



KIYI TESİSLERİNİN
FAALİYETLERİNDEN KAYNAKLI
KİRLENMEDEN DOĞAN
ZARARLARIN VE HUKUKİ
SORUMLULUĞUN 5312 SAYILI
KANUN ÇERÇEVESİNDE
İNCELENMESİ*

Yamaç GÜNEYLİ**

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9214-9619>

DOI: 10.30915/abd.860307

Makalenin Geldiği Tarih: 23.12.2019 **Kabul Tarihi:** 05.12.2020

* **Bu makale hakem incelemesinden geçmiştir ve TÜBİTAK-ULAKBİM Veri Tabanında indekslenmektedir.**

** Avukat / LL.M, B.Sc, M.Sc.

ÖZ

Denizler sosyal, kültürel, ekonomik ve biyolojik açıdan insanlığın ortak mirasıdır. Kirlilik ise bu mirasın karşısındaki en büyük ve yakın tehlikedir. Gemi kaynaklı kirlenme birçok akademik çalışmaya konu olmuşsa da, kıyı kaynaklı kirlenmenin önemi yıllardır göz ardı edilmiştir. Bu çalışmada öncelikle konunun teknik boyutu ele alınmış ve kıyı tesisi kavramı irdelenmiştir. Kıyı tesisleri kaynaklı kirleticilerin denizlerde yol açtığı kirlenme hususu ortaya konularak ortaya çıkan kirlenmeden doğan zarar tespit edilmeye çalışılmıştır. Sonrasında, kıyı tesisleri kaynaklı kirlenmeden doğan zararlardan hukuki sorumluluğun niteliği ve dayanağı 3.3.2005 tarih ve 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” kapsamında incelenmiş ve bu kanunun uygulanabilirliği tartışılmıştır. Sonuç olarak, tümü tehlikeli faaliyetler yürüten kıyı tesislerinden kaynaklı kirlenmeden doğan zarara Çevre Kanunu ve Borçlar Kanunu’nun tehlike sorumluluğunu düzenleyen genel hükümleri çerçevesinde çözüm bulunması önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kıyı Kaynaklı Kirlenme, Deniz Kirliliği, Sorumluluk, Kıyı Tesisi, Deniz Çevresi

THE POLLUTION DAMAGE CAUSED BY THE
SHORE FACILITIES AND ITS LIABILITY ISSUE
UNDER THE LAW NUMBERED 5312

ABSTRACT

Seas are the common heritage of mankind in social, cultural, economic and biological aspects. Whereas, marine pollution poses the closest danger to this heritage site. While sea pollution from the vessels has been subjected to many academic studies, marine pollution from land-based facilities has been ignored for many years. In this study, technical aspects of the land-based marine pollution are primarily taken into account and the term of shore facility is scrutinized. Moreover, marine pollution caused by the pollutants from shore facilities is introduced. Finally, the legal basis and the legal character of the civil liability of pollution damage caused by shore facilities have been attempted to discuss in accordance with the Law Pertaining to Principles of Emergency Response and Compensation for Damages in Pollution of Marine Environment by Oil and Other Harmful Substances. In conclusion, the general provisions regarding the strict liability in the Code of obligation and the related clauses of Environmental Law are suggested to solve the issue of pollution damage from the land-based facilities those of which overwhelmingly participate in dangerous activities.

Keywords: Pollution from shore facilities, Marine Pollution, Liability, Land-based Facilities, Marine Environment

KISALTMALAR

AÜHFD	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Bkz.	Bakınız
C.	Cilt
EPA	ABD Çevre Koruma Ajansı (<i>Environmental Protection Agency</i>)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (<i>International Maritime Organization</i>)
İÜHFD	İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
m.	madde
RG	Resmi Gazete
s.	sayfa
S.	Sayı
TBBD	Türkiye Barolar Birliği Dergisi
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
Y.	Yıl
YBHD	Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi

GİRİŞ

Deniz kirliliği, sosyal, ekonomik, çevresel ve hukuki boyutları olmasından dolayı tüm insanlığı ilgilendiren uluslararası bir meseledir. Üç tarafı denizlerle çevrili olmasından dolayı deniz ile içiçe olan ve bu ilişkiden ticari ve kültürel düzeyde fayda sağlayan Türkiye için de deniz kirliliği meselesi hayati önemi haizdir.

Bilindiği üzere deniz çevresinin kirlenmesi hususunda deniz ulaşımı ve taşımacılığında kullanılan gemilerin işletilmesi ve karıştığı kazalar sonucu meydana gelen kirlilik meselesi uluslararası boyutta 20. Yüzyılın başlarından itibaren tartışılmaya başlanmış, ortak hareket etme gereksinimi ortaya çıkmıştır. Bu tartışmalar neticesinde özellikle petrol kaynaklı deniz kirliliği zararlarının giderilmesi için çok taraflı ve iki taraflı sözleşmelerle giderek ağırlaşan sorumluluk esasları ve kirlilik zararlarının tazmini ilkeleri düzenlenerek bir hukuk rejimi oluşturulmuştur^[1]. Diğer taraftan, kıyı tesislerinin faaliyetlerinden ortaya çıkabilecek petrol ve diğer zararlı maddelerin neden olduğu kirlenme diğer önemli bir deniz kirlilik kaynağı olmasına ve gün geçtikçe de artan düzeyde zararlara sebebiyet vermesine rağmen uluslararası toplumun ilgisini şimdiye kadar gemi kaynaklı petrol kirliliği kadar çekememiştir.

Son 10 yılda tüm dünyada hızla artan nüfusla birlikte kıyı alanlarında yoğunlaşan kentleşme, diğer taraftan ekonomik yönden sağladığı avantajlar nedeniyle endüstriyel faaliyetleri için kıyılara yakın kurulan sanayi tesisleri sebebiyle kara kaynaklı deniz kirliliği çok büyük oranda artış göstermiş, gemi kaynaklı kirlenme yanında dikkati çekmeye başlamıştır. Her ne kadar kara kaynaklı deniz kirlenmesi olarak konu şemsiye bir kavram ile ifade ediliyorsa da, kıyı alanlarındaki endüstriyel ve sanayi faaliyetlerinin yol açtığı kirlilik veya evsel, tarımsal ve benzeri kaynaklı kirlenmenin nitelikleri ve unsurları çok farklı olduğundan ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda endüstriyel ve sanayi faaliyetleri kolunda bulunan ve tipik tehlike potansiyeli bulunan kıyı tesisleri, yapılan faaliyetin büyüklüğü ve sayıca fazlalığı neticesinde kirliliğin ana kaynağı olarak değerlendirilmektedir. Tüm bu anlatılanlar ışığında, çalışmamızın konusu; deniz kirliliğine sebebiyet veren ve kanunlarımızda düzenlenmesine rağmen daha ayrıntılı

[1] *Ağsakal, İ.*: “Donatanın Deniz Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğuna Uygulanabilecek Hükümlerin Tespiti”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.227.

bir zeminde tartışılması gereken kıyı tesisleri kaynaklı zararların niteliği ve bu zararlardan doğan hukuki sorumluluk meselesidir.

İşte bu sebeple bu çalışmada, öncelikle kıyı kavramının hukuki niteliğini ortaya konmaya çalışılmış, sonrasında kıyı tesisi kavramının tanımı yapılarak, mevzuatımızdaki tanımın yeterli olup olmadığı tartışılmıştır. Bu kısmın devamında önce genel anlamda denizde kirlenmeye yol açan kirleticiler tanımlanmıştır. Bu kirleticiler ve etkilerinin belirlenmesi, sonrasında kıyı tesislerinin yol açtığı deniz kirliliği ortaya çıktığında tüm tarafların ortak zeminde hareketi bakımından önem arz etmektedir. Son olarak tazminatın belirlenmesinde zararın önemini ortaya koymanın zaruretiyle kirlenmeden doğan çevresel zarar açıklanmıştır. İkinci bölümde ise, kıyı tesislerinden kaynaklı kirlenme hadisesinde zarar görenin tazmini için malikin veya işle-tenin, Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanuna^[2] (“Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu”), göre sorumluluğunun hukuki mahiyeti ve yükümlülükleri ortaya konmaya çalışılmıştır.

I. KIYI TESİSLERİNİN FAALİYETLERİNDEN KAYNAKLI KİRLENMEDEN DOĞAN ZARARLAR

1. Kıyının Tanımı ve Hukuki Niteliği

Kıyı tesislerinin sebep olduğu kirlenmeleri tanımlayabilmemiz için öncelikle kıyının hukuki niteliğini ve sonrasında kıyı tesisi kavramının içeriğini ulusal ve uluslararası mevzuat uyarınca ortaya koymamız gerekmektedir.

