

1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİNDE ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜNÜN FONKSİYONU

The Function Of The International Maritime Organization Under The 1982 United Nations Convention On The Law Of The Sea

Arş Gör. Murat KURUN

Atatürk Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Erzurum/TÜRKİYE

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1601-0839>

ÖZET

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982 BMDHS) geniş bir kabul gören, uluslararası deniz hukukuna ilişkin teamül hukuku ve mevcut düzenlemelerin kodifiye edildiği ve sonradan yürürlüğe girmiş uluslararası antlaşmalar tarafından ayrıntılandırılan kurucu bir belge niteliği taşımaktadır. Uluslararası deniz hukukunun hukuki çerçevesini belirleyen 1982 BMDHS denizcilik ve deniz alanlarıyla ilgili uygulamalarda küresel bir yeknesaklık amaçlamaktadır. Söz konusu yeknesaklığın sağlanmasında yetkili uluslararası örgütlerin işlevselliği ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), deniz emniyeti, güvenliği ve deniz çevresinin korunması adına uluslararası kurallar ve standartlar oluşturma yetkinliğine sahip önde gelen uluslararası bir kuruluştur.

Çalışmada 1982 BMDHS'de ayrıntılı olarak ele alınamayan hükümlerde IMO'nun rolü incelenmeye çalışılacaktır. Bu kapsamda IMO'nun kuruluş aşaması, örgütsel yapısı ve amaçlarına ilişkin genel bir bilgilendirme yapılacaktır. Sonrasında ise IMO'nun 1982 BMDHS'ye uygun olarak yetkili bir uluslararası örgüt olma ve genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartların kaynağı olma rolüne değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Yetkili Uluslararası Örgütler

ABSTRACT

United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 is a founding document which has been widely accepted and codified the current regulations and the international customary law about the international maritime law and detailed by the international treaties after which the Convention was signed. United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 which determines the legal frame of the international maritime law has aimed at global consistency on the implementation of the maritime and marine areas. The functionality of the international organizations came into the prominence in provision of this consistency. In this context, International Maritime Organization is an institution which has authority over the making rules and standards in the name of the maritime safety, security and marine environment protection.

The role of the International Maritime Organization in the decisions which were not covered in detailed in United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 will be studied. In this sense, the process of foundation of the International Maritime Organization, its organizational structure and goals will be informed. Next, the role of the International Maritime Organization's being a source of generally accepted and international rules and standards as a competent organization in accordance with the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 will be mentioned.

Key Words: United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, International Maritime Organization, Competent International Organizations

1. GİRİŞ

Denizlerin balıkçılık ve seyrüsefer gibi geleneksel kullanım amaçları dışında çeşitlenmesi nedeniyle uluslararası deniz hukukunun gelişimi halihazırda yapılan yeni düzenlemelerle devam edegelmektedir. Bu kapsamda, söz konusu deniz hukukuyla ilgili düzenlemelere gerek Birleşmiş Milletler (BM) nezdinde gerekse de diğer bölgesel ve/veya küresel düzeyde kurulan uluslararası örgütlerin de önemli katkıları bulunmaktadır. Bu örgütlere örnek olarak; Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı, Dünya Sağlık Örgütü, BM Gıda ve Tarım Örgütü, Baltık Deniz Çevresini Koruma Komisyonu (HELCOM) ve Ekonomik Kalkınma

ve İşbirliği Örgütü verilebilir. Belirtmiş olduğumuz uluslararası örgütlerin öncelikli amaçları denizcilikle ilgili hususlar olmasa da bu alanda hukukun gelişmesine katkıları söz konusudur. Bununla birlikte uluslararası deniz hukuku üzerinde önemli ölçüde etkisinin olması hasebiyle saydığımız örneklere ekleyeceğimiz en önemli uluslararası örgüt ise Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO)'dür (Churchill & Lowe, 1999: s. 23; Anderson, 2007: s. 57).

“Denizlerin Anayasası” olarak ifade edilen Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi(BMDHS) birçok alanda devletlere küresel veya bölgesel düzeyde işbirliğini gerektiren görevler tevdi etmiştir. Bu görevlerin uygulanması ise doğrudan veya dolaylı olarak uluslararası örgütler aracılığıyla yürütülmektedir. Bu kapsamda IMO, BMDHS’de yer alan bazı yükümlülüklerin yerine getirilmesi hususunda hükümetlerarası yetkili bir kuruluştur. (Chircop, 2015: s. 416) BMDHS, uzman kuruluşların adını nadiren zikretmekle birlikte IMO’nun adı da sadece bir yerde geçmektedir. (Bkz. 1982 BMDHS EK VIII: Özel Tahkim, m.2) Bununla birlikte deniz çevresinin korunması, güvenlik standartları ve seyrüsefer gibi konularda BMDHS’nin II.,III., IV. ve XII. Kısımlarında “yetkili uluslararası örgüt” ifadesiyle sıkça atıfta bulunulmuştur (Anderson, 2007: s. 57).

2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

2.1. IMO’nun Kuruluşu

Uluslararası denizcilik faaliyetleriyle ilgili bir hükümetlerarası örgüt kurma düşüncesi 19. yüzyıl sonlarında ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda denizcilik faaliyetleriyle ilgili ilk uluslararası örgüt 1897 yılında kurulan ve 1937 yılına kadar faaliyetlerini sürdüren Uluslararası Denizcilik Komitesi(CMI)'dir. I. Dünya Savaşı devam ederken 1914-1917 yılları arasında savaşın sürdürülebilmesi anlamında hayati öneme sahip olan deniz taşımacılığını düzenlemek için Müttefik Devletler arasında Müttefik Deniz Taşımacılık Konseyi kurulmuştur. Milletler Cemiyeti nezdinde kurulan Ulaşım ve İletişim Örgütü teknik bir birim olarak II. Dünya Savaşı'na kadar ulaşım ve iletişim konularının düzenlenmesine ilişkin birçok konferans düzenlemiştir (McDonald, 1948: s. 1-3; Ayrıca örgüt hakkında geniş bilgi için bkz. United Nations-a). IMO’nun temelleri ise II. Dünya Savaşı sonrasında Müttefik Devletler tarafından denizcilikle ilgili sorunların değerlendirildiği Birleşik Denizcilik Otoritesi (United Maritime Authority)'nin kurulmasıyla atılmıştır (Chircop, 2015: s. 417). 1948 yılında BM Sosyal ve Ekonomik Konsey’in talebi üzerine düzenlenen Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı’nda denizcilik konularıyla ilgilenecek daimî bir uluslararası örgüt kurulmasına karar verildi. Nihayetinde 1948 yılında Konferans, Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü Hakkında Sözleşme (Convention on the Inter-Governmental Maritime Organization-IMCO Convention)'yi kabul etmiştir. IMO’nun kurucu belgesi olan 1948 IMCO Sözleşmesi kabul edildikten on yıl sonra; 1959 yılında yürürlüğe girmiş ve organların görevleri ve amaçları ile ilgili olarak defalarca değişikliğe uğramıştır. Bu değişikliklerden biri de 1975 yılında IMCO’nun A.358(IX) sayılı kararıyla 1982 yılından itibaren örgütün adının IMO ve Sözleşme’nin adının ise IMO Sözleşmesi(IMO Convention) olarak değiştirilmesi olmuştur (Bkz. United Nations-b). Ayrıca IMO, 18 Kasım 1948 yılında BM Sözleşmesi altında uzman kuruluş olarak tanınmış ve BM sisteminin bir parçası haline gelmiştir. Bu sayede halihazırda örgütün 174 üyesi ve 3 ortak üyesi bulunmaktadır.

