

ERİKA VE PRESTIGE KAZALARININ OLUŞAN HUKUK KURALLARINA ETKİSİ

The Impact of Erika and Prestige Accidents on Emerging Legal Rules

Gökhan GÜNEYSU*
Figen TABANLI**

ÖZET

Bu çalışma ile iki ayrı deniz kazasının, “Erika” ve “Prestige” adlı tankerlerin batması neticesi görülen lüzum gereği yapılan hukuki değişiklikler ele alınmaya çalışılmıştır. Çalışmada ilk olarak kazaların nasıl gerçekleştiğine dair kısa bir bilgi verilecek ve sonrasında da kazalar neticesinde gerçekleştirilmesine karar verilen hukuki değişiklikler uluslararası ve bölgesel bazda ele alınacaktır. Bu incelemede, yapılan hukuki değişiklikler kronolojik bir sırayla incelenecektir. Çalışmada özellikle Erika Paketleri ile şekillenen Avrupa Birliği hukukuna yer verilecektir. İncelenen bu konular liman devleti kontrolü, klas kuruluşları, tek cidarlı tankerlerin kullanımdan kaldırılması, Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı, araç trafiğinin izlenmesi gibi başlıkları içermektedir.

Anahtar Kelimeler: Erika Kazası, Prestige Kazası, Liman Devleti Kontrolü, Klas Kuruluşları, Tek Cidarlı Tankerlerin Yasaklanması

* Doç. Dr., Devletler Umumi Hukuku Anabilim Dalı, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, gguneysu@anadolu.edu.tr.(ORCID-ID: 0000-0002-1754-953X).

** Arş. Gör., Devletler Umumi Hukuku Anabilim Dalı, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, figentabanli@anadolu.edu.tr.(ORCID-ID: 0000-0002-9290-0350).

Makale Geliş Tarihi: 01/07/2019

Makale Kabul Tarihi: 01/02/2020

ABSTRACT

This article tries to probe an inquiry into those legal amendments brought about by two tragic marine accidents; “Erika” and “Prestige”. Hereinbelow a brief information regarding the way these incidents happened shall be provided and then the ensuing amendments related to the maritime safety shall be discussed. Legal amendments set up due to these accidents shall be evaluated chronologically. These legal amendments shall be probed into with only some of the particular issues of the whole legislature, which have been deemed striking by the authors. These issues include but are not necessarily limited to port state control, classification societies, elimination of single-hull tankers, European Maritime Security Agency, monitoring of maritime traffic.

Keywords: Erika Accident, Prestige Accident, Port State Control, Classification Societies, Elimination of Single-Hull Tanker

1. GİRİŞ

Uluslararası hukuk, yaşanılmış tecrübeler ışığında kendisini yenileyebilen bir hukuk dalıdır. Bu yenileme, her ne kadar gecikmeli olsa ve çoğu zaman tüm gelişmeleri karşılamak konusunda yetersiz kalsa da hukukun değişen maddi şartlara adapte olmasını veya güncel olaylar ışığında eksik kaldığı anlaşılan yönlerini iyileştirmesini sağlamaktadır. Uluslararası deniz hukuku da (özellikle deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin hükümleri) zaman içinde önemli deniz kazalarının tecrübesi ışığında güncellenmiştir¹.

Geçmişte, kamuoyunun dikkatini çeken ve bu tür olaylarla ilgili riskleri en aza indirmenin yollarını bulma girişimlerine ve çok miktarda petrol sızıntısına yol açan büyük petrol tankeri kazaları yaşanmıştır. *Torrey Canyon*² ve *Exxon*

¹ Julie Adshead, “The Application and Development of the Polluter-Pays Principle Across Jurisdictions in Liability for Marine Oil Pollution: The Tales of the ‘Erika’ and the ‘Prestige’”, *Journal of Environmental Law*, Cilt 30, 2018, s. 436.

² 1967 yılında yaşanan Torrey Kanyon tanker kazası, Dünyanın ilk büyük tanker felaketidir. O tarihlerde, petrol türevli hidrokarbonların denizdeki durumu ve etkileri hakkında nispeten az şey biliniyordu. Dolayısıyla deniz kirliliği alanında, özellikle petrol sızıntısı ve petrolün denizdeki durumunun ve etkilerinin izlenmesi ve araştırılması ile ilgili bilimsel çalışmalar ile ilgili önemli bir olaydır. Torrey Kanyonu kazasından sonra 119.000 ton ham petrol denize sızmıştır. Olaydan kısa süre sonra birçok ülkede petrol ve diğer kimyasallardan kaynaklanan kıyı kirliliği ile ilgili bilimsel endişeler ortaya çıkmış ve bu konuda düzenleme yapılması gerektiği doğmuştur. Peter Geoffrey Wells, “The Iconic Torrey Canyon Oil Spill of 1967- Marking Its Legacy”, *Marine Pollution Bulletin*, Cilt 115, 2017, s. 1.

*Valdez*³ tanker kazaları da bunlar arasında yer alan geniş çapta yankı uyandıran kazalardır. Bu tanker kazaları sonucunda hukuki çerçevede değişiklikler yapılmıştır. Bununla beraber, *Erika* ve *Prestige* kazalarına kadar, kazalar sonucunda neden olunan çevresel kirlilikler, sistem içi tedbirler ile bertaraf edilecek seviyede ekonomik zararlar oluşturmuştur. Başka bir ifade ile hukuki yapı içinde kurulan fonlar ortaya çıkan zararı karşılamak konusunda yeterli olmuştur. Ancak bu son iki kaza, sistemin ekonomik kaynaklarını fazlasıyla aşan çevresel zararlar oluşturmuştur⁴.

Avrupa Birliği (AB) sularında meydana gelen deniz kazaları sonucu yaşanan kirliliğin önüne geçilebilmesi için, 1993 yılından itibaren “*güvenli denizler için ortak bir politika*” sloganından yola çıkarak ortak bir deniz güvenliği politikası geliştirilmeye çalışılmıştır⁵. 2001 yılında “*Tanker Petrol Kirliliği Hasarına İlişkin Sivil Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi*”, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilmiştir. Bu Sözleşme’nin amacı, petrol sızıntılarının neden olduğu kirlilik sonucu meydana gelen zararlar için yeterli, hızlı ve etkili bir tazminatın bulunmasını sağlamaktır⁶.

Yine aynı şekilde 2003 yılında IMO tarafından “*Yardım Gerektiren Gemiler için Sığınma Yerleri Hakkında Rehber*” kabul edilmiştir. Rehberler,

³ 1989 yılında yaşanan Exxon Valdez tanker kazası sonucu petrolün denize dökülmesinden sonra, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), 1990 yılında Petrol Kirliliği Yasası’nı (1990 Oil Pollution Act) çıkartmıştır. Ayrıca, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’de 1990 yılında ‘Petrol Kirliliğine Hazırlık, Müdahale ve İş birliği Sözleşmesi’ni (OPRC) kabul etmiştir. Maria Boilé et al., “Oil Spills in Maritime Transport Call for Action”, *Transportation Research Record 1909*, Cilt 1909, No 1, 2005, s. 104.

⁴ Adshead, “The Application and Development of the Polluter-Pays Principle”, s. 436.

⁵ Wout Broekema, “Crisis-Induced Learning and Issue Politicization in the Eu: The Braer, Sea Empress, Erika, and Prestige Oil Spill Disasters”, *Public Administration*, Cilt 94, No 2, 2016, s. 386.

⁶ International Maritime Organization, “International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER)”, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019). Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Ling Zhu, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 – Liability and Insurance Aspects*, Jürgen Basedow ve Ulrich Magnus (der.) Springer, 2007, ss. 171-180.

Erika ve *Prestige* olaylarının ardından ve aynı zamanda AB ile sığınak yerlerine ilişkin bölgesel bir politika olarak kabul edilmiştir⁷.

Erika kazası sonucu meydana gelen kirlilik, Avrupa’da “*Braer*” (1993), “*The Sea Empress*” (1996) and “*The Aegean Sea*” (1992) gibi diğer tüm kazalardan daha büyük bir etki yaratmıştır⁸. Bu olaylar da yasal sonuçlara yol açmış ancak *Erika* kadar Avrupa siyasi gündemini etkilememiştir. *Erika*, kirlilik meselesini Avrupa siyasi gündeminin zirvesine çıkarmış ve büyük yasal düzenlemelere yol açmıştır⁹.

Bu çalışmada bu iki trajik ve bir o kadar da ciddi kazanın tetiklediği hukuksal değişmelerin ve bu bağlamda atılan adımların incelenmesi amaçlanmaktadır. Çalışmada, bu kazalara tepki olarak, AB çerçevesinde yürürlüğe konulan hukuksal düzenlemelere birincil önem atfedilecektir. Bununla birlikte, tartışılması planlanan hususlar sadece AB hukuku ile değil uluslararası hukuk ile de yakından ilgilidir. Öncelikle hadiseler hakkında kısaca bilgi verilecek; daha sonra tarihi sırası ile alınan hukuki tedbirlerden kısaca bahsedilecektir.