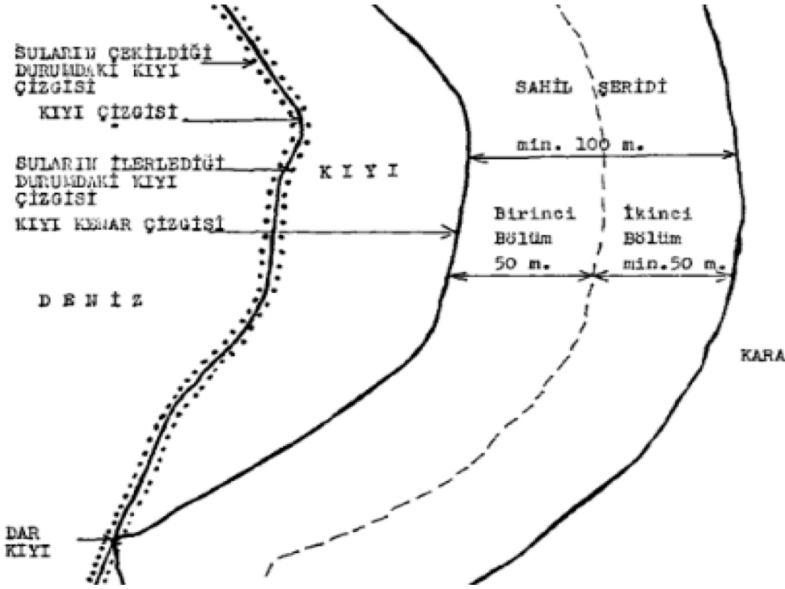
Genel anlamıyla kıyı, her türlü doğal su kütesini çevreleyen kara parçası olarak tanımlanmaktadır^[3]. Daha teknik bir tanım için bakılması gereken yasal düzenleme Kıyı Kanunu'dur^[4]. Kıyı, 4. madde kapsamında deniz, göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği anda belirlediği kıyı çizgisi ile bu çizginin kara yönünde devamında su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınır çizgisi, diğer bir deyişle kültür arazisinin başladığı çizgi

[2] 3.3.2005 tarih ve 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” (RG, 11.3.2005, S. 25752).

[3] AYM, 18.09.1991, E. 1990/23, K. 1991/29.

[4] 4.4.1990 tarih ve 3621 sayılı “Kıyı Kanunu” (RG. 17.4.1990 S.20495).

arasında kalan uzunlamasına ve derinlemesine iki boyut içeren bir alan olarak tanımlanmıştır. Anayasamız, kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanılmasına ilişkin 43. maddesinde; “Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir ...” demek suretiyle kıyının hukuksal konumuna hükmetmiştir. İşte kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunduğu hükmü uyarınca da kıyılar, özel mülkiyete konu olamazlar. Kıyılarda imar planı kararı ile kanunun sınırlı sayı ilkesi uyarınca saydığı altyapı, yapı ve tesisler yapılabilir. Bu noktada kıyıda planlama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin, bir başka söyleyişle, kıyının sınırlarının tespiti zorunludur.



Şekil 1 – Kıyı Çizgisi, Kıyı, Kıyı Kenar Çizgisi Gösterir Kroki

Yukarıda yapılan nitelendirme ve Şekil-1’deki Kroki ışığında kıyıya kurulacak tesisleri göz önünde tuttuğumuzda, bu tesislerin tümüyle kıyı olarak nitelediğimiz alan içinde olamayacağı, daha çok kıyının “Kara” tarafı üzerine inşa edilen yapı veya tesislerin, deniz yapıları ve/veya tamamlayıcı yan veya bitişik yapılarının diğer bir ifadeyle mütemmim cüz’lerinin bu alan içerisinde bulunabileceği değerlendirilmektedir.

2. Kıyı Tesisi Kavramı

Kıyı tesisi ise, Kıyı Kanunu'nun "Kıyının Korunması, Yapı Yasağı, Kıyı ve Denizde Yapılacak Yapılar" başlıklı 6 ncı maddesinde^[5] kıyılarda ve -kamu yararının gerektirdiği hallerde- doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar üzerinde yapılabilen İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, çekek yeri, tasfiye ve pompaj istasyonları, faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri ile bunlara bitişik diğer daimi tesisler ve benzeri yapılar olarak detaylı olarak tanımlanmıştır. Bu tanımdan hareketle, kıyı tesisine ilişkin temel unsurlar; öncelikle bu tesislerin sadece kıyılarda veya doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar üzerine oturtulmasıdır. İkinci olarak, bu tesislerden bazılarının, örneğin iskele veya gemi söküm yeri vb., kıyıdan başka yerde inşa edilmelerinin mümkün olmamasıdır. Bu zorunluluk faaliyetin gerçekleşmesi sırasında yapılan edimin veya faaliyet sonucunda icra edilen işin doğrudan denizle teması gerektirmesinin sonucudur. Son olarak, ilk iki unsurda bahsedilen yapılara bitişik olan ve daimi olarak inşa edilen yapıların da kıyı tesisine dahil olacağı düzenlenmiştir.

Kıyı Kanunu, kullanım amaçlarına göre yapı ve tesisleri fiziksel unsurları öne çıkararak tanımlarken, Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu, kıyı tesisini^[6], açık deniz tesisleri ve boru hatları da dahil, kıyıda veya kıyıya yakın bölgelerde denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine yol açabilecek faaliyetleri icra eden tesis olarak tanımlamıştır. Konumuz bakımından daha öncelikli ve önemli olan bu tanım, Kıyı Kanunu'nda bulunan tanımdan tamamen farklı unsurlar içermektedir. Tanımdaki bu unsurlar dikkatle incelenecek olursa aşağıda belirtilen hususlar önem arz etmektedir;

- Öncelikle kıyı tesisinin, kıyıda veya kıyıya yakın bölgede olması gerektiği belirtilmiştir. Kıyıya yakın bölgenin neresi olduğu, cümlenin başındaki "açık deniz tesisleri"^[7] örneğinden yola çıkılarak kıyıya yakın

[5] Kıyıda imar planı kararı ile yapılabilecek yapı ve tesislerin tümü için bkz. 3621 sayılı Kıyı Kanunu 6. Maddesi.

[6] Tanımın tamamı için bkz. Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu Madde 3/(g).

[7] "Açık Deniz Tesisi" kavramın hangi tesis ve/veya yapıları içerdiği kanunun herhangi bir bendinde veya Kanun tasarısı gerekçesi ve Çevre Komisyonu raporunda açıklanmadığı gibi mevzuat ve doktrinde de böyle bir kavrama rastlanmamıştır. Bkz. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve

deniz alanları olarak değerlendirilmektedir. Zira Kanun koyucunun kıyıya yakın bölgelerdeki tesis ile anlatmak istediğinin, tanımın geneli uyarınca denizlerde kirlenmeye yol açabilecek nitelikte faaliyetler olarak denizde bulunan bu yapıyı işaret etmesinden ötürü açık deniz tesisi olduğu değerlendirilmiştir. Ayrıca, bu örneğin tahdidi olarak sayılmadığından hareketle, bu ve benzeri deniz üstü tesislerin kıyı tesisi içerisinde sayılması kaçınılmazdır. Ancak bu tesislerin yukarıda ayrıntılı olarak açıklanan “kıyı” kavramı içerisinde kalmadığı bu yüzden de bu yapıların kıyı tesisi olarak tanımlanamayacağı açıktır. Şundan ötürü ki, su çevresini çevreleyen kara parçası olarak kıyının sınırı, kıyı çizgisinden öteye geçmemektedir. Tamamı deniz içerisinde ve/veya üzerinde kurulu faaliyet gösterecek bir yapı olarak açık deniz tesisleri konumu itibarıyla kıyı çizgisinin ötesinde konumlanmaktadır ve bu tesislerin kıyı veya kara ile herhangi bir bağlantısı bulunmamaktadır.

- Diğer bir önemli unsur ise, bu kıyı tesisinin icra ettiği faaliyet sırasında deniz çevresini petrol veya diğer zararlı maddelerle kirlenme riski taşımasıdır. Aslında bu unsur ileride ayrıntılı olarak bahsedeceğimiz tipik tehlike olgusunun tanıma yansıyan tezahürüdür. Kanun koyucu burada kıyı tesislerini nitelendirme yoluna gitmemiş ve fakat kanunun kapsamına girebilmesini deniz çevresini petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenme riskinin bulunmasını yeterli saymıştır. Boru hattı^[8] ise örnekleme olarak sayılmıştır. Bu itibarla birinci unsur ile birlikte deniz çevresinde kirliliğe sebep olma riski taşıyan tüm tesisler bu kanun kapsamında kıyı tesisi olarak nitelendirilebilecektir.

Tüm bu açıklananlar ışığında, Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu kapsamında yapılan kıyı tesisleri tanımı, kanunun “*deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ... kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak ...*” olan amaçlarına

Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Tasarısı ve Çevre Komisyonu Raporu (1/876) <<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>>.

- [8] “Boru hattı” ifadesi teknik olarak eksik bir terminoloji olarak kullanılmasından dolayı 5312 sayılı Kanun ve benzeri kanunlarda sağlanmaya çalışılan hukuki korumayı sağlamayacaktır. Zira “boru hatları taşıma işini kendi başlarına değil, bunlarla ilişkilendirilen tertibat ve tesisatlarla birlikte yaparlar. Boru hattıyla birlikte bu teknik tesisatın tümünü “Boru hattı tesisleri” olarak adlandırabiliriz”. Bkz. *Güneyli, Y.: Sınıraşan Boru Hatlarının Üçüncü Kişilere Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk*, Ankara 2012, s.13.

hizmet eder şekilde bu tesisleri açık olarak tanımlıyor gözükmese de, aslında kanunlarla öngörülmesi gereken kesinlik ve objektiflik yönünden muğlaktır. Kıyı tesislerinin en önemli unsuru “Kara” ile bütünleşik olarak üzerinde, içinde veya altında fakat karada kurulu bulunmasıdır. Ancak, eğer Kıyı Kanununda bahsedildiği gibi iskele, liman, dalgakıran gibi denizciliğe yönelik altyapı tesislerini de geniş anlamda kıyı tesisi olarak değerlendirirsek, bu kıyı çizgisini aşan yapıların, kıyı tesisi sayılabilmesi için mutlaka kıyı ile kesintisiz olarak bağlantısının olması gerekecektir.

