

OPA 90'DA DÜZENLENEN HUKUKİ SORUMLULUK SİSTEMİ, ZARARLAR VE ZARARLARIN TAZMİNİ

*Arş. Gör. Mehmet ŞEKER**

I. GİRİŞ

Exxon Valdez kazası sonrasında ABD'de daha önce de var olan, ancak yeknesak olmayan birçok petrol kirliliği düzenlemesini yeknesaklaştırmak için Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90-1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanunu) kabul edilmiştir. OPA 90'ın kabulü ile birlikte ABD petrol kirliliği konusunda uluslararası arenadan farklı bir rejime tabi olmaya başlamıştır. Her ne kadar kanunun kabulünün üzerinde çok uzun bir süre geçmiş olsa da, söz konusu düzenlemenin hâlihazırda yürürlükte olması ve kanunun kabulünden sonra meydana gelen bir takım olaylara OPA 90'dan önce yürürlüğe giren başka bir kanunun uygulanma¹ ihtimali dolayısıyla, kanunun yeterli olup olmadığı ve hukuki sorumluluk sistemi, çalışma kapsamında incelenmeye çalışılmıştır. Ayrıca belirtmek gerekir ki çalışmanın konusu bulabildiğimiz kadarıyla iki Türkçe eserde² genel hatlarıyla ve başka bir boyutuyla incelenmiştir. Dolayısıyla OPA 90'ın Türkçe olarak hukuki sorumluluk kapsamında incelenmesinin uygun olacağını düşündük. Ancak söz konusu çalışmada OPA 90 kadar geniş bir kanunun tüm boyutlarıyla incelenmesi müm-

* Karadeniz Teknik Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku.

¹ Bu konuda OPA 90'ın yürürlüğe girmesinden sonra 20 Nisan 2010 tarihinde meydana gelmiş olan Deepwater Horizon davasında OPA 90 uygulama alanı bulamamıştır. Söz konusu dava hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. National Incident Commander's Report: MC252 Deepwater Horizon, United States Coast Guard, National Incident Command, October 1, 2010 ([http://www.nrt.org/production/NRT/NRTWeb.nsf/AllAttachmentsBy Title/SA-1065NICReport/\\$File/Binder1.pdf](http://www.nrt.org/production/NRT/NRTWeb.nsf/AllAttachmentsBy Title/SA-1065NICReport/$File/Binder1.pdf)) (Erişim tarihi: 05.11.2014); King, R. O., Deepwater Horizon Oil Spill Disaster: Risk, Recovery, and Insurance Implications, Congressional Research Service, 2010 (<http://www.cnire.org/nle/crsreports/10aug/r41320.pdf>) (Erişim tarihi: 05.11.2014)

² Prof. Dr. Pınar Akan söz konusu konuyu mahkeme kararları ışığında, Dr. Hacı Kara ise "Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk" adlı eserinde OPA 90'ı genel hatları ile incelemiştir. Söz konusu eserler için bkz. kaynakça

kün olmadığından çok ayrıntıya inilmeksizin, cezai hükümler kapsam dışını da bırakılarak, incelenmeye çalışılmıştır.

Bu çalışmada sistematik olarak öncelikle OPA 90 yürürlüğe girmeden önce ABD’de petrol kirliliğine ilişkin düzenlemelerin neler olduğuna ve bu düzenlemelerin yeterli olup olmadığı incelenecektir. Devamında Exxon Valdez kazasının meydana gelmesi ve OPA 90’a genel bir giriş yapılacaktır. İkinci olarak ise OPA 90’da düzenlenen, petrol kirliliğinden doğan sorumluluk sistemi, yine aynı şekilde petrolün sebep olduğu zarar kalemleri ve bu zararların tazmininden bahsedilecektir.

II. OPA 90’DAN ÖNCEKİ DURUM

1. OPA 90’dan Önceki Hukuki Düzenlemeler

18 Mart 1967 yılında İngiltere’nin güneybatı sahilinde meydana gelen Torrey Canyon felaketi ve 1969 yılında vuku bulan Santa Barbara patlaması ve petrol kirliliği sonrasında kamuoyunun ilgisi petrol kirliliğine³ yönelmiştir⁴.

Amerika Birleşik Devletleri’nde petrol kirlenmesinden doğan sorumluluk için kanunlarda özel olarak düzenlenmiş bir sorumluluk rejimi bulunmamakta idi ve sorumluluk genel olarak haksız fiile dayandırılmaktaydı⁵.

ABD’de deniz kirliliğine⁶ ilişkin düzenlemenin *Rivers and Harbors Act of 1899* paragraf 15 ile başladığı söylenebilir⁷. Ayrıca bu konuda bir başka

³ Deniz kirliliğinin temel sebebinin endüstriyel ve kimyasal atıklar olduğu yönünde bkz. *Akan, P.*: Mahkeme Kararları Işığında 1990 Tarihli Amerikan Deniz Kirliliği Yasası (OPA), Ankara Barosu Dergisi, 2002-3, s. 71; Deniz kirliliğinin kaynaklarının gemicilik faaliyetleri dolayısıyla kirlenmesi, denizlerin depolama sebebiyle kirlenmesi, deniz yatağındaki faaliyetleri dolayısıyla kirlenmesi ve son olarak kara kaynaklı ve atmosfer kaynaklı sebeplerle kirlenmesi olarak dört başlıkta toplamanın mümkün olduğu yönünde ve konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Tütüncü, A.*: Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İstanbul, 2004, s. 9 vd.

⁴ *Kara, H.*: Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul, 2005, s. 13; *Wagner, T. J.*: The Oil Pollution Act of 1990: An Analysis, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 21, No. 4, October, 1990, s. 570; *Donaldson, M. P.*: The Oil Pollution Act of 1990: Reaction and Response, *Villanova Environmental Law Journal*, Vol. 3, 1992, s. 284

⁵ *Kara, s. 13.*

⁶ Uluslararası düzenlemelerde deniz kirliliği kavramının ne şekilde tanımlandığı konusunda bkz. *Tütüncü, s. 5* vd.

düzenleme olarak *Refuse Act of 1989*'dan da bahsedilebilecektir. Ancak *Refuse Act* olarak adlandırılan kanunun özellikle petrolden bahsetmemesine rağmen, mahkemeler gemiden kaynaklı petrolün denize dökülmesini “refuse matter” olarak kabul etmiştir⁸. *Refuse Act*'ten sonra ise ABD'nin kıyı bölgesinde bulunan seyrüsefere elverişli sularına, özellikle petrolün boşaltılmasını yasaklayan hüküm içeren *Oil Pollution Act of 1924* kabul edilmiştir⁹. *New York Harbor Act of 1886*, *Refuse Act of 1989* ve *Oil Pollution Act of 1924* kanunlarına bakıldığında ise hukuki sorumluluğun düzenlenmediğini ve fakat cezai müeyyideler içerdiği görülmektedir¹⁰.

1948 yılında Federal Su Kirliliğini Kontrol Kanunu (*Federal Water Pollution Control Act-FWPCA*) kabul edilmiştir. Söz konusu kanun eyaletler arası suların ve onların kollarının kirliliğini engelleme ve azaltmak; yeraltı ve yüzey sularının hijyen durumunu iyileştirmek için hazırlanmıştır. Ancak FWPCA kanununda çeşitli değişiklikler meydana gelmiştir¹¹. Her ne kadar FWPCA'ya yeni hükümler getirilmiş olsa da gemi kaynaklı kirlenmeye yönelik bir hüküm bulunduğu söylenemeyecektir¹².

A.B.D.'de petrol kirliliğine yönelik hukuki sorumluluk ilk olarak *Oil Pollution Act of 1924*'ü tadil eden *Clean Water Restoration Act of 1966* ile düzenlenmiştir¹³. Fakat modern anlamda petrol kirliliğine yönelik yasama tarihesinin 1970 yılında FWPCA'yı tadil eden *Water Quality Improvement*

⁷ *Rambusch, L. K.*: OPA 90: Evolution or Revolution?, *International Business Lawyer*, Vol. 24, September, 1996, s. 362. ABD'de petrol kirliliğine ilişkin sorumluluk rejimi hiçbir zaman doğrudan olmamıştır. Bu yönde bkz. *Gold, E.*: Marine Pollution Liability After “Exxon Valdez”: The U.S. “All-Or-Nothing” Lottery!, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 22, No. 3, July-October, 1991, s. 434.

⁸ *Rambusch*, s. 362.

⁹ Petrolün dökülmesine ilişkin getirilen para cezalarına ek olarak, mevzuat ayrıca, petrolün boşaltılmasında ABD gemilerinin yetkililerinin ruhsatlarına karşı alınacak erteleme veya iptal önlemlerine de izin vermektedir. Bu yönde bkz. *Rambusch*, s. 362.

¹⁰ *De la Rue/Anderson*, s. 8 (Aktaran: Kara, s. 13).

¹¹ Kanunun geçirdiği değişikliklerden en önemlileri 1961, 1966, 1970, 1972, 1977 ve 1987'de kabul edilenlerdir. Kanunun geçirdiği değişiklikler ve bu yönde bkz. <https://www.fws.gov/laws/lawsdigest/FWATRPO.HTML> (erişim tarihi: 25.02.2014); *Smith, S. T.*: An Analysis of the Oil Pollution Act of 1990 and the 1984 Protocols on Civil Liability for Oil Pollution Damage, *Houston Journal of International Law*, Vol. 14, 1991-1992, s. 121 vd.; *Schoenbaum, T. J.*: Admiralty and Maritime Law, 2004, s. 898, 899.

¹² *Kara*, s. 13.

¹³ *De la Rue/Anderson*, s. 9 (Aktaran: Kara, s. 13).

Act (WQIA) ile başladığı kabul edilmektedir¹⁴. Bu kanunun kabul edilmesiyle birlikte *Oil Pollution Act of 1924* yürürlükten kaldırılmıştır¹⁵.

1972 yılında FWPCA'da yapılan değişiklikle, petrol ürünlerinin denize boşaltılmasının yasaklanması milli politika olarak ilan edilmiş bunun yanı sıra cezai yaptırımlar düzenlenmiş ve federal hükümete temizleme masrafları için kusursuz sorumluluk yüklenmiştir¹⁶.

1977 yılında *Clean Water Act of 1977* ile yapılan değişiklikle birlikte sorumluluk, doğal kaynakların yenilenmesi ve tekrardan yerine konulması için yapılan masrafları kapsayacak şekilde genişletilmiştir¹⁷.

