

1992 PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ TAZMİNİ İÇİN BİR ULUSLARARASI FONUN KURULMASI İLE İLGİLİ ULUSLARARASI SÖZLEŞME'DE 2003 TARİHLİ PROTOKOL İLE KABUL EDİLEN DEĞİŞİKLİKLER

Yrd. Doç. Dr. İsmail DEMİR*

ÖZET

Bu makalenin gayesi, 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme'de 2003 Tarihli Protokol (Protokol) ile kabul edilen değişikliklere dair temel bilgileri vermek ve Protokol'ün milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimi üzerindeki etkilerini ortaya koymaktır. Çalışmada, Protokol'ün milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimini güçlendirmesine karşılık, rejimin sorunlarına kalıcı çözümler getirmediği tespit edilmiştir. Tamamlayıcı Fon'un sadece petrol endüstrisi tarafından finanse edilmesi, rejimin özünü oluşturan katkılar arasındaki dengely bozmuştur.

STOPIA ve TOPIA tip sözleşmelerinin ihdası, bozulan dengenin gönüllülük temelinde yeniden tesis edilmesi arayışının bir sonucudur. Bu tip sözleşmeler, yeni ve ilginç bir yaklaşım sergilemekte iseler de milletlerarası deniz hukukunun gelişimine ters düşmektedirler. Milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminin sorunlarına kalıcı ve esaslı çözümler getirilmesi için 1992 HSS ve 1992 FS'nin kapsamlı biçimde tadil edilmeleri gereklidir. Bu sözleşmelerin gelecekteki tadil çalışmalarında, kaynağına bakılmaksızın kirlenme zararları için tek bir tazmin rejimi kurulması görüşünün ve sınırsız sorumluluk fikrinin önemli bir destek bulacağı beklenmektedir. Belirtilen olumsuzluklarına rağmen Türkiye'nin Protokol'e taraf olmasında fayda bulunduğu değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Tamamlayıcı Fon, Erika, Prestige, hukuki sorumluluk, tazminat, milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimi, STOPIA, TOPIA.

* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı ve Öğretim Üyesi (isocukdemir@hotmail.com).

AMENDMENTS ADOPTED BY “PROTOCOL OF 2003 TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1992

ABSTRACT

This article’s purpose is to present the main information regarding the amendments adopted by “Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992” (Protocol) and indicate the influence of the Protocol on the international oil pollution compensation regime. In this study, it was identified that the Protocol didn’t provide durable solutions for questions of the regime, in spite of the fact that it strengthened the international oil pollution compensation regime. That Supplementary Fund is only financed by the oil industry has broken the balance between the related contributions constituting the core of the regime.

The establishment of the STOPIA and TOPIA standard contracts is a result of the seeking that the said balance is reconstructed. These standard contracts are contrary to the development of international maritime law, although they exhibit an interesting and new approaching in this law. 1992 CLC and 1992 FC must be amended extensively for providing durable and substantial solutions to the problems of the international oil pollution compensation regime. In the prospective amendment workings of these conventions, it is expected that the view of the establishment of a unique compensation regime and the principle of the strict liability, for pollution damage, will be welcomed a major support, irrespective of its source. It is considered to be beneficial that Turkey is party to the Protocol, despite the aforementioned its negative aspects.

Keywords: Supplementary Fund, Erika, Prestige, civil liability, compensation, international oil pollution compensation regime, STOPIA, TOPIA.

GİRİŞ

Gemilerden sızan petrolün sebep olduğu kirlenme zararları, hâlâ deniz çevresi ve kıyılarla ilgili birçok ekonomik faaliyetler için önemli bir tehdit oluşturmaktadır. Yaşanan kirlenme olayları, hem deniz çevresine geri dönüşü imkânsız veya çok güç fiziki zararlar vermekte, hem de binlerce insanın geçimini oldukça olumsuz bir şekilde etkilemektedir.

Gemilerden sızan petrolün sebep olduğu kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini milletlerarası seviyede düzenleyen iki temel sözleşme mevcuttur. Bunlar; 1967'de meydana gelen TORREY CANYON¹ deniz kazasından sonra Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)² önderliğinde yürütülen yoğun çalışmalar sonucu meydana getirilen 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme³ (1969 HSS) ve 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'dir⁴ (1971 FS). 1969 HSS ve 1971 FS, 1992'de kabul edilen iki protokol ile kapsamlı biçimde tadil edilmişlerdir. Türkiye, bu protokollerin tadil ettiği şekliyle kabul edilen 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme⁵ (1992 HSS) ve 1992 tarihli Petrol Kirliliği

¹ Bu deniz kazasında, *Torrey Canyon* isimli tanker, 18/3/1967 tarihinde 120.000 ton ham petrol yüküyle birlikte *Galler Milford Haven* limanına doğru seyir hâlindeyken kaptan, muhtemel bir gecikmeyi önlemek için mevcut rotasından ayrılmış ve karaya yakın biçimde seyir yapmaya başlamıştır. Bu sırada tanker, kayalıklara çarparak o zamana kadar yaşanan en büyük petrol dökülmesi olayına sebep olmuştur. Geminin kurtarılması amacıyla LOF imzalanmış ise de yürütülen kurtarma çalışmalarına karşılık üç parçaya ayrılan tankerin kurtarılmasında başarı sağlanamamıştır. Bunun üzerine İngiliz Hükümetinin kararıyla tanker bombalanarak imha edilmiştir. Ancak, ham petrol yükünün hemen hemen tamamının denize dökülmesi, İngiltere ve Fransa sahilleri için çok ciddi deniz kirliliğine yol açmış, özellikle turistik faaliyetlere yönelik büyük zararlar meydana gelmiş, temizleme ve kirlenme zararları sebebiyle çok büyük masraf ve tazminat ödemeleri yapılmıştır. Bkz. *Özçayır, O.: Liability for Oil Pollution and Collisions*, London – Hong Kong 1998, s. 211; *Abdullayev, C.: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği*, Ankara 2005, s. 195-196; *Hooke, N.: Maritime Casualties (1963-1996)*, 2.ed., London 1997, s. 635.

² International Maritime Organization

³ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.*

⁴ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.*

⁵ Türkiye'nin bu Sözleşme'ye Katılmasının Uygun Bulduğuna Dair 27/1/2000 tarihli ve 4507 sayılı Kanun, 29/1/2000 tarih ve 23948 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak

Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'ye⁶ (1992 FS) taraftır. 30/5/1996 tarihinde yürürlüğe giren bu sözleşmeler⁷, bütün dünyada geniş kabul görmüştür. Denizde kıyısı olan bütün Avrupa Birliği ülkeleri, bu sözleşmelere taraftır⁸.

1992 HSS ve 1992 FS'nin ilk ve temel amacı, milletlerarası düzeyde ve yeknesak bir tarzda petrol kirlenmesi mağdurlarının zararlarının, mümkün olduğu ölçüde dava yoluna gidilmeksizin, bütün alacaklılara eşit davranılması prensibi altında, hızlı ve tam olarak tazmin edilmesini sağlamaktır⁹. Petrol kirlenmesi mağdurları için 1992 HSS, birinci kademe güvencyi; 1992 FS ise ikinci kademe güvencyi

yürürlüğe girmiştir. Ancak, daha sonra 26/4/2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanunun 2. maddesiyle Uygun Bulma Kanununda 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. Bilâhare, 244 sayılı Kanunun 3. maddesine 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.

⁶ Türkiye'nin bu 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 Kanunun 2. maddesiyle Uygun Bulma Kanununda değişiklik yapılarak "ekli çekince ile" ifadesi Kanun metninden çıkartılmıştır. Bu Kanun, 9/5/2001 tarihli ve 24397 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bilâhare, 244 sayılı Kanunun 3. maddesine 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 Sözleşmeye katılımına dair belge ise 15/8/2001 tarihinde IMO Genel Sekreterliğine tevdi edilmekle, Sözleşme, 17/8/2002 tarihinden itibaren Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir.

⁷ Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>

⁸ 1992 HSS ve 1992 FS'ne Amerika Birleşik Devletleri (ABD) taraf olmamıştır. ABD, milletlerarası rejime katılmamakla beraber Birleşik Devletler Kirlenme Fonları Merkezi (NPF) ve IOPC Fonları (Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazmin Fonları) arasında daima sürekli iletişim, bağlantı ve bilgi alışverişleri devam etmektedir (*Jacobsson, M.: The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem. Tulane Maritime Law Journal, Winter 2007, Vol. 32, No: 1, s. 3, dp. 1*).

⁹ 1971 Fonu ve 1992 Fonu, kurulduklarından beri yaklaşık 140 olayla uğraşmış ve toplam 1,2 milyar ABD Doları tazminat ödemesi yapmıştır. Bu olayların büyük çoğunluğunda bütün talepler, mahkeme haricinde çözümlenmiştir (International oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2010, s. 6).

oluşturmaktadır. Kirlenme mağdurlarının zararları önce 1992 HSS hükümleri çerçevesinde, özellikle bu sözleşmeyle tesis edilen mecburi sigortadan tazmin edilmektedir. Zarar tutarının 1992 HSS'de yer alan limitlerden fazla olması veya bu sözleşme hükümlerine göre tazmin edilememesi hâlinde, 1992 FS devreye girerek belirtilen limitler dâhilinde kirlenme mağdurlarına tazminat ödenmesi mümkün bulunmaktadır. Belirtilen sözleşmelerle kurulan milletlerarası petrol kirliliği tazmin sistemi, donatanlar (ve onların sigortacıları) ile petrol ithalatçıları (petrol endüstrisi) tarafından finanse edilmektedir.

Milletlerarası petrol kirliliği tazmin sistemi, mükemmel olmasa da kırk yılı aşkın bir zamanda hemen hemen bütün dünyada başarılı şekilde çalışmaktadır. Mevcut sistem içinde, yöneltilen tazminat taleplerinin büyük çoğunluğunun dava konusu olmaksızın müzakerelerle ve dostane biçimde çözümlenmesi, sistemin başarısı ve genel kabul görmesinin en önemli göstergesidir¹⁰. 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme'nin¹¹ (1996 HNS) kabulüne de esin kaynağı olan petrol kirliliği tazmin sistemine önemi dolayısıyla aşağıda bir miktar değinilmesinde fayda görülmüştür.

1992 HSS ve 1992 FS, bir Taraf Devletin karasuları dâhil ülkesinde, münhasır ekonomik bölgesinde veya bu bölgeye denk bir bölgede meydana gelen kirlenme zararlarına uygulanır¹². Kirlenme zararının, dökme hâlindeki dirençli petrolün (*persistent oil*) fiilen taşınması sırasında gemiden sızması sonucu meydana gelmesi gerekir¹³. Bununla beraber malik (*owner*)¹⁴, yük olarak daha önceden taşınan dirençli petrolün hiçbir kalıntısının gemide olmadığını ispatlayamadığı sürece 1992 HSS, balasttaki petrol tankerlerine de uygulanır¹⁵. 1992 HSS

¹⁰ Jacobsson, s.32.

¹¹ Bu Sözleşme için bkz. Demir, İ.: 1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata dair Milletlerarası Sözleşme'de 2010 tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler, Batider 2011, C. XXVII, S. 3, s. 199 vd.

¹² 1992 HSS m. 2, 1992 FS m. 3.

¹³ 1992 HSS m. 1(5), (6).

¹⁴ Malik (*owner*) tanımı için bkz. HSS m. 1(3).

¹⁵ 1992 HSS m. 1(1).

ve 1992 FS, gemilerde yakıt olarak kullanılmak amacıyla bulundurulmuş bunker yağı dökülmesinden veya bırakılmasından kaynaklanan kirlenme zararlarına uygulanmaz¹⁶.

1992 HSS'nin üç temel niteliği mevcuttur. Bunlar; sınırlı sayıda sorumluluktan muafiyet hâllerıyla birlikte malikin kusursuz sorumluluğu¹⁷, malikin sorumluluğunun geminin tonajına bağlı olarak değişen tutarlarda sınırlı olması¹⁸ ve 2.000 tondan fazla dökme hâlde petrol taşıyan gemiler için mecburi sigorta yaptırılması zorunluluğudur¹⁹. 1992 HSS'nin, zarar görene doğrudan sigortacıya karşı dava açma hakkı (*direct action*) tanınması da kirlenme mağdurları için ek güvence oluşturmaktadır²⁰.

1992 FS ile kurulan “1992 Uluslararası Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazminat Fonu” (1992 Fonu)²¹, petrol kirlenmesi mağdurları için ikinci kademe güvenceyi oluşturmaktadır. Bu Fon, 1992 HSS hükümlerine göre zararları tam olarak tazmin edilemeyen petrol kirlenmesi mağdurlarına ilave tazminat ödenmesini öngörmektedir²². 1992 Fonu, petrol kirlenmesi mağdurlarına 1992 HSS'ne göre ödenen meblağ dâhil olmak üzere, her bir olay için 203 milyon SDR'ye kadar tazminat

¹⁶ Bunker yağı dökülmelerinden kaynaklanan zararlara ilişkin hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarını düzenlemek amacıyla IMO önderliğinde Londra'da gerçekleştirilen bir diplomatik konferans sonucunda “2001 Bunker Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluğa Dair Milletlerarası Sözleşme” (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*) kabul edilmiştir. Metin için bkz. LEG/CONF. 12/19, March 27, 2001. Bu Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Ilgın, 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*, Journal of Maritime Law and Commerce, October 2002, Vol. 33, No. 5, s. 553 vd.

¹⁷ 1992 HSS m. III(1), (4).

¹⁸ 1992 HSS m. V(1). Bu hükmeye göre bir gemi maliki, 5.000 GT (groston) veya daha küçük bir gemi için en az 4.51 milyon hesap birimi; 140.000 GT veya üzerindeki bir gemi için ise maksimum 89,77 milyon hesap birimi tutarı kadar sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir. Bu maddede belirtilen “Hesap Birimi”, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlandığı şekilde Özel Çekme Hakkı'dır (*Special Drawing Right*) (SDR).

¹⁹ 1992 HSS m. VII.

²⁰ 1992 HSS m. VII(8).

²¹ 1992 *International Oil Pollution Compensation Fund*.

²² 1992 FS m. 4.

ödenmesine imkân vermektedir²³. 1992 Fonu, 1992 FS'nin kendisi hakkında yürürlükte bulunduğu bir Taraf Devlet'te kirlenme zararı meydana geldiğinde tazminat ödeme yükümlülüğü altındadır²⁴.

