

# MİLLETLERARASI DENİZ KİRLİLİĞİ SORUMLULUK VE TAZMİNAT REJİMİ İÇİNDE TÜRKİYE'NİN YERİ\*

Yrd. Doç. Dr. İsmail DEMİR\*\*

---

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

\*\* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi / Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.



## ÖZ

*Bu makalenin gayesi, milletlerarası sözleşmelerle kurulan deniz kirliliği sorumluluk ve tazminat rejimi içinde Türkiye'nin yerini ortaya koymak, rejimin ülke menfaatleri de dikkate alınarak sağlıklı biçimde işleyebilmesi için sağlanacak katkı ve önerileri belirlemektir. Çalışmada öncelikle milletlerarası deniz kirliliği sorumluluk ve tazminat rejimini (tazmin rejimi) kuran milletlerarası sözleşmelere genel olarak temas edilerek rejimin genel çerçevesi çizilmiştir. Bilahare, rejime uyum sağlamak amacıyla Türkiye'nin ilgili milletlerarası sözleşmelere taraf olma çabaları ile iç hukukta yapılan düzenlemeler incelenmiştir. Değerlendirme kısmında ise mevcut durum ve yapılan tespitler ışığında tazmin rejimine tam uyum sağlanması hususunda ayrıntılı ve somut önerilere yer verilmiştir.*

*Çalışmamızda Türkiye'nin son yıllardaki dikkati çeken gayretlerine rağmen tazmin rejimine tam olarak uyum sağlamakta geciktiği sonucuna varılarak uzun dönemli, sağlam ve istikrarlı denizcilik politikalarının oluşturulmasının önemine temas edilmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Deniz kirliliği, milletlerarası sorumluluk ve tazmin rejimi, tazmin fonları, milletlerarası sözleşmeler, denizcilik politikaları.*

## THE POSITION OF TURKEY IN THE INTERNATIONAL MARINE POLLUTION LIABILITY AND COMPENSATION REGIME

### ABSTRACT

*This article's purpose is to present the situation of Turkey in the marine pollution liability and compensation regime established by international conventions, to set contributions and recommendations to be provided for that the regime could precisely function, also taking account of the State's interests. In this study, it is primarily drawn a general framework for the regime by addressing the international conventions establishing the international marine pollution liability and compensation regime (compensation regime) Afterwards, it is examined the efforts which Turkey proved on the subject of becoming state party interested international conventions and the regularisations realized in the national law, with the object of harmonizing the regime. As to assessment part, in consideration of current situation and detections, it is given placed to detailed and substantial recommendations on exactly harmonizing the compensation regime there.*

*In this study, it is dealt with the importance of creating the maritime policy with long term, durable and steady, concluding that Turkey is late on harmonization the compensation regime, in spite of its remarkable efforts in recent years.*

**Keywords:** *marine pollution, international liability and compensation regime, compensation funds, international conventions, maritime policy.*

## GİRİŞ

**D**eniz kirliliği, 20. yüzyılın başlarından itibaren bütün dünyayı tehdit etmekte olan önemli ve güncel bir sorundur. Sorunun çözümüne yönelik girişimler, giderek artan biçimde devam etmektedir. Deniz kirliliğinin önlenmesi, kirlenme sonucu ortaya çıkan zararlar dolayısıyla hukuki sorumluluk esaslarının belirlenmesi ve bu zararların tazminine yönelik milletlerarası düzeyde yürütülen çalışmaların son elli yılda hızlandığı dikkati çekmektedir.

Deniz kirliliğini, genel olarak “deniz suyuna muhtelif girdilerin karışması sonucunda doğal dengenin bozulması” olarak tanımlamak mümkündür<sup>[1]</sup>. Deniz kirliliği, kara, hava ve denizlerde yürütülen çeşitli faaliyetlerden kaynaklanmaktadır. Kuşkusuz deniz kirliliğinin en önemli kaynağı, gemilerin işletilmesi veya karıştığı kazalar sonucu meydana gelen kirliliktir. Büyük deniz kazalarının çoğunda, özellikle gemilerde yük veya yakıt olarak taşınan petrol ve diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin denize bırakılmasıyla geriye dönüşü çok zor ya da imkânsız zararların meydana geldiği görülmektedir.

Gemilerin sebep olduğu deniz kirliliği olaylarına genellikle farklı tabiiyette bulunan kişiler ile farklı devletlerin bayraklarını çeken gemiler karışmaktadır. Keza, kirlenme olayları, birçok olayda birden fazla devletin karasuları ve kıyılarına zarar vermekte ya da zarar tehdidinde maruz bırakılmaktadır. Deniz kirliliğinin milletlerarası karaktere sahip olması ve doğurduğu olumsuz sonuçların büyüklüğü, milletlerarası deniz topluluğunu, deniz kirliliği dolayısıyla hukuki sorumluluk ve zararların tazmin edilmesi konusunda yeknesak kurallar ihdas etmek suretiyle milletlerarası bir rejim oluşturmaya sevk etmiştir.

TORREY CANYON deniz kazasını müteakip Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) öncülüğünde kabul edilen bir dizi milletlerarası sözleşme, milletlerarası deniz kirliliği sorumluluk ve tazminat rejiminin temelini oluşturmuştur. Milletlerarası belgeler ve doktrinde yaygın olarak kullanılan “milletlerarası deniz

[1] Sav, Ö.: Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Ankara 2001, s. 8; Tütüncü, A.: Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Yenilenmiş B.3., İstanbul 2004, s. 8. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (1982 DHS) 1(4) maddesinde deniz çevresinin kirlenmesi; “canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, halicler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi” olarak tanımlanmıştır. 1982 DHS'nin Türkçe tercümesi için bkz. Özman, A.: Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

kirliliği tazmin rejimi” (bundan sonra tazmin rejimi olarak anılacaktır)<sup>[2]</sup>, kısaca denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin yol açtığı zararların giderilmesi amacıyla, kirlenmeye bağlı hukuki sorumluluk esasları, zararların tazminine yönelik sigorta dâhil zorunlu mali güvencelere dair esaslar ve tüzel kişiliği haiz milletlerarası kirlilik tazmin fonlarından oluşan bir rejimi ifade etmektedir.

Milletlerarası sözleşmelerle kurulan ve işleyen tazmin rejimi, bir bütündür. Bu sözleşmeler, bir zincirin halkaları olarak birbirlerinden ayrı görülemezler. Tazmin rejiminin üç ayağı vardır. Bunlar; sınırlı, fakat kusursuz sorumluluk ilkesi; zorunlu sigorta veya diğer mali güvenceler ve milletlerarası kirlilik tazmin fonlarıdır. Tazmin rejimi, donatanlar (ve onların sigortacıları) ile petrol ithalatçıları (petrol endüstrisi) tarafından finanse edilmektedir.

Yaklaşık kırk yılı aşkın bir süreden beri işleyen tazmin rejimi, bir hayli kapsamlı ve karmaşık yapıya sahiptir. Bu sebeple rejimin başlı başına bir uzmanlık alanı olduğu söylenebilir. Tazmin rejimini oluşturan milletlerarası sözleşmelerin kapsam ve uygulama alanlarının belirlenmesi, aralarındaki ilişkilerin ortaya konulması, dikkatli ve titiz çalışmayı gerektirmektedir. Bir olayda tazminat ödemesinin gerekip gerekmediği ile ödenecek tazminatın miktarının belirlenmesi, her zaman kolay bir iş değildir.

Tazmin rejimini kuran milletlerarası sözleşmelere taraf olan devletler, bu sözleşmelerin uygulanması ve gereklerinin yerine getirilmesinde, millî mahkemelerinde sözleşme hükümlerinin yorumlanmasında, hukukun uyumlaştırılmasını sağlamak için gerekli tedbirleri almalıdırlar<sup>[3]</sup>. Taraf Devletler, hem bu amaçla, hem de rejimin öngörüldüğü şekilde sağlıklı ve etkin biçimde işleyebilmesi için gerek bu sözleşmelerin vermiş olduğu yetki çerçevesinde, gerekse millî hukuk sistemleri gereği öncelikli olarak uygulama kanunu gibi kanunları kabul etmektedirler. Bu kanunlara bağlı olarak yönetmelik ve yönerge gibi daha alt seviyede düzenleyici işlemler de yürürlüğe konulmaktadır.

Çalışmamızda öncelikle doğrudan tazmin rejimini kuran milletlerarası sözleşmelerle bu sözleşmelerin tamamlayıcı niteliğindeki ilgili diğer milletlerarası sözleşmelere ana hatları itibarıyla temas edilerek rejimin genel çerçevesinin çizilmesine gayret edilmiştir. İncelememiz, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) yetki ve görevleri dâhilinde kabul edilen milletlerarası sözleşmelerle

[2] Jacobsson, M.: “The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem”, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 32, No: 1, Winter 2007, s. 1; Mason, M.: “Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime”, Marine Policy, Vol. 27, (2003), s. 1; Faurea, M. – Hui, W.: “Financial Caps for Oil Pollution Damage: A Historical Mistake?”, Marine Policy, Vol. 32, (2008), s. 592.

[3] Gurumo, T. S. – Han, L.: “The Role and Challenge of International Oil Pollution Liability Legislations in the Protection of Marine Environment”, International Journal of Environmental Science and Development”, Vol. 3, No. 2, April 2012, s. 187.

sınırlandırılmış, IMO'nun yetkisine girmeyen, oldukça teknik ve özel ilkeleri ihtiva eden nükleer maddelerin yol açtığı deniz kirliliğine ilişkin milletlerarası sözleşmeler hariç bırakılmıştır<sup>[4]</sup>. Tazmin rejiminin genel çerçevesini müteakip Türkiye'nin rejime uyum konusundaki çabaları, hem milletlerarası sözleşmelerin kabulü, hem de iç hukukta yapılan düzenlemelerle birlikte etraflıca incelenmiştir.

## I. MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELERE GENEL BAKIŞ

### A. Doğrudan Tazmin Rejimini Düzenleyen Milletlerarası Sözleşmeler

#### 1. 1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme

Doğrudan tazmin rejimini kuran ilk ve en temel milletlerarası sözleşme, “1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme”dir (1969 HSS). 1969 HSS, yürürlüğe girdiği 19/6/1975 tarihinden itibaren tüm dünyada geniş kabul görmüştür. 1969 HSS, 1992 yılında kabul edilen bir protokol ile kapsamlı bir revizyona tabi tutulmuş, “1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme” (1992 HSS) kabul edilmiştir<sup>[5]</sup>.

1992 HSS'nin kabulü ile birlikte çok sayıda devlet, 1969 HSS'ni feshedip 1992 HSS'ye taraf olmuştur. Halen az sayıda devletin taraf olarak kaldığı 1969 HSS önemini yitirmiştir<sup>[6]</sup>. Denizde kıyısı olan bütün Avrupa Birliği ülkeleri, 1992 HSS'ye taraftır<sup>[7]</sup>. Türkiye, 1969 HSS'nin yürürlüğe girmesinden

[4] Bu milletlerarası sözleşmeler; “Nükleer Enerji Sahasında Hukuki Mesuliyete Dair Sözleşme, 1960” (Paris Sözleşmesi) ve “Nükleer Hasara İlişkin Hukuki Sorumluluk Hakkında Viyana Sözleşmesi, 1963”dür (Viyana Sözleşmesi). Türkiye, Paris Sözleşmesini 8/5/1961 tarihli ve 299 sayılı Kanun ile onaylamıştır. Kanun ve Sözleşme'nin Türkçe metinleri için bkz. 13/5/1961 tarihli ve 10806 sayılı Resmî Gazete. Türkiye, Viyana Sözleşmesini onaylamamışsa da 28/10/2005 tarihli ve 5422 sayılı Kanunla “Viyana ve Paris Sözleşmelerinin Uygulanmasına İlişkin Ortak Protokol”ün onaylanmasını uygun bulmuştur. Bkz. 6/11/2005 tarihli ve 25985 sayılı Resmî Gazete.