2.2. IMO’nun Amaçları

IMO’nun faaliyet alanlarını belirleyen amaçlar tarihsel süreçte denizcilik faaliyetlerinde yaşanan gelişmelere cevap verebilecek biçimde değişime uğramıştır (Bkz. United Nations-c). IMO Sözleşmesinin 1. maddesinde IMO’nun amaçları şöyle sıralanmıştır:

- Uluslararası ticarete dâhil denizcilik faaliyetleriyle ilgili teknik konularda hükümetlerin düzenlemeleri ve uygulamaları bağlamında hükümetler arasında işbirliği mekanizmasını sağlamak; deniz güvenliği, seyrüseferin verimliliği ve gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin kontrolü ve önlenmesiyle ilgili konularda en yüksek uygulanabilir standartların genel kabulünü sağlamak ve teşvik etmek, 1. maddede yer alan amaçlarla ilgili idari ve hukuki konularla ilgilenmek;
- Denizcilik hizmetlerini ayrımcılığın olmadığı bir dünya ticaretine uygun hale getirmek için hükümetlerin uluslararası ticaretle ilgili denizcilik faaliyetlerinin etkilendiği hükümetlerin ayrımcı davranışlarının ve gereksiz kısıtlamalarının ortadan kaldırılmasını teşvik etmek,
- Örgütün faaliyetlerinin belirtildiği Bölüm II’de yer alan hükümler çerçevesinde denizcilik konularında haksız kısıtlamalarla ilgili hususları Örgütün değerlendirmesini sağlamak,

(d) Birleşmiş Milletlerin uzman kuruluşlarının veya başka bir organının çalışma alanına girebilecek her türlü denizcilikle ve denizcilik faaliyetlerinin deniz çevresi üzerindeki etkileri hususları Örgütün değerlendirmesini sağlamak,

(e) Örgüt tarafından değerlendirilen konularda hükümetler arasında bilgi alışverişini sağlamak.

Bu hükümler ışığında IMO'nun temel amaçlarını, uluslararası deniz ticaretinin küresel bir ortak platform üzerinde güvenli bir biçimde yürütülmesi ve denizcilik faaliyetlerinden kaynaklı deniz kirliliğinin kontrolü ve önlenmesi biçiminde ele almak mümkündür. Bununla birlikte seyrüsefer güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi hususlarının yaşanan gelişmeler ışığında kapsamının genişlediğini belirtmek gerekir. Bunun en önemli örneğini *Torrey Canyon* kazası oluşturmaktadır. Kaza sonrasında hukuki sorumluluk, devletin müdahale hakkı ve gemi kaynaklı deniz kirlenmesine ilişkin konularda deniz hukukunun ve uluslararası hukukun boşlukları ortaya çıkmıştır (Chircop, 2015: s. 419). Bu kapsamda kaza, IMO'nun idari organlarında önemli yapısal değişikliklere gitmesini ve bir dizi uluslararası deniz çevresi sözleşmesinin ortaya çıkmasına vesile olmuştur (Blanco-Bazán, 2004: s. 271-277).

Belirtmiş olduğumuz amaçlara ulaşmak için ise IMO Sözleşmesi'nin 2 maddesinde örgütün faaliyetlerine yer verilmiştir. Buna göre IMO'nun görevleri;

a. 3. maddede yer alan hükümler saklı şartıyla, üyelerinin, BM uzman kuruluşlarının veya başka bir organının veya herhangi bir uluslararası örgütün havale etmiş olduğu 1. maddenin (a), (b) ve (c) bentleriyle ilgili meselelerde veya 1. maddenin (d) bendinde belirtilen meselelerle ilgili değerlendirmede ve tavsiyede bulunmak,

b. Sözleşme, antlaşma ve diğer uygun dokümanları hazırlamak ve hükümetlere ve uluslararası örgütlere tavsiye etmek ve gerektiğinde bunlar için konferans düzenlemek,

c. Üye devletler arasında bir danışma mekanizması kurulmasını ve hükümetler arasında bilgi alışverişini sağlamak,

d. Özellikle uluslararası dokümanlarla veya bunların hükümleri uyarınca deniz çevresinin denizcilik faaliyetlerinden etkilenmesi ve denizcilik meseleleriyle ilgili olmak üzere, bu maddenin (a), (b) ve (c) bentleriyle ilgili görevleri yerine getirmek,

e. Gerekliğinde X. Kısımla uyumlu biçimde Örgütün faaliyetleri kapsamında teknik işbirliğini kolaylaştırmaktır.

Belirtilen amaçlar ve görevler ışığında IMO, hedefini BM'nin bir uzman kuruluşu olarak işbirliği içinde denizcilik faaliyetlerinin güvenli, emniyetli, çevreye duyarlı, verimli ve sürdürülebilir olmasını sağlamak şeklinde tanımlamıştır. Bu hedefe de evrensel ve tek tip uygulamalar bağlamında IMO'nun dokümanlarının etkili biçimde uygulanması ve ilgili hukuki materyallerin değerlendirilmesiyle beraber, seyrüseferin verimliliği ve gemilerden kaynaklı kirliliğin önlenmesi ve kontrolü, deniz güvenliğinin ve emniyetinin uygulanabilir yüksek standartların kabulüyle başarılacağı belirtilmiştir (IMO-a, 2020).

2.3. IMO'nun Yapısı

IMO'nun organizasyon şeması Genel Kurul, Konsey ve beş ana teknik komiteden oluşmaktadır. Bu ana komiteler; Deniz Güvenliği Komitesi (MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC), Hukuk Komitesi (LEG), Kolaylaştırma Komitesi (FAL), Teknik İşbirliği Komitesi (TCC) biçimindedir. Ayrıca bu teknik komitelerin işlerine yardımcı olmak üzere alt komiteler ve idari işlerin yürütülmesi için Sekretarya mevcuttur.

2.3.1. Genel Kurul

IMO'nun organizasyon şemasında en üstte yer alan Genel Kurul bütün üye devletlerin temsilcilerinden oluşmaktadır. Genel Kurul olağan dönemde iki yılda bir toplanır ve IMO yetkileri kapsamında ilgili konular hakkında kararların alındığı organdır. Bununla birlikte IMO'nun bütçesinin kabulü, finansal düzenlemeler, diğer organların üyelerinin seçimi, örgütün faaliyetlerinin değerlendirilmesi gibi konular Genel Kurul'un faaliyet alanını oluşturmaktadır (IMO Sözleşmesi, m.15). Bu kapsamda, Genel Kurul'un en önemli görevi üye devletlere, deniz güvenliği, gemilerden kaynaklı deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi ve kontrol edilmesi veya deniz çevresine diğer denizcilik faaliyetlerinin etkileri gibi konularda yapılan düzenlemelerin ve ilkelerin kabul etmelerini tavsiye etmektir (IMO Sözleşmesi, m. 15(j)). Bu

düzenlemelerin ve ilkelerin ise IMO'nun özel yekileri bulunan diğer organların çalışmaları ve tavsiyeleriyle ortaya çıkarılır. Bununla birlikte Genel Kurul'un tavsiyeleri hukuki bağlamda bağlayıcı değildir. Fakat devletler tarafından IMO'nun düzenlemelerinin ilgili konular bağlamında bir uluslararası standart oluşturduğu kabulü devletlerin ulusal hukuklarında bu minvalde düzenlemeler yapmalarını yaygın hale getirmiştir.