Yukarıda anlatılan bir takım kanunlar haricinde ise bazı belirli kirlenmelere ilişkin yasal düzenlemeler de kabul edilmiştir¹⁸;

- 1973 tarihli Trans-Alaska Pipeline Authorization Act (TAPAA): Petrolün Trans-Alaska petrol boru hattından, yine ABD'nin diğer bölgelerine

¹⁴ *Kara*, s. 13; *Wagner*, s. 570. Rambusch, gemilerden kaynaklanan kirliliği de içeren, su kirliliğinin önlenmesine ilişkin ilk kapsamlı düzenlemenin 1948'de yürürlüğe giren Federal Water Pollution Control Act olduğunu belirtmektedir. Bu yönde bkz. *Rambusch*, s. 362.

¹⁵ De la Rue/Anderson, s. 22 (Aktaran: *Kara*, s. 13).

¹⁶ *Kara*, s. 14.

¹⁷ Her ne kadar sorumluluk genişletilmiş olsa dahi kişisel zararlar, ekonomik kayıplar ve yerel yönetimlerin yaptıkları masraflara ilişkin hüküm içermediğinden eksiklerinin olduğu söylenebilecektir. Bu yönde bkz. *Kara*, s. 14; *Wagner*, s. 570. Etkili bir petrol kirliliği önlemi ve sorumluluk düzenlemesi için beş farklı unsurun bir arada olması gerekmektedir. Bunlar şu şekilde ifade edilebilir: 1-Petrolün dökülmesi vakasını ihbar etmek ve bu ihbarı cevaplamakla yükümlü kişilerin açıkça tanımlanması; 2-Petrolün dökülmesinin sınırlandırılmasında ve temizlenmesinde kimin sorumlu olacağına ilişkin açıkça belirlenmiş prensipler; 3-Mesul kişi ve diğer kişilerin sorumlu olacakları gider, masraf ve zararların türünün tafsilatı; 4-Sorumlu kişinin sorumluluktan kaçınabileceği durumları, sınırlı sorumluluk halleri ya da sorumluluğun üçüncü bir kişiye geçeceğine ilişkin belirli şartları ve son olarak 5-Sadece kirlenmenin önlenmesi ve kaldırılması ve kirlenme tehditlerinin değil aynı zamanda petrol kirliliği dolayısıyla zarara uğrayan kişilerin zararlarının tazmininin nasıl giderileceği. FWPCA/CWA etkili kirlenme kontrolü planını sağlayacak kapsamlı ve tanımlayıcı değildir. Bu yönde ve düzenlemenin bazı eksikleri için bkz. *Sump, D. H.*: The Oil Pollution Act of 1990: A Glance in the Rearview Mirror, *Tulane Law Review*, Vol. 85, 2011, s. 1102, 1103.

¹⁸ *Kara*, s. 14; *Wagner*, s. 570, 571; *Donaldson*, s. 286. Bu düzenlemelerden başka; The Resource Conservation and Recovery Act of 1976 hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Uda, M. J.*: The Oil Pollution Act of 1990: Is There a Bright Future Beyond Valdez, *Virginia Environmental Law Journal*, Vol. 10, 1990-1991, s. 412.

taşınan petrolerin neden olduğu kirlenmeden doğan talepleri düzenlemektedir¹⁹.

- 1974 tarihli Deepwater Ports Act (DPA): Kıyı terminallerindeki petrolün denize dökülmesinden doğan zararlara ilişkin talepleri düzenlemektedir²⁰.
- 1978 tarihli Outer Continental Shelf Lands Act Amendments (OCSLA): Kıyıda yapılan araştırma ve kıyıda yer alan işletmenin sebep olduğu kirlenmeden doğan talepleri düzenlemektedir²¹.

Görüldüğü gibi söz konusu düzenlemelerin hepsi farklı coğrafi bölgeler ve faaliyetler için uygulanabilir niteliktedir, ayrıca farklı fon sistemleri, sorumluluk ve idari hükümler içermektedir²². Bu sebeplerden dolayı yeni bir düzenleme yapılması ihtiyacı doğduğundan *Comprehensive Environment Response, Compensation and Liability Act (CERCLA)*, 1980 yılında kabul edilmiştir²³.

Uluslararası alanda 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (1969 HSS) mevcuttur²⁴. Ayrıca bu sözleşme ile bağlantılı olarak da HSS ile karşılanamayan zararla-

¹⁹ The Trans-Alaska Pipeline Authorization Act hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Uda*, s. 408 vd.; *Smith*, s. 124, 125.

²⁰ 1974 tarihli Deepwater Ports Act (DPA) hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Smith*, s. 125, 126.

²¹ 1978 tarihli Outer Continental Shelf Lands Act Amendments (OCSLA) hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Smith*, s. 127, 128.

²² *Ayorinde, A. A.: Inconsistencies Between OPA '90 and MARPOL 73/78: What is the Effect on Legal Rights and Obligations of the United States and Other Parties to MARPOL 73/78?*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 25, No. 1, January, 1994, s. 69.

²³ *Kara*, s. 14. The Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act (CERCLA) hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Uda*, s. 412 vd.; *Schoenbaum*, s. 899, 900.

²⁴ Uluslararası alanda petrol kirliliğine ilişkin düzenlemeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Ayorinde*, s. 61 vd.; *Rambusch*, s. 363 vd.; *Kara*, s. 157 vd.; *Tütüncü*, s. 27 vd.; *Abdullayev, C.: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)*, Ankara, 2005, s. 213 vd.; *Wagner*, s. 571 vd.; *Smith*, s. 117 vd.; *Donaldson*, s. 301 vd.; *Brennan, B. V.: Liability and Compensation for Oil Pollution from Tankers Under Private International Law: TOVALOP, CRISAL, and the Exxon Valdez*, *The Georgeown International Law Review*, Vol. 2, No. 1, 1989, s. 2 vd.; 1984 değişikliği ile birlikte HSS geniş bir çerçeveye çizmiştir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Noyes, J. E.: The US Oil Pollution Act of 1990*, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, Vol. 7, 1992, s. 44 vd.

rın giderilebilmesi için 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme kabul edilmiştir²⁵. Hem HSS hem de Fon Sözleşmesi 1984 yılında revizyona uğramıştır. ABD'nin girişimi ve yoğun çabaları sonucunda 1984 protokolü ile değişikliğe uğramış olan 1969 HSS sözleşmesi ABD tarafından yürürlüğe konulmamıştır²⁶. Bunun temel sebepleri olarak ise öncelikle, ABD'deki çevre hareketinin toplam ve sınırsız sorumluluk prensibine karşı olması ve Federal hükümetin bu sözleşmeyi yürürlüğe koymasına halinde Eyaletleri kirlüten gemi sahiplerine karşı sahip oldukları tedbir alma haklarını kullanamayacakları yönünde ortak bir görüşün olması gösterilebilecektir²⁷.

2. Exxon Valdez Kazası ve OPA 90

24 Mart 1989 tarihinde ABD'nin kuzeybatısında Alaska Körfezi, Prince William Sound'da Exxon Valdez kazası meydana gelmiştir²⁸. Ardından, Federal Hükümetin, ABD Kıyı Güvenliğinin, ABD Donanmasının, Çevre Koruma Temsilciliklerinin, Alaska eyaletinin, bazı yabancı hükümetlerin, çeşitli özel ilgililerin ve tabii ki Exxon'ın kendisinin, sigortacısının, birçok uzmanın ve daha birçoklarının katılımıyla büyük bir temizleme operasyonu

-
- 25 1969 tarihli HSS ve 1971 tarihli Fon Sözleşmelerinin gelişimi ve ayrıntılı bilgi için bkz. *Demir, İsmail*: Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 2, Sayı 1, Yıl 2011, s. 256 vd.
- 26 *Kara*, s. 14; *Wagner*, s. 572, 573. OPA ve 1984 Protokolü'nün belli bazı hükümleri karşılaştırıldığında, OPA'nın petrol kirlenmesinden kaynaklanan çok sayıda hukuki uyuşmazlığı çözmeye diğerine nazaran yeterince iyi kaleme alındığının açık olduğu yönünde ve karşılaştırma için bkz. *Smith*, s. 143. Çevrecilerin ve eyaletlerin haklarını savunan kişilerin söz konusu düzenlemeye karşı olmaları sonucu ABD düzenlemeyi kabul etmemiştir ancak bunun devamında ABD'nin uluslararası alandaki kredisine ve deniz çevresine büyük bir zarar vermiştir. Bu yönde bkz. *Gold*, s. 433.; *Smith*, s. 147.
- 27 *Kara*, s. 15; *Smith*, s. 135, 136; *Donaldson*, s. 309 vd. Uluslararası alanda yapılan düzenlemede sorumluluk limitlerinin çok düşük olması ve federal ve eyalet hukuklarına karşı öncelikle uygulanması gündeme geleceğinden söz konusu sözleşmeyi kabul etmedikleri yönünde bkz. *Donaldson*, s. 283 vd.
- 28 Exxon Valdez kazasından önce ve sonra denize petrol dökülmesine ilişkin istatistiksel veriler için bkz. *Ketkar, K. W.*: The Oil Pollution Act of 1990: A Decade Later, *Spill Science & Technology Bulletin*, Vol. 7, No. 1-2, 2002, Great Britain, s. 50. Söz konusu kazanın devamında yapılan faaliyetler hakkında bkz. *Sump*, s. 1104 vd.; Exxon Valdez kazasının ABD tarihinde meydana gelen en büyük petrol kirlenmesi olduğu yönünde bkz. *Uda*, s. 403; *Gold*, s. 424, 425.

başlamış ve 2 yılın üzerinde sürmüştür²⁹. Söz konusu kaza ciddi çevre zararlarına sebebiyet verdiği için çevreye olan duyarlılığı arttırmıştır³⁰.

Exxon Valdez kazası, uluslararası arenada petrol kirliliğinden doğan sorumluluğa ilişkin yeknesaklaştırma çalışmalarının yapıldığı döneme denk gelmiştir. Ancak Exxon Valdez'in ertesinde çok fazla zaman geçmeden California, Huntington sahilinde bir başka kaza olan "Mega Borg" patlaması ve yangını, yine California'da meydana gelen American Trader olayı ve devamında da New York Limanında çeşitli olaylar yaşanmıştır³¹. Neticede ABD yaşanan olaylardan dolayı petrol kirliliğinden doğan zararlara ilişkin bir federal bir düzenleme yapması gerektiğine kanaat getirmiştir³². Böylelikle ABD uluslararası alanda yeknesak bir düzenlemenin yapılması için sarf ettiği gayreti de geri çekmiştir³³. Sonuç olarak ABD senatosunda ve meclisinde yapılan görüşmeler neticesinde, kısa süre içinde *Oil Pollution Act of 1990* (OPA 90-1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanunu) 18 Ağustos 1990'da Başkan'ın imzalamasıyla kabul edilmiştir³⁴. OPA 90, ABD'de; seyrüsefere elverişli sularda ve kıyı şeridinde petrol dökülmesi konusunda federal düzeyde yürürlüğe giren ilk kanun olma özelliğini göstermektedir³⁵. OPA 90, makul ve acil taleplerin daha kolay, açık ve öngörülebilir bir mevzuat dahilinde tazmin edilmesini sağlayacak şekilde ve dahası petrolün denize dökülmesinden doğan sorumluluğa ilişkin hükümleri federal düzeyde ele alarak düzen-

²⁹ *Gold*, s. 425 vd.

