasal bir zorunluluk olup kodlar ise ikisinin arasında bir konumdadır. IMO tarafından deniz kazalarının incelenmesi hususundaki Deniz Kazaları İnceleme Kodu Kasım 1997 tarihinde A.849(20) No'lu karar başlığında tavsiye olarak kabul edilmiştir ve bu kodun amacı, ülkeler arasındaki deniz kazalarına ve olaylarına müşterek bir yaklaşım ve iş birliğini geliştirmektir. Sonraki süreçte 2008 yılında yapılan değişiklik ile yeni kaza araştırma kodunun Bölüm 1 ve Bölüm 2 kısımları zorunlu olmuştur. 01.01.2010'da yürürlüğe giren kodun Bölüm 3 kısmında açıklayıcı bilgiler ve rehber notlar yer almaktadır (Kızılcapan, 2010, s. 56).

2.2.2. Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Kuruluşu (EMSA)

Prestige ve Erika kazalarında, gemi güvenlik standartları noktasında idareler etkin bir rol alamamıştır, bu yüzden Avrupa Komisyonu deniz çevresinin korunması ve gemi emniyeti meselesinin Avrupa deniz taşımacılığı politikasının en önemli noktası olduğunun altını çizerek Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Kuruluşu (EMSA)'nın kurulmasının onayını vermiştir. Kuruluşun ana amacı; gemi kaynaklı kirlilik, deniz emniyeti ve gemilerde emniyet meselelerinde Avrupa Komisyonlarına ve üye devletlere, Avrupa Birliği kurallarının geliştirilmesi ve uygulanmasında bilimsel ve teknik destek

temin etmektir. AB'ye üye devletler deniz kazalarının incelenmesinde daha tek bir düzen sağlayamamış olup araştırma yöntemlerinde önemli farklılıklar mevcuttur. Şöyle ki bazı devletler araştırmalarını sistematik bazı devletler yüzeysel bir şekilde gerçekleştirirken bazı devletlerin kazaları araştırarak bir altyapısı bile bulunmamaktadır. Dolayısıyla EMSA'nın en önemli gündemlerinden biri, bütün topluluk üyelerini kapsayan kazaların araştırmasına dair ortak bir tutumu oluşturmaktır (Kızılkapan, 2010, s. 63-64).

EMSA, Avrupa Komisyonu ve üye ülkelere deniz olayları ve kazaları hakkında objektif, güvenilir ve karşılaştırmalı bir bilgi kaynağı yaratmayı amaçlamıştır ve böylece EMCIP (Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Platformu) isimli araştırma kurumlarından edinilen kaza bilgilerini içermekte olan bir veri tabanı oluşturmuştur. EMSA, EMCIP verilerinin kullanımı ile standart bir formatta Avrupa istatistikleri oluşturmuştur (Kızılkapan, 2010, s.64).

2.2.3. Greenpeace

1971'de bir grup gönüllü çevreci ve gazetecinin, ABD'nin Alaska açıklarında yer alan bir adada yapılan nükleer denemelerin önüne geçmek maksadıyla küçük bir teknenin yola çıkmasıyla temelleri atılan topluluğun adı Greenpeace'dir. Söz konusu amaçla başlayan topluluk, ileriki dönemlerde çeşitli alanlarda ekolojik yapının ve çevrenin korunması adına önemli çalışmalar yapmıştır. Örneğin, denizlerde oluşan kirliliğin önüne geçmek ve soyunun tükenmek üzere olduğu deniz canlılarına yaşam sahası temin etmek amaçlı birçok çalışma yapmaktadır. Greenpeace'in yürüttüğü birtakım kampanyalar neticesinde kazandığı küresel başarısı olarak nitelendirilebilen olay, 1983 yılında Londra Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle, denizlere radyoaktif ve toksik madde bırakılmasının yasaklanması, endüstriyel atıklar ve radyoaktif atıklarla kullanım dışı kalmış petrol tesisatlarının denize bırakılma yasağıdır (Kahraman, 2018, s.25-26).

Greenpeace'in amacı; kirlenme, iklim değişikliği, avlanma, ticari taşımacılık, turizm ve nüfus artışı gibi denizlerin çevresini ve denizlerde yaşayan canlıların geleceğine karşı tehlike olacak öğelerle mücadele ederek toplumda bu bilinci oluşturmaktır. Bu anlamda Greenpeace, denizlerde meydana gelen kirliliklerle mücadele etmek için üç adet gemiye sahiptir. Söz konusu gemilerden biri olan Rainbow Warrior adlı gemi, yüksek çevre standartlarına uygun bir biçimde yapılmıştır. Geminin içinde yer alan özel biyolojik arıtma tesisi sayesinde, şiddetsiz doğrudan eylem için denizlerin çevresinde oluşan suçlar

ile mücadele edebilme noktasında önemlidir. Bir diğer Arctic Sunrise adlı gemi, buzkıran şeklinde yapılmıştır ve buzlu kutup bölgelerinde araştırmalar yapmak ve kampanyalar yürütmek için kullanılır. Greenpeace'e ait en büyük gemi olan Esperanza adlı gemi, buz kırma ve yangın söndürme özelliklerini barındırmaktadır. Ayrıca çevre dostu olan bu gemi, çeşitli kampanyaların yürütülmesinde etkili olmuştur. Greenpeace'in Türkiye'de de etkileri bulunmaktadır. Bu etkiler; yüksek miktar asbest içerikli hurda gemilerinin sökülmesine dair yeni bir yönetmelik çıkarılması, tehlikeli atık ticaretinin önüne geçen Basel Sözleşmesi'nin imzalanması, Akdeniz'de oluşan kirliliği durdurmak ve önlemek için Barcelona Sözleşmesinde yer alan 6 protokolden 4 tanesinin 2002'de onaylanmasını sağlamaktır (Kahraman, 2018, s. 26-27).

2.2.4. Deniz Güvenliği Konusunda Anlaşmalar

Denizlerde güvenliğin sağlanması konusu uluslararası bir sorundur. Bu sorunun çözülmesi amacıyla birtakım sözleşmeler oluşturulmuştur. Çalışmanın bu kısmında söz konusu sözleşmeler yer verilecektir.

2.2.4.1. Denizlerin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesi Sözleşmesi (OILPOL 1954)

1954'teki Denizlerin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesi Sözleşmesi (OILPOL) gemilerden kaynaklı denizlerin kirliliğinin engelleme hususunda ilk uluslararası sözleşmedir. Bu sözleşmeyle birlikte petrol ve türevleri ile deniz kirliliğini oluşmasını önleyici kurallar oluşturulmuştur. Gemilerin yol açtığı deniz kirliliğinin en önemli nedenlerinden biri, petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerin sefer süresince taşıdıkları karışık balast suları ile petrolü arıtmadan denizlere bırakmalarıdır. Söz konusu sözleşmeyle tankerlerin kirli balastlarını ve gemilerin makine dairelerinde meydana gelen yağlı sintine sularını doğrudan deniz sularına bırakmaları yasaklanmıştır. Ancak gemiler kirli balast ve sintine sularını arıtarak kıyıda belirli bir uzaklıkta denize bırakabileceklerdir (Satır, 2007, s. 14).

Açık denizlerde meydana gelen petrol salınımının kıyı devletlerin yetkisine tabi deniz sahasında kirliliğe yol açması, ülkelerin açık denizlerde oluşan kirliliğe dair düzenleme yapmalarını gerektirmiştir. Ancak buradaki düzenlemelerle birlikte açık deniz özgürlüklerinin açık denizleri kirletmek anlamına gelmemektedir. Birçok kıyı devleti kendi karasularında gemilerden kaynaklanan kirletici ögelerin bırakılmasını yasaklayan

düzenlemeler yapmıştır; ama OILPOL Sözleşmesi (1954) yapılmadan önce bu hususta herhangi bir uluslararası sözleşme oluşturulmamıştır. Bahse konu sözleşme, kıyı devletlerin kendi egemenliğine tabi deniz sahalarının kirlenmesine karşı korunmasını amaçlamaktadır (Fitoz, 2009, s. 21).

2.2.4.2. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)

OILPOL 1954 ile birlikte birtakım değişiklikler yapılmak istenmişse de sözleşmede yer alan hükümlerin yürürlüğe koyulması sırasında oluşan sıkıntılar ve yürürlüğe girenlerin de yeterli olmadığı için yeni bir sözleşme yapılması gerekliliği doğmuştur. Bundan dolayı Londra’da 1973 tarihinde Deniz Kirliliği Hakkında Milletlerarası Konferans toplanmış ve Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL) imzalanmıştır (Kahraman, 2018, s. 43-44).

1976 ve 1977 tarihlerinde Amerika kıyılarının açıklarında birçok tanker kazaları meydana gelmiştir. Söz konusu kazalar sonrasında IMO, 1978’te tanker güvenliği ve kirlenmenin önüne geçmek için bir konferans düzenlemiş ve konferansta alınacak yeni önlemler tartışılmıştır. Bahse konu olan konferansta MARPOL’e birtakım teknik zorlukların giderimi için bir protokol eklenmiştir ve böylece bu tarihten itibaren sözleşmenin ismi MARPOL 73/78 şeklinde olmuştur. Sözleşme, 1 protokol, 6 ekten meydana gelmektedir ve 02.10.1983’te yürürlüğe koyulmuştur. Türkiye, 10.10.1990’da sözleşmeye taraf olmuştur (Sezgin, 2007, s. 3). Türkiye, sözleşmenin III, IV ve VI sayılı eklerine taraf değildir (Bulat, 2020, s. 36). Söz konusu sözleşme 1983’te, 1987’de, 1988’de ve 1992 tarihinde değişikliğe uğramıştır (Sezgin, 2007, s. 3).

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78), gemilerin neden olduğu kirlilik hususunda hazırlanan bir sözleşme olup farklı kirlilik çeşitlerini önlemeye dair düzenlemeleri bünyesinde barındıran 6 eke sahiptir. Bunlardan petrol ve yağ karışımlarının boşaltımı ile ilgili olanı Ek-I, zararlı sıvı kimyasallar ile ilgili olanı Ek-II, paketli tehlikeli madde kaynaklı kirlilik ile ilgili olanı Ek-III, kanalizasyon ile ilgili olanı Ek-IV, çöp ile ilgili olanı Ek-V ve son olarak hava kirliliği ile ilgili olanı Ek-VI’dır (Tabanlı, 2021, s. 165). Sözleşmesinin ikinci maddesi “boşaltım” içeriğinde şunların barındırılmayacağını belirtir (aktaran Tabanlı, 2021, s. 165):

- 1972 tarihli Londra Sözleşmesi kapsamında boşaltmak,
- Denizin dibinde yer alan maden kaynaklarının araştırılmasından, bunlardan yararlanılmasından, bunlarla alakalı olarak kıyı açığındaki işlemlerden dolaysız bir şekilde ortaya çıkan zararlı maddenin denizlere bırakımı,
- Deniz kirliliğini yok etmek ya da kontrolde tutmak için ya da bilimsel araştırma amacıyla denizlere zararlı maddelerin salınımı.

Yukarıda belirtildiği üzere kıyı ötesi doğal gaz ve petrol faaliyetlerinden direkt kaynaklı zararlı maddenin denizlere bırakımı boşaltım dâhilinde değildir. MARPOL Sözleşmesi'nin Ek I'inde kıyı ötesi doğal gaz ve petrol platformlarına da uygulanabilirliği belirtilmiştir. Ayrıca Ek V de çöpün hareketli ya da sabit platformlardan boşaltımına dair hükümler yer almakta olup bu türdeki boşaltım, deniz tabanı mineral faaliyetlerinden kaynaklı direkt boşaltımlar kapsamında değildir (Tabanlı, 2021, s. 165-166).

Çağımızda gemilerden kaynaklanan denizlerin kirlenmesi hakkında en etkili uluslararası sözleşme MARPOL 73/78'dir ki bu sözleşmeden sonra gemilerden kaynaklanan denizlerin kirliliğinde kayda değer bir azalma yaşanmıştır (Bulat, 2020, s. 35).

MARPOL 73/78 sözleşmesinin iki amacı vardır, bunlar: gemilerin boşaltımından kaynaklanan zehirli sıvı, pisu, petrol, paketli madde, çöp ve sözleşmede tanımlanan her çeşit kirlletici maddelerle ve oluşan gemi kazalarının neticesinde denizlerin kirlenmesini önlemektir. Bu gayelerle taraf ülkeler gemi işletilmesinde ve inşasındaki teknik konuları ve sahillerde yer alacak donanımlarla bu sözleşme dâhilinde ulusal mevzuatı düzenlemeyi, ilişkili kamu kuruluşlarını saptayarak eğitim düzeyini yükseltmeyi kabul etmektedir (Bulat, 2020, s. 35-36).

Gemi kazalarının meydana gelmesi durumunda her ülke MARPOL 73/78'de yer alan hükümlere tabi olan gemilerden herhangi bir tanesinin deniz çevresine ciddi ölçüde zararlı etkisi dokunabilecek bir kaza yapması durumunda, bu kazayı incelemek için soruşturma yapmayı taahhüt etmektedir (Sezgin, 2007, s. 4).

Sözleşmeyle birlikte gemilere petrol türevi atıklara yönelik süzme ve ayrıştırma sistemleri, pisu sistemi, ham petrol yıkama sistemleri, slop tankı, ayrılmış balast tankları gibi çeşitli teknik düzenlemeler zorunlu tutulmuştur. Ek olarak MARPOL 73/78'e taraf liman devletleri kıyı tesislerinde gemilerde bulunan petrol atıklarını, pissuları, çöpleri sözleşme kapsamındaki gemilerin işletilmesinde oluşan kirlletici maddeleri alacak uygun

donanım ve tesis oluşturacaktır. Sözleşmeyi kabul edenler için dökme zehirli sıvı madde ile denizlerin kirliliğinin kontrolü için kurallar ve petrolle deniz kirliliği eklerinin kabulü zorunlu olup diğer ekleri tarafların tercihinine bırakılmıştır (Bulat, 2020, s. 36).

Sözleşmenin Ek I kısmında, geminin denize temiz balast basılmasını ve uygun ortamın sağlanması şartıyla petrol karışımlarının deşarjını gemilerin cinsine ve deşarjı yapacağı alanları referans alıp deşarj yaparken buna dair birtakım ölçütler koyarak sınırlandırmıştır. Türkiye, 1990'da söz konusu eki kabul edip yürürlüğe koymuştur. Petrol ile deniz kirliliğinin önlenmesi eki, savaş gemileri hariç 400 GRT üstünde bütün gemileri ve 150 GRT üstünde bütün tanker ve yüzer platformları içermektedir. Yağ kayıt defteri tutulması bu gemilerde zorunluluktur. Sorumluluklarını gerçekleştiren gemilere yetkilendirilmiş kuruluşlarca Uluslararası Petrol Kirliliğinden Korunma Sertifikası (IOPP) verilmektedir ve bunun geçerlilik ömrü beş yıldır. Sözleşmesinin Ek-I kısmı tanker gemilerine daha katı önlemler içermektedir. Kirliliğin yüksek olduğu deniz ve deniz kirliliği olduğu zaman diğer deniz alanlarına kıyaslandığında deniz ve çevresine daha çok zararı dokunacağı alanları düzenleyerek bu alanları özel alan şeklinde belirlemiştir. Söz konusu sözleşmeye göre özel alanlarda daha katı tedbirler yer almaktadır. Özel alan şeklinde ilan edilen bölgeler arasında Akdeniz, Karadeniz, Baltık Denizi, Kızıldeniz, Aden Körfezi, Antarktik Bölgesi, Kuzey Batı Avrupa Bölgesi ve Körfez Alanı yer almaktadır. Sözleşme Karadeniz ve diğer özel alanlarda yer alan 400 GRT üstünde bütün gemilerin ve bütün petrol tanker gemilerinin temiz balast dışında denizlere petrol ve petrol türevi madde içerikli herhangi atığın denizlere boşaltımına kesin bir şekilde yasak getirmiştir. Tanker gemileri dışında 400 GRT aşağısında diğer çeşitteki gemilerin petrol ve petrol türevi maddeyi özel alanlara boşaltması hususunda ise 15 ppm oranı, gemilerin hızı, karaya 12 mil mesafe ve boşaltım oranı kriterlerine bağlı olarak sınırlandırmıştır. Sözleşme Ek I kapsamında Karadeniz'de ve öteki özel alanlarda bütün tanker ve 400 GRT üstü büyük bütün gemiler için temiz ya da ayrılmış balast deşarjı yasaklıdır. Gemiler sintine suyunu arıtacak ve 15 ppm boyutunu aşınca otomatik olarak duracak sistem ile donatılacak, rota ve hız, yük atıklarına ve sintinenin pompa dairesine karışmaması vb. kriterlere bağlı olacak biçimde sınırlandırılmıştır (Bulat, 2020, s. 36-37).

Sözleşme Ek II, zehirli sıvı taşıyan gemileri içermektedir ve Türkiye bunu 1990'da kabul edip yürürlüğe koymuştur. Çağımızda bu gemiler kimyasal tanker gemileri olarak ayrılmış olup belgelendirmeleri bu gemilerin tipine göre yapılır. Zehirli maddelerin deniz ve çevresine karşı vereceği zarara göre A-B-C-D olarak türlere

ayrılmıştır. Söz konusu ekin şartlarını uygulayan gemilere beş senede bir vize yapmak şartıyla yetkili kuruluşlar “Uygunluk Sertifikası” hazırlamaktadır. Sözleşmenin Ek II’inde zehirli sıvıların çevreye karşı vereceği hasara göre çoktan aza doğru A,B,C,D,E olarak kategorize edilmiştir. Ek II, zararlı sıvı deşarjını kimyasal sıvı kategorisinin belirlenmesi şartıyla ve gemilerin özel alan içerisinde yer alıp almamasına göre bu maddelerin denizlere boşaltımını rota, derinlik ve hız, sözleşmenin Ek II kapsamında düzenlenen teknik sistemler ve boşaltım oranı vb. noktalarla çok katı kriterler ileri sürerek sınırlamıştır. Baltık Denizi ve Karadeniz özel alan olmuştur (Bulat, 2020, s. 37-38).

Ek III: Denizlerde ambalajlı olarak taşınan zararlı maddelerle kirliliğin önlenmesi adına kuralları içerir ve MARPOL 73/78 sözleşmesine 1992’de eklenen Ek III bölümüne Türkiye daha taraf değildir. Bugün, ambalajlı deniz taşımacılığı genelde konteyner gemileriyle olmaktadır (Bulat, 2020, s. 38).

Ek IV: Gemi kaynaklı pis sularla kirliliğin önlenmesi için kuralları içermektedir. Ek IV kapsamında, 400 GRT ve üstünde tonajlı gemileri ya da 400 GRT’nin altında on beşin üzerinde yolcu kapasitesindeki deniz araçları yer alır. Buna dâhil olan gemiler ve deniz araçlarıysa pis su ıslah cihazı ya da 3 mil içindeki pis su barındıracağı yardımcı sistem ya da deniz aracının sefer bölgesi, personel sayısı gibi unsurlar göz önünde tutularak pis suyu tutacak bir tutma tankına sahip bir biçimde yapılacak ve bu tanktaki sıvı oranın göz ile görülebileceği teçhizatı olacaktır. Söz konusu ekin şartlarını karşılayan gemide ya da deniz aracında “Uluslararası Pis Sularla Kirlenmenin Önlenmesi Belgesi” vardır (Bulat, 2020, s. 38-39).

Ek V: Gemi çöplerinden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine ilişkin kuralları içermektedir. Bu bölüm ihtiyari ektir bu nedenle 10.01.1988 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye 1991’de “Gemi Çöpleri ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar” adlı bölüme taraf olmuştur. Anılan ekte çöp terimi, gemilerin çalışması esnasında toplanan ve sözleşmenin öteki eklerinde tanımlaması yapılan ya da listesi verilenlerin haricinde sürekli ya da dönemsel bir şekilde atılması gereken ve taze balık ile parçaları dışında her türlü yiyecekleri, gemi içi ve işletme atıkları olarak ifade edilmiştir. Bu bölümde de Karadeniz özel alan ilan edilmiş ve diğer özel alanlar Akdeniz, Baltık Denizi, Körfez alanıdır. Özel alanlarda plastik ve benzeri çöplerin denizlere salınması yasaklanmış olup yiyeceklerin çöplerinin bırakılması ise karadan en az 12 mil mesafede olma mecburiyeti getirilmiştir (Bulat, 2020, s. 39).

Sekiz maddeden oluşan Ek VI, gemi kaynaklı hava kirlenmesinin önlenmesi için kuralları kapsar ve IMO öncülüğünde 19.05.2005'te yürürlüğe girmiştir. Uluslararası sefer yapan 400 GRT'den fazla bütün gemi ve deniz platformları için emisyon değerlerinde sınırlamalar yapılmıştır. Emisyon kontrol alanları ilan edilmiş ve gemilere de birtakım teknik şartlar getirilmiştir. Sorumluluklarını yerine getiren gemiye “Uluslararası Hava Kirliliğini Engelleme Sertifikası” hazırlanmaktadır. Türkiye, bahsi geçen eke taraf değildir (Bulat, 2020, s. 39-40).

2.2.4.3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS 1982)

1982'de toplanan BM III. Deniz Hukuku Konferansı sonuç belgesi özelliğinde olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)'ni 157 ülke imzalamış ve 1994 yılı itibariyle 62 devlet onaylamış olup 16.11.1994'te yürürlüğe koyulmuştur. Söz konusu sözleşmenin 43, 56, 145, 192. maddeleriyle 193'den başlayıp 223'e değin bütün maddeleri ve ek olarak 237. maddesi denizlerin kirliliğinin önlenmesi hakkındadır. Özellikle sözleşmenin denizin gemiler tarafından kirlenmesinin önlemesiyle alakalı olanları 43, 211, 217, 218, 219, 220 ve 221. maddeleridir. Türkiye, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni karasularına dair hükümlerden dolayı imzalamamıştır. Türkiye anılan sözleşmeyle Deniz Hukuku'na giren “Münhasır Ekonomik Bölge” kavramına uygun bir şekilde, 05.12.1986 gün 86/11264 sayılı BK kararıyla “Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölgesi” ilan edilmiştir. Bu beyan ile Türkiye, Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölgesi'nde denizlerin çevresini koruma, denizlerin kirlenmesini azaltma ve önleme haklarının olduğunu da ifade etmiştir (Sezgin, 2007, s. 7-8).

