

**2010 TARİHLİ TEHLİKELİ VE ZARARLI MADDELERİN DENİZ YOLUYLA TAŞINMASINA İLİŞKİN ZARARLARIN SORUMLULUĞU VE TAZMİNİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞME (2010 HNS) ÜZERİNE BİR İNCELEME****AN OVERVIEW OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LIABILITY AND COMPENSATION FOR DAMAGE IN CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA 2010**İzel VARAN SAMUT\*  **Makale Bilgi**Gönderi: 23/10/2023  
Kabul : 04/02/2024**Anahtar Kelimeler***Tehlikeli ve Zararlı Madde,  
Deniz Yolu  
Taşımacılığı,  
2010 HNS Protokolü.***Article Info**Received: 23/10/2023  
Accepted: 04/02/2024**Keywords***Hazardous and Noxious Substances,  
Carriage by Sea,  
2010 HNS Protocol.***Özet**10.21492/inuhfd.1379873 

Deniz yoluyla taşınan yüklerin %50'sinden fazlası, güvenlik açısından tehlikeli ve zararlı madde olarak değerlendirilmektedir. Farklı zehir riskleri barındıran ve katı, sıvı, gaz gibi çeşitli formlarda bulunan, paketli veya dökme halde taşınan bu maddelerin deniz yoluyla yoğun olarak taşındığı görülmektedir. Tehlikeli ve zararlı madde taşınması yapılırken herhangi bir kazanın ortaya çıkması, yaşam kaybı ve bedensel zararın yanı sıra çevre kirliliğinden kaynaklı farklı tazminat taleplerini de beraberinde getirebilmektedir. Bu sebeple konuya ilişkin uluslararası bir sözleşmenin yapılması gerekmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) öncülüğünde, 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlar Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Sözleşme (1996 HNS) kabul edilmişse de Sözleşme yürürlüğe girememiştir. 2010 tarihinde bir protokol ile 1996 HNS, Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararların Sorumluluğu ve Tazminine İlişkin Uluslararası Sözleşme (2010 HNS) olarak tadil olmuştur. Üzerinden 14 yıl geçmesine rağmen, Sözleşme yürürlük koşullarını sağlamadığından henüz yürürlükte değildir. Çalışmada, 2010 HNS genel olarak incelenmektedir. Ayrıca 2010 HNS'nin yürürlüğüne engel teşkil edebileceği düşünülen bazı hususlar da değerlendirilmeye alınmıştır.

**Abstract**

More than 50% of the cargoes transported by sea are considered hazardous and noxious substances. These substances with various forms, including solid, liquid, and gas, which pose different hazardous risks and are transported either in packaged or bulk form by sea. Any accident that occurs while transporting hazardous and noxious substances may result in loss of life and bodily harm, as well as different compensation claims arising from environmental pollution. For this reason, it was necessary to conclude an international agreement on the subject. Under the leadership of IMO, the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (the 1996 HNS Convention) was adopted in 1996. As the 1996 HNS Convention did not enter into force, a Protocol to the Convention was introduced in 2010, amending the Convention and becoming the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (the 2010 HNS Convention). Despite 14 years passing, the Convention has not yet entered into force as it has not met the conditions for entering into force. This paper examines the 2010 HNS Convention in general and tries to assess the factors that may be hindering its entry into force. In addition, some issues that were thought to pose an obstacle to the enforcement of the HNS in 2010 were also taken into consideration.

 Bu eser [Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) ile lisanslanmıştır.

\* Ar.Gör., Ankara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı.

**Atıf Şekli** | **Cite As:** VARAN SAMUT, İzel: "2010 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararların Sorumluluğu ve Tazminine İlişkin Uluslararası Sözleşme (2010 HNS) Üzerine Bir İnceleme", İnÜHFD, 15(1), 2024, s.54-68.**İntihal** | **Plagiarism:** Bu çalışma intihal programında kontrol edilmiş ve en az iki hakem incelemesinden geçmiştir. | **This article has been controlled via plagiarism software and reviewed by at least two blind referees.**

#### **EXTENDED SUMMARY**

More than 50% of the cargoes transported by sea are considered hazardous and noxious substances (HNS). In case of an accident, these substances can contaminate the sea and harm the environment and human health. The resulting damages could have international consequences. The need to create a legal liability and compensation regime for the transportation of HNS by sea began in 1967 after the Torrey Canyon accident, but at that time, international consensus on a draft convention could not be reached due to the diverse nature of HNS.

In 1984, a conference was held under the auspices of the IMO, and a draft convention on liability and compensation for the transportation of HNS was agreed. However, difficulties in categorising these substances, which carry various poison risks and come in solid, liquid, and gaseous forms, led to a lack of consensus on the draft. The diversity of HNS, sometimes transported in packaged and in bulk form, particularly complicated the resolution of the contribution system for the second-tier guarantee fund. Finally, in a diplomatic conference in 1996 under the leadership of the IMO, the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (1996 HNS Convention) was adopted. The purpose of the Convention is to ensure that damage arising from the sea transportation of HNS, including loss of life, bodily injury, property damage, cleanup, and restoration costs, is compensated for adequately, quickly, and effectively. The 1996 HNS Convention is similar to the international liability and compensation regime established in the context of the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1992 CLC) and the 1992 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1992 Fund Convention) concerning oil pollution damage. These conventions together provide a comprehensive framework for regulating damage caused by substances transported by sea.

However, the 1996 HNS Convention has not entered into force, leading to a series of discussions and conferences aimed at amending the Convention. A Protocol to the 1996 HNS Convention was adopted in 2010, amending it and becoming the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention). The 2010 HNS Convention has not entered into force yet. In this study, despite the urgent need for the HNS to come into force, it has not been achieved, will be examined.

Six countries, including Turkey, are parties to the 2010 HNS Convention, but it has not met the conditions for enforcement. As a result, efforts led by the IMO to bring the 2010 HNS Convention into force continue. This paper examines the general aspects of the 2010 HNS Convention and discusses the controversial definitions that are thought to delay its enforcement. In Turkish law, while there are Turkish articles on the subject (see. the bibliography), it is observed that there is no comprehensive and detailed study that includes recent developments. Considering that Turkey already deposited instruments of ratification to the 2010 HNS, and reports the contributing cargo to the Fund regularly, the lack of a detailed examination in Turkish regarding the reasons delaying the entry into force of the 2010 HNS Convention is noticeable. For this reason, it is believed that this study, including recent developments related to the 2010 HNS Convention, will fill a gap in the literature.

The 2010 HNS Convention introduces a two-tier liability and compensation regime. Shipowners are required to provide mandatory insurance or other financial security up to specified liability limits. Mandatory insurance constitutes the first-tier guarantee, and if the damage exceeds the shipowner's limited liability or cannot be compensated within the framework of the 2010 HNS, the HNS Fund comes into play as the second-tier guarantee, financed by contributions from cargo interests. While shipowners have strict liability, they may be exempted in specified circumstances or limit their liability. The 2010 HNS Convention covers not only pollution damage but also loss of life, bodily injury, and property damage, including damage from fires and explosions. It is seen as an important step in providing comprehensive solutions to the risks associated with the sea transportation of HNS. The Convention's prescribed limits, although not reaching the levels covered by (The International Oil Pollution Compensation Funds (the IOPC Funds), are believed to be sufficient for the damages that may arise. The system is modelled after the IOPC Funds, making it possible to resolve compensation claims quickly and effectively without resorting to litigation.

Although certain aspects of the 2010 HNS, such as the definition of a physical receiver, may pose challenges in practice, it has made the acceptance procedures by states easier compared to the 1996 HNS. Therefore, with the entry into force of the 2010 HNS, it is important to encourage states to participate in this system, considering the establishment of a consistent regime for pollution damages caused by the maritime transport of HNS, including oil. Indeed, the efforts made by the IMO for this purpose are ongoing, and the entry into force of the 2010 HNS is expected in the near future.

## I. GİRİŞ

Deniz yoluyla taşınan yüklerin %50'sinden fazlasının güvenlik açısından tehlikeli ve zararlı madde olduğu bilinmektedir<sup>1</sup>. Yılda yaklaşık olarak 200 milyon tonun üzerinde tehlikeli ve zararlı maddenin deniz yoluyla taşınması, konuya ilişkin uluslararası bir düzenleme yapılmasını zorunlu kılmıştır. Uluslararası düzenlemeye yönelik bu çalışmalar<sup>2</sup>, 1967'deki Torrey Canyon<sup>3</sup> kazası sonrasında başlamışsa da<sup>4</sup> uluslararası bir sözleşme taslağı üzerinde uzlaşamamış ve yeni bir rejim kurulamamıştır.

1984'de IMO bünyesinde bir konferans düzenlenmiş, tehlikeli ve zararlı madde taşınmasından kaynaklanan sorumluluk ve tazminata ilişkin bir sözleşme taslağı oluşturulmuştur<sup>5</sup>. Ancak farklı zehir riskleri barındıran ve katı, sıvı, gaz gibi formlarda bulunan tehlikeli ve zararlı maddenin sınıflandırılması zor olduğundan taslak üzerinde uzlaşa sağlanamamıştır. Paketli veya dökme halde taşınan bu maddelerin çeşitliliği, özellikle ikinci kademe güvence sağlayan fona yapılacak katkı sisteminin çözümlenmesini zorlaştırmıştır. 1996 tarihinde ise yine IMO öncülüğünde gerçekleşen diplomatik bir konferansta, 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Sözleşme (1996 HNS)'nin hazırlanması mümkün olmuştur<sup>6</sup>. 1996 HNS'nin amacı tehlikeli ve zararlı maddenin deniz yoluyla taşınmasından kaynaklanan yaşam kaybı ve bedensel zararların; tehlikeli ve zararlı madde taşıyan gemideki yük dışında diğer eşyaya gelen zararların, çevrenin kirlenmesi ve eski hale getirilmesinden kaynaklı tazminat taleplerinin; buna ilişkin önleyici tedbirlerin ve önleyici tedbirlerden kaynaklanan zıya ve hasarın yeterli, hızlı ve etkili bir şekilde tazmin edilmesidir<sup>7</sup>.

1996 HNS, petrol kirliliğinden kaynaklı kirlenme zararlarına yönelik 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme<sup>8</sup> (1992 HSS) ve 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme<sup>9</sup> (1992 FS) çerçevesinde oluşturulan uluslararası sorumluluk ve tazminat rejimine<sup>10</sup> benzerlik göstermektedir<sup>11</sup>. 1992 HSS ve 1992 FS ile petrol kirliliğinden kaynaklanan zararlar, dava yoluna gidilmeksizin, hızlı ve etkili bir şekilde tazmin edildiğinden<sup>12</sup>, tehlikeli ve zararlı madde için öngörülen rejim de bu sisteme benzemektedir. Yaşam kaybı, bedensel zarar, eşyaya gelen zarar, yangın ve patlamadan kaynaklanan zararları da karşılaması bakımından 1996 HNS, 1992 HSS ve 1992 FS'yi tamamlayan önemli bir adım olarak görülmüşse de<sup>13</sup>

<sup>1</sup> UN Environment Program: NOWPAP MERRAC Technical Report, 2011, No.8, s.3

<https://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/26214>, (Erişim: 09.01.2024); GÜNER ÖZBEK, Meltem Deniz: The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Springer, Berlin 2008, s.39.

<sup>2</sup> IMO Hukuk Komitesi'nin 36. oturumunda bir "Gayri Resmi Çalışma Grubu" oluşturulmuş ve HNS'ye ilişkin üç alternatif taslak metin geliştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz.: DE BIEVRE, Aline F. M.: "Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea", Journal of Maritime Law and Commerce 17, 1986, s.69.