³⁰ *Kara*, s. 15, 16. Söz konusu dökülme aynı zamanda çevre konusunda duyarlı olan birçok hükümetin, milli parkların ve yaban hayatı sığınağının zarara uğramasına sebep olmuştur. Bu yönde bkz. *Uda*, s. 403.

³¹ *Kara*, s. 16; *Gold*, s. 428; *Noyes*, s. 43.

³² *Gold*, s. 426; *Swanson*, S. R.: OPA 90 + 10: The Oil Pollution Act of 1990 After Ten Years, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol 32, No.1, January, 2001, s. 136.

³³ *Kara*, s. 16.

³⁴ *Ketkar*, s. 45. The Prince William Sound'da meydana gelen petrol boşaltması olayına kadar geniş kapsamlı birçok düzenlemenin ABD Kongresine gönderildiği ancak hiçbirinin kabul edilmediği yönünde bkz. *Wagner*, s. 571. OPA'nın yürürlüğe girmesinden sonra arızı petrol dökülmesinde bir azalma olduğu söylenebilecektir. Ancak istatistiksel veriler, OPA sayesinde mi daha büyük petrol dökülmesinin ve tüm petrol dökülmesi miktarının azalıp azalmadığını ifade etmekte yetersizdir. Bu yönde bkz. a.g.e., s. 51. OPA 90 ve MARPOL 73/78 arasındaki farklılıkların incelemesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Ayorinde*, s. 85 vd.; OPA'nın yasama süreci için ayrıca bkz. *Ayorinde*, s. 70; *Sump*, s. 1103; MARPOL hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Tütüncü*, s. 36 vd.

³⁵ *Swanson*, s. 135; OPA'nın yürürlüğe girmesi Exxon Valdez kazasının meydana getirdiği bir sonuçtur. Bu yönde bkz. a.g.e. 137.

lemektedir³⁶. Kanunda koruyucu önlemler ve petrolün denize dökülmesine ilişkin olarak bir takım cezalar öngörülmüştür. Bunlara ek olarak temizleme masrafları, mal ve doğal kaynak zararları ve ekonomik kayıplar dahil kamu- sal ve özel talepler de düzenleme altına alınmıştır. Ancak kanunun en önemli başarısının dağınık bir mevzuata sahip olan federal petrol kirliliği kanunları- nı; gemilerden, tesislerden ve derin deniz yataklarından dökülen petrol için yeknesak bir hale getirerek tek bir kanunla düzenlemesidir³⁷. Bir başka yö- nüyle OPA 90, sadece ABD taşımacılığı için değil aynı zamanda bütün dün- yada taşımacılık alanında önem arz etmektedir³⁸.

OPA 90'ın getirilme amacı kapsamında değerlendirme yapıldığında: Bir taraftan; OPA 90'nın daha önceki düzenlemelerin karmaşıklığını iyileştir- mediği söylenebilecektir, petrolün boşaltılmasına ilişkin yürürlükte olan anlaşmaların sayısı gerektiği gibi bir düşüş göstermediğinden, OPA 90 kap- samında sorumlu kabul edilen kişiler diğer birçok düzenleme kapsamında da sorumlulukla karşı karşıya kalabilmektedirler, diğer taraftan; OPA 90'nın sorumluluğa ilişkin hükümleri kolaylaştırılmış ve TAPAA ve OPA arasında- ki müstakbel etkileşim ve koordinasyon potansiyel olarak artmıştır³⁹.

Genel olarak bakıldığında; OPA 90 petrol kirliliğinden kaynaklanan kir- lenmeler için geniş bir sorumluluk, müdahale ve tazmin sistemi kurmuştur. Bu sistemi kurarken, eyalet sorumluluk düzenlemelerini öncelemeden veya uluslararası petrol kirliliği konvansiyonlarını uygulamaksızın, birçok federal sorumluluk sistemini de bir araya getirmiştir. Ayrıca önleme tedbirlerini ve petrol sızıntısı halinde söz konusu olacak cezaları ve büyük oranda petrol kirliliği halinde yapılacak müdahaleleri belirlemiştir⁴⁰.

36 *Kara*, s. 17.

37 *Kara*, s. 17; *Wagner*, s. 582. Ancak her ne kadar amaç tek bir düzenleme altında petrol kirliliğini düzenlemek olsa da OPA'nın yürürlüğe girmesi ile ona eyalet kanunları önün- de bir öncelik tanınmamış ve uluslararası konvansiyonların uygulanmasını da sağlama- mıştır. Bu yönde bkz. *Wagner*, s. 573; *Noyes*, s. 43; *Donaldson*, s. 298.

38 *Ketkar*, s. 45.

39 Eğer eyalet yasaları önceliğini korumaya devam etmezse, OPA'ya uygulanma yönünden bir öncelik tanınırsa, OPA en son düzenleme olacaktır ve amacına ulaşacaktır, aksi tak- dirde en azından karmaşıklığı gidermek yönüyle bir önceki düzenlemeler ertesinde ya- pılmış bir gelişim olmayacak ve OPA önemsiz kalacaktır. Bu yönde bkz. *Uda*, s. 424.

40 *Wagner*, s. 569.

III. OPA 90'DA DÜZENLENEN SORUMLULUK SİSTEMİ, ZARAR VE ZARARIN TAZMİNİ

1. Sorumluluk Sistemi

A. Sorumluluğun Unsurları

a. Genel Olarak

OPA 90 ile birlikte bir takım işletmelerin ve gemilerin neden oldukları petrol kirliliği dolayısıyla ortaya çıkan sorumluluklar düzenleme altına alınmıştır. Ancak sorumlu kişiler yönünden bir değerlendirmeye gidildiğinde yük sahiplerinin sorumluluğunun olmadığı görülecektir⁴¹. Dolayısıyla gemilerden kaynaklanan bir deniz kirliliğinde yük sahiplerinin sorumluluğuna gidilemeyeceği söylenebilecektir⁴².

§ 1002'de belirtildiği gibi; hukukun diğer hükümlerine veya kurallarına bakılmaksızın petrolün seyrüsefere elverişli sulara⁴³ veya kıyı şeridine bitişik yerlere veyahut da münhasır ekonomik bölgeye⁴⁴ dökülmesinden veya petrolün⁴⁵ dökülmesinde önemli bir tehdit barındıran her bir sorumlu kişi

⁴¹ Bu yönde bkz. *Akan*, s. 73.

⁴² Bu yönde bkz. *Schoenbaum*, s. 884, dn. 9.

⁴³ OPA § 1001 (21)'a göre seyrüsefere elverişli sular ile ABD'nin karasuları dahil tüm suları kastedilmektedir. Söz konusu düzenlemenin coğrafi sınırı ABD'nin münhasır ekonomik bölgesinin sınırlarına kadar 200 deniz miline kadar uzatılabilecek genişliktedir, ancak sınırsız değildir. ABD Temyiz Mahkemesi 5. Dairesine intikal etmiş, *Rice v. Harken Exploration Co.*, isimli davada, mahkeme Texas Panhandle, Big Creek Ranch'de kıyıda yer alan bir petrol üretim tesisine OPA'nın uygulanmasının, iddiaya konu petrol boşaltmasının yer altı suları aracılığıyla meydana geldiğinden bahisle, mahkemece kabul edilmeyeceği yönünde karar vermiştir. Mahkeme ayrıca davacının, ABD'nin seyrüsefere elverişli suları ile yer üstü sularının bağlantılı olmasının yeterince açık olduğu yönündeki delilleri temin etmesindeki başarısızlığına dikkat çekmiştir. Bu yönde ve adı geçen mahkeme kararı için bkz. *Kiern, L. I.: Liability, Compensation, and Financial Responsibility Under the Oil Pollution Act of 1990: A Review of the Second Decade*, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 36, No.1, 2011, s. 25, 26.

⁴⁴ Münhasır ekonomik bölge; ABD ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği arasında yapılan 1 Haziran 1990'da imzalanan deniz sınırları konusundaki anlaşmanın 3/1 maddesinde geçen "doğuya ilişkin özel bölgeler" den olan okyanus suları da dahil olmak üzere, 5030 sayılı 10 Mart 1983 tarihli Başkanlık Beyannamesi ile kabul edilen bölgeyi ifade etmektedir. (OPA § 1001)

⁴⁵ HSS md. 1/5'de gemide kargo olarak yahut geminin depolarında taşınan; ham petrol, akaryakıt, ağır mazot, yağlama yağı ve balina yağı gibi dayanıklı petroler Konvansiyon kapsamında sorumluluğa sebep olan petrolerden sayılmışlardır. Ancak OPA § 1001

temizleme masrafları ve alt paragraf (b)'de belirtilen olaylardan kaynaklanan zararlardan sorumludur⁴⁶. Madde incelendiğinde görülecektir ki sorumluluk için herhangi bir şekilde kusurun varlığından bahsedilmemiştir.

Sorumlu kişilerin kim olduğu § 1002 (32)'de tanımlanmıştır. Hüküm uyarınca geminin içinde bulunduğu durum dikkate alındığında, geminin⁴⁷ sahibi, işleteni veyahut demise chartereri sorumlu kişilerden sayılmışlardır. (OPA § 1002 (32) (A))

Kıyıda yer alan işletmeler yönünden; boru hattı dışındaki işletmeler açısından; devlet kurumu, eyalet, belediye, kurul veya devletin siyasi bir alt birimi, eyaletler arası kurumlar dışında, işletmenin sahipleri veya işletenleri yahut işletmenin sahibinin kira, devir veya izni ile bir başka kişiye mülkiyeti

(23)'de petrolün dayanıklı olmasına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Tüm petrol türleri kanun kapsamında değerlendirilmektedir.

⁴⁶ Burada sorumluluğun yorumlanmasında OPA § 1001 (17)'nin göndermesiyle FWPCA paragraf 311'in geçerli olduğu belirtilmiştir. Ayrıca söz konusu Kanun ABD'de uygulanacağından United States veya State kavramlarından ne anlaşılması gerektiğinin de belirtilmesi gerekmektedir. Bu terimlerden ne anlaşılması gerektiği OPA § 1001 (36)'da şu şekilde belirtilmiştir: "United States" ve "State" ABD'nin eyaletlerini, Columbia Bölgesini, Puerto Rico, Guam, American Samoa, Virgin Adaları, Northern Marianas ve ABD'nin mülkiyet ve idaresi altındaki diğer bölgelerini ifade etmektedir.