[5] 27/11/1992 tarihinde kabul edilen 1992 HSS, 30/5/1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

[6] 1992 HSS'ne 133 devlet taraf olmuştur. 1969 HSS'ne taraf olan devlet sayısı ise 35'e düşmüştür. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>>.

[7] 1992 HSS'ne Amerika Birleşik Devletleri (ABD) taraf olmamıştır. ABD'nin tazmin rejimine katılmamasının sebepleri hakkında bkz. Kara, H.: Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul 2005, s. 17. ABD, milletlerarası rejime katılmamakla beraber Birleşik Devletler Kirlenme Fonları Merkezi (NPFC) ve IOPC Fonları (Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazmin Fonları) arasında daima sürekli iletişim, bağlantı ve bilgi alışverişleri devam etmektedir. Bkz. Jacobsson, s. 3.

itibaren geçen yirmi yedi yıl sonra, 17/8/2002 tarihi itibarıyla 1992 HSS'ne taraf olabilmıştır<sup>[8]</sup>.

1992 HSS, petrol kirlenmesi mağdurları için birinci kademe güvenceyi oluşturmaktadır. 1992 HSS'nin üç temel niteliği mevcuttur. Bunlar; sınırlı sayıda sorumluluktan muafiyet hâllerleriyle birlikte malikin kusursuz sorumluluğu<sup>[9]</sup>, sorumluluğun geminin tonajına bağlı olarak değişen tutarlarda sınırlı olması<sup>[10]</sup> ve 2.000 tondan fazla dökme hâlde petrol taşıyan gemiler için mecburi sigorta yaptırılmasıdır<sup>[11]</sup>. 1992 HSS'nin, zarar görene doğrudan sigortacıya karşı dava açma hakkı (direct action) tanınması da kirlenme mağdurları için önemli bir ek güvence oluşturmaktadır<sup>[12]</sup>.

1992 HSS, bir Taraf Devletin karasuları dâhil ülkesinde, münhasır ekonomik bölgesinde veya bu bölgeye denk bir bölgede meydana gelen kirlenme zararlarına uygulanır. Kirlenme zararının, dökme hâlindeki dirençli petrolün (persistent oil) fiilen taşınması sırasında gemiden sızması sonucu meydana gelmesi gerekir. Bununla beraber malik (owner), yük olarak daha önceden taşınan dirençli petrolün hiçbir kalıntısının gemide olmadığını ispatlayamadığı sürece 1992 HSS, balasttaki petrol tankerlerine de uygulanır. 1992 HSS, gemilerde yakıt olarak kullanılmak amacıyla bulundurulmuş bunker yağı dökülmesinden veya bırakılmasından kaynaklanan kirlenme zararlarına uygulanmaz.

1992 HSS, sınırlı sayıda sorumluluktan muafiyet hâllerleriyle<sup>[13]</sup> birlikte malikin kusursuz sorumluluğu esasına dayanır<sup>[14]</sup>. Ayrıca malikin sorumluluğu, geminin tonajına bağlı olarak değişen tutarlarla sınırlıdır. 1992 HSS'nin 15. maddesinde düzenlenen zımnî kabul usulüne uygun olarak IMO Hukuk Komisi-

[8] 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 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.

[9] 1992 HSS m. III(1), (4).

[10] 1992 HSS m. V(1). Bu hükme 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).

[11] 1992 HSS m. VII.

[12] 1992 HSS m. VII(8).

[13] 1992 HSS m. III(2).

[14] 1992 HSS m. III(1).



tesinin 18/10/2000 tarihinde gerçekleştirilen toplantısında azami sorumluluk sınırı, % 50,37 oranında artırılarak 89,77 milyar SDR'ye yükseltilmiştir<sup>[15]</sup>.

Türkiye, 29/6/2012 tarihli ve 6345 sayılı Kanunla 1992 HSS'deki sorumluluk sınırlarını zımni kabul usulüne bağlı olarak değiştiren karara katılmayı uygun bulmuştur<sup>[16]</sup>. Ancak, bu durum, yeni sorumluluk sınırlarının Türkiye bakımından ne zaman yürürlüğe gireceği hususunda ciddi bir tereddüt yaratmaktadır. Yeni sorumluluk sınırları, 1/11/2003 tarihinde mi yürürlüğe girmiştir, yoksa 6345 sayılı Kanunun yayımlandığı 12/7/2012 tarihinde mi yürürlüğe girmiştir? Zira, 6345 sayılı Kanunun 3. maddesine göre bu Kanun, yayımı tarihinde yürürlüğe girmektedir. Yeni azami sorumluluk sınırlarının belirlenmesine ilişkin Hukuk Komitesi kararının yayımlandığı Bakanlar Kurulu Kararında da konuya ilişkin bir açıklama bulunmamaktadır.

1992 HSS'ne göre kirlenme zararından sadece malik sorumlu olup kural olarak malik dışında diğer kimselere karşı sorumluluk kanalize edilemez<sup>[17]</sup>. 1992 HSS, 1969 HSS m. III(4)'de yer alan sorumluluğun kanalize edilemeyeceği kişi grubunu genişletmiştir<sup>[18]</sup>.

1992 HSS, bir Taraf Devlette kayıtlı olup da dökme hâlinde 2.000 tondan fazla petrol yükü taşıyan her gemi malikinin bu Sözleşme'de belirtilen sorumluluk sınırları dâhilinde mecburi sigorta yaptırmasını veya diğer bir mali güvence sağlamasını öngörmektedir<sup>[19]</sup>. Mecburi sigorta veya diğer bir mali güvencesi bulunmayan gemilerin ticari faaliyette bulunmalarına izin verilmez. Ayrıca

[15] Bkz. LEG 82/12, November 6, 2000, [Annex 2, Resolution Leg.1 (82)]. Alınan karar gereğince söz konusu değişiklikler, Taraf Devlet sayısının 1/4'ü tarafından itiraz olunmaması üzerine 1/11/2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1992 HSS'nin "Son Hükümleri"nde yer alan "Sınırlandırma Meblağlarının Tadilleri" başlıklı 15. maddesi ile 1992 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'nin "Tazminat sınırlarının Tadili" başlıklı 33. maddesinde 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.

[16] Bkz. 12/7/2012 tarihli ve 28351 sayılı Resmî Gazete. Kanun, yayımı tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Bilahare, 24/9/2012 tarihli ve 2012/3745 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu Kararın Türkçe ve İngilizce metinleri 10/10/2012 tarihli ve 28437 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

[17] 1992 HSS m. III(4).

[18] Bu kişiler, gemi malikinin hizmetlileri, acenteleri veya mürettebatı, mürettebat dışında gemiye hizmet veren kılavuz kaptan veya diğer kişiler, nasıl tanımlanırsa tanımlansın bare boat charterer dâhil herhangi bir charterer, gemi müdürü veya işletmecisi, kurtarma faaliyetlerini yürüten herhangi bir kişi, önleyici tedbirleri alan herhangi bir kişi ile charterer, gemi müdürü veya işletmecisi, kurtaran ve önleyici tedbirleri alan kimselerin hizmetlileri veya acenteleridir. Ancak, sayılan kişilerin zarar verme kastıyla veya dikkatsizce ve muhtemelen zarara sebep olabileceğini bilerek yaptıkları bir hareket veya ihmalleri sonucu zararın oluşması hâlinde bu kişilere de sorumluluk yöneltilebilir.

[19] 1992 HSS m. VII(1).

1992 HSS'nin mecburi sigortaya dair hükümleri içinde zarar görene doğrudan sigortacıya karşı dava açma hakkı (direct action) tanınması, kirlenme mağdurları için ek güvence oluşturmaktadır<sup>[20]</sup>.

## **2. 1992 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme**

1969 HSS'ni tamamlamak, petrol kirlenmesi mağdurlarına ilave tazminat ödenmesini sağlamak üzere milletlerarası hukukta ilk defa tüzel kişiliği haiz bağımsız bir milletlerarası petrol kirliliği tazminat fonu kurulması amacıyla "1971 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme" (1971 FS) kabul edilmiştir. 1971 FS, yürürlüğe girdiği 16/10/1978 tarihinden itibaren tüm dünyada geniş kabul görmüştür. 1971 FS, 1992 yılında kabul edilen bir protokol ile kapsamlı bir revizyona tabi tutulmuş, "1992 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme" (1992 FS) kabul edilmiştir<sup>[21]</sup>. 1992 HSS ile birlikte 1992 FS, petrol kirliliğinden zarar gören kişilerin milletlerarası alanda korunma mekanizmasını çok daha fonksiyonel hâle getirmiştir<sup>[22]</sup>.

1992 FS'nin kabulü ile birlikte çok sayıda devlet, 1971 FS'ni feshedip 1992 FS'ne taraf olmuştur<sup>[23]</sup>. 1971 FS, bu Sözleşme'nin 2000 tarihli Protokolü'nün 2. maddesi hükmüne göre Taraf Devlet sayısının yirmi dördün altına düşmesiyle birlikte 24/5/2002 tarihi itibarıyla yürürlükten kaldırılmıştır<sup>[24]</sup>. Bununla birlikte, 1971 FS'nin 2. maddesine istinaden kurulan "1971 Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu" (1971 Fonu), devam eden taleplerle sınırlı olarak ve Yönetim Kurulu (Administrative Council) aracılığıyla faaliyetlerini sürdürmektedir.

[20] 1992 HSS m. VII(8).

[21] 27/11/1992 tarihinde kabul edilen 1992 FS, 30/5/1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

[22] Abdullayev, C.: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki – Sorumluluk – Zararın Tazmini), Ankara 2005, s. 316.

[23] 1992 FS'ne 114 devlet taraf olmuştur. Taraf Devletleri ile bunların 1992 FS'ne yönelik çekince ve beyanları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>>.

[24] Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>>.

Denizde kıyısı olan bütün Avrupa Birliği ülkeleri, 1992 FS'ne taraftır<sup>[25]</sup>. Türkiye, 1971 FS'nin yürürlüğe girmesinden itibaren geçen yirmi dört yıl sonra, 17/8/2002 tarihi itibarıyla 1992 FS'ne taraf olabilmıştır<sup>[26]</sup>.

1992 FS, petrol kirlenmesi mağdurları için ikinci kademe güvenceyi 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 sınırlardan fazla olması veya 1992 HSS hükümlerine göre tazmin edilememesi hâlinde, 1992 FS devreye girerek, bu Sözleşme'de belirtilen koşullar ve sınırlar dâhilinde kirlenme mağdurlarına tazminat ödenmektedir<sup>[27]</sup>.

1992 FS, bir Taraf Devletin karasuları dâhil ülkesinde, münhasır ekonomik bölgesinde veya bu bölgeye denk bir bölgede meydana gelen kirlenme zararlarına uygulanır<sup>[28]</sup>. Kirlenme zararının, dökme hâlindeki dirençli petrolün (persistent oil) fiilen taşınması sırasında gemiden sızması sonucu meydana gelmesi gerekir. 1992 FS'nin uygulama kapsamı, tamamen 1992 HSS'ne paralel biçimde düzenlenmiştir<sup>[29]</sup>.