<sup>3</sup> 1967 yılında İngiltere sahilinde batması sonucu büyük deniz kirliliğine yol açmıştır, detaylı bilgi için bkz. NANDA, Ved P.: "The Torrey Canyon Disaster: Some Legal Aspects", Denver Law Journal, 44(3), 1967, s.400-425.

<sup>4</sup> Uluslararası sorumluluk ve tazminat rejiminin, sadece petrol değil HNS'yi de kapsamı önerilmiştir. ANDERSON, Charles B./DE LA RUE, Colin: Shipping and the Environment (Environment), 2. Bası, Informa, Oxon 2009, s.269; GÖRANSSON, Magnus: "The HNS Convention", Uniform Law Review, 2, 1997, s.249. 1984 Konferansı'nın amaçları ve çıktılarıyla ilgili detaylı bilgi için bkz: BIEVRE, s.72.

<sup>5</sup> RØSÆG, Erik/ŞEKER, Mehmet: "HNS Konvansiyonu'nun Yeniden Doğuşu", Küresel Bakış Çeviri Hukuk Dergisi 8(24), 2018, s.18.

<sup>6</sup> DEMİR, İsmail: "1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme'de 2010 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler" ("HNS"), Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 27(3), 2011, s.203. Sözleşme metni için bkz. [https://www.hnsconvention.org/wpcontent/uploads/2018/08/1996-HNS-Convention\\_e.pdf](https://www.hnsconvention.org/wpcontent/uploads/2018/08/1996-HNS-Convention_e.pdf), (Erişim: 09.01.2024).

<sup>7</sup> GÜNER ÖZBEK, s.242; ZHUO, Ruixuan: "The HNS Convention: Will It Be a Game Changer for China's Marine Pollution Law?", Natural Resources Journal, 60(2), 2020, s.207.

<sup>8</sup> Uygun Bulma Kanunu RG:29.01.2000, 23498 sayılı RG'de yayımlanmıştır. Sonrasında Uygun Bulma Kanunu'nda bir değişiklik yapılmış ve Kanun, 09.05.2001 tarihli ve 24397 sayılı RG'de yayımlanmıştır. 15.06.2001 tarihli ve 2001/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme'nin Türkçe ve İngilizce metinleri 24.07.2001 tarihli ve 24472 sayılı RG ile yayımlanmıştır.

<sup>9</sup> RG: 27.01.2000, RG. 15.06.2001 tarihli ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, Sözleşme'nin Türkçe ve İngilizce metinleri 18.07.2001 tarihli ve 24466 sayılı RG'de yayımlanmıştır.

<sup>10</sup> Ayrıca, 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'de 2003 tarihli Protokol ile getirilen Uluslararası Petrol Kirliliği Tamamlayıcı Tazmin Fonu (Tamamlayıcı Fon) kurulmuştur. Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (IOPC Fonları) olarak adlandırılan Fonlar, petrol kirliliği zararları bakımından üç kademeli bir güvence getirmektedir. 2003 Tarihli Protokole Türkiye taraf olmamıştır. Protokol metni için bkz. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions\\_e.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf), (Erişim: 09.01.2024).

<sup>11</sup> MERRAC Technical Report, s.36.

<sup>12</sup> GANTEN, Reinhard H.: "Developments in Oil Pollution Liability" ("Developments"), Environmental Policy and Law, 38(6), 2008, s.314; DEMİR, İsmail: "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulmasıyla İlgili Uluslararası Sözleşme'de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler" ("Petrol Kirliliği"), İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 3(1), 2012, s.216.

<sup>13</sup> DEMİR, "HNS", s.203. *French Liberty* hadisesi örnek gösterilebilir. 1947'de, Texas – ABD'de *French Liberty* yükleme yaparken, 2.500 ton amonyum nitrat gübre istifinden kaynaklı yangın müdahaleye rağmen büyümüştür. Kaptan diğer yüklere de zarar gelirdiğinden, yangın hortlarının kullanılmasına izin vermemiş, ambarları ve vantilatörleri kapattıktan sonra alevlerin söneceğini

yürürlüğe girememiştir<sup>14</sup>.

1996 HNS'nin yürürlüğe girememesi üzerine<sup>15</sup>, Sözleşme'nin revizesine yönelik çalışmalar yapılmıştır<sup>16</sup>. 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Sözleşme'de 2010 tarihli Protokol<sup>17</sup> kabul edilmiştir. 2010 tarihli Protokol yürürlüğe girdiğinde, 2010 tarihli Protokol ile değiştirilen 1996 HNS, "Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararların Sorumluluğu ve Tazminine İlişkin Uluslararası Sözleşme, 2010" (2010 HNS) olarak adlandırılacaktır<sup>18</sup>. Bu sebeple çalışmada "2010 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararların Sorumluluğu ve Tazminine İlişkin Uluslararası Sözleşme (2010 HNS)" başlığı tercih edilmiştir.

2010 HNS'ye Türkiye dahil henüz sekiz devlet taraf olmuştur<sup>19</sup>. Sözleşmenin 46. maddesi uyarınca yürürlük koşulları sağlanmadığından Sözleşme henüz yürürlüğe girmemiştir. 2010 HNS'nin yürürlüğe girmesi için IMO öncülüğünde girişimler devam etmektedir. Çalışmada, 2010 HNS, 1992 HSS ve 1992 FS ile yeri geldikince karşılaştırılmalı incelenmiştir. Ayrıca, 2010 HNS'nin yürürlüğünü geciktirdiği düşünülen tartışmalı konular da değerlendirilmeye çalışılmıştır.

## II. 2010 HNS'NİN DEĞERLENDİRİLMESİ

2010 HNS toplam altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm genel hükümler, ikinci bölüm gemi malikinin petrol kirliliğinden sorumluluğu, üçüncü bölüm 2010 HNS Fonu'nun kurulması ve idaresi, dördüncü bölüm talep ve davalara ilişkin hükümler, beşinci bölüm geçiş hükümleri ve altıncı bölüm son hükümleri düzenler.

### A. Tanımlar

#### 1. Gemi

2010 HNS'nin 1. maddesinde gemi, denizde seyreden her türlü deniz aracı ve taşıtı olarak tanımlanmıştır. Bu tanıma uyan bir gemiden sızan ya da boşaltılan tehlikeli ve zararlı maddeden kaynaklanan zarar uygulama alanındadır<sup>20</sup>. Gemi tanımının sözleşmenin kapsamına uygun şekilde geniş yapıldığı görülmektedir. Tanım dolayısıyla dümenleme veya itme özelliği bulunmayan mavnalar ile denizdeki diğer araçlar da 2010 HNS'nin kapsamındadır<sup>21</sup>.

2010 HNS'nin uygulanması bakımından gemilerin tabiiyeti ve bayrağı önem arz etmez. Yine gemiler bakımından, kural olarak herhangi bir groston sınırlaması da öngörülmemiştir. Bununla birlikte, Sözleşme taraf devletlere 200 groston küçük gemiler ile paketli tehlikeli ve zararlı madde taşıyan gemilerin kendi liman veya tesisleri arasındaki seyrüseferlerinde (içsu taşımalarında) 2010 HNS'ye tabi olmayacağını düzenleme yetkisi vermiştir<sup>22</sup>.

Sözleşmenin 4(4). maddesine göre savaş gemileri, yardımcı donanma gemileri ve münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş bulunan devletlerin malik olduğu veya devletler tarafından işletilen diğer gemilere 2010 HNS uygulanmaz. Buna karşın, 4(5). madde uyarınca taraf devletler, dilerlerse, savaş gemileri, yardımcı donanma gemileri veya münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş bulunan devlet gemilerini 2010

düşünmüştür. Gemi mürettebatı amonyak nitratın özellikle sıcak ve basınçlı kapalı alanlarda ateşe maruz kaldığında, TNT gücünün yarısı kadarı ile patladığından habersizdir. Ertesi gün, amonyak nitritin olduğu ambarda ağır bir duman yükselmektedir. İtfaiyeciler gelip hortumlarını kurana kadar, gemi büyük bir hızla parçalanmaya başlamıştır. Gemi patlayarak, etrafındaki her şeye zarar vermiştir. Patlamada 500'den fazla kişi ölmüş, 3.500 kişinin ise yaralandığı saptanmıştır. Liman bölgesinde ve kasabada hadisenin ardından çok sayıda yangın meydana gelmiştir. Yangın ayrıca, amonyum nitrat gübre yükleyen başka bir gemi olan *High Flyer*'a sıçramıştır. Toplam zarar hesaplanamazken, eşyaya gelen zarar, 1947 yılının parasal değeri üzerinden 600 milyon ABD doları olarak belirlenmiştir: DE LA RUE /ANDERSON, *Environment*, s.269.

<sup>14</sup> Sözleşme'nin yürürlüğe girememesinin nedenleri olarak, LNG hesabına yapılan katkılar, alıcı kavramı, katkı sağlayıcı yük ile ilgili olarak bildirim yükümlülüklerinin yerine getirilmemesi gösterilebilir: DEMİR, "HNS", s.222; RÖSÆG, E./ŞEKER, Mehmet, s.25

<sup>15</sup> Bu esnada yaşanan *Princess of the Stars* (2008), *Napoli* (2007), *Fu Shan Hai* (2003), *Bow Mariner* (2004), *Samho Brother* (2005), *Ievoli Sun* (2000), *Co-Op Venture* (2002), *Adamandas* (2003), *Ascania* (1999) gibi HNS taşıyan gemilerin karıştığı kazalarda çözücüler, kurşun, gazlar, dökme halde taşınan buharlaştırıcılar gibi kimyasallardan kaynaklı kirlenme zararları için: CHRISTODOLOU VAROTSI, Iliana.: *Marine Pollution Control Legal and Managerial Frameworks*, Informa Law from Routledge, Oxon 2018, s.328. 2004 tarihinde Brezilya'da metil alkol taşıyan kimyasal tanker *Vicuna*, patlamış ve mürettebattan dört kişi yaşamını kaybetmiştir: JACOBSSON, Mans: "The HNS Convention and Its 2010 Protokol", in Soyer, BarışTettenborn, Andrew (ed.), *Pollution at Seas. Law and Liability*, Informa Law from Routledge, Essex 2012, s.6; ABDULLAYEV, Cavid: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği*, Yetkin Yayınları, Ankara 2005, s.23. HNS taşımalarından kaynaklanan kazaların detaylı analizi için ayrıca bkz. MERT, Alper/ÇETİNYOKUŞ, S.: "Denizyolu Tehlikeli Madde Taşımacılığına Yönelik Kazaların Analizi", *Journal of Humanities and Tourism Research*, 10(1), 2020, s.41-45.

<sup>16</sup> DEMİR, "HNS", s.220.

<sup>17</sup> Bkz. Mükerrer RG: 03.04.2017, 30027.

<sup>18</sup> Bkz. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious.aspx>, (Erişim: 09.01.2024).

<sup>19</sup> Bu devletler; Türkiye, Kanada, Danimarka, Norveç, Güney Afrika, Estonya, Fransa ve Slovakya'dır, <https://www.hnsconvention.org/status/>, (Erişim: 09.01.2024).

<sup>20</sup> DE LA RUE/ANDERSON, *Environment*, s.275.

<sup>21</sup> JACOBSSON, s.28; GAUCI, Gotthard M.: "Protection of the Marine Environment through the International Ship-Source Oil Pollution Compensation Regimes", *Review of European Community and International Environmental Law*, 8(1), 1999, s.31; DEMİR, İsmail: "Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonlarının Gemi Tanımının Yorumuna İlişkin Yürütülen Çalışmalar" ("Gemi"), *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 66(3), 2017, s.523.

