

**HUKUKİ SORUMLULUK VE TAZMİNAT ESASLARI
AÇISINDAN DENİZ ÇEVRESİNİN PETROL VE DİĞER
ZARARLI MADDELERLE KİRLENMESİNDE ACİL
DURUMLARDA MÜDAHALE VE ZARARLARIN
TAZMİNİ ESASLARINA DAİR KANUNUN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Dr. İsmail DEMİR*

ÖZET

Adından da anlaşılacağı üzere “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun”, hem kirlenmeye karşı acil durumlarda müdahale, hem de oluşan zararlar dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarını düzenlemeyi amaçlamaktadır. Çalışmamızda, öncelikle denizlerin gemiler tarafından kirletilmesi sebebiyle hukuki sorumluluğa dair mevzuat ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bilahare, Kanun’un hukuki sorumluluk ve tazminat hükümleri, ayrıntılı olarak incelenmiştir. Kanun’un, 1992 HSS ve 1992 FS’lerinin bir uygulama kanunu olmadığı saptanmıştır. Keza, Kanun, müstakil ve kendine özgü bir hukuki sorumluluk sistemi oluşturmamıştır. Kanun’un asıl hareket noktası ve odağındaki konu, acil müdahale ve hazırlıklı değildir. Hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerinin acil müdahale ile birlikte düzenlenmesi isabetsiz bulunmuştur. İncelememizde Kanun’un uluslararası hukukla uyumlu olmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca, Kanun çok sayıda belirsiz hüküm içermektedir ve sistematiği bozuktur. Dolayısıyla, Kanun’un uygulanmasında bir hayli sorun yaşanacağı kuvvetle muhtemeldir. Sonuç olarak Kanun’un kapsamı, acil müdahale ile

* Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Hukuk Müşaviri.

sınırlı tutulmalı ve denizlerin gemiler tarafından kirletilmesi sebebiyle hukuki sorumluluk ve tazminata dair hükümler Kanun'dan çıkartılmalıdır.

Anahtar Kelimeler: 5312 sayılı Kanun, Petrol, zararlı maddeler, acil durumlarda müdahale, hazırlıklı olma, hukuki sorumluluk, zararların tazmini, mecburi sigorta, uygulama kanunu, 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, 1992 Fon Sözleşmesi, uluslararası sözleşmeler, denizlerin kirletilmesi.

THE ASSESMENT OF "THE ACT ON PRİNCİPLES OF INTERVENTİON İN URGENT CASES OF POLLUTİON OF THE SEA ENVİRONMENT BY OİL AND OTHER NOXİOUS ITEMS AND COMPENSATİON FOR DAMAGE" İN TERMS OF CİVİL LİABİLİTY AND COMPENSATİON PRİNCİPLES FOR DAMAGE

ABSTRACT

As is understood from it's name, The Act on Principles of Intervention in Urgent Cases of Pollution of the Sea Environment by Oil and Other Noxious Items and Compensation for Damage aims at both regulating principles of intervention in urgent cases against pollution and civil liability and compensation for damage took place. In my study, it was first tried to introduce legislation concerning civil liability for pollution of seas by vessels. Later, the Act's civil liability and compensation terms were analysed in detail. It has been established that the Act isn't any application act of 1992 CLC and 1992 FC. Likewise, it hasn't constructed any substantive and original civil liability regime. The Act's original starting point and focus topic are urgent intervention and preparedness. It is identified that civil liability and compensation matters have been regulated together with urgent intervention is inappropriate. In my study, it is established that the Act isn't consistent with international law. Moreover, the Act includes a lot of ambiguous terms and it's system is disordered. Accordingly, it is highly probable that many problems would be exprienced in application of the Act. In conclusion, the scope of Act should be limited with urgent intervention, and it's terms concerning

civil liability and compensation for pollution of seas by vessels should be removed from it.

Keywords: No. 5312 Act, oil, noxious items, intervention in urgent cases, preparedness, civil liability, compensation, compulsory insurance, application act, 1992 Civil Liability Convention, 1992 Fund Convention, international conventions, pollution of seas.

GİRİŞ

Sanayi ve teknolojiye yaşanan baş döndürücü gelişmelere paralel olarak 20. yüzyılın başlarından itibaren petrol ve diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin enerji kaynağı olarak yoğun bir şekilde kullanılmaya başlanmasıyla birlikte Dünya, denizlerin kirlenmesi sorunuyla tanışmıştır. Tüm Dünya’da artmakta olan enerji ihtiyacının karşılanması gereği, diğer taşıma araçlarına nazaran bir hayli ucuz ve kolay olan deniz yoluyla taşımanın daha çok tercih edilmesi, dolayısıyla bu taşımanın gittikçe büyümesine sebep olmaktadır. Deniz kirliliği, kara, hava ve denizlerde gerçekleştirilen muhtelif faaliyetlerden kaynaklanabilir. Fakat, deniz kirliliğinin en önemli kaynağı, çok hızlı gelişme gösteren ve giderek artan deniz yoluyla taşımanın zorunlu unsuru olan gemilerin sebep olduğu kirliliktir. Gemilerin gerek işletilmesi, gerekse karıştığı kazalar sonucunda taşınan petrol ve diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin denize bırakılması, ciddi ve geri dönülemez deniz kirliliği zararlarına yol açmaktadır.

Deniz çevresinin kirlenmesinden neyin anlaşılması gerektiği hususu tartışmalı olmakla beraber deniz kirliliği, genel olarak deniz suyuna muhtelif girdilerin karışması sonucunda doğal dengenin bozulması olarak tanımlanabilir.¹ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) m.1 b.4’de ise deniz çevresinin kirlenmesi, “*Canlı kaynaklara*

¹ Sav, Ö.: Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Ankara 2001, s. 8. Başka bir tanım için bkz. Tütüncü, A.: Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Yenilenmiş 3. B., İstanbul 2004, s. 8.

ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dâhil olmak üzere, deniz çevresine dâhil edilmesi” olarak tanımlanmaktadır.² Bu tanımın deniz çevresinin korunması amacına uygun, daha müttekâmil, kapsayıcı ve yeterli olduğu değerlendirilmektedir.

Kuşkusuz deniz çevresinin korunmasında bütün insanlığın menfaati vardır. Gerek sayı, gerekse hacim olarak çok yüksek miktarlarda taşınmakta olan petrol ve türevleri ile diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin denize bırakılmasının doğurduğu olağanüstü boyutlardaki kirliliğin önlenmesi, başta kıyı devletleri olmak üzere uluslararası deniz topluluğu için ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Tek başına ulusal hukuk düzenlemeleriyle sorunun çözümü imkânsızdır. Dolayısıyla, deniz çevresinin kirletilmesi sorunu, sadece ulusal hukukların değil, aynı zamanda uluslararası hukukun da önemli gündem maddesini oluşturmaktadır ve sorunun çözümü uluslararası seviyede en üst düzeyde işbirliğini zorunlu kılmaktadır. Deniz çevresinin korunması ve kirliliğe bağlı hukuki sorumluluk ve tazminata dair uluslararası enstrümanlar sürekli değişmekte ve geliştirilmektedir.

Deniz çevresinin korunmasına yönelik ilk düzenlemeler, özellikle gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine yönelik çalışmalar, ulusal hukuklarda kendisini göstermektedir ve bu çalışmalar bir hayli gerilere gitmektedir. 1920’li yıllardan itibaren başta ABD ve İngiltere olmak üzere Kanada, İtalya, İspanya, Portekiz ve Hollanda gibi çok sayıda kıyı devleti, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine karşı kendi liman ve kıyılarını korumak için özel kanunlarını meydana

² Bu Sözleşme’nin Türkçe tercümesi için bkz. Özman, A.: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

getirmişlerdir.³ Bu konuda ABD tarafından kabul edilen ve kendi karasuları dâhil seyre elverişli suları kapsamında petrol kirliliğinden kaynaklanan kendine özgü, kapsamlı ve ileri düzenlemeler ihtiva eden 1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanunu (OPA 90) dikkati çekmektedir. Bu Kanun, petrol kirliliğinden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin muhtelif eyalet kanunlarını tek bir kanun altında birleştirmesi bakımından önem arz etmektedir.⁴

Yukarıda zikredilen devletlerin deniz çevresinin korunması, kirliliğe müdahale ve deniz çevresine verilen zararlar sebebiyle tazminat gibi temel meselelerde ulusal hukuklarında sağlamış oldukları ileri düzenleme ve gelişmelere karşılık maalesef Türk Hukuku'nda MARPOL 73/78'e (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*)⁵ taraf olunması hariç yakın zamana kadar ciddi çalışmaların

³ *Abdullayev, C.*: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki – Sorumluluk – Zararın Tazmini), Ankara 2005, s. 276-277; *Abdullahzade, C.*: Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi, AÜHFD 2009, C. 58, S. 4, s. 697; *Kara, H.*: Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul 2005, s. 13-42.

⁴ ABD, daha 1924 yılında Petrol Kirliliği Kanunu'nu kabul etmişti. OPA 90 hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Stephen, J.*: The Oil Pollution Act's Criminal Penalties: On a Collision Course with the Law of the Sea, B. C. Env. Aff. L. Rev., Fall 93, Vol. 21, Issue 1, s. 89-145; *Duncan, M.*: The Oil Pollution Act of 1990's Effect on the Shipowners Limitation of Liability Act, U. S. F. Mar. L. J. 1992-1993, Vol. 5, No.: 2, , s. 303-322; *Kim, I.*: Ten Years After the Enactment of the Oil Pollution Act of 1990: A Success or a Failure, Marine Policy, May 2002, Vol. 26, Issue 3, s. 197-207; *Homan, A. – Steiner, T.*: OPA 90's Impact at Reducing Oil Spills, Marine Policy, July 2008, Vol. 32, Issue 4, s. 711-718; *Swanson, S.*: OPA 90 + 10: The Oil Pollution Act of 1990 After Ten Years, J. Mar. L. & Com. January 2001, Vol. 32, No.: 1, s. 135 vd.

⁵ Bu Sözleşme hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir. Ancak, 1978 yılında yapılan bir Protokol'le Sözleşme'de tadilat yapılarak oluşturulan ve kısa adıyla MARPOL 73/78 olarak adlandırılan "1978 Protokolü ile Değişik 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin 2/10/1983 tarihinde yürürlüğe girmesi sağlanabilmiştir. Türkiye'nin Sözleşme'ye katılımına dair 3/5/1990 tarihli ve 1990/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ekinde Sözleşme'nin Türkçe ve İngilizce metinleri 24/6/1990 tarihli ve 20558 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Bilahare, katılıma dair belge, 10/10/1990 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmekle III ve IV sayılı ekleri hariç olmak üzere Sözleşme, 10/1/1991 tarihinde

yapılmadığı görülmektedir. Ancak, son yıllarda Türkiye'nin, deniz çevresinin kirlenmesine bağlı hukuki sorumluluk, tazmin ve kirliliğe müdahale konularında temel uluslararası enstrümanlardan 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (1969 HSS),⁶ 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (1971 FS)⁷ ve 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme'ye (OPRC

Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Sözleşme'nin I, II ve V sayılı eklerine taraf olmuştur. Bkz.

<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202010.pdf>>

⁶ Türkiye, bu Sözleşme'nin 1992 Protokolü ile değiştirilmiş hâline taraftır. Türkiye'nin 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme'ye Katılmasının Uygun Bulunduğuna Dair 27/1/2000 tarihli ve 4507 sayılı Kanun, 29/1/2000 tarih ve 23948 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak, daha sonra 26/4/2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanun m.2 ile Uygun Bulma Kanunu'nda değişiklik yapılarak "ekli çekince ve beyanla" ifadesi Kanun metninden çıkartılmıştır. Bu Kanun, 9/5/2001 tarihli ve 24397 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bilahare, 244 sayılı Kanun m.3'e göre hazırlanan katılma işlemine dair 15/6/2001 tarihli ve 2001/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye'nin Sözleşme'ye katılımına dair belge ise 15/8/2001 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmekle, Sözleşme, 17/8/2002 tarihinden itibaren Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir.

⁷ Türkiye, bu Sözleşme'nin 1992 Protokolü ile değiştirilmiş hâline taraftır. Türkiye'nin 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme'ye Katılmasının Uygun Bulunduğuna Dair 27/1/2000 tarihli ve 4508 sayılı Kanun, 29/1/2000 tarih ve 23948 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak, daha sonra 26/4/2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanun m.2 ile Uygun Bulma Kanunu'nda değişiklik yapılarak "ekli çekince ile" ifadesi Kanun metninden çıkartılmıştır. Bu Kanun, 9/5/2001 tarihli ve 24397 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bilahare, 244 sayılı Kanun m.3'e göre hazırlanan katılma işlemine dair 15/6/2001 tarihli ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye'nin Sözleşme'ye katılımına dair belge ise 15/8/2001 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmekle, Sözleşme, 17/8/2002 tarihinden itibaren Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir.

1990)⁸ taraf olmasıyla birlikte iç hukukta da önemli gelişmeler yaşanmaya başlanmıştır.

Bu gelişmeler, 2872 sayılı ÇK⁹ ile 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun (bundan sonra Kanun olarak anılacaktır)¹⁰ ve bu Kanun'a dayanılarak çıkartılan Uygulama Yönetmeliği'dir.¹¹ Çalışmamızda Kanun'un, gemiler tarafından deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesi durumunda doğacak hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarına ilişkin hükümleri incelenmiş olup deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi ve müdahale esaslarına ilişkin hükümleri üzerinde durulmamıştır.

⁸ Türkiye'nin 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme'ye Katılmasının Uygun Bulunduğuna Dair 11/6/2003 tarihli ve 4882 sayılı Kanun, 17/6/2003 tarihli ve 25141 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bilahare, 244 sayılı Kanun m.3'e göre hazırlanan katılma işlemine dair 25/8/2003 tarihli ve 2003/6084 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 18/9/2003 tarihli ve 25233 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye'nin Sözleşme'ye katılımına dair belge ise 1/7/2004 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmekle, Sözleşme, 1/10/2004 tarihinden itibaren Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202010.pdf>>

⁹ 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı ÇK, 11/8/1983 tarihli ve 18132 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun'da 26/4/2006 tarihli ve 5491 sayılı Kanun ile oldukça kapsamlı değişiklikler yapılmıştır.

¹⁰ 3/3/2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 11/3/2005 tarihli ve 25752 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹¹ Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği, (bundan sonra Yönetmelik olarak anılacaktır) 21/10/2006 tarihli ve 26326 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

I. DENİZLERİN GEMİLER TARAFINDAN KİRLLETİLMESİ SEBEBİYLE HUKUKİ SORUMLULUK VE TAZMİNATA DAİR DÜZENLEMELER

1. Ulusal Mevzuat

A. ÇK Hükümleri

Denizlerin kirletilmesi, çevre kirliliğinden bağımsız düşünülemez. Deniz kirliliği, çevre kirliliğinin önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Türk Hukuku'nda çevrenin korunması ve çevre meselelerinin çözümünde temel kanun, 2872 sayılı ÇK'dur. Nitekim, ÇK m.1'de bu Kanun'un amacının, bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak olduğu belirtilmektedir.

ÇK'nda deniz çevresinin kirlenmesi, açıkça tanımlanmamakla beraber "tanımlar" başlıklı m.2'de yer alan çevre kirliliği tanımının deniz kirliliğini de kapsadığı kabul edilmelidir.¹² Keza, ÇK'nda deniz çevresinin gemiler tarafından kirletilmesi ve buna bağlı hukuki sorumluluk ve tazminat esasları, müstakil ve sistematik bir şekilde düzenlenmiş değildir.¹³ Bununla beraber deniz çevresinin kirlenmesiyle alakalı iki hüküm dikkati çekmektedir. Bunlar; ÇK m.20'de yer alan idari para cezaları¹⁴ ile m. 11 f.21'de yer alan atık alım tesislerine¹⁵ ilişkin

¹² Bu maddede çevre kirliliği, "Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki" olarak tanımlanmıştır.

¹³ Yalnızca, "İdari nitelikteki cezalar" başlıklı m.20 b.(ı)'da, bu Kanun'da öngörülen yasaklara ve sınırlamalara aykırı olarak ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında ve bunlarla bağlantılı sularda petrol ve türevleri tahliyesi ve deşarjı yapan tankerler, kirli balast tahliyesi yapan tankerler, petrol türevleri veya kirli balast tahliyesi yapan gemi ve diğer deniz vasıtaları ile katı atık bırakan veya evsel atıksu deşarjı yapan tanker, gemi ve diğer deniz araçlarına uygulanacak idari para cezalarına ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

¹⁴ ÇK m.20, atık alım tesislerinin kurulmaması ile bu Kanun'da öngörülen yasaklara ve sınırlamalara aykırı olarak ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında ve bunlarla bağlantılı sularda, tabii veya suni göller ve baraj gölleriyle akarsularda petrol ve petrol türevleri tahliyesi ve deşarjı yapan

hükümlerdir. Bu durum karşısında Kanun'un yürürlüğünden önceki dönem ile yürürlükten sonra fakat Kanun'un kapsamı dışındaki olaylar bakımından deniz çevresinin kirlenmesi, müdahale, hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerinde ÇK'nun hukuki sorumluluğa dair aşağıda belirtilen hükümlerinin uygulama alanı bulacağı söylenebilir.¹⁶

“Kirlenme yasağı” başlıklı ÇK m.8, genel kirlenme yasağı prensibini ortaya koymaktadır. Kirlenme yasağı, kirliliğin önlenmesi, durdurulması, etkilerinin giderilmesi veya azaltılması için gerekli tedbirlerin alınmasını öngörmektedir. Düzenleme, bir objektif özen yükümlülüğü olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, kirlenmenin hukuka aykırı bir davranışını aramak her zaman zorunlu değildir. Kirlilik sonucunun hukuka aykırı olması

tankerler, kirli balast tahliyesi yapan tankerler, petrol türevleri veya kirli balast tahliyesi yapan gemi ve diğer deniz vasıtaları ile katı atık bırakan veya evsel atıksu deşarjı yapan tanker, gemi ve diğer deniz araçları için geminin tonajına bağlı olarak değişen miktarlarda hesaplanan idari para cezaları kabul etmiştir. İdari para cezasının derhal ve defaten ödenmemesi veya bu hususta yeterli teminat gösterilmemesi hâlinde gemi veya diğer deniz vasıtaları en yakın liman yetkilisine teslim edilerek seyrüseferden men edilir. [m.20 b.(1) ab.4]

¹⁵ 26/4/2006 tarihli ve 5491 sayılı Kanun m.8 ile değişik ÇK m.11 f.21'de liman, tersane, gemi bakım-onarım, gemi söküm, marina gibi kıyı tesislerinin; kendi tesislerinde ve gemi ve diğer deniz araçlarında oluşan petrolü, yağlı katı atıklar ve sintine, kirli balast, slaç, slop gibi sıvı atıklar ile evsel atıksu ve katı atıkların alınması, depolanması, taşınması ve bertarafı ile ilgili işlemleri ve tesisleri yapmak ve yaptırmakla yükümlü olduklarına dair düzenleme, deniz kirliliği, kirliliğin önlenmesi ve denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin önlenmesine ilişkin özel hükümler ihtiva etmesi bakımından özel ehemmiyet arz etmekte ve Türkiye'nin bu konudaki hassasiyetini ortaya koymaktadır. Böylece, MARPOL 73/78'de de özel olarak zikredilen ve önem verilen alım tesislerinin zorunluluğu, Türk Hukuku'nda ulusal mevzuatta özel olarak vurgulanmış olmaktadır. Düzenlemeyle petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin sistemin uygulanması açısından başarılı bir düzenleme olduğu söylenebilir. *Abdullahzade*, *Son Gelişmeler*, s. 700.

¹⁶ Kanun'un yürürlüğe girmesinden önceki dönem bakımından ÇK'nun ilgili hükümlerinin deniz kirliliğine ilişkin düzenlemeler bakımından uygun olmayacağı, bir çok yönden aşırıya kaçtığı, gemilerden kaynaklanan kirlilik için özel düzenlemelerin gerektiği ve bu hükümlerin işletme maliyetlerini artırarak rekabet gücünü olumsuz etkileyeceği, dolayısıyla yeterli bulunmadığı doktrinde haklı olarak ileri sürülmekteydi. Bkz. *Kender*, R. – *Ünan*, S. – *Aybay*, G. – *Ilgın*, S. – *Teoman*, O. – *Ersoy*, E.: *Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu*, Deniz Ticaret Odası, Ekim 1990, s. 16-17.

yeterlidir.¹⁷ Bu maddenin, 5491 sayılı Kanun m.3 ile değişik ÇK m.3 b.(g) hükmüyle birlikte ele alınması gereklidir. Buna göre kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar, kirleten veya bozulmayan neden olan tarafından karşılanır. Kirletenin, kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemlerin alınması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edilir.

Kirlenme sebebiyle hukuki sorumluluk ve tazminata dair hükümler ise “Çeşitli Hükümler” başlıklı Altıncı Bölüm, “Kirletenin sorumluluğu” başlıklı m.28’de yer almaktadır. ÇK m.28 f.1’e göre çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar. Ayrıca, kirletenin meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır. (m.28 f.2) Zamanaşımını düzenleyen ÇK m.28 f.3’e göre ise çevreye verilen zararların tazminine ilişkin talepler, zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl sonra zamanaşımına uğrar.

Görüldüğü üzere, ÇK’na göre sorumluluk; kirlenmeyi önleme tedbirlerinden sorumluluk ve kirlenme zararlarından sorumluluk olarak ikiye ayrılmaktadır. Önleme, kirlenmeyi önlemek, durdurmak, sınırlamak, gidermek (temizlemek) ve azaltmak anlamına gelmektedir. Önleme tedbirlerinden dolayı sorumluluk, bir olağan sebep sorumluluğudur.¹⁸Çevrenin kirlenmesi zararlarından dolayı sorumluluğun

¹⁷ Tandoğan, H.: 2872 Sayılı Çevre Kanununa Göre Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk, YD Ocak-Nisan 1986, C. 12, S. 1-2, s. 44.

¹⁸ Ertaş, Ş.: Çevre Hukuku, İzmir 1997, s. 87; Yavuz, C.: Türk Hukukunda Çevre Kirletenlerin Hukuki Sorumluluğu, Hukuk Araştırmaları, C.V, S. 1-3, s. 38; Ünan, S.: Gemilerden Sızan veya Birakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1986, s. 242.

ise ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu genellikle kabul edilmektedir.¹⁹

Bir deniz kirliliği hadisesinde ÇK'na dayanan sorumluluğun şartları ile başka sebep sorumluluklarının şartları aynı zamanda gerçekleşebilir. Bu durumda hakların telahuku meselesi doğar.²⁰ Bu durumda, baskın görüş ÇK m.28 f.2 hükmünden açıkça anlaşılacağı üzere ÇK ile kirlitenin sorumluluğu hakkında getirilen hükümlerin diğer sorumlulukları bertaraf etmediği yönündedir. Dolayısıyla, zarar gören, olayda hangi şartları lehinde görüyorsa ona göre seçim hakkını kullanarak davasını ÇK m.28 f.1, TTK m.947, BK m.55 veya donatanın kişisel kusurundan dolayı BK m.41'e dayandırabilir.²¹

Gemilerin neden olduğu kirlenme zararlarından sorumluluğun kime ait olacağı hususuyla ilgili olarak ÇK, belli bir sorumlu şahıs tayin etmemiştir. Dolayısıyla, fiiliyle zarara yol açan gemiadamı da sorumlu tutulabilir. Keza, donatana da sorumluluk yüklenebilir. Ancak, gemiadamına objektif sorumluluk yüklenmesi, deniz hukuku

¹⁹ Tandoğan, s. 39-42; Çağa, T. – Kender, R.: Deniz Ticareti Hukuku C.I, B.12, İstanbul 2002, s. 135; Çörtoğlu, S.: Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukla Taşınmaz Mülkiyetinin Aşkın Kullanılmasından Doğan Sorumluluğun Karşılaştırılması, YD Ocak-Nisan 1986, C.12, S. 1-2, s. 81; Helvacı, İ.: Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1989, s. 11-12; Karahasan, M. R.: Sorumluluk Hukuku, Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk, I. Kitap, İstanbul 1995, s. 689; Ünan, S.: s. 242. Sorumluluğun çevre korunmasının önemine dayanan bir sebep olmaktan sorumluluğa dayandığı hakkında bkz. Oğuzman, K. – Öz, Turgut.: Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, İstanbul 2000, s. 635; Sorumluluğun fedakarlığın denkleştirilmesine dayandığı hakkında bkz. Uluşan, İ.: Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukta Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi, YD Ocak-Nisan 1986, C. 12, , S. 1-2, s. 73 vd.

²⁰ Hakların telahuku için aynı isteğin kanundaki birden fazla hükme göre de haklı görülmesi ve uygulanması mümkün görülen hükümlerden birinin diğerine göre özel hüküm mahiyetinde olmaması gerekir. Gürsoy, K. T.: Dava Hakkının Telahuku, AÜHFD 1974, C. XXXI, S. 1-4, s. 149; Kuru, B.: Hukuk Muhakemeleri Usulü, B.6, C.II, İstanbul 2001, s. 1502.