2. ERIKA KAZASI

31.000 ton ham petrol taşıyan Malta bayraklı bir gemi olan “*Erika*”, 11 Aralık 1999’da İtalya’ya yol almakta iken Fransa’nın, Brittany sahiline 75 km uzaklıktaki Biscay Koyu’ndaki şiddetli bir fırtınada ikiye ayrılmıştır. 20.000 ton ham petrol denize dökülmüştür. Bu hadise neticesinde etkilenen Fransız kıyılarının uzunluğu 400 km’yi bulmuştur. Binlerce deniz kuşu, deniz organizması ve diğer canlı hayvanlar bu kirlilik sebebiyle telef olmuştur¹⁰.

⁷ Aldo Chircop, “Living with Ships in Distress - A New IMO Decision-Making Framework for the Requesting and Granting of Refuge”, *WMU Journal of Maritime Affairs*, Cilt 3, No 1, 2004, s. 31.

⁸ Bahsedilen kazalar hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Broekema, “Crisis-Induced Learning and Issue Politicization in the Eu”, 389-394.

⁹ Oya Özçayır, “The Erika and Its Aftermath”, *International Maritime Law Journal*, Cilt 7, No 7, 2000, <http://www.amiri.org.uk/oia/lawofthesea/wp-content/uploads/2012/12/Erika.pdf> (Erişim Tarihi 10 Haziran 2019).

¹⁰ European Commission, *Memo/01/387*, Brussels, 27 November 2001, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-01-387_en.htm (Erişim Tarihi 10 Haziran 2019); Daniel Duda / Ryszard Wawruch, “The Impact of Major Maritime Accidents on the Development of International Regulations Concerning Safety of Navigation and Protection of the Environment”, *Scientific Journal of Polish Naval Academy*, Cilt 211, No 4, 2017, s. 38; Caroline Stenman, *The Development of the MARPOL and EU Regulations to Phase out*

Kaza, başta Fransa olmak üzere, Avrupa kamuoyunda sarsıntılar yaratmıştır. Kazayı takiben Fransız makamları kaptan ve gemi maliki hakkında suçlamada bulunmuşlardır. İlâveten kargo sahipleri hakkında da diğer insanların canını tehlikeye atma ve deniz çevresinin kirletilmesi sebebiyle takibat başlatılmıştır¹¹.

Erika, “*Registro Italiano Navale-RINA*” tarafından sınıflandırılmış ve tüm sertifikaları geçerli bulunmuştur. 2008 yılında, *Erika*’nın sahibi ve yöneticisi de gemiyi denize elverişli ilan eden *RINA* gibi ihmalden suçlu bulunmuştur. Fransız devletine ve yerel balıkçılık endüstrisine verilen zarar için yaklaşık 200 milyon euro ödeme emri verilmiştir¹².

Erika kazası deniz taşımacılığının güvenliği konusunda dikkatleri çekmiştir. Eski ve bakımsız gemilerin oluşturduğu risk ile ilgili Avrupa kurallarının güçlendirilmesi ve uyumlaştırılması ve özellikle limanlarda gemilerin kontrolü konusunda IMO direktiflerinden ve standartlarından daha fazla gerekliyse bunun oluşturulması gerektiği vurgulanmıştır¹³.

3. PRESTIGE KAZASI

“*Prestige*”, Japonya’da inşa edilmiş; resmi olarak Bahamalar’da kayıtlı ancak bir Liberya şirketine ait olan Yunanistan’da işletilen, 26 yaşında tek cidarlı bir tankerdi. Periyodik güvenlik denetimlerinden sorumlu klas kuruluşu ise Amerikan Denizcilik Bürosu (ABS) idi¹⁴.

13 Kasım 2002 tarihinde, 77.000 ton ham petrol taşımakta olan *Prestige*’de İspanya’nın Galiçya açıklarında bir çatlak tespit edilmiştir. Tankerin kıyıya sürüklenmesi ise yapılan çalışmalar sonucu durdurulmuş ve güvenliği sağ-

Single Hulled Oil Tankers, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Göteborg, Department of Law, 2005, s. 23; Broekema, “Crisis-Induced Learning and Issue Politicization in the Eu”, s. 394.

¹¹ Wene, Justine, “European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents”, *Maritime Law Association of Australia and New Zealand*, Cilt 19, 2005, s. 57.

¹² Daniel Duda / Ryszard Wawruch, “The Impact of Major Maritime Accidents”, s. 38.

¹³ European Commission, *Memo/01/387*.

¹⁴ Duda / Wawruch, “The Impact of Major Maritime Accidents” s. 40. Thomas Höfer, “Tanker Safety and Coastal Environment: Prestige, Erika, and What Else?”, *Environmental Science and Pollution Research*, Cilt 10, No 1, 2003, s. 2.

lanmıştır¹⁵. Ancak İspanya ve Portekiz, tankerin korunaklı bir bölgeye ya da güvenli bir limana çekilmesine müsaade etmemişlerdir. 19 Kasım'da ise gemi İspanya kıyılarının 270 km açığında ikiye ayrılarak batmıştır¹⁶.

Bazıları geminin yapısal hasarının düzeltilemediğini ve geminin korunaklı bir limanda daha iyi olacağını iddia ederken; diğerleri, geminin açık denize çekilerek plajlarda çok daha büyük bir felaketin önlendiğini savunmuşlardır¹⁷. Bazı tahminlere göre, 63.000 tona yaklaşan miktarda ham petrol denize dökülmüştür. *Prestige*'in kargosu mahiyet itibarıyla oldukça dayanıklı olduğundan, petrol oldukça uzun sayılabilecek bir zaman müddetince dağılmamış; büyük kütleler halinde uzun mesafe katetmiştir. Kargo ilk olarak Galiçya kıyılarına¹⁸ ulaşmış ve bu kıyı hattında kirlenmeye neden olmuştur. Ancak kirlenme burada durmamış ve bir hafta gibi bir zamanda, Atlantik kıyısının 200 km'den fazla kısmı kirlenmeye maruz kalmıştır¹⁹.

Erika ve *Prestige* ağır akaryakıt²⁰ mahiyetindeki petrol ürünlerinin taşınmasında kullanılan gemiler olduğu için hadisenin sonuçları çok yönlü ve

¹⁵ Stenman, *The Development of the MARPOL and EU Regulations*, s. 26; Wene, "European and International Regulatory Initiatives", s. 58; Patricia Iciar Garcia, "'Nunca Mais!' How Current European Environmental Liability and Compensation Regimes are Addressing the Prestige Oil Spill of 2002", *University of Pennsylvania Journal of International Economic Law*, Cilt 25, No 4, 2004, s. 1402-1403.

¹⁶ Juan L. Pulido, *Compensation by the Coastal States – The Prestige Disaster*, Jürgen Basedow ve Ulrich Magnus (der.), Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2007, s. 151; Garcia, "Nunca Mais", s. 1401.

¹⁷ Höfer, "Tanker Safety and Coastal Environment", s.1.

¹⁸ Son yıllarda, balıkçılık için hayati önem taşıyan ve karmaşık bir çevreye ve çok çeşitli bir ekosisteme sahip olan İspanya'nın Galiçya kıyıları, yüksek riskli bir deniz felaket bölgesi olarak nitelendirilmiştir. Amanda B.M. Fadigas, "Vulnerability Factors of Shellfisherwomen in the Face of Oil Spill Events: An Analysis of the Prestige Case", *International Journal of Disaster Risk Reduction*, Cilt 24, 2017, s. 561

¹⁹ Pulido, *Compensation by the Coastal States*, s. 151-152; Fadigas, "Vulnerability Factors of Shellfisherwomen in the Face of Oil Spill Events", s. 561; Broekema, "Crisis-Induced Learning and Issue Politicization in the Eu", s. 594; Diego Carro et al., "Final Disposal of the Wastes Associated with the Oil Spill of the Tanker Prestige Through Its Stabilization with Quicklime and Granite Fines", *Soil & Sediment Contamination*, Cilt 17, No 4, 2008, DOI: 10.1080/15320380802146636, s. 393; Adshead, "The Application and Development of the Polluter-Pays Principle", s. 440-441.

²⁰ Heavy Fuel Oil (HFO) olarak adlandırılmaktadır. Ağır akaryakıtla ilgili temel sorun, yağın parçalara ayrılarak, buharlaşmadan, binlerce kilometrekarelik bir alana dağılmasıdır. Kum ile kirlendiğinde daha ağır hale gelmekte ve daha sonraki bir zamanda yüzeye çıkmak için tekrar deniz yüzeyinde ilerleyebilir. Ağır akaryakıt yağları, kanserojen polinükleer aromatik hidrokarbonların yüksek içeriği nedeniyle uzun süreli cilt temasıyla kansere neden olmaktadır. Bu

ciddi olmuştur. Her iki kaza da doğal çevre üzerinde çok kapsamlı bir etki oluşturmuş; turizm ve balıkçılık gibi önemli ekonomik kayıplara ve oldukça yüksek temizleme masraflarının yanı sıra, oldukça geniş kapsamlı fiziki hasara²¹ yol açmıştır. Kirlenmeden etkilenen ülkelerde normal yaşam seyrini bozan ciddi sosyal ve politik etkiler görülmüştür²².