<sup>22</sup> JACOBSSON, s.28; GÖRANSSON, s.260.

HNS'nin uygulama alanı içerisine dâhil edebilirler. Anılan maddedeki imkanı kullanan taraf devlet, ilgili gemilere 2010 HNS kapsamında uygulayacağı hüküm ve koşulları IMO Genel Sekreterliği'ne bildirmek zorundadır.

## 2. Gemi Maliki

2010 HNS'nin 1(3). maddesinde gemi maliki, sicilde geminin adına kayıtlı olduğu kişi veya kişileri, gemi sicile kayıtlı değilse gemiyi elinde bulunduran kişi veya kişileri<sup>23</sup> ifade etmektedir. Gemi bir devletin mülkiyetinde fakat bu devlette gemi işleteni olarak müseccel bulunan bir şirket tarafından işletilmekte ise bu şirket de gemi maliki sayılmaktadır<sup>24</sup>.

## 3. Tehlikeli ve Zararlı Madde

2010 HNS' de "Tehlikeli ve Zararlı Madde"nin açık bir tanım yapılmamıştır. Yalnızca Sözleşmenin 1(5) maddesinde deniz emniyetini sağlama ve kirliliğini önleme amacıyla oluşturulan uluslararası sözleşme ve kodlardaki tehlikeli ve zararlı madde listelerine atıf yapılmıştır<sup>25</sup>. Bu anlamda Sözleşmenin atıf yaptığı listelerdeki yaklaşık altı binden fazla dökme ve paketli taşınan tehlikeli ve zararlı madde<sup>26</sup>, 2010 HNS'nin uygulama alanı içindedir<sup>27</sup>.

2010 HNS'de tehlikeli ve zararlı madde tanımının doğrudan yapılmayıp, bu nevi maddelerin neler olduğunun tespitine yönelik ilgili düzenlemelere atıf yapılmasının yerinde olduğu söylenebilir. Zira, tehlikeli ve zararlı maddelere genel bir tanımın getirilmesi, bu maddelerin ulusal mahkemeler nezdinde farklı yorumlanması ve gemi malikinin hangi tehlikeli ve zararlı maddelere karşı sigorta yaptıracağına belirsiz olması gibi sonuçlara yol açabilecektir<sup>28</sup>.

1992 HSS'nin kapsamında olmayan benzin, hafif dizel ve gaz yağı gibi maddeler 2010 HNS'nin kapsamındadır<sup>29</sup>. Buna karşın Deniz Yolu ile Taşınan Tehlikeli Maddelere İlişkin Uluslararası Kod<sup>30</sup> (IMDG) ve Uluslararası Deniz Yoluyla Taşınan Katı Dökme Yükler Kodu (IMSBC)<sup>31</sup> uyarınca düzenlenen radyoaktif maddelere 2010 HNS uygulanmaz<sup>32</sup>.

Tehlikeli ve zararlı madde, dökme yük olarak taşınabileceği gibi paketli olarak da taşınabilir. Dökme halde taşınanların katı, sıvı ve sıvılaştırılmış gaz formunda olması mümkündür.

Dökme halde taşınan katı formdaki maddelere bazı gübreler, sodyum ve potasyum nitratlar, kükürt ve bazı balık yemleri örnek verilebilir. Katı formda olmalarına rağmen demir cevheri, boksit, alüminyum oksit, fosfat kayası ve çimento gibi maddeler, kimyasal tehlike arz etmemelerinden ötürü tehlikeli ve zararlı madde sayılmamışlardır. Kömür<sup>33</sup>, indirgenmiş demir, odun yongası gibi maddeler ise toplu halde

<sup>23</sup> Gemiye elinde bulunduran kişinin gemiyi haklı bir sebebe dayanarak ya da haksız olarak kullanması halinde de sonuç aynıdır: KENDER, Rayegan/ÇETİNGİL, Ergon/YAZICIOĞLU, Emine: Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt-I, XII Levha, İstanbul 2016, s.100.

<sup>24</sup> DEMİR, "HNS", s.208.

<sup>25</sup> Bu yöntemle, sözleşmelerin hacminin gereksiz artmasının önüne geçildiği ve listelerin en güncel hallerine yapılacak atıflar ile HNS Sözleşmesi'nin teknik gelişmelere ayak uyduracağı savunulmuştur: GÖRANSSON, s.253; GANTEN, Reinhard H.: "HNS and Oil Pollution Developments in the Field of Compensation for Damage to the Marine Environment" ("HNS"), Environmental Policy and Law, 27(4), 1997, s.313.

<sup>26</sup> "(i) 1978 Protokolü ile Değişik 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi'nin (MARPOL 73/78) Ek-I'nin Kural 1'inde tanımlanan, dökme halde taşınan petrol, (ii) MARPOL 73/78'in Ek-II'sinin Kural 1.10'unda tanımlanan dökme halde taşınan zararlı sıvı maddeler ile Kural 6.3'ün X, Y ve Z kirlilik kategorisinde geçici olarak sınıflandırılan madde ve karışımlar, (iii) Tehlikeli Kimyasalları Dökme Halde Taşınan Gemilerin İnşası ve Teçhizatına İlişkin Uluslararası Kod'un Bölüm 17'sinde belirtilen dökme halde taşınan tehlikeli sıvı maddeler ile Paragraf 1.1.6'daki İdare ve liman idareleri tarafından taşınması için uygun ön koşulların belirlendiği tehlikeli ürünler, (iv) IMDG kapsamında paketlenmiş tehlikeli, riskli ve zararlı maddeler, (v) Sıvılaştırılmış Gazları Dökme Halde Taşınan Gemilerin İnşası ve Teçhizatına İlişkin Uluslararası Kod'un Bölüm 19'unda listelenen likit gazlar ile söz konusu Kod'un Paragraf 1.1.6'daki İdare ve liman idareleri tarafından taşınması için uygun ön koşulların belirlendiği ürünler, (vi) Parlama noktası 60 dereceyi aşmayan dökme halde taşınan sıvı maddeler, (vii) IMSCB tadil edilmiş halinde yer alan kimyasal risk taşıyan katı dökme ve bu maddelerin 1996 tarihli IMDG kapsamında paketlenmiş halleri 2010 HNS bakımından tehlikeli ve zararlı maddelerdendir. "

<sup>27</sup> GÖRANSSON, s.252.

<sup>28</sup> GANTEN, "HNS", s.312.

<sup>29</sup> CHRISTODOLOU VAROTSI, s.328.

<sup>30</sup> Denizde taşınan tehlikeli ve çevreye zarar verme potansiyeli olan maddelerin gemiler tarafından taşınması, Uluslararası Denizce Hayatın Korunması Sözleşmesi (SOLAS) ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) tarafından düzenlenmektedir. Bu iki sözleşmenin ilgili bölümlerinde, bu tür maddelerin taşınmasına ilişkin gereken düzenlemeler, IMDG adıyla ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren IMDG Kodu SOLAS'ın bir parçası olarak zorunlu hale getirilmiştir: [https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoodsdefault.aspx#:~:text=The%20IMDG%20Code%20was%20developed,prevent%20pollution%20to%20the%20environment,\(Erişim:09.01.2024\)](https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoodsdefault.aspx#:~:text=The%20IMDG%20Code%20was%20developed,prevent%20pollution%20to%20the%20environment,(Erişim:09.01.2024)).

<sup>31</sup> IMSBC Kodu, SOLAS hükümleri uyarınca 01.01.2011'den itibaren zorunlu hale getirilen Kod, deniz yoluyla taşınan katı dökme yüklerle ilişkin esasları içermektedir: [https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoesInBulk-default.aspx,\(Erişim:09.01.2024\)](https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoesInBulk-default.aspx,(Erişim:09.01.2024)).

<sup>32</sup> BERLINGIERI, Francesco.: International Maritime Conventions Volume 3 Protection of the Marine Environment, Oxon 2015, s.211; CHRISTODOLOU VAROTSI, s.328.

<sup>33</sup> Özellikle kömürün, nispeten düşük tehlike riskine sahip olmasına rağmen yüklü miktarda taşınması fona yapılacak katkılar

bulduklarında tehlikeli olsalar da Sözleşme kapsamına alınmamışlardır<sup>34</sup>.

Dökme halde taşınan sıvıların güvenlik, kirlilik ve patlama tehlikelerinin yüksek olmasından dolayı liste daha geniştir. Sıvı halde taşınan tehlikeli ve zararlı maddelere örnek olarak, organik kimyasallar olan metanol, ksilen, stiren; inorganik kimyasallar olan sülfürik asit, fosforik asit ve kostik soda gibi kimyasallar; bitkisel ve hayvansal sıvı yağlar (palm yağı, soya yağı...); dirençli ve dirençli olmayan petrol menşeli yağlar örnek verilebilir.

Dökme halde taşınan sıvılaştırılmış gazlar ise sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), amonyak, etan, etilen, bütadien, propilen ve diğer tüm sıvılaştırılmış gazlardır<sup>35</sup>.

Paketli taşınan tehlikeli ve zararlı madde, IMDG Kodu kapsamına giren maddelerdir. Patlayıcı gazlar, yanıcı sıvılar ve katılar, oksitleyici maddeler, organik peroksitler, zehirli maddeler, aşındırıcılar ve deniz kirleticileri olarak sayıları bir hayli fazladır<sup>36</sup>. Sayıları fazla olsa da, IMDG Kodu uyarınca küçük paketli maddeler uygulama alanı dışında bırakıldığından, 2010 HNS küçük paketli maddelere uygulanmaz<sup>37</sup>.

#### 4. Katkı Sağlayıcı Yük

2010 HNS'nin 1(10). maddesinde katkı sağlayıcı yük tanımı yapılmıştır. Madde uyarınca, deniz yoluyla bir taraf devletin liman veya terminaline taşınan ve orada boşaltılan dökme haldeki tehlikeli ve zararlı madde, katkı sağlayıcı yüküdür. Katkı sağlayıcı yükün tespiti, HNS Fonu'na yapılan katkıların belirlenmesi bakımından önemlidir.

#### 5. Alıcı

2010 HNS'de taşıtan veya yükletenin tespitinin zor olabileceği göz önünde bulundurularak, doğrudan bir alıcı tanımı getirilmiştir<sup>38</sup>. Alıcının doğrudan tespiti önemlidir. Zira alıcı, 2010 HNS kapsamında katkı sağlayıcı yükü teslim alan kişi olarak bildirim yapmakla ve Fonu finanse etmektedir.

2010 HNS'nin 1(4)(a). maddesinde alıcı, bir taraf devletin liman ve terminallerinde boşaltılan katkı sağlayıcı yükü fiilen teslim alan kişi olarak tanımlanmıştır. Maddenin devamında yükü fiilen teslim alan kişinin temsilci olması hali düzenlenmiştir. Eğer bu kişi başka bir taraf devletin yargılama yetkisi altındaysa, HNS Fonu'na bildirilmesi şartıyla temsil olunan, fiziki olarak yükü teslim almamış olsa dahi alıcı sayılmaktadır<sup>39</sup>.

2010 HNS'nin 1(4)(b) bendi ise taraf devlete, ulusal hukukuna uygun bir alıcı tanımı getirme imkânı sunulmuştur. Ulusal hukuk tarafından tayin edilen alıcı, en az 2010 HNS'nin 18 ve 19. maddeleri uyarınca belirlenen bildirim limitleri kadar, katkı sağlayıcı yük teslim almalıdır. Bu alternatif alıcı kavramı, hiçbir suretle katkı sağlayıcı yükün azaltılmasına, yani 2010 HNS Fonu'na yapılacak katkıların azaltılmasına sebep olacak şekilde tayin edilemez<sup>40</sup>. Aksi halde, ulusal hukuklarca getirilen alıcının 2010 HNS'deki katkı hükümlerinden muaf olması söz konusu olup, Sözleşme ile buna imkan verildiği düşünülemez.