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, genel itibariyle ülkelere denizlerin çevresinin korunması sorumluluğunu getirmekte ve bu amaçla küresel ve bölgesel boyutta standartlar ve kurallar geliştirilmesiyle gerekli diğer önlemlerin alınması hususunda iş birliği yapmaya teşvik etmektedir. Söz konusu sözleşmedeki birtakım prensip ve kısıtlamalarla kıyı devletleri kendi karasularında denizlerin çevresini korumak için ulusal standartlar saptama ve önlemler alma yetkisine sahip duruma getirilmiştir. Ayrıca, kirlilik noktasında yeni adımlar atılmış ve ulusal yetkiye tabi deniz alanları haricindeki okyanus tabanı, deniz yatağı ve toprağın altıyla bu alanın kaynaklarının insanların ortak mirası olarak kabul edilip bunların işletilmesi hususunda yeni düzenlemeler oluşturulmuştur. Sözleşmeyle gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltılması ya da kontrolü amacıyla liman devletlerine kendi limanlarına gelen yabancı geminin devletlerarası kabul

edilmiş gemi standartlarını, emniyet ve kirliliğin önlenmesi standartlarını taşıyıp taşımadıklarına dair kontrol yetkisi verilmiştir. Kıyı devletine, denizlerin çevresinin korunması noktasında Münhasır Ekonomik Bölgelerde de yetkiler tanınmış olup bu bölgelerde kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü kıyı devletinin kendi hukukuna tabi ve kendi yetkisindedir. Sözleşme, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü maksadıyla bayrak devletine birtakım sorumluluklar yüklemektedir (Fitoz, 2009, s. 27).

2.2.4.4. Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme (OPRC 1990)

Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme (OPRC), 30.11.1990'da Dünya Denizcilik Örgütü tarafından benimsenerek Londra'da imzaya açılmıştır ve bu sözleşmeye Türkiye 18.09.2003'te taraf olmuştur (Sezgin, 2007, s. 9).

Petrol kirlenmesine hazırlıklı olma ve müdahale noktasında taraflar arasında devletlerarası koordinasyon ve iş birliği yapmayı sağlama, bilgi alışverişi, teknik yardım ve eğitim unsurlarını içine alan sözleşme, 19 madde ve bir ekten meydana gelmektedir. Sözleşmeyle MARPOL 73/78'den sonra önemli bir petrol kirliliğinin çevrede oluşturacağı zararları en aza indirmek amacıyla taraflara bölgesel anlamda ortak bir tavır alma yükümlülükleri getirilmiştir. Bu gibi durumlarda istekte bulunan ülkeler, istek üzerine yardım eden tarafın masraflarını karşılayacaktır. IMO'nun belirlediği esaslar uyarınca devletler, sorumluluğundaki deniz platformunda, limanda, gemide ve petrol tesisinde petrol kirliliği konusunda acil eylem planı düzenleyeceklerdir (Fitoz, 2009, s. 28).

Sözleşmenin kapsamı ve amaçları şöyle sıralanabilmektedir (Sezgin, 2007, s. 9-10):

- İnsanlığın çevresinin genel anlamda korunması, özellikle de denizlerin çevresinin korunması,
- Açık deniz tesislerinin, gemilerin, deniz limanlarının ve petrol işleme tesislerinin yol açtığı kirliliğin ve denizlerin çevresine karşı oluşan önemli tehditlerin önüne geçilmesi,
- Petrol kirliliğini hemen engellenebilmesi adına MARPOL 73/78'in tam manasıyla uygulanması gereksinimini karşılanma ve petrol taşımakta olan

gemilerin ve açık deniz tesislerinin bakımı, tasarımı ve işletimiyle alakalı artırılmış standartların hızlı bir biçimde geliştirmek,

- Petrol kirliliği olayında, acil ve etkili bir müdahalenin zararı en aza indirmesi için temel olduğunun anlaşılması,
- Petrol kirliliği ile mücadele adına etkili hazırlık yapılmasının ehemmiyetinin ve petrol taşıma sanayisinin bu husustaki rolünün altını çizmek,
- Petrol kirliliğine müdahale, bu kirliliğe karşı acil müdahale planlarının hazırlanması ve devletlerin olanaklarıyla alakalı bilgilerin paylaşımı vb. hususlarda milletlerarası iş birliğinin ve karşılıklı yardımın sağlanması,
- Uluslararası çevre hukukunda hâkim olan “kirleten öder” ilkesinin uygulanabilmesi,
- FUND 71 ve CLC 69 sözleşmelerine ait 1984 Protokollerinin erken bir tarihte yürürlüğe girmesine dair gereksinimin karşılanması,
- Bölgesel çaptaki sözleşme ve anlaşmaları kapsamak üzere iki taraflı ve çok taraflı sözleşme ve düzenlemelerin önemini belirtmek,
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin hükümlerinin uygulanabilmesi,
- Gelişmekte olan devletlerin gereksinimlerini dikkate alarak petrol kirliliğine hazırlıklı olma ve müdahale noktasında var olan küresel, bölgesel ve ulusal yeterliliklerin artırılması ve devletlerarası iş birliğinin yapılmasına dair teşvike duyulan gereksinimi karşılamak.

Petrol kirliliğini bildirme hususunda gemilerin kaptanlarının ya da bu gemilerden sorumlu öteki kişilerin, kıyı açığında yer alan deniz tesislerinden sorumlu kişilerin gecikmeksizin petrol akıntısı ya da akıntı olasılığı olan herhangi bir olayı en yakındaki kıyı devletine rapor edilmesi mecburidir. Deniz limanları ya da petrol işleme tesislerinde yetkili kişilerin, petrol akıntısı ya da akıntı ihtimali ya da petrol durumunu kapsayan tüm olayları gecikme olmaksızın yetkili ulusal kuruluşa bildirilmesi şarttır. Ülkeler hava taşıtlarına, deniz kontrol gemilerine ve diğer ilgili hizmet birimlerine; petrol mevcudiyeti ya da petrol akıntısını kapsayan tüm olayları gecikme olmaksızın yetkili ulusal kuruluşa ya da şartlara göre en yakın kıyı devletine rapor etmesi ve bildirmesi talimatı verecektir. Uygulanabilir olduğu sürece raporlar, Dünya Denizcilik Örgütü (IMO)’nün kabul ettiği genel ilkelere ve rehberine göre hazırlanacaktır (Sezgin, 2007, s. 11).

Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 4. maddesinde kirliliğin üye ülkelerce bildirilmesinin zorunluluğu yer almaktadır. Devletlerarası iş birliğine dayanılarak düzenlenecek bu raporlarla petrol kirliliğini önleme ve kirliliğin meydana getirdiği hasarları en aza indirmek hedeflenmiştir. Söz konusu sözleşmede üye ülkelere kirliliğin meydana gelmesi durumuna karşın bir acil durum planı oluşturma sorumluluğu verilmiştir. Bu çerçevede her bir taraf ülke, petrol kirliliği durumlarına acil ve etkili bir müdahale etmesi amacıyla ulusal sitem belirleme sorumluluğu yüklenmiştir. Bahse konu olan sözleşmenin “acil durum planı hazırlama yükümlülüğü” getiren sistemin Türkiye'nin hukukuna girişi 5312 Sayılı Kanun ile olmuştur. Sözleşme, taraflara “Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma ve Müdahale” hususunda ikili ya da çok taraflı anlaşmalar oluşturmak için tüm gayretlerini gösterme sorumluluğu yüklemekte olup hem müdahale hem de teknik açıdan üye ülkeleri devletlerarası iş birliği yapmaya teşvik edici roldedir (Kula Değirmenci, 2008, s. 36-37).

Petrol kirliliği hakkında rapor alındığında gerekli işlemlerin işleyişi şöyledir: Taraf ülke bir rapor aldığı ya da diğer kaynaklarca kirlenmeye dair bir ihbar aldığı anda, söz konusu olayın petrol kirliliği olayı mı değil mi tespit etmek için olay değerlendirmeye alınacaktır. Petrol kirliliğinin mevcut olması durumunda olayın kapsamı, niteliği ve muhtemel sonuçlar değerlendirilecektir. Acilen petrol kirliliğinden etkilenmesi olası olan ya da etkilenen tüm ülkelere bu sorunun giderilmesine dair yapılan ya da yapılması düşünülen tedbirler ve uygun ek bilgilendirme yapılacaktır. Petrol kirliliğinin yarattığı izlerden etkilenen diğer ülkeler, doğrudan ya da uygunsa ilgili bölge teşkilatlanmaları ya da bölgesel çaptaki düzenlemeler vasıtasıyla derhal değerlendirmelerini, alınan ya da alınacak önlemleri Dünya Denizcilik Örgütü (IMO)'ne bildireceklerdir. Taraflar, olabildiği kadar diğer ülkeler ve Dünya Denizcilik Örgütü ile iletişim kurarken IMO'nun geliştirdiği petrol kirliliğini rapor etme sitemini kullanacaklardır (Sezgin, 2007, s. 11).

2.2.4.5. Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Uluslararası Fonun Kurulması Hakkında Uluslararası Sözleşme (FUND 1992)

Tankerlerin neden olduğu petrol kirliliği sonucu ortaya çıkan zararlar için Dünya Denizcilik Örgütü (IMO)'nün himayesinde devletlerarası rejim geliştirilmiştir ve aslında bu rejimin çatısının temelini CLC 69 ve FUND 71 oluşturmaktadır. Bu “eski rejim” 1992 tarihinde iki protokol ile birlikte düzeltilmiştir. Düzeltilerek oluşan sözleşmeler, 1992

tarifli Sivil Sorumluluk Sözfleşmesi ve 1992 tarihli FUND sözfleşmesidir. 1992 sözfleşmeleri 30.05.1996 tarihinde yürürlüğe koyulmuştur. CLC 69 ve FUND 71'i çoğu devlet feshetmiştir ve böylece bu sözfleşmeler önemini kaybetmiştir (Sezgin, 2007, s. 17-18).

“1992 Petrol Kirliliği Hakkında Uluslararası Tazminat Fonu (1992 IOPC Fonu ya da 1992 Fonu)” FUND 92 altında yaratılmıştır. FUND 92, 1992 tarihli Sivil Sorumluluk Sözfleşmesi'ne yapılan bir ektir. Söz konusu fon küresel boyutta uluslararası bir organizasyondur ve FUND 92 ile birlikte oluşturulan tazminat rejimini yönetmek maksadıyla meydana gelmiştir. FUND 92'ye taraf olmakla ülkeler 1992 IOPC Fonu'na da üye olmaktadır. Kuruluşun merkezi Londra'da bulunmaktadır. IOPC Fonu, 150 bin ton ham petrol ya da motorin taşıyan şirketlerin yardım ve katkı payları ile varlığını sürdürmektedir. Türkiye, 18.07.2001 tarihinde taraf olmuştur. FUND 92 sözfleşmesinin 10 uncu maddesi doğrultusunda Türkiye'nin fona yapacağı katkının deniz yolu ile ithal ettiği petrol tutarı senede 150 bin tondan fazla olan özel ve kamu kurumları ve kişilerce ödeme yapılması gerekmektedir. Alıcılar tarafından Fon'a ödenecek senelik katkı tutarı, o dönemki Fon giderleri göz önüne alınarak üye devletlerce düzenlenecek listeler ışığında Fon Genel Kurulu tarafından belirlenmektedir (Sezgin, 2007, s. 18).

2.2.4.6. Petrol Kirlenmesinden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözfleşme (CLC 1992)

1996 senesinde yürürlüğe giren petrol kirliliğinin neden olduğu zararların hukuki sorumluluğu hakkında uluslararası sözfleşme (CLC 92) toplamda yirmi bir madde ve bir eften meydana gelmektedir. Sözfleşme tanker kaynaklı petrol kirliliği zararlarında uygulanmakta olup taraf devletin kirlilik sonucunda zarara maruz kalanların bu zararını kapsamaktadır (Fitoz, 2009, s. 29).

Petrol Kirlenmesinden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözfleşmesi (CLC 92)'nin revize edilmeden önceki hali olan CLC 1969, petrol kirliliğinin yol açtığı hasarların tazmini amacıyla Dünya Denizcilik Örgütü oluşturmuştur ve 1992 tarihli Protokolleri ile revize edilmiştir. Yapılan bu revize ciddi değişiklikler öngörülmüştür. 1992 Protokolleri ile birlikte yapılan değişikliklerle 1969 ve 1971 yıllarındaki asıl sözfleşmelere kıyasla yüksek yükümlülük sınırları, belli bir tonajın üstündeki tanker sahiplerine zorunlu sigorta sorumlulukları yüklenmiş olup daha kapsamlı uygulama sahası getirilmiştir. CLC'de uygulama kapsamının genişlemesi 1992

Sözleşmesi ile olmuştur. Söz konusu sözleşmeyle tarafların karasularında ve münhasır ekonomik bölgelerinde kirlenme kaynaklı hasarları içerisine alacak bir hal kazanmıştır. CLC 92, gemi sahiplerinin petrol kirliliği sonucu oluşan hasarlardan sorumlu tutmaktadır. Söz konusu sözleşme daha önce belirlenen kirlilik zararlarını kapsar ve ödenmesi gereken tazminat da kirlenen çevrenin tekrar oluşturulabilmesi adına alınan makul önlemler için yapılan masraflar ile sınırlandırılmıştır. Tazminat istenmesi için oluşması gereken zararın tanımlaması sözleşmenin 1. maddesinde “Kirlenme Zararı” olarak şöyle yer almaktadır: Geminin herhangi bir yerinden bırakılan yakut sızan hidrokarbonun neden olduğu kirlilikten, hidrokarbonu taşımakta olan geminin dışında oluşan tüm zarar ve ziyandır ki bu hasar sonucu oluşan kâr kaybı haricindeki çevresel tahribat için tazminatın, fiilen yapılmış ya da yapılacak olan önceki durumuna geri döndürmeyle alakalı makul önlemlerin maliyetlerine saydırılması koşuluyla; koruma önlemlerinin masrafları ve bu önlemlerin yol açtığı zarar ve ziyanlar da bunun içerisine dâhildir. Sorumluk tarafına bakıldığında ise sözleşmeye göre mücbir nedenler sonucunda oluşan dışındaki zararlardan yalnızca olay anında geminin siciline göre saptanacak donatının sorumlu tutulması benimsenmiştir. Donatının yükümlülüğünün sınırlanmasının istinası; zararın, donatanın bilinçli zarar verme isteğiyle ya da dikkatsizce ve zarara neden olacağının farkındalığıyla yaptığı şahsi bir davranış ya da ihlali sebebiyle oluşan durumda donatanın, yükümlüğünü sınırlama hakkının olmayacağı sözleşmenin madde III(4)’te ifade edilmiştir. Sözleşme madde IV uyarınca kirlilik sonucu oluşan zararlara iki ya da ikiden fazla gemi birlikte neden olduysa her geminin donatanı meydana gelen zararlardan müteselsilen sorumludurlar. Sözleşmeye göre gemi adamları, gemi sahibinin acentesi, varsa gemi kiracısı, işleticisi ya da operatörü yahut kurtarmaya yardım eden kişiler, oluşan hasardan sorumlu değildirler (Canatan, 2009, s. 12-13).

Türkiye, 26.04.2001 tarihli 4658 sayılı Kanun ile değiştirilen 27.01.2000 tarihli 4507 sayılı Kanun ile birlikte CLC 92’nin tasdik edilmesi uygun bulunmuş olup 15.06.2001 tarihli 2001/2668 sayılı BK Kararı ile onaylanmıştır. Türkiye anılan sözleşmeye taraf olmuş lakin bazı kararlarına çekince koymuştur. Fakat 4507 sayılı Kanun’daki “ekli çekince ve beyan”, 4658 sayılı Kanun’la 4507 sayılı Kanun’da yapılan değişiklik ile birlikte çıkarılmış. 17.08.2002’den itibaren bu sözleşme ülkemiz hakkında yürürlüğe koyulmuştur (Canatan, 2009, s. 13-14).

Aslında petrol kirlenmesinin yarattığı hasarın tazminine dair sözleşmeleri üç kademeli bir sistem oluşturmaktadır. Bu kademelerden ilki, CLC 92 ile yaratılan geminin

sahibinin ve işletmenin bu sözleşmedeki sınırlara göre gemisinin neden olduğu zarardan yükümlü tutularak bu yükümlülüğü uygun sistemlerle garantilediği hâldir. İkinci kademe, tazmin sistemi hasarları karşılama noktasında yeterli olamaması durumunda ikinci kademe olarak FUND 92 ile petrol ithal edenlerin sağlamış olduğu katkılarla oluşturulan Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu, sözleşmelerdeki sınırlara kadar tazmin edilemeyen hasarları karşılamaktadır. Üçüncü kademe, 16.05.2003'te kabul edilen 2005'in başlarında yürürlüğe sokulan 2003 FUND Protokolü'yle yaratılan ve petrol ithal edenlerin katkılarını içeren ek fon, petrol kirlenmesinden doğan hasarların karşılanması durumudur (Fitoz, 2009, s. 29).

2.2.4.7. Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Sözleşme (Barselona Sözleşmesi 1976)

Akdeniz'i müşterek miras şeklinde kabul gören ve bu meseledeki var olan devletler arası sözleşmelerin, denizlerin kirliliğinin tüm yönlerini ve kaynaklarını içermediğini ifade ederek Akdeniz bölgesinin özel gereksinimlerini karşılamadığının altını çizen sözleşme, Akdeniz'in şuan ve gelecekteki insanlığın yararı için korunmasını amaçlamaktadır. Türkiye'de bu sözleşme 12.06.1981 tarihli 17368 sayılı Kanun ile yürürlüğe koyulmuştur. Sözleşmedeki hedef, Akdeniz Bölgesi'nin kirliliğe maruz kalması, kirlilik nedeniyle denizlerinin ekolojik dengesine, denizlerin çevresine, meşru kullanma şekline ve kaynaklarına yönelik tehditleri yok etmek, bölgesel çapta birbirleriyle ilişkilendirilmiş kapsamlı önlemlerle Akdeniz Bölgesi'nin geliştirilmesi ve korunması adına ülkelerin ve ilişkili devletler arası kurumların iş birliği yapmasını sağlamaktır (Fitoz, 2009, s. 34).

UNEP (Birleşmiş Milletler Çevre Programı)'ın 1974'te kurmuş olduğu "Bölgesel Denizler Programı" çerçevesinde Akdeniz'i korunmayı öncelikli amaçları arasına alınması kararı, Akdeniz'e kıyısı olan devletlerin ve Avrupa Birliği'nin iştirakiyle MAP (Akdeniz Eylem Planı)'ın 1975 tarihinde yaratılmasıyla sonuca bağlanmıştır. Akdeniz Eylem Planı kapsamında işleyecek faaliyetlerin hukuki esasını yaratmak üzere düzenlenen Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi) 1976 tarihinde Barselona'da kabul edilmiş ve 1978 tarihinde yürürlüğe koyulmuştur. 1992 tarihinde Rio de Janeiro'da gerçekleşen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Zirvesinde alınmış kararlara uygun biçimde 1995 tarihinde Barselona Sözleşmesi, denizlerin çevresinin yanında kıyı sahalarını da içine alacak şekilde kapsamı büyümüş ve

halkın katılımı, sürdürülebilir kalkınma hedefi, çevresel etki değerlendirmesi vb. hususlar gelmiştir. Revize edilen sözleşmenin ismi de “Akdeniz’in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi” şeklinde değiştirilmiş ve 2004’te yürürlüğe koyulmuştur. Söz konusu sözleşmeye 21 devlet ve Avrupa Birliği taraftır. Türkiye, yenilenmiş Barselona Sözleşmesi’ni 2002’de tasdik etmiştir. Barselona Sözleşmesi’nde yedi protokol vardır. Bunlar; Akdeniz’de Gemiden ve Uçaktan Boşaltma ya da Denizde Yakmadan Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi ve Ortadan Kaldırılması Protokolü, Akdeniz’de Tehlikeli Atıkların Sınırötesi Hareketleri ve Giderilmesi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi Protokolü (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne dair Türkiye’nin tutumunu gösteren bir bildirimle taraf olunmuştur), Akdeniz’in Kara Kökenli Kaynaklardan ve Faaliyetlerinden Doğan Kirliliğe Karşı Korunması Protokolü, Olağanüstü Durumlarda Akdeniz’in Petrol ve Diğer Zararlı Maddeler ile Kirliliği Hususunda Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Dair Protokol, Akdeniz Bölgesi’nde Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe Dair Protokol, Akdeniz’de Bütünleşik Kıyı Alanlarının Yönetimine İlişkin Protokol, Akdeniz’de Kıta Sahaneliği ve Denizin Dibinin Keşfi ve İşletilmesi Sonucundaki Kirlenmenin Önlenmesi Protokolü’dür (www.disisleri.gov.tr, 2022).

Barselona Sözleşmesi’nin Ek Protokollerinden Olağanüstü Durumlarda Akdeniz’in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirliliği Hususunda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol uyarınca Malta’da 11.12.1976 tarihinde REMPEC (Akdeniz İçin Bölgesel Denizin Kirlenmesine Acil Müdahale Merkezi) oluşturulmuştur. Bu merkezi IMO yönetmektedir ve finansal kaynağını da Akdeniz Vakıf Fonu’ndan almaktadır. Çevre koruma alanında, UNEP Bölgesel Denizler Programı’yla bölgesel boyutta kirlilik önlenmesi hususunda önlemler geliştirmede aktif bir şekilde iş birliği yapan Dünya Denizcilik Örgütü, UNEP Eylem Planlarının içerdiği on bir deniz sahasında program geliştirme hususuyla ilgilenmektedir. Bu anlamda REMPEC’in amaçları şöyle sıralanabilir: Büyük bir deniz kirlenme kazası anında Akdeniz’e kıyısı olan ülkelerin acil müdahale kapasitesini büyütmek ve böylesi bir kaza durumunda devletler arasında iş birliğini kolaylaştırmak, Akdeniz kıyı devletlerinin denizin kirlenmesi kazalarında müdahalede bulunabilme noktasında güçlerinin artırımına yardım etmek, teknik noktasında iş birliği, bilgi ve eğitim değişimini kolaylaştırmak ve bilimsel, operasyonel, finansal, yasal ve teknik meselelerde bilgi değişimi amacıyla çerçeve yaratmak. REMPEC’in yürüttüğü 20.05.2003 tarihli 25113 sayılı Gemi Kaynaklı Kirlenmenin

Önlenmesi ve Acil Durumlarda Akdeniz'in Kirlenmesine Karşı Mücadelede İşbirliğine Dair Protokol Türkiye'de yürürlüğe girmiştir. Bu protokol hükümleri şöyledir: Taraf ülkeler; deniz alanının gemi kaynaklı kirlenmesinin önüne geçilmesi, bu kirliliğin kontrolü ve azaltılması dair devletlerarası düzenlemeleri uygulamak ve kirlilik durumunda lazım gelen bütün tedbirleri almak amacıyla iş birliği yapmak, iş birliği çerçevesinde imkân olduğunda sivil toplum kurumlarının, sosyo ekonomik aktörlerin ve yerel yönetimlerin dâhil olmasını göz önüne almak, taraflardan hepsi protokolü öteki ülkelerin ya da diğer taraf ülkelerin yetkilerine ve egemenliklerine zarara uğratmamak koşuluyla uygulamada yükümlüdür (Fitoz, 2009, s. 35-36).

Barselona Sözleşmesi, taraf devletlere hep birlikte veya tek tek Akdeniz'de deniz çevresinin korumasının sağlanması ve geliştirilmesi için gereken tedbirleri alma sorumluluğunu yüklemektedir. Söz konusu sözleşmenin maksadına erişebilmesi için taraflar arasında muhtemel çatışmanın olması durumunda çatışmayı halletmek için "Hakemlik Mahkemesi" oluşturulmuştur. Anılan mahkemenin son kararları bağlayıcıdır (Satır, 2007, s. 15).

