

T.C
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

PETROL TANKERİ KAZALARININ DENİZ
ÇEVRESİNE ETKİLERİ VE TAZMİN SİSTEMİ

DENİZCİLİK UZMANLIK TEZİ

Melik Çağrı KÜÇÜKYILDIZ, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Danışman
Emre DİNÇER, Daire Başkanı
Mart, 2014

T.C
ULAŖTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI

PETROL TANKERİ KAZALARININ DENİZ
ÇEVRESİNE ETKİLERİ VE TAZMİN SİSTEMİ

DENİZCİLİK UZMANLIK TEZİ

Melik Çağrı KÜÇÜKYILDIZ, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Danışman
Emre DİNÇER, Daire Başkanı
Mart, 2014

Görev Yaptığı Birim: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tezin Teslim Edildiği Birim: Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Melik Çağrı KÜÇÜKYILDIZ tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “Petrol Tankeri Kazalarının Deniz Çevresine Etkileri ve Tazmin Sistemi” başlıklı tez Bakanlığımız Sınav Kurulu tarafından kabul edilmiştir.

Kurul Üyesi

Adı-Soyadı-İmza

.....

Kurul Üyesi

Adı-Soyadı-İmza

.....

Kurul Üyesi

Adı-Soyadı-İmza

.....

Kurul Üyesi

Adı-Soyadı-İmza

.....

Kurul Üyesi

Adı-Soyadı-İmza

.....

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	i
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
KISALTMA LİSTESİ.....	viii
EK LİSTESİ.....	ix
1. GİRİŞ	1
2. TANKERLER VE TANKER KAZALARI.....	5
2.1. Tankerler ve Çeşitleri	5
2.2. Dünyada Petrol Piyasası ve Buna Bağlı Tanker İhtiyacı	7
2.3. Ham Petrol ve Petrol Ürünlerinin Ana Ticaret Güzergâhlarındaki Hareketi	9
2.4. Türk Boğazları ve Boğazlardan Geçen Tanker İstatistikleri	11
2.5. Tanker Kazalarının Sebepleri	15
2.6. Dünyada Önemli Tanker Kazalarının Tarihçesi.....	18
2.7. İstanbul Boğazı'nda Meydan Gelen ve Deniz Kirliliğine Yol Açan Önemli Tanker Kazalarının Tarihçesi	20
3. TANKER KAZALARININ ÇEVRESEL ETKİLERİ.....	22
3.1. Petrolün Denizle Etkileşimi.....	22
3.2. Petrol Kirliliğinin Zararları	23
3.3. Dünyada Petrol Tankeri Kazalarının Çevresel Etkilerine Örnek: Exxon Valdez Deniz Kazasının Çevresel Zararları	26
3.4. Türkiye'de Meydana Gelen Tanker Kazalarının Çevresel Etkilerine Örnekler	27
4. TANKER KAZALARININ EKONOMİK ETKİLERİ	29
4.1. Örneklerle Tanker Kazalarının Ekonomik Etkileri	30
5. TANKER KAZALARI ZARARLARININ TAZMİNİ	33
5.1. Uluslararası Sözleşmeler	35
5.1.1. Hukuki Sorumluk Sözleşmesi (CLC-69).....	35
5.1.2. Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Uluslararası Fonun Kurulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme ve Uluslararası Tazmin Fonu (Fund 71)	40
5.1.3. Hukuki Sorumluk Sözleşmesi 1992 Protokolü (CLC-92).....	43
5.1.4. 1992 Fon Sözleşmesi (FUND 92).....	49
5.1.5. 2003 Ek Fon Protokolü	60
5.1.6. Uluslararası Tazmin Sisteminde Yeni Düzen -STOPIA ve TOPIA	67
5.1.7. Alternatif Tazmin Sistemleri	69
5.2. Uluslararası Tazmin Sisteminin Uygulanmasında Türkiye'deki Mevzuat	74
5.2.1. 5312 Sayılı Kanun	74
5.2.2. 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği.....	82
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	88
KAYNAKLAR	97
ÖZGEÇMİŞ	100

ÖNSÖZ

Tez danışmanım Emre DİNÇER'e, Londra'da tezimin konusu ile ilgili toplantı ve seminerlere katılım sağlayarak bilgi ve tecrübe birikimimi artırmamda katkıda bulunan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü yöneticilerine, kaynaklara erişmemde yardımcı olan Alper KEÇELİ ve Hakan PEKŞEN'e; çalışmalarımda bana büyük desteği olan eşim Seçil'e, annem ve babama, tezimi yazarken bana müsaade eden oğlum Alp Tuğrul'a teşekkürü borç bilirim. Bu çalışmanın her şeyin en iyisini hak eden ülkemizde meydana gelebilecek bir petrol kirliliği kazası durumunda zararların en kapsamlı ve verimli şekilde tazmin edilmesi hususunda başta Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olmak üzere ilgili idare ve mahkemeler ile uygulayıcılara katkıda bulunmasını umut ederim.

Melik Çağrı KÜÇÜKYILDIZ

PETROL TANKERİ KAZALARININ DENİZ ÇEVRESİNE ETKİLERİ VE TAZMİN SİSTEMİ

(Denizcilik Uzmanlık Tezi)

Melik Çağrı KÜÇÜKYILDIZ

T.C

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Mart, 2014

ÖZET

Ham petrol ve petrol ürünleri, kimya endüstrinin gelişimine bağlı olarak ürünler ve hizmetlerin çeşitlenmesiyle, günümüzde oldukça yaygın bir şekilde kullanılır olmuştur. Petrol, doğası gereği rezervlerin bulunduğu dünyanın belirli bölgelerinde çıkarılmakta ve bu merkezlerden çeşitli ulaştırma türleriyle sevk edilmektedir. Denizyolu taşımacılığı dünyada en ekonomik ve yaygın olarak kullanılan taşıma türüdür. Petrol taşımacılığında da denizyolu ilk sırada yer almaktadır. Deniz yolu taşımacılığı ekonomik olmakla birlikte çevresel riskleri de beraberinde getirmektedir. Geçmişte yaşanan tanker kazaları; petrolün, başta deniz çevresi olmak üzere doğayı; bölgede yaşayan insanları, gerek sağlık gerekse ekonomik açılardan olumsuz etkilediğini ortaya koymuştur. Tanker kazalarında, petrol kirliliğinin oluşmadan önce engellenmesi temel hedef olmakla birlikte, önlenemeyen kazaların ardından ortaya çıkan zararların giderilmesi, doğa ve insanın maruz kaldığı zararların tazmin edilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada petrol kaynaklı tanker kazalarının çevresel etkileri ortaya konulmakta, deniz ve çevresine verdiği zararlar irdelenmekte, ardından 1967'de meydana gelen

Torrey Canyon kazasıyla oluşturulmaya başlanan ve 2003 yılında günümüzdeki şekli verilen uluslararası tazmin sistemi mevzuat ve işleyiş açısından incelenmekte, bu mevzuatın Türkiye'deki mevzuat açısından durumu ortaya konularak uygulanması ve verimliliği tartışılmaktadır.

**THE EFFECTS OF OIL TANKER ACCIDENTS TO THE MARINE
ENVIRONMENT AND COMPENSATION SYSTEM**

(Thesis of Maritime Expert)

Melik Çağrı KÜÇÜKYILDIZ

REPUBLIC OF TURKEY

MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS AND COMMUNICATIONS

March, 2014

ABSTRACT

Depending on the increase in the variety of products and services resulted from the development of the chemical industry, crude oil and oil products have been used extensively. Therefore dependency to oil has been increased. Oil has been produced in the certain parts of the world based on its nature and is transported via various transport modes from these regions. Maritime transport is the most economic and extensively used transport mode in the world. Similarly maritime is the leading mode for oil transport. Even though maritime transport is the economic mode, it brings many risks for environment. The incidents that occurred in the past have proved that oil pollution affects primarily marine environment but also people that live in the affected region in terms of health and economy directly. Therefore presenting the impacts of oil pollution to nature and human will increase the awareness on the necessity for taking precautions against it. On the other hand it is main objective to prevent the pollution before it occurs but also recovering the impacts by compensating the nature and human

that are exposed to the pollution is necessary. In this study, the environmental impacts of tanker accidents have been introduced, the harm to sea and its environment has been evaluated, then the international compensation system, which was initiated in 1967 with Torrey Canyon accident then finalized in today's form in 2003, has been analyzed in terms of legislation and operation, the status of this system in the Turkish law has been set forth and its application and productivity has been examined.

ÇİZELGE LİSTESİ	Sayfa
Çizelge 2.1. Tankerlerin DWT bazında sınıflandırılmaları	6
Çizelge 2.2. Tanker kazalarının sebepleri ve oluş şekilleri (1974-2013)	17
Çizelge 2.3. İstanbul Boğazı'nda meydana gelen önemli tanker kazaları	21
Çizelge 5.1. Türkiye'nin uluslararası tazmin sisteminde aldığı petrol miktarı	64
Çizelge 5.2. Türkiye'nin uluslararası tazmin sistemine yaptığı katkı miktarı	65
Çizelge 5.3. Uluslararası tazmin sisteminde azami tazmin değerleri	67

ŞEKİL LİSTESİ	Sayfa
Şekil 2.1. Dünya petrol talebinin GSMH ve taşımacılıkla ilişkisi	7
Şekil 2.2. Dünya petrol rezervlerinin son 10 yıldaki değişimi	8
Şekil 2.3. Yıllara göre adet ve DWT bazında tanker piyasası	8
Şekil 2.4. Ana petrol hareketleri 2012	10
Şekil 2.5. İstanbul Boğazı'ndan geçen tanker sayısı 2003-2013	12
Şekil 2.6. İstanbul Boğazı'ndan tankerlerle geçen tehlikeli yük miktarı 2003-2013	13
Şekil 2.7. Çanakkale Boğazı'ndan geçen tanker sayısı 2003-2013	13
Şekil 2.8. Çanakkale Boğazı'ndan tankerlerle geçen tehlikeli yük miktarı 2003-2013.....	14
Şekil 3.1. Petrolün Denizle Etkileşimi	23

KISALTMA LİSTESİ

Bu çalışmada kullanılmış bazı kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklama
CLC 69	1969 Tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
CLC 92	1992 Tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
DWT	Gemilerin Yük Taşıma Kapasitesi
FUND 71	1971 Tarihli Fon Sözleşmesi
FUND 92	1992 Tarihli Fon Sözleşmesi
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GT	Geminin Kapalı Hacimlerinin Ölçüsü
HNS	Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla Bağlantılı Zararların Tazmini ve Sorumluluğuna İlişkin 1996 Tarihli Uluslararası Sözleşmenin 2010 Protokolü
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IOPC	Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu
MARPOL	1978 Protokolü ile Değişik, 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme
MBD	Günlük Milyon Varil
OPA 90	1990 Tarihli Petrol Kirliliği Yasası
OPRC 90	1990 Tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme
P & I	Koruma ve Tazmin Sigortası
SDR	Özel Çekme Hakkı
STOPIA	Küçük Tanker Malikleri Tazmin Anlaşması
TOPIA	Tanker Malikleri Tazmin Anlaşması
UDHB	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
ULCC	Ultra Büyük Ham Petrol Tankeri
VLCC	Çok Büyük Ham Petrol Tankeri

EK LİSTESİ

EK 1: 5312 Sayılı Kanun uygulanırken uluslararası mevzuatla çelişen ve düzeltilmesi gereken hususlar ve öneriler tablosu

EK 2: 5312 Sayılı Kanunun uluslararası mevzuatla uyumlaştırılması hususunda düzenleme önerileri

EK 3: 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliğinin uluslararası mevzuatla uyumlaştırılması hususunda düzenleme önerileri

1.GİRİŞ

Petrol ve yan ürünleri sahip olduğu özellikler ile tehlikeli madde olarak kabul edilmektedir. Sıvı halde tankerler ile deniz yoluyla taşınmaları endüstrinin gelişmesiyle daha da yaygınlaşmış, özellikle kimya alanındaki bilimsel kalkınma ile petrol ürünlerinden oluşan tehlikeli madde yelpazesi genişlemiş, petrol en önemli hammadde haline gelmiştir. Bugün insanoğlunun ihtiyaçları doğrultusunda tankerlerde taşınmakta olan petrol ve yan ürünleri gittikçe artan oranda deniz yoluyla taşınmakta iken, bu durumun beraberinde getirdiği riskler de artmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı diğer taşıma türleri arasında hem ekonomik, hem de çevreci olmakla birlikte, bir seferde yüksek miktardaki yükün uzak mesafelere taşınmasına fırsat vermektedir. Dünyadaki deniz ticareti oranına bakıldığında ekonomik kriz dönemleri hariç sürekli bir artma eğilimi izlenmektedir. 2012 yılında dünyada yüklenen toplam yük miktarı 9,2 milyar tondur. Oysa bu değer endüstri ürün yelpazesinin gelişmeye başladığı 1980 yılı için, 3,7 milyar ton; 1990 yılı için 4 milyar ton ve 2000 yılı için ise 6 milyar ton idi. Öte yandan dünya deniz ticaretinin %90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır. 2012 yılı verilerine göre Türkiye'de ise bu oran benzer şekilde ihracat için %75,7; ithalat için ise %93,4'tür [1, 2].

Endüstriyel kalkınmanın ardından bilim dünyasının insanların hizmetine sunduğu ürünler arttıkça hava ve kara yoluna nazaran en ekonomik taşıma yolu olan deniz yolunun kullanımı da artmıştır. Ancak bu durum beraberinde belirli riskleri de getirmektedir. Deniz yolunda taşınan ürün yelpazesi genişlemekte, gemilerin hızları, boyutları artmakta, buna bağlı olarak da taşımacılık esnasında meydana gelen kazalarla deniz çevresinin kirlenmesi de artmaktadır.

Dünyada gelişen ekonomilerin ihtiyaç duyduğu enerji çeşitli yollardan karşılanırsa da, petrol ve yan ürünlerine bağımlı hale gelen endüstriyel gelişim petrol ihtiyacını günden güne artırmaktadır. Petrol ise dünyanın belirli bölgelerinde rezervler halinde bulunduğundan,

enerjinin taşınması gereği ortaya çıkmıştır. Nitekim petrol arz ve talep dinamiklerine paralel olarak, 2012 yılında dünya ham petrol taşımacılığı bir önceki yıla göre %1,3 oranında artarak 55,3 milyon bpd (Günde Milyon Varil) hacmine ulaşmıştır. Bununla beraber bu ham petrol taşımacılığının yaklaşık üçte ikisi tankerlerle denizyoluyla taşınmıştır. 2012 yılında tankerlerle taşınan toplam ham petrol 1,78 milyar tondur [1].

Dünyanın %71'i denizlerden oluşmaktadır. Dolayısıyla denizleri tehdit eden çevre kirliliği dünyayı tehdit etmektedir. Denizin doğası gereği bir yerden başka bir yere hareket eden su kütlesi nedeniyle kirlilik aslında yalnızca başladığı bölgeyi etkilemez. Deniz kirliliği günümüzde dünyayı tehdit eden en önemli sorunlardan biri haline gelmektedir. Deniz kirliliğinin çeşitli nedenleri vardır. İnsan hayatının olduğu hemen hemen her yerde endüstriyel faaliyetler neticesinde ortaya çıkan atıklardan, denizde faaliyet gösteren balık çiftliklerine kadar birçok neden gösterilebilir. Denizleri kirleten maddelerin başında petrol ve petrol ürünleri gelmektedir. Denizin petrol ile kirlenmesinin en büyük nedeni taşımacılıkta kazalar sonucu denize dökülmesidir.

Petrol, hem gemilerde yakıt olarak kullanılmakta, hem de yük olarak taşınmaktadır. Dolayısıyla denizler üzerinde hareket eden herhangi bir araç tarafından kirliliğe maruz bırakılabilmektedir. Petrol ve ürünleri hidrokarbon özelliğinde olduğundan denizin doğal yapısını bozmakta, içerisinde yaşayan canlılara zarar vermekte, ayrıca rüzgâr ve akıntı etkisiyle hızla dağılabilmektedir. Petrolün doğadan tamamen temizlenebilmesi neredeyse imkânsızdır. Denize sızan petrolün kontrol altına alınabilmesi mümkünken, vereceği tahribatın tamamen giderilmesi çok güçtür.

Bugün ULCC (Ultra Large Crude Carrier) sınıfında yer alan ham petrol tankerleri 350.000 ton ve daha üzeri petrolü taşıyabilmektedir. Tankerlerin makine güçleri, boyutlarıyla orantılı olarak artırılarak, daha uzun mesafelere tek seferde yüz binlerce ton petrol kıtalar arasında taşınabilir hale gelmiştir. En büyük tonajlı tankerler ise 550.000 ton ham petrolü bile taşıyabilmektedir. Kalkınma yolunda ilerleyen insanlık artan petrol ihtiyacı ile denizleri daha önce hiç olmadığı kadar tehdit eder hale gelmiştir. Günümüzde tanker boyutlarının büyük bir

hızla artması sonucu genellikle insan kaynaklı tanker kazaları deniz çevresinde facialara yol açmıştır.

Deniz yolu taşımacılığı doğası gereği uluslararası özelliği haizdir. Tankerle bir ülkeden diğer ülkeye petrol ve ürünlerini taşıırken petrol kirliliği ile sonuçlanabilecek bir kaza durumunda ortaya çıkabilecek mali sorumluluk bir ülkenin bütçesini dahi aşabilecek nitelikte olabilir. Küçük bir kirlilik olayı bile uluslararası hukuku, politikaları etkileyebilir. Çünkü denizin kirlenmesi, doğaya hem geri dönüşü olmayan zararlar verebilmekte, hem de ülkelere mali yükümlülükler getirmektedir. Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin artan boyutları, tanker facialarının çevresel sonuçları hem kıyı devletini, hem de kıyıdaş devletleri etkilemektedir.

Deniz kirliliğinin uluslararası boyutuna bağlı olarak, deniz çevresinin korunması, meydana gelebilecek herhangi bir kazada müdahale edilmesi ve bunun yanı sıra kaza sonrasında ortaya çıkan zararların tazmini konularında uluslararası yasal düzenlemeler getirilmiştir. Bu uluslararası düzenlemelere taraf olan devletler iç hukuklarına ilgili mevzuatı tatbik etmek suretiyle çevresel zararların tazmini yoluna giderler.

“Deniz kirliliği sorununun, uluslararası kamuoyunun gündemine ağırlıklı olarak girmesi 1960’lı yıllara rastlamakla birlikte, deniz yolu ile taşımacılıktan kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin girişimlerin çok daha eskilere dayandığı görülmektedir. 1920’li yılların başlarında ulusal hukuk sistemlerinde kabul edilen düzenlemelerle önlenmeye çalışılan deniz yolu ile taşımacılıktan kaynaklanan petrol kirliliği sorunu, kapsamlı yapısı ve tek başına ulusal düzenlemelerle çözülemeyecek bir sorun olması nedeniyle uluslararası işbirliğini zorunlu kılmıştır. II. Dünya Savaşı öncesindeki girişimlerin özellikle ekonomik ve siyasi nedenlerden dolayı sonuçsuz kalmasına rağmen, deniz yolu ile taşımacılıktan kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi konusunda savaşın sonrasında önemli başarılar elde edilmiştir. 1967 yılında yaşanan “Torrey Canyon Olayı” ile uluslararası toplumun gündemine ağırlığını koyan deniz yolu ile taşımacılıktan kaynaklanan petrol kirliliği, günümüze kadar güncelliğini kaybetmemiştir.” [3].

Tez çalışmasında öncelikle dünyada ve Türkiye’de meydana gelmiş petrol kazaları, kaza nedenleri, kazanın deniz çevresine ve ekonomiye verdiği zararlar, petrol tankeri kazasından sonra meydana gelen çevresel zararların tazmin sistemlerine yönelik mevzuat ve prosedürler incelenmekte; tazmin sistemlerine dair yerel mevzuatın verimliliği araştırılarak, uluslararası ve ulusal sistemin karşılaştırılması suretiyle tanker kazaları sonrasında yaşanabilecek çevre felaketlerinin tazmin edilmesindeki süreç sorgulanmaktadır.

2. TANKERLER VE TANKER KAZALARI

2.1. Tankerler ve Çeşitleri

Tanker, denizde ve iç suyollarında dökme halde sıvı yüklerin taşınması için kullanılan araçtır. Tankerler taşıdığı sıvı yüklere göre petrol tankeri, kimyasal tanker ve sıvılaştırılmış gaz tankeri olmak üzere üç ana grupta çeşitlendirilirler. Tankerlerin kullanımı 19. yüzyıl sonlarına kadar dayanmaktadır. İlk tankerler petrol endüstrisinde kullanılmıştır. Rafine edilen ham petrol işlenerek müşteri ülkelere satılmıştır. Tankerlerin taşıdıkları ürünler teknolojik gelişmelere bağlı olarak değişikçe yapıları da özelleşmiştir. Örneğin sıvılaştırılmış gaz taşıyan bir tankerin üzerinde depolama tanklarının yanı sıra soğutma üniteleri de bulunmaktadır.

Çalışmaya konu olan petrol tankerleri ise Uluslararası Tazmin Sözleşmelerinde (CLC 69, CLC 92, FUND 92 ve Protokolleri) belirtilen “kalıcı kirliliğe neden olan” petrol ve ürünlerini dökme halde taşırlar. Petrol tankerleri ise ham petrol tankeri ve ürün tankeri olmak üzere ikiye ayrılır. Ürün tankerleri ham petrolün işlenmesiyle elde edilen yan ürünleri taşır. Ürün tankerleri ham petrol tankerlerine nazaran nispeten küçük boyuttadır. Petrokimya ürünleri için kullanılır. Ham petrol tankerleri ile ekonomik olabilmesi için tek seferde daha büyük miktarlarda yük taşınır.

Ham petrol tankerleri boyutları son yıllarda artan enerji ihtiyacına binaen oldukça artmıştır. Bu yüzden tankerleri yük taşıma kapasitesi birimi olan DWT (Deadweightton) cinsinden sınıflandırma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. (Çizelge 2.1)

Çizelge 2.1. Tankerlerin DWT bazında sınıflandırılmaları

10,000–24,999 DWT	Genel Amaçlı Tanker
25,000–44,999 DWT	Orta Boyutlu Tanker
45,000–79,999 DWT	Büyük Boyutlu Tanker 1(LR1)
80,000–159,999 DWT	Büyük Boyutlu Tanker 2(LR2)
160,000–319,999 DWT	Çok Büyük Ham Petrol Tankeri (VLCC)
320,000–549,999 DWT	Ultra Büyük Ham Petrol Tankeri (ULCC)

Dünya petrol ihtiyacı artmakta olduğu için buna bağlı petrol arzı da artmaktadır. Bu artışı dengeleyebilmek için petrol tankerlerince taşınan yük miktarı artmaktadır. Dolayısıyla daha kısa zamanda daha çok yükü taşıyabilmek için tankerler de bu oranda geliştirilmektedir. Ancak dünyanın önemli kanal ve boğazları tanker boyutlarını engelleyen öncelikli etmendir. Örneğin İstanbul ve Çanakkale Boğaz'ından geçen tankerlerin su çekimleri * Boğazlar'ın derinliği ile sınırlanmaktadır.

Su çekimleri belirli bir değerin üzerindeki tankerler karadaki limanlara yanaşmak yerine, açık denizdeki şamandıralara yanaşırlar. Özellikle ham petrol yükleyen/tahliye eden tankerlerin su çekimleri büyük olduğundan karadaki tanklarla deniz dibinden bağlantısı olan şamandıralar üzerinde bulunan kollarla tankerlerin ürün hattı bağlanarak yük elleçlenmesi gerçekleştirilir. Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de bu sistem kullanılmaktadır. Bu çeşit elleçleme tankerler için manevra açısından daha kolay olmasına rağmen, olası bir petrol döküntüsünde ortaya çıkacak deniz kirliliğinin sonuçları daha vahim olmaktadır. Zira sahildeki bir terminal rıhtım, mendirek gibi kara unsurlarıyla çevrili olduğundan kirliliğin kontrol altında tutulması daha kolayken, açık denizde rüzgâr ve akıntının etkisi petrol dağılması için daha etkili olacaktır.

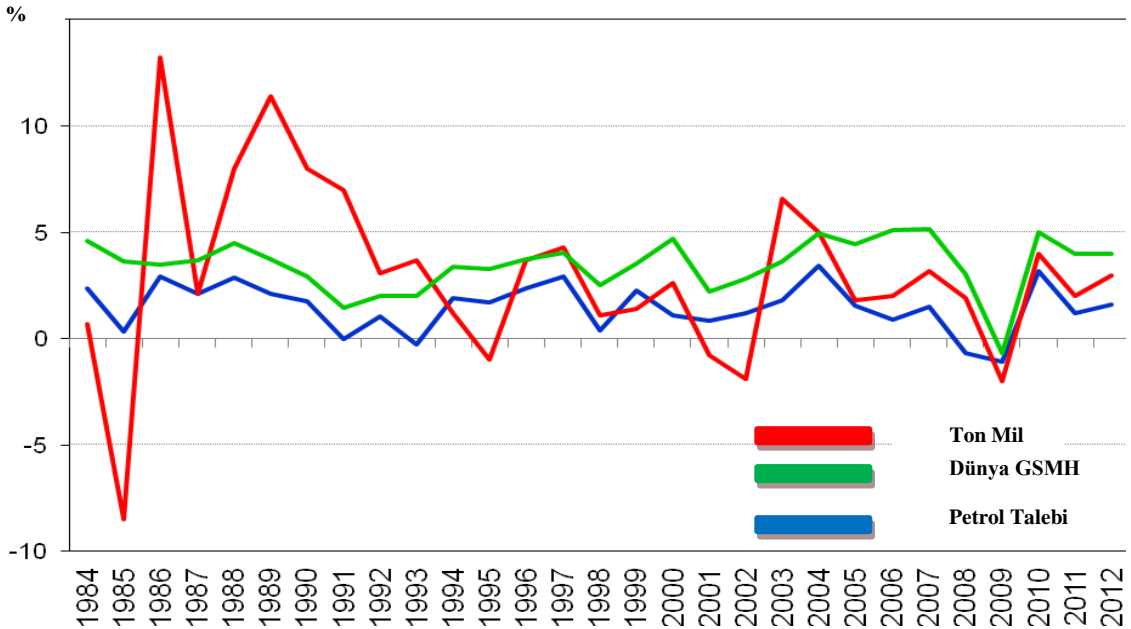
* Su Çekimi (Draft): Bir geminin yüzerken su altında kalan derinliği

2.2. Dünyada Petrol Piyasası ve Buna Bağlı Tanker İhtiyacı

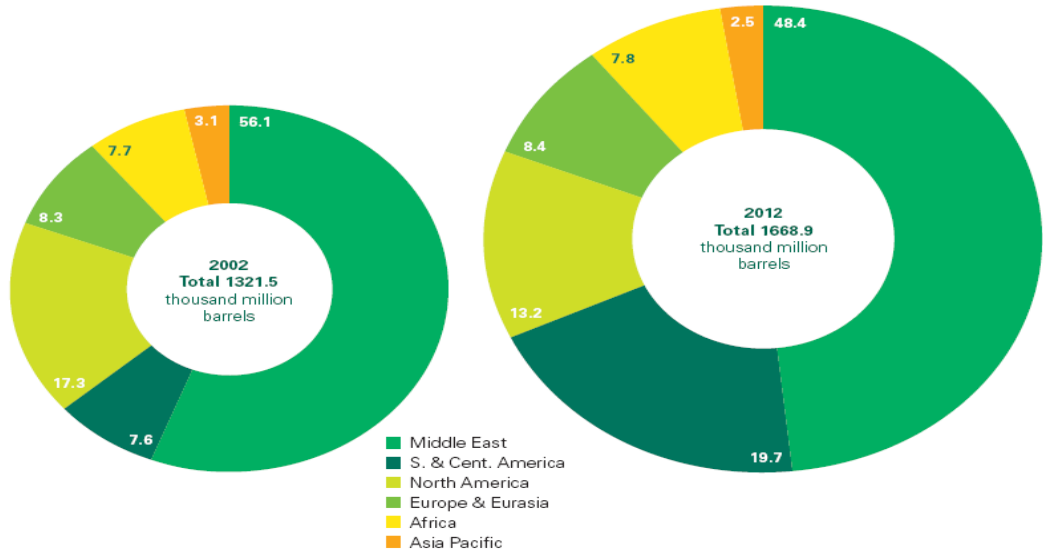
Petrol, 2010 yılı için dünyanın enerji ihtiyacının %33'ünü karşılayan temel ihtiyaç maddesi olmuştur. Dünya petrol ticareti son yıllarda meydana gelen ekonomik değişimle artmıştır. Son dönemdeki gelişmelerle enerji ithalinde öne çıkan ülkeler Çin ve Hindistan olurken; Batı Afrika ülkeleri ve Brezilya'da yeni petrol rezervleri bulunmuştur [1,5].

Dünya petrol talebi, dünya GSMH ile orantılı olarak değişim göstermektedir. Petrol talebi arttıkça da, bir ton petrol ürününü bir deniz mili öteye götürmek için gereken maliyet de artmaktadır.(ton-mil) Petrol tankeri ihtiyacı GSMH ile orantılı olduğundan IMF'nin pozitif yönde büyüme tahminlerine bakılarak gelecek dönemde petrol tankerlerine daha çok ihtiyaç duyulması beklenmektedir (Şekil 2.1).

Yukarıda bahsedilen tanker talebindeki artış beklentisini destekleyen başka bir gösterge de, dünya petrol rezervinin son 10 yıldaki gelişme grafiğidir (Şekil 2.2). Günlük milyon varil (MBD) üretimi ekonomik krizlerin etkilediği yıllar dışında artış göstermektedir.