2010 HNS'nin 1(4)(a). maddesindeki temsilci ve temsil olunan arasındaki ilişkinin Sözleşme'de düzenlenmediğinden bahisle belirsiz olabileceği, temsil ilişkisinin hüküm ve koşullarının taraf devletlerin ulusal hukuklarına göre şekilleneceği<sup>41</sup> ve bu durumun Sözleşme ile getirilmeye çalışılan yeknesak tanımla çatışabileceği gibi endişeler söz konusu olmuştur<sup>42</sup>. Ayrıca, temsilci ve temsil olunanın farklı taraf devletlerde olmasının katkı sağlayıcı yük miktarının raporlanmasıyla ilgili sorun yaratabileceği belirtilmiştir<sup>43</sup>. Bu sebeple sorunun çözümüne ilişkin IMO bir ek yayımlamıştır<sup>44</sup>. İlgili Ek uyarınca katkı sağlayıcı yükün bildiriminde, 1(4)(a)'daki tanımın nasıl anlaşılması gerektiği düzenlenmiştir<sup>45</sup>. Maddedeki tanıma göre alıcı:

- Fiziki alıcı olabilir, bu durumda taraf devletin liman ve terminallerinde boşaltılan katkı sağlayıcı yükü fiilen teslim alan kişidir, ya da

- Alıcı farz edilen temsil olunan olabilir, bu durumda katkı sağlayıcı yük, temsil olunan adına hareket eden bir temsilci tarafından fiziksel olarak teslim alınmaktadır. Ancak, temsil olunanın alıcı sayılabilmesi için, 2010 HNS'ye taraf bir devletin yargı yetkisi altında bulunması ve temsilcinin de bu kişiyi HNS Fonu'na alıcı olarak bildirmiş olması gerekmektedir.

1992 FS'deki gibi yükü fiziki olarak teslim almış bulunan kişinin yükü bildirim esas alınıp, Sözleşme kapsamındaki yükümlülükleri bu kişinin gerçekleştirmesi özellikle 2010 HNS'nin yürürlüğe girmesinden

bakımından değerlendirildiğinde, alıcılar arasında bir orantısızlık yaratabileceği de düşünülmüştür: DE LA RUE/ANDERSON, Environment, s.275.

<sup>34</sup> JACOBSSON, s.27.

<sup>35</sup> Bkz. <https://www.hnsconvention.org/hns-finder/>, (Erişim: 09.01.2024).

<sup>36</sup> MERRAC Technical Report No.8, s.121.

<sup>37</sup> JACOBSSON, s.27; GÖRANSSON, s.254.

<sup>38</sup> DEMİR, "HNS", s.209.

<sup>39</sup> Hükümün amacı, depolama tesisleri işletenlerin her bir teslimde alıcı sayılmalarının önüne geçmektir: DEMİR, "HNS", s.209.

<sup>40</sup> 2010 HNS 1(4)(b).

<sup>41</sup> DEMİR, "HNS", s.210.

<sup>42</sup> IMO: "Guidelines on Reporting of HNS Contributing Cargo", s.4, [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/Guidelines\\_2014.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/Guidelines_2014.pdf), (Erişim: 09.01.2024).

<sup>43</sup> IMO: "Guidelines on Reporting of HNS Contributing Cargo", s.4.

<sup>44</sup> Bkz. IMO: 10.02.2023 tarihli LEG 110/INF.5, ANNEX 1, s.2,

[https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error\\_message=interaction\\_required](https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required), (Erişim: 09.01.2024).

<sup>45</sup> Bkz. IMO: 10.02.2023 tarihli LEG 110/INF.5, ANNEX 1, s.3.

önceki dönem için pratik bir çözüm olarak önerilebilir.

#### 6. Zarar

2010 HNS'nin 1(6). maddesinde zarar, tehlikeli ve zararlı madde taşınması sonucunda gemide veya geminin dışında meydana gelen yaşam kaybı ve bedensel zarar; geminin dışında bulunan eşyanın ziyayı ve hasarı; çevrenin kirlenmesi sonucu meydana hasar ve zıya ile önleyici tedbirler ve önleyici tedbirlerden kaynaklanan masraflar olarak tanımlanmıştır.

2010 HNS kapsamında yaşam kaybı ve bedensel zararlar karşılanmaktadır. Madde uyarınca gemide bulunan kişiler ile geminin dışında bulunan üçüncü kişiler, tehlikeli ve zararlı madde taşınması sonucu zarar görmüş iseortaya çıkan zarar tazmin edilecektir. Ancak söz konusu zararın doğrudan tehlikeli ve zararlı madde taşınmasından kaynaklanması gerekir. Örneğin, tehlikeli ve zararlı madde taşıyan bir konteynerin gemi adamının üstüne düşmesi sonucu oluşan zarar, 2010 HNS kapsamında tazmin edilemez. Ancak, tehlikeli ve zararlı maddenin konteynerden sızıp, gemi adamına herhangi bir şekilde zarar vermesi halinde durum farklıdır, bu halde zarar 2010 HNS kapsamında tazmin edilebilir<sup>46</sup>.

Tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınmasından kaynaklanan ve çevrenin kirlenmesi sonucu meydana gelen hasar ve zıya 2010 HNS kapsamındadır. Çevrenin kirlenmesi zararı ancak fiilen yapılan veya yapılacak olan makul masraflarla sınırlandırılmıştır<sup>47</sup>. Kirlenme sonucunda balıkçılığın veya turizmin sekteye uğramasından kaynaklanan ekonomik kayıplar da Sözleşme kapsamında karşılanmaktadır. Bu halde herhangi bir sınır öngörülmemiştir, kişilerin yoksun kaldıkları kar 2010 HNS uyarınca tazmin edilmektedir.

Madde uyarınca tazmin edilebilecek diğer talepler, önleyici tedbirlerden kaynaklanan masraflar ile önleyici tedbirlerin neden olduğu zıya ve hasardır. Sözleşmenin 1(7). maddesi uyarınca önleyici tedbir, zararlı önlemek veya etkilerini en aza indirmek için herhangi bir kişinin aldığı makul tedbir olarak tanımlanmıştır. Tehlikeli ve zararlı maddelerin temizlenmesi ile enkaz haldeki gemiden bu maddelerin çıkarılmasına yönelik gerçekleştirilen masraflar önleyici tedbir olarak tazmin edilmektedir ancak söz konusu tedbirlerin makul olması gerekmektedir<sup>48</sup>. Önleyici tedbirlerin objektif olarak değerlendirilmesiyle saptanabilecek bir husus olan makul olma şartı, somut olaya göre değerlendirilmektedir<sup>49</sup>. Örneğin, yolun, rıhtımın ve iskelenin temizlenmesinden kaynaklanan eylemler zıya ve hasara sebebiyet verirse, tamir etme masrafları 2010 HNS uyarınca tazmin edilmektedir<sup>50</sup>.

Bir zararın tehlikeli ve zararlı maddeden mi yoksa başka bir bileşenden mi kaynaklı olduğu ayırt edilemezse, zararın tehlikeli ve zararlı madde taşınmasından kaynaklandığı kabul edilir<sup>51</sup>. 2010 HNS'nin 4(1). maddesi uyarınca, deniz yoluyla eşya ve yolcu taşımalarından kaynaklanan sözleşmesel talepler uygulama alanı dışındadır. Maddede, eşya ve yolcu taşımadan doğan tüm sözleşmesel taleplerin mi yoksa sadece bahsi geçen sözleşmelerde düzenlenen hüküm ve koşullara ilişkin taleplerin mi 2010 HNS'nin uygulama alanı dışında bırakıldığı açık değildir<sup>52</sup>. Maddenin lafzı sözleşmesel talepleri içerdiğinden, yaşam kaybına veya bedensel zarara uğrayan yolcuların ilgili taşıma sözleşmeleri uyarınca düzenlenmeyen talepleri için 2010 HNS'ye başvurabilecekleri düşünülmektedir<sup>53</sup>. 2010 HNS, çatma halinde diğer gemide, o geminin yolcularında veya yükünde meydana gelen yaşam kaybı, bedensel zarar ve maddi zararlara da uygulanmaktadır<sup>54</sup>.

2010 HNS, tehlikeli ve zararlı madde taşınması sonucunda geminin dışında meydana gelen zıya ve hasar taleplerine uygulanmaktadır<sup>55</sup>. Bu sebeple gönderenin eşyaya ilişkin zarar taleplerine uygulanmamaktadır<sup>56</sup>. Eşyaya gelen zararın geminin dışında olması gereklidir<sup>57</sup>.

2010 HNS'nin 4(3). maddesine göre, 1992 HSS'de düzenlenen petrolden kaynaklanan kirlenme zararları 2010 HNS'nin uygulama alanı dışındadır<sup>58</sup>. 2010 HNS'nin dirençli petrol taşınması dışındaki diğer tehlikeli ve zararlı maddeleri düzenlemesi ve 1992 HSS ile 1992 FS'yi tamamlaması amaçlandığından, bu hükmün amacı açıktır<sup>59</sup>. Söz konusu kirlenme zararları, 1992 HSS uyarınca tazmin edilmese dahi 2010 HNS uyarınca talep edilemezler<sup>60</sup>. Ancak belirtmek gerekir ki, petrolden kaynaklanan yangın ve patlama riskleri,

<sup>46</sup> DE LA RUE/ANDERSON, Environment, s.277; JACOBSSON, s.30.

<sup>47</sup> KUYUCU MERİÇ, s.240.

<sup>48</sup> KUYUCU MERİÇ, s.241.

<sup>49</sup> JACOBSSON, s.31.

<sup>50</sup> JACOBSSON, s.31.

<sup>51</sup> GÖRANSSON, s.259.

<sup>52</sup> JACOBSSON, s.29.

<sup>53</sup> JACOBSSON, s.29.

<sup>54</sup> JACOBSSON, s.28; GÖRANSSON, s.258.

<sup>55</sup> JACOBSSON, s.29.

<sup>56</sup> BERLINGIERI, s.216.

<sup>57</sup> GÖRANSSON, s.259.

<sup>58</sup> DE LA RUE/ANDERSON, Environment, s.275.

<sup>59</sup> BERLINGIERI, s.216.

<sup>60</sup> KUYUCU MERİÇ, Gülfer: "Deniz Yoluyla Taşınan Tehlike ve Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme", İKÜ Hukuk Fakültesi Dergisi, 16(2), 2017, s.237; JACOBSSON, s.30.

2010 HNS kapsamında tazmin edilmektedir.

### 7. Deniz Yoluyla Taşıma

Deniz yoluyla tehlikeli ve zararlı madde taşınmasından kaynaklanan zararların 2010 HNS uyarınca tazmin edilebilmesinin koşulu, zararın bu maddelerin gemide taşınması sırasında ortaya çıkması gereğidir. Bu sebeple 2010 HNS'nin 1(9). maddesinde deniz yolu ile taşıma tanımlanmıştır. Tanıma göre deniz yoluyla taşıma, tehlikeli ve zararlı maddenin gemiye yüklendiği andan, boşaltıldığı ana kadar geçen süreyi kapsar. Eğer yükleme ve boşaltmada herhangi bir teçhizat kullanılmadıysa bu süre, tehlikeli ve zararlı maddenin geminin küpeştesinden geçtiği an başlar ve sona erer.