2.2.4.8. Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)

Birçok ülkeyi bünyesinde barındıran Karadeniz havzasında çevresel problemlerle kıyı ve deniz kirlenmesi ciddi bir hal almış ve dolayısıyla uluslararası iş birliği kaçınılmaz olmuştur. Bu çerçevede kıyıdaş devletler Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)'ni hazırlamışlardır ve sözleşme 21.04.1992 tarihinde imzalanıp 15.01.1994'te yürürlüğe koyulmuştur. Söz konusu sözleşmeye taraf olan devletler; Türkiye, Bulgaristan, Rusya, Romanya, Ukrayna, Gürcistan'dır. Türkiye'nin taraf olduğu Protokoller şöyledir: Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında Protokol, Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğe Karşı Acil Durumlarda Yapılacak Olan İşbirliği Hakkında Protokol, Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalardan Dolayı Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Protokol, Karadeniz'de Biyolojik Çeşitliliğin ve Peyzajın Korunması Hakkında Protokol (www.disisleri.gov.tr, 2022).

Bükreş Sözleşmesi, Karadeniz deniz çevresinin korunması, canlı kaynakların korunması ve kirlilik karşısında muhafaza edilmesini hedeflemektedir. Söz konusu sözleşme, Karadeniz'in tabii kaynaklarının ve olanaklarının ilk olarak Karadeniz

devletlerinin müşterek uğraşlarıyla muhafaza edilmesi gerekliliğini vurgular. Sözleşmede Karadeniz’de deniz çevresinin kirlenmesinin kaynağında başta nehir yoluyla olmak üzere Avrupa’da yer alan diğer devletlerdeki kara kökenli kirletici unsurların da olduğu belirtilmektedir (Fitoz, 2009, s. 37-38).

Karadeniz Komisyonu (Karadeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu), Bükreş Sözleşmesi’nin icra organı özelliğindedir. Komisyon, 15.12.2000’de kıyıdaş devletlerin müşterek stratejiler belirleyerek Karadeniz’de kirlenme ve ekosistemde meydana gelen tahribatla mücadele etmek, biyoçeşitliliğin kaybını önlemek, müşterek proje ve çalışmalar oluşturmak maksadıyla Bükreş Sözleşmesi kapsamında kurulmuştur. Karadeniz Komisyonu Daimi Sekreteryası, Karadeniz Komisyonu’na çalışmalarında yardımcı olması için kurulmuştur ve bölgesel çapta uyumu sağlamak ile görevlidir. Türkiye, söz konusu sekreteryaya İstanbul’da ev sahipliği yapmaktadır ve ayrıca İcra Direktörlüğü görevini yerine getirmektedir (www.disisleri.gov.tr, 2022).

2.2.4.9. Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Sözleşmesi (SOLAS)

Meydana gelen deniz kazalarında birçok can kaybının olması denizlerde can ve mal güvenliğinin oluşturulması adına türlü düzenlemelere geresinim olduğu gerçeğini ortaya koymuştur. 1912 tarihinde gerçekleşen Titanik felaketinin ardından SOLAS (Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Sözleşmesi)’in temelleri oluşturularak devletlerarası denizcilik standartları yaratılma evresi başlamıştır (Mert, 2014, s. 1).

Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Sözleşmesi, genel itibariyle ticari gemilerin emniyetiyle alakalı olup bütün devletlerarası anlaşmaların en önemlilerinden biridir. Sözleşmenin ilk hali Titanik kazasına yönelik bir cevap niteliğinde 1914 yılında, ikincisi 1929 yılında, üçüncüsü 1948 yılında ve dördüncüsü 1960 yılında kabul edilmiştir. Sözleşmenin günümüzde birçok kez tadil edilmiş hali SOLAS 1974’tür (IMO, 2022).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 1958 tarihinde faaliyetlerine başlamasından sonra ilk ciddi görevi SOLAS Sözleşmesi’nin revize edilmesi olmuştur. 1960’da kabul edilmiş SOLAS Sözleşmesi 1965 tarihinde yürürlüğe sokulmuştur. 1974 SOLAS Sözleşmesi’ni IMO, düzenleyerek hem o zamana kadar oluşturulan ama yürürlüğe sokulamamış değişiklikleri hem de sözleşmenin etkinliğini artırmak maksadıyla sözleşmeye “örtülü kabul” usulünü eklemiştir. Daha sonra sözleşme 1978 ve 1988 Protokolleri ile değişime uğramıştır (Aydın Okur, 2008, s. 117-118).

SOLAS Sözleşmesi'nin ana gayesi, gemilerin emniyetleriyle uyumlu bir biçimde donanımı, işletilmesi ve inşası için asgari standartları oluşturmaktır. Bayrak devletleri, ülkesinin kendi bayrağındaki gemilerin gerekliliklere uymasını sağlamakla yükümlüdür (IMO, 2022).

Örtülü kabul usulünce sözleşmede öngörülen değişikliklere belli sayıda ülkenin bir itirazı olmadığı müddetçe, değişiklikler önceden kararlaştırılmış tarihte yürürlüğe sokulmaktadır. Böylece, sözleşmeye hızlı bir şekilde yapılması lazım gelen değişikliklerin eklenmesi kolaylaşmıştır. Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Sözleşmesi, ticari gemilerin güvenliğiyle alakalı devletlerarası sözleşmeler içerisindeki en önemli sözleşmedir demek yanlış olmayacaktır. SOLAS Sözleşmesi kural olarak uluslararası sefere bahis olan bütün gemilere uygulanmaktadır. Bayrak devletleri, kendi ülkesinin bayrağını taşıyan gemilerin sözleşmede yer alan standartlara uyulmasını sağlamakla sorumludur ve sözleşmeyle ilgili belgeleri oluşturma ve sözleşmenin uygulanmasını noktasında ana yükümlüdür. Sözleşmeye göre taraf ülkelerin kendi bayrağını taşıyan gemisinin yaptığı kazalarla alakalı soruşturma yapmakla ve bunun sonucunu IMO'ya bildirmekle sorumlu tutulmuştur. SOLAS Sözleşmesi'nde ana uygulama yetkisi bayrak devletine tanınmıştır, ama liman devletlerine de önemli nitelikte denetim yetkileri verilmiştir. Şöyle ki liman devletlerinin sözleşmede yer alan belgelerin sözleşmeye taraf öteki ülkelerin gemilerinde olup olmadığı hususunda denetim yetkisi vardır. Gemide geçerli belgelerin bulunması kural olarak, geminin sözleşmede yer alan koşullara uyulduğunu belirtmektedir, ama gemide geçerli belge olmaması veya gemi ve teçhizat durumunun belgeden esaslı biçimde ayrıldığına inanmak için açık mazeret varsa liman devleti geminin mürettebat veya yolcular noktasında bir tehlike oluşturmaksızın denize açılacak duruma ulaşmadan seyrüsefere çıkmaması adına gereken tedbirleri alabilmektedir. Liman devleti yetkilisi gemide bulunan eksiklikler giderilinceye dek gemiyi seferden menedebilir veya en yakın tamir tersanesine ulaşabilmesi için gitmesine müsaade de edebilir. Liman devleti yetkilisinin denetiminin bir müdahale gerektirmesi anında, yetkilinin müdahale yapılması lazım gelen bütün durumları yazılı bir şekilde geminin tescil edildiği ülkenin konsolosuna bildirim yapması ve bu konuda örgüte de bilgilendirme yapması gereklidir. Kural olarak liman devletlerinin yetkisi sadece ilgili olan belgeler için denetim yapmakla kısıtlıdır. Liman devleti tam denetimi sadece geminin belirtilen standartlardan aşağıda oluşunun açık bir şekilde ortada olduğu durumlarda yapabilir. SOLAS Sözleşmesi yapılan sözleşmeler içerisinde kıyasla daha

çok denetleme yetkisi sağlamaktadır, çünkü gemilerin ve teçhizatlarının SOLAS Sözleşmesi'ne uyup uymadığının kontrolü için denetim yapılması şartı vardır (Aydın Okur, 2008, s. 118-119).

2008'de Denizcilik Emniyet Komitesi (MSC), Yeni Deniz Kazaları ya da Deniz Olaylarında Emniyet Soruşturması için Uluslararası Standartlar ve Tavsiyeler Kodu (Kaza Araştırma Kodu)'nu kabul etmiştir. Alakalı revizeler Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi Bölüm XI/1 Deniz güvenliğinin daha iyi hal alması için özel önlemlere eklenmiş olup Kodun I. ve II. bölümleri mecburi hale getirilmiştir. Kaza Araştırma Kodu'nun Bölüm III'nün içeriğinde açıklayıcı bilgiler ve rehberliği yer almaktadır. 01.01.2010'da yeni yönetmelikler yürürlüğe sokulmuştur ve SOLAS Kural I-21 büyütülmüştür. Söz konusu Kod gemilerin kaybı, ölüm ve önemli deniz kirlenmesiyle son bulan çok ciddi deniz kazası kategorisindeki her kazanın deniz güvenliği soruşturması yapılmasını gerektirmektedir. Kod, bayrak devletleri tarafından diğer deniz olaylarının ve kazalarının araştırılmasını önermektedir ki böylece edinilmiş bilgiler gelecekte oluşacak kazaların engellenmesinde kullanılabilecektir (Yıldırım, 2016, s. 11).

SOLAS Bölüm 1, Kural 21 kısmında, her idarenin yürürlükte olan kuralları geliştirmede yardımcı dokunabilecek kendi ülkesinin bayrağını taşıyan geminin neden olduğu her çeşit olayı incelemek ile yükümlü olduğu belirtmektedir (Kızılkapan, 2010, s. 50).

2.2.4.10. Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (SALVAGE 1989)

Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (SALVAGE 1989), Londra'da 28.04.1989 tarihinde imzalanmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde 14.07.1996'da yürürlüğe girmiştir ve Brüksel Konvansiyonu'nun yerini almıştır. Bahsi geçen 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu, "Kurtarma Gerçekleşmezse Ödeme Yapılmaz" ilkesiyle kurtarma hizmetlerinin başarılı olması durumunda kurtarma ödemesinin esasına dayanmaktadır, bu ana felsefe çoğu durumda iyi gitmesine rağmen deniz kirliliğini dikkate almamıştır. Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin kirliliğin önlenmesi adına yapılan faaliyetleri teşvik edici yönün olması onun en önemli özelliğidir. Türkiye'nin kıyılarında yaşanabilecek bir felakette, ilgili kurum ya da kuruluşların kirliliği engelleme ve yardımcı olma hususlarında çalışmaları Türkiye için oldukça önemlidir. Ayrıca sözleşme, yaşanan deniz kazalarında kurtarma ve hasarı önlemek adına yapılan çalışmalarda gerçek veya tüzel kurum ve kişilere tazminat verilmesini öngörmüştür.

Dolayısıyla sözü edilen türdeki krizlere müdahale için teşvik unsur niteliğindedir ki özellikle FUND-92 ve CLC-92 sözleşmeleriyle birlikte anlam taşımaktadır (Sezgin, 2007, s. 8-9).

2.2.4.11. Gemi Yakıtlarından Kaynaklı Petrol Kirliliği Hasarının Hukuki Sorumluluğuna Dair Milletlerarası Sözleşme (BUNKER 2001)

1992 Hukuki Sorumluluk ve Fon sözleşmeleri yalnızca tanker kaynaklı petrol kirliliği hakkında hükümler içerirken Londra da 23 Mart 2001 yılında kabul edilen Gemi Yakıtlarından Kaynaklı Petrol Kirliliği Hasarının Hukuki Sorumluluğuna Dair Milletlerarası Sözleşme (BUNKER 2001)'de tanker dışındaki gemilerin neden olduğu petrol kirlenmesiyle alakalı hükümler yer almaktadır. Türkiye, sözleşmeyi uygun bulma kanununun onaylanmasından sonra 12 Aralık 2013'te yürürlüğe koyulmuştur. Söz konusu sözleşmenin dikkat çekici bazı maddeleri ise şunlardır: 3. maddede donatanın mali yükümlülüğü belirlenmiş, 7. madde de ise mecburi sigorta ve teminat hususları düzenlenmiştir (Kahraman, 2018, s. 56).

2.2.4.12. Denizde Çatışmayı Önlemeye Yönelik Uluslararası Kurallar Sözleşmesi (COLREG)

Meydana gelen deniz kazalarını önemli nedenlerden biri çatışmayı önlemek adına getirilen Denizde Çatışmayı Önlemeye Yönelik Kurallar, seyir emniyetinin gerçekleşmesine dair uluslararası boyutta getirilen ilk kurallar sınıfını oluşturmaktadır. Geçmiş 1862 tarihine kadar giden ve daha sonra Washington'da 1889'da yapılan bir uluslararası konferansla uluslararası bir özellik kazanmış bu kurallar 1910, 1953 ve 1965 tarihinde değişikliğe uğramış, en son 1972'te COLREG (Denizde Çatışmayı Önlemeye Yönelik Uluslararası Kurallar Sözleşmesi) oluşturulmuş ve bu sözleşme günümüze kadar çeşitli değişikliklere uğramıştır (Aydın Okur, 2008, s. 125-126).

Seyir güvenliği hususunda SOLAS Sözleşmesi'nin V. Bölümü'nde de kurallar olsa da bu noktadaki asıl düzenleme 1972 tarihli COLREG Sözleşmesi ile olmuştur. Söz konusu sözleşme 5 kısım, 38 kural ve 4 ekten meydana gelmektedir. Sözleşme, "Yol Kuralları" getirmekte olup açık denizlerdeki bütün gemilere ve açık denizlerle ilişkili ve uluslararası sefer yapabilen sulardaki gemilerin hepsine uygulanmaktadır. COLREG Sözleşmesi, gemilerin uygulaması gerekli olduğu hareket biçimleri, ışık ve ses düzenlemeleriyle alakalı kriterleri ifade etmektedir ki bayrak devleti, sözleşmenin

uygulanmasında esas yetki ve sorumluluk sahibidir. Anılan sözleşmede düzenlenen konular şu şekilde ifade edilebilmektedir: çatışma tehlikesi ve çatışmayı önleme hareketleri, trafik ayırım düzenleri, güvenli hız, dar kanalda uyulması gerekli kurallar, sınırlı görüş durumlarında yapılması gerekenler, farklı durumlarda verilmesi gerekli işaretler vb. çeşitli teknik hususlar. COLREG, trafik ayırım düzenleri kabul etme yetkisini Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne vermiştir. Bu anlamda, gemilerin trafik ayırım düzenlerini kullanırken ki hakları ve yükümlülükleri Kural 10 ile düzenlemekte olup böylece trafik ayırım düzenine uymanın zorunlu tutulması, oluşacak deniz kazalarının önlenmesi noktasında önemli yararı olmuştur. Bahse konu olan sözleşme bayrak devleti veya gemi bir ülkenin karasularında yer aldığı anda kıyı devletinin uygulayabileceği kuralları kapsamaktadır (Aydın Okur, 2008, s. 126-127).





ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ÇEVRESEL GÜVENLİK BAĞLAMINDA DENİZ KAZALARI VE
TÜRKİYE'YE ETKİLERİ

3.1. TÜRKİYE’NİN KIYISI OLAN DENİZLERE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER

Türkiye, coğrafi anlamda kıymetli bir konuma sahiptir. Türkiye’nin Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz olmak üzere önemli denizlere kıyısı bulunmaktadır. Bu anlamda Türkiye için deniz ulaşımı oldukça önemlidir. Bahse konu olan ulaşım türünde pek çok deniz kazası meydana gelmektedir. Bu kazalar deniz ve çevresine karşı tehdit oluşturmaktadır. Çalışmanın bu kısmında söz konusu kazaların oluşumlarını ve etkilerini daha iyi anlayabilmek adına Türkiye’ye kıyısı olan denizlerin coğrafi özellikleri ele alınacaktır.

3.1.1. Karadeniz’in Coğrafi Özellikleri

Karadeniz, Avrupa’nın güneydoğusunda bulunmakta olup takribi 547 bin km³’lük su hacmine sahip olup ve ortalama derinlik ölçüsü 1.300 m, en çok su derinliği 2.212 m’dir. 8.350 kilometre kıyı şeridi olan Karadeniz, 432.000 km² alan kaplamakta olup yeryüzünde bulunan en büyük yarı-kapalı denizlerden biridir. Karadeniz yeryüzünün en izole denizleri arasında yer almaktadır. Türkiye, Romanya, Bulgaristan Gürcistan, Rusya ve Ukrayna olmak üzere altı devletin Karadeniz’e kıyısı vardır. Karadeniz suları, batı bölgesinden İstanbul Boğazı aracılığıyla Marmara Denizi’ne ve Çanakkale Boğazına buradan Çanakkale Boğazı aracılığıyla Ege Denizi’ne ve bu deniz üzerinden Akdeniz’e gelmekte olup buradan da okyanusa açılmaktadır. Söz konusu deniz, kuzeyinden Kerç Boğazı üzerinden Azak Denizi’ne ulaşmaktadır. Ren Tuna Kanalı aracılığıyla Kuzey Denizi ve Don Volga Kanalı aracılığıyla da Hazar Denizi’yle bağlantı kurmaktadır (Başkan, 2020, s. 32).

Birçok ırmağın beslediği Karadeniz, yüzey buharlaşması sonucu kaybettiği tatlı sudan daha çoğunu akarsular ve yağmurdan temin etmekte olup anılan tatlı suyun fazlası Akdeniz’e dökülmektedir (Başkan, 2020, s. 35). Karadeniz yüzey suları; bol yağış, akarsularla birlikte gelen tatlı suyun fazlalığı ve buharlaşma oranının az olmasından dolayı daima fazla oran göstermiştir. İstanbul Boğazı üzerinden Marmara Denizi’ne yönelirken Akdeniz’den gelen tuzlu su Boğaz’ın ters akıntı sistemiyle denizin derinliğine taşınmaktadır. Karadeniz’de tatlı suyun yükselmesiyle oluşan tuz oranı düşük soğuk su, Akdeniz’den gelen suların etkisini gösteren sıcak ve tuzlu suların üstündedir. Karadeniz’de, sıcak su ile az tuzlu soğuk suyun yoğunluk farkı olduğundan dolayı bir tabakalı yapıya sahiptir ve son araştırmalarla söz konusu denizi oluşturan su kütlesinin takribi %90’lık kısmını meydana getiren kısımda 140 metreden 90 metreye çekilen

derinlikten 2.000 metreye kadar olan dip derinlikte oksijenin olmadığı, hidrojen sülfür içerikli su tabakasının varlığı, anoksik yapısı ve iki tabakalı yapısıyla bahse konu olan deniz öteki denizlerden farklılaşmaktadır. Tabakalardan birinci olanı yani üst tabaka, hayati ve ekonomik ögelere kaynak olmaktadır. İkinci tabaka kısmını ise H_2S (hidrojen sülfür) oluşturmaktadır. Bu anlamda Karadeniz, yeryüzünün en büyük H_2S rezervine sahip su kütlesidir (Başkan, 2020, s. 36). Söz konusu oksijensizlik ve hidrojen sülfür gazı gibi durumlar canlıların hayatını sınırlamaktadır ve bundan dolayı Karadeniz’de bulunan bentik türlerdeki çeşitlilik çok az seviyededir. Ancak denizin yarı kapalı özelliği ve nehirler aracılığıyla denize ulaşan kara kaynaklı organik madde ve nutrient birikmesi neticesinde yeryüzündeki denizler içerisinde birim alanda sağlanan biyolojik ürünler sıralaması noktasında başlarda bulunan verimli bir denizdir. Karadeniz’i verimli yapan bu hususların belirli bir sınırı aşılmasının ardından zorlanmaya başlaması anılan denizin önemli tehdit ve baskı altına alınma hızını artırmaktadır (Başkan, 2020, s. 41).

Karadeniz suyunun yenilenmesi süreci yaklaşık bin yılı bulmakta olup sınırlı su değişiminden dolayı yeryüzünün en büyük anoksik su kütlesi niteliğindedir. Bu durumun nedeni bahse konu olan denizin İstanbul Boğaz’ı vasıtasıyla yenilenmesi zayıf ve içsel karışımın da az olmasıdır. Karadeniz’in temel kaynağını nehirler oluşturmaktadır. Bunlar içerisinden söz konusu denizi, özellikle Tuna başta olmak üzere Dinyeper, Dinyester, Kuban, Don, Rioni, Bug, Enguri, Kodori, Çoruh, Yeşilırmak, Kızılırmak, Sakarya ve Filyos akarsuları beslemektedir (Başkan, 2020, s. 37). Karadeniz; Kırım, Yagorliksky Koyu, Odesa Körfezi, Novorossiysk Koyu, Tendrovsky Koyu, Kalamitsky Koyu ile Karkinitzsky Koyu, Samsun ile Sinop Körfezleri, İğneada, Burgaz ile Varna Körfezleri olmak üzere çeşitli büyüklü küçüklü körfez, koy ve yarımada bünyesinde barındırmakta olup kıyılarında çok girinti çıkıntı bulunmamaktadır. Karadeniz’in büyük adaları yoktur. Tuna Deltası önünde bulunan 1,5 km² olan Zmeiny Adası alanın en büyük adasıdır. Karadeniz; Tuna, Dinyeper ve Dinyester Nehirleri’nin döküldüğü kuzeybatı noktasında, Karadeniz’in batısı ile Kırım Yarımadası’nın arasında bulunan, takribi 100 metre derinlik noktasına dek batı ve güneybatı kıyıları boyunca güneye uzanan, eni ise güneye gittikçe azalan ve derinliğin 100 metreden 1.500 metreye kadar çıktığı Sakarya Kanyonu’nda son bulan oldukça geniş bir kıta sahanlığına sahiptir. Güneyde Karadeniz’e dökülen, Yeşilırmak, Kızılırmak ve Sakarya’nın döküldükleri sahalarda küçük ölçekli yöresel kıta sahanlıkları yer almaktadır. Karadeniz Havzası içi, genel anlamda derinlik olarak 2.000 metrenin üstünde ve bir dereceye kadar düz bir taban topografyasına sahip

olup dik topoğrafik eğimle havzayı çevreleyen kıta sahanlığına ulaşmaktadır (Başkan, 2020, s. 42)ç

3.1.2. Marmara Denizi'nin Coğrafi Özellikleri

Türkiye'de yer alan diğer denizler ile karşılaştırıldığında küçük bir iç deniz olan Marmara Denizi; Ege Denizi ve Karadeniz ile daima etkileşimdedir. Marmara Denizi, bünyesinde İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını başka bir ifade ile Türk Boğazlar Sistemi'ni barındırması ve Karadeniz'in Ege'den Akdeniz'e açılabilmesi adına tek kapı özelliğinde olmasından dolayı oldukça önemli bir denizdir. Marmara Denizi, Türkiye'deki denizlerle kıyaslandığında yüzey alanı ve hacmi küçük olup su ortamının hacmi, bahse konu olan denizin alıcı ortam özelliğinde etkilidir. Bu noktada yapılacak bir değerlendirmede önemli bir husus deniz suyunun kendini yenileme kapasitesidir (Peker, 2007, s. 24).