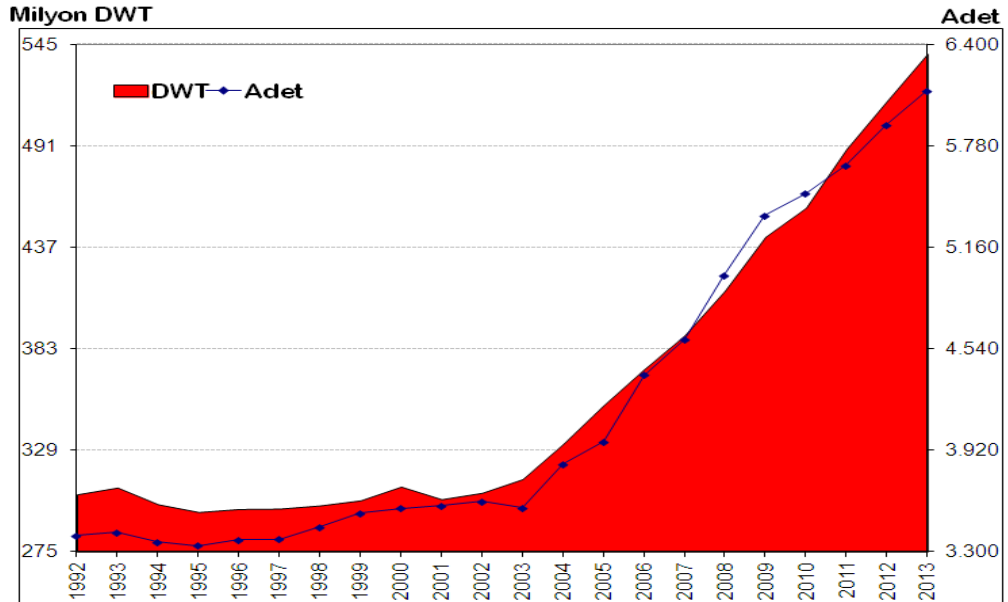


Şekil 2.1. Dünya petrol talebinin GSMH ve taşımacılıkla ilişkisi [4]



Şekil 2.2. Dünya petrol rezervlerinin son 10 yıldaki değişimi [5]

Son yirmi yıllık tanker arzına bakıldığında gittikçe artan bir grafik ortaya çıkmaktadır. Petrol ve petrol ürünleri ihtiyacının günden güne arttığı göz önünde bulundurulduğunda tanker arzının talep dengesini karşılayabilmek için artacağı öngörülmektedir. 2002 yılı ile 2013 yılı karşılaştırıldığında artışın %72 seviyesinde olduğu görülmektedir (Şekil 2.3).



Şekil 2.3. Yıllara göre adet ve DWT bazında tanker piyasası [4]

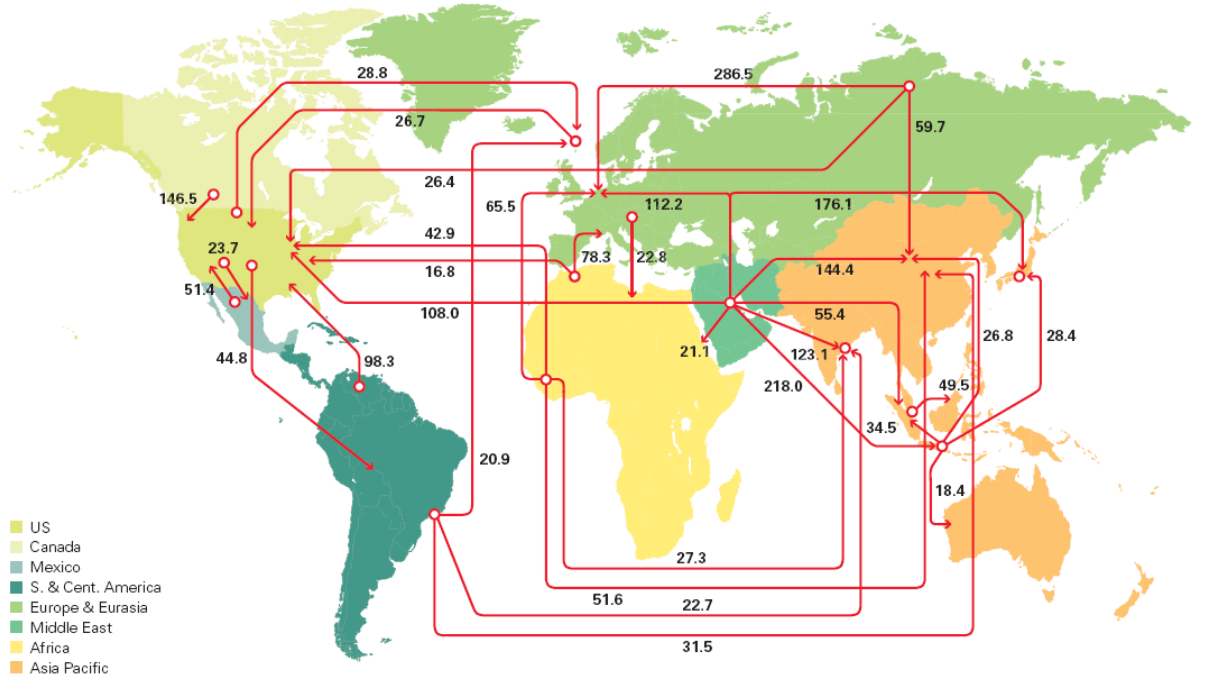
2010 yılı başında 450 milyon DWT olan toplam tanker kapasitesi, 2013 yılında %20 artarak 540 milyon DWT olmuştur. Fairplay verilerine göre 2014 yılı başında tersanelerde üretilmekte olan, sipariş listesine alınan ve proje halinde bulunan tüm gemi türleri arasında ham petrol ve ürün tankerleri DWT bazında toplamda %20'lik dilime sahip olmuştur.

2014 yılı başında Türk Bayraklı 150 GT'den büyük deniz ticaret filosu istatistiklerine bakıldığında ise, toplamda 10,2 milyon DWT'den oluşan filonun 1,2 milyon DWT'si (%12) ham petrol ve petrol ürünü taşıyan tankerlerden oluşmaktadır. Adet bazında ise, toplamda 1879 adet gemiden 88 tanesi bu sınıfa girmektedir. Ancak bir ülkenin deniz ticaret filosunun kapasitesi değerlendirilirken adet bazında bir değerlendirme yanıltıcı olacaktır. Çünkü asıl olan filonun ticari taşıma kapasitesini gösteren DWT değeridir [31].

Tüm bu veriler de deniz çevresinin kirlenmesi hususunda ciddi tehdit unsuru oluşturan tankerlere olan ihtiyacın gelecekte de var olacağına işaret etmektedir.

2.3. Ham Petrol ve Petrol Ürünlerinin Ana Ticaret Güzergâhlarındaki Hareketi

Dünyada petrol üretimi rezervlerin bulunduğu belli başlı bölgelerde yoğunlaşmıştır. Şekil 2.4'de, petrolün taşıma türü dikkate alınmaksızın ana üretim bölgeleri ile bu bölgelerden dünyaya dağılımı gösterilmektedir.



Şekil 2.4. Ana petrol hareketleri 2012 (Milyon Ton) [5]

Petrolün bir bölgeden diğer bölgeye taşınması için deniz yolu taşımacılığı en çok kullanılan ulaşım türüdür. Petrol taşıyan tankerlerin yoğun olarak geçtiği bölgeler şu şekilde sıralanabilir:

Hürmüz Boğazı: Umman ve İran arasında yer alır. Hürmüz Boğazı, İran Körfezi ile Umman Körfez'ini birbirine bağlar. Hürmüz Boğazı dünya petrol ticaretinin en yoğun olduğu bölgedir. 2011 yılı içerisinde günde ortalama 17 Milyon varil petrol ve ürünleri gemilerle dünyanın çeşitli bölgelerine dağıtılmıştır. Bu değer ise deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinin yaklaşık %35'ine, tüm ulaştırma yollarıyla yapılan ticaretin ise yaklaşık %20'sine tekabül etmektedir. Hürmüz Boğazı'ndan 2011 yılında günde ortalama 14 ham petrol tankeri geçmiştir [6].

Malacca Boğazı: Endonezya, Malezya ve Singapur arasında yer alan Malacca Boğazı, Hint Okyanusu'nu Güney Çin Denizi'ne ve Pasifik Okyanusu'na bağlar. Asya'nın en önemli petrol geçiş güzergâhıdır. 2009 yılında günde ortalama 13,6 milyon varil petrol tankerlerle taşınmıştır [6].

Süveyş Kanalı: Süveyş Kanalı Mısır'da yer alır ve Süveyş Körfezi ile Kızıldeniz'i ve Akdeniz'i birbirine bağlar. Süveyş Kanalı İdaresinin verilerine göre 2011 yılında 3509 adet tanker transit olarak geçmiş ve 102,5 milyon ton petrol taşımıştır. 2010 yılında ise günde ortalama 2 milyon varil petrol ve petrol ürünü tankerlerle taşınmıştır [6].

Bab-el Mandeb: Ortadoğu ile Afrika arasında yer alır. Akdeniz ile Hint Okyanusu'nu birbirine bağlayan stratejik bir noktadadır. Yemen ile Cibuti ülkelerinin sınırları arasındadır. İran Körfezi'nden dünyaya yapılan petrol ihracatının büyük kısmı Bab-el Mandeb'den geçerek Süveyş Kanalı vasıtasıyla dünyaya dağıtılır. 2009 yılında günde ortalama 3,2 milyon varil petrol ve petrol ürünü geçmiştir [6].

Türk Boğazları: Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Boğazlar'dan geçen tehlikeli madde miktarı günden güne artmaktadır. Hazar petrollerinin dünyaya ulaştırılması için önemli bir koridordur. Boğazlar gerek Türkiye'nin, gerekse de Karadeniz ülkelerinin petrol ve petrol ürünü sevkiyatlarında kullanıldığından, ciddi risklerle yüz yüze gelmektedir. İstanbul ve Çanakkale, gerek barındırdığı nüfus, gerekse de tarihi dokusu itibariyle tankerlerin yol açabileceği kaza ve kirliliğe karşı tehdit edilmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılında Boğazlar'dan yılda 4500 adet gemi geçmekteyken, bugünkü değer 55000 civarındadır [29].

2.4. Türk Boğazları ve Boğazlardan Geçen Tanker İstatistikleri

Türkiye sahip olduğu coğrafi konum itibariyle kıtalar arasında bir köprü durumundadır. Kuzeyde ve güneyde ana petrol ihracatçı ülkelere yakın olması nedeniyle, deniz yoluyla taşınan petrol ürünlerinin geçiş güzergâhında Türk Boğazları önemli bir role sahiptir. Karadeniz ve Akdeniz ülkeleri ile petrol ticaretinde Boğazlar'ın kullanılması ihtiyacı tankerlerin oldukça fazla oranda bu doğal su yolunu kullanmalarına neden olmaktadır [8].

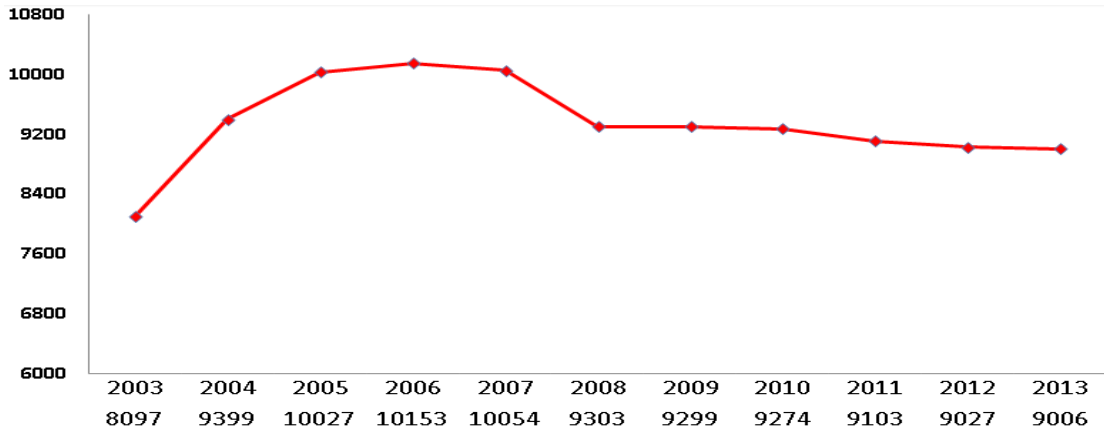
Türk Boğazları; 37 mil uzunluğundaki Çanakkale Boğazı, 110 mil uzunluğundaki Marmara Denizi ve 17 mil uzunluğundaki İstanbul Boğazı'ndan oluşmaktadır. Karadeniz ile

Ege Denizi arasındaki, toplam uzunluğu 164 deniz mili olan bu doğal su yolu özellikle Karadeniz ülkelerinin ekonomileri için çok önemlidir [8].

Coğrafi yapısı, darlığı, kuvvetli akıntıları, keskin dönüşleri, değişken iklim şartları ve her gün yaklaşık 150 uğraksız gemi, 23 tehlikeli yük taşıyan gemi geçişi ve 2 milyon insanın taşındığı 2500 adet bölgesel deniz trafik hareketi ile İstanbul Boğazı, dünyanın en önemli doğal dar su yollarından biri sayılmaktadır. Tüm bunların yanında en önemlisi de İstanbul'da yaşayan 10 milyonu aşkın insanın her an deniz trafiğinden kaynaklanabilecek büyük tehlikelerle karşı karşıya olmalarıdır [8].

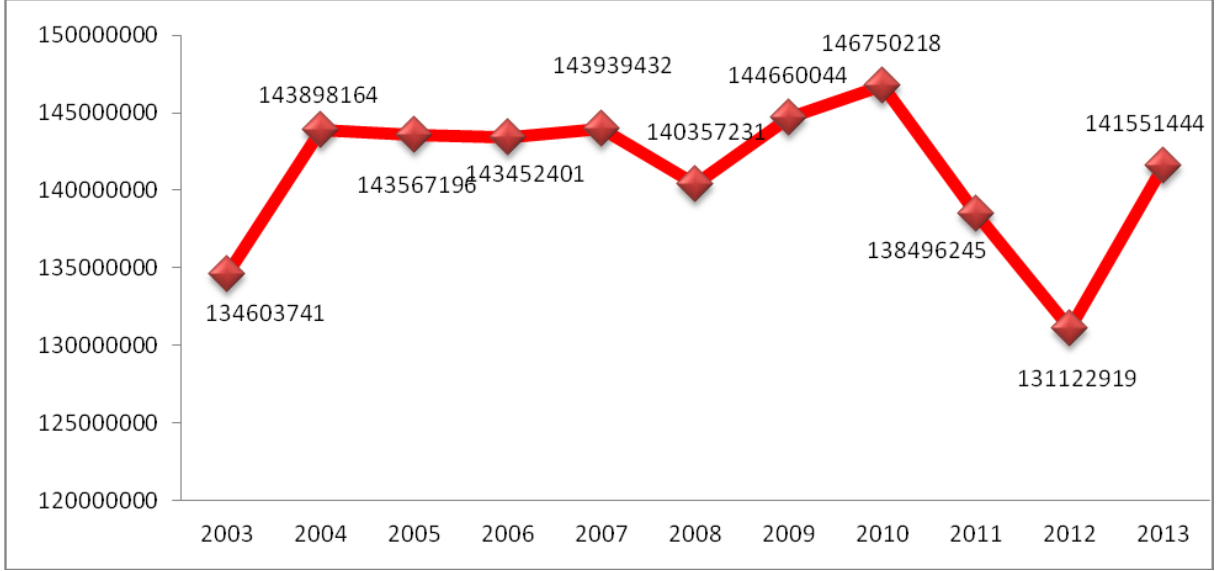
Tehlikeli Mallar ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü verilerine göre 2013 yılında İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemiler yıl boyunca başta petrol olmak üzere 300.395.985 ton tehlikeli madde nakletmiştir. Transit gemi trafiğinin yanı sıra şehir içi ulaşımda da önemli yer tutan İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan tankerler başta petrol olmak üzere 141.551.444 ton tehlikeli madde taşıırken, Çanakkale Boğazı'nda ise tankerlerin taşıdığı tehlikeli madde miktarı 158.844.541 ton olmuştur.

Karadeniz ve Marmara denizlerini birbirine bağlayan 30 kilometre uzunluğundaki İstanbul Boğazı'ndan 2013 yılında 9006'sı tanker olmak üzere 46.532 gemi geçiş yapmıştır. En geniş yeri 7 kilometre olan 60 kilometre uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'ndan ise 9299'u tanker olmak üzere 43.889 gemi geçiş yapmıştır [9].

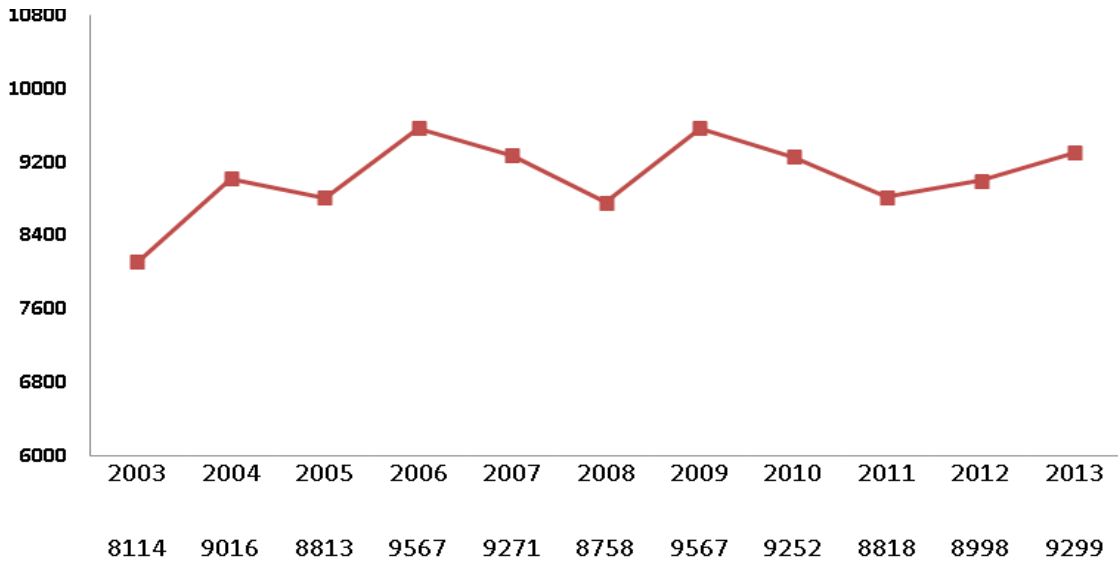


Şekil 2.5. İstanbul Boğazı'ndan geçen tanker sayısı 2003-2013 [9]

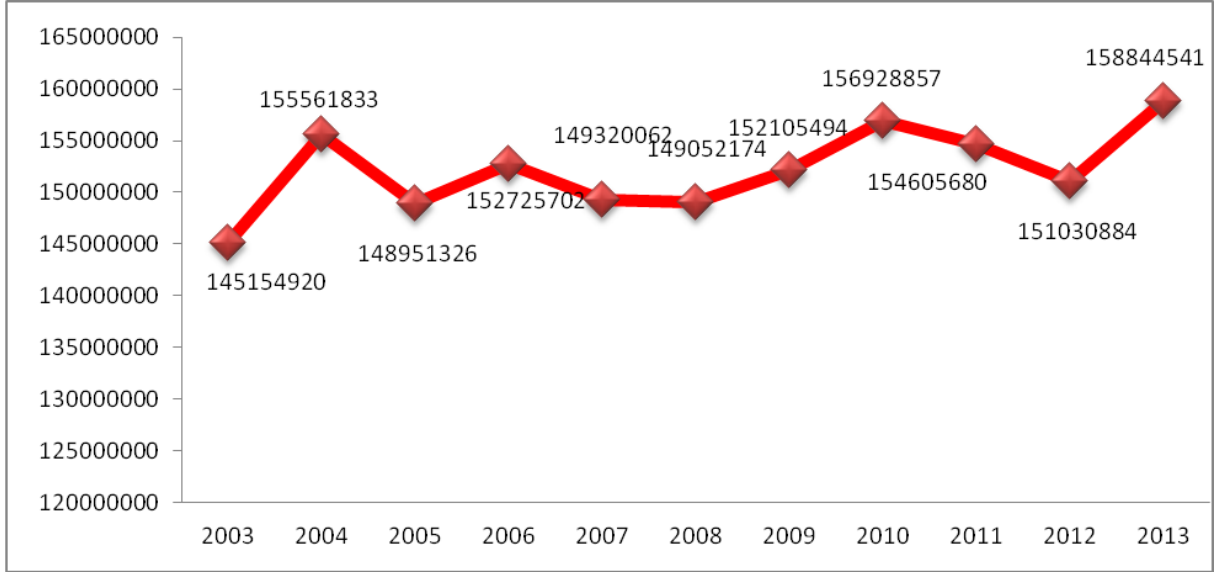
2003-2013 yılları arasındaki süreçte bakıldığında 2003-2006 yılları arasında Boğazlar'dan geçiş yapan gemi sayısında artış gözlenirken, 2006 yılında Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın devreye girmesi ve 2008 yılında yaşanan ve tüm dünyayı etkisine alan ekonomik krizin etkisiyle, dünya ticaretinin daralması, Boğazlar'dan geçen gemi sayısını da azaltmıştır.



Şekil 2.6. İstanbul Boğazı'ndan tankerlerle geçen tehlikeli yük miktarı (Ton)2003-2013 [9]



Şekil 2.7. Çanakkale Boğazı'ndan geçen tanker sayısı 2003-2013 [9]



Şekil 2.8. Çanakkale Boğazı'ndan tankerlerle geçen tehlikeli yük miktarı (Ton) 2003-2012 [9]

Bu istatistikler tezin kapsamına giren ve tazmin sisteminin uygulanabileceği kalıcı kirliliğe neden olan petrol türevi (ham petrol, fuel oil, vb.) taşıyan tankerleri de kapsamaktadır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Tehlikeli Mallar ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından açıklanan tanker istatistikleri şöyledir:

2013 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen 9006 adet tankerden 2292'si toplamda 117,1 milyon ton ham petrol ve fuel oil ürünlerini taşımıştır. Yani tezimizin ilerleyen bölümlerde değinilecek olan CLC ve FUND sözleşmeleri rejimine tabidir. Bu kapsamda taşınan ürün toplamı 117,1 milyon tondur. Bu da İstanbul Boğazı'ndan geçen toplam tehlikeli yükün %82'sine tekabül etmektedir.

Yine 2013 yılı Çanakkale Boğazı istatistiklerine bakıldığında 9299 adet tankerden 2231'i ham petrol ve fuel oil ürünleri taşımıştır. Bu kapsama giren ürün toplamı 120,5 milyon tondur. Çanakkale Boğazı'ndan geçen toplam tehlikeli yükün %76'sına tekabül etmektedir.

Sonuç olarak İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen tehlikeli yük türleri arasında en çok ham petrol ve fuel oil yer almaktadır. Bu da uluslararası tazmin sistemine Türkiye'nin

dâhil olmasının başta ham petrol olmak üzere kalıcı kirliliğe neden olan yükleri taşıyan tankerlerin yol açacağı çevresel zararların karşılanması için yerinde bir karar olduğunu göstermektedir. Zira her an karşılaşılabilecek bir tanker faciası neticesinde ortaya çıkabilecek kirlilik sonrasında meydana gelen zararlar ile bu zararların giderilmesi, ya da etkilerinin azaltılması ile ilgili çalışmalarda harcanan kaynaklar söz konusu tazmin sistemi ile yeniden kazanılabilecektir.

2.5. Tanker Kazalarının Sebepleri

Gemi sigortacılarından elde edilen istatistiklere göre petrol tankeri kazalarının %80'i insan hatalarından ileri gelmektedir. En sık karşılaşılan insan hataları: Kötü manevra, ihmal edilen bakım tutum gereksinimleri, sistemlerin yeterince kontrol edilmemesi, gemi personeli arasında yeterince iletişim sağlanamaması, yorgunluk, acil durumda kriz yönetiminin başarısız oluşudur.

İnsan hatalarından kaynaklanan kazaların en büyük kısmı ise karaya oturma ve çatışma sonucu gerçekleşmektedir. Karaya oturma ve çatışmanın sebebi ise manevra esnasında karşılaşılan zorluklardır. Denizde akıntı, rüzgâr, kısıtlı görüş şartları gibi etkenlerle manevra kabiliyeti oldukça zor şartlarda seyir yapılması gerekebilir. Bu yüzden tanker kazalarının ana nedenleri de, diğer deniz kazalarının nedenleriyle benzerlik gösterir. Bazen de çatışma ve oturma kaynaklı kazalar çevresel şartların yanında makine arızaları nedeniyle meydana gelmektedir.

Kazaların sebepleri ve sonuçları çeşitlilik göstermekle birlikte dökülen petrolün miktarını doğrudan etkilemektedir. Çizelge 2.2'de, 1974 yılı ile 2013 yılı arasında gerçekleşen petrol kirliliğiyle sonuçlanan kazalar görülmektedir [11]. Bu kazalar; kaza esnasında geminin yürüttüğü işlem ve kirliliğe sebep olan asıl neden olmak üzere iki sınıfta incelenmiştir.

Kaza esnasında geminin yürütmekte olduğu işlem: Yükleme, tahliye, yakıt ikmali, seyir halinde, demirde ve diğerleri olarak sınıflandırılmıştır. Diğerleri olarak adlandırılan bölümde

ise gemi seyir dışındayken balast operasyonu, tank yıkama operasyonu gibi işlemler göz önünde bulundurulmaktadır.

Kirliliğe neden olan asıl sebepler ise şu şekilde sınıflandırılmıştır: Çatma, diğer gemiyle çatışma, karaya oturma, tekne arızası, makine arızası, yangın ve patlama ve diğer nedenler.

Çizelge 2.2. Tanker kazalarının sebepleri ve oluş şekilleri (700 Tondan daha çok petrol dökülen kazalar 1974-2013) [11]

GEMİNİN DURUMU							
	Demirde (Kısıtlı ya da İç Sularda)	Demirde (Açık Denizde)	Seyirde (Kısıtlı ya da İç Sularda)	Seyirde (Açık Denizde)	Yükleme/ Tahliye	Yakıt İkmali	Diğer Sebepler/ Bilinmeyenler
KİRLİLİĞE NEDEN OLAN ASIL SEBEP							
Çatma/Çatışma	6	5	33	66	2	0	24
Karaya Oturma	5	2	45	68	2	0	28
Tekne Arızası	2	1	0	49	0	0	8
Makine/Ekipman Arızası	0	0	0	6	11	0	1
Yangın/Patlama	1	2	2	25	13	1	8
Diğer/Bilinmeyen	1	0	0	14	14	0	14
Toplam	15	10	80	228	42	1	83

Çizelge incelendiğinde; en çok tanker kazasının açık denizde seyir esnasında, ardından kanal ve boğazlar gibi kısıtlı sularda; ya da nehir, göl gibi iç sularda meydana geldiği görülmektedir. Öte yandan kirlilik sebeplerine bakıldığında karaya oturma ile çatma/çatışma durumlarının başta geldiği görülmektedir. Yakıt ikmali esnasında meydana gelen kazanın çok az olması, ikmallerde hem yakıt tankerinin, hem de ikmali alan tankerin çeşitli emniyet kurallarına tabi olmasıyla ilişkilendirilebilir. Ayrıca bir diğer sebep ise, yakıt ikmali esnasında ikmal gemisinde bulunan petrol miktarının da sınırlı olmasıdır. Kirliliğe sebep olan nedenler arasında makine/ekipman arızası en düşük seviyededir.

2.6. Dünyada Önemli Tanker Kazalarının Tarihçesi

Kimi petrol tankeri kazaları, yol açtığı sonuçlar itibariyle dünyayı ilgilendiren çevre felaketleri olarak tarihin sayfalarında yerini almıştır. Çevre felaketleri açısından tanker kazaları, savaşlar ve petrol platformu kazalarından sonra gelse de, yaşanma sıklığı açısından tüm dünyada güncelliğini korumaktadır.

Bu bölümde önemli sonuçlar doğuran tanker kazalarına değinilecektir:

Torrey Canyon: 18 Mart 1967 yılında meydana gelen kazada Liberya bayraklı ve 119.000 ton ham petrol yüklü Torrey Canyon tankeri Scilly Adaları ile İngiltere sahili arasında karaya oturmuştur. İngiltere ve Fransa sahilleri kirlilikten etkilenmiş, kirliliğin azaltılması için tonlarca çökeltici (dispersant) kullanılması denizi ham petrolden daha çok zehirlemiştir.

Kazadan sonra, Fransa ve İngiltere kıyılarında kaza sonrası müdahale ve önlemler alınması konusu araştırılmaya başlanmıştır. Akabinde 1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC 69) ve 1971 Uluslararası Fon Sözleşmesi (Fund 71) uygulanarak uluslararası tazmin sistemi geliştirilmiştir.

Amaco Cadiz: 16 Mart 1978 yılında 227.000 ton ham petrol yüklü Liberya bayraklı tanker Fransa ve İngiltere kıyılarına yakın Finistere bölgesinde dümen arızası nedeniyle karaya

oturmuştur. Bütün ham petrol denize yayıldığı için 360 km'lik kıyı şeridi kazadan etkilenmiştir.

Kaza sonucunda Fransa hükümeti sahip olduğu acil müdahale planını revize etmek zorunda kalmıştır. Bunun yanı sıra İngiltere ile Fransa arasında bulunan İngiliz Kanalı'nda halen bugün kullanılmakta olan deniz trafik ayırım düzeni sistemine geçilmiştir.

ExxonValdez: 24 Mart 1989 yılında Amerika'nın Alaska bölgesinde 180.000 ton ham petrol yüklü tanker karaya oturmuş, yaklaşık 40.000 ton ham petrol denize dökülmüştür. 1.700 km'lik sahil şeridi kirlilikten etkilenmiştir.

Felâket sonrasında petrol taşımacılığına ilişkin birçok yeni yasa ortaya atılmış, dünya çapında olası çevre felaketlerine müdahale tekniklerinden tankerlerin çift cidarlı olmasına kadar birçok konuda gelişmeler kaydedilmiştir.

Son 20 yılda gerçekleşen önemli tanker kazalarında Avrupa en ön sırada yer almaktadır. Burada tanker trafiğinin yoğun olması da etkilidir. Aşağıda önemli sonuçlara yol açan güncel kazalara yer verilmektedir:

Haven: 11 Nisan 1991 tarihinde 144.000 ton ham petrol yüklü ve Güney Kıbrıs bayraklı Haven tankeri, İtalya'nın Cenova kıyısında demirdeyken yangın ve patlama sonucunda ikiye ayrılmıştır. İkiye ayrılan parçadan biri batmış, diğeri de römorkörler tarafından çekilirken batmıştır.