### B. Uygulama Alanı

2010 HNS'nin coğrafi uygulama alanı, ortaya çıkan zararın niteliği ve zararın meydana geldiği yere göre belirlenmektedir<sup>61</sup>. Sözleşme'nin 3. maddesi uyarınca,

- taraf devletin karasuları dâhil ülkesinde meydana gelen tüm zararlar,
- taraf devletin uluslararası hukuka uygun olarak ilan ettiği münhasır ekonomik bölgesinde, eğer böyle bir bölge ilan edilmemiş ise uluslararası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz mili uzanan karasularının ötesinde meydana gelen çevrenin kirlenmesi sonucu oluşan zararlar,
- kirlenme zararları haricinde, bir taraf devletin karasularının dışında, taraf devletin siciline kayıtlı bir gemide veya sicile kayıtlı olmamakla birlikte taraf devletin bayrağını çekme hakkına sahip bulunan bir gemide taşınan bir maddeden kaynaklanan diğer zararlar,
- nerede alındıkları önem arz etmeksizin (a-b-c) bentlerinde yazılı zararları önlemek ve en aza indirmek üzere alınan önleyici tedbirlere<sup>62</sup> uygulanır.

Zararın türünden bağımsız, taraf devlette meydana gelen, karasuları dahil, içsularında tehlikeli ve zararlı madde taşınmasından kaynaklanan talepler, 2010 HNS kapsamındadır. Çevrenin kirlenmesi zararlarında ise, taraf devletin münhasır ekonomik bölgesi dahil olmak üzere, ortaya çıkan zararlar 2010 HNS uygulanır. Taraf devletin karasularının dışında meydana gelen çevrenin kirlenmesi haricindeki diğer zararlar, tehlikeli ve zararlı madde taşınması yapan geminin bayrağına bakılır. Bayrak devleti taraf devlet ise, söz konusu zararlar 2010 HNS kapsamında karşılanır.

Kirlenme zararları, bedensel zararlar ve eşyaya gelen zararları önlemek veya en aza indirmek üzere yapılan önleyici tedbirlerin nerede alındıkları önem arz etmeksizin 2010 HNS uygulanır<sup>63</sup>. Önleyici tedbirlerin 2010 HNS kapsamında sayılması için belirtilen zararlarla ilgili olması gerekir. Bu bakımdan, taraf devletlere sirayet eden bir zarara yönelik alınan önleyici tedbirlerin nerede alındıkları önem arz etmez. Sözleşmeye taraf olmayan bir devletin karasularında alınan önleyici tedbirlere Sözleşme uygulanmaz<sup>64</sup>.

Açık denizde meydana gelen tehlikeli ve zararlı madde taşınmasından kaynaklanan olay, taraf devletin münhasır ekonomik bölgesine veya uluslararası hukuka uygun 200 deniz miline uzanan karasularının ötesine, karasularına ve içsularına kirlenme zararı olarak sirayet ettiği müddetçe, 2010 HNS'nin uygulama alanına girmektedir<sup>65</sup>.

### III. SORUMLULUK REJİMİ

2010 HNS'nin 7. maddesine göre, meydana gelen zarardan, zarara sebep olan olayın gerçekleştiği andaki gemi maliki sorumludur. Gemi maliki, sicilde kayıtlı görünen kişidir. Çarter partide belirtilmiş olması kaydıyla, çıplak gemi kiracısının da sorumlu tutulması mümkündür<sup>66</sup>.

Çevre hukukuna hâkim "kirleten öder" prensibi uyarınca sorumlu olan kişinin doğrudan gemi maliki olması yerindedir<sup>67</sup>. 2010 HNS ile tazmin sisteminde ilk derece güvenceyi sağlayan sigorta veya başkaca teminatı getirmekle yükümlü kişi yine geminin malikidir.

2010 HNS'nin 7(5). maddesine göre tazminat talebi, gemi adamlarına, gemi malikinin hizmetinde bulunanlara, temsilcisine; gemi adamı olmayan ancak geminin hizmetinde çalışan kılavuz kaptan ya da diğer kişilere, çarterere, gemi müdürü veya işletmecisine; gemi malikinin izni veya yetkili kamu merciinin talimatı ile kurtarma operasyonu ifa eden şahsa, önleyici tedbirleri alan şahıslara ve temsilcilerine yöneltilemez. Madde uyarınca gemi malikinin sorumluluğunun başka birine kanalize edilemediği görülmektedir. Ancak zarar, zarar verme kastıyla ya da pervasızca ve muhtemelen zarara sebebiyet vereceği bilinerek gerçekleştirilen kişisel bir hareket veya ihmalden kaynaklanmış olursa, söz konusu kişilere de tazminat talebi yöneltilebilir.

2010 HNS uyarınca gemi maliki meydana gelen zarardan kusursuz olsa dahi sorumludur. Ortaya çıkan zarar ile deniz yoluyla tehlikeli ve zararlı madde taşınması arasında nedensellik bağının olması

<sup>61</sup> BERLINGIERI, s.210; CHRISTODOLOU VAROTSI, s.328; DE LA RUE /ANDERSON, Environment, s.272.

<sup>62</sup> Söz konusu bent, 1996 HNS'de "nerede olursa olsun alınan önleyici tedbirler" şeklindeydi. Sözleşme'ye 2010 Protokolü ile "(a), (b) ve (c) bentlerinde yazılı zararlar" ibaresi eklenmiştir. Esaslı bir değişiklik olmamakla beraber, ilgili zararlarla bağlantılı olarak alınan önleyici tedbirlerin kastedildiği vurgulanmakta ve olası yorum yanlışlıklarının önüne geçilmektedir: DEMİR, "HNS", s.228.

<sup>63</sup> JACOBSSON, s.30.

<sup>64</sup> DEMİR, "HNS", s.229.

<sup>65</sup> DE LA RUE/ANDERSON, Environment, s.273.

<sup>66</sup> BERLINGIERI, s.218.

<sup>67</sup> GASKELL, Nicholas/FORREST, Craig: "Marine Pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003", The University of Queensland Law Journal, 27(2), 2008, s.105.



yeterlidir<sup>68</sup>. Sözleşme'nin 7(2)(a) maddesinde gemi malikinin sorumluluktan kurtulduğu haller düzenlenmektedir. Madde uyarınca zararın savaş, düşmanca hareket, iç savaş veya isyan nedeniyle meydana geldiği ispatlanırsa gemi maliki sorumluluktan kurtulur. Ayrıca, 2010 HNS'nin 7(3). maddesi uyarınca gemi maliki, kirlenme zararının, kısmen veya tamamen zarar gören kişinin, zarar verme kastıyla ortaya çıkan bir hareket veya ihmalden ileri geldiğini ispatlarsa bu kişiye karşı sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilir.

Kirlenme zararının olağanüstü, önlenemez ve kaçınılmaz bir doğa olayından, örneğin bir tsunamiden kaynaklanması halinde, diğer faktörlerin zararın oluşumuna katkısı dahi olsa, gemi malikinin sorumluluktan kurtulacağı düşünülmektedir. Burada gözetilmesi gereken kıstas, olağanüstü, önlenemez ve kaçınılmaz doğa olayının baskın nitelikte ve yakın bir tehdit oluşturmasıdır<sup>69</sup>. Kirlenme zararının münhasıran üçüncü kişinin zarara neden olma niyetiyle yaptığı bir hareket veya ihmalden kaynaklanması hallerine örnek olarak terör olayları ve deniz haydutluğu gösterilebilir<sup>70</sup>.

#### A. Sorumluluğun Sınırlandırılması

Sorumluluğun sınırlandırılması 2010 HNS'nin 9(1). maddesinde düzenlenmiştir. Maddeye göre dökme halde taşınan tehlikeli ve zararlı madde bakımından sorumluluk, 2.000 grostonu geçmeyen bir gemi için sorumluluk 10 milyon hesap birimi (özel çekme hakkı – SDR)<sup>71</sup> ve bunu aşan bir gemi için ek olarak, 2.001 ile 50.000 groston arasındaki her bir tonaj birimi için 1.500 hesap birimi ve 50.000 grostonu aşan her bir tonaj birimi için 360 hesap birimi ile sınırlıdır. Toplam tutar hiçbir şekilde 100 milyon hesap birimini aşamaz.

Dökme halde taşınan maddeler bakımından sorumluluk, zararın paketli tehlikeli ve zararlı madde veya hem paketli hem de dökme yükten kaynaklanması veya kaynağının belirlenememesi durumlarında farklı sınırlamalara tabi tutulmuştur. 2.000 grostonu geçmeyen bir gemi için sorumluluk 11.5 milyon hesap birimi ve bunu aşan bir gemi için ek olarak, 2.001 ile 50.000 groston arasındaki her bir tonaj birimi için 1.725 hesap birimi ve 50.000 grostonu aşan her bir tonaj birimi için 414 hesap birimi ile sınırlıdır. Maddeye göre toplam tutar hiçbir şekilde 115 milyon hesap birimini aşamaz. 2010 HNS'nin dökme ve paketli tehlikeli ve zararlı madde taşımalarına, %15 oranında farklı sınırlama getirmesi yerinde görülmektedir<sup>72</sup>. Zira, paketli tehlikeli ve zararlı madde katkı sağlayıcı yük tanımından muaf tutulduğundan, sorumluluk limiti arttırılarak bir denge sağlanmaya çalışılmıştır<sup>73</sup>.

Bununla birlikte malikin sınırlı sorumluluğu mutlak değildir. Zira 2010 HNS'nin 9(2). maddesi zararın, gemi malikinin zarar verme kastıyla ya da pervasızca ve muhtemelen zarara sebebiyet vereceğini bilerek gerçekleştirilen kişisel bir hareket veya ihmalden kaynaklanması halinde, sorumluluğun sınırlanamayacağını hükme bağlamıştır.

Sorumluluğunu sınırlandırmak isteyen gemi maliki veya sigortacısı, sorumlu olduğu tutardaki fonu, dava açılan taraflardan birinin mahkemesinde veya diğer bir yetkili otoritesinde; dava açılmamışsa 2010 HNS'nin 38. maddesi uyarınca dava açılacak bir tarafın mahkemesinde veya diğer yetkili otoritesinde oluşturmalıdır<sup>74</sup>. Fon, toplam tutarın tevdi edilmesi veya fon oluşturan tarafın mevzuatı kapsamında kabul edilebilir ve yeterli bir banka teminatı veya diğer bir teminat sağlanarak da oluşturulabilir. Fon, talep miktarları ile orantılı olarak talep sahipleri arasında dağıtılır. Fon tesis edildiğinde malikin başka malvarlığına gidilemez. önce el konulan veya haczedilen mallar varsa serbest bırakılır<sup>75</sup>.

#### B. Zorunlu Sorumluluk Sigortası

Taraf devletin siciline kayıtlı bir geminin maliki ile fiili olarak tehlikeli ve zararlı madde taşıyanların, 2010 HNS'nin 12. maddesi uyarınca sigorta veya banka teminatı ya da benzeri finans kuruluşundan alınmış bir teminatı sağlamaları gerekir.

2010 HNS'nin 12(2). maddesine uygun olarak getirilen zorunlu sigortanın veya benzeri teminatın Sözleşme'ye uygun olarak o gemide olduğunu gösteren sertifika, taraf devletin ilgili makamı tarafından düzenlenir. Taraf devletin limanlarına giren gemilerin söz konusu zorunlu sertifikayı taşımaları gerekir.

<sup>68</sup> KUYUCU MERİÇ, s.242.

<sup>69</sup> JACOBSSON, s.33.

<sup>70</sup> READMAN, L.: "Recent Developments in P&I Cover for Pollution: Terrorism, Piracy and Sanctions", in Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew (ed.), Pollution at Seas. Law and Liability, Informa Law from Routledge, Essex 2012, s.185.