2.3.2. Konsey

IMO'nun hiyerarşik yapısı içinde ikinci organ, Örgütün yürütme organı olarak niteleyebileceğimiz Konsey'dir. Konsey, Genel Kurul'un seçmiş olduğu 40 üyeden oluşmaktadır. Konsey'de yer alan üyelerin seçimiyle ilgili 1948 yılında kabul edilen Sözleşme üzerinde önemli değişiklikler olmuştur. Başlangıçta IMO'nun yürütme organı niteliğindeki Konsey, denizcilik alanında gelişmiş devletlerden müteşekkildi. Konsey'in 16 üyesinden 6 tanesi uluslararası denizcilik hizmetlerinin temininde en çok çıkarı bulunan devletlerden, 6 tanesi uluslararası deniz ticaretinden en çok çıkarı olan devletlerden, diğer 4 üye ise Genel Kurul tarafından seçilen uluslararası deniz seyrüsefer hizmetlerinin temininde oldukça önemli olan 2 devlet ve uluslararası deniz ticaretinde oldukça önemli olan 2 devletten oluşmaktaydı. 1960'larda yeni kurulan devletlerin örgüte üye olmasıyla IMO Sözleşmesi'nde adil temsilin sağlanması için Konsey üye sayısında da değişiklikler yapılmaya başlanmıştır (Odeke, 2007: s. 91-92). IMO'nun 4 Kasım 1993 tarihli A.735(18) sayılı kararıyla yapılan değişiklikler sonrası IMO Sözleşmesi'nin 17. maddesine göre Konsey üç grup devletin oluşturduğu 40 üyeden oluşmaktadır. Buna göre, Genel Kurul'un Konsey üyelerini seçerken dikkat edeceği kriterler şöyledir:

- Uluslararası denizcilik hizmetlerinin sağlanmasından en çok çıkarı olan 10 devlet,
- Uluslararası deniz ticaretinden en çok çıkarı olan 10 devlet,
- Yukarıda (a) ve (b) maddelerinde bahsedilen devletler içinde bulunmayan fakat deniz taşımacılığında ve seyrüseferinde özel çıkarları bulunan ve seçilmeleri durumunda dünyanın tüm önemli coğrafi bölgelerinin temsil edilmesini sağlayacak 20 devlet.

Konsey'de temsil edilen üyeler Genel Kurul'un bir sonraki olağan oturumunun sonuna kadar görevde kalırlar. Aynı üyelerin bir sonraki dönemde tekrar seçilmelerinin önünde de engel bulunmamaktadır (IMO Sözleşmesi, m. 18). Konsey'in toplanması ise seçmiş olduğu Başkanın veya en az dört üyenin bir ay önceden yapacağı çağrıyla mümkün olmaktadır (IMO Sözleşmesi, m.19(3)).

2.3.4. Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)

Deniz Güvenliği Komitesi'nin görevleri genellikle deniz emniyeti ve güvenliğiyle ilgilidir. Komite'nin üyeleri ise örgütün bütün üyelerini kapsamaktadır (IMO Sözleşmesi, m.27). Ayrıca Komite yılda en az bir kere toplanmak durumundadır (IMO Sözleşmesi, m.30).

IMO Sözleşmesiyle kurulan ilk teknik organ özelliğini taşıyan Deniz Güvenliği Komitesi'nin temel görevi; Örgütün, seyrüsefere yardım, gemilerin inşası ve teçhiz edilmesi, güvenliği gözetim mürettebat tedariki, çatışmanın önlenmesi için kurallar, tehlikeli yüklerin yüklenmesi ve boşaltılması, deniz güvenliği prosedürleri ve gereklilikleri, hidrografik bilgi, seyir defterleri ve seyir kayıtları, deniz kazası soruşturmaları, denizde mal ve can kurtarma ve deniz güvenliğini doğrudan etkileyen diğer konularla ilgili görevleri kapsamında herhangi bir hususta değerlendirmeler yapmaktır (IMO Sözleşmesi, m. 28(a)).

Deniz Güvenliği Komitesi bu görevi yerine getirmek üzere, üzerinde çalışmış olduğu güvenlik düzenlemeleri ve mevcut düzenlemeler üzerindeki değişiklik yapılmasına ilişkin konuları, tavsiyeleri ve yönergeleri ve Konsey'in son toplantısından bu yana yapmış olduğu çalışmaları bir rapor halinde Konsey'e sunar (IMO Sözleşmesi, m. 29).

2.3.5. Hukuk Komitesi (LEG)

Hukuk Komitesi, Örgütün görevleri kapsamında her türlü hukuki meseleyi ele almakla görevlidir. Örgütün bütün üyeleri Komitenin üyesidir. *Torrey Canyon* kazası sonrası ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıkların çözümüne katkıda bulunmak üzere 1967 yılında yardımcı organ olarak kurulmuştur. Zira bu kaza sonrasında Örgütün ortaya çıkan uluslararası deniz uyuşmazlıkları ve deniz davaları konularıyla ilgili bir organının olması gerektiği anlaşılmıştır (Chircop, 2015: s. 424). Bu bağlamda gemi kaynaklı deniz kirliliğinin yol açtığı zararların tazmini için kapsamlı bir hukuki çerçeve belirlenmesinde Komite etkili bir rol üstlenmiştir.

Hukuk Komitesi 1975 yılında kabul edilen ve 1982 yılında yürürlüğe giren değişiklikle (Bkz. United Nations -d) Örgütün daimî organları arasında yerini almıştır.

2.3.6. Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)

Deniz Çevresini Koruma Komitesi Genel Kurul'un 1973 yılında yapılan 80. oturumunda örgütün gemilerden kaynaklı kirlilikle ilgili konularda yapacağı çalışmalarını koordine etmek üzere Genel Kurul'un daimî bir yardımcı organı olarak kurulmuştur. 1975 yılında Genel Kurul'un A.358(IX) sayılı kararıyla IMO Sözleşmesinde yapılan değişiklik (United Nations -d) sonrasında örgütün bir organı olarak kurumsallaştırılmıştır (Karim, 2015: s. 25).

Deniz Çevresini Koruma Komitesi örgütün görevleri kapsamında gemilerden kaynaklı deniz çevresinin kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü konularında değerlendirme ve inceleme yapmak yetkisini haizdir. Özellikle gelişmekte olan devletlere olmak üzere devletlere gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin teknik, bilimsel ve diğer pratik bilgilerin yayılmasını sağlamak ve uygun olduğu hallerde tavsiyede bulunmak ve yönergeler geliştirmekle muvazafır (IMO Sözleşmesi, m.38). Bu kapsamda üzerinde çalıştığı gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüyle ilgili yeni düzenleme önerilerini ve mevcut düzenlemeler üzerinde değişiklik önerilerini Konsey'e sunmakla sorumludur (IMO Sözleşmesi, m.39).

2.3.7. Teknik İşbirliği Komitesi (TC)

Teknik İşbirliği Komitesi, 1969 yılında Konsey'e bağlı bir birim olarak kurulmuştur. 1977 yılında ise IMO Sözleşmesi'nde temel organlar arasında yerini almıştır (Bkz. United Nations -d). Komitenin temel görevi; IMO' nun görevleri kapsamında ilgili BM programları veya gönüllü güven fonlarıyla fonlanan teknik işbirliğinin sağlanması projeleriyle ilgili konularda ve teknik işbirliği alanında Örgütün faaliyetleriyle ilgili konularda değerlendirme yapmaktır (Bkz. IMO Sözleşmesi m.43(a)).

Komite üye devletlerin tamamından oluşmaktadır ve yılda en az bir kere toplanır. Hazırlamış olduğu tavsiyeleri ve Konsey'in son toplantısından bu yana yaptığı çalışmalarını rapor biçiminde Konsey'e sunar (IMO Sözleşmesi m.44-45).

2.3.8. Kolaylaştırma Komitesi (FAL)

Kolaylaştırma Komitesi 1972 yılında Konsey'in yardımcı organı olarak kurulmuş ve 1991 yılında IMO Sözleşmesinde yapılan değişikliklerin 2008 yılında yürürlüğe girmesiyle Örgütün temel organlarından birisi olmuştur. Komite, 1965 tarihli Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılmasına Dair Sözleşme'nin tüm yönleriyle uygulanmasını sağlayarak IMO'nun, uluslararası taşımacılıkta bürokrasiyi ve gereksiz formaliteleri ortadan kaldırmak görevini yürütmektedir.