Kazada İtalya ve Fransa kıyıları etkilenmiştir. Çevre felaketlerinin bertaraf edilmesi konusu ciddi şekilde gündeme gelmiştir. Önceden kirliliğin temizlenmesi önemliyken, artık bu kazadan sonra deniz çevresinin eski hale nasıl getirileceği de önem kazanmıştır.

Sea Empress: 15 Şubat 1996 yılında meydana gelen kazada 130.000 ton ham petrol yüklü Sea Empress tankeri Birleşik Krallık'ta Wels bölgesinde bulunan Milford Haven kayalığında karaya oturmuştur. Yarıdan fazla yükü denize sızan tanker 5 gün sonrasında onarılarak tekrar

yüzdürülmüştür. Kaza neticesinde 72.000 ton ham petrol ile 480 ton ağır fuel oil denize dökülmüştür [30].

Bölgede aylarca balıkçılık yapılmasına izin verilmemiştir. Bu kaza ile zararların tazmini açısından kapsamlı bir çalışma yapılması ve bu tazmin sisteminin doğrudan olmayan etkilerinin de incelenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Erika: 12 Aralık 1999'da Erika isimli 31.000 ton ağır fuel oil yüklü tanker fırtınaya yakalanmış, şiddetli dalgaların etkisiyle ikiye bölünmüş ve batmıştır. Yaklaşık 19.000 ton yük denize dökülmüş ve Fransa kıyılarının 400 km uzunluğundaki bölümü etkilenmiştir [30].

Balıkçılık ve turizm açısından aktif bir bölgede meydana gelen kaza sonucunda, Fransa'nın sahip olduğu kirlilikle mücadele imkânlarının ve uluslararası tazmin sisteminin bu denli kapsamlı bir kirlilikte yetersiz kaldığı görülmüştür.

Prestige: 13 Kasım 2002 yılında meydana gelen kazada 77.000 ton ağır fuel oil yüklü tankerde, İspanya'nın Galiçya kıyılarında seyrederken fırtına nedeniyle sac yırtılması sonucu kirlilik oluşmuştur. Geminin yardım istemesi sonucu gelen römorkörler tarafından güvenli bir limana çekilmek istenirken ağır hava şartlarına dayanamayıp batmıştır.

63.000 ton yük denize dökülmüş, bu yükün yaklaşık üçte biri geniş çaplı bir operasyonla temizlenmiştir. Kazayı takip eden haftalarda İspanya kıyılarında 1000 km uzunluğunda bir bölüm ve ardından Fransa kıyıları kazadan etkilenmiştir. Kazadan bir ay sonra 7 farklı türde 27 balina ölü olarak bulunmuştur. Toplamda yaklaşık 25.000 deniz kuşu ölü ya da yaralı olarak bulunmuş, ölüm oranı %75 olarak tespit edilmiştir [30].

2.7. İstanbul Boğazı'nda Meydan Gelen ve Deniz Kirliliğine Yol Açan Önemli Tanker Kazalarının Tarihçesi

Üzerinden yılda ortalama 140 bin tondan fazla tehlikeli yük geçen İstanbul Boğazı zaman zaman ciddi tanker kazalarına sahne olmaktadır. Aşağıdaki tabloda 1960 yılından bugüne

kadar meydana gelen, petrol kirliliğine sebep olan başlıca kazalara ait bilgiler yer almaktadır [7,12,13]:

Çizelge 2.3. İstanbul Boğazı'nda meydana gelen önemli tanker kazaları

Tarih	Gemi Adı	Bayrağı	Kaza Yeri	Kaza Türü	Deniz Kirliliği
14.12.1960	World Harmony Peter Zoranic	Yunanistan Yugoslavya	Kanlıca	Çatışma ve Yangın	18 000 Ton Ham Petrol
15.09.1964	Norborn	Norveç	Kanlıca	Yangın	Bilinmiyor
01.03.1966	Lutsk Kransky Oktiabr	USSR USSR	Kızkullesi	Çatışma ve Yangın	1 850 Ton Ham Petrol
15.11.1979	Independenta Evriali	Romanya Yunanistan	Haydarpaşa	Çatışma ve Yangın	94 600 Ton Ham Petrol
09.11.1980	Nordic Faith Stavanda	İngiltere Yunanistan	Bilinmiyor	Çatışma ve Yangın	Bilinmiyor
29.10.1988	Blue Star Gaziantep	Malta Türkiye	Ahırkapı	Çatışma	1 000 Ton Amonyak
25.03.1990	Jambur Da Tung Shan	Irak Çin	Sarıyer	Çatışma	2 600 Ton Ham Petrol
13.03.1994	Nassia Shipbroker	Filipinler Filipinler	Ahırkapı	Çatışma ve Yangın	29 000 Ton Ham Petrol
30.12.1999	Volganef 248	Rusya	Ahırkapı	Çatışma	1 200 Ton Ham Petrol
07.10.2002	Gotia	Malta	Bebek	Çatışma ve Oturma	22 Ton Ham Petrol
10.11.2003	Svyatoy Panteyleymon	Gürcistan	Anadolufeneri	Oturma	220 Ton Dizel 260 Ton Fuel Oil

Gemi Trafik Hizmetleri'nin faaliyete geçmesi ile 2003 yılından sonra, İstanbul Boğazı'nda petrol kirliliğine yol açan ciddi bir kaza meydana gelmemiştir.

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazları'nda, belirlenen hizmet alanı içinde, deniz trafik emniyetini ve deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere karşı çevre emniyetini arttırmak amacıyla, ulusal ve uluslararası kurullar dikkate alınarak "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi kurulmuş, 30 Aralık 2003 yılında hizmet vermeye başlamıştır. 2008 yılı içerisinde sistemin mevcut kapsama alanı Marmara Denizi'ni de kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

3. TANKER KAZALARININ ÇEVRESEL ETKİLERİ

3.1. Petrolün Denizle Etkileşimi

Petrol, binlerce hidrokarbon moleküllerinin birleşiminden oluşan, büyük oranda suda çözünemeyen ve sudan hafif bir karışımdır. Denize karıştığı anda denizin durumuna göre yayılım gösterir. Öyle ki bir litre ham petrol denize döküldüğünde yarım futbol sahası büyüklüğünde bir alana kadar yayılabilir. Petrol denize karıştığı zaman suyla etkileşiminde bir dizi fiziksel ve kimyasal reaksiyon oluşur [14].

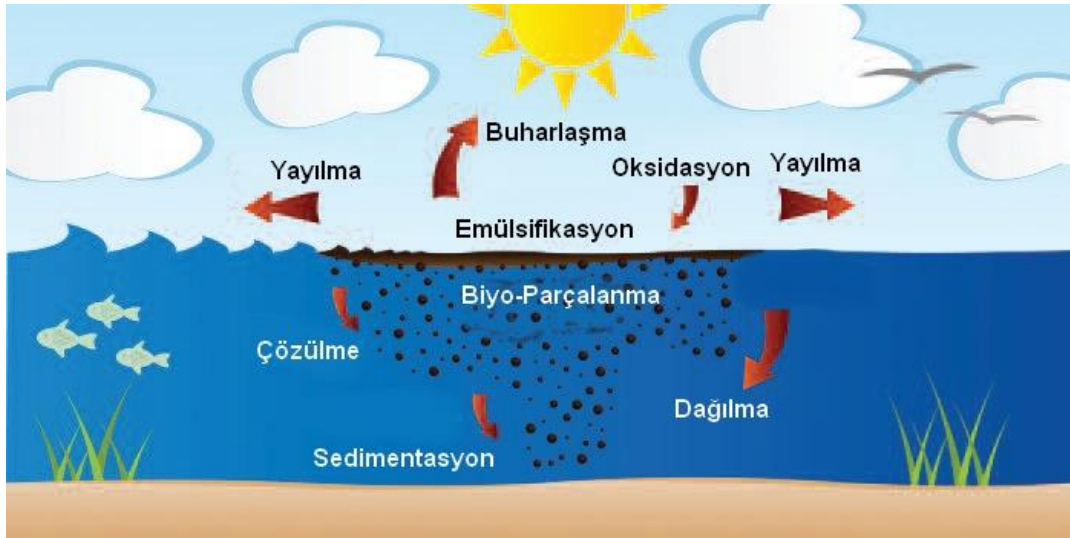
Petrolün bir kısmı buharlaşır. Diğer kısmı ise emülsifikasyon, dağılma, oksidasyon, sedimentasyon ve çözülme sürecine maruz kalır. En sonunda ise denizde bulunan mikroorganizmalar bu petrolün bir kısmını parçalayabilir. Kirlilikten birkaç saat sonra dökülen petrolün ortalama dörtte biri atmosfere karışır. Buharlaşma deniz suyu sıcaklığına, ortamdaki rüzgâra ve basınca bağlı olarak değişkenlik gösterir [14].

Dökülen petrolün yayılım karakteristiği akışkanlığına ve bölgenin coğrafi şartlarına bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Kimyasal ve fiziksel etkileşimden sonra geriye kalan petrol sahile ulaşana kadar çevresel etkilere maruz kalır. Bu arada petrolle su karıştığında krema kıvamını alır. Bu kremalaşma olayından sonra bir miktar petrol güneş ışığında oksidasyona uğrar. Gün ışığının enerjisi ve petrol tabakasının kalınlığına göre, bir günde bir hidrokarbon zinciri ortalama bin parçaya bölünerek petrolün çözünmesine katkıda bulunur.

Sedimentasyon işlemi ise su yüzeyinde krema halde kalan petrol tabakasının ağır bölümlerinin suyun derinliklerine doğru çökmesi neticesinde gerçekleşir. Bu süreç çok yavaş ilerler ve sonuçta dökülen petrolün yalnızca yaklaşık 20 de 1'inden azı bu şekilde deniz dibine çöker. Eğer petrol kazası kıyıya yakın bir bölgede oluşmuşsa (Erika ve Prestige kazaları gibi) deniz yüzeyinde asılı halde bulunan kum ve diğer sedimentlerle birleşen petrolün çökmesi

daha da kolaylaşır. Ancak bundan sonraki aşamada petrolün temizlenmesi çalışmaları zorlaşır; çünkü petrol artık deniz yüzeyinden temizlenemeyecektir [14].

Denizde bulunan mikroorganizmalar tarafından parçalanma ise yukarıda anlatılan süreçler arasında en yavaş olanıdır. Mikroorganizmalar su yüzeyinde bulunan film tabakası ya da kremalaşmış tabaka içerisinde çoğalır. Bakteriler petrolü parçalayarak enerji üretirler. Oksijen kullandıkları için su ve petrol ara yüzünde yaşarlar. Bu yüzden kremalaşmış ve ağırlaşarak dibine çökmüş tabakaya nazaran ince film tabakasında daha çok çoğalabilirler. Aslında petrolün denizden temizlenmesinde en geç ancak en etkili çözüm biyolojik parçalanmadır. Öte yandan doğaya etkisi düşünüldüğünde, kaza sonrasında meydana gelen aşırı bakteri çoğalması besin zincirini tahrip eder ve dengeyi bozar.



Şekil 3.1. Petrolün Denizle Etkileşimi [14]

3.2. Petrol Kirliliğinin Zararları

Petrol en başta yiyecek bulmak, beslenmek gibi temel ihtiyaçlarını karşılamak üzere deniz yüzeyine ihtiyaç duyan organizmaları etkiler. İlk etapta belirli organlar etkilense dahi, canlı hareket ettikçe, diğer organlar da etkilenir. Petrolden zarar gören canlı grupları arasında en

risklileri deniz kuşları ve memelileridir. Çünkü bu canlılar yaşamak için deniz yüzeyine ihtiyaç duyarlar.

Deniz kuşları dinlenmek için suya indiklerinde, deniz memelileri ise nefes almak üzere yüzeye çıktıklarında yutma ve solunum yoluyla petrolden etkilenirler. Ayrıca derileri, tüyleri de petrole bulanır. Kirliliğin deniz kuşları üzerindeki etkisi daha ciddidir. Kuşların yüzme, derine dalma, havada yükselme ve ısı yalıtımı kabiliyetlerini azaltır.

Petrol buharının zehirleyici özelliği, göz ve burunu tahriş etmesi, metabolizmaya zarar vermesi ve hatta solunum yolunu tamamen tıkaması da karşılaşılan diğer zararları arasındadır.

Deniz yüzeyindeki planktonlar da bu kirlilikten etkilenir. Planktonlar besin zincirindeki ilk basamaktır. Gece metrelerce derinde yaşayan planktonlar gündüz deniz yüzeyine çıkarlar. Kirlilik oluştuğunda planktonların azalmasından ilk etkilenecek olan canlılar deniz memelileridir.

Kirlilik sahilde veya sahile yakın bir yerde gerçekleşirse sahilin petrol ile kaplanması gel-git bölgesinde yaşayan popülasyonları da etkiler. Örneğin gelgitin yüksek olduğu bir zamanda deniz sahilden çekildiğinde ortaya çıkan deniz kabuklularıyla beslenen kuşlar, sahilde dinlenen deniz memelileri ya da yuvalanan deniz kaplumbağaları doğrudan zarar görür.

Sahilde meydana gelen kirlilik sahilin yapısıyla doğrudan ilgilidir. Yüksek kayalıklar geniş yüzeyleriyle petrol döküntüsünün yapışması için uygun bir zemin oluşturur. Ancak dalga hareketleriyle bu kirlilik kolay bir şekilde temizlenir. Öte yandan kayalıklar alçakta ise, özellikle gel-git yaşanan bölgelerde yüksek su zamanlarında deniz yüzeyinin altında kalıyorsa kirlilik daha ciddi boyutta olacaktır.

Kum ve çakıldan oluşan sahiller ise kirlilikten daha çok etkilenir. Birçok hidrokarbon türü kum, çakıl granüllerinin arasındaki boşluklardan derinlere kolayca nüfuz eder, bu nedenle tamamen temizlenmesi oldukça zordur. Bu yüzden daha küçük granüllü kumsallar daha az etkilenir. Zira petrol sızıntısının derinlere inmesi zorlaşır. Kirlilikten sonra derinlere kadar

inen petrol kalıntısı sahile vuran dalga hareketleriyle tekrar yüzeye çıkabilir. Bu durumda temizlenen sahil yeniden kirlenmiş olur. Hatta bu kirlilik denizle tekrar karışabilir.

Mercanlar, üzerinde bulunan doğal mukus tabakası sayesinde genellikle kirlilikten az etkilenir. Ancak kirliliğin tekrarlanmasıyla bu koruyucu tabaka etkisini kaybeder. Mercan bölgesinde yaşayan balıklar, algler ve planktonlar zarar görür.

Oluşan kirlilikten bölgedeki insanlar tarafından yürütülen ticari faaliyetler, özellikle balıkçılık ve turizm doğrudan etkilenir. Özellikle turistik bölgelerde ciddi sosyal ve ekonomik darbeleri olabilir. Dalış, amatör balıkçılık, yüzme, sörf, yelken gibi su sporları yapılan bir bölgede kirlilik nedeniyle faaliyetler duracaktır. Limanlar da bu kirlilikten ekonomik kayıplara uğramaktadır. Zira kirliliğin dağılmaması için “boom” denilen engeller yerleştirildiğinde limana giriş çıkış geçici bir süre için durdurulacaktır.

Kirlilikten etkilenecek olan bir başka faaliyet alanı ise balık çiftliklerinde balık üretimidir. Üretilen balıkların kirliliğin oluşmasının akabinde zayı oldukları gözlemlenmiştir. Kaza sonrasında ise deniz çevresinin balık popülasyonlarının yaşaması için uygun olmaması veya uygun olsa da üretilen balık kalitesinin oldukça düşmesi nedeniyle çiftliklerin kapanması bile gerekebilir.

Petrol kirliliği sonucu tekne ile balık avcılığı sektörü de büyük ekonomik kayıplara uğramaktadır. Balık ağları petrol ile zarar görmektedir. Avlanabilseler bile balıkların derilerine bulaşan petrol döküntüsünün neden olduğu kokular ve tatlarının bozulması kalitenin oldukça düşmesine neden olmaktadır. Ekonomik değeri düşen bu balıkların satışı zorlaşacak, hem de insan sağlığına zarar verecektir. Buna ilave olarak deniz suyundan yararlanan tesisler, elektrik santralleri, deniz akvaryumları da kirlilikten etkilenebilir. Şamandıra, deniz feneri gibi seyir yardımcıları, mendirek duvarları kirliliğe maruz kalabilir.

3.3. Dünyada Petrol Tankeri Kazalarının Çevresel Etkilerine Örnek: Exxon Valdez Deniz Kazasının Çevresel Zararları

Dünya genelinde yankı bulan deniz kazaları arasında hakkında en çok çevresel tetkik ve araştırma yapılan Exxon Valdez deniz kazasının ekonomik zararlarının yanında çevresel zararları da ön plana çıkmaktadır. Kaza esnasında 180.000 ton ham petrol yüklü tankerden yükün yaklaşık 40.000 tonu denize dökülmüştür. Sonuç olarak yaklaşık 1700 km kıyı şeridi kirliliğe maruz kalmıştır [15].

2000'e yakın su samuru, yaklaşık 300 fok balığı ve 250.000 deniz kuşu kazanın akabinde ölmüştür. Kaza gerçekleştiğinde acil durum planı olmadığı için etkileri de büyük olmuştur. Milyonlarca balık ölmüş, soyları tükenme noktasına gelmiştir. Bu türlerin bir kısmı yiyecekleri petrole karıştığı için, bir kısmı da plankton ve larvaların tükenmesine bağlı olarak ölmüştür. Su yüzeyindeki kalın petrol tabakası, su altındaki deniz hayatını tahrip etmiş, balıkların birçoğu deniz yüzeyine yaklaşarak plankton ve larva bulmaya çalışmıştır. Bu kalın tabaka fitoplankton türlerini, balıkların asıl besin kaynaklarını yok etmiştir [15].

Deniz hayatının yanında vahşi hayat da zarar görmüştür. Binlerce kuş ve su samuru kazayı takip eden haftalarda ölmüştür. Çünkü tüylü derilerinin altında bir koruyucu tabakaya sahip değildiler. Tüyleri petrole bulandığı için deri tabakası işlevini yitirmiştir. Hatta kalın petrol tabakasına bulanarak ölen hayvan bedenleri sayılamadığı için kesin zarar miktarı ölçülememiştir.

Kumsal ve kıyı şeridi büyük şekilde etkilenmiştir. Bölgede yaşayan insanların hayatları tamamen değişmek zorunda kalmıştır. Balıkçılık durma noktasına gelmiş, milyonlarca balık ve balık yavrusu ölü şekilde sahile vurmuştur.

Bölgede fok, pembe somon, midye, deniz ördekleri ve su samuru gibi türler aniden görünmez olmuştur. 20'den fazla balık ve hayvan türü petrol kirliliğinden etkilenmiştir ve bu etkiler günümüzde halen sürmektedir [15].

3.4. Türkiye’de Meydana Gelen Tanker Kazalarının Çevresel Etkilerine Örnekler

Bu bölümde Türk Boğazları’nda gerçekleşen kazaların çevresel etkilerine değinilecektir.

Independenta Kazası:

Kaza çatışma nedeniyle İstanbul Boğazı girişinde 15 Kasım 1979 tarihinde meydana gelmiştir. Şiddetli deniz ve hava kirliliğine neden olan kazada yangın neticesinde ortaya çıkan partiküller metre küp başına 1000 mg’ye kadar çıkmıştır. Bu değer, insan sağlığı için izin verilen değerın 4 katına eşittir [27].

Ağır petrol kirliliği Marmara Bölgesi ve İstanbul sahillerini etkilemiştir.30.000 ton ham petrol yanmış, geriye kalan 64.000 tonu denize dökülmüştür. Kazanın hemen ardından hafif bileşenler buharlaşmış, geriye kalan 46 g/m² yoğunluğundaki katran tabakası ise 5,5 km yarıçapında bir dip yüzeyine çökmüştür. Bu alanda yalnızca 9 deniz dibi canlı türü hayatta kalabilmiş ve ölüm oranı %96 olarak belirlenmiştir [27].

Nassia Kazası:

13 Mart 1994 tarihinde meydana gelen, yaklaşık 20.000 ton petrolün Karadeniz, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi’ne yayıldığı kazada deniz çevresi ciddi derecede zarar görmüştür. Sahil ve birçok koy petrolle kaplanmış, kendi kendine temizleme yeteneği kısıtlı Boğaz’da 1500’den fazla deniz kuşu petrole bulandığı için ölmüştür [27].

Volganeft-248 Kazası:

29 Aralık 1999 tarihinde meydana gelen kazada 4093 DWT’lik Rus nehir tipi tanker Ambarlı civarında kötü hava nedeniyle ikiye bölünmüştür. Kazada Marmara Denizi’ne dökülen 1279 tonluk petrol 5 km uzunluğunda sahil ve kayalık kıyı şeridi kirlenmiştir. Ayrıca bu kirlilik bölgede bulunan bir lagüne sızmış, İstanbul’un içme suyu kaynağına da karışmıştır [27].

Bununla beraber petrolün büyük bir kısmı kumun altında bir tabaka oluşturmuştur. Yüzeyin 3-30 cm altında, 1-4 cm kalınlığında tabakalara rastlanmıştır. Bu kazanın ekolojik sonucu deniz dibi canlılarında %90'a kadar varan ölümler olmuştur. Bu canlılar arasında çeşitli yosun ve mercan türleri, denizyıldızları, yumuşakçalar, kabuklular, balık türleri yer almaktadır [27].

En az 3000 martı, ördek ve karabatak ölü bulunmuştur. Florya turizm amaçlı kullanılageldiği için bölgede bulunan lokanta ve cafeler ekonomik kayıplara uğramıştır [27].

Kazadan önce Boğaz'ın her iki yakasında oldukça fazla sayıda bulunan kahverengi, kırmızı ve yeşil yosun bulunurken; kazadan sonra ancak ötrofik olarak dayanıklı yeşil yosunlar varlık gösterebilmişlerdir. Kayalık kesimde yaşayan kahverengi yosun türleri yok olma noktasına gelmiştir [27].

4. TANKER KAZALARININ EKONOMİK ETKİLERİ

Bir tanker kazasında müdahale ekipleri kirliliği önce kontrol altına almaya çalışır, ardından sızıntı durdurulur ve temizleme işlemlerine geçilir. Bütün temizleme işi bir ekip tarafından yürütülmektedir. Exxon Valdez kazasında yaklaşık 10.000 kişinin görev aldığı göz önünde bulundurulduğunda, temizleme çalışmalarında maddi yükümlülüklerinin karşılanması oldukça zor olmaktadır. Yalnızca insan gücünün yeterli olmadığı temizleme çalışmalarında ilave olarak deniz, kara ve hava araçları da kullanılmaktadır.

Bunun dışında kazaların dolaylı ekonomik etkileri de mevcuttur. Örneğin balıkçılık faaliyeti yürüten tekneler tekrar faaliyetlerine dönebilmek için temizlik çalışmalarının bitmesini beklemek durumundadır. Ayrıca balık ağları petrol tabakasına bulandığında artık kullanılamaz duruma gelmektedir. Bölgedeki balık popülasyonunun tekrar eski seviyelerine gelmesi yılları alabilmektedir.

Kaynağı turizm olan kıyı tesisleri de yukarıdakine benzer bir şekilde faaliyetlerinin sürebilmesi için temizlik çalışmalarının bitmesini beklemek durumundadır. Hatta bölgeyi ziyaret edenlerde “kirli bir deniz” algısının da ortadan kalkması için propaganda, tanıtım faaliyetleri düzenlemek zorundadır. Deniz çevresinin eski haline gelmesi için beklemeye mahkûmdur.

Tüm ekonomik zararlar birbirini etkiler, çünkü ekonomi bir zincirdir. Örneğin balıkçılık faaliyetleri durduğunda balık pazarlarındaki fiyatlar oldukça yükselir. Balıkçı teknelerine yakıt ve kumanya sağlayan tedarikçilerin satışları düşer ya da tamamen ortadan kalkar. Ülkedeki balık fiyatları arttıkça alım gücü düşer, dolayısıyla bir kirlilik durumunda yalnızca o bölgenin değil tüm ülkenin ekonomisi etkilenebilir.

Limanlar ve balık çiftlikleri de bu kirlilikten nasibini alır. Bu tesislerin kirlilikten en az şekilde etkilenmesi için ilave önlemler alınmaktadır. Kimi balık çiftliklerinde ince gözenekli

plastik ağlar kullanılır, kimi limanlarda ise yüzer bariyer kullanılarak kirliliğin liman içinde tutulması sağlanır.

4.1. Örneklerle Tanker Kazalarının Ekonomik Etkileri

Uluslararası petrol kirliliği tazmin sistemi, bir kaza sonrasında ortaya konan tazmin taleplerinin değerlendirilerek uygun görülmesi sonucu ödenmesi ile işlemektedir. Burada tazmin talepleri yapılırken, özel veya tüzel kişilerin bu taleplerini ispatlamaları, belgelendirmeleri ve zararların ölçülebilir nitelikte olması gerekmektedir.

Bu başlık altında incelenecek olan ekonomik etkiler yukarıdaki nedenle yalnızca ölçülebilir nitelikte olan zararların tazmini sonucu ortaya çıkan değerlerdir. Bu nedenle bir petrol kirliliğinin tam olarak ekonomik etkilerini ortaya koymak zordur. Örneğin Exxon Valdez kazasında ölen kuş sayısı yaklaşık olarak ölçülebilmüş, bu yüzden kirliliğe neden olan tankerin bağlı bulunduğu şirkete sayılabilen kuş miktarı kadar tazminat talebinde bulunulmuştur. Aşağıda son yıllarda meydana gelen ciddi tanker kazalarının ekonomik sonuçları hakkında örnekler yer almaktadır:

Exxon Valdez Kazası:

1989 yılında Amerika'nın Alaska bölgesinde 180.000 ton ham petrol yüklü tanker karaya oturmuş, yaklaşık 40.000 ton ham petrol denize dökülmüştür. 1700 km'lik sahil şeridi kirlilikten etkilenmiştir.

Kazadan sonra karides, somon, yengeç ve ringa avcılığı yapan balıkçılar 1990 yılı sonlarına kadar çalışamamışlardır. Bölgede geçim kaynağı olan ringa çiftlikleri kapanmış, balık lokantaları zarar görmüştür. Yaklaşık 15.000 kişi geçim kaynaklarını kaybetmiştir.

Turizm sektöründe çalışan 26.000 kişi kazadan sonra işlerini kaybetmiştir. Bu da ekonomik olarak 2,4 milyar \$ gelir kaybına sebep olmuştur [17].

Kazada ölen deniz canlılarının ekonomik karşılığı hesaplanırken, bir hayvanat bahçesi için bu deniz canlısının satın alınması ve bakımı için harcanan para dikkate alınmıştır. Bu yüzden bir su samuru için 50.000 \$ bedel biçilmiştir. 2.800 adet zayi olduğundan 140 milyon \$ tutarında bir kayıp gerçekleşmiştir. Fok balığı, deniz kuşları ve kartallar için yapılan hesaba göre ortaya çıkan zarar kazadan sonraki hafta 218,6 milyon \$'ı bulmuştur [18].

Exxon şirketi, kaza bölgesinin temizlenmesi için 3,8 milyar \$ harcamış, bölgede yaşayan 11 000 kişiye çeşitli tazminatlar ödemiştir [17].

Erika Kazası:

12 Aralık 1999 yılında Biscay Körfezi'nde meydana gelen kazada 31.000 ton ham petrol denize dökülmüştür. 400 km uzunluğunda kıyı şeridi etkilenmiştir. Kazadan sonra kıyıya vuran ham petrol hızlıca temizlenmiş, ancak dibe çöken kalıntıların temizlenmesi için 2001 yılında ikincil temizlik çalışmaları başlatılmıştır. Yaklaşık 46 milyon € tutarındaki temizlik çalışmaları 2003 yılı Aralık ayında sona ermiştir[16].

2011 yılı Ekim ayı itibariyle 388,9 milyon € tutarında toplam 7131 tazmin talebi başvurusu yapılmıştır. Bu talepler değerlendirilmiş, geminin koruma ve tazmin sigortacısı (P & I Kulübü) tarafından 12,8 milyon € ve IOPC Fonu tarafından 116, 9 milyon € olmak üzere toplamda 129,7 milyon € ödeme yapılmıştır. Raporun hazırlandığı tarih itibariyle geminin bağlı bulunduğu şirket aleyhine açılan 13 farklı dava sonuçlanmamıştır. Ancak bu davalardan talep edilen tazminat miktarı 17,2 milyon €'dur [16].

Prestige Kazası:

13 Kasım 2002 yılında İspanya'nın Galicia açıklarında meydana gelen kazada yaklaşık 63.000 ton ham petrol denize dökülerek yaklaşık 1000 km uzunluğundaki İspanya, Fransa ve Portekiz sahilleri kirlenmiştir.

Temizlik çalışmaları hem denizde hem de sahilde eş zamanlı olarak yürütülmüştür. Raporun hazırlandığı tarih itibariyle halen mahkeme süreci devam ettiğinden tüm tazminat talepleri değerlendirilerek sonuçlandırılmamıştır. Ancak gelinen aşamada İspanya, Fransa ve Portekiz sahillerinde meydana gelen zararların tazmini için, hükümetlere de dâhil olmak üzere yaklaşık 120 milyon € tazminat ödenmiştir. Mahkeme süreçleri tamamlanınca kabul edilebilir azami tazmin taleplerinin ise toplamda 573 milyon € olabileceği tahmin edilmektedir [16].

Yukarıdaki örneklerde görüldüğü gibi bir tanker kazasının ekonomik sonuçları karmaşık yapıda ve kendine özeldir. Bir ton başına ne kadar ekonomik kayıp olduğunun hesaplanması için bir ortalama bulmak imkânsızdır. Ekonomik kayıplar kazanın nerede meydana geldiği, turizm bölgesi olup olmadığı, deniz tabiatına ne kadar zarar verdiği, sızıntının miktarı, temizleme yöntemleri ile doğrudan etkilenmektedir.

Ancak günümüzde ülkelerin kendine ait bir acil durum müdahale eylem planı bulunması ile petrol kirliliğinin yol açacağı zararlar asgari seviyelere indirilebilmektedir. Türk mevzuatında ise 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun kapsamında bölgesel ve ulusal acil müdahale planları hazırlanmış ve uygulamaya konmuştur.