⁴⁷ OPA'da yer alan sorumluluğun amaçsal yorumu yapıldığında gemi ile kastedilenin ne olduğu GMD Shipyard Corp. V. M/V Athena davasında belirtilmiştir. Söz konusu davada geminin karaya oturması sonucunda, petrolün dökülmesi söz konusu olmuştur. Ondan sonra tamir için gemi, gemi tamir havuzuna alınmıştır. Geminin hasara uğramış çift dip tankındaki fuel oil, gemi tamir havuzundaki su seviyesi azaltıldığı sırada, gemi tamir havuzuna boşalmıştır ve petrolü çıkarmak için yapılan masraflar tersaneye kalmıştır. Petrolün temizlenmesi dolayısıyla yapılan masraflar için gemi ve tersane arasında bir uyuşmazlık ortaya çıkmıştır. İlk olarak gemi sahibi şu sebeplerle OPA'nın uygulanmayacağını savunmuştur: 1-geminin seyrüsefer yapamayacak olması dolayısıyla, gemi OPA'nın kapsamında değerlendirilebilecek bir gemi değildir. 2-Söz konusu dökülme seyrüsefere elverişli sulara değil güvenli bir şekilde gemi tamir havuzunda meydana gelmiştir. Mahkeme ise her iki savunmayı da reddetmiştir. İlk olarak, söz konusu gemi seyrüseferden alınmamış ve tamir için geminin gemi tamir havuzuna alınmasının onun yüzme karakterini yeteri kadar ortadan kaldıracak düzeyde olmadığına yetkililerce belirtildiğine hükmetmiştir. Daha sonra mahkeme "gemi tamir havuzundan...deniz mahkemelerinin yargılaması kapsamında seyrüsefere elverişli sulara dahil olduğu anlaşılmalıdır ve OPA uyarınca seyrüsefere elverişli sular ifadesi yargılamada kullanılan aynı terimden daha geniş tanımlanmıştır, petrolün dökülmesi...OPA gereğince seyrüsefere elverişli suların içine veya üstüne dökülmesidir" şeklinde karar vermiştir. Daha da önemlisi mahkeme OPA gereğince gemi ilgililerinin ve tersane ilgililerin eşit bir şekilde sorumlu taraflardan olduğuna karar vermiştir. Dolayısıyla zararlara da yarı yarıya katlanacaklarına hükmetmiştir. Söz konusu karar ve incelemesi için bkz. *Kiern*, s. 31 vd.

kullanma hakkını devrettiği bir başka kişi sorumlu kişilerden sayılmıştır. (OPA § 1002 (32) (B))

Açıkta yer alan işletmeler yönünden ise, boru hattı veya 1974 tarihli Deepwater Port Act kapsamında lisanslı derin su limanları dışında, devlet kurumu, eyalet, belediye, kurul veya devletin siyasi bir alt birim, eyaletler arası kurumlar dışında, işletmenin bulunduğu yerin kiracı veya ruhsat sahibi yahut yine işletmenin bulunduğu yerde (eğer zilyet, kiracı veya ruhsat sahibinden başka bir kimse ise) Eyalet hukuku veya Outer Continental Shelf Lands Act kapsamında kullanma hakkı elde etmiş kişi OPA kapsamında sorumlu kişilerden sayılmışlardır. (OPA § 1002 (32) (C))

Derin su limanları bakımından 1974 tarihli Deepwater Port Act kapsamında lisans sahibi kimse sorumlu kişilerdendir. (OPA § 1002 (32) (D))

Boru hatları için sorumlu kişi ise; söz konusu boru hattının sahibi veya işletenidir. (OPA § 1002 (32) (E))

Terk edilmiş gemilerde, kıyıda ve açıkta yer alan işletmelerde, derin su limanlarında, boru hatlarında; gemiyi veya işletmeyi terkten önceki sorumlu kişi, sorumlu olarak kabul edilmiştir. (OPA § 1002 (32) (F))

b. Kapsam Dışı Boşaltmalar

OPA § 1002 (c)'de OPA'nın: 1-Birleşik Devletler, eyalet veya bölgesel hukuk kapsamında verilmiş bir izne sahip ruhsat sahiplerinden, 2- Devlet gemilerinden veya 3-Trans-Alaska Pipeline Authorization Act'e konu kıyıda yer alan bir işletmeden kaynaklı herhangi bir boşaltmaya uygulanmayacağı belirtilmiştir. Bir başka deyişle bu hükümde sayılanlar OPA'da düzenlenen sorumluluk kapsamı dışında tutulmuşlardır.

c. Üçüncü Kişilerin Sorumluluğu

OPA § 1002 (d) (1) (A)'da sorumlu kişi olarak değerlendirilen üçüncü kişilerin sorumluluğu düzenleme altına alınmıştır. Söz konusu hüküm uyarınca alt paragraf (B)'de belirtilen durumlar hariç olmak üzere, boşaltma ve boşaltma tehlikesi oluşturan üçüncü kişilerin sorumluluğu ve § 1003 (a)(3)'de tanımlanmış (veya sadece mücbir sebep yahut savaş hali ile birlikte meydana gelen hareket veya ihmal gibi)⁴⁸ üçüncü kişi veya kişilerin hareketi

⁴⁸ OPA § 1003 (a)'da üçüncü kişinin "çalışan" veya "temsilci" yahut da "sorumlu kişinin bağımsız yüklenicisi"ni içermeyecek şekilde dar bir şekilde tanımlandığı ve böylece üçüncü kişinin savunmalarının, petrol boşalmasına römorkör, çekme faaliyeti ve hatta mecburi kılavuz tarafından sebep olunması halinde uygulanmayacağı yönünde bkz. Schoenbaum, s. 884.

veya ihmali ile ortaya çıkan temizleme masrafları ve zararları ile sonuçlanan bir durumda, üçüncü kişi veya kişiler, kanunun ilgili bölümü altında tanımlanan sorumlu kişi veya kişiler gibi sorumludurlar⁴⁹.

Yine §1002 (d) (1) (B)'de sorumlu kişinin halefiyeti düzenlenmiştir. Eğer sorumlu kişi, üçüncü kişinin bir davranışı veya ihmali ile meydana gelen bir boşaltma veya boşaltma tehlikesi olduğunu ileri sürerse, sorumlu kişi; § 1013 gereğince, talep sahiplerinin yönelteceği temizleme masraflarını ve zararlarını ödeme zorunluluğu altındadır. Ayrıca yine aynı alt paragraf kapsamında üçüncü kişi veya fon tarafından ödenen temizleme masraflarını ve zararlarını, ABD Hükümeti'nin ve talep sahiplerinin tüm haklarını halefiyet suretiyle geri almaya yetkili olacaktır.

Olayın meydana gelmesine sebep olan üçüncü kişinin bir hareketi veya ihmali, üçüncü bir kişinin sahibi olduğu veya işlettiği bir gemi veya işletme ile bağlantılı olarak gerçekleşmişse, üçüncü kişinin sorumluluğu § 1004'de belirtilen sorumluluk kapsamında değerlendirilecektir. (OPA § 1002 (d)(2)(A))

B. Sorumluluktan Kurtulma Halleri (Sorumsuzluk Halleri)

OPA § 1003'de bazı hallerde kişilerin sorumluluktan kurtulabilecekleri ve bu hallerin neler oldukları düzenleme altına alınmıştır.

Sorumlu kişi, zarar ve temizleme masrafları ile sonuçlanan bir petrolün dökülmesinin;

1- Mücbir sebep⁵⁰;

⁴⁹ Norwalk, California'da 20 Şubat 1995 tarihinde petrol boru hattından 45.000 galonun üzerinde petrolün boşalmasının meydana geldiği olay sonucunda açıklan "Unocal Corp. V. United States" davasında, ABD Temyiz Mahkemesi 9. Dairesi, üçüncü kişinin kusurunu düzenleyen OPA hükümlerine istinaden, yerel mahkemenin vermiş olduğu kararı ve jürinin kararını çoğunlukla onamıştır. Davaya konu olayda, Güney California Bölgesi Demiryolu Yönetimindeki Metrolink için yapılan demiryolu istasyonlarının yapımı ile ilişkili kazı çalışmaları sırasında ağır iş makinelerinin petrol boru hattını delmesi sonucunda petrol boşalması meydana gelmiştir. Söz konusu petrolün temizlenmesi için Unocal şirketi 4.66 milyon dolar kirlilik ve belirlenen zararların ödenmesi için ve 2.4 milyon dolar da petrolün temizlenmesi için ödemede bulunmuştur. Yaptığı ödemeler dolayısıyla da Metrolink'e başvurmuş ancak talebi reddedilmiştir. Bunun üzerine Unocal şirketi Metrolink'e, onun yüklenicilerine ve Petrol kirliliği sorumluluk fonuna dava açmıştır. Jüri de Unocal talepleri yönünde hükme varmış ve olayın Metrolink ve onun yüklenicilerinin kusuru sonucu meydana geldiğine hükmetmiştir. Söz konusu karar için bkz. *Kiern*, s. 39.

2- Savaş hali⁵¹ veyahut da

3- Üçüncü kişinin bir davranışı veya ihmali olduğunu kanıtlarsa sorumluluktan kurtulacaktır.

Bunun dışında sorumlu kişinin bir çalışanın veya temsilcisinin yahut üçüncü bir kişinin hareketi veya ihmali, sorumlu kişi ile yaptığı bir sözleşmesel ilişkisi dolayısıyla (sadece sözleşmeye bağlı düzenlemenin olduğu yerde demir yolu ile yapılan taşımalardaki taşıyanla bir bağlantısı sonucu meydana gelmiş olması durumu hariç) meydana gelir ve sorumlu kişi de; petrolün özelliklerini dikkate alarak ve konu ile alakalı tüm durumun ve şartların gerektirdiği ölçüde, petrole ilişkin gerekli dikkat ve özeni gösterdiğini ve üçüncü kişinin öngörülebilir fiillerine veya ihmaline ve söz konusu fiil ve ihmallerin öngörülebilir sonuçlarına karşı önlem aldığını ispatlayabilirse yine sorumluluktan kurtulabilecektir.

Söz konusu sorumsuzluk halleri ayrı ayrı her olayda meydana da gelebilir, hep beraber de yer alabilir.