1992 FS'nin 2. maddesiyle, kirlenme mağdurlarına ek tazminat ödenmesini sağlamak amacıyla "1992 Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu" (1992 Fonu) kurulmuştur. 1992 Fonu, tüzel kişiliğe sahip, üye devletlerden oluşan bir organizasyondur. 1992 Fonu; Genel Kurul (Assembly), Yönetim Kurulu (Executive Committee) ve Sekreteryaya (Secretariat) sahiptir. Genel Kurul, 1992 FS üyesi devletlerden; Yönetim Kurulu, Genel Kurul tarafından seçilen on beş üye devletten oluşur. Sekreteryaya ise 1992 Fonu'nun kanuni temsilcisi olan Yönetici (Director) ile yeteri kadar diğer personelden oluşur<sup>[30]</sup>. 1992 Fonu;

[25] 1992 FS'ne ABD taraf olmamıştır. ABD, tazmin rejimine katılmamakla beraber Birleşik Devletler Kirlenme Fonları Merkezi (NPF) ve IOPC Fonları (Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları) arasında daima sürekli iletişim, bağlantı ve bilgi alışverişleri devam etmektedir. Bkz. Jacobsson, s. 3.

[26] Türkiye'nin bu Sözleşme'ye Katılmasının Uygun Bulduğuna 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 Sekreterliği'ne tevdi edilmekle Sözleşme, 17/8/2002 tarihinden itibaren Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir.

[27] 1992 FS m. 4.

[28] 1992 FS m. 3.

[29] 1992 FS m. 1, 3.

[30] 1992 FS m. 16 – 30.

1971 Fonu ve Tamamlayıcı Fon'la<sup>[31]</sup> birlikte müşterek bir sekreteryaya sahiptir. Fonların müşterek sekreteryaya sahip olmaları, milletlerarası sözleşmelerin yeknesak olarak uygulanmasında faydalıdır.

1992 Fonu, üye devletler tarafından değil, fakat deniz yoluyla taşımadan sonra bir Taraf Devlette katkı sağlayıcı petrolü<sup>[32]</sup> alan kişilerden gelen katkı paylarıyla finanse edilmektedir. Bir takvim yılı içinde 150.000 tonu geçen petrolü alan kişiler tarafından 1992 Fonu'na katkı payı ödenmesi gerekmektedir. Bağlı kişiler ve şirketler de aynı yükümlülük altındadır<sup>[33]</sup>. 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 zorundadırlar<sup>[34]</sup>. Bu verilere göre ödenecek toplam yıllık katkı miktarı, 1992 Fon Genel Kurulu'nca belirlenir. Yıllık katkı payları, 1992 Fonu'nun tazmin etmek zorunda olduğu zararların gerçekleştiği olayların sayısına, bu olayların maliyetine ve zararların tazmininde sağlanan ilerlemeye bağlı olarak yıldan yıla bir hayli değişmektedir<sup>[35]</sup>.

1992 Fonu, 1992 FS'nin kendisi hakkında yürürlükte bulunduğu bir Taraf Devlette kirlenme zararı meydana geldiğinde tazminat ödeme yükümlülüğü altındadır. 1992 Fonu, petrol kirlenmesi mağdurlarına 1992 HSS'ne göre ödenen meblağ dâhil olmak üzere, her bir olay için 203 milyon SDR'ye kadar tazminat ödenmesine imkân vermektedir<sup>[36]</sup>. Söz konusu sorumluluk sınırları, 1992 FS'nin 33. maddesinde düzenlenen zımnî kabul usulüne uygun olarak IMO Hukuk Komitesi'nin 18/10/2000 tarihinde gerçekleştirilen toplantısında alınan kararlar, önceki sınırların % 50,37 oranında artırılması suretiyle kabul edilmiştir<sup>[37]</sup>.

Türkiye, 29/6/2012 tarihli ve 6346 sayılı Kanunla 1992 FS'deki tazminat sınırlarını zımnî kabul usulüne bağlı olarak değiştiren karara katılmayı uygun bulmuştur<sup>[38]</sup>. Ancak, bu durum, yeni sorumluluk sınırlarının Türkiye bakımından ne zaman yürürlüğe gireceği hususunda ciddi bir tereddüt yaratmaktadır.

[31] Bkz. aşağıda s. 10.

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

[33] 1992 FS m. 10.

[34] 1992 FS m. 15.

[35] Ooesterveen, W.: "Some Recent Developments regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution – from the Perspective of an EU Member State", *Environmental Law Review*, Vol. 6, (2004), s. 226.

[36] 1992 FS m. 4(4).

[37] Bkz. LEG 82/12, November 6, 2000, [Annex 3, Resolution Leg.2 (82)]. Alınan karar gereğince söz konusu değişiklikler, Taraf Devlet sayısının 1/4'ü tarafından itiraz olunmaması üzerine 1/11/2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

[38] Bkz. 12/7/2012 tarihli ve 28351 sayılı Resmî Gazete. Kanun, yayımı tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Bilahare, 4/10/2012 tarihli ve 2012/3821 sayılı Bakanlar Kurulu

Yeni sorumluluk sınırları, 1/11/2003 tarihinde mi yürürlüğe girmiştir, yoksa 6346 sayılı Kanunun yayımlandığı 12/7/2012 tarihinde mi yürürlüğe girmiştir? Zira, 6345 sayılı Kanunun 3. maddesine göre bu Kanun, yayımı tarihinde yürürlüğe girmektedir. Yeni azami sorumluluk sınırlarının belirlenmesine ilişkin Hukuk Komitesi kararının yayımlandığı Bakanlar Kurulu Kararında da konuya ilişkin bir açıklama bulunmamaktadır.

1971 ve 1992 Fonları, kuruldukları tarihlerden itibaren toplam 147 olayla ilgilenmişlerdir. Bu olayların büyük çoğunluğunda talepler, mahkeme dışında çözümlenmiştir. Alfa I olayı, 2003 Tamamlayıcı Fon Sözleşmesi'ne taraf olan bir devlete meydana gelen ilk olaydır. Ancak olayın 1992 FS'ndeki sınırları aşması muhtemel gözükmemektedir.

### 3. 2003 Tarihli Tamamlayıcı Fon Sözleşmesi

1992 HSS ve 1992 FS'nin, orijinal sorumluluk ve tazminat sınırlarını bir hayli yükseltmiş olması sebebiyle genel olarak mevcut sınırların yeterli olacağı düşünülmekteydi. Ancak söz konusu sözleşmelerin yürürlüğe girmelerinden sonra meydana gelen NAKHODKA (1997), ERIKA (1999) ve PRESTIGE (2002) gibi deniz kazaları, bu düşüncenin doğru olmadığını açıkça ortaya koymuş, milletlerarası denizcilik camiası üzerinde derin endişe ve tereddütlere yol açmıştır.

Petrol kirlenmesi mağdurlarının zararlarının tam ve etkili biçimde karşılanması amacıyla IMO önderliğinde yürütülen çalışmalar sonucunda 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" (2003 TFS) kabul edilmiştir<sup>[39]</sup>.

3/3/2005 tarihinde yürürlüğe giren TFS'ne Türkiye, sekiz yıllık bir gecikmeyle 5/6/2013 tarihi itibarıyla taraf olabilmıştır<sup>[40]</sup>. Türkiye, TFS'ne katılırken IMO Genel Sekreterliği'ne herhangi bir beyanda bulunmamıştır.

Kararı ile bu Kararın Türkçe ve İngilizce metinleri, 21/10/2012 tarihli ve 28448 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

[39] Bkz. LEG/CONF. 14/29, May 27, 2003; LEG/CONF. 14/21, May 27, 2003. 2003 TFS, 3/3/2005 tarihinde yürürlüğe girmiş olup hâlen otuz bir devlet taraf olmuştur. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>. 2003 TFS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, İ.: "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmede 2003 Tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, S. 1, Ocak-Haziran 2012, s. 213-256.

[40] Türkiye'nin 2003 TFS'ne Katılmasının Uygun Bulunduğuna Dair 29/6/2012 tarihli ve 6348 sayılı Kanun, 12/7/2012 tarih ve 28351 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bilâhare, 244 sayılı Kanunun 3. maddesine göre hazırlanan katılma işlemine dair 10/09/2012 tarihli ve 2012/3717 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile

2003 TFS, petrol kirlenmesi mağdurlarına 1992 HSS ve 1992 FS'ne ilaveten üçüncü kademe güvence sağlayan bir sistem kurmaktadır. TFS'nin temel fonksiyonu, 1992 HSS ve 1992 FS'nin yetersiz kaldığı hâllerde petrol kirlenmesi mağdurlarına tam ve zamanında tazminat ödenmesini sağlayarak bu sözleşmeleri tamamlamaktır. Dolayısıyla, 2003 TFS'ne taraf olmak isteyen bir devletin öncelikle 1992 HSS ve 1992 FS'ne taraf olması gerekir.

Belirtilen amaca ulaşmak üzere 2003 TFS'nin 2. maddesiyle, 1971 ve 1992 Fonlarına benzer şekilde "2003 Milletlerarası Petrol Kirliliği Tamamlayıcı Tazmin Fonu" (2003 TF) kurulmuştur. 2003 TF, kirlenme mağdurlarına her bir olay için azami 750 milyon SDR (yaklaşık 1,145 Milyon ABD Doları) seviyesine kadar tazminat ödenmesine imkân vermektedir<sup>[41]</sup>. Bu tutara 1992 HSS ve 1992 FS hükümlerine göre ödenen miktarlar dâhildir. Böylece petrol kirliliği mağdurları lehine önemli bir güvence olarak mevcut tazminat sınırlarının bir hayli yükseltilmiş olduğu söylenebilir<sup>[42]</sup>. 2003 TF'un kurulması, tazmin rejimini güçlendiren önemli bir gelişmedir<sup>[43]</sup>.

2003 TFS'nin uygulama kapsamı, 1992 HSS ve 1992 FS'ne tamamen paralellik arz etmektedir. Bu sözleşmelerin tamamında gemi, kişi, malik, petrol, kirlenme zararı, önleyici tedbirler ve hadise tanımları ile coğrafi uygulama sahasının aynı olduğu görülmektedir.

2003 TF, 1992 Fonu'nun çalışma sistemi üzerine kurulmuş olup, tüzel kişiliğe sahip, üye devletlerden oluşan bir organizasyondur. 2003 TF, bir Genel Kurul'a (Assembly) ve Yönetici (Director) tarafından başkanlık edilen

---

Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 10/10/2012 tarihli ve 28437 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye'nin Sözleşmeye katılımına dair belge ise 5/3/2013 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmekle Sözleşme, 5/6/2013 tarihinden itibaren Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir.

[41] TFS m. 4(2)(a). TFS müzakerelerinde başta Japonya olmak üzere bazı devletler, sınırsız sorumluluğu savunmuşlarsa da bu öneri reddedilmiştir. Bkz. 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, Vol. 58, No. 1-2, January 2008, s. 320.

[42] 2003 TFS çalışmalarında Milletlerarası Koruma ve Tazmin Kulüpleri Birliği'nin (P&I Clubs) görüşleri ağır basmış, 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.

[43] Henüz 2003 TF tarafından tazmin edilmesi gereken bir olay meydana gelmemiştir. Ancak Alfa I deniz kazası, 2003 TFS'ne taraf olan bir devlette (Yunanistan) meydana gelen ilk olay olarak dikkati çekmekte ise de olayda tazmin taleplerinin 1992 FS'ndeki sınırları aşması pek muhtemel gözükmemektedir. Bu olay için bkz. <<http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#145-2012-190-March>>.

Sekretarya'ya (Secretariat) sahiptir. 2003 TF'nun 1992 Fonu'nun aksine Yönetim Kurulu (Executive Committee) yoktur<sup>[44]</sup>.