2.3.9. Sekreteryaya

Örgütün idari organı olan Sekreteryaya, Genel Sekreter ve 300 uluslararası personelden oluşmaktadır (Bkz. IMO-b). Genel Sekreter, Genel Kurulun uygun görüşü sonrası Konsey tarafından atanmaktadır (IMO Sözleşmesi m.22). Sekreteryaya, Örgütün bütün idari işlerini yapmakla sorumludur. Bunlar, Örgütün faaliyetleri için gerekli olan evrakların, belgelerin, gündem maddelerinin, tutanakların ve bilgilerin hazırlanması, toplanması ve yayımlanması (IMO Sözleşmesi m.48); her yıl için mali tabloların hazırlanması ve bütçe tahminlerinin hazırlanması gibi görevlerden oluşmaktadır (IMO Sözleşmesi m.49).

2.3.10. Alt Komiteler

Örgütün yukarıda sıralamış olduğumuz komitelerden başka özellikle Deniz Güvenliği Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komitesinin çalışmalarına yardımcı olmaları için kurulan yedi tane alt komite bulunmaktadır. Bu alt komiteler ve çalışma konuları aşağıda verilmiştir (Bkz. IMO, c).

- ✓ *İnsan Unsuru, Eğitimi ve Vardiya Tutma Alt Komitesi (HTW)*: Deniz taşımacılığının insani yönü ve mürettebatın eğitimi ve sertifikasyonu konularıyla ilgilenir.
- ✓ *IMO Belgelerinin Uygulanması Alt Komitesi (III)*: IMO belgelerinin uygulanması noktasında bayrak, liman ve kıyı devletlerini uygulama konularını değerlendirmek üzere bir araya getirir.
- ✓ *Seyrüsefer, İletişim, Arama ve Kurtarma Alt Komitesi (NCSR)*: Gemi rotalama ölçümleri, gemi raporlama sistemlerinin onayı ve analizi ve seyrüsefer ve iletişim ekipmanlarının performansı ve taşıma gereklilikleriyle ilgili seyrüsefer, iletişim konularıyla ve arama, kurtarma konularıyla ilgilenmektedir.



- ✓ *Kirliliğin Önlenmesi ve Müdahale Edilmesi Alt Komitesi (PPR)*: IMO'nun görev alanına giren kirlenmenin önlenmesi ve müdahale edilmesi konularıyla ilgilenir.
- ✓ *Gemi Tasarımı ve İnşası (SDC)*: Gemi tasarımı ve inşasıyla ilgili teknik ve operasyonel konularla ilgilenir. Endüstriyel personelin ve balıkçı gemilerinin emniyeti, tonaj ölçümleri, yükleme hatları, malzeme ve inşaatın uygunluğu ve test edilmesi gibi konular da alt komitenin görevleri arasındadır.
- ✓ *Gemi Sistemleri ve Ekipmanı Alt Komitesi (SSE)*: Gemi, tekne ve mobil birimlerde bulunan kurtarma ekipmanları ve yangın algılama ve söndürme sistemleri gibi sistem ve ekipmanlarla ilgili teknik ve operasyonel konularla ilgilenir.
- ✓ *Yüklerin ve Konteynırların Taşınması Alt Komitesi(CCC)*: Büyük katı ve gaz halindeki yüklerin, paketlenmiş tehlikeli malların ve konteynırların taşınmasıyla ilgilenir.

3. 1982 BMDHS'DE IMO'NUN FONKSİYONU

1982 BMDHS, tüm deniz alanlarının düzenlenmesi için kapsamlı bir çerçeve oluşturmaya yönelik bir antlaşma olarak tasarlanmış ve bu yönde detaylandırılmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda Sözleşme'de yer alan kurallar tüm deniz ve okyanus alanlarını ve bunlar üzerinde yürütülen faaliyetleri veya muhtemel etkilerini kapsar niteliktedir. Bununla birlikte bazı konularda Sözleşme kurallarının yeterince detaylı bir açıklama yapamayacağı kabul edilebilir bir durumdur. İşte bu noktada Sözleşme kurallarının uygulanabilmesi adına, denizcilik faaliyetleri kapsamında devletlerin belirli alanlarda, iş kollarında ve faaliyet alanları için gerekli olan önlemlerin, standartların, prosedürlerin ve mekanizmaların geliştirilmesi yönünde işbirliği yapmalarını zorunlu kılar. Devletlere getirilen bu işbirliği yükümlülüğü ise denizcilik faaliyetleriyle ilgili olarak yetkili (*competent*) ve uygun- ilgili (*appropriate- relevant*) uluslararası kuruluşların desteği ile yerine getirilecektir (Mensah, 1994).

1982 BMDHS'nin birçok yerinde yetkili ve uygun- ilgili uluslararası kuruluşlara yapılan atıflar, bu kuruluşların devletlerin haklarını ve yetkilerini kullanmalarını, yükümlülüklerini yerine getirmelerini veya bu hususlarda devletler arasındaki işbirliğinin sağlanması yönünde yapılmıştır. Daha önce belirttiğimiz üzere yetkili uluslararası kuruluş olarak IMO'nun adı Sözleşme'de bir kere anılmıştır. Adı zikredilen diğer uluslararası kuruluşlar ise Gıda ve Tarım Örgütü (FAO), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu (IOC) ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'dür (Bkz. 1982 BMDHS m.39; EK VIII m.2). IMO'nun BM'nin uzman kuruluşlarından biri olduğu göz önünde bulundurulduğunda deniz taşımacılığı, deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi ve kontrol altına alınması, deniz trafiğinin düzenlenmesi, sorumluluk ve tazminat gibi hususlarda yetkili uluslararası kuruluş ifadesinden IMO'nun kastedildiği anlaşılmalıdır (Chircop, 2015: s. 429). Bununla birlikte, BM Deniz Hukuku ve Okyanus Meseleleri Dairesi 1982 BMDHS'de atıf yapılan yetkili kuruluşların listesini kuruluşların amaçlarına ve Sözleşme'nin hükümlerine göre bir liste hazırlayarak açıklığa kavuşturmuştur (Bkz. Division for Ocean Affairs and The Law of the Sea, 1994). Bu listeye göre IMO'nun yetkili ve ilgili olduğu konulara ilişkin Sözleşme hükümleri belirtilmiştir.

Ayrıca 1982 BMDHS yetkili uluslararası örgütlere atıf yaparken devletlere, bu örgütler tarafından veya bunlar aracılığıyla geliştirilen ilgili uluslararası kural ve standartları yerine getirmesini (*implement*), hesaba katmasını (*take account of*), uygulamaya koymasını (*give effect to*) ve riayet etmesini (*conform to*) icbar etmektedir. Bahse konu uluslararası kural ve standartlar ise Sözleşme'de; “uygulanabilir uluslararası kural ve standartlar”, “uluslararası kabul görmüş kurallar, standartlar ve tavsiye edilen uygulama ve prosedürler”, “genel kabul görmüş uluslararası düzenlemeler”, “uygulanabilir uluslararası belgeler” ve “genel kabul görmüş uluslararası düzenlemeler, prosedürler ve uygulamalar” biçimlerinde zikredilmiştir. Bu bağlamda aşağıda yer verilen hükümler örnek olarak gösterilebilir:

- ✓ Madde 21(2) karasularından zararsız geçişle ilgili kurallar kapsamında gemilerin tasarımı, inşası, mürettebat tedariki ve teçhizi hususlarında “genel kabul görmüş uluslararası kurallar veya düzenlemelere”; madde 211(6)(c) gemilerden kaynaklı kirlenme bağlamında genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartlara”; madde 217(1) ve (2) bayrak devletinin yetkileri bağlamında “uygulanabilir uluslararası kural ve standartlara” atıfta bulunmuştur. Madde 94(3), (4) ve (5) bayrak devletlerine, gemilerin denize elverişliliği, teçhizi ve inşasında “genel kabul görmüş uluslararası düzenleme, prosedür ve uygulamalara” riayet etmesini ve mürettebat temini ve eğitiminde “uygulanabilir uluslararası belgeleri” göz önünde bulundurulmasını zorunlu kılmaktadır.