3. Kıyı Tesislerinin Faaliyetlerinden Kaynaklanan Kirlenmeden Doğan Zararlar

A. Kirlenen Olarak Kıyı Tesisleri

Bu tip tesisler için çok çeşitli faaliyet tipleri düşünülebilir. Zaten teknolojinin çok hızlı ilerlediği dünyamızda tesisleri ismen belirlemek için hazırlanan bir faaliyet listesinin devamlı surette yenilenmesi gerektiğinden pratik olması beklenemez. Bu sebepten normalin üzerinde tehlike riski barındıran faaliyetleri icra eden bu tesisleri, çevresel olarak maruz bırakacakları kirlenmelerinden doğan zararlarından dolayı hukuki bazı kısıtlarla sınırlayarak, belirleme yoluna gidilmesi gerekmektedir. Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu bu faaliyet tiplerini sınırlayacak kıstas olarak çok genel bir ifade ortaya koymuştur. Kanunda belirlendiği üzere, kıyı tesisleri için kıstas, denizlerde petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye yol açacak faaliyetleri icra etmesidir. Bu kapsamı daha somutlaştıran bir tanım, kanuna istinaden çıkartılan Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu uyarınca yayınlanan ‘Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği’nde^[9] (“Sorumluluk Sigortası Tebliği”) verilmiştir. Tebliğe göre, kıyı tesisleri, zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırması gereken işletmeler olarak; rafineriler, petrol ve petrol ürünlerinin yükleme veya boşaltımının yapıldığı limanlar ve istasyonlar, dolmuş tesisleri, depolama tesisleri, gaz terminalleri, enerji santralleri, endüstriyel üretim tesisleri, yükleme veya boşaltma yapılan limanlar ve iskeleler, terminaller, tersaneler, gemi söküm tesisleri, gemi inşa ve onarımının yapıldığı tesisler ve bu tip benzeri faaliyetlerin gerçekleştirildiği tesislerdir. İşte kabul edilen bu ve benzeri kıyı tesisleri, riskin gerçekleşmesi durumunda nadiren maddileşen,

[9] RG. 25.4.2018 S.30402.

ama bu hallerde çok ciddi ve ağır kirilenme zararları ortaya çıkarabilecek tehlikeli faaliyetler icra etmektedirler^[10].

B. Denizde Kirilenmeye Yol Açan Kirleticiler

Kabul etmek gerekir ki, tehlikeli olarak nitelendirilen faaliyetler icra eden bu tesislerin sebep oldukları kirilenmeler ve sonucunda doğan zararlar büyük ve ciddi boyutlarda olmaktadır. Bu yüzden sebep olunabilecek çevresel kirilenmelerin tartışmaya açık olmayacak şekilde tanımlanması ve bu tanımlara istinaden kıyı tesislerinin sahip olması gereken teknik donanımların ve uluslararası standartlarının denetlenmesi ve faaliyetleri boyunca kayıt altında tutulması gerekir^[11]. Bu ise iç hukuk düzenlemelerinin konusudur.

Kirilenme olgusunu anlayabilmemiz ve daha önemlisi kirliliği giderebilmemiz için faaliyetlerin yarattığı kirleticilerin özelliklerini bilmemiz gerekir. Kirleticiler; çöpler, pis sular, kimyasal maddeler, sanayi atıkları, zehirli tarımsal ilaçlar, petrol ve türevleri ve benzeri nitelikteki maddeler şeklinde çok çeşitlidir^[12]. Bu yüzden deniz alanlarında farklı etkilere yol açacak sıvı, katı, radyasyon, toz veya buhar halde bulunan kirleticilere farklı müdahale ve kontrol tekniklerinin uygulanması gerekmektedir.

[10] Unutmamak gerekir ki, Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu 3 ncü maddenin (g) bendinde bu tesislere açık deniz tesislerini ve boru hatlarını da eklemiştir. Bu konudaki değerlendirmeleri bir önceki bölümde bulabilirsiniz.

[11] *Demir, İ.*: “Kıyı Ötesi (Offshore) Tesislerin Sebep Olduğu Kirilenme Zararları Dolayısıyla Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Meselesi Üzerine Değerlendirmeler”, İÜHFD 2015, C.6, S.1, s.40.

[12] *Gao, Z.*: Environmental Regulation of Oil and Gas, Kluwer Law International 1998, s.561; *Zilelioğlu, H.*: “Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler”, Prof Dr Jale G. Akipek’e Armağan, Konya 1991, s.510. Kirletici maddelerle ilgili olarak Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği 6. Maddesi değişik bir sınıflandırmaya tabi tutmuş ve bunlara, kirletici etkenler demiştir. Alıcı su ortamlarında evsel, endüstriyel, tarımsal, deniz trafiği ve benzeri kaynaklardan dolayı kirilenmeye neden olan bu etkenleri; Fekal atıklar, organik atıklar, kimyasal atıklar, aşırı üretim artışına neden olan besin maddelerinin, alıcı ortamın dengesini bozacak şekilde aşırı boşaltımı, atık ısı, radyoaktif atıklar, Deniz dibinden taranan malzeme, çamur, çöp ve hafriyat artıklarının ve benzeri atıkların boşaltımı, gemilerden kaynaklanan petrol türevli katı ve sıvı atıklar ve Tehlikeli Maddelerin Su ve Çevresinde Neden Olduğu Kirliliğin Kontrolü Yönetmelik eklerinde belirtilen maddeler olarak tanımlamıştır.

Kirlilik ile ilgili çeşitli mevzuatlara yansıtılan kirleticilere ilişkin ayrımlardan yola çıkarak Kıyı tesislerinin üreteceği kirleticilerin genel nitelikleri saptanmaya çalışılacaktır. Öncelikle kirleticilerin ulusal mevzuatta ve uluslararası sözleşmelerde yer verilen sınır değerlerin belirlenmesinde, yapılan “düşük ve yüksek yoğunlukta kirleticiler” ayrımı yatmaktadır. Yüksek konsantrasyon derecesinde değerlendirilen kirleticiler genellikle çok tehlikeli kirleticiler olarak nitelendirilerek çevreye yayılımında acil müdahale gerektirmektedir.^[13] Düşük konsantrasyon derecesine sahip kirleticilerin çevreye etkisi ya bilinmemektedir ya da asgari düzeydedir. Bu yüzden genellikle “bulaştırıcı” (*contaminant*) olarak anılırlar. Diğer taraftan yapılan sabit veya değişken kaynaklı kirleticiler ayrımında, sabit kaynaklı kirleticinin yayıldığı kaynağın bir yapı veya yerle fiziksel bağlantısının bulunduğu açıktır. Belli bir coğrafya ile bağlantısı olmayan değişken kaynaklı kirleticilere en iyi örnek tanker sızıntılarıdır. Son olarak toksik ve toksik olmayan kirletici ayrımı basite indirildiğinde çok tehlikeli ve az tehlikeli/tehlikeli olmayan kirletici ayrımı gibi değerlendirilebilecektir^[14].

Genellikle tehlikeli faaliyetler icra eden kıyı tesislerinden kaynaklanacak deniz kirlenmelerinin başlıca kirleticisi petrol ve petrol ürünleridir. Genel adı petrol olan bu kirleticinin kapsamına ham petrol ve petrol ürünleri olan benzin, motorin, jet yakıtı, kerosen, çözücüler, fuel oil, hidrolik yağlar ve yağlama yağları girmektedir^[15]. Diğer bir önemli kirletici ise Kalıcı Organik Kirletici (KOK) maddelerdir. Bunlar ise; Pestisitler, Sanayi kimyasalları, İstenmeden Üretilen KOK’lar, Endüstriyel kimyasallar ve yan ürünlerdir^[16]. Mevzuatımızda bu kirleticiler, MARPOL 73/78 Sözleşmesine (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmesi)^[17] atıf yapılarak tanımlanmaya çalışılmıştır. Buna göre; petrol,

[13] Bu maddeler, Tehlikeli Maddelerin Su ve Çevresinde Neden Olduğu Kirliliğin Kontrolü Yönetmeliği’nin 4. Maddesinde; Az tehlikeli maddeler, Çok tehlikeli maddeler ve Tehlikeli maddeler olarak tanımlanmıştır. İlk iki kategoriye ilişkin maddeler Yönetmeliğin Ek-1 ve Ek-2’sinde ismen belirlenmiştir. Diğer taraftan, Tehlikeli maddeler, su çevresi için önemli risk teşkil eden zehirlilik, kalıcılık ve biyolojik birikme özelliğinde olan madde ve madde gruplarını ifade etmek için kullanılır.

[14] *Turgut, N.:* Çevre Hukuku, Ankara 1998.

[15] *Zilelioğlu, s.510.*

[16] KOK maddelerinin detaylı listesi için Bkz. “Kalıcı Organik Kirleticiler Hakkında Yönetmelik” (RG. 14.10.2018 S.30595).

[17] RG. 24.6.1990 S.20558

MARPOL 73/78 I inci ekinin I inci eklentisinde listelenen maddelerin yanı sıra ham petrol, akaryakıt, sla, rafine ürünler ve diğer her türlü sıvı hidrokarbon karışımı iken diğer zararlı maddeler, MARPOL 73/78 II nci ekinin II nci ve III ncü eklentilerinde listelenen maddeler ile denizi kirleten her türlü maddelerdir^[18].