Söz konusu sorumsuzluk halleri, sorumlu kişinin;

1- Bildiği veya bilmesi gerektiği halde, hukuka uygun olarak olayı bildirmekten kaçınması veya hukuka uygun olarak bildirmemesi;

2- Temizleme faaliyetleri ile alakalı olarak yetkili memur tarafından talep edilen tüm makul işbirliği ve yardımı sağlamayı reddetmesi veya bu konuda başarısız olması; veyahut da

3- Yeterli sebep olmaksızın, OPA'ya veya Intervention on the High Seas Act'e (Açık Denizde Müdahale Kanunu) göre değiştirilmiş haliyle FWPCA paragraf 311 (c) veya (e)'de belirtilen hükme uymayı reddetmesi halinde uygulama alanı bulmayacaktır.

Yukarıda sayılanlar sorumsuzluk halleri olarak adlandırılabilir. Bunların dışında sorumlu kişi § 1003 (b)'nin göndermesiyle § 1002 kapsamında talep sahibine karşı, talep sahibinin ağır ihmali yahut pervasızca hareketi⁵² sonu-

50 Mücbir sebep'in ne olduğu OPA § 1001 (1)'de beklenilmeyen önemli doğal afet, veya gerekli özenin gösterilmesine rağmen öngörülmesi, önlenilmesi ve kaçınılması mümkün olmayan diğer olağanüstü, kaçınılmaz ve karşı konulmaz olay olarak tanımlanmıştır.

51 OPA'da savaş hali kavramının ne anlama geldiği tanımlanmamıştır. Savaş hali; yabancı güçlerin düşmanca saldırısı sorunu ortaya çıkan petrol kirliliği olarak tanımlanabilecektir. Söz konusu tanımlama için bkz. *Schoenbaum*, s. 884, d.n. 11.

52 Wilful misconduct kavramının çevirisi olarak kasit veya ağır kusur yahut kasta denk kusur olduğunu savunanlar olmakla birlikte, cüretkarane davranış yahut pervasızca hareket şeklinde çevrilmesi gerektiği yönünde bkz. *Damar, D.*: Milletlerarası Taşıma Huku-

cunda meydana gelmiş olaylardan sorumlu olmayacağı da düzenleme altına alınmıştır.

C. Sorumluluğun Sınırlandırılması

OPA ile sorumlu kişinin kirlenme zararları ve temizleme masraflarından doğan sorumluluğuna ilişkin sınırlayıcı hükümler getirilmiştir⁵³.

OPA § 1004 uyarınca kirletenin kanuni sorumluluğu;

- 3.000 grostondan büyük tankerler için groston başına 1.200 ABD Doları veya en fazla 10.000.000 ABD Doları;
- ya da 3.000 groston veya daha küçük gemiler için groston başına 1.200 ABD Doları veya en fazla 2.000.000 ABD Doları;
- bunların dışında ise diğer bütün gemiler için groston başına 600 ABD Doları veya en fazla 500.000 ABD Doları ile sınırlıdır. Burada bahsi geçen sorumluluk sınırları gemiler için düzenlenmiştir⁵⁴.

Açıkta yer alan işletmeler için (derin su limanları hariç) tüm temizleme masraflarına ek olarak 75.000.000 ABD Doları ve kıyıda yer alan işletmeler ve derin su limanları için ise 350.000.000 ABD Doları ile sınırlı sorumluluk getirilmiştir.

kunda "Wilful Misconduct" -Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi-, MHB, Yıl 24, 2004, s. 393.

53 OPA'da düzenlenen söz konusu sorumluluk limitlerinin, The Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF)'in zamanla düzenlendiği gibi, zamanla düzeltilmesi gerektiği yönünde bkz. *Sump*, s. 1119. OPA'da düzenlenen sorumluluk limitlerinin daha önceki düzenlemelerden olan FWPCA'den oldukça yüksek olduğu yönünde bkz. *Noyes*, s. 49; *Donaldson*, s. 294; ayrıca eyaletler bazında bakıldığında bazı eyaletlerin sorumluluğa ilişkin bir sınırlama getirmediği bazılarının ise sorumluluk limitleri getirdiği görülmektedir. Dolayısıyla sorumluluk limiti getirmeyen eyaletler için meydana gelen zararlardan dolayı sorumlulukları sınırlanamayacaktır. Bu yönde bkz. *Noyes*, s. 50.

54 OPA kapsamında yapılacak talepler için, daha önce mevcut olan Limitation Liability Act'in uygulanıp uygulanmayacağı yönünde, bir başka deyişle OPA'nın öncelikli uygulanma hakkının olup olmadığı yönünde şunlar söylenilebilecektir: OPA, Limitation of Liability Act ile gemi sahiplerini himaye edilmesini, tamamen bertaraf etmiştir. OPA'nın yürürlüğe girmesinden sonraki ikinci on yıl içinde mahkemeler OPA'da düzenlenen taleplerde Limitation of Liability Act'in terk edilmesini kabul ve tasdik etmeye devam etmiştir. Bu yönde bkz. *Kiern*, s. 46; yine bu yönde bkz. *Schoenbaum*, s. 887. Ayrıca OPA'nın öncelikli uygulanması gerektiği yönünde mahkemeler tarafından verilmiş kararlar için bkz. *Kiern*, s. 46 vd. Ancak belirtmek gerekmektedir ki; OPA kapsamında değerlendirilmeyecek talepler ve tabi ki eyalet yasalarının uygulama alanı bulması halinde OPA'nın uygulanma önceliği de söz konusu olmayacaktır. Bu yönde bkz. a.g.e. s. 50.

OPA § 1004 (c) uyarınca kirlenme eğer ağır ihmal veya pervasızca hareket⁵⁵ veya Birleşik Devletler güvenlik, inşaat veya işletmeye ilişkin düzenlemelerin ihlal edilmesi sonucunda meydana gelmişse sorumlu kişi yukarıda bahsedilen sorumluluk sınırlarından ve dolayısıyla da sınırlı sorumluluktan yararlanamayacaktır.

Sorumsuzluk hallerinde yer alan istisnalara benzer nitelikte bir takım istisnalar sorumluluğun sınırlandırılmasında da düzenlenmiştir. Sorumlu şahıs, kazayı bildiği veya bilmesi gerektiği halde, hukuka uygun olarak bildirmekten kaçınması veya hukuka uygun olarak bildirmemesi; temizleme faaliyetleri ile alakalı olarak yetkili memur tarafından talep edilen tüm makul işbirliği ve yardımı sağlamayı reddetmesi veya bu konuda başarısız olması; veyahut da yeterli sebep olmaksızın, OPA'ya veya *Intervention on the High Seas Act*'e (Açık Denizde Müdahale Kanunu) göre değiştirilmiş haliyle FWPCA paragraf 311 (c) veya (e)'de belirtilen hükme uymayı reddetmesi halinde yukarıda sayılan sorumluluk sınırları uygulama alanı bulmayacaktır⁵⁶.

2. Zararlar ve Zararların Tazmini

OPA kapsamında, meydana gelebilecek telafisi mümkün zararların tazmininin geniş bir şekilde düzenlendiğini söylenilebilecektir⁵⁷. Artık sadece Federal Hükümetin temizleme masrafları değil, ayrıca, ekonomik kayba ek olarak, zarar görmüş malvarlığı için eyalet hükümetinin ve şahsi taleplerin de bu kapsamda düzenlendiği görülmektedir⁵⁸. Bunlardan başka, şahsi taleplerin bir kısmı her ne kadar kanıtlanabilir nitelikte zarar olmasa dahi, Kanun, kazanç kaybı veya gelir gücünün azalması halinde, söz konusu durumun tazmin edilmesi için uygulama alanı bulabilmektedir⁵⁹. Hiç şüphe yok ki bahsedilen durum yeni bir davanın ortaya çıkmasına sebep olacaktır⁶⁰.

55 *Steuart Transportation Co. V Allied Towing Corp.* 596 F.2d.609'da konu olan olayda, Yüksek Mahkeme, kasti hareketin veya ağır kusurun, yalnızca ihmal veya tedbirsizliğin ötesinde bir takım unsurları barındırması gerektiğini belirtmiştir. Bu yönde bkz. *Akan*, s. 75 d.n. 23.

56 Yüksek Mahkeme'ye konu olan *United States V Dixie Carriers, Inc.* davasında, kirleten geminin zaten kirliliği temizlemekle yükümlü olduğunu ve dolayısıyla bedel yönünden denkleştirmeye gidilemeyeceği yönünde bkz. *Akan*, s. 75, d.n. 25.

57 *Gold*, s. 437; *Donaldson*, s. 284.

58 *Gold*, s. 437.

59 *Gold*, s. 437.

60 *Gold*, s. 437.

A. Temizleme Masrafları

Kanun kapsamındaki sorumluluk, petrol kirliliği dolayısıyla ortaya çıkan zararların temizlenmesi ve zararın birçok türüne kadar genişletmiştir⁶¹. Ancak mahkemelerin, OPA kapsamında düzenlenen makul temizleme masraflarının ne olduğunu belirtmeleri gerekmektedir⁶².

OPA temizleme masraflarını § 1002 (31) de şu şekilde tanımlamıştır: temizleme masrafları; petrolün boşaltılmasından sonra veya boşaltma esnasında, petrolün boşaltılmasında ortaya çıkabilecek büyük tehlikeyi yahut petrol kirliliğini önlemek, azaltmak veya hafifletmek için yapılan masraflar anlamına gelmektedir.

Temizleme masrafları olarak şunlar belirtilebilir; OPA'ya göre değiştirilmiş FWPCA'nın paragraf 311 (1)'de ve *Intervention on the High Seas Act*'e göre veyahut da diğer bir eyalet hukukuna göre meydana gelen, Federal hükümet, eyalet veya kabile tarafından belirlenen temizleme masrafları; ulusal acil durum planı ile uyumlu kişiler tarafından alınan fiillere rağmen herhangi bir kişi tarafından yapılan temizleme masraflarıdır.

Federal kanunlar kapsamında, seyrüsefere elverişli sulardan ve kıyılardan petrolün temizlenmesi masrafları ve ABD'ye yönelik önemli kirlenme tehdidi barındıran deniz felaketlerine müdahaleye veya söz konusu felaketleri azaltmaya yönelik masraflar da sayılabilecektir⁶³.