²¹ 3.HD,6.2.1997,E.1997/458,K.1997/1307 (www.Kazanci.com.tr/khoz/belediye/files/3hd-1997-458.htm); Tekil, F.: Deniz Hukuku, B.5, İstanbul 1998, s. 172-173; Çörtoğlu, s. 77-99; Tandoğan, s. 51; Ünan, S.: s. 229; Oğuzman, K. – Öz, T.: s. 639.

prensipleriyle bağdaşmaz.²² ÇK m.2’de yer alan “kirleten”²³ tanımına nazaran kirleten sıfatıyla sorumluluğun doğması için dolaylı sebep olmanın yeterli olduğu belirtilmelidir. Kirletmenin hukuka aykırı olması şartı aranmaz. Ancak, kirlenme standartlarını ve kirlenmeyi önleme yöntemlerini belirleyen yönetmeliklere uyulmaması, bir çeşit hukuka aykırılık olarak yorumlanabilir.²⁴

B. 5312 Sayılı Kanun

a) Geçmişi

Kanun’un geçmişi, oldukça gerilere gitmektedir. İlk olarak Çevre Bakanlığı’nca 1993 yılında “Ulusal Deniz Acil Müdahale Kanun Tasarısı” hazırlanmıştır. Bu Kanun Taslağı, münhasır ekonomik bölge dâhil deniz alanlarındaki muhtelif faaliyetler sonucunda çevreye ve ekolojik dengeye verilecek zararların, bu alanlarda yaşan insanların ekonomik ve sosyal refahı üzerindeki etkilerin azaltılması amacıyla zamanında ve gerekli tedbirlerin alınmasını, yetki ve sorumlulukların belirlenmesini ve Deniz Acil Müdahale Planlarının uygulanmasını amaçlamakta idi. Bu amaçla, Ulusal, Bölgesel ve Mahalli Acil Deniz Müdahale Planlarının hazırlanmasını ve Ulusal Deniz Acil Müdahale İcra Kurulu oluşturulmasını öngörmekteydi. Taslak m.31 ise kanun kapsamına giren olaylarda kirliliğe neden olan kişi veya kuruluşun meydana gelen zararları tazmin etmek ve kirliliğin giderilmesi veya kurtarma operasyonları için yapılan harcamaları ödemekle yükümlü olduğunu, üçüncü şahısların olayla ilgili uğradığı zararlardan ötürü zarara neden olanın genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğunun saklı olduğunu belirtmekte idi. Ancak, ilgili kurum ve kuruluşlardan gelen görüşler karşısında yeterli ilerleme sağlanamaması sebebiyle bu Tasarı, Başbakanlığa sevkedilemedi.

²² Ünan, s. 246-247.

²³ Bu maddede kirleten, “faaliyetleri sırasında veya sonrasında doğrudan veya dolaylı olarak çevre kirliliğine, ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına neden olan gerçek ve tüzel kişiler” olarak tanımlanmıştır.

²⁴ Tandoğan, s. 43.

Bu arada aynı amaçla çalışmalara devam eden Denizcilik Müsteşarlığınca bu sefer 1997 yılında “Deniz Kirliliğinin Önlenmesine ve Acil Durumlarda Müdahale Esaslarına Dair Kanun Tasarısı” isimli bir Taslak hazırlanmıştır. Bu Taslak da önleme ve acil durumlara dair teknik düzenlemelerin dışında önceki Taslağa paralel hükümler ihtiva etmekte idi. Ancak, Taslak Kanun’un amacı bakımından; deniz araçları, kıyı tesisleri, boru hatları ve açık deniz tesislerine vurgu yapılması; donatan, işleyen, kaptan ve acentanın deniz kirliliğinin önlenmesi ve acil durumlarda müdahale bakımından yükümlü şahıslar olarak belirtilmesi dikkati çekmekte idi. Ayrıca, deniz kirliliğine müdahale ve oluşan zararlardan sorumluluk, müdahale masraf ve zararların kapsamı, üçüncü şahısların sorumluluğu, sorumluluk limitleri, faiz, mecburi sigorta ve cezai hükümlere ilişkin ayrıntılı düzenlemelere yer verilmişti. Kanun Taslağı, mevcut hâliyle OPA 90’a benzemekteydi. Denizcilik Müsteşarlığı koordinasyonunda ilgili kurum ve kuruluşların da iştirakiyle bir dizi yürütülen çalışmalara rağmen bu Taslak üzerinde de tam mutabakat sağlanamadı.

Bilahare, aynı Taslak temelinde Çevre Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nce müştereken hazırlanan aynı isimli yeni bir Taslak, Mayıs 2000’de Çevre Bakanlığı koordinasyonunda ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerine açıldı. Bu Taslak, amaç, kapsam ve tanımlar bakımından bir hayli geniştir. “Amaç” başlıklı m.1’de Türkiye’nin deniz ülkesinde ve uluslararası hukuka göre egemen hak ve yetkilerini kullandığı deniz alanları ile nükleer maddelerden kaynaklanacak kirlenmeye referans yapılması, önem arz etmekteydi. Ayrıca, askerî kurum ve kuruluşları da kapsamına almaktaydı. Bu Taslak’ta da mali sorumluluk belgeleri, zarardan sorumluluk, zararların ilgili kurum ve kuruluşlarca müştereken hazırlanacak bir komisyon marifetiyle tespiti, tazminatın paylaşılması ve zamanaşımına dair hükümler yer almaktaydı. Taslak, önceki çalışmalara paralel bir şekilde ulusal, yerel ve bölgesel seviyede deniz acil müdahale planlarının hazırlanmasını ve belirtilen seviyelerde plan koordinatörlerinin

belirlenmesini öngörmekteydi. Uzun çalışmalar sonucunda Başbakanlığa sunulan Taslak, hükümet değişikliği sebebiyle TBMM'ne sevkedilememiş, ancak Çevre Bakanlığı'nca aynı Taslak temelinde yeniden çalışmalara başlanmıştır. Bu arada Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği, konuyla ilgili olarak Kanun Taslağı'na "Türk Karasuları ve Münhasır Ekonomik Bölgesi"ne girecek gemilere standartlar getiren düzenlemelerin eklenmesi yönündeki talebini 24/10/2002 tarih ve 0500-116-02 (05) yazısıyla Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı'na bildirmiştir.

Bu önerinin de dikkate alınması suretiyle önceki Taslak temelinde hazırlanan ve üzerinde mutabık kalınan Tasarı metni, nihayet 21/7/2004 tarihinde Başbakanlık tarafından TBMM'ne sevkedilmiştir. TBMM Çevre Komisyonu'nda 3/11/2004 tarihinde yapılan görüşmelerde 1/876 Esas Numaralı Kanun Tasarısı'nın bir alt komisyonda ele alınması kararlaştırılmıştır. Bilahare, 9/11/2004 tarihinde alt komisyon görüşmelerinin tamamlanmasını²⁵ müteakip yeniden Çevre Komisyonu'na havale edilen Tasarı, 3/5/2005 tarihinde TBMM Genel Kurulu'nda kabul edilerek kanunlaşmıştır. Kuşkusuz, ULLA isimli geminin 6/9/2004 tarihinde atık yüküyle birlikte İskenderun Körfezi'nde demirli hâlde iken batması, Kanun'un yürürlük sürecini hızlandırmıştır.

b) Yasama Amacı

Kanun'un temel iki amacı bulunmaktadır: Bunlar; deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesi olaylarında yapılacak acil müdahaleye ilişkin usul ve esaslar ile kirlenme olayları sonucu doğan zararların tazmini esaslarının düzenlenmesidir. [m.1 b.(a) ve (b)] Kanun, bu amacın gerçekleştirilmesinde deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükleri, hareket noktası olarak esas almaktadır.

²⁵ Alt Komisyon Raporu için bkz. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Tasarısı ve Çevre Komisyon Raporu (1/876), Dönem: 22, Yasama Yılı: 718, TBMM Sıra Sayısı: 718, s. 7 (<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>).

(m.1) Deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konuları, birbirleriyle yakından bağlantılıdır. Genel anlamda deniz kirliliğinin önlenmesinin deniz emniyetinin bir parçasını oluşturduğu söylenebilir. Bu sebeple düzenlemenin felsefesi bakımından belirtilen referans noktaları isabetlidir. Kanun m.1 b.(c) ve (d) ise sırasıyla uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını ve Kanun kapsamındaki kişilerle, kurum, kuruluş, gemi ve tesislerin ilgililerinin yetki, görev ve sorumluluklarının belirlenmesinden bahsetmektedir. Esasında, son iki bent hükmünün, Kanun'un belirtilen iki temel amacının gerçekleştirilmesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerekir.

Genel gerekçede de belirtilen amaçlara yönelik ifadeler²⁶ yer almaktadır. Taraf olunan uluslararası düzenlemelerin iç hukuk düzenlemelerine yansıtılması gereğinden bahsedilmesine rağmen maalesef ne genel gerekçede, ne de madde gerekçelerinde taraf olunan hiçbir uluslararası sözleşmeden bahsedilmemiştir. Oysa, Kanun'un amacı dikkate alındığında akla gelecek uluslararası sözleşmeler; müdahale bakımından OPRC 1990,²⁷ hukuki sorumluluk bakımından ise 1992 HSS ve 1992 FS'leridir. Zira, OPRC 1990'da düzenlenen hak ve yükümlülükler, bire bir Kanun'un amaçlarıyla örtüşmektedir. Diğer yandan, nükleer maddelerin deniz yoluyla taşınması hariç deniz kirliliği

²⁶ Kirlenmeye bağlı hukuki sorumlulukla ilgili olarak; kirlenme sonucu zararların tazmininin, kirlenmeye sebep olanların önceden bazı sigorta sistemleri ile tazminat garantileri sağlaması ile mümkün olduğu, müdahale ve zararların tazmini konusunda taraf olduğumuz uluslararası düzenlemelerle üstlenilen yükümlülükler ile hak ve yetkilerin iç hukuk düzenlemelerine yansıtılmasının vazgeçilmez bir ihtiyaç olduğu, üç tarafı denizlerle çevrili, petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemi trafiğine yoğun olarak maruz kalan ülkemiz için ayrı bir önem taşıdığı, Tasarı'nın bugüne kadar Türk Boğazları'nda ve Türkiye'nin yetki alanlarında meydana gelen olaylarda müdahale ve tazmin konularında yaşanan olumsuzlukların giderilmesi amacıyla hazırlandığı belirtilmektedir. Bkz. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Tasarısı ve Çevre Komisyon Raporu (1/876), Dönem: 22, Yasama Yılı: 718, TBMM Sıra Sayısı: 718, s. 1 (<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>).

²⁷ Bkz. dp. 8.

zararlarından hukuki sorumluluk ve tazminata ilişkin 1992 HSS ve 1992 FS dışında Türkiye'nin taraf olduğu bir Uluslararası Sözleşme bulunmamaktadır.

c) Kanun'un 1992 HSS ve 1992 FS'lerinin Uygulama Kanunu Niteliğinde Olmaması

Kanun, 1992 HSS ve 1992 FS'lerinin uygulama kanunu niteliğinde değildir. Kanun, yukarıda da zikredildiği üzere acil durumlarda müdahale ve zararların tazmini esaslarını düzenlemeyi amaçlamaktadır. Bir uluslararası sözleşmenin uygulama kanunu ise tabiatı gereği münhasıran ve somut olarak o uluslararası sözleşmenin iç hukukta nasıl uygulanacağını, ihtilafların hangi yetkili ve görevli mahkemelerde görüleceğini, sözleşmede öngörülen yükümlülüklerin ülkelerin ulusal hukukları sistemi içinde ne şekilde ve hangi makamlarca yerine getirileceğini, sözleşmenin taraf devletlere verdiği yetkilerin kullanılması esasları ile ulusal mevzuatta yapılabilecek sair değişiklikleri, o sözleşmelere uyulması konusundaki yaptırımlar dâhil sair esasları düzenlemeyi amaçlamaktadır. 1992 HSS ve 1992 FS'ne taraf çoğu devletlerde bu Sözleşmeler'in uygulanmasına dair bir uygulama kanunu mevcut olduğu hâlde henüz Ülkemizin bir uygulama kanunu bulunmamaktadır. Bu durum, uluslararası platformlarda özellikle IOPC Fon Toplantılarında gerek fon yönetimi, gerekse bazı ülkelerce zaman zaman gündeme getirilmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığınca henüz 1992 HSS ve 1992 FS'lerinin yürürlüğe girmediği bir zamanda, 1999 yılının sonlarında uygulama kanunu çalışmalarına başlanmıştır. Bu Sözleşmeler'in yürürlüğe girmesiyle birlikte çalışmalar hızlandırılmıştır. 2005 yılında hazırlanan ve üzerinde Çevre ve Orman Bakanlığı hariç olmak üzere hemen hemen ilgili bütün kurum ve kuruluşlarca mutabakat sağlanan Kanun Taslağı,²⁸

²⁸ Uygulama Kanunu Taslağı, ana hatları bakımından; 1992 HSS ve 1992 FS'lerinin uygulama alanı, Sözleşmeler'in kıyasen ve münhasıran uygulanması, kılavuzlar için sorumluluk sınırı, kişisel sorumlulukta fon tesisi ve sorumluluğun sınırlandırılmayacağı

TBMM'ne gönderilmek üzere Başbakanlığa sunulmuştur. Gerekli mutabakatın sağlanması amacıyla Başbakanlık nezdinde yapılan toplantıda Çevre ve Orman Bakanlığı'nın aykırı görüşleri giderilemediğinden Uygulama Kanun Taslağı askıya alınmıştır.²⁹ Çevre ve Orman Bakanlığı'nın Uygulama Kanun Taslağı'na yönelik en önemli itirazı, Kanun'un aynı zamanda 1992 HSS ve 1992 FS'lerinin uygulama kanunu niteliğinde olduğu, dolayısıyla Taslağa gerek olmadığı noktasında toplanmıştır. Ne yazık ki, Denizcilik Müsteşarlığı'nca Kanun'un bir Uygulama Kanunu niteliğinde olmadığına dair yapılan açıklama ve ileri sürülen görüşler, Başbakanlık nezdinde kabul görmemiştir.

Kanun, Türkiye'nin taraf olduğu hukukî sorumluluk ve zorunlu sigortaya ilişkin uluslararası sözleşmelere sadece atıf yapmakta, ancak bu sözleşmeleri somut olarak belirtmediği gibi uygulanmalarına dair ayrıntılı esasları ortaya koymamaktadır.³⁰ Nitekim, Kanun'un “Zararların

hâller, hukuki sorumluluğa ilişkin teminat, faiz vs. konular ile sigorta ve mali güvence sertifikaları, 1992 Fonu'na yapılacak katkı paylarına ilişkin yükümlülük ve idari düzenlemeler ile görevli ve yetkili mahkeme gibi konularda yeni hükümler getirmekteydi. Söz konusu Kanun Taslağı, TTK Deniz Ticaret Alt Komisyon üyeleri Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi Doç. Dr. Kerim ATAMER ile Denizcilik Müsteşarlığı I. Hukuk Müşaviri İsmail DEMİR tarafından koordine edilmiş ve müştereken hazırlanmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, K.: Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra, İstanbul 2006, s. 51-55; *Atamer*, K.: “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı”na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gereçesi, Ünal Tekinalp'e Armağan, Bilgi Toplumunda Hukuk, C. I, İstanbul 2003, s. 849-905.

²⁹ Uygulama Kanunu Taslağı'nın askıya alınması üzerine TTK Deniz Ticareti Alt Komisyonu, 1976 Sözleşmesi'yle birlikte 1992 HSS ve 1992 FS'lerine ilişkin hükümlerin TTK Tasarısı'na alınmasına karar vermiş, bu çerçevede oluşturulan metin, TTK Ana Komisyonu'nca kabul edilerek TTK Tasarısı'nın “Deniz Ticareti” başlıklı Beşinci Kitabına “Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini” başlıklı Yedinci Kısımına dâhil edilmiştir. Bu hükümler, Uygulama Kanunu Taslağı'nda yer alan hükümlere paralel hükümler ihtiva etmektedir. Bilâhare, TTK Tasarısının ilgili hükümleri, bazı değişikliklerle 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı yeni TTK'nun 1336 ilâ 1349. maddeleri olarak yerini almıştır. Böylece, Kanun'un uygulama kapsamı bakımından ortaya çıkabilecek sorunlar, belirli ölçüde engellenmiştir. Yeni TTK için bkz. 14/2/2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete.

³⁰ Kanun'un genel ve madde gerekçelerinde dahi 1992 HSS ve 1992 FS zikredilmemiştir.

Tazmini” başlıklı 3. Bölümü, genel olarak hukuki sorumluluk ve tazminata ilişkin esasları düzenlemekle birlikte bu bölüme ait hiçbir maddede 1992 HSS ve 1992 FS’lerinin uygulanmasına, bu Sözleşmeler’in verdiği yetkilerin kullanılmasına yönelik somut hükümler yer almamakta, sadece Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde öngörülen malî garantilerden bahsedilmektedir.

Diğer taraftan, aşağıda incelendiği üzere Kanun; zararların tespiti, zarar görenlerin Müsteşarlığa başvurması, tazminatın paylaşılması, zamanaşımı süresi ve mali sorumluluk garantilerinin bildirim gibi konularda 1992 HSS ve 1992 FS hükümlerine aykırı çok sayıda hüküm ihtiva etmektedir. Oysa bir uluslararası sözleşmeye ait uygulama kanunu, dayanağını oluşturan o sözleşmeye aykırı hükümler ihtiva edemez.

2. Uluslararası Mevzuat

A. 1992 HSS ve 1992 FS’leri

a. Genel Olarak

Özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren petrol yüklü tankerlerin karıştığı deniz kazaları sonucu çok sayıda petrolün deniz çevresine bırakılması veya sızması sonucu çok ciddi boyutlara ulaşan deniz kirliliği hadiseleri, meselenin uluslararası nitelik kazanmasına sebep olmuştur. Artık deniz kirliliğinin kıyı devletleriyle sınırlı kalmadığı anlaşılmıştır. Meydana gelen deniz kirliliği sonucu uğranılan zararların tazmini, zarardan sorumlu olacak tarafların belirlenmesi, sorumluluğun sınırlandırılması, sigorta veya mali güvence gibi konularda uluslararası seviyede kabul edilmiş bir metin mevcut değildi. Petrol kirliliği sonucu maruz kalınan zararların ulusal hukuklar temelinde kusur sorumluluğuna dayalı genel hukuk prensipleriyle tazmini yetersizdi. Keza, karasularının ötesindeki deniz alanlarında meydana gelen kazalar sebebiyle sorumluluk, yabancılık unsuru taşıyan olaylarda uygulanacak yetkili hukukun belirlenmesi ve kararın icrası gibi konularda büyük ihtilaflar doğmaktaydı.

1967’de vuku bulan Torrey Canyon deniz kazası, gerek petrol kirliliği sebebiyle doğan zararların karşılanmasından hukuki sorumluluk, gerekse karasularının ötesindeki deniz alanlarında kıyı devletlerinin kirliliğe müdahale konusundaki yetkilerinin düzenlenmesi açısından bir dönüm noktası oluşturmuştur. Bu kazayı müteakip derhal IMO önderliğinde gerçekleştirilen diplomatik konferanslar sonucunda petrol yüklü tankerlerin sebep olduğu deniz kirliliğinin yol açtığı zararlar dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazmin esaslarının benimsendiği 1969 HSS ve bu Sözleşme’yle tam olarak karşılanamayan zararların kurulacak bir uluslararası fon ile tazmin edilmesine dair 1971 FS’leri³¹ kabul edilmiştir. Bilahare, bu Sözleşmeler’de değişiklik öngören 1984 Protokolleri’nin yürürlüğe girmemesi üzerine 1969 HSS ve 1971 FS’leri, 1992 yılında başta sorumluluk limitlerinin yükseltilmesi olmak üzere kapsamlı bir revizyona uğramıştır. Türkiye’nin de tarafı olduğu 1992 HSS ve 1992 FS, Dünya çapında çok geniş bir kabul görmüştür.³² 1992 HSS ve 1992 FS ile kurulan rejimin temeli ve çerçevesi, orijinal olarak 1969 HSS ve 1971 FS’ne dayanmaktadır.

b. 1992 HSS

1992 HSS, petrol kirliliği zararları³³ dolayısıyla gemi maliklerinin sorumluluklarını düzenlemektedir.³⁴ 1992 HSS m.III f.1 hükmüne göre bu

³¹ 1969 HSS ve 1971 FS’lerinin tadiline dair 1984 yılında iki adet protokol kabul edilmiştir: 1984 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme’nin Tadiline Dair Protokol (*Protocol of 1984 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*) ve 1984 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fon Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme’nin Tadiline Dair Protokol (*Protocol of 1984 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971*). Protokol metinleri için sırasıyla bkz. LEG/CONF. 6/66, May 25, 1984 ve LEG/CONF. 6/67, May 25, 1984. Protokoller, 1969 HSS ve 1971 FS’lerinin çok sayıda eksikliklerini gidererek geliştirilmesine ve kirlenme zararlarının tazminine önemli katkı sağlamalarına hiçbir zaman yürürlüğe girememiştir.

³² 1992 HSS’ne 123 devlet, 1992 FS’ne ise 105 devlet taraf olmuştur. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>

³³ 1992 HSS m.1 b.6’da kirlenme zararı:

“a) Çevrenin bozulmasından kaynaklanan kâr kaybının dışında çevre bozulması dolayısıyla tazminatın, fiilen yapılan veya yapılacak olan makul eski hâle getirme tedbirlerinin maliyetiyle sınırlı olması kaydıyla; gemiden nerede olursa olsun sızan veya

madde f.2-3’de belirtilen hâller hariç olmak üzere geminin hadise³⁵ zamanındaki maliki, bu hadise sonucunda geminin sebep olduğu bütün kirlenme zararlarından sorumludur. Hadisenin bir olaylar zincirinden oluşması hâlinde ise ilk olay tarihindeki gemi maliki sorumludur. Bu Sözleşme kapsamında oluşan kirlenme zararından, sadece geminin maliki sorumlu olup kural olarak sorumluluğun diğer şahıslara³⁶ kanalize edilmesi mümkün değildir. Ayrıca, bu Sözleşme kapsamı dışında kirlenme zararı için gemi malikinden hiçbir tazminat talebinde bulunulamaz.(m.III f.4) Malikin üçüncü şahıslara karşı rücu hakkı saklıdır. (m.III f.5) İki veya daha fazla geminin karıştığı bir hadise dolayısıyla kirlenme zararı meydana geldiğinde, ilgili bütün gemilerin malikleri, makul bir şekilde

bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün zıya veya zararları,

b) Önleyici tedbirlerin maliyetlerini ve ayrıca önleyici tedbirlerin sebep olduğu zıya veya zararı” şeklinde tanımlanmıştır.

Böylece, 1969 HSS’den farklı olarak kâr kaybı da zarar kapsamına alınmış ve çevrenin bozulmasından kaynaklanan tazminatın makul olmaları şartıyla alınan tedbirlerin maliyetleriyle sınırlı olması benimsenmiştir. Temizleme masrafları dâhil önleme tedbirlerine ilişkin masraflar, mala verilen zararlar, ekonomik kayıplar ve çevrenin yeniden eski hâle getirilmesi ve inşası için yapılan masrafların tazmini gerekmektedir. Bu arada, 1969 HSS ve 1971 FS’nden farklı olarak 1992 HSS m.I b.8 hükmü ile petrol sızmamış veya dökülmemiş olsa dahi ciddi ve ağır bir tehdit varsa alınan önlemlerin, önleme tedbiri olarak kabul edilmek suretiyle tazmin edilmesi gerektiği belirtilmelidir. *Gauci, G.: Oil Pollution At Sea: Civil Liability and Compensation for Damage, England, 1997, s. 36.*

³⁴ 1992 HSS m.I b.3’e göre gemi maliki; gemi sicilinde geminin adlarına tescil edilmiş olduğu kişi veya kişileri; geminin sicilinde müseccel olmaması hâlinde ise geminin mülkiyetine sahip kişi veya kişileri ifade etmektedir. Şu kadar ki, geminin bir devletin mülkiyetinde olup da bu devlette geminin işleteni (*operator*) olarak müseccel bir şirket tarafından işletilmesi hâlinde bu şirket, malik sayılır.

³⁵ 1992 HSS m.I b.8, hadiseyi “kirlenme zararına neden olan veya bu tür zarara sebep olacak ciddi ve yakın bir tehdit oluşturan aynı menşeli her türlü olay veya olaylar dizisi” olarak tanımlamaktadır.

³⁶ Bu şahıslar, malikin hizmetlileri veya acentaları veya mürettebatı, mürettebat dışında gemiye hizmet veren kılavuz kaptan veya diğer şahıslar, charterer, gemi müdürü veya işletmecisi, kurtarma faaliyetlerini yürüten herhangi bir şahıs, önleyici tedbirleri alan herhangi bir şahıs ile charterer, gemi müdürü veya işletmecisi, kurtaran ve önleyici tedbirleri alan şahısların hizmetlileri veya acentalarıdır. Ancak, sayılan kişilerin zarar verme kastıyla ve dikkatsizce ve muhtemelen zarara sebep olabileceği bilinerek yaptıkları bir hareket veya ihmali sonucu zararın oluşması halinde bu kişilere de sorumluluk yöneltilebilir. (m.III f.4 c.2)

ayrılmayan bütün zararlardan m.III hükümleri saklı kalmak üzere müştereken ve müteselsilen sorumludur. (m.IV)

1992 HSS m.I b.1’de yer alan yeni gemi tanımı ile,³⁷ 1969 HSS’den farklı olarak geminin yük olarak fiilen dökme hâlde petrol³⁸ taşınması zorunluluğu kaldırılmıştır. Petrolün gemide yük veya yakıt olarak bulunması arasında bir fark bulunmamaktadır.³⁹ Dolayısıyla Sözleşme’de petrol tanımı dışında kalan her türlü kuru yük gemisi, konteyner taşıyıcıları ve dökme yük taşıyan gemiler ise kapsam dışında kalmaktadır. Ancak, petrol dışında maddeler de taşıyan bir geminin taşıdığı dökme hâlde petrol yükünü boşalttıktan sonraki seyri, teorik olarak balast seyri olacaktır. Aynı limanda gemiye bir kuru yük yüklenmişse geminin bu seferini kuru yükün taşınması teşkil edecektir. Eğer önceki seferde taşınan petrolün tüm kalıntıları gemiden temizlenmişse geminin sonraki bu seyri esnasında dökülen yakıt, Sözleşme kapsamında olmayacaktır. Bununla beraber slop tankta hâlen petrolün kalıntıları mevcutsa 1992 HSS uygulanacaktır.⁴⁰

Sözleşme’nin coğrafi uygulama alanı, 1969 HSS’den farklı olarak münhasır ekonomik bölgeyi de içine alacak şekilde genişletilmiştir. 1992 HSS m.II’ye göre Sözleşme, Taraf Devletler’den birisinin karasuları dâhil ülkesinde ve uluslararası hukuka göre belirlenen, Taraf Devlet’in münhasır ekonomik bölgesinde veya Taraf Devlet böyle bir bölge belirlememişse bu Devlet tarafından uluslararası hukuka göre belirlenmiş

³⁷ Deniz gemileri, 1992 HSS kapsamında olup yaygın bir şekilde nehir veya diğer içsularda taşımacılık yapan ülkeler bakımından bu taşımalarda kullanılan gemilerin kapsam dışı olması önem arz etmektedir. Özçayır, Z. O.: Limitation of Liability Problems of Oil Pollution, <http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/oya_ozcayirliability.htm>, s.7.