1992 Fonu, üye devletler tarafından değil, fakat deniz yoluyla taşımadan sonra bir Taraf Devlet'te katkı sağlayıcı petrolü²⁵ alan kişilerden gelen katkılarla finanse edilmektedir. Ödenecek katkı payları; deniz yoluyla taşınan katkı sağlayıcı petrolün bu taşımadan sonra bir Taraf Devlet'in ülkesindeki liman veya terminal tesislerinde teslim alınması şartıyla veya deniz yoluyla taşınıp da 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 alınması şartıyla, bir takvim yılı içinde 150.000 tonu geçen petrolü alan kişiler tarafından ödenir. Bağlı kişiler ve şirketler de aynı yükümlülük altındadır²⁶.

1992 Fon üyesi bütün devletler, 1992 FS hükümleri çerçevesinde ülkelerinde yer alan alıcıları ve alınan katkı sağlayıcı petrol miktarlarını gösteren bilgileri bir liste hâlinde Fon Yöneticisine bildirmek zorundadırlar²⁷. Bu verilere göre ödenecek toplam yıllık katkı miktarı, 1992 Fon Genel Kurulunca belirlenir. Yıllık katkı payları, 1992 Fonunun tazmin etmek zorunda olduğu zararların gerçekleştiği olayların sayısına, bu olayların maliyetine ve zararların tazmininde sağlanan ilerlemeye bağlı olarak yıldan yıla bir hayli değişebilmektedir²⁸.

1969 HSS ve 1971 FS temelinde kurulan milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimi, yaklaşık kırk yılı aşkın bir zamandan beri bütün dünyada başarıyla uygulanmasına karşılık Japonya'da meydana gelen NAKHODKA (1997), Fransa'da meydana gelen ERIKA (1999) ve

²³ 1992 FS m. 4(4).

²⁴ 1992 FS m. 3.

²⁵ "Katkı Sağlayıcı Petrol" (*Contributing Cargo*), 1992 FS m. 1(3)'de ham petrol ve fuel olarak tanımlanmıştır.

²⁶ 1992 FS m. 10.

²⁷ 1992 FS m. 15.

²⁸ *Ooesterveen, W.:* Some Recent Developments Regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution – from the Perspective of an EU Member State, *Environmental Law Review* 2004, Vol. 6, s. 226.

İspanya kıyılarının ötesinde meydana gelerek İspanya, Fransa ve Portekiz'i birlikte etkileyen PRESTIGE (2002) kazaları, mevcut rejimin yeterliği hakkında başta petrol kirlenmesi mağdurları olmak üzere politikacılar ve medya gibi toplumun birçok kesimleri üzerinde derin endişe ve tereddütlere yol açmıştır. Bu gelişmeler, petrol kirlenmesi mağdurlarının zararlarının tam ve etkili biçimde karşılanması hususunda milletlerarası deniz topluluğunu yeni çözüm arayışlarına yöneltmiş, sonuçta IMO önderliğinde Londra'da 12 ilâ 16 Mayıs 2003 tarihleri arasında gerçekleştirilen diplomatik konferansta, 1992 HSS ve 1992 FS ile sağlanan tazminata ilave bir tazminat sağlayacak olan "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü"²⁹ (bundan sonra Protokol olarak anılacaktır) kabul edilmiştir. Aşağıda Protokol'e giden süreçte yaşanan gelişmeler ayrıntılı şekilde incelenmiştir.

I. PROTOKOL'E GİDEN SÜREÇ

1992 HSS ve 1992 FS'nin, orijinal sorumluluk ve tazminat limitlerini bir hayli yükseltmiş olması sebebiyle genel olarak mevcut limitlerin yeterli olacağı düşünülmekteydi. 1992 FS kabul edildiğinde azami tazminat limiti, 135 milyon SDR idi. Ancak 1992 HSS ve 1992 FS'nin yürürlüğe girmelerinden sonra meydana gelen NAKHODKA (1997)³⁰, ERIKA (1999)³¹ ve PRESTIGE (2002)³² kazaları, bu

²⁹ *Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992*. Protokol metni ve nihai senet için bkz. LEG/CONF. 14/29, May 27, 2003; LEG/CONF. 14/21, May 27, 2003. Tamamlayıcı Fon Protokolü, 3/3/2005 tarihinde yürürlüğe girmiş olup 31/1/2012 itibarıyla 28 devlet taraf olmuştur. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.

Türkiye Protokol'e taraf olmamıştır.

³⁰ Bu olayda, Rusya Bayraklı NAKHODKA isimli 13.159 GT büyüklüğündeki tanker, Şangay'dan (Çin) Petropavlovsk'a (Rusya) 19.000 ton fuel oil taşımakta iken 2/1/1997 tarihinde Japonya'nın Oki adalarının yaklaşık 100 km. kuzey doğusunda ağır deniz ve hava koşullarında ikiye ayrılarak parçalanmıştır. Olay sonucunda yaklaşık 6.200 ton petrol, denize dökülmüştür. Olaydan hemen sonra geminin kış tarafı, gemide bulunan yaklaşık 10.000 ton yükü birlikte batmıştır. Yükün 2.800 tona kadar olan kısmını ihtiva eden geminin alabora olmuş baş tarafı ise, sahile doğru sürüklenerek yaklaşık 200 metre uzaktaki kayalıklara çarparak oturmuştur. Bilahare, taşınan petrolün önemli bir kısmı denize dökülmüş, bitişik sahil hattının ağır bir şekilde kirlenmesine sebep olmuştur. Bkz. International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 1998, s. 81; Moller, T.: The Nakhodka Oil Spill Serpense – The Technical Adviser's Perspective, <http://www.itoph.com/_assets/documents/paj_97.pdf>. Nakhodka olayında, 1971

düşüncenin doğru olmadığını açıkça ortaya koymuştur. Zira, bu olayların her birinde ileri sürülen tazminat talepleri, azami tazminat limitinin üzerinde idi.

Tazminat taleplerinin 1992 FS'ndeki azami limitleri aşması sebebiyle petrol kirlenmesi mağdurlarına mevcut limit dâhilinde ve

Fonu ve 1992 Fonunca Japon Hükümetine toplam 15.130.970.000 yen tutarında ödeme yapılmıştır. Bkz. <http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf#page=46>.

³¹ Bu olayda, 12/12/1999 tarihinde Malta Bayraklı, 19.666 GT büyüklüğündeki ERIKA isimli tanker, 31.000 ton ağır fuel oil yükü taşımakta iken, Fransa sahillerinin yaklaşık 60 deniz mili ötesinde Biskay Körfezi'nde ikiye ayrılarak parçalanmıştır. Olay sonucu yaklaşık 19.800 ton fuel oil, denize dökülmüştür. Geminin baş tarafı, 12/12/1999 gecesinde batmadan önce suda yaklaşık 100 metre yatay şekilde yüzmüştür. Bir Fransız kurtarma şirketince geminin kıç tarafına bir halatın bağlanarak sahile çekilmek üzere römorkaja teşebbüs edilmiş ise de 13/12/1999 sabahı geminin kıç tarafı, baş tarafından yaklaşık 10 deniz mili uzaklıkta denizin 130 metre derinliğine gömülmüştür. Yaklaşık 6.400 ton petrol geminin baş tarafında, 4.700 ton petrol de kıç tarafında kalmıştır. Olay sebebiyle özellikle balıkçılık ve turizm sektörü büyük zarar görmüştür. Yaklaşık 400 km bir kıyı şeridi kirlenmiştir. Bu kazadan doğan zararların tazmini meselesi, hâlen 1992 Fonu'nda görülmektedir. 1992 Fonu'nca ERIKA olayında Ekim 2010 itibarıyla 129.699.042 Euro ödeme yapılmıştır. 1992 Fonu'nca ödemelerin seviyesi başlangıçta fiilen maruz kalınan zarar veya kayıp meblağının % 50'si ile sınırlanmıştır. Sonradan 1992 Fon Yönetim Kurulu, Ocak 2001'de tazminatın seviyesini % 60'a, Haziran 2001'de % 80'e, Nisan 2003'de ise % 100'e çıkarmıştır. Bkz. <http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf>; IOPC/OCT 11/3/5, September 28, 2011. Bu artışın kamuoyu ve medya baskısından kaynaklandığı ifade edilmektedir (92FUND/A.11/23, October 18, 2006).

³² Bu olayda, 13/11/2002 tarihinde Bahama Bayraklı, 42.820 GT büyüklüğündeki PRESTIGE isimli tanker, 76.972 ton ağır fuel oil taşımakta iken İspanya'nın Cabo Finisterre sahillerinin yaklaşık 30 km ötesinde yan yatarak petrol sızdırmaya başlamıştır. Yaklaşık bir hafta sonra tanker, römorkaja alınmasına rağmen ikiye bölünerek İspanya'nın Vigo Bölgesinin yaklaşık 260 km batısında batmıştır. Geminin baş kısmı 3.500 metre derinliğe, kıç kısmı ise 3.830 metre derinliğe gömülmüştür. Geminin parçalanması ve batışı sebebiyle tahminen 63.000 ton petrol denize dökülmüştür. Geçen zaman içinde petrol sızıntısı, azalarak devam etmiştir. İspanya makamları, yaklaşık 13.800 ton petrolün enkazda kaldığını açıklamıştır. Yükün yüksek derecede dirençli niteliği sebebiyle sızan petrol, rüzgâr ve akıntılarla çok uzak mesafelere ulaşmıştır. Olay sonucunda Galicia'nın batısı, ağır şekilde kirlenmiş; nihayetinde petrol, İspanya ve Fransa'nın kuzey kıyılarını etkileyerek Biscay körfezine doğru hareket etmiştir. Petrolün İngiltere kıyılarında dahi izlerine rastlanmıştır. İspanya, Fransa ve Portekiz tarafından kapsamlı temizleme faaliyetleri yürütülmüştür. Talep edilen toplam tazminat tutarı, 1992 FS'nin azami tazminat limiti olan 135 milyon SDR'yi geçmiştir. Olay dolayısıyla, 6/9/2011 tarihi itibarıyla İspanya'ya toplam 114.484.976 Euro, Fransa'ya toplam 5.560.372 Euro, Portekiz'e 328.488 Euro ödenmiştir. Bkz. <http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf>; OPC/OCT11/3/6, September 13, 2011.

orantılı şekilde (*pro rata*) tazminat ödemesi yapılması gerekmiştir³³. Bu uygulama, bütün zararların tazmin edilemeyeceği anlamına gelmekteydi. Ayrıca, birçok olayda özellikle balıkçılar ve turizm sektöründeki küçük meslek sahipleri gibi kirlenme mağdurlarına yapılan ödemelerdeki gecikmeler, bu meslek gruplarını mali açıdan büyük sıkıntıya sokmaktaydı³⁴. Orantılı ödeme uygulaması, ne kirlenme mağdurları için, ne de Taraf Devletler bakımından³⁵ uygun bir çözüm olarak görülüyordu. Bu noktada özellikle Avrupa Birliği üyesi devletler, orantılı ödeme kuralını sürdürmenin uygun olmadığı görüşünü ısrarla dile getirmekteydiler³⁶. Ayrıca, yaşanan tecrübe ışığında, çok sayıda devlet, mevcut tazminat miktarlarını önemli ölçüde artırmanın gerekli olduğunu ileri sürmekteydi.

Nitekim mevcut tazminat limitlerinin yetersizliğine karşı ilk olumlu reaksiyon, ERIKA kazasını müteakip IMO Hukuk Komitesinin 82. Dönem Toplantısında 18/10/2000 tarihinde 1992 HSS’ndeki sorumluluk limitleri ve 1992 FS’ndeki tazminat limitlerinin yaklaşık % 50 oranında artırılması olmuştur³⁷. Bu artışların 1992 HSS ve 1992 FS’nin zımni kabul

³³ 1992 FS m. 4(5).

³⁴ *Jacobsson*, s. 16.

³⁵ Orantılı ödeme kuralına karşı bazı devletler ile petrol endüstrisi, kabul edilebilir nitelikte olmasına rağmen, kendi alacakları için tazminat taleplerinde aceleci olmamışlar, sona kalmayı tercih etmişlerdir. Zira, büyük kirlenme olaylarında tazminat talepleri hemen hemen her olayda zararın tamamına yakınına kapsamaktaydı. Bazı devletlerce bu şekildeki yaklaşımın küçük meslek sahipleri ve ilk alacaklılar üzerinde olumlu etkisi görülmüştür. 1996’da meydana gelen SEA EMPRESS olayı bu duruma iyi bir örnek teşkil etmiştir (*Ooesterveen*, s. 228).

³⁶ *Pavliha*, M. / *Grbec*, M.: The 2003 Supplementary Fund Protocol: An Important Improvement to the International Compensations System for Oil Pollution Damage, Collected Papers of Zagreb Law Faculty, January 2008, Vol. 58, No. 1-2, s. 318.

³⁷ Kabul edilen değişikliklerle 1992 HSS m. V(1)’de yer alan azami sorumluluk limiti, 89,77 milyon SDR’ye; 1992 FS m. 4(4)(a) ve (b)’de yer alan azami tazminat limiti, 203 milyon SDR’ye yükseltilmiştir. Alınan kararlar gereğince bu değişiklikler, Taraf Devlet sayısının 1/4’ü tarafından itiraz olunmaması üzerine 1/11/2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. LEG 82/12, November 6, 2000, Annex 2, Resolution Leg.1 (82); LEG 82/12, November 6, 2000, Annex 3, Resolution Leg.2 (82). 1992 HSS’nin “Son Hükümleri”nde yer alan “Sınırlandırma Meblağlarının Tadilleri” başlıklı m. 15 ve 1992 FS’nin “Son Hükümleri”nde yer alan “Tazminat Limitlerinin Tadili” başlıklı m. 33’de düzenlenen zımni kabul 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.

usulüne (*tacit acceptance*) dair hükümleri çerçevesinde mümkün olan en yüksek artış olduğu söylenebilir.