B. Kirlenme Zararları

Kirlenme zararları OPA § 1002 (2) (b)'de altı başlık altında düzenlenmiştir. Bunlardan ilki doğal kaynaklara ilişkindir. ABD'nin temsilcisi, eyaletin temsilcisi, kızılderili kabilesinin temsilcisi veya yabancı bir temsilci tarafından telafisi mümkün olarak belirlenen zararların makul masraflarını da

⁶¹ United States v. Conoco davasında ABD Doğu Louisiana Bölge Mahkemesi, Meksika körfezinde Conoco boru hattından meydana gelen iki sızıntının Sahil Güvenlik tarafından gözetlenmesi halinde, yapılan gözetleme faaliyeti neticesinde doğan zararlar için, Conoco'nun ödeme yapıp yapmayacağı sorusu ile karşı karşıya kalmıştır. Hükümet zararın azaltılması veya önlenmesi için gözetlemenin gerekli olduğunu söylerken, Conoco, OPA hükümete gözetleme için yetki vermiş olsa dahi, bunun tazmin edilebilir masraflar anlamına gelmediği şeklinde beyanda bulunmuştur. Mahkeme ise, gözetleme dolayısıyla tazminde hükümetin masraflarını önce fondan sonra da sorumlu kişiden karşılaması gerektiğine hükmetmiştir. Söz konusu mahkeme kararı ve bu yönde verilmiş kararlar için bkz. *Swanson*, s. 157 vd.

⁶² *Swanson*, s. 157.

⁶³ *Noyes*, s. 47.

kapsayacak şekilde doğal kaynakları tahrip etmeye, hasara uğratmaya veya kullanılmasından kaynaklanan hasarına karşı verilen zararlar doğal kaynaklara verilen zararlar olarak değerlendirilecektir. Ayrıca geçim kaynağı olarak kullanılan doğal kaynak için de doğal kaynağın sahibi veya idaresi altındaki kişiyi dikkate almaksızın yapılan fiiller sonucunda doğal kaynağın hasara uğratılması, doğal kaynağa zarar verilmesi veya doğal kaynağın zayi edilmesi halinde de sorumluluk kapsamında olacağı hüküm altına alınmıştır⁶⁴.

OPA 1006 (d) ise doğal kaynaklara verilecek zararların önlenmesine ilişkin bir hüküm getirmiştir⁶⁵. Söz konusu hüküm bağlamında alınacak doğal kaynaklara verilen zararların şu şekilde belirlenebileceği söylenebilecektir: Onarma, iyileştirme, eski hale getirme veya zarar gören doğal kaynağın muadilinin elde edilmesi için yapılan masraflar; söz konusu doğal kaynaklara yapılacak onarma sonucunda oluşacak değer kaybı ve son olarak, söz konusu zararların belirlenmesinde harcanacak makul masraflardır. Doğal kaynakların rayiç değeri ile değil de, onarma veya eski hale iadesi ile belirlenmesi, zararların yüksek hesaplanmasına sebep olabilecektir⁶⁶.

Kirlenme zararları konusunda bir diğer düzenleme ise eşyanın sahibi veya kiracısı olan talepte bulunanın telafisi mümkün olan aynı veya şahsi eşyanın tahribi ile sonuçlanan ekonomik zararlar⁶⁷ veya şahsi veya aynı eşyanın

64 Ancak burada belirlemek gerekir ki OPA § 1006 (a) uyarınca ABD hükümeti, federal hükümet, kabile veya yabancı ülke ile ilgili olan, ABD hükümetinin, federal hükümetin, kabilenin veya yabancı ülkenin maliki olduğu veya yönetimi ve kontrolü ABD hükümetinde, federal hükümette, kabilede veya yabancı bir ülkede olan doğal kaynaklar için oluşan zararları talep etme hakkı söz konusudur. Bir başka deyişle doğal kaynaklara ilişkin olarak talep sahipleri sınırlanmıştır.

65 Doğal kaynaklara verilen zararlarda, zararın tespiti için Commonwealth of Puerto Rico V The S.S Zoe Colocotroni davası önem arz etmektedir. Söz konusu davada mahkeme "zarar gören bölgenin piyasa değerinde azalma" olmasına ilişkin kıstas eleştirilmiş ve bunun yerine "kirlilikten etkilenen bölgeyi önceki haline getirmek için gerekli onarımı ya da restorasyonunu yapmak için tayin edilmiş yetkililerce belirlenen makul masraf" kıstasının dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Akan, buna ek olarak, söz konusu kararı şu şekilde değerlendirmiştir: hasarın tespit edilmesinde belli bir sürede doğal çevrenin kendini yenilemesinin yanı sıra, ekonomik bir takım faktörlerin de göz önünde bulundurularak rehabilitasyonunun da dikkate alınması gerektiği anlamına gelmektedir. Bu yönde bkz. Akan, s. 77; Schoenbaum, s. 888, 889.

66 Noyes, s. 48.

67 OPA'da yer alan ekonomik zararların maddi bir zarar ile bir bağlantısı olmaksızın ileri sürülüp sürülemeyeceği konusunda bir kesinlik bulunmamaktadır. Bu yönde bkz. Schoenbaum, s. 893. M/V JUPITER'in patlaması neticesinde, Petition of Cleveland Tankers Şirketinin ticari menfaatlerine zarar görmesi dolayısıyla, Şirketin saf ekonomik zararlarını tazmin etmesi gündeme gelmiştir. Davacılar taleplerine, kaza olduğu sırada yakında

hasarı da yine kirlenme zararları kapsamındadır. Zararların bu kapsamda olması, liman işletmecileri, olta ve yem dükkânları ve deniz restoranları gibi maliklerin maddi zararlarından başka sırf ekonomik kayıpları dolayısıyla bu yönde bir iddiada bulunabilecekleri söylenebilir⁶⁸. OPA'da düzenlenmiş bulunan ekonomik kayıplara ilişkin hüküm dolayısıyla açılan davalarda temel mesele; davacının ekonomik kayıplarının tazmin edilmesi için malvarlığı zararını gösterip göstermeyeceğidir⁶⁹.

OPA § 1002 (2) (b) (D)'de kirlenme zararları kapsamında olan gelirler düzenleme altına alınmıştır. Söz konusu gelirler şunlardır: ABD hükümetinin, eyaletin veya herhangi bir siyasi kurumun telafi edebileceği aynı ve şahsi malvarlıklarına, doğal kaynaklara verilen zararın neden olduğu net vergiler, telif ücretleri, kiralar, ücretler veya net karlar da yine zarar kapsamında değerlendirilmiştir.

Kârlar ve bir kişinin kazanç kapasitesine gelecek zararlar da bu başlık altında düzenlenmiştir. Yine davacının telafi edebileceği şekilde doğal kaynaklara, kişinin aynı ve şahsi malvarlığına verilen zararlardan meydana gelen kişinin kârının azalmasına veya zararına yol açılmasına sebep olan zararlar da sorumluluk kapsamındadır.

Son olarak OPA § 1002 (2) (b) (F)'de kamu hizmetleri düzenleme altına alınmıştır. Federal hükümetin veya yine federal bir siyasi kurumun telafi edebileceği, petrolün boşaltılması ile sebep olunan yangın, güvenlik veya sağlık tehdidinden korunmayı kapsayacak şekilde temizleme süresince veya temizlemeden sonra yapılan faaliyetleri sağlama masrafları da zararlar kalemi içerisinde sayılmıştır.

bulanan kanallar boyunca muhtelif kuruluşların yaptıkları işi de dahil etmişlerdir. Söz konusu zarar kalemleri olarak; işin kaybedilmesi veya gecikmesi dolayısıyla kaçırılan charter sözleşmesi ve artan masraflar ifade edilmektedir. ABD Michigan Bölge Mahkemesi, OPA'nın ekonomik kayba ilişkin hükümlerini konu ile ilgisiz bulduğu için davayı reddetmiştir. Mahkemenin verdiği hüküm uyarınca, davacının amacının, yaşamın asgari gerekliliklerini temin etmek'ten ziyade ticari olduğudur. Neticede davacının zararlarının ne OPA § 1002 (b) (2) (C) ne de (b) (2) (E) kapsamında tazmin edilebilir değildir. Söz konusu mahkeme kararı için bkz. *Swanson*, s. 153. Söz konusu mahkeme kararının yanı sıra birçok federal mahkeme de bu tarz zararların tazmin edilmeyeceğini kabul etmektedir. Bu yönde bkz. *Schoenbaum*, s. 893.

⁶⁸ *Noyes*, s. 48.

⁶⁹ Kanunun söz konusu çelişkiyi gidermesi ve ekonomik kayıpların OPA kapsamında olduğunun açıkça düzenlemesi için hüküm getirilmesi gerektiği yönünde bkz. *Swanson*, s. 155.

Burada sayılan birçok zarar daha önceki düzenlemelerde talep edilmekte idi hatta ekonomik zararlar için daha önceki düzenlemelere göre talep sahibi doğrudan bir maddi zararı veya hasarı söz konusu ise ekonomik zararlarını talep edebilmekte idi⁷⁰.

C. Temizlemeden Sorumlu Kişiler

Exxon Valdez kazası sonrasında meydana gelen petrol kirlenmesini kimin temizleyeceği konusunda tartışmalar olmuş ve Exxon temizleme faaliyetinde diğer yetkililere nazaran daha fazla rol üstlenmiştir⁷¹. Ne OPA ne de OPA'ya uygun değiştirilmiş FWPCA, kirlenme neticesinde buna ilişkin temizleme faaliyetlerini doğrudan kimin yapacağını düzenleme altına almamıştır⁷².

OPA'ya uygun bir şekilde değiştirilmiş FWPCA, Başkan'a, tüm federal, eyalet ve özel kişileri petrol boşalmasını temizlemesi ve boşalma tehlikesini hafifletmesi veya önlemesi için yönlendirme konusunda yetki vermektedir ve eğer gerekli ise, Başkan, petrol sızdıran veya sızdırma tehlikesi olan geminin kaldırılması veya imha edilmesi konusunda da yetkili kılınmıştır⁷³. Kanun bu şekilde bir düzenlemeye giderek, bir kişinin sorumluluğunu göstererek temizleme sürecini sadeleştirmek ve düzene koymaktansa, zaten karmaşık olan temizleme sürecini daha da karmaşık hale getirmiştir⁷⁴.

D. Petrol Kirliliği Sorumluluk Fonu

OPA ile birlikte kirlenme zararları ve kirlenmeyi kaldırma, eski hale getirme ve yeniden işler duruma getirilmesi için yapılacak masraflar için bir fon tesis edilmiştir⁷⁵. Söz konusu fonun finansmanı ise *Internal Revenue*

⁷⁰ *Donaldson*, s. 239 ve d.n. 59.

⁷¹ *Kara*, s. 22.

⁷² OPA yürürlüğe girmeden önce temizlemeden dolayı kimlerin sorumlu olacağı tartışılmış bazıları, petrol sızdıran geminin ön planda olması gerektiğini, bazıları ise petrol sızdırma gemi her ne kadar temizlemeden dolayı öncelikli bir sorumluluğa sahip olsa da, federal hükümetin süreci daha iyi idare edeceğini tartışmışlardır. Bu yönde bkz. *Wagner*, s. 583, 584.