#### ***4. 1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme***

1992 Protokolleriyle değişik 1969 HSS ve 1971 FS'nin kabulü ve uzun bir zamandan beri yürürlükte olmalarına rağmen, deniz yoluyla tehlikeli ve zararlı maddelerin (HNS) taşınmasına bağlı hukuki sorumluluk ve tazminat sorunlarını başlıca ele alan bir milletlerarası düzenleme mevcut değildi. Ayrıca "1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"<sup>[45]</sup> (1976 Sözleşmesi) ve bu Sözleşme'nin 1996 Protokolü'ndeki (Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü)<sup>[46]</sup> sorumluluk sınırları, genel çerçevesi içinde geniş bir talepler zincirine uygulanmakla beraber oldukça düşük kalmaktaydı. Dolayısıyla, mevcut tazminat rejimleri,

[44] 2003 TFS, 1992 FS'nden örnek alınmasına rağmen aralarında önemli bir fark vardır. 1992 FS'ne göre bir Taraf Devlet'te 150.000 tondan fazla petrol alan kişinin bulunmaması, Slovenya örneğinde olduğu gibi o devlette 1992 Fonu'na katkı sağlamakla yükümlü hiçbir kimsenin bulunmadığı anlamına gelir. Bu durumun yarattığı haksız uygulamaya son vermek amacıyla TFS m. 14, "üyelik bedeli" (membership fee) olarak isimlendirilen yeni bir hüküm getirmektedir. Buna göre katkılara ilişkin m. 10 hükümleri dikkate alınmaksızın TFS'nin amaçları bakımından her bir Taraf Devlet'te en az bir milyon ton katkı sağlayıcı petrolün alındığı varsayılmaktadır. Dolayısıyla, bir Taraf Devlet, bir milyon ton katkı sağlayıcı petrolü alan kimse bulunmadığında 2003 TF'na katkı paylarını bizzat ödemekle yükümlü tutulmaktadır.

[45] Türkiye, 28/2/1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu Sözleşmeye taraf olmuştur. Bakanlar Kurulu Kararı, 4/6/1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmış olmasına rağmen katılım belgesi, 6/3/1998 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi edildiğinden Sözleşme, Türkiye hakkında 1/7/1998 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Bkz. <[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D21262/9711.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21262/9711.pdf)>.

[46] Türkiye, 1996 Protokolü'ne taraf olmayı 5/2/2010 tarihli ve 2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla uygun bulmuş, 1996 Protokolü'nün Türkçe ve İngilizce metinleri, ekli çekinceyle birlikte 13/3/2010 tarihli ve 27520 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. 1996 Protokolü, 17/10/2010 tarihi itibarıyla Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 1996 Protokolü'nün 7. maddesi ile tadil edilmiş haliyle 1976 Sözleşmesi'nin 18. maddesinin 1. paragrafı uyarınca;  
2. maddenin 1. paragrafının (d) ve (e) bentlerini uygulamama hakkını;  
Tehlikeli ve Zararlı Atıkların Deniz Yoluyla Taşınması ile İlgili Zararın Sorumluluğu ve Tazmini Hakkında 1996 Tarihli Uluslararası Sözleşme'nin veya bu Sözleşme'de yapılan herhangi bir değişikliğin veya protokolün maksadı dâhilindeki zarar için alacakları hariç tutma hakkını saklı tutmuştur.



HNS taşımalarında ortaya çıkan hukuki sorumluluk ve tazminat sorunları bakımından yetersiz kalmaktaydı<sup>[47]</sup>.

Ancak 1980'lerin başlarında özellikle Avrupa kıyılarını olumsuz etkileyen çok sayıda deniz kazası, kimyasal maddelerin denize sızmalarıyla bağlantılı kirlilik sorunlarının önem ve ciddiyetini ortaya koymuştur. HNS taşıyan gemilerin karıştığı kazalardan kaynaklanan kimyasal patlamalar dâhil bu tür kirlenme olayları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini milletlerarası seviyede ve bağımsız olarak düzenleyen bir milletlerarası sözleşmenin mevcut olmaması, milletlerarası topluluğun dikkatini çekmiştir<sup>[48]</sup>. Nihayetinde IMO önderliğinde yürütülen çalışmalar sonucunda 15/4/1996 ilâ 3/5/1996 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilen Diplomatik Konferans'ta "1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme"<sup>[49]</sup> (1996 HNS) kabul edilmiştir<sup>[50]</sup>.

1996 HNS, 1992 HSS ve 1992 FS'ni müteakip kirlenme ve diğer zararlara bağlı hukuki sorumluluk ve tazminata dair oluşturulan milletlerarası rejimin üçüncü ve önemli bir ayağını oluşturmaktadır. 1996 HNS'in temel amacı, HNS'nin deniz yoluyla taşınmasının sebep olduğu kişilere ve eşyaya verilen zararların, ekonomik kayıpların, eski hâle getirme ve temizleme maliyetlerinin yeterli, hızlı ve etkili bir şekilde karşılanmasını sağlamaktır. 1996 HNS, belirtilen Sözleşmelerden farklı olarak sadece kirlenme zararlarını değil, aynı zamanda eşyaya verilen zarar, eşyanın zıyaı, yaşam kaybı veya cismani zararlar dâhil olmak üzere yangın ve patlama risklerini de kapsayarak daha ileri güvenceler sağlamaktadır<sup>[51]</sup>.

1996 HNS, bir Taraf Devletin karasuları, münhasır ekonomik bölgesi, münhasır ekonomik bölge ilân edilmemişse, karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan sahayı kapsamaktadır. Önleyici tedbirler bakımından ise, herhangi bir coğrafi sınırlama getirilmemiştir<sup>[52]</sup>.

[47] Pawlow, J.: "Liability for Shipments by Sea of Hazardous and Noxious Substances", Law and Policy International Business, Vol. 17, (1985), s. 459-462; Güner-Özbek, M.: "The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Springer – Verlag Berlin Heidelberg 2008, s. 243.

[48] Güner-Özbek, s. 241.

[49] Metin için bkz. LEG/CONF.10/DC.2, May 2, 1996. 1996 HNS'in hazırlık çalışmalarına dair ayrıntılı bilgi için bkz. Güner-Özbek, s. 245-260.

[50] Konferansa 73 devlet katılmış ve nihai senet ekinde yer alan dört adet karar kabul edilmiştir. Bkz. LEG/CONF.10/DC.3, May 2, 1996; 1996 HNS, 1/10/1996 tarihinden 30/9/1997 tarihine kadar imzaya açık tutulmuş, bu süre içinde sekiz devlet tarafından (Kanada, Danimarka, Finlandiya, Almanya, Hollanda, Norveç, İsveç ve İngiltere) onaya tabi olarak imzalanmıştır.

[51] 1996 HNS m. 1(6), m. 4.

[52] 1996 HNS m. 3.



1996 HNS, 1992 HSS ve 1992 FS ile kurulan petrol kirliliği tazmin rejimine benzer şekilde iki aşamalı bir tazminat rejimi kurmaktadır. İlk aşamada, malikin sorumluluğu temeline dayalı mecburi sigorta, malikten temin edilmektedir. İkinci aşamada, Sözleşme, malikin sorumluluğu ile tamamen veya kısmen karşılanamayan zararlar için tüzel kişiliği haiz bir tazminat fonu (HNS Fonu) ihdas etmektedir. HNS Fonu, 1992 Fonu'na benzer şekilde Genel Kurul (Assembly), Sekreteryası (Secretariat) ve Sekreteryası'ya başkanlık eden bir Yönetici'den (Director) oluşmaktadır<sup>[53]</sup>.

İleri amaçlarına ve geçen on sekiz yıla rağmen 1996 HNS'in yürürlüğe girmemesi<sup>[54]</sup>, tam bir hayal kırıklığı yaratmıştır. 1996 HNS'in yürürlüğe konulmasını kolaylaştırmak amacıyla "1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşmenin 2010 Protokolü" (2010 HNS Protokolü) kabul edilmiştir<sup>[55]</sup>. Ancak 30/4/2010 tarihinde kabul edilen 2010 HNS Protokolü de yürürlüğe girememiştir. Hiç bir devlet, 2010 HNS Protokolü'ne taraf olmamıştır. Türkiye ne 1996 HNS'e, ne de 2010 HNS Protokolü'ne taraftır.

### ***5. 2001 Tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme***

Doğrudan tazmin rejimini düzenleyen milletlerarası sözleşmelerin sonuncusu IMO önderliğinde 19/3/2001 ilâ 23/3/2001 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilen Diplomatik Konferans sonucunda kabul "2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme"dir (2001 BS). 2001 BS'nin amacı, gemilerde yakıt olarak kullanılmak üzere bulunan petrolün (oil) dökülmesinden veya bırakılmasından kaynaklanan kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini milletlerarası seviyede düzenlemektir<sup>[56]</sup>.

[53] 1996 HNS m. 24 – 36.

[54] 1996 HNS'e on dört devlet taraf olmuştur. Bkz. <[http://www.imo.org/About/Conventions/Status Of Conventions/Documents/Status %20-%202014.pdf](http://www.imo.org/About/Conventions/Status%20Of%20Conventions/Documents/Status%20-%202014.pdf)>.

[55] 2010 HNS Protokolü'nü hazırlayan sebepler ve Protokol'ün getirmiş olduğu esaslar hakkında ayrıntılı bilgi 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 ile Kabul Edilen Değişiklikler", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XXVII, S. 3, Eylül 2011, s. 199-245.

[56] 2001 BS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Iğın, 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", The Journal of Maritime Law. & Commerce, Vol. 33, No.:5, October 2002, s. 553 vd.

21/11/2008 tarihinde yürürlüğe giren 2001 BS, geniş kabul görmüştür. Hâlen 77 Devlet, 2001 BS'ne taraftır<sup>[57]</sup>. Türkiye, Sözleşme'ye yürürlüğe girmesinden sonra geçen beş yılda, 12/12/2013 tarihi itibarıyla taraf olmuştur<sup>[58]</sup>.

2001 BS, genel olarak 1992 HSS'nden model alınan bir tarzda gemi bункerlerinden<sup>[59]</sup> kaynaklanan kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini ele almaktadır. Kirlenme zararı, önleyici tedbirler ve coğrafi uygulama kapsamına dair hükümler, 1992 HSS'ne paraleldir. Keza, donatanın (shipowner) sorumluluğu, kusursuz sorumluluk niteliğindedir<sup>[60]</sup>. Donatan tanımına müseccel malik, çıplak gemi kiracısı, gemi müdürü, geminin işleteni ve malik dâhildir<sup>[61]</sup>.

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında 1992 HSS'nin aksine müstakil sorumluluk sınırları öngörülmemiş, bunun yerine tadil edildiği şekliyle 1976 Sözleşmesi hükümleri gibi uygulanabilir bir milletlerarası rejim veya millî hukuk hükümlerine gönderimde bulunulmuştur<sup>[62]</sup>. Mecburi sigorta veya mali güvence bakımından 1992 HSS hükümlerine paralel düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. Ancak, mecburi sigorta yükümlülüğü 1.000 grostondan daha büyük tonaja sahip gemiler için öngörülmüştür ve güvence tutarı 1976 Sözleşmesi'ndeki rakamları aşmamaktadır<sup>[63]</sup>. Dolayısıyla, malik veya mali güvence veren diğer kişiler, yürürlükteki bir millî kanun ya da tadil edilmiş şekliyle 1976 Sözleşmesi gibi bir milletlerarası sözleşme hükümleri çerçevesinde sorumluluklarını sınırlandırabilirler.

2001 BS, müstakil bir tazminat fonu kurmadığı gibi, sorumluluğun kanalize edilmemesine ilişkin hükümlere de yer vermemiştir. Böylece kurtaranlar ve

[57] Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>>.