- ✓ Madde 21(4) ve 39(2) ve 54 denizde çatmaların önlenmesi bağlamında “genel kabul görmüş uluslararası düzenlemelere” atıfta bulunmaktadır.
- ✓ Madde 22(3)(a) deniz ulaşım yollarının tespitini, trafik ayırım şemalarının düzenlenmesi ve bunların değiştirilmesi kapsamında “yetkili uluslararası kuruluşların tavsiyelerine” atıfta bulunur. Aynı kapsamda Madde 41(4), (5) ve 53(9) onaylarını almak üzere “yetkili uluslararası örgütlere” devletlerin önerilerini sunmalarını şart koşmaktadır.
- ✓ Madde 60 ve 80, seyrüsefer emniyetinin sağlanması adına terkedilmiş veya kullanılmayan tesislerin kaldırılması için “yetkili uluslararası örgütler tarafından belirlenmiş genel kabul görmüş uluslararası standartlara”, güvenlik bölgelerinin genişliğinin belirlenmesi için “uygulanabilir uluslararası standartlara”, bu güvenlik bölgelerinin 500 metrelik mesafeyi aşmasına ilişkin “genel kabul görmüş standartlara” ve “yetkili uluslararası örgütlerin tavsiyelerine”, güvenlik bölgeleri, yapay adalar, tesisler ve yapıların etrafında seyrüsefere ilişkin olarak “genel kabul görmüş uluslararası standartlara” atıfta bulunmaktadır.
- ✓ Madde 210(4) ve (6) suya batırmadan (*dumping*) kaynaklı kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için “küresel kurallara, standartlara ve tavsiye edilen uygulama ve prosedürlere”; madde 216(1) “yetkili uluslararası örgütlerin veya kapsamlı diplomatik konferanslar aracılığıyla belirlenen uygulanabilir kural ve standartların” yürürlüğe konmasına atıfta bulunmaktadır.
- ✓ Kirlenmeye karşı kuralların yürürlüğe konulmasıyla ilgili madde 217(1) ve (2), madde 218(1) ve (3), madde 220(1),(2) ve (3) “uygulanabilir uluslararası kural ve standartlara” atıfta bulunmaktadır.
- ✓ Gemilerden kaynaklı kirlenmeyle bağlantılı olarak madde 211(6)(a) yetkili uluslararası örgütler aracılığıyla uygulanabilir hale gelen seyrüsefer uygulamaları veya uluslararası kural ve standartlara atıfta bulunmaktadır.
- ✓ Madde 219 ve 226(1)(c) gemilerin denize elverişliliğine ilişkin olarak “uygulanabilir uluslararası kural ve standartlara” atıfta bulunmaktadır.

Yer vermiş olduğumuz hükümler 1982 BMDHS’ye taraf devletlerin IMO’nun kural ve standartlarını uygulaması bağlamında bir yükümlülük tesis etmektedir. Ayrıca bu hükümler dikkate alındığında 1982 BMDHS’de IMO’ya yetkili bir uluslararası örgüt olmasının yanında uluslararası kural ve standartların belirleyicisi rolü de verilmektedir.

3.1. Yetkili Bir Uluslararası Örgüt Olarak IMO

1982 BMDHS ayrıntılı düzenlemediği birçok alanla ilgili hükümlerin uygulanması bağlamında geliştirilecek uluslararası kuralların, kapsamlı diplomatik konferanslar veya yetkili uluslararası örgütler tarafından veya aracılığıyla yapılmasını öngörmektedir. Bu iki farklı yöntem dikkate alındığında diplomatik konferansların ilgili devletler veya diğer ilgili tarafların katıldığı tek bir konuya odaklanan *ad hoc* toplantılar olduğu gözlemlenmektedir. Bunun aksine yetkili uluslararası örgütler ise katılımcı üyelerine kurumsal uzmanlık, profesyonel bir sekreteryaya ve teknik ve diplomatik temsilciler arasında uzun vadeli ilişkilerin faydasını sunan daimî kuruluşlardır (Allen, 2009: s. 283-284). Bu bağlamda yetkili bir uluslararası örgüt olan IMO’nun da uluslararası hukukun geliştirilmesindeki katkısı, kapsamlı diplomatik konferanslardan daha etkili olacaktır. Yetkili bir uluslararası örgüt olarak IMO’nun rolü birkaç başlık altında özetlenebilir.

Öncelikle deniz ulaşım yollarının ve trafik ayırım şemalarının kabulünde tek yetkili uluslararası örgütün IMO olduğu geniş bir kabul görmektedir. Bu durum Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)’nde (Bkz. IMO-d) tasdik edilmiştir. Buna göre; IMO, gemilerin rotalanması sistemi ile ilgili yönergelerin, kriterlerin ve düzenlemelerin uluslararası platformda geliştirilmesi bakımından tek yetkili uluslararası örgüttür (SOLAS, Bölüm 5, Kural 10, para 2). Bu kapsamda 1982 BMDHS farklı deniz alanlarında deniz ulaşım yolları ve trafik ayırım şemalarıyla ilgili olarak yetkili bir uluslararası örgüt olarak IMO’ya atıfta bulunmaktadır. Yetkili bir uluslararası örgüt olarak IMO deniz güvenliğinin artırılması ve çevresel özenin geliştirilmesi için kıyı devletinin rotalama taleplerini değerlendirmede rol alır. Kıyı devleti karasularında yer alan deniz ulaşım yolları ve trafik ayırım işaretlerini tespit ederken IMO’nun tavsiyelerini göz önünde bulundurmalıdır (1982 BMDHS m.22(3)(a)). Uluslararası seyrüsefere açık boğazlarda deniz ulaşım yolları ve trafik ayırım işaretleri boğaza kıyası olan devletler IMO tavsiyelerini göz önünde bulundurmaktan ziyade tekliflerini onaylamak üzere IMO’ya sunarlar(1982 BMDHS m.41(4)). IMO ise

ancak boğaza kıyısı olan devletlerin üzerinde anlaştıkları ulaşım yollarını ve trafik ayırım işaretlerini onaylayabilir. Takımda sularında yer alan deniz ulaşım yolları ve trafik şemalarıyla ilgili olarak takımda devletin teklifi üzerine IMO bu devlet ile uzlaşmaya varılan deniz ulaşım yolları ve trafik ayırım işaretlerini onaylayabilir. Ancak bu süreçten sonra takımda devleti yeni deniz ulaşım yolları ve trafik ayırım işaretlerini tespit edebilir ve bunlara uyulmasını isteyebilir(1982 BMDHS m.53(9)). IMO'nun münhasır ekonomik bölgede yer alan deniz ulaşım yolları ve trafik ayırım işaretlerinin belirlenmesinde benzer bir konumu vardır .1982 BMDHS açıkça belirlenmiş münhasır ekonomik bölgelerde gemi kaynaklı kirlenme tehlikesine karşın mevcut uluslararası kural ve standartların etkin olmadığı istisnai durumları da dikkate almıştır. Böyle istisnai durumlarda söz konusu münhasır ekonomik bölgenin oşinografik ve ekolojik koşullarına, doğal kaynaklardan faydalanılmasına ve korunmasına ve bu alanlara özgü deniz trafiğinin özellikleri ile ilgili olarak kabul gören teknik nedenlerle ilgili kıyı devleti özel zorunlu tedbirlere yönelik talepte bulunabilir. Bu bağlamda kıyı devleti IMO'ya özel zorunlu tedbirlerin düzenlenmesinin haklı gerekçelerini ileri sürebilir. IMO ise kıyı devletinin öne sürdüğü gerekçeler üzerinden özel zorunlu tedbirlerin uygunluğunun tespitinde müzakereci bir işlev görmektedir. Sonrasında da IMO, eğer özel zorunlu tedbirlerin uygulanmasında sakınca bulmaz ise kıyı devleti gemilerden kaynaklı kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasını amaçlayan ve IMO tarafından özel bölgelere uygulanması kabul edilmiş olan uluslararası kurallar ve standartlar veya seyrüsefer uygulamalarına yürürlük sağlayan kural ve düzenlemeleri kabul edebilir (1982 BMDHS m. 211(6)(a)).