IMO Hukuk Komitesinde sorumluluk ve tazminat limitlerinin artırılması yönünde sağlanan bu gelişmelerin yanı sıra ERIKA kazasının hemen akabinde Avrupa Komisyonunca ERIKA I ve II adıyla denizde emniyetini geliştirmeyi amaçlayan iki mevzuat paketi önerisi dikkat çekmiştir. Özellikle Aralık 2000'de hazırlanan ERIKA II paketinde yer alan üçüncü öneri³⁸, petrol kirliliği zararlarına dair mevcut milletlerarası sistemi geliştirmeyi amaçlayan bazı ilave tedbirleri önermekteydi. Bu öneriyle Avrupa Komisyonunca, bir Avrupa Birliği üyesi devletin ülkesinde meydana gelen petrol kirliliği zararları için bir Milyar Euro'ya kadar tazminat güvencesi verecek IOPC Fon benzeri bir Tamamlayıcı Avrupa Fonunun (COPE Fund)³⁹ kurulması amaçlanmaktaydı⁴⁰. Bu Fona yalnızca Avrupa Birliği üyesi devletlerdeki petrol ithalatçılarının katkı sağlamaları öngörülmekteydi. Fon, petrol kirliliği zararının hızlı bir şekilde tazmin edilmesini sağlamak için basitleştirilmiş usuller getirmekteydi. Ayrıca, petrol kirliticilerinin yanı sıra bunker yağı ve diğer kimyasallarla kirlenmeye sebep olanlara ağır para cezaları verilmesi de öngörülmekteydi. Öneri, ERIKA kazasından kaynaklanan taleplerin 1992 Fonunca sağlanan azami tazminat miktarından yüksek olması sebebiyle belirli bir destek bulmuştu.

1992 HSS sorumluluk limitleri ve 1992 FS tazminat limitlerinin artırılmasıyla birlikte Avrupa Komisyonunun bu girişimi, Protokolün kabulüne giden süreci hızlandırmıştır. Nitekim 1992 Fonu idare organlarının toplantılarında, özellikle başta “Ekonomik İşbirliği ve

³⁸ *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on a Second Set of Community Measures on Maritime Safety Following the Sinking of the Oil Tanker ERIKA*, COM (2000) 802 final, available at http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smatapi!celexplus!prod!celexnumdoc&Ig=en&numdoc=52000DC0802.

³⁹ *Fund for Compensation for Oil Pollution in European Waters*.

⁴⁰ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Establishment of a Fund for the Compensation of Oil Pollution Damage in European Waters and Related Measures, Com (2000) 802 final, available at http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smatapi!celexplus!prod!celexnumdoc&Ig=en&numdoc=52000PC0802C02; 92FUND/A.6/4/1, September 14, 2001; 92FUND/A.6/5, September 24, 2001.

Kalkınma Teşkilatı” (OECD) üyesi devletler olmak üzere 1992 Fon üyesi birçok devlet, IMO Hukuk Komitesince kabul edilen maksimum sorumluluk ve tazminat limitlerindeki artışın isabetli olmasına ve milletlerarası petrol kirliliği tazminat rejiminin çoğu olaylarda başarılı bir şekilde çalışmasına rağmen 1992 HSS ve 1992 FS’nin genel olarak gözden geçirilmesini gerektiren, sistem içinde birçok yetersizliklerin mevcut olduğunu ileri sürmüşlerdir. Müzakereler sonucunda diğer delegelerce de desteklenen Fransız delegasyonunun önerisi⁴¹ üzerine Nisan 2000’de gerçekleştirilen 1992 Fon Genel Kurulu toplantısında, bu sözleşmelerle ihdas edilen milletlerarası tazmin rejiminin yeterliliğini incelemek üzere bütün Fon üyesi devletlere açık olan bir çalışma grubu (Üçüncü Oturumlararası Çalışma Grubu) kurulmasına karar verilmiştir⁴².

Çalışma Grubunun başta gelen görevi; mevcut azami tazminat limitlerinin, en ciddi petrol dökülmesi olaylarında dahi kirlenme mağdurlarının zararlarının tam olarak karşılanmasında yeterli olup olmadığının belirlenmesi idi. Grup çalışmalarında sanayileşmede gelişmiş devletler, mevcut tazminat limitlerinin yeterli olmadığını, milletlerarası rejimin güvenilirliğini sürdürebilmesi için 1992 HSS ve 1992 FS’ndeki sorumluluk ve tazminat limitlerinin bütün kirlenme mağdurlarının en ciddi olaylarda dahi tam olarak tazmin edilmelerini sağlamak için yeterli seviyede olması gerektiğini iddia etmişlerdir⁴³. Buna karşılık, aralarında gelişmekte olan çok sayıdaki devletler ise Kasım 2000’de IMO Hukuk Komitesince zımnî kabul usulüyle kabul edilen artırılmış limitlerin yeterli olduğunu savunmuşlardır. Bunlara göre gelişmekte olan devletlerde kirlenmenin ortadan kaldırılması ve temizleme masrafları, gelişmiş devletlere kıyasen daha düşüktü; gelişmekte olan birçok devlet, büyük balıkçılık ve turizm sanayilerine sahip değillerdi. Bu sebeple, gelişmekte olan devletlerde petrol kirliliği sonucu yüksek miktarda tazminat alacaklarının doğması muhtemel değildi⁴⁴.

⁴¹ 92FUND/A/ES.4/6, April 3, 2000.

⁴² 92FUND/A/ES.4/7, April 6, 2000.

⁴³ *Jacobsson*, s. 14; *Oosterveen*, s. 227.

⁴⁴ *Jacobsson*, s. 14, 15.

Bu görüş ayrılıklarının uzlaştırılması amacıyla Çalışma Grubu, en uygun çözümün yüksek tazminat limitlerinin yer alacağı⁴⁵ ve katılımın tamamen ihtiyari olduğu bir Tamamlayıcı Fon oluşturulması amacıyla 1992 FS'nde değişiklik yapan bir Protokolün kabul edilmesi olduğuna karar verdi⁴⁶. Böylece, ihdas edilecek Tamamlayıcı Fon, petrol kirlenmesi mağdurları için bir ilave üçüncü kademe güvence sağlayacaktı. Diğer yandan, 1971 ve 1992 Fonları temelinde bir Tamamlayıcı Fon tesis edilmesi suretiyle, Avrupa Komisyonunca teklif edilen petrol kirliliği için bir Avrupa Fonu (COPE Fund) kurulması yönündeki çabalar da engellenmiş olacaktı. Şüphesiz, bölgesel nitelikteki böyle bir fonun kurulması, milletlerarası tazmin rejiminin küresel niteliğine ciddi bir darbe vuracaktı. Fakat Tamamlayıcı Fon kurulması yönündeki çalışmaların hız kazanması ve Avrupa Birliği üyesi devletlerin genel olarak petrol kirliliğine bağlı hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerinin küresel bir temelde ele alınması yönündeki ağır basan görüşleri, Avrupa Fonu kurulması çabalarını sonuçsuz bırakmıştır. Protokolün kabul edilerek 2005 yılında hızla yürürlüğe girmesiyle beraber Avrupa Komisyonunun girişimleri tamamen sona ermiştir⁴⁷.

⁴⁵ Tazminat limitlerinin yetersizliği ve Tamamlayıcı Fon'a olan ihtiyaçla ilgili olarak Milletlerarası Grup (IGPIC) tarafından "Milletlerarası Tanker Malikleri Kirlenme Federasyonu" (ITOPF) ile koordineli olarak 1990 ilâ 1999 yılları arasındaki döneme ait tankerlerden dökülen petrolün sebep olduğu kirlenmenin maliyetine ilişkin yapılan bir çalışma hakkında bkz. White, C.: Factors Affecting The Cost of Oil Spills, <http://www.itopf.com/_assets/documents/costs02.pdf> s. 1. Bu çalışmada belirtilen dönemde meydana gelen 360 olaydan sadece NAKHODKA ve ERIKA olaylarının toplam maliyetinin 1992 HSS ve 1992 FS limitlerini aştığı, diğer 358 olayın büyük bir kısmının yalnızca 1992 HSS hükümlerine göre tazmin edilebileceği, meydana gelen 360 olayın analizi sonucunda toplam maliyetin 1992 HSS'ye göre donatanlar arasında ve 92 FS'ne göre de petrol alıcıları tarafından eşit olarak paylaştırıldığı, ayrıca petrol dökülmelerinin maliyeti ile tankerlerin büyüklüğü arasında açık ve doğrudan hiçbir bağlantının bulunmadığı, hatta birçok yüksek maliyetli kirlenmelere nispeten küçük tankerlerin sebep olduğu belirtilmektedir.

⁴⁶ Orantılı ödeme (*pro rata*) uygulamasının sakıncaları, mevcut rejimin en önemli kusuru olmasına karşılık bütün alacaklılara eşit davranma prensibinin ilga edilmesi, gerçekçi bir fikir olmadığı için tazminat limitlerinin mümkün olan en yüksek miktara çıkartılması, tek makul çözüm olarak gözükmekteydi. Dolayısıyla, Protokol'ün yürürlüğe girmesinin bu sorunu çözeceği beklenmekteydi. (*Ooesterveen*, s. 229)

⁴⁷ *Jacobsson*, s. 16.

Çalışma Grubunca hazırlanan bir Protokol Taslağı, 19/10/2001 tarihinde 1992 Fon Genel Kurulunda görüşülerek kabul edilmiş⁴⁸, müteakiben IMO Hukuk Komitesince⁴⁹ de uygun bulunan bu metin, diplomatik konferansta kabul edilmiştir.⁵⁰

II. PROTOKOL'ÜN UYGULAMA SAHASI

Protokol'ün uygulama sahası, 1992 FS'ne tamamen paralellik arz etmektedir. Öncelikle gemi, kişi, malik, petrol, kirlenme zararı, önleyici tedbirler ve hadise tanımları, bu kavramların 1992 HSS m. 1'de yer alan tanımlarıyla aynı anlama gelmektedir⁵¹. Keza, Protokol'de aksi gösterilmediği sürece katkı sağlayıcı petrol, hesap birimi, ton, garantör ve terminal tesisi tanımları, bu kavramların 1992 FS m. 1'de yer alan tanımlarıyla aynı anlama gelmektedir⁵². Protokol'ün coğrafi kapsamı⁵³ da 1992 HSS m. II ve 1992 FS m. 3'e tamamen paralel düzenlenmiştir. Bu paralelliğin sebebi, mevcut milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimine zarar vermeden Tamamlayıcı Fon'un, 1992 Fonu'nun çalışma sistemi üzerine kurulması suretiyle kirlenme mağdurlarına daha yüksek tutarlarda tazminat ödenmesini sağlamaktır.⁵⁴

III. 2003 MİLLETLERARASI PETROL KİRLİLİĞİ TAMAMLAYICI TAZMİN FONU

1. Genel Olarak

Protokol m. 2(1), "2003 Milletlerarası Petrol Kirliliği Tamamlayıcı Tazmin Fonu" (*The International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund, 2003*) (bundan sonra Tamamlayıcı Fon olarak anılacaktır) adı altında kirlenme zararlarının tazmini amacıyla bir Milletlerarası Tamamlayıcı Fon'un kurulduğunu belirtmektedir. Tamamlayıcı Fon, 1971 ve 1992 Fonlarında olduğu gibi tüzel kişiliğe sahip olarak bütün Taraf Devletlerce tanınmaktadır. Dolayısıyla, Tamamlayıcı Fon, her bir Taraf Devlet bakımından, bu devletin kanunları

⁴⁸ Draft Protocol Establishing A Supplementary Compensation Fund, Note by Director, 92FUND/A. 6/4/1, September 14, 2001; 92FUND/A.6/28, October 19, 2001.

⁴⁹ LEG/CONF. 14/13, December 19, 2002.

⁵⁰ Bkz. dp. 29.

⁵¹ Protokol m. 1 (6).

⁵² Protokol m. 1(7).

⁵³ Protokol m. 3.

⁵⁴ *Ooesterveen*, s. 227.

uyarınca hak ve borçları kabul etme, bu Devletin mahkemeleri nezdinde her türlü hukuki takip ve davalara taraf olma ehliyetine sahiptir. Tamamlayıcı Fon'un hukuki temsilcisi, Tamamlayıcı Fon Yöneticisidir⁵⁵. 1992 Fon Yöneticisi, aynı zamanda Tamamlayıcı Fon'un da Yöneticisidir ve fonlar da ortak bir Sekretarya'ya sahiptir.

Tamamlayıcı Fon, bir Genel Kurul'a ve Yönetici tarafından başkanlık edilen bir Sekretarya'ya sahiptir. 1992 FS'nin Genel Kurul çalışmalarına ilişkin 17 ilâ 20. maddeleri, Sekreteryaya ve Yöneticinin çalışmalarına ilişkin 28 ilâ 30. maddeleri, Tamamlayıcı Fon'un çalışmalarıyla ilgili masrafların karşılanmasına ilişkin 31. maddesi, oy kullanmaya ilişkin 32. maddesi ile Genel Kurul'un üçte iki çoğunlukla alabileceği kararlara ilişkin 32. maddesi, Tamamlayıcı Fon'un Genel Kurul, Sekretarya ve Yöneticisine de uygulanır⁵⁶. Ayrıca, 1992 FS'nin mal varlığı, muhtelif katkılar ve diğer eşya olmak üzere gelirleri ile vergi bağışıklığı gibi konulara ilişkin 34. maddesi hükümleri, Tamamlayıcı Fon'a da uygulanmaktadır⁵⁷.

Protokol'ün temel fonksiyonu, 92 HSS ve 1992 FS'nin yetersiz kaldığı hâllerde petrol kirlenmesi mağdurlarına tam ve zamanında tazminat ödenmesini sağlayarak bu sözleşmeleri tamamlamaktır. Dolayısıyla, Tamamlayıcı Fon, yukarıda zikredilen NAKHODKA, ERIKA ve PRESTIGE gibi büyük deniz kazaları sonucu kirlenme mağdurlarına yetersiz tazminat limitleri sebebiyle orantılı şekilde yapılan tazminat ödemelerinin yarattığı sakıncaları gidermeyi amaçlamaktadır. Böylece, Tamamlayıcı Fon, kirlenme mağdurlarına üçüncü bir tazminat kademesi sağlamaktadır. Fakat, Tamamlayıcı Fon, sadece Protokol'e taraf olan devletler bakımından bu amaca hizmet etmektedir.

Protokol, sadece 1992 HSS ve 1992 FS'nin tarafı olan bütün devletlerin katılımına açıktır ve ihtiyaridir. Bir başka deyişle Protokol'e taraf olmak isteyen bir devletin öncelikle 1992 HSS ve 1992 FS'ne taraf olması gerekir⁵⁸. Şüphesiz 1992 HSS ve 1992 FS'ne taraf olan bir devletin

⁵⁵ Protokol m. 2(2).

⁵⁶ Protokol m. 16 (2).