Belirtmek gerekir ki, aslında petrol ve diğer zararlı maddelerin tanımlarında büyük çelişkiler bulunmamakta ve mevzuatımızdaki tanımlar uluslararası kabul görmüş sözleşmelerle örtüşmektedir^[19]. Sonuç olarak yapılan ayrımlar ve kirleticilere ilişkin tanımlar göstermektedir ki, kıyı tesislerinin faaliyetlerinden ortaya çıkan kirleticiler teknik manada yüksek yoğunlukta, sabit kaynaklı, toksik kirleticilerdir.

C. Kıyı Tesislerinin Yol Açtığı Deniz Kirliliği

Kirlenme, Tehlikeli Maddelerin Su ve çevresinde Neden Olduğu Kirliliğin Kontrolü Yönetmeliği'nin^[20] 4. Maddesinde "Doğal veya insan faaliyeti sonucu, insan sağlığını tehlikeye atacak, yaşam kaynaklarına ve su ekosistemlerine zarar verecek yasal su kullanımlarını kısıtlayacak şekilde doğrudan ya da dolaylı maddelerin veya enerjinin su çevresine boşaltımı" olarak tanımlanmıştır. Yine, Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nin^[21] 3. Maddesinde su kirliliği, "Su kaynağının kimyasal, fiziksel, bakteriyolojik, radyoaktif ve ekolojik özelliklerinin olumsuz yönde değişmesi şeklinde gözlenen ve doğrudan veya dolaylı yoldan biyolojik kaynaklarda, insan sağlığında, balıkçılıkta, su kalitesinde ve suyun diğer amaçlarla kullanılmasında engelleyici bozulmalar yaratacak madde veya enerji atıklarının boşaltılması" olarak tanımlanmıştır. Bu tanımlamaların odağında bulunan su ekosistemi olumsuz yönde değişikliğe uğratan veya su kaynağının karakteristiğini ve yapısını bozan ise çoğunlukla insan eliyle ekolojik sistemi tehlikeye sokma ve yaşayan organizmaların sağlığını bozma özelliğine sahip maddelerin ve/veya enerjilerin çevreye sunulmasıdır.

[18] Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu Madde 3/(m) ve 3/(d).

[19] *Kara, H.*: "5312 Sayılı Kanun'a Göre Deniz evresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Zararların Tazmini", YBHD, Y. 4, S. 2019/1, s.321.

[20] 76/464/AB sayılı "Tehlikeli Maddelerin Su ve çevresinde Neden Olduğu Kirliliğin Kontrolü Yönetmeliği" (RG, 26.11.2005, S. 26005).

[21] "Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği" (RG, 31.12.2004, S. 25687).

Kıyı tesislerinden kaynaklanan muhtemel bir kirlenmenin veya zararın varlığı, Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu 3. madde (h) bendinde tarif edilen etkilerin ortaya çıkmasıyla kanıtlanabilecektir. Riskin gerçekleşmesi ile deniz çevresine yayılacak ve bulanacak petrol ve diğer zararlı maddelerin, “*canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımını da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler*” yaratması ile denizde kirlenme gerçekleşmiş olacaktır. Bu tip deniz kirlenmelerine birkaç örnek vererek somutlaştırmak gerekmektedir.

Türkiye’de şimdiye kadar kayıtlara geçen en büyük kıyı tesisi kaynaklı deniz kirlenme olayı, 1999 İzmit depremi sonrası Tüpraş rafinerisinde meydana gelen kaza sonrası İzmit körfezine yayılan petrolün deniz kirlenmesi yaratarak zarara yol açmasıdır. Kazadan aylar sonra deniz yüzeyindeki petrol konsantrasyonu azalmasına rağmen yapılan ölçümlerde 10 metre derinlikte bu konsantrasyonda ciddi artışlar yaşanmıştır^[22].

Diğer bir kirlenme olan Civa toksiktir ve bu ağır metale ait ilk büyük zehirlenme olayı 1956 yılında Japonya’da meydana gelmiştir. Minamata şehrinde asetaldehid ve vinil klorid sentezi yapan fabrikada katalizör olarak kullanılan civanın denize dökülen atığından oluşan metil civa balıklar tarafından yenmesi sonucu balıkta yığılmaya olmuştur. Balığı yiyen 150 kişiden 40’ı ölmüştür. Buna sonradan “Minamata hastalığı” denmiştir^[23].

[22] Doğan, E./Güven, K.C./Ünlü, S./Okuş, E./Gezgin, T.: “Oil Spill from Tüpraş Refinery Following Earthquake Occured in 17 August 1999”, II. International Conference Oil Spills in the Mediterranean and Black Sea Regions, İstanbul 2000.

[23] Tsuda, T./Takashi, Y./Soshi, T./Masaya, M./Akira, B.: “Minamata Disease: Catastrophic Poisoning Due to a Failed Public Health Response”, Journal of Public Health Policy 2009, C.30, S.1,s.57. doi:10.1057/jphp.2008.30; Civa kaynaklı çevre kirliliğinin küresel ölçekte önlenbilmesine ilişkin çabalara katkı sağlanması amacıyla UNEP liderliğinde “Cıvaya İlişkin Minamata Sözleşmesi” hazırlanmıştır. Bugün itibarı ile henüz yürürlüğe girmeyen Minamata Sözleşmesi 128 ülke tarafından imzalanmış, 12 ülke tarafından kabul edilmiştir. 24 Eylül 2014 tarihinde Birleşmiş Milletler 69. Genel Kurulu genel görüşmelerinin açılışı kapsamında “Yüksek Düzeyli Etkinlik” sırasında, Türkiye tarafından imzalanmıştır. Minamata Sözleşmesi’nin İngilizce metni hakkında bkz. <<https://webdosya.csb.gov.tr/db/chemicals/editordosya/Minamata%20En.pdf>> (Erişim Tarihi 1.12.2019).

D. Kirlenmenin Çevreye Verdiği Zararlar

Kıyı tesislerinden dökülen petrol, petrol ürünleri, kimya sanayinde kullanılan ve üretilen sayısız maddelerden kaynaklı deniz kirliliği, denizdeki canlı hayatı ve deniz ekonomisi bakımından ciddi sonuçlar doğurmaktadır.

Öncelikle deniz hayatının uzun süreler boyunca bu kirleticilere maruz kalması sonucu mutagen, teratogen ve en önemlisi kanserojen etki ortaya çıkar. Petrol ve diğer zararlı maddelere bulaşmış ve menfi olarak etkilenmiş deniz canlı hayatı kadar, bu canlıları besin zincirine göre yiyen diğer canlılar ve tabii ki insanlar içinde aynı zararlı sonuçlar -bir önceki bölümde örneği verilen olaylarda görüleceği gibi- doğacaktır.

Kıyı tesislerinden dökülen tehlikeli ve toksik maddelerin denizlere yayılması, yaratacağı kirlenmenin büyüklüğü ve süresi, müdahale yöntemi, etkileyeceği deniz canlıları ve ekonomik olarak ortaya çıkacak zarar bu maddenin fiziksel ve kimyasal niteliğine göre değişecektir. Kimyasal bileşik olarak hidrokarbonlar, petrol ve petrol ürünlerinin yapısını oluşturduğu gibi hayvansal ve bitkisel yağların ve diğer petrol dışı yağlarında yapısında bulunmaktadır. Hidrokarbonların deniz alanları üzerindeki olumsuz etkilerine kısaca değinirsek;

İlk olarak Hidrokarbonun denize akmasıyla oluşan yağ tabakası (*Slick*) kaygan bir yüzey olarak yatay olarak –sıcak sularda soğuk sulara oranla daha fazla olacak şekilde- yayılma eğilimindedir. Yoğunluğu sudan fazla olduğu için yüzeyde kalan tabaka, önce dalga hareketleriyle damlacıklara dönüşerek yüzeydeki tabakanın üzerinde ikinci bir tabaka oluşturur ki buna Ayrışma (*Weathering*) denir. Benzen, toluen gibi hafif maddelerin veya benzin, jet yakıtı gibi hafif ürünlerin havaya karışmasıyla –ki bu aşama Buharlaşmadır (*Evaporation*)- tabaka yoğunluk olarak ağırlaşır. Oksidasyon (*Oxidation*) evresinde oksijen ile birleşen hidrokarbonlar suda çözünebilen bileşikler oluşturmaya başlarlar. Bir kısmı oksitlenen tabaka kıyılarına kirlenme yağları ve yapışkan katran yumruları (*Tar balls*) oluşturur. Son olarak Emulsifikasyon (*Emulsification*) ile aylar veya yıllar sürecektir şekilde yağ ve sudan oluşan sıvı çözelti fazına geçilir. Çikolatalı mus olarak adlandırılan çözelti batmaya başlayarak tüm deniz hayatı üzerinde ölüm ve dokulara nüfuz ile en yıkıcı ve olumsuz etkiyi göstermeye başlar. Kıyı kaynaklı böyle bir kirlenme neticesinde denizdeki tüm canlı hayatının yanında mercan resifleri, kıyılarına

yönelmesiyle kum ve çakıl sahiller, korunaklı plajlar, gel-git düzlükleri dahil kirlenmeye maruz kalan her yer zarar görür^[24].

Baskın görüşe göre^[25], kirlenmeden doğan zararı belirlemek kesinlik isteyen bir meseledir ve doğrudan ödenecek tazminatı ilgilendirmektedir. Ortaya çıkan kirlenme sonrasında yapılacak teknik ölçüm ve değerlendirmeler deniz alanı, deniz hayatı ve sahiller boyunca maruz kalınan ekolojik etki ve kirliliği ortaya koyacak ve sonrasında bu zararın parasal değeri hesaplanabilecektir.