Diğer bir husus, bazı durumlarda devletlerin IMO'ya veya diğer yetkili uluslararası kuruluşlara bildirim ve/veya rapor verme zorunluluğuyla ilgilidir. 1982 BMDHS m. 198'e göre devletler deniz çevresinin gerçekleşen veya olması yakın bir tehlikeden haberdar olması halinde bu durumu etkilenmesi muhtemel diğer devletlere ve IMO'ya bildirmek durumundadır. Devletlerin, deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin riskleri veya etkilerini gözlemleyerek elde ettiği raporları yayınlamak ve uygun periyotlarla, diğer devletlerin bilgisine sunulması amacıyla IMO'ya vermeleri gerekmektedir (1982 BMDHS m. 205). Yine benzer biçimde devletlerin yetki alanlarında yükledikleri faaliyetlerin deniz çevresine zarar vereceğine kani olduklarında bu durumu da IMO'ya rapor etmeleri gerekmektedir (1982 BMDHS m. 206). Deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması için devletler, limanlarına, iç sularına ve kıyıdan açıktaki birimlerine giriş için şart koştuğu özel gereklilikleri IMO'ya bildirmekle yükümlüdür 1982 BMDHS m. 211(3)). Bayrak devletinin yetkileriyle ilgili olarak bayrak devleti, bir geminin yetkili uluslararası kuruluşlar veya diplomatik bir konferans sonunda tespit edilen kural ve standartları ihlal etmesi neticesinde başlattığı soruşturma ve soruşturmanın sonucunu talep eden devletlere ve IMO'ya derhal bilgi vermek durumundadır (1982 BMDHS m. 217(7)). Devletlerin bahsedilen yükümlülükleri gereği bildirimde bulunmaları ve rapor vernaleri IMO'nun depoziter bir fonksiyon taşıdığına işaret eder.

Ayrıca 1982 BMDHS kapasite geliştirmeye ilişkin olarak devletlere birtakım yükümlülükler getirirken IMO'yu da bu konuda görevlendirmiştir. IMO'yu görevlendirirken de bunu iki farklı biçimde yapmaktadır (Chircop, 2015: s. 433). Birincisi, IMO, gelişmekte olan devletlere bilimsel ve teknik yardım sağlama vazifesini yerine getirmede devletlerin seçim yapabileceği bir ortam sağlamaktadır (1982 BMDHS m. 202). İkincisi, ilkinde göre daha doğrudan bir görevlendirmeyle IMO'dan uygun fon ve teknik yardımın sağlanması ve uzmanlık hizmetlerinden faydalanılması gibi hususlarda devletlerin tercih hakkının bulunduğu biçimde muamele etmesi beklenmektedir (1982 BMDHS m. 203).

Deniz çevresinin korunması ve muhafaza edilmesi, seyrüsefer ve açık denizlerde yasadışı faaliyetlerin önlenmesi gibi konularda küresel ve bölgesel düzeyde devletlerin işbirliği içinde olmasını sağlamak bağlamında IMO yetkili bir uluslararası örgüttür. Deniz çevresinin korunması ve muhafaza edilmesiyle ilgili olarak kuralların, standartların, tavsiye edilen uygulamaların geliştirilmesi yönünde küresel ve bölgesel düzeyde devletlerin işbirliği yapma yükümlülüğünü kolaylaştırmada da IMO önemli bir rol üstlenmektedir. Devletler, doğrudan veya IMO aracılığıyla deniz kirliliğine ilişkin çalışma, araştırma, bilgi ve veri paylaşımı yapma hususunda yükümlülük altındadır (1982 BMDHS m. 200). Buna ilaveten deniz kirliliği için kuralların ve standartların geliştirilmesinde devletler bilimsel kriterlerin ortaya konması noktasında doğrudan veya IMO gibi yetkili uluslararası kuruluşlar aracılığıyla işbirliği yapmak yükümlülüğündedir (1982 BMDHS m. 201). 1982 BMDHS söz konusu meselelerde devletlere doğrudan işbirliği yapma imkânı sağlamış olsa da IMO ve/veya diğer yetkili uluslararası örgütlerin aracılığıyla işbirliğinin sağlanması daha yaygındır.

3.2. Uluslararası Kural ve Standartların Kaynağı Olarak IMO

1982 BMDHS devletlere belirli konularda yükümlükler getirirken bu yükümlülüklerin nasıl uygulanacağı gibi hususlarda ayrıntılı düzenlemeler yapmamıştır. Bu yükümlülüklerin uygulanması bağlamında gerekli ayrıntılarla ilgili olarak ilgili diğer uluslararası antlaşmaların ve diğer belgelerin tamamlayıcı bir unsur olduğunu belirtmek gerekmektedir. 1982 BMDHS bu tamamlayıcı dokümanları genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartların kaynağı olarak işaret etmiştir. IMO da bu tamamlayıcı dokümanların hazırlanması ve kabul edilmesi için yetkili bir uluslararası örgüttür. IMO'nun bu fonksiyonu örgütün, uluslararası kanun koyucu (Henry, 1985; s. 58) veya kanun koyucu benzeri organ (Chircop, 2015; s. 429) biçiminde nitelendirilebilmesini sağlamıştır.

Bununla birlikte 1982 BMDHS'de IMO'ya doğrudan kural koyma veya devletin rızasını aşan biçimde bir icra yetkisi verilmemiştir (Wolfrum, 2010; s. 935). Aksine devletlere IMO aracılığıyla genel kabul görmüş uluslararası kurallar ve standartları geliştirme görevi verilmiştir. Genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartlar ise birbirine tezat olmayan hatta birbirini tamamlayan amaçlar için geliştirilebilir. Bu amaçlar bazen bayrak devletinin yükümlülüklerini, özel faaliyetlerle ilgili gemilerin yükümlülüklerini, kıyı devletinin kural koyma sınırlarını açıkça belirtmek olabildiği gibi liman devletinin uygulamaya koyacağı önlemleri meşrulaştırıcı bir ön koşul niteliği de taşıyabilir.

1982 BMDHS, deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin veya denizde emniyetinin tesisine ilişkin uluslararası kural ve standartların muhtevasını ayrıntılı olarak düzenlememiştir. Diğer yandan Sözleşme'de hukuki içerik kazandırılması gereken hükümler açıktır (Wolfrum, 2001; s. 229). Aslında uluslararası kural ve standartlar belirleme yetkisi doğrudan devletlere verilirken IMO da gemilerden kaynaklı kirliliğin önlenmesi, gemilerin güvenliği ve seyrüseferin güvenliği ile ilgili bu kural ve standartların ortaya çıkarılmasında ve/veya yayınlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. IMO'nun bu rolü ise Sözleşme'de özellikle güçlendirilmiştir (Wolfrum, 2010; s. 935). Örneğin, 1982 BMDHS m.211'e göre devletler yetkili uluslararası örgütler aracılığıyla gemilerden kaynaklı deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasıyla ilgili uluslararası kural ve standartları kabul etmek ve aynı şekilde gerektiği hallerde deniz çevresine zarar verebilecek kazaların en aza indirgenmesi amacıyla seyrüsefer düzenini tesis etmekle yükümlüdürler. IMO aracılığıyla geliştirilen uluslararası kural ve standartlar devletlerin iç hukuklarında yapacakları düzenlemeler için de bir ölçü niteliği taşımaktadır. Devletlere kendi bayraklarını taşıyan veya tescil etmiş oldukları gemilerden kaynaklı deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması amacıyla ulusal hukuklarında kanun ve kurallar kabul etmeleri gerektiği (1982 BMDHS m.211(2)) belirtilirken bu kural ve kanunların yetkili uluslararası örgütler tarafından belirlenen kural ve standartların etkinliğinden daha az olmaması beklenmektedir. Benzer biçimde kıyı devletleri kendi münhasır ekonomik bölgelerinde gemilerden kaynaklı kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasına ilişkin olarak yetkili uluslararası örgütlerin belirlemiş olduğu genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartlara uygun ve bunlara etkinlik sağlayan kanun ve kurallar koyabilirler (1982 BMDHS m. 211(5)).