⁵⁷ Protokol m. 16(3).

⁵⁸ Protokol m.4(1).

Protokol'e taraf olması şart değildir. Ancak, birçok petrol kirlenmesi olayında, orantılı ödeme uygulamasını hemen hemen sona erdireceği tahmin edilen 750 milyon SDR'ye varan ciddi tazminat güvencesi sebebiyle, bu sözleşmelere taraf olan bir devletin Protokol'e de taraf olması, kendi menfaatine olacaktır.

Protokol, kirlenme mağdurlarına her bir olay için azami 750 milyon SDR (yaklaşık 1,145 Milyon ABD Doları) seviyesine kadar tazminat ödenmesine imkân vermektedir⁵⁹. Bu tutara 1992 HSS ve 1992 FS gereğince ödenen miktarlar dâhildir. Bir başka deyişle, Tamamlayıcı Fon, her bir olay için 1992 HSS ve 1992 FS'ne göre ödenecek toplam tazminat tutarına ilaveten 750 milyon SDR seviyesine kadar ilave bir tazminat ödeyebilmektedir. Sonuçta bir hayli yüksek olan 750 milyon SDR tutarındaki tazminat limitinin kirlenme mağdurları açısından durumu bir hayli düzeltilmiş olduğu söylenebilir⁶⁰.

2. Tamamlayıcı Fon'a Müracaat Şartı

Tamamlayıcı Fon'un devreye girerek petrol kirlenmesi mağdurlarına ilave tazminat ödeyebilmesi için aşağıdaki şartların gerçekleşmesi gerekmektedir:

a) Petrol kirlenmesi zararının; bir Taraf Devlet'in karasuları dâhil kara ülkesinde, milletlerarası hukuka uygun olarak ilan etmiş olduğu münhasır ekonomik bölgesinde veya münhasır ekonomik bölge ilan etmemişse bu bölgeye denk ve karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan bir bölgede meydana gelmesi gerekir⁶¹.

b) Petrol kirlenmesi mağdurlarının; donatan (veya onun sigortacısı) ve 1992 Fonu'ndan zararlarını tam olarak elde edememiş olmaları gerekir. Bir başka deyişle Tamamlayıcı Fon; ödenmesi gerekli tazminat tutarının, ya herhangi bir olayda 1992 FS'nde belirlenen 203 milyon SDR tutarındaki azami tazminat limitini aşması ya da bu limitin aşılabacağı

⁵⁹ Protokol m. 4 (2)(a). Japonya dâhil bazı devletler, sınırsız sorumluluğu savunmuşlarsa da bu öneri reddedilmiştir. (*Pavliha / Grbec*, s. 320)

⁶⁰ *Jacobsson*, s. 16.

⁶¹ Kurulduğundan beri Tamamlayıcı Fon'un ilgili olduğu herhangi bir olay meydana gelmemiştir (International Oil Pollution Compensation Fund, 2010 Annual Report, s. 6).

riskinin mevcut olması hâlinde ilave tazminat ödemekle yükümlü olabilir⁶².

c) Tamamlayıcı Fon, petrol kirlenmesi mağdurlarına otomatik olarak ilave tazminat ödemez. Bunun için zarar görenin tazminat alacağı sabit olması gerekir. Uygulamada, tazmin talebinin kısmen karşılanacağına dair 1992 Fon Genel Kurulunun nihai veya geçici nitelikteki kararı yeterli sayılmalıdır. Bu durumda Tamamlayıcı Fon Genel Kurulu, ilave tazminatın ödenip ödenmeyeceğine ve ödenecekse miktarına karar verecektir.

Protokol, sabit alacağı (*established claim*)⁶³; “1992 Fonu tarafından kabul edilen veya artık normal temyiz yoluna tabi olmaksızın 1992 Fonu üzerinde bağlayıcı nitelikteki bir mahkemenin kararı ile kabule şayan görülen ve eğer 1992 FS’nin 4(4) maddesinde gösterilen limit söz konusu olaya uygulanmamış olsaydı tamamen tazmin edilebilecek olacak” olarak tanımlanmaktadır.

Anlaşılabacağı üzere, Tamamlayıcı Fon, alacakların değerlendirilmesinde kendine özgü bir yöntem ihdas etmemiş, bunun yerine tamamen 1992 FS çerçevesinde benimsenen değerlendirme yöntemlerini esas almıştır. Böylelikle, Protokol, mevcut tazmin rejiminde herhangi bir değişiklik yapmadan 1992 FS hükümleri çerçevesinde uygun görülen mevcut tazminat miktarının 750 milyon SDR’ye kadar tamamlanmasına imkân vermektedir. Bununla birlikte Tamamlayıcı Fon’un, 1992 Fonu’nun sonradan tazminat seviyesini artırması veya bütün zararı karşılaması hâlinde 1992 Fonu’na karşı halefiyetten kaynaklanan haklarını muhafaza ettiği belirtilmelidir⁶⁴.

3. Tamamlayıcı Fon’a Katkı Yükümlülüğü

A- Tamamlayıcı Fon’un Petrol Alıcıları Tarafından Finanse Edilmesi

Protokol, 1992 HSS’nde herhangi bir tadilat yapmamış, sadece 1992 FS’nde tadilat yapmıştır. Bu, Tamamlayıcı Fon’un gemicilik endüstrisi (donatanlar ve onların sigortacıları) tarafından değil, fakat

⁶² Protokol m. 5.

⁶³ Protokol m. 1(8).

⁶⁴ Pavliha / Grbec, s. 321.

petrol endüstrisi (petrol alıcıları) tarafından finanse edileceği anlamına gelmektedir. Nitekim, Protokol, tamamen 1992 FS'nin 10. maddesine paralel şekilde, her bir Taraf Devlet'le ilgili olarak, bir takvim yılında toplamda 150.000 tondan fazla petrolü alan bir kimse tarafından Tamamlayıcı Fon'a katkı yapılacağını belirtmektedir⁶⁵. Bu düzenleme, çoğu durumlarda katkı sağlayıcı konumunda bulunan petrol endüstrisinin (petrol şirketlerinin) hem 1992 Fonu'na, hem de Tamamlayıcı Fon'a ayrı katkı ödemesi yapacağı anlamına gelmektedir.

Katkı paylarına kimin katlanacağı, bir başka deyişle Tamamlayıcı Fon'un ödeyeceği tazminatın hangi endüstri tarafından finanse edileceği meselesi, gerek milletlerarası petrol kirliliği tazmin fonlarının, gerekse diplomatik konferans müzakerelerinin anahtar konusunu teşkil etmiştir. Müzakerelerde gemicilik endüstrisi (donatanlar ve onların sigortacıları, uygulamada P&I kulüpleri) ile petrol endüstrisi (petrol şirketleri) arasında yoğun çekişmeler yaşanmıştır. Özellikle petrol endüstrisi, 750 milyon SDR gibi oldukça yüksek bir tazminat güvencesi veren Tamamlayıcı Fon'u tek başına finanse etmeye yanaşmamıştır. Buna karşılık gemicilik endüstrisi 1992 HSS ve 1992 FS ile oluşturulan mevcut milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminde esaslı değişiklikler yapılması suretiyle sistemin bozulmasını engellemeye gayret etmiştir.

Milletlerarası petrol kirliliği tazmin fonları ile diplomatik konferans müzakerelerinde petrol endüstrisini temsilen "Petrol Şirketleri Milletlerarası Deniz Forumu"nun (OCIMF)⁶⁶ temel görüşleri⁶⁷, aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:

a) Tamamlayıcı Fon kurulması önerisi olumlu karşılanmakla birlikte Taslak Protokol, gemicilik ve petrol endüstrisi arasındaki dengeyi ciddi ölçüde bozmaktadır. Milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminin kurulduğu ilk yıllarda her iki endüstrinin rejime katkıları dengeli iken,

⁶⁵ Protokol m. 10.

⁶⁶ *Oil Companies International Marine Forum.*

⁶⁷ OCIMF tarafından sunulan raporlar için bkz. LEG/CONF 14/13, May 6, 2003 ve LEG/CONF 14/14, May 6, 2003. İlgili diğer raporlar için bkz. 92FUND/WGR.3/8/2, May 24, 2001; 92FUND/WGR.3/19/3, February 2, 2004; 92FUND/WGR.3/5, February 9, 2001.

zaman içinde sorumluluk ve tazminat limitlerinin artırılması, bu dengeyi bozmaya başlamıştır⁶⁸.

b) Deniz kazalarının meydana gelmesinde petrol alıcılarının hiçbir kusuru bulunmamaktadır. Bilakis, hemen hemen bütün petrol dökülmeleri, geminin işletilmesiyle alakalı kusurlardan kaynaklanmaktadır. Bu sebeple, donatanların petrol kirliliğine yol açan, özellikle seyrüsefer emniyetine dair kurallara uymamaları veya standart altı gemileri çalıştırmaları gibi kusurlu eylemlerinin görmezlikten gelinerek kirlenmeye bağlı sorumluluk ve tazminat yükünün petrol endüstrisine yüklenmesi mantıklı değildir.

c) Tamamlayıcı Fon, geçici bir çözüm olup kalıcı bir çözüme ulaşılabilmesi için milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminin temelini oluşturan 1992 HSS ve 1992 FS'nde esaslı tadilat yapılması gereklidir. Özellikle donatanın sorumluluk limitleri yükseltilebilir, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybedilmesi koşulları esnetilebilir. Ayrıca standart altı gemilerin çalıştırılması yasaklanabilir. Böylece kirlenme olaylarında da azalma sağlanabilir.

d) Petrol endüstrisi ve gemicilik endüstrisi arasındaki söz konusu dengenin bozulması, deniz kazalarını artıracaktır.

e) Donatanlar, 1992 HSS'nde yer alan sınırlı sorumluluk hükümleriyle korunmaktadırlar ve sorumluluklarının sınırsız hâle dönüştürülmesi çok zordur.

f) 1990 Petrol Kirliliği Kanunu'nun (OPA 90'ın)⁶⁹ yürürlüğe girmesinden itibaren ABD'ndeki petrol kirlenmesi zararları, % 95 oranında azalmıştır. Bu durum, "kirleten öder" prensibine dayalı, 1992 HSS'ne kıyasen daha katı bir sorumluluğu öngören ve sorumluluk limitlerinin daha yüksek olduğu OPA 90'ın kurmuş olduğu rejimin bir başarısıdır. OPA 90 sayesinde artık standart altı tankerler yerine çift cidarlı tankerler kullanılmaktadır⁷⁰.

⁶⁸ Oysa, bu denge, 1969 HSS ve 1971 FS'nin özünü oluşturmaktaydı (*Gaskell, N. / Forrest, C.: Marine Pollution Damage in Australia: Implementing The Bunker Oil Convention 2001 and The Supplementary Fund Protocol 2003, The University of Queensland Law Journal 2008, Vol. 27/2, s. 122*).

⁶⁹ *Oil Pollution Act 1990*.

⁷⁰ *ICIMF: The US Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90) Why Has It Been so Successful at Reducing Spills?* <<http://www.ocimf.com>>.

Milletlerarası petrol kirliliği tazmin fonları ile diplomatik konferans müzakerelerinde gemicilik endüstrisini temsilen Milletlerarası P&I Kulüpleri Birliği'nin (bundan sonra Milletlerarası Grup olarak anılacaktır)⁷¹ temel görüşleri⁷² ise aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:

a) Milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimi, başarı şekilde çalıştığından mevcut sistem muhafaza edilmelidir. Mevcut sorumluluk ve tazminat sisteminde yapılacak esaslı değişiklikler, rejime ciddi zarar vereceğinden petrol kirlenmesi mağdurları aleyhine sonuçlar doğurur.

b) 1992 HSS ve 1992 FS'nde esasında "kirleten öder" prensibi kabul edilmiştir⁷³. Kirleten ise donatan ve petrol alıcılarıdır. Petrol alıcılarının kirlenmenin ekonomik sonuçlarından sorumlu tutulması, onların kirlenmeye sebep olan petrolün üretilmesi ve taşınmasından ziyade yüksek kârlar elde etmelerine dayanmaktadır. Belirtilen sözleşmelerin tasarlanmasında kirlenmenin ekonomik sonuçlarının gemicilik endüstrisi ile petrol endüstrisi arasında dengeli bir şekilde paylaştırılması amaçlanmıştır.

c) 1990 ilâ 1999 yılları arasında meydana gelen 360 tanker kazası⁷⁴ incelendiğinde tazminat ödemelerinin hemen hemen eşit oranlarda ilgili sektörler arasında paylaşıldığı gözükmektedir. Dolayısıyla, mevcut dengenin petrol endüstrisi lehinde bozulması, milletlerarası petrol tazmin rejimini geriye götürmek anlamını taşır.

d) 1992 HSS ve 1992 FS'nin amacı, kirlenme zararına yol açanların cezalandırılması değil, fakat kirlenme mağdurlarına hızlı ve yeterli biçimde tazminat ödenmesini sağlamaktır. Bu amaçla, gemi malikinin kusursuz sorumluluğuyla birlikte sorumluluğun malik dışında çarterer, işleyen gibi şahıslara kanalize edilememesi esası benimsenmiştir. Buna

⁷¹ International Group of P&I Clubs (IGPIC)

⁷² Milletlerarası Grup tarafından sunulan rapor için bkz. LEG/CONF 14/12, May 6, 2003. İlgili diğer raporlar için bkz. 92 FUND/WGR.3/8/2, May 24, 2001; 92FUND WGR.3/14/7, January 20, 2003.

⁷³ Çevrenin korunmasında "kirleten öder" prensibinin yorumu ve uygulanması her zaman kolay değildir. Örneğin; bir petrol tankerinin karıştığı bir deniz kazasında kirleten, her zaman tanker maliki değildir. Zira, donatanlar için kendilerine ait olan yükü taşımak, pek alışıldık durum değildir. Gemi, sadece başkasına ait yükü taşımak için kullanılan bir araçtır (*Gaskell / Forrest*, s. 105).

⁷⁴ 92FUND/WGR.3/8/2, May 24, 2001.

paralel şekilde, yük ilgililerinin katkısı bakımından sadece tek bir petrol şirketi değil, fakat bütün petrol alıcıları mevcut rejime katkı sağlamakla yükümlü tutulmuşlardır.

e) Yüksek miktarda tazminat talebine muhatap olan donatan, hem sonraki yıllarda yüksek prim ödemek zorunda kalacağından, hem de poliçelerdeki muafiyetler sebebiyle zararın bir kısmı zaten kendi üzerinde kalacağından kusurlu davranışlarının karşılığına belirli bir ölçüde katlanmaktadır.

f) Sorumluluk ile standart altı gemilerin çalıştırılması arasında bağ kurulması doğru değildir. 1992 HSS ve 1992 FS, deniz emniyeti konularının tartışılacağı alanlar değildir. Aksi yaklaşım, kirlenme mağdurlarını sıkıntıya sokabilir.