II. KIYI TESİSLERİNDEN KAYNAKLI KİRLENMEDEN DOĞAN ZARARLARDA HUKUKİ SORUMLULUĞUN BELİRLENMESİ

1. Genel Bakış

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesinde TORREY CANYON tanker kazasından sonra hazırlanan ve uluslararası camia tarafından kabul gören sözleşmeler ile milletlerarası deniz kirliliği sorumluluk ve tazminat rejimi bugünkü halini almıştır. Bu rejimin iyi anlaşılması doğası gereği farklılıklar içerse de buna benzer bir rejimin kıyı tesisi kaynaklı kirlenme zararlarından sorumluluk ve tazmini için yerel ve uluslararası alanda oluşturulması için elzemdir.

[24] Konu hakkında daha detaylı bilgi edinmek için bkz. “Understanding Oil Spills And Oil Spill Response”, EPA Oil Program Center, December 1999, <<https://www.epa.gov/sites/production/files/2018-01/documents/ospguide99.pdf>> (Erişim Tarihi 25.11.2019); Güneşli, Y.: Determination of Environmental Problems of the Transboundary Pipeline and Applicable National and International Legal Framework, Yayınlanmamış Tez, Ankara 2003, s.55 vd.

[25] Demir, meydana gelen bir olayda tazminat ödenmesinin gerekip gerekmediği ile ödenecek tazminatın miktarının belirlenmesi hususunun kolay bir iş olmadığından bahisle önemine dikkat çekmiştir. (Demir, İ.: “Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye’nin Yeri”, Ankara Barosu Dergisi, 2014, S. 4, s. 124). Başpınar ve Yıldırım da hukuki sorumluluğun temel amacının, faili cezalandırmak değil, ortaya çıkan zararı telafi etmek olarak anlaşılması gerektiği savunmuşlardır. (Bkz. Başpınar, V. ve Yıldırım, M.F.: “Doktrin ve Uygulama Açısından Türk-İsviçre Hukukunda Doğrudan ve Dolaylı Zarar Ayrımı”, Prof. Dr. Bilge Öztan’a Armağan, Ankara 2008, s.1094; Tandoğan, H.: Üçüncü Şahsın Zararının Tazmini, Ankara 1963, s.34; Karahasan ise, giderimin, zararlandırıcı eylemin yaptırım gücü olduğunu savunmuştur. (Karahasan, M.R.: Sorumluluk Hukuku, İstanbul 2003, s.97).

Gemi kaynaklı deniz kirlenmesine ilişkin bu rejim, kirlenme zararlarının giderilmesi için hukuki sorumluluk, zorunlu mali güvenceler ve sigorta ve milletlerarası kirlilik tazmin fonları esaslarına dayalı bir yapıyı temsil eder. Demek ki, bu rejimin dayandığı unsurlar; sınırları belli bir kusursuz sorumluluğun varlığı, büyük çaplı kirlenme zararına güvence olarak zorunlu sorumluluk sigortası yapılması ve milletlerarası kirlilik tazmin fonlarının oluşturulmasıdır^[26].

Bir önceki bölümde teknik olarak açıklamaya çalıştığımız üzere petrol ve diğer zararlı maddelerin neden olduğu kirlenmeden doğan zararların tespiti son derece güç bir meseledir. Bu yüzden, kıyı tesisleri kaynaklı deniz kirlenmesi de tesisin işletmecisi bakımından ciddi ve büyük tutarlı zararlar meydana getirme potansiyeli olan olaylardır. Bu vakalar yerel boyutta kaynak ülkenin sahillerini ve/veya karasularını kirletebileceği gibi kirliliğin kaynağı ve faaliyetin büyüklüğüne göre komşu ülke veya sınıraşan kirlilik vakası olarak diğer ülke karasuları ve açık denizleri de olumsuz etkileyebilir. Bu yüzden her ne kadar konunun uluslararası deniz hukuku boyutunun da tartışılması gerekiyorsa da, bu çalışmamızda sadece yerel mevzuatın ortaya koyduğu rejim üzerinde durulacaktır.

Teknolojik devrimin getirdiği yeni teknik ve gelişmeler doğrultusunda endüstriyel ve enerji faaliyetleri insanlar için yeni tehlike kaynağı olmuşlardır. Böylece kusursuz sorumluluğun bir türü olan tehlike sorumluluğunun uygulama alanı genişlemeye başlamıştır. Tehlikeli faaliyette bulunan işletmeci, bundan ortaya çıkabilecek zararı önlemek için şartların zorunlu kıldığı tüm önlemleri almalıdır. Kuşkusuz kıyı tesisinin hukuki hâkimiyetinin sahibi olan işletenler de işletmesinin tipik tehlikeli sonuçlarından dolayı zarara uğrattıkları üçüncü şahıslara karşı sorumlu tutulmalıdırlar. Bu tipik tehlike aslında genel olmayan özel bir tehlikedir. Diğer bir deyişle, tehlike, kıyı tesisinin icra ettiği faaliyetin ya da tesiste bulunan maddenin herhangi bir nedenle üçüncü kişilere beklenmedik büyüklükte zarar vermesi ihtimalidir. Tehlikenin anlamı, hem zararın gerçekleşme ihtimalindeki yükseklik hem de gerçekleşen zararın büyüklüğü ve ağırlığıdır^[27]. Örneğin, bir petrokimya tesisi veya bir petrol işleme rafinerisi bünyesindeki depolama sırasında,

[26] *Demir*, Sorumluluk ve Tazminat Rejimi, s. 124.

[27] *Deutsch, E.*: “Sorumluluk Hukukunun Temel İlkeleri”, Profesör Muhittin Alam Armağanı, DEÜHFD, Y.2, S.2, s.246; *Eren, F.*: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2017, s.689; *Tandoğan, H.*: Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara 1961, s.93.

basınçlı halde borulardan taşınırken veya yükleme terminalinde bir gemiye dolumu yapılırken, petrol veya petrol türevi maddelerin yanıcı veya parlayıcı özellikleri veya fiziksel olarak kirletici özellikleri bu kıyı tesislerinin kendine has tipik tehlike risklerini doğurmaktadır.

2. Kıyı Tesislerinden Kaynaklı Kirilenmeden Doğan Zararlardan Sorumluluk

A. Sorumluluğun Hukuki Dayanağı

Kıta Avrupası Hukukunda, işletmeyi yürüten veya tesisi hakimiyetinde bulunduran işletenin sorumluluğu, “işletme tehlikesi” olgusu altında özel hükümlerle çizilmiştir. Burada kısaca 1943 tarihli Alman Sorumluluk Kanunu (*Deutsche Hafpflichtgeze*) 2 nci paragrafı uyarınca tehlikeli faaliyetlerden doğan zararın toplumsal etkileri gidermek için adil paylaşılması için tehlike sorumluluğu düzenlemesini anlamakta yarar vardır. Alman hukukunda haksız fiil hukuku alanında tehlikeli faaliyetin işletmecisinin sorumluluğu iki olguya bağlanmıştır. İlk olarak tesisin işlevine bağlı faaliyet sırasında gerçekleşen kazadan doğan sorumluluk düzenlenmiştir. Tehlike sorumluluğu kapsamında tesisin faaliyeti veya tesiste bulunan maddelerin taşıdıkları tipik tehlike potansiyeli göz önünde tutularak, tesisin faaliyeti sırasında yarattığı tipik tehlikelerin gerçekleşmesinden doğan zararlardan sorumluluk, “Etki Sorumluluğu” (*Wirkungshaftung*) olarak adlandırılmıştır. Sorumluluğu doğuran diğer olgu ise, tesisin usulüne uygun durumda bulunmaması, diğer bir ifadeyle, tesisin en güncel teknik kurallara uygun, eksiksiz bir durumda bulunmamasından kaynaklanmaktadır. Tesisin yapım aşamasından ömrünü tamamlayıp sökülmesine kadar geçen sürede sadece varlığı dolayısıyla ortaya çıkabilecek zararlardan sorumluluk, “Durum Sorumluluğu” (*Zustandshaftung*) olarak adlandırılmıştır^[28]. Sonuç olarak, tesisin işletilme halinde bulunması veya usulüne uygun durumda bulunmaması sonucunda ortaya çıkan zarara maruz kalan herkes tazmin talebinde

[28] Erişgin, E.: “Gaz ve Akaryakıt aşırı Boru Hattı İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, Doktora Tezi (Yayınlanmamış), Ankara 1996, s.68; Güneyli, Sınıraşan, s.111; “§ 2. Liability of the proprietor of an energy establishment”, Strict Liability Act 1978 (*HAFTPF LICHTGESETZ OF 4 January 1978 (BGBl. I, 145—As Amended)*)

bulunabilir. Ortaya çıkan zararlar, tesisin özel ağırlıktaki tipik tehlikelerine “yeterli düzeyde dayandırılabilirdiği” (*Zurechenbar*) ölçüde tazmin edilir.^[29]

Türk Hukukunda kıyı tesislerine ilişkin çıkarılan başlıca özel kanun Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunudur. Bu kanuna dayandırılarak “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kapsamında Mal Ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik”^[30] (Mal Ve Hizmet Alım Yönetmeliği) ve “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği”^[31] (Uygulama Yönetmeliği) yürürlüğe girmiştir. Çalışmamızda sadece kıyı tesislerinden kaynaklı deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinden doğan hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarına ilişkin hükümler değerlendirilmiş olup kanunun diğer hükümleri çalışmamızın kapsamına alınmamıştır.

Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu’nun konumuzun dışında bulunan gemilerin yanında kıyı tesisleri için öngördüğü sorumluluk hükümleri m. 5/1, m. 6, m. 7, m. 8/3’de ifadelerini bulmuştur. Madde 6 doğrudan doğruya kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının sorumluluğuna yönelmişken, madde 5/1’de ortaya çıkabilecek zararı önleme yükümlülüğü, madde 8/3’de ise mali sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğü sorumlu taraflara yükümlendirilmiştir.

B. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Anayasa’nın 56. Maddesi “Herkes sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşamak hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devlet’in ve yurttaşların ödevidir” hükmündedir.^[32] Bu ödev uyarınca Müdahale ve Zarar Tazmini Kanununun, etkin bir korumayla çevre kirliliğini önleme ve kirliliğin oluşumundan sonra çevreyi kirletenlerin

[29] *Freitag, R.*: “Illegality and Adequate Causation as Preconditions to Torts Liability under sec. 823 par. 1 of the German Civil Code”, *Tort Law in Poland, Germany & Europe*, Munich 2009, s.1 <<https://silo.tips/download/tort-law-in-poland-germany-and-europe>> (Erişim Tarihi 1.12.2020).

[30] RG, 26.4.2006, S. 26150.

[31] RG, 21.10.2006, S. 26326.

[32] 18.10.1982 tarih ve 2709 sayılı “Türkiye Cumhuriyeti Anayasası” (RG, 9.11.1982, S. 17863).

doğan zararlardan sorumlu olması şeklinde iki temel işlevi vardır. Bu kapsamda sorumluluk; kirlenmeyi önleme ve çevre emniyetini sağlanmasına ilişkin tedbirlerin alınmamasından doğan ve kıyı tesisinin tipik tehlikesinin gerçekleşmesinden kaynaklı kirlenmeden doğan zararlardan sorumluluk olarak ikiye ayrılmaktadır.

‘Seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması’ başlıklı 5. madde, kıyı tesisi işletmecisine, kirlenme veya zarar tehlikesi yaratan olayın önlenmesi, zararın azaltılması amacıyla hazırlıklı olunması, koruyucu ve can, mal, seyir ve çevre emniyetine ilişkin tedbir alınması yükümlülüklerini yüklemiştir. Burada sorumluluk işletmecinin kusuruna veya faaliyete özgü tehlikelilik haline bağlanmamış, sadece kanunda öngörülmüş olan objektif özen ve gözetim ödevinin ihlaline dayandırılmıştır.^[33] Madde ile getirilen özen sorumluluğu, kıyı tesisi işletmecisinin objektif özen ve gözetim ödevini yerine getirmeyerek önleme ve zararı azaltmaya ilişkin hazırlıklı olmamasına veya maliki veya işletmecisi olduğu tesiste koruyucu önlemler ve can, mal ve çevre emniyetine ilişkin tedbirleri almayarak yükümlülüklerini yerine getirmedeki noksanlığa dayanmaktadır^[34]. Kural olarak tesisin faaliyetleri hukuka uygundur ancak sorumlu kişinin yani tesis işletmecisinin objektif özen yükümlülüğünü yerine getirmemesi, hukuka aykırı bir yapmama davranışı olarak nitelendirilebilir.^[35] Diğer bir ifadeyle, işletmecisi olduğu tesiste koruyucu önlemler ve/veya can, mal ve çevre emniyetine ilişkin tedbirlerin alınmamış olması veya denetlenmemesi hallerinde hukuka aykırılık vardır. Bu sorumluluk türünde malik/işletmeci gerekli özeni gösterdiğini veya bu özeni gösterseydi bile zararın kaçınılmaz olarak meydana geleceğini kurtuluş kanıtı getirerek kusursuz olduğunu ispatlayabilir^[36]. Ancak ileride anlatılacağı üzere, bu kanıt, tehlikeli bir olgu olarak kıyı tesisinin malik/işletmecisini sebep olduğu zarardan dolayı sorumluluktan kurtulmasına yeterli değildir.

Diğer taraftan, özel kanun niteliğindeki Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu ile tipik tehlikesi göz önünde tutularak kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden

[33] *Eren*, s.451; *Karabasan*, s.597; *Yılmaz*, S.: “Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler”, AÜHFD, Y.2010, C.59, S.3, s.554.

[34] *Eren*, s. 638; *Güneyli*, Sınırtaşan, s.85; *Tandoğan*, s.89.

[35] *Atamer*, M.Y.: Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, İstanbul 1996, s.11.

[36] *Kılıçoğlu*, A.M.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2012, s.311.

olduğu zarardan doğan sorumluluk 6. Madde kapsamında düzenlenmiştir. Bahsi geçen maddenin lafzından, tesis kaynaklı çevre kirliliğinden doğan zarara ilişkin sorumluluğunun ne tür bir hukuki sorumluluk olduğu, açık ve net olarak anlaşılamamaktadır.

Bu halde öncelikle Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu uyarınca kıyı tesisinin sorumlularının hukuki sorumluluklarının varlığından söz edilebilmesi için kusursuz sorumluluk için gerekli olan unsurların varlığına bakılması gerekir. Kusursuz sorumluluk esasına dayanan hallerde kusur aranmamaktadır. Sorumluluğun doğması için arananlar ise sadece tehlikeli bir faaliyet, zarar ve bu tehlikeli faaliyet ile gerçekleşen zarar arasında uygun nedensellik bağının bulunmasıdır.

Bilindiği üzere, her türlü işletme ve faaliyet kendilerine özgü tipik ve özel tehlikeler içerirler.^[37] Burada bahsi geçen tipik ve özel tehlike kavramı, “genel koruyucu tedbirler gerektiği ölçüde alınsa dahi bazen önlenemeyen ve kaçınılmaz surette zararlara yol açan, önleyici tedbirlerin çok sınırlı çerçevede yararlı olabileceği yüksek tehlike potansiyeli”^[38] olarak anlaşılmalıdır. Kıyı tesislerinin de kendilerine özgü tipik tehlikeleri vardır ve bu tehlikeler, yapılan faaliyetin niteliği, tesisin teknik yapısı, işlenen, üretilen veya bulundurduğu hammadde veya ürünün kimyasal ve fiziksel özellikleri dikkate alınarak belirlenir. İkinci unsur olarak, zarar bütün hukuki sorumluluk sebeplerinin temel unsuru ve koşuludur. Bu cümleden kıyı tesislerinden kaynaklı çevre kirliliği sonucunda da bir sorumluluk doğması için mutlak surette kirlenmeden kaynaklanan bir zarar meydana gelmelidir.^[39] Kanununda tanımı

[37] Bu faaliyetler için soyut bir tehlikeye müsaade edilmesine karşın zarar verme olayı onaylanmamaktadır.

[38] *Tiftik, M.:* Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural ile Düzenlenmesi Sorunu, Ankara 2005, s.31.

[39] Sorumluluk hukukunda tehlike sorumluluğunda faaliyete özgü olgunun gerçekleşmesiyle zarar ortaya çıkmalıdır. Tehlikeli olgu ile ortaya çıkan zarar arasında nedensellik bağı kurulmasıyla sorumluluk doğacaktır. Ortaya çıkan zararlar ilgili eski tarihli kararında Yargıtay 4.HD. 11.07.2002 T. 2001/12708 E. 2002/8915 K. sayılı ilamı uyarınca “... santralin çevre ve insan sağlığına zararlı inversiyon etkisi ve mahkeme kararına rağmen tam kapasite çalışmaya devam ederek yarattığı zararlarla müvekkilinde; kendisi, ailesi, ... açısından derin üzüntü, endişe ve eleme yol açtığını ... manevi tazminat isteminde bulunmuştur. Somut olayda davacı, davalı tarafından meydana getirildiğini iddia ettiği kirli hava nedeniyle bir rahatsızlığa uğradığını, vücut bütünlüğünde bir eksilme meydana geldiğini kanıtlayamamıştır. ... “ihtimal” tazmin borcunun doğması için yeterli olmayıp zararın doğmuş olması

yapılan kıyı tesislerinin hem varlığı dolayısıyla hem de faaliyetin mahiyeti gereği zarara sebep olma potansiyeline sahiptir. Son olarak sorumluluğun doğması için bulunması gereken nedensellik bağı, zararın, kıyı tesisinin faaliyetine özgü tipik özel olayın gerçekleşmesiyle oluşur.

Kanımızca, Kanunun 6. maddesi kapsamında düzenlenen sorumluluğun, kıyı tesislerinin içerdiği kendisine özgü ‘tipik ve özel tehlike’ olguların gerçekleşmesiyle oluşan zarar tehlike sorumluluğu kapsamında değerlendirilmelidir.^[40] Zaten 6. madde incelendiğinde, sorumluluğun doğması için kıyı tesislerinden kaynaklanan ve “kirlenme veya zarar ortaya çıkaran veya çıkarma tehlikesi yaratan durum”, kısaca ‘Olay’ın yarattığı kirlenme veya kirlenme tehlikesi sonucu zarar meydana getirmiş olması gerekmektedir.^[41] Ayrıca hüküm, içeriğinde kusurun varlığının aranmaması ve kurtuluş kanıtına yer vermemesi uyarınca büyük kirlenme zararları verme potansiyeline sahip özel tehlikeli olgu olarak ve bu zararın önceden tahmini mümkün bulunup bulunmamasına bakılmaksızın, kıyı tesisleri malikini/işletenini,

gerekmektedir” hükmünü vermiştir. Karara ilişkin karşı oy yazısında, “Dava, çevrenin kirlenmesi sonucu uğranılan kişisel zararın ödetilmesine ilişkindir. ... davacı çevresel zarar nedeniyle değil, çevrenin kirlenmesi sonucu uğradığı manevi zararını istemektedir.” denilmek suretiyle karara karşı çıkmıştır. Dairenin daha yeni tarihli 4. HD., 22.06.2010 T. 2010/4719 E. 2010/7549 K. kararında ise, dar anlamda ve para ile ölçülebilen bir zarar yok ise de, ... istasyonunun insanların kalabalık olarak yaşadığı yere yakınlığı, çevre binalarda ve davacı yanın konutlarında yaşayanların sağlık yönünden büyük endişeler taşıdığı, aynı bölgede yaşayan insanların yaşamının psikolojik olarak olumsuz biçimde etkilendiği ve bunun da insanların psikolojik yapısında tedirginlik ve ümitsizlik yaratacağı açık olması nedeniyle davacıların zarar gördüğünün kabulünün gerektiğinin altını çizilmiştir.