[58] Türkiye'nin 2001 BS'ne katılımının uygun bulunduğu dair 26/2/2013 tarihli ve 6439 sayılı Kanun, 15/3/2013 tarihli ve 25588 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak aynı tarihte yürürlüğe girmiştir. Bilahare Türkiye'nin 2001 BS'ne beyanda bulunmak suretiyle katılımına dair 8/7/2013 tarihli ve 2013/5110 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri 27/7/2013 – 28720 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Söz konusu karar ekinde “2001 BS'nin Giriş Bölümünde Türkiye'nin taraf olmadığı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne yapılan atıfların Türkiye'yi bağlamayacağı, 2001 BS'ne katılımın Türkiye'nin bahse konu belgelere ilişkin hukuki tutumunda bir değişiklik olarak yorumlanamayacağı” beyan edilmiştir. Ekli beyanla birlikte tevdi belgesi, IMO Genel Sekreterliği'ne 12/9/2013 tarihinde sunulmakla 2001 BS, Türkiye hakkında 12/12/2013 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

[59] 2001 BS m. 1(5)'de “Bunker petrolü/yağı” (bunker oil), geminin harekete geçirilmesi veya işletilmesi için kullanılmak amacıyla düşünülen ya da kullanılan yağlama yağı dâhil herhangi bir hidrokarbon mineral yağı ve bu yağların herhangi bir artığı anlamına geldiği belirtilmektedir.

[60] 2001 BS m. 3.

[61] 2001 BS m. 3(3)(4).

[62] 2001 BS m. 6.

[63] 2001 BS m. 7.

temizleme işini yürütenler ile donatanın temsilcileri ve adamlarına karşı hukuk davası açılması mümkün hâle gelmiştir. Bunun sebebi; ERIKA kazasından<sup>[64]</sup> sonra özellikle Avrupa Birliği tarafından yapılan yoğun eleştirilerdir<sup>[65]</sup>. Sorumluluğun kanalize edilmemesine yönelik ortaya çıkan muhalefet sebebiyle henüz hazırlık çalışmalarında IMO Hukuk Komitesi, açık biçimde görüş değiştirmek zorunda kalmıştır. 2001 BS'nin müstakil bir tazminat fonu kurmaması, sorumluluğun kanalize edilmemesine ilişkin hükümlere yer verilmemesinin bir diğer sebebinin oluşturmaktadır.

## B. TAZMİN REJİMİNİ TAMAMLAYAN DİĞER MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER

### 1. 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme

1976 Sözleşmesi, Deniz Hukuku'nda genel olarak deniz alacakları dolayısıyla sorumluluğun sınırlandırılmasını düzenleyen temel ve güncel bir milletlerarası

[64] Bu olayda, 12/12/1999 tarihinde Malta Bayraklı 19.666 groston büyüklüğündeki ERIKA isimli tanker, 31.000 ton ağır fuel oil yükü taşımakta iken, Fransa kıyılarının yaklaşık 60 deniz mili ötesinde Biscay 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 kış tarafına bir halatın bağlanarak kıyıya çekilmek üzere römorkaja teşebbüs edilmiş ise de 13/12/1999 sabahı geminin kış 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 kış tarafında kalmıştır. Olay sebebiyle özellikle balıkçılık ve turizm sektörü büyük zarar görmüştür. Yaklaşık 400 km bir kıyı şeridi kirlenmiştir. Bkz. <[http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010\\_e.pdf](http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf)>; IOPC/OCT 11/3/5, September 28, 2011; <<http://www.intertanko.com/conferences/tankerevent2000/Erika.html>>; ERIKA olayının sonuçlarına dair ayrıntılı bilgi için bkz. Somers, E. / Gonsaels, G.: "The Consequences of the Sinking of the M/S ERIKA in European Waters: Towards a Total Loss of International Shipping Law?", The Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 41, No. 1, January 2010, s. 57-83; Özçayır, Z. O.: "The "Erika" and its Aftermath", International Maritime Law, Vol. 7, No. 7, September 2000, s. 230.

[65] Avrupa Birliği ve ABD; charterer, işleter ve gemi yöneticilerinin hukuki sorumluluktan muaf tutulmalarının, özellikle yabancı ülkelerdeki gemilerin yüksek standartlara ulaşması ve bu gemilerin çalıştırılmalarında gereken özenin gösterilmesi bakımından engelleyici ve olumsuz bir etkiye sahip olduğu görüşünü savunmaktadır. Avrupa Birliği ve ABD'nin bu muhalefeti, IMO Hukuk Komitesi ve 2001 BS'nin diplomatik konferans çalışmalarında etkili olmuş, sonuçta sorumluluğun başkalarına yöneltilmemesine dair (channelling liability) hükümler Sözleşme'ye dâhil edilmemiştir. Bkz. Chau, W.: s. 558.

sözleşmedir<sup>[66]</sup>. Deniz alacakları için esas itibarıyla geminin tonajına bağlı olarak değişen miktarlarda sınırlı şahsi sorumluluk ilkesini kabul eden 1976 Sözleşmesi, yürürlüğe girmesiyle birlikte geniş kabul görmüştür.

1/12/1986 tarihinde yürürlüğe giren 1976 Sözleşmesi'ne elli dört Devlet taraf olmuştur. 1996 Protokolü'ne ise kırk dokuz devlet taraf olmuştur<sup>[67]</sup>. Türkiye, 1976 Sözleşmesi'ne, kabulünden itibaren geçen yirmi iki yıl sonra, 1.7.1998 tarihi itibarıyla taraf olabilmıştır. 1976 Sözleşmesi'ne taraf olunmasına dair 28/2/1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının, Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleriyle birlikte 4/6/1980 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanmasına rağmen tevdi belgesinin 6/3/1998 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne sunulması, Türkiye'nin Deniz Hukukuna dair milletlerarası sözleşmelere karşı ilgisizliğini ve tereddütlerini yansıtmaktadır.

1976 Sözleşmesi, tazmin rejimini tamamlayan ve onun bir parçası olan önemli bir metindir. Tazmin rejiminin düzenlenmesinde ve tadilinde daima dikkate alınmış, çalışmalarda mutlaka müzakerelere konu olmuştur. Tazmin rejimi kuralları kapsamında bir kirlenme olayı dolayısıyla hukuki sorumluluğun tayininde 1976 Sözleşmesi hükümleri, her zaman güçlü bir kaynak ve hareket noktası olmuştur. Sınırlı sorumluluk ilkesi, deniz kirliliği çerçevesi içinde tazmin rejimini düzenleyen milletlerarası sözleşmelerde de geçerlidir. Tazmin rejimine dair milletlerarası sözleşmelerde 1976 Sözleşmesi'ne sürekli gönderimde

[66] 1976 Sözleşmesiyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Kender, R. – Çetingil, E. – Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler*, C. 1, B. 14, İstanbul 2014, s. 119 – 126; Ünan, S.: “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu, 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma-Yardıminin Müşterek Avarya Olup Olmayacağı”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 639 vd; Iğın, S.: “LLMC (Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumlulukların Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme) Hakkında”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 3, S. 1-2, Mart – Haziran 1998, s. 67 vd; Can, M.: “Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmedeği Meselesi”, XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (9-10 Haziran 2000), Ankara 2000, s. 191 vd; Çetingil, E.: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 3, S. 1 – 2, Mart – Haziran 1998, s. 3 vd; Ataoğlu, H.: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 57 vd; Bayamlıoğlu, E.: “1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 4, S. 1 – 2, Mart – Haziran 1999, s.129 vd. Günay, B.: “1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. XXVII, (2011), s. 51 vd.

[67] 1996 Protokolü, 13/5/2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 17/10/2010 tarihi itibarıyla 1996 Protokolü'ne taraftır. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>>.

bulunulduğu dikkati çekmektedir. 1976 Sözleşmesi'nde yer alan sorumluluk sınırları<sup>[68]</sup>, bazı milletlerarası sözleşmelerde hem mecburi sigorta hadlerinin, hem de doğrudan sorumluluk sınırlarının tayininde esas alınmaktadır<sup>[69]</sup>.

## 2. 1989 Tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi

Kurtarmaya ilişkin kuralların yeknesaklaştırılması, kurtaranların alacaklarının tespiti ve bunların güvencelere kavuşturulması amacıyla 1989 Tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (1989 KS) kabul edilmiştir<sup>[70]</sup>. 1989 KS, yürürlüğe girmesiyle birlikte geniş kabul görmüştür.

IMO öncülüğünde Londra gerçekleştirilen Diplomatik Konferansta 28/4/1989 tarihinde kabul edilen 1989 KS, 14/7/1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1989 KS'ne halen altmış beş devlet taraf olmuştur<sup>[71]</sup>. Türkiye, kabülünden itibaren geçen yirmi beş sene sonra 1989 KS'ye taraf olmak amacıyla 14/5/2013 tarihli ve 6489 sayılı Kanunla Sözleşme'ye katılmayı uygun bulmuştur. 1989 KS, 27/6/2015 tarihi itibarıyla Türkiye hakkında yürürlüğe girecektir<sup>[72]</sup>.

1989 KS, tazmin rejimini tamamlayan ve uygulanmasını kolaylaştıran bir belgedir. Tazmin rejimi ile 1989 KS'nin birbirleriyle uyumlu bir tarzda uygulanmaları önem arz eder. Tehlikedeki eşyanın kurtarılmasına yönelik faaliyetler, birçok olayda aynı zamanda deniz kirliliğinin önlenmesi veya kirlenme zararının asgari seviyeye indirilmesinde faydalı sonuçlar vermektedir. Kurtaranların etkili ve zamanında yapacakları müdahaleyle ciddi deniz kazaları ve çevre felaketleri

[68] 1996 Protokolü'nün 8. maddesinde düzenlenen zımnî kabul usulüne uygun olarak bu Protokolün 3. maddesinde yer alan sınırlar, IMO Hukuk Komitesi'nin 99. Dönem Toplantısında 19/4/2012 tarihinde alınan bir kararla % 51 oranında artırılmıştır. Yeni sorumluluk sınırlarının 8/6/2015 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Bkz. LEG 19/14, April 24, 2012, [Annex 2, Resolution Leg. 5(99)].

[69] Bkz. 2001 BS m. 6, m. 7; 2007 Tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi m. 10(2).

[70] 1989 KS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, İ.: Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, Ankara 2010.

[71] Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%20202014.pdf>>.

[72] Türkiye'nin 1989 KS'ne çekinceyle katılmasına dair 14/5/2013 tarihli ve 6480 sayılı Uygun Bulma Kanunu, 29/5/2013 tarihli ve 28661 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Bilahare 5/5/2014 tarihli ve 2014/6336 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Sözleşme'nin Türkçe ve İngilizce resmî metinleri ve çekince beyanı 24/05/2014 – 29009 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye, çekince beyanında 1989 KS'nin 30. maddesinde sözü edilen durumlarda Sözleşme'nin ilgili hükümlerini uygulamama hakkını saklı tutmuştur. 1989 KS'nin 30. maddesi; kurtarma faaliyeti iç sularda yürütülmüşse ve ilgili bütün gemiler iç su gemileri ise; kurtarma faaliyetleri iç sularda yürütülmüş ve hiçbir gemi karışmamışsa; ilgili bütün taraflar o devletin vatandaşları ise, ilgili eşya deniz yatağında bulunan ve prehistorik, arkeolojik veya tarihi değeri olan deniz kültürel eşyası ise Taraf Devletlere Sözleşmeyi uygulamama hakkı vermektedir.

önlenebilir. Ayrıca, kurtaranların kurtarma faaliyetini yürütmeleri sebebiyle yapmış oldukları giderler ve maruz kaldıkları zararlar, önleyici tedbirler (preventive measures) niteliğinde görülerek kirlenme zararı kapsamında değerlendirilebilir. Bu durumda kurtaranın kurtarma ücreti alacağı ile özel tazminat<sup>[73]</sup> alacaklarının tahsilinde uygulanacak milletlerarası sözleşmenin belirlenmesinde 1989 KS ile 1992 HSS, 1992 FS ve 1996 HNS hükümlerinin yarışması gündeme gelebilir.