5. TANKER KAZALARI ZARARLARININ TAZMİNİ

Çok taraflı bir tazmin sistemi kurulmadan önce kimi ülkeler, petrolün denizde taşınmaya başlamasıyla meydana gelen kazalardan korunmak için kendi kanunlarını uygulamıştır. Örneğin 1920’li yıllarda ABD ve İngiltere kendi kanunları ile petrol kirliliğinden korunmaya çalışmıştır [19].

1960’lı yıllarda meydana gelen ciddi petrol kirliliği durumunda zararların tazmininin gemi malikine yüklenemeyeceği, bu durumun uygulanabilir olmadığı anlaşılmıştır. Gemi maliki ile petrol ithalatçıları arasında bir denge kurulmaya çalışılmıştır. Gemi maliklerinin sorumluluklarının sınırlandırılmasıyla ilgili atılan ilk adım, dünyada çok da kabul görmeyen ve tüm gemi türlerini kapsayan, Denizde Seyir Yapan Gemi Maliklerinin Mali Sorumluluğunu Sınırlayan Uluslararası Sözleşmedir. 10 Ekim 1957 tarihinde Brüksel’de imzalanan bu sözleşmeye göre gemi malikinin mesuliyeti yalnızca gemi tonajı ile sınırlıydı ve kirliliğin tazmini için gemi maliki gemisinin ve sahip olduğu yükün bedeli kadar sorumluydu.

Tanker kazalarının neden olduğu kirliliğin tazmini için uluslararası bir sistemin kuruluşu 1969 yılında meydana gelen Torrey Canyon kazası ile başlar. Büyük bir kirlilik oluştuğunda tazmin ve hukuki sorumluluğun belirlenmesine dair ihtiyaç daha da belirgin hale gelmiştir.

Tanker kazalarının çevresel ve maddi zararları, yol açtığı sorunların birden çok ülkeyi ilgilendirmesi, kazalara yol açan geminin bayrak devleti ile işleten şirketin farklı ülkelerde yer alması, ortaya çıkan zararların yalnızca bir şirket tarafından ödenmesinin pratikte mümkün olmaması gibi sebeplerle bir tazmin sistemi oluşturulmasına yönelik çalışmalar Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) nezdinde yürütülmüştür.

Bu çalışmalar neticesinde 1969 tarihli Petrol Kirliliği Zararları için Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi ve 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini için Uluslararası

bir Fonun Kurulmasına ilişkin Uluslararası Sözleşme kabul edilmiş ve denizcilik alanında, gemi kaynaklı petrol kirliliğine ilişkin uluslararası tazminat sistemi ilk olarak kurulmuştur.

1969 CLC Sözleşmesi olarak bilinen Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'ne göre ilk defa petrol taşıyan gemilerin sorumlulukları belirlenmiş ve bu sorumluluğa ilişkin zorunlu teminat, mali güvence veya sigorta şartı aranmasına karar verilmiştir.

Uygulama aşamasında yukarıda anılan sözleşmelerin dahi ciddi kirlilik durumlarında çözüm olmadığı görülmüş, bu iki sözleşme protokollerle tadil edilmiş ve bugünkü uluslararası petrol kirliliği tazmin sistemini oluşturmuştur.

Günümüzde ise bu sistem, şu sözleşmeler ile geliştirilmiştir:

1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC-92) ve 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND-92) ve 2003 Protokolü (SUPP. FUND).

Türkiye bu sözleşmelere yürürlüğe girdiği tarihlerde taraf olmamış, ancak protokollerle tadil edilmiş olan hallerine katılarak 15/06/2001 tarihinde 2001/2668 ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararları ile uluslararası petrol kirliliği tazmin sistemindeki yerini almıştır.*

Tezin bu bölümünde uluslararası sistem açıklanacak, ardından Türkiye'deki uygulamaya yer verilecektir.

* Türkiye her iki Sözleşmeyi onaylamıştır. 1992 Sorumluluk Sözleşmesi için bkz. R. G. Tarih: 24 Temmuz 2001, Sayı: 24472.; 1992 Fon Sözleşmesi için bkz. R. G. Tarih: 18 Temmuz 2001, Sayı: 24466.

5.1. Uluslararası Sözleşmeler

5.1.1. Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC-69)

18 Mart 1967 tarihinde gerçekleşen Torrey Canyon kazası sonrasında karşılaşılan tablo, uluslararası platformda bir tazmin sistemi düzenlenmesi ihtiyacını ortaya koymuştur. Bu konuda uluslararası toplantılar düzenlenmiş, şimdi IMO olarak varlığını sürdüren Uluslararası Denizcilik Danışma Örgütü (IMCO) nezdinde CLC 69 Sözleşmesi şekillendirilmiştir.

19 Haziran 1975'te yürürlüğe giren 1969 Sorumluluk Sözleşmesi, "kusursuz sorumluluk (strict liability)" ve "zorunlu sigorta" gibi iki yeni kavramı getirdiğinden devrim niteliğinde bir sözleşme olarak kabul görülmektedir. Çevre kirliliğine neden olan petrol tankerinin maliki (gemi donatanı) belirli şartlarda sorumluluğunu sınırlandırabilse de kusursuz olarak sorumlu tutulmuştur. Bu sözleşme günümüzdeki tazmin sisteminin temelini teşkil etmektedir [21, 27].

Türkiye'nin taraf olmadığı 1969 Sorumluluk Sözleşmesi'ne 10 Şubat 2014 itibariyle hali hazırda 36 ülke taraftır. Taraf ülkelerin sahip olduğu deniz ticaret filosu ise tüm dünya tonajının % 2,59'unu teşkil etmektedir.

Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin Uygulama Alanı

Sözleşme, akit taraflardan birinin karasuları dâhil kara ülkesinde gerçekleşen kirlilik zararlarına ve bu kirlilik zararlarını engellemek ya da en aza indirmek için alınan önlemlere uygulanmaktadır [21].* (Madde 2)

Petrol kirliliği doğuran olay taraf devletin karasuları dâhil ülkesinde bir zarara neden olmuşsa, olayın karasuları veya açık denizde gerçekleşmiş olmasına bakılmaksızın Sözleşme hükümleri uygulanabilecektir. Sözleşme'ye taraf olmayan bir ülkenin bayrağını taşıyan

* Sözleşme'nin hazırlandığı dönemde Münhasır Ekonomik Bölge kavramı henüz ortaya atılmamış olduğundan sözleşmenin kapsamı coğrafi olarak yalnızca karasuları ile sınırlandırılmıştır Münhasır Ekonomik Bölge kavramı 3. Deniz Hukuku Konferansının hazırlık aşamasında gündeme gelmiş ve 1982 Deniz Hukuku Konvansiyonu ile deniz hukuku içerisine girmiştir.

geminin yol açtığı kirlilik durumunda bile, Sözleşme'ye taraf olan bir ülke, Sözleşme'nin sağladığı haklardan yararlanabilecektir.

“Kirlilik zararı” kavramı Sözleşme'nin 1/6. Maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre gemi dışında olmak üzere geminin hangi bölümünden olursa olsun kirliliğe neden olan zararlar sözleşme kapsamına girmektedir. Ayrıca alınan önleyici tedbirlerin masrafları ve bu tedbirler alınırken ortaya çıkabilecek olan zarar veya ziyanlar da bu kapsama dâhil edilmiştir.

Sözleşme kapsamında tanımlanan gemi sınıfına fiilen dökme halde petrol taşıyan her türlü deniz gemisi ve aracı yer almaktadır. Yani kirliliğe neden olan bir kaza meydana geldiğinde söz konusu geminin ya da deniz aracının dökme halde petrol yükünü taşıyor olması gerekmektedir.

Gemi tanımının dışında tutulan istisnalar ise savaş gemileri ile bir devlete ait veya devlet tarafından işletilmekte olan ve söz konusu devlete münhasıran gayri ticari bir hizmete tahsis edilmiş olan gemilere getirilmektedir. (Madde 11/1)

Sözleşmede petrol tanımı; “gemide yük olarak ya da geminin yakıt tanklarında taşınmakta olan kalıcı petrol türevleri, özellikle ham petrol, fuel-oil, ağır dizel yağı, gres ve balina yağı” olarak tanımlanmıştır. (Madde 1/1) Sözleşme “persistent oil” olarak tabir edilen kalıcı kirliliğe neden olan petrol ürünlerini kapsamaktadır.*

* Kalıcı petrol tanımı Sözleşmede açıklanmamıştır. Ancak, 1992 Fonu 4. Meclis toplantısında sunulan bir kararla (1992 Fund A 4_13 sayılı kağıt) Amerikan Test ve Malzeme Topluluğu'nun (ASTM) D86/78 sayılı Yöntem'i veya bu yönteminde yapılacak yeniliklere göre ölçüldüğünde, taşınacak haldeki petroldeki hidrokarbon parçacıklarının en az hacim olarak %50'si 340 °C (645 F) sıcaklıkta ayrışiyorsa, ve aynı parçacıkların 370 °C (700 F) sıcaklıkta hacim olarak en az %90'ı ayrışiyorsa, bu kalıcı olmayan petroldür” şeklinde tanımlanmıştır.

Gemi Malikinin Sorumlulukları

1969 Sorumluluk Sözleşmesinin 5. Maddesine göre, gemi maliki sorumluluğunu belli bir meblağ ile sınırlandırma hakkına sahip olmaktadır. Buna göre gemi maliki her bir kaza için geminin toplam net tonajı üzerinden ton başına 2000 frank ile sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Her durumda toplam mali sorumluluğun üst sınırı 210 milyon frankı geçmeyecektir.

Sözleşmenin 5. Maddesi, gemi malikinin sorumluluğunu nasıl sınırlandırabileceğini belirtir. Gemi maliki, zarar gören taraf devletin mahkemelerinde açılan tazminat davası karşılığında yetkili mahkemeye sorumlu olduğu tutarı karşılayabilecek bir fon sunacaktır. Fon, bugünkü anlamda uluslararası bir fon olmayıp tüm tazminat taleplerinin ortak bir havuz oluşturularak karşılanmasını temin etmek amacıyla kurulmuş olan yerel bir fondur.

Bu fon, gemi malikinin sorumlu tutulduğu miktarın nakit olarak karşılığında ya da fonun kurulmuş olduğu ülkenin mevzuatına uygun olarak tedarik edilmiş olan banka ya da diğer mali garantilerden oluşturulabilecektir.

Tazminat talepleri ile ilgili davalar yalnızca “petrol kirliliğinin karasuları dâhil ülkesinde meydana geldiği akit taraf ya da taraf devletlerin yetkilendirilmiş mahkemelerine” açılabilir. Bu mahkemeler tazmin taleplerini yukarıda bahsedilen fondan temin edecek ve orantılı bir şekilde dağıtacaktır. (Madde 5/4)

Sözleşme gemi maliklerine de tazmin fonundan yararlanma hakkı getirmektedir. 5. Maddenin 8. Fıkrasında, kirliliğin önlenmesi ya da en aza indirilmesi için yapılan masraflar da, zarar gören diğer talep sahipleriyle eşit statüde değerlendirilmektedir.

Gemi maliki bir tazmin fonu kurulması işini mali güvence sağlayan bir sigorta şirketine de devredebilir. Bu durumda sigortacı da Sözleşmenin fon hakkında öngördüğü kurallara tabi olacaktır. (Madde 5/11)

Sözleşme, öngörülen fon oluşturulduğunda gemi maliklerinin mal varlıklarını güvence altına almakta, alacakların yalnızca bu fondan giderilmesini gerektirmektedir. Bu da gemi maliki ile tazminat alacaklıları arasında bir denge kurmaktadır. (Madde 6/1/a)

Sözleşme ayrıca gemi maliklerinin bir kaza olduğunda gereken fonu oluşturdukları takdirde kazadan sonra ticaretlerine devam edebilmesinin önünü açmıştır. Böylece gemi gerekli teminatı göstermiş ise tutuklanmadan ticaretini sürdürebilecektir. (Madde 6/1/b)

Gemi Malikinin Sorumluluğunu Sınırlandıramadığı ve Sözleşmenin Uygulanmadığı İstisnalar

Sözleşmenin 5. Maddesinin 2. Fıkrasına göre gemi maliki kirlilik olayına şahsi kusuru ile neden olmuşsa sorumluluğunu sınırlandırma hakkından mahrum kalacaktır. Burada gemi maliki, tüm uluslararası ve ulusal çerçevede yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdiğini, gemisinin denize elverişli olduğunu, kirliliğe neden olan durumun kasıttan ileri gelmediğini ispatlayamazsa Sözleşmenin sınırlı sorumluluk kapsamında tanıdığı ayrıcalıktan yararlanamayacaktır. Dolayısıyla gemi maliki tüm varlığı ile sorumlu tutulacaktır.

Sözleşmenin 3. Maddesinin 2. Fıkrasında gemi malikinin hangi şartlar altında deniz kirliliği olayı karşısında sorumlu tutulamayacağı belirtilmiştir. Bu maddeye göre:

- a) Savaş, ayaklanma ve önlenemeyen tabiat olaylarında,
- b) Meydana gelen zararın 3. Şahsın kastî olarak ihmalinden veya hatasından kaynaklandığı durumda,
- c) İlgili devletin, seyir yardımcıları ve fenerlerin bakım tutumlarını düzgün bir şekilde yapmaması durumunda.

Gemi Malikinin Sigorta Yaptırma Zorunluluğu

Sözleşme büyük miktarlarda petrol yükü taşıyan gemiler için yukarıda bahsedilen teminat gösterme yükümlülüğünün sigorta yaptırılarak yerine getirilme şartını getirmektedir. Zira 7. Maddenin ilk fıkrasında 2000 tondan daha fazla miktarda petrolü yük olarak taşıyan ve herhangi bir taraf ülkenin bayrağına sahip gemiler için bir sigorta ya da banka garantisi, uluslararası bir fon tarafından düzenlenmiş sertifika ya da sigorta gibi bir mali güvence gösterilmesi zorunluluğu dile getirilmektedir. Bu sigorta yaptırma zorunluluğu gemi malikine yüklenmektedir.

Gemi malikine seçenekler sunan bu maddenin günümüzdeki uygulanma şekli genellikle banka teminatı yerine sigorta yaptırılması şeklindedir. Söz konusu mali teminat günümüzde uygulamada Koruma ve Tazmin Kulüplerince (P&I Club) karşılanmaktadır.

Sözleşmede öngörülen 2000 tondan daha az petrol yükü taşıyan gemilere sigorta yaptırma zorunluluğu getirilmese de, zararların giderilmesi yükümlülüğü saklı tutulmaktadır. Zira Sözleşme'nin gemi tanımında herhangi bir tonaj (GT) sınırlaması getirilmemektedir. Yani bir kirlilik durumunda, kirliliğin şiddeti oranında Sözleşmenin ortaya koyduğu gemi tanımına uyan bir deniz aracının maliki, mali sorumluluğunun üst sınırlarını geçmeyecek şekilde tazminat ödemekle yükümlü tutulacaktır.

Söz konusu sigortanın geçerli olduğunun tescil edilmesi geminin bayrak devletinin yetkili idaresine bırakılmıştır. İdare, kendi belirleyeceği bir makam tarafından ilgili geminin geçerli bir sigortası olduğuna dair bir sertifika (CLC sertifikası olarak anılır.) düzenleyecek, sertifikanın bir kopyası geminin kayıtlı olduğu kurum tarafından saklanacak, diğer kopyası da gemi malikine verilecektir. (Madde 7/2)

Bir taraf ülkenin yetkili idaresi tarafından hazırlanan sertifika diğer bir taraf ülke idaresince tanınacaktır. Ancak diğer taraf ülkenin bu sertifikada belirtilen sigorta kuruluşunun yeterliliğini sorgulama hakkı saklı tutulmaktadır. (Madde 7/7)

Sözleşme'nin 7. maddesinde belirtilen bir diğer husus ise, dökme halde 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan bir geminin, hangi ülkenin sicilinde kayıtlı olursa olsun, bir taraf devletin limanına yahut açıkta karasuları içinde bir yükleme boşaltma yerine uğrayabilmesi için Sözleşme'nin 7/1. maddesi hükümlerine uygun sigortaya veya başka mâli güvenceye sahip olması gerektiğidir [3].

5.1.2. Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Uluslararası Fonun Kurulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme ve Uluslararası Tazmin Fonu (Fund 71)

Her ne kadar CLC 69 Sözleşmesi petrol kirliliği zararlarının tazmini için büyük bir adım olsa da, Sözleşme daha yürürlüğe girmeden zararların ödenmesi, mahkemelerin yetki sınırlarının belirlenmesi gibi konuların yeterince netleştirilmediği anlaşılmıştır. IMO konferanslarında bazı ülkeler tarafından gemi maliklerinin öngöremediği durumlar karşısında doğrudan sorumlu tutulmaları kabul görmemiştir.

Bunun yanı sıra kimi ülkeler de, tankerlerin taşıdığı yüklerin zamanla artış gösterdiğini, bu yüzden Torrey Canyon hadisesinde olduğu gibi mevcut tazmin rejiminin yetersiz kalacağını düşünerek, gemi maliklerinin sorumluluk sınırlarının daha da yukarı taşınması gerektiğini savunmuşlardır. Burada yükleri taşıyan ile taşıtan ülkelerin çıkarları dengede olmadığı için CLC 69 Sözleşmesinin tâdil edilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Bu amaçla gemi malikinin tek başına yeterli olamadıkları durumlarda petrol alıcılarının katkılarından oluşan bir uluslararası fon kurulması fikri büyük oranda kabul görmüştür. Bu yüzden 1969 yılında Brüksel Konferansında IM(C)O (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından oluşturulan yeni sözleşme metni oluşturulmuştur. Taslak metni nihai hale getirilen 1971 Fon Sözleşmesi 16 Ekim 1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Fonun Getirdiği Yeni Düzen

CLC 69 Sözleşmesi gereği zarar tazminlerine ilişkin sorumluluk gemi malikine yüklenmiş iken, 1971 Fon Sözleşmesi ile zarar tazminlerine ilişkin sorumluluk petrol alan firmalara

verilmiştir. Bu şekilde 2 basamaklı bir sorumluluk sistemi oluşturulmuştur. Bir kirlilikte ortaya çıkan taleplerden öncelikle gemi maliki sorumlu iken, malikin sorumluluğunu aşan taleplerin ortaya çıkması durumunda tazmin talepleri 1971 Fon Sözleşmesine göre kurulan fon kapsamında karşılanmaktadır. Fona ise katkı sağlayıcı ülkelerin petrol alıcı firmaları kaynak oluşturmaktadır.

1971 Fon Sözleşmesi, CLC 69 Sözleşmesi'nin belirlediği üst sorumluluk sınırını daha da yukarı çekmiştir. Ancak burada gemi maliklerinin doğrudan sorumlu tutulması ve beraberinde denizcilik sektörünün olası bir kazada büyük şiddette etkilenmemesi için tazminat sistemine petrol yükünü alan şirketler de eklenmiştir. Bu limit artırımından ileri gelen açık, söz konusu şirketlerin katkılarıyla kapatılmaya çalışılmıştır.

Şirketler burada sınırsız sorumlu tutulmamıştır. Bir denge kurulabilmesi için şirketleri doğrudan sorumlu tutmak yerine uluslararası bir fon kurulması suretiyle, doğacak tazmin taleplerinde CLC 69 Sözleşmesinin yükümlülüklerinin yerine getirilmesinin ardından halâ tazmin talepleri karşılanamıyorsa, bu fon vasıtasıyla tazminatı hak edenlere ödeme yapılması öngörülmüştür. Kurulan bu fona Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (IOPC) adı verilmiş, fona katkı yapan taraflar ise petrol alıcıları olarak belirlenmiştir.

Ulusal çıkarlar açısından 1971 Fonu hükümetleri doğrudan sorumluluk altına almamakta, onlara ilave maliyetler getirmemektedir. 1971 Fonu'nun genel yapısına bakılacak olursa, Yönetici, Sekreteryaya, Genel Kurul ve Yürütme Kurulundan oluştuğu görülmektedir.

1971 Fon Sözleşmesi, 24 Mayıs 2002 tarihi itibarıyla taraf devlet sayısının 25'in altına inmesi nedeniyle yürürlükten kalkmıştır ve bu tarihten sonra gerçekleşmiş olan kirlilik hadiselerine uygulanmamıştır.

1971 Fonunun Kapatılması

CLC 69 ve 1971 Fon Sözleşmesi uygulanmaya başladıktan sonra toplam petrol kirliliği miktarlarında büyük düşüşler yaşansa da, 1978 yılında meydana gelen Amaco Cadiz hadisesi,

zorunlu sigorta ve buna ilave olarak Fon'un bile ciddi kazalarda yeterli olmadığını ortaya koymuş, üye devletlerin üst sınırların yeniden belirlenmesi konusunu gündeme getirmelerine neden olmuştur.

1984 yılında hem CLC 69 Sözleşmesi, hem de 1971 Fon Sözleşmesi için yeni bir protokol kabul edilmiştir. Protokoller, üst sınırları yukarı çekmiştir. Ancak yürürlüğe girme şartları başarısız kalmıştır. Zira ABD, Fon'a en çok katkı yapan ülke olarak üst sınırın artırılmasına karşı çıkmış, bir kirlilik oluştuğunda gemi maliki için sınırlı sorumluluk yerine sınırsız sorumluluk fikrini savunmuştur. Bu kararda ABD'nin taşıyan değil taşıtan bir ülke olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Sonuç olarak bu iki protokol hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir. ABD bunun yerine, 1990 yılında kendi Petrol Kirliliği Yasasını (OPA 90) çıkararak farklı bir rejim getirmiştir. OPA 90, uluslararası tazmin sistemi ile farklılık gösterdiğinden, ABD'nin uluslararası tazmin fonlarına dâhil olmasının önü tamamen kapanmıştır [24].

1991 yılı Nisan ayında yaşanan Haven kazası ile uluslararası tazmin rejiminde kesin olarak yeniliğe gidilmesi fikri benimsenmiştir. Bunun üzerine ABD'nin katılımı olmadan 1992 Protokolleri kabul edilmiştir. 1992 Protokollerinde aslında 1984 Protokollerinde belirlenen zaten artırılmış sorumluluk sınırları değiştirilmemiş, ancak Protokollerin yürürlüğe girme şartları değiştirilmiştir. Böylece Protokoller 30 Mayıs 1996 yılında yürürlüğe girmiştir.

Yeni protokollerde, 16 Mayıs 1998 tarihi itibarıyla yeni rejim olan 1992 Protokollerine taraf olan ülkeler 1969 CLC ve 1971 Fon Sözleşmesi'nden ayrılmış sayılmıştır. Bu yüzden taraf devlet sayısı 25'in altına indiği için 1971 Fon Sözleşmesi 24 Mayıs 2002 tarihinde yürürlükten kalkmıştır ve bu tarihten sonra gerçekleşmiş olan kirlilik hadiselerine uygulanmayacaktır. Yalnızca bu tarihten önce meydana gelen kazaların tazminatları için 1971 Fonu işleyişini sürdürmektedir.

Hâlihazırda taraf ülkelere eksik kalan katkıların tamamlanması ve 1971 Fonu kapsamında devam eden tazmin taleplerinin karşılanarak bakiyenin katkı yapan şahıslara dağıtılmasının ardından 1971 Fonu'nun tasfiye aşaması tamamlanacaktır.

5.1.3. Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi 1992 Protokolü (CLC-92)

CLC 69 Sözleşmesine yenilikler getiren 1992 Protokolü 30 Mayıs 1996 yılında yürürlüğe girdikten sonra Protokol şartı gereği, 70 ülke bu Protokol'ü kabul ederken 1969 Sorumluluk Sözleşmesini feshetmiştir [21].

IMO verilerine göre 10 Şubat 2014 itibariyle CLC 92 Protokolüne taraf olan ülke sayısı Türkiye'yle birlikte 132'dir. Taraf ülkelerin sahip olduğu deniz ticaret filosunun tüm dünya filosuna oranı ise %96,86'dur. Bu anlamda CLC 92 Protokolüne katılımın dünya çapında büyük oranda kabul gördüğü anlaşılmaktadır.

1969 Sorumluluk Sözleşmesini tadil eden 1992 Protokolü 1969 Sorumluluk Sözleşmesini uygulamadan kaldırmış olduğundan bu çalışmada 1992 Protokolü yerine 1992 Sorumluluk Sözleşmesi ifadesi; aynı şekilde 1992 Fon Protokolü yerine 1992 Fon Sözleşmesi ifadesi kullanılacaktır.

1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin Uygulama Alanı

Sözleşme, taraf devletlerin karasuları da dâhil olmak üzere kendi ülkesinde ve uluslararası hukuka göre belirlenen münhasır ekonomik bölgesinde veya taraf devlet böyle bir bölge belirlemediyse, bu devlet tarafından uluslararası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede neden olunan kirlilik zararlarına uygulanacaktır.

Gerçekleşen zararın önlenmesi veya en aza indirilmesi için önleyici tedbirler alınmışsa, bu tedbirlerin nerede alındığına bakılmaksızın Sözleşme uygulanabilecektir. (Madde 2)

Sözleşme, dökme halde petrol taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her çeşit deniz araçlarını anlatır. Ancak başka yük ve petrol türevleri taşıyabilecek nitelikteki gemiler, yalnızca petrol türevi taşıdıklarında ve böyle bir taşımayı müteakip bu

petrol taşımından geriye bir kalıntı kalmadığını ispatlayamadıkları takdirde gemi olarak kabul edilecektir. (Madde 1/1)

1969 Sorumluluk Sözleşmesindeki gemi tanımıyla karşılaştırıldığında, kapsam daha da genişletilmiştir. 1992 Sorumluluk Sözleşmesi fiilen petrol taşımak üzere yapılmış gemilerin yanı sıra, başka yüklerle birlikte petrol taşıyabilen gemileri de eklemiştir. 1969 Sözleşmesinde kazaya karışan geminin fiilen petrolü yük olarak taşınması şartı aranırken, 1992 Sözleşmesi'ne göre sadece yük olarak ve kendi yakıtı olarak petrol taşıyan yüklü tankerlerden dökülen petrol değil; aynı zamanda boş olsa da üzerinde bir önceki seferinden petrol kalıntısı bulunan tankerlerde yakıt olarak taşınan petrolün döküldüğü belirli durumlar da kapsama alınmıştır [20].

Gemide taşınan “Petrol” tanımına bakıldığında, gemide yük olarak veya geminin yakıt tanklarında taşınmakta olan kalıcı kirliliğe neden olan (buharlaştırma derecesi yüksek) Hidrokarbonlar: özellikle ham petrol, fuel-oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi mineraller ifade edilmektedir. (Madde 1/5)

Sözleşmenin uygulanacağı kirlilik kavramı, 1969 Sözleşmesinden farklı olarak çevreye verilen zararların giderilmesi ve alınacak koruyucu önlemlerin masraflarının yanı sıra, makul olmak kaydıyla çevrenin eski haline getirilmesi için harcanan ve harcanacak olan masrafları da kapsamaktadır. Kirlilik tanımındaki bu genişletmeyle bugün bir kaza olduğunda gelecek yıllar içerisinde alınacak tedbirlerin yanı sıra, çevrenin kazadan önceki haline getirilmesi için harcanacak olan masrafların tazmini mümkün hale gelmiştir. Kirlenmeden doğan zararlara kirliliğin olduğu bölgede faaliyet gösteren her türlü tesisin karşılaştığı ekonomik kayıplar dâhil edilmiştir. (Madde 1/6)

Sözleşmenin tanımlar kısmında bir başka önemli tanım göze çarpmaktadır. Sözleşmenin uygulanacağı hadise tanımında kirlilik zararına neden olan veya bu tür hasar ile ilgili ciddi ve ağır tehdit oluşturan aynı menşeli her türlü olayın ortaya çıkışı veya olaylar dizisi ifade edilmektedir. Dolayısıyla gerçekleşecek olan herhangi bir kazada, kazanın hemen akabinde

petrol kirliliği oluşmasa bile, bu riskin ciddi olduğu saptanırsa, kirliliğin oluşmadan engellenmesine y6nelik m6dahaleler de S6zleşme kapsamına alınmıştır. (Madde 1/8)

Belirlenen Sorumluluk Sınırları

1992 Hukuki Sorumluluk S6zleşmesi kapsamında, kalıcı kirliliğe sebep olan hidrokarbon mineralli petrol (dayanıklı petrol) 6r6nlerinin sebep olduğu kirliliğin zararı i7in tazminat talepleri, hasara neden olan geminin resmi maliki ya da onun sigortacısına karşı yapılır. (Madde 8)

1992 Sorumluluk S6zleşmesi gemi malikinin sorumluluk sınırlarını genişletmiştir. S6zleşmenin 5. maddesine g6re;

“Bir geminin maliki, herhangi bir olayla ilgili sorumluluğunu işbu S6zleşme uyarınca aşaşıdaki şekilde hesaplanan toplam bir meblağla sınırlamak hakkını haizdir:

a. 5000 tonaj biriminin aşmayan bir gemi i7in 3 milyon hesap birimi (SDR),

b. 5000 tonaj biriminin 6zerindeki bir gemi i7in, her durumda toplam miktarın 59,7 milyon hesap birimini ge7memesi kaydıyla, (a) alt paragrafında belirtilen meblağa ilaveten her bir ilave tonaj birimi i7in 420 hesap birimi.”

Bu limitler yaşanan kazalar ve edinilen tecr6beler doğrultusunda 18 Ekim 2000 tarihinde “zımnı kabul (tacit acceptance)” yoluyla değiştirilmiş ve bu değişiklik 1 Kasım 2003 tarihinde y6r6rl6đe girmiştir. Bu yeni değişiklik ile sorumluluk miktarları %50,37 oranında artırılmış ve 5000 grostonun 6zerinde olmayan gemiler i7in 4.51 milyon SDR (yaklaşık 7 Milyon USD), 5000 groston ile 140 000 groston arasındaki gemiler i7in 3 milyon hesap birimine ilaveten her bir ilave tonaj i7in 631 SDR (≈953 USD), 140 000 tonaj birimin 6zerindeki gemiler i7inse 89,77 milyon SDR (≈136 milyon USD) olarak belirlenmiştir. 1969 Sorumluluk

Sözleşmesi'nde sorumluluk belirlenirken geminin net tonu dikkate alınırken 1992 Sözleşmesinde ise geminin grostonu dikkate alınmaktadır. *

Ancak sözleşmeye göre oluşan kirliliğin zarar vermek kastıyla veya muhtemelen zarara sebep olabileceğini bilerek ve dikkatsizce gemi malikinin yaptığı kişisel bir hareketten veya ihmalden kaynaklandığı ispatlanırsa; gemi maliki, sorumluluğunu kısıtlama hakkından mahrum bırakılacaktır.