Marmara Denizi, doğu batı yönünde uzunluğu 275 kilometre, kuzey ile güney genişliği ise 75 kilometredir. Avrupa kıyı uzunluğu 264, Asya kıyı uzunluğu 663 kilometredir. Bahse konu olan denizin kapladığı alan yaklaşık 11110 km²'dir ve en derin alanı Çınarcık Baseni olup 1270 metre derinliğe sahiptir. Kuzey yönüne doğru gidildikçe derinlik artmaktadır. Marmara Denizi'ndeki trafik şeridi, İstanbul Boğazı'nın güney çıkışı olan Ahırkapı Fenerinden Çanakkale Boğazı'nın kuzey girişi olan Zincirbozan Fenerinden geçen boylama dek uzanmaktadır ve yaklaşık olarak uzunluğu 204 kilometre, 110 deniz milidir (Kocaman, 2006, s. 15).

Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birleştiren Avrupa Kıtası ve Asya Kıtası'nı ayırmada âdete iki kıta arasında köprü görevinde olan İstanbul Boğazı, İstanbul'u ikiye ayırmaktadır. İstanbul Boğazı'nın Karadeniz ve Marmara Denizi ağızlarında birer eşiği vardır ve bu eşikler Marmara Denizi hidrodinamik yapısında etkilidir. Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı'ndan daha uzun ve geniştir, ancak Marmara Denizi'nin hidrodinamik yapısında etkisi ise daha kısıtlıdır (Peker, 2007, s. 24).

3.1.3. Ege Denizi'nin Coğrafi Özellikleri

Ege Denizi'nin konumu, ölçüleri ve sınırları ile yüzeyine yayılmış ve çoğu kayalık olan birçok büyüklü küçüklü adanın varlığı ve bunların konumları, Ege Denizi'ne Akdeniz havzasının yanında yeryüzünde de benzeri olmayan değişik bir özellik sağlamıştır. Deniz bünyesinde barındırdığı adalardan yalnızca yirmi dördü 100 km²'den

büyük ölçüye sahiptir. Buradaki adaların hepsinin toplamda yüzölçümleri 23000 km² civarındadır ki bu alan deniz alanlarının hepsinin takribi % 10'u kadardır. Ege Denizi'nin; boğazlar, yarımadalar, çeşitli sayı ve büyüklükte körfez ve koya sahip olması onun karakteristik özelliğidir ve bu karakter, onun sosyal ve kültürel olarak gelişiminde önemli etkindir (Zafer, 2007, s. 6).

Doğu Akdeniz'in kuzey uzantısı olarak nitelendirilebilecek Ege Denizi, Türk Boğazları sayesinde Karadeniz ve Akdeniz'in birleşmesi açısından önemli bir konumdadır. Ege Denizi; doğu yönünden Anadolu yarımadasının batı kıyıları, kuzey yönünden Doğu Makedonya ve Trakya, güneybatı yönünden Teselya ve Mora yarımadası, güneydoğu yönünden Silkiye, Çuha, Çoban Adası, Girit, Kerpe ve Rodos adaları ile çevrelenmiştir. Ege Denizi'nin ortalama derinliği 350 m'dir. Kuzey Ege Denizi'nin derinliği en fazla 1367 m'dir ve anılan denizin bu tarafını; Yunanistan'ın doğu yönünde Eğriboz, Mökene, İstendin, Andire ve Türkiye'ye yakın bölgede olan Ahikerya-Sisam adaları, yaklaşık 2658 m derinliği olan Güney Ege Denizi'nden ayırmaktadır (Zafer, 2007, s. 7).

Ege Denizi'ne derinlik olarak bakıldığında kuzey yönünden güneye doğru bir "S" çizen kıtasal ayırım bölgesi mevcuttur. Ege Denizi'ni doğal olarak iki bölmeye ayıran bu derin çukurlar zinciri önemli bir "zone" 'dur. Şöyle ki bazı bilim insanları söz konusu kıtasal ayırım bölgesini, Avrupa ve Asya'nın deniz altındaki sınırı olarak görmüştür. Ayrıca bu bölge yalnızca jeomorfolojik olarak değil jeofizik ve jeolojik olarak da yer kabuğunun iki plakasını ayıran sınır bölgesidir. Hatta bazı haritalar bahse konu olan çukurların meydana getirdiği ayırım bölgesini temel alarak Ege Denizi, Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayıracak biçimde bir hat ile ortadan ikiye ayrılmaktadır. Bu "zone", ada anlamında fakir olup denizin iki yakasında yer alan sahanlık alanlarını ve bu sahanlıktaki adaları ikiye ayırmaktadır. Söz konusu "zone"'nın batı yönünde Kuzey Sporad ve Kiklat Adaları, doğu yönündeyse Saruhan, Boğazönü ve Menteşe Adaları bulunmaktadır. Buna göre Türkiye anakarasının doğal uzantısı üzerinde Saruhan, Boğazönü ve Menteşe Adaları bulunmaktadır (Zafer, 2007, s. 8).

3.1.4. Akdeniz'in Coğrafi Özellikleri

Akdeniz, konum itibarıyla üç kıta arasında yer almakta olup 284 metre derinlik ile batıda en çok derinliğe sahip Cebelitarık Boğazı aracılığıyla Atlas Okyanusu'na,

Süveyş Kanalı aracılığıyla da Hint Okyanusu'na bağlanmaktadır. Bahse konu olan bu büyük iç denizin Türkiye'yi ilgilendiren yalnızca doğu kısmıdır (Atalay, 2004, s. 91).

Doğu Akdeniz tabanı arızalı bir yapıya sahiptir. Şöyle ki Ege Denizi'ni ve Akdeniz'i birbirlerinden ayıran "Girit ada yayı" arızalı bir yapıdadır. Fay sonucunda oluşan çukur ve sırt kısımlar adeta birbirlerini izler. Akdeniz'in en derin kısımlarını meydana getiren hendekler, Girit ada yayının güneyinde yer almaktadır. Bu hendeklerin derinlik ölçüleri 3518, 3456 ve 3365 metreye ulaşmaktadır. Rodos adasının doğu yönündeki hendeklerin derinlik ölçüsü de 4170 ve 4157 metreye inmektedir (Atalay, 2004, s. 91).

Doğu Akdeniz, yarı-kapalı bir deniz özelliği taşımaktadır. Konum itibariyle 27° doğu boylamının doğusunda yer almaktadır. Bu anlamda Doğu Akdeniz, yerkürenin batısı ve doğusu arasındaki bağlantı noktasındaki ticaret ve ulaşım yolları üzerinde bir yere sahiptir. Söz konusu deniz; Yakındoğu'ya Türkiye ve Suriye aracılığıyla Basra Körfezi'ne ve Arap Yarımadası'na da Süveyş Kanalı aracılığıyla bağlanmaktadır. Ümit Burnu ile mukayese edildiğinde Süveyş Kanalı aracılığıyla Avrupa ve Uzakdoğu arasındaki ulaşım ve ticaret yolu 7000 deniz mili daha kısalmaktadır. Doğu Akdeniz'i çevreleyen ülkeler şunlardır: Türkiye, Mısır, Suriye, Libya, Tunus, İsrail, Lübnan, Filistin, Yunanistan, İtalya, Slovenya, Arnavutluk, Hırvatistan. Bahse konu olan alanın en önemli özelliği küresel çapta enerji rezervinin çoğu kısmına sahip Orta Doğu ile Avrupa ve Uzakdoğu'nun Süveyş Kanalı aracılığıyla birbirleri arasında âdete bir köprü kurması ve bu alana direkt hâkim olmasıdır. Uluslararası Hidrografi Kurumu Doğu Akdeniz'i aynı zamanda bir havza niteliğinde kabul etmektedir. Havza niteliğinde görülen bu bölge, Batı Akdeniz'den İtalya'nın Sicilya Adasındaki Lilibeo Burnu'ndan, Tunus'un kuzeydoğusunda yer alan Bon Burnu'na uzayan hatla birlikte ayrılmaktadır. Söz konusu hat, Sicilya'nın güneydoğu sahilleri yönünde uzanarak kuzeydoğudaki Paloro Burnu'ndan geçip sonrasında da güneybatı yönündeki Paci Burnu'na uzanmaktadır. Doğu Akdeniz Havzası, Süveyş Kanalı aracılığıyla Kızıldeniz'le Çanakkale Boğazı aracılığıyla da Marmara Denizi'yle bağlantı sağlamakta olup aynı zamanda Ege Denizi, Adriyatik Denizi ve İyon Denizi olmak üzere önemli üç denizi bünyesinde barındırmaktadır (Kürbüz, 2016, s. 15-16).

Doğu Akdeniz; Çanakkale Boğazı, Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı ile Orta Doğu'yu, Balkanlar'ı ve Kafkasya'yı himaye etme gücünü bulundurmaktadır. Bu denizi, küresel ve bölgesel ülkeler için vazgeçilmez yapan en önemli nokta; dağıtım, ulaşım ve

enerji koridorunun kavşağı bir konuma sahip olmasıdır. Diğer önemli bir nokta da askeri ve ticari trafiğin kesişim noktasında oluşudur. Doğu Akdeniz'in stratejik olarak önemini artıran bir öge, onun Orta Doğu'ya sahil oluşu ve bölgesel ülkelerin güvenliğini oluşturmaktadır (Kürbüz, 2016, s. 16).

Dünya ticaretinin yaklaşık oransal olarak % 30'u Akdeniz'den sağlanmaktadır. Bahsi geçen ticaretin oluşması konusunda Kıbrıs'ın güvenlik, politik ve ekonomik anlamda önemli katkısı olmaktadır. 4.500 liman ile ilişkili olarak 50.000 üzerinde gemiyle dünya ticareti gerçekleşmektedir ki bu gemilerden 4.000 tanesi Doğu Akdeniz'de seyir almaktadır. Dolayısıyla bu durum, dünya okyanusunun yalnızca % 3'ünü kaplayan Doğu Akdeniz'de dünya ticaretinin 1/6'sının yapıldığı sonucunu vermektedir. Bunu, Türk Boğazları, Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı sayesinde yapmaktadır (Kürbüz, 2016, s. 16-17).

2006'da Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının açılışıyla birlikte İskenderun Körfezi değer kazanmıştır. Şöyle ki ithalat ve ihracat açısından İskenderun Körfezi, Hazar Denizi kıyısındaki devletler için önemli bir konuma gelmiş olup Doğu Akdeniz'in ekonomik anlamda stratejik değerine katkıda bulunmuştur (Kürbüz, 2016, s. 17).

Doğu Akdeniz'i stratejik anlamda önemli yapan konulardan biri de Kıbrıs'ı bünyesinde barındırmasıdır. Çünkü Kıbrıs, Doğu Akdeniz'in ve Orta Doğu'nun kontrolünü sağlayabilecek bir konumdadır. Ayrıca adanın, hava ve deniz ticaret yollarında yer alması ve bu alanları kontrol etmesi onu önemli kılmaktadır (Kürbüz, 2016, s. 18).

3.2. TÜRKİYE'DE YER ALAN ÇEVRESEL GÜVENLİK KAPSAMINDA DENİZ KAZALARINA İLİŞKİN YASAL DÜZENLEMELER

Deniz kazalarının canlılarda ve çevrede yarattığı olumsuz etkileri giderebilmek amacıyla hem ulusal hem de uluslararası düzeyde çeşitli düzenlemeler yapılmaktadır. Çalışmanın bu kısmında denizlere ve çevreye ilişkin ülkemizde yapılan başlıca yasal düzenlemelere yer verilecektir.

3.2.1. Çevre Kanunu

1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun amacı, çevreyi sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri ışığında korumaktır. Bu yasa, ceza verme yetkileri

konusunda ifadelere yer vermesinden dolayı deniz kirlenmesi açısından önemlidir. Şöyle ki söz konusu kanunun 8 inci maddesi uyarınca her çeşit atık ve artığı çevreye zararı olacak bir biçimde, ilgili yönetmeliklerde belirtilen standartlara ve yöntemlere karşı olarak dolaylı ve direkt şekilde alıcı ortama vermek, uzaklaştırmak, taşımak, depolamak gibi faaliyetler içerisinde bulunulması yasaktır. İlgililer, kirlilik olasılığının olduğu hallerde kirliliği önlemekle; kirliliğin olduğu durumlarda kirliten, kirliliği durdurmak, kirliliğin yarattığı etkileri gidermek ya da azaltmak adına gereken önlemleri almakla sorumludur (Alpay, 2015, s. 78).

Kanunun 12. maddesinde denetim, bilgi verme ve bildirim yükümlülüğü yer almaktadır. Bu maddeye göre bahse konu olan kanuna uyulduğunu veya uyulmadığını denetleme hususunda yetki Bakanlığa aittir. Gerekli olunan durumlarda bu yetki, Bakanlıkça; il özel idarelerine, Denizcilik Müsteşarlığına, çevre denetim birimlerini kuran belediye başkanlıklarına, Emniyet Genel Müdürlüğüne, Türkiye Çevre Ajansına, Sahil Güvenlik Komutanlığına ve Jandarma Genel Komutanlığına (...) verilmektedir. Bakanlığın belirttiği denetim usul ve esaslar kapsamında denetimler yapılır. Bu kanun kapsamında askeri işyerleri, askeri bölgeler ve tatbikatların denetimi ve sonuçlarına dair işlemler; İçişleri Bakanlığı'nın, Genelkurmay Başkanlığı'nın, Millî Savunma Bakanlığı'nın ve Bakanlığın ortak hazırlayacağı yönetmelik çerçevesinde yürütülür. Bakanlığın ya da denetim konusunda yetkili diğer makamların isteyecekleri bilgi ve belgeleri temin etmek, yetkililerin yaptıracakları analiz ve ölçümlere dair giderleri karşılamak, denetim sırasında her türlü kolaylığı sağlamak hususunda ilgililer zorunlu tutulmuştur. İlgililer, çevresel kirlenmeye yol açabilecek faaliyetleriyle alakalı olarak kullandıkları hammadde, yakıt, çıkardıkları ürün ve atık ile üretim şemalarını, acil durum planlarını, izleme sistemleri ve kirlilik raporlarıyla diğer bilgi ve belgeleri talep edilmesi durumunda Bakanlığa ya da yetkili denetim merciine vermekle yükümlüdür. Denetim, bildirim ve bilgi verme sorumluluğuna dair usul ve esas Bakanlık tarafından çıkarılacak yönetmelikle düzenlenmektedir (Çevre Kanunu, 1983: 12).

Çevre Yasası'nın 20. maddesi uyarınca devletin egemenliğindeki denizde ve yargılamasına tabi olan deniz yetki sahasında ve bunlar ile bağı olan sularda, doğal ve yapay göllerde, baraj göllerinde ve akarsularda anılan kanunda yer alan yasaklara ve kısıtlamalara karşıt bir durum saptandığında idari para cezası uygulanır. Kirlenmenin meydana gelişini müteakip deniz aracının ya da geminin kendi olanaklarıyla sebep olduğu kirlenmeyi giderdiğinin tespiti halinde, idari para cezası 1/3 oranında uygulanır.

Kanun'un 28. maddesinde ise kirletenin yükümlülüğü yer almaktadır. Çevreye karşı zarar meydana getirenler ve çevreyi kirletenler neden oldukları kirlilik ve bozulmadan kaynaklı zararlar için kusur şartı aranmaksızın sorumlu olmaktadırlar (Alpay, 2015, s. 80).

3.2.2. Türk Ceza Kanunu

Türk Ceza Kanunu'nun 1. maddesinde "...kişi hak ve özgürlüklerini, kamu düzen ve güvenliğini, hukuk devletini, kamu sağlığını ve çevreyi, toplum barışını korumak, suç işlenmesini önlemektir..." şeklinde kanunun amacı belirtilmektedir. (Türk Ceza Kanunu, 2004: 1)

Ceza Kanunu, çevrede kirlenme oluşturanların bu davranışına karşı bir yaptırım uygulamaktadır. Bu anlamda söz konusu kanunun 181. maddesinde çevrenin kasten kirlenmesine ilişkin hapis cezası, 182. maddesinde ise çevrenin kirliliğine taksirle neden olan kişiye dair adli para cezası öngörülmektedir. Ceza Kanunu, "kovuşturma ve soruşturma gereken bir fiilin ilgili makamlara bildirilmemesi, hatta bu hususta gecikme gösterilmesi halinde ilgili kamu personeli hakkında da işlem yapılacağını" hüküm altına almıştır ki buradan, çevresel kirlenmeyle alakalı her saptamada meselenin Türk Ceza Kanunu'nun ilgili hükümlerine göre değerlendirilmek üzere Cumhuriyet Savcılığı'na bildirim yapılacağı, Savcılığın talebine dayanarak kamu davası açılabileceği anlamı çıkmaktadır (Kaypak, 2012a, s. 219-220).

3.2.3. Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu

2692 sayılı 13.07.1982 tarihli Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu; Türkiye sahillerinde, iç suları niteliğinde olan Marmara Denizi, İstanbul ile Çanakkale Boğazları üzerinde, karasularında, körfez ve limanlarında, münhasır ekonomik bölgesi ile ulusal ve milletlerarası hukuk kuralları uyarınca egemenliğinde ve denetiminde yer alan deniz alanlarında, kanunlar ve Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri ile kendisine verilen görevlerin uygulanması ve yetkilerin kullanılması için Sahil Güvenlik Komutanlığı teşkilâtını oluşturma ve yetki ve görevlerini düzenleme amacındadır (Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, 1982: 1).

Bahse konu olan Kanunun 4. maddesinde Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın görevleri, Kanun'un amacında belirtilen alanlarda kanunlar ve Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri ile kendisine verilen görevleri uygulayıp yetkileri kullanmaktır (Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, 1982: 4/a).

Söz konusu Kanun'un 5. maddesinde yetkilere yer verilmektedir. Sahil Güvenlik Komutanlığı mensupları kendilerine bu Kanun ile birlikte verilen görevlerin yerine getirilmesinde; silah kullanma yetkisi dâhil kanunların diğer güvenlik kuvvetlerine tanıdığı tüm hak ve yetkileri elinde bulundurmaktadır. Liman sınırlarının dışında Türk Kanunları uyarınca cezalandırılması gerekli eylemlere, ilgili kanun ve milletlerarası antlaşmalara göre el koyarlar. Ortaya çıkan suçun denizlerde başlayıp ardından karada sürmesi veya suçluların karaya geçişi durumlarında, yetkili güvenlik kuvveti duruma el koyana dek suç delillerinin kaybolmasını ve suçluların kaçmasını engellemek maksadıyla yetkilerini kara üzerinde de devam ettirirler. En kısa zamanda gereken olanaklar kullanılarak durum, mahalli mülki amire bildirimi yapılır (Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, 1982: 5).

3.2.4. Denizlerin Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esasları Hakkında Kanun

11.03.2005 tarihli 5312 sayılı bu Kanun'un amacı, denizlerin güvenliğinin sağlanması ve denizlerin kirlenmesinin önlenmesi hususunda olan milletlerarası hukuk ve iç hukuktan kaynaklı hak ve sorumluluklar dikkate alınarak; acil hallerde geminin ve kıyı tesisinin faaliyetlerinin neden olduğu kirlilik tehlikesini yok etmek ya da kirliliği azaltmak, kısıtlamak ve gidermek adına yapılacak müdahale ve hazır olma esaslarını, olay neticesinde oluşan hasarların tespit ve tazmin esaslarını, milletlerarası sorumlulukların yerine getirilmesi esaslarını, Kanun çerçevesindeki kişiler ile kurum, kuruluş, gemilerin ve tesislerin Kanunda ifade edilen ilgililerinin görev, yetki ve yükümlülüklerini belirlemektir (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005: 1).

Söz konusu Kanun, uygulama sahasında yer alan ya da herhangi bir sebeple uygulama sahasına girmek isteyen, beş yüz groston ve üzerinde petrol ve diğer zararlı maddeleri taşımakta olan gemilerle petrol ve diğer zararlı maddelerle kirliliğe yol açabilecek faaliyetlerde bulunan kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşların görevlerini, yetkilerini ve yükümlülüklerini kapsamaktadır. Kanun kapsamı dışında sayılan durumalar ise savaş gemileri ve yardımcı savaş gemileriyle herhangi bir ülkeye ait ya da ülkeler tarafından işletilen ve ticari faaliyetler haricinde kullanılan gemilerdir (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle

Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005: 2).

Kanunun uygulanması anlamında genel koordinasyon görev Bakanlıkta olup yetkili olan kuruluş ve kurumlar, bu Kanun çerçevesinde edindikleri bilgiler ile yapılan işlemleri gecikme olmaksızın Bakanlığa bildirmekle sorumludurlar. Acil müdahale planlarının yapılması, kıyı bölgelerinde acil müdahale planlarının yerine getirilmesi, kirliliğin türü ve etkilerinin saptanması, çevreye karşı oluşan hasarların tespiti ve olayın ardından kirlenmeden etkilenen bölgelerin iyileştirilmesine dair görev, yetki ve yükümlülükler Bakanlıkta; deniz araçlarının neden olduğu deniz kirlenmesinin önlenmesi hakkında acil müdahale planlarının yerine getirilmesi, hazırlıklı olma, kirlenmeye müdahale, hasarların tazmini ve mali yükümlülük garantilerinin bildirimi meselelerinde icraya dair görev, yetki ve yükümlülükler Müsteşarlıkta; asayiş ve kolluk görevleri hakkında görev, yetki ve yükümlülükler Sahil Güvenlik Komutanlığındadır (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005: 4).

Bahse konu olan Kanun kapsamına giren gemilerin ve kıyı tesislerinin sorumluları, uygulama sahalarında gemilerin ve kıyı tesislerinin neden olduğu olay neticesinde meydana gelen kirliliğin ya da kirlilik tehlikesinin yol açtığı; temizleme masraflarını, koruyucu tedbirlere dair masrafları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen hasarları, bozulan çevrenin yeniden oluşumu, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı adına yapılacak masrafları, geçim amacıyla kullanılan canlı ve doğal kaynaklarda oluşan hasarları, özel mallarda meydana gelen hasarları, kişilerin yaralanması ve ölümünden kaynaklanan hasarları, gelir kaybını, kazanç ve gelir kapasitelerine karşı verilen hasarları ve diğer kamu hasarlarını tazmin ile müteselsilen sorumlu olmaktadır (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005: 6).

Kanun çerçevesinde oluşan zararların belirlenmesi hususunda Bakanlık temsilcisi başkanlığında; Sahil Güvenlik Komutanlığı, Müsteşarlık, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ile alakalı valilik ve belediyelerin temsilcilerinin olduğu bir zarar tespit komisyonu oluşturulmaktadır. Komisyon gerekli gördüğü takdirde alakalı diğer kurum ve kuruluşların temsilci ve uzmanlarını da komisyona çağırabilmektedir. Oluşturulan komisyonun çalışmalarına dair usul ve esaslar yönetmelik ile belirlenmektedir. Komisyon, hasarların hepsinin ya da bir kısmının

tespitini, bu hususta uzman Türk ya da yabancı şahıs ve kuruluşlara yaptırabilmektedir ve böyle tespit edilen hasar miktarı, komisyonca onaylanması durumunda geçerlilik kazanmaktadır (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005: 10).