⁷³ Söz konusu durum genel sağlık ve esenlik için önemli bir tehlike oluşturacak nitelikte ise, Başkan'ın, tüm federal, eyalet ve özel kişileri temizleme faaliyetleri konusunda yönlendirmek zorunda olduğu da düzenleme altına alınmıştır. (OPA § 4201)

⁷⁴ *Wagner*, s. 585.

⁷⁵ Petrol kirliliği fonunu OPA ile birlikte oluşturulmadan önce, petrol kirliliğinden zarar gören kişilerin zararlarını karşılamak için Sorumluluk Güven Fonu 1986 tarihli Milli Ge-

Code (Milli Gelirler Yasası) md. 4611 uyarınca öncelikli olarak Birleşik Devletlere getirilen rafineriler ve petrol ürünlerinden doğan vergiler yoluyla finanse edilmektedir.

Söz konusu fon OPA § 1012 “Fonun Kullanımı” başlığı altında düzenleme altına alınmıştır. Hüküm uyarınca fon, Başkan tarafından şu hallerde kullanılabilir:

1- Federal yetkililer, hükümet veya OPA § 1012 (d)’de düzenlenen eyalet yetkilileri tarafından yapılan Ulusal Acil Durum Planı ile uyumlu, Başkan tarafından belirlenen temizleme faaliyetlerini denetleme masraflarını da kapsayacak şekilde temizleme masraflarının ödenmesinde;

2- Ulusal Acil Durum Planı ile uyumlu olarak, Başkan tarafından belirlenen, geliştirme ve uygulama planlarına göre hasara uğramış kaynakların yenilenmesi, iyileştirilmesi, eski durumuna getirilmesi ve eşdeğerinin edinilmesi ve doğal kaynakların uğradığı zararın belirlenmesi için § 1006’da uygulama alanı bulan Federal, eyalet veya kızılderi kabilelerinin temsilcileri tarafından belirlenmiş masrafların ödenmesinde;

3- Açıkta yer alan birimlerden kaynaklanan petrol boşaltımı veya petrolün boşaltılması konusundaki önemli tehdit ile sonuçlanan zararlar için yine, Ulusal Acil Durum Planı ile uyumlu bir şekilde, Başkan tarafından belirlenen, temizleme masraflarının ödenmesinde;

4- Ulusal Acil Durum Planı ile uyumlu olarak Başkan tarafından belirlenen tazmin edilmemiş temizleme masrafları ve zararları için OPA § 1013 gereğince alacakların ödenmesinde;

5- OPA’nın (1004(d)(2), 1006(e), 4107, 4110, 4111, 4112, 4117, 5006, 8103 ve başlık VII ile içerecek ancak bunlarla sınırlı olmayacak şekilde) ve OPA ile değiştirilen FWPCA § 311 (1) ve alt paragrafları (b), (c), (d), (j)’nin uygulanmasına, yönetimine ve icrasına özgü ve makul bir şekilde gerekli olan Federal idareye, işletmeye ve şahsa ait masraf ve giderlerin ödenmesinde, petrolün boşaltılması ile ilgili olan önleme, temizleme ve uygulama ile bağlantılı olarak şu şartların sağlanması halinde

a- Sahil Güvenlik tarafından gerçekleştirilen işletmesel giderler için Sekreterin kullanımına uygun olan ve her mali yıl için 25.000.000 ABD dolarından fazla olmayan tutarlar için;

lirler Yasası ile birlikte ilk olarak düzenlenmiştir. Bu yönde bkz. *Smith*, s. 142. Ayrıca söz konusu fonun da Milli Gelirler Yasasına gereğince oluşturulduğu yönünde bkz. *Wagner*, s. 577.

b- Petrol boşalmasının temizlenmesinde kullanılan teçhizatın satın alınması ve konumlandırılmasını da içerecek şekilde, OPA ile değiştirilen FWPCA § 311 (j) uyarınca Ulusal Müdahale Sistemi kurmak için 1992 mali yılının sonundan, her yıl 30.000.000 ABD dolarından fazla olmayan tutarlar için; ve son olarak

c-OPA başlık VII'ı uygulamak için her mali için 27.250.000 ABD dolarından fazla olmayan tutarlar için söz konusu fon kullanılabilir.

E. Finansal Sorumluluk

Finansal sorumluluğa ilişkin olan bölümde, kanun bağlamında azami sorumluluk miktarı ile sorumluluktan bahsedilebilmesi adına, finansal sorumluluğun ispatını tesis etmek ve sürdürmek için sorumlu kişinin varlığını zorunlu kılmaktadır.

OPA § 1016 (a) (1) uyarınca sorumlu kişinin, sahil koruma tarafından yürütülen bölüm sekreteri tarafından yayımlanan düzenlemelerle uyum içerisinde, söz konusu kişinin sorumluluğunun azami sorumluluk miktarı⁷⁶ ile denk olması için finansal sorumluluğunun varlığını yeterli derecede ispat etmesi gerekmektedir⁷⁷. Söz konusu sorumluluğun ispatı ise 300 grostonun üzerindeki gemi⁷⁸ yahut yük aktarmak veya yük aktarıcı tekneye gitmek için münhasır ekonomik bölge sularını kullanan herhangi bir gemi⁷⁹ için zorunludur. Eğer sorumlu kişi birden fazla geminin maliki veya işleteni olursa, en üst sorumluluk limitine sahip gemiye başvuru için azami sorumluluk miktarının karşılanması amacıyla finansal sorumluluğun ispatı gerekmektedir.

Finansal sorumluluğun önemi şurada meydana gelmektedir; OPA § 1016 (f) uyarınca § 1002 kapsamında kurulan sorumluluk rejimi içinde söz konusu yapılacak talepler doğrudan, temizleme masrafları ve zararlardan sorumlu kişinin finansal sorumluluğunu üstlenen garantöre karşı yapılabilecektir. Böyle bir iddiaya karşı yapılan savunmada, garantör, OPA bağlamında sorumlu olan kişi yönüyle geçerli olan tüm hakları ve def'ileri; § 1016 (e) kap-

⁷⁶ Söz konusu sorumluluk limiti OPA § 1004 (a) ya da (d) gereğince yine aynı alt paragrafta belirtilen sorumluluk limitidir.

⁷⁷ Finansal sorumluluk şu hallerin birisi veya herhangi bir birlikteliği halinde kurulur: sigortanın var olduğunun kanıtı, kefalet senedi, garanti, akreditif mektubu, dahili sigortacı ehliyeti veya finansal sorumluluğu kanıtlayan diğer deliller. (OPA 90 § 1016 (e))

⁷⁸ Kendi kendine hareket kabiliyeti olmayan ve yük ya da yakıt olarak petrol taşımayan gemiler hariç tutulmuştur.

⁷⁹ Madde kapsamındaki gemilerin ABD'nin yargı alanı içerisindeki alanları kullanıyor olması gerekmektedir.

samında yetkili olduğu tüm def'ileri ve son olarak sorumlu kişinin pervasızca hareketi neticesiyle meydana gelmiş olaya ilişkin def'iyi ileri sürebilecektir. Ancak garantör, kendisine karşı sorumlu kişi tarafından ileri sürülen diğer def'ileri ileri süremeyecektir.

Böyle bir hüküm getirilmesi dolayısıyla deniz sigortacıları ve Protection & Indemnity Kulüpleri, OPA bağlamında finansal sorumluluk belgesinin düzenlenmesi için garantör olmayı reddetmektedirler⁸⁰. Sigortacıların ve P&I Kulüplerinin, garantör olmaya karşı çıkmalarının birçok sebebi vardır⁸¹. Bunlardan ilki; sigortacıların ve P&I Kulüplerinin sorumluluğu garanti altına almamasıdır. OPA bağlamında finansal sorumluluk dolayısıyla garantörlere doğrudan gidilebilmesi için söz konusu kişilerin finansal sorumluluğun sağlayıcısı olan garantörler olması gerekmektedir⁸². Ancak birçok sigortacı ve P&I Kulübü mali sorumluluk sigortacıdır, garantör değildir. Ayrıca, sigorta şirketleri ve P&I Kulüpleri, (bir önceki düzenlemede "sigortacı"ya karşılık) garantör gibi herhangi bir yasal statüyü kabul etmemektedirler⁸³. Sigortacıların ve P&I Kulüplerinin finansal sorumluluk belgesini düzenlemeyi reddetmesinin ikinci sebebi olarak; garantöre karşı doğrudan hak talebinde bulunacak talep sahibinin sınırlandırılmamış olan ehliyetidir⁸⁴. Diğer ret sebebi OPA § 1016 (g) "garantörün sorumluluğunun sınırlandırılması hükmüne aykırı olarak olası sınırsız "yatay" sorumluluk" gösterilebilir⁸⁵. Bir diğer ret sebebi ise garantöre savunma masraflarının, avukatlık ücretlerinin, çok sayıda dava ve iddianın ve alınması gereken tedbirlerin yüklenmesidir⁸⁶.

80 *Alcantra, L. F. / Cox, M. A.*: OPA 90 Certificates of Financial Responsibility, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 23, No.3, July, 1992, s. 377.

81 Söz konusu sebepler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Alcantra/Cox*, s. 377 vd.

82 Sözleşmede belirlenen limitlerle sigortalının bir zararı meydana geldiğinde, sigortacı zararı karşılamak taahhüdünde bulunarak, mali sorumluluk sigortacıları ile sigortalı sözleşmesel bir ilişki içine girmektedirler. Bu yönde bkz. *Alcantra/Cox*, s. 377, 378.

83 OPA kapsamında garantörler için sigortacının yapacağı savunmalara ciddi sınırlama getirilmiştir. Bu yönde bkz. *Alcantra/Cox*, s. 379.

84 *Alcantra/Cox*, s. 380.

85 Birleşik sorumluluk, finansal sorumluluk belgesinde düzenlendiği kadar ile sınırlı olmasına rağmen, garantör Eyalet veya siyasi alt kurumun garantöre karşı munzam ve doğrudan bir talepte bulunması halinde sınırsız sorumluluk ile karşı karşıya kalması mümkündür. Dolayısıyla finansal sorumluluk belgesinde düzenlenmiş sorumluluk limitlerinden başka hayali bir yatay sorumluluk olduğu söylenebilecektir. Bu yönde bkz. *Alcantra/Cox*, s. 380.

86 *Alcantra/Cox*, s. 381.