Bununla birlikte, oluşan kirlilik hiçbir şekilde gemi malikinin hatası olmasa bile, gemi maliki; gemisinden sızan ya da dökülen petrolün yol açtığı zararın tazmini için ödeme yapmakla sorumludur [20].

Gemi maliki bu sınırlandırma hakkından faydalanabilmek için 1969 Sorumluluk Sözleşmesi'nde belirtildiği gibi bir fonu oluşturmak zorundadır. Sözleşme'nin öngördüğü meblağ tutarındaki fon Sözleşme'nin 9. Maddesi uyarınca belirlenen ve davanın açıldığı taraf devletlerden birinin yetkili mahkemesi veya diğer yetkili merciinde, eğer dava açılmamışsa taraf devletlerde aynı maddeye göre dava açılabilir olan mahkeme veya yetkili mercide tesis edilecektir. 1969 Sorumluluk Sözleşmesi'nden farklı olarak davanın açılmamış olma ihtimali de göz önünde bulundurulmuştur.

Sözleşme hükümlerinin getirdiği bir diğer yenilik ise gemi maliki ile iş akdi bulunan temsilcilerinin, hizmetlilerinin ve çalışanlarının hakları korunmuştur. Ancak burada hasarın, zarar verme kastıyla veya dikkatsizce ve zarara sebep olabileceğinin bilinciyle yaptıkları kişisel bir hareket veya ihmalden kaynaklanmaması koşulu getirilmiştir. Yine de her durumda gemi malikinin bu kişilere karşı dava açma hakkı korunmaktadır. (Madde 3/4)

* Gros Ton, GT olarak kısaltılır ve geminin tüm kapalı hacimlerini gösteren bir ölçü birimidir. Net Ton ise NRT olarak kısaltılır ve geminin yalnızca yük taşıdığı, yani ticaret yapabildiği kapalı alanlarının hacim olarak ölçüsüdür.

Gemi Malikinin Sorumluluğunu Sınırlandıramadığı ve Sözleşmenin Uygulanmadığı İstisnalar

1969 Sorumluluk Sözleşmesi'ne benzer şekilde 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nde, gemi malikinin kirlilik zararını kasıtlı veya ihmali sonucu ve bu zararın muhtemelen sonuçlanacağını bilerek işlediği ispatlanırsa, Sözleşme altındaki sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmayacaktır. (Madde 5/2)

Sözleşmenin uygulanmadığı istisnalar 1969 Sözleşmesinde olduğu gibi şu şekildedir:

- a) Savaş, ayaklanma ve önlenemeyen tabiat olaylarında,
- b) Meydana gelen zarar 3. Şahsın kastî olarak ihmalinden veya hatasından kaynaklandığı durumda,
- c) İlgili devletin, seyir yardımcıları ve fenerlerin bakım tutumlarını düzgün bir şekilde yapmaması durumunda.

Gemi maliki zarar gören tarafın kasıtlı, bilerek bu zarara kısmen ya da tamamen hareketlerinin ya da ihmalinin neden olduğunu ispatlayabilirse, gemi maliki bu tarafa karşı sorumluluktan tamamen ya da kısmen kurtulmuş olacaktır.

Sigorta Yaptırma Zorunluluğu

Sözleşme, gemi malikinin gemisinde 2000 tondan fazla petrol yükü taşıdığında oluşabilecek zararlara karşı kendi tazmin sorumluluğunu kapsayan bir sigorta yaptırmasını zorunlu kılmaktadır. Öngörülen bu yükümlülüğü gemi maliki P&I Kulüpleri ve P&I Sigorta Şirketlerine ya da bankalara yükleyerek sorumluluğunu yerine getirmektedir. * (Madde 7/1)

* P&I tabiri İngilizce dilinde Protection and Indemnity :yani Koruma ve Tazmin sigortasını belirtmek için kullanılmaktadır. Bankalar günümüzde banka teminatı vermektedir. Ancak bu duruma nadiren rastlanır.

1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi gereğince geçerli bir sigorta poliçesi bulundurulduğuna dair bir sertifika düzenlenmesi zorunlu tutulmuştur. Bu sertifikanın bir kopyasının gemide tutulması, diğer kopyasının ise gemi sicil kayıtlarını tutan mercilere verilmesi zorunludur. Bu sertifikaya CLC Sertifikası denilmektedir.

Eğer sözleşmeye taraf bir devletin siciline kayıtlı ve 2000 tondan fazla ham petrolü yük olarak taşıyan bir geminin, geçerli bir P&I sigortasının varlığını gösteren CLC Sertifikası bulunmazsa, taraf devletçe bu geminin ticaret yapmasına izin verilmez. Geminin sicil devleti, bu sözleşme hükümlerine göre, zorunlu sigorta sertifikasının verilmesi ve onay şartlarını belirleme yetkisini haizdir.

Türkiye'deki uygulamada CLC 92 Sözleşmesi gereğince sigorta yaptırma zorunluluğu kapsamına girmeyen gemilerin malikleri isterlerse gönüllü olarak sigorta yaptırmakta, İdare'ye başvurulmak suretiyle CLC Sertifikası alabilmektedir.* Zira Sözleşme kapsamına giren bir gemi kirliliğe neden olduğunda 2000 ton yük taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın; başka bir deyişle zorunlu CLC Sertifikası kapsamına girmese de sorumlu tutulacaktır. Eğer açılan mahkeme önünde bir tazminat fonu oluşturulamaz ise, gemi maliki gemisini satmak zorunda dahi kalabilecektir.

Çalışmamızda 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin, 1969 Sorumluluk Sözleşmesi hükümlerinin aynen korunduğu konularına tekrar olmaması açısından değinilmeyecektir.

* Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde hizmet veren liman başkanlıkları tarafından verilir.

5.1.4. 1992 Fon Sözleşmesi (FUND 92)

27 Kasım 1992 tarihinde kabul edilen ve 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe giren Fon Sözleşmesi, 1992 Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında ödenecek olan tazminatın yetersiz kaldığı durumda petrol kirliliğinden zarar gören şahısların zararlarının bir Fon marifetiyle tazmin edilmesi için kurulmuştur. 1992 Fon Sözleşmesi'nin tazminatla ilgili hükümleri 1971 Fon Sözleşmesi ile benzerlik göstermektedir.

FUND 92 Sözleşmesi gereğince kurulan 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu'na, deniz yolu ile kalıcı kirliliğe neden olan petrol ve türevlerini satın alan ve Sözleşme'ye taraf olan devletlerde bulunan şirketler ve kuruluşlar katkı yaparak finans ihtiyacı karşılanmış olur. Yani CLC 92 Sözleşmesi gereğince petrol kirliliğinden zarar gören tarafların tazmin talepleri karşılanırken, FUND 92 Sözleşmesi gereğince gemi malikinin üst sorumluluk sınırı da dâhil olmak üzere tazmin taleplerini aşan kısım uluslararası yapıya sahip bir fon tarafından karşılanmaktadır. Böylece CLC 92 günümüzdeki uluslararası tazmin sisteminin ilk ayağını oluştururken, FUND 92 ise tazmin sisteminin ikinci ayağını oluşturmaktadır.

IMO verilerine göre 10 Şubat 2013 tarihi itibarıyla, 1992 Fon Sözleşmesine Türkiye dâhil taraf devlet sayısı 113'dur. Bu da ülkelerin sahip olduğu deniz ticaret filosu olarak dünya genelinin % 90,67'sine tekabül etmektedir.

Fon, iki temel yapı üzerine kurulmuştur. Bunlar Meclis ve İdari Komite'dir. Meclis, üye devletlerin hükümetlerinin temsilcilerinden meydana gelmektedir. 15 Üye Devletin temsilcilerinden oluşan İdari Komite ise Meclis tarafından seçilmektedir. Komite, Fon Yöneticisi tarafından kabul edilen tanker kazalarından zarar gören şahısların taleplerini ödeme hususunda Fon Yöneticisini talimatlandırır. Fon Yöneticisi İdari Komite adına talepleri onaylama ve ödemeye ilişkin daha geniş yetkilere sahiptir.

Fon Meclisi, mevcut dönem için yapılacak ödeme tutarına karar vermektedir. Bu yüzden Fon Yöneticisi tarafından, üye ülkelerde bir önceki yılda ne kadar katkı yükü alınmışsa, bu

oranda alıcı başına düşen pay hesaplanmaktadır. Ayrıca Fon Meclisi'nin farklı kazalar için toplanan katkı paylarını ihtiyaca göre bir kazadan diğer kazaya kaydırmaya yetkisi bulunmaktadır. (Madde 17)

Normal şartlarda Fon'un idari harcamaları ve tazmin taleplerini karşılamak üzere kaza başına 4 milyon SDR'yi geçmeyen bir yıllık genel bütçe oluşturulur. Eğer bu sınırın üzerinde bir ödeme gerektirecek büyüklükte bir kaza olursa, bu kaza için belirlenen sınır olan 4 milyon SDR'nin üzerinde ödeme yapmak üzere Büyük Talepler Fonu (Major Claims Fund) oluşturulur. Ödemeler bu fondan yapılır. (Madde 12/1b-c)

1992 Fon Sözleşmesinin Uygulama Alanı

1992 Fon Sözleşmesinde; gemi, şahıs, malik, petrol, kirlilik zararı, hadise, önleyici tedbirler tabirleri için 1992 Sorumluluk Sözleşmesine atıf yapılarak bu kavramların aynı anlama geldiği söylenir. Yine sorumluluk miktarları belirlenirken aynı hesap birimi (SDR) kullanılmakta, gemi tonajı için ise GT birimi kullanılmaktadır. (Madde 1)

Burada önemli bir husus Fon'a katkıda bulunacak olan petrol alıcılarının kapsamının belirlenmesidir. Yine 1. Maddenin 3. Fıkrasında hangi tür petrol ürünlerinin katkı sağlayıcılar sınıfında yer alacağı belirlenmektedir. Buna göre ham petrol ve fuel oil bu kapsama dâhil edilmiştir. Fuel oil için Amerika Test ve Malzeme Birliği Dört Numara Fuel Oil şartnamesine atıf yapılırken, ham petrolün işlenmiş veya işlenmemiş olması ayırt edilmeksizin nakliyata uygun hidrokarbon karışımı tabirine yer verilmiştir.

1992 Fon Sözleşmesi kuruluş amacı olarak en başta 1992 Sorumluluk Sözleşmesi gereğince petrol kirliliği karşısında yeterli tazmini sağlamak, ardından Sözleşmenin diğer maddelerindeki amaçlara ulaşmak olarak gösterilmektedir. (Madde 2/1)

Sözleşmede kurulacak olan Fon'un mahkemelerde taraf olabilmesi, bu amaçla bir tüzel kişilik sayılmasının önü açılmış ve Fon Yöneticisinin Fon'un yasal temsilcisi olarak bütün taraf devletlerce tanınması öngörülmüştür. (Madde 2/2)

Coğrafi anlamda uygulama alanı tamamen CLC 92 Sözleşmesi ile aynıdır. Zaten farklı olması iki sözleşmenin birbirini tamamlayıcı olma özelliğini kaldıracağından, böyle bir uygulamaya gidilmesi de söz konusu değildir. (Madde 3)

1992 Fon Sözleşmesi Gereğince Kurulan Fonun Görevleri

1992 Fonunun asıl görevi herhangi bir kaza neticesinde oluşacak kirliliğin 1992 Sorumluluk Sözleşmesi gereğince sağlanması gereken tazminat miktarını aşması durumunda ilave tazminat sağlamaktır.

Tazminat sağlanırken, gemi malikince veya sigortacısınca 1992 Sorumluluk Sözleşmesi gereğince ortaya konması zorunlu olan fonun tamamı tazmin talepleri için harcandığında halen tazmin talepleri tamamen ödenememişse, 1992 Fon Sözleşmesi devreye girecek, geriye kalan açık kapatılacaktır.

Fon Sözleşmesi ile gemi malikinin 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nden ileri gelen muafiyetlerden yararlanması durumunda sorumluluğu, garantör ya da sigortacısının katkısı olmasa da direkt olarak Fon tarafından ödenecektir. Yani kıyı devletinin seyir yardımcılarının bakım tutumundaki kusurları, zararın 3. Şahısların kasti niyetiyle gerçekleşmesi ve doğal afet durumunda bu zarar Fon kaynaklarıyla giderilecektir.

Öte yandan Fon Sözleşmesine göre gemi malikinin ortaya koyması gerektiği fonun (sigorta, garantör) yeterli olmaması: Yani mali yükümlülüğünün yetersiz kalması durumunda mağdurların bu fonun yetersiz olduğunu hukuken ispatlatması şartıyla tazmin talepleri karşılanacaktır. Böylece zararların tazmini gemi malikinin insafına bırakılmadan garanti edilmektedir.

Fonun ödeme yapacağı son durum ise en çok karşılaşılan durumdur. Kirlilik zararı gemi malikinin 1992 Sorumluluk Sözleşmesiyle belirlenen sınırını aştığında ödeme yapılmaktadır. (Madde 4)

Gemi malikinin kirlenme zararını önlemek veya en aza indirmek için yapacağı makul masraflar da kirlenme zararı olarak ele alınacaktır. Yani yapılan harcamalar için gemi malikince sağlanan fondan düşülecektir. (Madde 4)

1992 Fonu Kapsamı Dışında Kalan Durumlar ve Muafiyetler

Fon, kirliliğin hasardan zarar gören şahsın kasıtlı olarak tamamen ya da kısmen yaptığı bir hareketten ya da ihmalinden ortaya çıkması durumunda, bu şahsa tazminat ödeme yükümlülüğünden tamamen veya kısmen kurtulabilecektir. Ancak yine de Fon, her durumda, gemi malikinin 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin 3. Maddesi, 3. paragrafı uyarınca muaf tutulabileceği derecede muaf tutulacaktır. (Madde 4/3)

1992 Fonu Sözleşmesi, Fon'un aşağıdaki durumlarda tazminat ödemekle yükümlü olmadığı belirtmektedir:

- a) Kirlilik zararının, savaş durumu, ayaklanmalardan kaynaklanması veya zararın savaş gemisinden veya devlet gemisinden bırakılan veya boşaltılan petrolün neden olması,
- b) Kirliliğin bir ya da daha fazla sayıda gemiden kaynaklandığının ispatlanamaması.

Fon yukarıdaki durumlardan herhangi birini ispatlayabilirse ödeme yapma yükümlülüğü ortadan kalkacaktır. (Madde 4/2)

1992 Fonu Tarafından Tazminat Taleplerinin Reddedildiği Durumlar

IOPC Fonda yer alan tazmin talep değerlendirme ofisi, tazmin taleplerini aşağıdaki kriterlere göre değerlendirir:

Tazminat talebinin açık şekilde yapılması, yeterli bilgiler ve destekleyici belgelerle beraber sunulması gerekmektedir. Taleplerin, her bir aşamasının bir fatura ile ya da çalışma kâğıtları, açıklayıcı notlar, hesaplar ve fotoğraflar gibi diğer destekleyici belgelerle somutlaştırılması

gerekir. Talepleri destekleyen kanıtların sunulması talep sahibinin sorumluluğundadır. Belgelerin eksiksiz ve doğru olması önemlidir zira eğer bir talebi destekleyici belgeleri değerlendirilebilir seviyede ise talep sahipleri talep sunumunu tartışmak üzere olaydan hemen sonra fon ile ya da mümkünse belirlenmiş müfettiş veya tazmin değerlendirme ofisi ile irtibata geçmelidir. Talep sahiplerince hazırlanacak açıklayıcı notlar ve raporların hem Türkçe hem de İngilizce hazırlanması önerilir.

Uygulama Yönetmeliğinin 42/6.maddesine ve tazmin sözleşmelerine göre; aşağıda sayılan hususların yanı sıra talep sahibinin sunduğu belge ve bilgiler ile Fonun kendi elde edeceği belge ve bilgiler de dikkate alınarak incelenir ve zararın sorumludan talep edilebilir olup olmadığına şu kriterler değerlendirilerek karar verilir:

- a) Zararın gerçekleşmiş olup olmadığı ve talep edilen ücrete ilişkin hizmetin verilip verilmediği,
- b) Zararın olayla ilgili olup olmadığı ve ücretin alınan tedbirle ilgili olup olmadığı,
- c) Talep sahibinin zarar gören veya talep etmeye yetkili olup olmadığı,
- ç) Zararın uygun incelemeler sonucu oluşturulmuş belge ve raporlara dayanıp dayanmadığı,
- d) Zararın genel olarak makul olup olmadığı

Tüm bu kriterlerin karşılanmadığı durumlarda Fon tarafından tazmin taleplerinin ya tamamen ya da kısmen reddedildiği vakalarla karşılaşmıştır. Fon, günümüzde sigorta eksperlerinin bir hasar sonrasında yaptığı incelemeye benzer şekilde, P&I kulübü temsilcileriyle birlikte ortak çalışarak talep edilen tazmin miktarının ne derece kabul edilir olduğuna karar verir. P&I kulübü ve Fonun kaynağı ortak bir havuzda değerlendirileceğinden uygulamada bu iki tarafın mutabık kaldığı miktar ve oranda tazmin talepleri cevap bulacaktır. 1971 Fonunun faaliyet göstermeye başladığı tarih olan 1978 yılından bugüne kadar toplamda Fona 569 milyon sterlin ödeme yapılmıştır.

Güncel kazalar sonrasında yapılan talep miktarları ile gerek Fon kararı gerekse de mahkeme kararları ile kabul edilen tazminat miktarları şu şekildedir:

1999 Erika kazasında 388,9 milyon sterlin talep edilmiş; Fon ve P&I kulübü tarafından 129,7 milyon sterlin kabul edilerek talep sahiplerine ödeme yapılmıştır.

2002 Prestige kazasında İspanya'daki mağdurlar tarafından 1 milyar avro talep edilmiş, bunun 387 milyon avrosu kabul edilebilir bulunmuştur. Fransa hükümeti de dahil olmak üzere tüm Fransız vatandaşlarının talep ettiği 109,7 milyon avroluk tazmin talebinin 57,5 milyon avrosu kabul edilebilir bulunmuştur.

2007 yılında meydana gelen Hebei Spirit kazasında talep edilen tazmin miktarı 2,7 milyon Kore Wonu (KW) iken, kabul edilen tutar ise 198 bin KW olmuştur.

Yine 2007 yılında gerçekleşen Illia kazasında 391 bin \$ tazmin talep edilmiş olup bu miktarın 152 bin \$ lık kısmı kabul edilmiştir.

2007 yılında meydana gelen başka bir kaza olan Volganefit 139 sonrasında 597 Milyon Ruble tutarında talep yapılmış, bunun 338 Milyonluk bölümü kabul edilmiştir.

2009'da yaşanan JS Amazing kazasında 30,5 milyar Nijerya Nairası talep edilmiş olup bu talebin hiçbiri kabul edilir bulunmamıştır. Nijerya'nın Wari deltasında meydana gelen kaza sonrasında yapılan incelemede talep sahiplerinin ortalama olarak 14 yıllık kazançlarına bedel bir tazminat talebinin 1 yıllık kayıp için gösterilmesi, geminin bilinçli bir şekilde batık bulunan sahaya yanaştırılması, emniyetli adam donatım belgesine uyulmaması, kaza anında kaptanın yeterliliğinin bu gemiyi yönetmek için yetersiz bir belge olduğunun tespiti, geminin CLC sertifikasının geçersiz olması gibi nedenlerle hiç tazminat ödenmemiştir.

Yukarıdaki örneklerde olduğu gibi Fonun genel tutumu talep sahiplerine ödeme yapılırken gerekli tüm ispat yollarının aranması istenmekte, yeterli ispat ve delile dayandırılmayan

talepler ya talep sahibi ve Fon tarafından yeniden değerlendirilmekte; ya da itirazların mahkemeye intikal ettirilmesi ile uzlaşmaya varmaktadır.

Diğer yandan Fon ve P&I Kulübü temsilcileri tarafından yapılan ortak değerlendirmelerde gerek özel gerekse de tüzel kişilerin yaptığı taleplerin kabul edilmemesi durumunda talep sahibinin isteği üzerine yeniden değerlendirmeler yapılabilmektedir. Burada temel amaç her mağdurun tazmin taleplerini karşılamak olsa da, Fon tarafından yapılan harcamaların mantıklı, yerinde olup olmadığı değerlendirilir.

Örneğin Prestige kazasında Fransa hükümetinin kirliliğin havadan gözlemlenmesi ve takip edilmesi için kullandığı uçak ve helikopter harcamalarının bir kısmı kabul edilmemiştir. Burada bu önlemlerin birbirini tekrar edilecek nitelikte olduğu değerlendirilmiştir. Belirli bir anda uçak havadayken yalnızca kamuoyu vicdanını rahatlatmak ve basın organlarına kirliliğe müdahalede etkin davranıldığını göstermek için helikopter kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu nedenle özellikle yüksek tutarlı kalemlerde harcama yapan kamu idarelerinin müdahale, temizlik çalışmaları için atacağı her adımda kaza yerinde hazır bulunacak olan Fon uzmanlarının tavsiyelerini de dikkate almaları, sonradan yapılacak olan tazmin taleplerinin kabul edilebilir bulunmasında katkı sağlayacaktır.

1992 Fonu Tarafından Belirlenen Üst Sınır

1992 Fon Sözleşmesine göre tazminat üst sınırı 3 duruma göre belirlenmiştir. (Madde 4):

- a) Kaza başına tazmin talepleri için ödenecek olan miktar, gemi malikinin CLC 92 Sözleşmesinden ileri gelen mali yükümlülüğü dâhil olmak üzere 135 milyon SDR,
- b) İstisnai, kaçınılmaz ve karşı konulmaz nitelikteki bir doğa olayından kaynaklanan kirlilik zararı için 135 milyon,
- c) Ayrıca Fona katkı yapan 3 taraf ülkenin yıllık 600 milyon ton veya daha fazla petrol alması durumunda bu sınır 200 milyon SDR'ye çıkartılmıştır.

10 Ekim 2000 tarihinde kabul edilen ve sonrasında 1 Kasım 2003’de yürürlüğe giren 2000 Protokolü ile 1992 Fonu tarafından ödenecek tazminat miktarının üst sınırı 203 milyon SDR’ye çıkartılmıştır. Bu durumda yukarıda c) paragrafında belirtilen sınır ise 300.740.000 SDR’ye çıkartılmıştır.

Fon Sözleşmesince belirlenen bu sınırları aşan durumlarla karşılaşırsa, Fon yine talepleri karşılamaya devam edecektir. Ancak bu durumda alınan tazminat ile kabul edilen talep arasındaki oran diğer talep sahipleri için de korunacaktır. Yani bütün kabul edilen taleplerin miktarı yeni düzenlemeyle en üst limiti aşarsa, bu durumda ödenecek olan tazminat eşit oranda azaltılır. (Madde 4/5)

Uygulamada böyle bir durumla karşılaşılabileceği ihtimali varsa, Fon Yönetimi ödenecek tazmin miktarını belirli bir oranda tutarak talep sahiplerine adaletsiz ödeme yapılmasını engeller. Kirliliğin meydana geldiği tarihten itibaren zaman aşımı dolana kadar talepler uzlaşma ya da mahkeme yoluyla sonuçlandıktan sonra eksik yapılan ödemeler tamamlanır.

1992 Fonuna Yapılacak Katkılar

1992 Fon Sözleşmesi’ne göre, bir taraf devlette bir takvim yılı içerisinde toplam 150.000 tondan daha fazla petrol alan şahısların Fon’a katkı yapması gerekmektedir. Burada “şahıs” terimine açıklık getirilmiş ve yardımcı şirket ya da ortaklıkların da şahıs olduğu özellikle vurgulanmıştır. (Madde 10)

Böylece tek bir şirketin farklı isimler altında faaliyet göstererek katkı için gereken asgari tonajı aşmama çabasının da önüne geçilmiş olmaktadır. Görüldüğü gibi Sözleşmede ülke bazında bir değerlendirmeye gidilmemiş, şirket bazında bir kriter belirlenmiştir. Çünkü Sözleşmenin mantığında petrol kirliliği riskini oluşturan gerekçe ülke değil, kalıcı kirliliğe neden olan petrol alıcısıdır.

Fon'a katkı yapılması için yükün nerede yüklendiğinin bir önemi yoktur. Yani katkı yükü herhangi bir taraf ülkede yüklenmiş, diğer taraf ülkede tahliye edilmiş olabilir. Bir diğer ihtimal taraf olmayan bir ülkede yüklenmiş, ancak taraf ülkede tahliye edilmiş olabilir. Bütün bunların dışında dâhili taşımacılık yoluyla: yani bir taraf ülkenin farklı iki limanı ya da terminali arasında taşınmış olabilir. (Madde 10/1)

Eğer petrol yükü Sözleşme'ye taraf olmayan bir ülkeye deniz yoluyla getirilmiş, ancak taraf olan bir ülke tarafından kara yoluyla, boru hattıyla veya başka bir yolla ithal edilmiş ise, bu da katkı yapılması gereken petrol olarak sayılmaktadır. Gemiden gemiye yapılan transferler katkı yükü olarak görülmemektedir [23].

Katkılar yıllık olarak 1992 Fon Yönetimi tarafından gelecek yıl içerisinde yapılması beklenen ödeme dikkate alınarak toplanır. Bu ödemenin yanı sıra fon yönetiminin giderleri ile önceki yıldan kalan para ve faizi gibi gelir kalemleri de hesaplanır. Gelir ve gider kalemleri bir araya getirilerek bir sonraki hesap yılı için gereken miktar hesaplandıktan sonra, Fon'a üye tüm ülkelerde faaliyet gösteren petrol alıcıları, aldıkları petrol miktarı oranında yapması gereken katkıyı direkt olarak Fon'a yatırır. Ardından Fon katkı yapan şirketlere birer fatura göndererek bu işlemi belgelemiş olur.

Tazmin Talepleri İçin Zaman Aşımı

Sözleşmeye göre bir talep sahibinin tazminat hakkına sahip olabilmesi için zararın meydana gelmesinin hemen ardından bildirimde bulunması veya Fon aleyhinde mahkemede bir dava açması ya da bu 3 yıllık süre içerisinde gemi ya da sigortacısı aleyhine bir dava açtığına dair Fon'a, resmi bir bildirimde bulunması gerekmektedir. Ancak her halükârda tazmin talepleri kazanın meydana gelmesini takip eden 6 yıllık süre içerisinde yapılmalıdır. Bu süre aşımına kadar tazmin talebinde bulunabilmek üzere Fon aleyhine dava açılmazsa bu hak ortadan kalkacaktır. (Madde 6)

Nitekim 1997 yılında Venezuela körfezinde meydana gelen Yunan bandıralı Nisos Amorgos tanker kazası sonrasında Venezuela hükümeti tarafından gemi maliki ve P&I

sigortacısına dava açılmıştır. Ancak 1971 Fon'una açılmamıştır. Bu yüzden dava zaman aşımına uğramıştır. Dolayısıyla Venezuela hükümetine Fon tarafından ödeme yapılamamıştır.

Burada dikkat edilmesi gereken nokta, talepte bulunma zamanı hesaplanırken kazanın meydana geldiği tarihin değil, zararın meydana geldiği tarihin baz alınmasıdır. Örneğin bir tanker kazası yaşandıktan 4 yıl sonra bölgede geçimini balıkçılıkla sağlayan kişiler tarafından, bu balık türlerinin günden güne azalması sonucu bölgeyi terk ettiği saptanırsa, halen tazmin talebinde bulunulabilecektir. Ancak zararın saptandığı gün itibariyle 2 yılı aşan bir sürede tazmin hakları tamamen ortadan kalkacaktır.

Fona Karşı Dava Açılması ve Fonun Davalarda Taraf Olması

1992 Fon Sözleşmesi'ne göre, Fon aleyhinde açılacak davalar yalnızca kirlilikten zarar gören ülke ya da ülkelerin mahkemelerinde görülecektir. Bu mahkemeler 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nin 9. Maddesinde belirtilen yargılama yetkisine sahip olacaktır.

Ancak uygulamada genellikle mahkeme aşamasına gelmeden, taraflar uzlaşma yoluyla tazminat alabilmektedir. Hem 1992 Fon Sözleşmesi'ne hem de 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'ne taraf olan bir ülkede meydana gelen zararların tazmini için gemi malikine, sigortacısına ve 1992 Fon'una dava açılabilir. Ancak bu ülke yalnızca 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'ne taraf ise, gemi maliki ve sigortacısına karşı dava açılabilir.

1992 Sorumluluk Sözleşmesi'ne göre gemi maliki veya sigortacısına karşı bir dava açıldığında davacıların Fon'u durumdan haberdar etme hakları bulunmaktadır. Böylece bu bilgilendirme ile Fon çeşitli davalarda taraf olabilecek, sonuç olarak mahkemenin vereceği kararlar Fon için de bağlayıcı olacaktır. Sözleşmede Fon'a her halükârda gemi maliki veya sigortacısına karşı dava açıldığında mahkemeye taraf olma hakkı tanınmıştır. (Madde 7)

Fon'un taraf olduğu herhangi bir davanın nihai kararı tüm taraf ülkeler için bağlayıcı olacaktır. Ancak burada kararın hile ile alınması ya da davalının hakkını savunabilmesi için yeterli imkân verilmemesi durumları hariç tutulmuştur. Yani bu şartların varlığı

ispatlanabilirse, mahkemenin vereceği kararlar diğer ülke mahkemeleri için bağlayıcı olma özelliğini kaybedecektir. (Madde 8,10)

Devletlerin ve Katkı Sağlayıcıların Fona Karşı Sorumluluğu

1992 Fon Sözleşmesi, kazaların meydana getirdiği zararların tazmin edilebilmesi için oluşturulan uluslararası fonun işleyişini güvence altına almak üzere hem taraf devletlere, hem de bu devletlerde kalıcı kirliliğe neden olan petrol alıcılarına bazı sorumluluklar yüklemektedir.