Kanunun 15. maddesinde olay neticesinde meydana gelen kirliliğe ve kirlilik tehlikesine müdahale yetkisinin Müsteşarlığa ait olduğu belirtilmektedir. Ayrıca söz konusu madde de Müsteşarlık bu görevini Bakanlığın görüşlerini alıp diğer kamu kurum ve kuruluşlarına ve bu konuda meslek icra eden ya da bu amaç doğrultusunda kurulan ve merkezi Türkiye’de olan şirketlere yaptırabileceği yer almaktadır (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005: 15).

Müdahale işlemlerinin ardından kirlenme sonucunda etkilenen alan tespiti ve iyileştirme çalışmalarıyla kirlenmenin insan sağlığında, hayvan ve bitki varlığıyla tarihsel ve doğal değerlerde uzun müddetli etkilerinin tespiti maksadıyla Bakanlıkça izleme programları yürütülür (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005: 17).

Denizlerin çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden dolayı kirlenmesinde acil durumlarda müdahaleye dair faaliyetleri ve milletlerarası işbirliği hakkında esasları içeren ulusal acil müdahale planı, Türkiye Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü ve ilişkili kuruluşların fikri alınmak suretiyle Müsteşarlık ile koordinasyon içinde Bakanlık tarafından hazırlanır. Ulusal acil müdahale planıyla bölgesel ve yerel düzeyde olan acil müdahale planlarının hazırlanmasına dair usul ve esaslar yönetmelik ile belirlenmektedir (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005: 18).

3.2.5. Limanlar Kanunu

618 sayılı Limanlar Kanunu uyarınca limanların idare, temizlenme ve derinlenme, genişlenme, taranmasına, şamandıraların konma ve iyi durumda tutulmasına ve bu konulara müteferri tüm liman işlerinin yapılmasına Hükümet zorunludur (Limanlar Kanunu, 1341: 1). Bahse konu olan Kanunun 2. maddesine göre Türkiye limanlarına girip çıkan tüm gemiler ve deniz araçları Limanlar Kanunu’na tabidirler (Limanlar Kanunu, 1341: 2).

Hükümetin şamandıralarına ve liman tesisatına gemiler tarafından yapılacak hasarı gemi sahipleri ve mensup oldukları şirket ve acenteler bu Kanun gereğince tazmine zorunludur (Limanlar Kanunu, 1341: 3).

Liman başkanlığı idari yükümlülük alanında can, mal ve çevresel risk taşıyan ya da seyir ve seferin güvenliğine engel teşkil edebilecek suret ve durumda karaya oturmuş, yarı batık ya da batık vaziyette veya terk edilmiş yahut atıl durumda olan gemileri ve eşyasını, geminin kaptanı ya da donatanı, liman başkanınca tayin edilecek bir zamanda çıkarmak ya da bulunduğu yerden kaldırmak zorundadır ve bu süre 45 günden çok olamaz. Belirlenen süre, gemi yabancı bayraklı olduğu durumda geminin sicile kayıtlı bulunduğu ülkenin ilgili mercilerine, kaptana ve donatana bildirilir, bu şahısların adreslerine dair bilgi yoksa herhangi bir milletlerarası denizcilik bülteninde ilan edilir. Eğer gemi Türk Bayraklıysa kaptana ya da donatana bildirilir. Bu şahısların adreslerine ulaşamıyorsa yurt çapında dağıtımı yapılan ve tirajı 100.000'in üstünde olan bir gazetede ilan edilir. Ayrıca gemi ya da gemi özelliğini kaybetmiş eşya hacizliyse durum haciz işlemi yapan icra dairesine de bildirimi yapılır. Teknik ya da meteorolojik mecburiyetten dolayı ilgililerce yapılacak itirazlar doğrultusunda bu zaman, liman başkanınca 45 günü geçmemek üzere uzatılabilir. Belirlenen süre içerisinde birinci fıkra uyarınca bildirim yapanlara ulaşamaması ya da ulaşılsa da ilgililerce geminin çıkarılmasından veya bulunduğu alandan kaldırılmasından imtina edilmesi durumunda; liman başkanı gemi ve eşyasını çıkarma, bulunduğu alandan kaldırma, çıkarttırma, kaldırtma, imha ettirme, sattırma ve satma hususunda yetkilidir. Liman başkanlıkları, satış işlemi yerine getirir ve satış adımına kadar yapılan masraflar Bakanlık Döner Sermaye İşletmesinden temin edilir. Yapılan masraflara karşılık olan tutar, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesine gelir olarak kaydedilmesinin ardından arta kalan tutar, gemide ve eşyasında haciz bulunuyorsa haczi ilk koyan dosyaya gönderilir ve mevzuat uyarınca sıra cetveli oluşturularak alacaklılara dağıtılır. Bu işlemler neticesinde arta kalan bir tutarın olması durumunda, bahse konu olan tutar 5 yıl süre içerisinde başvurulması durumunda hak sahibine ödenmek için Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi nezdinde emanet hesabına kaydı yapılır. Satış sürecinde idari ya da adli mercilere yapılacak itirazlar veya başvurular satışın yapılmasını durdurmaz ve satılan mal takyidattan âri olarak alıcıya teslimi yapılır. Yukarıdaki bahsedilen durumlar haricinde, liman başkanlığı idari yükümlülük alanında olan gemilerin; seyir, can, mal, çevresel güvenliği ve emniyet açısından önemli tehlike oluşturabileceği hususlarda, gemiye ya da deniz aracına ilişkin

herhangi bir mahkeme kararı, adli ya da idari önlem olsa bile liman başkanı, birinci fıkrada yer alan sürelerle bağlı olmadan geminin güvenli bir alana naklini de içermek üzere her çeşit önlemi alma hususunda yetkilidir. Bu şartlarda alınan önlemlerin masrafı donatan tarafından karşılanır ve bunu 30 gün içinde ödememesi durumunda; barınma dışındaki masraflar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca karşılanır ve yukarıda belirtilen hükümler uygulanır. Bu maddenin uygulanışına dair düzenlemeleri yapmaya yetkili olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır (Limanlar Kanunu, 1341: 7).

3.2.6. Türk Ticaret Kanunu

Ticaret Kanunu'nun 1098. maddesi uyarınca kaptan, yolculuk esnasında gemiyi ya da taşınan eşyayla alakadar eden ya da diğer bir maddi hasar oluşturması olası bir kaza ortaya çıktığı durumda, gemi zayi olsa dahi, deniz raporu oluşturulmasını talep etmeye yetkili ve kendisinden talep edildiğinde buna mecburdur. Deniz raporu oluşturulmasını, bağı olduğunu kanıtlayan herkes ya da donatan tarafından istenebilir (Türk Ticaret Kanunu, 2011: 1098/1).

Raporun oluşturulması hususunda kaptan ölür ya da bunu düzenlettiremeyecek bir durumdaysa o zaman geminin içerisinde kaptanın ardından en yüksek rütbeye sahip zabıt tespiti yaptırmaya mecburdur (Türk Ticaret Kanunu, 2011: 1098/2).

Söz konusu rapor Türkiye sınırlarındaki mahkemeler tarafından düzenlenir. Deniz raporu, başka yerlerde Türk Bayraklı gemiler için yerel mevzuat hükümleri saklı kalmak kaydıyla Türk konsoloslukları tarafından düzenlenir (Türk Ticaret Kanunu, 2011: 1098/4).

Bahse konu Kanun uyarınca yolculuğun mühim olayları, bilhassa kazalar ve hasarın önlenmesi ya da azaltılması adına alınan tedbirler, tam ve açık bir şekilde mahkeme ya da konsolosluk tarafından tespit edilir (Türk Ticaret Kanunu, 2011: 1099).

Ticaret Kanunu'nda yer alan ifadelere göre gemi kazaları; geminin enkaz durumuna dönüşmesi, alabora oluşu, karaya oturması, çatma, yangın ve arıza şeklindeki oluşumlardır. Burada yer alan taşıyan kusuru, taşıyanın adamlarının görevlerini uyguladıkları esnada oluşturdukları kusuru da kapsar. Gemide oluşan arıza, yolcular tarafından geminin terk edilmesinde, tahliye edilmesinde, yolcuların gemiye binmesi ve inmesinde; geminin yürütülüşünde, dümenin tutuluşunda, emniyetli seyrüseferinde, demirlemesinde, yanaşmasında, rıhtıma ve demirleme alanına ulaşmasında ya da bu

bölgeden ayrılışında; gemiye su yürümesi durumunda, hasarın kontrolünde; can kurtarma araçlarının suya inişinde kullanılmakta olan gemi bölümlerinin ya da teçhizatının hiç ya da gerektiği gibi çalışmaması veya denizlerde güvenlik kurallarına uygun görülmemesi manasına gelmektedir. Zarar, caydırıcı ya da cezalandırıcı özellikteki tazminatı kapsamamaktadır (Türk Ticaret Kanunu, 2011: 1256/5).

Türk Ticaret Kanunu'nun 1256. maddesine göre taşıyanın yükümlülüğü, yalnızca taşıma esnasında oluşan kazaların yola açtığı hasarlara dairdir. Zararı meydana getiren kazanın taşıma esnasında oluştuğunu ve hasarın kapsamını kanıtlama yükümlülüğü davacıdadır (Türk Ticaret Kanunu, 2011: 1256/7).

3.2.7. Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği

Deniz Kazalarını ve Olaylarını İncelenmesine İlişkin Yönetmelik oluşan deniz kazalarının ve olaylarının araştırılıp incelenmesiyle bunlara dair bildirim yapılması hakkında usul ve esaslarla yetki, görev ve yükümlülükleri belirleme amacındadır (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 1). Söz konusu Yönetmeliğin kapsamını; Türkiye'nin deniz yetki sahaları ve iç sularında, Türk ya da yabancı bayrağa sahip gemilerin kapsamında olduğu ya da bu gemilerin üstünde oluşan deniz olaylarının ve kazalarının, yer aldığı coğrafi alanı dikkate almaksızın, Türk bayraklı gemilerin kapsamında olduğu ya da bu gemilerin üstünde oluşan deniz olaylarının ve kazalarının, (a) bendinde ifade edilen kısımlar dışındaki bütün deniz sahalarında, Türkiye'nin önemli derecede alakalı ülke sıfatını haiz olduğu deniz olaylarının ve kazalarının araştırılıp incelenmesi oluşturmaktadır (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 2/1).

Bahse konu olan Yönetmelik çerçevesindeki deniz olaylarının ve kazalarının incelenmesi ve araştırılması hususunda yetki, görev ve yükümlülük Ulaştırma Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığındadır (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 5).

Meydana gelen deniz kazası anında en kısa zamanda, kazaya dair bildirim yapma noktasında sorumlu olanlar şunlardır: Müteselsilen yükümlü olarak kaptan, kaptan bildirimde bulunamayacak haldeyse onun yerine bakan eden zabıt, geminin donatanı, işleteni ya da acentesi; yükümlülük alanında oluşan deniz kazalarında ilgili liman başkanlığı. Bu bildirim en uygun araçlar kullanılmasıyla birlikte Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne yapılmakta olup söz konusu merkez de bu bildirimi elektronik

posta ya da SMS ile birlikte Başkanlığa bildirim yapılır (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 7/1-2).

Anılan bu Yönetmelik çerçevesindeki deniz kazalarının incelemesinin maksadı; deniz kazalarının ortaya çıkmasına yol açacak asıl nedenlere erişmek suretiyle denizlerde seyir, çevre, can ve mal emniyetine dair mevzuat ve uygulamaların geliştirilmesine ve gelecekte oluşabilecek benzer olayların ve kazaların engellenmesine katkıda bulunacak öneriler belirtmektir. Bu inceleme idari ya da adli soruşturma özelliğinde değildir ve ayrıca maksadı suçu ve suçluyu saptamak ya da yükümlülük paylaşımı yapmak da değildir (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 8).

Meydana gelen deniz kazalarının incelenmesine dair kararın verilmesi Yönetmeliğin 9. maddesinde şöyle yer almaktadır: Bildirim alınmasının ardından Türkiye karasularında ya da milletlerarası sularda milletlerarası sefer yapan Türk Bayraklı gemide oluşan çok ciddi deniz kazalarında, Ulaştırma Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanının onayı ile birlikte kaza incelemesi yapılmaktadır. Milletlerarası sefer yapmayan Türk bayraklı gemide oluşan çok ciddi deniz kazalarında bildirim alınmasının ardından ön inceleme başlatılmaktadır ve yapılacak değerlendirmeye istinaden Başkanın onayı ile birlikte kaza incelemesi yapılabilmektedir (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 9/1-2).

Başkan onay vermesinden sonra incelenmesine karar verilen deniz kazası için uzmanlar içerisinde Başkan vazifelendirme yapar ve birçok uzman yer alırsa içlerinden birisi grup başkanı olarak seçilir. Söz konusu incelemenin özel bir uzmanlık gerektirmesi halinde ya da Başkan tarafından gerekli görülen başka durumlarda, uzmanlar haricinde de vazifelendirme yapılabilmektedir (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 10/1).

Başka önemli ölçüde ilgili ülkelerle işbirliği durumunda yürütülecek olan kaza inceleme ve araştırma çalışmaları, Türkiye'nin tarafı olduğu milletlerarası sözleşmeler ve Uluslararası Denizcilik Örgütü Kazaları İnceleme Kodu hükümlerine göre yapılır (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 11/1).

Yönetmeliğe göre Başkan gerekli gördüğü noktalarda, uzmanlara ve bilirkişilere ya da alakalı diğer şahıs, üniversite, kurum ve kuruluşlara deniz kazasına dair araştırma yaptırılabilir. Bu araştırma şu bilgileri edinme amacı taşımaktadır: Deniz kazalarına yol açan unsurlar, deniz kazalarının neticesinde oluşan ve çevre, insan ve

gemiyle geminin üzerindeki ve dışındaki yapı ve teçhizatla oluşan negatif etkileri azaltabilecek hususlar, meydana gelen deniz kazalarının bildirimi ile alakalı noksanlıklar (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 17/1-2).

Söz konusu araştırma faaliyetinin “...Deniz kazalarına ilişkin insan, çevre ve malzeme unsurları ile teknik unsurların kazalara olan etkisinin ortaya çıkarılmasını...” ve “...Yangın, karaya oturma, çatışma ve yapısal hasarlar gibi belirli bir kaza tipini...” kapsamı kazaların oluşumuna dair bilgi edinme adına önemli hususlardandır (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 17/3/a/c).

Bahse konu olan Yönetmeliğin meydana gelen deniz kazalarının bildirimleri yapılmasıyla kazaların incelenmesi, araştırılması ve raporlarının düzenlenmesine dair hükümleri, deniz olaylarının bildirimlerinin yapılmasıyla deniz olaylarının incelenmesi araştırılması ve raporlarının düzenlenmesi hususunda da geçerli olmaktadır. (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019: 18)

3.3. TÜRK KIYILARINDA YAŞANAN DENİZ KAZALARI VE ÇEVRESEL GÜVENLİĞE ETKİLERİ

Deniz ulaşımı çeşitli avantajlarından dolayı çok tercih edilen bir ulaşım türüdür. Özellikle deniz taşımacılığının uygun maliyetli olması bu ulaşım türünün tercih sebebi olmasında büyük etkindir. Bu doğrultuda birçok denize kıyısı olan Türkiye için deniz ulaşımı oldukça önemlidir. Bu ulaştırma alanında birçok faktörün neden olduğu pek çok deniz kazası meydana gelmektedir. Söz konusu kazalar neticesinde birçok alan etkilenmektedir. Etkilenen ilk alanlardan biri çevredir. Kazaların meydana getirdiği etki, çevresel güvenliği tehdit edecek boyuttadır. Çalışmanın bu kısmında öncelikle Türkiye’de meydana gelen başlıca deniz kazaları ele alınacaktır. Daha sonra genel olarak deniz kazalarının yarattığı etkiler çevresel güvenlik perspektifinden değerlendirilecektir.

3.3.1. Türkiye’de Meydana Gelen Başlıca Deniz Kazaları

Çeşitli denizlere kıyısı bulunan Türkiye’de birçok nedenden dolayı deniz kazası meydana gelmektedir. Söz konusu kazanın pek çok olumsuz etkisi bulunmaktadır. Bu doğrultuda Türkiye’de yaşanmış deniz kazalarının incelenip değerlendirilmesi kazaların engellenmesi adına hayati önem taşımaktadır.

3.3.1.1. Independenta (1979)

Seyir emniyeti anlamında yeryüzündeki en tehlikeli geçiş alanlarından biri olan İstanbul Boğazı'nda birçok kaza oluşmuştur. Bunlar arasındaki en önemlilerinden biri Independenta kazasıdır. Konum olarak Haydarpaşa açıklarında Evriali adlı Yunanistan bandıralı gemiyle Romen bandıralı Independenta adlı tanker çarpışması sonucunda önemli bir deniz kazası oluşmuştur. Gemide oluşan patlamalar neticesinde pek çok ev ile dükkân zarar görmüştür. 1979 yılında meydana gelen kaza sonucunda Independenta adlı geminin mürettebatı içerisindeki kırk üç kişi hayatını kaybetmiştir. Olayda gemideki otuz bin ton petrol yanmış ve altmış dört bin ton petrol deniz sularına karışmış olup İstanbul Boğazı, uzunca bir müddet trafığe kapatılmıştır ve hatta denizin temizlenebilmesi aylar sürmüştür. Meydana gelen kirlenme için yüksek tutarlı tazminat davaları açılmıştır. Kazada yer alan iki gemide tam anlamıyla zayi olduğu için zarara uğrayanların cebri icraya başvurma imkânları da yoktur. Bundan dolayı donatanların o dönem sorumlu tutulup tutulmayacakları hakkında tartışmalar gündem olmuştur (Kahraman, 2018, s. 16).

3.3.1.2. Nassia Kazası (1994)

13.03.1994'te Kıbrıs Rum bandıralı Nassia isimli tanker ile yine Kıbrıs Rum bandıralı Shipbroker isimli tanker Büyükliman açıklarında çarpışması sonucunda ciddi bir deniz kazası meydana gelmiştir. Kazada yirmi dokuz kişi yaşamını yitirmiştir. 20 bin ton petrol denize yayılmıştır. Kaza sonucunda deniz üzerinde biriken petrol yanarak denizin içerisinde oksijensiz kalmasına yol açmıştır. Böylece birçok canlının hayatı son bulmuştur. Şöyle ki kazada dört farklı türden yüz elli deniz kuşu yaşamını yitirmiştir. Hatta kuşların endokrin torbalarına aldıkları petrol sebebiyle uzun vadede kısırlaşma sorunları meydana gelebilmektedir. Ayrıca kazadan sonra denizin çevresine yayılan petrol kirliliğinden dolayı iki farklı türdeki toplam on yunus ölmüştür. Söz konusu kazadan sonra Türkiye'de Boğazlar Tüzüğü (1994) yürürlüğe girmiştir (Kahraman, 2018, s. 18).

3.3.1.3. Pel Mariner (1999)

Yunanistan Bayraklı Pel Mariner adlı konteyner gemisi 12.07.1999'da Bozcaada'nın batı burnuna 5 mil uzaklıkta, kötü hava şartlarından dolayı bir başka Yunanistan Bayraklı gemiyle kaza yapmıştır. Pel Mariner gemisi çatışma sonucunda

batmıştır. Olayda Bozcaada etrafında çevresel kirlilik oluşmuştur ama hayatını kaybeden biri olmamıştır (Tatlısuluoğlu, 2008).

3.3.1.4. Mare - Solar Europe (2004)

12.02.2004'te Mare isimli gemi ve Solar Europe isimli gemi Kara Biga İçtaş İskelesi'nin 2 mil doğusunda çatışmışlardır. Mare isimli geminin makine dairesi, sancak kış omuzluğu tarafından aldığı hasar nedeniyle su ile dolmuştur. Bu geminin on elemanı, kaza yerine yakın olan İçtaş römorkörlerince kurtarılmış olup bir elemana ulaşım sağlanamamıştır. Hava şartlarından dolayı kurtarma faaliyetleri sürdürülememiş olup ağır hasarlı olan Mare adlı gemi batmıştır ve bunun neticesinde önemli çevresel kirlenme meydana gelmiştir (Tatlısuluoğlu, 2008).

3.3.1.5. Roberta – Aegean Wind (2005)

Gelibolu açıklarında, Panama bandıralı Roberta adlı konteyner gemisi ve Yunanistan bandıralı Aegean Wind adlı yük gemisi 03.04.2005'te çatışarak deniz kazası oluşumuna yol açmıştır. Yaşanan kazada Roberta adlı gemide yer alan üç şahıs hayatını kaybetmiştir ve anılan gemide yer alan tanklardan kırk ton yakıt deniz sularına karışması sonucu çevresel kirlilik meydana gelmiştir ve yapılan temizlik faaliyetleri sonucunda 60 kilometrelik sahil şeridi temizlenebilmiştir (Tatlısuluoğlu, 2008).