Belirtmiş olduğumuz hususlar dikkate alındığında yetkili bir uluslararası örgüt olan IMO'nun, karar alma mekanizması üye devletlerin varlığıyla mümkün olduğunu ifade etmek kaydıyla, denizcilikle ilgili konularda yasa koyucu benzeri bir organ olduğunu söylemek mümkündür. Bu kapsamda IMO tarafından düzenlenen uluslararası belgeler de devletler tarafından önemli bir kabul oranına sahiptir (Librando, 2014; s. 584). Devletler onaylamış oldukları IMO sözleşmelerinde kendilerine getirilen yükümlülükleri yerine getirmeyi de kabul ederler. Bu bağlamda IMO sözleşmelerinin taraf devletler üzerinde bağlayıcı olduğunu söylemek gerekir. Diğer yandan taraf olunan ve hukuki anlamda bağlayıcı sözleşmeler bağlayıcı olmayan kılavuzlar, tavsiyeler ve kurallarla da desteklenebilmektedir. Bağlayıcı olmayan bu dokümanlar ise sözleşmelere dâhil edilerek bağlayıcılığı sağlanmaktadır.

IMO sözleşmelerinin kabul edilmesi ve uygulanmasıyla ilgili organlar; Genel Kurul, Konsey, Deniz Emniyeti Komitesi, Deniz Çevresinin Korunması Komitesi, Hukuk Komitesi ve Kolaylaştırma Komitesi'dir. Denizcilikle ilgili gelişmeler örgüte üye devletler tarafından bu organlarda tartışılır ve bu konularla ilgili yeni bir sözleşme ihtiyacı olup olmadığı veya mevcut sözleşmelerde değişiklik yapılmasına ilişkin hususlar gündeme getirilir. Denizcilikle ilgili gelişmelerin önemli ölçüde yoğunluk arz etmesi nedeniyle IMO'nun belirlediği uluslararası kural ve standartlar da sayısal olarak ve kapsam olarak artış göstermiştir. Günümüze kadar geldiğinde IMO tarafından düzenlenen elliden fazla uluslararası sözleşme ve bu sözleşmelerle ilgili sayısız protokol ve değişiklik mevcuttur. Bu sözleşmeleri deniz emniyeti, deniz

kirliliğinin önlenmesi ve özellikle kirliliğin yol açtığı zararlarla ilgili sorumluluk ve tazminat rejimiyle ilgili olmak üzere üç ana grupta ele almak mümkündür. Bunlardan başka, ana gruplara dahil edilmeyen kolaylaştırma, tonaj ölçümü ve yük ve gemilere karşı yasadışı eylemlerle ilgili sözleşmeler de mevcuttur.

İlk grupta yer alan deniz emniyetiyle ilgili sözleşmeler, kökeni meşhur *Titanic* kazası sonrası deniz emniyetiyle ilgili tartışmalara kadar giden kurallardan oluşmaktadır. Bu kapsamda IMO'nun düzenlediği en önemli sözleşmelerden birinin 1974 yılında kabul edilen Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) olduğunu belirtmek gerekir. SOLAS Sözleşmesinin temel amacı, güvenliklerine uygun olarak gemilerin inşası, teçhizi ve işletilmeleri ile ilgili asgari standartların belirlenmesidir. Bayrak devletleri bayrağını taşıyan gemilerin bu gereklilikleri yerine getirmesinden sorumludur. SOLAS Sözleşmesi genel yükümlülükler ve muhtemel değişikliklerin yapılmasına ilişkin prosedür kuralları ve 12 bölümden oluşan bir EK'ten oluşmaktadır. SOLAS Sözleşmesi'nin EK'inde ise gemi inşaatı, yangından korunma, can kurtaran aletleri, seyrüsefer güvenlik hizmetleri, kargo taşımacılığı, tehlikeli madde taşımacılığı, nükleer enerjiyle çalışan gemiler ve deniz emniyeti gibi konularda açıklayıcı hükümler mevcuttur. Deniz emniyetiyle ilgili diğer önemli sözleşmeler; hız kontrolleri, çatışma olaylarının riskleri, ve gemilerin trafik ayırım işaretlerinde izlemesi gereken kurallara ilişkin 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme (COLREGs), deniz trafiğinde gereksiz gecikmeleri önlemek, hükümetler arasında işbirliğine yardımcı olmak ve formaliteler ve diğer prosedürlerde mümkün olduğu kadar en yüksek düzeyde yeknesaklığı sağlamayı amaçlayan 1965 Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılmasına Dair Sözleşme (FAL), 1966 Yük Hatlarına Dair Uluslararası Sözleşme, 1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR), 1972 Emniyetli Konteynerlere Dair Uluslararası Sözleşme (CSC), 1977 Torremolinos Balıkçı Gemilerinin Emniyetine Dair Uluslararası Sözleşme (SFV), Balıkçı Gemileri Personeli Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartlarına Dair Uluslararası Sözleşme (STCW-F) ve 1971 Özel Ticari Yolcu Gemileri Sözleşmesi(STP) biçiminde sıralanabilir. Bunlara ilaveten seyrüsefer güvenliğine ilişkin tehditlere yönelik olarak 1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi) ve Kıta Sahanelerinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokolü) ile gemilere veya kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı yürütülen yasadışı fiillerde bulunan kişilere karşı alınacak önlemlerin hukuki çerçevesi belirlenmiştir.

İkinci grupta yer alan deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasına ilişkin en önemli sözleşme ise 1973 yılında imzalanan ve 1978 yılında düzenleme ve değişikliklerin yapıldığı Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme'dir. Kısaca MARPOL 73/78 olarak adlandırılan sözleşme gemilerden kaynaklı kirliliğin önlenmesi, atıkların saklanması ve ortadan kaldırılmasına ilişkin hükümler içermektedir. Kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması kapsamında kabul edilen diğer sözleşmeler ise 1969 Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Zayıf Olaylarına Müdahaleye Dair Uluslararası Sözleşme (INTERVENTION), 1972 Atıkların ve Diğer Maddelerin Boşaltılması Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi (LC), 1990 Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme (OPRC), 2000 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolü (OPRC-HNS), 2009 tarihli Gemilerin Güvenli ve Çevreye Uygun Geri Dönüşümüne Dair Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'dir.

Son olarak denizde meydana gelen ve zararlı sonuçlanan faaliyetler ve olaylarla ilgili hukuki sorumluluk ve bu zararların tazminine ilişkin konularda hükümler içeren 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Kaynaklı Zararın Hukuki Sorumluluğuna Dair Uluslararası Sözleşme (CLC), Petrol Kirliliğinden Kaynaklı Zararın Tazmini için Uluslararası Fon Kurulmasına Dair Uluslararası Sözleşme için 1992 Protokolü (FUND 1992), 1996 tarihli Deniz Yoluyla Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınmasından Dolayı Zarar için Sorumluluk ve Tazminine Dair Uluslararası Sözleşme (HNS) ve 2010 Protokolü IMO aracılığıyla kabul edilen sözleşmelere örnek olarak gösterilebilir.