<sup>71</sup> Uluslararası Para Fonu tarafından getirilmiş, uluslararası rezerv para birimi: <https://www.imf.org/en/Topics/special-drawing-right>, (Erişim: 09.01.2024).

<sup>72</sup> BERLINGIERI, s.220.

<sup>73</sup> DEMİR, "HNS", s.230.

<sup>74</sup> Tanker kazalarından kaynaklı tazminat taleplerinin çoğunluğu IOPC Fonu'na gitmeden, Uluslararası Koruma ve Tazminat Kulüpleri Grubu tarafından karşılanmaktadır. Toplam tanker tonajının % 90'ını sigortalayan 13 büyük P&I Kulübü, gemi maliklerini mavi kart ile teminat altına almakta, tazminat taleplerini karşılamaktadırlar. IG kulüpleri yaklaşık olarak yıllık 7000 mavi kart düzenlemektedir: ANDERSON, Charles B./DE LA RUE, Colin.: "The Role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents" ("P&I"), Tulane Law Review, 85, 2011, s.1257-1304, s.1300; JACOBSSON, s.35; KAMAL, Bünyamin/ÇİLOĞLU, Erhan:"Petrol Kirliliği Kaynaklı Uluslararası Tazminat Sistemi ve Mesuliyetin Paylaştırılması", Anadolu Çevre ve Hayvancılık Bilimleri Dergisi, 2, 2020, s.161-172.

<sup>75</sup> GÖRANSSON, s.261; DEMİR, "HNS", s.213.

Dolayısıyla Sözleşme'ye taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi için bu sertifika herhangi bir taraf devlet düzenleyebilir. Sertifika düzenlenmesinin koşullarını ve sertifikanın geçerliliğine ilişkin hükümleri düzenleme yetkisi taraf devletindir.

2010 HNS'nin 12(8). maddesine göre zarar gören, sigortacıya veya benzeri teminatı sağlamış kişiye doğrudan dava açabilir<sup>76</sup>. Doğrudan dava açılan bu kişiler, gemi maliki sorumluluğunu sınırlama hakkına haiz olmasa bile kendileri sorumluluklarını sınırlandırabilirler.

#### **IV. HNS FONU**

HNS Fonu veya kısaca Fon, tehlikeli ve zararlı madde taşımalarından kaynaklanan taleplerin, gemi malikince sağlanan zorunlu sigortadan veya başkaca teminattan karşılanamaması veya gemi malikinin sorumlu olmaması halinde devreye giren ikinci kademe güvencedir. 2010 HNS'de "Uluslararası Tehlikeli ve Zararlı Maddeler Fonu (HNS Fonu) Tarafından Tazmin" başlığı altında düzenlenmiştir. 2010 HNS'nin yürürlüğünün ardından Fon kurulacaktır.

Söz konusu Fon, taraf devletteki belirli tutarın üstünde tehlikeli ve zararlı madde alan kişiler (LNG'de ise yük üzerinde tasarruf hakkı sahipleri) tarafından finanse edilmektedir. Fon temelde iki özelliğe sahiptir<sup>77</sup>. Bunlardan ilki, gemi malikinin sorumlu olmadığı hallerde devreye girerek ikame nitelik göstermesi, diğeri ise tazminat tutarının sözleşmelerin öngördüğü sorumluluk limitlerini aşması halinde aşan kısmı teminat altına almasıdır<sup>78</sup>.

##### **A. Fonun Kurulması**

2010 HNS'nin 13. maddesi uyarınca HNS Fonu'na, zararın gemi malikinin sınırlı sorumluluğunun üzerinde olması ile mali güvencenin yeterli veya mevcut olmaması halinde başvurulur. Ayrıca gemi malikinin sorumluluktan kurtulduğu hallerde ve gemi malikinin mali olarak yükümlülüklerini yerine getiremediği durumlarda da Fon devreye girer. Bu açıdan Fon, kirlenme zararlarını tazmine yönelik oluşturulan teminat sisteminin ikinci basamağını oluşturur<sup>79</sup>.

HNS Fonu haklara ve borçlara haiz, yasal işlemlere taraf olabilen bir tüzel kişiliktir ve Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonları'ndan (IOPC Fonları)<sup>80</sup> alınan model ile Genel Kurul, Sekreteryaya ve Yönetici'den oluşmaktadır<sup>81</sup>. Fon'un Yöneticisi, taraf devletlerce yasal temsilci olarak kabul edilir. Genel Kurul ise taraf devletlerden oluşur.

##### **B. Tazminat**

HNS Fonu, gemi malikinin sorumluluğunun doğmaması veya yükümlülüklerini mali olarak karşılayabilme imkanının olmaması, getirilen teminatın tazminat taleplerini karşılamada yetersiz olması ve zarar görenin tüm makul yasal imkanları kullanmasına rağmen öngörülen tazminat miktarından tatmin olmaması halinde zarar görene tazminat öder. Ayrıca 2010 HNS'nin 14(2). maddesi uyarınca, gemi malikinin gönüllü olarak zararı önlemek veya en aza indirmek üzere yaptığı makul masraflar veya fedakarlıklar, zarar olarak kabul edip HNS Fonu'ndan karşılanır.

2010 HNS'nin 14(3). maddesi uyarınca kirlenme zararının savaş, silahlı çatışma, iç savaş, ayaklanma ve olayın gerçekleştiği anda münhasıran kamu hizmeti görmek için kullanılan bir devletin mülkiyetinde olan veya devlet tarafından işletilen gemilerden ve savaş gemilerinden kaynaklanması halinde HNS Fonu'na başvurulamaz.

Kirlenme zararından kaynaklanan bir tazminat talebi söz konusu ise, bu zarar bir veya birden fazla geminin karıştığı bir hadiseden kaynaklanıyorsa, tazminat talebinde bulunan bunu ispatlamalıdır. Aksi halde Fon'a başvuru hakkını kaybeder. Bu noktada, taleplerin kabul edilebilmesi için kirlenme zararının bir veya birden fazla geminin karıştığı bir hadisenin makul sonucu olduğunun ispatlanması gereklidir. Kirlenme zararına sebep olan gemi tek başına belirlenemese bile hadise ile kirlenme zararı arasındaki bağ kurulması önemlidir<sup>82</sup>.

Sözleşme'nin 14(4). maddesine göre HNS Fonu, zarar görenin, zararın kısmen ya da tamamen zarar verme kastıyla yapılan bir hareketinden veya ihmalden kaynaklandığını ispatlarsa tazminat ödeme yükümlülüğünden kısmen veya tamamen kurtulabilir. Bu bakımdan, çevre hukukuna hâkim kirlenme öder prensibinin devam ettiği söylenebilir<sup>83</sup>. Ancak, önleyici tedbirler bakımından böyle bir muafiyet söz konusu

<sup>76</sup> CHRISTODOLOU VAROTSI, s.316; ANDERSON/DE LA RUE, "P&I", s.1300; DEMİR, "HNS", s.214.

<sup>77</sup> KARA, Hac.: Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Yamaner, İstanbul 2005, s.222.

<sup>78</sup> KARA, s.223.

<sup>79</sup> IOPC Funds: An Overview of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances By Sea, 2010 (The 2010 HNS Convention), (Explanatory Note), s.5, [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/HNS-Convention-Overview\\_e.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/HNS-Convention-Overview_e.pdf), (Erişim: 09.01.2024).

<sup>80</sup> GANTEN, "HNS", s.312. Kuruluş tarihi olan 1978 tarihinden itibaren IOPC Fonları, toplamda 154 hadise ile ilgilenmiştir. 30/06/2020 tarihine kadar 744 Milyon £ tazminat ödenmiştir. Bu tutarın 331 Milyon £'u 1971 Fonu'ndan tazmin edilmiştir. 1992 Fonu halihazırda 11 hadiseden kaynaklanan talep ve davalarla ilgilenmektedir: <https://iopcfunds.org/incidents/incident-map#1918-11-August-2006>, (Erişim: 09.01.2024).

<sup>81</sup> IOPC Fonları'na benzer bir yapı 2010 HNS Fonu için teşkil edilecektir: BERLINGIERI, s.209; JACOBSSON, s.45; DEMİR, "HNS", s.214.

<sup>82</sup> Explanatory Note, s.5; JACOBSSON, s.41. Petrol kirliliğine ilişkin bir hadisede, IOPC Fonları geminin belirlenemediği hallerde dahi söz konusu makul sonucun ispatlanması halinde Fon'un ödemede bulunacağını kabul etmiştir, kirlenmeye sebebiyet veren geminin değil fakat hadisenin kanıtlanması aranmaktadır: KARA, s.225.

<sup>83</sup> GANTEN, "HNS", s.314.

değildir.

2010 HNS'nin 14(5). maddesi gereğince, her bir hadise bakımından ödenen tazminat miktarı, gemi maliki veya sigortacı tarafından ödenen tazminat dâhil olmak üzere, toplam 250 milyon hesap birimini geçemez. Benzer şekilde, olağanüstü, kaçınılmaz ve önlenemez bir doğa olayından kaynaklanan zararlar için HNS Fonu tarafından ödenebilir en yüksek tutar 250 hesap birimidir. HNS Fonu'nun ödeyeceği tazminat miktarının (5). bent uyarınca ödenecek toplam tazminat tutarını aşması halinde, mevcut talepler arasında orantılı olarak dağıtım yapılacaktır. Sadece dökme olarak taşınan yükler dikkate alınıp, ödenecek tazminatın tamamının üçte ikisi ölüm ve bedensel zararlara ilişkin tazminata ayrılmaktadır<sup>84</sup>.

Tahakkuk eden faiz, HNS Fonu tarafından ödenecek azami tazminatın hesaplanmasında dikkate alınmaz. Belirtilen tutarlar, HNS Fonu'nun Genel Kurulu'nun ilk tazminat ödeme tarihine karar verdiği tarihteki SDR'ye istinaden o para biriminin değeri esas alınarak ulusal para birimine çevrilmiştir.

### C. Yıllık Katkılara İlişkin Genel Hükümler

2010 HNS'nin 16. maddesi uyarınca Fon, dört hesaptan oluşmaktadır. Bunlar katı dökme yük ve diğer tehlikeli ve zararlı maddenin alıcıları tarafından finanse edilen genel hesap, petrol hesabı, LNG hesabı ve LPG hesabıdır<sup>85</sup>. Tehlikeli ve zararlı maddelerin çeşitliliğinden dolayı, IOPC Fonları'nın aksine HNS Fonu daha karmaşık yapıdadır<sup>86</sup>.

Söz konusu hesaplar, taraf devlette bir takvim yılında katkı sağlayıcı yükü alan kişiler, alıcılar, tarafından finanse edilir. LNG hesabında ise, alıcı dışında söz konusu yükün boşaltılmasından hemen önce yük üzerinde tasarruf hakkı bulunan kişinin (*titleholder*) hesaba katkı sağlaması söz konusudur. Daha önce de ifade edildiği üzere, katkı sağlayıcı yüklerin nerede yüklendiklerinden bağımsız olarak boşaltıldıkları yer esas alınmaktadır<sup>87</sup>. Taraf devlette katkı sağlayıcı yükü alan kişi, Sözleşme uyarınca belirlenen limitlerin aşılması durumunda aldıkları yük miktarını taraf devlete bildirmekle yükümlüdür.

Her bir alıcının ödemesi gereken katkı tutarı, ithal edilen tutar ile taraf devletlerin limanları arasında taşınan tehlikeli ve zararlı madde baz alarak hesaplanır<sup>88</sup>. Bu anlamda sadece ithal edilen maddelerin değil taraf devletin limanları arasında dolaşan tehlikeli ve zararlı maddelerin de hesaba katıldıkları görülmektedir. Taşınan maddeler, sadece transit oldukları sürece katkı payı hesaplanırken dikkate alınmazlar<sup>89</sup>.