Prestige kazası, Dünya’da en büyük petrol sızıntısına sebep olan ve maddi kayıp oluşturan kazalar arasındadır²³. Dolayısıyla tıpkı *Erika* gibi, *Prestige* de Avrupa kamuoyu ile AB ve yerel makamlar için göz ardı edilmesi imkânsız bir uyarı görevini görmüştür. Açıkça görülmüştür ki, *Erika* hadisesini takip eden günlerde hukuk dünyasına kazandırılan önlemlerin ve bu düzenlemelerle ulaşılmak istenen hedeflerin gerçekleşebilmesi için bu kurallara uyulması şarttır²⁴.

hidrokarbonların içeriği nedeniyle, Exxon Valdez petrol dökülmesinden sonra deniz popülasyonlarında genetik hasar, üreme yetmezliği ve beyin lezyonlarının nedenlerinden biri olarak tartışılmıştır. *Prestige*’de bulunan ürün, kükürt bakımından yüksek olduğundan zehirli hidrojen sülfid gibi kükürtlü kimyasallar içermekte ve salınmaktaydı. Soğuk hava ve akıntının donması veya sertleşmesi, duman, rahatsızlık, baş ağrısı ve solunum yollarının tahrişine neden olabilecek durumları en aza indirmiş gibi görünmektedir. Höfer, “Tanker Safety and Coastal Environment”, s.1-2.

- ²¹ Galiçya kıyıları boyunca birkaç kirlenici kaynağın kalıcı varlığı tespit edilmiştir. Görüşülen kişilere göre, kıyı boyunca ham petrolden kaynaklı kırmızı gelgitler çok yaygın olarak devam etmiştir. Fadigas, “Vulnerability Factors of Shellfisherwomen in the Face of Oil Spill Events”, s. 565. Ayrıca Petrol sızıntısı gibi büyük kirlilik olaylarından etkilenen doğal nüfusun geri kazanılması yıllar alabilmektedir. Örnek olarak, Exxon Valdez ve Sea Empress kazalarından 10 yıldan daha uzun bir süre sonra yapılan çalışmalar halen etkilenen bölgelerde dökülen yağ bileşiklerinin kalıntı varlığını göstermiştir. *Prestige* kazasından 4 yıl sonra yapılan çalışmada da hidrokarbon kirliliğinin hâlâ bu bölgelerde mevcut olduğunu göstermiştir. Juan Fernández-Tajes et al., “Monitoring Follow Up of Two Areas Affected by the Prestige Oil Four Years After the Spillage”, *Journal of Toxicology and Environmental Health, Part A Current Issues*, Cilt 74, 2011, s. 1072.
- ²² Jose Juste-Ruiz, “Compensation for Pollution Damage Caused by Oil Tanker Accidents: from ‘Erika’ to ‘Prestige’”, *Aegean Review Law Sea*, Cilt 1, 2010, s. 38; Angela Carpenter, “The EU and Marine Environmental Policy: A Leader in Protecting the Marine Environment”, *Journal of Contemporary European Research*, Cilt 8, No 2, s. 39
- ²³ Toplam tazminat tutarı 171,5 milyon euro’dur. İspanya Hükümeti, temizlik masrafı ve petrol sızıntısından etkilenen şahıs ve işletmelere yapılan ödemeler için toplam 535 milyon euro talep etmiştir. Wene, “European and International Regulatory Initiatives”, s. 60. *Prestige* kazası sonrası petrol sızıntısı kirliliğinin neden olduğu zararlar için tazminat sistemi hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz: M.C. Garcia Negro et al., “Compensating System for Damages Caused by Oil Spill Pollution: Background for the Prestige Assessment Damage in Galicia, Spain”, *Ocean & Coastal Management*, Cilt 50, 2007, ss. 57–66; Garcia, “Nunca Mais”, ss. 1395-1437.
- ²⁴ Wene, “European and International Regulatory Initiatives”, s. 60.

Prestige kazası sonrası AB makamlarınca birtakım tedbirlere başvurulmuştur²⁵. Öncelikle AB limanlarına girişleri yasaklanmış olacak gemilerin isimlerini içeren bir kara liste yayınlanmıştır. Liste, ilgili gemiler, sahipleri ve bayrak devletleri için bir uyarı mahiyetinde yayınlanmıştır. Böylelikle sahip olunan eksikliklerin tespiti ve giderilmesinin ivedilikle sağlanması amaçlanmıştır²⁶.

Prestige kazasının ardından, Komisyon tarafından yeni teklifler getirilmiştir²⁷;

- Ağır akaryakıt yağlarının tek cidarlı tankerler tarafından taşınmasını yasaklayan bir düzenleme teklif edilmiştir. Ayrıca, *Erika I* paketinde kurulan tek cidarlı tankerlerin hizmet dışı bırakılma zamanları da 2015 yılı yerine 2010 yılından sonrasına alınmıştır. Böylece *Erika* ya da *Prestige*'e benzeyen tankerlerin, düzenlemenin yürürlüğe girmesi ile AB sularına girmesi yasak olacaktır.
- Petrol kirliliği veya atıkların yasadışı boşaltılması durumunda, suçlu bulunan kişiler için cezai yaptırım rejiminin kurulması teklif edilmiştir.
- AB'nin deniz güvenliği konusundaki uluslararası politikasının geliştirilmesine katkısını arttırmak için IMO'yla daha sıkı iş birliğine gidilmesi önerilmiştir.

Prestige kazası, mevcut uluslararası rejimin petrol zararlarını telafi etmedeki etkinliğinin sorgulanmasına yol açmıştır. *Prestige* petrol sızıntısının büyüklüğü ve ortaya çıkardığı toplumsal seferberlik, İspanya'da ve Dünya'da ağır akaryakıtların deniz yoluyla taşınmasının tartışılmasına neden olmuştur²⁸.

Erika yasa paketleri, *Erika* ve *Prestige* kazalarının trajik sonuçlarına tepki olarak AB tarafından düzenlenmiştir. "*Erika I*" ve "*Erika II*" paketlerinin ardından son olarak 2009 yılında "*Erika III*" paketi kabul edilmiştir.

²⁵ European Commission, *IP/03/1116*; Eric J. Jaworski, "Developments in Vessel-Based Pollution: Prestige Oil Catastrophe Threatens West European Coastline, Spurs Europe to Take Action Against Aging and Unsafe Tankers" *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, Cilt 14, 2003, s. 101 vd.

²⁶ European Commission, *IP/03/1116*.

²⁷ Ibid.

²⁸ Prado-Domínguez ve Varela "The Prestige Disaster", s. 34.

4. ERIKA I PAKETİ

Aralık 2001’de Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından kabul edilen *Erika I* paketi, Aralık 1999’daki petrol sızıntısının ortaya çıkardığı deniz güvenliği kurallarındaki en ciddi boşlukları ele alarak üç ana alanla ilgili hükümler getirmiştir. Bunlar;

- 95/21 sayılı Direktifi değiştiren 2001/106/EC sayılı Liman Devleti Kontrol Direktifi ile liman devleti kontrolü konusundaki mevcut düzenlemelerin güçlendirilmesi²⁹;
- 94/57 sayılı Direktifi değiştiren 2001/105/EC Direktifi ile klas kuruluşlarının faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerin güçlendirilmesi³⁰;
- Avrupa Parlamentosu ve Konseyi’nin 18 Şubat 2002 tarih ve 417/2002 sayılı Direktifi ile yeni uluslararası ve AB standartlarına göre tek cidarlı tankerlerin kademeli olarak değiştirilme işleminin hızlandırılması ve tek cidarlı tankerlerin 2015 yılına kadar AB sularından yasaklanması³¹.

4.1. Liman Devleti Kontrolü (*Port State Control- PSC*)

Liman devleti kontrolü sistemi, bayrak devletlerinin sorumluluğuna ek olarak standart altı gemilerle mücadele için bir güvenlik ağı sağlar. Başka bir deyişle, alt standart gemilere karşı savunma amaçlı bir önlemdir ve gemilerin mevcut denize elverişlilik durumunun, uluslararası standartlara uygun olup ol-

²⁹ Directive 2001/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001 Amending Council Directive 95/21/EC Concerning the Enforcement, in Respect of Shipping Using Community Ports and Sailing in the Waters Under the Jurisdiction of the Member States, of International Standards for Ship Safety, Pollution Prevention and Shipboard Living and Working Conditions (Port State Control), <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0747a1a4-efd0-4d6a-8273-09dd92cb13b3> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

³⁰ Directive 2001/105/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001 Amending Council Directive 94/57/EC on Common Rules and Standards for Ship Inspection and Survey Organisations and for the Relevant Activities of Maritime Administrations, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32001L0105> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

³¹ Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council of 18 February 2002 on the Accelerated Phasing-in of Double Hull or Equivalent Design Requirements for Single Hull Oil Tankers and Repealing Council Regulation (EC) No 2978/94, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32002R0417> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

madığını belirtir³². Liman devleti kontrolü rejimi, standart altı gemilerin çalışmasını ortadan kaldırmayı hedefleyen “*Paris Liman Devleti Kontrolü Hakkında Mutabakat Bildirisi*”ne (Paris MoU)³³ dayanmaktadır³⁴.