³⁸ “Petrol”, gemide yük olarak veya geminin yakıt tanklarında bulunan ham petrol, fuel-oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi dayanıklı (buharlaştırma derecesi yüksek) petrol minarelerini ifade eder. (m.I b.5) 1969 HSS’den farklı olarak balina yağının petrol ürünü olarak 1992 HSS’nin kapsamı dışında olduğu dikkati çekmektedir.

³⁹ *De La Rue, C. – Anderson, C. B.: Shipping and The Environment, Law and Practice*, London 1998, s. 84.

⁴⁰ *De La Rue – Anderson*, s. 80.

ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede sebep olunan kirlenme zararına uygulanır. Ayrıca, kirlenme zararlarının önlenmesi veya en aza indirilmesi için nerede olursa olsun alınan önleyici tedbirler de kapsam dâhilindedir. Dolayısıyla, bir Taraf Devlet'in karasuları ve münhasır ekonomik bölgesi dışında, yani açık denizlerde dahi aldığı önleyici tedbirlere Sözleşme uygulanır.

Gemi malikinin sorumluluğu, kusursuz sorumluluktur (strict liability).⁴¹ Kusursuz sorumluluk, gemi malikinin geçen yıllar boyunca çok sayıda kirlenme hadisesinin kısa sürede ve fazla masraf yapılmaksızın sonuçlandırılmasına katkıda bulunmuştur.⁴² Bu sorumluluğun ağırlaştırılmış objektif sorumluluk olduğu ileri sürülmektedir. Dolayısıyla, gemi malikinin, kirlenme zararının meydana gelmesinde kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu bulunmadıklarını yahut zararın meydana gelmemesi için her türlü tedbiri aldığını ispat ederek sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.⁴³ Zarar görenlerin somut olayda kirlenme olayını, yani zararın söz konusu kazadan kaynaklandığını ispatlamaları yeterlidir. Gemi maliki, sadece zararın m.III f.2-3'de belirtilen hâllerin biri veya birkaçından kaynaklandığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulabilir.⁴⁴

⁴¹ *Kara*, s. 174; *Günay*, B.: The US and International Compensation Regimes for Vessel Source Oil Pollution: A Comparative Study, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Ankara 2003, s. 402.

⁴² *De La Rue – Anderson*, s. 17.

⁴³ *Ünan*, s. 24. Gemi malikinin sorumluluğu açıkça kusursuz sorumluluk olmakla birlikte farazi sorumluluk ve sorumluluk karinesi gibi farklı görüşlerin ileri sürüldüğü görülmektedir. Bkz. *Chao*, W.: Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, London 1996, s. 59.

⁴⁴ 1992 HSS m.III f.2 ve 3 hükümlerine göre gemi sahibi, kirlenme zararının;

- a) Bir savaş, düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat olayı sonucu olduğunu veya,
- b) Münhasıran üçüncü bir şahsın zarar vermek kastıyla vukubulan bir hareket veya ihmalinin sonucu olduğunu veya,
- c) Münhasıran bir hükümetin veya fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamlara aykırı bir fiili sonucu olduğunu ya da,

Gemi maliki, 1992 HSS m.V f.1 hükmüne göre sorumluluğunu geminin tonajına bağlı olarak azami 59,7 milyon hesap birimi⁴⁵ ile sınırlandırabilir.⁴⁶ Sorumluluğun sınırlandırılması hakkında gemi maliki, onun sigortacısı veya başkaca güvence veren kişiler yararlanabilir.⁴⁷ Ancak, bunun için kirlenme zararına uğrayan veya kirlenme zararlarını önlemek veya en aza indirmek için önleme tedbirlerini almış olan Taraf Devletler'den herhangi birisinin mahkemesinde veya yetkili diğer bir merciinde, sorumluluk limitlerine denk bir meblağ ile bir fon tesis edilmesi zorunludur. Fon, hesaplanan meblağın depo edilmesi veya banka garantisi verilmesi yahut fonun kurulduğu Taraf Devlet'in mevzuatına göre şayanı kabul olan ve mahkeme veya diğer yetkili mercice yeterli

d)Kirlenme zararının, kısmen veya tamamen zarar gören şahsın zarar verme kastıyla vukubulan bir hareket veya ihmalinden yahut başkaca bir kusurundan ileri geldiğini ispat ederse bu şahsa karşı mesuliyetten kısmen veya tamamen kurtulabilir.

⁴⁵ Hesap birimi, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan SDR'dir. (Özel Çekme Hakkı) [m.V f.9 b.(a)] SDR'nin TL karşılığı TCMB'nca günlük olarak açıklanmaktadır.

⁴⁶ Bu maddeye göre gemi maliki, bu Sözleşme uyarınca herhangi bir olayla ilgili sorumluluğunu aşağıdaki şekilde hesaplanan bir toplam meblağ ile sınırlandırabilir:

a)5.000 tonaj biriminin üzerinde olmayan bir gemi için 3 milyon hesap birimi;

b)5.000 tonaj biriminin üzerindeki bir gemi için (a) alt paragrafında belirtilen meblağa ilaveten her bir tonaj birimi için 420 hesap birimi.

Bununla birlikte, bu toplam meblağ her durumda 59,7 milyon hesap birimini geçemez. Ancak, 1997'de Japonya kıyılarında gerçekleşen "*Nakhodka*" ve 1999'da Fransa kıyılarında gerçekleşen "*Erica*" kazalarının da etkisiyle IMO Hukuk Komitesinin 82. Dönem Toplantısı'nda 18/10/2000 tarihinde 1992 HSS ve 1992 FS'nde belirtilen sorumluluk limitlerinin % 50 oranında artırılması kararlaştırılmıştır. Alınan kararlar gereğince bu değişiklikler, Sözleşme'ye Taraf Devlet sayısının ¼'ü tarafından itiraz olunmaması üzerine 1/11/2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu değişiklikle; (a) ve (b) alt paragraflarda belirtilen miktarlar sırasıyla 4,51 milyon ve 631 SDR olarak değiştirilmiştir. Azami miktar ise aynı oranda artırımla 89,77 milyon SDR olarak belirlenmiştir. Bkz. LEG 82/12, November 6, 2000, Annex 2 Resolution Leg.1 (82); 1992 HSS m.15 ve 1992 FS m.33'de düzenlenen zımnî kabul (*tacit acceptance*) usulünün Türk Hukuku açısından eleştirisi hakkında bkz. *Karan, H.: The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions*, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Ankara 2003, s. 429-444.

⁴⁷ Ancak, kirlilik zararının, gemi malikinin zarar vermek kastıyla veya dikkatsizce ve muhtemelen zarara sebep olabileceğini bilerek yaptığı kişisel bir hareketi veya ihmalinden kaynaklandığı ispatlanırsa malik sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yararlanamaz. (m.V f.2) Böylece, ispat külfeti 1969 HSS'ye göre tersine çevrilmiş, malikten alınarak karşı tarafa geçmiştir. *Gauci*, s. 166.

sayılacak başka bir garantinin ibrazı suretiyle tesis olunabilir. (m.V f.3 ve f.5) Fon, dava açılmasından önce veya daha sonra tesis olunabilir. Birden fazla mahkemede dava açılması hâlinde sadece bir mahkemede fon tesisi yeterli olup fonun tesis edildiği mahkeme fonun paylaşılmasına ilişkin tüm konularda tek yetkilidir.⁴⁸ Fon tesis edilmesi hâlinde tazminat hakkı, gemi malikinin başka malları üzerinde kullanılamaz. [m.VII f.1 b.(a)] Fonun tesisi ile gemi malikinin sorumluluğu, sınırlı şahsi sorumluluktan sınırlı aynı sorumluluğa dönüşmektedir.⁴⁹ Keza, fon tesisiyle, kirlenme sonucu zarar görenin tazminat alacağına karşılık haczedilen gemisi ile geminin hacizden kurtulması amacıyla verilen diğer teminatlar serbest bırakılır. [m.VI f.1 b.(b)]

Fon, zarar görenler arasında sabit olan alacakları nispetinde paylaşılır. (m.V f.4) 1992 HSS m.VII f.1 hükmü gereğince bir sigorta veya başkaca teminat gösterilmesi suretiyle fon tesis olunmuşsa bu fonun münhasıran bu Sözleşme'den kaynaklanan alacakların ödenmesine tahsis olunması gerekir. (m.VII, f.9) Dolayısıyla, kabul edilebilecek toplam alacak miktarı sabit oluncaya kadar söz konusu fonun dağıtılamaması gerekir.⁵⁰ Fonun paylaşılmasından önce tazminat ödeyen gemi sahibi veya onun adam ve temsilcileri ile sigorta veya diğer güvence veren şahsın ödemede bulunması hâlinde bu şahıslar, tazminat ödemesi yapılan şahıslara halef olurlar. (m.V f.5) Belirtilen şahısların dışındaki şahısların halefiyet hakları ise ilgili Taraf Devlet'in hukukunun cevaz vermesi şartına bağlıdır. (m.V f.6)

1992 HSS m.VII, mecburi sigortaya dair hükümleri ihtiva etmektedir. Buna göre bir Taraf Devlet'te müseccel olup da dökme olarak 2.000 tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan bir geminin maliki, bu Sözleşme'ye müsteniden kirlenme zararlarından sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak yahut bir banka garantisi veya

⁴⁸ *Gauci*, s. 174.

⁴⁹ *Ünan*, s. 129; *Tekil*, F.: *Deniz Hukuku, Uluslararası Konvansiyonlar*, İstanbul 1987, s. 105.

⁵⁰ *Chao*, *Pollution*, s. 64.

enternasyonel bir tazminat fonunca m.VI f.1'e göre belirlenen sorumluluk limitlerine uygun olarak tanzim edilmiş bir sertifika gibi başkaca bir mali güvence vermek zorundadır. (m.VII f.1) Gemilerin neden olduğu deniz kirliliği sonucu ortaya çıkan zararların oldukça büyük boyutlarda olması ve yaşanan acı tecrübeler, kirlenme zararlarının tazmininde sigorta müessesesinin önemini ortaya koymuştur. Dolayısıyla mecburi sigorta, 1969 HSS ve 1992 HSS'nin geniş kabul görmesi ve ulaştığı başarıya önemli ölçüde katkıda bulunmuştur.⁵¹ Düzenlemede öngörülen sigorta, sigortalının üçüncü şahıslara karşı doğabilecek potansiyel sorumluluğunun güvence altına alınması hakkına yöneliktir.⁵²

Mecburi sigorta gereklerinin karşılanmasından sonra her gemi için geçerli bir sigorta veya başkaca bir mali güvencenin mevcut ve geçerli olduğuna dair bir sertifikanın düzenlenmesi gereklidir. Sertifikayı düzenleyen devletin yetkili makamı, bu sertifikayı düzenlemekle sadece 1992 HSS'ye uygun bir sigortanın mevcudiyetini tespit ve tasdik etmekte olup bunun dışında sigortalılarla ilgili sorumluluklara dair herhangi bir garanti taahhüdü altında girmemektedir.⁵³ Geminin siciline kayıtlı olduğu devlet, bu sertifikayı düzenler veya tasdik eder. Bir Taraf Devlet'te tescilli olmayan gemiyle ilgili olarak ise herhangi bir Taraf Devlet'in ilgili mercii tarafından sertifika verilebilir veya tasdik edilebilir.(m.VII, f.2) Sicil Devleti, sertifikanın düzenlenmesi ve geçerliliği şartlarını tespit eder. (m.VII, f.6) Bir Taraf Devlet adına tanzim veya tasdik olunan sertifikalar,

⁵¹ *Kara*, s. 194

⁵² Uygulamada deniz kirliliği zararlarının tazmininde P&I Kulüpleri özel bir öneme sahiptir. Kulüp sigortalıları, 1969 HSS ve 1992 HSS'de düzenlenen mecburi sigorta gereklerini de karşılayacak genişlikte bir koruma sağlamaktadırlar. Bugün petrol kirliliği zararlarının karşılanması bakımından Dünya deniz ticaret filusunun hemen hemen tamamına yakın bir kısmının, P&I kulüpleri tarafından sağlanan sigorta teminatı altında olduğu söylenebilir. *Gauci*, s. 205; İngiliz Sigorta Hukuku'nda kulüp sigortası sözleşmesi bir deniz sigortası sözleşmesi olarak kabul edilmektedir. *Algantürk*, S. D.: Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance, P&I), İstanbul 2002, s.3.

⁵³ *Chao*, Pollution, s. 68; *Kender*, R.: Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk İçin Mecburi Sigorta, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, S. 2, Y. 2, 1982, s. 19.

bu Sözleşme'nin uygulanması bakımından diğer Taraf Devletler'ce tanınır ve kendilerince tanzim veya tasdik edilmiş sertifikalarla eşit değerde kabul edilir.(m.VII f.7)

1992 HSS, mecburi sigorta gereklerinin karşılanıp karşılanmadığının denetlenmesi bakımından iki önemli hüküm ihtiva etmektedir: Birincisi, Taraf Devletler'in kendi bayraklarını taşıyan ve mecburi sigorta hükümlerine tabi olan gemiler için düzenlenmiş geçerli bir sigorta sertifikasının bulunmaması hâlinde bu gemilerin ticari faaliyette bulunmalarına izin vermeyeceklerine dair m.VII f.10 hükmüdür. İkincisi ise 1992 HSS'ye taraf olmayan devletlere ait gemiler de dâhil bütün gemilerin Taraf Devletler'in limanlarına girebilmek için bu Sözleşme'de belirtilen mecburi sigorta yapmalarının zorunlu olduğuna ilişkin m.VII f.11 hükmüdür.⁵⁴ Bu hükme göre açıkça Sözleşme'ye taraf olmasa dahi bir devletin gemileri, bir Taraf Devlet'in limanlarına girebilmek için mecburi sigorta yaptırmak zorundadırlar.⁵⁵ Bir Taraf Devlet'in mülkiyetinde bulunan gemiler bakımından ise mecburi sigortaya ilişkin hükümler uygulanmaz. Fakat, bu durumda gemi, Sicil Devlet'inin yetkili makamlarınca düzenlenmiş ve geminin söz konusu devlete ait olduğunu ve sorumluluğunun da Sözleşme'deki sınırlar dâhilinde karşılanmış olduğunu gösteren bir sertifikaya sahip olmak zorundadır. (m.VII b.12) Böylece bu gemiler bakımından Taraf Devlet'in güvence vermesi yeterli sayılmaktadır.

1992 HSS, 1969 HSS'de olduğu gibi petrol kirliliğinden zarar görenler için doğrudan sigortacıya dava hakkı tanımak suretiyle mecburi sigorta güvencesini güçlendirmektedir. 1992 HSS m.VII f.8 hükmüne

⁵⁴ Sözleşme m.VII f.11 aynen şu şekildedir: "...her Âkit Devlet, ulusal mevzuatına göre, dökme hâlinde 2000 tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan ve ülkesi dâhilinde bir limana gelen veya onu terk eden veya açıkta karasuları dâhilinde bir yükleme boşaltma yerine gelen veya onu terk eden gemilerin, hangi memleket sicilinde kayıtlı bulunursa bulunsunlar, 1 inci paragraf hükümlerine uygun bir sigorta yapmalarını veya sair mali güvence göstermelerini sağlar."

⁵⁵ *Chao*, Pollution, s. 69; *Kender*, Mecburi Sigorta, s. 21.

göre kirlenme zararının tazmini ile ilgili her talep, doğrudan sigortacıya veya gemi malikinin kirlenme zararı sorumluluğu için mali güvence veren diğer şahıslara yöneltilir. Bu kural, diğer sözleşmelerde olduğu gibi sigortalı ile sigortacı arasında mevcut sigorta sözleşmesinden kaynaklanan hak ve borçların üçüncü şahıslara yöneltilmemesi prensibinin bir istisnasını oluşturmaktadır. Sorumluluk sigortalarında doğrudan dava hakkının, zarar görenin sorumlu şahsın ödeme gücünün bulunmaması hâlinde korunması veya sigorta tazminatının zarar görenin eline geçmesini sağlamaya yönelik bir tedbir olduğu ileri sürülmektedir. Böylece, zarar görenin zararı basit, süratli ve masrafsız bir şekilde tazmin edilmektedir.⁵⁶ Burada sigortacıya karşı doğrudan müracaat hakkının, geminin taşıdığı yükün miktarına bağlı olmadığını belirtmekte fayda vardır. Bu sebeple mecburi olmamasına rağmen 2.000 tondan daha az dökme hâlde petrol yükünü taşıyan bir gemi için sigorta yaptırılmışsa meydana gelen kirlenme zararları dolayısıyla zarar görenler, sigortacıya doğrudan müracaat edebilirler.⁵⁷

Dava açma süresi, zararın meydana geldiği tarihten itibaren üç yıldır. Bu süre içinde dava açılmazsa dava açma hakkı sona erer. Ancak, Zarara sebep olan hadise tarihinden itibaren altı sene geçtikten sonra artık hiçbir dava açılmaz. (m.VIII) Bazı hadiselerde kirlenme zararı, hadisenin vuku bulduğu tarihten uzunca bir süre sonra ortaya çıkabilir. Bu durumda, altı senelik süre ilk hadisenin meydana geldiği tarihten itibaren işlemeye başlar. Dava açma süresi, zamanaşımı değil, fakat hak düşürücü süredir. Zira, belirtilen süre içinde dava açılmadığı takdirde bir daha dava açılması mümkün olmamaktadır. 1992 HSS’de özel bir düzenleme bulunmadığından sürenin durması veya kesilmesinin şart ve hükümleri, davanın açıldığı yer hukukuna (lex fori) tabidir.⁵⁸

⁵⁶ Kender, Mecburi Sigorta, s. 20; Omağ, M.: Otomobil Mesuliyet Sigortalarında Zarar Gören Üçüncü Şahsın Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Dava Hakkı, İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi 1973, S. 1, s. 205.

⁵⁷ Chao, Pollution, s. 71.

⁵⁸ Gauci, s. 247.

Davanın görüleceği mahkeme ise 1992 HSS m.IX f.1'de gösterilmiştir. Buna göre bir hadise, bir veya birden fazla Taraf Devlet'in karasularında ve Sözleşme m.II'de belirtilen coğrafi uygulama alanı dâhil ülkesinde kirlenme zararına sebep olur veya kirlenme zararını önlemek veya en aza indirmek için karasuları veya belirtilen alanlar dâhil böyle bir ülkede önleyici tedbirler alınmış bulunursa tazminat davaları, ancak söz konusu Taraf Devlet veya Taraf Devletler'in mahkemelerinde açılabilir. Bu durumda söz konusu davalardan davalının haberdar edilmesi gerekir. Tazminat davalarının görülebilmesi için Taraf Devletler'in iç hukuklarında gerekli düzenlemeleri yapmaları gereklidir. (m.IX f.2) Diğer yandan, m.V hükümlerine uygun olarak bir fon tesis edilmişse fonun tesis olduğu devletin mahkemeleri, fonun paylaşılması ve dağıtımına dair bütün meselelerde münhasır yetkiye sahiptirler. (m.IX f.3) Sözleşme'de açık bir hüküm bulunmaması sebebiyle davanın görülmesi, ispat, yetkili ve görevli mahkeme gibi usul hukukuna giren konularda *lex fori* prensibi uyarınca davanın görüldüğü yer hukukunun uygulanması gerekir.⁵⁹

c. 1992 FS

1992 FS, 1992 HSS'nin sağladığı korumanın yetersiz kaldığı, özellikle gemi sahibinin oluşan zarardan sorumlu olmadığı, dolayısıyla bu Sözleşme'nin uygulanmadığı durumlarda petrol kirliliğinden zarar görenlere kurulan bir Uluslararası Fon sayesinde ek tazminat güvencesi vermektedir. Petrol kirliliğinden zarar görenlerin, her zaman 1992 HSS hükümlerine göre zararlarının tazmini kısmen veya mümkün olmayabilir. Örneğin; tanker malikleri, 1992 HSS'ne göre sorumlu tutulmayabilir veya sorumluluklarını karşılayacak yeterli finansal kapasiteye sahip olmayabilirler.⁶⁰ Keza, 1992 HSS'de belirtilen sorumluluk limitleri, zarar görenin zararının tamamını karşılamayabilir.

⁵⁹ Belirtilen konularda Milletlerarası Özel Hukuk kurallarının uygulanacağı hakkında bkz. *Gauci*, s. 252.

⁶⁰ *Jacobsen, D. – Yellen, J.: Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ, J. Mar. L. & Com. October 1984, Vol. 15, No.4, s. 474.*

1992 FS'nin uygulama kapsamı 1992 HSS'ne paraleldir. Gemi, kişi, malik, petrol, kirlenme zararı, önleyici tedbirler, hadise ve örgüt tanımları, 1992 HSS'de yapılan tanımlarla aynıdır. (m.1 b.2) Keza Sözleşme'nin coğrafi uygulama alanı da 1992 HSS hükümleriyle aynıdır. (m.3) Petrol kirliliğinden zarar görenlere tazminat ödenebilmesi için herhangi bir geminin, bir Taraf Devlet'in belirtilen coğrafi uygulama alanında kirlenme zararına sebep olması yeterlidir. Bir başka deyişle, kirlenme zararına sebep olan geminin hangi ülkenin sicile kayıtlı olduğu önemsizdir. Gemi, taraf olmayan bir devlet sicilinde kayıtlı olsa dahi zararların tazmini bakımından Sözleşme uygulanır.⁶¹ Ancak, gemi malikinin mali külfetlerinin üstlenilmesi bakımından Sözleşme'nin uygulanabilmesi için ise aşağıdaki iki şart gereklidir.

- Petrol kirlenmesine sebep olan geminin Taraf Devletler'den birisinde tescil edilmiş olması veya bu Devletler'den birisinin bayrağını taşıması.
- Bu gemilerin 1992 HSS'ne taraf olan bir devletin coğrafi uygulama kapsamı içinde zarara yol açması. Bu zararların önlenmesi veya en aza indirilmesi için önleyici tedbirler alınmış ise bu tedbirlerin masrafları da talep edilebilir.⁶²

Bununla beraber, 1992 Fonu, oluşan zararlardan her zaman sorumlu değildir. Zararın savaş, düşmanlıklar, iç savaş veya işgal gibi sebeplerden kaynaklandığı, zarara hadise zamanında bir devlet gemisi veya savaş gemisi tarafından boşaltılan veya bırakılan petrol ile sebep olunduğu [m.4. f.2 b.(a)], kirlenmenin kaynağının belirlenemediği [m.4. f.2 b.(b)]⁶³ ve

⁶¹ *Jacobsen – Yellen*, s. 474.

⁶² Bu şartların karşılanması hâlinde zarara sebep olan geminin 1992 Fonu'na katkı sağlamanın gerekip gerekmediğine bakılmaksızın gemi malikinin 1992 HSS gereği yaptığı masrafların Fon tarafından tazmini gerekir. *Chao*, Pollution, s. 80.