Genel hesaba ve diğer müstakil hesaplara yapılacak yıllık katkılar, bir önceki takvim yılında veya Genel Kurul'un belirlediği başka bir yıl içerisinde alınan katkı sağlayıcı yük miktarına göre, yine Genel Kurul tarafından belirlenir. Söz konusu katkı yılda bir defaya mahsus ödenmektedir<sup>90</sup>. Hesaplamalar, hesaplamaya esas önceki takvim yılı içerisinde katkı ödemekle yükümlü kişinin ödediği her bir birim için sabit bir tutar bazında yapılır. Sabit tutar, takvim yılına göre belirlenen yıllık katkının, o hesaba katkıda bulunan toplam yük miktarına bölünmesiyle hesaplanır. Genel Kurul ayrıca farklı hesaplara ve sektörlere giren iki ya da fazla maddenin neden olduğu zararın tazmini için ödenecek tutarların ilgili hesaplar ve sektörler arasında dağıtılmasına karar verme yetkisine haizdir. tehlikeli ve zararlı madde alıcılarının bir veya birden fazla hesaba katkıda bulunmaları söz konusu olabilir.

#### 1. Genel Hesaba Yapılan Yıllık Katkılar

Bir önceki takvim yılında veya Genel Kurul'un belirlediği başka bir yıl içerisinde alınan katkı sağlayıcı yük miktarının 20.000 tonu aşması halinde genel hesaba katkı yapılır. Taraf devlette alınan, genel hesabın alt sektörlerini oluşturan, katı dökme yükler ile diğer tehlikeli ve zararlı maddenin 20.000 tonu aşması halinde genel hesaba katkıda bulunma yükümlülüğü doğar.

#### 2. Müstakil Hesaplara Yapılan Yıllık Katkılar

2010 HNS'nin 19(1)(a). maddesinde petrol hesabına yapılan katkı düzenlenmektedir. Maddeye göre petrol hesabına yapılacak yıllık katkılar, 1971 FS'nin 1(3). maddesinde tanımlanan petrolün, aynı Sözleşme'nin 10. maddesi uyarınca katkı payı ödemekle yükümlü olan kişiler tarafından 150.000 tondan fazla alınması halinde ödenir.

2010 HNS Fonu ile kirlenme zararları dışındaki ölüm, bedensel zarar ve eşyaya gelen zarardan kaynaklanan talepler, 2010 HNS Fonu tarafından tazmin edilir. Bu anlamda, uluslararası petrol kirliliğinden kaynaklanan zararların hukuki ve tazmin rejiminin tamamlayıcısı olarak görülen 2010 HNS, mağdurların dirençli petrolün sebebiyet verdiği kirlenme zararı dışındaki taleplerini karşılamaktadır.

<sup>84</sup> JACOBSSON, s.41.

<sup>85</sup> Sektörlerin katkı sağlayacağı ayrı hesapların kurulması, tehlikeli ve zararlı maddeler ile ticaret hacmi ve güvenlik kayıtları gibi farklı koşulların dikkate alınması bakımından önemlidir. Zararı meydana getiren maddenin alıcıları, ayrı hesaplar aracılığıyla münhasır sorumlu tutularak, ticaretin bozulması veya çapraz sübvansiyon riski ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır: GÖRANSSON, s.265.

<sup>86</sup> GANTEN, "HNS", s.314; GÖRANSSON, s.263; RØSÆG/ŞEKER, s.21.

<sup>87</sup> GANTEN, Reinhard H.: "The International Oil Pollution Compensation Fund" ("Fund"), Environmental Policy and Law, 12(1/2), 1984, s.7.

<sup>88</sup> MERİÇ KUYUCU, s.241.

<sup>89</sup> Explanatory Note, s.6; JACOBSSON, s.48.

<sup>90</sup> GANTEN, "Fund", s.7.

2010 HNS'nin 16(1)(a)(ii). maddesine göre, dökme halde taşınan diğer petrol bakımından, bir önceki takvim yılında veya Genel Kurul'un belirlediği başka bir yıl içerisinde alınan petrol miktarının 20.000 tonu aşması halinde katkı yapılır. Diğer dökme halde taşınan petrol, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)<sup>91</sup> Ek-1'inin Kural 1'inde tanımlanan petroldür.

2010 HNS'nin 16(1)(b). maddesinde LPG hesabına yapılan katkı düzenlenmektedir. LPG hesabına benzer şekilde, bir önceki takvim yılında veya Genel Kurul'un belirlediği başka bir yıl içerisinde alınan katkı sağlayıcı yük miktarının 20.000 tonu aşması halinde katkı yapılır. Taraf devletteki LPG alıcısı, katkıyı ödemekle yükümlüdür.

LNG hesabı ise 19. maddenin 1bis paragrafında düzenlenir. Buna göre, bir önceki takvim yılında veya Genel Kurul'un belirlediği başka bir yıl içerisinde, miktar önemli olmaksızın, LNG alan kişiler tarafından LNG fonuna katkı yapılır. Bununla birlikte, LNG'nin taraf devlette boşaltılmasından hemen önce yük üzerindeki tasarruf hakkına sahip olan kişi de katkı yapmakla yükümlü olabilir. 1996 HNS'nin yürürlüğe girmesini engellediği düşünülen hususlardan biri de yapılacak katkılar bakımından fiziki alıcı ve tasarruf hakkı sahibi arasındaki ilişkidir. Böyle bir durumda, alıcı ile tasarruf hakkı sahibi arasında katkıya ilişkin bir sözleşmenin yapılması ve alıcının bu durumu taraf devlete bildirmesi yerinde olur<sup>92</sup>. Katkı payı ödemekle yükümlü tutulan tasarruf hakkı sahibi, katkıları hiç veya gereği gibi ödemez ise, alıcı kalan tutarlardan sorumludur. Bu durum alıcının, tasarruf hakkı sahibine karşı sahip olduğu rücu ve tazminat hakkına halel getirmez.

2010 HNS'nin 19(3). maddesi uyarınca müstakil hesaplar, katkı sağlayıcı yük miktarının aşılması halinde kurulur. Söz konusu limitler aşılmaz ise, müstakil hesaplar faaliyete geçmesi ertelenebilir. Aynı maddenin (4). bendine göre ise müstakil hesaplar, bir önceki takvim yılındaki ilgili katkı sağlayıcı yükün (3). bentte belirlenen miktardan az olması veya katkıların vadesinden altı ay geçtikten sonra, ödenmemiş katkıların toplamı, ilgili müstakil hesaba yapılan en son katkının %10'unu aşıyorsa hesaplar askıya alınabilir. Bu durumda müstakil hesaplar, genel hesaba aktarılır<sup>93</sup>.

Her bir hesaptan, ilgili olduğu maddeden kaynaklanan zararların tazminini gerçekleştirilir. Müstakil hesaplardan birinden diğerine aktarım yapılamaz<sup>94</sup>.

Paketli tehlikeli ve zararlı madde alıcıları, HNS Fonu'na katkı yapmazlar<sup>95</sup>. Bunun sebebi, paketli tehlikeli ve zararlı madde tespitinin teknik ve ayrıntılı inceleme gerektirmesi sebebiyle bildirim zoruğudur<sup>96</sup>. Fon'a katkı sunmamakla birlikte, paketli halde taşınan tehlikeli ve zararlı maddeden kaynaklanan zararlar, HNS Fonu kapsamında tazmin edilecektir<sup>97</sup>.

#### D. Bildirim

2010 HNS uyarınca taraf devletlerin, Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden önce ve yürürlüğünden sonra olmak üzere iki farklı bildirim yükümlülükleri söz konusudur. 2010 HNS'nin yürürlüğünden önce, katkı sağlayıcı yükün toplam miktarının bildirilmesi yeterliyken, yürürlüğünden sonra bireysel katkıda bulunanlar ve her bir katkıda bulunanın hesap ve sektör için aldığı katkı sağlayıcı yük miktarı da dahil olmak üzere, daha ayrıntılı rapor sunmaları gerekmektedir. Bildirim yükümlülüğü Fon sisteminin özünü oluşturan katkı sağlayıcı yükün tespitinde önemli olduğundan, bildirim yapmayan devletin statüsü geçici olarak askıya alınabilir<sup>98</sup>.

Sözleşmenin 21bis maddesi uyarınca, taraf devletin bildirim yükümlülüğünü yerine getirmemesi sebebiyle HNS Fonu zarara uğrarsa, taraf devlet Fon'un zararını tazmin etmekle yükümlüdür. Bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmemesi halinde, 2010 HNS uyarınca ölüm ve bedensel zararlar dışında talep edilebilecek zarar kalemleri HNS Fonu kapsamında tazmin edilmeyecektir.

2010 HNS'nin 28(2)(a)(ii). maddesi uyarınca, 2022 yılı için altı taraf devletin yük katkısına ilişkin aşağıdaki tablo yayımlanmıştır<sup>99</sup>:

<sup>91</sup> RG: 24.06.1990, 20558.

<sup>92</sup> IMO: "Guidelines on Reporting of HNS Contributing Cargo", s.5, [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/Guidelines\\_2014.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/Guidelines_2014.pdf), (Erişim: 09.01.2024).

<sup>93</sup> DEMİR, "HNS", s.216.

<sup>94</sup> GANTEN, "HNS", s.314; Explanatory Note, s.7; DEMİR, "HNS", s.216.

<sup>95</sup> DEMİR, "HNS", s.228.

<sup>96</sup> DEMİR, "HNS", s.224.

<sup>97</sup> JACOBSSON, s.50.

<sup>98</sup> DEMİR, "HNS", s.236.

<sup>99</sup> Kaynak: IMO: 07.09.2023 tarihli HNS.2/Circ.11, [https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error\\_message=interaction\\_required](https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required), (Erişim: 09.01.2024). Yakın zamanda taraf olan Fransa'nın ve Slovakya'nın katkı sağlayıcı yüke ilişkin bildirimlerine yönelik bkz. IMO: 23.10.2023 tarihli HNS.2/Circ.12-13 Belgesi, [https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error\\_message=interaction\\_required](https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required), (Erişim: 21.11.2023).

	General account	Oil account	LNG account	LPG account
Canada	1,289,150	53,456,160	221,917	0
Denmark	819,515	14,180,828	0	34,993
Estonia	472,900	2,626,059	0	40,605
Norway	1,532,195	12,687,988	102,404	129,771
South Africa	4,310,815	37,511,658	0	417,518
Türkiye	6,078,741	48,404,787	9,303,305	1,636,332
<b>Total</b>	<b>13,683,801</b>	<b>168,867,480</b>	<b>9,627,626</b>	<b>2,259,219</b>

## V. YÜRÜRLÜK ŞARTI

2010 HNS'nin yürürlüğe girmesi için 12 devletin Sözleşme'ye bağlanma iradesini ortaya koyması ve Genel Hesaba katkı sağlayıcı yükün en az 40 milyon tonunun alındığının Genel Sekreterliğe sunulması gereklidir. Şartların sağlanmasından on sekiz ay sonra Sözleşme yürürlüğe girecektir. Halen sekiz devlet, 2010 HNS'ye bağlanma iradesini ortaya koyup onay belgesini tevdi etmiştir. Sözleşme, yürürlük koşullarını sağlamadığından yürürlükte değildir<sup>100</sup>. Gerekli belgeleri tevdi edip Sözleşme'yi onayladığını bildiren sekiz devlet, Sözleşme'nin 46(a) bendindeki "bağlanma iradesini ortaya koyan dört devletin her birinin en az 2 milyon groston biriminde sicile kayıtlı gemiye sahip olma" şartını karşılamaktadır. Sözleşme'nin 2026 yılında yürürlüğe girmesi beklenmektedir<sup>101</sup>.