Sözleşmeye göre vadesi geçen katkı için Fon İ Düzenlemelerine göre tespit edilecek bir oranda faiz uygulanacaktır. Taraf devletler ise topraklarında faaliyet sürdüren petrol alıcılarının bu katkıları zamanında ve belirlenen miktarınca ödemelerini temin edebilmek için cezai müeyyideler ve tedbirler uygulayacaktır. (Madde 13)

Fona katkı yapması gerektiği halde ödemesini yapmayan şirket aleyhinde Fon Yöneticisi tarafından dava aılabilecektir. Ancak bu şirketin iflas ettiği anlaşılırsa, Fon Yöneticisi'nin tavsiyesi üzerine dava edilmesinden vazgeçilebileceği gibi açılmışsa da davanın sürdürülmemesine karar verilebilir. (Madde 13)

Taraf devletlerin ülkelerinde petrol alımı yapan şirketlerin belirlenerek liste halinde Fon Yöneticisi'ne sunulması görevi taraf bu devletlerin idarelerine bırakılmıştır. İdareler şirketlerin bir önceki yıl kaç ton petrol alımı yaptığını, şirketin iletişim bilgilerini Fon Yönetimi'ne sunar. (Madde 15)

Bildirimlerin doğru şekilde yapılması konusunda Fon, taraf devletleri de sorumluluk altına almaktadır. Nitekim petrol alıcılarının iletişim bilgilerini ve aldıkları petrol miktarını doğru bir şekilde Fon yönetimine bildirmeyen bir Taraf Devlet, bir kaza durumunda Fon'a katkıda bulunulmayan miktarda sorumlu tutulacaktır. (Madde 15/4)

Türkiye'deki uygulamada Fon Sekretaryası tarafından ilgili takvim yılı için ödenmesi gereken katkılarla ilgili evraklar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na iletilmektedir. Bugün itibariyle Bakanlıkta bu işlemde sorumlu birim Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'dür.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ise Türkiye'de petrol alımı yapan şirketlerden, aldıkları petrol miktarlarını talep eder. Bu şirketlerden gelen bildirimler Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı verileriyle karşılaştırıldıktan sonra adresleri ve aldıkları miktar bilgileriyle birlikte 1992 Fon Sekretaryasına bildirilir.

Ancak şirketlerin fona katkı yapması ve UDHB'ye bir önceki takvim yılında ne kadar petrol ürünü aldığını bildirim yükümlülüğünü belirleyen ulusal mevzuatımız bulunmamaktadır. Tezimizin ilerleyen bölümlerinde yer verilecek olan 5312 Sayılı Kanunda yapılacak düzenlemelere bu durumun da çözümlenebilmesini teminen ilave maddeler getirilmelidir.

5.1.5. 2003 Ek Fon Protokolü

1997 yılında Japonya'da meydana gelen Nakhodka, 1999 yılında Fransa'da meydana gelen Erika ve 2002 yılında İspanya açıklarında meydana gelen Prestige kazasından sonra çevre konusunda sivil toplum örgütleri ile birlikte kazadan etkilenen ülkelerin İdareleri 1 Kasım 2003 tarihinde üst sınırları zaten yükseltilmiş olan 1992 Sorumluluk Sözleşmesi ve 1992 Fon Sözleşmesinin getirdiği sınırların daha da yükseltilmesini talep etmiş ve bu konuda daha radikal yeniliklere gidilmesini önermiştir. Örneğin çevreye verilen zararların tazmin edilmesinin yanı sıra, çevre zararlarının bilimsel yollarla saptanması için harcanan giderlerin de tazmin kapsamında yer alması gerektiği savunulmuştur [24].

Kimi ülkeler bu görüşü desteklerken, kimileri de mevcut tazmin miktarını yeterli bulmuş, petrol endüstrisi deniz yoluna dayanan ülkeler özellikle 1 Kasım 2003 itibarıyla itibariyle yeniden düzenlenen miktarların korunmasını talep etmiştir. Bu görüş farklılıklarını ortadan kaldırmak üzere mevcut tazmin sınırlarının yeterli olup olmadığının araştırılması için bir

çalışma grubu kurulmuştur. Bu çalışma grubu , gönüllü olarak katılım sağlanabilecek, tazmin sisteminin 3. basamağını oluşturabilecek bir ek fon üzerinde taslak bir protokol hazırlamıştır. Bu taslak protokol Fon Meclisi tarafından onay aldığı gibi, petrol endüstrisinin de dikkatine sunulmuştur. Bu hazırlıklar sürerken Avrupa Birliği Komisyonu, AB ülkelerini kapsayacak şekilde bir ek fon oluşturulması yönünde mevzuat hazırlığında olduğunu duyurmuştur.

Fon Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerce böyle bir fonun bölgesel değil, dünya çapında verimli olabileceği vurgulanmış, 12-16 Mayıs 2003 tarihlerinde düzenlenen diplomatik konferansla IMO nezdinde bir ek fon kurulmasına dair protokol kabul edilmiştir. Ek Fon Protokolü yürürlüğe giriş şartlarının tamamlandığı 3 Mart 2005 tarihi itibariyle yürürlüğe girmiştir [21,24].

IMO verilerine göre 10 Şubat 2014 tarihi itibariyle Ek Fon Protokolü'ne taraf olan ülke sayısı 30'dur. Taraf ülkelerin sahip oldukları deniz ticaret filosu toplamı, tüm dünyanın %18,91'ine tekabül etmektedir. Görüldüğü gibi Ek Fon Protokolü'nün dünya genelindeki kabul oranı 1992 Sözleşmelerine göre oldukça düşüktür. Ancak taraf olma durumu günden güne artmaktadır.

29/06/2012 tarihli ve 6348 sayılı Kanunla "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'nin 2003 Protokolü"ne katılmamızın uygun bulunduğuna dair kanun 10 Ekim 2012 gün ve 28437 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye Protokol'de belirtilen usullerin tamamlanmasının ardından Ek Fon Protokolü'ne 5 Haziran 2013 tarihi itibariyle taraf olmuştur ve bir kaza olduğu takdirde Ek Fon kapsamında değerlendirilen tüm tazmin haklarından yararlanabilecektir. (Madde 21)

IOPC 2013 yılı Ekim toplantısında Ek Fon Meclisinin Başkan Yardımcılığı görevi süresi sınırlanmaksızın Türkiye'ye verilmiştir. Bu da ülkemizin konuya atfettiği önem ve çabaların karşılığında gerçekleşmiştir.*

2003 Ek Fon Protokolünün Uygulama Alanı

Gemi, malik, şahıs, petrol, kirlilik zararı gibi kavramlar 1992 Sorumluluk Sözleşmesine atıf yapılarak tanımlanmıştır. Bunun yanı sıra yine Özel Çekme Hakkı (SDR) biriminin kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca “kabul edilen talep” kavramı da getirilmiştir. Bir talebin kabul edilmiş olması için 1992 Fonu tarafından tanınması, kabul görmüş olması ya da yetkili mahkeme tarafından onaylanması olması şartı aranmaktadır. Aslında bu terim 1992 Fon Sözleşmesi'nde kullanılmakla birlikte, Ek Fon Protokolü'nde detaylı bir şekilde tanımlanmamıştır.

1992 Fon Sözleşmesi'nin coğrafi uygulama alanı ile 2003 Protokolü'nün coğrafi uygulama alanı tamamen aynıdır ve 1992 Sorumluluk Sözleşmesinde belirlenen şartlar burada da geçerlidir. Bu durum bize uluslararası tazmin sisteminin üç ayağını oluşturan 1992 Sorumluluk Sözleşmesi, 1992 Fon Sözleşmesi ve 2003 Ek Fon Protokolü'nün uygulama alanı açısından uyumlu olduğunu göstermektedir.

Ek Fon, Protokol'e taraf olan devletlerin yetkili mahkemeleri önünde bir tüzel kişi olarak görülmekte, ayrıca Fon'un yasal işlemlerde taraf olmaya yetkisi bulunduğu vurgulanmaktadır.

2003 Ek Fon Protokolünce Kurulan Ek Fon'un Görevleri

Ek Fon'un görevleri, yapı olarak 1992 Fon Sözleşmesi gereğince kurulan Fon'un görevleri ile örtüşmektedir. Bu da bir kirlilik durumunda Fon Sözleşmesi tarafından oluşturulan Fon miktarının yeterli olmadığı durumlarda ek fon temin etmektir. (Madde 2)

* Tezin hazırlandığı tarih itibariyle Ek Fon Meclisi Başkan Yardımcılığı görevi Deniz Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Dr. Mustafa AZMAN tarafından yürütülmektedir.

Taraf devletlerde Ek Fon bir tüzel kişi olarak mahkemelerde ve yasal işlemlerde yer alacak, Ek Fon yöneticisi bu devletlerde Ek Fonun yasal temsilcisi olarak tanınacaktır.

2003 Ek Fonu Kapsamı Dışında Kalan Durumlar ve Muafiyetler

Ek Fon, 1992 Fonu kapsamında yetersiz kalan tazmin taleplerini karşılamakla yükümlü olduğundan dolayı, 1992 Fonu hükümleri uygulanacaktır. Yani ödeme yapılamayan durumlara bağlı olarak haliyle Ek Fon'dan ilave ödeme talep edilemeyecektir. (Bkz. Bölüm 5.1.3)

Ek Fon aleyhine tazminat hakları, 1992 Fon Sözleşmesi'nin 6. Maddesi uyarınca ortadan kalkarsa sona ermiş sayılmaktadır. (Madde 6)

Ek Fon Tarafından Belirlenen Üst Sınır

1992 Fon Sözleşmesi gereğince belirlenen tazmin sınırının aşılması durumunda, ya da aşılması ihtimali hâsıl olduğunda zararların tam olarak tazmin edilmesi mümkün olmaz ise, Ek Fon zarar mağdurlarına ödeme yapmakla yükümlüdür.

Ek Fon'un ödeyeceği en üst sınır ise, 1992 Sorumluluk Sözleşmesi ve 1992 Fon Sözleşmesi hükümlerince yapılan en üst sınırdaki ödeme ile birlikte (203 milyon SDR (yaklaşık 312,7 Milyon ABD Doları) toplamda 750 milyon SDR'dir. (Yaklaşık 1155,2 Milyon ABD Doları) Daha önce belirtildiği gibi bu değer günlük açıklanan kurlara göre değişkenlik göstermektedir. (Madde 4)

Ek Fona Yapılacak Katkılar

1992 Fon Sözleşmesi'nde olduğu gibi, Ek Fon'un oluşumu için yapılacak katkılar bir önceki takvim yılı içerisinde alınan petrol miktarı üzerinden hesaplanır. Buna göre bir takvim yılında 150.000 tondan daha fazla petrol alan şahıslar Ek Fon'a katkıda bulunmakla yükümlüdür. Ancak 2003 Protokolü, 1992 Fon Sözleşmesi'ne göre çok daha büyük miktarda

tazmin kaynağı sağlayabilmek için, 2003 Protokolü'ne taraf olan her devletin en az 1 milyon ton petrol alımı yaptığını kabul etmektedir. (Madde 10 ve 14)

Uygulamada bir ülkede bulunan petrol alıcıları toplamda 1 milyon tondan daha az miktarda petrol alımı gerçekleştirdiyse, 1 milyon tona ulaşılması için alınması gereken petrol miktarı kadar ödeme Ek Fon'a taraf devlet tarafından yapılacaktır. Yani taraf devlet bu açığı kapatmakla yükümlü olacaktır. (Madde 14)

Türkiye yaptığı petrol alımı bakımından 1 milyon tonun üzerinde katkı sağlamaktadır. Bu yüzden Türkiye açısından 2003 Protokolü'ne devlet kaynakları kullanılarak Ek Fon'a katkı yapılması beklenmemektedir. Son yıllarda Türkiye'nin Uluslararası Tazmin Sisteminde katkıda bulunduğu petrol miktarı şu şekildedir [26]:

Çizelge 5.1. Türkiye'nin uluslararası tazmin sisteminde aldığı petrol miktarı

Yıl	Katkı Petrolü (Ton)	Dünya Ülkeleri Arasında Payı (%)
2012	20.509.369	1,40
2011	20.068.332	1,39
2010	19.962.339	1,38
2009	17.268.189	1,24
2008	23.166.454	1,56
2007	26.428.283	1,78
2006	23.996.537	1,64

2003 Protokolü'nde kimi taraf devletlerin diğer üyeler yanında Ek Fon'a orantısız bir şekilde büyük miktarlarda ödeme yapmasının önüne geçilmesi için geçici bir sınırlandırma hükmü getirilmiştir. Buna göre, tek bir taraf devletin yapacağı katkı, diğer devletlerin yapacağı katkılar toplamının % 20'sini geçemez. Şayet geçmesi muhtemel ise, o devlette bulunan petrol alıcılarının sağlaması gereken katkılar orantılı olarak düşürülerek Ek Fon'a yapılacak tüm katkıların %20'sine indirilir. (Madde 18/1 ve 2)

Yukarıda bahsedilen bir durum gerçekleştiğinde ise Ek Fon'un üst sınırı olan 750 Milyon SDR tutarında katkının toplanabilmesi için % 20 miktarını geçen devletin dışındaki tüm taraf devletlerde bulunan alıcıların sağlayacağı katkılar Kurul tarafından talep edilen tazmin miktarına ulaşana kadar orantılı olarak artırılır. Böylece hem Ek Fon'a tek bir devlet tarafından orantısız şekilde ödeme yapılması engellenir; hem de Ek Fon'un yeterli kaynağa sahip olması garanti altına alınmış olur. (Madde 18/3)

Bu geçici madde Protokol'ün yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 10 yıl boyunca ya da bir takvim yılı içerisinde tüm taraf devletlerde bulunan alıcıların toplamda 1 milyar ton petrol miktarını aşması halinde (hangisi önce gerçekleşirse) uygulanmaktadır. (Madde 18/4)

Türkiye Tarafından IOPC Fonu'na Yapılan Katkılar

Türkiye'nin 2001 yılından itibaren Uluslararası Tazmin Sisteminde yer almasının ardından yıllara göre Fon'a yaptığı katkılar Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü verilerinden yararlanılarak aşağıdaki çizelgede belirtilmektedir:

Çizelge 5.2. Türkiye'nin uluslararası tazmin sistemine yaptığı katkı miktarı

Yıl	Katkı Petrolü (Ton)	Katkılar /Sterlin (£)
2012	20.509.369	205.048
2011	20.068.332	65.481
2010	19.962.339	689.711
2009	17.268.189	826.812
2008	23.166.454	959.254
2007	26.428.283	47.269
2006	23.996.537	47.270
2005	25.042.715	662.728
2004	25.037.283	637.230
2003	25.385.331	743.628
2002	23.450.217	1.176.667
TOPLAM		6.061.098

Ek Fona Karşı Dava Açılması ve Ek Fon'un Davalarda Taraf Olması

1992 Fon Sözleşmesi'nin 7. Maddesi'nde belirtilen dava yeri, davaya taraf olması hükümleri ve davalar hakkında bilgilendirme yapılması Ek Fon ile ilgili davalara da uygulanacaktır. (Madde 7/1)

Davaların açılacağı mahkeme seçiminde; 1992 Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında geminin maliki veya onun garantörü aleyhine açılan davaların görüldüğü mahkeme, aynı zararlar ilgili olarak Ek Fon aleyhine açılan davalarda münhasır yargı yetkisine sahip olacaktır. (Madde 7/2)

Ayrıca Ek Fon aleyhine açılan bir dava neticesinde karar alınması ve temyiz sürecinin dolması durumunda, söz konusu karar Protokol'e taraf olan diğer devletlerce de tanınacaktır. (Madde 8)

Devletlerin ve Katkı Sağlayıcıların Fona Karşı Sorumluluğu

2003 Protokolü, 1992 Fon Sözleşmesinin 15. Maddesine uyumlu bir şekilde taraf devletlere Ek Fon Yöneticisi'ne petrol alımları ile ilgili bilgilendirme yükümlülüğü getirmektedir. (Madde 13)

Bu yükümlülük yerine getirilmediğinde Ek Fon'un uğrayacağı zararların taraf devlet tarafından karşılanması gündeme gelecektir. Ancak Fon Yöneticisinin tavsiyesiyle bu ödemenin yapılıp yapılmamasına Kurul karar verecektir.

Taraf devletler ise 1992 Fon Sözleşmesinin 13. Maddesinde belirtildiği şekilde katkı sağlayıcıların Ek Fon'a borçlarını aktarmalarını takip edecek, gerekirse cezai işlem uygulayacaktır. Tüm bu önlemlere rağmen katkı sağlayıcı hala borcunu ödemiyorsa Ek Fon Yöneticisi tahsil edilmesi gereken borcu alabilmek için borçlu aleyhine her türlü tedbiri alabilecektir.

5.1.6. Uluslararası Tazmin Sisteminde Yeni Düzen -STOPIA ve TOPIA

Uluslararası tazmin sisteminin üç tabakalı yapısına bakıldığında CLC 92, FUND 92 ve 2003 Protokolünün 750 milyon SDR'ye kadar tazmin sağladığı görülmektedir. Bu sorumluluk gemi maliki ve petrol alıcıları arasında paylaşılmaktadır. Ancak Çizelge 5.2 incelendiğinde sorumluluk dağılımının eşit olmadığı görülmektedir:

Çizelge 5.3. Uluslararası tazmin sisteminde azami tazmin değerleri (Milyon SDR)

Tanker GT	1992 CLC (2003 Sonrası)	1992 Fonu (2003 Sonrası)	2003 Ek Fonu
5 000	4,510	203	750
10 000	7,665	203	750
50 000	32,905	203	750
100 000	64,455	203	750
140 000	89,770	203	750
250 000	89,770	203	750

Çizelge 5.3'de görüldüğü gibi 5000 GT' den daha küçük bir geminin yol açacağı kirlilik nedeniyle gemi maliki (dolaylı olarak P & I kulüpleri) 1992 Sorumluluk Sözleşmesi gereği en çok 4,51 milyon SDR tazmin sağlamakla yükümlü iken, petrol alıcıları 203 milyon SDR tazminat sağlamakla yükümlü olacaktır. (Bu değere gemi malikinin sağlayacağı mali sorumluluk dâhildir.) Eğer bu kaza nedeniyle tazmin talepleri 1992 Fonu kapsamını aşarsa 750 milyon SDR tutarında mali sorumluluk yine petrol alıcıları tarafından karşılanacaktır. (Bu değere gemi maliki ve 1992 Fonunun sağlayacağı mali sorumluluk dâhildir.) Her halükârda bir gemi maliki azami yaklaşık 90 milyon SDR tazminat sağlayacak, öte yandan petrol alıcıları toplamda 203 milyon SDR, gerekli ise 750 milyon SDR tazminat temin edecektir.

1992 Fon Sözleşmesi'ne getirilen 2003 Protokolü ile ek fonun kurulmasının ardından tanker sahibi gemicilik endüstrisi ile katkı sağlayan petrol endüstrisi arasında sorumluluk alanındaki dengesizliğin ortadan kaldırılması için IOPC 2005 yılı toplantılarında mevcut 1992 Sorumluluk Sözleşmesi limitlerinin artırılması önerisi ortaya konmuştur [24].

Bu tartışmada büyük bir kaza durumunda 750 milyon SDR'ye kadar teminat sağlamakla yükümlü olan petrol endüstrisi, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin gereği olarak gemi maliki ve dolayısıyla sigortacılarının düşük seviyedeki sorumluluk limitlerini yukarı çekmeleri gerektiği yönünde görüş bildirmiştir. 2005 yılına kadar meydana gelen kazalar sonrasında gemi malikinin sorumluluğunda ödenen tazminatlar ile petrol endüstrisinin katkılarıyla fon kapsamında ödenen tazminatlar karşılaştırılmıştır [24].

Gemicilik endüstrisi ile petrol endüstrisi tarafları karşılıklı tavizlerle Mart 2005 tarihinde 1992 Fon Genel Kurul toplantısında gönüllülük esasına dayalı bir temel üzerinde kısa adıyla STOPIA (Küçük Tanker Malikleri Petrol Kirliliği Tazmin Anlaşması) olarak anılan bir sözleşme ile küçük tanker malikleri için sorumluluk limitlerini artırmaya karar verdikleri bildirilmişlerdir. Böylece 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nin yeniden tadil edilmesi engellenmiş, gönüllü olarak tanker maliklerinin sorumluluk limitleri artırılmıştır [26].

Bu sözleşmeye göre dileyen tanker malikleri, P&I kulüpleri tarafından petrol kirliliğine karşı sigortalanan 29.549 GT ve daha düşük tonajdaki tanker malikleri arasında yapılan bir anlaşmaya katılarak STOPIA kapsamına girmektedir. STOPIA, 1992 Fon Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin coğrafı uygulama alanlarında meydana gelen petrol kirlenmesi zararlarına uygulanmaktadır. 29.549 GT ve daha düşük petrol tanker maliklerinin 1992 Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında belirlenen sorumluluk limitlerini 20 milyon SDR'ye kadar artırmaktadır.

Uluslararası Grupta yer alan P & I Kulüplerine* sigorta yaptıran tanker malikleri otomatik olarak STOPIA kapsamına girmekte, herhangi bir kirlilik durumunda bu malikin 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nden ileri gelen mali yükümlülüğünün aşılarak 1992 Fonu tarafından ödeme yapıldığı durumlarda aradaki fark bu kulüpler tarafından karşılanmaktadır. Dolayısıyla 29.549 GT'den daha küçük tankerler petrol kirliliğine neden olduğunda sorumluluk limiti

* Uluslararası Grup: Toplamda tüm dünyadaki tanker tonajının %98'ini sigortalayan 13 sigorta şirketinin oluşturduğu ortak grup.

olan 20 milyon SDR'ye kadar 1992 Fonu tarafından yapılacak ilave ödeme, daha sonra Kulüp tarafından Fon'a borç olarak geri ödenecektir.

STOIPA rejiminin 1992 Fonu ve 1992 Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında işleyen sisteme direkt olarak hukuki açıdan herhangi bir etkisi yoktur. STOPIA, 1992 Fonu'na taraf değildir. STOPIA tarafından öngörülen tazmin hiçbir surette direkt olarak kirlilik mağdurlarına ödenmez. İlk ödeme yukarıda belirtildiği gibi Fon ya da gerekliyse Ek Fon tarafından yapılır. Tazmin talepleri sona erdikten ve talep sahiplerine ödemeler yapıldıktan sonra Fon Yönetimi STOPIA sisteminden ödenen ilave tutarı talep eder.

TOPIA (Tanker Petrol Kirliliği Tazmin Anlaşması) ise STOPIA'daki hükümlerle benzerlik göstermektedir. Aralarındaki en temel fark, herhangi bir tonaj farkı gözetmeksizin Uluslararası Grup üyesi bir P&I kulübüne giren tankerlerin TOPIA'ya kabul edilmesidir. Bu anlaşmaya katılan tanker malikinin P&I sigortacısı, CLC ve FUND 92 kapsamında ödenen tazminatın üzerine Ek Fon tarafından kirlenme zararı için ödemiş olduğu meblağın % 50'sini Ek Fona ödeyecektir.

STOPIA ve TOPIA, 20 Şubat 2006 yılında yürürlüğe girmiş olup petrol alımının fazla olduğu ülkelerin Ek Fon'a taraf olmasına yardımcı olmayı amaçlamaktadır. STOPIA ve TOPIA tarafından sağlanan tazmin taahhüdü ile Fon ve Ek Fon'a taraf olan ülkelerde bulunan petrol alıcılarının yükü hafifletilmektedir. Aynı zamanda Fon ve Ek Fona taraf olan ülke sayısı arttıkça petrol alıcılarının katkı payı azalacaktır [26].

5.1.7. Alternatif Tazmin Sistemleri

Uluslararası petrol kirliliği tazmin sistemi, günümüz itibariyle içerisinde 130 u aşkın ülkeyi bulduran ve 1,15 milyar \$ a kadar tazmin taleplerine cevap verebilen bir yapıya ulaşmıştır. Tezimizin giriş bölümünde belirtildiği üzere petrol kirliliği vakaları artık milyar \$ nispetinde mağduriyetlere neden olmakta, tazminat ihtiyacı petrol taşımacılığında kullanılan gemilerin boyutlarına ve taşınan yük miktarına paralel olarak artmaktadır.

Genel olarak dünyadaki tazmin düzenlerine bakılacak olursa, petrol ticaretine sahne olan ülkelerin yüksek oranlarda IOPC Fonu sisteminde yer aldığı görülmekte olup; bazı ülkeler ise bu sistemin dışına kalmayı tercih etmiştir. Burada temel faktörlerden biri de, ilgili ülkede petrol ithalatının, alımının yüksek olmasıdır. Örneğin ABD, bu nedenle 1969 CLC Sözleşmesine ve 1971 Tazmin Fonuna getirilen 1984 protokolünü onaylamama yoluna gitmiştir. Zira hem ABD'nin petrol ithalatının yüksek oluşu (2013 yılında 385 Milyon Ton ham petrol ithalatı gerçekleşmiştir), hem de taşıyan yerine taşıyan bir ülke olduğu için donatan çıkarları yerine alıcıların çıkarları ağır basarak 1990 OPA (Oil Pollution Act) rejimini getirerek donatana sınırlı sorumluluk yaklaşımından vazgeçmiştir. Tezimizin bu bölümünde OPA 90 benzeri bir ulusal tazmin rejimi oluşturulması yoluna gidilerek alternatif bir fon kurulması hususunda incelemeler ortaya konacaktır.

Petrol kirliliği, en başta geçen gemi sayılarına oranla Türk Boğazları 'nı tehdit etmektedir. Bu nedenle ulusal tazmin fonu kurulurken kaynak sağlanmasında gerekli katkıların yalnızca Türk Boğazlarını kullanan tankerlerden toplanması ilk bakışta makul gibi görünmekle birlikte, uluslararası sistemde donatının sınırlı sorumluluk limitleri de dahil edilerek 1,15 milyar \$ tutarında bir fon oluşturulmasının oldukça zor olacağı değerlendirilmektedir. Zira 140 000 GT olan bir petrol tankeri açısından yapılacak olan incelemeye göre donatının CLC 92 sözleşmesi gereği sınırlı sorumluluğunun üst sınırı olan 89,77 Milyon SDR nin üzerine 750 Milyon SDR ye tamamlamak üzere kurulacak olan ulusal fonun 660,23 Milyon SDR lik bütçeye sahip olması gerekmektedir. Bu bütçenin oluşturulabilmesi için geçiş başına katkı toplanacak olsaydı yılda ortalama 2200 kalıcı kirliliğe neden olan petrol ürünü taşıyan tankerden geçiş başına yine ortalama olarak 300.000 SDR lik katkı toplanması gerekecekti. Bu değer geminin GT sine bağlı olarak oranlanmak zorunda bulunduğundan, yüksek GT li gemilerden 300.000 SDR nin üzerinde bir katkı toplanması, düşük GT li gemilerden ise bunun altında bir katkı toplanması gerekecekti. Ulusal fon kurulması için hem Boğazlar'dan hem de petrol ithal eden şirketlerden katkı payı toplanması yukarıda anılan nedenlerle daha mantıklı görülse dahi, yılda ortalama 20 milyon tonluk petrol alımı gerçekleştiren ülkemizde faaliyet gösteren şirketlerden aşağıda detaylı bir şekilde açıklanacak olan OPA 90'a benzer şekilde ton başına %10 luk pay alınması durumunda dahi yalnızca 2 milyon \$ tutarında bir

fon kazanılabilecektir. Bu durumda bile Boğazlar'dan geçen gemilerin ödemesi gereken katkı payında belirgin bir rahatlama oluşmayacaktır.

Hali hazırda 132 ülke CLC 92 Sözleşmesine taraf bulunduğundan, ülkemizde ulusal fon kurulsa dahi, bir tankerin diğer ülkelerin limanlarına uğrak yapabilmesi; hatta karasularından geçiş yapabilmesi için bile CLC sertifikasına ve dolayısıyla CLC sigortasına sahip olması gerekmektedir. Dolayısıyla gemi donatanı önce CLC için sigorta şirketine prim ödemekle yükümlü olacak, diğer yandan her Boğaz geçişinde ilave olarak yeniden bir katkı ödemek zorunda kalacaktır. Böyle bir durumda donatan açısından iki kat külfet uygulanmış olacaktır.

Konu mevzuat açısından değerlendirilecek olursa, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1336. Maddesinde CLC ve FUND 92 Sözleşmelerine atıflar yapılarak ulusal mevzuatla uluslararası mevzuatın çeliştiği durumlarda uluslararası mevzuat hükümlerinin geçerli olacağı belirtilmektedir. Dolayısıyla uluslararası petrol kirliliği tazmin sistemi yerine ulusal bir tazmin sistemi uygulanabilmesi için 6102 sayılı Kanunda düzenlemeye gidilmesi gerektiği aşikârdır.

20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi Ek-1 de yer alan hükümde, Türk boğazlarından geçen gemilerden yalnızca sağlık denetimi, fener ve şamandıra gibi seyir yardımcıları, kurtarma hizmetleri ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden ücret alınabilmektedir. Ancak gelişen günün şartlarında geçen gemi sayıları, boyutları ve riskleri artmıştır. Bu nedenle ulusal fon oluşturulması için bu kalemler dışında katkıların da toplanabileceği bir çözüm olarak her zaman göz önünde tutulabilir.

ABD'de uygulanan OPA 90 (Oil Pollution Act-Petrol Kirliliği Kanunu) ise tamamen ulusal bir tazminat rejimi getirmektedir. 24 Mart 1989 tarihinde gerçekleşen Exxon Valdez tanker kazasından sonra kamuoyunun baskıları ve ABD'de meydana gelebilecek olası tanker kazalarına hazırlıklı olunabilmesi amacıyla yürürlüğe giren kanun ile petrol kirliliğine karşı hazırlıklı bulunulması ve bunun yanı sıra kirlilikten sonra ortaya çıkacak olan kirliliğin tazmin edilebilmesi için yeterli tazminat ve kaynağa sahip olunması hükme bağlanmıştır.