⁶³ 1992 Fonu'nun sorumluluğu için zarar görenin, petrol kirlenmesine yol açan gemiyi tespit etmesi gerekmez. Petrol kirlenmesine yol açan olayı ispatlaması yeterlidir. *Tekil*, Uluslararası Konvansiyonlar, s. 493.

zarar görenin kusurlu olduğu hâllerde (m.4. f.3) Fon, kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulabilir. Ancak, Fon, önleyici tedbirlerin masraflarını tazmin etmekten hiçbir zaman kurtulamaz. (m.4. f.3 c.3)

1992 Fonu'nca ödenecek tazminatın azami miktarı, 1992 HSS m.3'de tanımlanan kirlilik zararı için bu Sözleşme gereğince fiilen ödenen miktarın toplamı dâhil her bir olayla ilgili olarak 135 milyon SDR'yi geçmeyecek şekilde sınırlandırılmıştır. Keza, kirlenme zararının istisnai, kaçınılmaz ve karşı konulamaz nitelikteki bir doğal olaydan kaynaklanması durumunda da aynı limit söz konusudur. Ancak, üç Taraf Devlet'in ülkesinde bir önceki takvim yılı esnasında ilgili şahıslar tarafından 600 bin tona eşit veya üzerinde katkı sağlayıcı petrolün alındığının görülmesi durumunda ise tazminatın maksimum tutarı, herhangi bir zamanda herhangi bir olayla ilgili olarak 200 milyon SDR olacaktır. [m.4 f.4 b.(a),(b),(c)]⁶⁴ Birden fazla geminin karıştığı olaylarda her bir gemi için ayrı bir hadise, söz konusudur. Belirtilen doğal olaylardan kaynaklanan kirlenme zararlarında ise olaya karışan gemi sayısı birden fazla olsa dahi tek bir olay varmış gibi toplam meblağı ödenir. Ancak, bu hâllerin tamamı bakımından gemi malikinin sorumluluğunun her halükarda 59,7 milyon hesap birimini geçmeyeceği belirtilmelidir.⁶⁵

1992 Fonu, Taraf Devletler'ce Fon'a yapılan yıllık katkı paylarıyla finanse edilmektedir. Katkı payları, takvim yılı esasına göre belirlenir. (m.12 f.1) Ödenecek katkı payları, deniz yoluyla taşınan ve katkı sağlayıcı petrolün deniz yoluyla taşınmasından sonra bir Taraf Devlet'in ülkesindeki liman veya terminal tesislerinde veya deniz yoluyla taşıma

⁶⁴ Belirtilen limitler, IMO Hukuk Komitesinin 82. Dönem Toplantısı'nda 18/10/2000 tarihinde alınan kararlarla yaklaşık % 50 oranında artırılmıştır. Buna göre 135 milyon SDR limiti 203 milyon SDR'ye, 200 milyon SDR limiti 300,74 milyon SDR'ye çıkartılmıştır. Değişiklikler, 1/11/2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. LEG 82/12, November 6, 2000, Annex 3 Resolution Leg.2 (82).

⁶⁵ Özçayır, Z. O.: Liability for Oil Pollution and Collisions, London – Hong Kong 1998, s. 236.

taraf olmayan bir devletin ülkesindeki liman veya terminal tesislerine boşaltılmasını müteakip ilk olarak bir Taraf Devlet tarafından bu Devlet'in ülkesinde bulunan herhangi bir tesiste teslim alınması⁶⁶ şartıyla bir takvim yılı içinde 150.000 tonu geçen petrolü alan kişiler tarafından ödenir. (m.10 f.1) Bir Taraf Devlet'in ülkesinde, bir takvim yılında bir şahıs tarafından alınan katkı sağlayıcı petrol miktarının aynı Devlet'te aynı yıl içinde herhangi bir bağlı şahıs veya şahıslar tarafından alınan katkı sağlayıcı petrol miktarı ile toplandığında, 150.000 tonu aşması hâlinde bu şahıs, bu miktarın 150.000 tonu geçip geçmediğine bakılmaksızın aldığı gerçek miktara göre katkı ödemek zorundadır. [m.10 f.2 b.(a)] Bağlı şahıs, herhangi bir yardımcı şirket veya müştereken kontrol edilen herhangi bir kurumu ifade etmektedir. Bir şahsın bu tanımın kapsamı içinde kalıp kalmadığı ilgili Devlet'in ulusal hukukuna göre belirlenir. [m.10 f.2.(b)]

1992 FS hükümlerine göre tazminat taleplerinin 1992 Fonu'na karşı ileri sürülmesi gerekmektedir. Olayların büyük bir çoğunluğunda uyuşmazlıklar sulh yoluyla çözümlenmekle birlikte zarar görenlerin ulusal mahkemelerde dava açmalarına engel bir durum bulunmamaktadır. Petrol kirliliği zararına ilişkin talebin haklı olması ve 1992 FS'de belirtilen kriterlerin karşılanması hâlinde 1992 Fonu, tazminat taleplerini karşılar. Uygulamada zararların tespit ve tazmininde, 1992 Fonu ile çoğu hadiselerde P&I Kulüpleri olan gemi sahibinin sigortacıları birlikte çalışmaktadırlar. Fon, zaman içinde kazanmış olduğu tecrübe ışığında belirlediği kriterler ve oluşan uygulama çerçevesinde uyuşmazlıkların

⁶⁶ Petrolün teslim alınması, deniz yoluyla taşınmasından sonra bir tanka alınması veya depolanmasını ifade etmektedir. Katkı sağlayıcı petrolün nerede yüklendiği önemsiz olup yabancı bir ülkeden ithali mümkün olduğu gibi aynı ülkedeki bir limandan bir diğer limana taşınması veya sahil ötesi bir tesisten gemiyle nakledilmesi de mümkündür. *De La Rue – Anderson*, s. 131. Başka bir limana nakledilmek üzere teslim alınan veya teslim alınmasını müteakip boru hattı ile nakledilen petrol de katkı sağlayıcı petrol olarak kabul edilmektedir. Bkz. *The 1992 Fund Secretariat: The International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Explanatory Note, August 2002*, s. 4.

büyük bir çoğunluğunu sulhen ve süratle çözebilmektedir.⁶⁷ 1971 Fonu'ndan farklı olarak 1992 Fonu, gemi maliki 1992 HSS hükümlerine uygun olarak m.V f.3'e göre bir fon tesis etmemiş olsa bile tazminatın ödenebileceğine karar verebilir. (m.4 f.6)

1992 Fonu'na karşı ileri sürülecek talepler, hak düşürücü sürelerle tabidir. Zararın meydana geldiği tarihten itibaren üç yıl içinde Fon'a karşı bir dava açılmadığı veya 1992 HSS gereğince gemi malikine veya sigortacısına ya da garantörüne karşı açılan dava, bu süre içinde Fon'a ihbar edilmediği takdirde zarar gören Fon'a karşı talepte bulunma hakkını kaybeder. Zararın sonradan ortaya çıktığı hâllerle ilgili olarak ise azami altı yıllık hak düşürücü süre mevcuttur. Buna göre olayın vuku bulmasından itibaren altı yıllık sürenin geçmesinden sonra dava açılmaz. (m.6)

B. 2003 Tamamlayıcı Fon Protokolü

1992 Fon Yönetim Kurulu'nun Şubat 2000'de gerçekleştirilen toplantısında uluslararası sorumluluk rejimi ve tazminat limitlerinin artırılması hususunda duyulan ihtiyaç müzakere edilmiş,⁶⁸ bilahare 19/10/2001 tarihinde, tanker kazaları sonucunda oluşan petrol kirliliğinden zarar görenler için mevcut sorumluluk limitlerini artırmak üzere oluşturulan çalışma grubunca hazırlanan bir taslak metin, Fon Genel Kurulu'nda görüşülmüştür.⁶⁹ Müteakiben bu taslak metin, 12 ilâ 16 Mayıs 2003 tarihlerinde IMO'nun Londra'daki Merkezinde düzenlenen bir diplomatik konferansta kabul edilmiştir.⁷⁰

⁶⁷ *Jacobsson, M.: The International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage and The Activities of The International Oil Pollution Compensation Fund, Liability for Damage to The Marine Environment, London 1993, s. 48.*

⁶⁸ Fon Yönetim Kurulu, 92FUND/EXC.6/5, February 15, 2000.

⁶⁹ *Draft Protocol Establishing A Supplementary Compensation Fund, Note by Director, 92FUND/A. 6/4/1, September 14, 2001.*

⁷⁰ 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme'nin 2003 Protokolü (*Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil*

2003 Tamamlayıcı Fon Protokolü'nün amacı, 1992 HSS ve 1992 FS'ne ilaveten üçüncü bir tazminat imkânı sağlamaktır. 2003 Fonu, tamamen ihtiyaridir. 1992 FS'ne Taraf Devletler, bu Protokol'e de taraf olabilirler. Protokol ile her bir kaza için toplam 750 milyon SDR (yaklaşık 1 milyar USD) ödenmesi kabul edilmektedir. Bu tutara 1992 HSS ve 1992 FS gereğince ödenen tazminat miktarları da dâhildir. Sözleşme'nin coğrafi kapsamı, 1992 FS ile aynıdır.

C. 1996 HNS Sözleşmesi

Petrol kirliliğinden kaynaklanan zararlardan hukuki sorumluluk ve tazminatı düzenleyen HSS ve FS'lerinin mevcudiyeti ve uzun zamandan beri yürürlükte olmalarına rağmen deniz yoluyla tehlikeli ve zararlı maddelerin (HNS) taşınmasına bağlı hukuki sorumluluk ve tazminat sorunlarını başlıca ele alan bir uluslararası düzenleme mevcut değildi. Konuyu düzenlemek amacıyla IMO Hukuk Komitesi bünyesinde yürütülen çalışmalar sonucu hazırlanan bir Sözleşme Taslağı, 15/4/1996 ilâ 3/5/1996 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilen Diplomatik Konferans'ta görüşülmüş ve 3/5/1996 tarihinde "1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme"⁷¹ (1996 HNS Sözleşmesi) kabul edilmiştir.⁷² Sözleşme'nin temel amacı, HNS'nin deniz yoluyla taşınmasının sebep olduğu kişilere ve eşyaya verilen zararların, ekonomik

Pollution Damage, 1992). Protokol, 3/5/2005 tarihinde yürürlüğe girmiş olup Türkiye, Protokol'e taraf olmamıştır. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202010.pdf>>

⁷¹ "International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with The Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996". Metin için bkz. LEG/CONF.10/DC.2, May 2, 1996. Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarına dair ayrıntılı bilgi için bkz. Güner-Özbek, M.: The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Springer – Verlag Berlin Heidelberg 2008, s. 245-260.

⁷² Konferans'a 73 devlet katılmış ve nihai senet ekinde yer alan dört adet karar kabul edilmiştir. Bkz. LEG/CONF.10/DC.3, May 2, 1996; Konvansiyon, 1 Ekim 1996 tarihinden 30 Eylül 1997 tarihine kadar imzaya açık tutulmuş ve bu oniki aylık süre içinde sekiz devlet tarafından (Kanada, Danimarka, Finlandiya, Almanya, Hollanda, Norveç, İsveç ve İngiltere) onaya tabi olarak imzalanmıştır.

kayıpların, eski hâle getirme ve temizleme maliyetlerinin yeterli, hızlı ve etkili bir şekilde karşılanmasını sağlamaktır.

Sözleşme, 1992 HSS ve 1992 FS’ni müteakip kirlenme ve diğer zararlara bağlı hukuki sorumluluk ve tazminata dair oluşturulan uluslararası rejimin tamamlayıcısı ve önemli bir ayağını oluşturmaktadır. Sözleşme, 1992 HSS ve 1992 FS ile kurulan petrol kirliliği rejimine benzer şekilde iki kademeli bir tazminat rejimi kurmaktadır. İlk kademe olarak malikin sorumluluğu temeline dayalı mecburi sigorta, malikten temin edilmektedir. İkinci kademe olarak Sözleşme, malikin sorumluluğu ile tamamen veya kısmen karşılanamayan zararlar için bir tazminat fonu ihdas etmektedir. Ancak, Sözleşme, sadece kirlenme zararlarını değil, fakat aynı zamanda eşyaya verilen zarar ya da eşyanın ziyanının yanı sıra yaşam kaybı veya cismani zararlar dâhil olmak üzere yangın ve patlama risklerini de kapsayarak daha ileri gitmektedir. Ne yazık ki, kabulünü müteakip geçen ondört yıla rağmen Sözleşme yürürlüğe girememiştir.⁷³

D. 2001 Bunker Sözleşmesi

Gemilerde yakıt olarak kullanılmak üzere bulunan petrolün (oil) dökülmesinden veya bırakılmasından kaynaklanan kirlenme zararlarından hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini düzenlemek amacıyla IMO önderliğinde Londra’da gerçekleştirilen bir Diplomatik Konferans sonucunda “2001 Bunker Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluğa Dair Milletlerarası Sözleşme” (2001 Bunker Sözleşmesi) kabul edilmiştir.⁷⁴ Sözleşme, 1992 HSS’nden model alınan bir esasta gemi

⁷³ 1996 HNS Sözleşmesi’nin yürürlüğe girmesini kolaylaştırmak amacıyla IMO’nun Londra’daki Merkezinde 26-30/4/2010 tarihleri arasında gerçekleştirilen Diplomatik Konferans sonucunda “1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşmenin 2010 Protokolü” (*Protocol of 2010 The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with The Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996*) kabul edilmiştir. Bkz. LEG/CONF. 17/10, May 4, 2010. Protokol, henüz yürürlüğe girmemiştir.

⁷⁴ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*. Metin için bkz. LEG/CONF. 12/19, March 27, 2001. Bu Sözleşme hakkında ayrıntılı

bunkerlerinden⁷⁵ kaynaklanan kirlenme zararlarının tazminini amaçlamaktadır.

2001 Bunker Sözleşmesi'nde kirlenme zararı, önleyici tedbirler ve coğrafi uygulama kapsamına dair hükümlerin 1992 HSS'ne paralel olduğu görülmektedir. Keza, donatanın (shipowner) sorumluluğu, kusursuz sorumluluk niteliğindedir. (m.3) Donatan, müseccel malik, çıplak gemi kiracısı (bareboat charterer), gemi müdürü ve işleteni dâhil malik anlamına gelmektedir. (m.1 b.3) Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında 1992 HSS'nin aksine müstakil sorumluluk limitleri öngörülmemiş, bunun yerine tadil edildiği şekliyle 1976 Sözleşmesi hükümleri gibi uygulanabilir bir uluslararası rejim ya da ulusal hukuk hükümlerine referans yapılmıştır. (m.6) Mecburi sigorta veya mali güvence bakımından 1992 HSS hükümlerine paralel düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. (m.7) Ancak, mecburi sigorta yükümlülüğü 1.000 grostondan daha büyük tonaja sahip gemiler için öngörülmüştür ve güvence tutarı 1976 Sözleşmesi'ndeki rakamları aşmayacaktır. (m.7 f.1)

E. Nükleer Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluğa Dair Uluslararası Sözleşmeler

Bu konuda iki uluslararası sözleşme dikkati çekmektedir. Bunlar; 1962 Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğu Hakkında Paris Sözleşmesi ile 1971 Nükleer Maddelerin Denizde Taşınması Alanındaki Hukuki Sorumluluğa İlişkin Brüksel Sözleşmesi'dir.⁷⁶ İlk Sözleşme, bir nükleer

bilgi için bkz. *Ilgin, C.*: Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003; *Ling, Z.*: Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer 2007; *Chau, W.*: Liability and Compensation for Bunker Pollution, J. Mar. L. & Com. October 2002, Vol. 33, No.:5, s. 553 vd.

⁷⁵ "Bunker petrolü/yağı" (*bunker oil*), geminin harekete geçirilmesi veya işletilmesi için kullanılmak amacıyla düşünülen ya da kullanılan yağlama yağı dâhil herhangi bir hidrokarbon mineral yağı ve bu yağların herhangi bir artığı anlamına gelmektedir. (m.1 b.5)

⁷⁶ Türkiye, her iki Sözleşme'ye de taraf değildir.

kazadan kaynaklandığı ispatlanan her nükleer zarardan sadece nükleer geminin işletenini sorumlu tutmakta ve işletene mecburi sigorta yükümlülüğü getirmektedir. Sorumluluk, her gemi ve olay için 1,5 milyar Frank ile sınırlandırılmaktadır. 1971 Brüksel Sözleşmesi ise Nükleer Hasara İlişkin Hukuki Sorumluluk Hakkındaki 1963 tarihli Viyana ve Nükleer Enerji Sahasında Hukuki Mesuliyete Dair 1960 Paris Sözleşmesi veya zarar gören lehine bir ulusal kanun hükümlerine göre nükleer maddelerin deniz yoluyla taşınması sırasında meydana gelen bir nükleer kazadan doğan zarar için bir nükleer tesis işleteni sorumlu tutuluyorsa deniz yoluyla eşya taşıma alanında uygulanan bir milletlerarası sözleşme veya bir ulusal kanun gereğince sorumlu tutulacak kişinin hukuki sorumluluğunu kaldırarak çifte sorumluluğu engellemektedir.

II. KANUN'DA HUKUKİ SORUMLULUK VE TAZMİNAT ESASLARI

1. Hukuki Sorumluluk

A. Kanun'un Kapsamı

Kanun'un kapsamı m.2'de belirtilmiştir. Buna göre Kanun, uygulama alanlarında bulunan veya herhangi bir nedenle uygulama alanlarına girmek isteyen 500 groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının yetki, görev ve sorumluluklarını kapsamaktadır. (m.2 f.1) Kanun'un kapsamı bir hayli geniştir. Burada iki unsur mevcuttur. İlki, uygulama alanında bulunan veya bu alana girmek isteyen 500 groston ve üzeri petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler; ikincisi ise petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesisleri. İncelememiz, gemi kaynaklı deniz kirliliğine bağlı hukuki sorumluluğa hasredilmiş olup kara kaynaklı kirlenme hariç bırakılmıştır. Söz konusu maddenin düzenleme biçiminden hareketle uygulama kapsamı aşağıdaki başlıklar altında inceleme konusu yapılmıştır.

a- Gemi

Kanun'da gemi tanımı yapılmamıştır.⁷⁷ Denizde taşımanın asli unsuru ve deniz kirliliğine sebep olan en önemli araç olarak gemi tanımına yer verilmemesi, uygulamada neyin gemi sayılıp sayılmayacağı noktasında farklı yorumlara yol açabileceğinden önemli bir eksikliklerdir. Zira, hukuki sorumluluk ve tazminat esasları bakımından hangi tür deniz araçlarının gemi sayılacağı, doğrudan Kanun'un uygulama alanıyla bağlantılıdır. Bununla beraber Kanun'un kamu hukuku karakteri nazara alındığında 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun⁷⁸ m.1'de yer alan gemi tanımı esas alınabilir. Bu Kanun m.1 b.(B)'de gemi, "adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç" olarak tanımlanmıştır. Tanım, oldukça eski olmasına karşılık seyrüsefer veya daha geniş manada deniz emniyetinin sağlanması saikiyle hazırlandığından bir hayli kapsayıcı ve ihtiyaçlara uygundur.

Kanun m.2'de yer alan "beşyüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler" ibaresi, doğru bir şekilde kaleme alınmamıştır. Burada kastedilen, taşınan yükün büyüklüğü değil, fakat petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan 500 groston ve üzerindeki gemilerdir. Bu ifadenin "petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan beşyüz groston ve daha büyük gemiler" olarak anlaşılması gerekir. Beşyüz groston eşliğinin belirlenmesinde hangi kriterlerin esas alındığı bilinmemektedir. Kanun'un ÇK'na nazaran deniz kirliliği hadiselerinde özel bir kanun olması ve ilgili uluslararası sözleşmelerin kapsamadığı alanlarda da uygulanacak olması ile geniş bir yelpazede uygulama

⁷⁷ Kanun m.4 f.2'de "deniz araçları" ifadesi kullanılmakla beraber bu ifadenin dahi herhangi bir tanımı yapılmış değildir. Ancak, Kanun'un kapsamı nazara alındığında "deniz araçları"ndan kastedilen şeyin gemi olduğu anlaşılmaktadır. m.1 b.(a)'da da "acil durumlarda gemilerden" ifadesi bu kanaati güçlendirmektedir. Gemi ve deniz aracı tanımlarının yapılmaması, Kanun'un hazırlık çalışmalarında gerekli özenin gösterilmemesinden kaynaklanmaktadır.

⁷⁸ Bkz. 14/6/1946 tarih ve 6333 sayılı Resmî Gazete.

kabiliyeti bulması amacıyla hazırlanması sebepleriyle bu eşiğin yüksek olduğu değerlendirilmektedir.⁷⁹

Bütün gemiler, kapsama dâhil değildir. Savaş gemileri ve yardımcı savaş gemileri ile herhangi bir devlete ait veya devlet tarafından işletilen ve ticari faaliyetler dışında kullanılan gemiler, kapsam dışındadır. (m.2 f.2) İstisna hükmü, hukuki sorumluluğa dair uluslararası hukuktaki düzenlemelerle uyumludur.⁸⁰

Kapsama dair düzenlemeler, isabetli olmadığı gibi son derece kötü bir dille kaleme alınmıştır. Öncelikle, düzenlemede ciddi bir sistem problemi vardır. Hangi gemilerin Kanun'un uygulama alanına gireceği m.2'de belirtmesine karşılık "Gemi yakıtlarından ve yüklerden kaynaklanan kirlilik" başlıklı m.23, bir olayda bu Kanun'a tabi olan veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden veya bu Kanun'a tabi olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı maddelerden/yüklerden meydana gelen kirliliğe veya kirlilik tehlikesine müdahale ve zararların tespit ve tazmininde, bu Kanun'un 5. maddesinin üçüncü fıkrası ile 8. ve 9. maddeleri dışındaki hükümlerinin uygulanacağını, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümlerinin saklı olduğunu belirtmektedir. Bu hükmün, doğrudan Kanun'un uygulama kapsamıyla alakalı olması sebebiyle kanun yapma tekniği ve sistematik açıdan kapsama dair m.2 bünyesinde düzenlenmesi uygun olurdu. Burada iki unsur üzerinde durulmalıdır:

⁷⁹ Kanun'un genel ve madde gerekçelerinde, bu konuda bir açıklık bulunmamaktadır. Ancak, Çevre Komisyonu'nda yapılan görüşmelerde Denizcilik Müsteşarlığı yetkililerince 500 grostonun 150 grostona indirilmesinin uygun olacağı ileri sürülmüş, buna gerekçe olarak MARPOL 73/78'de 150 groston eşiğinin esas alındığı 150 – 500 groston arasında özellikle büyük gemilere yakıt transfer eden çok sayıda küçük gemilerin mevcut olduğu ve bunların da kazalara sebep olduğu olayların yaşandığı, hatta 150 grostonun altına dahi inilmesinin düşünülebileceği belirtilmiştir. TBMM Tutanak Müdürlüğü, Çevre Komisyonu, Birinci Oturum, Giriş: 10.30, T. 3.11.2004, s.3.

⁸⁰ Nitekim, 1992 HSS m.XI hükmü de aynı yöndedir.

(1) Kanun'a tabi olan veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden meydana gelen kirlilik veya kirlenme tehlikesine m.5 f.3, m.8 ve m.9 haricindeki hükümler uygulanacaktır. Öncelikle Kanun'un ifadesinin son derece tutarsız, sakıncalı ve uygulamada karmaşa doğuracak nitelikte olduğu belirtilmelidir. Bu Kanun'a tabi olan gemilerin yakıt olarak taşıdığı petrol ve türevlerinden kaynaklanan kirlenme veya kirlenme tehlikesi, zaten Kanun'un kapsamında olduğu için Kanun'un ilgili bütün hükümleri, olaya uygulanmak zorundadır. Zira, m.2 f.1, petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan beşyüz groston ve üzerindeki gemilerin Kanun kapsamında olduğunu belirtmektedir. Kanun'un uygulanmasında önemli olan petrol ve diğer zararlı maddelerin taşınmasıdır. Taşımanın yük veya yakıt olarak gerçekleştirilmesi önemsizdir. Kanun'un lafzına göre petrol ve diğer zararlı madde taşıyan beşyüz groston ve üzerindeki gemilerin yakıt olarak taşımakta oldukları petrol ve türevlerinden kaynaklanan kirlenme veya kirlenme tehlikesine müdahale, zararların tespit ve tazmininde seyir, can, çevre ve mal emniyetine ilişkin standartların mevcudiyeti ve bildirimlere dair m.5 f.3, mali sorumluluk garantilerine ilişkin m.8 ve mali sorumluluk garantilerinin bildirimine ilişkin m.9 hükümlerinin haricindeki hükümleri uygulanacaktır. Dolayısıyla, bu gemiler Türk karasularına girişten önceki bildirim yükümlülükleri ile mali garanti sağlama yükümlülüklerine tabi değildir. Oysa, Kanun'a tabi olan bu gemilerin belirtilen hükümlerin kapsamı dışında tutulmasının hiçbir haklı gerekçesi yoktur. 23. m. hükmü, kapsama dair m.2 ile tezat oluşturmaktadır. Bir başka deyişle Kanun, bir yandan m.2 ile kapsama dâhil gemileri belirlemede, diğer yandan m.23 ile kapsamı içinde bulunmayan gemileri kapsama almaya çalışmaktadır.

Düzenlemeye göre Kanun'a tabi olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden meydana gelen kirlilik ve kirlenme tehlikesi bakımından da m.5 f.3, m.8 ve m.9 dışındaki hükümleri uygulanmak durumundadır. Oysa bir gemi Kanun'a tabi değilse, zaten bu Kanun'un hiçbir hükmünün hakkında uygulanmaması gerekir. Bir kısım hükümleri yönünden Kanun'un kapsamı içinde veya dışında olması

amaçlanıyor ise bunun açıkça m.2’de belirtilmesi gerekirdi. Kanun’a tabi olmayan gemiler, petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan, ancak 500 groston altındaki gemiler ile m.2 f.2’de gösterilen savaş gemileri ile devlet gemileridir. 23. m. hükmü karşısında aslında istisna kapsamındaki bu gemilerin de yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden meydana gelen kirlilik ve kirlenme tehlikesi bakımından Kanun’un m.5 f.3, m.8 ve m.9 dışındaki hükümleri açısından kapsama girmesi gerekir. Oysa Kanun koyucunun böyle bir uygulamayı amaçladığını söylemek güçtür. Ancak, Kanun’un açık lafzı karşısında yakıt olarak taşınan petrol ve diğer zararlı maddelerle ilgili olarak 500 groston altındaki gemiler ile savaş ve devlet gemilerine m.23’de belirtilen kapsamda uygulanması gerekir.⁸¹ Kanun’un petrol ve diğer zararlı maddeler tanımının genişliği sebebiyle gemide yakıt olarak kullanılan petrol ve türevleri yönünden özel bir düzenleme yapılması ihtiyacı bulunmamaktadır. Üstelik, m.23’deki düzenleme, Kanun’un uygulama kapsamını daraltmaktadır. Mevcut hâliyle, kuşkusuz, Kanun’un uygulanmasında özellikle savaş ve devlet gemileri bakımından ciddi sorunlarla karşılaşılacaktır.