### 3. 2007 Tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi

2007 Tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi (2007 EKS), enkaz kaldırmaya ilişkin yeknesak kuralların belirlenmesi, seyrüsefer emniyetini tehlikeye düşüren veya deniz kirliliği tehdidi oluşturan enkazların emniyetli biçimde kaldırılmalarına yönelik usullerin ihdası amacıyla kabul edilmiştir<sup>[74]</sup>. Kenya'nın başkenti Nairobi'de IMO öncülüğünde gerçekleştirilen bir diplomatik konferansta, 18/5/2007 tarihinde kabul edilen 2007 EKS, 14/4/2015 tarihinde yürürlüğe girecektir. 2007 EKS'ye halen on bir devlet taraf olmuştur<sup>[75]</sup>. Türkiye, Sözleşme'ye taraf değildir.

2007 EKS, enkazın yol açtığı veya enkazın kaldırılmaması sebebiyle oluşan zararların tazmini esaslarına dair hukuki sorumluluğu müstakil biçimde düzenlemektedir. 2007 EKS, tehlikeli enkazların kaldırılmasından sorumlu kişilerin bu yükümlülüklerini yerine getirmemeleri durumunda, enkazı kaldıran kişi ve kurumların bizatihi enkaz kaldırmaya yönelik yaptıkları giderlerin tahsiline dair esasları düzenlemektedir. Bununla birlikte, tehlikeli enkazların kaldırılmasına yönelik faaliyetlerin de birçok olayda deniz kirliliğini önlediği veya azalttığına şahit olunmuştur. 1992 HSS'de olduğu gibi enkaz kaldırma görünümündeki bir faaliyetin kirlenme zararı kapsamındaki önleyici tedbirler ya da 1989 KS kapsamında kurtarma faaliyeti olarak nitelendirilmesi mümkündür. Bu çerçevede herhangi bir olayda enkaz kaldırma ve kurtarma faaliyeti ile tazmin rejimi kurallarının bir bütün olarak ve belirli bir uyum içinde uygulanmaları önem arz etmektedir. Nihayetinde 2007 EKS, tazmin rejimini güçlendirerek rejimin uygulanmasını kolaylaştırmaktadır.

[73] 1989 KS'nin 14(1) maddesinde, kurtaranın kendisi veya yükü çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemiyle ilgili olarak kurtarma faaliyetlerini yürütmüş olmasına rağmen, en azından bu maddeye göre hesaplanacak tazminata denk bir ücreti m. 13'e dayanarak kazanmadığında bu uğurda sarf ettiği giderleri özel tazminat olarak gemi malikinden talep etmeye hak kazanacağı belirtilmektedir.

[74] 2007 EKS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, İ.: Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma, Ankara 2013.

[75] Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>>.

### III- TÜRKİYE'NİN TAZMİNAT REJİMİNE UYUM ÇALIŞMALARI

#### A. Milletlerarası Sözleşmelere Taraf Olunması

Türkiye, doğrudan tazmin rejimini düzenleyen 1992 HSS'ne yirmi yedi yıllık gecikmeyle, 1992 FS'ne ise yirmi dört yıllık bir gecikmeyle taraf olabilmektedir. 2003 TFS'ne yürürlüğe girmesini müteakip sekiz yıl sonra, 2001 BS'ne yürürlüğe girmesini müteakip beş yıl sonra taraf olmuştur. Türkiye'nin 2003 TFS ve 2001 BS'ne taraf olma bakımından önemli bir gecikme göstermediği söylenebilir.

1996 HNS'nin henüz yürürlüğe girmemesi, 2010 HNS Protokolü'ne ise hiçbir devletin taraf olmaması, bu belgelerin kısa vadede yürürlüğe girmeyeceğine işaret etmektedir. Bununla birlikte söz konusu belgelerin tazmin rejiminin önemli bir parçası oldukları ve kirlenme zararlarının tazmininde ilave güvenceler getirdikleri nazara alınarak yakından takip edilmeleri, taraf olunması konusunda aceleci olunmamakla beraber taraf olma çalışmalarına da başlanmasında fayda bulunmaktadır.

Türkiye'nin 1976 Sözleşmesi'ne taraf olma sürecinde yaşamış olduğu yirmi iki yıllık gecikmeyi, özellikle Sözleşme'ye taraf olunmasına dair Bakanlar Kurulu Kararının 4/6/1980 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanmasını müteakip tevdi belgesinin on sekiz yıl sonra IMO Genel Sekreterliği'ne sunulmasını haklı kılacak hiçbir sebep mevcut değildir. Buna karşılık 1996 Protokolü'ne taraf olunmasında ciddi bir gecikme yaşanmaması, olumlu bir gelişmedir.

1992 HSS, 1992 FS ve 1976 Sözleşmesi'ne taraf olma sürecinde yaşanan gecikmeler, 1989 KS için de geçerlidir. 1989 KS, Türkiye hakkında 27/6/2015 tarihinde yürürlüğe girecek olmakla birlikte bu Sözleşme'nin kabulünden itibaren geçen yirmi beş yıllık süre, bir hayli uzundur. Ancak, aşağıda incelendiği üzere henüz Türkiye'nin taraf olmadığı bir zamanda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na 1989 KS hükümlerinin uygun bir tarzda dâhil edilmesi, bu Sözleşme'ye taraf olunmamasının yaratacağı olumsuzlukları bir ölçüde hafifletmiştir.

2007 EKS, enkaz kaldırmaya dair kuralları yeknesak hale getiren, milletlerarası hukukta önemli bir hukuksal boşluğu dolduran belge olarak aynı zamanda tazmin rejimini tamamlamaktadır. 2007 EKS'nin 14/4/2015 tarihinde yürürlüğe gireceği dikkate alındığında yoğun deniz trafiğine konu Türk denizlerinde bulunan enkazların emniyetle ve süratle kaldırılmalarını kolaylaştırmak amacıyla taraf olma çalışmalarının bir evvel başlatılmasında büyük fayda bulunmaktadır.



## B. Millî Hukukta Yapılan Düzenlemeler

### 1. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

Tazmin rejimine uyum kapsamında millî hukukta yapılan düzenlemeler açısından 3/3/2005 tarihli ve 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” (5312 sayılı Kanun)<sup>[76]</sup> hükümleri öne çıkmaktadır. 5312 sayılı Kanunun 1. maddesinde bu Kanun’un amacının, deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesi olaylarında yapılacak acil müdahaleye ilişkin usul ve esaslar ile kirlenme olayları sonucu doğan zararların tazmini esaslarını düzenlemek olduğu, bu amacın gerçekleştirilmesinde deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak yükümlülüklerin hareket noktası olarak esas alındığı belirtilmektedir.

5312 sayılı Kanun, kirlenme olaylarında yapılacak acil müdahale esasları ve kirlenmeye bağlı zararların tazmini esasları gibi iki farklı meseleyi bir arada düzenlemeyi amaçlamaktadır. 5312 sayılı Kanun, tazmin rejimine uyum sağlanması bakımından kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerine ilişkin çok sayıda hüküm ihtiva etmektedir. Ne var ki, 5312 sayılı Kanun, tazmin rejimine uyumu kolaylaştıracak nitelikte bir uygulama kanunu olarak görülemez<sup>[77]</sup>.

Tazmin rejimini başarıyla uygulayan denizcilikte gelişmiş birçok devletin uygulama kanunlarına sahip oldukları görülmektedir. Türkiye hakkında henüz yürürlüğe girmedikleri bir dönemde dahi 1992 HSS ve 1992 FS’lerinin uygulanmasına dair bir kanunun bir an evvel hazırlanarak yürürlüğe konulması

[76] 5312 sayılı Kanun, 11/3/2005 tarihli ve 25752 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmasını müteakip üç ay sonra, 11/6/2005 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. 5312 sayılı Kanun’un yürürlüğe girmesinden sonra “Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kapsamında Mal Ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik” 26.4.2006 tarihli ve 26150 sayılı Resmî Gazete’de, “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği” de 21/10/2006 tarihli ve 26326 sayılı Resmî Gazete’de” yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

[77] 5312 sayılı Kanun’un eleştirisi hakkında geniş kapsamlı bir çalışma için bkz. Abdullahzade, C.: “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 58, S. 4, (2009), s. 693 vd.; Demir, İ.: “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S. 1, Ocak-Mayıs 2011, s. 239 vd.



gereği hissedilmiştir. Bu amaçla Mülga Denizcilik Müsteşarlığınca koordine edilerek hazırlanan kanun taslağı, Başbakanlığa sevk edilmiş ise de Çevre ve Orman Bakanlığının muhalefeti sebebiyle Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne gönderilememiştir<sup>[78]</sup>. Bu arada İskenderun Limanı'nda ULLA isimli geminin yüküyle birlikte batmasının kamuoyunda yarattığı endişelerin oluşturduğu bir atmosferde 5312 sayılı Kanun kabul edilmiştir. Ne yazık ki, Kanunun gerek hazırlık safhasında, gerekse parlamentodaki görüşmelerinde tazmin rejimine ilişkin milletlerarası sözleşmeler yeterince tartışma konusu yapılmamıştır. Başta Kanun'un sistematığı oldukça bozuk biçimde düzenlenmiş ve çok sayıda hatalı hükümlere yer verilmiştir. Böylece, Türkiye tazmin rejimine ilişkin müstakil bir uygulama kanununa sahip olma fırsatını kaçırmıştır.

5312 sayılı Kanunun bir uygulama kanunu niteliğinde olmaması, hatta 1992 HSS ve 1992 FS gibi tazmin rejimini düzenleyen milletlerarası sözleşme hükümleriyle açıkça çelişen hükümler ihtiva etmesi, Türkiye'nin tazmin rejimine tam olarak ve gerektiği gibi uyması önünde ciddi bir engel oluşturmaktadır.

## 2. Yeni Türk Ticaret Kanunu

13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu (YTTK), tazmin rejimine dair çok sayıda yeni ve değerli hükümler ihtiva etmektedir<sup>[79]</sup>. YTTK'nin en önemli özelliklerinden birisi, milletlerarası sözleşmelerle tam bir uyum içinde olmayı amaçlamasıdır. Bu amaç, Deniz Hukukunun yoğun biçimde milletlerarası karaktere sahip olmasının doğal bir sonucu olarak YTTK'nin "Deniz Ticareti" başlıklı 5. Kitabında daha açık bir şekilde görülmektedir<sup>[80]</sup>.

Türkiye, tazmin rejimine dair müstakil bir uygulama kanunu çıkarma fırsatını kaçırmışsa da, gelişmeleri yakından takip eden YTTK Bilim Komisyonunun

[78] Uygulama Kanunu Taslağı, ana hatları bakımından; 1992 HSS ve 1992 FS'lerinin uygulama alanı, Sözleşmelerin kıyasen ve münhasıran uygulanması, kılavuzlar için sorumluluk sınırı, kişisel sorumlulukta fon tesisi ve sorumluluğun sınırlandırılmayacağı hâller, hukuki sorumluluğa ilişkin teminat, faiz vs. konular ile sigorta ve mali güvence sertifikaları, 1992 Fonu'na yapılacak katkı paylarına ilişkin yükümlülük ve idari düzenlemeler ile görevli ve yetkili mahkeme gibi konularda yeni hükümler getirmekteydi. Söz konusu Kanun Taslağı, TTK Deniz Ticaret Alt Komisyon üyeleri Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi Doç. Dr. Kerim ATAMER ile Denizcilik Müsteşarlığı I. Hukuk Müşaviri İsmail DEMİR tarafından koordine edilmiş ve müştereken hazırlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, K.: Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006, s. 51-55; Atamer, K.: "1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı"na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Ünal Tekinalp'e Armağan, Bilgi Toplumunda Hukuk, C. I, İstanbul 2003, s. 849-905.