Erika kazası sonrası AB, denetim prosedürlerini uyumlaştırmış ve kontrol edilecek gemilerin sayısını arttırmıştır. Yapılan değişiklikler sonucunda bir geminin tehlikeli olup olmadığının tespitini sağlayabilmek için bir puanlama sistemi getirilerek bazı gemiler zorunlu denetime tabi tutulmuşlardır³⁵.

Eğer bir gemi bu kontrollerde sürekli olarak başarısız olursa, söz konusu aracın kara listeye alınması ve nihayet AB limanlarına girmekten men edilmesi öngörülmüştür. Yapılacak kontrollerin sayısının artırılması ve bunların mahiyetlerinin daha zorlu hale getirilmesi ile AB limanlarının güvenliğinin sağlanmasında oldukça önemli bir adım atılmıştır³⁶.

Enteresandır ki, *Erika* ve *Prestige*, birçok liman devleti kontrolünden geçse de sadece yüzeysel eksiklikler tespit edilebilmiştir. Çünkü Paris Mutabakat’ı müfettişleri gibi liman devleti müfettişleri, tanklara girmemişlerdir. Bu durumda da *Erika*’nın denize elverişsiz hali fark edilememiştir. Oysa liman devleti müfettişleri tanklara girmiş olsaydı, olası eksiklikler kuvvetle muhtemel saptanabilecekti³⁷.

4.2. Klas Kuruluşları (Classification Societies)

Klas kuruluşları, gemilerin fiziki durumları bakımından standartlar belirleyen, ulusal yasalara ve uluslararası ilgili kurallara uygun olarak denetim ve incelemelerde bulunan, bunun neticesinde klaslama ve belgelendirme yapan kuruluşlardır. Klas kuruluşları, gemilerin tasarımı, inşası ve denetimi için kural-

³² European Parliamentary Research Service, “Ex-Post Impact Assessment on the Implementation and Effects of the Third Maritime Safety Package”, October 2015, s. I-40

³³ Paris MoU on Port State Control, <https://www.parismou.org/about-us/organisation> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

³⁴ European Parliamentary Research Service, “Third Maritime Safety Package”, s. I-41.

³⁵ Wene, “European and International Regulatory Initiatives”, s. 61.

³⁶ European Commission, *Memo/02/253*, Brussels, 14 November 2002, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-02-253_en.htm (Erişim Tarihi 12 Haziran 2019); European Commission, *Memo/01/387*.

³⁷ Emilia Luoma, *Oil Spills and Safety Legislation*, Publications from the Centre for Maritime Studies, 2009, s. 21.

lar ve teknik standartlar geliştirmektedirler. Klas kuruluşları bayrak devletleri tarafından yetkilendirilerek, bayrak devleti adına belirli bir ücret karşılığında “*statutory survey*” (resmi, yasal veya zorunlu denetlemeler) olarak adlandırılan uluslararası sözleşmeler gereği yapılması gereken periyodik denetleme ve sertifikalandırma işlemlerini yapabilmektedir³⁸.

Gemilerin fiziki durumlarının iyi olması, can ve mal kayıplarının önlenmesi ve deniz ulaşımının kesintisiz olarak devam edebilmesi açısından çok önemlidir. Ayrıca, deniz ulaştırmasına taraf olan kurumlar, kuruluşlar ve şahıslar, gemilerin fiziki durumları hakkında bilgi sahibi olmak istemektedirler. Klas kuruluşları, hem gemilerin daha emniyetli olarak seyredebilmeleri, hem de deniz ulaştırmasına taraf olan kurum veya kuruluşların ihtiyaç duydukları bilgileri sağlamaları yönünden önemli bir rol oynamaktadırlar. Gemilerin klaslanması zorunlu olmamakla birlikte, klaslanmadıkları takdirde sigortalanamamaları ve navlun pazarında yük sahiplerinin tercih etmemesi sebebiyle zorunlu bir hal almıştır³⁹. Genel olarak, klas kuruluşları, ulusal, AB ve uluslararası mevzuatın ve idarenin iç içe geçtiği ve hatta özel sözleşmelerle desteklendiği çok katmanlı sistemlerin karmaşıklığının bir örneği olarak görülebilir⁴⁰.

2001/105/EC Direktifi ile deniz güvenliğinde çok önemli bir rol oynayan klas kuruluşları ile ilgili kurallar, bu özel kuruluşların faaliyetlerinin daha iyi kontrol edilmesini sağlamak için güçlendirilmiştir⁴¹. Açıkça tespit edilmiş performans ölçütleri, klaslar arasında gemilerin transferini düzenleyen yeni şartlar, liman devleti kontrolü ve klas kuruluşları arasında güçlendirilmiş bilgi paylaşımı mekanizmaları getirilmiştir. Klaslama onayı verilmeden önce özellikle de klasın değişmesi durumunda belirli prosedürlere uygunluk ve o klastaki gemiler hakkında bilgi iletişimde daha fazla şeffaflık gibi daha sıkı kalite kriterleri getirilmiştir. Bu düzenlemelere ek olarak, bayrak devletinin sorumlu

³⁸ Barbara Vaughan, “The Liability of Classification Societies”, 2006, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Vaughan-The-Liability-of-Classification-Societies-UCT-LLM.pdf> (Erişim Tarihi 12 Haziran 2019), s. 2; Ali Yasin Kaya / Kadir Emrah Erginer, “Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi”, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 14, Sayı 2, 2016, s. 2-4.

³⁹ Ali Yasin Kaya / Kadir Emrah Erginer, “Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi”, s. 2.

⁴⁰ Henning Jessen, *The Liability of Classification Societies- Some Practical Issues*, Comite Maritime International Yearbook, 2014, s. 281.

⁴¹ European Commission, *Memo/02/25*; European Commission, *Memo/01/387*.

olduğu ancak hata sebebinin klas kuruluşlarına atfedilebildiği durumlarda mali sorumluluğun bayrak devleti ve klas kuruluşları arasında paylaşılması öngörülmüştür⁴².

Küresel düzeyde, yüzden fazla özel kuruluşun klas kuruluşu olarak hizmet sundukları tahmin edilmektedir. Bu durum, sınıflandırma işinde sıkı rekabet ortamını oluşturarak bu hizmetlerin yoğun olarak ticarileşmesi sonucunu doğurmuştur⁴³.

4.3. Tek Cidarlı Tankerlerin Kullanımdan Kaldırılması (*Elimination of Single-Hull Tankers*)

Erika kazası sonrası AB makamlarınca alınan önlemlerden en çok tartışılanı tek cidarlı tankerlerin kullanımdan kaldırılması olmuştur⁴⁴. Bu teklif, tek cidarlı tankerlerin (mevcut IMO kapsamında faaliyet gösterme yetkisine sahip olsa da) Amerikan limanlarındaki faaliyetlerini men eden, “*Amerikan Akaryakıt Kirlenmesi Yasası*” (*Oil Pollution Act- OPA*) ile de uyum içindedir. Tek cidarlı tankerlerin ABD’de yasaklanması sebebiyle bu tankerlerin faaliyetleri Avrupa’ya kayacağından kaza riski de Avrupa kıyılarında arttırmıştır. Bu nedenle, ileri yaşlardan dolayı⁴⁵ artık izin verilmeyen tek cidarlı petrol tankerlerinin kullanılmaması için önlemler alınmasını gerekmiştir⁴⁶.

Çift cidarlı tankerlerin amacı, yağ sızıntısı olasılığını azaltmaktır. Örneğin, çarpışma veya karaya oturma esnasında meydana gelecek sızıntı olasılığının, tek cidarlı tankere göre dört ilâ altı kat daha düşük olduğu araştırılmıştır. Bununla birlikte, çift cidarlı bir tanker sermaye maliyetinin, tek cidarlı tanker-

⁴² Directive 2001/105/EC; European Commission, *Memo/02/253*; European Commission, *Memo/01/387*.

⁴³ Jessen, s. 276.

⁴⁴ Özçayır, “The Erika and Its Aftermath”, s. 7.

⁴⁵ Gemilerin yaşının önemi, 1992-1999 yılları arasında denizde kaybedilen 77 gemiden 60’ının 20 yaşın üzerinde olduğu ve bu yaştaki gemilerin *Erika*’nın batmasına sebep olan aşınma sonucu yapısal problemlerle karşı karşıya kaldıkları gerçeğiyle gösterilmiştir. Carpenter, “The EU and Marine Environmental Policy”, s. 261.