4. SONUÇ

Uluslararası deniz hukuku, özellikle 20. yüzyılın başlarından itibaren gerek denizlerin farklı amaçlar için kullanılmasının yoğunlaşması gerekse de ekonomik, siyasi ve teknolojik gelişmelerin etkilemiş olduğu zorunluluklardan dolayı seyrüsefer ve balıkçılık konuları gibi denizlerin geleneksel kullanımıyla sınırlandırılmaz haldedir. Bu durum ise uluslararası deniz hukuku için her zaman devam eden bir süreç

olarak cereyan etmektedir. Bu değişimlere hukukun ayak uydurması ise sürdürülebilir bir düzen için elzemdir.

Bu bağlamda teamül kurallarıyla idare olunan uluslararası deniz hukukunun kodifikasyonu için geçtiğimiz yüzyıl önemli bir periyottur. Bu periyotta düzenlenen birçok diplomatik konferanstan en önemlisi ise 1982 BMDHS'yi ortaya çıkaran iradeyi gösteren III. Deniz Hukuku Konferansı'dır. Konferans sonrası ortaya çıkan BMDHS denizcilik ve deniz alanlarıyla ilgili mevcut teamül kurallarının kodifiye edildiği, mevcut yazılı kuralların düzenlendiği ve/veya düzenlenerek yeniden ele alındığı ve bazı konularda da ilk defa yapılan düzenlemelerin yer aldığı bir çerçeve sözleşmedir. Bu kapsamda bazı hususlarda genel hükümler niteliğinde yer verilen düzenlemeler BMDHS'ye uygun olmak kaydıyla ayrıntılı uluslararası sözleşmelerin yapılmasını elzem kılmaktadır. Ayrıca bu hükümlerde söz konusu ayrıntılı düzenlemelerin yetkili uluslararası örgütler aracılığıyla, devletlerin işbirliğinde gerçekleştirilmesi öngörülmektedir. IMO da BMDHS'nin atıfta bulunduğu yetkili uluslararası kuruluş niteliği taşıyan örgütlerden yalnızca biridir.

IMO kapsamında yürütülen uluslararası hukuku geliştirme faaliyetleri neticesinde ortaya çıkarılan metinler 1982 BMDHS'yi tamamlar bir nitelik taşımaktadır. 1982 BMDHS'de yer alan bazı hükümlerde devletlere getirilen yükümlülüklerin taraf devletler tarafından yerine getirilmesi sürecinde IMO'nun düzenlemiş olduğu belgeler hem kolaylaştırıcı hem de uluslararası deniz hukuku kurallarının uygulanmasında küresel bir yeknesaklığın sağlanması adına önem arz etmektedir.

Sonuç olarak IMO denizcilik faaliyetlerine ilişkin teknik konuların istişare edildiği bir örgüt konumundan küresel düzeyde dikkate alınan yasa koyucu benzeri bir otorite konumuna gelmiş bulunmaktadır. Başlıca amaçları deniz emniyeti ve güvenliği ve deniz çevresinin korunması olmak üzere denizcilik faaliyetleriyle ilgili birçok alanda devletlerin de iç hukuklarında yer verebileceği standartların gelişmesinde IMO'nun faaliyetleri etkili olmaktadır. Bu bağlamda IMO belgeleri 1982 BMDHS'de taraf devletlere verilen görev ve sorumlulukların yerine getirilmesinde kolaylaştırıcı bir rol üstlenmektedir. Buna ilaveten 1982 BMDHS'de yer alan hükümlerin teknolojik ve/veya ekonomik gelişmelere cevap verebilecek hale getirilmesinde IMO, bugün olduğu gibi gelecekte de uluslararası deniz hukukunun güncellenmesinde önemli bir uluslararası örgüt niteliğinde olacaktır.

KAYNAKÇA

Allen, C. H. (2009). "Revisiting the Thames Formula: The Evolving Role of the International Maritime Organization and Its Member States in Implementing the 1982 Law of the Sea Convention", *San Diego International Law Journal*, 10(2): s. 265-334.

Anderson, D. (2007). *Entry into Force of the UN Convention on the Law of the Sea*, Brill | Nijhoff, Leiden.

Blanco-Bazán, A. (2004). "Imo–Historical Highlights in the Life of a Un Agency". *Revue d'histoire du droit international*, 6(2): 259-283.

Chircop, A. (2015). "The International Maritime Organization"(Ed. D. R. Rothwell, A. G. Elferink, K. N. Scott, & T. Stephens), *The Law Of The Sea*, s. 416-439, Oxford University Press, Oxford.

Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). *The Law of the Sea*, Manchester University Press, Manchester.

Division for Ocean Affairs and The Law of the Sea. (1994). *Competent or Relevant International Organizations*, *Law of the Sea Bulletin*, 31, s. 79-95.

Henry, C. E. (1985). *The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organization in International Legislation*, St. Martin's Press, New York.

IMO-a. "Brief History of IMO". <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, Erişim Tarihi: 10.12.2020.

IMO-b. Structure of IMO, <https://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, Erişim Tarihi: 11.12.2020.

IMO-d. International Convention for the Safety of Life At Sea, 1 November 1974, 1184 UNTS 3, <https://www.refworld.org/docid/46920bf32.html>, Erişim Tarihi: 02.12.2020.

Karim, M. S. (2015). *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: the potential and limits of the International Maritime Organization*, Springer International Publishing, Heidelberg.

Librando, G. (2014). "The International Maritime Organization and the Law of the Sea", (Ed. M. F. David J Attard) , The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea, s. 577-605, Oxford University Press, Oxford.

McDonald, E. (1948). Toward A World Maritime Organization, U.S. Govt. Print. Off., Washington.

Mensah, T. A. (1994). "The Competent International Organizations: Internal and External Changes".(Ed. P. B. Payoyo) , Ocean Governance: Sustainable Development of the Seas, United Nations University Press, Tokyo ; New York.

Odeke, A. (2007). "From the`Constitution of the Maritime Safety Committee"to the`Constitution of the Council": Will the Imco Experience Repeat Itself at the IMO Nearly Fifty Years On? The Juridical Politics of an International Organization". Texas International Law Journal, 43(1): 55-115.

United Nations -d. 1. d Amendments to the title and substantive provisions of the Convention on the International Maritime Organization.
https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-1-d&chapter=12&clang=_en, Erişim Tarihi: 10.12.2020.

United Nations-a. *Communications and Transit Section,1919-1946 (Sub-Fonds)*, United Nations Archive, <https://biblio-archive.unog.ch/detail.aspx?ID=411>, Erişim Tarihi: 19.12.2020

United Nations-b. *IMCO Res. A.358 (IX) Adopted on 14 November 1975 Amendments to the IMCO Convention*, https://treaties.un.org/doc/source/docs/A_358_IX-E.pdf, Erişim Tarihi: 11.12.2020.

United Nations-c. *"Certified True Copies (Ctcs) of Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General"* .United Nations Treaty Collection, https://treaties.un.org/Pages/CTCTitleSearch.aspx?clang=_en, Erişim Tarihi: 21.12.2020.

Wolfrum, R. (2001). IMO Interface with the Law of the Sea Convention,(Ed. J. Moore, M. Nordquist) , Current Maritime Issues and the International Maritime Organization, s. 223-237, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague.

Wolfrum, R. (2010). Legitimacy of International Law and the Exercise of Administrative Functions: The Example of the International Seabed Authority, the International Maritime Organization (IMO) and International Fisheries Organizations, (Ed. A. W. von Bogdandy), The Exercise of Public Authority by International Institutions, Springer, Heidelberg.