[79] YTTK, 14/2/2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak 1/7/2012 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

[80] Bkz. Adalet Bakanlığı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Ankara 2005, s. 378 vd.

gayretleri sonucu 1996 Protokolü dâhil 1976 Sözleşmesi, 1992 HSS ve 1992 FS hükümleri, uygulama kanunu taslağında mevcut çok sayıda hükümler birlikte YTTK'ya dâhil edilmiştir<sup>[81]</sup>. Böylece, isabetli biçimde 5312 sayılı Kanun'un uygulama kapsamı bakımından ortaya çıkabilecek sorunlar ile bir uygulama kanununun mevcut olmamasının doğurabileceği muhtemel sorunlar belirli ölçüde çözüme kavuşturulmuştur.

Diğer yandan, 1989 KS hükümleri başarılı biçimde uyarlanarak YTTK'ya dâhil edilmiştir. 1989 KS'nde düzenlenmeyen bazı meseleler açıklığa kavuşturulmuş, bu Sözleşme'nin verdiği yetkiler kullanılmıştır<sup>[82]</sup>.

### III- DEĞERLENDİRMELER

Kırk yılı aşkın bir zamandır uygulanan tazmin rejimi, mükemmel olmasa da bütün dünyada genel kabul görmüş ve uygulanmakta olan başarılı bir sistemdir. Tazmin rejiminin çoğu olaylarda makul biçimde çalıştığı görülmektedir. Özellikle bütün tazminat taleplerinin büyük bir kısmının dava yoluna gidilmeksizin barışçı yollarla çözümü, iyi bir emsal oluşturmaktadır<sup>[83]</sup>.

Tazmin rejimi, genişleme eğilimindedir. Başlangıçta tankerlerle dökme hâlinde taşınan petrol ve türevlerinin denize sızması sebebiyle meydana gelen kirlenme zararlarının tazmini esası üzerine kurulan rejim, 2001 BS'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte gemi bunker yakıtlarının yol açtığı kirlenme zararlarını da kapsamına almıştır. Tazmin rejimi, 1996 HNS yürürlüğe girdiğinde tehlikeli ve zararlı maddelerin yol açtığı kirlenme zararlarının nitelik ve kapsamının genişlemesine paralel biçimde önemli ölçüde büyümüş olacaktır.

Milletlerarası denizcilik camiası, IMO önderliğinde tazmin rejiminin aksaklıklarının giderilmesi ve geliştirilmesi amacıyla sürekli ve yoğun bir çaba içindedir. Tazmin rejimi, sorumluluk sınırlarının gittikçe artırılması sebebiyle sınırsız sorumluluğa doğru ilerlemekte, kirlenme zararının kapsamı genişlemektedir. Yakın gelecekte başta 1992 HSS ve 1992 FS olmak üzere rejimin kökten revize edilmesine yönelik fikirlerin milletlerarası platformlarda daha güçlü olarak tartışılması beklenmektedir.

[81] TTK Deniz Ticareti Alt Komisyonunun önerisi üzerine Bilim Komisyonu söz konusu milletlerarası sözleşme hükümlerinin YTTK Tasarısı'na alınmasına karar vermiş, bu çerçevede oluşturulan metin YTTK'nin "Deniz Ticareti" başlıklı Beşinci Kitabı "Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini" başlıklı Yedinci Kısma 1336 ilâ 1349. maddeleri olarak dâhil edilmiştir.

[82] Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, K.: "1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma", Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, C. I, İstanbul 2007, s. 807-889; Demir, Kurtarma, s. 280.

[83] Jacobsson, s. 32.

Türkiye, tazmin rejimine dair gelişmeleri daha yakından takip etmek, bu amaçla öncelikle tazmin rejimine tam uyum sağlamak zorundadır. Zira, yoğun deniz trafiğine konu önemli su yolları üzerinde bulunmakta olarak Türkiye, INDEPENDENTA (1999), NASSIA (1994), TPAO (1997) ve VOLGONEFT 247 (1999) gibi geçmişte ciddi deniz kazalarına sahne olmuş ve yaşanan deniz kirliliği sebebiyle büyük çevre zararlarına maruz kalmıştır. Bu olayların hiçbirinde zararlar, zamanında ve tatminkâr biçimde tazmin edilmiş değildir. Oysa tazmin rejimine dâhil devletlerde deniz kirlenmesi mağdurları, olayların büyük çoğunluğunda dava yoluna gitmeksizin özellikle 1971 ve 1992 Fonlarından zararlarını kısa sürelerde ve yeterli miktarlarda tazmin etme imkânına kavuşmaktadırlar.

Ne var ki, Türkiye, tazmin rejiminin büyük avantajlarına rağmen rejimi kuran milletlerarası sözleşmelere uzun yıllar ilgisiz kalmış, geçmişte yaşadığı ciddi deniz kirliliği olaylarından yeterli dersleri çıkartamamıştır. 1969 HSS'nin kabulü ile birlikte kurulmaya başlanan ve sürekli gelişen tazmin rejimine uyumda geç kalınması, tabiatıyla Türk deniz mevzuatının güncelliğini kaybetmesine ve zamanın gereklerine cevap verememesine yol açmıştır.

Kirlenme zararlarının zamanında ve yeterli biçimde tazmin edilememesi bir yana, tazmin rejimine tam uyum sağlanmaması, rejimin özünü oluşturan milletlerarası sözleşmelerin uygulanamaması, ülkemizin yeterli bilgi birikimi ve tecrübeye sahip olmasına engel olmaktadır. İlgili milletlerarası sözleşmeler uygulanmadığı, tazmin rejimine dair çıkması muhtemel uyuşmazlıklar mahkeme önüne getirilemediğinden içtihat oluşturulamamıştır. Keza, yakın zamana kadar idari makamlar, tazmin rejimine ilişkin düzenleme yapmaya ihtiyaç duymadıkları gibi parlamento da milletlerarası sözleşmelerin kurduğu rejime benzer şekilde iç hukukta herhangi bir kanuni düzenleme yapmamıştır.

Belirtilen olumsuzluklar, başta IMO olmak üzere denizciliğe dair milletlerarası platformlarda tazmin rejiminin ıslahı ve geliştirilmesine yönelik çalışmalarda Türkiye'nin aktif ve güçlü rol oynamasına, yeni fikirler üretmesine büyük engel oluşturmaktadır. Oysa günümüzde tazmin rejimi ve uygulaması, müstakil bir uzmanlık alanı hâline gelmiştir. Türkiye'nin tazmin rejimi içinde hak ettiği yeri alabilmesi, rejime tam olarak uyum sağlamanın yanı sıra bu alanda yeterli sayıda uzman personele sahip olmasını gerektirmektedir. Bu amaçla bir devlet politikası olarak tamamen deniz hukukçuları arasından yeterli sayıda uzman personelin yetiştirilmesi hususunda adımlar atılmalıdır. Bu bağlamda 1992 Fonu nezdinde uzman hukukçulara belirli süreler hâlinde staj yaptırılabilir veya bunlar çalıştırılabilir.

Tazmin fonları çalışmalarına etkin katılım sağlanmasında tazmin rejiminin kapsamındaki deniz kazalarının yakından takibi ve bu kazalara dair ayrıntılı bilgilere sahip olunması büyük öneme sahiptir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Bakanlık), Türk denizlerinde meydana gelip gelmediğini

dikkate almaksızın kirlenme zararı yaratan veya yaratması muhtemel deniz kazalarını hukuki cepheleleri dâhil bütün yönleriyle ayrıntılı biçimde incelenmeli ve araştırılmalı, elde edilecek verileri belirli periyodlarla kitap olarak ya da Bakanlık Web Sitesinde yayımlanarak kamuoyu ile paylaşmalıdır. Bu amaçla, “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Yönetmeliği”<sup>[84]</sup> ile “Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği”<sup>[85]</sup> hükümlerinden azami ölçüde faydalanılmalıdır.

Türkiye, tazmin rejimine tam manasıyla uyum sağlayamamışsa da son yıllarda fark edilir biçimde milletlerarası sözleşmelere taraf olma çabası içindedir. 1996 Protokolü, 2001 BS, 2003 TFS ve 1989 KS’ne taraf olunması, ayrıca YTTK’nun yürürlüğe girmesi küçümsenemez başarılarıdır. Bu olumlu gelişmelere ilaveten bir an evvel 2007 EKZ’ne taraf olunması için gerekli prosedür başlatılmalıdır. 1996 HNS ve 2010 HNS Protokolü’ne taraf olma konusunda aceleci olunmamalı, denizcilikte gelişmiş devletlerin yaklaşımları yakından takip edilmelidir. Ayrıca, bir hayli kompleks ve teknik meseleleri içeren HNS uygulamaları için bir alt yapı oluşturulmaya çalışılmalıdır. 2010 Protokolü’ne taraf olunmasında fayda bulunmakla birlikte taraf olma sürecinde, deniz yoluyla HNS taşımalarının genel deniz yoluyla taşımalarındaki oranı, deniz yetki alanlarında meydana gelen HNS hadiselerinin analizi ile doğan zararların büyüklüğü ve türleri gibi konularda teknik çalışmaların zaman geçirilmeksizin tamamlanmasında büyük fayda vardır<sup>[86]</sup>.

Türkiye, tarafı olduğu birçok milletlerarası sözleşmede yer alan ve hakkında çekince beyanında bulunmadığı zımni kabul usulüyle kabul edilen tadilatların yürürlüğü hakkındaki tartışmalarla ilgili olarak tercihini uygun bulma kanunu çıkarma yönünde kullanmıştır. Ne var ki, 1992 HSS ve 1992 FS’ndeki sınırların artırılmasına dair 2000 yılındaki kararlar için kabul edilen uygun bulma kanunlarının hazırlanmasında gerekli özen gösterilmemiş, söz konusu tadillerin Türkiye hakkında yürürlüğe girecekleri tarih, bu tadillerin yürürlük tarihlerine paralel biçimde düzenlenmemiştir. Böylece, belirtilen milletlerarası sözleşmelerin 2000 tadilatları, 1/11/2003 tarihinde yürürlüğe girdikleri hâlde uygun bulma kanunlarına göre Türkiye hakkında yürürlük tarihleri 12/7/2012’dir. Bu durum, gereksiz tartışmalara yol açacağı gibi Türkiye’nin başta IMO olmak üzere milletlerarası platformlardaki itibarına zarar verebilir. Ayrıca, bir uyuşmazlıkta mahkemelerin hangi sorumluluk sınırlarını uygulayacağı konusunda büyük tereddütler yaşamasına sebep olabilir.

[84] Bkz. 6/5/2013 tarihli ve 28639 sayılı Resmî Gazete.

[85] Bkz. 10/7/2014 tarihli ve 29056 sayılı Resmî Gazete.

[86] Demir, HNS, s. 240-241.

Zımnî kabul usulüyle ilgili olarak üzerinde durulması gereken bir diğer nokta ise Türkiye'nin bundan sonra zımnî kabul usulüne uygun şekilde kabul edilen ve yürürlüğe girdikleri kabul edilen tadilatlar için her seferinde ayrı bir uygun bulma kanunu çıkarmak zorunda olacağını kabulüdür. Bu çerçevede 1976 Sözleşmesi'nin 2012 tadilatları için de ayrı bir uygun bulma kanunu çıkarılması gerekmektedir. Böylece, Türkiye, basit ve pratik bir yürürlük usulü öngören zımnî kabul usulünün getirdiği faydalardan yararlanma imkânından vazgeçmiş olmaktadır.