(2) Kanun kapsamında olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı maddeler veya yüklerden meydana gelen kirlilik veya kirlenme tehlikesine müdahale, zararların tespiti ve tazmininde de aynı uygulamanın yapılması gerekir. Yukarıdaki paragrafta yapılan eleştiriler, bu gemiler bakımından da geçerlidir. Bu düzenlemenin arkasında yatan mantığın anlaşılması zordur. Uygulanmayacak hükümler, belirtildiği üzere m.5 f.3, m.8 ve m.9’dur. Bu maddelerde dikkati çeken husus, maddelerin uygulanmasında Türkiye’nin tarafı olduğu uluslararası sözleşme hükümlerine referans yapılması ve bu sözleşme hükümlerine göre uygulamanın gerçekleştirilmesidir. Kanun kapsamında olmayan, örneğin; 500 groston altındaki bir geminin, petrol ve diğer zararlı maddeleri taşımasına bağlı olarak bir zarara sebep olduğunu, ancak bu geminin müdahale, hukuki sorumluluk ve tazminat esasları yönünden bir uluslararası sözleşmeye tabi olduğunu düşünelim. Bu durumda Kanun m.5 f.3, m.8 ve m.9

⁸¹ Oysa, 1992 HSS m.XI’e göre Sözleşme, savaş ve devlet gemilerine uygulanmaz.

hükümlerinin dışındaki hükümleri, tabiatıyla uygulanacaktır. Fakat, ilgili uluslararası sözleşmede bu maddelerin temas ettiği konular da düzenlenmiş ise bu maddeler uygulanmayacak mıdır? Burada da kapsam açısından önemli sorunlarla karşılaşılması kuvvetle muhtemeldir.

23.m., Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası sözleşme hükümlerinin saklı olduğunu belirtmektedir. Maddede böyle bir hükmün yer alması, hem gereksizdir, hem de Kanun'un genelinde söz konusu olan yorum ve uygulama problemlerine yol açacak niteliktedir. Uluslararası sözleşme hükümleri, zaten saklıdır ve kapsamına giren bir olayda öncelikle uygulama imkânı bulmaktadır. Sadece belirtilen maddede uluslararası sözleşme hükmü saklı ise Kanun'un çoğu maddelerinde de benzer bir hükmün yer alması gerekirdi.⁸²

b. Petrol ve Diğer Zararlı Maddeler

Petrol, m.3 b.(m)'de "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL 73/78) I inci ekinin I inci eklentisinde listelenen maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın ham petrol, akaryakıt, slaç, rafine ürünler ve toprak altında doğal olarak meydana gelen her türlü sıvı hidrokarbon karışımı"

⁸² Uluslararası sözleşme hükümlerinin saklı olduğuna dair hüküm, Kanun'un Çevre Komisyonu'ndaki görüşmelerinde ilave edilmiştir. Bunun gerekçesi ise henüz Türkiye'nin tarafı olmadığı ve gemi yakıtlarını düzenleyen "Bunker Sözleşmesi"nde zorunlu mali sigorta hükümlerine nazaran m.23 ile getirilen istisnaların, Ülkemizin Sözleşme'ye taraf olması hâlinde Sözleşme kapsamındaki zorunlu mali sigorta belgelerinin istenmemesi sonucunu doğurabileceği olarak gösterilmiştir. Bkz. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Tasarısı ve Çevre Komisyon Raporu (1/876), Dönem: 22, Yasama Yılı: 718, TBMM Sıra Sayısı: 718, s. 5 (<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>). Oysa belirtilen Sözleşme'ye taraf olunması durumunda öncelikle uygulanacak olan bu Sözleşme kapsamında zorunlu mali sigorta yaptırılması gereklidir. Kanun'daki istisna hükmü, zaten uygulama imkânı bulmayacağından belirtilen gerekçeye katılmaya imkân bulunmamaktadır.

olarak tanımlanmıştır. Tanım, oldukça geniştir ve 1992 HSS'deki petrol tanımından daha ileri gitmektedir.⁸³

Diğer zararlı maddeler ise m.3 b.(d)'de "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73/78) II inci Ekinin II nci ve III üncü eklentilerinde listelenmiş maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın deniz ortamına karıştığına kirlenme yaratan radyoaktif maddeler hariç her türlü madde" olarak tanımlanmıştır. Diğer zararlı maddelerin tanımı da bir hayli kapsayıcıdır.⁸⁴ Ancak, radyoaktif maddeler, kapsam dışında bırakılmıştır. Radyoaktif maddelerin özel nitelikleri ve nükleer maddelerle kirlenmenin daha spesifik nitelikteki uluslararası sözleşmelerle⁸⁵ düzenlenmesi sebebiyle bu maddelerin hariç bırakılması isabetlidir. Keza, MARPOL 73/78 eklentilerinde listelenen maddelere referans yapılması da yerindedir. Zira, Uluslararası Deniz Hukuku'nda zararlı maddelerden neyin anlaşılacağı hususunda bu Sözleşme'ye başvurulması yönünde genel bir anlayış vardır. Sözleşme'nin denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik en temel ve teknik bir uluslararası enstrüman olması, bu anlayışı desteklemektedir. Pratikte de MARPOL 73/78'de listelenen maddelerin büyük çoğunlukla kirlenmeye neden olduğu bilinmektedir.

Petrol haricinde kirlenmeye sebep olacak her şey zararlı maddedir. Kanun, zararlı madde tanımını bir hayli geniş tutmak suretiyle mümkün olduğunca uygulama alanını genişletmeyi hedeflemektedir. Ancak, Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası sözleşmelerin öncelikle uygulanması gerekeceğinden bu amaca ne ölçüde ulaşılacağı şüphelidir. Ayrıca, ÇK'ndaki kirlenme kavramının oldukça geniş ve katı

⁸³ Bkz. dp. 38

⁸⁴ Diğer zararlı maddeler tanımı, 1996 HNS Sözleşmesi m.1 f.5'de yer alan "tehlikeli ve zararlı madde" tanımını çağrıştırmaktaysa da bu tanımdan daha geniştir. Zira, 1996 HNS Sözleşmesi, MARPOL 73/78'in I ve II numaralı eklerinin ilgili eklentileriyle, m.1 f.5'de belirtilen kodlarda listelenen maddelere referans yapmaktadır.

⁸⁵ Bkz. yukarıda II 2 E.

kusursuz sorumluluk prensibinin benimsenmiş olması karşısında Kanun'un hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarına dair getirdiği düzenlemelerin Türk Hukuku açısından önemli bir yenilik olduğu ve ihtiyaçlara cevap verdiğini söylemek güçtür.

c. Coğrafi Uygulama Kapsamı (Deniz Yetki Alanları)

Birinci unsorda belirtilen “uygulama alanı”, m.3 b.(p)’de şu şekilde tanımlanmıştır: *“Bu Kanunun uygulanması bakımından, Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz yetki alanlarını ve bu Kanunda öngörülen acil durumlarda, bu durumlara müdahale ve zararların tazmini amacıyla sınırlı kalmak kaydıyla, Müsteşarlığın, Bakanlık, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak vereceği karara bağlı olarak karasularının ötesindeki açık deniz alanlarını”*.

Uygulama alanı tanımı, esasında 1992 HSS m.II ve 1992 FS m.3’de yer alan coğrafi uygulama alanı tarifine⁸⁶ uygun düşmektedir. Tanımda yer alan iç sular, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgenin Kanun’da tanımları yapılmamıştır. Bununla beraber belirtilen kavramların Deniz Hukuku’nda genel olarak anlaşıldığı biçimde değerlendirilmesi uygun olur. Tanımda dikkati çeken bir husus, 1992 HSS ve 1992 FS’nde yer almayan kıta sahanlığı kavramına yer verilmiş olmasıdır. Bu kavrama yer verilmesinin sebebi, uygulama alanı kavramının güçlendirilmesi veya münhasır ekonomik bölgeye kadar uzanan deniz altındaki faaliyetlerin Kanun kapsamında olup olmadığı yönündeki tartışmaların önüne geçilmesi olabilir.

Diğer yandan, uygulama alanı tanımında, karasularının ötesindeki açık deniz alanları da zikredilmiştir. Bu deniz alanları, Türkiye tarafından münhasır ekonomik bölgenin ilan edilmediği karasularının ötesindeki açık deniz alanlarıdır. Düzenleme, bu alanlardaki acil durumlara müdahale ve

⁸⁶ Bkz. yukarıda II 2 A b.

zararların tazmini bakımından Kanun'un öngördüğü amaçların tam olarak gerçekleştirilmesine yöneliktir. Esasında, belirtilen alanların 1992 HSS m.II.b.(a)(ii)'de yer alan bir Taraf Devlet'in münhasır ekonomik bölge ilan etmediği hâllerde bu Devlet tarafından Uluslararası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan, karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgeye tekabül etmektedir. Bu bölge, Kanun'da belirtilen acil durumlarda müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak üzere Denizcilik Müsteşarlığının; Çevre ve Orman Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak vereceği kararla belirlenmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı'na bu yetkinin verilmesi isabetlidir. Zira, m.4 f.2 gereğince deniz araçlarından kaynaklanan kirliliğin önlenmesine yönelik acil müdahale planlarının uygulanması, hazırlıklı olma, kirliliğe müdahale, zararların tazmini ve mali sorumluluk garantilerinin bildirimi konularında icraya⁸⁷ ilişkin yetki, görev ve sorumluluklar Müsteşarlığa aittir.

Uygulama alanı tanımı, genel olarak isabetli ise de “uygulama alanına girmek isteyen gemiler”e Kanun'un hangi hükümlerinin nasıl uygulanacağı sorun yaratabilir. Örneğin; Türkiye'nin ilan ettiği bir münhasır ekonomik bölgeye veya münhasır ekonomik bölgenin ilan edilemediği, fakat Denizcilik Müsteşarlığınca m.3 b.(p)'ye uygun olarak belirlenen karasularının ötesinde yer alan açık denizlerdeki bir bölgeye girmek isteyen bir gemi, Kanun'un hangi hükümlerine tabi olacaktır? Kanaatimizce, “uygulama alanına girmek isteyen gemiler” ifadesi, amacı aşar niteliktedir ve uygulama kabiliyeti bulunmamaktadır. Bu ifade, Kanun'un hazırlık çalışmalarındaki gereksiz hassasiyeti ve özensizliği göstermektedir. Bu sebeple söz konusu ifade, uygulama alanına girmek isteyen gemilerin uygulama alanına girdiklerinde, karışıklıkları olaylar bakımından bu Kanun hükümlerinin uygulama imkânı bulabileceğinden daha fazla bir anlam taşımamaktadır.

⁸⁷ “İcra”dan neyin kastedildiği belirsiz ve tereddüt uyandırabilecek ise de bu kavramın, belirtilen konulardaki doğrudan uygulama yetkisi olarak anlaşılması uygun olur.

d. Kirlenme ve Zarar

Kanun, kirlenme ve zarar kavramlarını ayrı ayrı tanımlamıştır.⁸⁸ Kirlenme, m.3 b.(h)'de "*Olay sonucunda, petrol ve diğer zararlı maddelerin; canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde deniz çevresine karışması*" şeklinde tanımlanmıştır.

Kirlenme tanımı, ÇK m.2'de yer alan çevre kirliliği tanımının daha somutlaştırılmış biçiminde ortaya çıkmaktadır. ÇK'nda, çevrede meydana gelen canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki olarak tanımlanmıştır.⁸⁹ Bu unsurlar, Kanun'daki kirlenme tanımında da mevcut olmakla beraber kirlenme, petrol ve diğer zararlı maddelerin deniz çevresine karışması sonucuna bağlanmıştır. Kanun'da, belirtilen unsurlarla beraber insan sağlığı, balıkçılık ve denizin yasal kullanımına bağlı denizcilik faaliyetlerinin engellenmesi ve deniz suyunun bozulması kavramlarına açık vurgu yapılmıştır. Balıkçılık ve denizcilik faaliyetlerinin engellenmesi sonucu kazanç ve kâr kaybı da zarara dâhildir.⁹⁰

Zarar ise m.3 b.(r)'de "*Bu Kanunun 6 ıncı maddesinde belirtilenler ile zararın tespit, tazmin ve uyuşmazlıkların giderilmesine ilişkin masrafları*" şeklinde tanımlanmıştır.⁹¹ Kanun yapma tekniği açısından

⁸⁸ 1992 HSS'de ise "kirlenme zararı" tanımlanmıştır. Bkz. yukarıda II 2 A b.

⁸⁹ Bkz. dp. 12.

⁹⁰ 1992 HSS m.I b.(a)'daki kirlenme zararı, daha genel bir ifadeyle tanımlanmıştır ve geminin dışındaki bütün zarar ve ziyanları kapsamaktadır. Açıklık getirilmesi amacıyla kâr kaybı ve bozulmaya bağlı makul eski hâle getirme masrafları zarara dâhildir. Özü itibarıyla Kanun'daki kirlenme tanımı, diğer zararlı maddeler hariç olmak üzere 1992 HSS'de yer alan kirlenme tanımıyla örtüşmektedir.

⁹¹ ÇK'nda zarar tanımı yapılmamıştır. Bunun sebebi, kirlenme kavramından hareketle zararın tanımlanmasının mümkün olabileceğidir.

m.6'ya referans yapılması uygun olmamıştır. “Zararlardan dolayı sorumluluk” başlıklı m.6, “Zararların Tazmini” başlıklı Üçüncü Bölümde yer almaktadır ve esasında oluşan zararlardan dolayı kimlerin sorumlu olduğunu düzenlemektedir. Yani, m.6, hukuki sorumluluğa ilişkin olup bizzat zarara ilişkin değildir. Dolayısıyla, zarar ve kirlenme tanımlarının “Tanımlar” başlıklı m.3’de müstakil bir bent hâlinde düzenlenmesi daha uygun olurdu.

Burada belirtilen zararlar; kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masrafları, koruyucu önlemlere ilişkin masraflar, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masraflar, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar, özel mallardaki zararlar, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar, gelir kayıpları, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararlar ve diğer kamu zararları olarak tanımlanmıştır. (m.6 f.1)

Bu düzenlemenin kirlenme tanımıyla birlikte değerlendirilmesi gerekir. Kirlenme ve kirlenme sonucu oluşan zararı birbirinden ayrı düşünmek mümkün değildir. Kirlenme ve zarar tanımının ayrı yapılmasının sebebi, kirlenmeye müdahale bakımından Kanun’un özel ve esaslı düzenlemeler getirmesidir. Ancak, kirlenme ve zarar kavramları, karmaşık ve bir sistematikten yoksun şekilde tanımlanmışlardır. Bu kavramlar, daha sade ve basit bir şekilde tanımlanabilirdi. Gerçekten kirlenme tanımı ile zarar ve zararın bir kısmının tanımı bakımından m.6 f.1’e yapılan atıf sebebiyle bu kavramların karıştığı ve anlaşılmasının zorlaştığı, esasında kirlenme ve zarar tanımlarının muhteviyatında ortak unsurlara yer verildiği görülmektedir. Örneğin; kirlenme tanımında geçen canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığına zarar oluşturacak, denizcilik ve balıkçılık faaliyetlerini engelleme gibi unsurlar yukarıdaki tanımda da zikredilmiştir.

Olay tanımıyla birlikte değerlendirildiğinde zarar tanımının 1992 HSS'ne paralel olduğu söylenebilir. 1992 HSS m.1 b.(7)'deki hadise tanımında kirlilik zararına neden olan veya bu tür hasar ile ilgili ciddi ve ağır tehdit oluşturan aynı menşeli olaydan bahsedilmektedir. Kanun m.1 b.(j)'de ise olay, *“acil müdahale planlarının uygulanmasını veya acil müdahaleyi gerektiren çarpışma, kırılma, yangın, patlama veya diğer nedenlerle gemilerden veya kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlenme veya zarar ortaya çıkaran veya ortaya çıkma tehlikesi yaratan bir durum”* şeklinde tanımlanmıştır.

Zarar tanımı, 1992 HSS ile örtüşmekle beraber zarara neden olay bakımından 1992 HSS, ciddi ve ağır tehditten bahsetmesine karşılık Kanun, kirlenme veya zarar ortaya çıkaran veya ortaya çıkma tehlikesinden bahsetmektedir. Bu yönden, Kanun'un daha esnek ve kapsayıcı olduğu söylenebilir. Bununla beraber olay tanımıyla ilgili olarak kirlenme veya zarar ortaya çıkaracak ibareleri dikkat çekicidir. Zarar tanımındaki toplanan atıkların taşınması ve bertarafı masrafları, zaten temizleme ve eski hâle getirme masraflarına dâhil olduğundan gereksizdir. Keza, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar zikredildikten sonra geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar ibaresi de gereksiz tekrardan ibarettir.

Zarar kapsamındaki temizleme masrafları ile koruyucu önlemlere ilişkin masrafların yorumunda önemli bir sorunla karşılaşılması beklenmemektedir. Koruyucu önlemlere ilişkin masraflar, m.3 b.(1)'da *“Bir olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkabilecek muhtemel kirlenmeyi önlemek veya sınırlı tutmak amacıyla alınan tedbirleri”* olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla, bu çerçevede alınan her tedbirle ilgili masraflar, zarara dâhildir.⁹² Zararın tespiti ve uyuşmazlıkların giderilmesi

⁹² Tanım, 1992 HSS m.1 b.(6)(ii)'ye paraleldir. Burada 1992 HSS'den farklı olarak kirlenme zararı değil, fakat kirlenmenin önlenmesinden bahsedilmiştir. Ancak, Kanun aynı zamanda kirliliğe müdahaleyi de düzenlendiğinde bu pratikte sonuca etkili değildir.

masraflarının yorumu da sorun yaratmaz. İnceleme, keşif, bilirkişi vs. masrafları, zararın tespiti kavramına girer. Uyuşmazlıkların giderilmesi ise dava ve takip masrafları, bir başka deyişle yargılama masraflarıdır. Zararın tespiti masraflarının tamamı, dava ve takip masrafları içinde kalmayabilir. Kanun m.10 hükümlerine uygun olarak belirlenen zararların tespiti masrafları,⁹³ zarara dâhil ise de dava ve takip masrafları içinde yer almaz. Diğer yandan, tanımda geçen zararın tazminine yönelik masraflar ifadesi de gereksizdir. Bunun yerine “Zararın tespiti ile dava ve takip masrafları” denmesi daha uygun olurdu.

Özel mallardaki zararlar ile diğer kamu zararları, zararın tespiti, tazmin ve uyuşmazlıkların giderilmesi masrafları da zarar tanımına dâhildir. Özel mallar ile diğer kamu zararlarından ne anlaşılacağı hakkında Kanun’da bir açıklama bulunmamaktadır. Esasında zararın özel ve kamu diye ayrılması doğru değildir.

Zarar tanımı, içerik olarak 1992 HSS ile paralellik arz etmekle beraber bu Sözleşme’de olduğu gibi, bazı unsurların sayılması veya örneksime yapılması suretiyle daha sade ve anlaşılır şekilde tanımlanabilirdi. Tanımda m.6’ya referans yapılması ve bu maddede sayma yönteminin tercih edilmesi uygun olmamıştır. Ayrıca, m.6’daki zararlar ile kirlenme tanımı, iç içe girmiştir.

B. Kanun’un Uygulama Kapsamı ve İlgili Mevzuat İlişkisi

Kanun’un uygulanmasında karşılaşılabilecek sorunların başında uygulama kapsamı ve ilgili mevzuat arasındaki ilişki gelmektedir. Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesine ilişkin hukuki sorumluluk ve tazminat sorunlarını düzenleyen ve yukarıda inceleme konusu yapılan ulusal ve uluslararası mevzuat hükümleri karşısında Kanun’un yeri önem

Kirlenmenin önlenmesi, daha ileri bir safha olan kirlenme sonucu zararı da mantıksal olarak kapsmalıdır.

⁹³ Bkz. aşağıda III 2 B.

taşımaktadır. Anayasa m.90 f.5'e göre usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir ve usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkacak uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır. Dolayısıyla, normlar hiyerarşisi bakımından o konuyu düzenleyen bir milletlerarası andlaşma varsa öncelikle bu andlaşma uygulanacaktır. Sonrasında ise ilgili kanunlar ve alt düzenleyici işlemler uygulama imkânı bulabilecektir. Ancak, Kanun, başta ÇK olmak üzere ilgili diğer mevzuatla arasındaki ilişkileri düzenleyen açık hükümler ihtiva etmediğinden bir uyuşmazlıkta davaya bakan hâkimin uyuşmazlığa öncelikle uygulanacak normun belirlenmesinde 1992 HSS, 1992 FS, ÇK ve Kanun hükümleri arasında sıralama yaparken bir hayli zorlanacağı kuvvetle muhtemeldir.

Kanun, 1992 HSS ve 1992 FS'lerinin Uygulama Kanunu niteliğinde olmamakla beraber petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirlenmeye bağlı hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarına dair hükümler ihtiva etmektedir. Kuşkusuz petrol kirliliğine sebep olan çoğu olaylar, 1992 HSS ve 1992 FS'lerinin kapsamında olacağından bu sözleşmeler öncelikle uygulanmalıdır. Ancak, sorun, Kanun kapsamındaki bir hadisede ÇK hükümlerinin uygulama imkânı bulup bulmayacağı veya uygulanacaksa hangi kapsamda uygulanacağıdır. Kanun ile ÇK arasında özel kanun - genel kanun ilişkisi var mıdır? Kanun'un genel düzenlemesi, ÇK'na nazaran özel kanun niteliğinde olduğu yönündedir. Ancak, Kanun kapsamındaki bir olayda Kanun hükümleri uygulandığında ÇK hükümleri hiç uygulanmayacak mıdır? Yoksa Kanun'un uygulanmasına rağmen düzenlenmeyen diğer konularda genel kanun niteliğinde olduğu kabul edilerek ÇK'nun ilgili hükümleri uygulanacak mıdır? Örneğin; Kanun'un uygulandığı bir hadisede ÇK m.28'de yer alan hukuki sorumluluk ve buna bağlı diğer hükümler ile idari para cezalarına ilişkin hükümleri uygulanacak mıdır? Bu sorulara net cevaplar vermek mümkün

gözükmemektedir ve uygulamacıyı gereksiz şekilde bir hayli meşgul edecek gibi gözükmektedir.

Bir başka sorun, aşağıda inceleme konusu yapıldığı üzere 1992 HSS ve 1992 FS'lerine aykırı nitelikteki Kanun hükümlerinin uygulanmasına devam olunup olunmayacağıdır. Öncelikli olarak uluslararası sözleşme hükümleri uygulanacak olmakla beraber belirtilen Sözleşmeler'de yer almayan, fakat bu Sözleşmeler'in uygulanmasıyla ilgili konulardaki Kanun'un muhtelif hükümlerinin uygulanmasında uygulayıcı makamında bulunanlar, özellikle mahkemeler, ciddi tereddüt yaşayacaklardır. Kanun, diğer mevzuatla arasındaki ilişkileri açıkça düzenlemediğinden genel hukuk ilkeleriyle sorunun çözümüne gidilmesi gerekecektir ki, bu her zaman yeterli olmayabilir ve sağlıklı kararlarla sonuçlanmayabilir. Çok sayıda belirsiz noktaların mevcudiyeti, Kanun'un aynı hükümlerinin farklı mahkemelerde birbirinden çok farklı şekillerde uygulanmasına sebep olacaktır.

Belirtilen açıklamalar karşısında hukuki sorumluluk ve tazminat esasları bakımından Kanun'un ne ölçüde ihtiyaçlara uygun ve gerekli olduğu tartışılabilir. Kanun, denizlerin gemiler tarafından kirletilmesi dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat sorunlarını başlıca ele alan müstakil, kendine özgü ve orijinal bir düzenleme sayılamaz. Zira Kanun, deniz kirliliğine bağlı yeni bir hukuki sorumluluk yaratmamaktadır. Türkiye, tarafı olduğu 1992 HSS ve 1992 FS hükümlerini doğrudan uygulanmak durumundadır. Kanun ise bu Sözleşmelerden somut olarak bahsetmemekte, sadece taraf olunan uluslararası sözleşmelere referansta bulunmaktadır. Ayrıca, ÇK, ilgili uluslararası sözleşmelerin ve Kanun'un uygulama bulmadığı durumlarda uygulanmak durumundadır. Dolayısıyla, açıkta kalan ve düzenlenmeyen bir hukuki sorumluluk alanı mevcut gözükmemektedir. Yukarıda da belirtildiği üzere petrol ve diğer zararlı maddeler tanımı son derece geniştir. Ayrıca, 1992 HSS ve 1992 FS dışında 2001 Bunker, 1996 HNS gibi sözleşmelere taraf olunduğunda bu Sözleşmeler de zaten doğrudan uygulanacaktır.

Özetle Kanun, ne bir Uygulama Kanunu'dur, ne de müstakil bir sorumluluk türü yaratmaktadır. Oysa Kanun, hükümleri itibarıyla bir Uygulama Kanunu veya deniz kirliliği dolayısıyla hukuki sorumluluğu düzenleyen müstakil bir kanun olduğu izlenimini uyandırmaktadır. Kanun, mevcut hâliyle sorumluluk hukuku sistemini bozmaktadır.