[40] Tehlike sorumluluğu, bazı faaliyetlerin ciddi ve ağır tehlikeler taşıması karşısında, o faaliyeti yürüten kişi veya faaliyeti yürüten işletme sahibi veya işleten aleyhine kabul edilen kusursuz sorumluluk tipidir. (*Akkayan Yıldırım, A.:* “6098 Sayılı türk borçlar kanunu düzenlemeleri çerçevesinde kusursuz sorumluluğun özel bir türü olarak tehlike sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y.2012, C.70, S.1, s.205).

[41] Yargıtay, Y. 4. HD., 22.09.2008 T., 2007/14629 E., 2008/10720 K. Numaralı kararında, “... Bir istasyon, yönetmeliğe uygun çalıştırılrsa dahi zarar veriyorsa, yönetmeliğe uygun olduğundan söz edilerek zarar verenin sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Yönetmelik ve bu yönetmeliğe göre verilen sertifika, soyut bir belirlemeyi içermektedir. Yargıç, yönetmeliğe değil, yasaya/ genel hukuk kurallarına ve bu bağlamda sorumluluk hukukunun ilkelerine göre karar vermek zorundadır.” demek suretiyle çevre kirliliğinden doğan zararın kusursuz sorumluluk ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesinin gereğini vurgulamıştır.

işletme kazaları veya olağan işletme zararları ayırımı yapılmaksızın tehlike sorumluluğuna dayanılarak sorumlu tuttuğu değerlendirilmektedir^[42].

Bilindiği üzere Kanun Koyucu, önemli ölçüde tehlike arz eden işletme faaliyetlerinden zarar doğumuna ilişkin Türk Borçlar Kanunu^[43] (TBK) m. 71 ile “tehlike esasına dayanan genel bir kusursuz sorumluluk” halini kabul etmiştir. Aynı maddenin 3. Fıkrasında “Belirli bir tehlike hali için öngörülen özel sorumluluk hükümleri saklıdır” hükmü uyarınca meydana gelebilecek olayda ortaya çıkan kirlenmeden dolayı uğradığı zararlarının tazminini talebeden kişi, TBK m. 71 dışında ya Çevre Kanunu (ÇK) m.28/1 hükmü^[44] uyarınca sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı çevreyi kirleten işletmeden kusur şartı aranmaksızın zararının tazminini talep edebilecek ya da kıyı tesisi işletenin sorumluluğunu düzenleyen ve özel bir düzenleme niteliğindeki Müdahale ve Zarar Tazmini Kanununa dayanabilecektir. Halbuki Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu, kirlenmeden kaynaklı sorumluluğa ilişkin düzenlemeyi “saklı” tutmamış veya “uygulanmaz” diyerek açıkça ifade etmemiştir.

Bir başka önemli hususta, Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu’nun hukuki sorumluluk uyarınca belirlenecek tazminatın sınırlarına ilişkin uluslararası sözleşmelere atıf yapmasına karşın, Türkiye’nin taraf olduğu bu sözleşmelerin esaslarının uygulanması veya verilen yetkilerin kullanılmasına ilişkin hiçbir hüküm içermemesidir. Bu yüzden de, Türkiye’nin tarafı bulunduğu herhangi bir uluslararası konvansiyonun uygulanma niteliğine haiz bulunmamaktadır^[45].

[42] *Eren*, s. 689; *Güneşli*, Sınıraşan, s.139; *Kılıçoğlu*, s.361; *Kender, R.*: “Gemilerin Denizleri Kirlenmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (İstanbul 13-15 Ekim 1982), Ankara 1983, s. 213.

[43] 11.1.2011 tarih ve 6098 sayılı “Türk Borçlar Kanunu” (RG. 4.2.2011 S.27836).

[44] Kanunun tam metni için bkz. RG, 11.08.1983, S. 18132.

[45] *Demir, İ.*: “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, İÜHFİD, C. II, S. 1, s. 255; *Kara*, s.320.

C. Sorumluluğu Süjesi

Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu 6. Maddesine göre: “... kıyı tesislerinin sorumlu tarafları ... ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu ... zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumludur ...”. Kanunun 2. Maddesinde bulunan tanımlar içinde “Sorumlu taraf” terimi “Zararın tazmini ve koruyucu önlemlerin karşılanması konusunda yükümlülük atfedilebilecek, ... gemiler ile kıyı tesisleri sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri” olarak ifade edilmiştir. Şu kadar ki, kanun her ne kadar zarar görenlere daha geniş bir himaye sağlamak bakımından sorumlu şahsın nitelendirilmesi hususunda tüm sorumlu olabilecek kişi ve grupları saymışsa da terminolojik olarak madde bendinde karmaşaya yol açmıştır.

Kusursuz sorumluluk hallerinde sorumlu kişinin davranışının sorumluluk olgusuna bir etkisi bulunmadığından, bu olguyu sorumlu şahsa objektif olarak yüklemek gerekir. Sorumluluk olgusu üzerinde etkisini fiilen kuran kimse, sorumlu olarak nitelendirilir^[46]. Bu demektir ki, faaliyet gösteren bir kıyı tesisi işletmesinde sorumlu, işletendir. Her ne kadar ilk bakışta işleten sıfatını işletmenin malikinin taşıdığı söylenebilirse de, işletme sıfatının devredildiği durumlarda bu sıfatlara ayrı kişiler haiz olabilir. İşleten, tesisi bizzat kullanma veya başkaları aracılığıyla faaliyetin yürütülmesi hususunda karar ve talimat verme yetkilerine haiz kişidir. TBK m. 71/1’de önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin verdiği zarardan işletmenin sahibiyle birlikte varsa işleten müteselsilen sorumlu tutulmuştur. Demek ki, “Kıyı tesislerinin sorumlu tarafları” ifadesi ile söylenmeye çalışılan malik ve varsa, işletmecidir. Kıyı tesisi işletmecisi^[47], “Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik”^[48] m. 4/(g) uyarınca, inşası tamamlanmış kıyı tesislerini İdareden izin almak suretiyle işleten gerçek kişiler ile kamu ve özel hukuk tüzel kişileri olarak tanımlamıştır. Bu cümleden olarak kıyı tesisi sahibi ve işletmecisi, Müdahale ve Zarar Tazmini Kanununun düzenlediği sorumluluğun asıl süjeleri olarak sebep oldukları zararı müteselsilen üstlenecektirler.

[46] Güneylî, Sınıraşan, s.152.

[47] Uygulama Yönetmeliği de kıyı tesisinde işletici olarak faaliyette bulunan gerçek veya tüzelkişiyi ‘kıyı tesisi işleticisi’ olarak 3. Maddenin (k) bendinde tanımlanmıştır.

[48] RG, 18.02.2007, S.26438.

D. Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

Kanun koyucunun tehlike sorumluluğu öngördüğü hallerde, genellikle işletenlere, sorumluluk sigortası yapmayı bir yükümlülük olarak zorunlu tutmaktadır. Gerçi, teorik olarak sınırsız sorumluluk hallerinde sigorta yapılamaz çünkü sigorta sözleşmesinde teminat altına alınan bedelin gösterilmesi şarttır^[49]. Pratikte ise bu tip bir üst sınır, kirlilik zararları hususunda bilinemeyeceği için sigorta ancak yüksek bir sınır gösterilerek yapılacaktır.^[50] Bu cümleden sigortanın ödenecek prim miktarı arttıkça, işletenin de maliyeti artacak ve bu maliyet zincirleme olarak sürecin tüm basamaklarına sirayet edecektir. Bu itibarla, Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu m. 8/3 vd. maddelerinde “Kıyı tesisleri, bu kanun kapsamındaki zararlara karşı mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır.” hükmü getirmiştir. Kanun ayrıca bu zorunluluğa uymayan işletenlere, maddenin devamında faaliyet izni verilmesini kısıtlayıcı bir yaptırım öngörmüştür.

Aslında Kanunun düzenlediği ve herhangi bir kurtuluş kanıtına izin verilmeyen kusursuz sorumluluk halleri deniz hukukuna yabancısıdır ki kanun kıyı tesisleriyle birlikte gemi kaynaklı kirlenme zararlarını da düzenlemektedir. Bu cümleden olarak, kıyı tesisleri kaynaklı rizikoların büyüklüğü işletmecinin kusursuz sorumluluğunu gerektirirken, sorumluluğa ilişkin sigorta primlerinin de çok yüksek olmasına sebep olmaktadır. Çevre kirliliği zararlarının büyüklüğü karşısında Kanun Koyucu, kıyı tesisi maliki/işletmecisine yüklenecek sigorta prim yükünü etkileyecek asgari teminat tutarlarını, Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu uyarınca Sorumluluk Sigortası Tebliği kapsamında düzenlemiştir.