YTKK'da yer alan sorumluluğun sınırlanması ve petrol kirliliği zararının tazminine dair hükümler, tazmin rejiminin uygulama kapsamı bakımından ortaya çıkabilecek sorunları belirli ölçüde çözüme kavuşturmakta ise de hâlâ müstakil bir uygulama kanununun yürürlüğe konulmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Öncelikle, petrol kirliliği zararının tazminine ilişkin hükümlerin asıl yerinin YTKK olmayıp müstakil bir kanunda konunun düzenlenmesinin daha uygun olacağı, acil bir ihtiyaç ve zorunluluk sonucu söz konusu hükümlere YTKK'da yer verildiği belirtilmelidir. Ayrıca, bir uygulama kanununda düzenlenmesi gerekip de YTKK'da yer verilemeyen ve hali hazırda hakkında hiçbir düzenlemenin mevcut olmadığı konular bulunmaktadır. Örneğin; tazmin rejiminin uygulanmasında denizcilikten sorumlu idarenin genel olarak düzenleme yapma yetkisine, mali güvence belgesinin verilmesi usullerine, sigorta veya diğer mali güvence verebilecek kurumların niteliklerine, tazmin fonlarına yapılacak bildirimlere, özellikle; bildirim yükümlülüğüne aykırı davranışlar, mali güvence belgesi bulunmayanlar ile tazmin fonlarına katkı paylarını ödemeyenler hakkında uygulanacak idari ve cezai yaptırımlara, idari denetim ve uygulamadan kaynaklanan ihtilafların çözümünde görevli ve yetkili mahkemelere dair konuları düzenleyen hiçbir kanuni hüküm mevcut değildir. Nitekim, 1992 HSS ile 2001 BS gereği çıkartılacak sigorta veya mali güvence sertifikalarıyla ilgili olarak konu, Bakanlıkça yürürlüğe konulan iki adet yönerge ile düzenlenmeye çalışılmaktadır<sup>[87]</sup>.

Hazırlanacak müstakil uygulama kanununda sadece 1992 HSS ve 1992 FS değil, 2003 TFS, 2001 BS ve 2007 EKS hükümleri de dikkate alınmalıdır. Ayrıca, 1992 HSS ve 1992 FS'ne ilişkin hükümler, YTKK'dan çıkarılmalı, yukarıdaki paragrafta zikredilen konuları düzenleyen hükümler, bir bütün hâlinde kanuna derç edilmelidir. 1996 HNS veya 2010 HNS Protokolü yürürlüğe girdiklerinde bu belgeler de dikkate alınarak gerektiğinde kanun değişikliğine gidilmelidir. Uygulama kanunu tercih edilmediğinde YTKK'da şimdilik 2001 BS ve 2003 TFS olmak üzere yürürlüğe girdikleri takdirde 1996 HNS, 2010

[87] Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına ait 19/12/2013 tarihli ve 1997 sayılı, 19/12/2013 tarihli ve 1998 sayılı yönergeler.

HNS Protokolü ile 2007 EKS hükümleri dikkate alınarak tadilata gidilmesi kaçınılmazdır.

Uygulama Kanunu çalışmalarına paralel biçimde 5312 sayılı Kanunda esaslı tadilatlarla gidilmelidir. 5312 sayılı Kanun, çok sayıda çelişkili hükümlerle birlikte tazmin rejiminin özünü oluşturan tarafı olduğumuz milletlerarası sözleşme hükümlerine açık aykırılıklar barındırması sebebiyle Türkiye'nin tazmin rejimine tam uyum sağlaması önünde ciddi bir engel oluşturmaktadır. Bu sebeple söz konusu Kanunun kapsamı "acil durumlarda müdahale" ile sınırlı tutulmalı, deniz kirliliğine bağlı hukuki sorumluluk ve tazminata dair hükümler, tamamen Kanun'dan çıkarılmalıdır.

Uygulama Kanununa bir alternatif olarak 2006 yılında Mülga Denizcilik Müsteşarlığı koordinasyonunda hazırlanan Deniz Emniyeti Kanun Taslağı'nın ihya edilerek yasallaşması üzerinde durulabilir. Günümüzde deniz emniyeti kavramı, sadece denizde seyrüsefer emniyetini değil, aynı zamanda deniz kirliliği ve enkaz kaldırmayı da kapsar şekilde anlaşılmaktadır. Bu anlayış içinde hazırlanan Deniz Emniyeti Kanun Taslağı'nda tazmin rejiminin uygulanmasına yönelik hükümlere yer verilebilir. Şüphesiz bu alternatifte de YTTK'nun petrol kirliliğine ilişkin hükümlerinin buradan çıkartılması gerekmektedir. Böylece tazmin rejimi daha sistematik biçimde düzenlenebilir.

Türkiye'nin tazmin rejimine yeterince uyum sağlayamamasının en önemli sebeplerinden birisi, sağlam, istikrarlı ve uzun dönem denizcilik politikalarına sahip olmamasıdır. Hâlâ denizcilik idaresinin teşkilatlanmasında tereddütler yaşanması, denizciliğin müstakil bir teşkilat içinde düzenlenmemesi bunun açık bir göstergesidir. Denizcilik Müsteşarlığının lağvedilerek geçmişte olduğu üzere sadece ismi içinde denizcilik kelimesine yer verilen "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" bünyesi içinde denizcilik işlerinin hızlı ve verimli biçimde yürütülmesi, müstakil ve uzun dönem denizcilik politikalarının oluşturulması, mümkün görünmemektedir. Diğer yandan, 2013 yılında gerçekleştirilen 11. Ulaştırma Şurası Raporunda millî ve milletlerarası mevzuat hedeflerine dair hiçbir açıklamaya yer verilmemiş olması, düşündürücüdür<sup>[88]</sup>.

[88] Bkz. <<http://anadoluraylisisistemler.org/tr/content/11-ulasirma-surasi-sonuc-raporu/189>>.

## SONUÇ

**T**ürkiye, son yıllarda dikkat çeken çabalarına rağmen hızla gelişen ve değişmekte olan tazmin rejimine tam anlamıyla uyum sağlamakta geç kalmış, tazmin rejimi içinde hak ettiği yeri alamamıştır. Tazmin rejimi içinde aktif rol alınarak öncü ve fikir üreten bir konumda olunmalıdır. Bu amacın gerçekleştirilmesi, ciddi bilgi birikimi, tecrübe ve uygulamaya bağlıdır. Türkiye, bu uğurda rejimi kuran ilgili milletlerarası sözleşmeleri ve uygulamayı yakından takip etmeli, bu sözleşmelere ileri düzeyde vakıf olmalıdır. Özellikle milletlerarası kirlenme fonlarıyla yapılacak yakın işbirliği ve kirlilikle sonuçlanan deniz kazaları hakkında tesis edilecek güçlü bir veri tabanı büyük önemi haizdir.

Türkiye, denizciliğin milletlerarası niteliğini ve stratejik önemini dikkate alarak tazmin rejimi içinde belirtilen amaçlara ulaşabilmek için sağlam, istikrarlı ve uzun dönem denizcilik politikalarını oluşturmalı, bunlara sıkı sıkıya bağlı olmalıdır. Başta tadil edilmiş hâlleri dâhil tazmin rejimini kuran sözleşmeler olmak üzere ilgili diğer milletlerarası sözleşmelere gecikmeksizin taraf olunması, böylece milletlerarası deniz hukukuyla tamamen entegre olunması, bu çerçevede millî hukukta yapılacak düzenlemelerin belirlenmesi ve denizcilik meselelerini bağımsız şekilde yürütecek bir idari yapının oluşturulması, bu politikaların öncelikleri arasında yer almalıdır.

## KAYNAKÇA

## I. KİTAP VE MAKALELER

- Abdullayev, C.: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki – Sorumluluk – Zararın Tazmini)*, Ankara 2005.
- Abdullahzade, C.: "Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 58, S. 4, (2009), s. 693 vd.
- Atamer, K.: *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra*, İstanbul 2006.
- Atamer, K.: "1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı"na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi", *Ünal Tekinalp'e Armağan, Bilgi Toplumunda Hukuk*, C. 1, İstanbul 2003, s. 849 vd.
- Atamer, K.: "1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma", Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, C. 1, İstanbul 2007, s. 807 vd.
- Ataol, H.: "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 57 vd.
- Bayamlioğlu, E.: "1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar", *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 4, S. 1 – 2, Mart – Haziran 1999, s. 129 vd.
- Can, M.: "Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediyi Meselesi", XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (9-10 Haziran 2000), Ankara 2000, s. 191 vd.
- Chau, W.: "Liability and Compensation for Bunker Pollution", *The Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 33, No. 5, October 2002, s. 553 vd.
- Çetingil, E.: "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı", *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 3, S. 1 – 2, Mart – Haziran 1998, s. 3 vd.
- Demir, İ.: *Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, Ankara 2010 (Anılış: Kurtarma).
- Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013.
- Demir, İ.: "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmede 2003 Tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler", *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 3, S. 1, Ocak-Haziran 2012, s. 213 vd.
- Demir, İ.: "1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme'de 2010 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. XXVII, S. 3, Eylül 2011, s. 199 vd. (Anılış: HNS).
- Demir, İ.: "Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi", *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 2, S. 1, Ocak-Mayıs 2011, s. 239 vd.
- Faurea, M. – Hui, W.: "Financial Caps for Oil Pollution Damage: A Historical Mistake?", *Marine Policy*, Vol. 32, (2008), s. 592 vd.



- Gurumo, T. S. – Han, L.: “The Role and Challenge of International Oil Pollution Liability Legislations in the Protection of Marine Environment”, *International Journal of Environmental Science and Development*, Vol. 3, No. 2, April 2012, s. 183 vd.
- Günay, B.: “1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. XXVII, (2011), s. 51 vd.
- Güner-Özbek, M.: “The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Springer – Verlag Berlin Heidelberg 2008.
- İlgin, C.: *Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon’un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003.
- İlgin, S.: “LLMC (Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumlulukların Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme) Hakkında”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 3, S. 1-2, Mart – Haziran 1998, s. 67.
- Jacobsson, M.: “The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 32, No. 1, Winter 2007, s. 1 vd.
- Kara, H.: *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na 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.
- Kender, R. – Çetingil, E. – Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler*, C. 1, B. 14, İstanbul 2014.
- Ling, Z.: *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Springer 2007.
- Mason, M.: “Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime”, *Marine Policy*, Vol. 27, (2003), s. 1 vd.
- Ooesterveen, W.: “Some Recent Developments regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution – from the Perspective of an EU Member State”, *Environmental Law Review*, Vol. 6., (2004), s. 223 vd.
- Özçayır, Z. O.: “The “Erika” and its Aftermath”, *International Maritime Law*, Vol. 7, No. 7, September 2000, s. 230 vd.
- Özman, A.: *Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul 1984.
- 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*, Vol. 58, No. 1-2, January 2008, s. 307 vd.
- Pawlow, J.: “Liability for Shipments by Sea of Hazardous and Noxious Substances”, *Law and Policy International Business*, Vol. 17, (1985), s. 459 vd.
- Sav, Ö.: *Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği*, Ankara 2001.
- Somers, E. / Gonsales, G.: “The Consequences of the Sinking of the M/S ERIKA in European Waters: Towards a Total Loss of International Shipping Law?”, *The Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 41. No. 1, January 2010, s. 57 vd.
- Tütüncü, A.: *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*, Yenilenmiş B. 3, İstanbul 2004.

Ünan, S.: "Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu, 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma-Yardıminin Müşterek Avarya Olup Olmayacağı", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 639 vd.

## II. RAPORLAR

Adalet Bakanlığı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Ankara 2005.

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

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

IMO LEG 19/14, April 24, 2012, [Annex 2, Resolution Leg. 5(99)].

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

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

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

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

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

## III. İNTERNET KAYNAKLARI

<<http://anadoluraylisistemler.org/tr/content/11-ulastirma-surasi-sonuc-raporu/189>>.

<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>>.

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

<[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D21262/9711.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21262/9711.pdf)>.

<<http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#145-2012-190-March>>.

<[http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010\\_e.pdf](http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf)>.

<<http://www.intertanko.com/conferences/tankerevent2000/Erika.html>>.