⁴⁶ Özçayır, “The Erika and Its Aftermath”, s.7; Stenman, *The Development of the MARPOL and EU Regulations*, s. 24; European Commission, *Memo/02/253*, European Commission, *Memo/01/387*.

lere göre %9 ilâ %17 daha yüksek olduğu, işletme ve bakım maliyetlerinin ise %5 ilâ %3 arasında olduğu tahmin edilmektedir⁴⁷.

Tek cidarlı tankerlerin kullanımdan kaldırılması için de bir zaman planı öngörülmüştür⁴⁸. IMO'nun daha önce aldığı bir kararla çift cidarlı tankerlerin inşası zaten 1996 yılından itibaren kabul edilmişti. Diğer taraftan, halen aktif olan tek cidarlı tankerlerin hizmet dışı bırakılmaları süreci oldukça uzun bir süreye yayılmıştı. *Erika* hadisesiyle dehşete düşen AB makamları daha hızlı bir hizmet dışı bırakma planıyla bu süreci hızlandırmışlardır⁴⁹.

Maalesef, Avrupa Birliği Komisyonu'nun hazırladığı taslak, teklif olduğu gibi kabul edilmemiştir. Eğer AB Parlamentosu ve AB Bakanlar Konseyi orijinal taslağa sadık kalabilselerdi, *Prestige* Eylül 2002 tarihi itibariyle hizmet dışı kalmış olacaktı. Ancak bu tarih nihai olarak kabul edilen plana göre 15 Mart 2005 olarak öngörüldüğünden hizmet dışı bırakılmamıştır⁵⁰.

Prestige kazasını takiben 2003 yılında yeni bir AB mevzuatı değişikliğine gidilmiştir. Buna göre; ağır akaryakıt ürünleri taşıyan tek cidarlı tankerlerin, bayrak devletlerine bakılmaksızın, AB liman, terminal ve demir atma alanlarına girmeleri yasaklanmıştır⁵¹.

5. ERIKA II PAKETİ

Haziran 2002'de Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından kabul edilen *Erika II* paketinde, *Erika I* önlemlerini desteklemek için pratik çözümler öngörülmüştür. *Erika II* paketi ile şu üç ana husus üzerinde düzenlemeler yapılmıştır;

⁴⁷ Luoma, *Oil Spills and Safety Legislation*, s. 22.

⁴⁸ Wene, "European and International Regulatory Initiatives", s. 62; European Commission, *Memo/02/253*.

⁴⁹ European Commission, *Memo/02/253*; European Commission, *Memo/01/387*.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Regulation (EC) No 1726/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 Amending Regulation (EC) No 417/2002 on the Accelerated Phasing-in of Double-Hull or Equivalent Design Requirements for Single-Hull Oil Tankers, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32003R1726> (Erişim Tarihi 12 Haziran 2019).

- AB deniz güvenliği kurallarının etkinliğini izlemek için “Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı” (EMSA)⁵² kurulması⁵³;
- Avrupa sularındaki trafiğin izlenmesini sağlama amaçlı “Gemi Trafîği İzleme ve Bilgi Sistemi” kurulması⁵⁴,
- Avrupa Komisyonu’nca petrol vb. ürünlerinin denize sızmaları durumunda ödenecek tazminat tutarlarının üst sınırlarının yükseltilmesi ve kirliliğe neden olanlar hakkında yeterli cezaların verilmesi için bir mekanizma oluşturulması⁵⁵.

5.1. Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (*European Maritime Safety Agency - EMSA*)

Genel anlamda, *EMSA*, AB’ye, genel deniz güvenliğinin sağlanması ve gemi kaynaklı kirliliğinin önlenmesinde etkili bir şekilde hareket etmek için gerekli düzenlemeleri yapabilecek teknik kurumu temsil etmektedir. *EMSA*, AB’nin deniz güvenliğine ilişkin kurallarının daha iyi uygulanması ve ulusal deniz güvenliği otoritelerinin düzenleyici uygulamalarının denetlenmesinde görevlidir⁵⁶.

Gemiler için teknik standartlar belirleyen ve belirli bir ülkede kayıtlı gemilerin yeterli standartta olup olmadıklarını inceleyen klas kuruluşları, *EMSA* tarafından denetlenmektedir. Ayrıca *EMSA*, AB’ye üye veya aday ülkelere yönelik güvenlik şartlarının yerine getirilmesinde ve ulusal denetleme prosedürle-

⁵² European Maritime Safety Agency, <http://www.emsa.europa.eu/> ((Erişim Tarihi 12 Haziran 2019).

⁵³ Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 Establishing a European Maritime Safety Agency, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2002R1406:20130301:EN:PDF>, (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

⁵⁴ Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002, Establishing a Community Vessel Traffic Monitoring and Information System and Repealing Council Directive 93/75/EEC, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

⁵⁵ European Commission, *IP/03/1116*, Brussels, 25 July 2003, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-03-1116_en.htm (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

⁵⁶ Regulation (EC) No 1406/2002, made 1.

rinin uyumlulaştırılmasında, deniz güvenliği veri tabanı oluşturulması ve liman devleti kontrollerinin organize edilmesi yollarıyla yardım etmektedir⁵⁷.

Nihayetinde EMSA'nın görevi oldukça önemlidir, çünkü nihai olarak ulaşılmak istenen esas hedef AB'nin denizcilik ve kirlenmeyle mücadeleye dair kurallarının üye devletler bakımından yeknesak uygulanımını sağlamaktır⁵⁸. EMSA'ya verilen bu yükümlülükler bağlamında, 21-22 Ekim 2004 tarihlerinde EMSA'nın yönetim kurulu tarafından “*Petrol Kirliliğine Hazırlık ve Müdahale İçin Eylem Planı*” (*Action Plan for Oil Pollution Preparedness and Response*)⁵⁹ kabul edilmiştir.

5.2. Araç Trafikinin İzlenmesi

Direktif 2002/59/EC ile AB sularındaki deniz araçları trafiğinin izlenmesinde iyileştirmeler yapılabilmesi ve AB limanlarına taşınmakta olan tehlikeli yükün bildirim amacıyla bir enformasyon sistemi kurulmak istenmiştir. Bu durum bütün üye devletlerin “*Elektronik Veri Değişimi*” (*Electronic Data Interchange- EDI*) sistemi kullanmalarıyla gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. AB sularındaki araç trafiğinin rapor edilmesi ve rotalandırılması, kıyı makamlarına ve diğer gemilere ilgili deniz aracına ait bilgileri verecek otomatik tanımlandırma sistemlerinin AB limanlarına yol almakta olan gemiler için öngörülmesi tedbirleri de Direktif’de yer almaktadır.⁶⁰

Yukarıda sayılan yenilik ve değişikliklerin yanı sıra, deniz kazalarının daha güvenilir ve sağlıklı bir şekilde incelenmesinin yolunu açacak olan ve bunun için, tıpkı uçakların kara kutuları gibi, kaza öncesi yapılan eylemleri kaydeden “*Sefer Bilgi Kayıt Cihazları*” (*Voyage Data Recorders*) kamuoyuna tanıtılmıştır⁶¹. Kıyı makam ve mercilerin yetkileri, çok riskli sayılabilecek ge-

⁵⁷ Eva Heims, “Building EU Maritime Safety Regulatory Capacity”, Executive Politics and Governance, https://doi.org/10.1007/978-3-319-97577-1_4, 2019, s. 84-87; European Commission, *Memo/02/253*; European Commission, *Memo/01/387*.

⁵⁸ Wene, “European and International Regulatory Initiatives”, s. 64.

⁵⁹ European Maritime Safety Agency, “Action Plan for Oil Pollution Preparedness and Response Report”, 2004, <http://www.emsa.europa.eu/technical-ppr/item/486-the-pollution-preparedness-a-response-activities-of-the-european-maritime-safety-agency-report-2009.html> (Erişim Tarihi 12 Haziran 2019).

⁶⁰ European Commission, *Memo/02/253*; European Commission, *Memo/01/387*; Wene, “European and International Regulatory Initiatives”, s. 64.

⁶¹ Özçayır, “The Erika and Its Aftermath”, s. 10-11; Wene, “European and International Regulatory Initiatives”, s. 64.

milere müdahale etme hakkını verecek şekilde genişletilmiştir. Çoğu gemi kazalarının kötü hava şartlarında gerçekleştiği göz önüne alındığında, kıyı devletlerinin artık kötü hava şartlarında gemilerin limanlarını terk etmelerine engel olma hakları da bu Direktif ile sağlanmıştır. Son olarak, her üye devletin tehlike altındaki gemiler için sığınacak limanlara sahip olması zorunlu kılınmıştır⁶².

Tehlike altındaki gemilere sığınacak liman sağlanmasının önemi *Prestige*'in batışı ile daha iyi anlaşılmıştır. Çünkü kamuoyunda baskın olan görüşe göre eğer *Prestige*'e zamanında sığınabileceği bir barınak yeri ya da limana giriş izni verilseydi hem geminin kendisinin hem de kargosunun kaybı kuvvetle muhtemel engellenebilecekti⁶³.