Gerek 1992 Fon müzakerelerinde, gerekse diplomatik konferans müzakerelerinde gemicilik endüstrisi adına hareket eden Milletlerarası Grup baskın çıkmış, sonuçta 1992 HSS ve 1992 FS'nin kapsamlı ve esaslı surette tadil edilmeleri engellenmiş, tamamen petrol endüstrisince finanse edilecek olan bir Tamamlayıcı Fon kurulmasına karşılık donatanların sorumluluk limitlerinde herhangi bir artışa gidilmemiştir.

B- Üyelik Bedeli (*Membership Fee*)

Protokol, 1992 FS'nden model alınmasına rağmen aralarında önemli bir fark bulunmaktadır. Bilindiği üzere, 1992 FS hükümlerine göre bir Taraf Devlet'te hiçbir katkı sağlayıcının bulunmaması hâlinde dahi 1992 Fonu, kirlenme mağdurlarına tazminat ödemek durumunda kalabilmektedir. Zira, bir Taraf Devlet'te 150.000 tondan fazla petrol alan bir şirket bulunmadığında katkı sağlayıcı kişi yok demektir. Bunun tipik örneği, hiçbir katkı sağlayıcının bulunmadığı Slovenya Cumhuriyeti'dir. Bu durum, 1992 Fonu'nun sağlamış olduğu güvencenin karşılıksız bir hizmet olduğu anlamına gelmektedir. Bir başka deyişle, böyle bir durumda bir Taraf Devlet'te petrol kirlenmesi mağdurlarına yapılacak tazminat ödemeleri, diğer Taraf Devletlerce yapılacak katkılarla finanse edilmektedir ki, bu uygulamanın milletlerarası dayanışma ve hakkaniyet kavramlarına uygun düşmediği açıktır.⁷⁵

⁷⁵ Pavliha / Grbec, s. 322.

Belirtilen haksız uygulamaya son vermek amacıyla Protokol'ün 14. maddesi, “üyelik bedeli” (*membership fee*) olarak ifa edilen orijinal bir hüküm getirmektedir. Bu maddeye göre katkılara dair m. 10 hükümleri dikkate alınmaksızın Protokol'ün amaçları bakımından her bir Taraf Devlet'te en az bir milyon ton katkı sağlayıcı petrol alımının mevcut olduğu kabul edilmektedir⁷⁶. Ayrıca, bir Taraf Devlet'te alınan katkı sağlayıcı petrolün toplam miktarının bir milyon tonun altında olması hâlinde, bu Taraf Devlet, alınan petrolün toplam miktarından sorumlu olacak hiçbir kimsenin bulunmaması dolayısıyla, bu Devletin ülkesi içinde alınan petrolle ilgili olarak bu Protokol gereğince Tamamlayıcı Fon'a katkı yapmakla sorumlu olacak bir kimseye düşen yükümlülükleri üstlenir⁷⁷.

Söz konusu düzenlemeden anlaşılacağı üzere, bir Taraf Devlet'te fiilen alınan toplam katkı sağlayıcı petrol miktarı, bir milyon tondan az ise bu Devlette, belirlenen takvim yılı için en az bir milyon ton katkı sağlayıcı petrolün alınmış olduğu kabul edilmektedir. Dolayısıyla, bu Devlet, bir milyon ton petrol alımına bağlı olarak Protokol'de yer alan yükümlülüklerle tabi kılınmaktadır. Protokol'e Taraf Devlet'te hiçbir katkı sağlayıcı kimse bulunmuyorsa bu Devlet, bir milyon ton alıma dayalı katkıları bizzat ödemekle yükümlüdür. Bununla beraber bir milyon katkı sağlayıcı yükten daha azını aldığı bildirilen katkı sağlayıcı kimselerin bildirilmesi durumunda ise söz konusu Taraf Devlet, bir milyon ton kabul edilen alım miktarı ile fiili alımlar arasındaki farka tekabül eden katkı payını ödemekten sorumludur⁷⁸.

Üyelik bedelinin kabulüyle, hem Protokol'ün sağlamış olduğu 750 milyon SDR gibi bir hayli yüksek tazminat güvencesine, ülkelerinde katkı sağlayıcıların bulunmadığı Taraf Devletler'in minimum da olsa belirli bir katkı sağlamaları mümkün kılınarak belirtilen haksızlık giderilmektedir, hem de Taraf Devletler, petrol kirliliği tazmin fonlarının sağlıklı çalışabilmesi için hayati önemi haiz olan petrol alımlarına dair bildirimleri uygun şekilde yapmaya sevk edilmektedir. Zira, Taraf Devletler, uygun

⁷⁶ Protokol m. 14(1).

⁷⁷ Protokol m. 14(2).

⁷⁸ *Pavliha / Grbec*, s. 323.

bildirimde bulunmadıklarında Protokol'ün varsaydığı bir milyon ton alımlara dayalı katkı paylarını bizzat ödemek zorunda kalacaklardır⁷⁹.

Dünya'nın en fazla petrol alıcısı olan Japonya'nın taraf olmasını kolaylaştırmak için Protokol, 1992 FS'ndekine benzer şekilde geçiş (*capping*) hükümleri ihtiva etmektedir. Protokol'ün 18(1) maddesi, bir takvim yılında, tek bir Taraf Devlet'te alınan katkı sağlayıcı petrolle ilgili olarak ödenecek toplam yıllık katkıların miktarının, söz konusu takvim yılı için Protokol'e uygun şekilde alınacak toplam yıllık katkıların miktarının % 20'sini geçmeyeceğini belirtmektedir. Ancak, bu uygulama, bütün Taraf Devletler'ce bir takvim yılı içinde alınan toplam katkı sağlayıcı petrol miktarının bir milyon tona ulaşmasından sonra veya Protokol'ün yürürlüğe girmesinden itibaren on yıl sonra (hangisi daha önce gerçekleşirse) sona erecektir⁸⁰. Nitekim, bu madde hükmü sayesinde Japonya, Protokol'e taraf olan ilk devlet olmuştur.

4. Bildirim Yükümlülüğü

Taraf Devletler'in bildirim yükümlülüğü, 1992 FS hükümlerine göre tayin edilmektedir. Protokol'ün 13. maddesine göre Taraf Devletler, 1992 FS'nin 15. maddesine göre petrol alımlarına dair ilgili bilgileri Tamamlayıcı Fon Yöneticisine bildirmekle yükümlüdürler. Ancak, 92 FS'nin 15(2) maddesine göre 1992 Fonu Yöneticisine yapılan bildirimler, aynı zamanda Protokol'e göre de yapılmış sayılır.

Bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmesi, milletlerarası petrol kirliliği tazmin fonlarının sağlıklı şekilde çalışması için hayati öneme sahiptir. Bildirim yükümlülüğü yerine getirilmediği veya eksik yerine getirildiğinde katkı paylarının tahsili mümkün değildir. Ne var ki, 1992 FS, bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmemesi ve buna bağlı olarak katkı paylarının tahsilinin mümkün olmaması hâlinde, sınırlı kapsamda⁸¹

⁷⁹ Pavliha / Grbec, s. 323-324.

⁸⁰ Protokol m. 18(4). Bu madde, Japonya'nın önerisi üzerine metne alınmıştır. Bkz. LEG/CONF.14/9, April 29, 2003.

⁸¹ Konuya ilişkin olarak sadece 1992 FS'nin 15(4) maddesinde bir Taraf Devlet'in katkı sağlayıcı petrole dair gerekli bilgileri Fon Yöneticisine bildirmemesi sonucu Fon'un maddi bir kayba uğraması durumunda bu Devlet'in söz konusu zarardan dolayı Fon'a tazminat ödemek zorunda olduğu belirtilmektedir. Bu hüküm, Protokol'ün 13(2) maddesine de aynen yansımıştır.

bazı hükümlerin dışında kusurlu devletler hakkında kirlenme zararlarının tazmin edilmemesi veya askıya alınması gibi uygulanacak açık ve somut müeyyideler ihtiva etmemektedir.

Protokol, benzer sorunların Tamamlayıcı Fon açısından yaşanmaması amacıyla bildirim yükümlülüğünde bulunmayan devletlerde meydana gelen kirlenme zararlarının tazmin edilmeyeceği yönünde açık bir yaptırım kabul etmiştir⁸². Buna göre bir Taraf Devlet'in coğrafi uygulama kapsamı içinde meydana gelen kirlenme zararlarıyla ilgili olarak, söz konusu Devlet tarafından m. 13(1) ve 15(1) hükümlerine uygun şekilde Tamamlayıcı Fon Yöneticisine karşı kirlenme zararına yol açan olayın meydana gelmesinden önceki bütün yıllara ait bildirim yükümlülüğü yerine getirilinceye kadar Fon tarafından kirlenme zararları dolayısıyla hiçbir tazminat ödenmez.

Bildirim yükümlülüğünün belirtildiği şekilde yaptırıma bağlanması, isabetli olmuştur. Bildirimin uygun şekilde yapılmasına kadar hiçbir kirlenme zararının tazmin edilmeyeceği biçimindeki bu açık ve somut nitelikteki yaptırım, ihtiyaçlara uygundur. Nitekim, 1996 HNS'i tadil eden 2010 tarihli Protokol'ün 14. maddesiyle 1996 HNS'e "bildirimde bulunmama" başlığı altında eklenen 21bis numaralı yeni maddenin 2. paragrafı, Protokol'ün 15(2) maddesi paralelindedir.

5. Yetkili Mahkeme

Protokol'ün yetkili mahkemeye dair hükümlerinin çoğunluğu 1992 FS hükümlerini yansıtmaktadır⁸³. Bu sebeple yetkili mahkemeye dair Protokol'ün 7. maddesinin arkasında yatan mantığın anlaşılabilirliği için 92 HSS m. IX ve 92 FS m. 7 hükümlerinin birlikte ele alınması gerekmektedir.

Petrol kirliliği zararlarında genel bir kural olarak yetkili mahkeme, kirlenme zararının meydana geldiği ve malikin bir sınırlandırma fonu tesis ettiği devletin mahkemesidir. 1992 HSS ve 1992 FS uygulamalarında kirlenme zararının birden çok devleti etkilediği hâllerde, donatan ve 1992 Fonu'na karşı açılacak davaların 1992 HSS ve 1992 FS'ne taraf olan devletlerden birinin yetkili mahkemesinde açılması yeterli olmaktadır.

⁸² Protokol m. 15(2).

⁸³ Protokol m. 7; 1992 FS m. 7.

Ancak, kirlenme zararı dolayısıyla 1992 Fonu'na karşı 1992 FS'ne taraf olan, fakat Protokol'e taraf olmayan bir Taraf Devlet'in mahkemesi nezdinde bir tazminat davası açıldığında Tamamlayıcı Fon'a karşı açılacak davaların hangi yetkili mahkeme önünde görüleceği önemli bir sorun olarak ortaya çıkabilirdi. Bu soruna çözüm olarak Protokol, bu gibi hâllerde Davacıların, ya Tamamlayıcı Fon'un merkezinin bulunduğu devletin mahkemesi önünde (İngiliz Mahkemeleri) ya da Protokol'e taraf olan bir devletin 1992 HSS m. IX hükümleri çerçevesinde yetkili mahkemesinde tazminat davası açabileceğini kabul etmiştir.

IV. STOPIA⁸⁴ VE TOPIA'NIN⁸⁵ KABULÜ

1. STOPIA ve TOPIA'ya Giden Süreç

Protokol'ün süratle kabul edilmesi ve 3/3/2005 tarihinde yürürlüğe girmesine rağmen 1992 Fon toplantılarındaki tartışmalar devam etmiş, 1992 HSS ve 1992 FS'nin esaslı şekilde tadil edilmeleri gereği gündeme gelmiştir. Esasen bu sözleşmelerin tadil edilmeleri meselesi, henüz Protokol Taslağının oluşturulmadığı Çalışma Grubu faaliyetlerinin başladığı dönemde de gündeme gelmiştir.

Protokol'ün kabulünden sonra Çalışma Grubu, 1992 HSS ve 1992 FS üzerindeki çalışmalara devam etmiştir. Çalışmaların özündeki mesele, donatanların sorumlulukları ile 1992 FS ve Protokol hükümlerine göre petrol endüstrisi (petrol alıcıları) tarafından sağlanan katkılar arasındaki denge olmuştur. Protokol, süratle kabul edilerek yürürlüğe konulmuşsa da mevcut sorunlar, kökten ve esaslı bir şekilde çözümlenmemiştir. Zira, Protokol, sadece 1992 FS'nde tadilat yaparak Tamamlayıcı Fon kurmuş, fakat 1992 HSS'de herhangi bir tadilat yapmamıştır. Böylece, gemicilik endüstrisinin (donatanlar ve onların sigortacıları) sorumlulukları aynen korunmuş, buna karşılık 1992 Fonu'nda olduğu petrol endüstrisi (petrol alıcıları) Tamamlayıcı Fonu da finanse etmek durumunda kalmıştır. 1992 FS'nde azami tazminat limitinin 203 milyon SDR olmasına karşılık Protokol'de bu limitin 750 milyon SDR gibi oldukça yüksek bir meblağ

⁸⁴ *Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement* (Küçük Tanker Petrol Kirliliği Tazmin Sözleşmesi).

⁸⁵ *Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement* (Tanker Petrol Kirliliği Tazmin Sözleşmesi).

olarak kabulü, milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimini finanse eden bu iki sektör arasındaki mevcut dengeyi petrol endüstrisi aleyhinde açık bir şekilde bozmuştur.