2010 HNS henüz yürürlüğe girmemiştir ancak düzenli olarak IMO Hukuk Komitesi'nde gündeme alınmakta ve Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için devletler teşvik edilmektedir<sup>102</sup>. Bu kapsamda IMO Sekreterliği, IOPC Fon Sekreterliği ile bölgesel ve ulusal çalıştaylar düzenlemektedir<sup>103</sup>. Ayrıca, 2010 HNS'nin yürürlüğünü kolaylaştırmak adına taraf devletlere ve taraf olmaya hazırlanan devletlere yönelik bir anket oluşturulmuş IMO Hukuk Komitesi'nin 110. Toplantısında görüşülmek üzere devletlere gönderilmiştir<sup>104</sup>.

## VI. SONUÇ

2010 HNS, iki kademeli bir sorumluluk ve tazminat rejimi getirmektedir. Zorunlu sigorta, birinci kademe güvenceyi oluştururken, ortaya çıkan zararın gemi malikinin sınırlı sorumluluğunu aşması veya 2010 HNS çerçevesinde tazmin edilememesi halinde, HNS Fonu ikinci kademe güvence olarak devreye girmektedir. HNS Fonu, katkı sağlayıcı yükü alanlar tarafından finanse edilmektedir.

2010 HNS'de gemi malikinin sorumluluğu kusursuz sorumluluktur. Bununla birlikte gemi maliki sorumluluktan kurtulma veya sorumluluğunu sınırlama hakkına da sahiptir. 2010 HNS kirlenme zararları yanında yaşam kaybı, bedensel zarar ve eşyaya gelen zararları da tazmin eder. Bu açıdan, tehlikeli ve zararlı maddenin deniz yoluyla taşınmasına karşı oluşabilecek risklere kapsamlı çözümler getirdiği söylenebilir. Yine Fon sistemi IOPC Fonları'nı örnek alınarak kurulduğundan, tazminat taleplerinin dava yoluna gidilmeden, hızlı ve etkili bir şekilde çözüleceğini söylemek mümkündür.

2010 HNS'deki fiziki alıcı tanımı, katkı sağlayıcı yük ve devletlerin bildirim yükümlülükleri gibi üzerine kılavuzların geliştirilip, devletlerin kabul usullerinin kolaylaştırılması olumlu gelişmelerdendir. 2010 HNS'nin yürürlüğe girmesiyle beraber, deniz yoluyla taşınan petrol ile tehlikeli ve zararlı maddenin neden olduğu kirlenme zararlarına karşı yeknesak bir rejim sağlanacağı dikkate alınarak, devletlerin bu sisteme dahil olmalarının teşvik edilmesi de önemlidir. Nitekim, IMO'nun bu amaçla yaptığı çalışmalar devam etmekte ve yakın zamanda 2010 HNS'nin yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

<sup>100</sup> 2010 HNS'nin yürürlüğe girmesini teşvik etmek üzere yapılan güncel çalışmalar için bkz.: IMO: 14.01.2022 tarihli LEG 109/3/1 Belgesi, [https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error\\_message=interaction\\_required](https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required), (Erişim: 09.01.2024).

<sup>101</sup> <https://www.hnsconvention.org/activity/another-step-towards-entry-into-force-as-slovakia-ratifies-the-2010-hns-protocol/>, (Erişim: 09.01.2024).

<sup>102</sup> Örneğin, IMO: 10.10.2022 tarihli 4620/Rev.1 Belgesi, <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2022/10/Circular-Letter-No.4620-Rev.1-new-dates-3-and-4-April-2023-Secretariat.pdf>, (Erişim: 09.01.2024).

<sup>103</sup> IMO: 14.01.2022 tarihli LEG 109/3/1 Belgesi, [https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error\\_message=interaction\\_required](https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required), (Erişim: 09.01.2024).

<sup>104</sup> IMO: 10.02.2023 tarihli LEG 110/INF.5 Belgesi.

## KAYNAKÇA

- ABDULLAYEV, Cavid: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetkin Yayınları, Ankara 2005.
- ANDERSON, Charles B./DE LA RUE, Colin.: “The Role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents” (“P&I”), Tulane Law Review, 85, 2011, s.1257-1304.
- ANDERSON, Charles B./DE LA RUE, Colin.: Shipping and the Environment, 2. Bası, Informa, Oxon 2009.
- BERLINGIERI, Francesco.: International Maritime Conventions Volume 3 Protection of the Marine Environment, Informa Law from Routledge, Oxon 2015.
- DE BIEVRE, Aline F. M.: “Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea”, Journal of Maritime Law and Commerce 17, 1986, s.72-87.
- CHRISTODOLOU VAROTSI, Iliana.: Marine Pollution Control Legal and Managerial Frameworks, Informa Law from Routledge, Oxon 2018.
- DEMİR, İsmail.: “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulmasıyla İle İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler” (“Petrol Kirliliği”), İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 3(1), 2012, s.213-256.
- DEMİR, İsmail.: “1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme’de 2010 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler” (“HNS”), Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 27(3), 2011, s.199-245.
- DEMİR, İsmail.: “Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonlarının Gemi Tanımının Yorumuna İlişkin Yürütülen Çalışmalar”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 66(3), 2017, s.517-550.
- GANTEN, Reinhard H.: “HNS and Oil Pollution Developments in the Field of Compensation for Damage to the Marine Environment” (“HNS”), Environmental Policy and Law, 27(4), 1997, s.310-314.
- GANTEN, Reinhard H.: “The International Oil Pollution Compensation Fund”, Environmental Policy and Law, 12(1/2), 1984, s.1-12 (Fund).
- GANTEN, Reinhard H.: “Developments in Oil Pollution Liability” (“Developments”), Environmental Policy and Law, 38(6), 2008, s.312-315.
- GASKELL, Nicholas/FORREST, Craig: “Marine Pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003”, The University of Queensland Law Journal, 27(2), 2008, s.103-166.
- GAUCI, Gotthard M.: “Protection of the Marine Environment through the International Ship-Source Oil Pollution Compensation Regimes”, Review of European Community and International Environmental Law, 8(1), 1999, s.28-36.
- GÜNER ÖZBEK, Meltem Deniz.: The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Springer, Berlin 2008.
- GÖRANSSON, Magnus: “The HNS Convention”, Uniform Law Review, 2, 1997, s.249-270.
- IOPC Funds: An Overview of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances By Sea, 2010 (The 2010 HNS Convention), (Explanatory Note), [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/HNS-Convention-Overview\\_e.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/HNS-Convention-Overview_e.pdf), (Erişim: 09.01.2024)
- JACOBSSON, Mans.: “The HNS Convention and Its 2010 Protokol”, in Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew (ed.), Pollution at Seas. Law and Liability, Informa Law from Routledge, Essex 2012.
- KAMAL, Bünyamin/ÇİLOĞLU, Erhan: “Petrol Kirliliği Kaynaklı Uluslararası Tazminat Sistemi ve Mesuliyetin Paylaştırılması”, Anadolu Çevre ve Hayvancılık Bilimleri Dergisi, 2, 2020, s.161-172.
- KARA, Hacı.: Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Yamaner, İstanbul 2005.
- KENDER, Rayegan/ÇETİNGİL, Ergon/YAZICIOĞLU, Emine: Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt-I, XII Levha, İstanbul 2016.
- KUYUCU MERİÇ, Gülfer.: “Deniz Yoluyla Taşınan Tehlike ve Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme”, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 16(2), 2017, s.231-250.
- MERT, Alper/ÇETİNYOKUŞ, S.: “Deniz Yolu Tehlikeli Madde Taşımacılığına Yönelik Kazaların Analizi”, Journal of Humanities and Tourism Research, 10(1), 2020, s.41-45.
- NANDA, Ved P.: “The Torrey Canyon Disaster: Some Legal Aspects”, Denver Law Journal, 44(3), 1967, s.400-425.
- READMAN, Luke: “Recent Developments in P&I Cover for Pollution: Terrorism, Piracy and Sanctions”, in Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew (ed.), Pollution at Seas. Law and Liability, Informa Law from Routledge, Essex 2012, s.185.
- RØSÆG, Erik/ŞEKER, Mehmet: “HNS Konvansiyonu’nun Yeniden Doğuşu”, Küresel Bakış Çeviri Hukuk Dergisi 8(24), 2018, s.17-27.
- UN Environment Program: MERRAC Technical Report No.8, Manual for HNS Training, NOWPAP MERRAC, 2011.3, <https://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/26214>, (Erişim: 09.01.2024).
- ZHUO, Ruixuan: “The HNS Convention: Will It Be a Game Changer for China’s Marine Pollution Law?”, Natural Resources Journal, 60(2), 2020, s.207-238.
- IMO:07.09.2023 tarihli HNS.2/Circ.11 Belgesi, [https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error\\_message=interaction\\_required](https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required), (Erişim: 09.01.2024).
- IMO:23.10.2023 tarihli HNS.2/Circ.12 Belgesi, [https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error\\_message=interaction\\_required](https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required), (Erişim: 09.01.2024).
- IMO:10.02.2023 tarihli LEG 110/INF.5. Belgesi,

IMO:14.01.2022	https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required, (Erişim: 09.01.2024).	tarihli	LEG	109/3/1	Belgesi,
IMO: 10.10.2022	https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?ReturnUrl=%2f&error_message=interaction_required, (Erişim: 09.01.2024).	tarihli	4620/Rev.1	Belgesi,	https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2022/10/Circular-Letter-No.4620-Rev.1-new-dates-3-and-4-April-2023-Secretariat.pdf, (Erişim: 09.01.2024).
IMO: “Guidelines on Reporting of HNS Contributing Cargo”, s.5,	https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/Guidelines_2014.pdf, (Erişim: 09.01.2024)				

**Yazar Beyanı | Author's Declaration**

**Mali Destek | Financial Support:** Yazar İzel VARAN SAMUT, bu çalışmanın araştırılması, yazarlığı veya yayınlanması için herhangi bir finansal destek almamıştır. | İzel VARAN SAMUT, who is the author has not received any financial support for the research, authorship, or publication of this study.

**Yazarların Katkıları | Authors's Contributions:** Bu makale yazar tarafından tek başına hazırlanmıştır. | This article was prepared by the author alone.

**Çıkar Çatışması/Ortak Çıkar Beyanı | The Declaration of Conflict of Interest/Common Interest:** Yazar tarafından herhangi bir çıkar çatışması veya ortak çıkar beyan edilmemiştir. | No conflict of interest or common interest has been declared by the author.

**Etik Kurul Onayı Beyanı | The Declaration of Ethics Committee Approval:** Çalışmanın herhangi bir etik kurul onayı veya özel bir izne ihtiyacı yoktur. | The study doesn't need any ethics committee approval or any special permission.

**Araştırma ve Yayın Etiği Bildirgesi | The Declaration of Research and Publication Ethics:** Yazar, makalenin tüm süreçlerinde İnÜHFD'nin bilimsel, etik ve alıntı kurallarına uyduğunu ve verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığını, karşılaşılabilecek tüm etik ihlallerde İnÜHFD'nin ve editör kurulunun hiçbir sorumluluğunun olmadığını ve bu çalışmanın İnÜHFD'den başka hiçbir akademik yayın ortamında değerlendirilmediğini beyan etmektedir. | The author declares that she complies with the scientific, ethical, and quotation rules of InULR in all processes of the paper and that she does not make any falsification of the data collected. In addition, she declares that Inonu University Law Review and its editorial board have no responsibility for any ethical violations that may be encountered, and that this study has not been evaluated or published in any academic publication environment other than Inonu University Law Review.