C. Zarardan Sorumluluk

Kanun m.2 kapsamında petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan 500 groston ve üzerindeki bir geminin sebep olduğu kirlenme zararlarından kimin sorumlu olacağı “Zarardan dolayı sorumluluk” başlıklı m.6 f.1’de düzenlenmiştir. Buna göre bu Kanun kapsamındaki bir geminin sorumlu tarafları, uygulama alanlarında bu gemiden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu zararları tazmin etmekle müteselsilen sorumludur. Sorumluluk için gemiden kaynaklanan bir olay sonucunda kirlenme veya kirlenme tehlikesinin sebep olduğu bir zarar ortaya çıkmalıdır. Kanun’un lafzına göre geminin sorumlu tarafı ve/veya tarafları⁹⁴ oluşan zarardan müteselsilen sorumlu tutulmaktadır.

Sorumlu taraf ise m.3 b.(n)’de “Zararın tazmini ve koruyucu önlemlerin karşılanması konusunda yükümlülük atfedilebilecek, beşyüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile kıyı tesislerinin sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri” olarak tanımlanmıştır. Bu tanım, çok kötü bir dille kaleme alınmıştır. Düzenlemenin lafzına göre gemilerin ve kıyı tesislerinin sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri zarardan sorumludur. Geminin sahibi, işleteni, kaptanı, idare edenleri, kiracı, zilyet ve garantörlerinin teşhisi büyük sorun yaratmaz. Ancak, kıyı tesislerinin kaptanı, işleteni ve zilyedinden neyin anlaşılması gerektiği ciddi sorunlar doğurabilir. Öncelikle, kıyı tesisleri

⁹⁴ “Taraflar” kelimesi görülmekte olan bir davanın taraflarını veya bir hukuki işlemin taraflarını çağrıştırdığından “Sorumlu taraf” yerine “sorumlu kişi” ibaresinin kullanılması daha uygun olurdu.

gemi vafında olmadığından bunların kaptanı olamaz. Ayrıca, bir kıyı tesisinin zilyedi ve işleteni denildiğinde muhatap alınacak şahıs hangi kriterlere göre belirlenecektir? İşletme ve zilyet kavramları, tasrih edilmediğinden nasıl yorumlanacaktır?

Zarardan geminin sahibi, kaptanı, işleteni, idare edeni, zilyedi, kiracıları ve garantörleri sorumlu tutulmaktadır. Üstelik sorumluluk, müteselsildir ve geniş bir yelpazeye yayılmak suretiyle ağırlaştırılmıştır. Bu düzenleme tarzının isabetli olduğu söylenemez. Her şeyden önce, düzenleme, gemilerin sebep olduğu kirlenme zararlarına ilişkin hukuki sorumluluğu düzenleyen uluslararası enstrümanlarla uyumlu değildir. Hukuki sorumluluğa ilişkin uluslararası sözleşmelerde dikkati çeken özellik, esas itibarıyla ilgili sözleşmeler gereğince sorumluluğun tek bir kişiye, çoğunlukla gemi maliki ve onun sigortacısına yöneltilmiş olmasıdır. Nitekim 1992 HSS m.III gereği sorumluluk geminin malikine aittir.⁹⁵ Bunun sebebi ise zararın süratle ve kısa süre içinde tazmini amacıyla gemi malikinin kusursuz sorumluluğa tabi olmasının yanısıra mecburi sigorta temin etmesi yükümlülüğüdür. Diğer yandan, Kanun gereği sorumluluk da kusursuz sorumluluktur ve Kanun kapsamındaki gemiler için Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelere tabi olmak üzere mali sorumluluk belgeleri getirilmesi zorunluluğu mevcuttur. Bu güvencelere ilaveten gemi maliki ve garantör hariç olmak üzere geminin kaptanı, işleteni, idare edeni, zilyedi ve kiracısına zarar sebebiyle sorumluluğun yüklenmesinin sebebi anlaşılacağı gibi hakkaniyete de aykırıdır.

Sorumluluğun tayin ve tespiti bakımından uygulamada önemli sorunlarla karşılaşılabilir. Bir zarar ortaya çıktığında gemi malikinin teşhisi sorun yaratmayabilir. Malikin tespitinde ilgili uluslararası sözleşmelere paralel şekilde gemi siciline kayıtlı gemiler bakımından sicilde malik olarak adlarına kayıt bulunan kişiler, sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından ise geminin Medeni Kanun hükümlerine göre sahibi

⁹⁵ 1996 HNS m. 7 f.1 hükmü de 1992 HSS'ye paraleldir.

olduğu kişilerin malik kabul edilmesi uygun olur. Kanun'un lafzına göre kaptanın gemi malikiyle birlikte her halükarda sorumlu tutulacağı anlaşılmaktadır. Kaptanın sorumluluğu da kusursuzdur. Kaptanın şahsi kusurunun mevcut olması hâlinde sorumlu tutulabileceğine dair Kanun'da hiçbir işaret yoktur. Bu düzenleme tarzı, kaptan açısından son derece katı bir sorumluluk hükmü getirdiğinden hem hakkaniyete uygun değildir, hem de ÇK'nun da daha ilerisine gitmektedir. Oysa Deniz Hukuku'nun ihtiyaç ve özellikleri, bu şekilde katı bir sorumluluk anlayışıyla bağdaşmaz. Nitekim 1992 HSS'de⁹⁶ gemi maliki haricinde kaptan ve diğer gemi adamlarıyla malikin yardımcısı sayılabilecek çok sayıda kişinin sorumlu tutulamayacağı tasrih edilmiştir.

Kanun'da geminin işleteni, idare edeni, zilyedi ve kiracısından bahsedilmektedir. Kaptan için yukarıda söylenenler, belirtilen şahıslar için de söylenebilir. Ancak, burada en büyük sorun, bu şahısların teşhisinde yaşanabilir. Kanun'da işleten ve idare eden ayrı ayrı zikredilmesine rağmen tanımlanmamıştır. Geminin işleten ve idare edeni ne demektir? İşletenden kastedilen gemi işletme müteahhidi midir? Yoksa daha geniş manada bir ekonomik menfaat sağlama gayesiyle işletme mi kastedilmektedir? Keza, geminin idare edeninden anlaşılması gereken de belirsizdir. Gemiye idare eden, kaptandır. Kaptan haricinde geminin idare edeni olarak gemi işletme müteahhidi mi anlaşılacaktır? Yoksa her bir charter sözleşmelerinin içeriğine göre mi hareket edilecektir? İşleten ve idare edenin ayrı ayrı zikredilmelerine rağmen tanımlarının yapılmaması önemli bir eksiklikler ve ciddi uygulama sorunları doğurabilir.

Geminin kiracıları ve zilyetlerinin teşhisinde de sorun çıkabilir. Kiracı, gemiyi deniz ticaretinde kullanabileceği gibi, kendisi kullanmadan başkalarının da kullanımını sağlamak üzere alt kira sözleşmeleri yapabilir. Bu durumda bütün kiracılar, oluşan zarardan müteselsilen sorumlu olacaklardır. Hangi zilyetlik kastedilmektedir? Sorumluluk, asli zilyede

⁹⁶ Bkz. yukarıda II 2 A b.

mi aittir? Yoksa fer'i zilyet de mi sorumludur? Geminin sahibi, işleteni ve idare edeninden bahsedilmesinden sonra zilyede sorumluluk yüklenmesinin hiçbir haklı sebebi yoktur ve düzenlemenin hakkaniyete uygun olduğundan söz edilemez.

Sorumlu taraflardan biri olarak garantör ise m.3 b.(e)'de şu şekilde tanımlanmıştır: *“Bu Kanunda belirtilen hükümlere göre sorumlu taraf adına, sorumlu taraf dışında zararların tazminine ilişkin mali sorumluluk üstlenen ve mali sorumluluk belgesini sağlayan kişi, kuruluş veya devlet”*. Tanımda, “sorumlu taraf adına, sorumlu taraf dışında” ibareleri geçmektedir. Garantör, tabiatıyla sorumlu taraf adına zararların tazminine ilişkin mali sorumluluk sağlayan, buna dair belgeyi düzenleyen kişidir. Ancak, tanımda geçen “sorumlu taraf dışında” ibaresi, gereksiz olmasının ötesinde kanun yapma tekniğine de uygun düşmemektedir. Garantör, 500 groston ve üzerinde olup petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan geminin sahibi, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları ve zilyetlerinin garantörleri olacaktır. Ancak, uygulamada alışıldık bir durum olmaması sebebiyle gemi malikinin dışında diğer sorumlu kişilerin mali sorumluluklarının garantilerinin nasıl sağlanacağı ve takip edileceği sorun yaratabilir.

Kanun m.6 f.1'de, garantörün sorumluluğunun diğer sorumlu tarafların sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağı, garantörün tazmin etmediği zararların diğer sorumlu taraflarca tazmin edileceği belirtilmektedir. Bu hüküm, malumun ilanından ibaret olduğundan gereksizdir. Zaten, sigorta veya diğer bir garanti yaptırılması ile hukuki sorumluluk ortadan kalkmaz. Bu hüküm de kanun koyucunun zararın tazmini ve hukuki sorumluluk bakımından aşırı tedirgin ve korumacı bir anlayışla hareket ettiğine işaret etmektedir.

Kanun m.6 f.3, müteselsil sorumluluğu düzenlemektedir. Ancak, buradaki müteselsil sorumluluk, bir geminin karıştığı herhangi bir olaydaki sorumlu kişilerin kendi aralarındaki müteselsil sorumluluk değil,

fakat birden fazla geminin karıştığı bir olay sonucunda ortaya çıkan zararlara ilişkin olarak bütün gemilerin müştereken ve müteselsilen sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu fıkra, 1992 HSS m.IV'e paralel gözükmektedir.⁹⁷ Ancak, düzenlemede iki veya daha fazla geminin karıştığı bir olaydan bahsedilmiş, bu gemilerin eylemleri veya konumları veya faaliyetlerinin zarara etkileri, zarardaki payları üzerinde durulmamıştır. Bir başka deyişle, hangi geminin hangi zarara, zararın ne kadarlık kısmının doğmasına sebep olduğu ve bu hususun olaya karışan gemiler açısından ayrılıp ayrılamayacağına dair bir açıklık yoktur. Bu sebeple, sadece olaya karışması sebebiyle ortaya çıkan bütün zararlardan bütün gemilerin müştereken ve müteselsilen sorumlu tutulmaları, hakkaniyet ve müteselsil sorumluluğa ilişkin prensiplere aykırı düşmektedir. Üstelik müteselsil sorumlulukla beraber müşterek sorumluluk da mevcuttur. "Müşterek ve müteselsilen" ifadeleri, Kanun'un katı sorumluluk anlayışına işaret etmektedir. Bir gemi, olaya karışmıştır. Ancak, gemiyi idare eden kaptan ve donatanın, mürettebatın olayda hiçbir kusuru olmadığı gibi olaydaki fiilleri zarara etkili olmamışsa ya da zarara etkisi kısmi olmakla beraber bu durum ayrılabiliriyorsa oluşan zararın tamamından sadece olaya karıştığından bahisle sorumlu tutulması isabetli olmaz. Dolayısıyla, düzenleme, 1992 HSS m.IV'e aykırı düşmektedir.⁹⁸

Sorumlu tarafa dair düzenleme, sorumlu şahısların belirlenmesinde ciddi uygulama ve yorum sorunlarına neden olacaktır. Ayrıca, düzenleme, Deniz Hukuku'nun ihtiyaç ve özellikleriyle bağdaşmayan bir tarzda sorumluluğun genişletilmesine, dolayısıyla deniz ticaret rekabet gücünün olumsuz etkilenmesine sebep olacaktır. Sorumlu şahısların her biri müştereken ve müteselsilen sorumlu tutulduğundan açılacak davalarda çok sayıda kişinin hasım mevkiine alınması, usul ekonomisi açısından da isabetli değildir. Hukuki sorumluluğa dair uluslararası sözleşmelerde olduğu gibi sorumluluğun malik (veya donatan) ile bunların

⁹⁷ Bkz. yukarıda II 2 A b.

⁹⁸ 1992 HSS m.IV, zararın yeterli bir emniyetle ayrılmasından bahsetmektedir.

sigortacılarına verilmesi suretiyle sorumlu taraf tanımının sadeleştirilmesi, daha isabetli olabilirdi.

Kanun, genel hükümlere tabi olarak zarar görenlere yapılan ödemeler sebebiyle ödemede bulunanın rücu hakkının saklı olduğunu hüküm altına almaktadır. (m.6 f.4)

D. Sorumluluğun Sınırlandırılması

Kanun'da sorumlu kişilerin oluşan zarardan hangi miktara kadar sorumlu olduğu, bir başka deyişle sorumluluğun sınırlandırılıp sınırlandırılmayacağına dair ayrıntılı hükümler mevcut değildir. Kanun m.7, sadece “gemi başına sorumlu taraf yükümlülüğünün toplamı ve sorumlu tarafa yüklenecek azami tazminat miktarı konusunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.” hükmünü ihtiva etmektedir. Metinde hem gemi başına sorumlu kişilerin yükümlülüğünün toplamı, hem de sorumlu tarafa yüklenecek azami tazminat miktarından söz edilmektedir. Kanun, esasında azami sorumluluk limitini belirtmeye çalışmasına karşılık, ayrıca “sorumlu taraf yükümlülüğünün toplamı” gibi oldukça tuhaf bir ifade kullanmıştır. Bu ifade hem gereksizdir, hem de hukuk literatürüne uygun değildir. Yükümlülüklerin toplamından değil, belki bütününden bahsedilebilir. Sorumluluğun sınırlandırılması ise ödenecek tazminat tutarının belirli bir meblağı ile ilgili ilgilidir. Yoksa yükümlülüklerin sınırlandırılmasından bahsedilemez.

Düzenlemenin ifade tarzına nazaran Kanun kapsamında müstakil bir şekilde sınırlı sorumluluğun düzenlenmediği anlaşılmaktadır. Zira, sorumlu şahıslarca ödenecek azami tazminat miktarı hususunda Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu belirtilmektedir. Dolayısıyla, Kanun kapsamında hukuki sorumluluk ve tazminata dair uygulanabilecek bir uluslararası sözleşme mevcutsa ve bu sözleşmede sorumluluğun sınırlandırılmasına dair bir hüküm varsa, ancak bu takdirde sorumlu kişiler, bu sözleşme kapsamında sorumluluklarını sınırlandırma hakkından yararlanabilecekler, aksi takdirde yararlanamayacaklardır. Bu durumda zaten hukuki sorumluluğa ilişkin

İlgili uluslararası sözleşme uygulanacağından Kanun, uygulanmayacaktır. Kanun m.7, sorumluluğun sınırlandırılması hakkına dair müstakil bir hüküm getirmemekte, belirtildiği şekilde sadece ilgili uluslararası sözleşmelere referans yapmaktadır. Sorumluluğun sınırlandırılması konusunda uluslararası sözleşme hükümlerinin saklı olduğuna dair getirilen bu hükmün ne pratik, ne de teorik faydası vardır. Böyle bir hüküm olmasa dahi sonuçta hukuki durumda bir değişiklik söz konusu olmamaktadır. Zira, saklı olduğu belirtilmese dahi uluslararası sözleşme hükümlerinin normlar hiyerarşisi bakımından kanunlardan önce uygulanacağı ve hükümlerinin saklı olduğu malumdur. Dolayısıyla m.7 hükmü, gereksizdir.

E. Zorunlu Sigorta veya Mali Güvence

a. Zorunlu Sigorta veya Mali Güvence Sağlama Yükümlülüğü

“Mali sorumluluk garantileri” başlıklı m.8 f.1’e göre *“Uygulama alanlarına girmek isteyen petrol ve/veya diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca kendilerinden istenen mali sorumluluk belgelerine sahip olmak, bunları ilgili makamlara bildirmek ve talep edildiğinde göstermek zorundadırlar.”* Burada da m.7 benzeri bir durum söz konusudur.

Bu hükme rağmen Kanun kapsamında oluşan zararların tazmini bakımından zarara sebep olan gemilerle ilgili genel bir sigorta yaptırma veya diğer bir mali güvence verme yükümlülüğünden bahsedilemez. Düzenlemeye göre Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca istenilen mali sorumluluk belgelerine sahip olunması gerekmektedir. Bir başka deyişle Kanun’un uygulanmasında, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde yer alan mecburi sigorta veya mali güvenceye ilişkin hükümlerin dışında, oluşan zararların tazminini garanti edecek sigorta zorunluluğu yoktur. Türkiye, gemilerin sebep olduğu kirlenme zararlarına ilişkin hukuki sorumluluğu düzenleyen bir uluslararası sözleşmeye tarafsa ve bu sözleşme mecburi sigorta veya diğer bir mali güvenceye ilişkin hükümler ihtiva ediyorsa zaten bu sözleşme hükümleri gereği sigorta veya diğer mali güvencelerin temin edilmesi ve

buna ilişkin mali sorumluluk belgelerine sahip olunması gereklidir. Türkiye, sadece petrol kirliliği zararlarına ilişkin 1992 HSS'ne tarafıtır ve bu Sözleşme m.VII'ye uygun olarak mecburi sigorta veya diğeri mali güvenceye ilişkin hükümlere tabidir. Bu madde gereğince mali sorumluluk belgelerinin ilgili makamlara bildirilmesi ve gösterilmesi usul ve esasları ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir.⁹⁹ Dolayısıyla, m.8 f.1 hükmü de gereksizdir ve hiçbir fonksiyonu yoktur. Düzenlemenin amaç ve gerekçesini anlamak mümkün değildir.¹⁰⁰ Bu şekilde uluslararası sözleşme hükümlerinin tekrarı mahiyetindeki veya saklı tutulduğuna ilişkin hükümler, gereksiz olmasının ötesinde uygulama problemlerine yol açabilir.

Burada bir diğeri sorun da mali sorumluluk belgelerine sahip olma, bunları ilgili makamlara bildirme ve talep edildiğinde gösterme zorunluluğunun, uygulama alanına girmek isteyen gemiler için söz konusu olmasıdır. Henüz uygulama alanına girmeyen, fakat girmek isteyen bu gemilerin belirtilen yükümlülükleri nasıl yerine getireceği ve uygulamanın nasıl olacağı, bu yükümlülüklerin uluslararası hukukla ne ölçüde bağdaştığı tartışılabilir. Örneğin; Türkiye'deki bir limana uğramaksızın Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesine giren yabancı bayraklı bir geminin mali sorumluluk belgelerinin mevcudiyeti denetlenebilir mi? Böyle bir belgesi yoksa bu gemiler için nasıl ve hangi müeyyideler uygulanabilir? Kanun m.8 f.2, sadece Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç sulara girmek isteyen gemiler için müeyyideler öngördüğünden bu gemiler için yapılabilecek bir şey yoktur. Esasen, münhasır ekonomik bölgede seyretmekte olan gemiler için bu yükümlülüklerin aranması seyrü sefer serbestliği ile de bağdaşmaz. Hükmün bu gemilere tatbiki mümkün gözükmemektedir.

⁹⁹ Bkz. yukarıda II 2 A b.

¹⁰⁰ Taraf olunan uluslararası sözleşmeler haricinde mecburi sigorta yaptırma yükümlülüğü, sadece kıyı tesisleri için söz konusudur. Kanun m.8 f.3'e göre kıyı tesisleri bu Kanun kapsamındaki zararlara karşı mali sigorta yaptırmak zorundadırlar. Bu zorunluluğa uymayan kıyı tesislerinin faaliyetlerine izin verilmez.

Düzenleme, 1992 HSS m.VII f.11'e aykırıdır. Zira bu maddeye göre her bir Taraf Devlet, kendi mevzuatına göre dökme halinde 2.000 tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan ve ülkesi dâhilinde bir limana gelen veya bu limanı terk eden veya açıkta karasuları dâhilinde bir yükleme boşaltma yerine gelen veya onu terk eden gemilerin hangi ülke siciline kayıtlı olursa olsun sigorta veya mali güvence göstermelerini sağlamak durumundadır. Bu yükümlülük, bir Taraf Devlet'in limanları veya açıkta karasuları dâhilindeki yükleme-boşaltma yerleri için söz konusudur. Yoksa münhasır ekonomik bölgeyi kapsamamaktadır. Ayrıca, zararsız geçiş¹⁰¹ hakkını kullanan gemiler yönünden de sorunlar doğabilir. Yukarıda münhasır ekonomik bölgeye ilişkin verilen örneğe paralel şekilde yabancı bir geminin karasularına girmesine rağmen limana veya karasularındaki bir yükleme boşaltma terminaline uğramadığını düşünelim. Kanun'un lafzına göre bu gemilerden de ilgili uluslararası sözleşmelerde belirtilen mali sorumluluk garantilerinin istenmesi gerekir. Ancak, zararsız geçiş prensibi, uluslararası hukukun yerleşmiş bir ilkesi¹⁰² olduğundan bu uygulama, uluslararası hukukla bağdaşmaz. Zira UNCLOS m. 211 f.4 ve m.21, kıyı devletlerine yalnızca kirlenmenin önlenmesi, azaltılması, kontrolü ve çevrenin korunması bakımından gerekli düzenlemeleri yapabilmelerine olanak sağlamaktadır. Yoksa mali garanti sağlanması gibi tazmine yönelik düzenleme yapma imkânı

¹⁰¹ Kanun m.3 b.(s)'de zararsız geçiş şu şekilde tanımlanmıştır: "Türk iç sularına girmeksizin veya iç sular dışında bulunan bir demirleme yerine veya liman tesisine uğramaksızın karasularını katetme amacıyla veya Türk iç sularına ulaşmak veya ayrılmak, iç sular dışında bulunan bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya bunlardan ayrılmak amacıyla Türk karasularında seyretmek". Tanım, 1982 UNCLOS m.18'e paraleldir. Türk iç sularına ulaşmak veya ayrılmak, iç sular dışında bulunan bulunan bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya bunlardan ayrılmak amacıyla Türk karasularında seyreden gemilere yapılacak işlemler ve bildirim esasları, m.8 f.2 ve m.9 f.1'de gösterilmiştir. Kanun m.9 f.3 hükmünün ise daha ziyade Türk iç sularına girmeksizin veya iç sular dışında bulunan bir demirleme yerine veya liman tesisine uğramaksızın karasularını katetme amacıyla Türk karasularında seyir yapan gemilere ilişkin mali sorumluluk garantilerinin bildirilmesi yükümlülüğüne işaret etmek amacıyla kaleme alındığı değerlendirilmektedir.

¹⁰² Özman, A.: Deniz Hukuku I (Kaynaklar-Kişiler-Nesneler-Ulusal Deniz Alanları), Ankara 2006, s. 318.

vermemektedir. Aynı esaslar, münhasır ekonomik bölge için de geçerlidir.¹⁰³ Dolayısıyla, münhasır ekonomik bölge ve karasuları bakımından mali güvence hükümleri, uluslararası hukuk ve 1992 HSS ile uyumsuz olduğu gibi pratikte de uygulanması çok güçtür. Bu garantilerin denetimi, 1992 HSS'ne paralel şekilde liman devleti denetimi kapsamında yapılabilir.

b. Mali Sorumluluk Garantilerinin Denetimi

Kanun m.8 f.2, mali sorumluluk belgelerinin denetimine dair hükümler ihtiva etmektedir. Esasında bu fıkra, f.1'in uygulanmasını düzenlemektedir. Bu fıkraya göre Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası sözleşmelerde öngörülen mali sorumluluk garantilerine sahip olmadıkları belirlenen Kanun kapsamındaki yabancı bayraklı gemilerin Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç sularına girmesine izin verilmez; girmiş olan gemiler buralardan derhal çıkarılır veya şartları sağlaması için en fazla otuz gün süre verilir. Bu süre sonunda şartları sağlamadığı tespit edilen gemiler derhal karasuları dışına çıkartılır.

Görüldüğü üzere bu fıkra, belirtilen mali sorumluluk belgelerine sahip olmayan gemilerin iç sular ve karasularına sokulmayacağını, şartlara uymadığının tespiti hâlinde ise buralardan çıkartılacağını belirtmektedir. Oysa f.1, uygulama alanına girmek isteyen gemilerden bahsetmektedir. Uygulama alanı ise iç sular, karasuları, münhasır ekonomik bölge ve münhasır ekonomik bölgenin ilan edilmediği alanlarda Denizcilik Müsteşarlığı'nın ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerini alarak belirleyeceği karasularının ötesindeki açık deniz alanlarıdır. Dolayısıyla, düzenleme, münhasır ekonomik bölgeye girişler bakımından herhangi bir hüküm ifade etmemektedir. Yukarıda da belirtildiği üzere münhasır ekonomik bölge bakımından mali sorumluluk garantileri sağlama

¹⁰³ UNCLOS m.211 f.5 ve m.56, kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve denetim yetkisi hükümlerine paralel hükümlerdir.

yükümlülüğünün nasıl uygulanacağı ve denetleneceği açık bırakıldığından hükmün uygulanması oldukça güçtür.

Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası sözleşmelerde belirtilen mali sorumluluk garantilerine sahip olmadıkları belirlenen yabancı bayraklı gemilerden ancak can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanan mücbir sebepler içinde olan gemilerin Türk iç sularına ve karasularına girmesine izin verilebilecektir. Kanun m. 8 f.1'deki "uygulama alanı" ibaresi sebebiyle ve m.8 f.2'de yalnızca iç sular ve karasuları düzenlenmiş olduğundan f.1 ve f.2 hükmü birbiriyle çelişkilidir. Burada mecburi sorumluluk belgelerinin bulunmamasına rağmen iç sular ve karasularına giren gemilerin derhal karasularından çıkartılacağı veya şartları sağlaması için en fazla otuz gün süre verileceği belirtilmektedir. Şartların sağlanmasından kasıt, mali sorumluluk belgelerinin sağlanmasıdır. Burada duruma göre idareye geminin ya derhal karasuları dışına çıkarılması veya otuz günlük süre verilmesi hususunda bir yetki verilmektedir. Ancak, bu takdir yetkisinin nasıl ve ne şekilde kullanılacağı bilinmemektedir ve bu süre neye göre belirlenmektedir? Otuz günlük süre verilmesinin gerekçesi bilinmemektedir. Esasında bu şekilde karasularına veya iç sulara giren gemiler için verilen ve mali sorumluluk belgelerinin teminine yönelik otuz günlük süre uzundur. Kuşkusuz bu durumdaki bir gemi, tehlike altında olabilir veya deniz kirliliği için ciddi bir risk oluşturabilir. Türk bayraklı gemilerin de mali sorumluluk belgelerinin bulunmadığı hâllerde bu belgelerin getirilmesine kadar geminin seferinin yasaklanacağı hüküm altına alınmıştır. Seferin yasaklanmasının dışında bu gemiler için ne gibi bir işlem yapılacağına dair bir hüküm yoktur.¹⁰⁴

Mali sorumluluk belgesi bulunmayan ve en fazla otuz günlük süre içinde gerekli şartları sağlayamayan gemilerindeki yükün, gemi veya yük

¹⁰⁴ Düzenlemenin içeriğine göre mecburi sorumluluk belgesine sahip olmamasına rağmen iç sular ve karasularına giren gemilerin ticari faaliyette bulunmaları, bir başka deyişle yükleme-boşaltma yapmaları mümkün olmamakla beraber açıklık sağlanması amacıyla Kanun'a 1992 HSS m.VII f.10'a benzer bir hüküm konulabilirdi.

sahibince şartlara uygun başka bir gemiye nakledilmesi ve mevzuat uyarınca bertaraf edilmesi gereken yüklerin ise uygun bir şekilde bertarafının sağlanması gerekmektedir. (m.8 f.2 c.3) Bu düzenlemenin amaç ve gerekçesini anlamak mümkün değildir. Yabancı bayraklı bir gemi, zaten verilen otuz günlük süre içinde teminat sağlayamazsa karasuları dışına çıkartılacaktır. Bir geminin mali sorumluluk sigortasının bulunmaması onun her halükarda bizzat tehlike içinde olduğunu göstermez ve karine olarak bu anlama gelmez. Mali sorumluluk sigortası bulunmama ile beraber gerek geminin mevcut hâli, gerekse yükü Kanun kapsamında acil müdahaleyi gerektirir tehlike içinde olmayabilir. Düzenlemenin lafzı, bu durumdaki gemilerin tehlike içinde olsun veya olmasın yüklerin başka gemilere aktarılması veya bertarafını öngördüğünden isabetli olmadığı gibi hakkaniyete uygun sonuçlara yol açabilir. Keza, ülkemizin deniz ticaret rekabet gücünü olumsuz etkileyebilir.¹⁰⁵

Acil müdahaleyi gerektirir tehlike içindeki gemiler için yapılacak işlemler, m.5 f.2’de gösterilmiştir. Bu düzenlemeye göre Türkiye’nin tarafı olduğu sözleşmelerde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile ilgili belirlenen standartlara uymayan veya bu konuda açık emareler bulunan petrol ve/veya diğer zararlı maddeleri taşıyan bu Kanun kapsamındaki yabancı bayraklı gemilerin, can kurtarma hizmetlerinden kaynakacak mücbir sebepler dışında Türk iç sularına veya içsular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç

¹⁰⁵ Mali güvence belgesi bulunmayan gemiler, 1992 HSS m.VII f.11 hükmünün uygulanmasında limana veya karasularındaki bir yükleme boşaltma yerine geldiklerinde, yüklerini boşaltamayacaklar veya yük alamayacaklardır. Sözleşme’de bu gemilerin yüklerinin bir başka gemiye nakledileceği veya bertaraf edileceği yönünde bir hüküm yoktur. Müdahaleyi gerektiren tehlikeli bir durum yoksa geminin yükünün nakli ya da bertarafını haklı kılan bir durum da yoktur. Geminin ticari faaliyetinin engellenmesi, gerektiğinde idari para cezaları gibi idari tedbirlerin uygulanarak geminin karasuları dışına çıkartılması yeterlidir. Bunun ötesinde yüke el konulması ve tehlike arz etmemesine rağmen yükün bertarafı özel hukuk ilişkileri bakımından da sakıncalıdır ve uluslararası ticaretin mantığı ile uyumsuz. Yüke yapılacak işlem ve bu işlemlere uygulanacak hukuk kuralları belirsizdir. İlgililerin tazminat talepleri, yükün muhafazası, yediimine teslimi ve bertarafında önemli sorunlar doğabilir.

sularına girmesine izin verilmez; girmiş olan bu gemiler derhal buralardan çıkarılır veya standartları sağlaması için en fazla otuz gün süre verilir. Bu süre sonunda standartları sağlamadığı tespit edilen gemiler, derhal karasuları dışına çıkartılır. Standartlara uymayan bu Kanun kapsamındaki Türk bayraklı gemiler ise standartları sağlayıncaya kadar bağlanarak seferden yasaklanır. Bu durumdaki gemilerin yükü, gemi veya yük sahibince standartlara uygun başka bir gemiye nakledilir ve mevzuat uyarınca bertaraf edilmesi gereken yüklerin uygun bir şekilde bertarafı sağlanır. Görüldüğü üzere bu düzenleme, m.8 f.2'ye tamamen paraleldir. Amaç; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanmasına yönelik olarak gerekli standartlara uygun olmayan gemilerin karasularına ve iç sulara girmesinin engellenmesi, gerektiğinde çıkarılmasıdır. Düzenleme, bu yönüyle bir tedbir mahiyetindedir. Ancak, seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanmasına yönelik bu hükmün mali sorumluluk belgesi bulunmayan gemiler için de tamamen paralel şekilde benimsenmesini savunmak güçtür. Seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması ile mali sorumluluk belgesine sahip olunması olguları, nitelik olarak tamamen birbirinden farklı kavramlardır. Bir gemi, mali sorumluluk belgesine sahip olmamakla beraber seyir, can, mal ve çevre emniyeti yönünden gerekli standartlara sahip olabilir.

1992 HSS, mali güvence teminine yönelik Taraf Devletler'in düzenleme yapabileceğini öngörmektedir. Belirtildiği şekilde, daha ileri ve radikal yaptırımlar bu Sözleşme'nin hükümleri ve amacıyla bağdaşmaz. Kanun m.8 f.2, "can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanan mücbir sebepler"den bahsetmektedir. Bu ifade, yalnızca can kurtarmadan kaynaklanan sebeplerle karasularına ve iç sulara girilmesine izin verileceği yönünde kaleme alınsa idi daha uygun olurdu. Mevcut hükme göre mücbir sebebin can kurtarmadan kaynaklanması gereklidir. Can kurtarmadan kaynaklanan mücbir sebep nedir ve nasıl takdir edilecektir? Her somut olayın şart ve özelliklerine göre bu sebep takdir edilecek olmakla beraber mücbir sebebin can kurtarmadan kaynaklanan sebeplerle sınırlandırılması isabetli olmamıştır. Bu sınırlandırma, hükmün

yorumlanmasında güçlükler yaratacağı gibi, insan kurtarma amaçlarıyla bağdaşmaz. Ayrıca, diğer mücbir sebeplerle bir geminin karasularına veya iç sulara girdiği hâllerde nasıl bir uygulama yapılacağı da açık değildir. Kanun'un sadece lafzına bakıldığında can kurtarma hâllerinin dışındaki bir mücbir sebeple karasuları ve iç sulara giren gemilerin mali sorumluluk garantilerinin olmaması sebebiyle m.8 f.2 hükmüne tabi olmaları gerekmektedir. Böyle olduğunda, bu gemiler de derhal karasularından çıkartılacaklar veya kendilerine en fazla otuz günlük süre verilecektir. Ayrıca, şartların sağlanamaması durumunda gemi yükünün bir başka gemiye nakli ve yükünün gerektiğinde bertarafı söz konusu olacaktır. Belirtilen gemilerin m.5 f.2 gereği denizde can, mal, seyir ve çevre emniyeti bakımından tehlike altında bulunmadığı varsayıldığında bu uygulama tamamen hakkaniyete aykırı sonuçlar doğurur. Keza, uygulamanın belirtilen gemilerin zararsız geçiş hakkına bir müdahale teşkil edeceği de belirtilmelidir.

c. Mali Sorumluluk Garantilerinin Bildirimi

Kanun m.9, mali sorumluluk garantilerinin bildirimini düzenlemektedir. Buna göre herhangi bir Türk limanına gitmek üzere Türkiye'nin karasularına girmek isteyen ve bu Kanun'a göre mali sorumluluk garantileri¹⁰⁶ bulundurmamakla yükümlü gemilerin m.8'de belirtilen mali sorumluluk belgelerinin suretinin gidecekleri liman başkanlıklarına, Türk karasularına girişten önce Türkiye'deki mukim bir acentesi vasıtasıyla ulaştırılması gerekmektedir. (m.9 f.1)

Bu yükümlülüğün denetimi ve takibinde bazı sorunlarla karşılaşılabilir. Düzenlemeye göre karasularına girmeden önce liman başkanlığına mali sorumluluk garantilerine dair belgelerin sunulmaması halinde geminin karasularından çıkarılması ve şartların sağlanması için otuz günlük ek süre verilmesine ilişkin m.8 f.2 hükmünün uygulanması

¹⁰⁶ Kanun'da kıyı tesisleri hariç gemiler için ilgili uluslararası sözleşmelerde benimsenen mali sorumluluk garantilerinin usul ve esasları ile kabule şayan olup olmadıklarının belirlenmesine yönelik kriterler mevcut değildir. Konuya ilişkin olarak Yönetmelik'te de bir hüküm yoktur.

gerekir. Karasularına girilmesinden önce mali sorumluluk garantilerinin kontrolü, çok sıkı bir şekilde karasularındaki bütün gemilerin takibini zorunlu kılmaktadır. Kanun metninde bir Türk limanına gitmek isteyen, bu amaçla Türk karasularına girmek isteyen gemilerden bahsedilmektedir. Oysa m.8 f.2, Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerinden bahsetmektedir. Bu iki hüküm, birbirine paralel değildir. Aslında Kanun Koyucunun kastettiği şey, Türk iç sularına giren veya iç sular dışında karasuları dâhilinde açıktaki bir demir yeri veya liman tesisine uğrayan, uğramak isteyen gemilerdir. Mademki mali sorumluluk belgesine sahip olmayan bir geminin karasularına dahi girmesine izin verilmiyor. O hâlde, bu uygulamanın gerçekleşmesini sağlamak için hükmün iç suları ve karasularındaki bir demir yeri veya liman tesisine hasredilmesi gerekirdi. Sadece Türk limanına uğrayacak gemilere yönelik mali sorumluluk bildirim yükümlülüğünün bir anlamı yoktur. Kanun, bu çerçevede kendi içinde uyumsuzdur.¹⁰⁷

Gemi, Türk iç sularına veya limana ya da karasularındaki bir demirleme yerine veya liman tesisine uğramak amacıyla karasularından zararsız geçiş hakkını kullanmaktadır ve mali sorumluluk garantisine dair belgeleri temin etmemiştir. Ancak, liman tesisine uğradığında bu belgeyi ibraz ederse hiçbir sorun olmayacaktır. O halde, hükmün ne teorik, ne de pratik çok fazla bir anlamı yoktur. Aslolan, teamüllere uygun olarak liman denetimi kapsamında bu uygulamanın yapılmasıdır.

Kanun m.9 f.2, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş amacıyla Türk karasularına girmek isteyen gemiler için bildirim yükümlülüklerinin Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü¹⁰⁸ ile belirleneceğini amirdir.

¹⁰⁷ Kullanılan ifadelerde de tutarsızlık vardır. Kanun m.8 f.1, mali sorumluluk belgelerinden bahsetmektedir. Bu madde f.2'de mali sorumluluk garantileri denilmektedir. Kanun m.9 ise mali sorumluluk garantilerinin bulundurulmasından bahsetmektedir. Mali sorumluluk garantileri bulundurulmaz, sağlanır. Aslında kastedilen, sigorta veya diğer bir mali güvence sağlanması ve bunlara dair belgelerdir.

¹⁰⁸ 8/10/1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Tüzük, 6/11/1998 tarih ve 23515 sayılı Mükerrer Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Tüzük m.1'de Türk Boğazları'nda

Bildirim yükümlülüğüne dair m.9, mali sorumluluk garantilerinin bildirimine ilişkindir. Oysa Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü'nde belirtildiği şekilde bu zamana kadar yapılmış herhangi bir değişiklik bulunmadığı gibi,¹⁰⁹ genel olarak gemilerce yapılacak bildirimlerde mali sorumluluk garantilerine dair bir hüküm bulunmamaktadır. Tüzüğün hiçbir yerinde Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemilerin sigorta veya mali güvence sağlayacaklarına dair bir hüküm bulunmamaktadır. Tüzük'te m.9 f.2'ye uygun olarak nasıl bir değişiklik yapılacağı bilinmemektedir. Bu yöndeki bir değişiklik, Tüzüğün amaçlarıyla bağdaşmayacağı gibi Möntrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri açısından da uygun değildir. Möntrö Boğazlar Sözleşmesi m.2, barış zamanında ticaret gemilerinin gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun m.3 hükümleri saklı kalmak üzere hiçbir formalite olmaksızın Boğazlardan geçiş ve ulaşım tam özgürlüğünden yararlanacaklarını amirdir.¹¹⁰

Kanun, zararsız geçişle ilgili özel bir bildirim yükümlülüğü öngörmüştür. Buna göre *“Zararsız geçiş amacıyla Türkiye'nin karasularını kullanacak gemiler, her türlü muhabere aracı ve mali sorumluluk belgelerindeki bilgiler ile geminin adı, çağrı adı, bayrağı, tescil limanı, geminin sahibinin adı ve idare merkezinin yeri, geminin Uluslararası Denizcilik Örgütü numarası (IMO No), teminat türü, teminat geçerlilik süresi, sigortacının adı ve merkezinin bulunduğu yer, tazmin limitleri ve geminin yükü ve miktarı, geminin tipi, kalkış ve varış limanına*

seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesinin gerçekleştirileceği ve Tüzüğün Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsayacağı belirtilmektedir. Tüzük, gemilerin teknik yönden emniyetli geçiş esaslarını düzenlemektedir.

¹⁰⁹ Denizcilik Müsteşarlığı'nda Tüzük değişikliği konusunda bir çalışma mevcut değildir. Kanun'un geçici maddelerinde Tüzük değişikliğinin belirli bir süre içinde yapılacağına dair bir hüküm yoktur. Oysa Geçici m.1, Bu Kanun'da öngörülen yönetmeliklerin Kanun'un yürürlüğe girdiği tarihten itibaren en geç bir yıl içinde hazırlanacağını belirtmektedir.

¹¹⁰ Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken Türk makamlarınca alınması işbu Sözleşme'nin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi veya harç alınmayacaktır. Sözleşme m.3 ise gemilerin alacakları sağlık belgesine ilişkindir.

ilişkin bilgi ve belgeleri en yakın liman yetkilisine bildirmek zorundadır.” (m.9 f.3) Bu bilgiler, geminin mali sorumluluk garantileriyle yakından ilgilidir ve sorumluluğun teşhis ve tayini bakımından ehemmiyet arz etmektedir. Bildirim yükümlülüğü, zararsız geçiş yapan bütün gemiler için geçerlidir.

Bu hükmün de zararsız geçiş hakkını engelleyici nitelikte olduğu değerlendirilmektedir. Esasen, yukarıda Türk iç sularına veya karasularındaki bir demir yerine veya liman tesisine uğramak amacıyla karasuları ve iç sularına giren gemiler bakımından söylenen hususlar, evleviyetle bir Türk limanına veya iç sularına uğramadan sadece karasularını kat edecek gemiler bakımından da geçerlidir. Bu düzenleme, en azından mali sorumluluk garantileri açısından zararsız geçiş kavramıyla bağdaşmamaktadır.

Zararsız geçiş hakkını kullanan gemi, bir Türk limanına uğrayacak ise uğrayacağı liman başkanlığına bu bilgileri temin edecektir. Bir Türk limanına uğramadan karasularını kat edecek ise en yakın liman yetkilisine bildirecektir. Bu gemiler, m.9 f.3’de belirtilen bildirim yükümlülüğüne uymazlarsa bunlara ne gibi bir işlem yapılacağı belirsizdir. Ayrıca, m.8 f.2 hükmü hariç olmak üzere Kanun, bu gemilere uygulanacak herhangi bir müeyyideden bahsetmemektedir. Bu gemilerin, zararsız geçiş halindeyken ve bu bilgileri vermeksizin durum Türk yetkililerince tespit edildiğinde haklarında yapılacak herhangi bir işlem söz konusu değildir. Zira, gemi, zaten karasularını terk etmektedir. Dolayısıyla, düzenlemenin içi boştur.

2. Tazminat Esasları

A. Zararın Tespiti

Ödenecek tazminat miktarının belirlenmesinde kuşkusuz öncelikle zararın tespiti bir ön koşuldur. “Zararların belirlenmesi” başlıklı Kanun m.10, konuyu düzenlemektedir. Buna göre “Bakanlık temsilcisinin başkanlığında; Müsteşarlık, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ile ilgili valilik ve belediyelerin temsilcilerinden zarar tespit komisyonu oluşturulur.

Komisyon gerek görürse ilgili diğer kurum ve kuruluşların temsilcilerini ve uzmanlarını da komisyona çağırabilir...” Görüldüğü üzere m.3 b.(r)’de tanımlanan zararın tespiti, Çevre ve Orman Bakanlığı temsilcisinin başkanlığında oluşturulan bir Komisyon marifetiyle yapılacaktır. Komisyon, zararı bizzat tespit etmek zorunda olmayıp zararların tamamı veya bir kısmının tespitini bu konuda uzman Türk veya yabancı kişi ve kuruluşlara yaptırabilir. (m.10 f.2) Bu şekilde tespit edilen zarar miktarı, Komisyon’un onaylaması üzerine geçerlik kazanır.

Bu düzenleme, isabetsizdir. Öncelikle, zararın ne şekilde ve hangi kriterlere göre belirleneceği, hangi metodların uygulanacağı bilinmemektedir. Zararın genel olarak mı belirleneceği, yoksa her bir zarar gören açısından mı tespit edileceği açık değildir. Ayrıca, Komisyon’a zararın tespiti yetkisi verilmesinin haklı ve makul bir gerekçesi bulunmamaktadır. Kanun’un gerekçesinde bu yönde bir açıklamaya rastlanılamamıştır. TBMM Komisyon ve genel kurul görüşmelerinde de konu hakkında herhangi bir tartışma yaşanmamıştır.¹¹¹ Tazminatın paylaşılmasına dair m.11 ile birlikte mütalaa edilmesi gerekmele beraber, düzenlemeyle muhtemelen zararın bir an evvel tespiti ve tazminatın bir an evvel ilgililerine ödenmesi amaçlanmış olabilir. Zarar tespitinin bu Komisyon’a verilmesi, uygulamada ciddi sorunlar yaratabilir. Komisyon’ca zararın tespitine yönelik işlemin, bir idari işlem niteliğinde olduğu ve mahkemeleri bağlamayacağı belirtilmelidir. Dolayısıyla, zarar görenlerin ilgili mahkemede bu kararın iptali amacıyla dava açmaları mümkündür. Komisyon, kararını vermeden önce ya da daha sonra zarar görenlerden birisi, bir hukuk mahkemesinde tespit veya alacak davası açarsa bunun sonucu ne olacaktır? Verilen karar, komisyon kararını ne ölçüde etkileyecektir? Hangi mahkemeler, bu tür davaları görmeye görevli ve yetkilidir? Tüm bu hususlar, belirsizdir ve bir hayli tereddüt uyandırmaktadır.

¹¹¹ TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: 22, C. 76, Yasama Yılı: 3, 66. Birleşim, 3/3/2005 Perşembe, s. 1-49 (<http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem22/yil3/bas/b066m.htm>).

Kanaatimizce, Komisyon'un zarar tespitine dair kararı, genel hükümlere göre tayin olunacak görevli ve yetkili mahkemelerin davayı takip ve sonuçlandırmalarına engel olamaz. Kanun, mahkemelerin yetki ve görevine dair açık bir hüküm sevketmemiştir. Ancak, görevli ve yetkili mahkemelerin genel hükümlere göre belirlenmesi, her zaman kolay değildir. Zarar gören, zararın tespiti ve tazminatın ödenmesi amacıyla hukuk mahkemelerinde dava açabilir. Zira, zarar, kural olarak idarenin bir eyleminden kaynaklanmamaktadır. Hukuk mahkemesi, hem tespite, hem de zararın tazminine hükmedebilir. Bu aşamada Komisyon kararı, sadece hukuk mahkemelerinin zararın tespiti ve tazminat ödemeleri bakımından bir referans kaynağı olabilir. Ancak, zarar tespitinin Komisyon'a bırakılmasına ilişkin bu hüküm, belirli bir ölçü ve anlamda yargının yetkilerine, idarenin müdahalesi anlamını taşımaktadır. Dolayısıyla, anayasal sistem içinde kuvvetler ayrılığı prensibiyle bağdaşmaz. Komisyonun zararı tespit etmesinden sonra aşağıda incelendiği üzere Denizcilik Müsteşarlığı, zararı paylaşmaktadır. Bir taraftan zararın tespit ve tazmini, diğer yünden hukuk mahkemelerinin kararları, tam bir hukuk karmaşası yaratacaktır.

Düzenlemenin 1992 HSS ve 1992 FS hükümleriyle de uyumlu olmadığı belirtilmelidir. 1992 HSS ve 1992 FS'nin hiçbir maddesinde zararın özel bir komisyonca ve idare tarafından tespitine imkân veren bir hüküm mevcut değildir. Bilakis, bu Sözleşmeler ile oluşturulan rejime göre zararların tespit ve tazmininde özellikle IOPC Fon uygulamaları, uzlaşma veya adli makamlarca verilen kararlara dayalı yürütülmektedir. Fon dışında özel bir komisyonca zararların tespiti, oluşturulan sorumluluk ve tazminat rejiminin felsefesine aykırıdır.

B. Tazminatın Ödenmesi

“Tazminat ve ücret talepleri ve ödenmesi” başlıklı Kanun m.11, tazminat taleplerinin ileri sürülmesi ve tazminatın ödenmesi hususlarını düzenlemektedir. Buna göre *“Olaydan zarar görenlerin tazminat talepleri ile kirliliğe müdahale ve kirliliği bertaraf edenlerin ücret talepleri*

Müsteşarlığa bildirilir. Müsteşarlık, zararların tespitine ve uyuşmazlıkların giderilmesine bağlı olarak zararların sorumlu taraflarca tazminini ve ücretlerin ödenmesini sağlar. Komisyon tarafından belirlenen zarar miktarı üzerinde taraflarca uzlaşma sağlanması durumunda Müsteşarlık, zararların sorumlu taraf veya garantöründen talep ve tahsiline ve zarar görenlere dağıtılmasına yetkilidir.” (m.11 f.1) Burada iki husus düzenlenmektedir. Bunlar; tazminat ve ücret taleplerinin Müsteşarlığa bildirilmesi ile bu taleplerin Müsteşarlıkça değerlendirilerek sorumlu kişilerce tazmininin sağlanmasıdır.

Öncelikle, tazminat ve diğer taleplerin Müsteşarlığa yöneltmesi gerekmektedir. Kanun, olaydan zarar görenlerin taleplerini tazminat, kirliliğe müdahale ve kirliliği bertaraf edenlerin taleplerini ise ücret olarak nitelendirmektedir. Zarar tanımına ilişkin m.3 b.(r) hükmüne göre m.6’da belirtilen zarar ve giderler, zarar tanımına dâhildir. Bir olayın doğrudan sonucu olarak uğranılan zararların dışında kirlenme veya kirlenme tehlikesinin kaldırılması amacıyla yapılan masraflar, temizleme masrafları, koruyucu önlemlere ilişkin masraflar, atıkların taşınması ve bertarafı gibi masraflar da zarara dâhildir. Kanun m.3 b.(h), (i), (j) ve (k) bentlerinde sırasıyla tanımlanan kirlenme, koruyucu önlem, olay ve müdahale tanımları nazara alındığında, kirliliğe müdahale ve kirliliğin bertarafına yönelik masrafların da zarar kavramı içinde olduğu değerlendirildiğinden bu talepler için de tazminat ifadesi kullanılabilir. Bu giderler için ücret ifadesinin kullanılması uygun görülmemektedir. Zira, ücret, daha ziyade işçinin emeğinin karşılığını ifade eden bir kavramdır. Dolayısıyla, “olay nedeniyle zarara uğrayanlar” ifadesine yer verilmesi yeterli olurdu.

Taleplerin kendisine sunulmasından sonra Müsteşarlık, zararın sorumlu kişilerce tazmin edilmesini sağlar. Kanun’un ifadesine göre Müsteşarlık, zararların tespitine ve uyuşmazlıkların giderilmesine bağlı olarak zararın tazminini sağlamak durumundadır. Zararların tespiti, m.10’da gösterilmiştir. Ancak, “uyuşmazlıkların giderilmesine bağlı

olarak” ifadesinden anlaşılması gereken şey, belirsizdir. Uyuşmazlıkların giderilmesinden kasıt, zarar görenlerle sorumlu kişi veya Müsteşarlık arasındaki uyuşmazlıklar mıdır? Ayrıca, uyuşmazlığın niteliği nedir? Bu uyuşmazlıklar, oluşan genel zarar tutarının tespiti dışında her bir zarar görenin zarar tutarının tespitine veya sorumlu şahıslardan tazminine yönelik mahkemelerce verilen kararlara mı işaret etmektedir? Kanun, hakem tayinine dair m.20 hükmü hariç olmak üzere uyuşmazlıkların çözümüne dair özel hükümler öngörmediğinden belirtilen konularda ciddi uygulama sorunları doğacaktır.