5.3. Tazminat Sistemindeki İyileştirmeler

Avrupa Komisyon'u tarafından, petrol sızmaları ve kirliliği mağdurlarına verilecek tazminatlarda iyileştirme yapılması amacıyla yeni bir sistem teklif edilmiştir. Komisyon'a göre, uluslararası sözleşmelerce düzenlenmiş sorumluluk rejiminin birtakım eksiklikleri bulunmaktaydı. Bu eksiklikler yüzünden petrol kirlenmesi mağdurlarının kayıpları ya tamamen tazmin edilememekte ya da tamamen tazmin sağlansa dahi büyük bir gecikmeyle gerçekleşmektedir. Tamamen tazminin sağlanması adına, tazminat limitlerinin artırıldığı bir planın ivedilikle hazırlanması gerekliliği vurgulanmıştır. Komisyon, zaten var olan uluslararası tedbirlere ek olarak⁶⁴ "*COPE-Fonu*"nun kurulmasını teklif etmiştir. COPE Fonu Avrupalı petrol alıcıları tarafından finanse edilecektir. Bir üye devletten yılda 150.000 tondan fazla ham petrol veya ağır akaryakıt alan herhangi bir alıcı, alınan yağ miktarına karşılık gelen bir oranda, COPE Fonu'na katkıda bulunmak zorundadır. Fon yalnızca, "*Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu*" (The International Oil Pollution Compensation Funds-IOPC Fonu)⁶⁵ tarafından sağlanan maksimum limiti ve AB sularında meydana gelen maksimum

⁶² European Commission, *Memo/02/253*; European Commission, *Memo/01/387*; Wene, "European and International Regulatory Initiatives", s. 65.

⁶³ Wene, "European and International Regulatory Initiatives", s. 64.

⁶⁴ Örneğin, 1992 Fon Sözleşmesi, 1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi (Civil Liability Convention- CLC)'ni destekleyecek ek olarak bir tazminat rejim kurar. Amacı, CLC Sözleşmesi uyarınca gemi sahibi tarafından yeterince karşılanmayan hasarın telafisini sağlamaktır. The 1992 Civil Liability Convention, <https://www.iopcfunds.org/about-us/legal-framework/1992-civil-liability-convention/> (Erişim Tarihi 15 Haziran 2019).

⁶⁵ The International Oil Pollution Compensation Funds, <https://www.iopcfunds.org/> (Erişim Tarihi 15 Haziran 2019).

sınırı aşan bir kaza olduğunda faaliyete geçecektir. Böyle bir kaza olmazsa, COPE Fonu'na herhangi bir katkı yapılmasına gerek yoktur. Fon sadece, meşru talepleri uluslararası rejimdeki üst limitler yüzünden tamamen karşılanamayan mağdurlara ödeme yapacak şekilde tasarlanmıştır⁶⁶. COPE fonundan gelen tazminat, mevcut uluslararası fon sistemi ile aynı ilke ve kurallara dayanacak ancak öngörülebilecek herhangi bir felaket için mevcut olan 200 milyon Euro tavan sınırı 1 milyar Euro olacaktır⁶⁷.

Üst limitlerin artırılması teklifi Konsey tarafından kabul edilmemiştir. *Erika ve Prestige* kazaları, Avrupa tazminat fonu oluşturulması için bir fırsat penceresi oluşturmuş ancak bu fırsat tatmin edici bir şekilde değerlendirilememiştir⁶⁸.

6. ERIKA III PAKETİ

Prestige olayının ardından *Erika III* paketi Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilmiştir. Bu paketin belirtilen amacı bir yandan Avrupa sularındaki kazaların önlenmesi iken diğer yandan mağdur taraflara odaklanılarak meydana gelen kazaların sonuçlarının yönetilmesi için mevcut düzenleyici çerçevenin iyileştirilmesidir⁶⁹.

23 Nisan 2009 tarihinde Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilen *Erika III* paketi, 28 Mayıs 2009 tarihinde AB Resmî Gazetesi'nde yayınlanmış; 17 Haziran 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁷⁰. *Erika III* paketinin düzenlemeye çalıştığı konular aşağıdaki hususları kapsamaktadır;

⁶⁶ Özçayır, "The Erika and Its Aftermath", s. 11-12; Javier Prado-Domínguez / Diego Varela, "The Prestige Disaster and the Proposal for a European Fund for the Compensation of Oil Pollution Damage: A Missed Opportunity for the European Union?", *The Annals of The "Ștefan cel Mare" University of Suceava Fascicle of the Faculty of Economics and Public Administration*, Cilt 11, No 2 (14), 2011, s. 35.

⁶⁷ Özçayır, "The Erika and Its Aftermath", s. 12; Prado-Domínguez ve Varela, "The Prestige Disaster", s. 35.

⁶⁸ European Commission, *Memo/02/253*; European Commission, *Memo/01/387*.

⁶⁹ Duda / Wawruch, "The Impact of Major Maritime Accidents", s. 40-41.

⁷⁰ Technical Paper from the CPMR General Secretariat, "Implementation of the Erika III Package – State of Play", *Reference CRPMDTR110084 A7*, February 2012, s. 1; Jason Chuah, "The Third Eu Maritime Safety Package Objectives and Challenges", *International and Regional Organisations: European Union*, Cilt 15, 2009, s. 1.

- AB’de liman devleti kontrol rejimini kuran 1995 Direktifi’nin revizyonu⁷¹;
- Deniz taşımacılığı sektöründeki kazaların araştırılmasına ilişkin Direktif⁷²;
- Klas kuruluşları için ortak kurallar ve standartlar hakkında düzenleme⁷³;
- 2002 Trafik İzleme Direktifi’nin revizyonu⁷⁴;
- Bayrak Devleti gerekliliklerine uyulması hakkında Direktif⁷⁵;
- Gemi sahiplerinin sigortalarına ilişkin Direktif⁷⁶;
- Kaza durumunda, yolcuların deniz yoluyla nakliyesindeki sorumluluklar hakkında Düzenleme⁷⁷.

6.1. Liman Devleti Kontrolü Direktifi

⁷¹ Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

⁷² Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 Establishing the Fundamental Principles Governing the Investigation of Accidents in the Maritime Transport Sector and Amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0114:0127:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

⁷³ Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Common Rules and Standards for Ship Inspection and Survey Organisations, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0011:0023:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

⁷⁴ Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 Amending Directive 2002/59/EC Establishing a Community Vessel Traffic Monitoring and Information System, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0101:0113:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019)

⁷⁵ Directive 2009/21/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Compliance with Flag State Requirements, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0132:0135:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

⁷⁶ Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Insurance of Shipowners for Maritime Claims, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0128:0131:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

⁷⁷ Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0392&rid=1> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

Bu Direktifin amacı, AB sularındaki standart altı taşımacılığı büyük ölçüde azaltmaya yardımcı olmaktır. Bu bağlamda:

(a) Deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve gemide yaşama ve çalışma koşullarına ilişkin uluslararası ve ilgili Topluluk mevzuatına uyumun artırılması;

(b) Gemilerin liman devleti tarafından kontrol edilmesi için ortak kriterler oluşturulması ve Paris Mutabakatı kapsamındaki uzmanlık ve deneyime dayanılarak denetim ve tutuklama prosedürlerinin uyumlaştırılması;

(c) Topluluk içinde daha sık aralıklarla ve daha ayrıntılı bir denetim için “Liman Devleti Kontrol Sistemi” kurulması öngörülmüştür⁷⁸.

Deniz Taşımacılığı Sektöründeki Kazaların Araştırılmasına İlişkin Direktif

Bu Direktifin amacı, deniz güvenliğinin sağlanması ve böyle deniz kazalarının meydana gelme riskinin azaltılmasıdır⁷⁹. Direktif, IMO ilkelerini AB düzenlemelerine dâhil etmeye çalışmaktadır. Örneğin, bir üye devlet, IMO’nun kazalara ilişkin soruşturmaların ne zaman ve nasıl yapılması gerektiği konusundaki rehberliğine uymalıdır⁸⁰.

Direktif kapsamındaki soruşturmalar, hukuki veya cezai sorumluluğun belirlenmesi veya paylaşılması ile ilgili olmayacaktır. Direktif ayrıca üye devletler arasında uyumlaştırılmış bir soruşturma sisteminin ve denizdeki kazalarla ilgili bir AB veri tabanı oluşturulması çağrısında bulunmaktadır⁸¹.

6.2. Klas Kuruluşlarına İlişkin Düzenleme

Düzenleme ile klas kuruluşlarının AB tarafından tanınması için belirli asgari şartların ve standartların getirildiği yeni bir AB tanıma planının oluşturulması amaçlanmıştır⁸². Bu Düzenleme, klas kuruluşlarının deniz güvenliğinin

⁷⁸ Directive 2009/16/EC, madde 1.

⁷⁹ Directive 2009/18/EC, madde 1 /1.

⁸⁰ Chuah, “The Third Eu Maritime Safety Package”, s. 2.

⁸¹ Directive 2009/18/EC, madde 1/2.