OPA 90'a göre kirliliğe neden olan tanker, hem yol açtığı çevre zararları, hem de bu zararların bertaraf edilmesi için sorumlu tutulmaktadır. Bu zararlar içerisinde şu kalemler yer almaktadır:

- a) Sahil Güvenlik tarafından yapılan harcamalar
- b) Temizlik masrafları
- c) Kaza sonrası doğal kaynaklara verilen zararların tespiti ve giderilmesi
- d) Araştırma ve geliştirme faaliyetleri
- e) Tazmin edilemeyen temizlik masrafları

OPA 90 neticesinde Oil Spill Trust Fund -OSTF (Petrol Kirliliği Güven Fonu) kurulmuş olup fon 2 temel bölümden oluşturulmuştur:

- a) Acil Durum Fonu
- b) Ana Fon

Acil Durum Fonu: Kongrenin onayına tabi olmadan ABD Başkanı tarafından kullanılmasına izin verilen, yılda 50 milyon \$'a kadar harcama yapılabilen ve sadece devlet kaynaklarıyla oluşturulan fondur. Bu fonun temel amacı bir deniz kirliliği durumunda acil müdahalede bulunan birimlere yeterli ve hızlı kaynağı sağlayabilmektir. Belirli bir yıl içerisinde kullanılmayan fonlar bir sonraki yıla aktarılabilir. Buna ilave olarak 50 milyon \$'ın üzerinde bir ihtiyaç hasıl olması durumunda aşağıda açıklanan "ana fon"dan ilave olarak 50 milyon \$ daha kaynak aktarılabilir.

Ana Fon: Çevre kirliliği ile mücadelede temel kaynak bu fon tarafından oluşturulmaktadır. Üst sınırı 1 milyar \$ olarak belirlenmiştir. Ana fonu oluşturan bileşenler şu şekildedir:

Petrol Vergisi: Ülke içerisinde kullanılan her bir petrol ürününün varili başına %9 oranında vergi alınmaktadır. Bu petrole ithal edilen ve hali hazırda ithal edilip de endüstride kullanılan petrol ürünleri dahildir.

Transferler: Petrol kirliliğini ilgilendiren diğer mevzuatlardan elde edilen ve yıl içerisinde kullanılmayan fonlardan aktarılan kaynaklar bu fonda yer almaktadır.

Fonların Faizleri: Ana fon ve ilgili mevzuatlardaki diğer fonlardan elde edilen faiz miktarları dahil edilmiştir.

Ödemeler: Kirliliğe neden olan tarafların kamu kaynakları kullanıldığı için ödediği paralar da fona aktarılmaktadır.

Cezalar: Mevzuatlara aykırı davranan taraflara kesilen para cezaları yıllık 6-8 Milyon \$ arasında kaynak aktarmaktadır.

ABD Enerji Bilgi Ajansı tarafından yapılan açıklamaya göre 2013 yılında ABD’de toplamda 2,8 milyar varil petrol ithalatı gerçekleştirilmiştir. Ülkemizle kıyaslama yapılacak olursa, ülkemiz 2013 yılında yaklaşık 20 milyon ton ham petrol ithal etmişken, ABD ise yaklaşık 385 milyon ton ham petrol ithal etmiştir. ABD, Petrol Kirliliği Güven Fonunun en büyük bileşeni petrol vergisi olduğu için %9 luk vergi hesaplanacak olursa, yalnızca 2013 yılında yaklaşık 35 milyon \$ kaynak sadece ham petrol ithalinden elde edilmiştir. Bu değere ülke içinde kullanılan petrolün her varilinin başına düşen diğer katkılar dahil edilmemiştir. Dolayısıyla ABD’deki sisteme benzer bir sistemin ülkemize uygulanabilmesi için ulusal fonun kaynaklarını oluşturan petrol ithalatında ve ülke içinde tüketilmesinde daha yüksek oranlarda vergi alınması gerekmektedir.

Yukarıda anlatılan sisteme göre hem kamu kaynakları kullanılarak bir acil durum fonu, hem de petrol ithalatı ve kullanılmasından dolayı bir ana fon oluşturulabilmesi için ülkemizdeki petrol ticaretinin şimdikinden daha yüksek değerlerde olması şarttır. Aksi takdirde son yıllarda meydana gelen petrol kirliliği kazalarından Prestige (2002) kazasında yaklaşık 450 milyon Avro tazminata hak kazanıldığı göz önünde bulundurulduğunda ülkemizce uluslararası fonlardan çıkılarak ulusal fona geçiş yapılması makul görülmemektedir. Zira OPA 90’a göre tazmin taleplerinin üst sınırı 1 milyar \$ iken, IOPC Fon tarafından Ek Fon ile birlikte bu değer 1,15 milyar \$ a tekabül etmektedir. Ülkemizde bu yüksek değerlere sahip bir fon oluşturulması ulusal kaynaklar ve petrol ticaret değerlerine bakıldığında ulaşılması zor bir hedefdir.

5.2. Uluslararası Tazmin Sisteminin Uygulanmasında Türkiye’deki Mevzuat

Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası tazmin sözleşmelerine ilave olarak deniz çevresinin korunması, acil durumda müdahale yapılması, ulusal acil müdahale planlarının hazırlanması gibi konuları ulusal mevzuata aktarabilmek için kanun, yönetmelik, genelge ve tebliğler hazırlanarak yürürlüğe girmiştir. Tazmin sisteminin iç hukuka derç edilmesi 2001 yılında Türkiye’nin CLC 92 ve FUND 92 Sözleşmeleri’ne taraf olmasıyla başlamıştır.

5.2.1. 5312 Sayılı Kanun

Ulusal mevzuatımızda tazmin sistemi ilgili olarak 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” 03.03.2005 tarihinde kabul edilmiş, 11.03.2005 tarihli ve 25752 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

Kanun, adından da anlaşılacağı üzere deniz çevresinin acil durumlarda müdahale yoluyla korunması ve akabinde bu zararların tazmini hakkında düzenleme yapmaktadır. Uluslararası mevzuattan farklı olarak, kanunda yalnızca petrol ve petrol ürünlerinden kaynaklanan kirlilik değil, aynı zamanda zararlı maddelerin neden olduğu kirlilik kapsam altına alınmıştır. Kanunda yer alan acil müdahale, kirlilik neticesinde alınan önlemler gibi konulara bu tez çalışmasında değinilmeyecek; zararların tazmini ele alınacaktır.

Kanun, Türkiye’nin de taraf olduğu 1990 OPRC (1990 Tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Sözleşmesi) ve 1992 Sorumluluk Sözleşmesi ile 1992 Fon Sözleşmesi’nin hükümlerini mevzuatımıza derç edebilmek üzere hazırlanmıştır.

5312 Sayılı Kanunun Uygulama Alanı

5312 sayılı Kanunun coğrafi olarak uygulama alanı, 3. Maddede Türkiye'nin içsuları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz yetki alanları ve Kanunda öngörülen acil durumlarda, müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı

kalmak kaydıyla, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri alınarak karasularının ötesindeki açık deniz alanlarını kapsamaktadır.

Oysa 1992 Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerinin coğrafi uygulama alanları ülkenin karasuları, münhasır ekonomik bölgesi veya bu amaca hizmet eden uluslararası hukuk yoluyla belirlenmiş bir bölgeyi, belirlenmemişse karasularından ötede 200 deniz mili içerisindeki alanı kapsamaktadır. Bu anlamda söz konusu kanun ile uluslararası sözleşmeler arasında iç sular ve kıta sahanlığı konularında uyumsuzluk mevcuttur.

Uyumsuzluk ayrıca konu olarak uygulama alanlarında görülmektedir. Zira Kanun, olay sonucu ortaya çıkan petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenme durumlarında müdahale ve tazmin esaslarının belirlenmesine yöneliktir. Petrol türevlerinin yanı sıra zararlı maddeler de kapsama alınmıştır. Oysa zararlı maddelerle denizin kirlenmesi olayı 1992 Sözleşmelerinin kapsamına girmemektedir.

Olay meydana gelmeden önce alınan tedbirler Kanunun kapsamı dışındadır. Müdahale ve koruyucu önlem hususu yalnızca olay meydana geldikten sonrası için tanımlanmıştır. Oysa 1992 Sözleşmelerine göre koruyucu tedbir, bir kazanın oluşmasını engellemek veya oluştuysa zararların en az seviyeye indirilmesi anlamında kullanılmaktadır.

Konu olarak uygulanma alanına bakıldığında ise, savaş gemileri ve devlete ait veya devlet tarafından işletilen ve ticarî faaliyetler dışında kullanılan gemiler kapsam dışında tutulmuştur. Öte yandan Kanun beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile bu tür yüklere ilişkin faaliyetleri icra eden kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının yetki, görev ve sorumluluklarını kapsar. Oysa CLC 92 Sözleşmesi'nde böyle bir sınır çizilmemekte, Sözleşmede belirtilen yükleri taşıyan tüm tankerlerin herhangi bir çevre kirliliğinde hukuki sorumluluğa sahip olduğu belirtilmektedir. Bu nedenle uygulamada beş yüz groston altındaki gemilerin yol açacağı kirlilik neticesinde zarar görenlerin tüm sorumluluk sözleşmelerinin getireceği haklardan yararlanamama riski oluşmaktadır.

Kanunda özel bir gemi tanımı yapılmadığı gibi, taşınan yüklerin cinsi için “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme’nin (MARPOL 73/78) I. ekinin I. eklentisinde listelenen maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın ham petrol, akaryakıt, slaç, rafine ürünler ve toprak altında doğal olarak meydana gelen her türlü sıvı hidrokarbon karışımı”nın yanı sıra yine bu Sözleşme’nin II. ekinin II. ve III. eklentilerinde listelenen maddeler belirtilmiştir.

Ancak 1992 Sorumluluk Sözleşmesi’nde ise petrol: Gemide yük olarak veya geminin yakıt tanklarında taşınmakta olan ham petrol, fuel-oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi kalıcı (persistent) hidrokarbon mineralleri ifade etmektedir. Böylece mevzuatımıza göre petrol tanımına giren bir kimyasal, 1992 CLC Sözleşmesi’ne göre kapsam dışı kalabilecektir.

Bunlara ilave olarak Kanunda hangi tür gemilerin kapsamda olduğu tanımlanırken “petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler” ifadesi kullanılmıştır. Ancak 1992 Sorumluluk Sözleşmesi’ne göre bir geminin kaza meydana geldiği anda kalıcı kirliliğe neden olan petrol türevlerini taşıyor olması gerekmemektedir. Kazaya neden olan bir geminin kapsamı belirtilirken “Dökme halde petrol türevlerini (hidrokarbür) taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçları” ifadesi kullanılır; ancak başka yüklerle petrol türevleri (hidrokarbür) taşıyabilecek nitelikteki gemiler de, petrol türevi taşıdıkları zamanda ve böyle gemilerin tankları petrolden arındırılmamışsa kapsam içerisinde yer almaktadır.

1992 Sorumluluk Sözleşmesi’ne göre kaza olduğu anda tanker balast durumunda: yani yüksüz ancak yük kalıntılarından arındırılmamış olsa dahi, bu tankerin yakıt tanklarından sızan petrol türevi kapsama girmektedir. Bu durumda Kanun ile Sözleşmeler uyumsuzluk gösterebilecektir.

5312 Sayılı Kanuna Göre Sorumluluklar

Kanunda sorumlu taraflar; olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları,

canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, özel mallardaki zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumlu tutulmuştur.

İki veya daha fazla geminin karışmasıyla meydana gelen bir olayda ortaya çıkan zarardan tüm gemilerin sorumlu tarafları müştereken ve müteselsilen sorumlu tutulmaktadır. 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nde kirlilik neticesinde ortaya çıkan zararlardan yalnızca gemi maliki mesul tutulmaktayken, 5312 Sayılı Kanuna göre gemi sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri müteselsilen ve müştereken mesul tutulmaktadır. 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nde gemi maliki sorumluluğunu sınırlandırmak üzere bir tazminat fonu oluşturacaktır. Bu fon oluştururken sigorta, mali teminat, garantör belirlenebilecektir. Ancak her durumda gemi donatanı ve sigortacısı dışında herhangi bir tarafa tazminat davası açılmayacaktır. Bu durum mevzuatımız ve uluslararası mevzuat arasındaki uyumsuzluklardan bir diğeridir.

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde öngörülen malî sorumluluk garantilerine sahip olmadıkları belirlenen bu Kanun kapsamındaki yabancı bayraklı gemilerin, can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanacak mücbir sebepler dışında, Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç sularına girmesine izin verilmez; girmiş olan gemiler derhal buralardan çıkartılır veya şartları sağlaması için en fazla otuz gün süre verilir.

Bu süre sonunda şartları sağlamadığı tespit edilen gemiler derhal karasuları dışına çıkartılır. Şartlara uymayan bu Kanun kapsamındaki Türk bayraklı gemiler ise şartları sağlayıncaya kadar bağlanarak seferden yasaklanır. Bu durumdaki gemilerin yükü, gemi veya yük sahibince şartlara uygun başka bir gemiye nakledilir ve mevzuat uyarınca bertaraf edilmesi gereken yüklerin uygun bir şekilde bertarafı sağlanır.

5312 sayılı Kanunda (7. Madde) gemi başına sorumluluğun toplamının ve azami sınırının Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümlerine göre belirleneceği ifade edilmektedir. Uygulama Yönetmeliği, bu kapsamı daha net tanımlamaktadır. Buna göre bahsi geçen uluslararası sözleşmeler "Türkiye'nin taraf olduğu, deniz kirliliğinin önlenmesi, kirliliğe müdahale, hazırlıklı olma ve kirlilik sonucu oluşan zararların tazminine ilişkin uluslararası ve bölgesel anlaşmalar ile bu anlaşmaların protokol, ek ve değişiklikleri" olarak tanımlanmaktadır. (Madde 3/z)

Önceki bölümlerde açıklandığı gibi 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'ne göre taraf devletlerden birinin siciline kayıtlı olan ve 2000 tondan daha fazla petrol taşıyan bir geminin maliki, Sözleşme'de belirlenen üst sınırlarda sigorta yaptırmak ya da bir mali teminat sağlamak zorundadır. (P & I sigortaları)

Mali teminat banka garantisi olarak yaptırılabilir. Sözleşmeye göre bu şekilde bir sigorta ya da mali teminat yaptırıldığında taraf devletin yetkili idaresi Sözleşme hükümlerinin yerine getirildiğine dair bir sertifika düzenlemektedir. Sözleşmeye taraf olmayan bir devletin siciline kayıtlı olan gemiler bu sertifikayı taraf devletlerin yetkili idarelerinden temin edebilmektedirler. (Madde 7)

Mevzuatımızda bu sertifikanın nasıl düzenleneceğine dair düzenleme "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme 1992 (CLC 92) Sertifikası'nın Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge"de yer almaktadır. 19.12.2013 tarihli ve 1998 sayılı yönergede Türk Gemi Sicillerinden veya diğer ülkelerin gemi sicillerinden birine kayıtlı bulunan ve petrol taşıyan gemiler için CLC 92 sertifikasının düzenlenmesi ve denetimi ile ilgili usul ve esaslar belirlenmektedir.

Sertifika; Liman Başkanlıkları'nca Türk Bayrağı çekme hakkını haiz, dökme olarak 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan gemilere verilmektedir. Gemi maliki dilerse 2000 tondan daha az petrol yükü taşısa bile sigorta yaptırabileceğinden, bu sertifikanın temin edilmesi için geçerli bir sigortanın bulunduğuna dair belgelerle liman başkanlıklarına başvurmaktadır. 1992

Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine taraf olmayan bir devletin siciline tescil edilmiş olan dökme olarak 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan bir gemiye de talep edildiği takdirde sertifika verilebilmekte veya tasdik edilebilmektedir. Türkçe ve İngilizce olarak 2 nüsha halinde düzenlen sertifikanın bir nüshası gemide, diğer nüshası ise geminin kayıtlı olduğu sicil memurluğuna verilmektedir.

Yukarıda anılan 1998 sayılı Yönerge uyarınca gemilere, 12.12.2012 tarih ve 18971 sayılı Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge uyarınca Bakanlıkça ilan edilmiş Muteber P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketleri listesinde bulunan bir kulüp veya sigortacı tarafından verilen poliçe karşılığında Sertifika düzenlenir. UDHB tarafından muteber kabul edilen P&I listesi güncel olarak resmi internet sitesinde yayımlanır. Liman başkanlıklarınca, donatanın başvurusunda mali garantinin bu listede bulunan bir şirketten alınan poliçe ya da blue card olup olmadığı kontrol edilir.

5312 sayılı Kanuna göre uygulama alanlarına giren gemiler, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca kendilerinden istenen malî sorumluluk belgelerine sahip olmak ve bunları ilgili makamlara bildirmek ve talep edildiğinde göstermek zorundadırlar. (Madde 8)

Bahse konu sertifikası bulunmayan gemilerin Türk karasularına girişine izin verilmemektedir. Liman ve yük operasyonlarına katılan gemilerin yanı sıra uğraksız geçiş yapan gemilerin geçerli bir CLC sertifikasına sahip olup olmadığı değerlendirilir. Bu nedenle geminin acentesi vasıtasıyla talep edildiğinde, geminin bu sertifikanın varlığı konusunda bildirim yükümlülüğü bulunmaktadır.

Kanuna göre herhangi bir Türk limanına gitmek üzere Türkiye'nin karasularına girmek isteyen malî sorumluluk garantileri bulundurmamakla yükümlü gemilerin garantilerini kanıtlayan belgelerinin bir sureti, gidecekleri liman başkanlıklarına, Türk karasularına girişten önce, Türkiye'de bulunan bir acentesi vasıtası ile ulaştırılır. (Madde 9)

5312 Sayılı Kanuna Göre Zararların Tespiti, Tazmini ve Zaman Aşımı

5312 Sayılı Kanunda bir kirlilik hadisesinden sonra zararların tespit edilmesi için bir komisyon oluşturulur. Bu komisyon Çevre ve Şehircilik Bakanlığı başkanlığında, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile ilgili valilik ve belediyelerin temsilcilerinden oluşturulur. Komisyon gerekli görürse ilgili diğer kurum ve kuruluşların temsilcilerini ve uzmanlarını da komisyona çağırabilir. * (Madde 10)

Komisyon, zararların tamamının veya bir kısmının tespitini, bu konuda uzman Türk veya yabancı kişi ve kuruluşlara yaptırabilir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, tespit edilen zarar miktarının, komisyon tarafından onaylanması üzerine geçerlilik kazanacağıdır. Bu husus 1992 Sözleşmeleri ve 2003 Protokolü'ne göre uyumsuzluk göstermektedir. Zira zarar tazmin taleplerinin kabulüne, kabul edilebilir ise hangi oranda olacağına ya da tazminatın miktarına fonların yetkili organlarınca karar verilmektedir. Uluslararası tazmin sisteminde yer alan Fonlar tarafından tazmin edilecek zararlar için 5312 sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği ile belirlenmiş olan zarar tespiti uyumsuzluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumda iç hukuk ile düzenlenmiş olan tazmin sistemi ile uluslararası tazmin sistemi arasında uyumsuzluk doğabilecektir [25].

Olaydan zarar görenlerin tazminat talepleri ile kirliliğe müdahale ve kirliliğin bertarafı için ödenen ücret talepleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na (UDHB) bildirilir. Bakanlık, zararların tespitine ve uyumsuzlukların giderilmesine bağlı olarak zararların sorumlu taraflarca tazminini ve ücretlerin ödenmesini sağlar. Komisyon tarafından belirlenen zarar miktarı üzerinde taraflarca uzlaşma sağlanması durumunda Bakanlık, zararların sorumlu taraf veya garantöründen talep ve tahsiline ve zarar görenlere dağıtılmasında yetkilidir. (Madde 11)

* Bu çalışmada 5312 Sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliğinde Çevre ve Orman Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı gibi mülga olan birçok kurum adı bugünkü güncel halleriyle anılmaktadır.

Burada UDHB'nin yukarıda anlatıldığı gibi taleplerin kabul edilmesinde yetkili olmasının uluslararası mevzuat açısından uyumsuz olmasına ilave olarak talep sahipleriyle kirliliğe neden olan geminin tarafları arasında uyuşmazlıkları giderme görevi karşımıza çıkmaktadır. Hâlbuki bu görev yine Fon kuruluşuna bırakılmaktadır. Ayrıca bu uzlaşma sağlanamaması durumunda UDHB'nin hangi yola başvuracağı, talep edenlerle tahsil edilmesi gereken taraflar arasında nasıl bir yol izleyeceği açıkça belirtilmemektedir. Tazmin ve ödemelere ilişkin usul ve esaslar Uygulama Yönetmeliği ile belirlenmiştir. Bu konuda detaylı bilgi sonraki başlıkta verilecektir.

1992 Sorumluluk Sözleşmesi'ne göre tazmin taleplerinde zaman aşımı, zararın meydana geldiği tarihten itibaren 3 yıl, zararın kazadan sonra ortaya çıkması durumlarında ise her halükârda 6 yıl olarak belirtilmiştir.

5312 sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliğine göre ise Kanun kapsamındaki olaylar nedeniyle tazminat taleplerinde zamanaşımı süresini, diğer kanunlarda daha uzun bir süre öngörülmedikçe, zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl, her halükârda olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıl olarak belirlenmiştir. 2872 sayılı Çevre Kanununda ise çevre zararlarının tazminiyle ilgili taleplerde zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıldır. (Madde 28)

5312 sayılı Kanunda öngörülen zaman aşımı süreleri ile 2872 sayılı Çevre Kanunu, 1992 Sorumluluk Sözleşmesi, 1992 Fon Sözleşmesi ile uyumsuzluk göstermektedir. Her ne kadar Kanunun 12. Maddesinde zamanaşımı süresiyle ilgili olarak Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu belirtilse de, Kanun hükümleri ile 1992 Sözleşmeleri çelişmektedir.

5.2.2. 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği 21.10.2006 tarih ve 26326 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

5312 sayılı Kanun tarafından öngörülen hükümlerin etkin olarak uygulanabilmesi için usul ve esaslar belirlenmektedir. Yönetmeliğin dayandığı temel esaslar 5312 sayılı Kanun ile 2872 sayılı Çevre Kanunu olarak belirlenmiştir.

Yönetmelikte Kanunda tanımlanan birçok terim aynı şekilde tanımlanmıştır. Bunlardan farklı olarak çok taraflı uluslararası acil müdahale planları, kirliliğin temizleme çalışmalarında yer almak üzere oluşturulan destek grubu, olaya müdahaleden sorumlu idare, deniz kirliliğine müdahale eden operasyon grubu, risk değerlendirmesi, sorumlu vali terimleri ilave olarak tanımlanmıştır. Burada getirilen ilave tanımlardan da anlaşılacağı üzere Kanunda detayları açıklanmayan müdahale, operasyon, müdahalenin nasıl ve kimler tarafından yapılacağı ayrıntılı olarak Yönetmelikte ele alınmıştır.

Yönetmeliğin coğrafi uygulama alanı, Kanunun uygulama alanı ile aynıdır. Aynı şekilde zarar kapsamı Kanundakinden farklı değildir.

Yönetmelikte yer alan acil müdahale, kirlilik neticesinde alınan önlemler, eğitim ve tatbikat gibi konulara bu tez çalışmasında değinilmeyecek; zararların tazmini boyutuna değinilecektir.

Uygulama Yönetmeliğinde Komisyon Kurulması, Zarar Tespiti ve Tazmini

Yönetmelikte zarar tespitinin bir komisyon marifetiyle yapılması, bu zararların tazmini ve ödenmesine ilişkin çalışmaların 5312 sayılı Kanun ve Uygulama yönetmeliğinin yanı sıra uluslararası düzenlemeler çerçevesinde gerçekleştirilmesi öngörülmektedir. (Madde 4/g,ğ)

Kanunda olduğu gibi Yönetmelikte de her ne kadar ulusal düzenlemelerle uluslararası düzenlemeler arasında uyumsuzluklar olsa da, yine de uluslararası düzenlemelere atıf yapılmaktadır.

Zarar tespit komisyonunun görevlerinin daha iyi anlaşılması için meydana gelen kirlilik olayının nasıl derecelendirildiğine yer verilmesi gerekmektedir. Yönetmelikte deniz çevresinin zarar gördüğü olaylar 3 farklı seviyede derecelendirilmiştir (Madde 7/4) :

- 1. seviye olaydan bir gemi veya kıyı tesisinde meydana gelen, operasyonel faaliyetler neticesinde ortaya çıkan ve dışarıdan hiçbir yardım alınmadan kontrol altına alınan durumlar kastedilmektedir.

- 2. seviye olay ise gemi ya da kıyı tesisinin kendi imkânlarıyla olaya müdahale edemediği, bunun yerine bölgesel yardıma ihtiyaç duyulduğu olaylardır.

- 3. seviye olay ise bölgesel müdahalenin de yetersiz kaldığı daha ciddi olaylardır.

Zarar tespit komisyonlarının yapısı da bu seviyelendirmeye uygun şekilde oluşturulur. Birinci ve ikinci seviyedeki bir olayda, zarar tespit komisyonu:

Sorumlu Vali başkanlığında, Çevre ve Şehir İl Müdürlükleri, İlgili Liman Başkanlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Bölge Komutanlığı, ilgili büyükşehir ve/veya belediye başkanlığı temsilcilerinden olmak üzere en az beş kişiden oluşur. (Madde 38/1)

Üçüncü seviyedeki bir olayda, zarar tespit komisyonu: Çevre ve Şehircilik Bakanı başkanlığında, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü, Sahil Güvenlik Komutanı, sorumlu Vali ve ilgili belediyelerin başkanları veya görevlendirecekleri temsilcilerinden olmak üzere en az beş kişiden oluşur. (Madde 38/2)

Zarar tespit komisyonunun dışarıdan hizmet alımı yoluna gidebilmesinin önü açıktır. Gerekli görüldüğünde zararların boyutlarının ortaya konabilmesi için bilimsel verilere dayalı yerli ve yabancı kuruluşlardan yardım alınabilecektir. Bu hizmet alımı sonucu ortaya konan

rapor yine komisyonun onayına sunulmaktadır. Son söz yine komisyon tarafından söylenmektedir. Eğer yeterli bulunmaz ise geri iade hakkı saklı tutulmaktadır. Hatta başka bir kuruluşa hizmet alımı için başvuru yapılabilecektir. (Madde 38/9)

Herhangi bir kirlilik olayında sorumlu tespit edilemezse bölgede hizmet yapan gemi ve liman tesislerinden alınacak numunelerle sorumlu tarafın bulunması sağlanacaktır. Eğer numune alınması mümkün olmaz ise düzenlenecek olan tutanak esas alınacaktır. Bu işlemler Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yapılacak ya da yaptırılacaktır. Burada düzenlenecek olan tutanağın sorumlu tarafı nasıl ortaya çıkaracağı, bu belirsizlik durumunda tutanağın nasıl bir ölçü olacağı konusu net olarak belirtilmemektedir. (Madde 40)

Uygulama Yönetmeliğinde 1992 Sözleşmeleri ve 2003 Protokolü'nde belirtilen hükümlerle uyumsuzluk gösteren bir diğer konu ise zararların tazminidir. Yönetmelikte tazmin taleplerinin geçerliliğine karar verecek olan taraf olarak UDHB gösterilmektedir. UDHB'nin ayrıca zararların tazmin ettirilmesi görevi de bulunmaktadır. Zira bir olay neticesinde müdahale ve bertaraf eden tarafların tazmin talepleri UDHB'ye yapılmaktadır. UDHB ise bu taleplerin tazmin ettirilmesini sağlayacaktır. UDHB bu görevini ifa ederken önce olayın meydana geldiği bölgede duyuru yapacaktır. Bu duyuru ile tazmin taleplerinin yapılması gerektiğine dair bilgilendirme yapar. (Madde 42/1,2)

Tazmin talepleri UDHB'ye yazılı olarak yapılacaktır. Talep dilekçesinde zarar görenin kimlik ve adres bilgileri ile zararın cinsi, niteliği, tahmini miktarı, varsa zarar tespit faaliyetleri ve bunlara ilişkin diğer bilgiler, fotoğraflar ve raporlar yer alır. Ücret taleplerinde, ücret talebine esas olan faaliyetin yeri, cinsi, süresi, faaliyeti icra edenler ile faaliyette kullanılan malzeme ve teçhizata ilişkin bilgi ve belgelere yer verilir. UDHB talepleri değerlendirirken kirlilikten sorumlu tutulan tarafları ya da onların temsilcilerinin tavsiyelerini de mevzuata uygun olmak kaydıyla dikkate almaktadır. Burada temsilcilerle kastedilen taraflar arasında Sözleşmeler'in öngördüğü P & I kulüplerinin yani garantörlerin temsilcileri de bulunmaktadır. 1992 Sözleşmeleri'nde de temsilcilerin zarar tazminindeki sürece dâhil olması öngörülmektedir. (Madde 42/4)

UDHB, kendisine yazılı olarak yapılan tazmin taleplerini bir takım ölçüler kapsamında sorumludan talep edilip edilmemesine komisyon tarafından belirlenen zararları dikkate alarak karar verecektir. (Madde 42/6)

Bu ölçüler Yönetmelikte şu şekilde belirlenmiştir:

- a) Zararın gerçekleşmiş olup olmadığı veya talep edilen ücrete ilişkin hizmetin verilip verilmediği.
- b) Zararın olayla ilgili olup olmadığı veya ücretin alınan tedbirle ilgili olup olmadığı.
- c) Talep sahibinin zarar gören veya talep etmeye yetkili olup olmadığı.
- ç) Zararın uygun incelemeler sonucu oluşturulmuş belge ve raporlara dayanıp dayanmadığı.
- d) Zararın genel olarak makul olup olmadığı.

Talep sahiplerinin taleplerini UDHB'ye bildirmesinden sonra, UDHB bu talepleri değerlendirecektir. Zarar tespit komisyonunca ortaya konan zarar miktarına uygun ve bu talepleri makul bulursa sorumlulara yazılı olarak bu ödemelerin yapılmasıyla ilgili başvuruda bulunacaktır. Bu başvuruda şu bilgilere yer verilecektir (Madde 46/5):

- a) Talep sahibinin ve olaydan zarar görenin isim ve adresleri ve varsa temsilcileri.
- b) Olaya karışan gemilerin kimlikleri.
- c) Olayın yeri, tarihi ve olay hakkındaki diğer detaylar.
- d) Zararın veya kirlenmenin tipi ve tahmini miktarı.

e) Talep edilen tazminat miktarı.

f) İlave diğer bilgi ve belgeler.