1992 Fon toplantılarında, gerek petrol endüstrisi, gerekse birçok devlet tarafından, Protokol'ün benimsediği azami tazminat meblağının sonuçta sadece petrol endüstrisi tarafından ödenecek olması sebebiyle mevcut dengenin bir hayli bozulduğu ileri sürülmüştür. Bu temel üzerinde söz konusu delegeler; genel olarak kirlenme zararlarından sorumluluk ve tazminata dair mevcut milletlerarası sözleşmelerin, aynı zamanda petrol kirlenmesi olaylarını önleme amacıyla uyumlu olması gerektiğini, bir geminin denize elverişli olmasının donatanın sorumluluğunda olduğunu, dolayısıyla 1992 Fonu'nda olduğu gibi sadece petrol alıcılarının katkılarıyla finanse edilen Tamamlayıcı Fon'un bu amaca hizmet etmeyeceğini, mevcut sorunların bütününe temas edilmesi için milletlerarası petrol kirliliği rejiminin kökten tadil edilmesinin gerektiğini savunmuşlardır⁸⁶.

Buna karşılık çok sayıda diğer devletler, donatanlar ve onların sigortacıları; küçük gemiler için sorumluluk limitlerinin ihtiyari olarak ve belirli bir nispette artırılması durumunda her iki sektör arasındaki muhtemel dengesizliğin giderileceğini⁸⁷, 1992 HSS ve 1992 FS'nin kirlenme mağdurlarının zararlarının tam olarak ve mümkün olduğunca hızlı bir şekilde tazmin edilmesi amacıyla tasarlandığını, yoksa deniz emniyetinin geliştirilmesi ve kirlenmeye sebep olanların cezalandırılmasının düşünülmeyeceğini, donatanların sorumlulukları ile ilgili meselelerin tartışmaya açılmasının petrol kirlenmesi mağdurlarının durumlarını kötüleştireceğini, bu esaslar çerçevesinde milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminin kökten tadil edilmesinin uygun olmadığını savunmuşlardır⁸⁸.

⁸⁶ Ayrıca OCIMF görüşleri için bkz. s. 13- 14.

⁸⁷1992 Fon Genel Kurul toplantılarında, özellikle Avrupa Komisyonu, donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybıyla ilgili olarak en azından bir eşik rakamın belirlenmesi gerektiğini, mevcut sistemin kendilerini sorumlu tutmadığı anahtar konumda bulunan diğer kimselere sağlanan korunmanın kaldırılmasını önermiştir. (Pavliha / Grbec, s. 325, dp. 35)

⁸⁸ Ayrıca Milletlerarası Grup'un görüşleri için bkz. s. 14-15.

Çalışma Grubu, Şubat 2003 tarihinde gerçekleştirmiş olduğu 5. Toplantısında, çalışmalara ışık tutacağı gerekçesiyle, 1992 Fon Sekreteryası'ndan, 1992 HSS ve 1992 FS'nin mevcut ve yürürlüğe girmesi beklenen artırılmış limitleriyle ilgili olarak, geçmiş petrol kirlenmelerinin maliyetine dair bağımsız bir çalışma yapmasının uygun olacağını önermiştir. Böyle bir çalışmanın, geçmiş kirlenme olaylarının maliyetine gemicilik endüstrisi ve petrol endüstrisinin yıllar itibarıyla hangi oranlarda katlandığını göstermesi ve çıkacak rakamların enflasyon oranları dikkate alarak 2003 yılı için belirlenmesi istenilmiştir. Çalışmanın sonucuna bağlı olarak P&I kulüpleri ve petrol endüstrisinden gelecek açık ve yeni bilgilerin, aynı zamanda Protokol'ün yürürlüğe girmesinden sonraki gelişmeleri nasıl etkileyebileceği açısından da faydalı olacağı öngörülmüştür⁸⁹.

Bilahare, 1992 Fon Yöneticisi tarafından, Milletlerarası Grup'tan gelen bilgilere istinaden hazırlanan bu çalışma, tamamlanarak bir rapor hâlinde Çalışma Grubu'nun Mayıs 2004'de gerçekleştirilen 8. Toplantısına sunulmuştur⁹⁰. Rapor, milletlerarası petrol kirliliği tazmin fonları ile "Petrol Kirliliği Zararlarından Tanker Sorumluluğuna Dair Geçici İlave Sözleşme"nin (CRISTAL)⁹¹ kendi maliyet verileriyle birlikte 1978 ilâ 2002 yılları arasındaki 25 yıllık bir periyotta meydana gelen toplam 5.802 olaya ilişkin maliyet verilerini birçok tablo ve grafiklerle ortaya koymakta idi. Raporda dikkat çeken ve önem arz eden tespitler aşağıda gösterilmiştir:

a) Belirtilen dönemde gönüllü tazmin rejimleri (TOVALOP⁹² ve CRISTAL) dâhil milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimi (1969 HSS, 1971 FS, 1992 HSS ve 1992 FS) çerçevesinde gemicilik endüstrisi, kirlilik zararı sebebiyle toplam maliyetin % 45'ine; petrol endüstrisi ise % 55'ine katkı sağlamıştır.

⁸⁹ Oosterveen, s. 236.

⁹⁰ 92FUND/WGR.3/22, May 14, 2004.

⁹¹ Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution.

⁹² The Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (Petrol Kirliliğinden Sorumluluğa Dair Gönüllü Tanker Malikleri Sözleşmesi).

b) 1992 HSS ve 1992 FS ile birlikte, yürürlükte olduğu kabul edildiği takdirde Tamamlayıcı Fon kapsamında meydana gelen 5.800 olay dolayısıyla (ERİKA ve PRESTIGE olayları sonucu ödenecek tahmini tazminat miktarıyla birlikte) ödenmiş petrol kirliliği tazminatının 2002 itibarıyla toplam tutarı, 10,605 milyar ABD Dolarıdır⁹³. Bu durumda, petrol endüstrisinin (petrol yükü ilgililerinin) 8'i Tamamlayıcı Fon kapsamında olmak üzere 61 olay için katkı sağlamış olduğu, petrol endüstrisinin bu katkısının toplam maliyetin % 64'üne tekabül ettiği, buna karşılık gemicilik endüstrisinin katkısının ise % 36 olduğu görülmektedir.

c) Farklı tonajdaki gemiler bakımından sektörler arasındaki mali yükün dağılımı, bir hayli değişmektedir. Örneğin; 5.001 ilâ 20.000 GT arasındaki gemilerle ilgili olarak, gemicilik endüstrisi yaklaşık 1.127 olayın toplam maliyetinin yalnızca % 16'sına katlandığı hâlde 20.001 ilâ 80.000 GT arasındaki gemilerle ilgili olarak, bu oran % 42'dir. 80.000 GT'den büyük gemilerde meydana gelen olayların sayısında ciddi bir düşüş olmasına karşılık bu oranın gemicilik endüstrisi aleyhinde arttığı dikkat çekmektedir. Nitekim, 80.001 ilâ 140.000 GT arasındaki gemilerde, gemicilik endüstrisinin toplam maliyete katkısı % 73; 140.000 GT'den büyük gemilerde ise % 69'dur.

Bu sonuçların farklı yorumlara belirli bir ölçüde kapıyı açık bıraktığı ileri sürülebilirse de sorumluluk ve tazminat limitlerine nazaran petrol endüstrisinin, kirlenme zararlarının karşılanmasındaki katkısının yıldan yıla önemli ölçüde arttığı, artışta ERIKA ve PRESTIGE kazalarının büyük rolü olduğu açıktır. Tamamlayıcı Fon kapsamında deniz kazaları meydana geldiğinde bu oranın yükselmeye devam edeceği beklenmektedir.

Ekim 2005'de gerçekleştirilen 1992 Fon Genel Kurulu toplantısında, 1992 HSS ve 1992 FS'nin tadil edilip edilmemeleri meselesine dair Çalışma Grubunun nihai raporu müzakere edilmiştir. Çalışma Grubu, mesele üzerinde kesin bir karara ulaşamadığından 1992

⁹³ Doktrinde 2002 itibarıyla belirlenen rakamların yeniden güncellenmesi hâlinde petrol endüstrisinin katkısının donatanlara kıyasen bir hayli artmış olacağının daha açık görüleceği belirtilmektedir (*Gaskell / Forrest*, s. 122).

Fon Genel Kurulu'na herhangi bir öneri sunamamıştır⁹⁴. Çalışma Grubu'na paralel şekilde 1992 Fon Genel Kurulunda da üye devletler arasında herhangi bir fikir birliği mevcut olmamıştır. Bu gelişmeler üzerine 1992 Fon Genel Kurulu, belirtilen sözleşmelerin sınırlı ölçüde de olsa tadil edilmeleri için yeterli desteğin mevcut bulunmadığı gerekçesiyle Çalışma Grubunun dağıtılmasına, sözleşmelerin tadil edilmesi meselesinin gündemden çıkarılmasına karar vermiştir⁹⁵.

1992 Fon çalışmalarında, her ne kadar 1992 HSS ve 1992 FS'nin tadil edilmeleri gerektiği yönündeki öneriler kabul görmemiş ve 1992 Fon Genel Kurulunca hazırlanan Protokol taslağı, süratle kabul edilmiş ise de, Protokol'ün mevcut sistemde yarattığı dengesizlik konusunda petrol endüstrisi adına OCIMF, ısrarla mevcut görüşlerini ortaya koymaya devam etmiştir. OCIMF, özellikle 2/2/2004 tarihinde sunmuş olduğu bir raporunda⁹⁶; özetle 1992 HSS ve 1992 FS'nin deniz emniyeti konularının

⁹⁴ Çalışma Grubu, 2000 ilâ 2005 yılları arasında gerçekleştirmiş olduğu dokuz toplantı boyunca 1992 HSS ve 1992 FS'nin esaslı surette tadil edilmelerinin gerekip gerekmediği meselesini müzakere etmiştir. Çalışmalarda özellikle Avustralya, Fransa ve İngiltere dâhil yedi devletten oluşan bir grup, üzerinde tadilat yapılması muhtemel konuları ayrıntılı bir liste hâlinde tespit etmiştir. Bkz. 92FUND/WGR. 3/5/1, February 26, 2001. Tespit edilen konular, aşağıda sunulmuştur:

- a) Sorumluluk sistemi,
- b) Zaman aşımının kesilmesinin kolaylaştırılması,
- c) Sorumluluğun kanalize edilmemesi,
- d) Standart altı gemileri çalıştıran donatanların (veya chartererlerin) sorumlulukları,
- e) Bütün petrol tankerlerinin zorunlu sigortaya tabi olması,
- f) Gemi tanımı,
- g) Sorumluluk limitlerinin artırılması.

Belirtilen konuların esasında kapsamlı bir şekilde müzakereye açılmaları makul görünmekle birbirinden çok farklı nitelikte olmaları ve kırk yılı aşkın bir zamandan beri başarıyla çalışan milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminin bozulması endişesi, Çalışma Grubu'nda uzlaşmaya varılmasını engellemiştir. Müzakerelerde Avrupa Komisyonu, Çalışma Grubu'nun tazminat meselesi üzerinde yoğunlaşmasına karşılık petrol kirlenmesi sebep olanlara yönelik caydırıcı hiçbir öneri üzerinde çalışılmadığı ve donatanın sınırlı sorumluluğuna dair hükümlerin oldukça katı olduğu hususlarına vurgu yapmıştır (*Gaskell / Forrest*, s. 122). Çalışma Grubu toplantılarında gündeme gelen somut öneriler için ayrıca bkz. 92FUND/WGR.3/5, February 2001; 92FUND/WGR.3/8/2, May 24, 2001.

⁹⁵ Bununla beraber Çalışma Grubu müzakerelerinin en somut faydası, çevrenin eski hâle getirilmesi masrafları ile petrol dökülmeleri sonrası yürütülen faaliyetlerin masrafları sebebiyle ileri sürülen alacakların kabul edilebilirliğine dair 1992 Fon Alacakları El Kitabı'nın tadili olmuştur (*Jacobsson*, s. 17).

⁹⁶ 92FUND/WGR.3/19/3, February 2, 2004.

tartışılacağı alanlar olmamakla beraber, hukuki sorumluluk ve deniz emniyeti konularının birbirlerinden ayrılmalarının mümkün olmadığını, mevcut tazmin rejiminin deniz emniyeti ve petrol kirlenmesinin önlenmesi konusunda çok güçlü araçlar olabileceğini, zira deniz emniyetine dair standartlara üst seviyede uyulduğunda tanker kazalarının önemli ölçüde azaltılabileceğini, 1971 Fonu kurulduğunda 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme⁹⁷ limitlerinin üzerinde sigorta teminatı sağlanması konusunda sıkıntılar yaşandığını, oysa bugün için P&I kulüplerinin 1 milyar ABD limitli sigorta teminatı verebildiklerini belirtmiştir.

Protokol'ün mevcut sistem üzerinde yaratacağı haksızlığın farkında olan gemicilik endüstrisi ile petrol endüstrisi tarafları, 1992 Fon müzakerelerinde muhtelif uzlaşma teklifleri sunmuşlar⁹⁸, sonuçta karşılıklı tavizlerle OCIMF'nin taleplerine paralel şekilde bir uzlaşmaya varılmıştır. Mart 2005 tarihinde ise 1992 Fon Genel Kurul toplantısında Milletlerarası Grup, ihtiyari bir temel üzerinde kısa adıyla STOPIA olarak bilenen bir sözleşme yoluyla küçük tanker malikleri için sorumluluk limitlerini artırmaya karar verdiklerini bildirmiştir.

2. STOPIA ve TOPIA Hükümlerine Bakış

Yukarıda da belirtildiği üzere, STOPIA'nın⁹⁹ geliştirilmesindeki ana sebep, Protokol'ün kabulüyle birlikte, petrol endüstrisi ve gemicilik endüstrisinin petrol kirlenmesi zararlarının tazminine yapacakları katkılar arasındaki dengesizliğin, en azından küçük tankerler için sorumluluk limitlerinin artırılması suretiyle giderilmesidir. STOPIA, 1992 HSS'nin esaslı surette tadilini engellemek, buna karşılık belirtilen sözleşmedeki sorumluluk limitlerini ihtiyari olarak artırmak amacıyla ihdas edildiğinden milletlerarası deniz hukukunda yeni bir yaklaşım olarak görülmektedir¹⁰⁰.

⁹⁷ *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*. Sözleşme'nin metni, hazırlık çalışmaları ve Konferans görüşmeleri için bkz. International Maritime Organization, Official Records of the International Conference on the Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1983. Türkiye, 01/07/1998 tarihi itibarıyla Sözleşme'ye taraf olmuştur. Türkiye'nin bu Sözleşme'ye taraf olmasına dair 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metni için bkz. 04/06/1980 tarihli ve 17007 sayılı RG.

⁹⁸ 92FUND/A.6/4/2, September 26, 2001; 92FUND/A.6/4/3, October 2, 2001.