⁸² Chuah, “The Third Eu Maritime Safety Package”, s. 2; Technical Paper from the CPMR General Secretariat, s. 3.

sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili uluslararası sözleşmelere uymasını sağlamanın yanı sıra hizmet sunma özgürlüğünü de hedeflemiştir⁸³.

Klas kuruluşları ve denetlemeleri üzerinde yapılan kontroller üye devletler tarafından Avrupa Komisyonu'na devredilmiştir. Ancak henüz tanınmayan herhangi bir kuruluşa yetki vermek isteyen üye devletler, kuruluşun belirlenen minimum kriterlere uyduğuna dair tüm bilgiler ve kanıtlarla birlikte Komisyon'a tanınması için bir talepte bulunma konusunda hak sahibidir⁸⁴.

6.3. Topluluk Gemi Trafikini İzleme ve Bilgi Sistemi Kurma Direktifi

Bu Direktif ile zaruret halindeki gemiler için sığınma limanlarının hazırlanması tedbirine ek tedbirler öngörülmüştür. Finansal garantiler ve tazminat prosedürleri bu paket ile düzenlenmiştir⁸⁵. Direktif, Üye Devletler arasındaki deniz trafiğinin izlenmesi hakkında bilgi alışverişini kolaylaştıran "SafeSeaNet" sistemini kurmuştur. Bugün, çeşitli gözetim hizmetleri EMSA tarafından yönetilmektedir⁸⁶.

6.4. Bayrak Devleti Gereklilikleri İle İlgili Direktif

Erika III paketinin önem atfettiği, düzenlemeye çalıştığı konulardan biri de bayrak devleti denetiminin artırılmasıdır. Buna göre, AB üyesi devletler, kendi bayrağını taşıyan gemilerin uluslararası standartlara uygunluklarını daha dikkatli bir biçimde takip etmekle yükümlüdür. Bu kalite yönetim sistemi geçerli uluslararası kalite standartlarına uygun olarak sertifikalandırılacaktır. Komisyon, bu ve diğer yükümlülüklerin yerine getirilmesinde üye devletlerden açıklama isteme yetkisine sahiptir. Üst üste iki yıl bayrağı kara listeye alınan üye devletin bu açıklamayı yapması ise şart koşulmuştur⁸⁷.

⁸³ Regulation (EC) No 391/2009, madde 1.

⁸⁴ Regulation ON (EC) No 391/2009, madde 3.

⁸⁵ Chuah, "The Third Eu Maritime Safety Package", s. 2.

⁸⁶ Ibid, s. 2; Technical Paper from the CPMR General Secretariat, s. 3; Directive 2009/17/EC, madde 1.

⁸⁷ Directive 2009/21/EC, madde 8; Chuah, s. 1.

6.5. Gemi Sahiplerinin Sigortası Hakkında Direktif

Erika III paketi çerçevesinde kabul edilen gemi sahiplerinin sorumluluk ve sigortalarına ilişkin Direktif, gemilerden kaynaklanan zararlara ilişkin yükümlülükleri ortaya koymaktadır⁸⁸. Direktifin öngördüğü yükümlülükler, üye devletlerden gelen gemiler ve AB sularında yelken açan üçüncü ülke gemileri ve 300 tonaj veya daha büyük gemiler için geçerlidir. Ticari olmayan bir kamu hizmeti için kullanılan savaş gemileri, yardımcı savaş gemileri veya diğer devletlere ait olan veya işletilen gemiler için geçerli değildir⁸⁹.

6.6 Kaza Durumunda, Yolcuların Deniz Yoluyla Taşınması Yükümlülüğü İle İlgili Düzenleme

Bu Düzenleme yolculara, olası fiziksel maddi zararı kapsayan zorunlu bir sigorta yükümlülüğü getirmiştir. Düzenleme, “*Yolcu Taşınması ve Yolcuların Bagajları ile ilgili 1974 Atina Sözleşmesi*”nin ve IMO’nun ilgili kılavuzlarının uygulanmasına izin vermektedir⁹⁰. Düzenleme gereği yolcu taşınması esnasında bir yolcunun ölümü veya kişisel yaralanması durumlarında, taşıma firmasının, tazminat hakkına sahip kişinin kimliğinin tespitinden sonraki 15 gün içerisinde zararlar orantılı olarak ödeme yapması gerekecektir (herhangi bir hatanın kanıtlanması gerekmez)⁹¹.

Yaralanma taşıma dışı bir kazanın sonucuysa (örneğin, yolcu jakuzide kafasına çarpmışsa), mağdurun taşıyıcıdaki hatayı kanıtlaması gerekmektedir. Ayrıca mağdurların doğrudan sigorta şirketinden tazminat talep edebilecekleri beklendiğinden, tüm taşıyıcı firmalar sigortalı olmalıdır⁹².

7. SONUÇ

Erika ve *Prestige* kazaları, geniş çapta deniz kirliliğine sebebiyet vermiş ve uygulamada eksik veya boşlukların olduğunu göstermiştir. Böylece deniz

⁸⁸ Technical Paper from the CPMR General Secretariat, s. 4.

⁸⁹ Directive 2009/20/EC, madde 2.

⁹⁰ Regulation (EC) No 392/2009, madde 1; Technical Paper from the CPMR General Secretariat, s. 4.

⁹¹ Regulation (EC) No 392/2009, madde 6/1.

⁹² Chuah, “The Third Eu Maritime Safety Package”, s. 3.

çevresinin korunması ile ilgili mevcut mevzuatın yenilenmesi veya iyileştirilmesinde uluslararası veya bölgesel eylemlere yol açmışlardır.

Aynı zamanda gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi için uluslararası asgari gerekliliklerin yanı sıra bu gerekliliklere uygunluğun etkin bir şekilde izlenmesini sağlayan etkin mekanizmaların uygulanması gerektiğini göstermiştir. Bu kazalar, petrol kirliliği sonucu meydana gelen zararların tazmin edilmesine yönelik olarak da yasal çerçeveyi etkileyen olaylar olmuşlardır.

Ciddi gemi kazaları sonrasında formüle edilen politikaların çoğu, bir geminin tasarlanma şekline odaklanmıştır. Elbette ki daha iyi hizmet, daha fazla rekabet gücü ve daha fazla güvenlik için gemi tasarımında her zaman ilerlemeler olmalıdır. Bununla birlikte, bu politikaların birçoğu “*pasif güvenlik*” anlamına gelir. Bu önlemlerin yanında “*aktif güvenlik*” önlemlerinin de alınması şarttır. Bu önlemler arasında, özellikle de çoğu kazada insan hatasının varlığı göz önüne alındığında, gemi personelinin eğitim ve öğretimi, kesinlikle en önemli araçlardan biridir. Ayrıca, gemi trafik yönetimi bilgi sistemleri ile çarpışma veya karaya oturma riskini azaltan politikalar dikkatlice gözden geçirilmelidir⁹³.

Erika ve *Prestige* kazaları bize göstermiştir ki gemi kazaları genellikle fırtınalı, kötü hava koşulları ve yüksek dalgalar sırasında meydana gelmektedir. Sızıntıya müdahale önlemlerinin veya denizdeki kirlilikle mücadele ekipmanının etkinliği bu şartlar altında oldukça sınırlıdır⁹⁴. Dolayısıyla kötü hava koşullarıyla mücadele edebilecek personel ve ekipmanın geliştirilmesi de bir o kadar önemlidir.

Devletler, gerek deniz çevresinin korunması ve muhafazası gerek ekonomileri veya vatandaşlarının refahı adına, geçmiş hatalarından ders alarak gerekli önlemleri almalı ve etkin bir şekilde uygulamalıdır. *Erika* ve *Prestige* kazaları sonrası, birçok AB Direktifinin düzenlenmesi ve uygulamaya konulması, deniz çevresinin küresel olduğu kadar bölgesel düzeyde de korunmasında bir başarı olarak görülebilir. Ancak bu önlemlerin çoğunluğu direktif olduğundan, üye devletler tarafından uygulanmaya koyulacaktır. Dolayısıyla *Erika Paketleri* nin başarısında önemli rollerden biri de üye devletlere düşmektedir.

⁹³ Ibid, s. 89-90.

⁹⁴ Höfer, “Tanker Safety and Coastal Environment”, s. 1.

Büyük petrol tankeri kazalarının, uygulamadaki mevzuatı büyük ölçüde şekillendirdiğini ve şekillendirmeye devam ettiğini göstermesi bakımından, *Erika* ve *Prestige* kazaları öğretici bir örnek oluşturmaktadır.