3.3.1.6. Sea Bright (2010)

Bolivya Bayraklı Sea Bright adlı kuruyük gemisi yük almak için 09.12.2010'da Antalya Limanına gelmiştir. Daha sonrasında gemi kötü hava koşullarından dolayı Kaleiçi Yat Limanı açıklarında yer alanda uzun müddetli bekleme demir alanına doğru hareket etmiş ve 17.12.2010'da Yavuz Özcan Parkı önlerinde yer alan falezlerin olduğu kısımda kayalara oturmak suretiyle deniz kazasına sebebiyet vermiştir. Gemideki mürettebatın kurtarılması adına faaliyetler hemen başlanmış ve on yedi mürettebat kurtarılmıştır. Bahse konu olan geminin ilk karaya oturması zamanında bir mürettebat, panik olarak kendi olanaklarıyla kurtulmak amacıyla denize atlayıp kaybolmuştur, ancak daha sonrasında Sahil Güvenlik Komutanlığı'nca başlatılan arama ve kurtarma faaliyetleri sonucunda kaybolan mürettebat Konyaaltı sahilinin kıyısında ölü halde bulunmuştur (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

Meydana gelen kazanın ardından su altı çekimlerinin incelenmesi ve olay yerinde yapılan incelenmeler sonucunda Sea Bright adlı geminin karaya oturduğu alanda deniz tabanının sert kayalıktan meydana geldiği, geminin iki numaralı ambarından kış tarafına kadar kayalık üstüne oturduğu, iki ve üç numaralı ambarı ve makine dairesinin suyla dolduğu, iskele yönünde yalpa omurgası taraflarında bütün gemi boyunca yırtılmalar olduğu, büyük delikler meydana geldiği, ambar perdeleri arasından kırılma ve yırtılma sonucunda baş tarafa eğildiği ve kazanın meydana geldiği esnada dalga etkisiyle baş ve kış kısmında eğilme olduğu ve kopma riski taşıdığı, pervane kanatlarında kırıklık meydana geldiği, dümeninin kullanılmayacak duruma olduğu, geminin çevresinde sintinenin neden olduğu deniz kirlenmesinin olduğu anlaşılmıştır (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

3.3.1.7. Amal – Urla 1 (2011)

29.03.2011’de Gürcistan Bayraklı Amal adlı kuru yük gemisi İzmit Körfezinde yer alan Rota Liman Tesisinde yük tahliyesi yaparken yakıt ikmali yapmak amacıyla Urla 1 adlı yakıt tankeri Amal gemisine aborda olmuş ve transfer borularının bağlantısı tamamlanıp yakıt alınmaya başlanmış olup bu alımın çoğu yapılmış az bir miktarı kalmışken yakıtın alınmakta olduğu tanktaki hava firar devresinden güverteye doğru güverteden de frengi delikleri aracılığıyla deniz sularına yakıt sızmıştır. Bahse konu olan kazaya ilişkin haber Liman Başkanlığı’na ulaşmasının ardından oraya personeli ulaşmıştır. Ancak o zamana kadar denizin kirlenmesine karşı bir müdahalede bulunulmadığı, gemi güvertesinde olan yakıtı temizleme için liman tesisinin emici pedlerinin kullanıldığı tespit edilmiştir. Liman Başkanlığı personeline liman tesisine ait bariyer Urla 1 ve Amal gemilerini içerisine alacak biçimde, palamar botu aracılığıyla serdirilerek kirlenmenin yayılmasının önüne geçilmesi için uğraşılmış. Bariyerin yetersiz oluşu ve ilk olarak yapılacak müdahale noktasında geç kalınmasından dolayı bariyer haricinde bazı yerlerde kirlenme oluşmuştur. Amal adlı geminin yetkilileri Mavi Deniz Çevre Hizmetleri A.Ş. firmasıyla anlaşmalarından sonra ek olarak anılan firmanın bariyeri de denizde olan yakıtı çevreleyecek biçimde serilip temizleme faaliyetlerine başlamıştır. Temizleme faaliyeti 26.04.2011’de tamamlanmıştır (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

3.3.1.8. Akel – Şengül K (2015)

Şengül K adlı kum kosteri ve Akel adlı kum kosteri 21.07.2015'te Kartal Kumcular İskelesinden kalkarak Şile açıklarındaki kum sahasına yönelik hareket etmeye başlamıştır. Bu gemiler benzer rotayı izleyerek Riva açıklarına dek Şengül K adlı gemi Akel adlı geminin önünde seyirlerini sürdürerek Riva açıklarına ulaşmışlardır. 22.07.2015 tarihine gelindiğindeyse Şengül K adlı gemi izinli olduğu kum sahasının dışında yükleme yaptığı sırada hareket durumunda olan Akel adlı geminin çatması sonucunda deniz kazası oluşmuştur. Kazanın ardından Akel gemisi sancak taraf bordasından hasar alarak batmıştır. Şengül K gemisinde ciddi bir hasar oluşmamıştır. Akel gemisindeki personel denize atlayıp gemiyi terk etmiştir. Denizden Şengül K gemisi ve etraftaki gemiler tarafından kazazedeler kurtarılmışlardır. Akel gemisindeki gemi adamı olmayan bir kişi kazadan sonra yaşamını kaybetmiştir. Bahse konu olan kazadan sonra Akel gemisinde yakıt sızıntısından dolayı çevresel kirlilik meydana gelmiştir. Oluşan bu kirlenmeye Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün deniz araçları müdahale etmiştir. Bu kazanın oluşumunda her iki geminin kaptanın da radar gibi seyir yardımcılarından uygun biçimde yararlanamayışları ve tam bir görme ile işitme gözcülüğü uygulayamamış olmalarının etkisi olduğu değerlendirilmiştir (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

3.3.1.9. Yusuf Celal (2019)

12 Mart 2019'da Kocaeli limanına yük götürmek amacıyla Marmara Adası Saraylar limanından hareket eden Yusuf Celal adlı kuru yük gemisi hareket anından kısa bir süre sonra karaya oturmuş ve batmıştır. Gemi yüzer durumdayken gemide bulunan personelin hepsini çevredeki balıkçılar kurtarmıştır. Bu kazanın sonucunda deniz kirlenmesi oluşmuştur. Şöyle ki kazadan sonra deniz sularından 14 m³ yakıt ve yağ toplanmıştır (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

3.3.1.10. Baba Selavi (2020)

03.11.2020 tarihinde Baba Selavi adlı gezinti teknesi, Alanya Limanı'ndan 3 mürettebat ve 37 yolcuyla günlük turistik tur amacıyla deniz sularına açılmıştır. Aradan yaklaşık bir saat geçtikten sonra Dilvarda burnunu geçip dönüşe başladıkları esnada, oluşan şiddetli ve ani rüzgârla karşı karşıya kalan tekne bir müddet kıyıya doğru sürüklenmiş ve alabora olmuştur. Bu kazadan sonra denize düşen yolcular, tekne

alışanlarının da yardımları sonucu kurtarılıp kayalıklara çıkarılmıştır ama kaza sırasında bir yolcunun teknenin lavabosunda olmasından dolayı kurtarılamamış olup yaşamını yitirmiştir (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

Yapılan kaza incelemesinde, kazanın ardından oluşan deniz kirlenmesine müdahalenin beklenen etkinlikte olmadığına, benzer tip tur teknelerinde olan yolculara yönelik yapılan acil durum bilgilendirme hususunun yetersiz olduğuna ulaşılmıştır (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

Söz konusu kazadan sonra teknede yer alan dizel yakıtın bir kısmının deniz sularına yayıldığı görüntüler yoluyla saptanmıştır. Liman İdaresi, deniz kirlenmesine müdahale etmesi amacıyla Alanya’da yer alan özel liman işletmesinin pilot botunu görevlendirmiştir. Bunu üzerine pilot botu, olaydan sonra kaza yerine ulaşır ilk olarak batığın çevresini emici tip ve it tip bariyerler ile çevirmiştir. Sonra kirlenmenin saptandığı alanlarda emici pedler kullanmış ve temizlik faaliyetlerini devam ettirip o gün içerisinde bitirmiştir (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

3.3.1.11. Mozi – 07, Rainbow – 07, Bahar – 07, The Last King (2021)

15 Ağustos 2021 tarihinde Alanya’da Mozi-07 isimli turistik gezinti gemisi, Türkler Barınağından hareketle çeşitli koylar ile yüzme molaların ardından geri çıkış noktasına yanaşmış ardından iki gemiciyle kaptan yolcularla birlikte gemiden ayrılmış ve geriye iki çalışan gemide kalmıştır. Daha sonra Mozi-07 gemisinin mutfak kısmında yangın çıkmıştır. Yanında bulunan tekneler yangını fark edip gemidekileri uyarmıştır. Ancak yangın, ilk olarak Mozi-07’in sancağındaki ahşap Rainbow-07 isimli gemiye, sonra Mozi-07 gemisinin iskelesinde olan elik tekne Bahar-07 isimli gemiye sıçramış olup sonra yangın, Rainbow-07 gemisinin yaslanmasıyla birlikte denizdeki ıpayı almak için uğraşan The Last King isimli gemiye de sıçramıştır. Yangın sonucunda Rainbow-07 ve Mozi-07 gemileri batmıştır, The Last King gemisi ise tamamen yanmış ama elik tekne oluşundan yüzerliğini korumuştur. Bahar-07 gemisindeki söndürme faaliyetleri sonucunda makine bölümü kurtarılabilmiş ama güverte üstü ve ana güverte tamamen yanmıştır. Yangının başlangıç noktası olan Mozi-07 adlı gemi, olay sonucunda tamamen yanmasından ve batık durumda olmasından dolayı yangının nasıl meydana geldiğine ilişkin nesnel bir kanıt bulunamamıştır. Yangının The Last King gemisinin güvertesindeki tiner ve boya kutularına sıçramasıyla patlayıcı ve yanıcı maddenin bölgede artışıyla, yangın daha hızlı bir şekilde çevreye yayılmıştır. Ahşap teknelerden denizin çevresine

kömürleşmiş olan ahşap kalıntıları yayılmış olup iki batık ve yüzer durumdaki Bahar-07 gemisinin çevresi bariyer ile çevrilmiştir. Belediye ekiplerinin iştirakiyle deniz yüzeyindeki kalıntılar toplanmıştır. Meydana gelen söz konusu deniz kazasında yaralı veya ölü yoktur (www.ulasimemniyeti.uab.gov.tr, 2022).

3.3.2. Deniz Kazalarının Çevresel Güvenliğe Etkileri

Coğrafi konumu itibarıyla üç tarafı denizlerle çevrili bir kara parçası olan Türkiye'nin adalar da dâhil olmak üzere 8.333 km kıyı şerit uzunluğu bulunmaktadır. Bu yönüyle Türkiye, Avrupa'daki en uzun kıyı şeridi olan ülkelerden biri olarak yerini almaktadır. Türkiye nüfusunun yaklaşık yarısından fazlası kıyılarda yaşamaktadır. Anılan kıyı şerit uzunluk oranları şöyledir: Marmara % 11.20, Akdeniz % 20.07, Karadeniz % 20.34, Ege Denizi % 33.66 (Doğan-Sağlamtimur ve Subaşı, 2018, s. 483).

Türkiye'de meydana gelen deniz kazalarının çevresel etkilerine değinmeden önce bu çevresel sorunların sadece Türkiye'ye ait bir problem olmadığına altını çizmekte fayda vardır. Bu tür sorunlar, sınır tanımaz özellikte olan ortak bir sorunsaldır. Küresel bir problem olan deniz kirliliği, Türkiye'de de önemli bir meseledir. Şöyle ki denizler endüstriyel kirliliğe maruz kalmaktadır. Bu kirliletiçi öğeler arasında deniz kazaları, deniz taşımacılığı, petrol ve türevlerinin yaygın bir biçimde kullanımı ve deşarjlar sayılabilir. Türkiye kıyılarından Akdeniz'de denizyolu taşımacılığının, yat turizminin neden olduğu atık ve petrol türevleri kaynaklı, tarım, turizm ve endüstri faaliyetleri sonucu dönemsel olarak nüfus artmasına bağlı evsel atığın artışı kaynaklı önemli kirlenmeler yaşanmaktadır. Akdeniz'in üzerinde dünyadaki petrol taşımacılığının yaklaşık olarak % 28'i gerçekleşmektedir. Akdeniz'e, etrafında yer alan petrol rafinelerinden dikkatsizlik ya da kaza sonucu petrol sızıntısı olmaktadır. Ege Denizi'nde çoğunlukla endüstrinin ve yerleşmenin neden olduğu atık su deşarjları ve evsel atıklar, yağışa bağlı yıkanma, liman ve tarım faaliyetleri, deniz trafiği ve denize ulaşabilen akarsular aracılığıyla anılan denize kirlileticiler erişmektedir. Ayrıca bahse konu olan denize Çanakkale Boğazı'nın etkileri ve atık su deşarjları gibi kirliletiçi öğeler katıldığında yaklaşık yirmi milyon nüfusa denk gelecek bir kirlenme ortaya çıkmaktadır. Karadeniz'i Ege Denizi'ne ve Akdeniz'e bağlayan bir iç deniz olan Marmara Denizi'nde artan deniz trafiğinin yol açtığı, deniz araçlarının balast ve sintine sularının tetiklediği kirlilik büyük bir kısma dağılarak ciddi bir kirlenme ortaya çıkarmaktadır. Karadeniz'e baktığımızdaysa bu deniz, Türkiye sınırları içerisinde yer alan birçok akarsudan gelen birtakım kirliletiçi öğelerin yanında

hemen hemen tüm Avrupa'nın kirletici ağırlığını çeken Tuna Nehri'nin sularını da içerisinde barındırmaktadır. Şunu belirtmek lazımdır ki Karadeniz'deki kirlilik olayı akarsular ve denizler ile kalmamaktadır, ayrıca bölge de çevresel kirlilik tehdidine maruz kalmaktadır. Karadeniz'den Marmara'ya senede 548 km³ su geçmektedir ve Marmara'dan Karadeniz'e de dip akıntısı ile 249 km³ su geçmektedir ki bu olay, Karadeniz'de meydana gelecek bir kirlenmenin Marmara'da, Marmara'nın Karadeniz'e olan etkisine oranla takribi iki kat daha büyük bir etki oluşturacağını anlatmaktadır. Akdeniz ve Karadeniz deniz ulaşımı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları aracılığıyla olmaktadır. İstanbul Boğazı'nda deniz trafiğinin yol açtığı kirlenmenin toplamdaki kirlenmeye etkisi takribi % 10'dur (Doğan-Sağlamtimur ve Subaşı, 2018, s. 483).

Deniz kazalarının çevrede yarattığı etki en çok deniz çevresinin kirliliği olarak kendisini göstermektedir. Çevresel kirlilik yalnızca denizde yaşamını sürdüren canlıları etkilememekte aynı zamanda denizlerden yararlanan insanları da etkilemektedir. Deniz kazaları oluştuğunda bu durumun etkisini ilk çevrede görebilmekteyiz. Bu anlamda Türkiye açısından önemli bir alan olan deniz turizmi, deniz kirliliğinden ilk etkilenen alanlardandır. Deniz kazası sonucunda tarım, inşaat ve demir sanayisi, balıkçılık, eğlence sektörleri etkilenebilmektedir (Muşul, 2012, s. 62).

Türkiye konum itibarıyla balıkçılık faaliyetinin yoğunlukta olduğu bir ülkedir. Bu anlamda denizlerin gerek insanoğlunun besin ihtiyacını karşılama sebebiyle gerekse denizcilik alanında istihdam oluşturması sebebiyle insanlık için önemi yadsınamaz. Meydana gelen deniz kazaları deniz çevresinde oluşan kirlilikte ciddi bir paya sahiptir ki petrol ve türevleri kaynaklı kirlilik bu payda en çok etkisi bulunan faktörlerdendir. Şöyle ki çevresel kirlilik oluşumunda petrol depolama tesisleri, petrol arama platformlarında ve tankerlerde oluşan kazalar önemli etkidir. Çünkü denizde yaşamakta olan canlıların yok oluşunda, kamu sağlığına karşı tehdit oluşumunda bile deniz kazaları önemli rol oynamaktadır. Kazalar sonucunda batan gemiler denizlerin çevresel güvenliği açısından önemlidir ki onlar da denizlerin kirlenmesinde etkilidir. Az maliyetli olmasından dolayı tercih sebebi olan deniz yoluyla yapılan taşımacılıkta petrol ve türevleri taşınmaktadır. Bu petrol taşımacılığının maliyeti dikkate alındığında sonuç olarak daha fazla gemi üretimi oluşmakta böylece deniz kazalarının oluşum ihtimali de artmaktadır (Muşul, 2012, s. 14).

Gemilerin neden olduğu deniz kirlenmesi konusunda ilk akla gelen kirletici öge petroldür. Ancak gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği, sadece petrolle sınırlı değildir.

Petrol haricinde, gemilerden atılan ya da bırakılan çöp, pis su ve diğer çeşitli atıklar da denizlerin kirlenmesine yol açabilmektedir. Gemi kazalarının yarattığı etkiler önemli ölçüde deniz kirlenmesi oluşturmaktadır (Alpay, 2015, s. 26). Bu anlamda deniz kirliliği gibi çevresel sorunlar akla çevre ve güvenlik kavramlarını getirmektedir. Bu kavramlar arasında uygulama noktasında bir ilişki kurulmasına dair dört nedenden bahsedilebilmektedir. Bunlardan ilki, çevrede yaşanan bozulma, insanlığın güvenliğine ve dünyadaki bütün yaşama karşı önemli bir tehlike olmaktadır. Su ve hava kirlenmesi, erozyon, ormansızlaşma gibi insani ve askeri faaliyetler sonucu oluşan durum hayat şartlarını önemli ölçüde etkilemektedir. İkincisi, çevrenin değişimi veya bozulması, şiddetli milletlerarası veya ulusal anlaşmazlığın sebebi yahut sonucu şeklinde olabilmektedir. Üçüncüsü, çevreyi korumak için öngörülebilirliğin ve kontrol problemlerinin güvenlik konusundaki çalışmaların bir ögesi durumuna gelmesi gerekliliğidir. Dördüncüsü, çevresel güvenlik kavramsalına önemli politik katkı getiren güvenlik ve çevre bağlantısının bilişsel temeli bulunmaktadır (Met, 2011, s. 45).

Çevresel güvenliğe ilişkin çeşitli şekillerde sınıflandırmalar mevcuttur. Bu sınıflandırmanın ilki yerel veya bölgesel, küresel gibi coğrafi kapsama göre şekillenmektedir. Bir başka sınıflandırma yöntemi; su ve hava kalitesi, ozon tabakasının incilmesi, biyoçeşitlilik, iklim değişikliği, petrol döküntüleri gibi çevre temelinde veya mineraller, su miktarı, arazi bozulması ve balıkçılık gibi kaynak temelinde olmaktadır (Met, 2011, s. 53).

Tek ya da birçok devlet sınırlarının içerisine giren insanlığın ortak değerlerini oluşturan denizler, okyanuslar vb. alanların korunması ve çevresel problemlerin giderilmesi insanların hayat kalitelerinde ve refahlarında yükselme olması bakımından oldukça önemlidir (Türk, 2008, s. 117). Sınır tanımaz nitelikte olan denizler, dünyadaki bütün uluslar için kayda değer bir doğal kaynaktır. Canlıları içerisinde barındırmak ve ülkelerin ekonomilerinin gelişimine de katkı sağlamak gibi etkileri olan söz konusu bu kaynağı koruma görevi devletlere aittir. Denizlerin insanlar için önemini anlatmak adına örnek vermek gerekirse deniz bitkileri ilaç üretimi alanında hammadde kaynağı olarak kullanılmaktadır (Muşul, 2012, s. 14-15). Bu denli insanlık için önem arz eden denizlerin, deniz kazaları neticesinde meydana gelen kirlenme sebebiyle insanların tedavide kaynak olarak kullanıldığı alan yok olma tehlikesiyle karşılaşacaktır. Deniz canlılarından tedavi olarak kullanılanların yanında besin kaynağı niteliğinde olan deniz canlılarının da tükenmesi deniz ekolojisinde tahribata neden olmakla birlikte insanlığın kendi besin

kaynağında azalma yaşanmasına yol açmaktadır (Muşul, 2012, s. 16). Şöyle ki çevre hususunda yaşanan çatışmanın başlangıcını, bir kaynağın insan etkisinden dolayı kıt duruma gelmesi ve kendini yenileyememesi oluşturmaktadır. Örneğin, su kaynaklarında aşırı tüketim ve kirlilik, hava kalitesinin düşüşünde fabrika emisyonlarının etkisinin olması insan etkisiyle oluşan tüketimlerdir (Met, 2011, s. 113).

Geleneksel güvenlik kavramı, askeri yönden güvenli olma üzerine kurulmuştur. Ancak son zamanlarda çevreyle alakalı sorunların ve gerilimlerin meydana gelmesiyle beraber çevreyi de bünyesine katacak biçimde kapsamında büyüme yaşanmış ve çevresel güvenlik kavramı oluşmuştur. Çevresel güvenlik, iki kaygıdan kaynaklanmaktadır. Bu kaygılardan birincisi, tabii kaynakların tükenmesinden dolayı çevresel çatışmaların meydana gelmesi ve yaşamsal destek sistemlerinin ortadan kalkmasıdır. Diğer kaygı, olası ekonomik ve toplumsal kayıplardır. Birinci kaygıdaki önemli nokta, sadece az olan ve yenilenemeyen kaynaklar çatışma oluşturmamaktadır. Su gibi yenilenebilen ama nicelik ve nitelik bakımından hasara uğrayabilecek kaynaklar da çatışma ortaya çıkarabilir. İkinci durumda meydana gelen ana kaygı, okyanusların ve denizlerin kirlenmesi ozon tabakasının incilmesi, iklim değişikliği, biyolojik çeşitlilikte oluşan azalma gibi başlıca çevresel sorunlardan oluşmaktadır. Denizler ve okyanuslar yer kürenin önemli bir kısmını oluşturan hayati destek sistemleri olduklarından oluşan veya oluşabilecek her türlü zarara karşı muhafaza edilip çevresel perspektiften güvende tutulması gereklidir. Denizler açısından çevresel güvenlik iki anlamdadır. Söz konusu anlamlardan birincisi, denizlerin iki ya da daha çok ülke arasında çatışmaya yol açmasını önlemektir. Diğer anlam ise denizlerin ve onların çevresinde yaşayan insanlar ve öteki canlılar için çevresel tehdit içerikli durumların yok edilmesidir. Anılan durumlar yok edildiğinde çevre, insanlar ve diğer canlılar için bir tehdit niteliğinde olmayacak, böylece ülkeler arasında işbirliği artacaktır ve çevreye dair meselelerde oluşan gerilimler de engellenebilecektir (Türk, 2008, s. 117-118).

Kullanım amaçları doğrultusunda deniz ve kıyılar 3'e ayrılmaktadır. Birincisi, su üretimi yapılan alanlardır ve bunlar; su ürünleri avcılığı ve yoğun bir şekilde ticari balıkçılık yapılan açık denizler, yoğun olarak kıyı balıkçılığı ve kabuklu su ürünleri yetiştirme yerleriyle dalyancılık alanlarıdır. İkincisi, eğlence maksatlı kullanılanlardır ki bunlar; spor amaçlı kullanılan deniz suları ve plaj şeklinde kullanılan kıyı sularıdır. Son olarak ise ticari, endüstriyel ve diğer maksatlarla kullanılan alanlardır. Bu alanlar, deniz yatağında petrolün ve madenin arandığı, deniz trafiğinin ve liman hizmetlerinin olduğu

bölgelerdir. Bu yerlerdeki çevresel gerginlikler ve tehditler bu alanlarda yaşayanların hayat kalitelerinin de azalma yaratmaktadır (Türk, 2008, s. 120).

Denizler hususundaki insan kaynaklı çevresel güvenlik meseleleri kısa, orta ve uzun olmak üzere üç vade şeklinde kategorize edilebilmektedir. Uzun vadede zarar oluşturabilecek denizlere dair çevresel güvenlik meseleleri; çölleşme, ozon tabakasında oluşan incelme ve iklim değişikliğidir. Orta vadedeki zararlı sorunlar, kıyı erozyonu ve adalarda oluşan su kıtlığıdır. Kısa vadeli problemlere örnek olarak ise suyun kalitesinde oluşan bozulma, yaşamsal çevrede yaşanan bozulma, biyoçeşitliliğin azalması, balıkçılık, petrol sızıntıları, deprem gibi doğal afetler ve deniz kazaları verilebilmektedir (Türk, 2008, s. 120).



SONUÇ

İnsanlığın varoluşuyla birlikte çevreyle ilişkisi de başladığından çevresiz bir insanlık düşünülememektedir. Bu ilişkiyi sadece insan ve çevre olarak değerlendirmemek gerekir. Zira tüm canlılarla, çevre bir bütündür. Bu bütünlüğün bozulmasında deprem, sel vb. doğal afetler gibi insandan kaynaklanmayan nedenler mevcuttur, ancak ne yazık ki bu konuda en etkili olan insanoğludur. Meydana gelen çevresel sorunları oluşturan sanayileşme, kentleşme gibi nedenlerin birçoğunda insan ögesi başrolde. İnsanların gerek bilinçli gerek bilinçsiz bir biçimde çevreye verdiği zararın sonuçlarına ise tüm canlılar birlikte katlanmaktadır.