Tebliğ m. 2/1 uyarınca, asgari teminat tutarları belirlenirken tesisin yıllık sigorta konusu faaliyeti ile ilgili üretim, işlem veya yük elleçleme kapasitesinin esas alınırken, sigorta primleri belirlenirken tesisin faaliyet konusuna

[49] *Kender, s.229.*

[50] Zorunlu bir sorumluluk sigortası öngörmemiş olan Çevre Kanunumuzda, sorumluluğun tazmini konusunda üst bir limit belirtmemiştir. ÇK m.28 ile getirilen ağırlaştırılmış sebep sorumluluğu kapsamında çevresel kirlenmelerin sonucu tazminat tutarının sanayi girişimcilerini olumsuz etkileyeceği görüşü, Tandoğan tarafından hâkimin TBK m.51'deki (eski m.43) “durumun gereği” uyarınca takdir yetkisini kullanarak tazminatta indirimine gidebileceği görüşüyle zayıflamıştır. (Tandoğan, H.: “2872 Sayılı Çevre Kanunu’na Göre Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk” Yargıtay Dergisi, C.12 Y.1986, S.1-2, s.39)

göre risk değerlendirmesi, acil müdahale planları ve benzeri hususlar göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

SONUÇ

Deniz alanlarında kirlilik kaynakları sadece gemi kaynaklı olmayıp, birçoğu endüstriyel faaliyet gösteren kıyı tesislerinden de kara kaynaklı petrol ve diğer zararlı maddelerin denize karışmasıyla kirlenme gerçekleşmekte ve bu kirlilikten doğan zarar ortaya çıkmaktadır. Bu durum, deniz çevresinin kirlilikten korunması hususunda uluslararası ve yerel düzeyde alınacak önlemler konusunda yapılan düzenlemelerin önemini arttırmıştır.

Kıyı tesislerinden kaynaklı denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinin ortaya çıkardığı zararın giderim ve tazminine ilişkin düzenleme, özel kanun niteliğindeki Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu hükümleriyle ortaya konmuştur. Kıyı tesisleri bakımından Kanunu değerlendiren bu çalışma göstermektedir ki hem gemi kaynaklı hem kıyı tesisleri kaynaklı deniz kirlenmelerinden doğan zararlardan doğan sorumluluk ve bu zararların tazmini hususuna, muhtevasında aynı maddelerde yer vermiştir. Ancak, her ne kadar hem gemilerden kaynaklanan hem de kıyı tesislerinin kirleticiler yoluyla sebep oldukları deniz kirlilikleri ve diğer zararlı sonuçlar benzer nitelikli gözükse ve genel ilkeler gereği zarara mağdurun katlanmasına izin verilmeyip, uğranılan tüm zararın telafisi ve tazmini amaçlansa da, farklı karakteristik özelliklere sahip olan ve farklı çıkarılara hizmet eden denizdeki ve karadaki bu olguların aynı kanunda birleştirilerek kirlenmeden kaynaklı zararlarına çözüm aranması meselelerin özüne dokunmadığı için doğru olmamıştır.

Sonuç olarak Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu, değerlendirmemize göre, faaliyetlerin tipik tehlikeliliğine dayanarak kıyı tesislerinden kaynaklı kirlenme zararlarında malik veya işletenin sorumluluğunu m. 6/1 uyarınca özel nitelikli bir tehlike sorumluluğu hükmü olarak düzenlemiştir. Burada kanun koyucu, özel nitelikli bir düzenleme yaparak kıyı tesislerinden kaynaklı kirlenmeden doğan zararlarda, tesisin işletmecisinin sorumluluğunu, tesisin özel ağırlıktaki tipik tehlikesine “yeterli düzeyde” dayandırılabilirdiği ölçüde tehlike sorumluluğuna dayandırmak istemiştir. Ancak 6. maddenin lafzından bu sorumluluk türü açık olarak anlaşılammamaktadır. Bu çalışmamızın gösterdiği diğer bir eksik ise, kanun koyucu, tehlikeli bir olgu olarak kıyı tesisinin, tehlike sorumluluğu kapsamında değerlendirilmesini

sağlayacak şekilde kıyı tesislerine özgü tipik tehlike kavramının kapsamını detaylı olarak belirleyerek yapılan bu özel kanunda tanımlaması gerekirdi ki bunu yapmamıştır.

Bilindiği üzere, kanun koyucu artan sayıdaki tehlikeli faaliyetin yol açtığı olaylardaki mağduriyeti gidermek adına hem tehlike sorumluluğunu TBK m. 71’de genel bir hükümlle düzenleme yoluna gitmiş hem de kirlenmenin çevreye verdiği zarardan ötürü sorumluluğunun niteliğinin kusursuz sorumluluk olduğunu ÇK m. 28 ile hükme bağlamıştır. Bu doğrultuda, kıyı kaynaklı deniz kirlenmesi sonucu zarar uğrayan kişilerin, zararının tazmini hususunda 5312 sayılı Kanun’dan doğan boşluk hallerinde uygun düştüğü ölçüde TBK m. 71’e veya ÇK m. 28’e dayanabileceği değerlendirilmektedir. Çünkü kanun koyucu Müdahale ve Zarar Tazmini Kanunu m. 6/1 hükmünü sevkederken bu hükmün kapsamına giren olaylara artık bu özel hükmün münhasıran (exclusif=genel hükmü bertaraf edici)^[51] uygulanmasına ilişkin bir iradeye yer vermemiştir.

[51] Çağa, T.: “Özel Hüküm Genel Hükmü Daima Bertaraf Eder Mi?”, TBBD, Y. 1991/3, s.373.

KAYNAKÇA

Ağsakal, İ.: “Donatanın Deniz Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğuna Uygulanabilecek Hükümlerin Tespiti”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.227-245.

Akkayan Yıldırım, A.: “6098 Sayılı türk borçlar kanunu düzenlemeleri çerçevesinde kusursuz sorumluluğun özel bir türü olarak tehlike sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y.2012, C.70, S.1.

Atamer, M.Y.: Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, İstanbul 1996.

Başpınar, V. ve Yıldırım, M.F.: “Doktrin ve Uygulama Açısından Türk-İsviçre Hukukunda Doğrudan ve Dolaylı Zarar Ayrımı”, Prof.Dr.Bilge Öztan’a Armağan, Ankara 2008.

Çağa, T.: “Özel Hüküm Genel Hükümü Daima Bertaraf Eder Mi?”, TBBD, Y. 1991/3, s.366-375.

Demir, İ.: “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, İÜHFD, C. II, S. 1, s. 239-324 (Hukuki Sorumluluk).

Demir, İ.: “Kıyı Ötesi (Offshore) Tesislerin Sebep Olduğu Kirlenme Zararları Dolayısıyla Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Meselesi Üzerine Değerlendirmeler”, İÜHFD 2015, C.6, S.1, s.33-86 (Offshore).

Demir, İ.: “Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye’nin Yeri”, Ankara Barosu Dergisi, 2014, S. 4, s. 121-152 (Sorumluluk ve Tazminat Rejimi).

Deutsch, E.: “Sorumluluk Hukukunun Temel İlkeleri”, Profesör Muhittin Alam Armağanı, DEÜHFD, Y.2, S.2, s.245-259.

Doğan, E./Güven, K.C./Ünlü, S./Okuş, E./Gezgin, T.: “Oil Spill from Tüpraş Refinery Following Earthquake Occured in 17 August 1999”, II. International Conference Oil Spills in the Mediterranean and Black Sea Regions, İstanbul 2000.

Eren, F.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2017.

Erişgin, E.: “Gaz ve Akaryakıt aşıyan Boru Hattı İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, Doktora Tezi (Yayınlanmamış), Ankara 1996.

Freitag, R.: “Illegality and Adequate Causation as Preconditions to Torts Liability under sec. 823 par. 1 of the German Civil Code”, Tort Law in Poland, Germany & Europe, Munich 2009, s.1 <<https://silo.tips/download/tort-law-in-poland-germany-and-europe>> (Erişim Tarihi 1.12.2020).

Gao, Z.: Environmental Regulation of Oil and Gas, Kluwer Law International 1998.

Güneyli, Y.: Determination of Environmental Problems of the Transboundary Pipeline and Applicable National and International Legal Framework, Yayınlanmamış Tez, Ankara 2003.

Güneyli, Y.: Sınıraşan Boru Hatlarının Üçüncü Kişilere Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk, Ankara 2012 (Sınıraşan).

Kara, H.: “5312 Sayılı Kanuna Göre Deniz evresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirilenmesinde Zararların Tazmini”, YBHD, Y. 4, S. 2019/1, s.311-357.

Karahasan, M.R.: Sorumluluk Hukuku, İstanbul 2003.

Kender, R.: “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (İstanbul 13-15 Ekim 1982), Ankara 1983, s. 209-230.

Kılıçoğlu, A.M.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2012.

Tandoğan, H.: Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara 1961.

Tandoğan, H.: Üçüncü şahsın Zararının Tazmini, Ankara 1963.

Tiftik, M.: Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural ile Düzenlenmesi Sorunu, Ankara 2005.

Turgut, N.: evre Hukuku, Ankara 1998.

Tsuda, T./Takashi, Y./Soshi, T./Masaya, M./Akira, B.: “Minamata Disease: Catastrophic Poisoning Due to a Failed Public Health Response”, *Journal of Public Health Policy* 2009, C.30, S.1,s. 54–67. doi:10.1057/jphp.2008.30.

Yılmaz, S.: “Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler”, *AÜHFD*, Y.2010, C.59, S.3

Zilelioğlu, H.: “Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler”, Prof Dr Jale G. Akipek’e Armağan, Konya 1991, s.507-533.