KAYNAKÇA

- Aldo Chircop, “Living with Ships in Distress - A New IMO Decision-Making Framework for the Requesting and Granting of Refuge”, *WMU Journal of Maritime Affairs*, Cilt 3, No 1, 2004, ss. 31-49.
- Ali Yasin Kaya / Kadir Emrah Erginer, “Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi”, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 14, Sayı 2, 2016, ss. 1-17.
- Amanda B.M. Fadigas, “Vulnerability Factors of Shellfisherwomen in the Face of Oil Spill Events: An Analysis of the Prestige Case”, *International Journal of Disaster Risk Reduction*, Cilt 24, 2017, ss. 560-567.
- Angela Carpenter, “The EU and Marine Environmental Policy: A Leader in Protecting the Marine Environment”, *Journal of Contemporary European Research*, Cilt 8, No 2, ss. 248-267.
- Barbara Vaughan, “The Liability of Classification Societies”, 2006, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Vaughan-The-Liability-of-Classification-Societies-UCT-LLM.pdf> (Erişim Tarihi 12 Haziran 2019).
- Caroline Stenman, *The Development of the MARPOL and EU Regulations to Phase out Single Hulled Oil Tankers*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Göteborg, Department of Law, 2005.
- Daniel Duda / Ryszard Wawruch, “The Impact of Major Maritime Accidents on the Development of International Regulations Concerning Safety of Navigation and Protection of the Environment”, *Scientific Journal of Polish Naval Academy*, Cilt 211, No 4, 2017, ss. 23-44.
- Diego Carro et al., “Final Disposal of the Wastes Associated with the Oil Spill of the Tanker Prestige Through Its Stabilization with Quicklime and

Granite Fines”, *Soil & Sediment Contamination*, Cilt 17, No 4, 2008, DOI: 10.1080/15320380802146636, ss. 393-410.

Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002, Establishing a Community Vessel Traffic Monitoring and Information System and Repealing Council Directive 93/75/EEC, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

Directive 2001/105/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001 Amending Council Directive 94/57/EC on Common Rules and Standards for Ship Inspection and Survey Organisations and for the Relevant Activities of Maritime Administrations, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32001L0105> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

Directive 2001/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001 Amending Council Directive 95/21/EC Concerning the Enforcement, in Respect of Shipping Using Community Ports and Sailing in the Waters Under the Jurisdiction of the Member States, of International Standards for Ship Safety, Pollution Prevention and Shipboard Living and Working Conditions (Port State Control), <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0747a1a4-efd0-4d6a-8273-09dd92cb13b3> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 Amending Directive 2002/59/EC Establishing a Community Vessel Traffic Monitoring and Information System, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0101:0113:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019)

Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 Establishing the Fundamental Principles Governing the Investigation of Accidents in the Maritime Transport Sector and Amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0114:0127:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Insurance of Shipowners for Maritime Claims, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0128:0131:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

Directive 2009/21/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Compliance with Flag State Requirements, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0132:0135:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

Emilia Luoma, *Oil Spills and Safety Legislation*, Publications from the Centre for Maritime Studies, 2009.

Eric J. Jaworski, “Developments in Vessel-Based Pollution: Prestige Oil Catastrophe Threatens West European Coastline, Spurs Europe to Take Action Against Aging and Unsafe Tankers” *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, Cilt 14, 2003, ss. 101-109.

European Commission, IP/03/1116, Brussels, 25 July 2003, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-03-1116_en.htm (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

European Commission, Memo/01/387, Brussels, 27 November 2001, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-01-387_en.htm (Erişim Tarihi 10 Haziran 2019).

European Commission, Memo/02/253, Brussels, 14 November 2002, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-02-253_en.htm (Erişim Tarihi 12 Haziran 2019); European Commission, Memo/01/387.

- European Maritime Safety Agency, “Action Plan for Oil Pollution Preparedness and Response Report”, 2004, <http://www.emsa.europa.eu/technical-ppr/item/486-the-pollution-preparedness-a-response-activities-of-the-european-maritime-safety-agency-report-2009.html> (Erişim Tarihi 12 Haziran 2019).
- European Maritime Safety Agency, <http://www.emsa.europa.eu/> ((Erişim Tarihi 12 Haziran 2019).
- European Parliamentary Research Service, “Ex-Post Impact Assessment on the Implementation and Effects of the Third Maritime Safety Package”, October 2015.
- Eva Heims, “Building EU Maritime Safety Regulatory Capacity”, *Executive Politics and Governance*, https://doi.org/10.1007/978-3-319-97577-1_4, 2019, ss. 83-110.
- Garcia Negro et al., “Compensating System for Damages Caused by Oil Spill Pollution: Background for the Prestige Assessment Damage in Galicia, Spain”, *Ocean & Coastal Management*, Cilt 50, 2007, ss. 57-66.
- Henning Jessen, *The Liability of Classification Societies - Some Practical Issues*, Comite Maritime International Yearbook, 2014.
- International Maritime Organization, “International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER)”, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).
- International Maritime Organization, “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)”, [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx) (Erişim Tarihi 15 Haziran 2019).
- Jason Chuah, “The Third Eu Maritime Safety Package Objectives and Challenges”, *International and Regional Organisations: European Union*, Cilt 15, 2009, ss. 1-3.

- Javier Prado-Domínguez / Diego Varela, “The Prestige Disaster and the Proposal for a European Fund for the Compensation of Oil Pollution Damage: A Missed Opportunity for the European Union?”, *The Annals of The “Ștefan cel Mare” University of Suceava Fascicle of the Faculty of Economics and Public Administration*, Cilt 11, No 2 (14), 2011, ss. 32-39.
- Jose Juste-Ruiz, “Compensation for Pollution Damage Caused by Oil Tanker Accidents: from ‘Erika’ to ‘Prestige’”, *Aegean Review Law Sea*, Cilt 1, 2010, ss. 37-60.
- Juan Fernández-Tajes et al., “Monitoring Follow Up of Two Areas Affected by the Prestige Oil Four Years After the Spillage”, *Journal of Toxicology and Environmental Health, Part A Current Issues*, Cilt 74, 2011, ss. 1067-1075.
- Juan L. Pulido, *Compensation by the Coastal States - The Prestige Disaster*, Jürgen Basedow ve Ulrich Magnus (der.), Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2007, ss. 151-169.
- Julie Adshead, “The Application and Development of the Polluter-Pays Principle Across Jurisdictions in Liability for Marine Oil Pollution: The Tales of the ‘Erika’ and the ‘Prestige’”, *Journal of Environmental Law*, Cilt 30, 2018, ss. 425-451.
- Ling Zhu, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 – Liability and Insurance Aspects*, Jürgen Basedow ve Ulrich Magnus (der.) Springer, 2007, ss. 171-180.
- Maria Boilé et al., “Oil Spills in Maritime Transport Call for Action”, *Transportation Research Record 1909*, Cilt 1909, No 1, 2005, ss. 100-107.
- Oya Özçayır, “The Erika and Its Aftermath”, *International Maritime Law Journal*, Cilt 7, No 7, 2000, <http://www.amiri.org.uk/oya/lawofthesea/wp-content/uploads/2012/12/Erika.pdf> (Erişim Tarihi 10 Haziran 2019).
- Paris MoU on Port State Control, <https://www.parismou.org/about-us/organisation> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

Patricia Iciar Garcia, “‘Nunca Mais!’ How Current European Environmental Liability and Compensation Regimes are Addressing the Prestige Oil Spill of 2002”, *University of Pennsylvania Journal of International Economic Law*, Cilt 25, No 4, 2004, ss. 1395-1437.

Peter Geoffrey Wells, “The Iconic Torrey Canyon Oil Spill of 1967- Marking Its Legacy”, *Marine Pollution Bulletin*, Cilt 115, 2017, ss. 1-2.

Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 Establishing a European Maritime Safety Agency, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2002R1406:20130301:EN:PDF>, (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

Regulation (EC) No 1726/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 Amending Regulation (EC) No 417/2002 on the Accelerated Phasing-in of Double-Hull or Equivalent Design Requirements for Single-Hull Oil Tankers, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32003R1726> (Erişim Tarihi 12 Haziran 2019).

Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Common Rules and Standards for Ship Inspection and Survey Organisations, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0011:0023:EN:PDF> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0392&rid=1> (Erişim Tarihi 14 Haziran 2019).

Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council of 18 February 2002 on the Accelerated Phasing-in of Double Hull or Equivalent Design Requirements for Single Hull Oil Tankers and Repealing Council Regulation (EC) No 2978/94, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32002R0417> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2019).

- Technical Paper from the CPMR General Secretariat, “Implementation of the Erika III Package – State of Play”, Reference CRPMDTR110084 A7, February 2012.
- The 1992 Civil Liability Convention, <https://www.iopcfunds.org/about-us/legalframework/1992-civil-liability-convention/> (Erişim Tarihi 15 Haziran 2019).
- The International Oil Pollution Compensation Funds, <https://www.iopcfunds.org/> (Erişim Tarihi 15 Haziran 2019).
- Thomas Höfer, “Tanker Safety and Coastal Environment: Prestige, Erika, and What Else?”, *Environmental Science and Pollution Research*, Cilt 10, No 1, 2003, ss. 1-5.
- Wene, Justine, “European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents”, *Maritime Law Association of Australia and New Zealand*, Cilt 19, 2005, ss. 56-73.
- Wout Broekema, “Crisis-Induced Learning and Issue Politicization in the Eu: The Braer, Sea Empress, Erika, and Prestige Oil Spill Disasters”, *Public Administration*, Cilt 94, No 2, 2016, ss. 381-398.