Eğer, taraflar Komisyon’ca belirlenen zarar miktarı hususunda bir uzlaşmaya varmışsa Müsteşarlık, zararların sorumlu taraf veya garantöründen talep ve tahsiline ve zarar görenlere dağıtılmasına yetkilidir. (m.11 f.1 c.3) Bu cümle, tamamen gereksizdir ve karmaşaya yol açacak mahiyettedir. Zaten c.2, uyuşmazlıkların çözümüne bağlı olarak bu yetkiyi Müsteşarlığa vermiştir. Taraflar arasında uzlaşma sağlanması da uyuşmazlığın çözümü anlamına gelmektedir. Dolayısıyla söz konusu iki cümle arasında uyumsuzluk vardır.

Kanun, hakem tayinine dair m.20 hükmü hariç uyuşmazlıkların çözümüne, dava açılmasına, yetkili ve görevli mahkemeye, yargılama usulüne vs. değinmediğinden açılacak herhangi bir dava sonucunda verilecek kararların; zararın tespiti, tazminat ve ücret ödemelerinin paylaşılmasına yönelik etkileri önemli sorunlar yaratacaktır. Bu Kanun’un uygulanmasından doğacak davalarda görevli ve yetkili mahkeme belirtilmemiştir. Bu önemli bir sorundur. Zararın tespitine dair Komisyon kararlarıyla beraber tazminatın her bir zarar gören açısından tespit ve tayinine dair işlemlere karşı idareye, yani Denizcilik Müsteşarlığına karşı açılacak davalar, büyük olasılıkla idari yargıda görülecektir. Bu ise kirlenme zararı konusunda yeterli bilgi birikimi ve tecrübeye sahip olmayan idare mahkemelerinin denizciliğin şart ve gereklerine uygun olmayan kararlar vermesi sonucunu doğuracaktır. Oysa, bir çok yabancı hukuk sistemlerinde denizlerin kirletilmesinden

kaynaklanan zararlar dolayısıyla tazminat davalarına bu konuda uzmanlaşmış hukuk mahkemeleri bakmaktadır.

Kanun'da usul hükümleri bakımından sadece *“Uyuşmazlıkların çözümü için hakem tayini”* başlıklı m.20 mevcuttur. Bu maddede *“Müsteşarlık ile sorumlu taraf veya garantörünün uzlaşması halinde bu Kanunun uygulanmasından doğacak uyuşmazlıkların çözümü için hakem veya hakem heyeti tayin edilebilir. Tayin edilen hakemler Türk hukukunu uygular. Tahkim, ilgisine göre 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu veya 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu hükümlerine tabidir.”* hükmü yer almaktadır.

Bu hüküm de Kanun'un birçok maddesinde olduğu gibi gereksizdir. Maddede belirtilen ilgililer, bu hüküm olmasa dahi her zaman uyuşmazlığı hakeme intikal ettirebilirler. Ancak, Kanun koyucu düzenlemede hakemlerin Türk Hukuku'nu uygulamalarını emretmektedir. Bu sınırlandırmanın sebebi anlaşılammaktadır. Tahkim, ihtiyari olduğuna göre uygulanacak hukukun taraflarca özgür biçimde belirlenmesi gerekir. Hakemlerin Türk Hukukunu uygulama zorunluluğu, tahkim müessesesinin mahiyetiyle bağdaşmaz. Diğer yandan Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu veya Milletlerarası Tahkim Kanunu'na yapılan atıf da gereksizdir. Hakem tayinine dair bu maddenin Kanun'un amaçları bakımından hangi faydayı sağlayacağı ve nasıl bir fonksiyon ifa edeceği belirsizdir. İçeriğinden de anlaşılacağı üzere m.20'nin uyuşmazlıkların çözümüne dair bütün hususları kapsamadığı belirtilmelidir.

Diğer yandan, zararın tespiti, tazminatın ödenmesi ve paylaştırılmasına dair özellikle hukuk mahkemelerince karar verildiği ve bu kararların icrası söz konusu olduğunda Denizcilik Müsteşarlığı'na zararın sorumlu taraflarca tazmini ve ücretlerin ödenmesi nasıl sağlanacak, bunun için hangi enstrümanlar kullanılacaktır? Müsteşarlık, zarar görenlerin kanuni temsilcisi konumunda mıdır? Böyle bir sıfatla onlar adına tazminatın elde edilmesi için yasal yollara müracaat edebilecek midir? Bu meselelerde tam bir belirsizlik hâkimdir. Kanun'un

lafzı emredici karakterdedir. Tazminatın ve diğer ödemelerin yapılmasını Müsteşarlığın sağlayacağını amirdir. Ancak, çok sayıda belirsiz konular ve yorum sorunları sebebiyle Müsteşarlığın bu görevi yapabilmesi çok zordur. Zarar görenler, 1992 HSS ve 1992 FS'nin sağladığı imkânları kullanabilecek, gerektiğinde Fon'a karşı uzman mahkemelerde dava açabilecek ya da çoğu olaylarda gerçekleştiği şekilde Fon ile uzlaşmaya varabilecek iken Müsteşarlığa müracaat etmeyi tercih etmeyeceklerdir. Diğer yandan, bir kısım mağdurlar, 1992 Fonu'na müracaat etmekten vazgeçerek doğrudan Müsteşarlığa müracaat ederlerse bu durum özellikle zarar gören Türk vatandaşlarının aleyhinde bazı sonuçlara neden olabilir. Kanun'da tazminatın süratle ve kolaylıkla mağdurlarına ödenmesini sağlayacak etkin hukuki araçlar açıkça gösterilmemiştir. Olayların çoğunda hukuk mahkemelerinde dava açılacağı ve tazminat hükümlerinin takip konusu yapılacağı nazara alındığında Kanun m. 4 ve m. 11 ile Denizcilik Müsteşarlığı'na verilen yetkilerin pratikte bir anlamı kalmayabilir.

Müsteşarlık, genel idare içinde yer alan bir kurumdur ve görevleri 491 sayılı KHK'de gösterilmiştir. Mezkûr KHK çerçevesinde Müsteşarlık, politika üreten, denetleme yapan, yönlendiren ve kural koyan bir kurumdur. Zarar tespiti, tazminatın belirlenmesi ve ücretlerin ödenmesiyle bunların paylaşılması yetkileri ise niteliği itibarıyla, belli ölçüde adli yetkileri ihtiva etmektedir. 491 sayılı KHK görevlerine nazaran bu tür yetkilerin Müsteşarlığa verilmesi anayasal problemlere de yol açabilir. Ortaya çıkan zararların büyük bir kısmı özel hukuk anlamında doğan zararlardır. Fertlerin uğradığı zararların tespit ve giderilmesine ilişkin uyuşmazlıklar, ancak adli süreçte çözülür. Müsteşarlığın bu tür uyuşmazlıklarda bir anlamda taraf olması doğru değildir. Düzenlemeyle, Müsteşarlığın zarar görenlerin yerine geçmesi, onların kanuni temsilcisi gibi hareket etmesi öngörülmektedir. Oysa Müsteşarlığın adeta mahkeme, hakem, arabulucu veya icra dairesi gibi bir hukuki statüye sokulması, gerek kuvvetler ayrılığı prensibiyle, gerekse idari teşkilat düzenlemeleriyle çelişmektedir.

Düzenleme, 1992 HSS ve 1992 FS hükümlerine de aykırıdır. 1992 HSS, zararın tespiti, tazminatın paylaşılması, tahsili ve tazmini konularında Taraf Devlet idarelerine böyle bir yetki vermemiştir. Esasen, m.11 f.1, hukuki sorumluluk ve tazminata dair oluşturulan uluslararası rejimin genel esas ve felsefesine uygun düşmemektedir. Bilakis, 1992 HSS m.IX, her Taraf Devlet'in tazminat davalarını hükme bağlayabilmek için mahkemelerine gerekli yetkiyi sağlamalarını öngörmektedir. Oysa Kanun'da bu konuda hiçbir hüküm yoktur. Ayrıca, sorumluluk ve tazminat rejimi içinde 1992 FS m.4 gereği taleplerin 1992 Fonu'na yöneltilmesi gerekmektedir. Fon'a karşı dava açılması sonucu verilen hükümlerle alacağı sabit olanlara ya da alacaklılarla sağlanan uzlaşmaya göre belirlenen alacakların zarar görenlere ödenmesi, Fon tarafından yapılmaktadır. Bir başka deyişle, 1992 HSS sorumluluk limitlerinin üzerindeki alacaklar bakımından tazminatın muhatabı 1992 Fonu'dur. Hâl böyle iken ve Kanun kapsamındaki olayların büyük bir çoğunluğunda 1992 HSS ve 1992 FS uygulama imkânı bulacağından Fon'un yerine hatta Fon'un devreye girmesini gerektirmeyen durumlarda dahi devreye tazminat ödemelerinin muhatabı olarak Denizcilik Müsteşarlığı'nın sokulması isabetli değildir. Belirtilen Sözleşmeler'in kapsamına giren bir olayda Kanun m.10 ve 11'in uygulanmasında Müsteşarlık ile Fon İdaresinin karşı karşıya gelecek olması ihtimal dışı değildir.¹¹²

Belirtilen sebeplerle tazminatın paylaşılmasına dair m.11 f.1 hükmü, tamamen gereksiz ve sorun yaratacak bir düzenlemedir. Denizcilik Müsteşarlığı'na bu şekilde zararın sorumlu tarafça tazmini, ücretlerin ödenmesini sağlama, sorumlu taraf veya garantörden talep ve tahsile ve zarar görenlere dağıtılmasına yönelik verilen olağanüstü

¹¹² Nitekim, IOPC Fon Sekreteryasından Kaptan Patrick Joseph ve Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği temsilcisi tarafından Kanun'daki zamanaşımı süreleri ile 1992 HSS'deki zamanaşımı sürelerinin farklılığı ve zarar görenlerin Fon veya P&I Kulübüne başvurmadan doğrudan Denizcilik Müsteşarlığına başvurabileceklerine dair hükümlere yönelik endişeler Londra Büyükelçiliği kanalıyla Türk Hükümeti'ne intikal ettirilmiştir.

yetkilerin haklı ve makul bir gerekçesi mevcut değildir.¹¹³ Mezkûr madde, pratikte ciddi yorum ve uygulama sorunlarına yol açacaktır.

C. Zamanaşımı

Zamanaşımı başlıklı m.12, *“Bu Kanun kapsamındaki olaylar nedeniyle tazminat taleplerinde zamanaşımı süresi, diğer kanunlarda daha uzun bir süre öngörülmedikçe, zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl, her halde olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıldır. Zamanaşımı süresine ilişkin olarak Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.”* hükmü yer almaktadır. Görüldüğü üzere Kanun, beş ve on yıllık zamanaşımı sürelerini esas almıştır.

Oysa, 1992 HSS m.VIII ve 1992 FS m.6 hükmüne göre zararın meydana gelmesinden itibaren üç yıl ve her halde zarara sebep olan hadise tarihinden itibaren altı yıl içinde dava açılmadığı takdirde tazminat hakları düşmektedir. Bu süreler, aslında zamanaşımı süreleri değil, hak düşürücü sürelerdir. Kanun m.12’de yer alan zamanaşımı süreleri ile 1992 HSS ve 1992 FS’ndeki süreler birbirinden farklıdır. Kuşkusuz zarar görenler için Kanun’daki beş ve on yıllık süreler daha lehtedir. Kanun, zamanaşımı konusunda Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümlerini saklı tutmuş ise de bu hüküm, uygulamada bazı sorunların çıkmasına engel değildir. Normlar hiyerarşisi bakımından bir olaya öncelikle ilgili uluslararası sözleşme hükümlerinin uygulanması gerekir. 1982 Anayasası

¹¹³ Kanun’un gerekçesinin yanı sıra TBMM Komisyon ve Genel Kurul Tutanaklarında bu konuda bir açıklığa rastlanılamamıştır. Bkz. TBMM Tutanak Müdürlüğü, Çevre Komisyonu, Birinci Oturum, Giriş: 10.30, 3/11/2004 ve 8/12/2004 tarihli tutanaklar; TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: 22, C. 76, Yasama Yılı: 3, 66. Birleşim, 3/3/2005 Perşembe, s. 1-49 (<http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem22/yil3/bas/b066m.htm>); Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Tasarısı ve Çevre Komisyon Raporu (1/876), Dönem: 22, Yasama Yılı: 718, TBMM Sıra Sayısı: 718 (<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>).

m.90'a göre usulüne uygun onaylanan antlaşmalar kanun hükmündedir ve temel haklara ilişkin uyuşmazlıklarda uluslararası andlaşma hükümleri öncelikli olarak uygulanır. Saklı tutma hükmüyle birlikte değerlendirildiğinde petrol kirliliği hadiselerinde üç ve altı yıllık sürelerin geçerli olması gerekir. Ancak, aynı hadisede zarar görenler için daha lehte olan beş ve on yıllık zamanaşımı sürelerinin geçerli olduğu ve uygulanacağı yönünde tereddüt yaşanabilir. Zira, temel haklara ilişkin uyuşmazlıklarda kanunların uluslararası düzenlemelerden daha lehte olması hâlinde kanun hükümlerinin esas alınması gerekir. Zamanaşımı süresi, temel haklardan olan dava açma hakkıyla doğrudan bağlantılı olduğundan beş ve on yıllık sürelerin uygulanması gerektiği savunulabilir.¹¹⁴ Ancak, Kanun hükümlerine paralel şekilde beş ve on yıllık zamanaşımı süreleri uygulandığında, bu uygulama 1992 HSS ve 1992 FS'leriyle oluşturulan uluslararası tazminat ve sorumluluk sistemine açıkça aykırı olacağından Türkiye'nin uluslararası camiadaki konumunu olumsuz etkileyecektir. Böyle bir uygulama, uluslararası sözleşmeler hukuku meselesini doğuracaktır.

SONUÇ

Kanun'un asıl hareket noktası, deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesi hadiselerinde acil durumlarda kirlenmenin önlenmesi, kirlenme tehlikesinin ortadan kaldırılması ve kirliliğin en aza indirilmesi amacıyla yapılacak müdahale ve hazırlıklı olmaya dair usul ve esasların düzenlenmesidir. Ancak Kanun, isabetsiz biçimde acil müdahale ve hazırlıklı olmanın yanı sıra kirlenmeye bağlı hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarını da düzenlemeyi amaçlamıştır. Petrol ve diğer zararlı maddelerle deniz çevresinin kirlenmesinde acil müdahale ve hazırlıklı olunmaya dair usul ve esasların belirlenmesi, OPRC 1990 Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde bir ihtiyaç ve gerekliliktir. Ne var ki, acil müdahale kavramıyla kirlenmeye bağlı hukuki sorumluluk ve tazminat esasları, birbirlerinden çok farklı kavramlardır. Dolayısıyla, her iki konunun bir arada düzenlenmesi gerekliliği yoktur. Nitekim, Kanun'da bu

¹¹⁴ *Abdullahzade*, Son Gelişmeler, s. 709.

iki konu arasındaki ilişki ve uyumun mevcut olmadığı görülmektedir. Muhtemelen 1992 HSS ve 1992 FS'lerine Türkiye'nin taraf olmasından önceki dönem bakımından bir dereceye kadar acil müdahale ve hukuki sorumluluk meselelerinin bir kanunda düzenlenmesi makul görülebilirdi.

Diğer yandan, Kanun'un hukuki sorumluluk ve tazminata ilişkin çoğu hükümleri, uluslararası hukukla uyumlu değildir. Özellikle 1992 HSS ve 1992 FS hükümlerine aykırı çok sayıda hüküm mevcuttur. Kanun, bu Sözleşmeler'le oluşturulan uluslararası hukuki sorumluluk ve tazmin rejimine aykırı uygulamalarla Türkiye'nin Uluslararası Deniz Hukuku düzenlemelerine entegre olmasının önünde bir engel teşkil etmektedir.

Kanun, çok sayıda belirsiz hükümleri ihtiva etmekte olup uygulama alanıyla birlikte değerlendirildiğinde uygulayıcı konumundaki makamlar, özellikle mahkemeler için ciddi yorum sorunlarını beraberinde getirecek ve adeta bir kaos yaratacaktır. Keza, Kanun, bir uygulama kanunu olmadığı gibi müstakil ve kendine özgü bir hukuki sorumluluk sistemi oluşturmadığından bir hadiseye hangi normun uygulanacağı hususunda tereddütler yaşanması kaçınılmazdır.

Üzerinde konunun uzmanlarınca yeterince çalışılmadan ve olgunlaştırılmadan hazırlanan, sistematigi bozuk ve çok sayıda belirsiz hükümlere sahip Kanun'un bir an evvel revize edilmesi için gerekli çalışmalara başlanmalıdır. Bu çalışmada, Kanun'un kapsamının "acil durumlarda müdahale" ile sınırlı tutulmasına özen gösterilmeli, denizlerin gemiler tarafından kirlenmesi dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminata dair hükümler Kanun'dan çıkarılmalıdır. Böylece, Kanun, hazırlık çalışmalarının başlangıcında olduğu gibi tamamen kirlenmeye bağlı acil müdahale üzerine odaklanmalıdır.

KISALTMALAR

ab. :Alt bent

ABD :Amerika Birleşik Devletleri

AÜHFD: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

b. :Bent

B. :Bası

B. C. Env. Aff. L. Rev :Boston College Environmental Affairs Law Review

BK :Borçlar Kanunu

Bkz. :Bakınız.

c. :Cümle

C. :Cilt

ÇK :Çevre Kanunu

dp. :Dipnot

E. :Esas

f. :Fıkra

HD: Hukuk Dairesi

HNS: Hazardous and Noxious Substances (Tehlikeli ve Zararlı Maddeler)

HNS Fonu: 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme gereğince kurulan Fon.

IMO: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)

IOPC: International Oil Pollution Compensation (Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu)

J. Mar. L. & Com.:Journal of Maritime Law and Commerce

K.:Karar

KHK: Kanun Hükmünde Kararname

m.:Madde

MARPOL 73/78: 1978 Protokolü ile Değişik 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme

No.: Numara

OPA 90: Oil Pollution Act, 1990

OPRC 1990: Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1990

P & I: Protection and Indemnity

s.: Sayfa

S.: Sayı

SDR: Special Drawing Right (Özel Çekme Hakkı)

T.: Tarih

TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi

TCMB : Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası

TTK: Türk Ticaret Kanunu

U.S.F. Mar. L. J. : University of San Francisco Maritime Law Journal

UNCLOS: The United Nations Convention on the Law of Sea

USD: United States dollar

vd.: ve devamı

Vol.: Volume

Y.: Yıl

YD: Yargıtay Dergisi

1969 HSS: Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1969

1971 FS: Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1971

1976 Sözleşmesi: Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 1976

1992 Fonu: 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme gereğince kurulan Fon.

1992 FS: Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992.

1992 HSS: Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992.

1996 HNS Sözleşmesi : Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme, 1996

2001 Bunker Sözleşmesi: Bunker Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluğa Dair Milletlerarası Sözleşme, 2001

KAYNAKÇA

A – Kitap ve Makaleler

Abdullayev, C.: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki – Sorumluluk – Zararın Tazmini), Ankara 2005, s. 276.

Abdullahzade, C.: Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi, AÜHFĐ 2009, C. 58, S. 4, s. 693 vd. (Anılış: Son Gelişmeler).

Algantürk, S. D.: Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance, P&I), İstanbul 2002.

Atamer, K.: Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra, İstanbul 2006.

Atamer, K.: “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı”na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Ünal Tekinalp’e Armağan, Bilgi Toplumunda Hukuk, C. I, İstanbul 2003, s. 849 vd.

Chao, W.: Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, London 1996. (Anılış: Pollution).

Chau, W.: Liability and Compensation for Bunker Pollution, J. Mar. L. & Com. October 2002, Vol. 33, No.:5, s. 553 vd.

Çağa, T. – Kender, R.: Deniz Ticareti Hukuku C.I, B.12, İstanbul 2002.

Çörtoğlu, S.: Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumlulukla Taşınmaz Mülkiyetinin Aşkın Kullanılmasından Doğan Sorumluluğun Karşılaştırılması, YD Ocak-Nisan 1986, C.12, S. 1-2, s. 77 vd.

De La Rue, C. – Anderson, C. B.: Shipping and The Environment, Law and Practice, London 1998.

Duncan, M.: The Oil Pollution Act of 1990's Effect on the Shipowners Limitation of Liability Act, U. S. F. Mar. L. J. 1992-1993, Vol. 5, No.: 2, s. 303 vd.

Ertay, Ő.: Çevre Hukuku, İzmir 1997.

Gauci, G.: Oil Pollution At Sea: Civil Liability and Compensation for Damage, England, 1997.

Günay, B.: The US and International Compensation Regimes for Vessel Source Oil Pollution: A Comparative Study, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Ankara 2003, s. 391 vd.

Güner-Özbek, M.: The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Springer – Verlag Berlin Heidelberg 2008.

Gürsoy, K. T.: Dava Hakkının Telahuku, AÜHFD 1974, C. XXXI, S. 1-4, s. 149 vd.

Helvacı, İ.: Çevre Kirletilmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1989.

Homan, A. – Steiner, T.: OPA 90's Impact at Reducing Oil Spills, Marine Policy, July 2008, Vol. 32, Issue 4, s. 711 vd.

Ilgın, C.: Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003.

Jacobsen, D. – Yellen, J.: Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ, J. Mar. L. & Com. October 1984, Vol. 15, No.4, s. 467 vd.

Jacobsson, M.: The International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage and The Activities of The International Oil Pollution Compensation Fund, Liability for Damage to The Marine Environment, London 1993.

Kara, H.: Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul 2005.

Karahasan, M. R.: Sorumluluk Hukuku, Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk, I. Kitap, İstanbul 1995.

Karan, H.: The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Ankara 2003, s. 429 vd.

Kender, R.: Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk İçin Mecburi Sigorta, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, S. 2, Y. 2, 1982, s. 14 vd. (Anılış: Mecburi Sigorta).

Kender, R. – Ünan, S. – Aybay, G. – İlgin, S. – Teoman, O. – Ersoy, E.: Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu, Deniz Ticaret Odası, Ekim 1990, s. 1 vd.

Kim, I.: Ten Years After the Enactment of the Oil Pollution Act of 1990: A Success or a Failure, Marine Policy, May 2002, Vol. 26, Issue 3, s. 197 vd.

Kuru, B.: Hukuk Muhakemeleri Usulü, B.6, C.II, İstanbul 2001.

Ling, Z.: Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer 2007.

Oğuzman, K. – Öz, T.: Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, İstanbul 2000.

Omağ, M.: Otomobil Mesuliyet Sigortalarında Zarar Gören Üçüncü Şahsın Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Dava Hakkı, İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi 1973, S. 1, s. 200 vd.

Özçayır, Z. O.: Liability for Oil Pollution and Collisions, London – Hong Kong 1998.

Özçayır, Z. O.: Limitation of Liability Problems of Oil Pollution, <http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/oya_ozcayirliability.htm>.

Özman, A.: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

Özman, A.: Deniz Hukuku I (Kaynaklar-Kişiler-Nesneler-Ulusal Deniz Alanları), Ankara 2006.

Sav, Ö.: Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Ankara 2001.

Stephen, J.: The Oil Pollution Act's Criminal Penalties: On a Collision Course with the Law of the Sea, B. C. Env. Aff. L. Rev., Fall 93, Vol. 21, Issue 1, s. 89 vd.

Swanson, S.: OPA 90 + 10: The Oil Pollution Act of 1990 After Ten Years, J. Mar. L. & Com. January 2001, Vol. 32, No.: 1, s. 135 vd.

Tandoğan, H.: 2872 Sayılı Çevre Kanununa Göre Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk, YD Ocak-Nisan 1986, C. 12, S. 1-2, s. 31 vd.

Tekil, F.: Deniz Hukuku, Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul 1987. (Anılış: Uluslararası Konvansiyonlar).

Tekil, F.: Deniz Hukuku, B.5, İstanbul 1998.

Tütüncü, A.: Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Yenilenmiş B.3, İstanbul 2004.

Ulusan, İ.: Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukta Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi, YD Ocak-Nisan 1986, C. 12, , S. 1-2, s. 57 vd.

Ünan, S.: Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1986.

Yavuz, C.: Türk Hukukunda Çevre Kirlenmelerin Hukuki Sorumluluğu, Hukuk Araştırmaları, C.V, S. 1-3, s. 35 vd.

B – Rapor, Tutanak ve İnternet Kaynakları

TBMM Tutanak Dergisi: Dönem: 22, C. 76, Yasama Yılı: 3, 66. Birleşim, 3/3/2005 Perşembe, s. 1-49
(<http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem22/yil3/bas/b066m.htm>).

TBMM Tutanak Müdürlüğü: Çevre Komisyonu, Birinci Oturum, Giriş: 10.30, T. 3.11.2004.

The 1992 Fund Secretariat: The International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Explanatory Note, August 2002.

LEG/CONF. 6/66, May 25, 1984.

LEG/CONF. 6/67, May 25, 1984.

LEG/CONF.10/DC.2, May 2, 1996.

LEG/CONF.10/DC.3, May 2, 1996.

LEG/CONF. 12/19, March 27, 2001.

LEG/CONF. 17/10, May 4, 2010.

LEG 82/12, November 6, 2000, Annex 2 Resolution Leg.1 (82).

LEG 82/12, November 6, 2000, Annex 3 Resolution Leg.2 (82).

92FUND/A. 6/4/1, September 14, 2001.

92FUND/EXC.6/5, February 15, 2000.

<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202010.pdf>>

www.Kazanci.com.tr/khoz/belediye/files/3hd-1997-458.htm>

<<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>>

<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>