Seyrüsefer ve Seyrüsefere Elverişli Sulara ilişkin düzenlemede finansal sorumluluk başlıklı § 2716 uyarınca finansal sorumluluk sigortanın ispatı, kefalet senedi, garanti, akreditif, kendi zararını karşılamak maksadıyla belirli bir meblağın yeterliliği (öz-sigorta) veyahut da finansal sorumluluğun başka bir kanıtı ile oluşturulabilecektir. (33 U.S. Code 2716)

F. Dava Prosedürü

OPA kirlenmeden dolayı açılacak davalar için yeni bir prosedür öngörmektedir⁸⁷. OPA § 1014 uyarınca Başkan, kirlenmeye ilişkin bir bilgi aldığı anda, mümkün ve uygun bir anda, kirliliğin kaynağını veya boşaltmanın veya tehdidin kaynağını belirleyecektir. Ayrıca, belirlenen kaynak bir gemi veya bir işletme ise, Başkan söz konusu durumu sorumlu kişiye ve belirlenen durumun garantörü biliniyor ise, söz konusu garantöre ivedilikle bildirmekle yükümlüdür.

Eğer sorumlu kişi veya garantör, yukarıda bahsedilen bildirim aldıktan sonra 5 gün içinde, Başkanı bilgilendirme konusunda başarısız olursa, sorumlu kişi veya garantörün söz konusu belirlemeyi reddetmesi halinde, mevzu bahis kişiler, Başkanın yayımladığı hükümlerle uyumlu bir şekilde, istemlerin yer aldığı bildirim ve usulleri ilan etmekle yükümlüdür. Yukarıda bahsedilen belirlemenin yapılmasından sonra bahsedilen ilanın 15 günlük süre içinde yapılması gerekmektedir. Söz konusu ilan § 1014 (1) (b)'de belirtilen hükme uygun yapılmadığı takdirde, Başkan acilen ve sorumlu kişinin veya müdahil olan garantörün hesabına, yapılan belirlemeyi ve sorumlu kişi veya garantöre yöneltilmiş taleplerin yer aldığı usulü ilan eder. Yukarıda bahsedilen ilan otuz günü geçemez.

Sorumlu kişi ve garantör, § 1014 (1) (a)'da bahsedilen belirlemeye ilişkin bildirim aldıktan itibaren beş gün içinde reddederse, boşaltmanın ya da tehdidin kaynağı kamusal bir gemiden kaynaklanıyorsa veyahut da Başkan yukarıda belirtilen bildirim yapmak için kirlenmeye ilişkin belirlemeyi yapmıyor ise, fona karşı yapılacak taleplerin usulünü bildirmek ya da bu konuda ilan vermek zorundadır.

Yukarıda bahsedilen fona karşı yapılacak talepler dışında, temizleme masrafları ve zararlar için sorumlu kişilere başvurulacaktır.

Kanunda yer alan düzenleme uyarınca sorumlu kişi kendisine yöneltilen taleplere itiraz ederse veya talepleri doksan gün içerisinde karşılamazsa,

⁸⁷ Kara, s. 23.

talep sahipleri (davacılar) taleplerini fona karşı ileri sürme seçeneğine başvurabileceklerdir.

Ödemeyi yapan kim olursa olsun (buna fon da dahildir) masrafları ve zararları talep etme hakkı olan kişinin tüm haklarına halef olacaktır. (OPA § 1015 (a))

OPA § 1017 (b) yetkili mahkemeler olarak Federal Bölge Mahkemelerini göstermiş ve eyalet mahkemelerinin yetkili olduğu durumları istisna olarak kabul etmiştir. Yabancı unsurlu bir olayın gerçekleşmesi ve olayın yabancı mahkemelerin yetkisi dahilinde olması halinde OPA uygulama alanı bulamayacaktır. Yabancı bir kişinin ABD’de kirlenmeye ilişkin bir zararı olması halinde bu zararını ABD mahkemeleri aracılığıyla isteyebilmesi için OPA § 1007 (a) (1) uyarınca müteakibliyet koşulu getirilmiştir. Hüküm uyarınca söz konusu yabancı kişinin ülkesinde de bir ABD vatandaşının dava açabilmesi gerekmektedir. Bunun için de kanun söz konusu durumun belgelendirilmesini şart koşmaktadır.

IV. SONUÇ

OPA 90’ın kabulü ile birlikte, petrol kirliliği yönüyle, ABD’de yeni bir döneme girilmiştir. Daha önce belirttiğimiz gibi ABD uluslararası düzenlemelere taraf olmayıp kendi hukuk sistemini belirlemiştir. Dolayısıyla artık ABD’nin uluslararası boyutta petrol kirliliğine yönelik yapılan düzenlemelere katılıp katılmayacağına ilişkin olarak durumunu belirlediği söylenebilecektir⁸⁸.

OPA 90 uyarınca petrol kirliliği dolayısıyla ortaya çıkacak sorumluluk geniş bir şekilde düzenleme altına alınmıştır. Petrolün seyrüsefere elverişli sulara veya kıyı şeridinde bitişik yerlere veyahut da münhasır ekonomik bölgeye dökülmesinden veya petrolün dökülmesinde önemli bir tehdit barındıran sorumlu kişi belirtilen olaylardan kaynaklanan zararlardan sorumlu olarak kabul edilmiştir. Sorumlu kişilerin kimler olabileceği de, gemi, kıyıda veya açıkta yer alan işletmeler, boru hatları, terk edilen gemi, derin su limanları yönüyle ayrı ayrı belirtilmiştir. Ancak bazı istisnai hallerde sorumlu kişilerin bu sorumluluk hallerinden kurtulabileceği de düzenleme altına alınmıştır.

⁸⁸ Ancak, petrol kirliliği sorununun uluslararası çözümünden uzaklaşılarak, ABD’nin de önderliğinde birçok ülkenin katılımıyla uluslararası anlaşmalarla petrol kirliliğinin çözümüne olan ilgi azalacaktır. Smith, s. 150.

Zararlar ise temizleme masrafları ve kirlenme zararlarıdır. Kirlenme zararları içerisinde doğal kaynaklara verilen zararlar ve ekonomik kayıplar da yer almıştır.

Temizlemeden kimin sorumlu olacağına ilişkin ise daha önceki düzenlemelerdeki karışıklığa devam edilmiş ve doğrudan bir kimse gösterilmemiştir. Dolayısıyla OPA 90'ın bu yönde bir yenilik getirmediği söylenebilecektir.

Finansal sorumlulukta deniz sigortacıları ve P&I Kulüpleri bir takım sebeplerle meydana gelen zararlar dolayısıyla, kanun bağlamında garantör olarak kabul edilen, kimselerden olmayacaklarını beyan etmişlerdir.

Son olarak OPA 90 her ne kadar daha önceki düzenlemeleri yeknesak hale getirmek için düzenlenmiş olsa dahi daha önceki düzenlemeleri yürürlükten kaldırmamış, eyalet yasalarının yapılmasını engelleyen bir hüküm içermemiştir. Dolayısıyla, bizce OPA 90'nın karışık olan sistemi yeni bir düzenleme ile daha da karmaşık hale getirdiği söylenilebilecektir.

KAYNAKÇA

- Abdullayev, C.: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini), Ankara, 2005.
- Akan, P.: Mahkeme Kararları Işığında 1990 Tarihli Amerikan Deniz Kirliliği Yasası (OPA), Ankara Barosu Dergisi, 2002-3, 71-79.
- Alcantra, L. F. / Cox, M. A.: OPA 90 Certificates of Financial Responsibility, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 23, No.3, July, 1992, 369-386.
- Ayorinde, A. A.: Inconsistencies Between OPA '90 and MARPOL 73/78: What is the Effect on Legal Rights and Obligations of the United States and Other Parties to MARPOL 73/78?, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 25, No. 1, January, 1994, 55-94.
- Brennan, B. V.: Liability and Compensation for Oil Pollution from Tankers Under Private International Law: TOVALOP, CRISAL, and the Exxon Valdez, The Georgeown International Law Review, Vol. 2, No. 1, 1989, 1-18.
- Damar, D.: Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct” - Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi-, MHB, Yıl 24, 2004, 379-393.
- Demir, İsmail: Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 2, Sayı 1, Yıl 2011.
- Donaldson, M. P.: The Oil Pollution Act of 1990: Reaction and Response, Villanova Environmental Law Journal, Vol. 3, 1992, 283-321.
- Gold, E.: Marine Pollution Liability After “Exxon Valdez”: The U.S. “All-Or-Nothing” Lottery!, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 22, No. 3, July-October, 1991, 423-444.
- Kara, H.: Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul, 2005.
- Ketkar, K. W.: The Oil Pollution Act of 1990: A Decade Later, Spill Science & Technology Bulletin, Vol. 7, No. 1-2, 2002, Great Britain, 45-52.
- Kiern, L. I.: Liability, Compensation, and Financial Responsibility Under the Oil Pollution Act of 1990: A Review of the Second Decade, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 36, No.1, 2011, 1-64.

King, R. O., *Deepwater Horizon Oil Spill Disaster: Risk, Recovery, and Insurance Implications*, Congressional Research Service, 2010 (<http://www.cnire.org/nle/crsreports/10aug/r41320.pdf>) (Erişim tarihi: 05.11.2014).

National Incident Commander's Report: MC252 Deepwater Horizon, United States Coast Guard, National Incident Command, October 1, 2010 ([http://www.nrt.org/production/NRT/NRTWeb.nsf/AllAttachmentsByTitle/SA-1065NICReport/\\$File/Binder1.pdf](http://www.nrt.org/production/NRT/NRTWeb.nsf/AllAttachmentsByTitle/SA-1065NICReport/$File/Binder1.pdf)) (Erişim tarihi: 05.11.2014).

Noyes, J. E.: *The US Oil Pollution Act of 1990*, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, Vol. 7, 1992, 43-56.

Rambusch, L. K.: *OPA 90: Evolution or Revolution?*, *International Business Lawyer*, Vol. 24, September, 1996, 362-367.

Schoenbaum, T. J.: *Admiralty and Maritime Law*, 2004.

Smith, S. T.: *An Analysis of the Oil Pollution Act of 1990 and the 1984 Protocols on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, *Houston Journal of International Law*, Vol. 14, 1991-1992, 115-150.

Sump, D. H.: *The Oil Pollution Act of 1990: A Glance in the Rearview Mirror*, *Tulane Law Review*, Vol. 85, 2011, 1101-1119.

Swanson, S. R.: *OPA 90 + 10: The Oil Pollution Act of 1990 After Ten Years*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol 32, No.1, January, 2001, 32-174.

Tütüncü, A.: *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*, İstanbul, 2004.

Uda, M. J.: *The Oil Pollution Act of 1990: Is There a Bright Future Beyond Valdez*, *Virginia Environmental Law Journal*, Vol. 10, 1990-1991, 403-433.

Wagner, T. J.: *The Oil Pollution Act of 1990: An Analysis*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 21, No. 4, October, 1990, 569-587.