Burada UDHB adeta bir mahkeme gibi davranmakta, 1992 Sözleşmeleri dikkate alınmaksızın IOPC Fon temsilcilerinin değerlendirmelerine gerek duyulmamakta, son karar verici merkez olarak hareket etmektedir. FUND 92 Sözleşmesi kapsamına giren bir kirlilik durumunda kazanın meydana geldiği bölgede IOPC Fon uzmanları, kirleten geminin P&I Kulübü (garantör) ile birlikte işbirliği yaparak bir yerel talep ofisi kurmaktadır. Bu ofis bölgedeki mağdurların tazmin taleplerini en doğru şekilde yapabilmeleri için rehberlik etmektedir. Bu rehberlikte tazmin taleplerinin idaresi dışında en iyi temizleme yöntemleri hakkında bilgilendirme ve temizlik çalışmalarının yerinden takibi hizmetleri de yerine getirilmektedir.

Bu şekilde kurulan yerel talep ofisi bile teknik rehberlik hizmetinin ötesinde taleplerin kabul edilip edilmeyeceğine dair karar verememektedir. İlgili bilgi ve belgelerin IOPC Fon uzmanlarınca toplanmasının ardından zararların kabulü 1992 Fonu ve gerekirse 2003 Ek Fonunun idari birimleri ve uzmanları tarafından yapılmaktadır. Bu değerlendirme sonucunda ödenmeye uygun görülen taleplerin ödenmesine tüm ülkelerin katıldığı toplantılarda idari komite tarafından onay verilmektedir. Bu toplantılarda diğer taraf devletler de görüşlerini belirtebilmektedir. Sonuç olarak taleplerin kabulü tazmin ofislerinden Fon temsilcileri tarafından, ödeme yapılmasının kabulü ise genel toplantılarda Fon meclisi katkılarıyla Fon idari komitesi tarafından yapılır.

Zaten 1992 Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri'ne göre belirlenmiş olan yetkili mahkemelerde, mağdurlar taleplerinin tamamen ya da kısmen kabul edilmemesi durumunda Fon Yöneticisi'ne karşı dava açabilmektedir. Dolayısıyla UDHB'nin Uygulama Yönetmeliği'nde belirlenen hakemlik etme görevini ifası uluslararası mevzuatla örtüşmemektedir.

Yukarıda bahsedilen uyumsuzluklara rağmen Yönetmelikte Türkiye'nin taraf olduğu tazmin sözleşmeleri çerçevesinde oluşturulan tazmin sistemlerinden yapılacak tazminat taleplerine atıf yapılmakta, tazminat ve ücretlerin talebi, değerlendirilmesi ve ödenmesi ilgili sözleşme hükümlerinin geçerli olacağına işaret edilmektedir. (Madde 42/7) Hukuki anlaşmazlıklarda yargının karar alma sahasını genişletmek üzere yapılan bu atıf ile 5312 sayılı Kanun kapsamında tazmin talepleri değerlendirilirken ayrı bir rejim; tazmin taleplerinin büyük olduğu, fonlara ihtiyaç duyulduğu durumlarda ise ayrı bir rejim uygulanması yoluna gidileceği kuvvetle muhtemeldir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Deniz yoluyla petrol taşımacılığı 19. yüzyılın sonlarından günümüze kadar artan şekilde devam etmektedir. Dolayısıyla alternatif enerji kaynakları ve boru hattı taşımacılığı gibi ulaştırma türleri her geçen gün daha çok kullanılsa da, endüstri ve ürün çeşitliliği geliştikçe petrole bağımlılık geçmişte olduğu gibi gelecekte de var olmaya devam edecektir.

Deniz yolu taşımacılığı demiryoluna göre 3,5; karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ekonomik olması nedeniyle tercih edilmeyi sürdürecektir. Petrolün deniz yoluyla taşınmasının tamamen engellenemeyeceği ve günümüzde 550.000 ton petrolü tek seferde taşıyabilen gemilerin varlığı dikkate alındığında tanker kazalarının ve buna bağlı olarak petrol kirliliği vakalarının süreceği bir gerçektir.

Diğer ulaştırma türlerinde olduğu gibi deniz yolu taşımacılığında da risklerle yaşamayı öğrenmek, bu riskleri en aza indirgeyerek deniz yolundan azami seviyede yararlanmak tek çözüm olarak değerlendirilmektedir. İnsan hataları asgari seviyelere çekilse bile, deniz yolu taşımacılığında olumsuz doğa şartları kazaların oluşmasına neden olmayı sürdürecektir.

Hem petrol ithal eden, hem de sahip olduğu coğrafi konum itibarıyla ulusal ve uluslararası anlamda yoğun bir tanker trafiğine sahip olan Türkiye'nin Boğazları'ndan her yıl ortalama 2200 adeti ham petrol ve fuel oil ürünleri taşıyan tanker olmak üzere 55.000 gemi geçiş yapmakta, bu gemilerle başta ham petrol olmak üzere toplamda yaklaşık 300.000.000 ton tehlikeli yük geçmektedir. Tanker trafiği yalnızca Türk Boğazları'nda değil, aynı zamanda petrol endüstrisinin yer aldığı İstanbul, İzmit, İzmir, Adana bölgesinde yer alan limanlarda da yoğundur. Hal böyle olunca tanker kazalarıyla karşılaşılması, bu kazalar neticesinde ortaya çıkacak olan zararların giderilmesi ve dolayısıyla tazmin edilmesi ihtiyacı kaçınılmazdır. Ülkemiz hem transit taşımacılığı, hem de yüklerin son varış çıkış noktası olarak potansiyel tehlikeli ile karşı karşıya olmayı sürdürecektir.

Bu nedenle bir tanker kazası sonrasında zararların mümkün olduğunca bertaraf edilmesi, akabinde ise başta devlet idareleri olmak üzere etkilenen tarafların zararlarının tazmin edilmesi önem kazanmaktadır. Tanker kazalarının tamamen önüne geçilmesi, başta doğa olmak üzere birçok etkene bağlı olduğu için gerçekleştirilmesi zor bir hedeftir.

Tanker kaynaklı petrol kirliliğinden ileri gelen kirliliğin tazmin edilmesi için kurulan uluslararası tazmin rejimi temel olarak 1969 CLC ve 1971 Fon Sözleşmeleri ile oluşturulmuştur. Bu Sözleşmeler 1992 yılında iki protokolle tadil edilmiş, gemi maliki ve fon tarafından ödenecek olan tazmin limitleri artırılmıştır. 2000 yılında 1992 CLC ve Fon Sözleşmeleri'nde belirlenen limitler ortaya çıkan ciddi kazalar sonucunda yeniden artırılmıştır. 2003 yılında kurulan Ek Fon ise tazmin sisteminin son basamağını oluşturmuştur. Hali hazırda Ek Fon'a taraf olan bir devlette bulunan mağdurlar, kirlilik durumunda azami yaklaşık 1,15 milyar dolar tazminattan yararlanabilmektedir. Zarar tazmin talepleri gemi malikine ya da varsa direkt olarak sigortacısına karşı yapılabilmektedir.

Sözleşmelere göre gemi maliki bir kirlilik durumunda doğrudan sorumlu tutulmakta ve belirli durumlarda sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olmaktadır. Sözleşme kapsamına giren zararlar içerisinde kirlilik oluşmadan alınan önlemler, çevreye verilen zararların bertaraf edilmesi ve çevrenin eski haline getirilmesi de dâhil edilmiştir.

Uluslararası tazmin sisteminde gemi malikinin sahip olduğu geminin tonajına göre sınırlı sorumluluğunun yanı sıra mağdurlara zararlarını ispatlamaları karşılığında tazmin ödemekle yükümlü, katkı sağlayan devletler tarafından hukuki olarak yetkilendirilmiş bir fon rejimi (IOPC Fonu) getirilmiştir. Fon Sözleşmesi ve Ek Fon Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerde bulunan petrol alıcıları IOPC Fonu'na katkı yapmaktadır. Bu şekilde kirlilik sonucu oluşan çevresel ve ekonomik zararlar gemi malikinin sorumluluğunun yetmediği durumlarda bu fonlar tarafından karşılanmaktadır.

Türkiye'nin hem petrol ithal ve ihraç eden bir ülke olduğu, hem de bu yükleri taşıyan tanker trafiğine maruz kaldığı göz önünde bulundurulduğunda, tazmin sistemine geç de olsa 2001 yılında uyum sağlanması yerinde bir adım olarak değerlendirilmektedir. 5 Haziran 2013

tarihinde Türkiye'nin Ek Fon'a taraf olmasıyla Türkiye uluslararası petrol kirliliği kaynaklı tazmin sistemine bütünüyle uyum sağlamıştır.

Bu çalışma kapsamında tanker kirliliğinin çevresel etkileri ve tazmin sistemi incelenmiş ve elde edilen bilgiler çerçevesinde tanker kazalarının çevresel etkileri ve tazmin açısından mevcut durumun geliştirilebilmesi için aşağıdaki öneriler sunulmuştur:

1) Uluslararası boyutta gemilerden ileri gelen petrol kirliliği azalan bir trende girmiştir. Burada uluslararası sözleşmelerin başarılı olduğu söylenebilir. Öte yandan petrol taşımacılığı dünyada artış göstermektedir. Petrol kirliliği insanoğlunun temel sorunlarından biri olarak kalmaya devam edecektir. Ne kadar iyi önlem alınırsa alınsın gemilerin teknik olarak doğa karşısında yetersiz kalacağı aşikârdır. Hal böyle olunca deniz kirliliğinden kaçınmanın en etkin yolu her şeyden önce petrole olan bağımlılığın azaltılmasıdır. Zira kaçınma her zaman tedaviden daha iyidir ve düşük maliyetlidir. Petrol taşımacılığının sona ermesi söz konusu olamayacağına göre petrolün denizyolu yerine mümkün olduğu yerlerde boru hatları ve demiryolu ile taşınması teşvik edilmelidir.

2) Özellikle çevre ve can güvenliği açısından çeşitli riskler barındıran Türk Boğazları başta olmak üzere tanker trafiğinin yoğun olarak sürdürüldüğü bölgelerde, liman başkanlıklarınca organize edilen liman ve bayrak devleti kontrollerine devam edilmeli, düşük standarttaki gemiler deniz yetki alanlarına, özellikle de limanlara alınmamalıdır.

Başta Türk Bayraklı gemiler olmak üzere Türk limanlarını ziyaret eden tankerlerden Sözleşme kapsamında CLC Sertifikalarının gemide bulunup bulunmadığı, var ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca muteber sayılan bir P&I şirketi tarafından düzenlendiğinin dikkatlice sınanması gerekmektedir. Zira bazı bayraktaki gemilerin sahip olduğu sertifikaların sahte, ya da poliçelerinin Sözleşme limitlerinin altında güvence verdikleri tecrübe edilmiştir.

3) Petrol kirliliğinin uzun yıllar çevreyi ve beraberindeki insanları etkilemesi, buna karşı gemilerin ve limanların hazırlıklı olmaları konularını içeren farkındalık eğitimleri

gerçekleştirilerek daha küçük yaşlardan itibaren vatandaşların bu konuda bilinç kazanmalarını sağlanmalıdır.

Genel farkındalık kazandırılmasına yönelik olarak kitap, broşür, dergi bastırılmasının yanı sıra internet sitesi hazırlanması suretiyle Türkiye genelinde özellikle okullardan başlanarak bu konudaki bilgi birikiminin artırılması yerinde olacaktır.

Okullarda denizciliğimizin önemi, deniz çevresinin korunması, petrol kirliliğinin doğa ve insana etkileri anlatılarak kirliliğin önlenmesine yönelik alınan önlemlere değinen eğitim programları hazırlanmalıdır.

4) Hâlihazırda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca belirli aralıklarla ilgili kurum ve kuruluşların katılımıyla gerçekleştirilen "Deniz Kirliliğine Karşı Acil Müdahale" tatbikatlarına özellikle olası bir kazada etkilenmesi muhtemel olan Türkiye'nin kıyı bölgelerindeki yerleşim yerlerinde bulunan sivil toplum kuruluşlarından temsilciler de davet edilmeli, özellikle zararların tazmini için yapılması gerekenler konusunda bilinç artırılmalıdır.

Buna ilave olarak tatbikat sonrasında tatbikatın senaryosu, müdahale yöntemleri, katılan kurum ve kuruluşların isimleriyle beraber tazmin taleplerinin sunulması, değerlendirilmesi ve karşılaşılan eksiklikler medya aracılığıyla halkla paylaşılmalıdır. Böylece ulusal boyutta bir farkındalık oluşturulabilecektir.

5) Toplumun uluslararası tazmin sisteminden en verimli şekilde faydalanılması için kirlilik durumunda tazminat hakkına sahip olduğu, bu haktan yararlanmak için takip edilmesi gereken yolu en iyi şekilde bilmeleri gerekmektedir. Bu nedenle IOPC Fonu tarafından hazırlanan, Türkçe'ye Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından çevrilen Talepler El Kitabı'nın daima güncel halde tutulması gerekmektedir. Zira Talepler El Kitabı yaşayan, zaman zaman güncellenen bir kitaptır.

Talepler El Kitabı'nın potansiyel yararlanıcıları: yani petrol kirliliğinden en çok zarar gören sektörler olan balıkçılık, deniz turizmi, limancılık, deniz işletmeciliği gibi sektörlerin

tazminat hakları ve bu haklardan daha çok yararlanabilmeleri için bu kitabın ilgili sektörün bağılı bulunduğu sivil toplum örgütlerine gönderilmesi ve hatta gerekirse seminerler marifetiyle tanıtılması uygun görülmektedir.

Buna ilave olarak IOPC tarafından hazırlanan ve hali hazırda basılı halde bulunan “Balıkçılar İçin Talepler Rehberi” ile 2013 yılı Ekim ayı toplantısında kabul edilen ancak tezimizin hazırlandığı tarih itibariyle henüz basılmamış bulunan “Turizm Sektörü İçin Talepler Rehberi”nin de UDHB tarafından çevirisi yapılarak balıkçılık ve turizm sektörünün faydasına sunulmak üzere bastırılmalıdır. İlgili sivil toplum kuruluşları başta olmak üzere üniversitelere, denizcilik ve turizm meslek liselerine, valilikler aracılığıyla potansiyel risk altındaki bölgelere dağıtılmalıdır.

6) Petrol kirliliğinin doğası gereği çoğu zaman büyük bir kirlilik durumunda tazmin sisteminden yararlanılırken birden çok devletin olaya müdahil olduğu görülmektedir. Bu nedenle tazmin sözleşmelerine Türkiye gibi diğer sahil devletlerce yaygın bir şekilde taraf olunmasıyla hem dünya çapında bir uyum sağlanacaktır, hem de petrol alıcıları tarafından fonlara yapılan katkı payları azalacaktır. Günümüz itibariyle halen yalnızca 1969 CLC Sözleşmesi’ne taraf olup diğer protokol ve sözleşmelere taraf olmayan sahil devletleri bulunmaktadır. Örneğin ABD petrol ticaretini en fazla yapan ülkelerden biri olarak kendi çıkarları doğrultusunda başka bir tazmin sistemini kullanmaktadır.

Tazmin sisteminin tüm dünya açısından uyumlu ve işlevsel hale getirilmesi için devletlerin kendi çıkarlarını ön planda tutarak deniz ve deniz çevresinin kirlilik neticesinde riske atılması yanlış bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir. Bu yüzden başta IOPC Fonu ve üye ülkelerin katkılarıyla konuyla ilgili uluslararası seminer ve konferanslarda ilgili devlet idarelerine sözleşmeye taraf olunmasıyla deniz ve deniz çevresinin kirlenmesinden ileri gelecek sonuçların teminat altına alınacağı; gemi maliklerinin ve petrol alıcılarının mali sorumluluklarının uluslararası boyutta hafifleyeceği mesajı aktarılmalıdır.

7) Her zaman petrol kirliliği açısından büyük risk altında olan Türkiye’nin büyük çapta bir kaza neticesinde tazmin unsurlarının verimli şekilde işletilmesi için petrol kirliliği oluşmadan

önlem alınması, gemilerin standartlarının yüksek tutulması, acil durumda müdahaleye hazırlıklı olunması ne kadar önemli ise, uluslararası tazmin sistemiyle uyumlu çalışabilecek bir hukuk sisteminin kurulması o derece önemlidir.

Günümüzde bu amaçla ortaya konmuş olan 5312 sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği birçok açıdan uluslararası mevzuatla uyumsuzluklar içermektedir. Tazmin sözleşmelerinin tanıdığı haklardan tam anlamıyla yararlanılması için bu uyumsuzlukların ortadan kaldırılması; yani yeni bir Kanun ve Yönetmelik oluşturulması; ya da 5312 sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliğinde revizyona gidilmesi gerekmektedir.

Ülkemizin imzacısı bulunduğu ve taraf olma çalışmalarının sürdüğü Tehlikeli ve zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla Bağlantılı Zararların Tazmini ve Sorumluluğuna İlişkin 1996 Tarihli Uluslararası Sözleşmenin 2010 Protokolü (HNS Sözleşmesi) de benzer şekilde zararların tazmini konularını içerdiğinden; yukarıda anılan mevzuat çalışmalarında ileride ihtiyaç duyulacak HNS hakkında bir mevzuat yerine tek bir mevzuat çatısı altında HNS, CLC ve FUND Sözleşmelerinin iç hukuka aktarılması hususu göz önünde bulundurulmalıdır.*

Bu nedenle HNS Sözleşmesinin yürürlüğe giriş şartlarının yerine getirilmesinin zaman alacağı değerlendirildiğinde, yeni bir mevzuat çalışması yapılarak petrol kirliliği tazmin sistemini içeren bir kanun yürürlüğe girse bile, HNS Sözleşmesi dünyada ve Türkiye nezdinden yürürlüğe girdiğinde yeniden HNS Sözleşmesi için bir mevzuat yapılması gerekmektedir. Sonuç olarak iki farklı uygulama kanunu yerine mevcut 5312 Sayılı Kanun ve Yönetmeliğinde tadilat yapılması günümüz ihtiyaçları açısından daha uygun görünmektedir. Akabinde HNS yürürlüğe girdiğinde tüm kirlilik sözleşmelerinden ileri gelen tazmin sistemiyle ilgili tek bir kanun hazırlanabilecektir. Bu şekilde tüm sözleşmeler tek çatı altında toplanacak; aynı zamanda günümüzdeki uyumsuzluklara ivedi çözüm bulunmuş olacaktır.

* Sözleşme teziminin yazıldığı tarih itibarıyla TBMM Dışişleri Komisyonundan geçmiştir.

5312 sayılı Kanunla, ülkemizde meydana gelecek kazalarda ortaya çıkan petrol ve diğer zararlı madde kirliliğinde zararların tespiti ve tazmini faaliyetlerinde ilgili uluslararası sözleşmelerle belirlenen sistemden farklı bir usul ortaya konulmaktadır. Kanunda bahsedilen zarar tespit komisyonu ve UDHB yönlendirici olmaktan çok düzenleyici rol oynamaktadır. Zarar Tespit Komisyonu kirlilik zararlarını tespit eden ve bu konuda hüküm veren bir karar merci olarak algılanmakta ve gerek ulusal gerekse uluslararası alanda sürekli durumun açıklanması gerekmekte ve yanlış anlamalara sebep olmaktadır. Bu çerçevede söz konusu komisyonun kirlilik zararlarını tespit eden ve kirlilik zararını tazmin edecek kurumun çalışmalarına destekleyici bir görevi olacak şekilde değiştirilmesi gereklidir.

Kanunun 3 üncü bölümü “Zararların Tazmini” esaslarını düzenlemekte, ancak bu bölüme ait maddelerin hiç birisinde CLC ve FUND sözleşmelerinin uygulanmasına yönelik somut hükümler yer almamakta, sadece Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde öngörülen malî garantilerden bahsedilmektedir. Belirtilen uluslararası sözleşmelere taraf ülkelerin çoğunda bir uygulama kanununun yürürlükte olmasına karşılık ülkemizde bir uygulama kanununun olmaması, uluslararası alanda, özellikle IOPC Fon Toplantılarında gerek fon yönetimi, gerekse bazı ülkelere zaman zaman gündeme getirilebilmektedir.

5312 sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliğinin değerlendirilmesi UDHB tarafından düzenlenen tatbikatlarda yapılmış olup, söz konusu mevzuatın oldukça karmaşık ve farklı yorumlara neden olan bir yapıda olduğu görülmüştür. Ayrıca kurum ve kuruluşlar arasındaki yetki paylaşımından dolayı bürokrasinin çoğaldığı ve işleyişin yavaşladığı ve uluslararası alanda ülkemizin tam olarak ifade edilemediği bir mevzuat olarak değerlendirilmektedir.

Mevcut Kanun kapsamında bu çalışmanın önceki bölümlerinde ele alınan kirlilik kapsamı, tazmin değerlendirme ofisi kurulması, gemi tonajlarındaki sınırlamalar, tazminat taleplerinin ele alınması, gemi tanımı, petrol tanımı; yalnızca gemi malikinin değil, gemi işletmecisi, kiracısı vs. gibi tarafların da sorumlu tutulması, mağdurların zararlarına İdare tarafından karar verilmesi, zaman aşımının farklılık göstermesi gibi konular tazmin sözleşmeleriyle uyumsuzluk göstermektedir. Bu uyumsuzluk her ne kadar 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda (TTK) uluslararası tazmin sözleşmelerine atıf yapılarak giderilmeye çalışılmış

olsa da, yetersizdir ve uygulamada aksaklıkların bertarafına engel olamayacaktır. * Zira özel hukuk (5312 Sayılı Kanun) bulunurken genel hukuk (TTK) hükümlerinin uygulanması hakimler açısından çelişki teşkil edebilecektir.

Petrol kirliliğinin tazmini konusunda ulusal ve uluslararası mevzuatın nasıl uyumlaştırılacağına dair bazı çalışmalar UDHB ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yanı sıra ilgili diğer kurum ve kuruluşlarca yapılmış olmasına rağmen, kurumlar arası yetki çakışmaları nedeniyle tezimizin yazıldığı tarih itibariyle net bir hareket tarzı belirlenememiş olsa da, 5312 Sayılı Kanunda belirlenen uygunsuzluklar ve çözüm önerileri detaylı bir şekilde Ek-1’de yer almaktadır. Bu uyumsuzlukların giderilmesine yönelik metin önerisi ise Ek-2’de bulunmaktadır. Bu metin önerisinde HNS Sözleşmesine ülkemizin taraf olacağı değerlendirilerek “tehlikeli ve zararlı maddeler” ile “tehlikeli ve zararlı maddeler hakkında uluslararası hukuki sorumluluk sözleşmeleri” ifadelerine yer verilmiştir. Zira bu öneri metinleriyle 5312 Sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği tadil edildiğinde yalnızca yönetmelik düzenlemesiyle HNS Sözleşmesi hükümlerinin iç hukuka aktarılması için zemin hazırlanmıştır. Diğer bir çözüm ise yukarıda anlatıldığı üzere tüm hukuki sorumluluk sözleşmelerini içeren tek bir kanun düzenlemesi olabilecektir.

Ek-3’de ise 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliğinde uluslararası mevzuatla uyumsuzluk teşkil eden hususları içeren metin önerileri yer almaktadır. Ek-3’deki metin önerilerinde Ek-2’de belirtilmiş olan hususlara tekrar olmaması açısından yer verilmemektedir. Tanımlar ve uygulama alanı gibi konulardaki metin önerileri hem kanun hem de yönetmelik açısından ortaktır. Bu nedenle Ek-3’de Yönetmeliğin 8. Bölümünü oluşturan “Zarar Tespit Komisyonu, Zararların Tespiti ve Tazmini” hükümleri bulunmaktadır.

8) Ülkemizde faaliyet gösteren potansiyel petrol alımı yapan şirketlerin fona bildirim yaparken bir önceki yılda ne kadar petrol aldığına doğru şekilde rapor edilmesi; ayrıca bu bildirimler neticesinde fatura edilen katkı paylarının belirlenen takvim çerçevesinde fona

* 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 1 inci maddesinin altıncı paragrafında tanımlanan “kirlenme zararı” hakkında bu Sözleşme ve 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme hükümleri uygulanır. Bu sözleşmelerin doğrudan veya bu Kanun uyarınca uygulandıkları hâllerde, **mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümleri uygulanmaz.**

ödenmesi hususlarında düzenleyici mevzuat bulunmadığından, yukarıda anılan mevzuat düzenlemesine bildirim yükümlülüğü hükümleri de eklenmelidir. Ek-2’de yer alan metin önerisinde bu hükümlere yer verilmiştir.

Gemi kaynaklı petrol kirliliği hadiseleriyle karşılaşılması her zaman muhtemel olacak, öte yandan yukarıda bahsedilenler dikkate alınarak mevcut ulusal sistem tadil edildiğinde ya da yeni bir ulusal tazmin sistemi düzenlendiğinde, petrol kaynaklı deniz kirliliğinin ekonomik etkileri daha verimli şekilde bertaraf edilebilecek; ayrıca Türkiye’de bulunan petrol alıcılarının Tazmin Fonuna yapmakta oldukları katkıların karşılığı tam anlamıyla faydaya dönüşebilecektir.

KAYNAKLAR

1. United Nations Conference on Trade and Development, “Review of Maritime Transport”, UNCTAD, Geneva and New York, 6-15 (2013).
2. Türkiye İstatistik Kurumu, “Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı (2012)”, TÜİK, Ankara, 79-80 (2012) .
3. Abdullayev, C., “Uluslararası Hukuk Açısından Denizyolu İle Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği”, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 19, 298 (2003).
4. Internet: International Association of Independent Tanker Owners “Tanker Market Overview”
<https://www.intertanko.com/upload/chinatankermarketoverview.ppt> (2013)
5. British Petroleum, “Statistical Review of World Energy”, BP, London, 2,7,19 (2013)
6. Energy Information Administration, “World Oil Transit Chokepoints”, EIA, 1-10 (2011)
7. Akten, N., “The Strait Of Istanbul (Bosphorus): The Seaway Separating the Continents With Its Dense Shipping Traffic”, Turkish J. Marine Sciences, 13 (2003)
8. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, “Sektör Raporu (2010)”, KEGM, İstanbul, 10-11 (2010).
9. Internet: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı “Türk Boğazları İstatistikleri”
https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis_2013.aspx (2013).
10. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Dairesi Başkanlığı, “2011 Yılı Özet İstatistik Tabloları”, KEGM, İstanbul (2011)
11. İnternet : International Tanker Owners Pollution Federation LTD “2013 Causes of the Tanker Accidents”
<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/index.html#causes>(2013).

12. Birpınar, M., Talu, G., Su, G., Gulbey, M., “The Effect of Dense Maritime Traffic On The Bosphorus Strait and Marmara Sea Pollution”, Ministry of Environment and Forestry The Regional Directorate of Istanbul, 8-10 (2005)
13. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, “2011 Yılı Dönemsel Faaliyetler”, KEGM, İstanbul, 29-40 (2011)
14. Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution, “Understanding Black Tides”, CEDRE, Brest, 47-61 (2007)
15. Harwell, M., Gentile, J., “Ecological Significance of Residual Exposures and Effects from the Exxon Valdez Oil Spill”, Integrated Environmental Assessment and Management, 214-220 (2006)
16. International Oil Pollution Compensation Funds, “Incidents Involving the IOPC Funds 2011”, IOPC, London, 7-21 (2012)
17. Advanced Resources International, Inc., “Economic Impacts of Oil Spills: Spill Unit Costs for Tankers, Pipelines, Refineries and Offshore Facilities”, U.S. Department of Energy Office of Domestic and International Energy Policy, 40-56 (1993)
18. Brown, G., “Replacement Costs of Birds and Mammals”, University of Washington, Washington, 5-15 (1992)
19. Abdullayev, C., “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 696-697 (2009)
20. Keçeli, A., Pekşen, H., “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazmini İçin Talepler El Kitabı”, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2-3 (2009)
21. Başaran, M.S., “Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Sistemi Işığında Türk Hukukunun İncelenmesi”, Uzmanlık Tezi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 4 (2009)
22. Faure, M., Hui, W., “The International Regimes: Are They Effective?”, University of Maastricht, Maastricht, 1-12 (2003)
23. International Oil Pollution Compensation Funds, “International Oil Pollution Compensation Funds Explanatory Notes”, IOPC, London, 4 (2013)

24. International Oil Pollution Compensation Funds, “The IOPC Funds’ 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents, IOPC, London, 13-21 (2003)
25. International Oil Pollution Compensation Funds, “Claims Manual December 2008 Edition”, IOPC, London, 17-18 (2008)
26. Demir, İ., “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 242-247 (2012)
27. Öztürk, B., Oral, N., “The Turkish Straits, Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects”, Turkish Marine Research Foundation Publication No:25, 120-123 (2006)
28. Özçayır, O., “Liability For Oil Pollution and Collisions”, LLP, London, 211-217 (1998)
29. İnternet : İstanbul Liman Başkanlığı “Yerel Deniz Trafiği Rehberi”
<https://atlantis.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/%c4%b0STANBUL%20L%c4%b0MAN%20BA%c5%9eKANLI%c4%9eI%20YEREL%20DEN%c4%b0Z%20TRAF%c4%b0%c4%9e%c4%b0%20REHBER%c4%b0.doc> (2012)
30. Neuparth, T., Moreira, S. M., Santos, M.M., Henriques, M.A., “Review of Oil and HNS Accidental Spills in Europe: Identifying Major Environmental Monitoring Gaps and Drawing Priorities”, Marine Pollution Bulletin Publication No: 64, 1086-1089 (2012)
31. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, “Deniz Ticareti 2013 Yılı İstatistikleri”, DTGM, Ankara (2014)

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Doğum tarihi ve yeri : 17.11.1981 Kastamonu
Medeni hali : Evli
Telefon : 0 (312) 203 10 00 (3319)
Faks : 0 (312) 232 42 24
e-mail : mc.kucukyildiz@gmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Lisans	İTÜ Denizcilik Fakültesi	2004
Lise	Bursa Fen Lisesi	1999

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2004-2007	Zodiac Maritime Agencies Ltd.	Uzakyol Vardiya Zabiti
2007-2009	Petkim Petrokimya Holding A.Ş.	Liman Operasyonu
2009-...	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	Başkılavuz, Denizcilik Uzm.Yrd.

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

Küçükyıldız, M.Ç., "MARPOL Sözleşmesinin Güncel Çevirisi", Lisans tezi, **İTÜ Denizcilik Fakültesi**, (2004).

Küçükyıldız, M.Ç., "Uyku Mevsimi", Hikâye, **Bengü Yayınları**, 2012

Hobiler

Hikâye yazmak, ney sazı icra etmek, kitap okumak, fotoğraf çekmek, yüzmek.