Ülkeler, çevresel sorunlar karşısında kayıtsız kalmamıştır ve çevresel sorunların çözülebilmesi adına kendi ulusal çevre politikalarını oluşturmuşlardır. Bu tür problemler sınır ötesinde bir özellik taşıdıkları için uluslararası kuruluşların da sorunun çözümüne dair bir politika oluşturması kaçınılmaz olmuştur. Bu doğrultuda çalışmada, BM, AB, OECD, DTÖ kuruluşlarının çevre konusundaki tutumları incelenmiştir. Birleşmiş Milletler, insanlığın çevrede yarattığı negatif etkilerin önüne geçmek amacıyla çeşitli çalışmalarda bulunmuştur. Örneğin söz konusu kurum, Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Bildirisi, UNEP'in kuruluşu, Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı gibi birçok faaliyette bulunmuştur. Avrupa Birliği, çevre konusunda yetmişli yıllara kadar ilgili olmamıştır; fakat yetmişlere gelindiğinde çevre konusu AB'nin ilgi alanlarından biri haline dönüşmüştür. Öyle ki AB; Çevre Eylem Programları, Avrupa Çevre Kurumu vb. birçok faaliyetiyle çevre konusunda dünyayı etkileyen bir kurum niteliğine bürünmüştür. İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü ise kirlilik karşısında izlenen politikaların ülkelerin ödeme dengelerine ve rekabet koşullarına etkide bulunması gibi hususların önem kazanması neticesinde, çevre meseleleriyle alakadar olmaya başlamış ve çevre konusuna dair faaliyetlerde bulunan çeşitli komiteler oluşturmuştur. Bu anlamda söz konusu uluslararası kuruluş, çevre konusunda kıymetli bir konumdur. Yine Dünya Ticaret Örgütü de çevre konusunu ele alan kuruluşlar arasındadır. Genel itibariyle uluslararası kuruluşların çevre hususunda yaptıkları ya da yapacakları faaliyetler, çevre konusuna dikkat çekme ve duyarlılık oluşturma noktasında kıymetlidir.

Canlılar için olmazsa olmaz olan çevrede, yaşanan sorunlar tek bir bölgeye indirgenmeksizin, tüm ulusları ilgilendiren uluslararası bir problemdir. Bu tür problemlerle karşı karşıya kalmamak için çeşitli önlemler alınmış ve problemleri çözmek için de birtakım çözüm arayışları olmuştur. Bu anlamda çevre hukuku da bu nitelikteki

problemleri ele almıştır. Bu hukukun kaynaklarını, ulusal ve milletlerarası olarak iki parça halinde incelemek mümkündür. Bu kapsamda öncelikle çevrenin korunmasına dair Türk Hukuku'nda yer alan düzenlemeler incelenmiştir. Anayasa, Çevre Kanunu, Boğaziçi Kanunu, Kıyı Kanunu ve Limanlar Kanunu'nda çevreye dair ibareler yer almaktadır. Bu hukuki belgelerden çevreye dair en dikkat çekici olanı ve çevre politikalarının oluşumunda önemli rol oynayan Çevre Kanunu'dur.

Çevresel sorunların dünyanın güvenliğini tehdit edecek nitelikte bir boyuta ulaşması konunun detaylı incelenmesini gerekli kılmıştır. Durum böyle olunca akıllara güvenlik kavramı gelmektedir. Güvenlik kavramı çeşitli açılardan ele alınabilmektedir. Temel anlamıyla güvenlik, varlığını koruma adına gösterilen davranışı ifade etmektedir. Geleneksel güvenlik anlayışı çerçevesinde söz konusu kavramın ele alınışı ise genel anlamda askeri güvenlik ve devlet odaklı bir karakter çizmektedir. Dolayısıyla bu alan içerisinde çevre konusu ikinci planda kalmaktadır. Bu çalışmada, anılan durumun nedenini daha iyi anlayabilmek adına güvenlik konusu, uluslararası ilişkiler teorileri ışığında incelenmiştir. Başlıca uluslararası ilişkiler teorileri perspektifinden güvenlik anlayışını anlayabilmek adına ilk olarak idealizm ele alınmıştır. İdealizm, barış odaklı bir anlayışa sahiptir. Realist teori, geleneksel güvenlik anlayışı çerçevesinde askeri güvenliği yüksek politika, doğayı ise alçak politika olarak görmüştür. Realizmin eleştirileri kapsamında ortaya çıkan neorealizm, ulus devlet kavramını ön plana alarak bunlar dışındaki çevre güvenliği gibi hususları ikincil planda tutmaktadır. Bireyselliği ön plana alan liberalizm, çevresel sorunları yeterince inceleyememiştir. Güvenliğin askeri unsurlar dışında bir boyutunun olduğunu öne sürerek çevrenin güvenliği noktasına dikkat çeken ve değinen Kopenhag Okulu, bu özelliğiyle Uluslararası İlişkiler alanında önemli bir konuma sahiptir. Yeşil teoriye bakıldığında ise geleneksel güvenlik anlayışı çizgisinden farklı olarak çevreyi odağına alan, insanların yol açtığı çevresel tahribat karşısında çevreyi koruma gayesinde olan bir teori olduğu görülmektedir. Bahse konu olan teorilerden yola çıkarak güvenlik anlayışında genel bir çıkarım yapmak gerekirse; idealizm, realizm, neorealizm ve liberalizmde çevre konusu birincil bir konumda olmamıştır. Bu açıdan çevresel güvenlik anlamında da gerekli önlemler alınması hususunda bir ibare bulmak oldukça zordur. Ancak Kopenhag Okulu ve Yeşil teori çevreyi ilgi alanına dâhil etmiştir. Bu anlamda bu iki teori, çevreyi Uluslararası İlişkiler alanında farklı boyuta taşımış ve göz ardı edilen çevrenin güvenliği konusunda dikkat çekici bir tavır alınmasına vesile olmuştur.

Zamanla çevre konusunun da en az askeri güvenlik kadar önemli bir konu olduğu gerçeğinin ortaya çıkmasıyla birlikte, güvenlik kavramının kapsamında bir büyüme yaşanmış ve çevre güvenliğinin de ön plana alınması hususunda birtakım yenilikler olmuştur. Bu bağın oluşum süreci incelendiğinde, çevre ve güvenlik bağlantısına dair eski tarihli çalışmalar rastlanmıştır. Fakat bu konuya ilişkin 1972 yılındaki Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı, çevresel sorunların milletlerarası gündemde ana bir mesele olduğu ilk konferans niteliğinde olması ve genel itibariyle çevrenin önemini vurgulandığı için söz konusu konferans önemli bir konuma sahiptir. Bu konunun dikkat çekici bir hal alması ve çevre güvenliğinin derinleşerek geleneksel güvenlikten sıyrılmaya başlayıp gelişmesinde önemli rol oynayan olay, 1973 tarihli petrol krizidir. Bu olayla birlikte çevrenin güvenliği konumu tartışma konusu olmuştur. Yaşanan petrol krizi, çevresel sorunların ülkelerin güvenliğine karşı tehdit oluşturabileceğinin farkına varılması ve bu hususta iş birliği yapmanın öneminin anlaşılması açısından önemlidir. Ancak, çevre kavramının güvenlik ögesi içerisinde değerlendirilmeye başlanması Soğuk Savaş sonrası dönemde güvenliğin yeniden ele alınışıyla olmuştur. Şöyle ki bu dönemden sonra geleneksel anlamdaki güvenlik konusunda tartışmalar azalmıştır ve sanayileşmemenin getiriyle birlikte çevresel sorunlar gündem olmaya başlamıştır. Görüldüğü üzere çevresel kavramın hayatımıza girişi uzunca bir süreç gerektirmiştir. Bu süreçteki ilk aşama olarak kabul edilen yetmişler ve seksenlerde savaşın çevre üzerinde yarattığı etkiler ele alınmış, 1990'lardan itibaren ise kaynakların kullanımı konusundaki sorunlar dikkat çekmiştir. Günümüzde ise mevzu daha kapsamlıdır. Terim olarak çevresel güvenliğin açık biçimde ilk defa kullanımı BM ve Çevre Komisyonu'nun yayınladığı 1987 yılındaki Ortak Geleceğimiz olarak da bilinen Brundtland Raporu'nda olmuştur.

Genel itibariyle çevresel güvenlik, çevrenin güvenli duruma gelmesini ifade etmektedir. Çevresel güvenliği tehdit edebilecek sorunlardan, dikkat çeken biri de deniz kirliliğidir. Çeşitli nedenlerle canlıların yaşamının önemli bir kaynağı olan denizler kirlenmektedir. Özellikle bu kirliliğe yol açan ve dikkat çekici konu olan deniz kazaları, bu çalışmanın ana ögesi konumundadır. Deniz kazası, genel itibariyle deniz trafiğinin yoğunlukta olduğu noktalarda oluşan can, mal ve çevre güvenliğine karşı tehdit niteliğinde olan olayları ifade etmektedir. Söz konusu deniz kazalarının başlıca oluşum nedenlerini, insanlardan kaynaklanan hatalar, hava muhalefeti, teknik hatalar, seyir yardımcılarında eksiklik bulunması, denizlere bırakılan yahut atılan tehlikeli cisimler, topografik ve morfolojik yapılar oluşturmaktadır. Bahse konu kazaların; çatma, çatışma,

karaya oturma, alabora, yangın, makine arızası ve gemi hasarı kaynaklı oluşum türleri mevcuttur. Deniz kazalarını incelemek tekrar bir kaza oluşmaması için gereken tedbirleri alabilmek adına oldukça önemlidir. Bu anlamda çalışma konusunu oluşturan deniz kazalarının incelenmesi kapsam itibariyle geniş bir perspektife dayanmaktadır. Bu sebeple öncelik olarak dünya tarihine geçmiş önemli deniz kazaları incelenmiştir. İncelenen bu kazalarda çevreye en çok zararı olan petrol yüklü gemilerin yapmış olduğu kazalar olduğu görülmüştür. Bu kazalarda önemli nokta ilk müdahaledir. Çünkü kaza anından sonra gerekli ilk müdahale yapılamaması ciddi problemler doğurmuştur. Çevresel güvenlik kapsamında bu kazalar gerek denizde yaşayan canlıların hayatına zarar vermesi gerekse denize yayılan petrolün deniz çevresinde kirlilik meydana getirmesi yönüyle önemli bir sorunsaldır. Tüm ulusların ortak bir problemi haline dönüşen bu tür sorunların çözülmesi adına uluslararası kuruluşlar devreye girmektedir. Dolayısıyla bu tür kuruluşların incelenmesi söz konusu kazalara ilişkin oluşturulan politikaların değerlendirilmesi anlamında önemlidir. Bu kurumlardan en dikkat çeken Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'dür. Bu kuruluş denizlerde uygulanacak politikaların oluşturulması açısından değerlidir. Denizlerin güvenliğinin sağlanması ve gemi kaynaklı deniz kirlenmesinin önüne geçilmesi adına faaliyetlerde bulunan kurum, bu konular hakkında yasal ve idari meselelerle ilgilenmesi noktasında yetkilidir. Bu anlamda deniz güvenliği hakkında uluslararası kuralların oluşturulup geliştirilmesi imkânı sağlamaktadır. Söz konusu örgüt, PSC ve FSC sistemleri ile gemilerde emniyet standartlarını yükselterek deniz kazalarının oluşumuna engel olmayı amaçlamaktadır ki bunun gibi pek çok çalışmaya da bünyesinde yer vermektedir. Denizlerin ve çevresinin korunması anlamında bir değerli kurumda Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Kuruluşu (EMSA)'dur. EMSA'nın ana amacı, deniz güvenliğine dair Avrupa Komisyonlarına ve üye devletlere, Avrupa Birliği kurallarına ilişkin bilimsel ve teknik destek temin etmektir. Uluslararası boyutta denizlerde meydana gelen kirlilikle mücadele etme konusunda faaliyet yürüten Greenpeace de yine bu konuda dikkat çekici bir konumdur.

Deniz kazaları sonuçları itibariyle ciddi sorunlar doğurmaktadır. Kazaların boyutlarına göre doğurduğu etkiler de değişmektedir. Bu etkilerden ilki kaza sonucunda gemide bulunan kişilerin yaşamlarını kaybetmesidir. Bu etkilerin çevreye verdiği zarar da yadsınamaz derecede önemlidir. Öyle ki deniz kazaları deniz kirliliğine yol açarak çevresel güvenliğe karşı tehdit oluşturmaktadır. Özellikle petrol tankerlerinin yapmış olduğu kazalar sonucunda ciddi deniz kirliliği oluşmaktadır. Ülkeler bu duruma kayıtsız

kalmamış ve deniz kazalarına dair birtakım düzenlemeler yapmıştır. Bu çalışmada deniz güvenliğinin sağlanması adına yapılan uluslararası düzeyde anlaşmalara değinilmiştir. Bu anlaşmalar kazaların önlenmesi ve oluşması durumunda da izlenecek yolu gösterme anlamında önemlidir. Tezde ele alınan OILPOL 1954, MARPOL 73/78, UNCLOS, OPRC 1990, FUND 1992, CLC 1992, SOLAS, SALVAGE 1989, BUNKER 2001, COLREG, Barselona ve Bükreş Sözleşmeleri denizlerde güvenliğin sağlanması konusunda yol gösterici niteliktedirler. Özellikle 1954 tarihli OILPOL, gemi kaynaklı deniz kirlenmesinin önlenmesi anlamında ilk uluslararası sözleşme olması özelliğiyle kıymetlidir. İncelenen tüm bu sözleşmeler ışığında denizlerde can, mal ve çevrenin güvenliğinin sağlanması kapsamında uluslararası standartlar oluşturulması adına önemli ilerlemeler kaydedilmiştir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de deniz ulaşımı, özellikle taşımacılık alanında düşük maliyetli bir yol olduğundan dolayı tercih edilmesi deniz kazalarının oluşum riskini artırmaktadır. Türkiye’nin Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz olmak üzere kıymetli denizlere kıyısı bulunması ülkemiz açısından denizlerin korunması, varlığını sürdürebilmesi adına oldukça önemlidir. Bu çalışmada, denizlerin güvenliğine karşı çevresel tehditlerin bir ögesi konumunda olan deniz kazalarını incelemeden önce ilk olarak Türkiye’nin kıyısının bulunduğu denizlerin coğrafi özelliklerine değinilmiştir. Daha sonra deniz kirliliğine neden olan deniz kazalarının Türkiye’ye olan etkilerini anlayabilmek için kıyılarımızda meydana gelen başlıca deniz kazaları incelenmiştir. Kazaların incelenmesi bu olayların etkilerini anlayabilme konusunda ve tekrar gerçekleşmemesi adına gerekli tedbirleri alma noktasında aydınlatıcı olacaktır. Çünkü deniz kazaları, çeşitli yönleriyle canlılara ve çevreye zarar vermektedir. Şöyle ki oluşan bir deniz kazası neticesinde denizde yaşayan canlıların yaşamı tehlikeye girmektedir. Bu durumdan sadece denizde yaşayan canlılar etkilenmemektedir. Özellikle petrol ve türevini taşıyan gemilerin kaza yapması sonucunda denizdeki besin kaynaklarının, deniz sularına sızan petrolün zararlı maddelerini alması ve bunu besin olarak kullanan biz insanların tüketimiyle bizleri de etkilemesi sonucunda zincirleme bir etkileşim ağı oluşmaktadır. Ayrıca denizlerin istihdam oluşturması göz önüne alındığında da deniz kirlenmesi çok yönlü bir etki bırakmaktadır. Özellikle balıkçılık alanında geçimini sağlayan insanlar açısından denizdeki canlıların söz konusu kazalardan zarar görmesi negatif bir sonuç doğurmaktadır. Son olarak deniz bitkilerinden hastalıkların

tedavisi amacıyla ilaç yapılması da denizlerin insanoğlu için hayati bir öneme sahip olduğunu göstermektedir.

Yaptırım niteliğinde bir gücün varlığı, deniz kazalarının önlenmesi için gerekli bir husustur. Bu doğrultuda, Türkiye’de çevresel güvenlik kapsamında deniz kazalarının durumuna dair işleyişi anlayabilmek için Çevre Kanunu, Türk Ceza Kanunu, Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, Denizlerin Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esasları Hakkında Kanun, Limanlar Kanunu, Türk Ticaret Kanunu, Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği incelenmiştir. Bu yasal düzenlemeler, denizlerin ve çevrenin korunmasına ilişkin yasal bir dayanak olduğunu göstermektedir ve konuya ilişkin işleyişin gösterilmesi açısından da önemlidir.

Tezde incelenen Türkiye’deki denizlerin ve çevresinin güvenliğine ilişkin yapılan yasal düzenlemelere bakıldığında konuya ilişkin zaman içerisinde bir gelişim yaşandığı gözlemlenmektedir. Yapılan incelemelerde mevzuata ilişkin bir açık fark edilmemiştir.

Sonuç olarak deniz kazaları, deniz ve çevresinin güvenliğine karşı önemli riskler oluşturmaktadır. Bu konuya dair ülkeler kendi iç politikalarını oluşturmaktadır. Söz konusu problemlerin sınıraşan bir niteliğe sahip olması bu konuyu uluslararası kuruluşlar bağlamında da ele almayı gerekli kılmıştır. Bu doğrultuda uluslararası boyutta birçok sözleşme yapılmıştır. Bu tür düzenlemelerin varlığı, denizlerin güvenliğinin sağlanması konusuna uluslararası bir yasal dayanak oluşturmaları anlamında oldukça önemlidir. Uluslararası arenada yapılan bu düzenlemeler, kazaların oluşum riskini azaltması bakımından kıymetlidir. Ayrıca bahse konu olan sözleşmeler, deniz kazaları oluşumunun yarattığı olumsuz etkilerin tazminin gerçekleştirilmesi hususunda önemli bir konumdur. Türkiye özelinde konu incelendiğinde, ülkemiz kıyılarında yaşanan deniz kazaları çevresel güvenlik kapsamında etkisi yadsınamaz ölçüdedir. Öyle ki bu kazaların etkisi ilk olarak çevrede görülmektedir. Kaza sonucunda meydana gelen kirlenme, deniz güvenliğinin dengesini altüst etmektedir. Özellikle petrol ve türevlerini taşıyan gemilerin yaptığı kazalar sonucunda etrafa yayılan petrol baş kirlletici faktörlerdendir. Bu faktörlerden bir diğer dikkat çeken de kaza sonucunda batan gemilerdir. Bunlar da denizlerin kirlenmesinde oldukça önemli rol oynamaktadır. Çalışmada detaylı olarak ifade edilen deniz kazalarının çevrede yarattığı olumsuzlukların tekrar yaşanmaması adına çevresel güvenlik kapsamında denizlerin güvenli hale gelmesi için kazalara neden

olan unsurlar kaldırılmalıdır. Elde olmayan nedenlerden olan hava muhalefeti, seyir güzergâhının topoğrafik özellikleri gibi ögeler dikkate alınarak bir tavır alınması olası kazaların önüne geçilmesi açısından hayati önem taşımaktadır. Deniz kazalarının oluşumuna neden olan doğal sebepler dışında insan ögesinin başrolde olduğu durumlarda kazaların önüne geçilmesi adına da gemi kaptanına ve gemide çalışanlara büyük görev düşmektedir. Bu anlamda gemi kaptanlarının ve çalışanlarının konuya ilişkin eğitime önem verilmeli ve bu konuda bir bilinç oluşturulmalıdır. Çünkü özellikle insan hatası kaynaklı kazaların oluşumunu engelleyecek tedbirler alınması, kaza oluşum oranlarında ciddi bir azalma meydana getirecektir. Ayrıca deniz sularına açılması hususunda risk oluşturan yaşlı gemilerin kontrolünün sağlanması, gemilerde güçlü bir GPS sisteminin varlığı, seyir yardımcılarında herhangi bir eksiklik bulunmaması kazaların oluşumunda azalma meydana getirecektir. Kaza oluşması durumunda ilk müdahale çok önemlidir. Kaza anında doğru ve zamanında yapılan bir müdahale ile olası çevresel zararın, can ve mal kaybının önüne geçilebilecektir. İlk müdahalede kaptanın ve gemi içerisindeki çalışanların bilinçli hareketleri oldukça önemlidir. Ayrıca olayın derhal yetkili mercilere bildirilmesi altı çizilmesi gereken husustur. Doğru ve zamanında müdahaleyle kaza sonucu oluşan kirlilik, deniz çevresine yayılarak önlenemez bir felakete yol açmadan önce sınırlı bir boyuttayken olayın çözülmesi sağlanabilecektir. Bu durum, çevresel güvenlik açısından büyük önem arz etmektedir.