⁹⁹ STOPIA, Protokol'ün yürürlüğe giriş tarihi olan 3/3/2005'de yürürlüğe girmiştir.

¹⁰⁰ *Pavliha / Grbec*, s. 326.

STOPIA, esasen P&I kulüpleri tarafından petrol kirlenmesi risklerine karşı sigortalanan belirli büyüklükteki (29.549 GT ve daha düşük) tanker malikleri arasında yapılan bir tip sözleşmedir. Söz konusu tanker maliklerinin bu sözleşmeye katılmalarıyla birlikte sözleşme hükümleri kendileri hakkında bağlayıcı hâle gelmektedir.

STOPIA 2005¹⁰¹, Protokol'e, dolayısıyla 1992 FS'ne Taraf Devletlerin coğrafi uygulama sahalarında¹⁰² meydana gelen petrol kirlenmesi zararlarıyla ilgili olarak, ihtiyari biçimde bu sözleşmeye katılmaları durumunda, 29.549 GT ve daha düşük petrol tankerleri maliklerinin 1992 HSS çerçevesinde belirlenen sorumluluk limitlerini 20 milyon SDR'ye kadar artırmaktadır. İlk etapta küçük tankerler yönünden sorumluluk limitlerinin artırılmasına duyulan ihtiyaç, küçük tankerlerin karıştığı olaylarda donatanların düşük sorumluluklarına karşılık¹⁰³ 1992 Fonu'nun oldukça yüksek miktarlarda tazminat ödemesinin mümkün olması sebebiyle doğan dengesizlikten kaynaklanmaktadır.

STOPIA 2005 hükümlerine göre bu Sözleşme'ye katılan 29,548 GT veya daha küçük tankerlerin malikleri, 1992 HSS hükümlerine göre her bir olay başına azami 20 milyon SDR'ye kadar (yaklaşık 30 milyon ABD Doları) olmak kaydıyla, kendi sorumluluk limitlerini aşan miktarda 1992 Fonu tarafından kirlenme mağdurlarına ödenen tazminata denk meblağı bu Fon'a ödemeyi kabul etmektedirler. Bir başka deyişle, belirtilen büyüklükteki tanker malikleri, 1992 HSS'ne göre belirlenen sorumluluk limitleriyle 20 milyon SDR arasındaki fark için 1992 Fonu'na tazminat ödemektedirler. Bilahare donatanlar, 1992 Fonu'na yapmış oldukları bu ödeme tutarının iadesi için ilgili P&I kulüplerinden talebe hak kazanmaktadırlar. Zira, kulüpler, üyelerinin STOPIA hükümlerine göre 1992 Fonu'na yapmış oldukları ödemelere ilişkin sorumluluklarına karşılık sigorta teminatı sağlamayı kabul etmektedirler¹⁰⁴.

¹⁰¹ STOPIA 2005, STOPIA'nın ilk versiyonudur.

¹⁰² STOPIA 2005 m. IV.

¹⁰³ 1992 HSS m. V(a) hükmüne göre 5.000 GT veya daha düşük tankerler için donatanın sorumlu olduğu miktar, azami 4.510.000 SDR'dir.

¹⁰⁴ Milletlerarası Grup ile 1992 Fonu arasında imzalanan Uzlaşma Protokolü (*Memorandum of Understanding*) m. 9(B). Protokol metni için bkz. 92FUND/A/ES.11/6, April 20, 2006, Annex.

29.548 GT ve daha küçük tankerlerin, petrol kirlenmesi risklerine karşı Milletlerarası Grup'a dâhil P&I kulüplerinden birisi tarafından sigortalması durumunda, bu tankerler otomatik olarak STOPIA'ya da girmiş sayılmaktadırlar. Ayrıca, STOPIA'da "ilgili gemi" olarak tanımlanan bu tankerlerin, Milletlerarası Grup'un havuz sözleşmeleri yoluyla reasüre edilmeleri gerekmektedir¹⁰⁵. Böylece, gemi malikleri de sözleşmenin tarafı hâline gelmekte, dolayısıyla sözleşme hükümleriyle bağlanmaktadır.

1992 Fonu, STOPIA'nın tarafı olmamakla beraber bu sözleşme, 1992 Fonu'nun tazminat talebini sözleşmeye katılan malike karşı ileri sürebilmesine imkân vermektedir¹⁰⁶. Ancak, 1992 Fonu'nun, STOPIA 2005 kapsamındaki gemilere ilişkin olarak oluşan kirlenme zararları dolayısıyla üçüncü kişilere karşı sorumluluğu devam etmektedir.

1992 HSS ve 1992 FS'nin kapsamlı biçimde tadil edilmesi önerisinin kabul görmemesine karşılık 2005 Ekim ayından sonra devam eden 1992 Fonu ve Tamamlayıcı Fon müzakerelerinde, Milletlerarası Grup, STOPIA'nın 1992 HSS'ne Taraf Devletler bakımından bütün tankerlere teşmil edilmesini önermiştir. Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazmin Fonları Yöneticisi, Milletlerarası Grup ve OCIMF arasındaki müzakerelerin sonucunda tadil edilmiş şekliyle STOPIA 2006 ve "Tanker Petrol Kirliliği Tazmin Sözleşmesi" olarak bilinen TOPIA 2006 tip sözleşmeleri oluşturulmuştur¹⁰⁷.

STOPIA 2006, STOPIA 2005 ile hemen hemen aynıdır. Aralarındaki en temel fark, STOPIA 2005'den farklı olarak STOPIA 2006'nın sadece Protokol'e taraf olan devletler bakımından değil, aynı zamanda 1992 FS'ne taraf olan devletler bakımından da uygulanabilmesidir. Dolayısıyla, STOPIA 2006'ya katılımı beraber 1992 Fon üyesi devletlerde meydana gelen kirlenme zararları da kapsama dâhil edilmektedir.

¹⁰⁵ STOPIA 2005 m. III(B) ve (C).

¹⁰⁶ STOPIA 2005 m. X(A)

¹⁰⁷ STOPIA 2006 ve TOPIA 2006, Şubat 2006'da kabul edildiler ve 20/02/2006'da yürürlüğe girdiler. Bkz. 92FUND/A/ES.10/13, February 1, 2006; SUPPFUND/A/ES.2/7, February 1, 2006.

TOPIA 2006 da STOPIA 2006'daki esaslara paralel hükümler ihtiva etmektedir. Fakat, aralarındaki farklılık; STOPIA 2006'dan farklı olarak TOPIA 2006'ya Milletlerarası Grup üyesi bir P&I kulübüne giren ve havuz sözleşmesi yoluyla reasüre edilen bütün tankerler için başvurulabilmesidir¹⁰⁸. Bir başka deyişle, TOPIA 2006'da hiçbir tonaj sınırlandırması yoktur. Bu sözleşmeye katılan tanker maliki, Tamamlayıcı Fon'un kirlenme zararını tazmin için ödemiş olduğu meblağın % 50'sini Tamamlayıcı Fon'a ödemeyi kabul etmektedir¹⁰⁹.

STOPIA 2006 ve TOPIA 2006 tip sözleşmelerinin amacı, tanker maliklerinin gönüllülüğü temelinde, kapsamları içinde bulunan bütün tankerler bakımından 1992 HSS, 1992 FS ve Protokol hükümlerinin haklarında uygulandığı Taraf Devletler'de meydana gelen kirlenme zararlarının tazminine katkıda bulunan petrol endüstrisi ve gemi malikleri (donatan ve onların sigortacıları) menfaatleri arasındaki dengenin sağlanmasıdır. STOPIA 2006 ve TOPIA 2006, aynı zamanda Protokol'e mümkün olan en yüksek sayıda devletin taraf olmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Protokol'e Taraf Devletler'in sayısının fazla olması, bu devletlerdeki petrol alıcılarının menfaatinedir. Taraf Devlet sayısı arttıkça tazminat ödeme riski yayılacak, muhtemelen ödenecek katkı payı miktarı düşecektir¹¹⁰.

STOPIA 2006 ve TOPIA 2006 tip sözleşmeleri, tanker malikleri arasında yapılan sözleşmeler olmakla beraber kapsamlarına bağlı olmak üzere 1992 Fonu ile Tamamlayıcı Fon'a, bu Fonların kirlenme mağdurlarına yapmış oldukları tazminat ödemelerinin belirli bir kısmını tanker maliklerinden talebe hak vermektedir. Bilahare, tanker malikleri, bu tip sözleşmelerde yer alan limitler çerçevesinde, ödemiş oldukları meblağı, P&I kulüplerinden rücu talep edebilirler. Buna rağmen, 1992 HSS hükümleri çerçevesinde gemi maliklerinin sorumluluklarını sınırlandırma hakları devam etmektedir. Keza, kirlenme mağdurlarının da 1992 Fonu ve Tamamlayıcı Fon'dan tazminat talep hakları devam

¹⁰⁸ TOPIA 2006 m. XV (B).

¹⁰⁹ TOPIA 2006 m. XVI (C).

¹¹⁰ Acar, S.: Petrolen Kaynaklanan Kirlenme Zararlarının Tazmininde Yeni Dönem: STOPIA ve TOPIA. E – akademi, Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi, Ocak 2009, S.83, s. 29.

etmektedir. Dolayısıyla, STOPIA 2006 ve TOPIA 2006, kirlenme mağdurlarının hukuki durumunda herhangi bir değişiklik yapmamaktadır¹¹¹.

STOPIA 2006 ve TOPIA 2006, tanker maliklerine ciddi sorumluluklar yüklemektedir. Her şeyden önce tanker maliki, muhtemelen varlığından dahi haberdar olmadığı bu tip sözleşmelere, otomatik olarak taraf olduğu gibi uygulamada bunlardan çekilmesi de mümkün değildir. Üstelik bu tip sözleşmelerin tarafı olmayan 1992 Fonu ve Tamamlayıcı Fon, yine bu sözleşmelere dayanarak tanker maliklerini dava edebilmektedir. Ayrıca, Milletlerarası Grup, sözleşmelerin tarafı olmadığı hâlde, malik adına bu sözleşmeleri sona erdirmeye hakkına sahiptir¹¹².

STOPIA 2006 ve TOPIA 2006'ın kabul edilmelerinden hemen sonra 1992 Fonu ve Tamamlayıcı Fon ile Milletlerarası Grup arasında 19/4/2006'da bir Uzlaşma Protokolü (*Memorandum Of Understanding*) imzalanmıştır¹¹³. Protokol, 1992 Fonu ve Tamamlayıcı Fon'un söz konusu tip sözleşmelere taraf olmamasına rağmen bu sözleşmelerin uygulanmasına dair bazı prensipleri ortaya koymaktadır. P&I kulüpleri, Uzlaşma Protokolü hükümleri yoluyla, üyeleri olan tanker maliklerinin bu sözleşmelere taraf olmasını sağlamayı taahhüt etmektedir. Sonuçta, tanker malikleri belirli bir nispette 1992 Fonu ile Tamamlayıcı Fon'u tazmin edeceklerinden petrol alıcılarının bu Fonlara yapacakları katkılar, azalmış olacaktır. Bir başka deyişle, bu Fonların, kendi üzerlerine düşen tazminat yükümlülüğü dünya gemicilik endüstrisine paylaştırılarak, Protokol'ün petrol endüstrisi aleyhinde bozmuş olduğu dengenin yeniden sağlanması

¹¹¹ Oysa, gönüllülük temeli üzerine kurulmalarına rağmen TOVALOP ve CRISTAL, bireysel bazda kirlenme mağdurlarının hukuki durumları üzerinde etki yaratmaktaydı (*Gaskell / Craig*, s. 125). 1997'de sona eren TOVALOP ve CRISTAL hakkında bkz. <<http://www.iopcfund.org/history.htm>>; *Kara*, H.: Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul 2005, s. 238 – 243.

¹¹² *Acar*, s. 31. Yazar, ayrıca tanker maliklerinin sorumluluğunun P&I teminatına dâhil olmakla beraber kulüplerin, gerekli teminatı vermemek için birçok sebep üretebileceklerini, kirlenme zararlarının faturasının iki endüstri arasında eşit olarak ödendiği sürece sorun yaşanmayacağını, fakat sistemin bireysel adaletsizliklere yol açma ihtimalinin göz ardı edilmemesi gerektiğini, dolayısıyla P&I kulüplerinin, üyeleri arasında adil davranma konusunda yükümlülüklerini dikkate almaları gerektiğini belirtmektedir.

¹¹³ Bkz. dp. 104.

mümkün olacaktır. Bu sebeplerle, doktrinde isabetli olarak kirlenme zararlarının paylaşılması konusunda yeni bir düzene girildiği savunulmaktadır¹¹⁴.

STOPIA 2006 ve TOPIA 2006'nın, 2016 yılında geçecek on yıllık periyot içinde meydana gelecek kirlenme zararlarının oluşturacağı tecrübe çerçevesinde gözden geçirilmesi öngörülmüştür. Bilahare, her beş yılda bir gözden geçirme devam edecektir. Kuşkusuz, gözden geçirmelerde petrol endüstrisi ve gemicilik endüstrisinin ödenen tazminatlara yapmış oldukları katkılar, incelenecektir. Bu sektörlerden birinin payının % 60'ı aştığı anlaşıldığında eşitliğin sağlanması amacıyla gerekli önlemler alınacaktır¹¹⁵.

STOPIA 2006 ve TOPIA 2006, gönüllülük esası üzerinde kurulmuş olmalarına rağmen, çoğu devletler üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Zira, tanker malikleri, Milletlerarası Grup üyesi kulüplerden birine gemilerini sigorta yaptırdıklarında otomatik olarak bu sözleşmelerin tarafı hâline gelmektedirler.

Protokol'ün yürürlüğe konulmasıyla birlikte Tamamlayıcı Fon'un kurulması, bilahare STOPIA 2006 ve TOPIA 2006 tip sözleşmelerinin ihdas edilmeleri, milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimi içinde önemli bir ilerleme olarak görülmesine rağmen çok sayıda devlet, 1992 HSS ve 1992 FS'nin esaslı surette tadil edilmelerinin engellenmesi sebebiyle yaşamış oldukları hayal kırıklıklarını ifade etmeye devam etmişlerdir. Bu devletler, haklı olarak petrol kirliliğinden kaynaklanan hukuki sorumluluk ve tazminata dair meselelerin bağlayıcı nitelikte bir milletlerarası sözleşmeyle düzenlenmesinin gerekli olduğunu, gönüllülük prensibi temelinde STOPIA 2006 ve TOPIA 2006 gibi ilgili sektörlerin mutabakatıyla oluşturulan sistemlerin uygun olmadığını, sadece kirlenme zararlarının tazmini hususunda yapılan katkılar arasındaki denge ve sorumluluk limitleri meselesinin, rejimin tek sorunu olmadığını, mevcut rejimin diğer yönlerden de ele alınarak geliştirilmesinin gerekli olduğunu ileri sürmüşlerdir¹¹⁶.