KAYNAKÇA

- Acar, O. (2017). *Neorealizmin güvenlik varsayımları bağlamında İsrail'in Filistin politikası* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Karabük.
- Ağacan, İ. (2014). *Çevre kirliliği sorunları ile mücadelelerde Türkiye'de uygulanan çevre vergileri ve çevre vergisi bilinci* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Ağır, B. S. (2011). Güvenlik kavramını yeniden düşünmek: küreselleşme, kimlik ve değişen güvenlik anlayışı. *Güvenlik Stratejileri*, 11(22), 97 - 131.
- Ak, T. (2013). Çevre ve güvenlik ilişkisi bağlamında çevresel güvenlik kavramı. *Atılım Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1-2), 99-115.
- Akanpınar, B. (2020). *Sahil güvenlik komutanlığı yüzer unsurlarının karıştığı deniz kazalarının kök-sebep analizi ile incelenmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akdur, R. (2005). *Avrupa Birliği ve Türkiye'de çevre koruma politikaları, "Türkiye'nin Avrupa Birliğine uyumu"*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Akgün, G. (2013). *Denizlerde bulunan balık çiftliklerinin çevresel güvenlik açısından değerlendirilmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.
- Akın G. (2007). Küresel çevre sorunları. *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 31(1), 43-54.
- Akman Y., vd. (2000). *Çevre kirliliği (çevre biyolojisi)*. Ankara: Palme Yayıncılık.
- Alkan, A., Serdar S. ve Fidan D. (2008). Kirlilik ve Karadeniz. *Sümae Yunus Araştırma Bülteni*, 8(1), 6-7.
- Alpay, C. G. (2015). *Büyükşehir belediyeleri deniz kirliliği önleme çalışmaları ve öneriler* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Anadolu Ajansı. (2022, 20 Aralık). *"Le Joola (2002)". Tarihin en büyük deniz kazaları*. Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/tarihin-en-buyuk-deniz-kazalari/166396>

- Anadolu Ajansı. (2022, 28 Kasım). “*Ertuğrul Fırkateyni (1890)*”. *Tarihin en büyük deniz kazaları*. Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/tarihin-en-buyuk-deniz-kazalari/166396>
- Arı, T. (2006). *Uluslararası ilişkiler teorileri çatışma, hegemonya, işbirliği*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Arı, T. (2010). *Uluslararası ilişkilere giriş*. Bursa: Mkm Yayıncılık.
- Asyalı, E. ve Kızılkapan, T. (2012). Türkiye kıyılarında 2004-2008 yıllarında uluslararası sefer yapan gemilerin karıştığı deniz kazalarının analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 4(2), 27 - 45.
- Atalay, İ. (2004). *Türkiye coğrafyası ve jeopolitiği*. İzmir: Meta Basım.
- Ateş Aksu, E. (2022). *Yeşil teori bağlamında Avrupa Birliği çevre politikası ve plastik kullanımı* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aydın Okur, D. (2008). *Gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesinde değişen yetki dengeleri bağlamında liman devleti yetkisinin artan önemi ve liman devleti denetimi* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aydın, A. H. ve Çamur, Ö. (2017). Avrupa Birliği çevre politikaları ve çevre eylem programları ve çevre eylem programları üzerine bir inceleme. *Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(13).
- Aykanat, E. (2010). *Liman ve bayrak devleti kontrolleri verileri yardımıyla gemi kazalarının analizi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Bakan, S. ve Şahin, S. (2018). Uluslararası güvenlik yaklaşımlarının tarihsel dönüşümü ve yeni tehditler. *The Journal of International Lingual Social and Educational Sciences*, 4(2), 135-152.
- Bakırcı, Ç. M. (2017). Dünyada kaç deniz, kaç okyanus var? Denizler ile okyanusları nasıl ayırt ediyoruz? . Erişim Adresi: <https://evrimagaci.org/dunyada-kac-deniz-kac-okyanus-var-denizler-ile-okyanuslari-nasil-ayirt-ediyoruz-5126>

- Başkan, A. E. (2020). *Karadeniz’de çevresel güvenlik* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Baylis, J. (2008). Uluslararası ilişkilerde güvenlik kavramı. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 5(18), 69-85.
- Baysal, B. ve Lülecı, Ç. (2015). Kopenhag Okulu ve güvenlikleştirme teorisi. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 11(22), 61 - 96.
- Bilgin, P. (2010). Güvenlik çalışmalarında yeni açılımlar: Yeni güvenlik çalışmaları. *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 8(14), 69-96.
- Boğaziçi Kanunu. (1983, 22 Kasım). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 18229).
- Bozkurt, Y. (2013). *Avrupa Birliği’ne uyum sürecinde Türkiye’de çevre politikalarının dönüşümü çevre sorunları ve politikaları*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Bozkurt, Y. ve Kaman, D. (2018). *Yerel yönetimler perspektifinde Türkiye’de çevre politikaları*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Brauch, H. G. (2008). Güvenliğin yeniden kavramsallaştırılması: Barış, güvenlik, kalkınma ve çevre kavramsal dörtlüsü. *Uluslararası İlişkiler Akademik Dergisi*, 5(18), 1- 47.
- Brooks, D. J. (2010). What is security: Definition through knowledge categorization. *Security Journal*, 23(3), 225-239.
- Budak, S. (2000). *Avrupa Birliği ve Türk çevre politikası*. İstanbul: Buke Yayınları.
- Bulat, E. (2020). *Türkiye’nin Karadeniz kıyısındaki deniz kirliliği ihlallerine yönelik bir çalışma* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Büyükdüvenci, S. (1987). İdealizm ve eğitim. “Pragmatizm ve Eğitim” başlıklı inceleme, *A.Ü. Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 20(1-2), 323- 339.
- Canatan, B. (2009). *Donatanın deniz kazalarından doğan sorumluluğu/borçları* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çakır, F. (2019). *Uluslararası ilişkilerde iş birliği imkanları: Neorealizm ve neoliberalizm tartışması* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

- Çevre Kanunu. (1983, 11 Ağustos). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 18132).
- Çınar, U. (2022). 21. yüzyıl küreselleşmesinde çevre güvenliği. *Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(9), 13-28.
- Çiftçi, A. (2020). Çevre sorunları ve liberalizm. *International Academic Journal*, 4(2), 462-478.
- Çokadar, H., Türkoğlu, A. ve Gezer, K. (2006). Çevre Sorunları. İçinde M. Aydoğdu ve K. Gezer (Ed.), *Çevre bilimi* (s. 86-96). Ankara: Anı.
- Dalby, S. (2008). Güvenlik ve çevre bağlantılarına yeniden bakmak. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 5(18), 179-195.
- Dedeoğlu, B. (2008). *Uluslararası güvenlik ve strateji*. İstanbul: YeniYüzyıl Yayınları.
- Delibalta F. ve Yıldız B. (2021). Okyanusların durumu ve korunması: Bir giriş. BAA İklim Değişikliği ve Çevre Komisyonu. Erişim Adresi: <https://bilimveaydinlanma.org/okyanuslarin-durumu-ve-korunmasi-bir-giris/>
- Demiray, N. (2006). *Sintine sularından kaynaklanabilecek deniz kirliliğinin değerlendirilmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun. (2005, 11 Mart). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 25752).
- Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği. (2019, 27 Kasım). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 30961).
- Doğan-Sağlamtimur, N. ve Subaşı, E. (2018). Dünya ve Türkiye’de gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği ve atık kabul tesisleri: Genel perspektif, yönetim ve öneriler. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 24(3), 481-493.
- Durmaz, B. (2004). *Avrupa Birliğinde çevre politikası alanında muhtemel müzakere sürecine yönelik gerekli hazırlıkların örneklerle çalışılması* (Uzmanlık Tezi). Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, Sektörel ve Bölgesel Politikalar Dairesi, Ankara.

- Ekmeztoglou, T., Balodimos, A. ve Budak, S. (2001). *Avrupa Birliği'nin çevre politikası ve Türkiye'nin uyumu*. İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları.
- Ergüven, N. S. (2016). Uluslararası hukuk açısından güvenlik kavramının teorik temelleri. *Ankara Üni. Hukuk Fak. Dergisi*, 65(3), 771-835.
- Ersoy, E. (2014). Realizm. İçinde R. Gözen (Ed.), *Uluslararası ilişkiler teorileri* (s. 159-187). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ertan, B. (2004). Çevre ve hukuk. İçinde M. C. Marin ve U. Yıldırım (Ed.), *Çevre sorunlarına çağdaş yaklaşımlar: ekolojik, ekonomik, politik ve yönetsel perspektifler* (s. 369-384). İstanbul: Beta.
- Ertürk, H. (1998). *Çevre bilimlerine giriş*. Bursa: Vipaş A.Ş., U. Üniversitesi Güçlendirme Vakfı İştiraki.
- Ertürk, M. D. (2005). *Acarlar gölündeki mikrobiyolojik ve kimyasal kirlenme olaylarının tespiti* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Fitoz, C. (2009). *Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve Türk Boğazlarına yönelik çözüm önerileri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale.
- Göksu M.Z.L. (2003). *Su kirliliği*. Adana: Nobel Kitabevi.
- Görmez, K. (2003). *Çevre sorunları ve Türkiye*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Gözen, R. (2014). İdealizm. İçinde R. Gözen (Ed.), *Uluslararası ilişkiler teorileri* (s. 67-119). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Gündüz, T. (1994). *Çevre sorunları*. Ankara: Bilge Yayıncılık.
- Güney, E. (2004a). *Dünya genelinde Türkiye özelinde çevre sorunları*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Güney, E. (2004b). *Genel ortam kirlenmesi*. Bursa: Ezgi Kitabevi.
- Hamamcı, C. (1997). Çevrenin uluslararası boyutu. İçinde R. Keleş (Ed.), *İnsan Çevre Toplum* (s. 395-412). Ankara: İmge.
- Haser, D. (2018). *Uluslararası ilişkilerde güvenlik kavramı: Soğuk Savaş sonrası dönem güvenlik* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Hoşgören, M.Y. (1994). Türkiye'nin gölleri. *Türk Coğrafya Dergisi*, 0(29), 19-51.
- IMO. (2022, 14 Aralık). Brief History of IMO. Retrieved from: <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- IMO. (2022, 15 Aralık). International Convention For The Safety Of Life At Sea (SOLAS), 1974. Retrieved from: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International Convention for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International%20Convention%20for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- Kahraman, B. (2018). *Ticaret gemilerinden kaynaklanan petrol kirliliğinin hukuki sonuçları* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Kakışım, C. (2022). Avrupa Yeşil Mutabakatı: Yeşil teori perspektifinden bir analiz. *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 1 - 16.
- Karaca, C. (2007). Çevre, insan ve etik çerçevesinde çevre sorunlarına ve çözümlerine yönelik yaklaşımlar. *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi*, 11(1), 1-19.
- Karaca, E. (2018). Deniz nedir? Nasıl oluşur? Özellikleri nelerdir?. Erişim Adresi: <https://bilgihanem.com/deniz-nedir/>
- Karacan, A. R. (2007). *Çevre ekonomisi ve politikası*. İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayın No: 6.
- Kasap, G. A. (2018). *Ayvacık, Suat Uğurlu Baraj Gölü'nün su kirliliği açısından araştırılması* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Samsun.
- Kaypak, Ş. (2012a). Çevre hukukunun ulusal ve uluslararası boyutları. *Adıyaman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (10), 205-242.
- Kaypak, Ş. (2012b). Güvenlikte yeni bir boyut; çevresel güvenlik. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 20. Yıl Özel Sayı 2012, 1-22.
- Keleş, R. ve Ertan, B. (2002). *Çevre hukukuna giriş*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Keleş, R. ve Hamamcı, C. (1993). *Çevre bilim*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Kılıç, S. (2001). Uluslararası çevre hukukunun gelişimi üzerine bir inceleme. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(2), 131-149.
- Kıyı Kanunu. (1990, 17 Nisan). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 20495).

- Kıyıcı, H. (2012). *Uluslararası ilişkiler teorilerinde güvenlik kavramı* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Kızılkapan, T. (2010). *Kıyı alanlarında gemi emniyet yönetimi ve deniz kazaları analizi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Kocaman, Y. (2006). *Türk boğazlarında meydana gelen deniz kazalarına coğrafi faktörlerin tesiri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Koçak, H. (2014). *T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinin 01.01.2001 ile 31.12.2012 tarihleri arasındaki deniz kaza/olay raporları ile tıbbi tahliye raporlarının değerlendirilmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Konyar, B. (2009). *Çevreci ideolojinin liberal perspektiften eleştirel bir değerlendirmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Kula Değirmenci, N. (2008). *Deniz kirliliğini önleme ve kirlilik sonucu oluşan zararları tazmin çalışmalarının Türk idari makamlarınca yürütülmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Kurnaz, İ. (2018, 25-26-27 Ekim). *Uluslararası ilişkilerde güvenliğin yeniden düşünülmesi ve kuramsallaştırılması*. 5. Uluslararası Sosyal Beşeri ve İdari Bilimler Sempozyumu, İstanbul.
- Kürbüz, (2016). *Doğu Akdeniz münhasır ekonomik bölge uyumsuzluğu ve Doğu Akdeniz'deki potansiyel enerji kaynaklarının analizi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Kara Harp Okulu Komutanlığı Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Limanlar Kanunu. (1341, 20 Nisan). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 95).
- Londra ve Los Angeles tipi hava kirliliği. (2022, 13 Aralık). Erişim Adresi: <http://cgrfy34.blogspot.com/2015/02/londra-ve-los-angeles-tipi-hava.html>

- Mazlum, İ. (2003). *Çevresel güvenlik ve Ortadoğu Bölgesi'nde sınraşan sular: Dicle Fırat Havzası Örneği* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Merriam-Webster Dictionary. (2022, 17 Ekim). Retrieved from: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/environment>
- Mert, A. (2014). *Deniz kazaları ile Karadeniz Memorandumu kapsamındaki gemi tutulmaları arasındaki ilişki* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Met, A. (2011). *Çevresel güvenlik politikalarının analizi ve Türkiye'nin çevresel güvenlik stratejik planı için bir model önerisi* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Kara Harp Okulu Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Meydan Yıldız, S. G. ve Şengün H. (2018). Dünya Ticaret Örgütü'nün çevre koruma politikaları. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 25(1), 233-249.
- Millî Eğitim Bakanlığı. (2011). *Hava kirliliği ve etkileri*. Aile ve Tüketici Hizmetleri, Ankara.
- Muşul, G. (2012). *Deniz kazalarının çevreye olan ekonomik etkileri, hukuksal boyutları ve Türkiye örneği* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Mutlu, M. ve Zenginoğlu, S. (2019). Yeşil teori perspektifinden Avrupa Birliği çevre politikası. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (88), 459-469.
- OECD, (2008). *OECD çevresel performans incelemeleri: Türkiye*. Paris: OECD
- Okatan A. (2019). Okyanus kirliliğinin canlılara etkisi. Erişim Adresi: <https://bilimgenc.tubitak.gov.tr/makale/okyanus-kirliliginin-canlilara-etkisi>
- Oruçoğlu, K. ve Beyhan, M. (2019). Göller bölgesi göllerinde ağır metal kirliliğinin değerlendirilmesi. *Bilge International Journal of Science and Technology Research*, 3(1), 10-20.
- Özdemir, Ş. (1997). *Temel ekoloji bilgisi ve çevre sorunları*. Ankara: Hatiboğlu Yayınları.

- Özdilek, H. (2004). Hava, su ve toprak kirliliği. İçinde M. C. Marin ve U. Yıldırım (Ed.), *Çevre sorunlarına çağdaş yaklaşımlar: ekolojik, ekonomik, politik ve yönetsel perspektifler* (s. 75-102). İstanbul: Beta.
- Özdoğan, M. (2019). Realizm ve neorealizm bağlamında Soğuk Savaş sonrası güvenlik anlayışının değerlendirilmesi. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 8(1), 01-24.
- Özey, R. (2001). Çevre Sorunları. İstanbul: Aktif Yayınevi.
- Özkan, A. (2018). *Çevresel güvenlikte sınıraşan bir tehdit algısı: Nükleer zarar* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Palabıyık, H. (2004). Uluslararası ticaret ve çevre: Dünya Ticaret Örgütü üzerine açıklamalar. İçinde M. C. Marin ve U. Yıldırım (Ed.), *Çevre sorunlarına çağdaş yaklaşımlar: Ekolojik, ekonomik, politik ve yönetsel perspektifler* (s. 249-272). İstanbul: Beta.
- Peirce, J.J., Weiner, R.F., & Vesilind, P.A. (1998). *Enviromental pollution and control*. Publisher: Butterworth-Heinemann.
- Peker, F. (2007). *İstanbul Boğazı deniz kirliliğine sebep olan kirletici kaynaklar ve su kalitesinin değişimleri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu. (1982, 13 Temmuz). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 17753).
- Sarı, G. ve Ak, T. (2018, 9-11 Nisan). *Değişen güvenlik anlayışına epistemolojik bakış*. 1. Uluslararası Eğitim ve Sosyal Bilimlerde Yeni Ufuklar Kongresi Bildirileri, İstanbul.
- Satır, T. (2007). *Türk Limanlarında Gemilerden Oluşan Deniz Kirliliğini Önleme Konvansiyonu (MARPOL 73/78) gereklerine uygun atık alım tesisi kurulması, işletimi ve yönetimi için model geliştirilmesi* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Sençerman, Ö. (2013). *Çevresel güvenlik: postkolonyel dönemde Alman Doğu Afrika için çatışma çözümleme örnekleri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.

- Sevim, S. ve Tan, Ö. (2020). Plastik atıkların doğaya verdiği zararın sanattaki yansımaları ve seramik uygulamalar. *Journal of Arts*, 3(3), 159-178.
- Sezgin, M. (2007). *Deniz kirliliğine neden olabilecek deniz kazalarında sahil güvenlik birimlerinin koordinatör rolü ve kriz yönetimi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Shi, X., Zhao, J. & Zhiyun, O. (2005). Assessment of eco-security in the knowledge grid e-science environment. *The Journal of Systems and Software*, 79(2), 246-252.
- Şahin, G. (2017). Küresel güvenliğin dönüşümü; NATO bağlamında kavramsal, tarihsel ve teorik bir analiz. *Savunma Bilimleri Dergisi*, 16(2), 59 – 81.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2022, 13 Aralık). Barselona Sözleşmesi. Erişim Adresi: <https://www.mfa.gov.tr/barselona-sozlesmesi.tr.mfa>
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2022, 14 Aralık). Bükreş Sözleşmesi. Erişim Adresi: <https://www.mfa.gov.tr/bukressozlesmesi.tr.mfa>
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (22, 18 Aralık). Avrupa Birliği'nin tarihçesi. Erişim Adresi: <https://www.ab.gov.tr/105.html>
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (22, 18 Aralık). Birleşmiş Milletler Teşkilatı ve Türkiye. Erişim Adresi: <https://www.mfa.gov.tr/birlesmis-milletler-teskilati-ve-turkiye.tr.mfa>
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (22, 18 Aralık). Fasil 27: Çevre ve iklim değişikliği. Erişim Adresi: https://www.ab.gov.tr/fasil-27-cevre_92.html
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (22, 18 Aralık). İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (OECD). Erişim Adresi: https://www.mfa.gov.tr/iktisadi-isbirligi_ve-gelisme-teskilati_oecd_.tr.mfa
- T.C. Sağlık Bakanlığı. (2022, 17 Aralık). Hava kirliliği ve sağlık etkileri. Erişim Adresi: <https://hsqm.saglik.gov.tr/tr/cevresagligi-ced/ced-birimi/hava-kirlili%C4%9Five-sa%C4%9Fl%C4%B1k-etkileri.html>
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021, 17 Mart). Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ). Erişim Adresi: <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-tarafli-ve-bolgesel-iliskiler/cok-tarafli-iliskiler/dunya-ticaret-orgutu-dto>

- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2022, 30 Aralık). Sea Bright kuruyük gemisinin karaya oturmasına ilişkin deniz kazası inceleme raporu. Erişim Adresi: <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/sea-bright.pdf>
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2022, 30 Aralık). Çok ciddi deniz kazası nihai inceleme raporu. Erişim Adresi: <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/kaza-inceleme-raporu-mozi-07.pdf>
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2022, 30 Aralık). Çok ciddi deniz kazası nihai inceleme raporu. Erişim Adresi: <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/kaza-inceleme-raporubaba-selavi.pdf>
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2022, 30 Aralık). Amal ve Urla 1 isimli gemiler arasındaki yakıt ikmali sırasında meydana gelen deniz kirliliğine ilişkin deniz kazası inceleme raporu. Erişim Adresi: <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/amal-ve-urla-1.pdf>
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2022, 30 Aralık). Akel ve Şengül K isimli gemilerin çatışması sonucu meydana gelen deniz kazasına ilişkin kaza inceleme raporu. Erişim Adresi: <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/akel-sengul-k5d97503da2ab2.pdf>
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2022, 30 Aralık). Çok ciddi deniz kazası nihai inceleme raporu. Erişim Adresi: <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/yusuf-celal-09-temmuz-2020.pdf>
- Tabanlı, F. (2021). *Uluslararası hukukta deniz yatağı faaliyetlerinden kaynaklı deniz kirliliği ve devletlerin sorumluluğu* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Tarhan, K. (2018). Küresel çevre sorunlarının politikleşmesi ve uluslararası ilişkiler teorileri kapsamında analiz. *International Journal of Social And Humanities Sciences*, 2(1), 152-170.
- Tatlısuluoğlu, A. (2008). *Çanakkale Boğazı deniz kazaları ve çevreye olan etkileri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

- Tokatlı, S. G. (2022). Klasik realizm ve neorealizm kuramının incelenmesi: Devlet kavramına yönelik analiz. *Ufuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11(21), 122 – 141.
- Tunçel, A. L. (2020). *Dökme yük ve genel kargo gemi kazalarının analizi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İskenderun Teknik Üniversitesi Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü, Hatay.
- Türk Ceza Kanunu. (2004, 12 Ekim). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 25611).
- Türk Dil Kurumu. (2022, 18 Aralık). Erişim Adresi: <https://sozluk.gov.tr/>
- Türk, S. M. (2008). *Marmara Denizi'nde çevresel güvenlik* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Türk Ticaret Kanunu. (2011, 14 Şubat). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 27846).
- Türkiye Cumhuriyeti Anayasası. (1982, 9 Kasım). *T.C. Resmî Gazete* (Sayı 17863).
- Türkiye Çevre Vakfı, (2003). *Türkiye'nin çevre soruları*. Ankara: Önder Matbaa.
- Uğurlu, Ö. (2009). *Çevresel güvenlik ve Türkiye'de enerji politikaları*. İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Uğuz, A. (2016). Liberalizmde güvenlik kavramı ve uluslararası güvenliğe getirilen çözümler, *V. Türkiye Lisansüstü Çalışmaları Kongresi - Bildiriler Kitabı II*, Isparta. DOI: [dx.doi.org/10.12658/TLCK.5.2.B006](https://doi.org/10.12658/TLCK.5.2.B006)
- Vural, Ç. (2018). Çevresel güvenliğin gelişimi. *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi*, 6(1), 20-38.
- World Commission on Environment and Development, (1987). Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development. Retrieved December 19, 2022, from <http://www.un-documents.net/ocf-ov.htm#III.3>
- Yıldırım, S. (1997). *İçinde bulunduğumuz çevre*. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Yıldırım, U. (2016). *Deniz kazalarının insan faktörleri analiz ve sınıflandırma sistemi (HFACS) ile incelenmesi* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

- Yorulmaz, M. (2014). “Değişen” uluslararası güvenlik algılamaları bağlamında Türkiye-Yunanistan ilişkilerinde “Değişmeyen” güvenlik paradoksu. *Trakya Üniversitesi Balkan Araştırma Enstitüsü Dergisi*, 3(1), 103-135.
- Zafer, R. (2007). *Ege Denizindeki aidiyeti tartışmalı coğrafi formasyonların hukuki durumu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.



DİZİN

-Ç-

Çevre, v, viii, x, xii, xiv, 1, 2, 5, 6, 7, 8,
9, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22,
23, 24, 25, 26, 27, 28, 47, 51, 57, 58,
59, 60, 62, 68, 92, 93, 106, 107, 119,
127, 128, 129, 132, 134, 137, 138,
139, 142, 143, 145

Çevre Kanunu, viii, x, 5, 28, 106, 107,
128, 132, 137

Çevre politikası, 16, 22

Çevre sorunları, v, 1, 6, 7, 8, 16, 26, 57,
137, 138, 142

Çevresel güvenlik, 1, 51, 52, 53, 56, 58,
60, 61, 62, 125, 130, 141, 142, 145

-D-

Deniz güvenliği, 97

Deniz kazaları, 1, 66, 67, 68, 106, 115,
116, 123, 130, 133, 141, 145

Deniz kirliliği, 13, 83, 140, 143

-G-

Güvenlik, iv, v, viii, ix, x, xiii, 1, 2, 31,
32, 33, 34, 35, 36, 38, 41, 43, 44, 47,
48, 49, 50, 52, 55, 59, 75, 78, 107,
108, 109, 110, 118, 128, 132, 134,
136, 137, 142, 145

-İ-

IMO, ix, xiii, 74, 76, 77, 79, 82, 86, 87,
88, 89, 93, 95, 96, 130, 139

-K-

Kanun, x, 29, 30, 89, 91, 92, 107, 108,
109, 110, 111, 112, 113, 132, 137
Kirlilik, 17, 134

-S-

Sözleşme, x, xii, xiii, xiv, 69, 78, 82,
84, 87, 89, 90, 91, 92, 98