¹¹⁴ Acar, s. 19.

¹¹⁵ STOPIA 2006 m. VIII, TOPIA 2006 m. XX.

¹¹⁶ Jacobsson, s. 19.

SONUÇ

Kırk yılı aşkın bir zamandan beri bütün dünyada başarılı şekilde işleyen milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimi, son yıllarda meydana gelen büyük tanker kazaları sonucu oluşan çevre felaketleri sebebiyle sorgulanmaya başlanmış, rejimin işleyişi ve geleceği meselesi milletlerarası deniz camiasının gündemine girmiştir.

İlk etapta IMO Hukuk Komitesi'nde zımnî kabul usulüyle 1992 HSS ve 1992 FS'ndeki sorumluluk ve tazminat limitlerinin artırılması, bilahare Protokol'ün kabulü ile kirlenme mağdurlarına 750 milyon SDR'ye kadar tazminat güvencesi veren Tamamlayıcı Fon'un kurulması, mevcut milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimini güçlendiren önemli gelişmelerdir. Tamamen 1992 FS temelinde oluşturulan Protokol, Tamamlayıcı Fon'un kurulması, bildirim yükümlülüğüne uymamanın açık ve somut bir yaptırıma bağlanması ve üyelik bedeli dışında, 1992 HSS ve 1992 FS'nde esaslı surette tadilat yapmamıştır.

Protokol'ün sadece 1992 FS'nde tadilat yapmasına karşılık 1992 HSS'nde herhangi bir tadilata gitmemesi, milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimine katkı sağlayan gemicilik endüstrisi (donatanlar ve onların sigortacıları) ile petrol endüstrisi (petrol alıcıları) arasındaki dengeyi açıkça petrol endüstrisi aleyhinde bozmuştur. Petrol alıcılarının hem 1992 Fonu'na, hem de Tamamlayıcı Fon'a ayrı ayrı katkıda bulunmaları gerekmektedir. Oysa, rejimin sağlıklı çalışabilmesi, her iki endüstrinin kirlenme zararlarına yapacağı katkıların dengeli olmasına bağlıdır.

Protokol'ün çok kısa sürede kabul edilerek yürürlüğe girmesi, mevcut rejimin gözden geçirilmesi gereği hakkındaki tartışmaları ortadan kaldırmadığı gibi, bütün sorunları da çözmemiştir. Protokol'ün yarattığı dengesizliğin giderilmesi amacıyla geliştirilen STOPIA ve TOPIA tip sözleşmeleri, milletlerarası deniz hukukunda yeni ve ilginç bir yaklaşım sergilemekte iseler de başarılı yöntemler olarak kabul edilemezler. Protokol'ün yürürlüğe girmesiyle eş zamanlı olarak kabul edilmeleri, hem Protokol'ün ilgili sektörler arasında yarattığı dengesizliğe, hem de bu dengesizliğin tarafların kabulünde olduğuna açıkça işaret etmektedir. STOPIA ve TOPIA'nın hemen hemen petrol endüstrisinin görüşleri paralelinde kabul edilmeleri, petrol endüstrisi (OCIMF) tezlerinin büyük ölçüde haklı olduğunu, tek başına Tamamlayıcı Fon'un kurulmasının

yeterli olmadığını ortaya koymaktadır. Ayrıca, milletlerarası deniz hukukunun gelişimine bakıldığında TOVALOP ve CRISTAL gibi gönüllülük esaslı üzerine kurulan petrol kirlenmesi tazmin rejiminin, sonradan yürürlüğe girmeleriyle birlikte 1969 HSS ve 1971 FS yoluyla bağlayıcı nitelikteki milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği görülmektedir. STOPIA ve TOPIA ise bu gelişmelerin tam tersi istikametindeki örneklerdir. Bu tip sözleşmeler, 1992 HSS ve 1992 FS hükümlerinin öngörmediği, hatta bu sözleşmelerin hükümlerine aykırı şekilde milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimine yön vermektedir.

1992 HSS ve 1992 FS'nin esaslı surette tadil edilmeyerek sadece Tamamlayıcı Fon kurulması ile yetinilmesi, bir talihsizliktir. Milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminin uzun bir zamandan beri uygulanması sebebiyle oluşan tecrübe ışığında belirtilen sözleşmelerin tadil edilmeleri fırsatı kaçırılmış, en azından 2016 yılına kadar ertelenmiştir. Oysa, 1992 Fon müzakerelerinde de tespit edildiği üzere gemi tanımı, sorumluluk rejimi, sınırlı sorumluluk, sorumluluğun kanalize edilmesi, mecburi sigorta ve standart altı gemi çalıştıran donatanların sorumlulukları gibi birçok meselenin yeniden ele alınmasına ihtiyaç vardır. Dolayısıyla, mevcut sorunlara kalıcı çözümler bulmak amacıyla bağlayıcı nitelikte bir milletlerarası belge oluşturulması mümkün iken STOPIA ve TOPIA gibi gönüllülük temeli üzerinde iki ayrı tip sözleşme oluşturularak sorunun çözülmeye çalışılması, petrol kirliliği tazmin rejimi üzerindeki çalışmaların başarısızlığını açıkça ortaya koymaktadır.

STOPIA ve TOPIA'nın kabulleriyle birlikte petrol kirliliği tazmin rejiminde yeni bir döneme girildiği açıktır. Fakat, bu dönem, tazmin rejiminin mevcut sorunlarına kalıcı ve esaslı çözümler getirmediğinden bir geçiş dönemi niteliğindedir. En azından 2016'dan sonra veya bu arada meydana gelecek büyük bir kirlenme olayı ile birlikte rejimin bütün yönleriyle yeniden tartışmaya açılması kuvvetle muhtemeldir.

Milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminin sorunlarının kalıcı ve esaslı surette çözümünü için 1992 HSS ve 1992 FS'nin tadil edilmeleri kaçınılmazdır. Yeterli olmasa da Protokol'ün kabulü, bu konuda bir dönüm noktası oluşturmaktadır. Bu sözleşmelerin esaslı surette tadili,

çözümü zor ve kapsamlı birçok meseleyi beraberinde getirecek olmakla beraber bundan kaçınılmamalıdır.

Petrol kirlenmesi dışında bunker yağı kirlenmeleri ile tehlikeli ve zararlı maddelerin sebep olduğu kirlenme zararları arasında yakın bir bağlantı vardır. 1992 HSS, 1992 FS, Protokol, Bunker Sözleşmesi ve 1996 HNS, deniz yoluyla taşınan maddelerin sebep olduğu kirlenme zararlarının (nükleer maddelerin taşınması hariç) tazmini rejimini düzenleyen milletlerarası sözleşmeler olarak bir bütün teşkil etmektedirler. Kapsam açısından aralarında çakışma noktaları fazladır. 1992 HSS ve 1992 FS, Bunker Sözleşmesi ile 1996 HNS'e esin kaynağı olan temel sözleşmelerdir. Genel olarak bütün kirlenme zararlarının hızlı ve yeterince tazmini bakımından bu sözleşmelerin sağlıklı ve birbirleriyle uyumlu çalışması önem arz etmektedir.

1992 HSS ve 1992 FS'nin muhtemel tadilat müzakerelerinde petrol kirliliğinin yanı sıra bunker yağı kirlenmeleriyle tehlikeli ve zararlı maddelerin sebep olduğu kirlenme zararlarını da içine alacak tek bir tazmin rejimi kurulması fikrinin ciddi destek bulması, kuvvetle muhtemeldir. Milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejiminin gidişatı bu yöndedir. 1996 HNS yürürlüğe girdiğinde mevcut kirlenme fonlarına ilaveten HNS Fonu da işlemeye başlayacaktır. Uygulamada mevcut fonların ortak bir sekreteryaya sahip olmaları, idari ve ekonomik yüklerin azaltılması, en önemlisi sorumluluk ve tazminat meselelerinde yeknesaklığın sağlanması gereği, bu kanaatimizi desteklemektedir.

750 milyon SDR'ye kadar tazminat güvencesi veren Protokol'ün kabulü, petrol kirliliği tazmin rejiminin sınırsız sorumluluğa doğru bir meyil içinde olduğunu göstermektedir. Kirlenme zararları için tek bir tazmin rejimi içinde en azından belirli koşullarla sınırsız sorumluluk esasının benimsenmesi isabetli olur.

Belirtilen bütün olumsuzluklara rağmen, petrol kirlenmesinin muhtemel mağdurlarının tam olarak korunması için üçüncü kademe güvence oluşturan Protokol'e taraf olunmasında fayda vardır. Büyük kirlenme zararlarının gerçekleşebileceği önemli seyrüsefer güzergâhları üzerinde bulunan Türkiye, Protokol'e taraf olduğunda, hem milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimi düzenlemelerinden uzak kalmamış olacak,

hem de muhtemel kirlenme zararlarının hızla ve tam olarak tazmininde önemli bir adım daha atmış olacaktır.

KISALTMALAR

A :Assembly

ABD :Amerika Birleşik Devletleri

bkz :Bakınız

C : Cilt

CONF :Konferans

COPE Fund:Fund for Compensation for Oil Pollution in European Waters

CRISTAL:Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution

dp :Dipnot

ES :Extraordinary Session

GT :Gros tonaj

IGPIC :International Group of P&I Clubs

IMO :International Maritime Organization

IOPC :International Oil Pollution Compensation

ITOPF :International Tanker Owners Pollution Federation

LEG :Legal

m :Madde

No :Numara

OCIMF :Oil Companies International Marine Forum

OCT :October

OECD :Organization for Economic Cooperation and Development

OPA 90 :1990 Oil Pollution Act

OPC :Oil Pollution Compensation

P & I :Protection and Indemnity

Res :Resolution

RG :Resmî Gazete

S :Sayı

SDR :Special Drawing Right

STOPIA :Small Tanker Oil Pollution Indemnity Agreement

TOPIA :Tanker Oil Pollution Indemnity Agreement

TOVALOP:Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution

Vol :Volume

WGR :Working Group Report

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

1971 Fonu :1971 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme gereğince kurulan Fon

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

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

KAYNAKÇA

I – KİTAP VE MAKALELER

Abdullayev, C.: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Ankara 2005.

Acar, S.: Petrolden Kaynaklanan Kirlenme Zararlarının Tazmininde Yeni Dönem: STOPIA ve TOPIA. E – akademi, Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi, Ocak 2009, S. 83, s. 1 vd.

Chau, W.: Liability and Compensation for Bunker Pollution, Journal of Maritime Law and Commerce, October 2002, Vol. 33, No. 5, s. 553 vd.

Demir, İ.: 1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme’de 2010 tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler, Batider 2011, C. XXVII, S. 3, s. 199 vd.

Gaskell, N. / Forrest, C.: Marine Pollution Damage in Australia: Implementing The Bunker Oil Convention 2001 and The Supplementary Fund Protocol 2003, The University of Queensland Law Journal 2008, Vol. 27/2, s. 103 vd.

Hooke, N.: Maritime Casualties (1963-1996), 2.ed., London 1997.

ICIMF: The US Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90) Why Has It Been so Successful at Reducing Spills? <<http://www.ocimf.com>>.

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

Jacobsson, M.: The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem. Tulane Maritime Law Journal, Winter 2007, Vol. 32, No. 1, s. 1 vd.

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

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

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

Moller, T.: The Nakhodka Oil Spill Response – The Technical Adviser’s Perspective, <http://www.itoph.com/_assets/documents/paj_97.pdf>.

Ooesterveen, W.: Some Recent Developments Regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution – from the Perspective of an EU Member State, Environmental Law Review 2004, Vol. 6, s. 223 vd.

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

Pavliha, M. / Grbec, M.: The 2003 Supplementary Fund Protocol: An Important Improvement to the International Compensations System for Oil Pollution Damage, Collected Papers of Zagreb Law Faculty, January 2008, Vol. 58, No. 1-2, s. 307 vd.

White, C.: Factors Affecting the Cost of Oil Spills, <http://www.itopf.com/assets/documents/costs02.pdf>

II – RAPORLAR

Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on a Second Set of Community Measures on Maritime Safety Following the Sinking of the Oil Tanker ERIKA, COM (2000) 802 final, available at http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smatapi!celexplus!prod!celexnumdoc&Ig=en&numdoc=52000 DC0802.

International Maritime Organization, Official Records of the International Conference on the Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1983.

International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 1998.

International oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2010.

IOPC/OCT. 11/3/5, September 28, 2011.

IOPC/OCT. 11/3/6, September 13, 2011.

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

LEG/CONF. 14/9, April 29, 2003.

LEG/CONF. 14/12, May 6, 2003.

LEG/CONF. 14/13, May 6, 2003.

LEG/CONF. 14/14, May 6, 2003.

LEG/CONF. 14/21, May 27, 2003.

LEG/CONF. 14/29, May 27, 2003.

LEG 82/12, November 6, 2000.

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Establishment of a Fund for the Compensation of Oil Pollution Damage in European Waters and Related Measures, Com (2000) 802 final, available at http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smatapi!celexplus!prod!celexnumdoc&Ig=en&numdoc=52000PC0802C02.

SUPPFUND/A/ES.2/7, February 1, 2006.

92FUND/A/ES.4/6, April 3, 2000.

92FUND/A/ES.4/7, April 6, 2000.

92FUND/A/ES.10/13, February 1, 2006.

92FUND/A/ES.11/6, April 20, 2006.

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

92FUND/A.6/5, September 24, 2001.

92FUND/A.6/28, October 19, 2001.

92FUND/A.11/23, October 18, 2006.

92FUND/WGR.3/5, February 9, 2001.

92FUND/WGR.3/5/1, February 26, 2001.

92 FUND/WGR.3/8/2, May 24, 2001.

92FUND/WGR.3/14/7, January 20, 2003.

92FUND/WGR.3/19/3, February 2, 2004.

92FUND/WGR.3/22, May 14, 2004.

III – İNTERNET KAYNAKLARI

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

<http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf>.

<http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf#page=46>.

<<http://www.iopcfund.org/history.htm>>.

